

SPOR I RINGERIKSJORD

TILLEGGSUTREDNING KULTURMINNER RINGERIKSBANEN

1. november 1994

Kortversjon

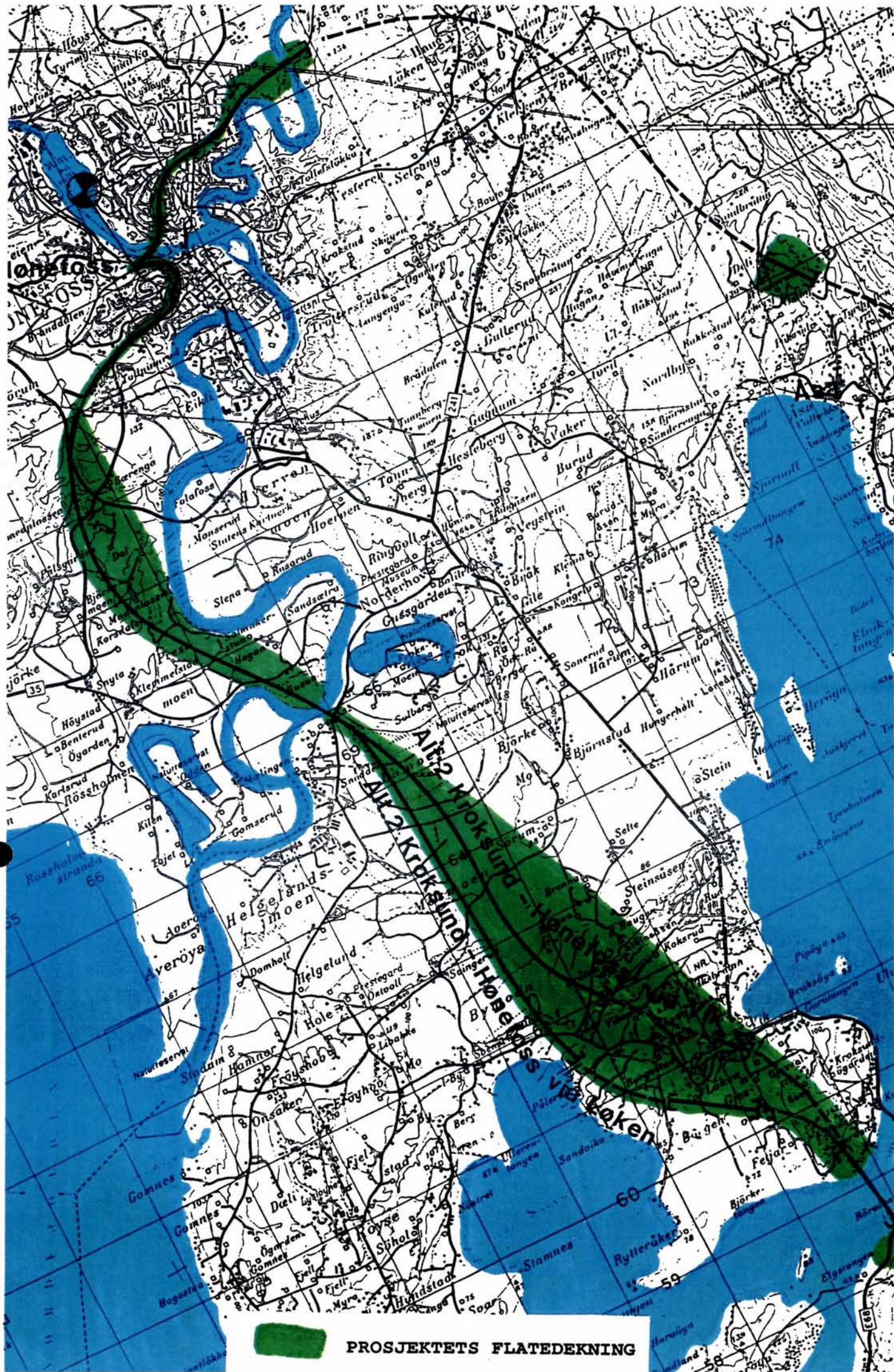
Prosjektansvarlig: NSB Bane Region Sør, Plankontoret

Faglig ansvarlig: Buskerud fylkeskommune, Kulturadministrasjonen

Jernbaneverket
Direktoratet
Biblioteket

Eks. 1 Ringeriksbanen v 625.111(481) NSB Nor

09 tu 06250



PROSJEKTETS FLATEDEKNING



SPOR I RINGERIKSJORD

TILLEGGSUTREDNING KULTURMINNER

RINGERIKSBANEN

Prosjektansvarlig: NSB Bane Region Sør Plankontoret
Faglig ansvarlig: Buskerud fylkeskommune, Kulturadministrasjonen

1. november 1994

Kortversjon

Kulturminneprosjekt Ringeriksbanen er organisert og gjennomført av Buskerud fylkeskommune, kulturadministrasjonen på oppdrag av NSB Baneregion Sør.

Rapporten er et ledd i den konsekvensutredning NSB som tiltakshaver gjennomfører etter plan og bygningsloven for å bygge ny Ringeriksbane.

Rapporten har en viktig målsetning:

- Den skal gi oversikt over kulturmiljøene i de to trasekorridorene i Buskerud og redegjøre for de konflikter som oppstår utfra en helhetlig vurdering.

Arbeidet har vært ledet av en prosjektgruppe med representanter for Buskerud fylkeskommune, kulturadministrasjonen og NSB Bane Region Sør. Konsekvensutredningens konklusjoner baserer seg både på tilgjengelig innsamlet materiale og eget feltarbeid.

Prosjektleder har vært Frank Allan Juhl. Ragnhild Krogness har vært prosjektansvarlig for nyere tids kulturminner.

Det er tale om korridorer, ikke linjeføringer, derfor er det ikke tatt stilling til avbøtende tiltak som støyskjerming, anleggsveier, eller massedeponering.

RINGERIKSBANEN- BERGENSBANENS FORKORTEELSE

Stortinget vedtok i juni 1992 en forsering av arbeidet med innkorting av Bergensbanen (Hønefoss-Oslo).

NSB ferdigstilte en Jernbaneutredning og konsekvensutredning fase I for Ringeriksbanen i juli 1993. Utredningene lå ute til offentlig ettersyn og høring fram til oktober 1993.

På bakgrunn av innkomne høringsuttalelser og etterfølgende behandling av disse, samt krav fra NSB Banedirektøren som fagdepartement, har NSB gjennomført en tilleggsutredning.

Kravet om tilleggutredninger omfatter en bearbeiding av alt. 2 og 6 fra utredningen av juli 1993, utredning av nye alternativer, samt utredning av kulturminner i deler av Hole og Ringerike.

Konsekvensutredning fase I er planlagt fullført ved ferdigstilling av disse tilleggsutredningene.

Det gamle alternativ 2 er i tilleggsutredningen blitt bearbeidet. Det er forutsatt tre fastpunkter: Ved kryssing av Kroksund, ved kryssing av Busund og tilknytning til eksisterende jernbane (Randsfjordbanen) ved Tollpinrud. Ut fra disse fastpunktene har en definert en østlig og en vestlig korridor pluss ytterligere 250m til siden) som representerer ytterpunktene for hvilke arealer alternativ 2 kan påvirke.

Feltarbeidet har vært flatedekkende for denne korridorbredden og rapporten beskriver konsekvensene for kulturminner derfor ut fra en østlig og en vestlig korridor.

Blant annet på grunnlag av vårens feltarbeid ble det gamle alternativ 2 justert til to nye varianter. Disse vises på kartene som alternativ Vik og alternativ Løken. På kulturmiljøkartene faller alt. Løken og den vestlige ytterkanten av korridoren sammen.

HVA INNEHOLDER RAPPORTEN?

Rapporten er inndelt i kulturmiljøer, avgrenset ut fra historiske eller geografiske kriterier.

Kulturmiljøene deles inn i lokaliteter. Lokaliteter kan være enkeltbygninger, men som oftest er lokalitet en samling objekter som et gårdstun, bebyggelse langs en vei, del av et tettsted eller deler av en by, bykvartaler. Lokalitet kan også være et gammelt veifar.

Automatisk fredede kulturminner blir i store trekk behandlet under de enkelte lokaliteter.

Rapporten gjør først rede for kulturminnebegrepet og hvordan dette blir anvendt. Dernest kommer en gjennomgang av arbeidet med automatisk fredede kulturminner og nyere tids kulturminner. Så følger geologiske og historiske riss av referanseområdene Hole og Ringerike kommuner samt Hønefoss og Krokskogen. Etterpå gjennomgås først alternativ 2, dernest alternativ 6. Begge vil beskrive traseen i retning fra Osloregionen mot Hønefoss. En oppsummering av de vesentligste konfliktsteder vil bli foretatt til sist.

Følgende kulturmiljøer omtales:

Se forøvrig oversiktskart og kart med kulturminneoversikt bak i heftet.

TRASEALTERNATIV 2

Rørvik - Sundvollen

Rudsøgarden - Gjesval

Vik - Løken

Borgen

Jomfruland - Steinsrud

Rønningen

Sørum

Lamoen-Fredenshavn

Busund- Dal

Tolpinrud

Myrveien - Ringveien

Hønefoss sentrum sør

TRASEALTERNATIV 6

Vegårdsfjerdingen/Åsa

Randselva

Bisenter Øvre Hønefoss

Blyberberghaugen og boligområder langs Roabanen

Stasjonsområdet

KULTURMINNER

Kulturminner er alle spor etter menneskelig virksomhet i fortiden, også lokaliteter knyttet til tradisjon, tro eller sagn. I forvaltningen av kulturminnene skilles det mellom automatisk fredede kulturminner og nyere tids kulturminner.

Kulturmiljø beskrives i form av landskap, automatisk fredede kulturminner og nyere tids kulturminner. Disse utgjør deler av en kontinuerlig utvikling og danner således en helhet. Herved er det mulig å se en større sammenheng, kunnskap og verdier som ikke tidligere har vært synlige.

Registrering av kulturminner i Hole og Ringerike.

Det er tidligere foretatt kartlegging av synlige automatisk fredede kulturminner i forbindelse med økonomisk kartverk (ØK). Løsfunn innlevert

til Oldsaksamlingen er registrert. Disse registreringene utgjør kun en liten del.

SEFRAK-registreringene er brukt der disse er gjennomført.

Nyregistreringen og kildesøk har foregått etter en korridor utarbeidet i forbindelse med NSBs traseutredning.

Når det gjelder automatisk fredede kulturminner er det i tillegg til registrering i selve korridoren, registrert i et belte på 250 m til siden for yttergrensene. I de områder hvor kun en linje er synlig (den andre i tunnel, eller de går sammen) er der registrert 250 m på hver side av linjen.

Registratører av nyere tids kulturminner har konsentrert seg om korridoren, men har samtidig gått videre enn denne for å få tak i de helhetlige kulturmiljøene.

Evaluering

I dette prosjektet er det forsøkt å gjøre en mer samlet vurdering av både de automatisk fredede kulturminner og nyere tids kulturminner. Hvis det kun var selve traseen som var aktuell, ville helheten i landskapet og forståelsen av de sammenhengende kulturmiljøer gå tapt.

Ved en samlet vurdering skulle det være mulig ikke bare å se på de rent kvantitative forhold, hvilke automatisk fredede kulturminner som blir berørt eller hvilke nyere tids kulturminner som forsvinner, men helheten. Her er det også tale om opplevelsesverdier og kunnskapsverdier for såvel fagfolk som lekfolk. Man bør se slike inngrep ut fra miljøenes og enkeltobjektens verdi i lokalt, regionalt og nasjonalt perspektiv.

I evalueringen er det også forsøkt å vurdere hvilke virkninger en jernbane vil ha på kulturmiljøet.

Alternativ 2:

Alternativet vil i Hole kommune og deler av Ringerike kommune gå igjennom et landskap som ikke fra før har en jernbane. Alternativ 2 skjærer på tvers av de gamle ferdselsretningene som trolig ble bestemt av tidlig bosetning og senere i middelalderen av at middelalderkirkene ble reist på Bønsnes, Storøya, Stein, Hole og Norderhov. Alternativ 2 vil mange steder skape barrierer ved å legges gjennom relativt små landskapsrom. Derfor må en slikt inngrep sees mer ut fra et helhetlig synspunkt, enn det ville ha hvis det skulle plasseres sammen med eller i nærheten av et eksisterende spor.

Alternativ 6:

Alternativet kommer i tunnel inn i Ringerike kommune øst for Hønefoss. Alternativet har en kort dagstrekning ved Åsa og kommer ut fra tunnel på østsiden av Randselva hvor den kommer inn på eksisterende linje. Herfra legges den som dobbeltspor til Hønefoss stasjon. Dobbeltspor gjennom Hønefoss vil enkelte steder komme i konflikt med eldre boligområder i byen. Kryssing av Begna vil være konfliktfylt.

Konfliktvurdering.

I rapporten er det forsøkt å komme med en helhetlig vurdering. Samtidig blir det påpekt hvor det direkte oppstår konflikt med automatisk fredede kulturminner som står i fare for å bli utslettet, konflikt på grunn av nærhet til eldre bosetning og konflikt med landskapets kulturminneinnhold forøvrig.

FORARBEID OG FELTARBEID

Samtlige grunneiere fikk tilsendt et brev hvor de ble orientert om at det ville pågå registreringer og vi ville ta kontakt med de enkelte for ytterligere opplysninger. Samtidig ble det meddelt via pressen at registreringer ville pågå i løpet av våren 1994.

ARKEOLOGI

De arkeologiske registreringene foregikk dels om våren, dels om høsten. Det var ikke tid til gjennomtenking og formulering av letemetoder for å få belyst spesielle problemstillinger som kunne være aktuelle i området. Feltarbeidet ble derfor gjennomført på den tradisjonelle måte med leting etter alle typer synlige automatisk fredede kulturminner på overflaten og prøvestikking i noen områder. Tidsfaktoren har hindret en skikkelig systematisk prøvestikking etter steinalderfunn i utmarksområdene, men med de opplysninger som er fremkommet ved åkerregistrering og prøvestikking i utmark, kan det ikke sies å ha noen betydning for den overordnede vurdering av mulige trasevalg.

Store deler av korridoren er lagt i dyrket mark, derfor måtte registreringene foregå før såingen kom igang og etter innhøsting om høsten.

Totalt er det i løpet av året gjort 94 nye registreringer. Hovedsaklig har hver enkelt gjenstand har fått et registreringsnummer.

Traseforslag 6	Ringerike
Flint	1
Løsfunn	1

Traseforslag 2	Hole	Ringerike
Gravhauger	7	
Rydningrøys	1	
Kullgroper	13	8
Tuft	1	1
Tjæremile		1
Dyregraver		2
Hulvei	2	1
Løsfunn	7	1
Flint/kvarts	54	2
Øks	1	
Ialt	76	18

Flinten utgjør et problem med hensyn til hvor mange lokaliteter det er tale om. Hvis nærliggende funn betraktes som en lokalitet er det snakk om 16 ialt.

Samlet oversikt steinalderlokaliteter:

Steinalder-lokaliteter	Hole	Ringerike
Traseforslag 6		1
Traseforslag 2	13	2

Det er i løpet av sommeren blitt foretatt flyfotograferinger over trasen for å påvise vegetasjonsspor i dyrket mark. Flyfotografiene avslørte ikke veldig mye mht automatisk fredede kulturminner.

NYERE TIDS KULTURMINNER

Det er samlet inn opplysninger og forskjellig materiale om området som berøres:

- Historisk litteratur som bygdebøker mm
- SEFRAX-materiale
- Gamle kart
- Byplaner mm

Lokalitetsregistreringer omfatter i liten grad registrering av enkeltbygninger. Der rapporten har opplysninger om bygningers alder og bygningsdetaljer forøvrig, er disse hentet fra SEFRAX-registreringer eller fra « Norske gardsbruk», eller i samtale med eiere. Utover de skriftlige kilder og kart er informanter brukt i stor skala. Å finne de rette informantene er tidkrevende, men har vist seg svært nyttig for prosjektet.

GEOLOGISK OG HISTORISK RISS

For å forstå strukturene i kulturmiljøene som traseene er lagt gjennom, er det nødvendig å se på kulturhistoriske sammenhenger over et større område, kalt referanseområder.

REFERANSEOMRÅDE HOLE OG RINGERIKE KOMMUNER

Alle kulturmiljøene hører til dette referanseområdet som kan avgrenses av Hønefoss i nord, Nordfjorden i vest, Steinsfjorden i øst og Tyrifjorden i sør.

Storkommunen Ringerike er resultat av sammenslutningen av kommunene Ådal, Hole, Tyrstrand, Norderhov og Hønefoss fra 1963. Hole var med i 13 år, men brøt da ut og ble egen kommune igjen.

Naturgrunnlag/arealbruk

Geologisk er området delt etter en linje fra vestsiden av Tyrifjorden sørover gjennom Drammenselvas dalføre. Landet øst for denne delelinjen tilhører Oslofeltet. Her er det mye kalkstein og skifer i lavlandet, mens de høyere partier består av eruptive bergarter, særlig granitt og syenitt. Vest for delingslinjen er det grunnfjell med granitt og gneis. Nord for de større sjøene er det moer av sand og grus som er avsatt ved slutten av istiden. Over den marine grense (ca. 200 m) utgjør sidemorener, bunnmorene og elveavleiringer mesteparten av de løse jordlagene. Det meste av den dyrkede jorda ligger på havavleiringer.

Langs veien Sundvollen - Vik går grå siluriske kalklag gradvis over i en yngre rød sandstein som markerer en overgang fra saltvanns til ferskvannsavleiringer. I sandsteinen kan en

tydelig se bølgeslagsmerker. Et av de mest kjente fossile funn ble gjort av geologen Johan Kjær, da han fant fossilen av sjøskorpionene ved Tyrifjorden.

Gjennom Ringerike renner det tre elver som har vært med på å forme landskapet.

Randselva kommer fra Randsfjorden, Begna kommer fra Valdres, renner ned i Sperillen og videre gjennom Ådal til den går sammen med Randselva ved Hønefoss. Fra Hønefoss heter elva Storelva. Det tredje vassdraget er Sokna som renner ut i Tyrifjorden ved Ask.

Kommunene Hole og Ringerike danner et frodig lavland med klare grenser; i øst, nord og vest er det høye skogmarker, i sør danner Tyrifjorden en naturlig grense. Områdene her omtales som slettelandskapet på Ringerike. Den viktigste næringsvei er jordbruket. Jordbunnen og værlaget har gitt gode vilkår for allsidig jordbruk. Silurtraktene i Norderhov og Hole gir hagebruket gode vilkår for produksjon av frukt.

Historikk

Hole og Ringerike er områder som er rike på kulturminner knyttet til Norges rikshistorie. På Stein gård skal Halfdan Svarte ha bodd. Halfdanhaugen skal skjule hans levninger. I følge sagaen skal dronning Ragnhild, Harald Hårfagres mor, være født på Storøya i Tyrifjorden. På Bønsnes skal Sigurd Syrs kongsgård ha ligget, hvor Olav den hellige vokste opp.

Middelalderkirker

Det ligger flere middelalderkirker innenfor referanseområdet; Norderhov kirke, Hole kirke, Bønsnes kirke, kirkeruinen på Stein gård. I tillegg

var det også kirke fra middelalderen på Storøya.

Veier

Mellom kirkene har det vært et sammenhengende veisystem. Kart fra 1800-tallet viser endel av veiene, men også i dag er deler av veinettet i bruk på flere strekninger. Andre steder ligger de gamle veiene som far i terrenget. Der veien er pløyd ned som del av åkerutvidelse, er sporene borte.

Den gamle ferdssveien fra Oslo gikk ned Krokkleiva, over sundet ved Sundvollen og videre over Gjesvaldåsen. En gammel ferdssvei kommer også ned Mannaskaret. Veien forgrener seg slik at et far kommer ned ved Rørvik og et annet ved Klokkerbråtan. I tillegg til å ha vært en allmenn ferselsvei, har veien ned Mannaskaret også vært setervei, tømmervei og postvei.

Pilgrimsleden

En gren av pilgrimsleden kan ha gått fra Lier, langs Holsfjorden til Storøya. Videre herfra til Bønsnes kirke og nordover til Hole kirke. Fra Hole har det gått veier både til kirken på Stein gård og til Norderhov kirke. Middelalderveiene mellom kirkene gikk gjerne innom de største gårdene. Det er rimelig å anta at veien fra Hole kirke til Norderhov har gått innom gårdene Sørsum, Mo og Frok.»

REFERANSEOMRÅDE HØNEFOSS

Kulturmiljøene Tolpinrud, Myrveien - Ringveien, Hønefoss sentrum sør, (Randselva), Bisenter Øvre Hønegata, Blyberberghaugen og boligområder langs Roabanen og Stasjonsområdet hører til dette referanseområdet

Naturgrunnlag/arealbruk

Hønefoss ligger akkurat på grensen mellom det gamle, harde grunnfjellet i vest, og de yngre, bløte og kalkholdige kambrosilurbergarter i øst. Hønefossen representerer skillet. Her slippes Begnaelva over den siste brinken av grunnfjellet, ned i dalen som er utgravd i de mykere bergartene. Landskapets senere utforming er bestemt av elvene. Nedenfor fossen møtes Begna og Randselva i Storelva som flyter videre i store meandersvinger ut mot Tyrifjorden. Etter siste istid var hele området som byen nå ligger i en slakk dalbunn, men elvene har gravd seg videre ned i denne og dannet elvesletter og raviner. Fra slettene og elvebredden går skråninger opp mot det opprinnelige havbunnsnivå. Denne havbunn kan følges opp til ca 200 m o.h., der forvittringsjord overtar - delvis dyrket - på østsiden og bunnmorene på vestsiden. Der havbunnen ligger

relativt upåvirket finner en leirjord, og dessuten betydelige mengder grus avsatt i brekanten idet isen trakk seg tilbake. Der elvene senere har arbeidet finner en ofte ulike jordfraksjoner blandet, med et svært gunstig jordsmonn.

Hønefoss har hatt sin største vekstperiode i tiden etter 1960. I 1954 hadde byen knapt 4000 innbyggere. Byen har over lang tid utviklet seg som en «kompaktby», idet svært mange av byens innbyggere bor eller arbeider innenfor 2-3 km's avstand fra sentrum. I de senere år har utviklingen gått i retning av «båndby», noe som har ført til økt bilbruk. Resultatet av dette har vært en forflytning av publikum og handlende til utkanten av bystrukturen. Et arealbruksmønster som også har skapt økende biltrafikk, er den forholdsvis klare differensieringen med en boligakse i øst-vest-retning og arbeidsplassene i nord-sør-retning.

Hønefoss har også utviklet seg til et betydelig handelssenter og er blitt hovedbyen for en region på ca. 50 000 mennesker.

Kommunikasjoner

Hønefoss er gunstig lokalisert i forhold til transportsystemet på Østlandet. Dette gir byen visse fortrinn som kommunikasjonssenter. Tre viktige hovedveier er E 16, rv 7 og rv 35. Disse veiene danner aksene nord-sør (rv 35) og hovedaksen mellom Øst-Norge og Vest-Norge (E 16 og rv 7) og knutepunktet er på Hønefoss.

To viktige jernbanestrekninger møtes i Hønefoss; Bergensbanen og Randsfjordbanen. I tillegg kommer Roa-linjen.

Industri/næringsliv

Industrivirksomheten i bysentrum er etter hvert blitt redusert, men fortsatt driver Hønefoss Bruk tresliperi på Sagbrukstomta på Øya. Langs øvre Hønegata er det en del industri- og næringsvirksomhet, men en stor del av de tidligere fabrikklokalene er blitt tatt i bruk til forretningsvirksomhet.

Etter kommunesammenslåingen i 1963 har industrietableringen foregått i industri- og næringsparker utenfor byen; på Hensmoen, Kilemoen og Hvervenmoen.

Historikk

Sagbruksperioden 1600-1850

Utviklingen ute i Europa med sterk økonomisk vekst fra 1500-tallet førte til en sterk etterspørsel etter trelast. Oppgangssaga ble kjent i Norge tidlig

på 1500-tallet. Den revolusjonerte foredlingsprosessen for trelast og la det tekniske grunnlaget for en intensiv utnyttning av de norske skogene. Sagbruksindustrien ble en vesentlig faktor i norsk økonomi.

Den første saga ved Hønefossen ble bygd en gang mellom 1588 og 1594. Det var bonden på Hønen i Haug som eide den, og den sto på hans grunn på nordsiden av fossen. Navnet Hønefoss kommer fra gården Hønen.

Gjennom hele 1700-tallet var sagbruksarbeiderne den sentrale sosiale gruppen ved Hønefossen. Men etter hvert som samfunnet vokste, ga det også plass for håndverkere og annen industri. Fra 1700-tallet utviklet samfunnet ved fossen seg mot en økende sentrums- og servicefunksjon. Hønefossen ble et sentrum på ferdaveien fra Hallingdal, Valdres og deler av Hadeland til Oslo og Drammen.

Den første bebyggelsen ved Hønefossen vokste fram uten noen form for regulering, men tilpasset seg de lokale forhold. Industri- og boligbebyggelse ble reist om hverandre.

Ved inngangen til 1800-tallet opplevde byen en økonomisk nedgangstid. Kostnadene med å frakte trelast ut til kysten ble for store. Hønefoss maktet ikke den økende konkurransen med kystbyene. I 1850 var det bare en sag igjen ved fossen.

Kjøpstaden 1850-1880

Høsten 1851 vedtok Stortinget at det skulle ligge en by ved Hønefossen. Det ble bestemt at byen skulle ligge på gårdene Hønen og Kvernbergsundets grunn, og på gården Westerns grunn hvis det ble funnet tjenlig.

Distriktet ble ansett for å ha stort handelsmessig potensiale ved sin lokalisering i overgangen mellom flatbygdene ved fjorden og de tilstøtende dalførene. Forholdene var imidlertid vanskelige; sagbruket som hadde vært samfunnets viktigste næringsgrunnlag var nesten borte. Fram mot 1880 var det få arbeidsplasser å tilby de arbeidssøkende. Den økende veksten i folketallet må ha foregått innen de yrker som sentrums- og servicefunksjonen hadde skapt.

Industrialiseringen 1880-1920

Chr. Anker fra Halden, en av pionerene i den moderne treforedlingsindustrien, fikk avgjørende betydning for Hønefoss. I 1881 startet han det nye tresliperiet ved Hønefoss Brug. Da det var vel etablert, ble bruket i 1893 solgt til Edward Lloyd Ltd, et engelsk firma som var en av verden største avisapirfabrikanter. Hønefoss Brug skulle

forsyne papirfabrikken med tremasse.

Hønefoss Brug var kjempen i en industriby i rask vekst og fremgang. Fram til 1920-årene var det landets største eksportsliperi. I tillegg til Hønefoss Brug vokste det også fram en lang rekke mindre bedrifter; bryggeri, verktøyfabrikk og mekanisk verksted, mølle og frørenseri, snekkerfabrikk, vognfabrikk, steinhuggeri og sementstøperi.

Kommunikasjoner

Randsfjordbanen fra Drammen til Randsfjorden ble åpnet i 1868. Sidebaner ble bygd til Kongsberg og Krøderen i 1871 og 1872. I 1926 ble Sperillenbanen bygd. Bergensbanen som går fra Hønefoss gjennom Hallingdal ble åpnet i 1909, samtidig ble Roabanen åpnet.

Viktige ferdselsveier over Ringerike gikk fra gammelt av utenom Hønefoss, men etter hvert som jernbane og nye veier ble anlagt fra siste halvdel av 1800-tallet, kom byen til å bli et trafikk-knutepunkt på Østlandet. Hovedtrekkene i dette vei-nettet er ikke blitt forandret siden, bortsett fra nye omkjøringsveier som er anlagt etter 1990.

Planforutsetninger

Ved industriutbyggingen ved fossen fikk byen en voldsom oppgangstid med sterkt boligpress, og det ble behov for å regulere inn flere nye boligområder. Reguleringsplanen av 1897, tegnet av N.S. Krum, var basert på et skjematisk kvartals-mønster; en utvidelse av den første reguleringsplanen fra 1856.

Handels- og servicebyen 1920-

I etterkant av industriperioden ved århundreskiftet, utviklet byen seg fra et industrisamfunn til et handels- og servicesentrum. Fra 1920 skjer det en sterk etablering av serviceyrker i byen. Ut gjennom 1900-tallet foregikk en sterk sentralisering, ved at ulike offentlige institusjoner og andre organisasjoner ble plassert i Hønefoss.

Planforutsetninger

I vårt århundre er det Sverre Pedersen som har stått for den mest omfattende reguleringen av byen. Reguleringsplanene fra 1937 og 1954 viser et klart skille mellom sentrum og boligområdene rundt. Sentrum framtrer som lukkede kvartaler med tett bebyggelse mot hovedgatene. Boligområdene rundt var tenkt som åpne og luftige med stort innslag av vegetasjon.

REFERANSEOMRÅDE KROKSKOGEN

Til dette referanseområdet hører kulturmiljøet

Vegårdsfjerdingen/Åsa. Alternativ 6 går i hovedsak i tunnel fra Skøyen til Hov-området øst for Hønefoss, men traseen har en kort dagstrekning i Åsa, i det området som kalles Vegårdsfjerdingen. Området her er nøye knyttet til Krokskogen fra gammelt av. For å få belyst kulturhistoriske sammenhenger i Åsa, er det nødvendig å se på Krokskogen som et større geografisk område enn bare Åsas nærområde.

Naturgrunnlag/arealbruk

I geologisk sammenheng tilhører Krokskogen Oslofeltet. Krokskogen ligger på lavaplatået mellom Bærum i sørøst, Tyrifjorden i vest og Langlivassdraget i øst. Terrenget faller bratt fra lavaplatået til lavlandet. I de lavere områdene mot Tyrifjorden er det mye kalkstein og skifter. Åsa ligger i de lavere områdene nordover fra Steinsfjorden, på grensen mot Oslofeltet.

Åsa er et jordbruks- og skogbruksområde. Her ble det drevet allsidig jordbruk samt stor- og småfedrift til etter krigen. Dyra beitet i de nærmeste skogområdene. I tillegg var seterdriften på Krokskogen en nødvendig del av driftsformen. Til flere av brukene hører store skogeiendommer. Jakt og fiske har vært viktige binæringer. I området er det flere dyregraver. Idag er korndyrking og skogbruk de viktigste elementer i gårdsdriften.

Fra 1960-årene er det bygd en rekke hytter i området.

Skogsområdene benyttes i stor grad som tur- og friluftsområder.

Historikk

Fra gammelt av hadde skogen størst verdi i forbindelse med seterbruk, jakt og fiske. Bygdefolk i Hole, Norderhov og Haugsbygd har alltid regnet Krokskogen som allmenning.

Skogbruksindustrien vokste sterkt utover på 1600-tallet og Bærums Verk ble anlagt i begynnelsen av 1600-årene. Mesteparten av Krokskogen lå innenfor jernverkets privilegie-område.

Veier

Over Nordmarka og Krokskogen går det eldgamle veifar; skogsveier, seterveier og gjennomfartsveier. Fra Norderhov brukte man mest linjen over Stubdal, hvor åsryggen har den dypeste nedskjæringen. For å skaffe mer kull til smelteverket på Bærums verk, ble det på slutten av 1700-tallet bygd veier som tålte større kull-lass. Det ble lagt ny vei opp Krokkleiva. Få år senere, i 1804, bygde Peder Anker kongeveien gjennom Krokkleiva.

I 1960-årene ble Dronningveien bygd som hovedvei opp til Kleivstua og Krokskogen. Den nye veien har ødelagt Nordkleiva, som var den eldste allfarveien.

I forbindelse med kjerratanlegget ble det bygd kjørevei gjennom Stubdal fra Steinfjordsstranden til Damtjern. Rester etter gamle anleggsveier fins i åsen.

Kjerraten i Åsa

Kjerrat er et transportmiddel for tømmer som drives ved hjelp av vannhjul og «evighetskjettinger». På grunn av sagbruksprivilegiene måtte tømmeret fra skoger i Land transporteres til Langlivassdraget og Sørkedalen. Tømmeret ble fløtet til Åsa ved Steinsfjorden. Kjerraten gikk fra Åsa til Storflåtan. Kjerraten i Åsa fraktet tømmer over en høydeforskjell på nærmere 390 m over en lengde på nesten 3 km. Kjerraten var i drift fra 1807 til 1850. Rester etter kjerraten ligger i brattåsen mellom Orbråtstranda i Steinsfjorden og Damtjernsdammen og ved Storflåtan.

OPPSUMMERING

Under hvert kulturmiljø er det foretatt en vurdering av konfliktpotensialet for ny Ringeriksbanen. I denne oppsummeringen fremheves konfliktene i de enkelte miljøene, samtidig som konfliktene blir sett i sammenheng. Dette innebærer ikke automatisk at det ikke er konflikter de steder som ikke omtales. Den foreliggende rapporten er en grovmasket registrering av kulturmiljøer. Det er ikke arbeidet i dybden med de enkelte lokaliteter.

Det er tatt hensyn til de tunnelforslag som er

fremkommet fra NSBs side i konfliktpåpekningen. Hvis forslagene endres vil det influere på konfliktvurderingen.

Gradering av konflikt:

- Konflikt
- Stor konflikt
- Særdeles stor konflikt

Alternativene 2 og 6 er svært ulike med hensyn til konsekvenser for kulturminner. Alternativ 2 har lange dagstrekninger gjennom områder som er lite

berørt av store utbygginger som veier og industri. Dette er områder med gammel bosetning og til dels gammel bygningsmasse. Alternativ 6 følger i hovedsak eksisterende linje og det er liten konflikt med kulturminner før den kommer inn i Hønefoss.

Begge alternativer vil imidlertid skape konflikter for den gamle bebyggelsen i byen, ved utvidelse til dobbelspor langs eksisterende linje.

Trasealternativ 2

Denne trasekorridoen berører veldig mange kulturminner direkte, men også helhetlige kulturmiljøer. Det vil påvirke hele landskapsrommet i en grad som gjør det vanskelig å plassere en jernbane gjennom dette område uten å forstyrre helheten.

RØRVIK/RØYSE.

Overgangen fra Rørvik til Røyse halvøya vil bli en arkitektonisk utfordring for ikke å bryte bildet av Tyrifjorden som bindeledd mellom det omkringliggende land. Funnpotensialet for steinalderfunn må betraktes som stort i området på begge sider av fjorden, hvor brua og tunnelinnslagene skal være. Rudsødegården vil bli delt og landskapsrommet brutt.

Stor konflikt.

GJESVAL/FEKJÆR

Området omkring Gjesval- og Fekjærgårdene utgjør en helhetlig sammenheng med deres plassering på åsryggen ned mot slettelandet i nord. Funnpotensialet for steinalderfunn er stort. Flyfoto avslører ringer etter fjernede gravhauger i åkeren ved Fekjær. I noen av husene er bevart rester fra eldre bygninger.

Særdeles stor konflikt.

BORGEN/LØKEN.

Det samme kan i store trekk sies om Løken- og Borgengårdene på nordsiden av slettelandet. De ligger også plassert på åsryggen ned mot slettelandet. Løsfunn og faste automatisk fredede kulturminner fra jernalder og fremover taler sitt tydelige språk om plasskontinuitet i dette området.

Plasseringen i landskapet av de to Løkengårdene som ligger tett i hverandre er et annet karakteristisk trekk.

Særdeles stor konflikt.

GJESVAL/BORGEN/LØKEN.

Området mellom Gjesval og Borgen/Løken utgjør en enhet. Til tross for at kulturlandskapet er forandret ved overgangen til ensidig korndyrking, er dette et område som inneholder en rekke kulturhistoriske elementer. De gamle strukturene er lette å lese også i dag. Sammenhengen mellom funnene fra steinalder og jernalder gravhauger sammen med gårdenes plassering på åsryggene på begge sider av slettelandet, husmannsplassenes plassering i marginalområdene, den lette adgang til såvel Tyrifjorden som Steinsfjorden, de gamle veiene, alt gir et helhetlig kulturlandskap, med stor pedagogiske verdi.

Særdeles stor konflikt.

NORD FOR BORGEN/LØKEN.

Området nord for Borgen /Løken opptil Selteveien har rikt varierte funntyper av automatisk fredede kulturminner. Der er store områder med funn fra steinalder og stort funnpotensiale fra denne periode. Ytterligere finnes det spor etter jernalder /vikingetid ved Borgestad og Kjelleberget i form av gravhauger. Hulvei ved Borgestad og Skredshaugen er interessante da de viser det eldste veisystemets orientering. Kulturlandskapet sør i dette området har bevart randvegetasjon mellom jordene frem for de store åpne flater som karakteriserer den moderne åker.

Særdeles stor konflikt ved en plassering i eller på bakken.

En tunnel fra Østeng til Faltinrud vil ikke forstyrre kulturmiljøet i området, men vil ikke være mulig uten å passere området mellom Gjesval og Borgen/Løken.

SØRUM

Midtpunktet i området utgjør de 3 storgårdene beliggende på en høyderygg på Steinsletta. Funn og funnpotensialet fra steinalder er stort. Gårdene kan føres tilbake til middelalderen og det er bevart en del eldre bygningsdeler på gårdene. Området henger uvilkålig sammen med husmannsplassene sør for Sørungårdene, den sosiale lagdeling er veldig tydelig her og bør bevares. En østlig plassering av jernbanen tett ved Sørungårdene eller husmannsplassene gjennom Steinsletta vil skjærer landskapet i to deler.

Særdeles stor konflikt.

LAMOEN/BUSUND-DAL

Storelvaovergangen vil være konfliktfylt og en arkitektonisk utfordring. Dal er en lukket husmannsgrend som vil bli berørt hvis banen anlegges rett igjennom området. Konflikten kan unngås ved å gå vest om Madsplassen.

Konflikt.

HØNEFOSS

Problemene oppstår først ved St Olavs gate, Flattums gate og Stabells gate, men blir størst ved Grand Hotell som utgjør et problem for seg selv.

Særdeles stor konflikt.

Trasealternativ 6

Denne trase korridor har kun få berøringpunkter med kulturminner. Betraktet under ett er alternativet det mest nensomme mot kulturminnene.

BLYBERGHAUGEN.

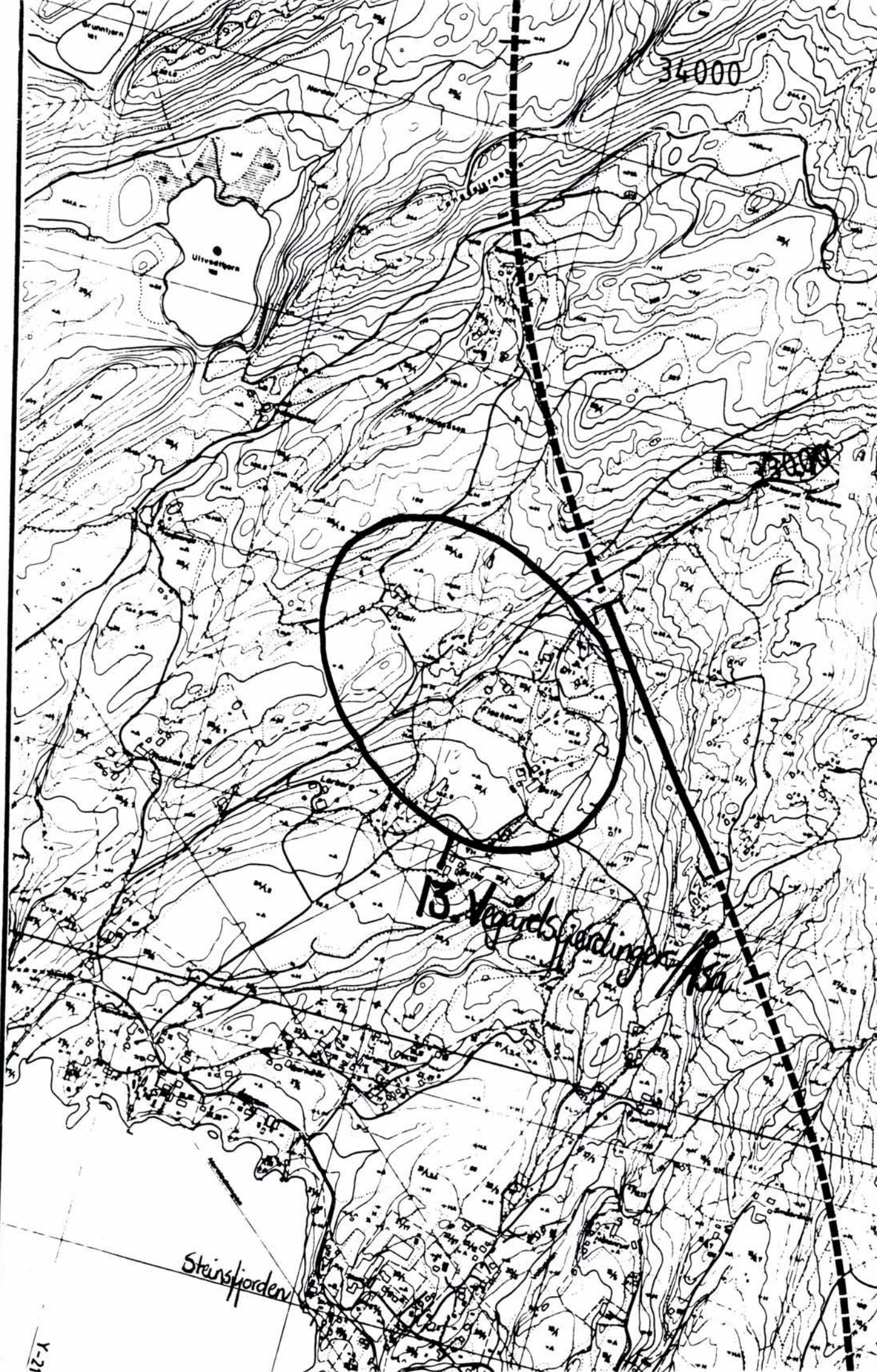
Her vil en utvidelse til dobbeltspor komme i direkte konflikt med enkelte av bygningene som ligger tett ved linjen både på øst- og vestsiden. Men det vesentlige er å betrakte Blybergshaugen som en helhet, her er tale om ett av de eldste boligområder i Hønefoss.

Stor konflikt.

JERNBANEBRUA

Det absolutt største problem ved kryssing av Begna ved jernbanestasjonen. Dette kulturminnet har stor verdi og bør bevares. En løsningsmodell som vil ivareta dette unike bygningsverk samtidig med publikums adgang til å betrakte den fra alle sider uten forstyrrende elementer, vil bli en stor oppgave å løse arkitektonisk.

Stor konflikt.



34000

Brunfjorn

Ulvsdøp

Steinsfjorden

13. Veråslandsfjerdings

Y-211

12. 03. 1997

Jernbaneverket
Direktoratet
Biblioteket

MIKROMARC
BIBLIOTEKSYSTEM



200000029694

Jernbaneverket
Biblioteket

JBV



09TU06250



44 Randselva

15. Bisenter
Gjøre Hønegård

17. Stasjon

16. Stanghaugen
og boligområder
langs Røabakken

39

Morold

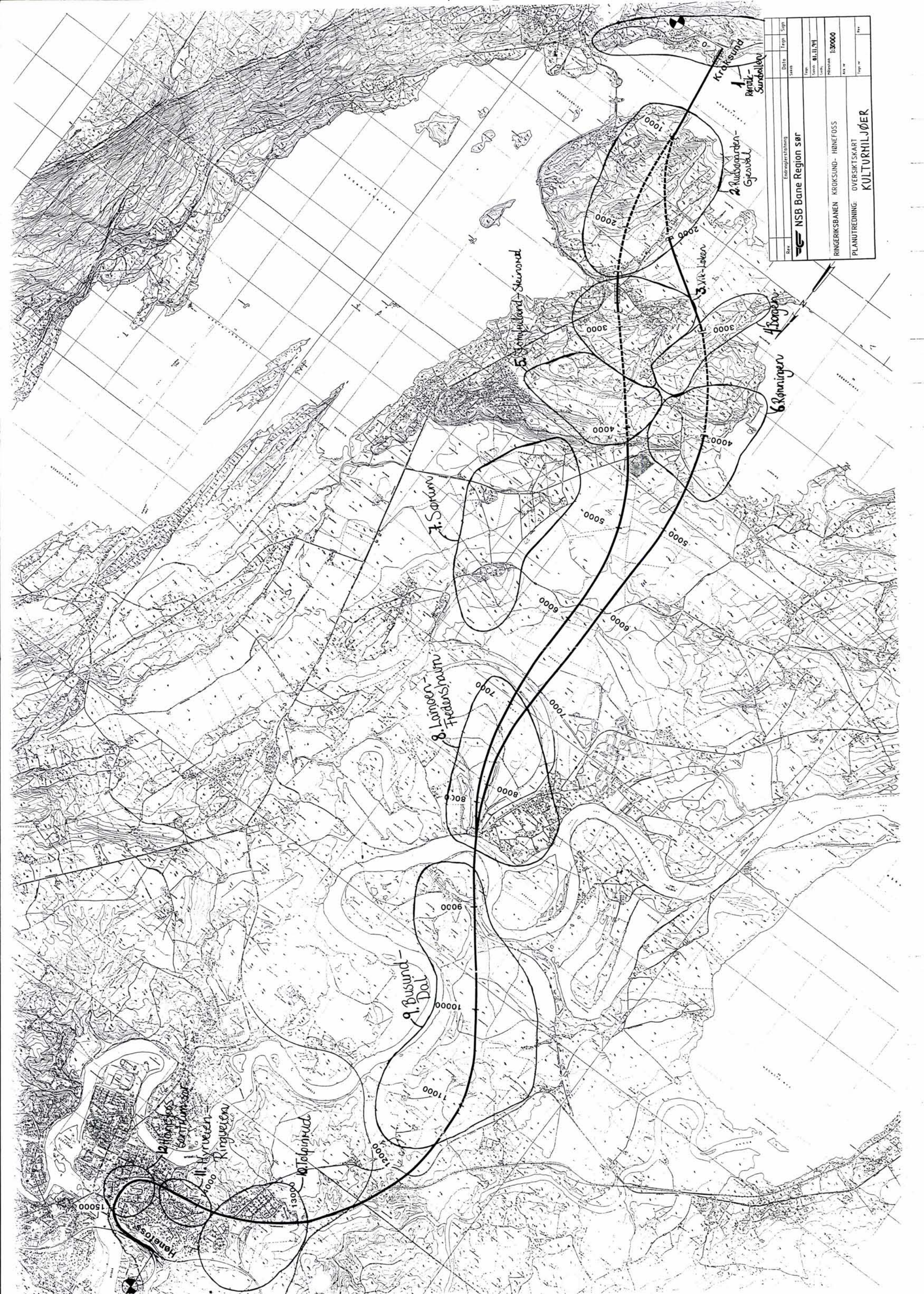
BEOMA

MØIEFOSS

RANSELYVA

RANSELYVA





Rev	Endring/strømning	Date	Legn	Sign
NSB Bane Region sør				
RINGERIKSBANEN KROKSUND - HØNEFOSS PLANUTREDNING: OVERSIKTSKART KULTURHILJØER				
Type	Bl. 11.1.11	Skala	1:30000	Rev

