

MODERNISERING AV
VESTFOLDBANEN
KONSEKVENSER FOR
KULTURMINNENE

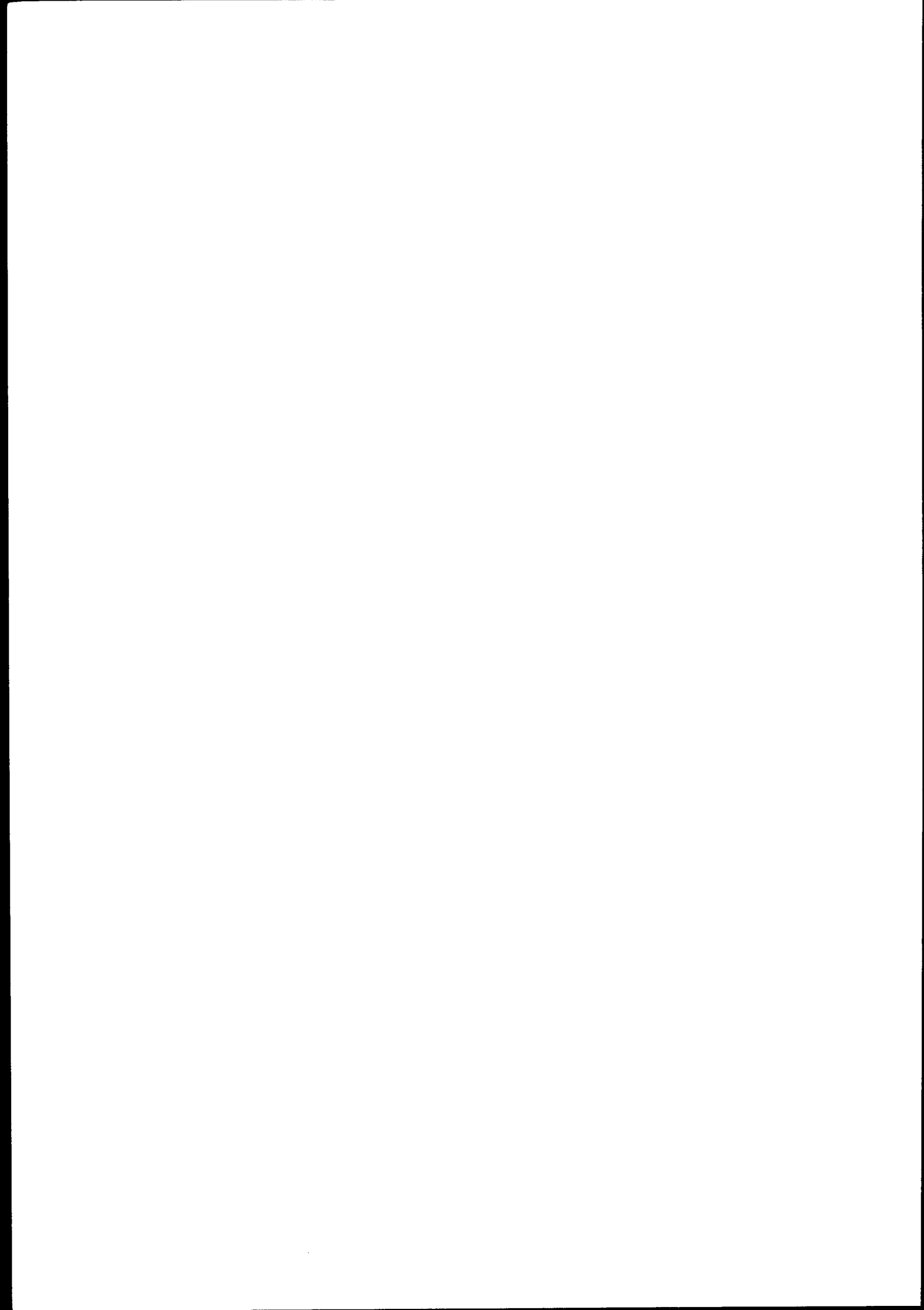
DELRAPPORT FOR
STREKNINGEN I

STOKKE
SANDEFJORD

FYLKESKULTURSJEFEN I VESTFOLD
FOR
NSB BANE REGION SØR
JANUAR 1999

FASE 2

SKINNER OG MINNER



Forord

Dette er Kulturminneprosjekt Vestfoldbanens rapport om modernisering av Vestfoldbanen fra Stokke til Sandefjord (parsell 8 og 9).

Rapporten er et ledd i den konsekvensutredning NSB som tiltakshaver har gjennomført etter plan- og bygningsloven for modernisering av Vestfoldbanen. Rapporten er én av en serie delrapporter som utgjør Kulturminneprosjekt Vestfoldbanen, fase 2. Fase 1 ble avsluttet med rapporten SKINNER OG MINNER revidert utgave, som gir en samlet framstilling av konsekvensene for kulturminnene langs Vestfoldbanen fra Drammen til Skien.

Det er ikke gjennomført aktivt planarbeid for denne delen av Vestfoldbanen siden 1994, og vurderingene bygger i stor grad på diverse trasé-tegninger overlevert fra Asplan Viak Sør under en gjennomgang av traseene samme år. Videre bygger rapporten på «Trasé-, natur- og miljøkonsekvenser» Fjellanger Widerøe AS/NSB 1993 med bilaget "Landskapsanalyse Vestfoldbanen".

Denne situasjonen betyr at virkninger, konflikter og avbøtende tiltak ikke kan beskrives så konkret som i kulturminneprosjektets rapporter hittil. Det er tatt hensyn til dette i beskrivelser og konklusjoner, se videre om dette i kapitlet Rapportens utforming nedenfor.

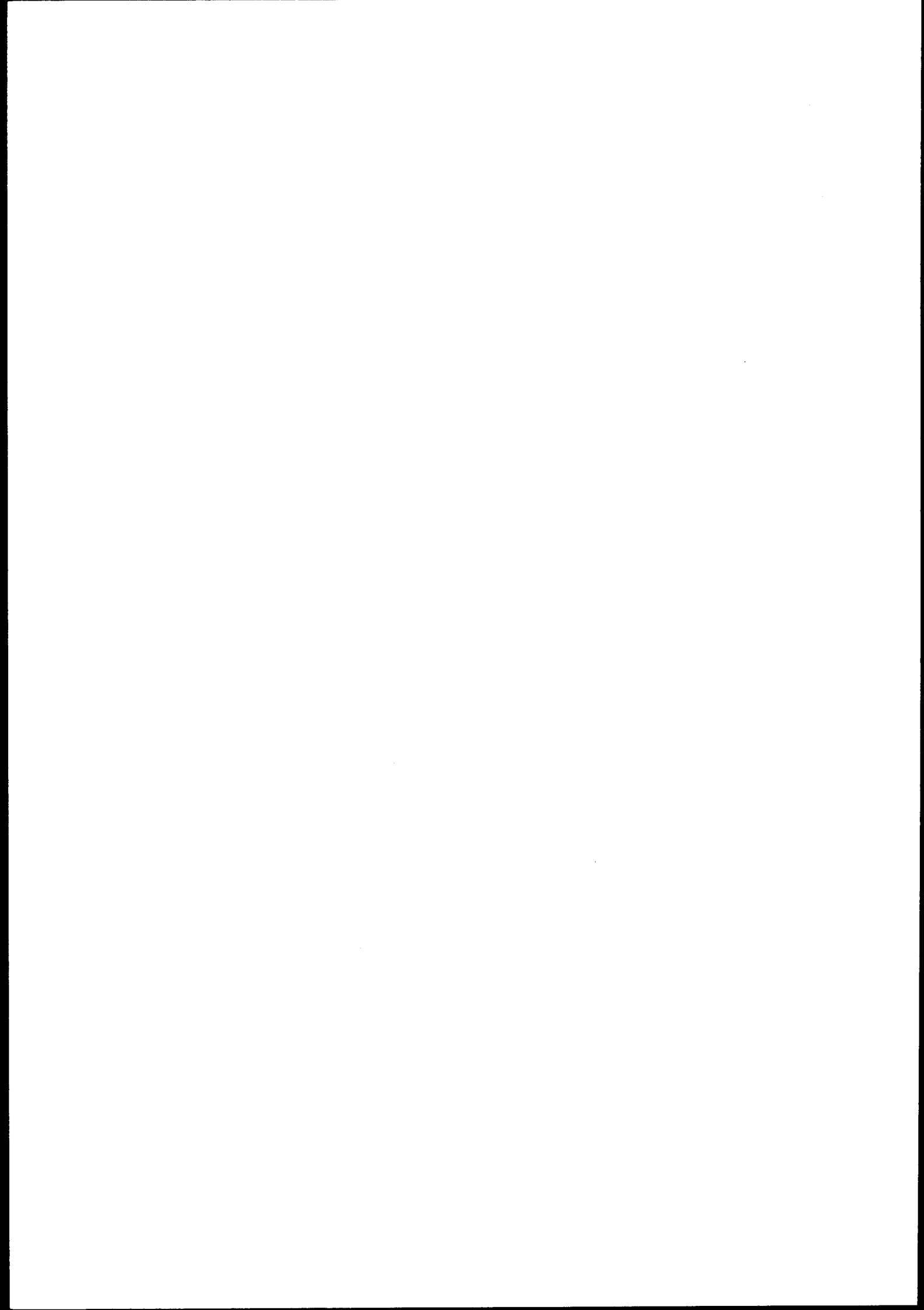
Kulturminneprosjekt Vestfoldbanen var organisert av Vestfold Fylkeskommune Kulturetaten på oppdrag av NSB Bane Region Sør. Vestfold Fylkeskommune valgte det nå opphørte Rosland AS til å gjennomføre prosjektet, men har også selv bidratt med personale inn i prosjektet. Rapporten har derfor blitt fullført av Unni Broe (tidligere Rosland AS, nå Kulturminnekompaniet) med betydelig bistand fra Isa Trøim (i permisjon fra Vestfold fylkeskommune).

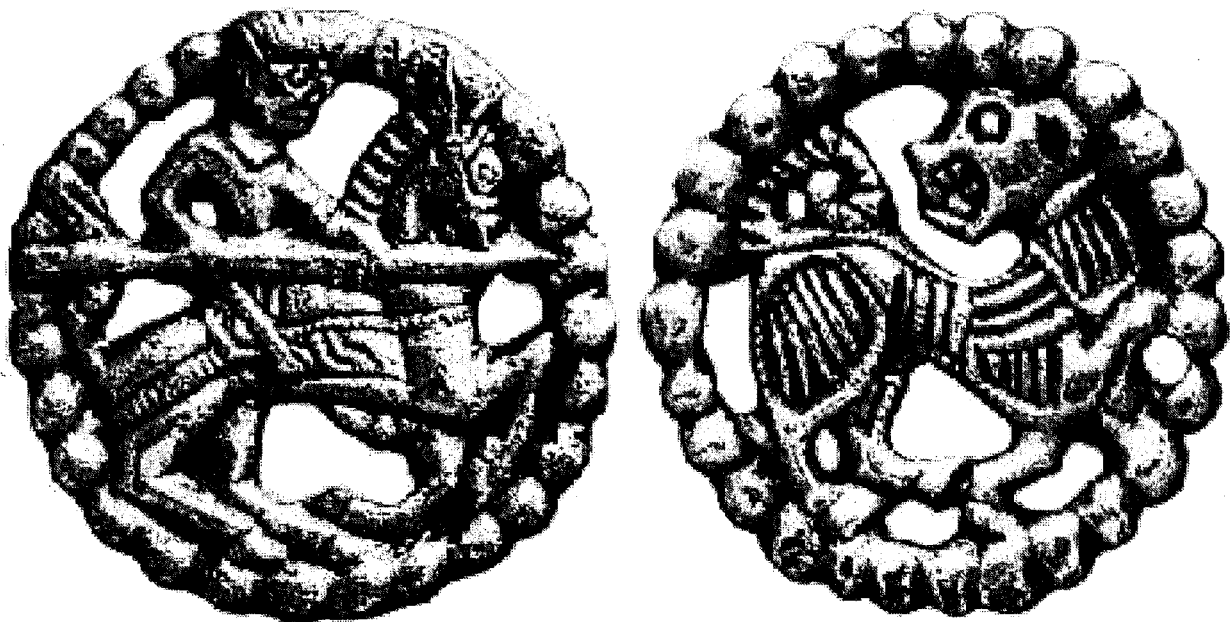
Rapporten har tre målsettinger:

- 1. Den skal gi en oversikt over kulturminnemiljøene de ulike traséene passerer og redegjøre for konfliktene anlegget skaper innen kulturminnetemaet og evt. foreslå avbøtende tiltak.*
- 2. Den skal videre presentere en sammenliknende vurdering av parallelle traséer slik at det totale konfliktbildet ved valg av en trasé kan klargjøres.*
- 3. I tillegg presenterer rapporten resultatene av en del av de arkeologiske undersøkelsene utbygger er pålagt å gjennomføre forut for reguleringsvedtak etter Kulturminneloven.*

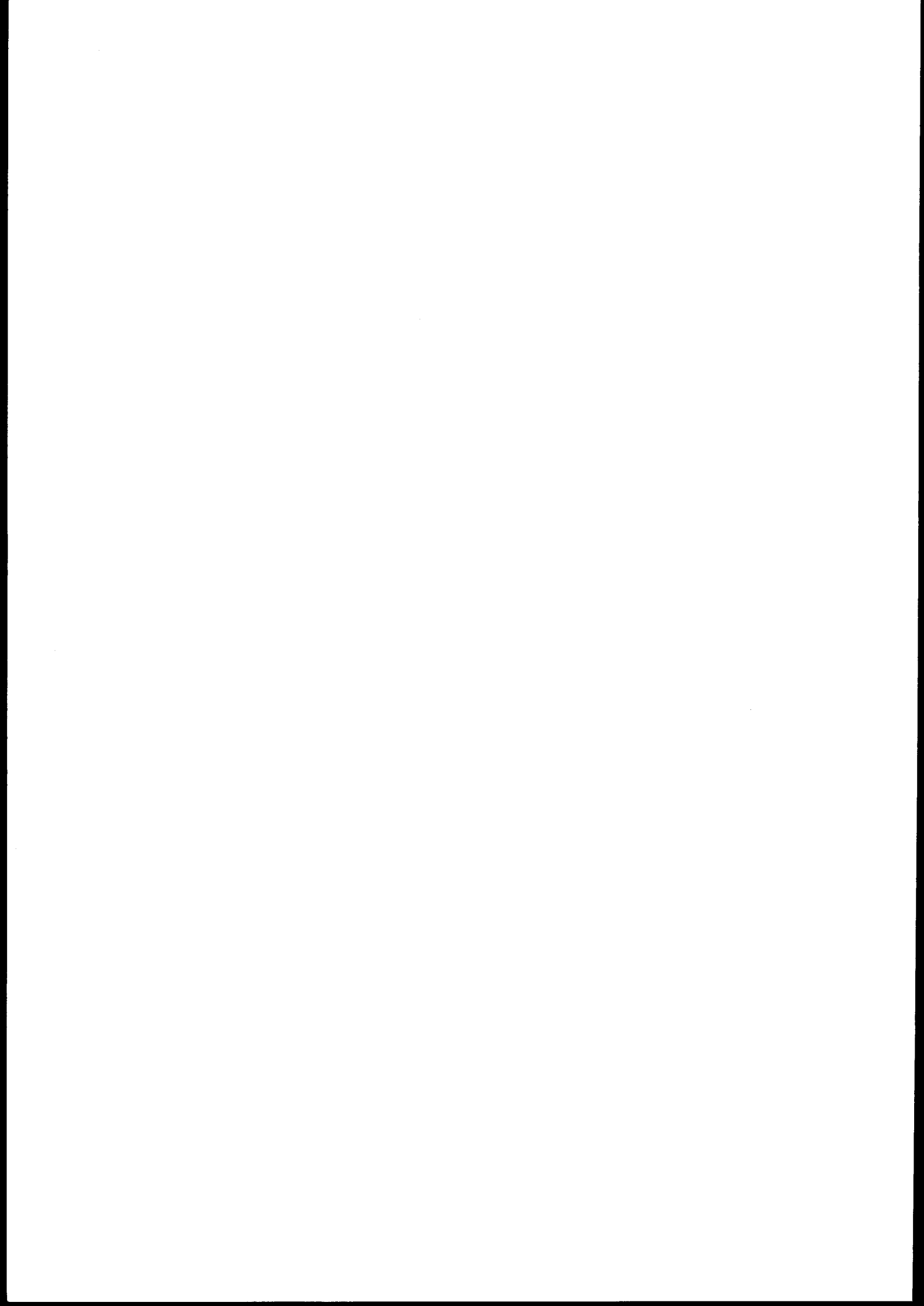
Prosjektarbeidet for denne rapporten ble påbegynt i 1994, og registreringer av evt. objekter, lokaliteter og områder pågikk fram til 1995. Rapporten kan derfor i enkelte detaljer være unøyaktig, der f.eks. hus er revet eller oppført i de fire - fem årene som har gått.

17. januar 1999





Seletøybeslag av forgylt bronse fra Gokstadfunnet.



Innholdsfortegnelse

INNLEDNING

<i>Forord</i>	1
<i>Innholdsfortegnelse</i>	3
<i>Rapportens oppbygging</i>	5

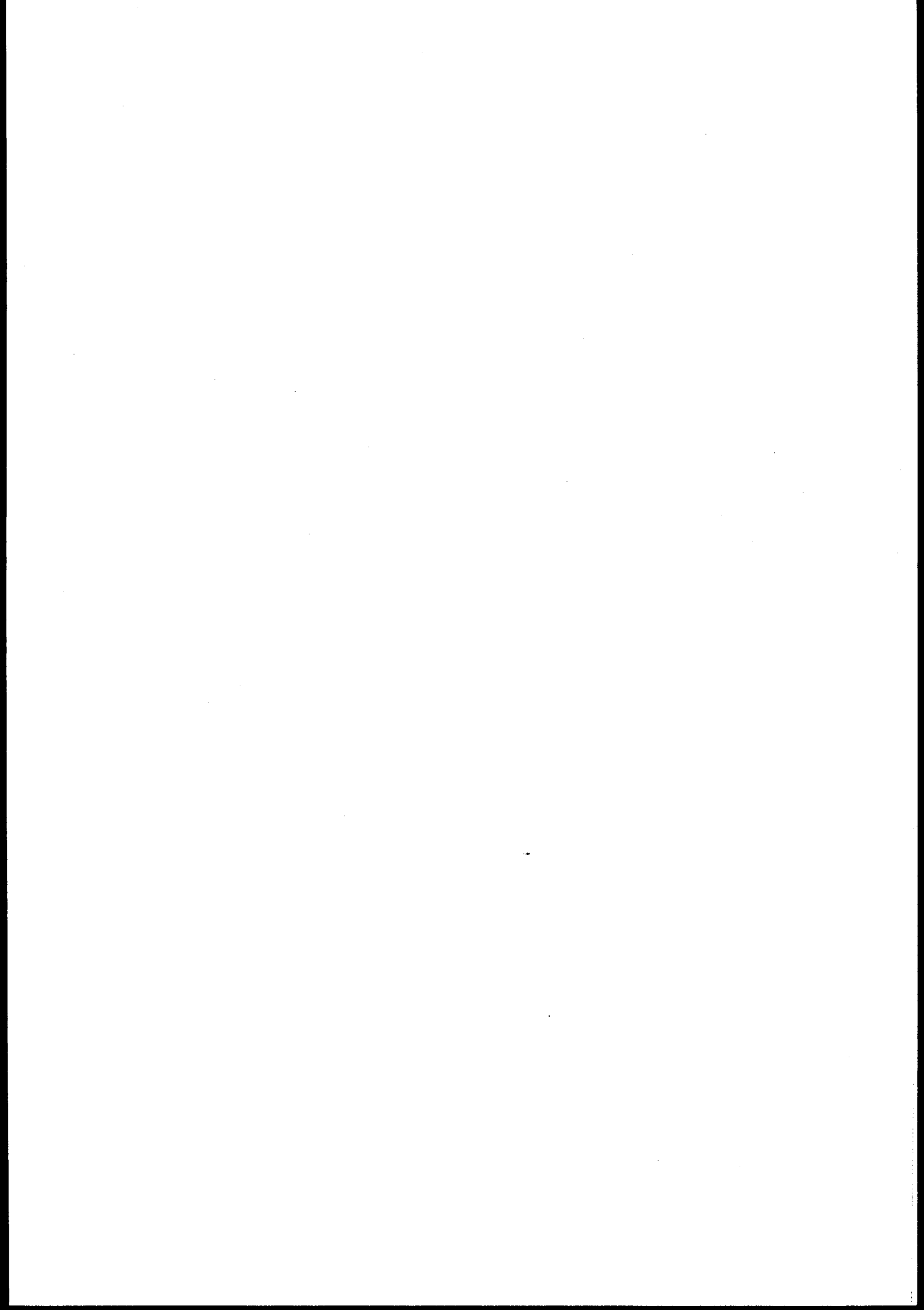
SAMLET KONFLIKTVURDERING 9

BESKRIVELSE AV KULTURMILJØER

<i>0720-05 Jordbruksbygdene sør for Stokke sentrum</i>	17
<i>0706-01 Råstad - Torp - Gokstad</i>	53
<i>0706-02 Sandefjord by</i>	125

LITTERATUR OG ARKIVALIA 165

KART OG KONFLIKTER



KULTURMILJØOVERSIKT

Kartoversikt

0720-05 Jordbruksbygdene sør for Stokke sentrum

0706-01 Råstad - Torp - Gokstad

0706-02 Sandefjord by

Rapportens oppbygging

DEFINISJON AV KULTURMINNER

Med kulturminner menes alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til. Med kulturmiljøer menes områder hvor kulturminner inngår som del av en større helhet eller sammenheng.

Etter kulturminneloven er det et nasjonalt ansvar å ta vare på kulturminner og kulturmiljøer som vitenskapelig kildemateriale og som varig grunnlag for nålevende og framtidige generasjoners opplevelse, selvforståelse, trivsel og virksomhet.

I forvaltningen av kulturminner skilles det mellom automatisk fredete kulturminner, også kalt fornminner, og nyere tids kulturminner.

Fornminner er kulturminner som er eldre enn reformasjonen (år 1537). Disse er automatisk fredet etter kulturminneloven (1978). Om planlagt utbygging kommer i konflikt med fornminner må de søkes friggitt. En eventuell frigivelse forutsetter som regel utgraving og dokumentasjon bekostet av tiltakshaver.

Nyere tids kulturminner er kulturminner fra etterreformatorisk tid og fram til i dag. De kan fredes etter vedtak i henhold til kulturminneloven, reguleres til bevaring i henhold til plan- og bygningsloven, eller sikres gjennom kommuneplanen.

HOVEDINNDELING

Analysen av naturgrunnlag, arealbruk, historikk, inngrepets virkninger og konflikter er beskrevet på et hovednivå: *kulturmiljøer*. I tillegg er det gjort en oppsummering av konfliktene for hele planområdet kapitlet *Samlet konfliktvurdering* som fungerer som et sammendrag.

I tillegg er *lokaliteter*, både arkeologiske og nyere tids, skrevet ut i rapportform og leveres som bilag i eget hefte.

KULTURMILJØER

Det har vært hensiktsmessig å dele området inn i 3 kulturmiljøer:

0720-05 *Jordbruksbygdene sør for Stokke sentrum*

0706-01 *Råsted - Torp - Gokstad*

0706-02 *Sandefjord by*

avgrensningsproblemet

Utgangspunktet for avgrensingen av kulturmiljøene er inngrepets influensområde. Grensene for kulturmiljøene er forsøkt trukket slik at sammenhengene kulturminnene imellom kan belyses helhetlig. Like viktig er forholdet mellom kulturminnene og landskapet.

Linjer som tegnes for å avgrense miljøene kan lett bli statiske som tilnæringsmåte for å forstå et område. Det er dessuten nærmest umulig å trekke en grense som ikke overskjærer en eller annen sammenheng i landskapet. Utenforliggende kulturminner og overordnede strukturer er

derfor trukket inn der det er nødvendig, selv om framstillingen er fokusert på forhold innenfor området.

I hvilken grad hensynet til de kulturhistoriske og landskapsromlige forhold faller sammen vil variere. Avgrensninger basert på rent visuelle forhold er utilstrekkelige. Vi har som ønske å gjenspeile kulturlandskapsrommet som komplekst og dynamisk rent romlig, samtidig som vi vil gjøre rede for endringer over tid. Det er nødvendig å se landskapsmessige og kulturhistoriske sammenhenger på flere nivåer.

Hva vi ser etter farger selvsagt avgrensningen, så vel som framstillingen for øvrig. Av den grunn varierer det hvilke landskapsbetraktninger og kulturhistoriske forhold som vektlegges.

PRESENTASJONSFORM

Under overskriften *Oversiktsdata* beskrives kulturmiljøene med hovedtrekk ved dagens situasjon mht. naturgrunnlag og arealbruk.

Under *Historikk og beskrivelse* presenteres kulturmiljøet med landskap og kulturminner fra forhistorisk og nyere tid.

Framstillingen er todelt og inneholder generelle trekk med historikk og overordnede strukturer, samt geografisk presentasjon av lokaliteter og enkeltminner som er særlig viktige eller blir spesielt berørt av inngrepsplanene. Framstillingens oppbygging varierer etter kulturmiljøets karakter. Under enkelte kulturmiljøer har det falt naturlig å integrere generelle trekk og områdets historie med presentasjon av lokalitetene. I andre kulturmiljøer er dette mer skilt. Også hvilke emner som vektlegges vil variere fra miljø til miljø. Ferdselshistorien berører viktige strukturer og er mange steder særskilt belyst. I enkelte områder er eiendomshistorien av spesiell betydning.

Fornminner og nyere tids kulturminner

I jordbruksområdene følger beskrivelsen av lokalitetene som regel navnegårdene. Utgangspunktet er dagens situasjon med landskap og bebyggelse. Fornminnernes opprinnelige sammenheng er ikke nødvendigvis lik dagens gårdstruktur. Vi har likevel valgt å knytte beskrivelsen av fornminnene til dagens gårder og nyere tids kulturminner, fordi vi tror at vi slik best beskriver den virkelighet vi i dag opplever fornminnene i. Slik får vi belyst tidsdybden i kulturminnestrukturen i et bestemt område.

Oppsummering og vurdering

Under overskriften *Oppsummering og vurdering* er kulturminner fra historisk og forhistorisk tid sett i sammenheng. Det er hovedtrekkene som her er forsøkt belyst. Man finner også vurderende beskrivelser i de forutgående delene av kulturmiljøbeskrivelsen.

LOKALITETER

Dette har vært registrerings-enheten både når det gjelder automatisk fredete og nyere tids kulturminner. I begge fagkretser kan lokalitet være et enkelt funn eller en enkeltstående bygning, landskapsform e.l., men vanligvis betegner lokalitet en samling objekter som utgjør en sammenheng. Eksempler kan være et gravfelt, et gårdstun, bebyggelse langs en veg eller en del av et tettsted. Enkeltobjekter kan foreligge i databasen, men er ikke medtatt i rapporten.

KART

Prosjektets konklusjoner er sammenfattet i kartbilag der konfliktgrad er angitt. Prosjektet har utarbeidet et eget kartgrunnlag i målestokk 1:10.000 til dette formålet der de aktuelle parsellene er tegnet opp. Lokalteter for automatisk fredete kulturminner og nyere tids kulturminner er avmerket.

KONFLIKTVURDERING

Vi har i konfliktangivelsen prøvd å skille mellom *direkte konflikt* der kulturminner helt eller delvis blir utslettet, konflikt pga. nærhet til miljøer og konflikt med *landskapets kulturhistoriske innhold*. *Inndirekte konflikter*, dvs. konflikter som er en følge av jernbaneutbyggingen som f.eks. veiomlegginger er medtatt i den grad vi har underlagsmateriale for å beskrive slike konsekvenser. Gjennom å legge vekt på kulturmiljøer og lokaliteter har vi forsøkt å framlegge materialet slik at det gir rom for konklusjoner selv om traseene i den etterfølgende planprosessen skulle forskyves noe. I alle fall vil denne angrepsmåten minimalisere arbeidet med å justere konfliktvurderingene.

Kravet til planskilte kryssinger gjør at mange driftsveier som i dag krysser planfritt vil måtte samles i overganger og underganger, noe som likeledes kan føre til etablering av veier parallelt med sporet. Det vil også i anleggstiden være behov for å framføre provisoriske veier til strategiske punkter på traséen og delvis føre disse langs sporet. Likeledes vil det være behov for arealer til mellomlagring av masser og andre riggområder. Det har naturlig nok ikke vært mulig å trekke disse inn i vurderingene på dette nivået i planene. Generelt vil man i anleggsperioden utvise en fleksibilitet som unngår de større konfliktene, men i enkelte områder vil man måtte berøre uregistrerte områder med potensiale for funn av fornminner der tilleggsregistreringer kan være aktuelt.

Det foreligger ennå ikke vurderinger fra tiltakshaveren på hvor deponi av tunnelmasser og evt øvrig masseoverskudd skal skje. Det vil bli reist krav om støyskjerming ved passering av tettsteder. Vi har forsøkt å kommentere slike forhold og også pekt på hvor det bør gjøres videre studier når mer detaljerte planer foreligger.

KONFLIKTANGIVELSE

Etter avtale med NSB Bane Region sør og konsulentene som arbeider med prosjektet er det utviklet en klassifikasjon av konfliktene som er benyttet på kartene og i sammendragkapittelet "samlet konfliktvurdering" forrest i rapporten. Klassifiseringen er slik:

- A** Meget stor konflikt
- B** Viktig konflikt
- P** Potensiale for funn av forhistoriske bosettingsspor

I tillegg er mulighet for avbøtende tiltak eller spesielle utforminger av traséen angitt med:

- * Traséens utforming/avbøtende tiltak kan minske konflikten

Denne løsning er valgt fordi kulturminneprosjektet ikke vil ha den fulle oversikt over realismen i et foreslått justering eller tiltak. Økonomi, tekniske forutsetninger og virkninger overfor andre temaer gjør at vi bare kan ta de nødvendige verbale forbehold og ellers gjøre

konfliktvurderingene ut fra de viste traséføringene. I praksis gir dette fem konfliktklasser: **A - A* - B - B* - P**.

P-arealene vil oftest være dyrket mark der det har vært fysisk umulig for prosjektet å gjøre registreringer, som regel pga. pløying i umiddelbar tilknytning til såing. Samtidig indikerer nærliggende gravfelt eller andre forhold et stort potensiale for bosettingsspor. Dette er områder der det er aktuelt å gjøre tilleggsregistreringer.

MEDARBEIDERE

Ansvarlig for arbeidet med denne rapporten har vært:

Isa Trøim
Unni Broe
Eivind Hartmann
Lise Martinsen

Samlet konfliktvurdering

STOKKEBYEN - GOKSTAD

Traséforslaget berører to kommuner, Stokke og Sandefjord. Sammendraget gir en summarisk redegjørelse for konfliktene som ellers er formulert i forhold til hvert kulturmiljø under avsnittet «Virkning og konfliktvurdering».

Sammendraget bør leses med konfliktkartene bak i rapporten oppslått.

ALTERNATIVENE

Rapporten omtaler fire ulike hovedalternativer. Koblingsalternativene mellom de ulike stasjons- og traséalternativene over Stokkebyen er nærmere beskrevet under kptl. Virkning og konfliktvurdering for kulturmiljø 0720-05, og blir ikke oppsummert her.

Alternativ «Stokke prestegård/ - Kirkeområdet», i rapporten benevnt som O0, henger sammen med de østlige alternativer Tønsberg - Nøtterøy, og kan knyttes opp til O1 og O3 nord for Stavnum. Alternativet er på grunn av manglende trasékart og informasjon om linja ikke godt nok registrert og dokumentert, det knytter seg særlig usikkerhet til områdene sør for Husum, samt de tekniske løsninger ved passeringen under Stokke prestegård og Prestehagen.

Alternativ O1

O1 følger med små justeringer dagens linje.

Alternativ O2

O2 representerer den vestlige varianten. Den grener av fra dagens linje like etter stasjonsområdet i Stokke og passerer Sandefjord lufthavn på vestsiden.

Alternativ O3

O3 representerer en mellomløsning. Ved Stokkebyen innebærer den ny stasjon og kulvert gjennom Bokmoa. I visse partier er den sammenfallende med O1. Den ligger lenger vest ved Sandefjord lufthavn og videre sørover mot Mjøløst hvor den krysser O1 i en østlig kurve mot Sandefjord stasjon og følger dagens linje sørover.

Ved Nedre Gokstad er de tre alternativene sammenfallende med dagens linje. I utredningen er det her et parsellskifte mellom parsell O og parsell Q. Parsell Q utgjør kun ett alternativ og følger fram til Kjellberg dagens linje.

Alternativ O0

Døyle - Husum

A Konflikt med historisk viktig og verdifullt kulturlandskap.

P Potensiale for bosetningsspor fra forhistorisk tid.

Alternativ O1

Traséalternativet tilpasser seg i stor grad dagens korridor, men med mange kurveutrettinger og med en kurve øst for dagens spor i området Unneberg - Gokstad i kulturmiljøet sønnenfor dette. Det er ikke planlagt noen mellomstasjon på strekningen.

<i>Helgerød</i>	P	Potensiale for bosetningsspor fra før-reformatorisk tid.
<i>Stavnumgrenda</i>	P	Potensiale for bosetningsspor fra forhistorisk tid.
<i>Tuve</i>	B*	Muligheter for direkte konflikt med vokterbolig til jernbanen. <i>Avbøtende tiltak:</i> Justere linjen noe lenger øst.
<i>Råstad stasjonsområde</i>	A*	Konflikt med verneverdig stasjonsbygning og bygningsmiljø tilknyttet stasjonen. Muligheter for konflikt ved veiomlegging. <i>Avbøtende tiltak:</i> Flytting av stasjonsbygning, utforming av kryssløsning som tar hensyn til steds karakter og kulturverninteresser.
<i>Råstad - Stange</i>	P	Potensiale for bosetningsspor fra før-reformatorisk tid.
<i>Fromshavna</i>	AP	Direkte konflikt med flere typer automatisk fredete kulturminner; stort jernaldergravfelt, steinalderboplasser. Potensiale for ytterligere funn av forhistoriske bosetningsspor. Inngrepet forutsetter nye registreringer og omfattende undersøkelser.
		Konflikt med et markant landskapselement av stor verdi for opplevelsen av kulturmiljøet.
	B*	Muligheter for direkte konflikt med eldre boligbebyggelse ved veien. <i>Avbøtende tiltak:</i> justering av traséen vestover, hensyn under byggeprosessen.
<i>Harldrødveien</i>	B*	Overskjæring av gammel vei. Kan innebære kulturlandskapskonflikter ved omlegging av vei. <i>Avbøtende tiltak:</i> Opprettholdelse av veien. Konfliktgrad avhengig av utforming.
<i>Frebergåsen</i>	A	Direkte konflikt med automatisk fredete kulturminner; en steinalderboplass.
<i>Gokstadjordene - Gokstadhaugen</i>	AP	Indirekte konflikt med Gokstadhaugen som har en spesiell betydning i nasjonal sammenheng. Stort potensiale for forhistoriske bosetningsspor i dyrka mark.
<i>Vollane</i>	AB	Direkte konflikt med karakteristisk eldre boligbebyggelse langs gammel innfartsvei. <i>Avbøtende tiltak:</i> Den bygningshistoriske verdien vil kunne avbøtes med dokumentasjon, men ikke miljøverdiaspektet.
Alternativ O2		
<i>Helgerød</i>	B*	Konflikt med gårdstun og driftsvei. <i>Avbøtende tiltak:</i> Flytting av tunet, senking av trasé.
	P	Potensiale for bosetningsspor fra før-reformatorisk tid.
<i>Bredholt</i>	B	Konflikt med kulturlandskap, et verdifullt beitelandskap, samt muligheter for konflikt med kulturminner knyttet til vassdraget, veifar og nyere tids boplasser.

<i>Tunnelpåhugg i Råstadskogen øst for Fensåsen</i>	A	Direkte konflikt med automatisk fredet kulturminne, et boplassområde fra forhistorisk tid.
	P	Potensiale for bosetningsspor fra forhistorisk tid.
<i>Råstad - Stange</i>		Inngrep i randsone som er viktig for avgrensning av Råstadgrenda, skaper konflikt med kulturlandskapet. Mulig direkte konflikt med overskjæring av gamle utmarksveier. Graden av konflikt er avhengig av utformingen.
<i>Mjølløst</i>	P	Potensiale for bosetningsspor fra forhistorisk tid. Behov for tilleggsregistreringer.
	B*	Direkte konflikt med eldre veifar. <i>Avbøtende tiltak:</i> Opprettholdelse av veifaret.
	B*	Direkte konflikt med yngre boliger som viderefører lokalisering av eldre plassbebyggelse. <i>Avbøtende tiltak:</i> Justering av traseen vestover. Dette vil også være gunstig ut fra kulturlandskapshensyn med tanke på virkningen av randsonen mot vest.
	B*	Direkte konflikt med tradisjonell eldre gårdsbebyggelse. <i>Avbøtende tiltak:</i> Justering av linja mot vest.
<i>Unneberg</i>	A	Konflikt med landskapets kulturhistoriske innhold i en viktig overgangssone mellom bynære områder og «landet».
	P	Potensiale for bosetningsspor fra før-reformatorisk tid.
	B*	Direkte konflikt med gårdstun med tradisjonell gårdsbebyggelse på Unneberg. <i>Avbøtende tiltak:</i> Justering av linja mot vest.
<i>Harldsrødveien</i>	B*	Overskjæring av gammel vei. Kan innebære kulturlandskapskonflikter ved omlegging av vei. <i>Avbøtende tiltak:</i> Opprettholdelse av veien. Konfliktgrad avhengig av utforming.
<i>Frebergåsen</i>	A	Direkte konflikt med automatisk fredete kulturminner; en steinalderboplass.
<i>Gokstadjordene - Gokstadhaugen</i>	AP	Indirekte konflikt med Gokstadhaugen som har en spesiell betydning i nasjonal sammenheng. Stort potensiale for forhistoriske bosetningsspor i dyrka mark.
<i>Vollane</i>	AB	Direkte konflikt med karakteristisk eldre boligbebyggelse langs gammel innfartsvei. <i>Avbøtende tiltak:</i> Konflikt med bygningshistorisk verdi vil kunne avbøtes med dokumentasjon, men ikke miljøverdi aspektet.

Alternativ O3

<i>Døvle-Rønningen</i>	A*	Småbruk i randsonen av Stokkebyen, med sjelden høy bygningsmessig autentisitet. <i>Avbøtende tiltak:</i> Justering av traséen østover.
	B	Sørskrånningen fra Bokmoa/Stokkebyen ligger eksponert mot det store og verdifulle jordbrukslandskapet sør for Stokke og inngrep her kan lett komme i konflikt med disse verdiene. Inngrepets utforming vil påvirke konfliktgraden.
	P	Den ovenfor nevnte sørskrånningen vil kunne ha et potensiale for bosetningsspor fra før-reformatorisk tid.
<i>Helgerød</i>	A	Direkte konflikt med fossile dyrkningsspor. Konfliktgraden må avklares gjennom ytterligere dokumentasjons og prøveundersøkelse.
<i>Nordre tunnelpåhogg i skogen nord for Nordre Råstad</i>	P	Potensiale for bosetningsspor fra før-reformatorisk tid. Det må utvises forsiktighet i sammenheng med anleggsarbeidet.
<i>Nordre Råstad</i>	B	Direkte konflikt med tradisjonell gårdsbebyggelse i viktig randsoner mot Råstadgrenda.
	P	Potensiale for bosetningsspor fra før-reformatorisk tid.
	B	Direkte konflikt med sagbruksbebyggelse fra midten av 1900-tallet.
	A	Mulig direkte konflikt med automatisk fredet kulturminne, en gravrøys i krysset sør for sagbruket.
<i>kryssing av Feensveien</i>	A	Veiomlegginger som følge av overskjæringen av Feensveien vil lett få store negative konsekvenser for kulturminnestrukturen sentralt i Råstadgrenda.
<i>Stange</i>	A	Gjennomskjæringen av sentrale gårdsområder i Råstadgrenda får store negative konsekvenser for forholdet mellom kulturminner og landskap.
	P	Potensiale for bosetningsspor fra før-reformatorisk tid.
<i>Fromshavna</i>	AP	Direkte konflikt med flere typer automatisk fredete kulturminner; stort jernaldergravfelt, steinalderboplasser. Potensiale for ytterligere funn av forhistoriske bosetningsspor. Inngrepet forutsetter nye registreringer og omfattende undersøkelser. Konflikt med et markant landskapselement av stor verdi for opplevelsen av kulturmiljøet.
	B*	Muligheter for direkte konflikt med eldre boligbebyggelse ved veien. <i>Avbøtende tiltak:</i> Hensyn under byggeprosessen.
	B*	Overskjæring av gammel vei. Kan innebære kulturlandskapskonflikter ved omlegging av vei. <i>Avbøtende tiltak:</i> Opprettholdelse av veien. Konfliktgrad avhengig av utforming.
<i>Frebergåsen</i>	A	Direkte konflikt med automatisk fredet kulturminne; en steinalderboplass.

Gokstadjordene - Gokstadhaugen

AP Indirekte konflikt med Gokstadhaugen som har en spesiell betydning i nasjonal sammenheng. For å redusere konflikten er det viktig at kulturvernmyndighetene trekkes inn i detaljplanleggingen. Stort potensiale for forhistoriske bosetningsspor i dyrka mark.

Vollane

B Direkte konflikt med karakteristisk eldre boligbebyggelse langs gammel innfartsvei.
Avbøtende tiltak: Konflikt med bygningshistoriske verdier vil kunne avbøtes med dokumentasjon, men ikke konflikten med kulturminnestrukturen.

**AVVEINING AV ALTERNATIVENE
STOKKEBYEN - GOKSTAD****0720-05 Jordbruksbygdene sør
for Stokke sentrum**

Alle de fire alternativene sør for Stokkebyen berører den viktige «prestgårdsbygda». O0 får særlig negative konsekvenser for kulturlandskapet og opplevelsen av kulturminner sør for prestegården.

O1 gjennom kulturmiljøet følger med unntak av mindre kurveutrettinger dagens linje, og får minst konsekvenser for kulturminnestrukturen og landskapet.

O3 berører viktige småbruk og fornminner og får særlige konsekvenser for overgangssonen mellom Stokkebyens bebyggelse og jordbruksområdene.

O2 medfører store nye inngrep og får negative konsekvenser for både kulturminnestrukturen og kulturlandskapet. Dette gjelder særlig Bredholtbygda.

0706-01 Råstad - Torp - Gokstad

I Råstadgrenda kommer de tre alternativene svært ulikt ut i forhold til hensynet til kulturverninteressene.

O1 følger dagens linje gjennom det meste av Råstadgrenda og får minst virkninger for kulturminnestrukturen. Vanskelige punkter på denne traséen vil være løsningen ved Råstad stasjon og kryssingen av Feensveien. Avhengig av utforming vil denne konflikten kunne reduseres. Ved Fromshagen vil både O1 og O3 føre til betydelige konflikter i forhold til automatisk fredete kulturminner og kulturlandskapet.

O3 går sentralt gjennom Råstadgrenda og vil derfor medføre store negative konsekvenser for struktur, landskap og kulturminner.

O2 går utenom kjerneområdene i Råstadgrenda. Store deler er kulvert, den berører utmarksområder, randsoner og i sør får den direkte konsekvenser for tun og innmarksområder. En del av disse konfliktene bør kunne reduseres ved å justere traséen noe vestover.

Anlegget av en jernbanestasjon i forbindelse med Sandefjord Lufthavn/Torp knyttet til alternativene O2 eller O3 vil få konsekvenser for kulturmiljøet der hensynet til Råstadgrenda vil stå sentralt. Det er

derfor viktig at kulturvernmyndighetene trekkes inn i spørsmålet om lokaliseringen og det videre planarbeidet på et tidlig tidspunkt.

Fra Unneberg og sørover ligger de tre alternativene likt og berører de samme kulturverdiene. I hovedsak gjelder dette kulturlandskapet ved Unneberg, tunnelpåhoggene i Frebergåsen og kulturverninteresser knyttet opp til omgivelsene og opplevelsen av Gokstadhaugen. Uten å ha detaljkart er det vanskelig å forta en endelig avveining av alternativene her, men O2 som ligger lengst unna Gokstadhaugen synes i tillegg å gi mulighet for den mest skånsomme løsningen for nyere tids bebyggelse ved Vollane.

En nærmere utredning av et alternativ med tunnel gjennom Kråkåsen synes interessant ut i fra kulturvern hensyn.

Konklusjon

En endelig avveining av de ulike traséforslag gjennom de to kulturmiljøene tilsier at O1 er den som får minst negative konsekvenser for kulturminner, strukturer og landskap. O3 er det alternativet som har flest store konfliktpunkter og minst mulighet for avbøtende tiltak i hvert fall gjennom Råstadgrenda.

SANDEFJORD BY

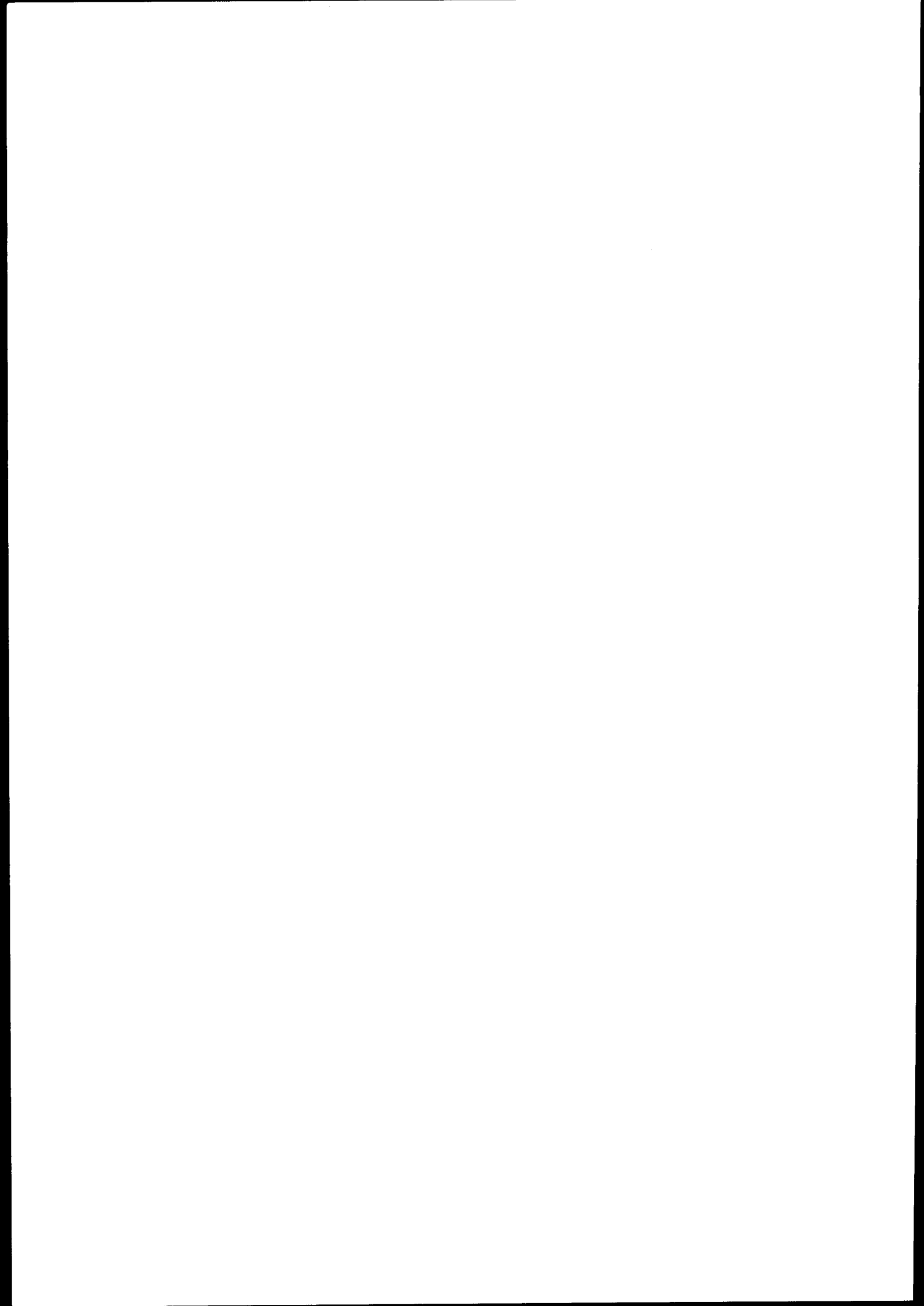
Traséforslaget berører én kommune, Sandefjord. Sammendraget gir en summarisk redegjørelse for de viktigste konfliktene som ellers er formulert i forhold til kulturmiljøet Sandefjord by under avsnittet «Virkning og konfliktvurdering».

ALTERNATIVENE

Utvidelse av eksisterende jernbanelinje.

<i>Gokstadveien</i>	A	Utvidelse på sørsida vil komme i direkte konflikt med eldre forstadbebyggelse langs innfartsvei og få konsekvenser for kulturverninteresser knyttet både til enkelthus og kulturminnestruktur.
<i>Nedre Hasle</i>	B*	Utvidelse på nordsida vil kunne komme i konflikt med bebyggelse i boligfelt fra midten av 1900.tallet. <i>Avbøtende tiltak:</i> Hensyntagen under anlegg. Skjærming av bebyggelsen på Haslejordet og i Gokstadveien og Lille Gokstadvei vil ikke komme i konflikte med viktige kulturverninteresser.
<i>Nybo kirkegård, Sverstadjordene</i>	B*	Utvidelse på nordsida: Mulighet for direkte konflikt med automatisk fredete kulturminner på Nybo kirkegård og på Sverstadjordene. <i>Avbøtende tiltak:</i> Hensyntagen under anlegg.
	P	Potensiale for bosettingsspor i dyrka mark på nordsiden av linja. Behov for tilleggsregistreringer. Det må utvises forsiktighet under anleggsarbeidet.
<i>Gokstadveien industriområde</i>	B	Utvidelse på sørsida: Mulighet for direkte konflikt med industribebyggelse fra mellomkrigstid, berører interesser knyttet til struktur mer enn verdier ved enkelthus.

<i>Dølebakken</i>	B*	Ny jernbanebru: Mulig konflikt med bylandskapets historiske innhold. Inngrepet berører verdier knyttet til eldre innfartsveier og kan få konsekvenser for viktige siktlinjer og opplevelse av historiske sammenhenger. <i>Avbøtende tiltak:</i> Utforming som tar hensyn til dette.
<i>Kirke/Herredshus området</i>	A*	Mulig konflikt med bylandskapets historiske innhold. Inngrepet berører verdier knyttet til kulturhistorisk senter og eldre innfartsveier og kan få konsekvenser for viktige siktlinjer og opplevelse av historiske sammenhenger. <i>Avbøtende tiltak:</i> Utforming som tar hensyn til dette. Ingen heving av linjenivået.
<i>Stasjonen</i>	A*	Mulig direkte konflikt med stasjonsbygninger med konsekvenser for bylandskapets historiske innhold. <i>Avbøtende tiltak:</i> Utforming som tar hensyn til jernbanebebyggelsen. Ingen heving av linjenivået. Utvidelse på nordsida innebærer ingen konflikter her. .
<i>Sandefjord Skofabrikk</i>	B	Utvidelse på sørsida kan få direkte konflikt for et enhetlig funksjonspreget fabrikanlegg. <i>Avbøtende tiltak:</i> Hensyntagen under anleggsarbeide. Utvidelse på nordsida.
<i>Søndre Bugården</i>	B*	Utvidelse på nordsida: Muligheter for direkte konflikt med rester av eldre gårdsbebyggelse <i>Avbøtende tiltak:</i> Hensyntagen under anleggsarbeide. Event. kan deler av konflikten avbøtes med dokumentasjon av bebyggelse.
<i>Bebyggelse Bugårdsbakken</i>	B*	Utvidelse på sørsida: Muligheter for direkte konflikt med og forstadsbebyggelse langs gammel innfartsvei. Konsekvenser for kulturminnestructur. <i>Avbøtende tiltak:</i> Opprettholdelse av vei. Hensyntagen under anleggsarbeide. Event. kan deler av konflikten avbøtes med dokumentasjon av bebyggelse.
<i>Bugården kolonihage</i>	P	Potensial for bosetningsspor fra forhistorisk tid. Muligheter for direkte konflikt med automatisk fredete kulturminner. <i>Avbøtende tiltak:</i> Det må utvises forsiktighet under anleggstiden.
<i>Virik/Kjellberg</i>	P	Potensial for bosetningsspor fra forhistorisk tid. Muligheter for direkte konflikt med automatisk fredete kulturminner. <i>Avbøtende tiltak:</i> Det må utvises forsiktighet under anleggstiden.

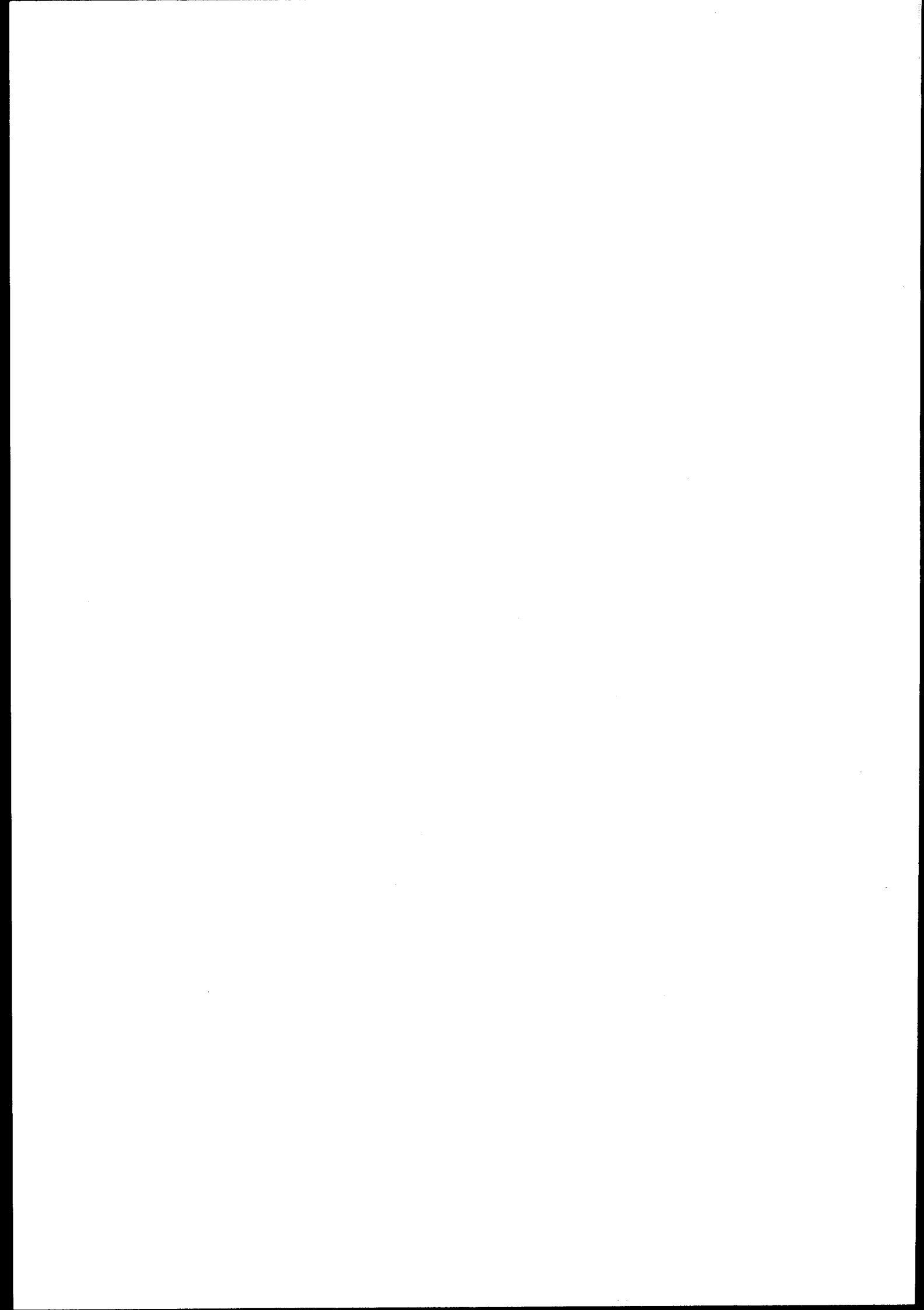


Kulturmiljø 0720-05

Jordbruksbygdene sør for Stokke sentrum

Innholdsoversikt

	<i>side</i>
OVERSIKTSDATA	19
HISTORIKK OG BESKRIVELSE	22
GENERELLE TREKK	22
<i>Fornminner</i>	22
<i>Gårdsnavnene</i>	23
<i>Bruks- og eiendomsforhold</i>	25
<i>Gårdstun og landskap</i>	25
<i>Bebyggelsen</i>	26
<i>Industri</i>	26
<i>Ferdsel</i>	26
GÅRDER OG STEDER	28
<i>Stokke prestegård</i>	28
<i>Prestehagen</i>	28
<i>Døyle</i>	30
<i>Bærffell og Døvlerønningen</i>	30
<i>Husum</i>	31
<i>Kile</i>	31
<i>Helgerød</i>	34
<i>Bredholt</i>	37
<i>Russeltvet</i>	39
<i>Olsrød</i>	39
<i>Stavnum</i>	39
OPPSUMMERING OG VURDERING	42
VIRKNING OG KONFLIKTVURDERING	43
ALTERNATIV 01	28
ALTERNATIV 02	47
ALTERNATIV 03	49
SAMMENLIKLENDE VURDERING	49
BILDEMONTASJE	51





500

600

700

800

900

1000

1100

1200

1300

1400

1500

50

60

70

80

90

100

110

120

130

140

150

50

60

70

80

90

100

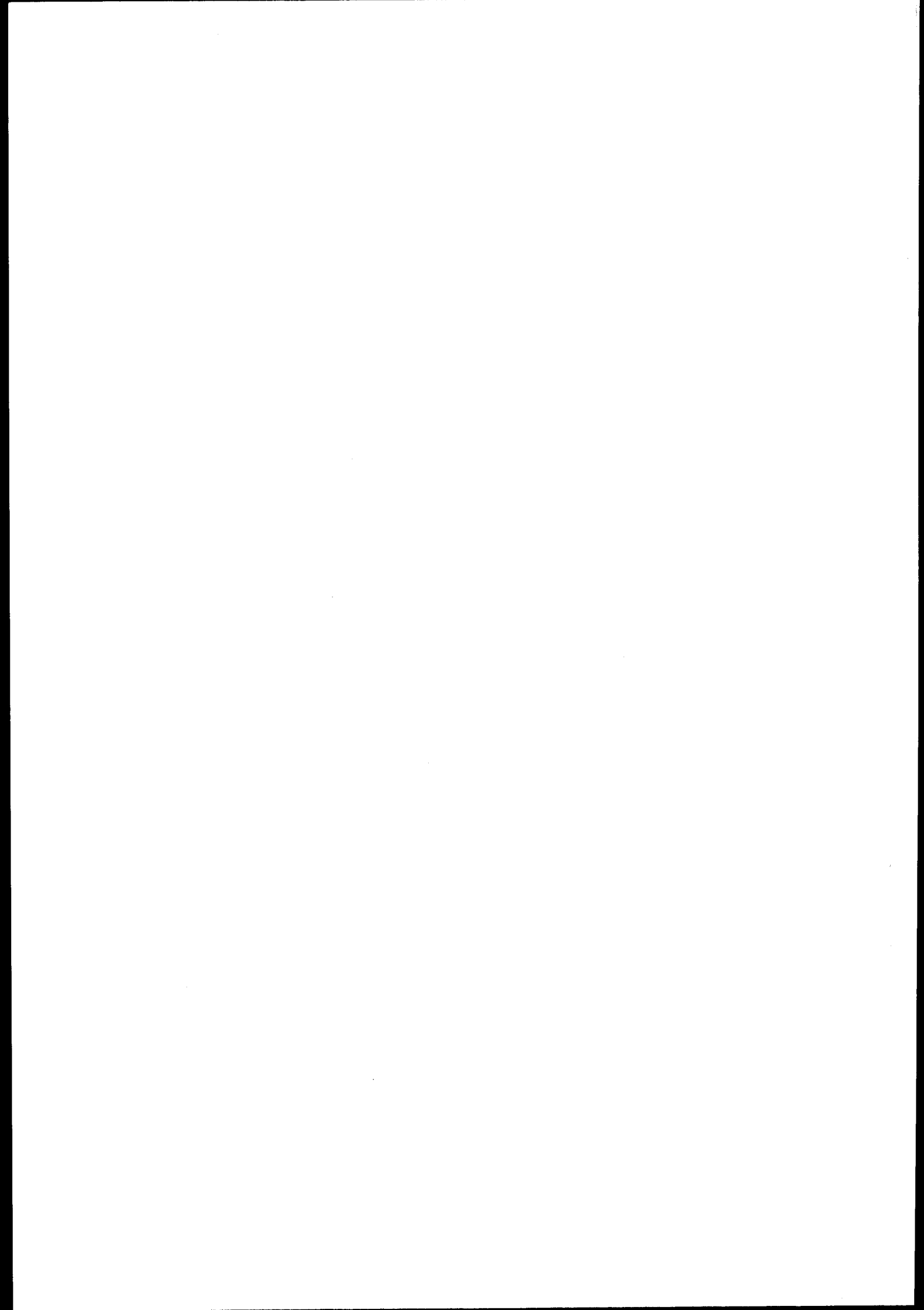
110

120

130

140

150



Kulturmiljø 720-05

Jordbruksbygdene sør for Stokke sentrum

Oversiktsdata

KOMMUNE

Stokke

TRASÉALTERNATIV

O 1, O 2, O 3

KARTBLAD

Økonomisk kartverk: CJ 029-5-4, CK 028-5-1, CK 028-5-3, CK 029-5-3

Prosjektkart: SS 1 og SS 2

GÅRDSNUMMER

22 *Stokke prestegård med Korsene*
 52 *Søndre Stavnum*
 53 *Nordre Stavnum*
 56 *Lille Husum*
 57 *Øvre Husum*
 58 *Døvle*
 59 *Helgerød*
 60 *Østre Kile*
 61 *Vestre Kile*
 62 *Russeltvet*
 63 *Olsrød*
 69 *Bredholt*
 70 *Øde Bredholt*

**FØR-REFORMATORISKE
LOKALITETER**

0720/05/CK 028-5-1/1	gravrøys
0720/05/CK 028-5-1/2	gravrøys
0720/05/CK 028-5-1/8	funnsted
0720/05/CK 028-5-1/9	funnsted
0720/05/CK 028-5-1/10	gravrøys
0720/05/CK 028-5-1/11	2 gravhauger fjernet
0720/05/CK 028-5-3/1	1 gravhaug, 3 gravrøyser
0720/05/CK 028-5-3/6	3 gravhauger
0720/05/CK 028-5-3/7	gravrøys
0720/05/CK 029-5-3/1	2 gravrøyser
0720/05/CK 029-5-3/2	5 gravrøyser
0720/05/CK 029-5-3/3	2 gravhauger
0720/05/CK 029-5-3/5	1 gravhaug, 1 steinlegning
0720/05/CK 029-5-3/6	2 gravhauger
0720/05/CK 029-5-3/7	2 gravhauger
0720/05/CK 029-5-3/8	2 gravrøyser
0720/05/CK 029-5-3/9	1 funnsted
0720/05/CK 029-5-3/17	fossile dyrkningsspor

Utsnitt av rektangelkart over området sør for Stokke sentrum. Satt sammen av tre kart tatt opp fra 1902 til 1906; 9D6 nv/4 og ø/2 og 9D2 nv/4. Målestokk 1:25 000. Statens kartverk Hønefoss.

NYERE TIDS LOKALITETER

- 0720-05 01 Stokke kirke (0720-04-01)
- 0720-05 02 Stokke prestegård (0720-04-02)
- 0720-05 03 Stokkebyen (Jevnaker) (0720-04-03)
- 0720-05 04 Stasjonsområdet - Tassebekkveien (0720-04-04)
- 0720-05 05 Døvle (58/170) (0720-04-05)
- 0720-05 06 Døvle (58/8) "Sørhaugs Døvle" (0720-04-06)
- 0720-05 07 Helgerød (0720-04-07)
- 0720-05 08 Bærefjell - Døvle-Rønningen
- 0720-05 09 Husum
- 0720-05 10 Kile øst for jernbanen
- 0720-05 11 Kile vest for jernbanen
- 0720-05 12 Nordre Bredholdt og Øde-Bredholdt
- 0720-05 13 Søndre Brøholt
- 0720-05 14 Russeltvet
- 0720-05 15 Olsrød
- 0720-05 16 Stavnumgrenda.

AVGRENSING

Avgrenses i nord i hovedsak av Stokkebyens tettbebyggelse, men følger Frydenbergveien/Rørkollveien til Bredholt. I vest er Olsrød tatt med. Søndre grense er kommunegrensa mot Sandefjord. I øst har vi trukket en grov linje langs høydedraget øst for Stavnumgrenda og videre følges Fv 270 nordover med unntak av området mellom Stubberud og Vangensten.

VERNESTATUS OG PLANFORHOLD

automatisk fredete kulturminner

Automatisk fredete kulturminner på Stokke prestegård, Øde Bredholt, Vestre Kile, Døvle, Husum og Stavnum.

Vedtaks-fredete kulturminner

Stokke prestegård med sidebygning.

kommuneplanens arealdel

I hovedsak LNF-område. Sandefjord Lufthavn, Torp, båndlagt område for forsvaret.

NATURGRUNNLAG OG AREALBRUK

tre jordbruksgrrender

Området består grovt sett av tre jordbruksbygder avdelt av skogklede åser og høydedrag. De er "Prestegårds-grenda" sør for Stokkebyen, «Russeltvet/Olsrød/Bredholt-grenda» i vest og Stavnumgrenda lengst sør. Jordsmonnet består stort sett av marine avsetninger og er en blanding av leire og silt. Det er innslag av mindre fjellkoller og avgrensede høyderygger særlig i åspartiene, men ikke så tett som lenger sør langs traséen. Åser og koller har tilnærmet nordsør-struktur, med unntak av Bredholt-morenen. Den er del av et eldre, ytre ra-trinn som kan følges over Bokemoa til Lågerød ved Akersvannet.

«Prestegårds-grenda»

Det er jordbrukslandskap av ganske stor åpenhet i disse områdene. Størst og mest sammenhengende i "Prestegårds-grenda" hvor, foruten Prestegården, gårdene Døvle, Husum, Kile og Helgerød har sine innmarksarealer. Jordveien er noe planert, men ikke mer enn at karakteren er lett bølgende opp mot åssidene. Bekkeløpene er dels naturlige med rik kantvegetasjon, dels grøftet og rettet ut.

«Bredholt-grenda»

Bredholt-morenen er et markant landskapselement som sammen med Kihlåsen avgrenser landskapsrommet mot nord og øst. I sør stenger høydedraget med Torp Flyplass og mot øst stiger det opp til Vestfoldraet.

Her ligger gårdene Bredholt, Russeltvet, Olsrød og Steinsholt. Deler av arealet strekker seg utover en stor og svært plan elveslette. Landskapet i den søndre delen er mye endret, ved planering, og utretting av elveløp, samt inngrep i forbindelse med Torp Flyplass. Dette i sterkt kontrast til området ved Bredholt, hvor gamle bekkeløp er beholdt med frodig elvevegetasjon og mye av løvskogen holdes åpen som beitehage.

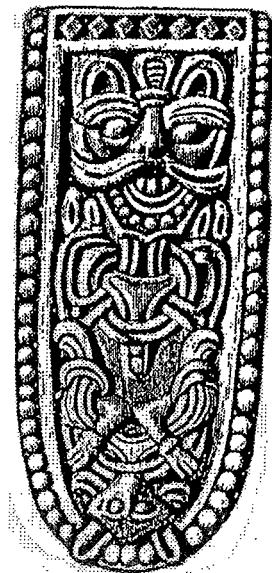
Stavnumgrenda

Stavnumgrenda er den minste og mest avgrensede av områdene, og består av én navnegård. Den avgrenses i vest av den store, sammenhengende utmarksryggen med Torp Flyplass, i nord av Husumåsen og i øst og sør av flere mindre skogkledte høyderygger. Landskapet er lett bølgende. De fleste mindre bekkedragene er kanalisert, men hovedbekken, Stavnumbekken mot Solbakken, renner i sitt naturlige løp og markeres i landskapet med frodig kantvegetasjon.

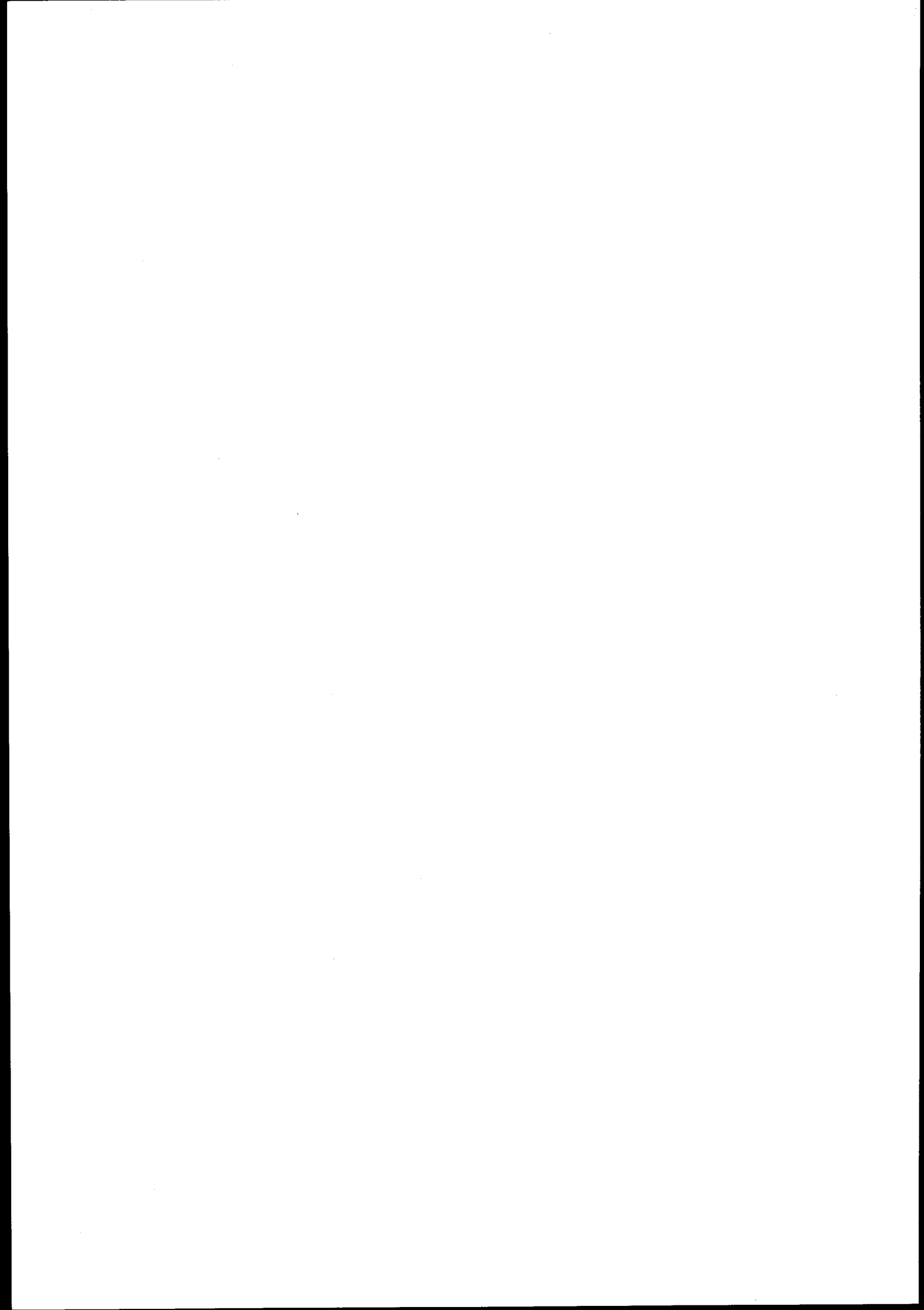
To vassdrag renner gjennom området. Det ene har bl.a. tilsig fra Holtemyra nord for Bredholt og renner forbi Helgerød og gjennom gårdene i "Prestegårds-grenda" med utløp i Vestfjorden. Stavnumbekken har nedslagsfelt fra høydedraget ved Torp flyplass og Stavnummyrene og renner ut i Lahellefjorden i Sandefjord.

arealbruken

Arealbruken er først og fremst jordbruk, og noe skogbruk. Torp flyplass har lagt beslag på mye av skogen til de berørte gårdene. Åkerbruk er dominerende, med unntak av på Bredholt. Tettbebyggelsen i Stokkebyen presser på gårdene her, men ligger ennå med en rimelig entydig avgrensing mot jordbruksområdene. Nærværet til Torp Flyplass har preget Russeltvet og Olsrød-området, med nye veier og noe spredt boligbebyggelse



Avlang spenne i bronse funnet i langhaug på Stokke prestegård. Gjengitt i original størrelse.



Historikk og beskrivelse

GENERELLE TREKK

Forninner

de arkeologiske registreringene

Størstedelen av de foreslåtte traséene gjennom dette kulturmiljøet ligger i dyrka mark, som ved våre undersøkelser ikke var tilgjengelige for arkeologiske åkerregistreringer. Flyobservasjon av vegetasjonsmerker har også bydd på problemer i dette området, da kulturmiljøet grenser opp til Sandefjord Lufthavn, Torp, og man fort blir liggende i veien for fly som skal lande og ta av fra flyplassen, samt restriksjoner i forbindelse med forsvarrets omfattende arealer. Innenfor inngjerdet område på flyplassene er det gjennomført arkeologiske undersøkelser som vil bli omtalt under 0706-01 Råstad-Torp-Gokstad.

I hovedsak kan man derfor si at forståelsen av den forhistoriske bosettingshistorien i dette kulturmiljøet bygger på eldre registreringer av faste forninner og arkeologiske funn, bygdebøker og annen faglitteratur, samt opplysninger fra grunneiere som ble oppsøkt i sammenheng med kulturminneprosjektets arbeid i området.

steinalderbosetting

De områdene som berøres av foreslåtte traseer ligger hovedsakelig mellom 40 og 80 m.o.h., hvilket basert på strandforskningskurver gir grunnlag for å lete etter strandbundne boplasser fra eldre steinalder. Da vannet sto omkring 50 meter høyere enn i dag, omkring 5000 år f.Kr., dannet det seg en lun vik på sørsiden av Stavnumgrenda, skjermet av øyer og skjær. Her synes betingelsene å ha ligget til rette for en tidlig fangst- og fiskebosetning, men siden områdene her i dag er dyrka mark er det rimelig å tro at boplassene er delvis ødelagt av nyere tids pløying.

Bortsett fra enkelte løsfunn av steinøkser på Stavnum og Døvle er det ikke registrert bosettingsspor fra steinalderen innenfor kulturmiljøet. De nevnte løsfunn, fremkommet ved jordarbeid, indikerer at det også har levd mennesker her i yngre steinalder. Trolig har dette vært en bosetting basert på kombinasjoner av fangst og tidlig jordbruk, da stedene hvor øksene er funnet ikke har vært strandbundne boplasser i yngre del av steinalderen. Vi har foreløpig ikke funnet restene etter disse boplassene, men stolpehull, ildsteder og kokegropen kan være bevart under dagens åkerjord.

jernalderbosetting

Som vist i avsnittet om gårdsnavn vitner flere av navnegårdene om rydding og fast bosetning allerede i jernalderen. På flere av disse gårdene finnes det gravhauger og gravfunn som kan bekrefte en slik antagelse. Både på Stokke prestegård, Husum, Bredholt, Kile, Russeltvet og Stavnum er det registrert graver fra jernalderen. Disse opptrer enten enkeltvis eller i mindre felt med 2-5 graver. Det største sammenhengende gravfeltet ligger på Stavnum og består av 5 gravrøyser. Gravtypene varierer fra røyser og steinlegninger til gravhauger bygd av en blanding av jord og stein. Inne på flyplassområdet skal det ifølge lokale informanter også ha ligget en steinsetning. Formen på gravminnene er i hovedsak runde, men i Prestehagen finnes en langrøys.

Flere av de kjente gravene er lokalisert til dagens tunområder, som på Bredholt og Husum. Andre steder ligger de lenger unna, allikevel har de fleste synlig kontakt til dagens jordbruksbosetning. Foreløpig har vi ikke funnet rester etter boplassene i sammenheng med gravfeltene, men de registrerte gravene representerer trolig mindre gårdsgravfelt som har ligget i datidens innmark. Både ved Kihlåsen og på Stavnum er det registrert tufter som har et alderdommelig preg, men ingen av dem kan med sikkerhet dateres til jernalderen. Ifølge beskrivelser av bygningsmaterialet, størrelse og konstruksjonsdetaljer synes de å kunne tilhører senere perioder, eventuelt middelalder og nyere tid.

To av de tidligere nevnte områdene med gravhauger kan ha hatt betydning utover å representere en alminnelig jordbruksbosetning i jernalderen. Dette gjelder Prestehagen og Husum. Jernaldergravene i Prestehagen, rett syd for dagens prestegård og kirke, vitner trolig om kultkontinuitet der hedenske kultplasser blir kirkesteder i middelalderen. Nyere tids aktivitet i form av stadig rydding av ny åkerjord gjør at denne sammenheng mellom kirkestedet og jernaldergravfeltet ikke lenger er så tydelig.

Skattefunnet fra Husum forteller om en bosetning med et økonomisk overskudd som i yngre jernalder lot store verdier i form av sølvjenstander graves ned i jorden. Bakgrunnen for en slik nedleggelse kjennes ikke, men ifølge funnopplysningen ble det sammen med sølvjenstandene funnet beinrester. Kanskje tyder dette på at det opprinnelig har vært snakk om et svært rikt gravfunn?

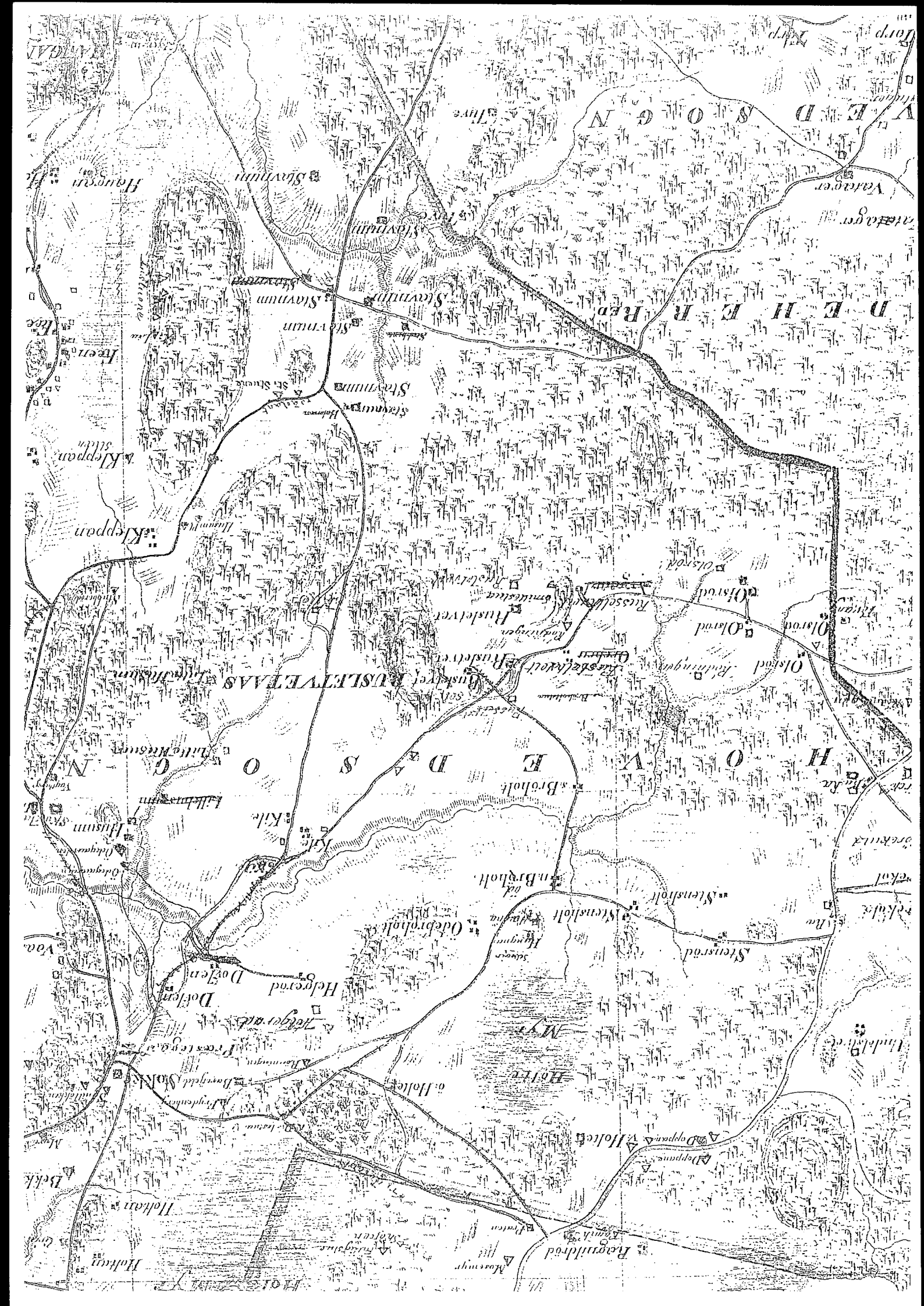
Gårdsnavnene

Det gamle navnet på prestegården i Stokke sogn var Stokkar, herredet het fra gammelt av Angreimsherad. Prestegården har gitt navn til bygda, men selve navnet Stokke er langt eldre enn kirkestedet. Trolig betyr det ganske enkelt *stokker* - uten at det med sikkerhet kan sies hva det viser til. Innenfor det store landskapsrommet som folder seg ut sør for Stokkebyen finnes flere gårdsnavn som kan knyttes til tidlig gårdsetablering, bl.a. Døvle (se under) og Husum som er det eneste -heim-navnet i landet som med stor grad av sikkerhet er sammensatt med *hus*.

Stavnum, opprinnelig Stafneimar, et annet -heim-navn der førsteleddet er *stafn* som i navn gjerne brukes om sterkt fremspringende, bratt høyde og om langt utstikkende odder. Kjær mente gården kunne ha sitt navn etter den fremskutte høyde under hvilken de søndre Stavnum-gårdene ligger.

Tolkningen av gårdsnavnet Døvle er usikker. Det kan være et -vin-navn sammensatt med *dal* som første ledd. En annen tolkning setter navnet i sammenheng med *dufl* som betyr senkning. Landskapsmessig stemmer begge tolkninger. Gården har ligget midt i et åpent og sammenhengende jordbruksland, avgrenset av slake åser og gjennomskåret av små bekkedaler. Som følge av bakkeplanering og omlegging av bekkeløp de siste ti-åra er ikke bekkedalene lenger så framtrædende.

Helgerød er trolig sammensatt med mannsnavnet *Helge*, eller kvinne-navnet *Helga*, selv om slike navn av og til kan knyttes til adjektivet *hellig* og ha en kultisk opprinnelse.



En annen rød-gård er Olsrød som er sammensatt av mannsnavnet Olaf. Begge de to nevnte rød-gårder regnes generelt som ryddet i løpet av middelalderen.

Tolkningen av gårdsnavnet Kile er usikker, enten er det brukt om en situasjon som kan sammenlignes med en Kile, kanskje strukturen på eiendommen? Eller navnet kommer fra Kjøl i overført betydning, fjellrygg, særlig slike hvor det går ferdselsveier mellom to av den adskilte bygder.

Førsteleddet i Russeltvet kan ha flere forklaringer. Enten er ordet oppstått av rotja, styrte, falle med sikte på et skred eller en utglidning på stedet, eller ordet er avledet av Rusl som betyr ujevnt og stenete stykke mark med krattskog. Andreleddet tveit kan, i den eldste betydningen, stå for en utskilt part, et jordstykke som ligger for seg selv.

Bredholt skrives Breidaholt i 1329. Holt brukes gjerne i betydningen liten skog eller lund.

Bruks- og eiendomsforhold *tidlig mange selveiere*

Gårdene i området kom tidlig i bondeie - fra 1600-tallet og utover til 1750. Som tidligere godsbesitterne finner vi kirken, kronen, borgere og greven. Helgerød ble lagt ut til klokkergård i 1612, og tradisjonen med klokkere på gården holdt seg helt til 1813, selv om brukerne var blitt selveiere midt på 1700-tallet. Stavnum skiller seg ut i eierforhold, da begge de gamle matrikelgårdene her ble kjøpt av en velstående "gårdsspekulant", som slo seg ned på den ene gården og bygslet bort den andre.

Deling i flere bruksenheter preger gårdshistorien her som andre steder. De aller fleste gårdene har flere bruk tidlig på 1800-tallet. Prestegården skiller seg ut i så måte. Den var neppe så stor som den framstår i dag opprinnelig. Her har både ødegårder og småbruk blitt lagt til. I dag er en del av småbrukene skilt ut igjen. Også primærområdene til nabogården Døvle er lite oppdelt, om en unntar småbruk og boligtomter i gårdens ytterkanter mot Stokkebyen.

Gårdstun og landskap

Gårdsbebyggelsen viser en forskjellig struktur i de ulike områdene. I Stavnumgrenda ligger alle gårdene spredt, og har etter gamle kart og tradisjon alltid gjort det. I de andre områdene er dette mer variert. Jordskifte og andre forhold har nok endret landskapsbildene noe mht. til dette aspektet. Sør for Stokkebyen finner vi de tradisjonelle tungruppene på særlig Husum og Kile, nord for flyplassen først og fremst på Olsrød. Firkanttunet og uregelmessige tunformer er de mest framtrepende her. Det typiske "på-rekke-nordsør-orienterte" tunet har en fin representant på Husum.

En god del av gårdsbebyggelsen er orientert tett opp til de gamle bygdeveiene. Dette gjelder særlig strekningen Kile, Russeltvet, Olsrød.

husmannsplassene

Det har vært en del plasser, småbruk og stuebebyggelse i området og de følger det tradisjonelle mønsteret mht. hvor de har ligget - i utkanten av gårdsområdet, i ødegårdsområder, gjerne i sone mellom inn- og utmark og langs veiene. De har gjerne ligget i grupper, men også enkeltvis. På Bredholt finnes tradisjon om helt marginale bosteder i jordhus ved elvebakke. Prestegården er blant gårdene i Stokke som hadde flest husmannsplasser. Men både Stavnum, Husum og Kile hadde flere enn én.

Bebyggelsen

Det er stor variasjon i den eldre bebyggelsen, mht. alder, type og sosial tilhørighet. Her er svært mange gamle framhus med klassisistisk hovedpreg bevart. Prestegården stiller selvfølgelig i en klasse for seg. Stavnumgrenda skiller seg ut, med klassisistiske framhus, eldre driftsbygninger og andre tradisjonelle gårdshus på mest hvert eneste tun. Her er flere stabbur, som er en relativt sjelden hustype i ytre Vestfold.

De store monumentale sveitserlåvene fra tidlig 1900-tallet på Prestegården og Døvle representerer "enhetslåven" i sitt mest utviklede stadium. På Søndre Stavnum står driftsbygning som skal ha tømmerlåve og steinfjøs - etter tradisjonen fra 1700-tallet.

På Døvlørønningen, i randsonen mellom tettsted og land i Stokkebyen står to svært godt bevarte småbruk i sveitserstil. Stuebebyggelse med enda eldre preg finnes også på Russeltvet.

Industri*bekkekverner og flomsager*

Begge de to bekkene har gitt grunnlag for kverner og sagbruk. Det har vært flere, til dels har de ligget tett. Rundt 1820 var det ca. 25 kverner og 25 sager i drift i Stokke. Det var først og fremst snakk om små gårdssager og gårdskverner basert på flomvann. Ingen kverner eller sager i vårt område kan ha vært særlig store. Utover århundret tok de store møllene i distriktet over det meste av malinga, virksomheten ved sagbruka fortsatte noe lenger. En av de siste oppgangssagene som var i drift i Stokke var en til Vestre Kile, som måtte vike da jernbanen ble lagt over dammen i Kilebekken i 1880. De var basert på flomvann. Det er bare etter saga, som sto ved Solbakken på Stavnum at det finnes rester av noen betydning. Her skal det være bevart en fin dammur. Ellers finnes steinsamlinger som trolig lokaliserer stedene.

Ferdsel

Området ligger utenfor de store ferdselsårene i regionen, men her er flere bygdeveier med lange tradisjoner. De viktigste grener ut fra Stokke kirke. Rv. 270, Råstadveien, viderefører en gammel forbindelse mellom Stokke og Sandar kirker. Fra Stokke og sørøstover er det to veier som vises på Ltn. Holmboes kart fra 1825. Denne ene går fra Kil i en krokett bue over Russeltvet og Olsrød mot Raveien ved Fevang. Å forbedre denne forbindelsen var en av de første veiprosjekter som ble satt i gang etter av Vestfoldbanen ble anlagt med stasjon på Stokke i 1881. Fv 557, eller Tassebekkveien, er denne nye veien, som er lagt helt om fra Kile og vestover. Den er rettet ut og går utenom Russeltvet og Olsrød, hvor den gamle veien ligger som forbindelse mellom gårdene i store strekk, men er pløyd opp et stykke ved Nygård nord for innflyvningen til Torp.

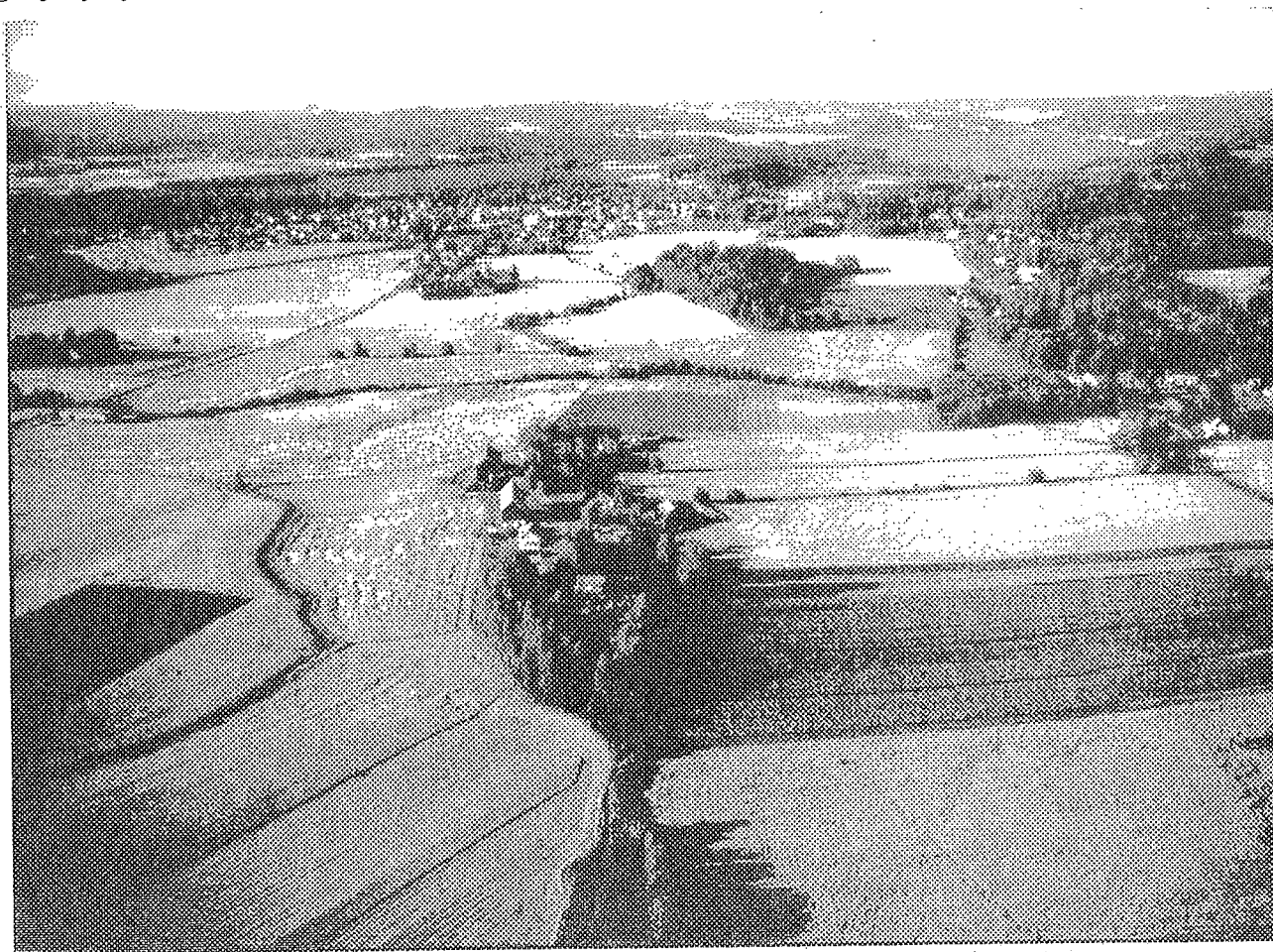
Den andre av de gamle forbindelsene fra Stokke sørøstover til Raet er Fredensborgveien/Rørkollveien som går over høydedraget med Bredholt-

morenen. Den går stort sett i samme trasé, men er mye rettet ut og går i dag utenom gårdstuna.

Det har i tillegg vært et uttall av veier mellom gårdene og til hovedveiene. Bl.a. var det mange veier som møttes ved småbruket Gråbakk midt oppå dagens flyplass. Kanskje har den veien som gikk over Nordre Stavnum mot Gråbakk og som kom fra Bogen, Sand og Løken, vært en forbindelse mellom kyst og innland av mer allmenn betydning.

På 1950-tallet kom det to nye veier i området. Den ene er Torpveien som ble bygd fra Flyplassen til Bredholt og Østre Holtet for å ta ut grus til flyplassen. Den andre er en ny forbindelse fra Stavnum til Rv 303 som ble bygd som skolevei i 1957.

Det brede og frodige jordbrukslandskapet sør for Stokkebyen. Bildet er tatt fra husklyngen på Husum mot Stokkebyen. Mellom Husum og Prestegården/kirken lenger inn tegner Prestehagen seg som en øy i åkerflatene. Her ligger et gravfelt fra jernalderen. Døvle ligger inn i bildet litt til venstre for Husum.



GÅRDER OG STEDER

Stokke prestegård, gnr. 22 *gårdsområdets utstrekning*

Stokke prestegård ligger helt i nordkanten av det store fulldyrka jordbrukslandskapet sør for Stokkebyen. Gårdsområdet omfatter mesteparten av Stokkebyen, men det strekker en arm langt sørover med Kirkeveien som østlig grense helt til Sandskje, to kilometer sør for kirken. Innenfor dette området ligger også det særskilt matrikulerte bruket Vaktberg (gnr 55) som tidligere var klokkergård, men tilhørte Prestegårdens eiendom. Like nord for Vaktberg har det vært flere husmannsplasser og bruk ved navn Ødegården. Et av disse bruka ligger oppå høyden sammen med store Husum. Lengst sør ligger Stubberød. Navnene indikerer at jorda her har ligget øde etter agrarkrisen som fulgte svartedauden.

gamle nabogårder lagt til

Prestegården var ikke noen særlig stor gård fra gammelt av. I nyere tid ble en del mindre bruk som grenset opp mot gården, og som var i kirkelig eie, lagt til Prestegården. Korsane og Mjørud, som nå kalles Myre, ligger ved Arne Garborgs vei noen hundre meter nordøst for kirken og er i dag småbruk. Begge disse bruka hadde en mer selvstendig stilling i tidligere tider. De er nevnt som egne bruk i Rødeboka fra ca 1400. Midt på 1600-tallet ble de lagt til Prestegården, sammen med *Husum ødegård* sør for Prestegården. Fram til Stokke stasjon ble etablert var Prestegården derfor blant de største gårdene i bygda. Prestegården har også en del skog, hovedsakelig i Prestegårdsskogen, øst for kirken.

Prestegårdens husmannsplasser

Trolig var Prestegården den gården i bygda som ved siden av storgårdene Melsom og Fossnes hadde flest husmannsplasser. Flere av dem, bl.a. Jevnaker og Frydenberg, lå i forrige århundre innenfor det området som i dag kalles Stokkebyen. Sandløkka-plassene rett øst for kirken er dels borte som bosted, dels eksisterende som boligeiendom med nye hus. Bekken-plassene og Nordenberg er omtalt under kulturmiljøet Melsom - Akersvannet (Skinner og minner Barkåker, Tønsberg Stokke, 0720-02). Både Myre og Korsane hadde status som husmannsplasser inntil de igjen ble fradelt Prestegården ved salg i 1884.

bebyggelsen på Prestegården

Prestegårds-tunet ligger like sør for kirken, ved foten av Solåsen. Gårdsbebyggelsen er ordnet i et tilnærmet firkanttun. Vi kjenner igjen prinsipper for organiseringen som ses ellers i Stokke. Den staselige, store hovedbygningen fra 1700-tallet ligger her øst-vest og sammenbygd i hjørnet med en lavere sidebygning med bryggerhus og garasjer. Hovedbygningen og sidebygningen er fredet som kulturminne. Sidebygningen er ikke så gammel. Den ble bygd rundt 1930 og erstattet en eldre bygning på samme sted. Kirkeveien på nordsida ligger litt høyere enn tunet og svinger rundt sidebygningen. Den store driftsbygningen fra 1900-tallets første tiår ligger nord-sør. Den ligger lavere enn framhusa og med litt avstand fra disse og lukker tunet mot vest. For øvrig avgrenses tunet av stabbur fra 1936 i sør og forpakterbolig ved veien bygd i 1951.

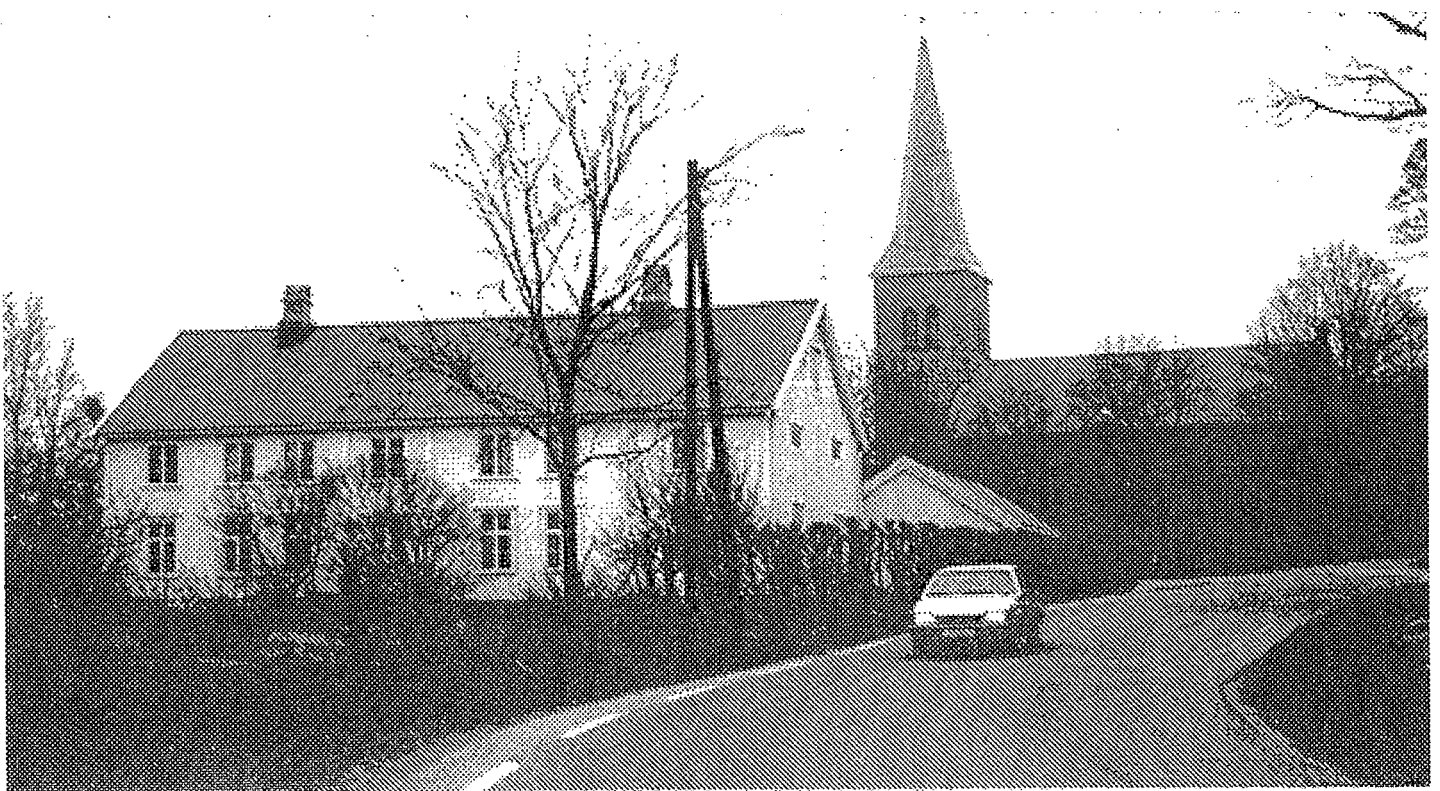
Prestehagen *et gammelt beiteområde*

Prestegårds-tunet henvender seg til det åpne jordbrukslandskapet mot Døvle sør for Stokkebyen. Her er det store sammenhengende åkervidder. En skogkledd kolle omkring 300 meter sør for tunet og et løvtrekantet bekkedrag bryter opp landskapet og skaper variasjon. Kollen og området østafør kalles Prestehagen og er et gammelt beiteområde.



Over: Prestehagen er et gammelt beiteområde og den tuete enga øst for kollen har fortsatt karakter av beite. I dag er det kyr som settes ut her. På kart over området fra 1883 er området kalt Hestehagen. Det er registrert gravhauger flere steder i Prestehagen, på enga der kuene ligger er det to.

Under: Hovedbygningen på Prestegården i Stokke er en staselig og typisk embetsmannsgård fra 1700-tallet.



jernaldergravfeltet i Prestehagen

Innenfor dette gamle beiteområdet er det i dag registrert 6 gravhauger, 5 rundhauger og 1 langhaug. To av haugene ble i sin tid jevnet ut med bulldoser. Under utjevningsarbeidet på den ene støtte man på et steinlag, og i bunnen mellom steinene var det svart jord. Rundhaugene som er steinblandet, har en diameter fra 6-13 meter, høydene varierer fra 0,8-2 meter. Det er rimelig å anta at alle de kjente gravhaugene i Prestehagen opprinnelig har stått i en innbyrdes sammenheng. Denne sammenhengen er vanskelig å fatte i dag fordi området er delt opp i skog, kulturbeite og dyrka mark, der 2 av gravrøysene ligger som en åkerholme og stadig forringes ved at det påføres ny rydningsstein oppå dem.

Døvle, gnr. 58

Delingen av Døvle i to hoveddeler går tilbake til begynnelsen av 1700-tallet. Kart fra 1825 indikerer at gårdsbebyggelsen ser ut til å vært begrenset til to tun med samme beliggenhet som dagens bosetting.

bebyggelsen

Tunet på Døvle (58/8) ligger rett sør for bebyggelsen i Tassebekkveien. Tunet har en relativt tett struktur med hovedbygningen liggende nord-sør og med mindre sidebygninger som avgrensner tunet på hver side. Hovedbygningen, som skal være fra 1850, har empirestilens karakteristiske halvvalmede tak. Den store sveitserlåven fra 1923 ligger litt fra, i vinkel med framhuset og dominerer tunet. En liten kårstue, trolig fra mellomkrigstida ligger for seg øst for tunet, ved foten av Prestehagen. Bygningsmiljøet på Døvle er preget av høy autentisitet, og tunet henvender seg mot det samme landskapsrommet som Prestegården.

Det søndre Døvle-bruket (58/170) framstår ikke lenger som gårdsbruk. Bare hovedbygningen og hageanlegget vitner om at det var et gårdstun. Hovedbygningen ble bygd i 1917 da gården var eid av lensmannen i Stokke. Bygningen har halvvalmet mansardtak og er typisk for byggestilen rundt første verdenskrig.

løsfunn fra forhistorien

Det er ikke kjent faste fornminner på Døvle, men ifølge eldre litteratur skal det på gnr 58 være funnet en skafthulløks fra yngre steinalder. En spydspiss av jern antagelig fra vikingtiden ble funnet i et grustak på eiendommen Holtet vestre under Døvle 58/12 i 1929.

Bærfjell og Døvlerønningen

Døvle hadde store skog og utmarksområder i Kvellestadåsen og Bokeskogen. I sørsida av denne gikk en av de eldre forbindelsesveiene mot vest over Bredholt, Steinsholt til Raveien. Her er det i dag en blanding av småbruk og boligbebyggelse. Eiendommene ligger med lange, smale teiger fra veien og sørover mot innmarksområdene til Døvle. Bærfjell og trolig også Holtet har tradisjoner som middelaldergårder som ble lagt øde under Svartedauden og senere tillagt Døvle.

småbruk i tettstedets randsone

Bærfjell har egen bruker/eierrekke fra tidlig 1700-tall og er nok den eldste. Yngre er trolig Døvlerønningen og Rønningen som ligger ved siden av hverandre langs veien og trolig har opphav i det samme rydningsstykket. De var etablert som to adskilte eiendommer alt på 1830-40-tallet. Det skal ha stått hus her ved den tida. Både Døvlerønningen og Rønningen har svært godt bevart småbruksbebyggelse. Minst, og med de eldste husa, er Rønningen 58/2 med framhus fra 1870-tallet, påbygd i sveitserstil på 1930-tallet og et udatert gammelt lite uthus. Autentisiteten er høy tross påbygget. Døvlerønningen (58/6, 7) ble bygd opp på nytt i 1910 og har et svært godt bevart sveitserstilstun, med stor autentisitet i detaljer. Bærfjell har tradisjonell bebyggelse fra mellomkrigstid, er bevart i hovedformer, men endret i detaljer. Rekka mellom småbruka er

fortettet med boligbebyggelse i hovedsak fra mellomkrigstid. Flere har høy autentisitet. Bebyggelsen her utgjør en fin overgangssone mellom Stokkebyens tettstedsbebyggelse jordbrukslandskapet som omgir «byen».

Husum, gnr. 56-57

markert tungruppe

Bebyggelsen på Husum ligger i tre områder, og eldre kart viser at dette var situasjonen før også. Mest framtrepende ligger bebyggelsen på Øvre Husum og Ødegården. Skille mellom bruksnr. 22 av Prestegården og 57 av Øvre Husum går i tungruppa, litt nord. Hus etter tre bruk (?) ligger på rad i en relativ tett, men langstrukken, nordsør-orientert gruppe. Mest markante er to fine funkislåver. Framhusene er 1800-talls, og tidlig 1900-talls, men er mye ombygde. Kart fra 1826 viser to plasser kalt Ødegården i forlengelsen av tunområdet. Det nordligste bruket i tungruppen ligger på grunn matrikulert fra Prestegården.

boligeiendom med eldre gårdshus

Lille Husum er delt i to områder. For seg selv, midt ut på jordet, ligger nå to eldre framhus. Her lå fram til 1975 bebyggelsen til to bruk. Jordveien ble da lagt til nabogårder (bl.a. Kile) og framhuset på det ene skilt ut til boligtomt og det andre(eldste) framhuset flyttet til som sidebygning. Det er hver for seg svært godt bevarte hus, det ene i sveitserstil fra århundreskiftet, det andre har et langt eldre preg.

gårdstun under åsen

Under åsen ligger gårdsbebyggelsen til et annet av Lille Husum-bruka. Her er klassisistisk framhus som har beholdt alderspreget i hovedtrekk. Eldste del skal være fra 1700-tall og ble påbygd 1840. Driftsbygningen er fra 1950-tallet.

gravrøyser fra jernalderen

Sør for bebyggelsen på Husum gnr 57, men på den samme nordsør-gående høyderyggen ligger to bevarte gravrøyser fra jernalderen.

skattefunn fra vikingtid

I 1869 fantes det på Store Husum (Øvre Husum?) en del sølvgenstander som lå oppå hverandre, mellom to steiner som ifølge funnbeskrivelsene var lagt over hverandre. Sammen med sølvsakene lå en del benstumper. Funnet som betegnes som et skattefunn bestod av en halsring, 4 armringer og 1 barre i sølv og hører til siste del av vikingtid.

åsrøys/steinlegning på Husumåsen

På den nordligste toppen av Husumåsen ligger en gravrøys. Et lag stein er lagt direkte på fjellgrunn og denne ansamlingen med overtorvet stein ble av registreringspersonalet i 1972 oppfattet som restene av en røys. Øst-nordøst for røysa, nedenfor og under en knaus med høy skrent lå flere overtorvete steiner. Vi kan ikke lese ut av registreringsbeskrivelsene om dette kan oppfattes som utrast fra røysa på toppen, eller om det er en annen røys. Lignende ett lags røyser, eventuelt steinlegninger, er bl.a. kjent fra åsryggen på vestsiden av Prestegårdshagen der det ligger en slik på høyeste toppen. Denne forminnetypen opptrer også i et større antall på strekningen sørover mot Gokstad.

Kile, gnr. 60, 61

Bebyggelsen til Kile ligger langs bygdeveien mot Russeltvet. De fleste gårdene ligger samlet i en stor gruppe øst for Kihlåsen og vender seg mot "Prestegårdsgrenda". Gårdstuna ligger samlet, men ikke tett. Etter de gamle kartene å dømme har bebyggelsesstrukturen lange tradisjoner. Det er tradisjonell gårdsbebyggelse med driftsbygninger til tre bruk, men det fjerde er blitt boligeiendom. Her er både framhus og uthus fra før 1900, men de fleste er en del endret og her er kommet nye hus, bl.a. hus for gartneridrift. På et av bruka står en fin smie. Bygningsmiljøet i tungruppa var tettere før iflg. jordskiftekart fra 1918. Trolig er det dette



Over: Husum sett nordover fra veien mellom de to bruka på Lille Husum. Driftsbygningene i klyngen ved Øvre Husum/Ødegården ses til høyre. Veien fører rett fram til det nedlagte bruket på Lille Husum hvor husene kan skimtes bak treklyngen. Alternativet i tunnel under Prestehagen vil passere like bak denne. Til venstre ligger Kil med gartneriet. I bakgrunnen skimtes Stokkebyen. *Under:* Fra Bærffell og de andre småbruka og eiendommene i Frydenbergveien er det fin utsikt mot sør, over slake åkre som åpner seg mot et vidt jordbrukslandskap. Husum-høyden marker seg i landskapet seg også sett herfra. *Til høyre:* Døvlerønningen i Frydenbergveien har tidstypisk og autentisk småbruksbebyggelse fra 1910.





skiftet som har ført til at bruk 61/5 flyttet tunet vest for jernbanen. Både framhus og driftsbygning her ble oppført rundt 1923. Her er et tilnærmet firkant-tun med hovedtrekkene bevart, men framhuset er en del endret i detaljer.

under Kihlåsen

Tunet til bruk 61/5 ligger i et grenseområde mot Russeltvet. Kihlåsen som strekker seg sørover var før uskiftet utmark til Kilegårdene. Ved veien her lå sommerfjøs. Eldre kart viser også symboler for plassbebyggelse her. Kanskje ble bruk 61/5 flyttet til en eldre plass? Ved veien ligger det fortsatt bebyggelse til et lite småbruk kalt Kilehagen eller Stensvold. Stua sies å være fra 1700-tallet og har beholdt alderspreget, selv om detaljer er noe endret. Her er også et lite uthus. Bebyggelsen nærmere grensa mot Russeltvet er yngre, etterkrigs bolighus.

I følge eldre kart har det ligget et bruk av Kile på vestsiden av Husumåsen, men ingen vi tok kontakt med kunne fortelle noe om dette.

På 1950-tallet gikk bøndene i området sammen om potetkokeri ved Fv 557's krysning med Kilebekken. Bygningene ligger der ennå og brukes til verksted.

fjernet gravfelt

I forbindelse med anlegg av veien inn til Torp fra nord, på vestsiden av Kihlåsen, måtte et lite gravfelt fra jernalderen fjernes. To gravhauger og en steinsetning (hustuft) ble derfor undersøkt av arkeologen Louis Smedstad i 1953. Fornminnene lå 80 meter vest-sørvest for trig.pkt Russeltvet, på østsiden og midt i veibanen for veien inn til flyplassen. Den rektangulære steinsetningen viste seg ved utgravningen å være en hustuft 4x6 meter, orientert nord-syd. Det ble ikke gjort daterbare funn hverken i tuften eller i de to undersøkte gravhaugene.

hustufter

I det samme området, vest for den nevnte vei til flyplassen skal det ligge enda to hustufter. Tuftene er rektangulære med brolagte flater og større stein i ytterkant. Den nordligste av tuftene har en liten steinsamling i det nordvestre hjørnet, kanskje etter et ildsted? Vi kjenner ikke til dateringer av disse tuftene.

steinsetning?

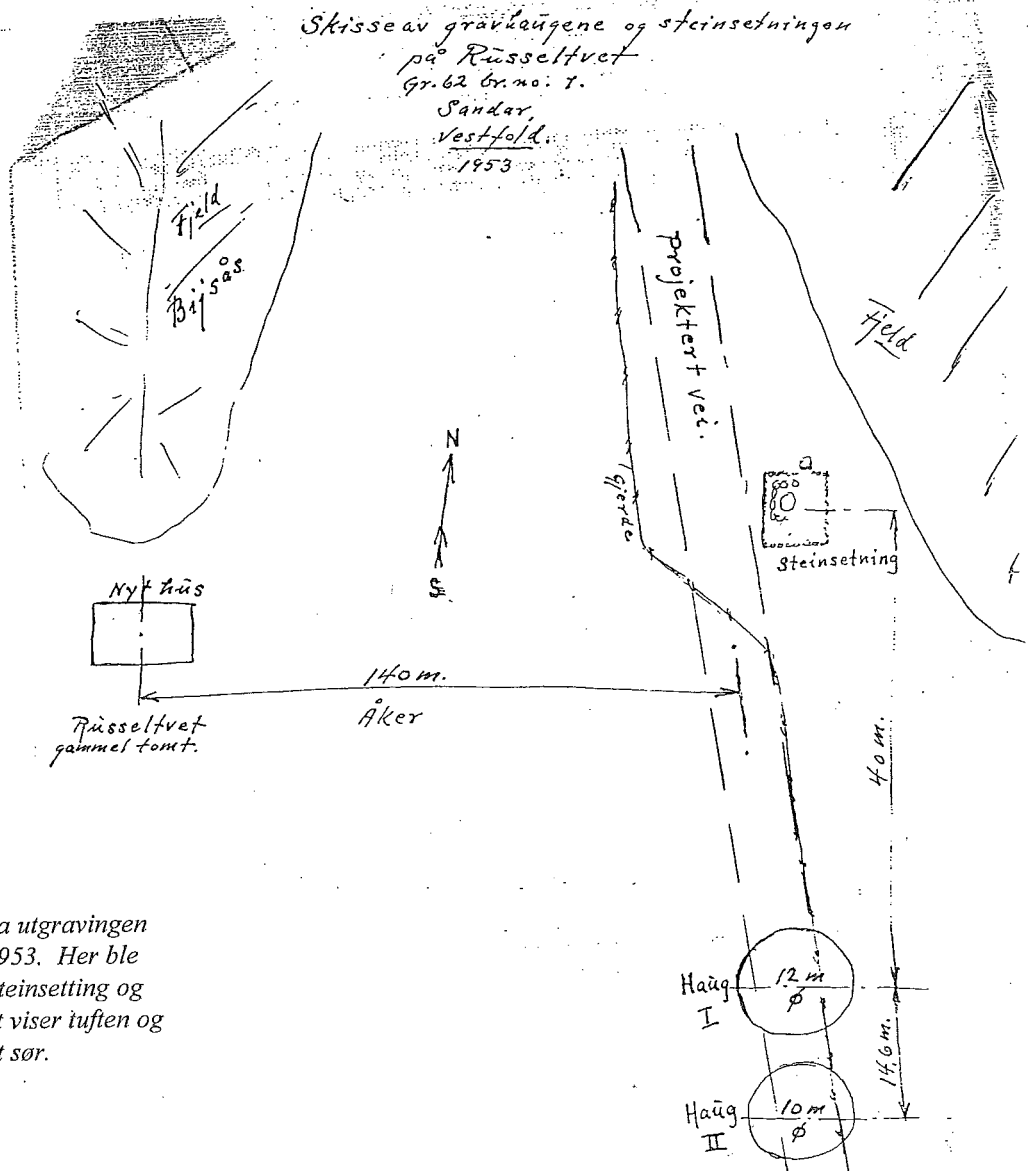
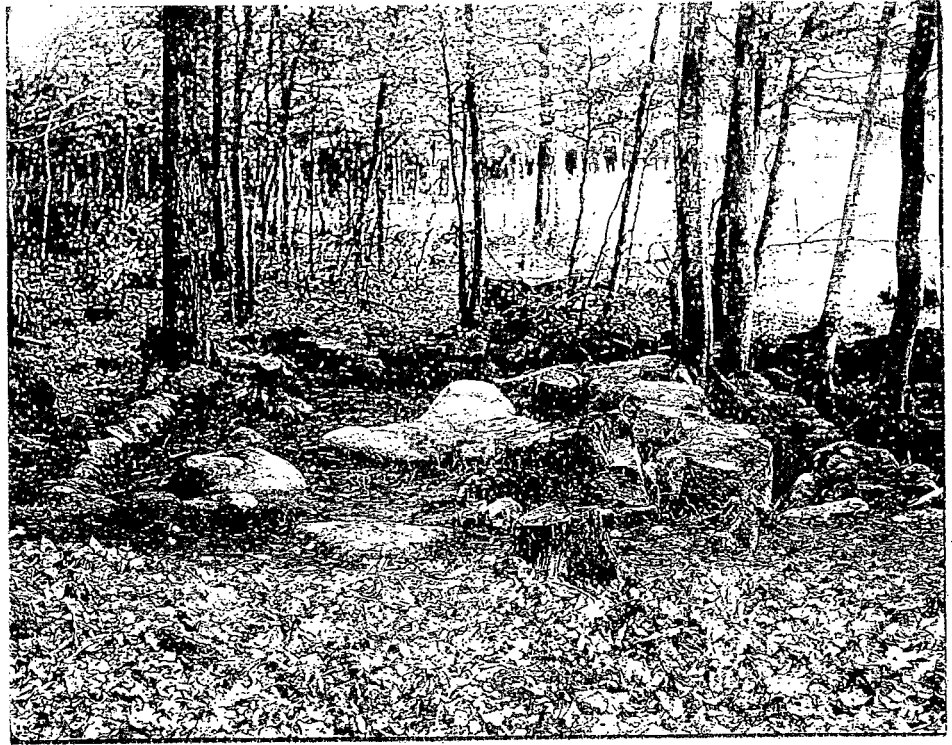
I forbindelse med våre registreringer i 1993 ga en tidligere grunneier som hadde avstått eiendom til flyplassen opplysninger om et mulig kulturminne, nord på flyplassområdet. Det dreide seg om en steinring (ca. 3 m i diameter) som før området ble gjerdet inn lå på et flatt parti syd for Kihlåsen og øst for Bøleveien. Ved våre registreringer inne på flyplassområdet i 1995 ble ikke dette mulige fornminnet gjenfunnet.

gravhauger

Rett sør for Fv 557, i en nordhelling og 25 m vestsørvest for veikryss mellom fylkesveien og veien sørover til Torp, er det registrert to gravhauger fra jernalderen som det ved vår kontroll var vanskelig å få øye på. Trolig ligger de blant plantede busker og trær inne i private hager.

Helgerød, gnr. 59
to tun med 1900-talls bebyggelse

Helgerød har vært todelt siden ca 1815. De to tuna ligger side om side, opp mot det slake skogkledde høydedraget i vest som avgrenser jordbruksgrenda sør for Stokkebyen. Bygningsmiljøet hører til 1900-tallet og er preget av endringer fra de siste tiår. Tunet på 59/3, 4 har et tradisjonelt preg med driftsbygning fra 1968 i tillegg til en noe ombygd stue fra



Bilde og kartutsnitt fra utgravingen på Russeltvet 62/1 i 1953. Her ble det funnet både tuft, steinsetning og to gravhauger. Bildet viser tuften og steinsetningen sett mot sør.



Over: Jernbanen passerer i dag like ved de to tuna på Helgerød. Bygningene er fra 1900-tallet, selv om tunplassene er eldre. I skogen bak bebyggelsen finnes fossile dyrkningsspor som tolkes som forhistoriske eller middelalderske. I bakgrunnen skimtes bøkeskogen på Bokmoa. **Under:** Bebyggelsen på Øde-Bredholt har en fin beliggenhet på toppen av Bredholt-morenen. Vi ser her det østligste tunet 70/1 og 5. I skråningene ned mot elvesletta bidrar frodig løvskog, åkre og beitehager til et variert kulturlandskap. Gravfelt fra jernalderen og andre fornminner som er registrert i denne skråningen dokumenterer trolig at dette er et område som har gitt gode vilkår for tidlig bosetting



1930-tallet. Uthusbygningene på bruk 59/1 har mer karakter av moderne maskinhus. Driftsbygningen er noe eldre og ombyggt.

få rester etter vei og gårdskvern

De gamle veiforbindelsene fra Helgerød til nabogårdene er i store strekk pløyd bort, bl.a. noe som kan ha vært en hulvei mot Bredholt og mot kverna ved bekken. Der er trolig spredte rester etter kvern-/sagbruk i Helgerøds del av bekken som avgrenser gården mot øst. Det skal ikke være mer en løse steinrøyser igjen. Etter tradisjonen hadde Bredholt, Helgerød og Kimestad felles sag på Helgerøds grunn, like ved tunet på Kile 61/5.

fossile dyrkingsspor

Rett nord for Helgerød, men på eiendommer tilhørende Rønningen og Døvle ble de arkeologiske registreringene i 1993 observert flere steinmurer og fossile åkre. Dateringen av disse kulturminnene er uvisst, men kulturminnenes karakter gir inntrykk av høy alder. Sammenholdt med opplysninger om gårdsnavn Helgerød - rydning ca 1350-tallet, kan dette være spor av høy- og seinmiddelaldersk jordbruk.

kleberkar

I følge funnkatalogen på Universitetets Oldsaksamling i Oslo skal det være funnet et kleberkar på Helgerød.

Bredholt, gnr. 69-70
gårdene på moreneryggen.

Bredholt-brukene har en svært fin beliggenhet på toppen av moreneryggen. Kart fra 1825 viser to tunområder oppe på høyden og en nede på sletta sønnafor. Senere har bebyggelsen blitt noe mer spredt, ved at et av de to dobbelttuna har flyttet ut. Det vestligst bruket, Nordre Bredholt, drives som gartnergård. De andre har tradisjonell gårdsbebyggelse. I det østligste tunet ligger hus etter to bruk samlet. De har vært drevet sammen siden 1910, og i dag står bare én driftsbygning her, en 1930-talls slåve med opprinnelig preg godt bevart. Framhuset på 70/1 er eldst og framstår som et godt bevart sveitserstilshus, men har en langt eldre kjerne. Bredholt 70/1 og 70/5 (Øde-Bredholt) drives i dag med beitedyr. Gårdens beitebakker i morenesidene, sammen med frodig løvskog, bebyggelse og fornminner utgjør en verdifull del av Bredholt-morenens landskapsbilde.

rester etter felles gårdskvern og småkårsfolks bosteder?

Bredholt hadde felles kvern med Helgerød og Kile i bekken, rett over på Helgerøds eiendom, på en teig av Helgerød kalt Løkka. Her kan det være rester. Ved siden av kverna, på Bredholt sida er det tradisjon for at en mann levde der i jordhus gravd ned i elvebakken. Området er en del pløyd bort og det er neppe spor.

gravfelt fra jernalderen

I sørskråningen på nedsiden av Øde Bredholt ligger to mindre gravfelt med vid utsikt over jordbruksområdene sør i Stokke. Det ene feltet med to gravrøyser ligger tett ved den søndre hovedbygningen på 70/1,5, mens det andre feltet med minst fem rundrøyser ligger samlet inne i en eikelund lenger sørvest og nede i skråningen. Inne i den samme eikelunden ligger også flere konsentrasjoner med stein som kan være rester etter ytterligere gravrøyser. Inntil en av de jordfaste steinene ligger en ansamling mindre stein som skal ligne på en steinlegning.

Jorda på denne gården består av mest av sandmold og har vært lett å arbeide med også i forhistorisk tid. Gården har etter gravfeltene å dømme allerede vært ryddet i jernalderen, men navnet Øde-Bredholt tyder på at den har ligget øde en periode i middelalderen etter svartedauden.



Over: Bredholt-morenen sett fra de flate slettene ved Russeltvet. Fv 557 ses som en lys stripe i enden av jordet litt inn i bildet. Alternativ O2 vil krysse denne veien omtrent midt i bildet. Under: Olsrød-grenda sett fra Nygård på Russeltvet. Alternativ O2 vil passere området noe i nedkant av bebyggelsen.



bebyggelsen nede på sletta

Søndre Bredholt eller Brøholt (69/1) ligger for seg nede på den vide elvesletta sør for morenen. Etter bl.a. kart fra 1825 å dømme, er det en lokalisering med lange tradisjoner. Bebyggelsen er imidlertid helt fornyet i de senere år. En gammel vei fra Russeltvet over Søndre Bredholt til Nordre Bredholt, er trolig en del av adkomstveien i dag, men er pløyd bort lenger nord. To gårdstun av Bredholt, som er slettet ut i dag, lå begge nede på sletta; Bredholtrønningen som lå i veien for innflyvningen til Torp og ble revet på 1950-tallet og Holtet som brant i 1946. Den nye veien fra Stokke til Tassebekk på 1880-tallet har endret en del av landskapsbildet på denne elvesletta mellom Russeltvet og Bredholt.

Russeltvet, gnr. 62

Deler av bebyggelsen på Russeltvet ligger i dag spredt langs den gamle bygdeveien mellom Stokke og Raet. Deler ligger på en litt høyere slette lenger sør. Veien slynger seg langs kollene som avgrensar Torp-plataet mot nord. Flere av framhusa skal være bygd før 1850, men hovedinntrykket av disse og den øvrige bebyggelsen er yngre. Her er flere driftsbygninger med preg fra midten av 1900-tallet. Av særlig interesse er godt bevart småkårsbebyggelse, ei lita stue ved veien på 62/9 og et nyrestaurert sveitserstilshus på Bjerklund 62/10.

Olsrød, gnr. 63

Landskapet ved Olsrød er preget av nærheten til flyplassen. Innflyvningsleden med lysene ligger mellom Russeltvet og Olsrød og har brutt forbindelsen langs den gamle bygdeveien. Bebyggelsen ligger i to grupper. En hovedgruppe med bebyggelse etter tre bruk ligger lengst øst. Her er tradisjonelle gårdshus med driftsbygninger bevart. Enkelte hus har framskredent forfall. Et sveitserstilshus fra århundreskiftet har høy autentisitet. Et tun med mellomkrigstidsbebyggelse ser i hovedtrekk opprinnelig ut. Forøvrig bærer tunene preg av endringer og nybygg. I sammenheng med gårdsbebyggelsen ligger moderne gartneribygninger til Torp Planteskole. Som gårdsbebyggelse virker bygningsmiljøet noe oppbrutt, et preg som forsterkes av flyplassens og gartneriet nærhet

Stavnum gnr. 52-53
eiendomshistorien

De mange Stavnumbruka utgjør en klart avgrenset grend for seg. Jevnstore gårdstun ligger med god avstand spredt utover innmarksområdet. Etter hva kart og tradisjonen sier er dette et gammelt landskapsbilde av bygda. Delingen i to bruk, Søndre og Nordre Stavnum, strekker seg tilbake til middelalderen. Eiendomshistorien til gården skiller seg noe ut ved at den rike eiendomsspekulanten Iver Franssøn kjøpte både Søndre og Nordre Stavnum i 1693 og bosatte seg på Nordre (tilsvarer dagens gnr. 53/3) som ble en slags hovedgård. Disse forhold kan sies å ha preget den fysiske utformingen av bebyggelsen fram til i dag. Søndre Stavnum ble videredelt relativt tidlig. I 1798 startet oppdelingen av Nordre Stavnum slik at det tidlig på 1800-tallet var en 6 - 7 gårdsbruk i Stavnumgrenda. Dertil kom en rekke husmannsplasser. I hovedtrekk er det dette rammene for gårdslandskapet i Stavnumgrenda slik vi også møter det i dag.

lokaliseringen av «hovedbølene»

Etter tradisjonen er det bebyggelsen på bruk 53/3 på Nordre og 52/1 på Søndre som representerer de eldste tunområdene i grenda. 53/3, Iver Franssøns gamle "sete" er lokalisert midt i krysset for de gamle bygde-

veiene som har krysset grenda; Fv 270, Råstadveien, mellom Stokke og Sandar kirker og en "tverrvei" fra Sand og Bogen ved fjorden til Gråbakk og Vataker i vest. Kanskje en forbindelse mellom kysten og innlandet av mer allmenn karakter?

utmarskressurser

Stavnum har hatt verdifulle utmarksressurser i skogene opp mot flyplassen og i åsene rundt. Den samme veien mot Gråbakk var den viktigste utmarksveien. Rett vest for jernbanen lå sommerfjøsene, og fortsatt vises en stubb av en krøttergate her, innhegnet av steingarder og vinkelrett på "Gråbakkveien". Beiteområdet er i dag brutt opp til jordvei. Ved Solbakken er det fine dammurer etter en sag som var i drift på 1880-tallet.

småårsbebyggelsen

Plasser, stue- og småbruksbebyggelse grodde opp i typiske utkantområder. Ved veien og skogbrynet nord i bygda lå Stavnumstuene ved "Knatten". Her er det i dag boligbebyggelse. Lignende kom det opp småårsbebyggelse helt i sør i grensa mot Sandefjord. Et annet område var Stavnumlia mot det langstrakte myrområdet som skiller mot nabogårdene i øst. En plass kalt Stubbene lå ved den felles skogsveien mot Gråbakk, like øst for jernbanen. Det er svært lenge siden den forsvant og ingen vet nøyaktig hvor den sto.

husene

Bebyggelsen på Stavnumgårdene gir et svært enhetlig inntrykk, med tradisjonelle gårdshus, flere gamle 1700-talls framhus og store driftsbygninger bevart. Tunformen er firkanttun og inntrykket er av litt større forhold. Bygningenes opprinnelige preg er i hovedsak godt tatt vare på. På 53/3 står et staselig toetasjes klassisistisk midtgangshus. Det skal være bygd på 1740-tallet av de som overtok etter Iver Franssøn. Bygningen skiller seg klart ut fra den vanlige "bondeklassisismen" i området og hadde visstnok kjøregang gjennom huset opprinnelig. Et annet hus som skiller seg ut er driftsbygningen på Søndre Stavnum som kan være fra tidlig 1800-tall eller enda eldre, med både steinfjøs og tømmerlåve bevart. Småårsbebyggelsen i Stavnumlia har bevart uttrykk og alderspreg.

landskapsendringer

De største landskapsendringene i nyere tid på Stavnum er dreneringen av myrene og bekkene i de langstrakte daldragene på hver side av innmarksområdet; langs jernbanen og ved Stavnumlia. Dreneringen har pågått fra langt tilbake, med særlig stor innsats fra 1920-tallet og utover. Hovedbekken i området, som renner østover mot Solbakken, har sitt naturlige løp og er markert med frodig løvtrevegetasjon.

lite gravfelt

På en nord-syd-gående småkupert kolle i sydenden av Stavnumgrenda, rett vest for veien, ligger et lite gravfelt med 4 overtorvede gravrøysler lagt direkte på det nakne berget. Røysene er svært lave og delvis dekket av einer og løvkratt - hvilket gjør det vanskelig å få øye på dem. I nordøst-kanten av det samme høydedraget er det et lite "gårdsteinbrudd". Her ligger også restene etter en rektangulær tuft (trolig nyere tid) og rett sørvest for denne en gammel åpen brønn.

andre fornminner

Foruten det nevnte gravfeltet finnes det på Stavnumgårdene også flere enkeltliggende gravrøysler på åsrygger samt mindre gravfelt i innmark. Disse nevnte graver fra forhistorisk tid ligger vest og syd for dagens tunområder på Stavnum.

oldsaker som oppbevares privat

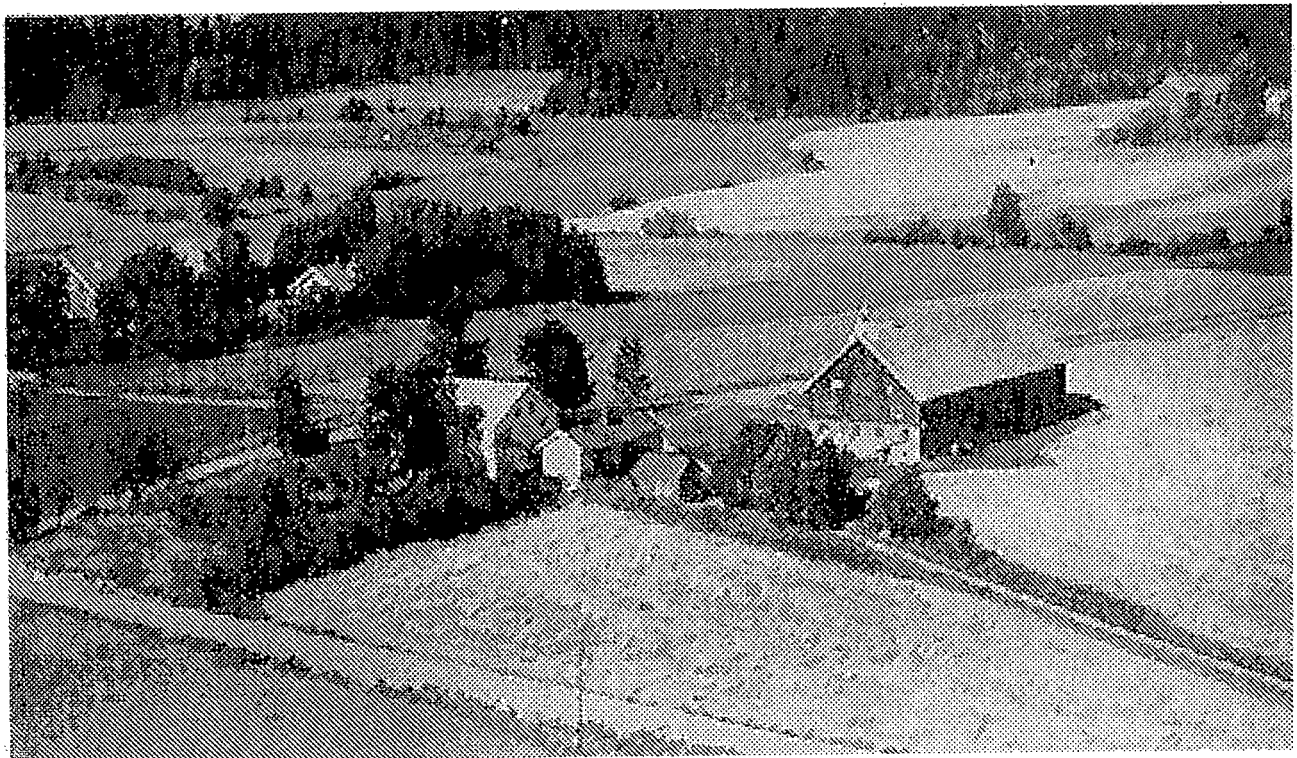
Eieren på Knatten hadde flere oldsaker i sin besittelse, bl.a. tre spinnehjul, deler av et bryne og én prikkhugget trinnøks av bergart med slipt egg. Steinøksa var funnet ca. 15 meter nordnordøst for nordøst-hjørnet av

låveveggen på Stavnum 53/3. Spinnehjulene og en jernøks (med bredt blad) skal være funnet ved den eldre, østlige delen av det store våningshuset på 53/3.

Det er rimelig å anta at spinnehjulene og jernøkse stammer fra graver som har ligget i dette området tidligere, og at rester etter en jernalderbosetning kan være bevart under dagens åkerjord i tilknytning til tunområdet der funnene er gjort. I skogen vest for tunet på 53/5,7 skal det ligge en eldre hustuft.



Over: Søndre Stavnum 52/1 har tradisjonell gårdsbebyggelse med mange eldre hus for ulike funksjoner. Driftsbygningen har både steinfjøs og tømmerlåve. (Foto etter Stokke bygdebok b.III) Under: Nordre Stavnum 53/3 hvor den rike Iver Frandsen slo seg til sist på 1600-tallet. Framhuset skal være fra 1740-tallet. Bildet er tatt nordvest-over og jernbanen ses i skogbrynet i bakgrunnen. (Flyfoto fra 1958 etter Stokke bygdebok b. III)



OPPSUMMERING OG VURDERING

tre jordbruksgrender sør for Stokkebyen

Kulturmiljøet omfatter de nærmeste jordbruksbygdene sør for Stokkebyen og skogåsene nord for Torp. Gode jordbruksområder med lang og sentral bosetningshistorie har satt sitt preg på kulturlandskapet. De tre grendene som utgjør kulturmiljøet har vært sitt særpreg.

Prestegårds-grenda

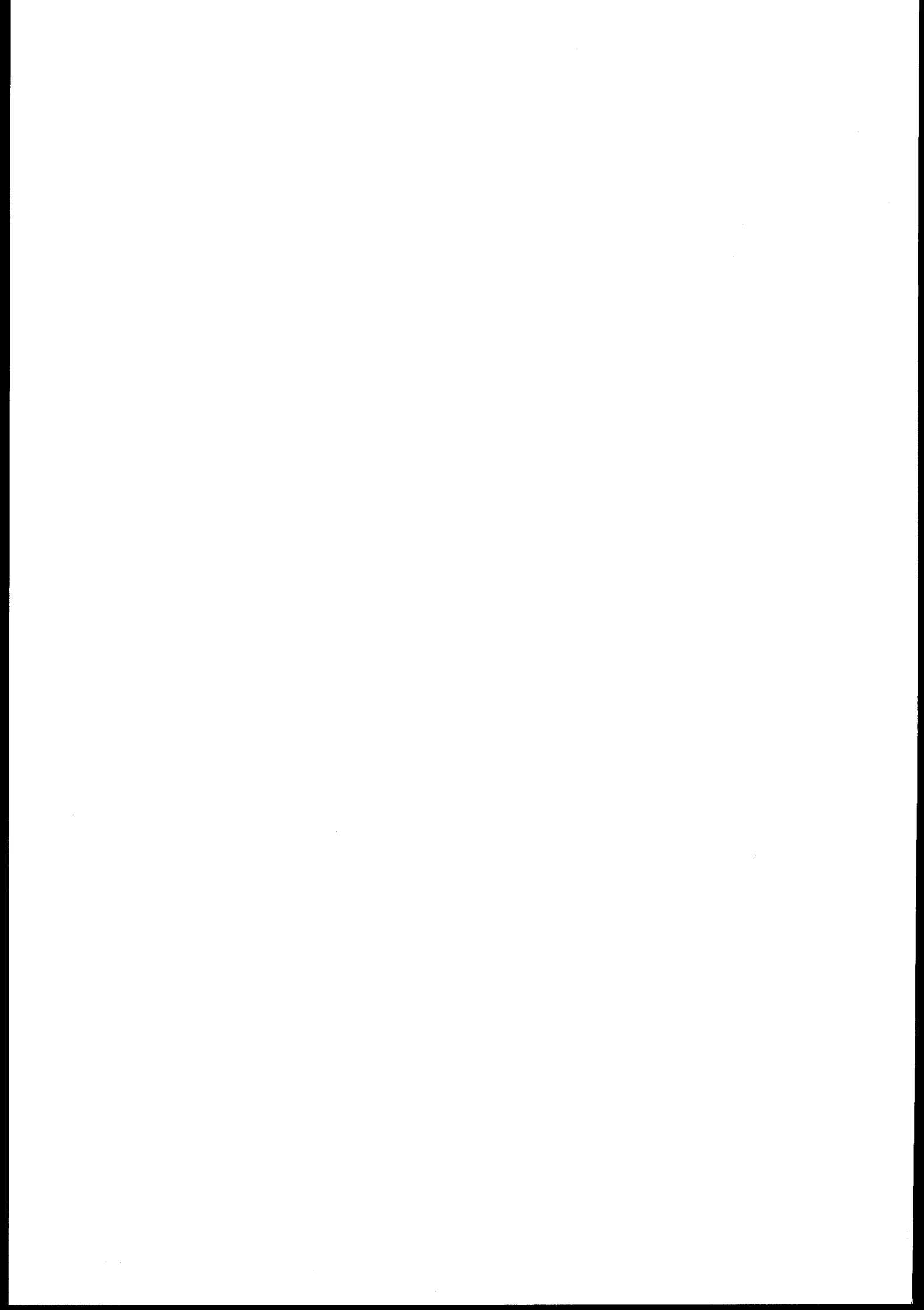
Prestegårds-grenda representerer et kulturhistorisk tyngdepunkt og berører et særlig bredt spekter av kulturverninteresser. Kirken og prestegården har stor identitetsverdi og er viktige elementer i dagens landskap, samtidig som de representerer en kontinuitet i sammenheng med kultutøvelse som kan spores fra forhistorisk tid. Området utgjør også et åpent jordbrukslandskap med verdifull og interessant bebyggelse, gårdsstruktur og varierte kulturlandskapselementer med beitehage og naturlige bekkedrag. Byens randssone oppleves i fin kontrast mot jordbruksområdene og er med på å gi dette landskapet et høyt kulturhistorisk innhold.

Bredholt

Bredholt-morenen er et dominerende landskapselement i jordbruksområdene nord for Torp. Fornminner og funn understøtter at dette har vært gode bosetningsområder også i forhistorisk tid. Tradisjonell gårdsbebyggelse og fint kulturlandskap gir verdifulle rammer om opplevelsen av Bredholt i dag.

Stavnum

Stavnum ligger som en avgrenset og skjermet grend langs bygdeveien mellom Sandefjord og Stokke, rett øst for flyplassområdet. Her er det et tradisjonelt gårdslandskap med flere tun med eldre bebyggelse - som har et enhetlig preg og bygningshistorisk interesse. Området har en lang bosetningshistorie med funn både fra steinalderens fangstbosetning og jernalderens gårdsbosetning



Virkning og konfliktvurdering

Generelt

Kulturmiljø 0720-05 Jordbruksbygdene sør for Stokke sentrum gjennomskjæres av parsell 8 og omfatter alternativene O1, O2 og O3.

Tre ulike utganger fra Stokke sentrum

Tilknytning til parsellene nordafor, gjennom Stokke sentrum, gir en del kryssende muligheter for forbindelse. Det foreligger tre ulike traséforslag gjennom Stokke:

Trasé gjennom dagens stasjonsområde, ulike høydeføringer er mulige.

Trasé i kulvert under Bokemoa.

Trasé i tunnel under Prestegården/kirkeområdet.

I utgangspunktet er det mulig å koble alle de tre løsningene gjennom Stokke med de tre traséalternativene på den aktuelle parsell 8.

Utgangsalternativet fra Prestegården/Kirkeområdet er ut fra signaler under planprosessen kun overflatisk behandlet. Videre er forbindelsen O2/Bokemoa ikke utredet på kart og vi lar den dermed ligge.

Siden O1 og O3 har en fellesstrekning under Kihlåsen er de aktuelle tilknytningslinjene behandlet under O1.

TRASÉALTERNATIV O1

Hovedtrekk og bakgrunn

Traséalternativet tilpasser seg i stor grad dagens korridor, men med mange kurveutrettinger og med en kurve øst for dagens spor i området Unneberg - Gokstad i kulturmiljøet sønnafor dette. Det er ikke planlagt noen mellomstasjon på strekningen.

Ut fra dagens stasjonsområde i Stokke

Forslaget følger dagens linje med små avvik, fram til Kihlåsen er sporet lagt noen meter øst for dagens gjennom hele den lange kurven.

Aktuelle høydeføringer ut fra Stokke stasjon er enten i dagens nivå, eller nedgravd med utgangspunkt ca. 7 meter under dagens nivå gjennom stasjonsområdet. Forskjellen på de to løsningene vil kunne utliknes innenfor de første 500 meter av traséen.

Helgerød

Forskjellen mellom en avtakende skjæring i løsmasser og en linje i nivå med dagens bane vil ha betydning for jordbrukslandskapet mellom Stokke og Helgerød. Med forbehold om potensialet for forhistoriske bosetningsspor i dyrka mark, vil imidlertid inngrepsbredden være det mest utslagsgivende for konflikter med kulturminnehensynet.

Dobbeltsporet berører ikke bebyggelse på strekningen. Avstanden til tunet på Helgerød blir større enn fra dagens spor.

Gårdsveg-forbindelsen mellom Helgerød og Døvle vil neppe bli foreslått opprettholdt. Ny adkomst til Helgerød nødvendig?

Det er ingen vesentlig kulturverninteresser knyttet til opprettholdelse av gårdsveien. Den representerer riktignok en gammel forbindelse, men eldre videreføring av denne er brutt lenger nord. Det har også vært andre veiforbindelser i området som er borte. Utforming av ny adkomstvei kan komme i konflikt med kulturvern hensyn til landskap. Dette er et storlinjet og åpent kulturlandskap med flere viktige siktlinjer og visuelle forbindelser mellom kirken, prestegården, Stokkebyen, gårdene m.m. Det er viktig at ny adkomst utformes mht. til dette.

Potensiale for bosettingsspor i dyrka mark

En mindre vegomlegging med ny bru for Fv 557 over dobbeltsporet ved Kile vil måtte anlegges.

Fv 557, Tassebekkveien

Utretting av dagens kurve og en ny geometri på veiforløpet vil være aktuelt. Fv 557 viderefører en bygdevei med lange tradisjoner. Eldre gårdsbebyggelse er strukturert etter veien. En radikal omlegging vil lett komme i konflikt med kulturhistoriske sammenhenger. Konflikten med disse hensyn vil være avhengig av utformingen av inngrepet.

Ut fra løsmassekulvert under Bokemoa

Ved nevnte alternativ vil det være aktuelt med lokalisering av ny Stokke stasjon i området Bokemoa - Helgerød, med tilhørende atkomstveger; terminalfunksjoner og parkeringsarealer. Dette er berørt i rapporten som behandler Stokke (Barkåker-Tønsberg-Stokke, mai 1994)

Døvle-Rønningen

Ved den foreslåtte forskyving av traséen vestover i forhold til ovennevnte rapport kan Døvle-Rønningen med eldre bebyggelse ved Frydenhaugveien bli direkte berørt.

På sørsida av Frydenhaugveien har det vokst fram en blanding av eldre småbruk/plassbebyggelse og boligbebyggelse fra mellomkrigstid og senere. Døvle-Rønningen representerer trolig noe av det eldste bebyggelsen i området. Her er to småbruk side om side som i sjelden høy grad har bevart autenticitet i detaljer. Både utforming og lokalisering er typisk for plasser og småbruk. Bygningsmiljøet har sosialhistorisk verdi og gir identitet til stedet. Småbrukene ved Frydenbergveien danner en fin overgang mellom tettstedet og landet rundt. En konflikt med dette miljøet rammer derfor vesentlige kulturverninteresser.

automatisk fredete kulturminner?

Vest-sørvest for Helgerød vil trase O3 kunne komme i konflikt med registrerte fossile dyrkningsspor. Disse dyrkningssporene er av en slik art at de kan være førreformatoriske. For å avklare graden av konflikt bør det gjennomføres en detaljert kartlegging samt mindre prøveundersøkelser av de registrerte kulturminnene.

Tassebekkveien

Over Kilebekken og forbi Kile vestre vil dobbeltsporet ligge noe høyere enn dagens spor. Dette betyr at Tassebekkveien, Fv 557 mest sannsynlig vil kunne krysse sporet i undergang.

Det ses ingen konflikt med kulturvern hensyn å føre Tassebekkveien i undergang.

Vestre Kile

Sporet vil komme svært nær Vestre Kile og et yngre bolighus som ligger på sørsiden av veien her.



*Over: Frydenbergveien i Stokkebyen sett mot Rønningen og Døvlerønningen.
Under: Bebyggelsen på Vestre Kile sett mot nord.*



Vestre Kile 61/5 har et tidsenhetlig gårdstun fra 1923, trolig bygd her etter utskifting. Opprinnelig i hovedpreg, men ikke i detaljer. Selv om "det ene utflyttede tun på Kile" kan ha historisk interesse, har likevel konflikten en lokal karakter. Bruket ligger noe adskilt fra den øvrige Kilebebyggelsen og gårdslandskapet omkring.

Ut fra Stokke prestegård/ Kirkeområdet

stasjonslokalisering

Fjerning av stasjonen fra det nåværende stedet vil røre ved det viktigste elementet ved Stokke som tettsted. Det er ut fra stasjonen at tettstedet har vokst fram, ikke fra kirkestedet. En eventuell ny stasjon i fjell under kirken vil forrykke tyngdepunktet i retning prestegård/kirke. Dette er et sårbart område med svært store kulturhistoriske kvaliteter. I dag ligger ennå kulturlandskapet med Prestegården og Døvle på den ene siden og stasjonsbyen på den andre siden i klart definerte områder. Dette skaper en kontrast i landskapet som i seg selv har stor kulturhistorisk verdi.

Traséforslaget går i en tilnærmet rett linje fra tunnelpåhugg sør for Prestegården (Prestehagen) til dagens linje rett vest for Husumåsen.

Sporet vil i stor grad kunne tilpasses terrenget, men enkelte fyllinger/bruer over bekkedalene vil bli nødvendige.

jordbrukslandskapet

Traséen berører her et åpent kulturlandskapet av stor verdi og som framstår som en enhet. Kirken, Prestegården, Døvles-gårdsbebyggelse og Prestehagen med beitehager og fornminner er vesentlige elementer. Landskapet er innkapslet i tettstedsbebyggelse og vil være ekstra sårbart for den oppsplitting som en gjennomskjæring av jernbanetrasé vil representere.

Lille Husum.

Sporet vil passere midt mellom Øvre Husum og Østre Kile over vide jordbruksarealer. Mens dagens jernbane følger kurvene i landskapet, skjærer dette forslaget mer igjennom. Bebyggelsen på Lille Husum ligger svært utsatt til.

Lille Husum var før et tunområde for to gårdsbruk under Husum. I dag er alle spor av gårdsbebyggelse fjernet, og stedet framstår som boligeiendom hvor en har tatt vare på de gamle framhusa - som har stor grad av opprinnelighet. Det ene og eldste, ble flyttet noe da forandringen skjedde. En konflikt med Lille Husum er derfor isolert sett av mer lokal enn strukturell art. Den kan avbøtes noe med f.eks. flytting av det eldste huset nok en gang.

Øvre Husum

Oppsplittingen av det åpne, svært enhetlige, lett bølgende landskapet mellom Husum og Kile vil være en større konflikt. Særlig mht. gårdstunet på Øvre Husum, som med sin langstrakte bebyggelse, er et karakteristisk og markant kulturelement i landskapsbildet - og hvis virkning vil bli redusert.

Potensiale for forhistorisk bosetningsspor i dyrka mark.

Kile: Fellestrasé fra dagens stasjon/Bokemoa

Sør for krysset med Tassebekkveien krysser det foreslåtte dobbeltsporet dagens linje og blir i en drøy kilometer liggende vest for dette. Det antas at i mesteparten av denne strekningen blir dobbeltsporet liggende relativt tungt i terrenget.

Her kjennes ingen konflikter med kulturminner

Fellestrasé fra alle utgangspunkter i Stokke: Stavnumgårdene

På denne strekningen skiller alternativ O1 og alternativ O3 lag. Kurveutrettingen forbi Stavnum-gårdene betyr at sporet på dette avsnittet blir liggende på en fylling (maks 10 m) ut i dalen mellom Stavnumgårdene og dagens spor.

Stavnumgrenda er en avgrenset jordbruksbygd med mye eldre, godt bevart gårdsbebyggelse og enhetlig struktur. Mellom bebyggelsen, som ligger på et stort flat høydedrag og utmarksåsen (Torp) i vest går en langstrakt slak bekkedal som i dag er dyrket opp og hvor bekken er kanalisert. Forslaget vil komme lenger ut i denne. Dagens jernbane går noe høyere i åsen og følger terrenget bedre, men særlig store virkninger for særpreget ved Stavnumgrendas kulturlandskap vil inngrepet neppe få. Utformingen av fyllingen vil virke inn på konfliktgraden.

Dagens driftsveier har lange tradisjoner. Særlig den som korresponderer med veien mot Solbakken har tradisjon som vei av mer allmenn karakter. De gamle forbindelsene er imidlertid helt brutt ved anlegget av Torp flyplass. Ved jernbane på fylling skulle det være uproblematisk å opprettholde driftsveiene i underganger.

Potensiale for forhistoriske bosetningsspor i dyrka mark gjennom Stavnumgrenda.

TRASÉALTERNATIV O2 Hovedtrekk og bakgrunn

Traséalternativ O2 går vest for Torp Flyplass og gir mulighet for anleggelse av en stasjon i umiddelbar tilknytning til flyplassterminalen.

Ut fra dagens stasjonsområde i Stokke

Traséforslaget går i en rett linje fra stasjonen mot nordenden av flyplassen. Aktuelle høydeføringer ut fra Stokke stasjon er enten i dagens nivå, eller nedgravd med utgangspunkt ca. 7 meter under dagens nivå gjennom stasjonsområdet. Forskjellen på de to løsningene vil kunne utliknes innenfor de første 500 meter av traséen.

Forskjellen mellom en avtakende skjæring i løsmasser og en linje i nivå med dagens bane vil ha betydning for jordbrukslandskapet mellom Stokke og Helgerød. Ut fra et kulturminnesynspunkt vil imidlertid konsekvensene mht. inngrepsbredden være det mest vesentlige.

bebyggelsen på Helgerød

Traséen skjærer tvers gjennom tunområdet på Helgerød og vil mest trolig direkte berøre bebyggelse på bruk 59/1.

De to gårdstuna på Helgerød har først og fremst verdi som del av det åpne og verdifulle kulturlandskapet sør for Stokkebyen. Som enkeltvis har bebyggelsen på bruk 59/1 liten interesse. Flytting av husene mer på linje med det andre tunets kan være en mulighet. En senket trasé vil lette mulighetene for å opprettholde driftsvei uten for store installasjoner.

Potensiale for forhistoriske bosettingsspor i dyrka mark.

Ut fra løsmassekulvert under Bokemoa

Ved nevnte alternativ vil det være aktuelt med lokalisering av ny Stokke stasjon i området Bokemoa - Helgerød, med tilhørende atkomstveger, terminalfunksjoner og parkeringsarealer. Dette er berørt i rapporten som behandler Stokke (Barkåker-Tønsberg-Stokke, mai 1994). Ved en slik løsning, som ikke er kartfestet eller videre utredet, vil traséen og stasjonen måtte presses opp mot skrånningen vest for Bredholt.

Døvle-Rønningen

Siden denne kombinasjonen ikke er utredet eller kartfestet skal det bare knyttes en kort kommentar her: Tunnelutgangen kan berøre eldre småbruksbebyggelse på Døvle-Rønningen ved Frydenbergveien - se kommentar under alt. O1.

Bredholt

Bredholt ligger på en stor morenehøyde og har mange ulike kulturelementer av stor interesse - gårdstun og kulturlandskap med bl.a. beitehager som holdes i hevd, bosetningsspor fra forhistorien, spor etter hulveier, muligheter for spor etter marginal bosetting fra nyere tid, spor etter felles bekkevern ved elva. Bredholt-morenen har stor synlighet og er et vesentlig kulturlandskapselement i flere sammenhenger.

Ut fra Stokke prestegård/ kirkeområde

En slik trasé foreligger heller ikke kartfestet, men vil med stor sannsynlighet gå i en kurve nær bekkefaret.

Eneste kommentar: Krevende linje både med hensyn til landskapstilpasning og kulturminneinnholdet i dette landskapet. Vil få store konsekvenser for et verdifullt kulturlandskap.

Fra Helgerød til nordenden av flyplassen

Fra Helgerød mot Søndre Bredholt går banen inn i et bekkelandskap. Bekken vil måtte krysses i en mindre fylling eller bru.

Kile-/Bredholtbekken

Dobbeltsporet berører ikke bebyggelse på strekningen. Inngrepet berører bekkelandskapet mellom Bredholt, Helgerød og Kile. Dette er et elvelandskap hvor vassdraget følger sitt naturlige løp og hvor det er frodig løvskog langs kantene. I skillet mellom de tre gårdene har de hatt felles kvern, (nedenfor "Løkka"). I nærheten har det vært marginal bosetting fra nyere tid, et nedgravd "hus" i elvebakken. Her har vært sammenhengende eldre veifar (hulveier) men disse er nå brutt da en del av skogen i området er dyrket opp i senere tid. Den foreslåtte traséen synes å gå utenom kvernstedet, men vil vel ligge utsatt i anleggstiden. Bekkelandskapet ved foten av Bredholt-morenen er en verdifull del av kulturlandskapet knyttet til denne gården og morenehøyden (se omtale "løsmassetunnel Bokemoa" foran.) og derfor sårbart. Forholdet mellom jernbanefyllingen og bekkeløpet må vies oppmerksomhet i videre planfaser.

Bredholtbekken - Olsrød

I dette området vil traséen ha mulighet til å ligge godt i terrenget helt fram til nordenden av rullebanen. I samme område vil lokalveien mellom Russeltvet og Hegna måtte krysse dobbeltsporet, sannsynligvis i en bru over sporet.

Ingen bebyggelse berøres direkte. Søndre Bredholt ligger nært traséen. Det er et eldre bruk som har helt fornyet bebyggelse. Her er et flatt jordbrukslandskap preget av moderne drift. Det har et visst nakent preg. Enkelte gårdstun er slettet som følge av eiendomssendringer og som følge av flyplassanlegget. Innflyvningskorridoren til Torp preger deler av området. Mellom Nygård og Olsrød er det "brakkland" som følge av

denne. De viktigste kulturverninteressene i forhold til nyere tid er knyttet til den gamle bygdeveien som følger åskanten inn mot "Torp"-høyden. Den går fra gårdstun til gårdstun og er lite endret siden Tassebekkveien ble anlagt i 1880-åra. Dette området ser ikke ut til å bli berørt.

Fram til kommunegrensen

Forbi Torp planteskole og sørover til kommunegrensen vil dobbeltsporet gå inn i en tiltakende skjæring i forbindelse med tunnelen under terminalområdet.

TRASÉALTERNATIV O3

Nord for området vest for Husumåsen er dette traséalternativet identisk med O1, og det henvises til beskrivelsen ovenfor.

Husumåsen-Kommunegrensen

Landskapstilpasningen vil gjennom dette avsnittet være god. Traséalternativet vil tangere dagens spor vest for Stavnum (søndre?)

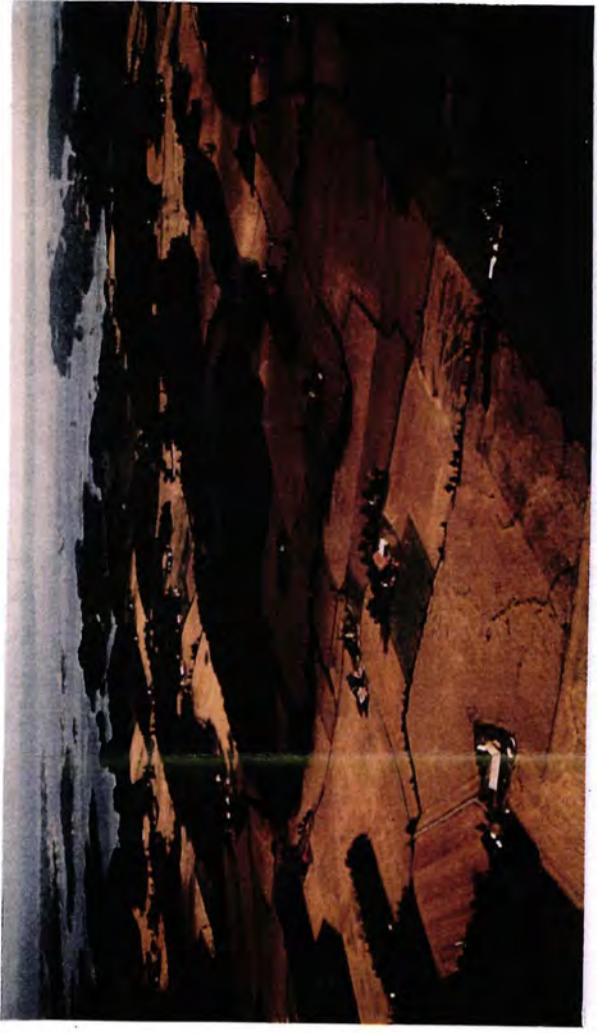
Inne på dagens militærområde vil bebyggelse og en idrettsbane bli direkte berørt.

SAMMENLIKENDE VURDERING O1, O2 OG O3

På dette stadiet i planprosessen vil vi begrense denne oppsummeringen til å gjelde de tre traséalternativene med utgangspunkt i dagens stasjonsområde. For de ulike tilknytningene til traséene gjennom Stokke tettsted vil konfliktbildet være helt ufullstendig uten å se på forholdene innenfor tettstedet og det henvises i denne omgang til de bemerkningene vi har gjort ovenfor.

Med utgangspunkt i dagen stasjon vil det bli en avveining mellom inngrepet i Stavnumgrenda for alternativ O1 og inngrepet i Helgerød/Bredholt/Kilebekken for alternativ O2. Inngrepet som følge av O2 er mest konfliktfylt og har størst potensiale for konflikt. Imidlertid er ingen av disse konfliktene så store at de bør tillegges avgjørende vekt ved en sammenstilling av konsekvenser andre steder på traséene.

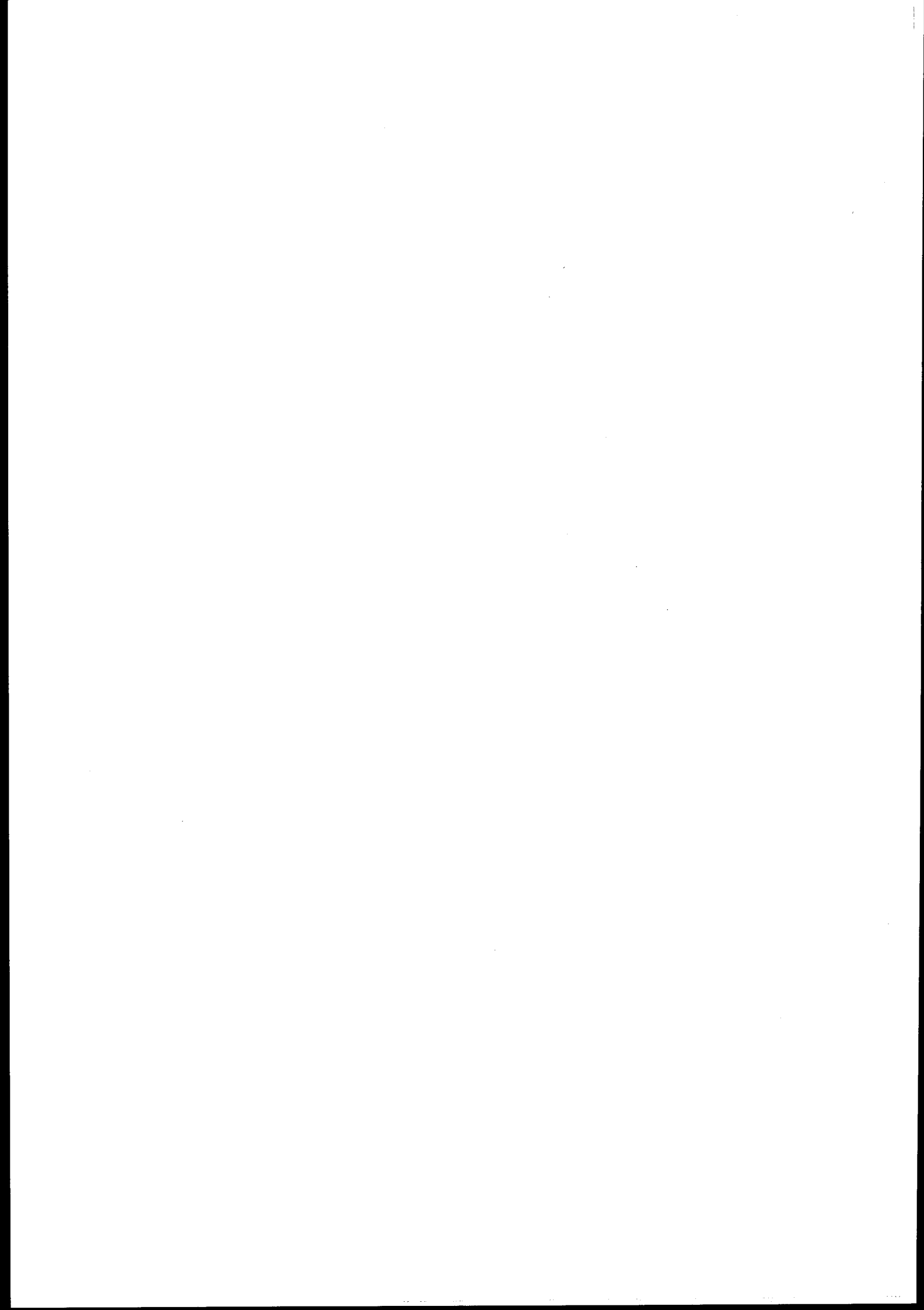
<p><i>Utsikt fra kollen ved Prestehagen mot Helgerød og Kile. Bebyggelsen på Døvle ligger nærmest.</i></p>	<p><i>Stavnumgrenda sett mot sørøst.</i></p>	
<p><i>Steinlegningen på toppen av kollen ved Prestehagen har en fin beliggenhet med vid utsikt i alle retninger. Kanskje kan den, sammen med de andre fornminnene i Prestehagen, fortelle noe om det gamle kirkestedets forhistorie som bygdas kultsted?</i></p>	<p><i>I Stavnumgrenda er det bevart eldre, tradisjonell gårdsbebyggelse på alle tun. Nærmest til høyre ligger Søndre Stavnum 52/5, til venstre Nordre Stavnum 53/9 og lengst bak det hvite, store huset på det gamle hovedbruket på Nordre Stavnum 53/3.</i></p>	
<p><i>Døvlerønningen og Rønningen i Frydenbergveien har godt bevarte hus som dokumenterer småbruksbebyggelsen i utkanten av Stokkebyen.</i></p>	<p><i>«Prestegårds-grenda» sett fra kirkeområdet og sørøst. Vi ser både Husum, Kil og Stavnum. Lengst inn ligger flyplassen på Torp.</i></p>	<p><i>Bildet viser oldsaker som er funnet på Stavnum; tre spinnehjul fra jernalderen og to bergartsøkser fra steinalderen.</i></p>

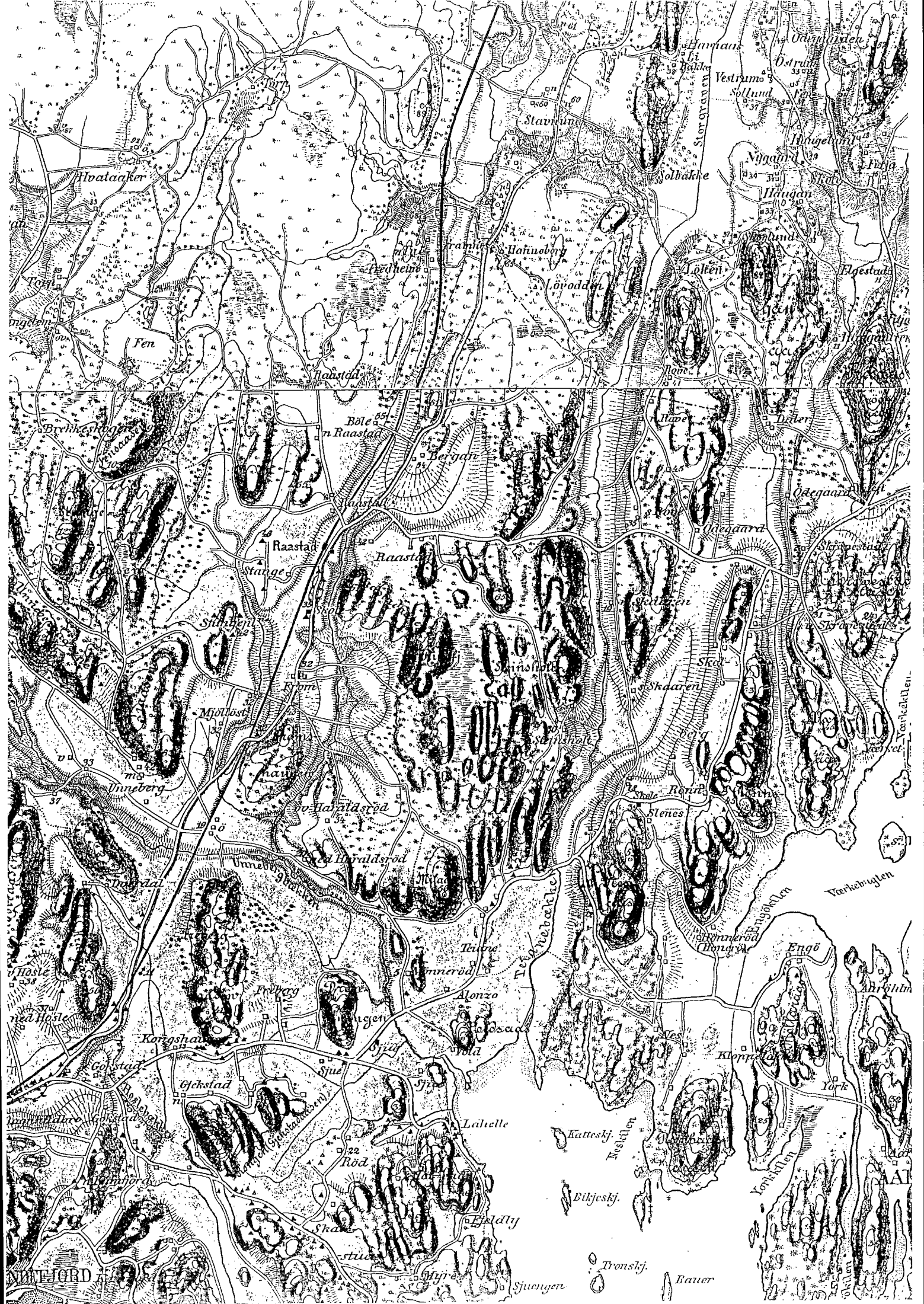


Kulturmiljø 0706-01

Råstad-Torp-Gokstad

Innholdsoversikt	<i>side</i>
OVERSIKTSDATA	55
HISTORIKK OG BESKRIVELSE	59
GENERELLE TREKK	59
<i>Fornminner</i>	59
<i>Gårdsnavnene</i>	64
<i>Administrative forhold</i>	66
<i>Bruks- og eiendomsforhold</i>	67
<i>Gårdslandskapet</i>	69
<i>Ferdselen</i>	70
<i>Annen næring, Industri</i>	73
<i>Skoler</i>	73
GÅRDER OG STEDER	75
<i>Grenda vest for flyplassen</i>	75
<i>Feen</i>	76
<i>Østre Tuve</i>	77
<i>Råstadgrenda</i>	77
<i>Bølev</i>	77
<i>Nordre Bergan</i>	77
<i>Råstad</i>	79
<i>Vestre Råstad</i>	79
<i>Nordre Råstad</i>	83
<i>Østre Råstad</i>	85
<i>Råstad stasjon</i>	87
<i>Nordre Stange</i>	87
<i>Mjølløst</i>	90
<i>From</i>	92
<i>Unneberg</i>	97
<i>Nedre Gokstad</i>	100
OPPSUMMERING OG VURDERING	108
VIRKNING OG KONFLIKTVURDERING	109
Traséalternativ O1	109
Traséalternativ O2	116
Traséalternativ O3	118
SAMMENLIKLENDE VURDERING	121
BILDEMONTASJE	123





Kulturmiljø 0706-01

Råstad-Torp-Gokstad

Oversiktsdata

KOMMUNE

Sandefjord

TRASÉALTERNATIV

O 1, O2, O3

KARTBLAD

Økonomisk kartverk: CJ 027-5-2, CJ 027-5-4, CJ 028-5-2, CJ 028-5-4, CJ 028-5-4, CK 028-5-3, CK 028-5-3

Prosjektkart: SS 2, 3 og 4

GÅRDSNUMMER

Sandefjord

27 Vataker

28 Fen

29 Torp

30 Lingelem

48 Gokstad nedre

49 Dverdal

50 Unneberg vestre

51 Unneberg lille

52 Herre-Unneberg

53 Mjøllost

54 Haraldsrød

55 Søndre From

56 Nordre From

57 Nordre Stange

58 Vestre Råstad

59 Nordre Råstad

60 Bole

61 Østre Tuve

62 Nordre Bergan

63 Østre Råstad

85 Østre Freberg

86 Vestre Freberg

88 Gjerstad vestre?

FØR-REFORMATORISKE LOKALITETER

0706/01/CJ 027-5-2/7

0706/01/CJ 027-5-2/8

0706/01/CJ 027-5-2/9

0706/01/CJ 027-5-2/10

0701/01/CJ 027-5-2/11

0701/01/CJ 027-5-2/12

0701/01/CJ 027-5-2/21

0701/01/CJ 027-5-2/22

0701/01/CJ 027-5-2/24

0701/01/CJ 027-5-2/25

0701/01/CJ 027-5-2/26

0701/01/CJ 027-5-2/27

0701/01/CJ 027-5-2/28

0701/01/CJ 027-5-2/29

0701/01/CJ 027-5-2/30

0701/01/CJ 027-5-2/31

0701/01/CJ 027-5-2/32

0701/01/CJ 027-5-2/33

0701/01/CJ 027-5-2/34

0701/01/CJ 027-5-2/37

0701/01/CJ 027-5-4/9

0701/01/CJ 027-5-4/24

Gravfelt

Gravhaug

Gravfelt

Gravrøys

Gravrøys

Gravhaug

Funnsted

Fjernet gravhaug

Funnsted

Funnsted

Funnsted

Boplass

Boplass

Boplass

Boplass

Boplass

Boplass

Funnsted

Funnsted

Groper

Gravhaug

Boplass vikingtid

Området langs jernbanen nord for Sandefjord rett etter århundreskiftet. Utsnitt av rektangelkart i målestokk 1:25 000, satt sammen av to blad; 9D2 nv/4 og 9D6 nv/4. Statens kartverk Hønefoss.

0701/01/CJ 027-5-4/25	Vegetasjonsmerke
0701/01/CJ 027-5-4/26	Vegetasjonsmerke
0701/01/CJ 028-5-4/10	Gravhaug
0701/01/CJ 028-5-4/13	Gravhaug
0701/01/CJ 028-5-4/14	2 gravrøyser
0701/01/CJ 028-5-4/27	Boplass
0701/01/CJ 028-5-4/30	Fjernede gravhauger
0701/01/CJ 028-5-4/31	Funnsted
0701/01/CJ 028-5-4/32	Boplass
0701/01/CJ 028-5-4/33	Boplass
0701/01/CJ 028-5-4/37	Boplass
0701/01/CJ 028-5-4/40	Gravhaug
0706/01/CK 028-5-3/2	Gravrøys
0706/01/CK 028-5-3/3	Gravrøys
0706/01/CK 028-5-3/4	2 gravrøyser
0706/01/CK 028-5-3/5	Gravfelt, kullmiletufter

NYERE TIDS LOKALITETER

0706-01-01	Vollane	0706-01-09	Vestre Råstad
0706-01-02	Herre Unnerberg	0706-01-10	Råstad Stasjon
0706-01-03	Unnebergbyen	0706-01-11	Nordre Råstad
0706-01-04	Mjølløst	0706-01-12	Østre Råstad
0706-01-05	"Kottet" m.fl.	0706-01-13	Nordre Bergan
0706-01-06	From	0706-01-14	Bøle
0706-01-07	From Skole	0706-01-15	Østre Tuve
0706-01-08	Nordre Stange		

AVGRENSING

Det er ingen selvsagte eller naturlige grenser i dette kulturmiljøet, annet enn kanskje i nord langs kommunegrensa mot Stokke. Fra Stokke mot Nedre Gokstad følges gårdene som dagens jernbane passerer. Et høyde- drag med relativt mye skog avgrenser disse bygdene mot øst og er grense her. Mot bybebyggelsen i Sandefjord har omgivelsene til Gokstadhaugen vært viktig for hva som omtales. Her er det arealene til Nedre Gokstad, Gjekstad og Freberg som utgjør de sørligste delene av kulturmiljøet. Den vestre grensa følger i enda mindre grad naturlige kultur- eller natur- grenser. Den er trukket grovt over Dverdalåsen, gjennom Unneberg- skogen og tar med seg Vataker/Lingelem-bygda vest for Flyplassen.

VERNESTATUS OG PLANFORHOLD

automatisk fredete kulturminner

Automatisk fredete kulturminner på Nordre Bergan, Østre Råstad, Vestre Råstad, Nordre Råstad, Torp, Vataker, Fen, Øvre Lingelem, Nordre Stange, Mjølløst, Nedre Gokstad, Haraldsrød, Herre-Unneberg, Freberg, Søndre og Nordre From.

kommuneplanens arealdel

En del av arealet omkring Sandefjord Lufthavn er vist som trafikkareal. Områdene fram til Unnebergbyen og jordene omkring Gokstadhaugen er vist som LNF-område sone A, hvor landbruk er den dominerende bruksinteressen. Bekkedragene ved Unneberg, Mjølløst, From og deler av åsene vest for Råstadgrenda - Unneberg samt Frebergsåsen er vist som LNF-område sone B hvor natur, landskap og friluftsinnteresser er viktige brukerinteresser ved siden av landbruk. Fra Unnebergbyen går dagens jernbane i områder markert for boligformål.

Sandefjord, «Grønnstruktur-analyse»

Bare den sørligste delen av kulturmiljøet omfattes av analysen. Kategori 1, områder med meget store landskaps-, natur- og rekreasjonsmuligheter, er her brukt om dragene ved Fromsbekken og Unnebergbekken. (nr.141, 138), Brekkeskogen (nr.136), Unneberg skole (nr.137), toppen av Frebergåsen (nr.144) og parken ved Gokstadhaugen (nr.147).

NATURGRUNNLAG OG AREALBRUK Området er relativt sammensatt når det gjelder naturgrunnlag og kulturlandskap. I sør er de plane slettene mellom markerte koller et karakteristisk landskapselement. Jordsmonnet på slettene er leire og silt, i stor grad avsatt som gammel havbunn. Det lange, øst-vest-vendte daldraget med Unnebergbekken danner et skille mot nord. Nordenfor, fra Mjøllost til Bergan/Tuve, har landskapet en klar nordsør struktur. Gårdene her kan sies å ligge i et tilnærmet sammenhengende dalføre med Råstad som grendesentrum. Denne bygda avgrenses av åser med utmark og sammenhengende skog. Her er også flere mindre høyderygger som lager variasjon i landskapsrom. Jordsmonnet er en blanding av leire og silt, i stor grad dannet ved strandavsetninger.

Unnebergbekken er det største vassdraget i nordlige Sandar. Den har tilsig fra mange mindre bekker og renner ut i Lahellefjorden. Flere mindre bekker gjennomskjærer området. Deres naturlige, meanderende løp er i stor grad bevart. De renner sentralt gjennom innmarksområdene, og med kantvegetasjon er de karakteristiske landskapselementer som gir verdifull variasjon i landskapsbildet.

Mot flyplassen i nord blir området mindre kupert, innslaget av bergkoller minker og her er store sammenhengende utmarks- og skogsområder. Ved Vataker/Lingelem er det de store sammenhengende jordeviddene med intensivt moderne åkerbruk som er det karakteristiske.

Arealutnyttelsen er jordbruk og skogbruk. Ved Råstad setter fruktdyrking preg på landskapet. I sør ved Gokstad kommer deler av Sandefjords forstadsbebyggelse inn. Utenom dette er det et begrenset innslag av frittstående bolighus ved enkelte av gårdene. I nord setter selvsagt flyplassen og det avstengte militære området, samt veier som fører til disse, sitt preg på arealbruken.

Råstadgrenda sett fra Østre Råstad vestover mot flyplassen. Bergan og Bøle til høyre, Vestre Råstad lenger inn.

Området ligger utenom distriktets hovedveier, men Fv 270 er bygdevei mellom Sandefjord og Stokke og går parallelt med jernbanen.





Over: Vatakergrenda vest for flyplassen med store plane åkervidder. Under: Nedre Gokstad og Nedre Hasle er bynære områder med sammensatt arealbruk. Plane leirsletter med åkre mellom skogklede koller og boligbebyggelse preger landskapet. Helgerødveien bøyer slakt rundt gårdstunområdet på Nedre Gokstad og passerer Gokstadhaugen og Frebergåsen/Flatåsen videre mot øst. I forkant ses jernbanen og undergangen til Råstadveien ved Vollane. Kråkåsen med ny boligbebyggelse til venstre.



Historikk og beskrivelse

GENERELLE TREKK

Fornminner registreringene

De arkeologiske registreringene innenfor dette kulturmiljøet er gjennomført i løpet av feltsesongene 1993 og 1995. I 1993 ble det kun søkt etter på overflaten synlige før-reformatoriske forminner, mens det i 1995 ble drevet åkerregistreringer i tilgjengelige områder, prøvestykket etter steinalder og søkt etter på overflaten synlige forminner i utmark.

De arkeologiske registreringene for denne parsellen er i sterk grad konsentrert til selve inngrepsområdene og forholdsvis smale korridorer omkring disse. Strekninger merket med tunnel på trasékartene er ikke nyregistrert. Hovedvekten av registreringene har foregått langs de foreslåtte traséer som ligger på vestsiden av flyplassområdet kalt Sandefjord Lufthavn/Torp. Innenfor militært område på Torp er det samlet sett utført 1 ukes registreringer.

Det er gjennomført leting etter vekstspor/vegetasjonsmerker i åker ved flyfotografering langs foreslåtte traséer på strekningen Sandefjord - Stokke, både i 1993, 1994 og 1995. Flyobservasjon av vegetasjonsmerker har bydd på problemer i dette området, da kulturmiljøet grenser opp til Sandefjord Lufthavn og adgangen til å oppholde seg i luftrommet, samt ta bilder innenfor spesielle områder er begrenset. Totalt er det påvist 5 lokaliteter med vegetasjonsmerker av en slik karakter at de kan oppfattes som mulige rester etter en forhistorisk bosetning; på Nordre Bergan, Nordre Råstad, From, Nedre Gokstad og på Hasleødegården. De registrerte vegetasjonsmerkene opptrer i form av markante ringer og er tolket som fotgrøfter etter overpløyde gravhauger.

fangst- og fiskeboplasser fra steinalderen

De arkeologiske registreringene har videre vist at det i tilknytning til dagens utmarksområder finnes et stort potensiale for funn av urørte steinalderboplasser innenfor dette kulturmiljøet. Slike ligger på naturlige terrasser i åssidene av høydedragene her. Der vi har gått inn med intensiv prøvestikking som ved Frebergåsen, på høyderyggen rett sør for From og inne på militært område ved Torp, er det funnet mange lokaliteter med avslag av flint fra steinalderens redskapsproduksjon. Boplassene ligger generelt topografisk avgrenset av knauser, tidligere viker eller på "saler" mellom to høydepunkter i terrenget. De kan ligge på tidligere fastland langs kysten eller langs kysten av øyer. Både i eldre og yngre steinalder har dette landskapet dannet et rikt skjærgårdslandskap med mange skjermende småøyer. Det store antallet boplasser/lokaliteter på høyderyggen sør for From og på nord- og vestsiden av Frebergåsen har trolig ligget langs kysten av øyer i yngre steinalder.

De nyregistrerte boplassene innenfor dette kulturmiljøet ligger mellom 20-80 m.o.h, flesteparten mellom 20-40 m.o.h.. Såfremt boplassene har vært kystbundne vil dette si at man kan forvente dateringer mellom ca. 2000 - 7000 f. Kr.



Over: Nyregistrerte boplasser fra forhistorisk tid blir merket i terrenget med merkepinner. Her banker Jens Rytter ned en markering av et boplassområde nær tunnelpåhogget i Råstadsbogen ved søndre del av flyplassen, øst for Feensåsen.

Under: Fossile dyrkingsspor i form av rydningsrøyser finnes det flere av i skogene under Nordre Råstad inne på militærområdet.



*tidlig jordbruksbosetning
bronsealderbosetning*

Innenfor det definerte kulturmiljøet er bronsealderen (1800-500 f. Kr.) som bosetningsperiode kun belagt gjennom kjennskap til løsfunn og registrerte graver. På gården Torp er det registrert en helleristning, men denne antas å være fra nyere tid. Steinredskaper som kan være laget i bronsealderen som skafthullsøkser og flatehugne flintredskaper er funnet på flere gårder. På åsrygger i dagens utmark ligger de karakteristiske røysene som ifølge eldre tradisjon er bygget i bronsealderen. Nyere forskning har imidlertid vist at slike røysar har vært i bruk over et lengre tidsrom og kan dateres både til bronsealder og jernalder.

En fornminnekategori som ofte forveksles med årørøysene er lave ett lags steinlegninger med samme topografiske beliggenhet. Ved registreringene i 1995 ble det oppdaget 2 nye slike steinlegninger fra forhistorisk tid innenfor dette kulturmiljøet, og potensialet for nye funn av denne fornminnetypen regnes som spesielt høyt i områder langs foreslåtte traséer fra Stokke til Larvik. Det kan være vanskelig å få øye på denne fornminnetypen fordi den i dag ofte er sterkt overtorvet og bevokst med einer og krattvegetasjon.

Det har vært hevdet at de klassiske årørøysene kanskje markere ytterkanten av bronsealderens bosetningsområder, men dette kan foreløpig ikke stadfestes innenfor vårt undersøkelsesområde bl.a. fordi vi ikke vet nøyaktig hvor bronsealderens bosetning har ligget. Ved sjaktinger på de lettdrevne sandholdige jordbruksarealene innenfor kulturmiljøet vil det imidlertid være store sjanser for å påtreffe bosetningsspor fra flere ulike perioder av forhistorien, også bronsealderen.

boplasser fra jernalderen

Vi kjenner til få arkeologiske utgravninger fra denne delen av Sandefjord, men i perioden 1962-65 ble deler av en eldre jernalderboplass på Sandskjær, Nedre Hasle 47/9, fagmessig undersøkt. Boplassområdet ligger vest for de kulturmiljøgrenser vi har definert for dette arbeidet, men boplassen må ses i sammenheng med restene etter den jernalderbosetning vi finner innenfor vårt registreringsområde. Boplassen på Sandskjær' lå på en svakt hellende sør-sørvestvendt sandslette 62-68 m.o.h., og var sterkt skadet av masseuttak og pløying. Ved utgravninger og observasjoner i masseuttakets sider ble det funnet mange kokegropor av varierende størrelser og et mulig stolpehull. I kokegropene lå det keramikkskår fra ulike typer kar som gir informasjon om at boplassen var i bruk i perioden yngre romertid-folkevandringstid (200-600 e.Kr.).

*høyt potensiale for flere spor etter
forhistoriske bosetninger*

Selv om vi foreløpig bare kjenner denne ene boplassen fra eldre jernalder viser dateringen av gravfunn og gravminner, samt tolkningen av gårdsnavn, at det må ha vært langt flere bofaste gårdsenheter i disse kystnære jordbruksområdene i eldre jernalder. Skogsområder med gravhauger kan derfor være et godt utgangspunkt for å lete opp bevarte spor etter hus og åkre. De forhistoriske boplassene kan imidlertid også ha ligget i det som i dag er innmark, uten synlige spor på markoverflaten. Indikatorer på rester etter slik bosetning i dagens dyrka mark kan være funn av flintavslag, skjørbrent stein og kull. For å få frem kunnskap om slike boplasser må man flateavdekke større områder med gravemaskin. Slike registreringer må gjøres i sammenheng med et senere reguleringsplanarbeid. Potensielle områder for funn av slik tidlig bosetning er merket på konfliktkartene med prikking og en P.

De mange gårder med -stad-navn, både innenfor og umiddelbart utenfor traséområdene indikerer en senere og omfattende bosetningsspredning i



Over: En av de registrerte gravhaugene på det store gravfeltet på Vestre Råstad.

Under: Frebergåsen med Gokstadhaugen i forkant. Vegetasjonsmerker slik vi ser dem fra fly gir informasjon både om landskapsendringer og kulturhistorie. På bildet ser vi godt den tørrlagte bekken som tidligere gikk forbi Gokstadhaugen. Nær det ene hjørnet av parkanlegget ses en ring i åkeren som tolkes som fotgrøften til en fjernet gravhaug som må ha ligget i sammenheng med Gokstadhaugen. I venstre bildekant går dagens jernbane, og vi ser den gamle Råstadveien som krysser denne samt deler av bebyggelsen på Vollane og i Unnebergbyen.



ynge jernalder, kanskje forbundet med endringer i næringsgrunnlag og samfunnstruktur i vikingtid.

Mens boplassen på Sandskjær trolig har vært en bosetning basert på et næringsgrunnlag som bygger på februk og åkerbruk, viser en nyfunnet vikingtidsboplass på Hasleødegården, sørvest for Gokstadhaugen, at menneskene her kan ha hatt et mer differensiert bosetningsgrunnlag med innslag av håndverks- og kanskje handelsaktivitet.

middelalderbosetning

Kunnskapen om middelalderbosetningen innenfor kulturmiljøet bygger i hovedsak på skriftlige kilder. Vi kjenner ikke til bevarte hustuffer fra denne perioden, og har få arkeologiske funn fra området. Veksten fra vikingtid fortsatte med gårdsdeling og nyrydding. Bosetningen ble tettere i de beste jordbruksområdene og spredte seg, selv til marginale strøk. Befolkningsvekst, utpining av jorda, dårligere klima og pest i løpet av middelalderen medførte at gårder ble lagt øde. Innenfor vårt undersøkelsesområde er det registrert ett slikt ødegårdsanlegg på Nordre Råstad, og fra skriftlige kilder kjenner vi til ødegårder under både From og Herre-Unneberg.

gravminner fra jernalderen

Innenfor dette kulturmiljøet ligger jernalderens graver jevnt spredd utover landskapet, i hovedsak uten direkte tilknytning til dagens tunområder. Som gravtyper har vi her kjennskap til rundhauger, røyser, steinlegninger, steinsetninger og langhauger. De ulike gravene opptrer enten enkeltvis eller i større og mindre felt. Trolig representerer flere av de mindre gravfeltene "familiegravfelt" tilknyttet bestemte forhistoriske gårder. Gårdstilknyttede graver kan også ligge enkeltvis og spredt rundt på den eldre gårdens innmark. Tre områder med graver fra jernalderen skiller seg fra de øvrige innenfor kulturmiljøet: de store gravfeltene på Vestre Råstad og From, samt Kongshaugen på Nedre Gokstad.

Kongshaugen/Gokstadhaugen

Kongshaugen på Nedre Gokstad er den største av Vestfolds storhauger og den ligger i et gravmiljø hvor den markerer seg pga. topografisk plassering, størrelse og rikholdige innhold der selve skipet er det mest kjente. Slike hauger fra yngre jernalder er tolket som monumenter reist under et maktpolitisk stress, og viser til ulike regionale maktstrukturer som kan lokaliseres til hovedvassdragene. Andre kjente storhauger fra yngre jernalder i Vestfold er bl.a. gravhaugene på Borre prestegård, Oseberghaugen og de store gravhaugene på Haugar i Tønsberg.

forhistoriske veier

Det er kjent at jernalderens graver ofte lå i tilknytning til viktige ferdselsårene i landskapet. De eldste veiene er gang- og rideveier og kan se ut som u-formete grøfter. Dagens mange skogsbilveier gjennom utmarksområdene vest for vårt kulturmiljø (Unnebergskogen og Hjertås), og på Frebergåsen, kan ha lange tradisjoner selv om de i dag ikke bærer preg av å være eldre rideveier. Gravhauger langs flere av veifarene forsterker inntrykket av at ferdselsårene her er gamle. Andre sentrale fornminner som kan ligge strategisk til på høyder ved gamle veilinjer er bygdeborger, forhistoriske forsvarsanlegg bygd i ufredstid.

Unnebergskogen

Dette utmarksområdet er marginalt i forhold til dagens bosetning, men registrert fornminner vitner om fast bosetning her i forhistorisk tid.

bygdeborg

I Unnebergskogen finnes bl.a. en bygdeborg som ligger strategisk plassert i forhold til eldre ferdselsårene gjennom området, og med god utsikt mot dagens sentrale jordbruksbosetning og kystlinja i øst.

stokkebro

I mer våtlendte områder har det helt frem til våre dager vært vanlig å legge stokker og staur over sumpet og myrlendt terreng for å lette fremkomsten, og en av de eldste slike innretninger vi kjenner til på Østlandet ligger i tilknytning til dette kulturmiljøet. Da man i 1953 skulle grave en kloakkgrøft i Båsmyr på gården Freberg (lengst sørøst i kulturmiljøet), støtte man på trerester som viste seg å være deler av en forhistorisk stokkebro som har vært i bruk mellom 470 og 300 f. Kr. (overgangen mellom yngre bronsealder og førromersk jernalder). Broen som senere ble arkeologisk undersøkt gikk tvers over dalen fra en lav bergrabb, "Kjerkehaugen", i nord til "Ingebrektsåsen" eller "Morellåsen" i sør. Hensikten med broen har trolig vært at man har hatt et behov for å komme ut på det som den gang var øyer lenger ute i fjorden for å utnytte beiter for kveget og småfeet sitt. Trolig har de også utnyttet andre naturlige ressurser der, f.eks. i forbindelse med fangst og fiske. Broen har lettet forbindelsen, slik at man ikke alltid var avhengig av båt. Den har ligget på det smaleste, og derfor fra naturens side letteste sted i det datidige sund.

kullmile og groper

Forhistoriske kulturminner som er direkte tilknyttet utmarksvirksomhet er det foreløpig registrert få av i Vesfold. Lokalkjente vet imidlertid å fortelle om flere kølabonner i Råstad/Stangeskogene. De fleste er nok fra nyere tid og knyttet til jernverket på Fritzø, som bøndene i området var forpliktet å levere til. Men i forhold til situasjonen for brukerne av de store skoggårdene i Brunlanes, har ikke kullbrenning og annen levering til verket vært så viktig i Sandar. Skogen i kystområdene var også den første som ble uthogd og skipet ut.

En del groper er registrert på Frebergsåsen. Disse er foreløpig tolket som steinsprengningsgroper fra nyere tid og ses i sammenheng med de steinbrudd som finnes der.

I nyere tid har utmarksområdene i hovedsak vært nyttet på tradisjonelt vis i gårdsdrifta.

Gårdsnavnene

Sammen med arkeologisk materiale er gårdsnavnene i et område en viktig kilde til kunnskap om bosettingshistorie gjennom tidene. De eldste skriftformene er fra middelalderen (12-1300-tallet), men mange av navnene er langt eldre enn dette.

naturbetingede-navn

Gården Tue har trolig fått navn etter naturlige forhøyninger og bergknatter som karakteriserer området der gården ligger. Det samme gjelder Bergan-gårdene der gårdsnavnet også betegner karakteristiske elementer ved det landskapet gårdene ligger i. Det er rimelig å anta at i hvert fall Bergan har vært ryddet allerede i eldre jernalder.

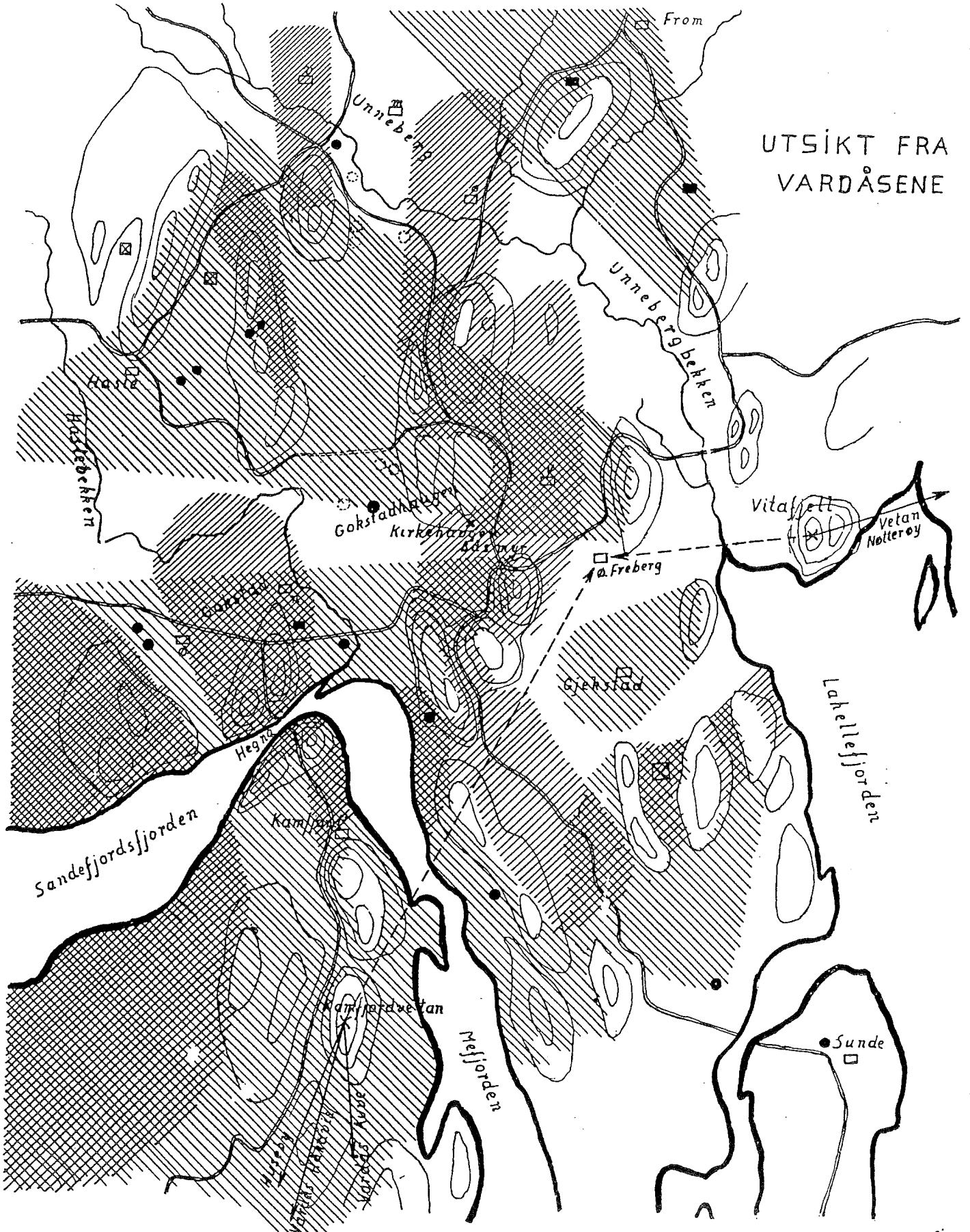
Gårdsnavnet Stange kan også være naturbetinget. Gammelnorsk *Stangir*, er flertall av ordet stong. Trolig har gården fått navn etter noe på stedet som går rett.

-vin-navn

Fen med den eldre formen *Fávin*, er et -vin-navn der forstavelsen *fá* ikke har noen sikker forklaring. Gårder med vin-navn i betydningen naturlig eng, beite kan ha blitt ryddet allerede i romersk jernalder, men navneleddet har vært produktivt helt frem til år 1000-1100.

Oversiktskart som viser Svein E. Haugens teorier om sammenhengen mellom ferdselsårer og varders synsfelt i området omkring Gokstadhaugen. Vikingtidens strandlinjer er inntegnet.

UTSIKT FRA
VARDÅSENE



- GÅRD
- GRAV
- TVILSOM HAUG
- GRAVFELT
- ⊠ FELT MED KULLFLEKKER
- ~ GAMMEL VEI
- x VARDE

Sune Skott

-heim-navn

Gårdsnavnet Lingelem, gammelnorsk *Lingilheimr*, er vanskelig tolkbart. Siste ledd er *heimr* som betyr "liggeplass, bosted", og førsteleddet antas å være *lingill* i betydningen smålyng. Heim-gårdene regnes vanligvis som like gamle som vin-gårdene, med nedre grense i romersk jernalder. Det har vært antydning at folkevandringstiden ca 400-600 e. Kr. har vært den sentrale epoken for dannelsen av slike navn.

-stad-navn og kombinasjoner med personnavn

Innenfor dette kulturmiljøet er det flere stad-gårder. Råstad, tidligere *Roaldstadum*, er sammensatt av det gamle mannsnavnet *Roaldr* og endelsen *-stad* i betydningen tilholdssted, bosted. Gokstad er trolig sammensatt av mannsnavnet Gauk eller Gaut, mens i Gjekstad er førsteledd utledet av navnet Geirr. Slike *-stad*-navn med personnavn som førsteledd regnes ofte som vikingtidsnavn.

Andre gårdsnavn i dette området som kan være sammensatt av personnavn er Unneberg, der det gamle kvinnenavnet Unnr kan danne førsteleddet. Andre steder er det foreslått at dette foreldet kan være avledet av preposisjonen *under* - m.a.o. at den eldste gården kan ha ligget under berget. Som naturbeskrivelse kan denne tolkningen passe fint på «vår» Unneberg.

hedensk kult-navn

Freberg er sammensatt av gudenavnet Frøy eller Frøya og kan indikere at det har foregått religiøs kultus der i forhistorisk tid. Både Frøy og Frøya var sentrale guder i vikingtid som stod for fruktbarhet og rik grøde.

norrøn mytologi?

Forstavelsen i gårdsnavnet Dverdal står for dverg og Per Thoresen antyder i Sandar bygdebok at dette navnet kan ha en sammenheng med den norrøne mytologi der dverger hadde en sentral rolle. Gårdsnavnet er ikke belagt i kilder fra middelalderen, men her er gjort funn fra jernalderen som tyder på bosetning i området allerede i forhistorisk tid.

næringsaktivitet

Gårdsnavnet Mjøllest betegner stedet som den melløse gården, kanskje fordi det engang i tiden ikke har vært dyrket korn der, eller at gården har hatt et dårlig kornland. Tolkningen av dette gårdsnavnet står i skarp kontrast til en mulig tolkning av navnet til nabogården From, i middelalder *Fraun*. Her mener forskerne at From kan være avledet av det gamle ordet *fraud* som skulle bety gjødsel, grøderik jord. Er dette en riktig tolkning av gårdsnavnet kan man anta at denne fruktbare jorden har vært utnyttet i jordbrukssammenheng kanskje så tidlig som i eldre jernaldere?

På samme måte som på From tilsier også gårdsnavnet Vataker, gammelnorsk *Hvatakr*, at her har jordbruket hatt gode betingelser. Førsteleddet *hvatr* betyr hurtig, rask og viser til en gård med drivende jord.

yngre navn

I følge Oluf Rygh er gårdsnavnet Torp fra gammelt av brukt om et tett bebodd, folksomt sted. Senere brukes dette gårdsnavnet på husmannsplasser som gjerne lå i ytterkant av grenden eller gårdens jord.

Navnet Bøle kommer av *bol*, i betydningen oppholdssted, bolig.

Administrative forhold

Sandefjord fikk ladestedsrettigheter etter 1570. Den første byutviklingen skjedde helt på prestegårdens grunn. I 1845 fikk Sandefjord status som kjøpstad. Ved byutvidelsen i 1888 ekspanderte byen utenfor

prestegården. Det kom nye utvidelser 1931 og 1950. Kommunesammenslåingen mellom Sandar og Sandefjord skjedd i 1968.

Bruks- og eiendomsforhold

storbonde på From

Etter Svartedauen var From, med utgangspunkt i Nordre og Midtre From, hovedgården for en betydelig lavedelslekt. Men eieren av From var likevel bare en blant flere selveiende storbønder i Sandar i denne tida.

Bugårdsgodset

Regionens virkelig store eiendomsbesittere i seinmellomalderen, Manvikætten i Brunlanes, hadde en betydelig godssamling i Sandar som ble kalt for Bugårdsgodset. Bare få av området's gårder lå under Bugårdsgodset.

lensherrer på Herre-Unneberg

En lokal godsdannelse i egentlig forstand oppsto på Unneberg sist på 1500-tallet. Gårdsnavnet *Herre-Unneberg* viser til gårdens fortid som sentrum i denne. Det var lensherre Peder Ivarsøn Jernskjegg som samlet Unneberg-gårdene og dertil et par av nabogårdene til storgård som han la under kongen. Han bodde ikke her selv, men senere lensherrer tok opphold på Unneberg leilighetsvis og bygde opp standsmessige anlegg. Da Unneberg gikk inn i grevegodset forfalt stedet som storgods og ble etter hvert forpaktet til bønder.

grevens leilendinger

Utover 1600-tallets ble bøndenes eierandel av jorda stadig redusert. Fremmede godseiere overtok. Fra slutten av 1600-tallet var Grevnen den største eiendomsbesitteren. På 1700-tallet er litt over halvparten av bøndene i området blitt grevens leilendinger. Noen få gårder eides av kirken eller borgere, men også flere av bøndene selv.

selveie

Så følges den vanlige utviklingen mot selveie. Etter at Treschow overtok grevegodset 1835, solgte han unna de relativt skogfattede Sandar-gårdene til brukerne. De overtok på rimelige vilkår og når de så seg i stand til det. I løpet av 1870-årene ble det meste solgt. Også kirkegodset og borgergodset ble solgt fra midten av 1800-tallet.

I 1880-årene ble Sandefjord hardt rammet av økonomisk depresjon, Konkursen rammet både by og land. Særlig hardt gikk dette utover Råstadgrenda, hvor det førte til mye eierskifte og fikk konsekvenser for bruksdelingen.

sjefsgården

På 1800-tallet er det to gårder som skiller seg ut i eier- og brukssammenheng. Det er From og Mjøløst. De belyser begge at ennå på denne tida inngikk gårdsbruk og jordeiendommer som et viktig element i organiseringen av den offentlige forvaltningen. Etter den nye hærordningen i 1818, som sa at offiserene skulle bo innefor sine kompanidistrikt, ble Søndre From lagt ut til kapteinsgård (også kalt sjefsgård) og oppbygget i 1822 med standsmessige bygninger. Det var en storgård med tilhørende husmannsplasser. Funksjonen som sjefsgård tok slutt da eksersisen ble flyttet til de store moene etter 1867, men staten solgte ikke From før i 1887. De gamle bygningene brant ned rundt 1910.

fattiggården

En annen offentlig storgård var Mjøløst, som Sandar kommune kjøpte som fattiggård i 1887. Eiendommen ble utvidet med oppkjøp og nydyrking og det ble bygd institusjonsbygninger. I dag er gården vernehjem og drives privat av Sandefjord Blå Kors.

gårdsdelinger

Flere av navnegårdene er delt i to eller tre matrikelgårder, noe som gir indikasjoner på deling i stabile bruksenheter fra langt tilbake, trolig til

middelalder. Det er få kjente ødegårder i området. Det er trolig at noen av de minste skoggårdene i nord lå øde til 1600-tallet, som Bøle, Tuve og Feen. Det er opplysninger om gårder som har "forsvunnet" inn i de store; bl.a. er Haugen en gård som er slukt av Herre-Unneberg og som nå har gått i glemmeboka. Nordre From har i løpet av middelalderen tatt opp i seg en gård som het Flatåker.

Alt tidlig i grevetida var de fleste matrikelgårder delt, flere fra 1600-tallet og mest alle før 1750. En utstrakt videredeling falt naturlig sammen med overgangen til selveie midt på 1800-tallet. Kanskje forsterket av vanskelig kår på 1880-tallet. I senere år er det sammenslåing og nye kombinasjoner av driftsenheter som preger situasjonen, ofte på tvers av de gamle navnegårdsgrensene. Men ennå er det bebyggelsesstrukturen etter de mange bruk fra slutten av 1800-tallet som preger gårdslandskapet.

Gårdslandskapet

Gårdsbebyggelsen har en variert struktur. Grevskapskartene fra 1811 viser at hovedelementene har lange tradisjoner. Det står hus i alle de gamle tunområdene. Men det er kommet til mange nye og særlig nye kommunikasjoner som jernbanen og veianleggene har skapt endringer.

Gårdsbebyggelsen ligger naturlig nok på høydene, og med jordveien rundt husa. Her er flere tungrupper med hus for flere bruk samlet. Særlig er dette et karakteristisk del av landskapsbildet i Råstadgrenda. Men her er også eksempler på mer spredte strukturer, som på Nordre Stange, Mjøløst og Vataker.

Den for Vestfold så typiske, lange nordsør-utstrakte tungruppa har fine representanter i området, særlig i Råstadgrenda, med bebyggelsen på From, Østre Råstad og Nordre Bergan.

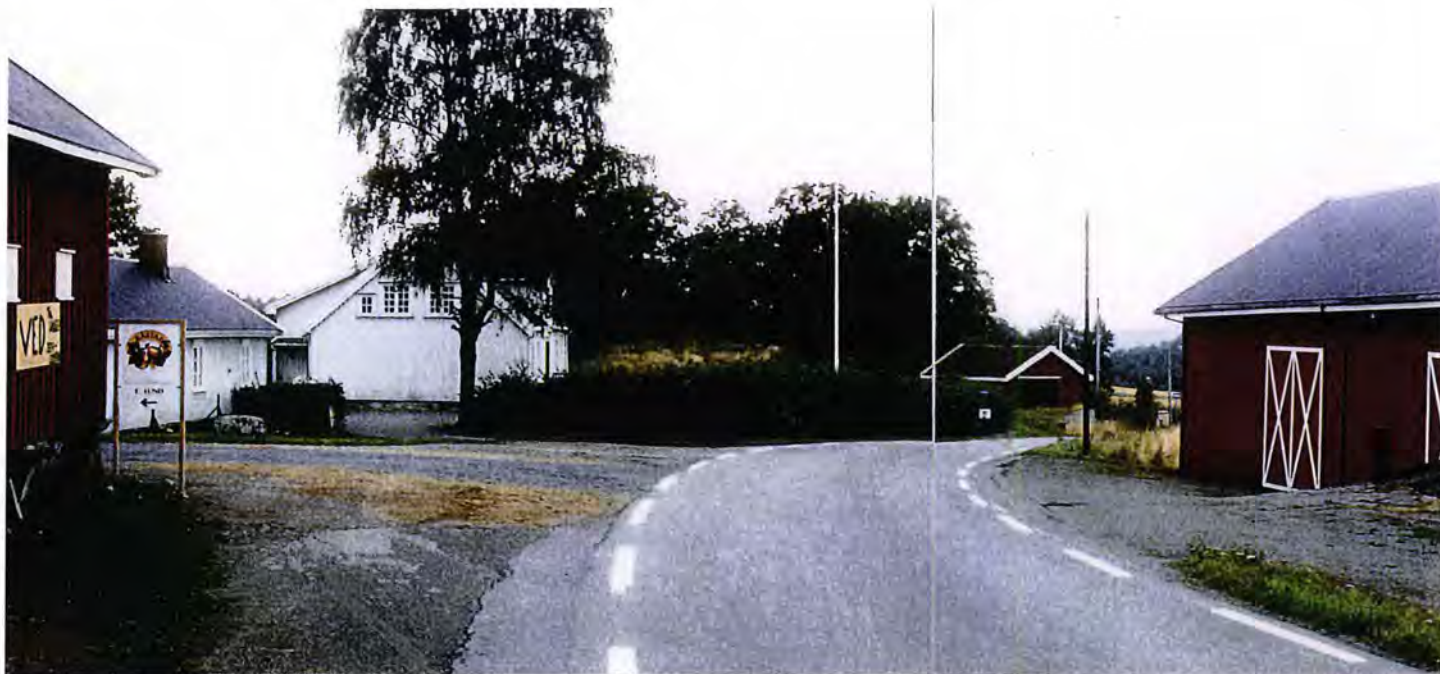
Deler av bebyggelsen til det bynære jordbruket har naturlig nok en helt annen karakter, med herskapelige anlegg for Sandefjords reder- og borgerstand, klassisistisk på Gokstad og et typisk sveitserstilsanlegg på Freberg, begge med store, tilnærmede firkanttun.

På Stange er det godt bevarte småbruk med sveitserstilsbebyggelse i små firkanttun. På Tuve og dels Feen, hvor skogen preger landskapsbildet og jordbruksforholdene er mer marginale, karakteriseres gårdstuna av småbruksbebyggelse, typisk for slike områder.

husmannsplasser

Enkelte av gårdene har hatt flere plasser eller underbruk. Sjøfart, skipsbygging og tilknyttede virksomheter har gitt livsopphold i tillegg til det plassene kastet av seg. Det gjelder From, som hadde eiendommer helt nede ved Lahellefjorden, ved Elverhøy (før Sjøevollen). Nedre Gokstad fikk tidlig på 1700-tallet plass- og stuebebyggelse bl.a. langs de gamle innfartsveiene. Vollane og Gokstadlia er to områder med slik tradisjon.

Utsnitt av «grevskapskartet» over Stange, From, Mjøløst og Unneberg. Grevskapskartene ble tatt opp i perioden 1807 til 1818 i forbindelse med danskekongens overtakelse av Larvik grevskap. Original målestokk er 1:4000 som tillater detaljert kartframstilling (denne kopien er noe forminsknet). Disse kartene var del av den første økonomiske kartleggingen i Norge. De viser eiendomsgrenser, gårdsnummer, gårdsnavn, detaljert bebyggelse med åker og eng. Terreng og vegetasjon er framstilt på en svært billedlig måte med skyggelegging av høyder og markering av skogen med type trær og tetthet.



Den gamle bygdeveien mellom Stokke og Sandar kirker går gjennom gårdstunet på Nordre Bergan. Tunområdet har lange tradisjoner og her ligger bebyggelse etter flere bruk. De vi ser i bildet hører til bruk 1. Husenes nøyaktige alder kjennes ikke. I hagen til høyre for framhuset ligger en av de fire gravhaugene som også ligger i tunhøyden. Kanskje er haugen lagt nettopp her på grunn av den gamle veien? Dagens jernbanetrasé markeres med vegetasjonen i dalsøkket til høyre for låven.

I de mer rene jordbruksområdene har det også vært plasser - i utkanten av gårdenes områder. Unneberg, Mjøløst og From hadde små husmannsstuer på rad i jordeskiellet mot utmarksområdene i vest. Et par av disse lever videre som utskilte boligeiendommer, det gjelder også på Råstad og lenger opp i Unnebergskogen.

husa

Bebyggelsen i et så sammensatt område spenner naturlig nok over et stort register. Bondebebyggelsen har bevart et rikelig utvalg av tradisjonelle hus fra ulike tidsepoker. Karakteristisk for Råstad-området er flere framhus som etter tradisjonen skal være svært gamle. Selv om noen nok er utbygd etter klassisistiske stilmoter tidlig på 1900-tallet, har de likevel et preg som understøtter høy alder. Det gjelder f.eks. på Vestre og Nordre Råstad og Nordre Bergan. De gamle framhusa i Råstad-området har ikke prestegårdsstil med knekte gavler, men enkle saltak. Det er bevart flere eldre bryggerhus, og på Nordre Bergan står et av distriktets få eldre stabbur. Driftsbygninger med alderspreg er det eksempler på på Bøle og Vestre Stange. Søndre From kan oppvise en av distriktets mest forseggjorte sveitserlåver.

Et sveitserstilmiljø med sjeldent stor opprinnelighet er Råstad stasjonsområde med stasjonsbygningene og husa som står nært ved. På Tuve og Mjøløst er det bevart eldre småkårsbebyggelse med opprinnelig preg.

Ferdselen

bygdevei mellom kirkene

Fram til jernbanen ble lagt gjennom området i 1881 lå området utenfor den store gjennomfartstrafikken som Raveien representerte. Men Fv 270 viderefører en svært gammel bygdevei. Biskop Jens Nilsson har beskrevet den fra sine visitasreiser på 1590-tallet. Veien gikk fra Sandar



kirke mot Stokke over Unneberg og Råstad. Stort sett har den nok fulgt dagens trasé, men anlegget av jernbanen og Råstad stasjon førte til mindre endringer ved krysningen ved Mjøløst og From og ved stasjonen. Her ligger ennå spor etter eldre traséer.

jernbanen og nye veianlegg

Da jernbanen ble åpnet i 1881 ble en av Sandars to bygdestasjoner lagt til Råstad. Noe veinett av betydning som kunne knytte stasjonen til opplandet var det ikke da, annet enn den gamle bygdeveien og trafikken var derfor liten de første årene. En følge av dette var at det ble bygd ny vei fra Østre Råstad og vestover til Skravestad i 1888, etter initiativ fra folk i området som var redde for å miste stasjonen på grunn av for lite trafikk.

Rundt århundreskiftet ble det bygd nye veier som lettet kommunikasjonene for gårdene nordvest i området. Linglemveien ble åpnet i 1890 og veien Råstad stasjon - Torp var ferdig i 1915. Dette var samtidig en bedring av forbindelsene med Raveien for flere av gårdene i området.

lokale veier

Før den tid gikk det flere mindre veier nordvestover gjennom skogen i retning Raveien. De gikk fra gårdene vest i Råstadgrenda og var dels deres drifteveier mot skogen. Fra Unneberg fulgte én bekkefaret med Unnebergbekken, men to andre gikk rett opp i Unnebergskogen. Det gikk veier fra Mjøløst, Stange og Råstad til Feen og de andre gårdene i Vatakerbygda.

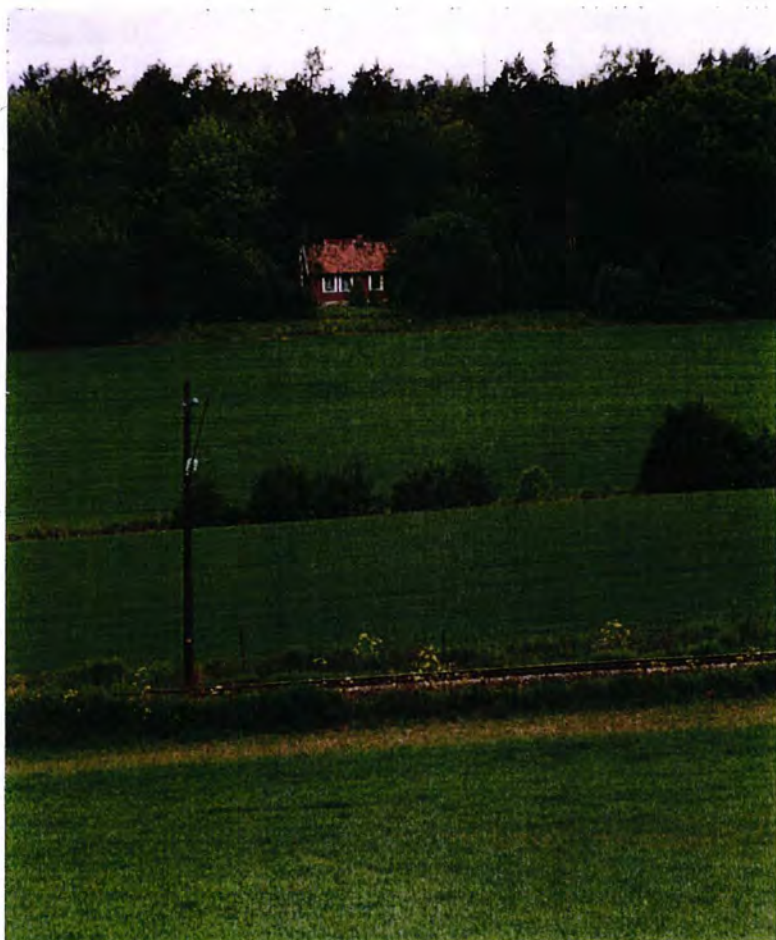
Et stykke opp i Unnebergskogen, like ved en av skogsveiene ligger Unnebergsletta, som har tradisjon som leikeplass for ungene, samlings- og utfluktsplass. Den er ikke i bruk lenger.

nye veier til flyplassen

Flyplassen har ødelagt en del av de nordligste tverrforbindelsene. Men det går et nettverk av gamle og noe yngre skogsveier i Unnebergskogen.



*Over: Den store institusjonsbygningen til Fattiggården på Mjøløst sett fra veibrua over jernbanen.
Under: «Kottet» er en av få plasser i området som har bevart eldre bebyggelse. Beliggenheten i randsonen mellom innmark og utmark er typisk for plassbebyggelsen.*



I eldre tid hadde Råstadbøndene ferdselsvei til sjøen gjennom Fromskogen, over Teiene til lasteplassen ved Sjøevollen.

De nyeste veiene i området har tilknytning til Flyplassen, bl.a. Bøleveien som ble anlagt på 1950-tallet fra Vestre Råstad mot Bøle og flyplassens militære del. Folk i området kaller den bare for Flyplassveien.

jernbanens stoppesteder

I 1929 ble det åpnet en rekke stoppesteder langs Vestfoldbanen; på Mjøllost, Unneberg, Gokstad og Hasle. Mjøllost forsvant i 1942, ellers ble alle stoppesteder, inkludert Råstad stasjon, lagt ned 1978.

Annen næring, Industri *skogen*

Som nevnt var ikke skogen i disse områdene av så stor verdi at Treschow så seg tjent med å sitte med gårdene. Betydningen av skogen i området har nok variert. Det sies at skogen ved kysten var den som tidligst ble uthogd da bjelkehandelen med utlendingene begynte. I skogene til Råstad finnes kølabonner, trolig er de fleste fra nyere tid og forteller om tilknytningen til Larvikgreven og Fritsø jernverk.

bonderedere

Selv om området mangler fløtningselver og fossekraft til trelastindustri i større forstand, fikk skogen likevel stor betydning for bøndene i skuteverftenes tid. Størsteparten av de som kalte seg skipsredere på 17- og 1800-tallet var bønder som solgte tømmer til skuteverftene og fikk som betaling parter i skutene. I det hele er tilknytningen til skipsfart og skipsbygging merkbar i hele området. Mest alle bondefamiliene hadde noen som var sjømenn, skipperer eller var partsredere.

møller og sager

Unnebergbekken er det største og viktigste vassdraget og har drevet mange mindre bekkverk og noen sagbruk. De fleste andre bekkene har også vært utnyttet. De fleste kvernstedene er i dag forsvunnet. Noen lever videre i navnet, som Kvernåkeren på From. De har neppe hatt stor betydning utover gårdenes behov. Størst var trolig virksomheten på Mjøllost. Her var det sirkelsag som gikk på vannkraft da Sandar kommune kjøpte gården i 1887, og den ble drevet videre av institusjonen langt inn i 1900-tallet, sist på elektrisk kraft.

bygdesmie og sagbruk

Bygdesmie har det vært på Lingelem og ved Råstad stasjon. Fra tidlig etterkrigstid og til 1980 var det ganske stor sagbruksvirksomhet ved Råstad stasjon.

steinbrudd i nyere tid

Virksomhet fra nyere tid er steinbruddet på Unneberg, i nordenden av Frebergsåsen. Her er en sjelden forekomst av grønn syenitt som det ble startet uttak av i 1961.

Sandefjord lufthavn - Torp

Flyplassen på Torp ble planlagt og utbygd på 1950-tallet. Den ble innviet til sivilt bruk i 1959 under navnet Sandefjord Lufthavn. Her var det før utmarksområder for mange av gårdene i området. Bl.a. hadde Råstad beitemark med sommerfjøs her. Husmannsplassen/småbruket Gråbakk ble revet og inngikk i sin helhet i anlegget. Planteskole. I 1950 ble Torp Skogplanteskole etablert rett nord for flyplassen, i hovedsak i Stokke.

Skoler, forsamlingshus

Den første faste skolen i distriktet ble bygd på From i 1879, og var i virksomhet her til det ble bygd ny skole like ved "Unnebergbyen" i 1962. Råstad bedehus ble bygd i 1929 ved Råstad sag og er siden revet.



Over: Saga på Mjøløst var den siste i området drevet på vannkraft. Murene som gårdsveien mot From går over skal være rester av muren for sagdammen. Under: I det meste av etterkrigstida har det vært stor virksomhet på saga som da ble bygd opp på Vestre Råstad. Sagdrifta er nedlagt nå, men bygningene står.



GÅRDER OG STEDER

Grenda vest for flyplassen

moderne åkerbruk

Gårdsskapskapet vest for flyplassen er preget av intensivt, moderne åkerbruk på store, planerte sammenhengende jorder. Her er dyrket opp mye skog i etterkrigstid, men fortsatt avgrenser skogen landskapsrommet. Over området går innfartsveien til Sandefjord Lufthavn, Torp og veiene til denne har endret landskapet en del.

bebyggelsen har tradisjoner

Gårdstuna ligger dels spredt, dels i mindre grupper. Selv om landskapet og deler av bebyggelsen gir et moderne inntrykk viser kart fra tidlig 1800-tall at dagens bebyggelse viderefører eldre tradisjoner. De fleste tuna på Vataker, Torp og Lingelem ligger på rad langs et slakt høydedrag slik de vises på kart fra 1825. Da bandt en vei dem sammen, denne er i dag pløyd bort mellom Vatakergårdene. Lingelem og Torp utgjør et relativt samlet tunområde av det tradisjonelle, langstrakte typen og vises slik på grevskapskartet fra 1811 også. Det er hus fra før 1900 i de fleste tun, hovedsakelig framhus. Autentisiteten er varierende.

gravrøys og steinsetning

Rett sør for kontrolltårnet på gamle Sandefjord Lufthavn ligger et lite gravfelt med en registrert gravrøys og en steinsetning på eiendommen Vataker. Rundrøysa ligger på ryggen av en nord-sør-gående bergrabb, mens den delvis ødelagte steinsetningen ligger på en slette vest for gravrøysa. Røysa består av et lag middelstore bruddstein og er noe utkastet. Diameteren er 10 meter, høyden 0,25. Steinsetningen har opprinnelig vært rund og består av 5 store, mosegrodde blokker, som i dag ligger i en uregelmessig formasjon på begge sider av en nordsør-gående skogsvei.

jordblandede røys

På østsiden av veien ned mot avgangshallen på Sandefjord Lufthavn går et lavt høydedrag og skjærer mot flyplassområdet. I vestskråningen her, på eiendommen Vataker, er det registrert to lave jordblandede røys. Røysenes diameter er 10 og 20 meter, høyden henholdsvis 1,5 og 3 meter. Hvorvidt dette er gravrøys eller rydningsrøys er ikke avklart.

gammel steingard?

I det samme området skal det også være registrert en NNV-SSØ-orientert steingard bygget av liten og middelsstor rundkamp. Lengden er 28 m, bredden er 0,5m og gjerdet er i dag 0,5 m høyt. Steingjerdet markerer ingen nyere eiendomsgrense.

flintøks

I følge opplysninger i Vestfolds oldtidsminner skal det være funnet en flintøks på Vataker, nøyaktig funnsted er ikke kjent. Vataker ligger i dag ca 90 meter over havet, og dersom dette funnet stammer fra en boplass har nok dette vært en jordbruksbosetning og ikke en fangst-fiske bosetning.

eldre registreringer av gravhauger

Ved registreringer på Torp i 1917 ble det omtalt 2 gravfelt, hvorav det ene var nesten helt fjernet fordi det lå i innmarka. Det er uklart om det lille gravfeltet med tre gravhauger som i dag ligger på toppen av og vestsiden av en bergrabbe, i skogen mellom tuna på Torp-bruka, kan være et av disse tidligere registrerte gravfeltene. Det nevnte gravfeltet grenser i dag mot Øvre Lingelem og har kanskje i forhistorisk tid tilhørt denne gården. Selv om en del hauger er fjernet kjenner vi ikke til funn av oldsaker fra Torp.

ristning

Også ifølge registreringene fra 1917 skal det på et svaberg like sør for husa på Torp 29/3 være hugget inn et ikke fullført solur. I litteraturen er soluret omtalt som en forhistorisk helleristning av hjulfigur, men senere registratorer som har vært på stedet mener at ristningen helt sikkert er fra nyere tid. Lokale informanter har gitt opplysninger om at hjulfiguren ble gjenoppfrisket ca 1925.

gravrøys

50 meter nordøst for driftsbygningen på Vestre Bergan, i dag på eiendommen tilhørende Torp, ligger en registrert gravrøys. Røysa ligger i NNØ-enden av en bergrabbe med bratte sider, ca 90 m.o.h. Ifølge registreringsbeskrivelsen er røysa skadet, men den har allikevel en diameter på 12 m, høyden er 0,6m.

gravhauger fra jernalderen

Rett vest for utmarksveien som går fra tunet på Øvre Lingelem og sørover mot Brekkeskogen ligger 2 registrerte rundhauger i en slak nord-helling. Den ene av haugene er forholdsvis stor, 15 meter i diameter og 1-1,5 meter høy, og med et krater i toppen. Den andre haugen er mindre markant, og kan ifølge registreringsbeskrivelsene kanskje være en naturdannelse.

kullmile og groper

I skogområdet til Lingelem er det registrert én kullmile og flere kullgroper fra nyere tid.

Feen gnr. 28

Gårdslandskapet på Feen har en ganske annen karakter enn Vataker/Torp. Bebyggelsen ligger nærmere skogen og landskapet er mer kupert. Alt i 1800 var Feen delt i fire bruk. I dag er det eldre hus i tre tun. Bebyggelsen har småbrukspreg, hovedformer er bevart, men autentisiteten lav i detaljer.

Feen er ikke nevnt i skriftlige kilder før etter 1600. Funn fra forhistorien viser at det må ha vært folk her lenge før den tid.

gravhaug

Vest for flyplassområdet i et skogholt på Fen er det registrert rester av en gravhaug. Haugen som ligger inntil dyrka mark er gjenfylt med stein slik at det i dag er vanskelig å se at dette er en gravhaug fra jernalderen.

Banevokterboligen på Østre Tuve ligger utsatt til ved alternativ O1.



Østre Tuve gnr. 61

Østre Tuve ligger helt i ytterkant av Råstadgrenda. Dette er også den siste gården her nord før Stokke. Dens historie før 1625 er ikke kjent i skriftlige kilder. Bebyggelsen ligger på en liten, dels skogkledd høyderugg i grensen mot skogen i vest og vender seg mot Stavnumgrenda i Stokke. Selv om gården er liten har den blitt oppdelt i flere mindre parter. Dette setter fortsatt preg på strukturen, og gir sammen med beliggenheten et typisk marginalt småbrukspreg. Her har vært en del bygningsmessig fornyelse.

jernbanefolk

Minst endret er en liten sveitserstils-stue på eiendommen Fredheim (61/2,5). Den skal ha blitt skilt ut til en banevokter på 1880-tallet. Det har også bodd jernbanefolk i andre av småbruka på Tuve. Ved planovergangen står en banevokterstue, bevart i hovedformen, men endret i detaljer midt på 1900-tallet.

Råstadgrenda

Råstad-utgjør i dag en stor gårdsgrend som ligger i nær sammenheng med Bøle, Vestre Stange, Nordre Bergan og From - samt Mjøløst sør for Stange. Dagens bebyggelse og innmark ligger i klar avgrensning til skogen i vest og nord, som i historisk tid har vært utmarksområder og grenseområder til andre bygdelag. Sentrum i grenda er Råstad Stasjon, som ligger midt i "dalføret".

Bøle gnr. 60

I likhet med Tuve og Feen er Bøles historie før 1600 ukjent. Men i motsetning til de to første som var bondegods fra 1600-tallet, ble Bøle en del av grevegodset. Ved overgangen til selveie midt på 1800-tallet ble Bøle delt i to parter. Brukerne hadde lenge det gamle framhuset felles, ved å dele det vertikalt, mens de hadde hver sine driftsbygninger. Denne strukturen gjenspeiles fortsatt i tunet, selv om det gamle framhuset i dag er erstattet med et nytt på omtrent samme sted - midt mellom de to bruks driftsbygninger. De to driftsbygningene er av eldre typer, særlig har den vestre alderspreg. Fortsatt er gården delt, men den ene parten drives fra Vestre Råstad. Driftsbygningen er beholdt.

Tunet på Bøle ligger fremst ved en skogkledd høyderugg som ligger som en tange ut i jordveien nord i Råstadgrenda. De er en del av avgrensingen av Råstadgrenda mot nord, hvor de to eldre driftsbygningene er en verdifull del av et eldre landskapsbilde.

Nordre Bergan gnr. 62

Nordre Bergan er en del av landskapsrommet rundt Råstad stasjon. Gården ligger på et slakt høydedrag rett øst for Bøle. Jernbanen og bekken i daldraget mellom skiller. Gården har vært selveiergods siden slutten av 1600-tallet og delt siden 1700-tallet. Etter grevskapskartet å dømme ligger hus og ferdselsårer omtrent som da.

gårdsbebyggelsen

Det gamle tunområdet følger en slak kolle, eller høyderugg i landskapet. I dag er det bebyggelse til to gårdstun her, husa i et tredje er nylig revet. Her er tradisjonell gårdsbebyggelse. Bygningsmiljøet på 62/1 er spesielt godt bevart. Et av Råstadgrendas, svært gamle, klassisistiske framhus står her, med hovedpreg og mange elementer bevart. Her er representant for de typiske, lange sidebygningene med bryggerhus og driftsbygning med alderspreg, dessuten et eldre stabbur - en bygningskategori som er sjelden i disse områdene av Vestfold. Løvsog og knauser rammer inn tunområdet. De fleste av bygningene er orientert nordsør og gir tunet en



Over: Nordre Bergan sett fra Nordre Råstad. Bebyggelsen ligger fint til på et høyledrag med husa orientert nord-sør etter terrenget. På det samme høyledraget, mellom gårdens hus, er det registrert flere forhistoriske gravhauger. Dessuten ble det ved flyfotografering registrert vegetasjonsmerker i åkeren til høyre i bilde. Disse tolkes som fotgrafter etter overpløyde gravhauger. Under: Tunområdet på Bøle med de to driftsbygningene.



lengdestruktur etter terrenget. Noen yngre bolighus i forlengelse av tunområdet mot sør forstyrrer ikke bildet.

Bebyggelsen på Nordre Bergan framstår som en sluttet gårdstun-gruppe med stor synlighet i landskapet. Særlig mht. til bygningsmiljøet på bruk 1 er Nordre Bergan en fin representant for det tradisjonelle, langstrukne Vestfold-tunet. Samlet er tunområdet, med hus, knauser og trær et svært viktig element i gårdslandskapet i Råstadgrenda.

gravfelt

Langs det samme høydedraget der bebyggelsen på Nordre Bergan i dag ligger, inneklemt mellom denne, er det registrert 4 gravrøyser fra bronsealderen eller jernalderen. Røysene er jordblandet, runde og varierer i størrelse fra 8-11 meter i diameter, høyden er generelt sett lav. Røysene ligger på vestsiden av åsryggen mot Råstadveien med god utsikt vestover bl.a. mot Bøle.

ødelagt gravhaug

I følge opplysninger i topografisk arkiv ved Oldsaksamlingen har man på nordre Bergan, rett ved Råstad stasjon, rasert en gravhaug som må ha vært kjempestor. Man hadde begynt fra sør, der man ifølge beskrivelsen etter en stund hadde støtt på en steintrapp. Vi vet ikke hvilken gravhaug det her er snakk om og hvor den mer nøyaktig skal ha ligget.

vegetasjonsspor i dyrka mark

Ved flyfotografering for prosjektet i 1994 ble det registrert vegetasjonsspor i form av markerte ringer, som kan være fotgrøftene etter flere overpløyde gravhauger, på et jorde rett øst for jernbanen på eiendommen 62/1.

løsfunn av steinøks

Trekker man opp 50 meters høydeknotene på et kart for dette området ser man at høyderyggen der Nordre Bergan i dag ligger tidligere har dannet et fremspringende nes i et forhistorisk kystlandskap. En lun bukt strakte seg vestover på sørsiden av neset og dannet gode forutsetninger for en tidlig fangst og fiske-bosetning i eldre steinalder. Kanskje kan den steinøkse som ble funnet i 1910 under grøftegraving i et jordstykke kalt "Engelien", og som ligger rett øst for gården Nordre Bergan, stamme fra en slik tidlig fangstbosetning i dette området.

Råstad

Råstad er fra langt tilbake inndelt i tre matrikelgårder; Østre, Vestre og Nordre Råstad. Hovedelementene i dagens gårdsstruktur kjennes igjen på kartene fra tidlig 1800-tall. De tre gårdenes bebyggelser lå i hver sine tunområder. Østre Råstad på østsida av dalen med bekkefaret, Vestre og Nordre Råstad med god avstand langs den gamle gårdsveien, som fortsatt kan spores fra jernbanestasjonen og i retning nordvestover mot skogen.

Vestre Råstad gnr. 58 *det gamle tunområdet*

Det gamle tunområdet for Vestre Råstad er det i området som er mest preget av endringer som veiomlegginger, nye virksomheter, bebyggelse og flytting av tun osv. . En del har bakgrunn i jernbanen som ble anlagt nær bebyggelsen i 1881. Den eldste bebyggelsen ligger i en østvendt helling, i ytterkanten av et knauset høydedrag, kalt Haugen, som stikker opp av den flate jordveien. Gården har vært todelt fra 1700-tall, og tredelt fra tidlig 1800-tall.

gårdsbebyggelsen

Fortsatt står det hus etter alle de tre bruka i det gamle tunområdet. Som på Nordre Råstad er det særlig et framhus som peker seg ut med mulig høy alder, i dag skilt fra jordveien som boligeiendom (gnr. 58/28, 29). Selv om det nok har gjennomgått en del endringer i klassisistisk stil først



Over: Det er registrert mange gravhauger i og rundt det gamle tunområdet på Vestre Råstad. Her ser vi de to haugene som ligger tett opp til den nye bebyggelsen på «Eikehaug». Det gamle navnet på stedet er «Skurvehaugen» og det sies at de underjordiske holder til her. **Under:** På jordene nært opp til tunområdet på Vestre Råstad ligger en haug som kan være en gravhaug fra jernalderen. Haugen ligger like vest for den gamle veien til Råstad som går rett bak husa i bildet, og har trolig også før vært godt synlig fra denne. Bolighuset er i dag fraskilt som boligeiendom, men var framhuset på et av brukene i det gamle tunområdet. Det ytre preget av et hus fra tidlig etterkrigstid skjuler et hus som er langt eldre..



på 1900-tallet er alderspreget i stor grad tatt vare på. Her er også en gammel steinsatt brønn og andre småhus. Øvrig gårdsbebyggelse på Vestre Råstad består av nok et gammelt framhus og et større og enhetlig tun fra tidlig 1900-tall. For disse er autenticiteten lavere.

Vesleenga og Haugen

På Vesleenga, på motsatt side av Haugen i forhold til hovedtunet, lå to husmannsplasser. I dag er den ene innebygd i nytt bolighus, mens den andre er borte. Like nord for Haugen er det rester av en gammel, felles vanningsdam for krøttera. Her gikk også en felles driftevei mot utmarka i nord og vest. Det er i dette Haugen-området svært mange av forminnene på Vestre Råstad er lokalisert, se under.

Eikhaugen

Presset på arealene rundt Haugen har vært særlig merkbart etter siste krig. Mot Feensveien ble gårdstunet "Eikhaugen", nyetablert først i 1950-åra da bruket flyttet ut fra fellestunet. Her er etterkrigsbebyggelse med klassisistiske elementer. Hovedformene er intakte, men husa er noe endret i detaljer.

nye virksomheter og ny arealbruk

Mot Feensveien ble også Råstad Sag og Høvleri anlagt og utviklet fra slutten av 1930-tallet til 1980-tallet. Med Bøleveien gjennom området mot flyplassen på 1950-tallet kom det flere bolighus her og også hus for mindre industrivirksomhet. Det kuperte terrenget og de frodige eiketrærne i området gjør at den nye bebyggelsen er godt absorbert i landskapet.

gravhaugene på «Skurvehaugen»

På alle de tre Råstad-gårdene er det i dag registrert gravhauger fra jernalderen. Vestre Råstad skiller seg imidlertid ut ved de fleste registreringene og de største gravfeltene. Under omtalen av gården Stange er to gravhauger som lå inntil veien mot Fevang på 58/3,7,11 omtalt. Haugene ligger tett opp til gårdsbebyggelsen på det nyetablerte 1950-tallstunet til Eikhaug. Navnet er nytt og ble laget med tanke på de store eiketrærne og gravhaugene som var her. Haugene ligger på en liten nordsør-gående bergknaus som i dag grenser til låven i øst og hønsehuset i vest. Begge haugene utnytter knausen de ligger på. Den ene av haugene er skadet av fundamentet for låvebrua. Det lokale, eldre navnet på området haugene ligger i er "Skurvehaugen", der tradisjon sier at de underjordiske holdt til. I følge Vestfolds Oldtidsminner er den ene av haugene kalt "Skrubbehaugen", og det ble fortalt at det brant blått lys på den.

gravfeltet på/ved Haugen

På og ved Haugen, nord for Råstad sag og vest for Bøleveien, i et småkupert skogbevakst område, ligger det største bevarte gravfeltet på Råstad. Her er det registrert 5 jordblandede rundrøysen og 7 rundhauger. Alle røysene ligger på fjellgrunn og er i dag bevokst med røsslyng og einer. I en av de vestligste røysene er et gravkammer fremdeles synlig. Kammeret er bygget opp av store flate steinheller. Røysenes diameter 9-18 meter, høyde 0,3-2 meter. De 7 rundhaugene ligger i en sør-vendt glove mellom de nordsør-gående lave åsryggene i området, de minste haugene lavest, lengst mot sør den største øverst og nordligst. Nesten alle har krater i toppen. Haugenes diameter 5-12 meter, høyden varierer fra 0,5-1 meter. I følge opplysninger fra eldre registreringsbeskrivelser skal det opprinnelig ha vært 21 eller 24 gravhauger på feltet, hvilket skulle tale for at dette har vært noe mer enn et vanlig gårdsgravfelt. De ulike gravkonstruksjonene kan antyde forskjellig alder, men behøver ikke å gjøre det. Kanskje representerer røysen og graver samme tid? Vi kjenner ikke til funn av oldsaker fra dette gravfeltet som kunne hjulpet oss med en datering av haugene. Feltet må regnes for å ha et stort

forskningspotensiale samtidig som det ved en aktiv skjøtsel av vegetasjonen også vil få en stor opplevelses - og formidlingsverdi både lokalt og regionalt. I nordkant av feltet går et gammelt veifar i retning øst-vest.

Ved byggingen av Bøleveien i 1950-årene ble det tatt grus fra en av de største haugene på feltet. Lokalt kalles denne haugen Kongshaugen, men kun ytterkantene av den ligger nå tilbake.

mulig gravhaug?

Ute i åkeren nord for tunområdet på 58/3,7,11 ligger det en mulig gravhaug. Selv om vestre del av denne haugen er et oppstikkende bergskjær gjør den markante runde løsmasseformasjonen, samt opplysninger fra lokale informanter det rimelig å anta at dette kan være en gravhaug fra forhistorisk tid. For å avklare om dette er tilfelle må det gjennomføres prøveundersøkelser.

løsfunn fra steinalderen

Fra gnr. 58 er det kjent flere funn fra steinalderen. En tverrøks eller meisel av brunlig bergart, en på midten avbrutt liten spydspiss av grålig flint og et av ild skadet oddfragment av en spydspiss eller dolk av flint. (C 24337 a-c). Nøyaktige funnsteder for disse funnene er ikke kjent.

Videre har vi kjennskap til at det på gnr 58 også er funnet en liten langflette av flint (C 18778) samt en tynnakkert øks av flint (Skiens Museum 2774).

I den grad disse funnene kan dateres synes de å ligge i yngre steinalder og representerer trolig en tidlig jordbruksbosetning.

nyregistrerte boplasser

Ved prøvestikking på en svakt sørhellende flate i skogen vest for Feensveien, på 58/3,7,1, ble det funnet flint og keramikk. Boplassen eller boplassene ligger i dag ca 60 meter over havet og kan representere en eller flere bosetningsfaser fra eldre steinalder til jernalderen. Også langs skogsbilveien som tar av fra Bøleveien og går vestover mot Feensåsen ble det plukket opp store flintavslag i veibanen. Dersom det blir aktuelt å legge traséen vest for Sandefjord lufthavn må dette området sørvest for rullebanen undersøkes nærmere.

løsfunn i dyrka mark

Ved åkerregistreringer ble det funnet flintavslag som vitner om forhistorisk bosetting flere steder i dyrka mark på gnr 58. I disse funnområdene må det gjennomføres sjaktinger i forbindelse med et senere reguleringsplanarbeid

tradisjon om branngraver

I følge lokale informanter skal det for lenge siden være observert graver samt en leirkrukke i det vi i dag kjenner som det eldste tunområdet på Vestre Råstad, like inntil det eldste framhuset (i dag gnr/bnr 58/28,29). De kom fram i forbindelse med gravingen av en vannledning. Under byggingen av et nytt vindfang på huset ble det i 1994 observert en stor steinhelle og under denne kull og en jernbit. Selv om det ikke foreligger noen dateringer fra dette funnstedet er det rimelig å anta at det kan ha ligget flatmarksgraver i dette området uten synlige markeringer på overflaten.

løsfunn fra jernalderen

Vi kjenner kun til ett sikkert jernalderfunn fra gnr. 58, en beltestein av kvartsitt fra folkevandringstiden. Nøyaktig funnsted for denne beltesteinen er ikke kjent.

Nordre Råstad gnr. 59
gårdsbebyggelsen

Nordre Råstad var todelt alt i 1725. Iflg. kartene fra tidlig 1800-tall ligger bebyggelsen på Nordre Råstad samlet ved gårdsveien. Et tredje bruk, som ble skilt ut i 1863 ble lagt langs samme vei lenger opp mot skogbrynet. Det er eldre bebyggelse i alle tun. Særlig har et av framhusa i det eldste området tradisjoner for å være svært gammelt (59/1), kanskje fra 1600-tallet. Det har også et preg som sannsynliggjør høy alder, selv om det er noe fornyet i detaljer. To av bruka er i dag slått sammen, og det står nå bare to driftsbygninger igjen på Nordre Råstad, de er begge fra tidlig etterkrigstid. En eldre driftegate for bruka på Vestre Råstad gikk før om Nordre Råstad. Den er dels en del av dagens gårdsvei, dels en del av veien over jordene vest for det eldste tunet.

utmarka, flyplassområdet.

Både Nordre og Vestre Råstad hadde utmarksområder i skogene nord og nordvest for bebyggelsen. Skogene i dette grenseområdet mellom Sandar og Stokke var før flyplassen ble anlagt blant de større og sammenhengende i området. Her møtte de utmarka til bl.a. gårdene vest for Flyplassen. Et lite bruk lå det her, Gråbakk. Det opplyses at den er "af Torp" i folketellingen fra 1875. Trolig er det Gråbakk som vises som et avgrenset eng(?) -stykke med hus på grevskapskartet. Den ligger (uten matrikelnr) i skillet mellom flere av de tilstøtende skogpartene. Eiendommen Gråbakk gikk i si helhet inn i Flyplassenlegget.

Opplysningene om gårdsgrensene mellom Nordre og Vestre Råstad er litt uklare sammenholdt med dagens matrikulering, men et av Vestre Råstad-bruka hadde beiteområder i nord og rett til krøttersti og skogsvei over Nordre Råstad. Fram til flyplassen ble anlagt på 1950-tallet var beiteområdene i full bruk, med flere sommerfjøs langt inne i skogen.

spor etter gårdsanlegg

I forbindelse med anleggsarbeidet på Torp Flyplass ble det foretatt en arkeologisk befarng i området i 1953. Man konstaterte da at det lå flere kulturminner der som ville bli berørt ved utbyggingen av flyplassen. Ved registreringene fant man bl.a. et gårdsanlegg som ifølge beskrivelsene besto av tallrike åkerspor og en hustuft. På flere steder fantes også tydelige spor etter ødeåkre, som tegnet seg som parallelle striper med bredde på 3,5-6 meter. Hustuften syntes å ha vært omkring 25 meter lang, største bredde var 8 meter. I vestlige halvpart av denne tuften nærmest nordveggen var en forhøyning som muligens kunne være rester etter et ildsted.

funn i hustuft

I den ovenfor nevnte tuften skal det være funnet en brynestein og en nagle fra uviss tid.

I forbindelse med prosjektets registreringer inne på flyplassområdet i 1995 ble det ikke undersøkt om det fremdeles finnes levninger igjen av dette gårdsanlegget, men i registreringsbeskrivelsene fra 1986 står det at anlegget er fjernet og området lagt ut til åker. Dersom alternativ O 3 velges bør området imidlertid gås over på nytt.

dammurer

Samtidig med tuften og gårdsanlegget kom man i 50-åra over "et eiendommelig demningsanlegg" (steinsatte voller som gikk i en svak S-form langs en bekk). Nordre og Vestre Råstad har fra gammelt av hatt kvern sammen. I flg. kartene fra tidlig 1800-tall, var det sag og kvern i Råstadskogen vest for Tuve. De registrerte dammurene har sannsynligvis sammenheng med disse.

fossile dyrkningsspor

Lenger sør, men fremdeles innenfor gjerdet rundt flyplassen finnes et bøkeskogsområde med fossile dyrkningsspor i form av tallrike



Over: På et av høydedragene inne på flyplassområdet har prosjektet registrert en hittil ukjent gravrøys. Den ligger helt nord i området og vender seg mot Stokke. Fra haugen er det vidt utsyn over Stavnumgrenda. Under: I Nordre Råstads skogområder, inne på de militære delene av Torp, er det registrert flere fossile dyrkingsspor som rydningsrøyser og steinstrenger.



rydningsrøyser og steinstrenger. Rydningsrøysene ligger i en nordvest vendt slak skråning av et nord-sør-gående høydedrag. De 12 registrerte røysene er bygget av mellomstore stein, diameteren varierte fra 1,5 til 4 meter og høyden fra 0,2-0,4 meter. Lengst mot øst i ytterkant av det ryddete området var det lagt opp en steinstreng mot kanten. Bredden på steinstrengen var 2-3 meter, lengden sørvest-nordøst ca 30 meter.

steinalderlokalitet

I nordkant av det samme høydedraget der de fossile dyrkningssporene er registrert ble det ved prøvestikking etter steinalder også funnet flintavslag. Lokaliteten ligger i dag 77 m.o.h., og kan trolig dateres til eldre steinalder.

branngraver og gravfunn fra eldre jernalder

I forbindelse med utbygningsarbeidene ved Torp flyplass ville 2 registrerte gravhauger (gbnr 59/1) bli dekket av fyllmasser. Universitetets Oldsaksamling fant det derfor nødvendig å undersøke haugene før de ble ødelagt. Undersøkelsene ble ledet av Louis Smedstad i 1953. (Gravhaugenes opprinnelige plassering er avmerket på prosjektkart SS 2 og merket CJ 028-5-4/?). Haugene som var overtorvet innholdt mye stein som bygningsmateriale, deres diametre var 6,4 og 7,2 meter, høyden henholdsvis 0,6 og 0,5 meter. Utgravningene viste at rundt haug 1 var det lagt en fotkjede og inne i haug 2 var det lagt en større steinhelle. I gravene ble det funnet leirkarskår fra flere karamikkar, brente bein og fragmenter av en beinkam. (29042 a-d og 29043 a-d). Dateringsmessig tilhører disse gravene eldre jernalder (500 f. Kr.- 600 e. Kr).

vegetasjonsspor i åker

Ved flyfotografering over Råstad-området i 1994 ble det observert en større ring i en åker på 59/1, på et av jordene vest for dagens jernbane og øst for Bøleveien. Det er rimelig og anta at dette kan være fotgrøften til en overpløyd gravhaug.

åsrøys

På toppen av en nordsør-gående åsrygg vest for Stavnum, og inne på flyplassområdet, ble det ved registreringene i 1995 oppdaget en forhistorisk åsrøys. Med vid utsikt mot Stavnumgårdene og havet mot øst ligger det her en grav bygget av bruddstein. Røysas diameter er ca 8 meter, høyden 0,3-0,5 meter.

middelalderfunn

Alle de tre Råstad-gårdene er nevnt i skriftlige kilder fra middelalderen. Rester etter middelaldergårdene er imidlertid ikke lokalisert, trolig har datidens gårder ligget der dagens tunområder fremdeles finnes. Vi kjenner få middelalderfunn fra Råstad, men fra Nordre Råstad vet vi det er det kommet inn en relikviekrukke av bronse fra denne perioden. Funnet oppbevares på Universitetets Oldsaksamling. (C 23702)

Østre Råstad gnr. 63 *tradisjonell tungruppe*

Østre Råstad ligger i samme høydedrag som From og Nordre Bergan, på østsiden av daldraget. Kart fra 1826 viser samme struktur mht. bebyggelse som i dag. I 1863 var det fire jevnstore bruk på Østre Råstad. I dag ligger bebyggelse til tre bruk samlet under en nordsør-orientert bergrygg kalt Haugberget. Et fjerde ligger for seg et stykke ut på jordene mot vest. Komplette gårdstun med driftsbygninger er det imidlertid bare i to. Bebyggelsen under Haugberget utgjør en tradisjonell gårdstungruppe med en klar nordsør-vendt orientering etter landskapet. Husa ligger i en fin rytme under knausene og vender seg nordvestover mot Råstadgrenda. Gamle framhus gir bygningsmiljøet aldersdybde. Med sitt tradisjonelle preg er gruppa en viktig del av kulturlandskapet i Råstadgrenda.



Over: Østre Råstad har en tilsvarende beliggenhet som Nordre Bergan og avgrenser Råstadgrenda mot øst. Bebyggelsen til flere bruk ligger lunt til på rekke og rad under Haugberget, hvor det er registrert et større gravfelt med 6 gravhauger fra jernalderen. Bildet er tatt fra Vestre Råstad, og dagens jernbane går i dalføret som er i mellom.

Under: Råstad stasjon har opprinnelig bygningsmiljø og er et fint eksempel på et lite stasjonssted. Stasjonsbygningen er dessuten verneverdig som representant for typisk jernbanebebyggelse fra 1880-tallet.



gravfelt Haugberget

På fjellet over tungruppa, i nordkant av Haugberget, ligger er større gravfelt med 6 gravhauger (5 rundhauger og 1 langhaug) og 1 steinlegning. Steinlegningen som ligger lengst øst i feltet er rektangulær, med enkelte synlige avlange fotkjede-stein. Rundhaugene har diameter på 16-17 meter, høyden varierer fra 0,5-1,5 meter. Haugene er bygget av jord og stein. Langhaugen, som er en av svært få langhauger i dette geografiske området, er nord-sør orientert, lengde 9 meter, bredde 6 meter og høyde 0,5 meter. I skogen rett ved gravfeltet er det også registrert 2 kullmiletufter fra nyere tid.

gravfelt Mattisåsen

På Østre Råstad gnr/bnr 63/3 har det ligget 4 gravhauger på en naturlig høyde. Haugene er bygget av stein med et jorddekke. De utpreget seg ikke ved sin monumentalitet, men selve beliggenheten i terrenget var storslått, med vid utsikt over landskapet, særlig sørover mot Sandefjord. Diameteren på røysene varierte fra 7-10 meter. En av disse gravene er fjernet etter en arkeologisk undersøkelse i forbindelse med husbygging. Røysa var lagt direkte på grunnfjellet og det var bare ett lag stein. Under steinene ble det funnet en konsentrasjon brente bein og leirkarskår. Under skårene, i en naturlig fordypning i fjellet, fantes en branngrop med kull.

løsfunn fra Råstadgårder

Foruten de funn som allerede er nevnt under respektive Råstadgård eksisterer det også endel funn av oldsaker der nøyaktige funnopplysninger mangler. Dette betyr at vi ikke vet på hvilke av Råstadgårdene disse oldsakene er funnet. Det dreier seg om to steinalderfunn, en tynnakkert flintøks (SM 3774) og en liten langflekke av flint (C 18778), samt et jernalderfunn, en beltestein av kvartsitt fra folkevandringstiden (C 18598).

Råstad stasjon*anlagt på et lite sentralt sted*

Råstad stasjon ble anlagt på et lite sentralt sted i 1881. Like ved bygdeveien mellom Stokke og Sandar, men uten tilknytning til kryssende bygdeveier av noen betydning. Stasjonen ble lagt på Vestre Råstads grunn, men i ytterkant mot skillebekken til Østre Råstad, på en liten slette i dalsøkket mellom de to gårdene. Stasjonsbygningen er oppført på NSB's verneliste for jernbanebygninger som representant for mellomstasjon 4. klasse fra anleggstiden.

*verneverdig stasjonsbygning**ny vei*

Stor trafikk ble det ikke på Råstad og det kom tidlig på tale å legge ned stasjonen. For å hindre det fikk bygdefolket i gang en aksjon for å lage veiforbindelse østover fra Østre Råstad til Skravestad i 1888.

intakt bygningsmiljø

Råstad stasjon utviklet seg likevel ikke til noe stort stasjonssted, men det bygningsmiljøet som kom her er i stor grad intakt og har stor lokal verdi. De virksomheter som etablerte seg ved stasjonen var handel og smie. I nær tilknytning til stasjonen står godt bevarte sveitserstilhus som kom opp i den forbindelsen, samt et bolighus fra 1950-tallet, med tidstypisk preg - også godt bevart.

Nordre Stange gnr. 57*spredte gårdstun*

Stange har trolig vært delt fra midten av 1700-tallet. Da brukerne overtok eiendommen midt på 1800-tallet ble den ene parten straks ytterligere delt. Det er denne situasjonen som fortsatt preger gårdslandskapet på Nordre Stange. Før denne prosessen tok til lå bebyggelsen til de to partene samlet midt på eiendommen, trolig der bruk 57/1, 4 ligger nå. Resultatet er at på Stange ligger gårdstuna spredt i innmarksområdet.



De lune, sandholdige jordene sentralt i Råstadgrenda gir gode vilkår for fruktdyrking, og store eple og pæreåkre preger bygda. Nordre Stange, gnr. 57/6, er en vel etablert fruktgård. Tunet ligger i forkant av bildet. Feensveien skrår diagonalt og gravhaugene på Stange og i tunet på Eikhaugen (Skurvhaugen) ligger ved veien på hver side. Bak ses Råstad stasjon. Husene øverst til høyre er nyere boliger.

fruktgården

Det østre tunet, 58/8 er den ene, udelte av de opprinnelige hovedparter. Selv om det gamle framhuset ble flyttet med til det nye stedet i 1880 er det ved endringer og nybygg etterkrigsarkitektur som preger tunet - som er et "klassisk" firkanttun bygd opp for å funksjonere som fruktgård. Et stort fruktlager i enkel «låveform» erstattet den gamle driftsbygningen i 1957.

sluttede gårdstun med sveitserstilshus

Etter den andre av de to gamle Stange-partene finner vi fire bebyggelser på rad vest for 57/8, hvorav tre har tradisjonell gårdsbebyggelse. Særlig de to sørligste har sluttede gårdstun (firkanttun) med i hovedsak sveitserstilsbebyggelse. Flere mindre uthus kompletterer gårdstuna. Det sørligste tunet 57/2 har hus med stor grad av opprinnelighet, et fint lite framhus med mange snekkerdetaljer bevart og driftsbygning med alderspreg.

gårdslandskapet

Terrenget der Stange-tuna ligger er flatt. Frukttrær dekker jordveien til bruk 57/8 og parter tillagt fra From. Åkerbruk preger arealutnyttelsen ellers. Steingard følger grenseveien mellom de to hovedpartene av Stange. Det er store løvtrær i tunområdene og bekkeløpene følger i hovedsak sitt opprinnelige løp over gården og har kantvegetasjon bevart.

Skogsveien fra Stange går vestover fra gårdstunet til 57/1. Den har tradisjon som en av de gamle allfarveier vestover og var forbindelsen til bl.a. Brekke og Linglem.



Over: De sørligste brukene på Stange utgjør et fint bygningsmiljø med tidsenhetlige gårdstun i sveitserstil. Alternativ O3 er planlagt rett framfor bebyggelsen. Under: Gårdsbebyggelsen på bruk 53/5 ligger i et stramt firkanttun. Tunet ligger utsatt til ved traséalternativ O2.



nye «utveier» til gårdstuna

Veiomlegginger har også ført til endringer av landskapet på Stange. Før hadde gården "utvei" til bygdeveien via en vestlig gren av denne som også gikk over Mjøllost. Den gikk sammen med veien over From ved Råstad. 1915 ble det anlagt en ny vei over eiendommen fra Råstad stasjon, over Feen og Torp til Vataker. I dag følger skille mellom Råstad gård og Stange denne veien.

enkeltliggende gravhauger

Krysser man jernbaneovergangen ved Råstad og kjører nordvestover mot Fevang passerer man rett etter jernbaneovergangen en fin gravhaug som ligger på et trekantet jordstykke mellom hovedveien og gårdsavkjøringen til Stange. Lik flere av haugene i Råstadgrenda må den ha ligget synlig for de som har ferdes på den gamle bygdeveien til Stokke. De to grenene av denne som gikk om Mjøllost og From kom før sammen omtrent ved dagens planovergang. Kanskje har dette vært med å bestemme lokaliseringen. Haugen markeres i dag fremdeles godt i terrenget der den ligger gressbevokst og omgitt av store bjørketrær (se bildemontasjen sist i kptl.).

Langs den sammen veien, på nordsiden av det punkt der Feensveien møter Bøleveien, påviste grunneier i 1994 en ny gravhaug som ikke tidligere har vært kjent. Denne haugen som ligger i en liten eikelund er lav og ikke så godt synlig, men jevn og klart markert. Diameter 6 meter, høyde 0,5 meter.

Da vi vet at det også ligger to gravhauger mellom de to ovenfor nevnte gravhauger, på nordsiden av veien (på 58/3,7,11), er det rimelig å anta at det tidligere kan ha ligget mange flere hauger i dette området før. Kanskje har dette området også i jernalderen ligget sentralt til med kryssende ferdselsårer øst-vest og nord-sør?

gravfunn fra jernalderen

Kjente funn av oldsaker fra Stange er en spydspiss og pilespiss av jern, angivelig funnet sammen i en gravhaug, datert til folkevandringstid eller merovingertid (400 -800 e.Kr). (C 14145-46). Nøyaktig funnsted er ikke kjent.

skafthulløks

Den lette sandjorden, der man i dag har store frukthager, har nok allerede i yngre steinalder gitt gode betingelser for en tidlig jordbruksbosetning på Stange. Tidlig fehold og åkerbruk forutsatte nye bosetningsformer og områder. Den tunge skafthulløksen av stein dominerer funnene fra denne eldste jordbruksfasen i senneolitikum og bronsealder. Funnet av en slik steinøks med skafthull på Stange kan derfor indikere en slik tidlig jordbruksbosetning i dette området. (C 16256).

Mjøllost gnr. 53*fattiggård for Sandar*

Mjøllost er preget av at Sandar kommune kjøpte bruk 1 i 1887 for å etablere fattiggård, eller "Forsørgelseshjem" som det kaltes. Som vanlig ved de store sosiale institusjonene fra slutten av 1800-tallet hørte det stort gårdsbruk med egen gårdsbestyrer til. Fattiggården var en av Sandars største litt ut på 1900-tallet. Sandar kommune solgte Mjøllost i 1955. Eier fra 1961 er Sandefjord Blå Kors som driver vernehjem her. Det andre av de to gamle bruksenheterne på Mjøllost (3/5) fortsatte som vanlig gårdsbruk og er i dag driftssentralen i en sammenslåing med ett av Unneberg-bruka (52/1).

et stort og et lite firkanttun på sletta

De to gårdstuna ligger med god avstand på elvesletta nedenfor Fromhøyden. 53/5 lengst sør, har tradisjonell bebyggelse ordnet i et stramt, relativt tett firkanttun. Framhuset fra 1880-tallet har beholdt



Det store tunet på institusjonsgården Mjøløst ligger nærmest i bildet. Bebyggelsen på From ligger til bygdeveien på høyden bak, med «sjefsgården» til høyre. Dagens jernbane går i dalbunnen mellom de to tunområdene. Vegetasjonsbeltet markerer hvor bekken fortsatt følger sitt naturlige løp.

hovedpreget, men har lav autentisitet i detaljer. Driftsbygningen fra 1936 har et mer opprinnelig preg. Et vanlig langsmalt bryggerhus lukker tunet mot nord.

53/1, "Fattiggården" har store bygninger som skiller stedet ut. Tunformen er tilnærmet firkanttun. Det gamle framhuset har blitt ominnredet og påbygd en rekke ganger. I det ytre er det "sensveitserstil" fra 1920-tallet som preger huset, men det har lav autentisitet i detaljer. Også de andre gårdshusa har gjennomgått mange endringer og tilbygg. Stabburet i "telemarkstil" fra ca. 1900 virker intakt.

sagbruk langt inn i 1900-tallet

Grevskapskartet viser at bebyggelsen på Mjøløst da lå samlet der 53/1 ligger i dag. Over Mjøløst-tunet gikk en parallell arm av hovedveien nordover. I dag er bare den sørligste delen bevart som en oppkjørsel til tunet. Mjøløst har fra gammelt hatt kvern og kverndam i bekken øst for husa, ca 150 m sør for 53/1. Ved salget av 53/1 i 1887 fulgte saga med på kjøpet. Det ble drevet sagbruk til Fattiggården, trolig mer enn til gårdsbrukets behov. Da elektrisk kraft ble tilgjengelig flyttet saga fra elva til gårdstunet. Murene på sørsida av veien over til From skal være rester av denne dammen. På nordsida er terrenget fylt igjen og planert.

"moderne" åkerarealer

Jordveien nord for Fattiggården er mye endret. Gamle veier er pløyd bort og bekken, som for det meste i dette området renner i naturlige buktninger med bevart kantvegetasjon, er lagt i rør og overpløyd fram til Stange.

husmannsplasser i randsonen

Randsonen mot skogen i vest for Mjøløst har vært et gammelt område for husmannsplasser. Både From, Mjøløst og Unneberg har hatt eiendommer som strekker seg innover her. I dag har to av de gamle plassene utviklet seg til boligeiendommer, én er pløyd bort, mens det fortsatt står ei lita, lite endret stue på "Kottet".

småbruk og hus ved bygdeveien

Langs Mjøløst del mot bygdeveien er det utskilt et par småbruk og boligtomter rundt århundreskiftet. Sør for Søndre From, på vestsida av veien like nord for jernbaneanngangen ble det skilt ut en liten boligtomt rundt århundreskiftet for folk med tilknytning til arbeidsstokken på Fattiggården. Her står et, i hovedsak, godt bevart lite sveitserhus med uthus fra århundreskiftet.

gravfelt fra jernalderen

I en liten lysning i skogen 350 meter nordvest for tunet på Fattiggården 53, på høyden over "Kottet", ligger et fint lite gravfelt fra jernalderen. Gravfeltet ligger på overgangen mellom innmark og utmark på en liten slette. Terrenget heller svakt mot nord og fra gravene har det tidligere, før skogen vokste til, vært godt utsyn over de flate jordene og skogmarkene til Stange, Mjøløst og Råstad. Det er registrert 10 gravhauger og en steinsetning på feltet. Alle haugene er forholdsvis lave, de har klare fotgrøfter og diameteren varierer fra 9-13 meter. De fleste har krater i midtpartiet.

I følge opplysninger i topografisk arkiv skal det i en av haugene her være funnet en øks. Snittet gjennom den plyndrete haugen der øksen kom fra antydte at dette hadde vært en branngrav. I nivå med bakken så man en smal, sort brent stripe og det lå trekull i massene.

oldsaksfunn

Andre kjente oldsaksfunn fra denne gården er et kvartsbryne (C 11759) og en øks av jern fra vikingtid. Øksen ble funnet under gulrotgraving på jorden 50 meter nord-nordvest for driftsbygningen på bruket.

nyregistrert gravrøys

Ved de arkeologiske registreringene i 1995 ble det oppdaget en ny gravrøys på toppen av en SSØ-NNV-gående furubevokst åsrygg i et småkupert skogsterreng. Åsryggen som ligger som en stor åkerholme øst for det ovenfor nevnte gravfeltet på gården. Røysa er i dag sterkt overtorvet, men synes å bestå av flere lag stein. Røysas diameter 8 m, høyden varierer fra 0,5-1 m. På grunn av vegetasjonen i området er det ingen utsikt fra røysa i dag, men tidligere må man ha hatt et vidt utsyn herfra i alle himmelretninger. Dateringen av røysa er foreløpig usikker, både bronsealder og jernalderdateringer kan være aktuelle.

fjernet gravhaug

I følge tidligere registreringer skal det være fjernet en gravhaug på Mjøløst. Denne gravhaugen lå 300 m NNV for driftsbygningen på gården, i dag dyrka mark. Ingen ting ble funnet da haugen ble fjernet.

From gnr. 55 og 56
på høyden langs bygdeveien

From er en stor og sentral gård i området. Bebyggelsen ligger på en større høyderygg, langs bygdeveien mellom Sandar og Stokke som går over høyden. From har vært delt fra gammelt av og består i dag av to matrikelgårder.

kapteinsgården

Søndre From var kirkegods og ble lagt ut til kapteinsgård (sjefsgård) etter den nye hærordningen i 1818 som sa at offiserene skulle bo innenfor sine kompanidistrikt. Kapteinsgården ble oppbygget i 1822 med standsmessige hus. Funksjonen som sjefsgård tok slutt da eksersisen ble flyttet til de store moene etter 1867, men staten solgte ikke Søndre From før i 1887. De gamle bygningene brant ned rundt 1910.

Nordre From var fra gammelt av selveiergods og delt i tre litt større parter i 1840. Grevskapskartet fra 1811 viser bebyggelsen i samme områder som i dag.

dagens bebyggelse

Søndre From, 55/1 (m.56/5), den gamle kapteinsgården, har et tidsenhetlig sveitserstilstun som ble bygd opp 1913-14 etter brannen i 1910. Her er et litt åpent firkanttun med alle vanlige gårdshus representert, og med stor grad av opprinnelighet. Særlig markant er den store, staselig utstyrte sveitserslåven.

eldre framhus

Bebyggelsen på de tre bruka på Nordre From ligger tett sammen på hver side av bygdeveien. Spesielt her er de to eldre framhusa, enkle klassistiske hus, som i hovedsak har bevart alderspreget, selv om de er noe endret i detaljer. Begge bevarte driftsbygninger er fra 1960-tallet eller senere. Dessuten er det i From-klyngen mindre, vanlige gårdshus fra 1900-tallet. Sammenlignet med grevskapskartet, ser den nordsør-orienterte, tunggruppa på Nordre From ut til å videreføre eldre tradisjoner. Et småbruk skilt ut av Mjøløsts del til bygdeveien ligger også i tilknytning til gårdsbebyggelsen på From.

gårdslandskapet

Frombebyggelsen har en sentral og markert beliggenhet i landskapet. Fra høyderyggen skråner slake jorder ned på sidene. I hovedsak ligger Froms jordvei på østsida, for med unntak over tunområdet til Nordre From, følger grensa mellom Mjøløst og From her bygdeveien - ikke bekkene som høyden er omkranset av. Bekkene renner for en stor del i naturlige løp, og markeres av rik kantvegetasjon. From hadde kvern i bekken øst for Kapteinsgården. Til gården hører store skogområder i Fromskogen østover og i åsen som skiller mot Unneberg. I eldre tid hadde gården også eiendommer og plasser ved Lahellfjorden.

From skole

From skole ligger ved bygdeveien litt nord for gårdsbebyggelsen. Den ble bygd i 1879 etter vanlig mal for de små, "første-generasjons" skolestuer, og har sitt nåværende utseende etter påbygg alt i 1894. Huset er utvidet senere også. Det har beholdt sveitserstilspreget i hovedtrekk, men ikke i detaljer. Bolig for pedellen var i en lita stue på østsida av veien. I skolens nærområde har det kommet opp noen boligeiendommer. Et par av disse har røtter i mellomkrigstid.

parallele veifar ved jernbanebru.

Der Vestfoldbanen krysser Fv. 270 finnes flere parallele spor av bygdeveien. Det kan være et eldre løp av bygdeveien som går på østsida av jernbanen, den går ned Fromåsen mer rett på Unneberg. Den har i dag karakter av driftsvei til jordene sør for skogen. På vestsida er et parti av den gamle krappe svingen etter en eldre jernbanekryssing synlig.

stort jernaldergravfelt i «Fromshagen»

Sør for bebyggelsen på From går høydedraget med tuna over i skogkledd ås. Her har From-bruka hatt nære, fine utmarksområder med beitehager. Øst for Råstadveiens kryssning av jernbanen ligger "Havna" eller "Fromshagen" - i dag matrikulert under Nordre From 56/5. Her er det et stort jernaldergravfelt med 17 registrerte gravhauger. En ny boligeiendom kalt Frøyheim, ligger midt i feltet og forårsaket at en



Over: Nyoppdaget gravrøys på den lave åsryggen nord for Mjøløst. Under: Jordeveien gjennom Fromshagen mot Herre-Unneberg skjærer gjennom flere av gravhaugene i det store gravfeltet fra jernalderen som ligger her.



gravhaug ble fjernet da huset her ble bygd på 1960-tallet. De bevarte haugene på gravfeltet har en gjennomsnittlig diameter på 12 meter, og høyden er 1 meter. Den største haugen på feltet har en diameter på 21 meter og en høyde på 2 meter. På grunn av en svært tett vegetasjon i området, skadete hauger og feltets inndeling i tre deler med en nyere bebyggelse i mellom, kan det være vanskelig å få et helhetlig inntrykk av gravfeltet i dag. Feltet har imidlertid et stort forsknings- og formidlingspotensiale og må betraktes som et av de sentrale fornminnefeltene i dette kulturmiljøet.

gravfunn fra eldre jernalder

Selv om de fleste av haugene i "Fromshagen" har grop i midtpartiet som kan tyde på at de har vært plyndret, kjenner vi til få funn fra dette store gravfeltet. Ved fjerningen av gravhaugen i forbindelse med byggingen av Frøyheim i 1961 ble det imidlertid funnet skår av grovt uornerte leirkar, trekull og brente bein som stammet fra en grav datert til eldre jernalder (C 30147 a-b). Man antar at haugen har dekket et brannflak, og at karet med brente bein og brannjord hadde stått på dette.

nye steinalderregistreringer

Den gang vannet stod 25 meter høyere enn dagens vannstand dannet sørspissen av Fromshagen et utsikende nes i et kystlandskap med mengder av øyer og skjær. At dette har vært attraktive områder for en steinalderbosetning kan vi se av de mange nye registreringer av steinalderboplasser vi har gjort i forbindelse med prøvestikkingen i området. 4 nye steinalderboplasser og løsfunn av flintavslag i dyrka mark er påvist langs vest og sørenden av høydedraget, og potensialet for å finne nye boplasser regnes som meget stort. Selv om vi ikke har kunnet påvise bosetning i sammenheng med mindre hellere (naturlige hulrom under et fjellframspring) er det rimelig å tenke seg at slik naturformasjoner som finnes dette området, og ved Frebergsåsen, kan ha vært utnyttet som husly for en tidlig fangstbosetning.

funn av oldsaker

I følge tidligere funnopplysninger ved Universitetets Oldsaksamling vet vi at det for mange år siden ble funnet en flintdolk (C 29191) i en steinrøys i en bekk på Nordre From. Bekken går mellom to jorder på eiendommen som strekker seg opp til skogen, og dolken ble funnet ca 15-20 meter fra skogkanten på vestsiden av bekken.

På 56/1,17,22 er det funnet en skafthulløks. (C 33440). Nøyaktig funnsted er her ikke kjent.

enkeltliggende gravhauger

På Fromgårdene er det foruten det store ovenfor nevnte gravfeltet også registrert enkeltliggende gravhauger og gravrøys. Gravrøysa ligger på toppen av en bergrygg unna gårdsbebyggelsen, mens gravhaugene ligger i tilknytning til tuna i innmark. I tilknytning til gravhaugen som ligger på baksiden av uthuset på 55/1, ble det ved våre registreringer i 1993 observert en mulig veltet bautastein. Oppe på denne lå en stein som så ut som en del av en skubbekvern til å male korn på. Eieren på gården kunne ikke gi ytterligere informasjon om denne steinen.

jernalderfunn

Foruten gravfunnet fra "Fromshagen" er det også funnet 2 kvartsbryner på From (55-56). Nøyaktige funnsteder er ikke kjent. Det ene kvartsbrynet har et bærehull slik at det har kunnet henge i et belte (C 14425- C 14426).



Over: Bygdeveien krysser i dag jernbanen mellom Unneberg, From og Mjøløst i en bru som går i en krapp sving. Vi ser her sørøst mot Herre-Unneberg gnr. 52/1 og 52/2. Alternativ O2 vil krysse vei og jernbane like nedenfor den andre veisvingen i bildet. **Under:** Ved veibrua (over) har en liten stump av en eldre utgave av bygdeveiens krysning over jernbanen blitt liggende urørt med gamle stabbesteiner.





Til høyre for jernbanen på oversiden av bekken, ligger bebyggelsen til brukene 52/1 og 52/2 av Herre-Unneberg. Nærmest oss det yngste av Unneberg-tuna, 52/8. Deler av Unnebergbyen ses til venstre. Bebyggelsen øverst på jordet er bruk 53/5 under Mjøløst. Villaen i skogbrynet kan ses som en videreføring av bostedet på den gamle plassen «Stubben». Skogen øverst til høyre markerer Fromshagen med de mange fornminnene. Alle de tre traséforslagene passerer i en korridor til høyre for gårdsbebyggelsen på Unneberg, alternativ O2 nærmest bebyggelsen.

Unneberg gnr. 50, 51, 52

Unneberg ligger i utkanten av tettbebyggelsen rundt Sandefjord. Det er her "landet" for alvor begynner, samtidig er gården merket av forstadsbebyggelsen. Gårdens innmark består for en stor del av elveslettelandskapet på sidene av Unnebergbekken. Unneberg er en av de største gårdene i området. Navnegårdens areal strekker seg nesten fra kysten til Raet og er fordelt på tre matrikkelgårder; Vestre Unneberg gnr.50, Lille Unneberg gnr. 51 og Herre-Underberg gnr. 52.

"herre-gården"

Navnet Herre-Unneberg viser til gårdens fortid som adelig setegård. På 1300-tallet var Unneberg oppdelt. Rundt 1600 ble bruka samlet av lensherre Peder Ivarson Jernskjegg til storgård og lagt under kronen. Mjøløst, Sjuvoll og Haugen (nå nedlagt) ble lagt til. Gården fikk staselige hus og var leilighetsvis oppholdssted for lensherrene. Etter at greven fikk hand om godset gikk enheten i oppløsning og gårdens historie følger den vanlige utviklingen framover fra bygselsbrukere til selveiende bønder og deling i mange bruksenheter.

gårdstunas beliggenhet

Kart fra første del av 1800-tallet viser flere bruk liggende langs veien som følger nordsiden av "Unneberg-dalen" fra Helgerød og vestover. For

Herre-Unnebergs del var det to tunklynger øst og vest for bygdeveien mellom Stokke og Sandar (Råstadveien). Det østre tilsvarer området der gnr. 52/1 og . 52/2 ligger med sin bebyggelse i dag. Dagens gårds- og bebyggelsesstruktur på Herre-Unnerberg øst for jernbanen skriver seg fra 1925 da det var jordskifte og bruk 52/8 flyttet et par hundre meter lenger sør.

øst for jernbanen

Gårdsbebyggelsen på Unneberg øst for jernbanen er i hovedsak fra 1900-tallet og framstår som noe fragmentert. I det gamle hovedtunområdet er det bare bruk 52/2 som har et helhetlig tradisjonelt gårdstun, med stor vinkellåve fra mellomkrigstida og et 1800-talls bryggerhus av vanlig type. Begge har bevart hovedtrekkene, mens framhuset er helt fornyet, men har samme plassering som før. Framhuset på bruk 1, er en stor nyklassisistisk 1900-talls bygning, med hovedtrekk bevart, men ikke detaljer. På gnr. 52/8, det utflyttede bruket fra 1925, står framhus og bryggerhus i sveitserstil. De har opprinnelig preg, men her er ny driftsbygning under bygging. De to tunområdene ligger, tross nærheten til Sandefjords tettbebyggelse, i et utpreget jordbrukslandskap, omgitt av åkre som brytes av de mange naturlige bekkeløpene med rik kantvegetasjon bevart.

vest for jernbanen

Det gamle tunområdet til Herre-Unnerberg vest for jernbanen har en svært fin beliggenhet på et høydedrag over elveslettene, tett under åsen med den store Unnebergskogen. Her er tradisjonell eldre gårdsbebyggelse, dels med høy opprinnelighet, men gårdene er i ferd med å omkranses av vår tids boligbebyggelse. Ved Unnebergbekken vest for jernbanen har det vært flere bekkverkner. Noen dels utruste røysmurer like sørøst for tunet markerer et av stedene.

Unnebergbyen

Unnebergbyen er en bydel fra 1950-tallet som i det vesentlige er bygd på grunn av bruk nr. 52/5 av Herre-Unnerberg. Gårdens bygninger brant i 1929, og jordene ble liggende unyttet i flere år. Til slutt ble de kjøpt av en byggmester som foretok utparsellering i 1949 til mer enn 50 boligtomter. Innen 1955 var et moderne boligfelt etablert. Feltet består for det mest av enkle eneboliger, med noen mindre blokker langs jernbanen. Unneberg skole ble bygd i 1966.

løsfunn fra steinalderfunn

I følge skriftlige opplysninger er det funnet en simpel skafthulløks av stein på Vestre Unneberg 50/5. Eggen av en annen skafthulløks er også funnet på en av Unneberg-gårdene, uvisst hvilken. Slike skafthulløkser er en vanlig gjenstandsgruppe både i yngre steinalder og bronsealder. Slike funn kommer gjerne inn som løsfunn i forbindelse med dyrking og det er usikkert hva de representerer, enten graver eller boplasser.

skålgroper og hauger

På toppen av et svaberg rett ved et redskapshus på Vestre Unneberg, 50/5, er det hugget inn 5-6 skålgroper. Nord for driftsbygningen på den samme gården har det ligget en del hauger som ved registreringene i 1976 ble definert som naturdannelser.

kokegroper

I et sandtak i en glove mellom Storsås og et mindre høydedrag i vest, på eiendommen Herre-Unneberg 52/5 og 52/8 er det funnet kokegroper som trolig skriver seg fra en forhistorisk bosetning i området. Kokegropene var fylt med forholdsvis stor skjorbrent stein og svart sand med et markert innslag av trekull.

lokal tradisjon om gravhauger

I et område som lokalt kalles Havna på Herre-Unneberg 52/9 er det registrert flere hauger som av tidligere registratorer er definert som



Over: Bruk 52/2 av Herre-Unneberg framstår med helhetlig gårdstun og tradisjonell bebyggelse, selv om enkeltbygninger og detaljer er endret. *Under:* Unnebergbyen som la beslag det meste av jordveien til et av Unnebergbruka er typisk for 1950-tallets feltutbygde boligområder. Unneberggårdene, Fromshagen og Frebergåsen ses til høyre for jernbanen. Unneberg skole, Dverdalsåsen, Påskåsen og Stubbåsen til venstre i bildet.



naturdannelser. Tradisjonen på stedet sier at en høvding er gravlagt i den største haugen, og skomakeren som drepte han ligger i en av de små. Et annet gravfelt som det er knyttet sagn til, er et gravfelt som i dag er fjernet, men som tidligere lå på 52/9 opp mot en åsrygg, trolig Dverdalsåsen. Gravfeltet som bestod av 4 hauger bar alle preg av plyndring og sagnet sier at det begynte å brenne i huset til gravrøveren slik at han måtte innstille gravingen av en av haugene.

gravrøys på Holsåsen

På høyeste punkt på en kolle kalt Holåsen på 52/3 ligger det en jordblandet gravrøys med en diameter på 15 meter, høyden er 1,5 meter. Røysa ligger karakteristisk til for åsrøys, på en åsrygg med vid utsikt i alle himmelretninger

bygdeborgen i Unnebergskogen

Et av de mest sentrale fornminnene som er registrert i Unnebergskogen, og på Herre-Unneberg, er en bygdeborgen. På en høy og bratt, tilnærmet nord-sør-gående kolle er det funnet rester etter flere forsvarsmurer, det vil i dag si sammenraste bruddsteinsmurer. I forhold til kollens størrelse er murene svært korte, men på grunn av kollens naturlige bratte sider, har det kun vært nødvendig å bygge forsvarsmurer mot nord og nordvest. I tilknytning til borgen er det også registrert to oller/ naturlige vannkilder.

gravhaug

På en bøkeskogbevokst slette ca 150 meter sørvest for bygdeborgen ligger en rund gravhaug trolig fra jernalderen. Toppartiet av haugen er sterkt avflatet med et grunt søkk, men haugen synes ikke å være plyndret. Haugens diameter 9 m, høyden 0,3 m.

Dverdal gnr. 49

gravfunn fra jernalderen

I 1903 skal Universitetets Oldsaksamling ha fått opplysninger om et gravfunn på gården Dverdal bnr. 1 i Sandeherred. Gjenstandene som bestod av et krumbøyd sverd og restene av en skjoldbule var funnet en halv meter under jordoverflaten i en lav jordhaug.

Nedre Gokstad gnr. 48

bynært jordbrukslandskap

Nedre Gokstad har et bynært jordbrukslandskap sterkt presset av bolig- og næringsutbygging og kommunikasjoner. Her er en blanding av eldre gårdsbebyggelse, eldre forstadsbebyggelse langs gamle innfartsveier og etterkrigstidas boligutbygging - som fortetninger og fornyelse av eldre miljøer eller i sammenhengende feltutbygging. Men landskapet er også preget av et intensivt jordbruk med store sammenhengende åkersletter mellom skogkledte åser og knauser.

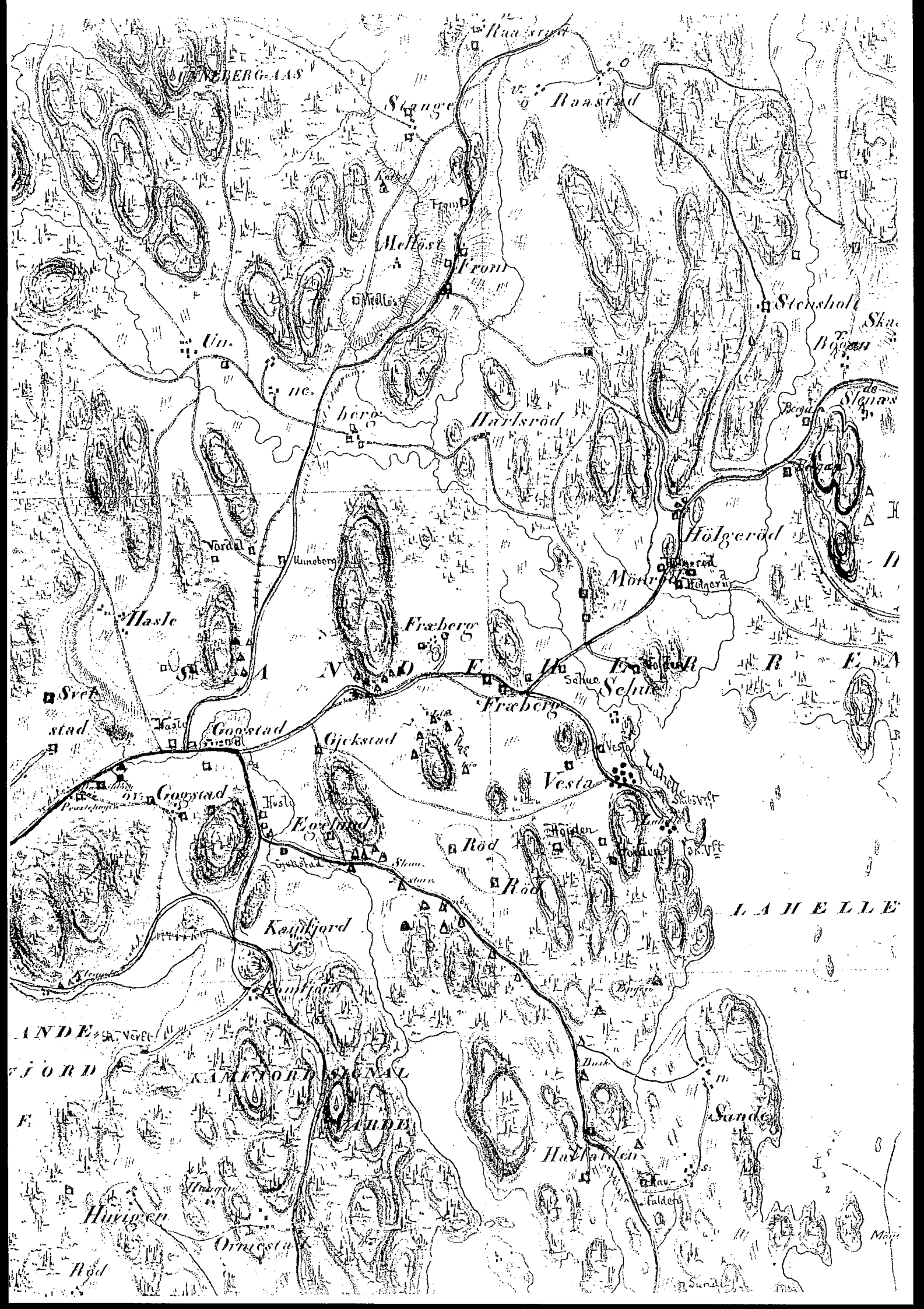
omskiftelig gårdshistorie

Gården Gokstad har hatt en omskiftelig gårdshistorie i nyere tid. Før 1660 var Gokstad delt, men ble da samlet på en eierhånd fram til midten av 1700-tallet. Gokstad hadde en sentral beliggenhet i forhold til kommunikasjonene med omlandet, kysten og innfartsårene til ladestedet - fra 1845 byen Sandefjord. Dette preget nok tidlig utviklingen av gården, som fra slutten av 1700-tallet karakteriseres av deling i flere driftsenheter og mange småparter. På 1600-tallet kjenner en ikke til husmenn på gården, men alt først på 1700-tallet er stue- og plassbebyggelsen etablert.

sentralt for ferdsel mot sjø og by

Gårdsbebyggelsen til hovedbruka på Gokstad lå der veiene fra Østerøya, Vesterøya, Helgerød og Lahelle, samt veien fra Stokke og Råstad møtes. Ltn. Holmboes kart fra 1826 viser at de mange gårdspartene hadde

En del av landskapet nord for Sandefjord på rektangelkart fra 1826, 1:20 000. 9D2, Statens kartverk Hønefoss. Stuebebyggelsen er markert med trekanter, gårdsbruka med firkanter eller antydninger til hus





Den søndre del av bebyggelsen på Vollane sett fra Gokstadhaug-parken. Kråkåsen med nyere bolighus i bakgrunnen.

bebyggelsen samlet her. Plass og stuebebyggelsen lå i grupper inn under kollene og nær innfartsveiene; på Vollane under Kråkås i nord og i Gokstadlia under Frebergåsen i øst. Strukturen i dette gårdslandskapet kan fortsatt gjenkjennes.

mønsterbruk og standsmessigg bebyggelse

Gårdshistorien til hovedbruka på Gokstad er karakteristisk for det bynære jordbruket ved Sandefjord. Flere av eierne hørte til de kondisjonerte. De styrte skipsverft, samtidig som de drev jordveien til mønsterbruk og var tidlig ute med drenering, kulturbeite og skogskjøtsel. Til to av bruka på Gokstad ble det etterhvert samlet betydelige jordeiendommer, men det er bare på bruk nr. 2 at disse har bestått over tid. Det er her vi fortsatt finner tradisjonell gårdsbebyggelse i det gamle tunområdet, med hus som viser en suksessiv bygningsmessig utvikling fra 1790 til 1970-tallet. Bebyggelsen sammen med frodig lauvtrevegetasjon gir storgårdspreg, selv om tunområdet er fortettet med yngre bolighus. Gårdsbebyggelsen til de andre bruka som opprinnelig lå her har dels gått over til bolighus, er dels revet, eller flyttet ut. Flere av enhetene er oppløst som gårder og jordveien utparsellert.

stuene under knausene og langs veiene

Gammel bebyggelse i Gokstadlia, på plassen Båsmyra, er revet, men inn under fjellknausen ligger fortsatt småhus som i beliggenhet, og hovedpreg viser eldre opprinnelse. Det er dette miljøet som ligger nærmest Kongshaugen i dag. Bruksnr. 4 av hovedgårdene flyttet bebyggelsen til en av de gamle plassene her rundt århundreskiftet og etablerte gårdsbruk.

Vollane

Den gamle plass og småhusbebyggelsen på Vollane har i dag vokst til et sammenhengende belte med boligeiendommer langs den gamle Råstadveien. Trolig er det ingen av de eldste stuene som står, de må i såfall være helt ombygd. Bygningsmiljøet karakteriseres i dag av enkle bolighus med preg fra århundreskiftet og mellomkrigstid. Tidspreget er



Den nordre delen av bebyggelsen på Vollane. Den eldste bebyggelsen på Vollane i dag ses til venstre i bildet. Det er trolig de som blir mest berørt av traséforslagene som kommer foran trafostasjonen i høyre bildekant.

godt tatt vare på i hovedtrekk om ikke i detaljer. Bebyggelsen gir et homogent preg.

Husa markerer gammel innfartsvei mot byen, men dette aspektet er noe redusert ved at overgangen over jernbane er sløyfet, og det er kommet ny sammenhengende vei mot Råstad inn under åsen på nordsida. Den gamle vokterboligen ved jernbaneovergangen er revet. Miljøet er noe fortettet og hus erstattet med nyere boligbebyggelse. Området går i nord over i Unnebergbyen, et større boligfelt med i hovedsak etterkrigsbebyggelse.

Gokstadhaugen og dens kulturmiljø

Gokstadhaugen, graven der det kjente Gokstadskipet ble funnet i 1880, ligger i dag i et moderne jordbrukslandskap på grensen mellom nyere tettstedsbebyggelse og eldre gårdsbosetning. Som et markant trekk i det flate slettelandskapet ligger den restaurerte storhaugen der og vitner om makt og rikdom i området i vikingtid. Det parkmessige anlegget og informasjonsskiltingen understreker kulturminnets/funnstedets betydning som verdifullt i nasjonal sammenheng. Sammenhengen mellom gravhaugen på Gokstad og andre fornminner og kjente funn fra områdene omkring har i mindre grad vært vektlagt tidligere, men nye funnsteder i nærliggende områder gjør at forskere nå har begynt å interessere seg på nytt for den samfunnsmessige sammenhengen haugen skal forstås på bakgrunn av. Kunnskapen om strandlinjeforskyvninger, lokale navn og arkeologiske funn kan gi oss ny og viktige informasjon om områdets betydning i yngre jernalder.

fjernet gravhaug?

Slik Gokstadhaugen oppleves av besøkende i dag ser den ut til å ha ligget ganske alene ute på leirslettene her. Ved flyfotografering av vegetasjonsspor i områdene omkring Gokstadhaugen ble det imidlertid observert en markant stor ring i åkeren på utsiden av steingjerdet nordvest



Den markante Gokstadhaugen ligger godt eksponert i det flate leirslettelandskapet ved Gokstad. Her er haugen sett mot nordvest med Kråkåsen i bakgrunnen. Traséforslagene kommer fra tunnelen gjennom Frebergåsen, som så vidt synes i høyre bildekant, og går over jordene mellom haugen og trafostasjonen.

for storhaugen. Ringens jevne form gjør at det er rimelig å tolke den som fotgrøften etter en fjernet gravhaug, som etter diameteren og regne må ha vært på størrelse med Gokstadhaugen. For å avklare om dette virkelig er tilfelle og om Gokstadhaugen har ligget i nær sammenheng med andre graver må det imidlertid gjøres grundige undersøkelser i form av flateavdekninger ute på slettene.

Strandlinjene i dette området har i vikingtid ligger ca 3-5 meter over dagens havnivå, og dette medførte et godt skjermet havnebasseng der Sandefjordsfjorden og Mefjorden møttes ved Hegna. Inne i bukta munnet også Haslebekken ut. På et nes i dette indre havnebassenget ligger et lite jordstykke som i dag er matrikulert under Hasle gnr. 46. Jordstykket heter tradisjonelt Hasleødegården. Vi vet at det har ligget flere gravhauger her som nå er fjernet, men de markerer seg fremdeles som ringer i åkeren ved flyfotografering. Graven i en av disse overpløyde haugene ble undersøkt av Erik Hinsch i 1943, og viste seg å inneholde en liten båt fra vikingtiden. Ved helt nye arkeologiske undersøkelser i det samme området har man støtt på strukturer i undergrunnen, tolket som rester etter flere hus og graver. Funnene fra gravingen gjør at området betraktes som særlig interessant sett i forhold til studier av vikingtidsbosetning.

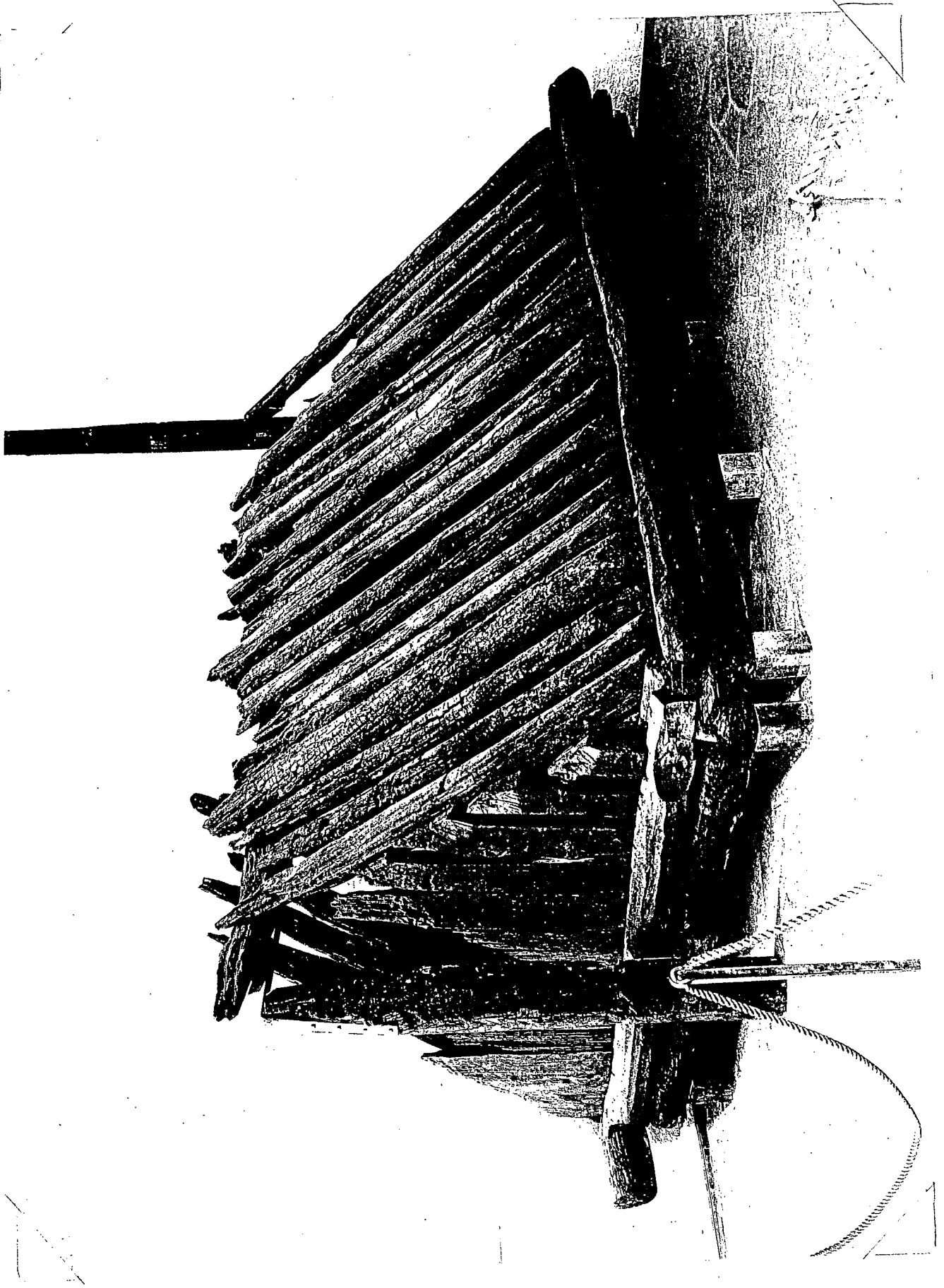
steinalderboplasser i Frebergåsen

I steinalderen har havet stått betydelig høyere enn i vikingtid og Frebergåsen lå da som en øy et rikt skjærgårdslandskap. Flere nyregistreringer av steinalderboplasser med funn av flintredskaper og avslag, både på nord og sørsiden av åsen omkring 20 meters kvoten, antyder at dette har vært attraktive fangst- og fiskeboplasser i yngre steinalder. På naturlige terrasser i åsskråningene har det vært fint å oppholde seg over kortere eller lengre perioder. Her er også registrert flere hellere.



Gokstadskipet under utgraving i 1880 av Nicolay Nicolaysen. Vi ser rester av gravkammeret sentralt i skipet.

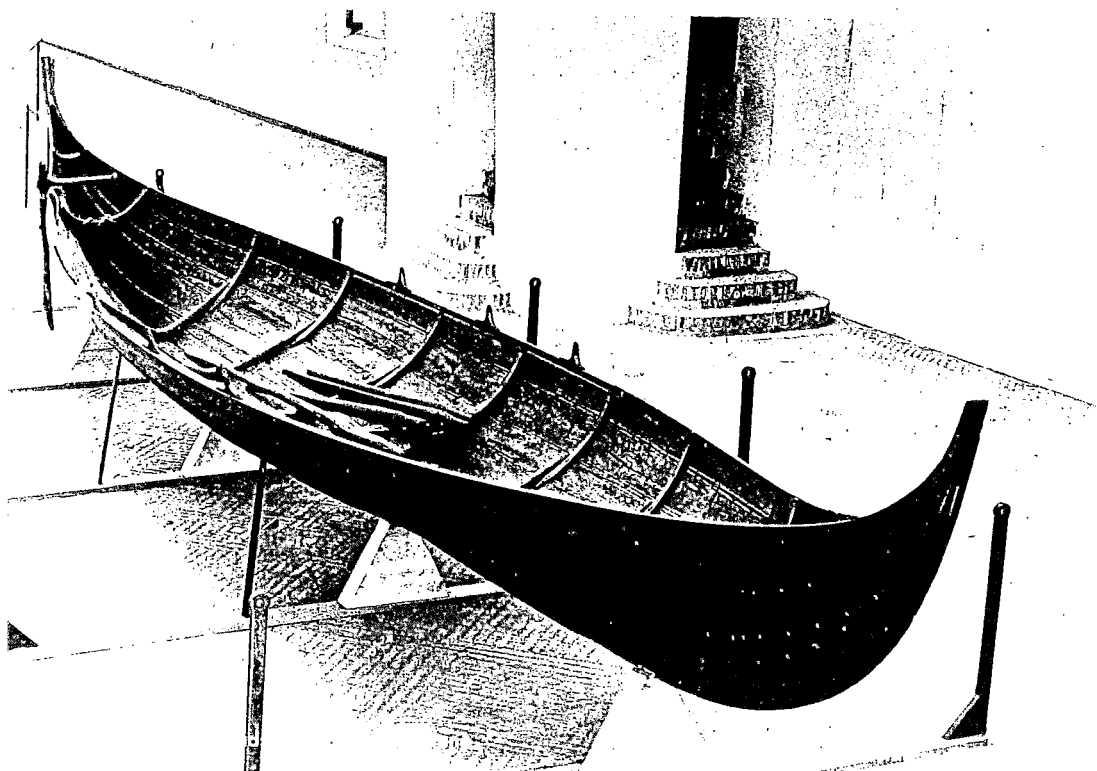


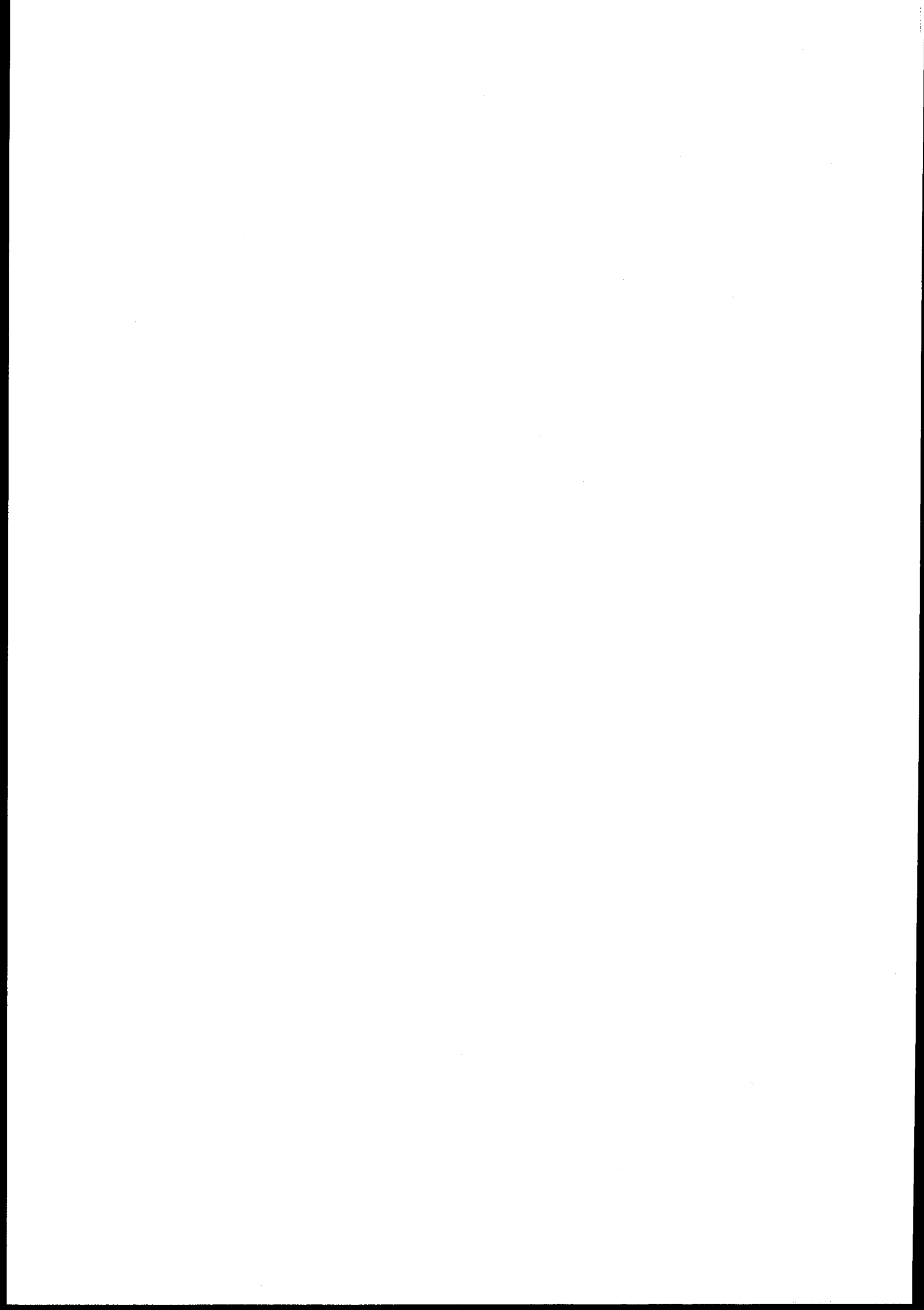


Gravkammeret i Gokstadskipet er et av de eldste eksempler på laftekonstruksjon i Norden.



Over: I 1940-årene grov Erik Hinsch en liten båtgrav på Heimdal sør for Gokstadhaugen. Selv om treverket ikke var bevart ser man på bildet godt avtrykket av båten mot undergrunnen. Under: Også i Gokstadhaugen ble det funnet tre mindre båter som kan sammenlignes med den som ble funnet på Heimdal. Dette er små robåter som kunne brukes til fiske og annen lokal ferdsel langs kysten.





OPPSUMMERING OG VURDERING

Dette er et sammensatt kulturmiljø der Råstadgrenda, Vatakergrenda og Unneberg-Gokstad utgjør tre områder med hvert sitt særpreg.

Råstadgrenda er den tradisjonelle jordbruksgrenda der dagens fornminner forteller om tidlig jordbruksaktivitet og lang bosetningshistorie. Gårdslandskapet slik det fremstår i dag, med enkelthus, bebyggelsens struktur og bevarte kulturlandskapselementer, gir et landskapsbilde som forteller om lange tradisjoner. Opplevelsen av disse elementene forsterkes av grendas avgrensede og enhetlige karakter.

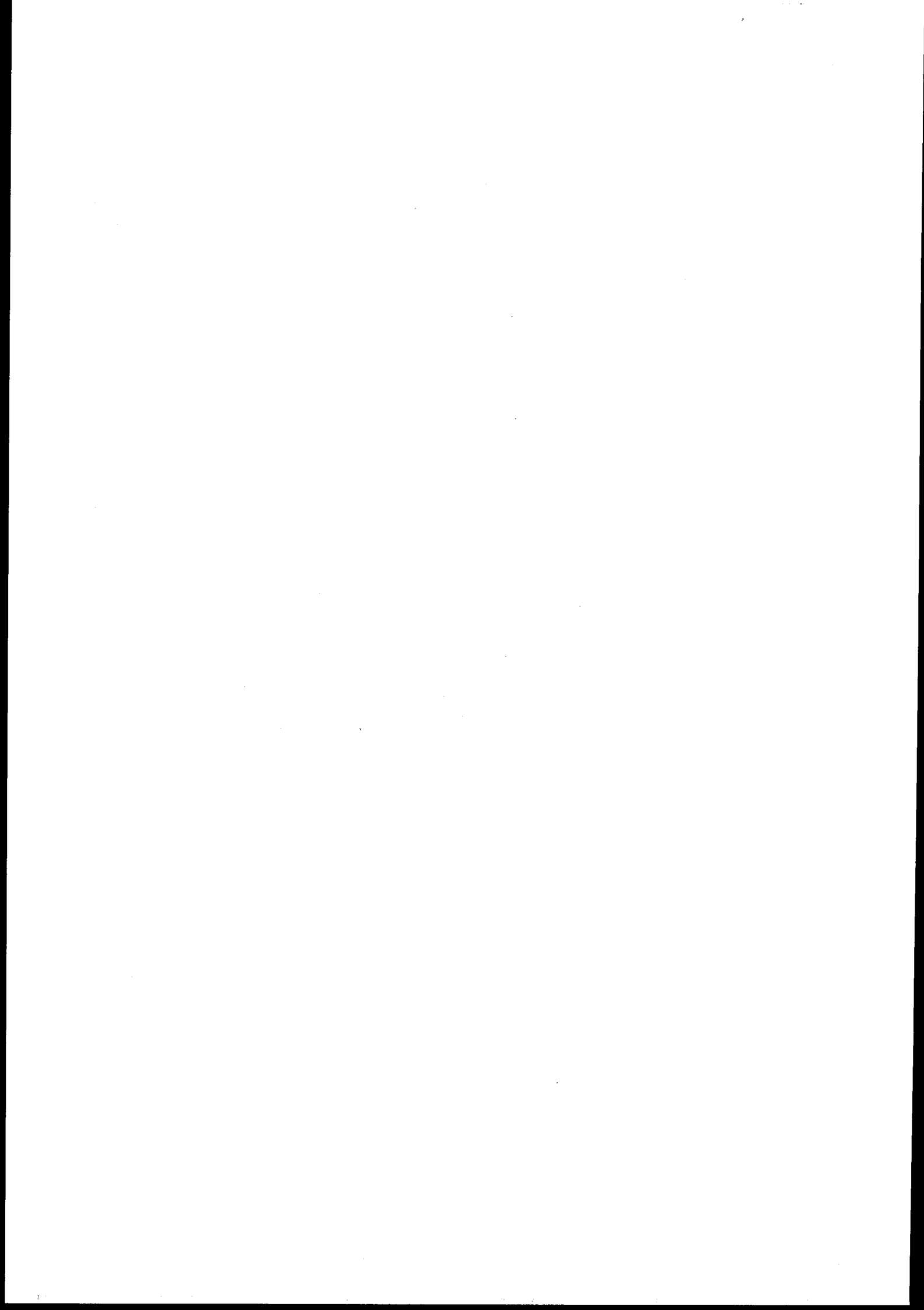
Vataker representerer det først og fremst det moderne jordbrukslandskapet, men også her finnes elementer som peker bakover i tid.

Sandefjord lufthavn Torp ligger som en egen kile mellom Råstad og Vataker og har foreløpig hatt størst konsekvenser for gårdens utmarksområder.

Sentralt i kulturmiljøet ligger store skogområder som har hatt en vesentlig betydning for gårdsbosetningen. Arkeologiske registreringer og undersøkelser har vist at utnyttelsen av ressursene her kan føres langt tilbake i tid. Her er spor både etter utmarksnæring og jordbruksbosetning. Funn viser at allerede i steinalderen, i det forhistoriske fjordlandskapet, var disse områdene attraktive for en fangst- og fiskebosetning. Disse skogene er i dag viktige rekreasjonsområder for Sandefjords befolkning. Kulturminnene her er med på å gi områdene en historisk dimensjon som er verdifull i formidlings- og opplevelses-sammenheng.

Den sørlige delen av kulturmiljøet preges av nærheten til Sandefjord by. Kulturminneinnholdet er svært sammensatt. Gokstadhaugen utgjør et kulturhistoriske tyngdepunktet som også har høy symbolverdi på et nasjonalt plan. Landskapet ved Gokstadhaugen har en annen karakter enn landskapet lenger nord, og de flate leirslettene mellom de karakteristiske høye åsene gir stor åpenhet og verdifull eksponering av kulturminnet Gokstadhaugen. Deler av veinettet har kan spores tilbake til de gamle innfartsårene til Sandefjord, og disse er viktige elementer i kulturminnestrukturen. Bolighusa langs veiene viser i hovedsak eldre forstadsbebyggelse for småkårsfolk, mens moderne feltutbygging i tidlig etterkrigstid er representert i Unnebergbyen. De gamle gårdene i Gokstadorrådet er dels omringet av bybebyggelsen, men har fremdeles et storgårdspreg hva gjelder hus og anlegg.

Områdene omkring Unneberg, med Fromshagen som har en særlig høy konsentrasjon av fornminner, og kulturlandskapet langs Unnebergbekken, har en spesiell verdi som en klar og lett fattbar markering av skillet mellom de fortettede, bynære områdene i utkanten av Sandefjord og den «urørte» landlige Råstadgrenda.



Virkning og konfliktvurdering

Generelt

Kulturmiljø 0706-Råstad Torp Gokstad gjennomskjæres av parsell 8 og omfatter alternativene O1, O2 og O3. Den korte fellestraséen sør i miljøet mot Sandefjord er beskrevet under alternativ O1.

TRASÉALTERNATIV O1

hovedtrekk og bakgrunn

Traséalternativet tilpasser seg i stor grad dagens korridor, men med mange kurveutrettinger og med en kurve øst for dagens spor i området Unneberg - Gokstad. Det er ikke planlagt noen mellomstasjon på strekningen.

Tuve

Ved planovergangen til Tuve krysser den foreslåtte traséen igjen dagens linje. Det må antas at nyanlegget av anleggstekniske grunner vil bli lagt i samme høyde som dagens spor. Det vil måtte lages planfri adkomst til bebyggelsen på Tuve. Dobbeltsporanlegget vil berøre bolighuset ved planovergangen direkte.

vokterboligen t

Bolighuset ved planovergangen er en tidligere vokterbolig. Tuve er en gård delt i flere småbruk og hvor det etter jernbanens anlegg i 1881 har bodd særlig mange jernbaneansatte, hvorav flere banevoktere. Vokterboligen er trolig bygd i privat regi (?). Huset er en del endret i detaljer, men har hovedpreget bevart. Inngrepet vil føre til konflikt, men den må karakteriseres som lokal.

Småbruka på Tuve har bebyggelse av blandet karakter, rekka ligger relativt høyt og det kan ikke sees at inngrepet fører til store konflikter med kulturverninteresser. Dette gjelder også eventuell ny planovergang.

Bøle og Bergan

Sørøver mot Råstad stasjon er det nye dobbeltsporet foreslått svært nær dagens spor, dog noe nærmere innunder Bøle-tuna. Kurveutrettingen vil bety en del terrengmessige inngrep i skråningen under Bøle.

dobbelttunet

Dobbelttunet med de to eldre driftsbygningene på Bøle er et karakteristisk kulturlandskapselement i Råstadgrenda. Tunet på den framskutte åsryggen er en viktig del av avgrensingen av jordbruksbygda. Utformingen av inngrepet vil være avgjørende for konfliktgraden mht. til dette.

potensiale for bosetningsspor

I dyrka mark på Bergan 62/1 og Nordre Råstad 59/1 er det registrert vegetasjonsspor tolket som overpløyde gravhauger i dyrka mark. Potensialet for funn av forhistoriske bosetningsspor i disse åkerområdene regnes derfor som høyt. Behov for ytterligere registreringer i form av flateavdekkinger.



Råstad stasjonsområde sett mot sørøst med planovergangen til Feensveien litt inn til høyre i bildet.

Råstad - stasjonsted og stasjonssmiljø

Forslaget er tilpasset retningen til dagens spor gjennom stasjonsområdet og betyr her kun en utvidelse av bredden til sporområdet. Det er allerede ut fra dagens situasjon tatt initiativ til å flytte stasjonsbygningen på Råstad lenger unna sporene.

stasjonsbygning på NSB's verneliste

Stasjonsbygningen er oppført på NSB's verneliste for jernbanebygninger som representant for mellomstasjon 4. klasse fra anleggstiden. "Råstad stasjons venner" har avtale med NSB om å flytte bygningen 2-3 meter vekk fra dagens spor. Om dette vil være tilstrekkelig avstand ved utbygging av høyhastighetsbane gjennom stasjonsområdet henger sammen med bl.a. hvilken side av dagens spor det nye sporet skal legges, samt de nødvendige sikkerhetsavstander, selv med et gjerde.

verneverdig bygningsmiljø

De verneverdige jernbanebygningene på Råstad ligger i et miljø med godt bevarte sveitserstilshus fra stasjonens første tid. Sammen utgjør de et sjeldent godt bevart bygningsmiljø typisk for de mindre stasjonsstedene. Området er av høy verdi. Eksisterende vei og jernbane er strukturerende elementer i dette miljøet.

planfri kryssning

Foruten den økte bredden på sporområdet (det er kun enkeltspor i stasjonsområdet nå) er det anlegget av planfri kryssning med Fv 270 som vil bety det mest markante inngrepet her. Det er sannsynlig at man ved å la den kollen vegen passerer straks sør for dagens overgang utgjøre det éne bruhodet kan gjøre en veibru mindre dominerende. Krysset med Fv



Over: Bygdeveien gjennom Råstad stasjonsområder. Stasjonen til høyre. Under: Boligbebyggelse fra 1910-tallet sør for From. Bebyggelsen ligger utsatt til ved alternativ O3 og O1.



270 (nordover til Bergan) må i tilfelle også flyttes opp på denne kollen, noe som vil bety et arealmessig tilleggsinngrep i dette området.

Stasjonen ligger lavt i Råstadgrenda. Området er småkupert. De gamle gårdene ligger på høydene rundt. En veiomlegging bør kunne utføres uten at viktige siktlinjer berøres, men vil kreve oppfølging fra kulturvernmyndigheter.

potensiale for bosetningsspor i åker

Det er potensiale for funn av bosetningsspor fra forhistorisk tid og middelalder i åkerarealene sør for Råstadgrenda under Stange. Behov for registreringer i form av flateavdekkinger.

Mjøløst - From - Unneberg

Ved Mjøløst forlater alternativ O1 dagens spor for å danne en større kurve øst for dagens rettstrekning sørover mot boligbebyggelsen i Sandefjord. Grunnen til at O1 og for øvrig de øvrige alternativene er lagt ut i en slik kurve er for å kompensere den skarpe kurven dagens spor gjør rett vest for Gokstadhaugen.

Forslaget fører til en skjæring i høydedraget sør for Mjøløst og From. Skjæringen går i fjell og inngrepsbredden kan dermed reduseres, også i skråningen ned mot Unneberg. Inngrepet er likevel markant, men betyr på den andre siden at Fv 270 kan føres over skjæringen uten stor overhøyde med tilhørende inngrep. Øst for Unneberg må en moderat fylling påregnes over jordbruksarealene og Unnebergbekken. Det vil måtte anlegges planfri krysning av Haraldsrødveien.

dammurer ved Mjøløst

Ved Fattiggården på Mjøløst er det trolig bevart rester av damanlegg for sagdrift. Dammen ligger ved veien opp til From og kan være utsatt ved inngrepet. Konflikten anses ikke som stor.

Fromshagen

Direkte konflikt med automatisk fredete kulturminner; det største jernaldergravfeltet innenfor kulturmiljøet samt flere steinalderboplasser.

Potensiale for funn av bosetningsspor fra forhistorisk tid og middelalder i dyrka mark. Behov for tilleggsregistreringer i form av flateavdekking i åker.

Av eldre boligbebyggelse ligger det lille sveitserhuset på vestsiden av Fv 270 nord for jernbaneovergangen, utsatt til.

kulturlandskapet

Den skogkledte kollen mellom From og Unneberg, sammen med de markerte elvebåndene ved foten av åsen (From/Mjøløstbekken og lenger sør Unnebergbekken) utgjør markante landskapselementer i "Unnebergdalen". Inngrepet vil føre til konflikt med kulturlandskapsensyn. Konfliktgraden vil være avhengig av utformingen.

Haraldsrødveien

Haraldsrødveien er en av de eldre gårdsveiene i området som det er i kulturvernets interesse å opprettholde. Anlegget av planfri krysning kan gi negative konsekvenser for kulturlandskapet ved Unneberg. Konfliktgraden vil være avhengig av utformingen.

Frebergåsen Gokstadhaugen

Linjen passerer nordre enden av Frebergåsen i tunnel.

Konflikt med automatisk fredete kulturminner i form av steinalderboplasser ved tunnelpåhogg.

tunnelpåhugg

Det må i dette området legges stor omsorg i utforming av tunnelinnslagene, særlig gjelder dette det søndre påhogget som griper inn i avgrensningen av slettelandskapet rundt Gokstadhaugen og det landskapsbildet som oppleves herfra..

over jordene

Over jordene nord for Gokstadhaugen ligger dobbeltsporet nær terrengnivå. Dette betyr at anlegget fra de viktigste synsvinkler i dette området vil bestå av en svært moderat underbygning, stolperekken som bærer kjøreledningen og det ovennevnte tunnelpåhogget.

Traséen vil få konsekvenser for Gokstadhaugen nærmiljø. Konfliktgraden vil være avhengig av nærhet og utformingen. Kulturvernmyndighetene må her delta i detaljutformingen.

Det er i området høyt potensiale for konflikt med uregistrerte bosetningsspor i dyrka mark. Det vil bli behov for tilleggsregistreringer i form av flateavdekninger.

Vollane - Råstadveien

Inngrepet vil få direkte konsekvenser for bebyggelsen ved Vollane. Her er boligbebyggelse med bakgrunn i eldre plass- og forstadsbebyggelse langs gammel innfartsvei (Fv 270), i dag i hovedsak med preg fra århundreskiftet og mellomkrigstid. Vestfoldbanen og senere veiomlegginger som følge av banen har allerede brutt sammenhengen i området. Bebyggelsen har først og fremst verdi som del av en historisk kontinuitet i forhold til de nye boligfeltene i området. Bebyggelsen på utsiden av Vestfoldbanen har også verdi som avgrensning av tettstedsbebyggelsen mot jordbrukslandskapet på nedre Gokstad.

Ved et inngrep i rekken bør det, når traséen er mer fintegnet, avgjøres om enkelthus har så stor bygningshistorisk interesse at bygningsdokumentasjon før og under riving bør anbefales.

gjennom Kråkåsen?

I stedet for det store utslaget østover gjennom Frebergåsen er det tenkbart at man i stedet fører banen i tunnel gjennom Kråkåsen som dagens bane går rundt i en skarp kurve. Med tanke på den nær etterfølgende R=500 m-kurven ved innkjøringen til Sandefjord stasjon, er det mulig at denne kurven kunne anlegges med radius noe mindre enn 2400 m.

Mjøløst - From - Unneberg

Ved en slik løsning vil eksisterende bane kunne følges helt inn til Vollane. Konflikt med fornminner og landskap i åsen mellom From og Unneberg vil kunne unngås.

Unnebergbyen

Unnebergbyen vil bli mer utsatt for støy ved høyhastighetsbane. En eventuell støyskjerm her vil ikke berøre viktige historiske siktlinjer.

omlegging av lokalvei

En slik løsning vil også ha visse byplanmessige konsekvenser knyttet til at lokalveien rundt kollen på innsiden av dagens spor vil måtte overskjæres på to steder. I og med at fjerning av dagens kurve gir fri tilgang til Råstadveien for den bebyggelsen som ligger mellom avskjæringspunktene, skulle dette la seg løse. Likeledes vil både dagens linjegrunn og den nordligste delen av nevnte lokalvei kunne bli tilgjengelig for byggegrunn.





Bildet er tatt fra Kråkåsen mot Frebergåsen og Gokstadhaugen. Den gamle Råstadveien med Vollane-bebyggelsen ses i jordekanten nærmest.

Vollane

En slik løsning vil direkte berøre bebyggelse i tilknytning til Vollane ved nordre påhugg under Kråkåsen og husrekken mellom Råstadveien og dagens bane noe lenger nord. Inngrepet er noe avhengig av hvordan kurveradien blir dimensjonert og utforming av ny undergang for Råstadveien ved Vollane.

Denne løsningen vil berøre nyere boligbebyggelse og bebyggelse fra mellomkrigstid. Den eldste bebyggelsens hovedtrekk er bevart, men husa er mye endret i detaljer. Inngrepet kan ikke sies å få store virkninger for historiske strukturen i området. Den sammenhengen som bebyggelsen på Vollane og den øvrige husrekka langs Råstadveien lå i er, som nevnt over, brutt av Vestfoldbanen og senere veiomlegginger.

Ut fra søndre påhogg kan i hovedsak yngre boligbebyggelse og industribebyggelse bli berørt.

Over: Søndre del av dagens Vollane er skilt ut fra Hasle og har godt bevart bebyggelse fra århundreskiftet og mellomkrigstid. **I midten:** De to husa, som i dag representerer den eldste bebyggelsen på Vollane. Trolig er de bygd på 1890-tallet. Kanskje kan deler av husa være eldre. Vollane var opprinnelig en plass under Nedre Gokstad og navnet er i dag brukt om delen av den gamle Råstadveien som ender som blindvei ved jernbanen. **Under:** En av de eldste bolighusa på Vollane.

TRASÉALTERNATIV O2*Hovedtrekk og bakgrunn*

Traséalternativ O2 går vest for Torp Flyplass og gir mulighet for anleggelse av en stasjon i umiddelbar tilknytning til flyplassterminalen.

Forbi flyplassen

Etter en par hundre meters fylling sør for kommunegrensen (Vatakerskogen?) går banen inn i en tunnel. Det er mulig at en mindre strekning av tunnelen ved påhugget vil måtte utføres som løsmassetunnel.

Flyplassanlegget har brutt eldre forbindelser i området. Nærmeste eldre bebyggelse er på småbruket Feen 28/5, men avstanden skulle være tilstrekkelig til at inngrepet ikke medfører konflikt med nyere tids kulturminner.

Tunnelen fortsetter under terminalområdet og kommer ut i skråningen rett vest for sørenden av rullebanen.

Direkte konflikt med automatisk fredet kulturminne, et forhistorisk boplassområde ved tunnelpåhogg.

Råstad - Stange

Etter en kort skjæring i forbindelse med tunnelpåhogg vil banen fortsette nedstigningen på en fylling over de dyrkede områdene vest for Råstad- og Stange-gårdene.

I dyrka mark sør for tunnelpåhogg er det potensiale for funn av forhistoriske bosetningsspor.

Banen vil, særlig ved Stange, ligge som en barriere mellom bebyggelsen i bygda og skogen. Skogen og åsene i vest er en karakteristisk del av kulturlandskapsbildet i Råstadgrenda - som en klart avgrenset bygd. Inngrepet vil være en konflikt med kulturlandskaps hensyn. Banen vil overskjære gårdenes utmarksveier, som også har tradisjoner som allmannsveier. Det er i kulturvernets interesse at disse opprettholdes.

Mjøløst - Unneberg

Det antas at banen forbi Mjøløst igjen vil ligge på terrengnivå et kortere stykke. Her er et skogkledt høydetrug som vil avskjerme banen fra bygda. Sør for høydetrug kommer den igjen ut i "bygdas" landskapsrom med åpen innmark og bebyggelse. Den vil igjen ligge på fylling og bebyggelse vil bli direkte berørt. Råstadveien vil være naturlig å legge i en undergang. Gårdsvegen fra Råstadveien opp til Mjøløst vil måtte legges om.

Mjøløst

Nordvest for Mjøløst ligger traséen i dyrka mark mellom skogkledde åser hvor det er registrert automatisk fredete kulturminner. Funn av flintavslag i dyrka mark antyder konflikt med mulige forhistoriske boplassområder. Her vil det være behov for tilleggsregistreringer i form av flateavdekninger.

bebyggelsen på Mjøløst

Bebyggelse som berøres er lengst nord et 1900-talls bolighus med lokalisering som viderefører eldre plass-/småbruksbebyggelse. Lenger sør går linjen gjennom gårdstunet på Mjøløst 53/5. Dette er stramt

firkanttun med tradisjonell gårdsbebyggelse fra 1880 - 1930-tallet. Verdien ligger først og fremst i gårdsanlegget som et berikende element i landskapet. Inngrepet fører til konflikt. Tunet ligger imidlertid noe "for seg selv" og inngrepet i tunet rører isolert sett ikke ved de bærende strukturene i gårdslandskapet i Råstadgrenda.

Hensynet til Fattiggården Mjøløst veier tyngre i kulturhistorisk perspektiv. Fattiggårdens anlegg er markant i landskapet og har fortsatt en utforming som gjør anleggets funksjon lesbar og gir det høy verdi som sosialhistorisk dokument. Landskapsinngrepet, med en oppsplitting av jordveien rundt Fattiggården kommer i konflikt med kulturverninteresser knyttet til Fattiggården.

Et gammel veifar fra Mjøløst og nordvestover vil overskjæres av traséen. Det er i kulturvernets interesse at slike gamle veier opprettholdes.

Unneberg

Sør for Mjøløst vil elveslettelandskapet ved Herre-Unneberg bli berørt. Unneberg-tunet 52/2 og 52/8 vil bli liggende under en fylling, og i alle fall driftsbygningen på 52/2 vil bli borte.

Potensiale for funn av bosetningsspor fra forhistorisk tid og middelalder i dyrka mark omkring Unneberg. Det vil bli behov for tilleggsregistreringer i form av flateavdekninger.

Driftsbygningen på Herre-Unneberg 52/2 er en markant, godt bevart enhetslåve fra 1937. Den største kulturverninteressene knytter seg imidlertid til de to gårdstuna som elementer i kulturlandskapet. "Unneberg-dalen" har et særpreget elveslettelandskap, med parallelle vassdrag i naturlig løp med frodig kantvegetasjon. "Byen" har så vidt "gått over" elvene på vestsida av jernbanen, mens østsida fortsatt har rent jordbrukslandskap. Det har verdi at det flate slettelandskapet kan oppleves i kontrast til det mer kupert særpreget i Råstad-området. Høye fyllinger og oppsplitting av den sårbare flate sletta vil komme i konflikt med forholdet mellom kulturminner og landskap.

Haraldrødveien

Haraldrødveien er en av de eldre gårdsveiene i området som det er i kulturvernets interesse å opprettholde. Anlegget av planfri krysning kan gi negative konsekvenser for kulturlandskapet ved Unneberg. Konfliktgraden vil være avhengig av utformingen.

justering av traséen?

Siden banen over en kort strekning fra Mjøløst til Unneberg «treffer blink» på tre tun er det naturlig ut fra kulturverninteresser å søke etter en rimelig sideveis justering. Én mulighet vil være å forskyve traséen noe lenger mot vest og legge R=1800m-kurven slik at den går gjennom Kråkåsen vest for Gokstad slik det er beskrevet under traséalternativ O1.

Frebergåsen

Også O2 er planlagt med et lignende kurveutslag vest for dagens rettstrekning slik som beskrevet under O1 ovenfor. Kurven betinger en kort tunnel gjennom Frebergåsen.

Direkte konflikt med automatisk fredete kulturminner; steinalderboplasser ved tunnelpåhoggene.

For inngrep og vurdering av konflikter ved passering av jordene ved Gokstadhaugen vises til beskrivelse under alternativ O1.



Nordvestre del av Råstadgrenda sett fra Nordre Bergan. Tungruppen på Nordre Råstad gnr. 59/1 og 59/3 til venstre, 59/4 i midten og fellestunet til Bøle gnr. 60/1 og 60/2 til høyre. Alternativ O3 vil passere like bak det midterste tunet, gnr. 59/4.

TRASÉALTERNATIV O3

hovedtrekk og bakgrunn

Traséalternativ O3 utgjør et mellomalternativ som tangerer Torp flyplass' sørende med tanke på en stasjon i tilknytning til flyplassen.

Kommunegrensa-Torp flyplass

*stasjon sørøst for flyplassen?
flytting av terminalfunksjoner?*

Inne på militærområdet på Torp flyplass vil banen gå i skogsterreng fram til tunnelpåhogg nord for åsen rett øst for rullebanens sørlige ende og gjennom denne åsen.

Den viktigste forutsetningen for alternativ O3 er at det kan anlegges en stasjon med tilknytning til en flyplassterminal. Dagens terminal ligger på motsatt side av rullebanen, og en ny stasjon her vil antatt føre til at man får en del terminalfunksjoner over på denne siden av flyplassen. Mest sannsynlig vil man flytte terminalfunksjonene over hit med tilhørende vegsystemer, parkeringsarealer osv., altså en betydelig omforming av dette landskapet.

Det vil være muligheter for direkte konflikt med automatisk fredete kulturminner ved nordre tunnelpåhogg inne på flyplassområdet; en steinalderboplass og fossile dyrkningsspor.

Noe avhengig av om når traséen må begynne å falle ned mot Råstad, kan terrengetilpasningen til traséen i seg selv bli god, og få konflikter er registrert gjennom dette skogsterreng.

følger av ny stasjon/terminal?

En utvikling med jernbanestasjon og flyplassfunksjoner i sørøstlig retning vil gjøre Råstadgrenda sterkt utsatt for utbyggingspress veiutbygging m.m. Råstadgrenda utgjør et svært verdifullt kulturmiljø med mange elementer bevart, det gjelder både automatisk fredete kulturminner, eldre bebyggelse og gårdslandskapetets strukturer. Grenda har i tillegg et



avgrenset og enhetlig preg. Landskapet vest for flyplassen, Vataker-grenda, er åpnere og har et mer gjennomført, modernisert jordbrukslandskap. Det er dessuten i større grad preget av flyplassens nærvær med adkomstveier, terminal osv.

Høydeføringen videre nedover mot Råstad/Stange er noe usikker, men hverken fyllinger eller skjæringer antas å bli store.

Råstad

Ved søndre tunnelpåhogg vil Nordre Råstad 59/4 bli direkte berørt. Traséen følger stort sett dyrket mark på vestsida forbi Vestre Råstad.

Nordre Råstad 59/4, med tradisjonell bebyggelse fra århundreskiftet til ca. 1950, ligger som en avgrensning av Råstadbygda mot skogbrynet. Bebyggelsen har først og fremst verdi som et element i landskapet. Inngrepet her, og avskjæring av jordveien og kontakten med skogbrynet videre nedover vil kunne komme i konflikt med helheten i Råstadgrenda som kulturlandskap. Konfliktgraden vil i noen grad være avhengig av utformingen av inngrepet.

Det er mulighet for direkte konflikt med automatisk fredet kulturminne; gravhaug, sør for Råstad sag. Potensiale for funn av forhistorisk bosetningsspor i dyrka mark. Behov for tilleggsregistreringer i form av flateavdekninger.

sagbruket

Traséen går utenom de eldste tunområdene og sentrale bebyggelsesområdene på Nordre og Vestre Råstad, men berører direkte bygninger tilknyttet sagbruket fra midten av 1900-tallet. Sagbruksbebyggelsen har ingen stor interesse som enkeltbygninger og den direkte konflikten er ikke stor isolert sett.

Feensveien - Stange.

Ved kryssingen av Feensveien, Fv 272, skifter traséen fra å gå i utkanten av grenda til å gå gjennom dens sentrale innmarks- og bebyggelsesområder. Traséen splitter Stange-gårdene og legger seg svært nær den vestre tunrekka.

Potensiale for funn av forhistoriske bosetningsspor i dyrka mark. Behov for tilleggsregistreringer i form av flateavdekkinger.

Ved kryssingen av Feensveien vil veiomlegging lett kunne få store negative konsekvenser for automatisk fredete kulturminner og hensynet til gårdstun. Den vestre rekke av Stange-bruk har tradisjonell gårdsbebyggelse, dels med fine eksempler på småbruk i sveitserstil. De ligger i sammenheng og oppfattes som en enhet. Traséen vil komme i stor konflikt med hensynet til kulturverninteresser.

Mjølløst til Gokstad

Fra dagens jernbane krysses ved Mjølløst og sørover til parselldelet ved Gokstad vil traséen ligge svært nær alternativ O1. I forhold til kulturminner vil det lille avviket som de to alternativene har ikke gi forskjellige vurderinger, og det henvises derfor til beskrivelsen under O1.

Utsikten sørover fra Nordre Råstad gnr. 59/4 mot bebyggelsen i det gamle tunområdet på Nordre Råstad. Vegetasjonen bakerst i bildet markerer «Haugen» med det store jernaldergravfeltet på Vestre Råstad. Alternativ O3 er foreslått å passere til høyre i bildet, like utenfor tunet.



SAMMENLIKENDE VURDERING O1, O2 OG O3

O1, som i stor grad følger eksisterende spor, ser ut til å gi muligheten til å komme best ut i forhold til viktige enkeltminner og verdifulle strukturer. De største konfliktpunktene vil være Råstad stasjonsbygning, forminner og kulturlandskap ved Fromshagen - Unneberg samt landskapsbildet og opplevelsrammen ved Gokstadhaugen. Problemet med Råstad stasjonsbygning bør kunne løses - ved vestlig utvidelse og generell hensyntagen. Tunnelen gjennom Skåråsen bør utredes nærmere. Ved en slik løsning vil konfliktene ved Fromshagen - Unneberg og Gokstadhaugen løses. Med noe forbehold kommer trolig også Vollane-området likt eller bedre ut ved et Skåråsen-alternativ.

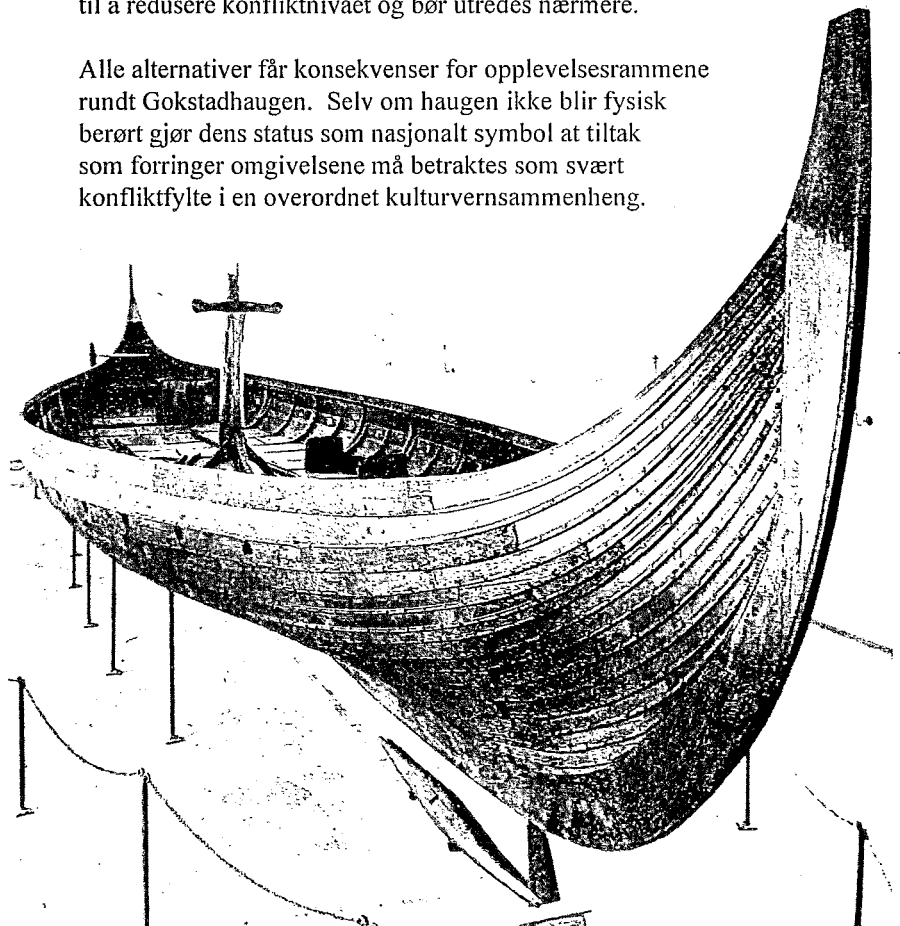
O3 er det alternativet som kommer dårligst ut i forhold til kulturminner. Det er særlig konsekvensene for Råstadgrenda som slår negativt ut her. En ting er banens gjennomskjæring av grenda. I tillegg kommer mulige virkninger av en ny stasjon og flytting av flyplassens terminalfunksjoner sørøst mot Råstad. I forhold til kulturverninteresser er Råstadgrenda mer sårbar enn de allerede endrede områder i vest. Det synes derfor som om en østlig stasjonslokalisering ved alternativ O3 vil ha større negative konsekvenser m.h.t. ringvirkninger enn en vestlig ved alternativ O2.

En ny stasjon på flyplassen kan ved begge alternativ føre til at flyplassen får økt regional betydning med økt utbyggingspress som ringvirkning.

I spørsmål som gjelder lokalisering av ny stasjon ved flyplassen, eventuell flytting av terminalfunksjoner, anlegg av tilførselsveier m.m., må kulturvernmyndighetene med i planarbeidet på et tidlig stadium uansett alternativ.

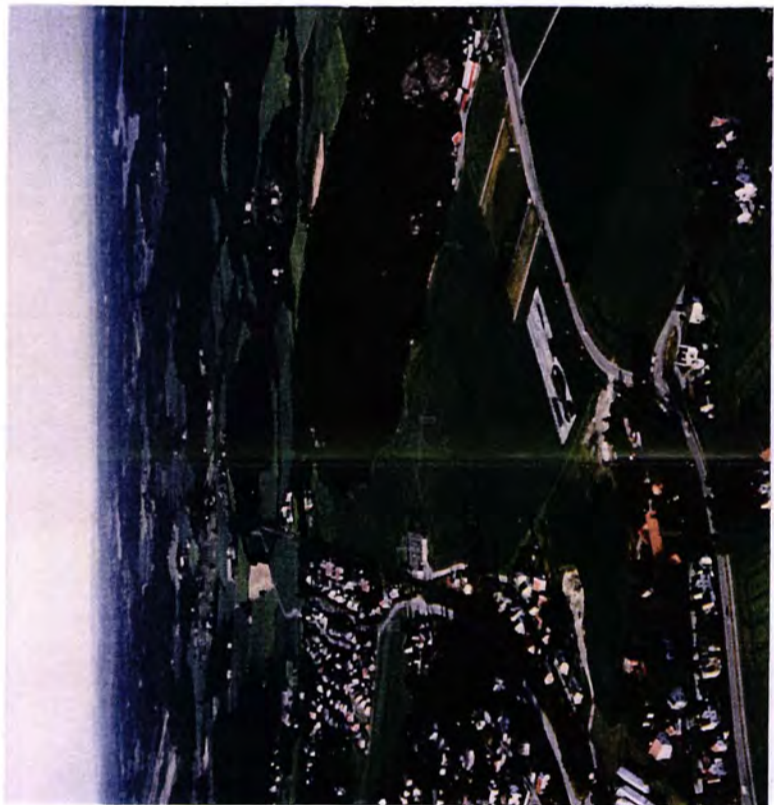
I forhold til O1 og O3 står O2 i en mellomstilling. En justering av traséen vestover og muligheten for å gå gjennom Kråkåsen synes å gi muligheter til å redusere konfliktnivået og bør utredes nærmere.

Alle alternativer får konsekvenser for opplevelsrammene rundt Gokstadhaugen. Selv om haugen ikke blir fysisk berørt gjør dens status som nasjonalt symbol at tiltak som forringer omgivelsene må betraktes som svært konfliktfylte i en overordnet kulturvernsammenheng.



Gokstadskipet slik det er utstilt på Bygdøy i dag.

<p>Det eldste tunområdet på Vestre Råstad, med framhuset til tidligere bruk 58/3, som etter tradisjonen skal ha bygningskjerne fra 1600-tallet. Det store gravfeltet på «Haugen» begynner i skogkanten til vestre.</p>	<p>Gokstadorrådet sett nordover mot Unneberg med Råstadgrenda lengst inn. Gokstadhaugen med parkalléen vises som en lysegrønn innhegning i åkeren foran Frebergåsen. Gårdstunet på Nedre Gokstad ligger mellom yngre boligbebyggelse i forkant av bildet. Vollane, Skåråsen og Unnebergbyen ved Råstadveien og jernbanen i venstre bildedel. Torp skimtes i øverste venstre bildekant. Alle de foreslåtte traséalternativene krysser jordene bak Gokstadhaugen mellom Frebergåsen og Vollane.</p>	<p>Langs Feensveien mellom Stange og Vestre Råstad ligger det flere fine gravhauger. En av de som er særlig synlig i dagens landskap er denne som ligger på sørsida av veien, like ved planovergangen for jernbanen.</p>
<p>I tilknytning til gravhaugen på baksida av uthuset på From 55/1 ligger en stein som etter utseende å dømme kan være en veltet forhistorisk bauta. Oppå denne igjen ligger en stein som kan ha vært del av en skubbekvern, brukt til å male korn på.</p>	<p>Råstadgrenda sett mot nord fra Mjøløst. De to nærmeste bruka tilhører Mjøløst, «Fattiggården» er den med de store bygningene. Den markante skogkledte høyden til høyre er Fromsskogen eller Fromshagen der sporene fra forhistorien ligger særlig tett. Bygdeveien fra Sandar mot Stokke snor seg gjennom landskapet, over høyden med From-tuna, nedenom Råstad stasjon, over Nordre Bergan og videre til Stavnumgrenda som skimtes med gule åkre lengst inn. Det er et landskap hvor mange gamle strukturer, bebyggelse og kulturlandskapselementer er bevart. Små og store konsentrasjoner av forhistoriske bosetningsspor ligger spredt utover og forteller om bruk av området gjennom mer enn tusen år.</p>	
<p>Råstadgrenda sett fra Vestre Råstad og sørover. Den nærmeste skogkledte kollen er Haugen med det store gravfeltet. Den runde, grønne «flekken» på jorden er også trolig en gravhaug og det er flere hauger ved Feensveien som krysser bygda litt inn i bildet. Vi ser den gamle veien til Vestre Råstad tegne seg på skrå til venstre over tunområdet før den fortsetter over stasjonsområdet og From-høyden. Stangebrukene omkranser de grønne fruktåkerene på Stange.</p>	<p>Alternativ O3 vil komme ut av skogen i øvre venstre bildekant ved bebyggelsen i skogbrynet her (Nordre Råstad), gå over frukthagene på Stange og skjære inn i Fromshagen bak Fattiggården. Alternativ O1 følger dagens linje fram til den også skjærer gjennom Fromshagen. Alternativ O2 kommer inn fra venstre bildekant, gjennom åsen til venstre for Fattiggården. Den berører boligbebyggelsen i skogkanten og det søndre Mjøløsttunet.</p>	



Kulturmiljø 0706-02

Sandefjord

Innholdsoversikt

side

OVERSIKTSDATA

127

HISTORIKK OG BESKRIVELSE

129

GENERELLE TREKK

129

Fornminner

129

Bosetting før byen

132

Byens historie

132

Kommunikasjoner

132

Byens grenser flyttes

134

Bebyggelsen

134

Sandefjord i etterkrigstida

136

STEDER LANGS TRASÉEN

137

Hasle/Sverdstad/Øvre Gokstad

137

Stasjons- og kirkeområdet

140

Mo/Lunden

146

Bugården/Hauan/Skiringssalsveien

146

Virik/Kjellberg

149

OPPSUMMERING OG VURDERING

153

VIRKNING OG KONFLIKTVURDERING

154

GENERELT

154

ALTERNATIV Q1

154

Hasle/Sverdstad/Øvre Gokstad

154

Stasjons- og kirkeområdet

155

Mo/Lunden

155

Bugården/Hauan/Skiringssalsveien

159

Virik/Kjellberg

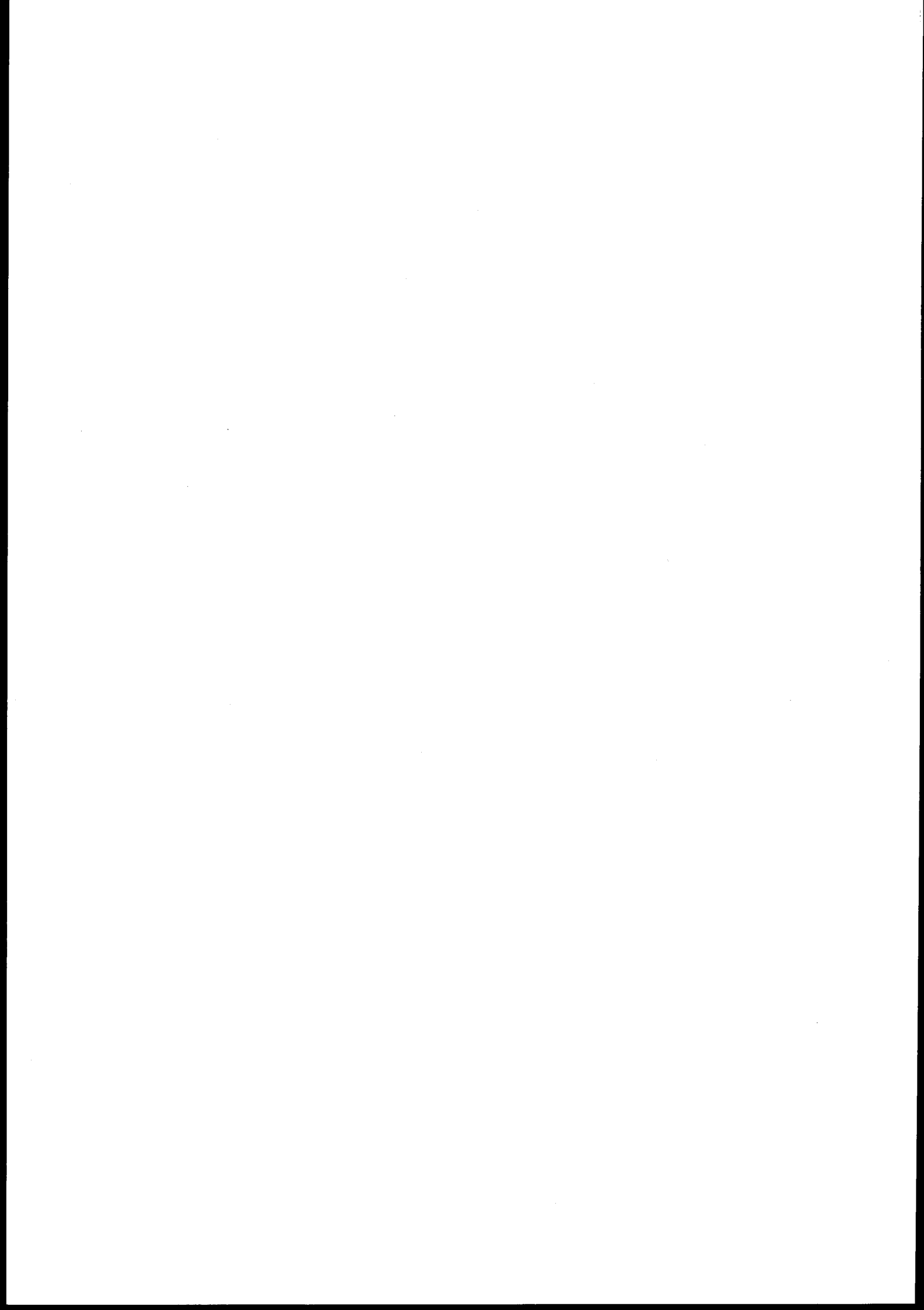
159

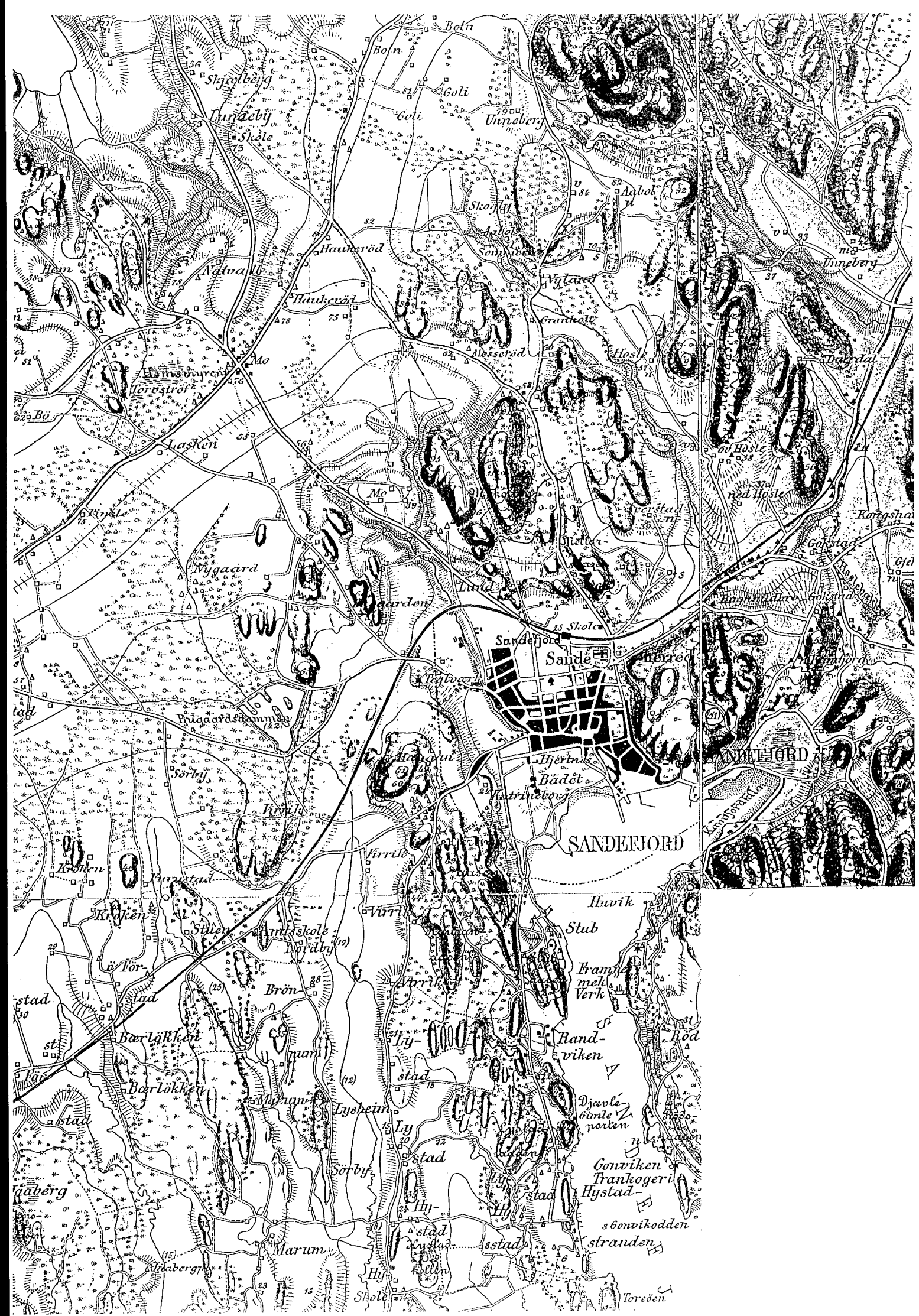
KONKLUSJON

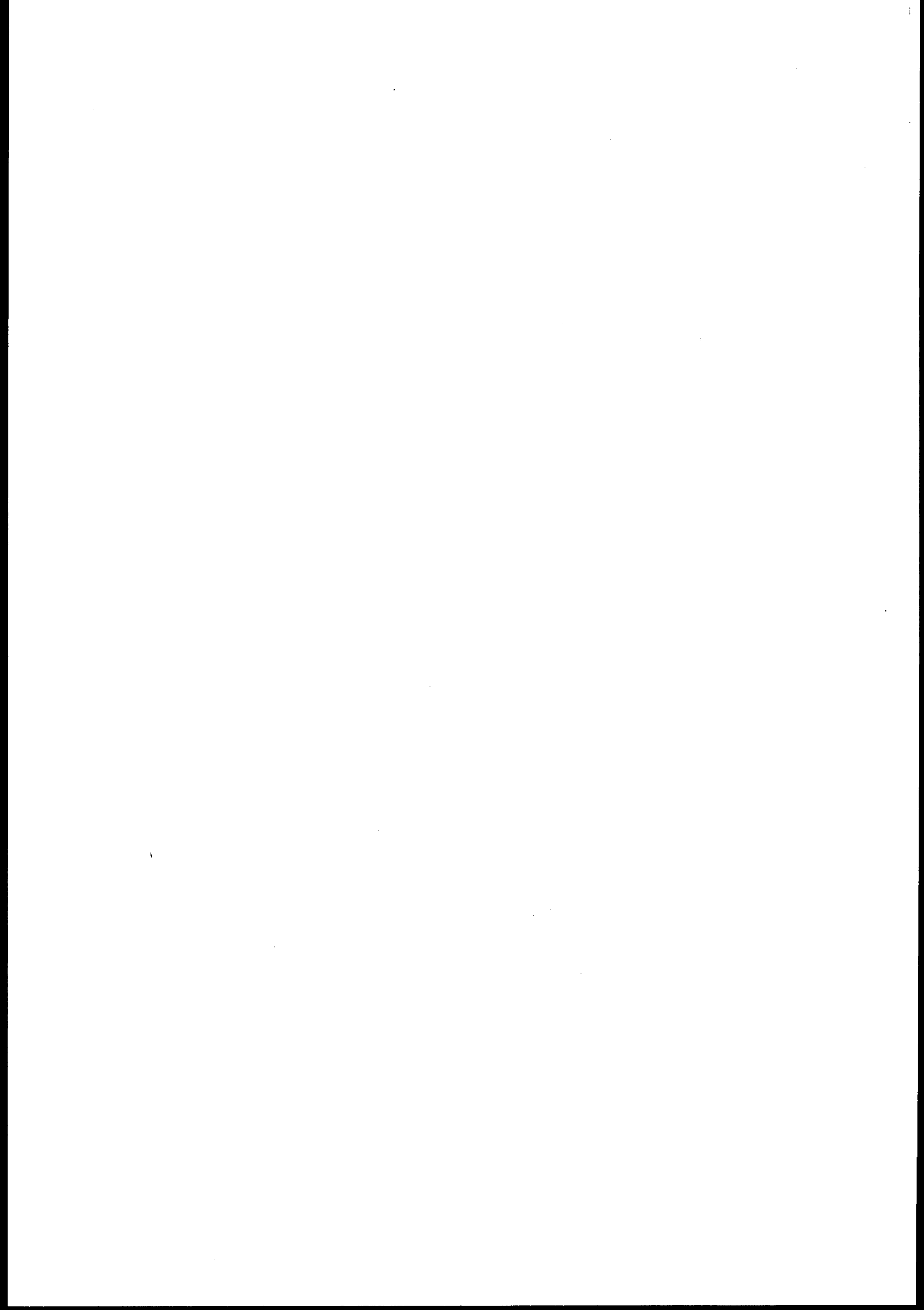
161

BILDEMONTASJE

163







Kulturmiljø 0706-02

Sandefjord

Oversiktsdata

KOMMUNE

Sandefjord

TRASÉALTERNATIVER

Q1

KARTBLAD

Økonomisk kartverk: CJ 027-5-3, CJ 027-5-4

prosjektkart: SS 4

GÅRDER OG GÅRDSNUMMER

46 Øvre Hasle
 47 Nedre Hasle
 44 Søndre Sverdstad
 45 Nordre Sverdstad
 117 Øvre Gokstad
 43 Sandherred Prestegård
 41 Mo
 42 Bugården
 121 Vestre Virik med nordre
 122 Østre Virik
 123 Søndre Virik
 124 Nordby/ Fitje
 125 Brønnum

FØR-REFORMATORISKE LOKALITETER

0706-02/CJ 027-5-3/5	4 gravrøyser
0706-02/CJ 027-5-3/6	skålgroper
0706-02/CJ 027-5-3/7	gravrøys
0706-02/CJ 027-5-3/8	gravrøys
0706-02/CJ 027-5-3/9	skålgroper
0706-02/CJ 027-5-3/10	skålgroper
0706-02/CJ 027-5-3/11	3 gravhauger
0706-02/CJ 027-5-3/12	skålgroper
0706-02/CJ 027-5-3/13	gravrøys, fjernet gårdsanlegg
0706-02/CJ 027-5-3/14	gravrøys, helleristning
0706-02/CJ 027-5-3/16	vegetasjonsmerker
0706/02/CJ 027-5-3/18	vegetasjonsmerker
0706-02/CJ 027-5-3/19	vegetasjonsmerker/boplass eldre jernalder
0706-02/CJ 027-5-4/1	4 gravhauger
0706-02/CJ 027-5-4/2	5 gravhauger
0706-02/CJ 027-5-4/3	gravhaug
0706-02/CJ 027-5-4/4	skålgroper
0706-02/CJ 027-5-4/5	helleristning og skålgroper
0706-02/CJ 027-5-4/6	5 gravhauger
0706-02/CJ 027-5-4/7	skålgrop
0706-02/CJ 027-5-4/8	2 gravhauger
0706/02/CJ 027-5-4/24	boplass vikingtid/vegetasjonsmerker
0706-02/CJ 027-5-4/25	vegetasjonsmerker

Sandefjord med omgivelser på rektangelkart ca. 1905. Målestokk 1:25 000. Utsnitt av to kartblad; 9D 1 nø/4 og 9D 1 sø/4, 9D2 nv/4. Statens kartverk Hønefoss.

NYERE TIDS LOKALITETER

Ingen

AVGRENSING

Tettbebyggelsen i Sandefjord. Sammenfaller med parsellene ved Nedre Gokstad i nordøst og Kjellberg/ Brønnum/ Marum i sørvest. Da planen i området kun omfatter utvidelse av eksisterende linje er beskrivelsen i hovedsak avgrenset til en løst anslått korridor langs jernbanen.

VERNESTATUS OG PLANFORHOLD

automatisk fredete kulturminner

Automatisk fredete kulturminner på Nordre Sverdstad, Søndre Sverdstad, Sandar prestegård, Øvre Gokstad, Vestre Virik med nordre, Østre Virik, Bugården og Bugården kolonihage.

bygningsfredning

Sandar kirke, er som andre kirker over 100 år, fredet.

Verneplan for jernbanebygninger

Godshuset på Sandefjord stasjon er restaurert og tatt med i NSB's verneplan for jernbanebygninger.

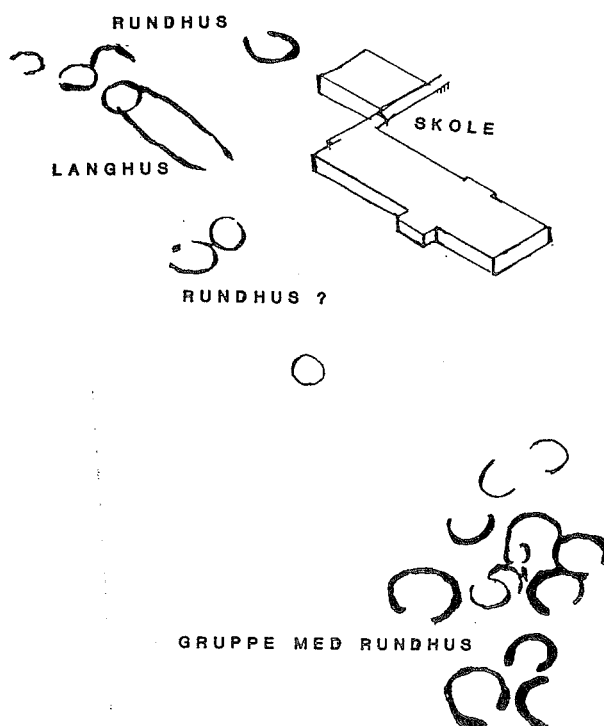
Kirken og prestegården.

Kommuneplanens arealdel

Revidert kommuneplan, forventes å bli vedtatt av nytt kommunestyre i løpet av høsten 1995. Planen vil ikke medføre endrede forutsetninger m.h.t. valg av trasé. En liten bemerkning; øst for byen, i områdene rundt Sverdstad-gårdene og Øvre Gokstad, er det planlagt relativt store felt til utbygging av boliger.

Sandefjord, «Grønnstruktur-analyse»

Kategori 1, områder med meget store landskaps-, natur- og rekreasjonsmuligheter, er her brukt om Nybo gravlund (nr.119), Sandar kirke og Herredshus (nr.107) og Bugården kolonihage(nr.131) som er sammenhengende med Virikdammen (nr. 43). Sverdstadjordene og Virik-landskapet er markert som kategori 2, områder med store landskaps-, natur- og rekreasjonsmuligheter.



Haavaldsens observasjoner av vegetasjonsmerkene på Virik og tolkningen av dem.

Fra Nicolay nr. 41 1983-2

Historikk og beskrivelse

GENERELLE TREKK

Fornminner

registreringene

Den planlagte traseen gjennom kulturmiljøet Sandefjord by følger dagens linje gjennom bynære jordbruksområder og tettbebyggelse. Forholdene langs dagens jernbanetrasé er av en slik karakter at tradisjonelle arkeologiske registreringsmetoder i liten grad lar seg gjennomføre. På strekningen mellom Frebergåsen i øst og Brønnum i vest er det ikke gjennomført prøvestikking eller søking etter på overflaten synlige forhistoriske fornminner. For å avklare eventuelle konflikter med rester etter forhistorisk bosetning i dyrka mark ble det gjennomført flere flyvninger i den hensikt å fotografere vegetasjonemerker, dvs. vekstforskjeller i åkeren, som kan være forårsaket av ulike typer nedgravninger fra eldre boplassområder.

vegetasjonsmerker

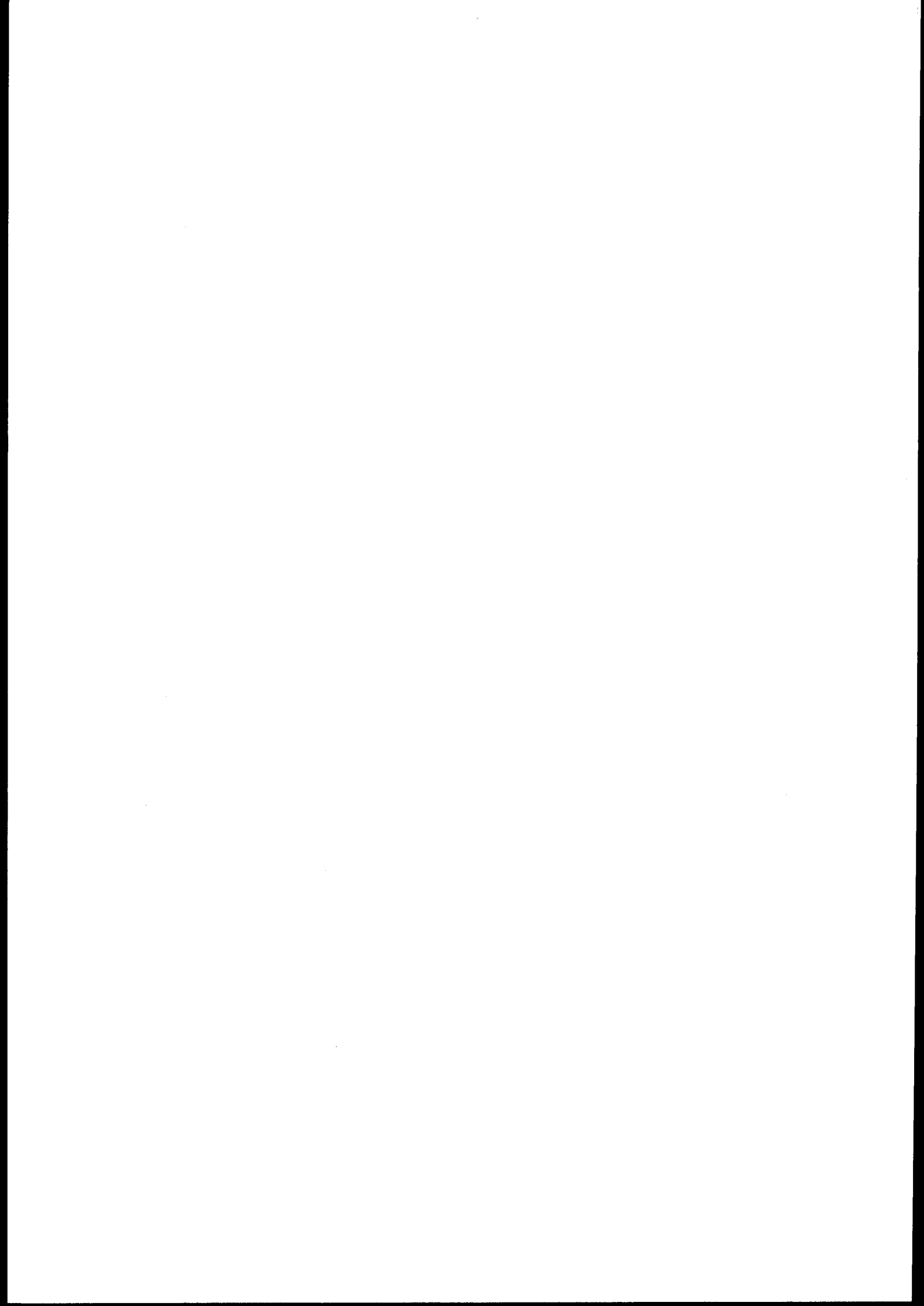
Vegetasjonsmerker i form av ringer tolket som fotgrøfter etter utpløyde og fjernede gravhauger ble observert flere steder. På 2 lokaliteter under Vestre Virik gbnr 121/1, på Øvre Gokstad gbnr 117/2?, på Hasle-Ødegården gbnr 46/23 og på Nedre Gokstad gbnr 48/2. 2 av disse registreringsområdene er tidligere delvis undersøkt av arkeologer. På den ene lokaliteten under Vestre Virik fant Per Haavaldsen på slutten av 1970-tallet rester etter flere ulike typer hus fra perioden yngre romertid - folkevandringstid (200-600 e. Kr). På Hasle-Ødegården foretok Erik Hinsch i 1944 utgravning av en liten skipsgrav fra vikingtid, og i 1995 gjennomførte Fylkeskultursjefen i Vestfold en større flateavdekking i det samme området hvor Hinsch tidligere hadde gravd. Her ble det avdekket strukturer i undergrunnen som foreløpig er tolket som rester etter flere hus og gravhauger. Kanskje er dette restene etter en strandsitterboplass fra vikingtid.

Ved siden av de nevnte flyarkeologiske observasjonene og utgravninger er det gravhauger, funn og gårdsnavn som kan gi oss ytterligere kunnskap om den eldste jordbruksbosetning innenfor dette kulturmiljøet.

gravhauger og gravfelt

I dag kjenner vi registrerte, bevarte gravhauger på Øvre og Nedre Gokstad, på Nordre Sverdstad, på grensen mellom Søndre Sverdstad og Sandar Prestegård (Nybo kirkegård?), på Vestre Virik og på Nordbyåsen/Kjellbergåsen. Kun på Nordre Sverdstad og Nybo kirkegård finnes gravfelt med 5 eller flere gravhauger fra jernalderen. I de øvrige nevnte områdene ligger haugene enkeltvis eller i mindre samlinger. Dette skyldes nok hovedsakelig at mange hauger er fjernet i de seinere hundreår. Det vi kan oppleve og se i dag bare er rester av større felt. Fra flyobservasjoner vet vi at i hvert fall gravfeltene på Vestre Virik og Hasle-Ødegården har opprinnelig bestått av flere enn 5 gravhauger.

Alle de registrerte gravhaugene innenfor det definerte kulturmiljøet er rundhauger. Vi vet imidlertid at det tidligere skal ha ligget en langhaug på vestsiden av "Gokstadgaden", under Øvre Gokstad.





Sandefjord på militærkart fra 1801. Forminsket utsnitt av kart fra Universitetets kartsamling nr. 2263.

jernalderfunn

Flere av de omtalte gårdene under dette kulturmiljøet har kjente funn fra ulike perioder av jernalderen. På østsiden ved Gokstad-gårdene dominerer funn fra vikingtid, med Gokstadskipsfunnet som det best kjente.

På vestsiden omkring Virik-gårdene tilhører de kjente funnene hovedsakelig eldre jernalder.

Hovedtyngden av funn er kommet inn ved arkeologiske undersøkelser, men her finnes også kjente løsfunn uten sikker funnkontekst.

Leirkar fra eldre jernalder funnet 1908 ved Sandeherred landhandleri ved «Nilsesvingen» på Gokstad. På jordene et stykke sør for der det gamle landhandleriet lå, ble det, under flysøk 1994, observert vegetasjonsmerker som trolig viser fotgrøften til en fjernet gravhaug. Kanskje var det her leirkaret ble funnet? Illustrasjon etter Oluf Rygh: Norske Oldsager.



354- 1/3

gravrøysar og bronsealderfunn

Ved siden av de ovenfor nevnte rundhauger er det også en annen forhistorisk gravtype representert innenfor dette området nemlig gravrøysene. Dette er en type gravkonstruksjoner som opptrer både i bronsealder og jernalder. Kjente funn fra røysene angir når de er bygget. På fjellet nær Virik, er det f.eks. i en røys funnet et bronsesverd, som daterer denne røysen til bronsealder.

skålgropslokaliteter

Andre rester etter forhistorisk aktivitet fra jernalder og bronsealder er de mange skålgropslokalitetene som er registrert innenfor kulturmiljøet. I dag finnes slike forninner på eiendommer under følgende gårder: Bugården, Vestre Virik, Søndre Sverdstad, Øvre Gokstad og Sandar Prestegård. Slike runde groper, slipt eller hugget inn i stein opptrer både på bergskjær, jordfaste steinblokker og løse stein. Man antar at disse skålgropene har vært benyttet i religiøse sammenhenger, f.eks. ved ofring. Både på Vestre Virik og på Søndre Sverdstad opptrer skålgropene sammen med helleristninger i form av skipsfigurer. På Søndre Sverdstad er det dessuten funnet bearbejdede steinartefakter i åkeren under pløying omkring helleristningslokaliteten.

Det er i løpet av registreringsperioden ikke gjennomført systematiske søk etter nye helleristninger eller skålgroper, selv om potensialet for nye slike funn regnes som høyt.

steinalderbosetning

En slik hjerteformet pilespiss fra steinalderen er funnet på Hasle

Dagens jernbanetrasé gjennom Sandefjord ligger ikke høyere enn 30 meter over havet. Dette tilsier at i den grad planlagte anleggsarbeider langs dagens linje vil komme i konflikt med automatisk fredete kulturminner vil dette foruten de nevnte indikasjoner på aktivitet i områdene i bronsealder og jernalder, også gjelde rester etter kystbunden bosetning fra yngre steinalder. Fra flere av de berørte gårdenes eiendommer er det kommet inn løsfunn av steinøkser og flintdolker, f.eks. på Knatten av Sandar prestegård og Bugården.

Bosetting før byen

trelasthandel i middelalderen

Sandefjord hører til blant de eldste utskipingshavner for trelast i landet. Fra skriftlige kilder vet vi at det allerede vinteren 1224-25 lå tyskere her med kogger og lastet tømmer. På 1300-tallet ble Sandefjord regnet som et av de viktigste trelastutskipingssteder i Norge. Stedet ble mye besøkt av tyskere, frisere og hollendere som trengte tømmer og særlig mastetømmer til skipene sine.

Et slikt ladested forutsatte ingen bymessig bebyggelse og det er rimelig å anta at den første fastboende befolkningen var liten, kanskje bare noen få strandsittere som hjalp til med å losse og laste.

Det var adskillig skog i Sandeherred. Salg av sperrer, bord og mast var på 1300-tallet en viktig inntektskilde for bøndene i området - og mange av dem ble etterhvert mer trelasthandlere enn bønder. Utover på 1500-tallet økte trelasthandelen parallelt med sagbruksvirksomheten. Det var skogen som skapte forutsetningen for Sandar som sjøfartsbygd. I dag er det vanskelig å spore denne handels- og trelastvirksomheten som foregikk i Sandefjord i middelalderen, og det er ikke registrert automatisk fredete kulturminner som forteller om denne spesielle næringsvirksomhet.

Byens historie

Fra grevskapstiden ble Sandefjord ladested under Larvik. I løpet av 1700-tallet utviklet Sandar seg til å bli en betydelig sjøfartsbygd. Næringslivet i ladestedet og området rundt ble etterhvert mer differensiert med ulike virksomheter ved siden av trelasthandel, skipsfart og skutebygging. Alt i 1838 kom bl.a. Bugården teglverk i drift. I 1834 ble Sandefjord Bad anlagt. Det trakk velsituerte mennesker til stedet og gjorde sitt til, for å øke næringsgrunnlaget. På 1880-tallet kastet Sandefjord seg for alvor ut i hvalfangsteventyret og hadde ved århundreskiftet etablert seg som verdens betydeligste hvalfangstby. Som by er Sandefjord blant de yngste i Vestfold, formell status som *kjøpstad* fikk den først i 1845.

Prestegården som het Sandar, har gitt navn til herredet og byen som opprinnelig lå på dens grunn. Naturlige grenser mellom Sandar og Sandefjord ble i vest og sør dannet av Mobekken (også kalt Ruklebekken eller Hjertnesbekken), og i øst av Preståsen. Store deler av byen ble rammet av to bybranner i årene 1910-15 og gatene opp mot stasjonsområdet er resultat av påfølgende reguleringer (med murtvang).

Kommunikasjoner

de gamle innfartsveiene

De gamle innfartsveiene forbandt ladestedet med Raveien og bygdene omkring. Fra Raveien er det særlig to veier som peker seg ut som hovedinnfartsårer med lange tradisjoner. *Laskenveien* har utspring ved Lasken på Raet, og kommer inn fra vest over Bugården. *Dølebakken* (med Mosserudveien) tar av fra Raveien ved Haukerød litt lenger nord og kommer inn mot byen over Sandar kirke. Selve Dølebakken ble anlagt i 1790-årene og veien skal før ha tatt andre far rundt Mølleråsen ned mot kirken. På militærkart fra 1801 har både Laskenveien og Dølebakken status som Kongeveier - henholdsvis til Larvik og Tønsberg. Disse veiene var samtidig viktige forbindelser mellom de indre bygdelagene i Vestfold og kysten, bl.a. var de sentrale i trafikken med tømmer til utskipingshavna i Sandefjord.

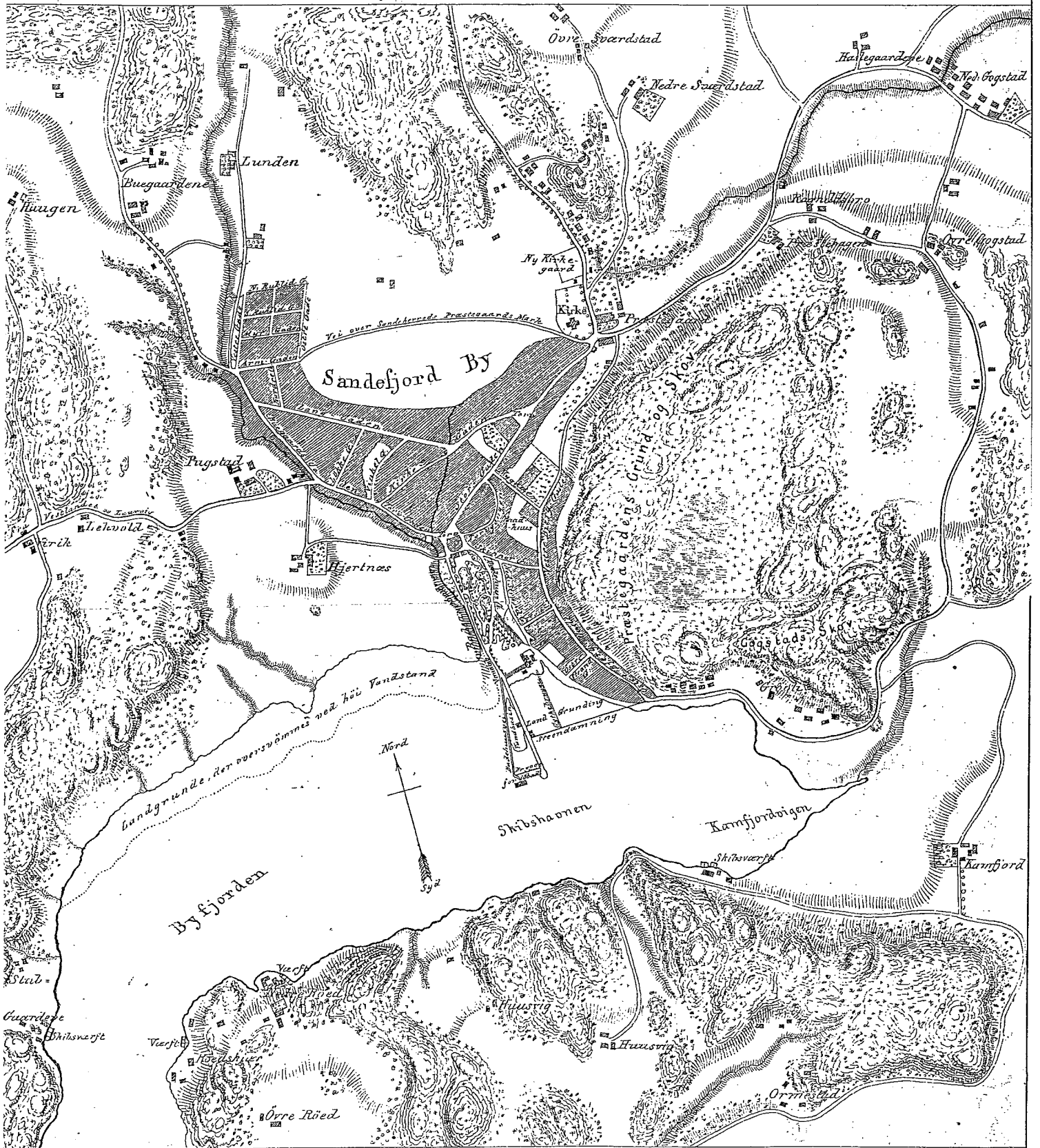
Sandefjord litt ut i andre halvdel av 1800-tallet. Bebyggelsen følger de gamle veiene som bestemmer bystrukturen, mens Nybyen (fra 1850-tallet) øverst til venstre er bygd ut med kvartaler i et tilnærmet regelmessig rutenett. Etter bybrannene tidlig på 1900-tallet ble rutenettprinsippet lagt til grunn for de nye reguleringene, men fortsatt er de gamle innfartsveiene sporbare. (Havnedir. mappe XIX 1.)

Grundrids

af

SANDEFJORD BYE MED DENS BADEANSTALT OG NÆRMESTE OMEGN

indbefattende en Deel af Sandeherreds Landsogn.



Til yderligere Oplysning bemærkes, at Byens Quartaler indbefatter, foruden Huse og Gaardsrum ogsaa flere ubebyggede Tomter, der henrykkes til Hauger eller Beplantning, foruden de paa Tegningen anbydede aabne Pladse.

Maalestok
100 200 300 400 500 600 Alen.

bygdeveier og gårdsveier

Kjellbergveien forbi Virik og Pukkestad, fra sørvest og *Gokstadveien* ved Sandar kirke fra nordøst, er to bygdeveier som også hører med til de eldste lag av ferdselsnettet rundt Sandefjord. Eldre gårdsveier i det aktuelle området var *Sverdstadveien* ved Sandar kirke og *Lundenveien/gamle Moveien* (som i dag er brutt av jernbanen).

jernbanen gjennom byen

Jernbanen ble åpnet for trafikk i 1881/82. Valget av trasé var ikke etter byens ønsker, som heller hadde sett stasjonen anlagt ved indre havn. Banen og stasjonen ble lagt nord for byen av terrengmessige årsaker. Stasjonens plassering kan synes mer eller mindre tilfeldig. Den ble lagt nær kirken og prestegården, og i forhold til de eksisterende veiforbindelsene til opplandet betydde det nærhet til Dølebakken og Gokstadveien. Banen og stasjonsområdet ble lagt gjennom Prestegårdens sentrale områder, og innmarksområdene til flere gårdsbruk ble delt i to. Plassen Søndre Kjellberg gikk med i ekspropriasjonen.

veier etter jernbanes tid

Veiene nevnt over beskriver i grove trekk situasjonen før jernbanen ble anlagt i 1881. Med jernbanen kom behovet for nye og mer moderne veier. I 1883/84 ble *Moveien* bygd fra stasjonsområdet mot Mo på Raet, omtrent midt mellom de to gamle kongeveiene. Dette ble da den viktigste innfartsåren mot Sandefjord. Fra Bugården ble *Krokemoveien* anlagt i 1895 vestover til Skolmerød ved Raet.

Utover 1900-tallet kom det etterhvert nye veier langs jernbanelinja. *Sandarveien* i stasjonsområdet i 1913 og *Skiringssalsveien* i sør i mellomkrigstida. *Skiringssalsveien* ble en ny innfartsvei sørvest fra som dels avlastet *Kjellbergveien*.

etterkrigstid

Den viktigste endringen av kommunikasjonene i etterkrigstid er *Sandefjordsveien* som blir anlagt på slutten av 1970- og begynnelsen av 1980-tallet og som erstattet *Moveien* som innfartsvei til byen. Den følger det tidligere bekkefaret til *Mobekken/Ruklebekken*.

Byen grenser flyttes

Den første utvidelsen av bygrensen kom i 1888 og innlemmet *Hjertnes*, *Pukkestad*, *Bugården* og *Grønli*. Ved denne anledningen ble også jernbanestasjonen tatt med.

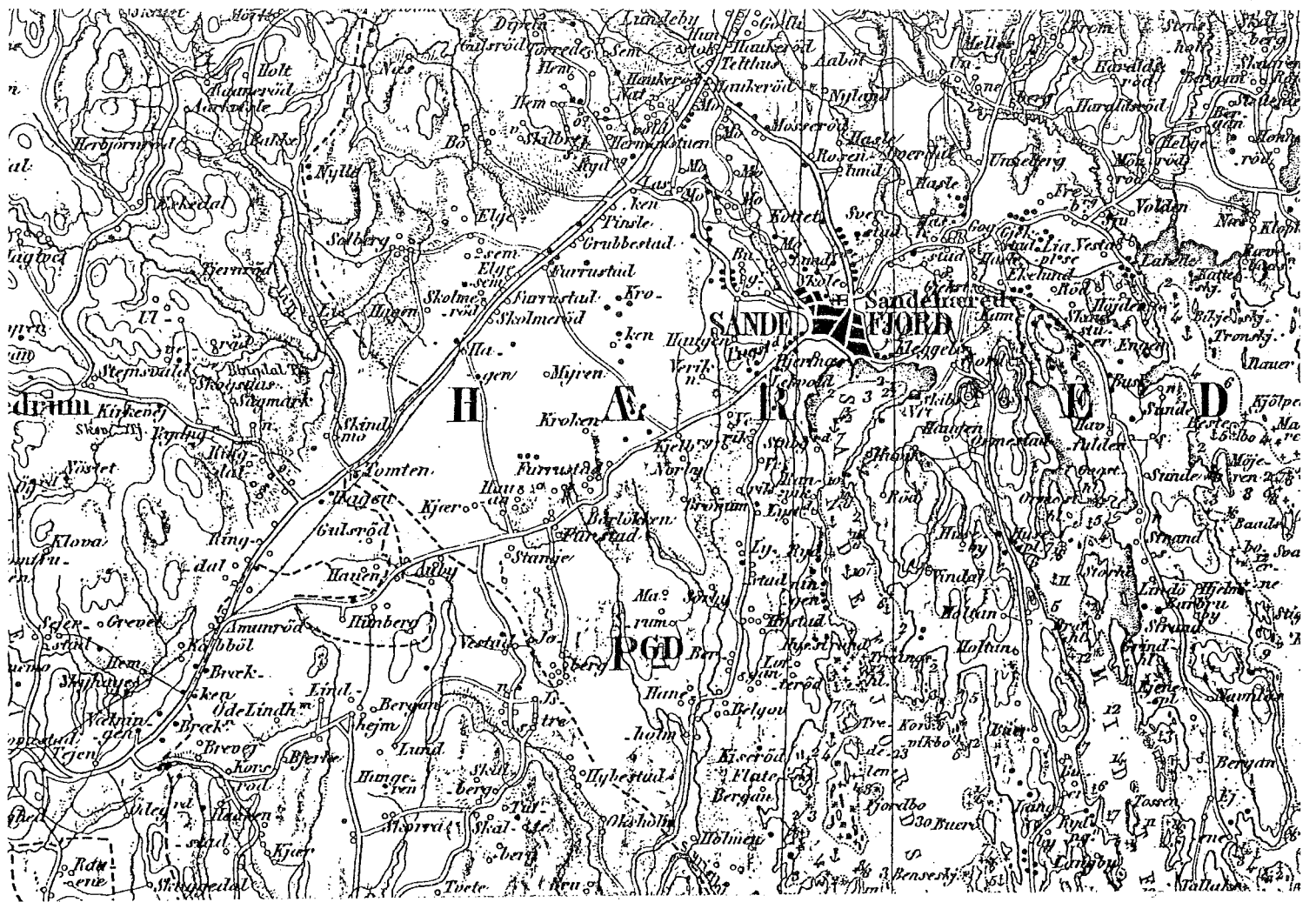
Prestegården, som måtte avstå store arealer ved utbyggingen av jernbanen, ble ytterligere redusert da *Nybo kirkegård* ble anlagt på nordsiden av jernbanelinja i 1910. I 1915 avvikles driften av *Prestegården* som gårdsbruk.

I 1931 legges nye arealer til byen; søndre del av *Preståsen*, området øst for jernbanelinja ved *Prinsensgate* og et område sør for *Brydeløkka*.

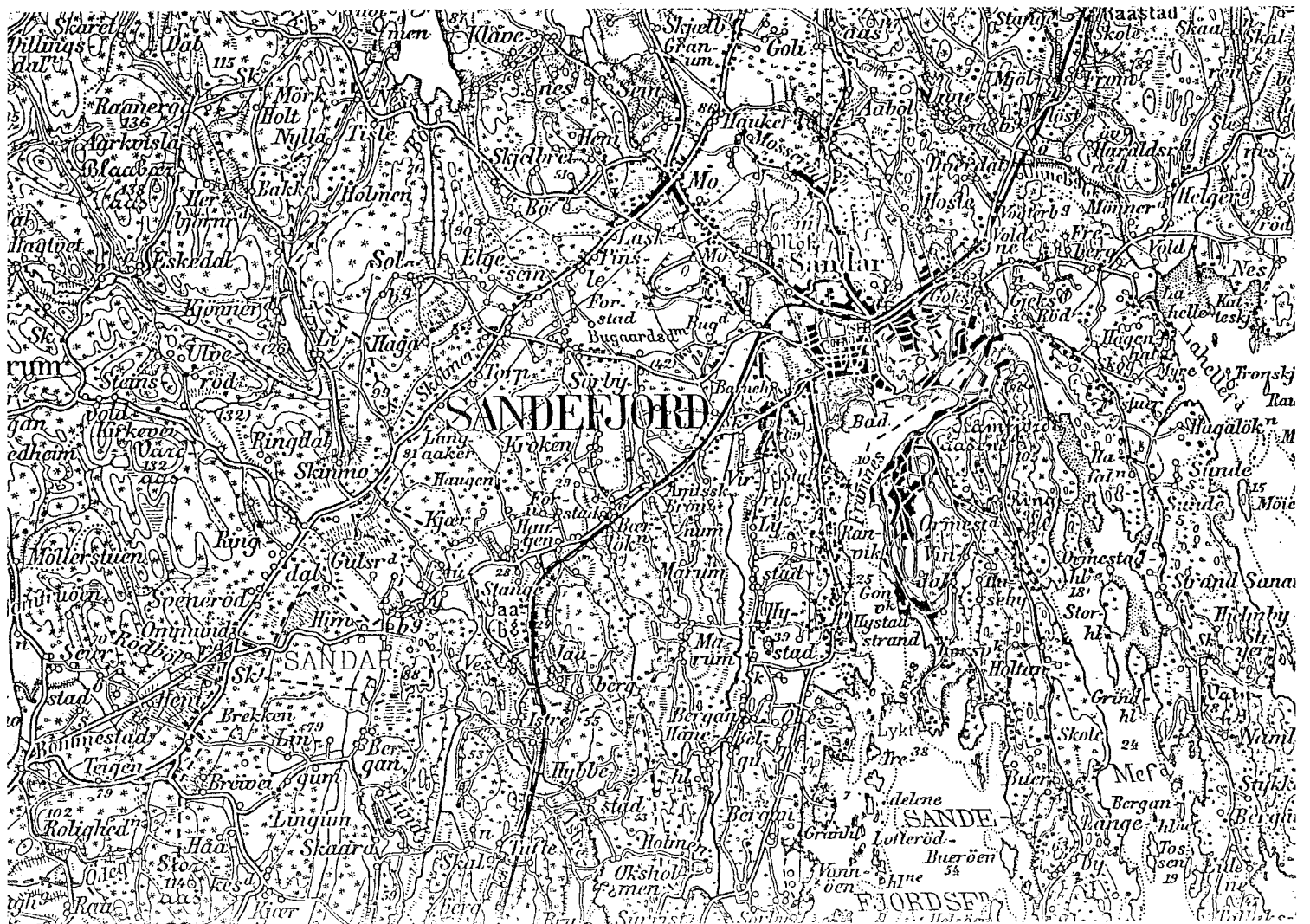
I 1950 blir en del av *Bugården*, *Lundenområdet*, *Kolonihagen*, *Stub* og et areal ved *Kamfjordkilen* innlemmet i byen. I 1968 slås *Sandar* og *Sandefjord* kommuner sammen.

Bebyggelsen*spredt forstadsbebyggelse*

Den eldste bebyggelsen fulgte de gamle veiene. Enkelte steder oppsto små klynger med forstadsbebyggelse, i hovedsak enklere stuebebyggelse og husmannsplasser. *Prestegården* hadde mange husmannsplasser. Midt på 1800-tallet var det bl.a. et belte av slik forstadsbebyggelse langs *Dølebakken* ovenfor *Sandar kirke*, langs *Gokstadveien* ved det gamle



Kartutsnittet over viser Sandefjordsområdet i 1875, før jernbanen, og under det samme utsnittet i 1958. Rektangelkart i målestokk 1:100 000, Statens kartverk hønefoss.



Ragnhildbru mot Hasle, ved Laskenveien ved Bugården og Kjellbergveien ved Virik.

boligområder og villastrøk

Villabebyggelsen utenfor bykvartalene kom rundt århundreskiftet, spredt som fortetning ved de eldste husklyngene, og etterhvert som større feltutbygging. På 1910-tallet, skjer det en planmessig utparsellering av Prestegårdens områder til boligtomter.

jernbanen strukturerer bebyggelse

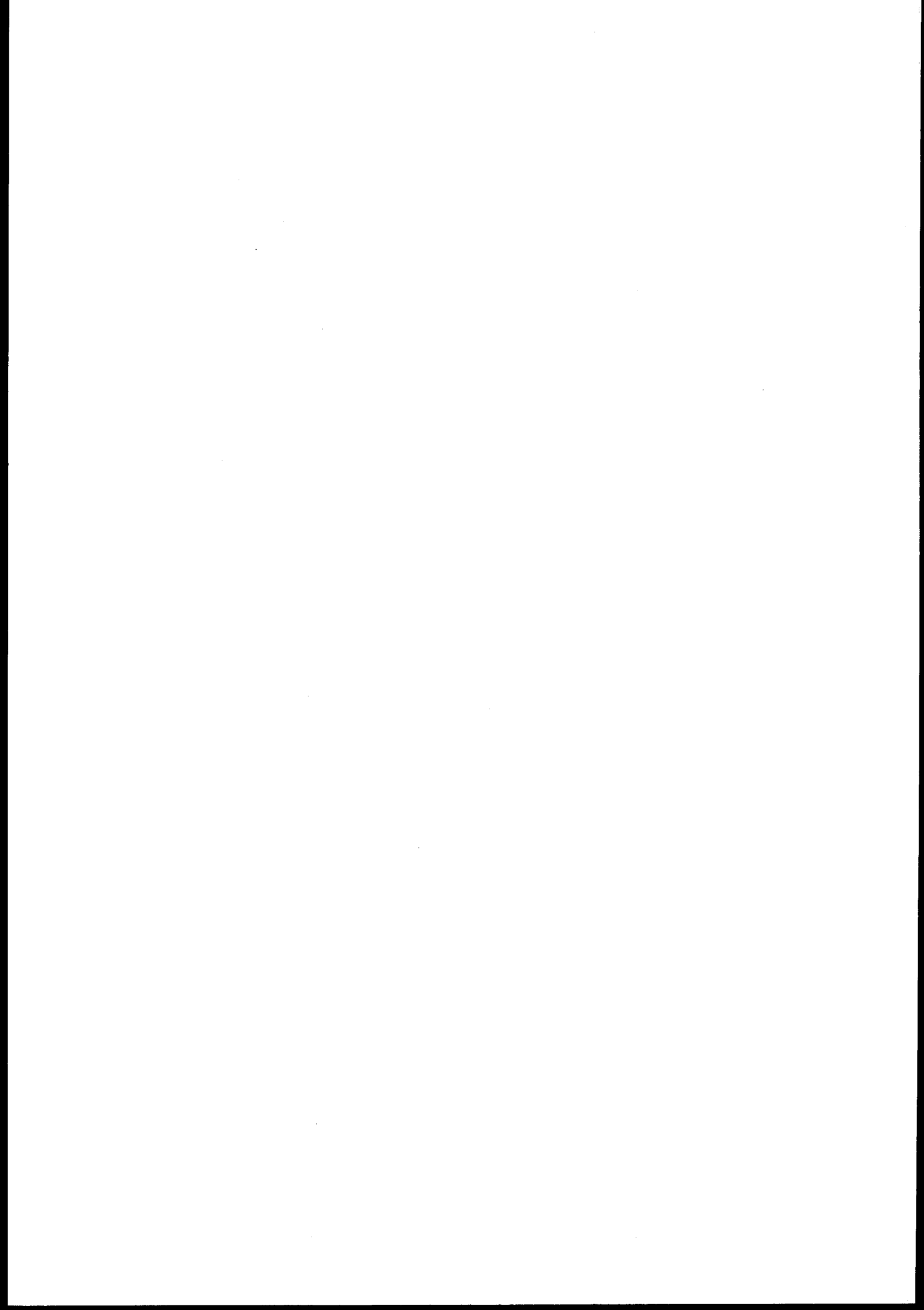
Jernbanen har virket strukturerende på bebyggelsen i baneområdet. Langs den gamle Gogstadveien kom det tidlig et belte med bebyggelse, både bolighus og industri med banen som tomtegrense og bakside og uthus tett opp til linja. Sandarveien i stasjonsområdet og Skiringssalsveien sør for byen representerer en planlagt linjeutbygging, med nyanlagte veier langs linja og villatomter til denne - hensholdsvis fra 1910-tallet og 1930/50-tallet.

Sandefjord i etterkrigstiden

Områdene rundt Sandefjords bykjerne og de bynære landbruksområdene preges av mer eller mindre spredt boligbygging og noe etablering av lettere industri og handel. En del av boligområdene fra tidlig etterkrigstid ligger i avgrensede felt på de flate jordene, mens andre «kler kollene». Området Bugården utvikles videre med idrettspark og skolesenter. Området langs jernbanen mellom Laskenveien (Bugården) og Sandefjordsveien bygges ut.

Bildet er tatt fra Sverdstad mot øst og vi ser Nybo kirkegård, jernbanelinja og Gokstadveien. Byggfeltet på Nedre Hasle er til venstre. Gårdsbebyggelsen på Øvre og Nedre Gokstad ligger noe inn i bildet. På den lille åkerholmen på jordet på denne siden av jernbanen er det et helleristningsfelt med skipsristninger som dateres til bronsealderen. I bronsealderens kystlandskap gikk sjøen nesten opp til denne lokaliteteb og dannet en liten østvendt vik.





STEDER LANGS TRASÉEN

Hasle/Sverdstad/ Øvre Gokstad gravhauger

På Gokstad og Sverdstad-eiendommene finnes flere automatisk fredete kulturminner. Enkeltliggende gravhauger og større gravfelt ligger i tilknytning til dagens tunområder, i mindre skogsholt eller i områder med dyrka mark. Bortsett fra gravfeltet med 5 gravhauger på grensen mellom Søndre Sverdstad og prestegården, inne på kirkegården ved Sandar kapell, ligger de øvrige registrerte gravhaugene på disse gårdene ganske langt ifra planlagte anleggsområder. Potensialet for funn av bosetningsspor i dyrka mark regnes imidlertid som høyt i de planlagte traséområdene..

gårdsnavn

Gården Hasle, gammelnorsk *Hasla*, er ifølge Oluf Rygh, oppkalt etter bekken som skiller gårdene Sverdstad og Hasle, nemlig Haslebekken.

I Sverdstad, opprinnelig *Sverdstadir*, har førsteleddet *Sverd* trolig noe med *svarv* å gjøre - som kan bety en halvsirkel og henseile på en jordeform. Sammen med Gokstad, kanskje oppkalt etter den første rydningsmannen *Gaukr* eller *Gautr*, hører disse 2 gårdene til et område øst og nordøst for Sandefjord by der svært mange gårder har navn med *stad-endelser*. Kanskje viser dette at det i løpet av yngre jernalder skjedde en større ekspansjon her når det gjaldt rydding og etablering av nye gårder. At dette området har hatt en sentral maktpolitisk betydning, i hvert fall i vikingtid, vitner den rike skipsgraven på Gokstad om.

helleristningsfelt

I dyrka mark i svakt sørøst-skrånende terreng under Søndre Sverdstad, ikke så lang unna dagens jernbanetrasé, er det registrert et helleristningsfelt på en mindre bergknaus. Skipsfigurene på feltet antyder en datering av i hvert fall deler av feltet til bronsealder. Ved pløying i områdene omkring er det funnet gjenstander og avslag som kan dateres til steinalderen. Helleristningslokaliteten ligger i dag ca 20 m.o.h. og har i bronsealder ligget nær vannkanten, på nordsiden av en øst-vest-gående liten fjordarm.

bebyggelse fra nyere tid

I dag ligger det et sammenhengende belte av bebyggelse langs jernbanen ut til Unneberg. Særlig i *Nedre Gokstad vei* fra tunområdet på Nedre Gokstad og langs sørsida av jernbanen, er det et tettbygd område med hus fra før 1900. Dette er relativt store sveitserstilshus i små haver med uthus mot jernbanen. Opprinnelig preg er godt tatt vare på, både i helhet og i detaljer. På 1980-tallet ble Gokstadveien rettet ut mot Helgerødveien, slik at den i dag går utenom boligbebyggelsen til Gokstadveien og det gamle tunområdet til Nedre Gokstad.

Litt lenger sør mot byen er det større avstand mellom bebyggelsen og jernbanelinja. *Lille Gokstad vei* går langs linja og boligbebyggelsen langs Gokstad veien har større bakhager. Husa har preg fra tidlig 1900-tall og mellomkrigstid og er en del endret.

Nedre Hasle

Nordsida av linja i samme område er langt seinere utbygd. Her finner vi et felt med nyere industribebyggelse og et feltutbygd boligområde som ligger som en kile mellom den gjenværende jordveien på Hasle og Sverdstad. Bebyggelsen nederst mot jernbanelinja har i hovedsak preg fra mellomkrigstid og er noe endret i detaljer.



Noe av jordveien på Øvre Gokstad, Sverdstad og Hasle er spart for utbygging og ligger som åpne lunger mellom bebyggelsen.

eldre industribebyggelse

Videre mot stasjonen preger åpen grøntstruktur nordsida med jordveien på Sverdstad og Nybo kirkegård. Feltet på sørsida av linja, mot «Herredshus-området» er derimot tett bebygd, hovedsakelig med industri, og bebyggelsen ligger helt opp i linja. Karakteren er blandet, både i type og stilpreg, men har i hovedsak tidspreg fra mellomkrigstid. Bygningsmiljøet er preget av mange endringer. Kilt mellom denne næringsbebyggelsen er det også et par bolighus i jugendstil. Dette bygningsmiljøet har grodd fram både i forhold til innfartsveien og ut fra nærheten til jernbanestasjonen og kan ses som tidstypisk.

Sørsida av Gokstadveien er bebygd med villaer fra århundreskiftet i sen-sveitserstil og jugendstil.

Til venstre: Mellom Nedre Gokstad vei og jernbanen er det et sammenhengende miljø med eldre bebyggelse i sveitserstil. Nederst ses planovergangen til byggefeltet på Nedre Hasle - mot Gokstadveien.

Under: Industribebyggelsen fra overgangen ved Nybo kirkegård og mot stasjonsområdet.





Sandar kirke og deler av stasjonsområdet sett mot sørvest. Dølebakken og Nybo kirkegård ses i forkant av bildet. Gokstadveien kommer inn fra vestre. Stasjonsbygningen ligger utenfor bildet til høyre.

Stasjonsområdet *gårdsnavnet Sandar*

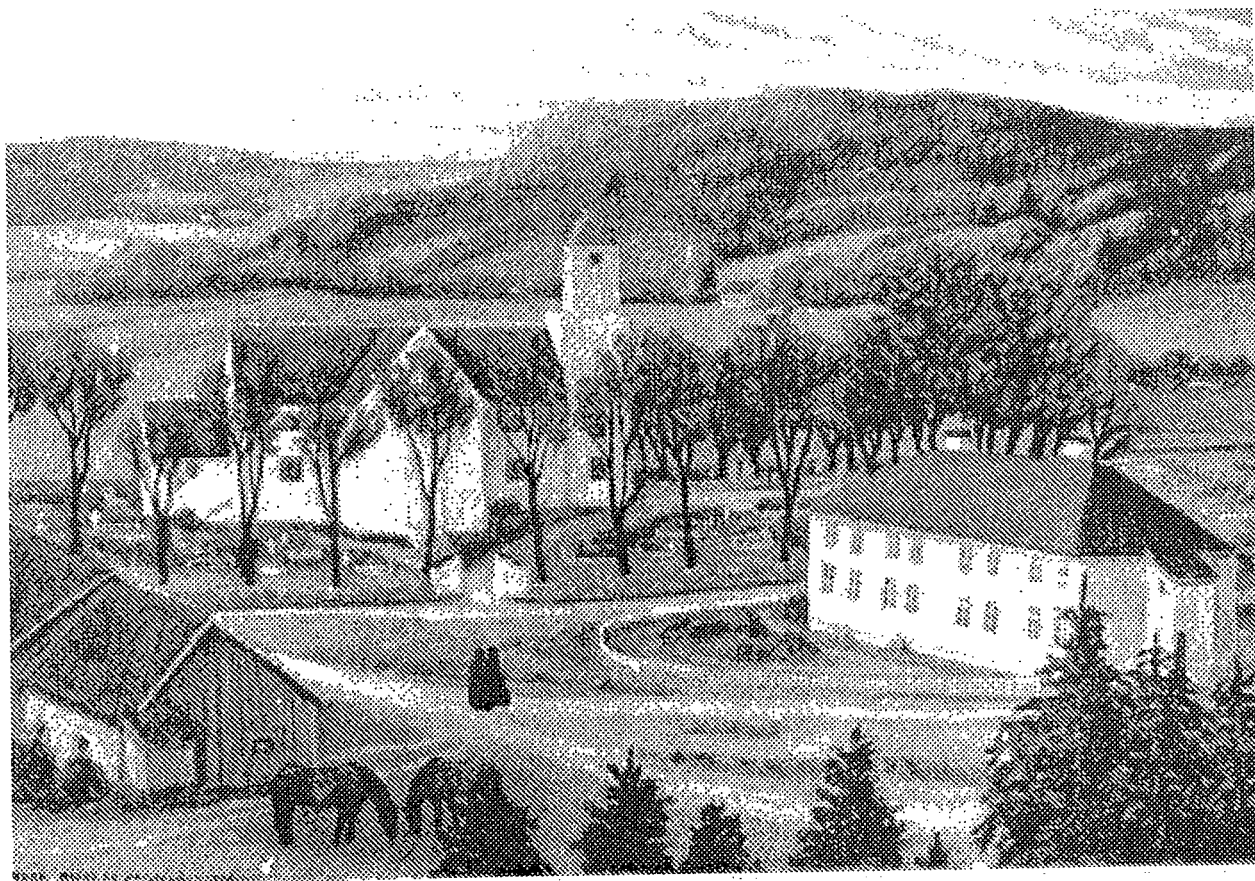
Prestegårdens gamle navn Sandar, er flertall av ordet sandr, og henspeiler på jordsmonnet. Ofte finner vi den eldste jordbruksbosetningen innenfor områder med tørr sandjord, og dette kan bety at Sandar er blant de første gårdene som ble ryddet her. Bortsett fra det ovenfor nevnte gravfeltet fra jernalderen ved Sandar kapell, er det ikke registrert fornminner langs dagens jernbanetrasé forbi stasjonsområdet.

Sandar kirke

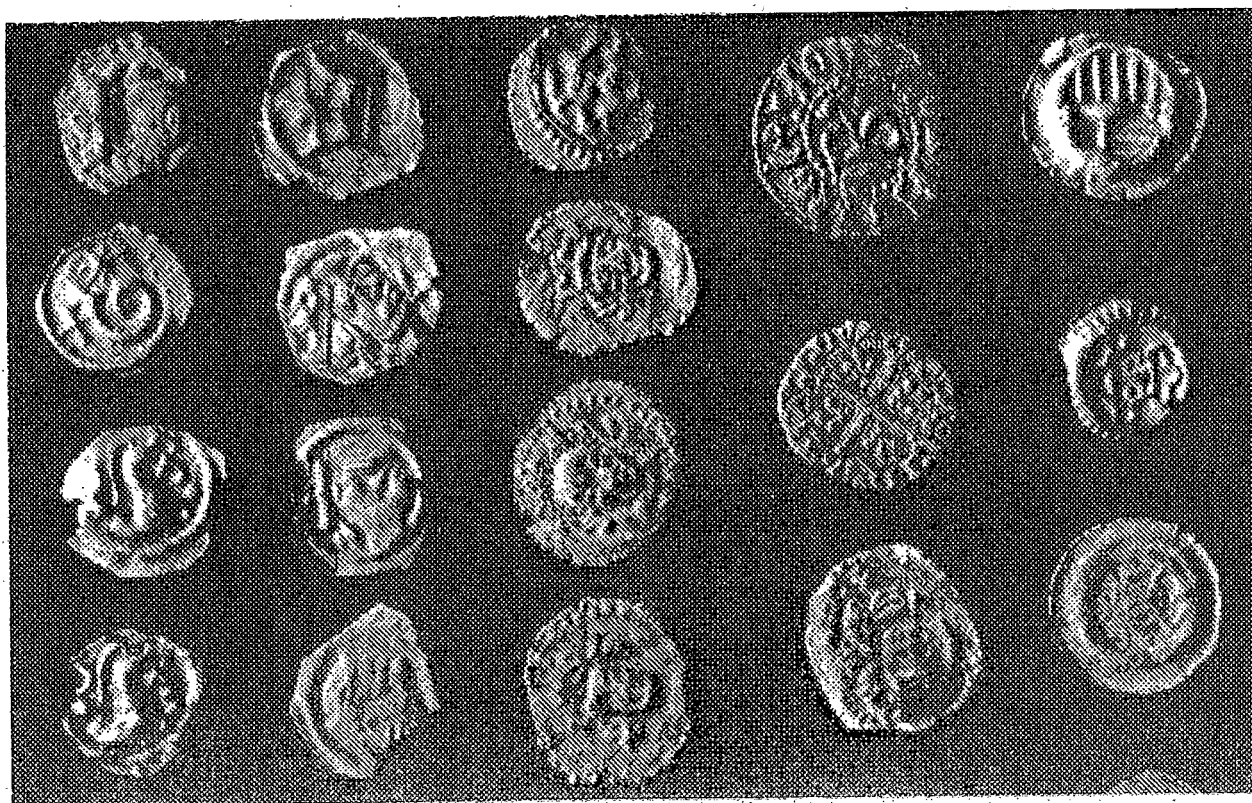
Sandar Kirke er en korskirke i tømmer fra 1792, preget av Louis XVI-stil, men restaurert og tilbygd et nygotisk tårn i 1869. Under dagens kirke finnes levninger av en middelaldersk steinkirke fra 1200-tallet. Kirken ligger på en lav høyde. Stedet har slik sett typiske kirkestedkvaliteter, selv om det ikke er så lett å lese i dagens tette bysituasjon.

prestegård og herredshus

Ved kirken ligger Prestegården med hovedbygningen som ble bygd ny i 1848, til erstatning for en eldre på samme sted. Sandar kommune overtok restene av eiendommen Prestegården i 1916 og huset ble tatt til herredshus samt andre offentlige funksjoner i 1922. Det ble noe bygd om, bl.a. med ny fløy. Prestegården er en markant klassisistisk bygning som er med å understreke området's offisielle senterpreg. Anlegget har etter hvert blitt noe utbygd med bygninger som dels har samme preg. Etter kommunesammenslåingen med Sandefjord ble prestegården helse



Over: Maleri fra ca. 1850 som viser hvor åpent og synlig Sandar kirke og prestegård lå før byen «hentet den inn». (Kopi etter Sandar bygdebok b.I W.Møller). Under: Ved utgravingen av Sandar kirke i 1901-02 ble det gjort et skattefunn på ca. 500 mynter. De fleste skriver seg fra middelalderen. Kanskje kan funnet ses i sammenheng med Sandars kontakt med datidens handels- og omsetningsmiljø. (Kopi fra Sandar bygdebok b.I G.Chr. Wasberg.)





Sandefjord stasjonsbygning og godshus sett fra bysida.

og velferdssentral, også resten av anlegget har ulike offentlige servicefunksjoner.

Som kommunens administrasjonssted er kirkestedet/prestegården eldre. Kommunelokalene var før i den gamle skolen fra 1867 som lå ved foten av Dølebakken og brant i 1921.

knutested for gamle veier

Kirkestedets posisjon som knutested for gamle innfartsveier er fortsatt lesbar i gatestrukturen. Både Dølebakken, Gokstadveien og Moveien kommer inn her, og Storgata og Bjerggata viderefører eldre forbindelser inn i byen. Sammenhengen mellom Kirken og Dølebakken med eldre forstadsbebyggelse, er en verdifull del av denne strukturen. Jernbanen krysser foten av Dølebakken i en jernbanebru med brukar i naturstein på vestsida, mens brukarene på østsida er erstattet med betong og adskilt fotgjengerundergang.

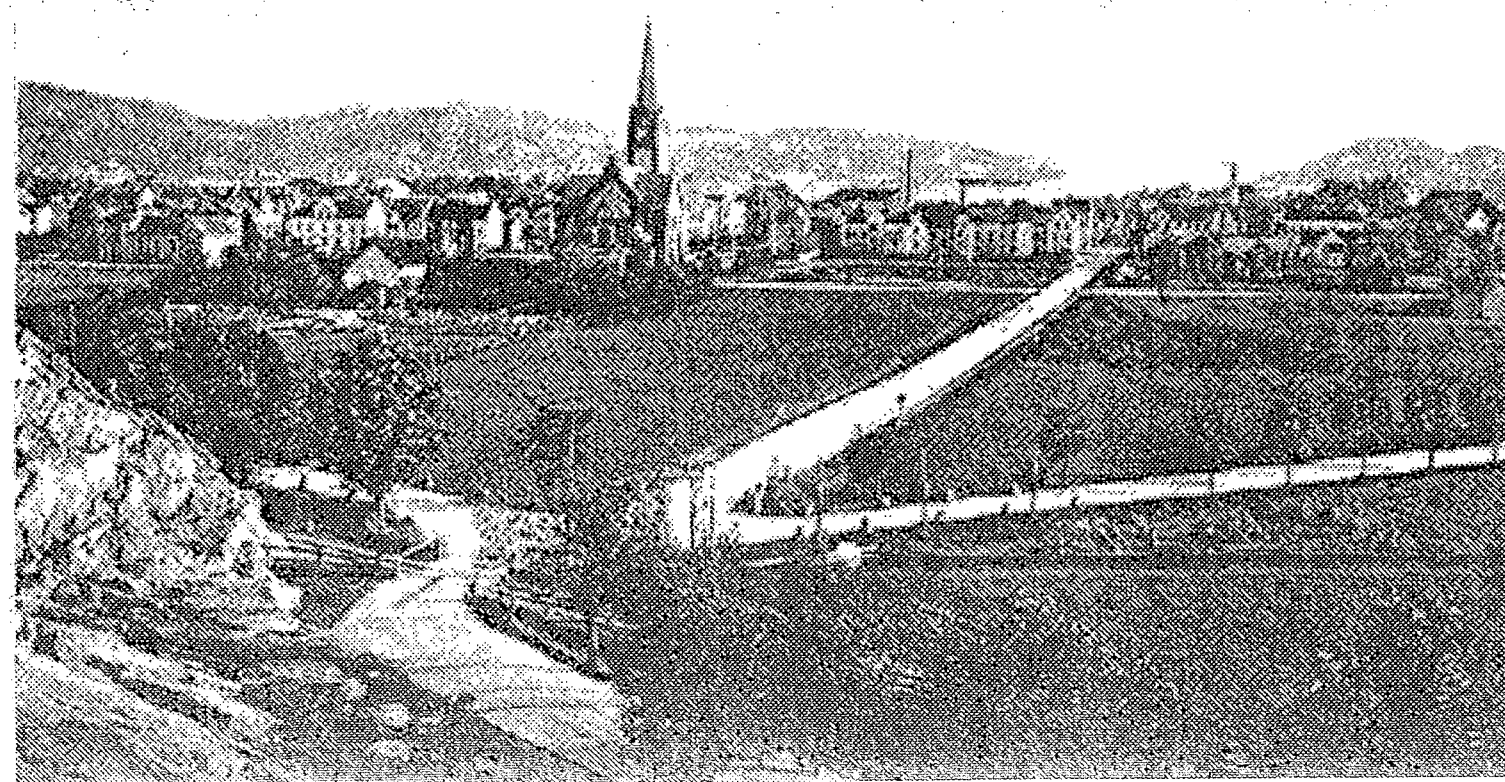
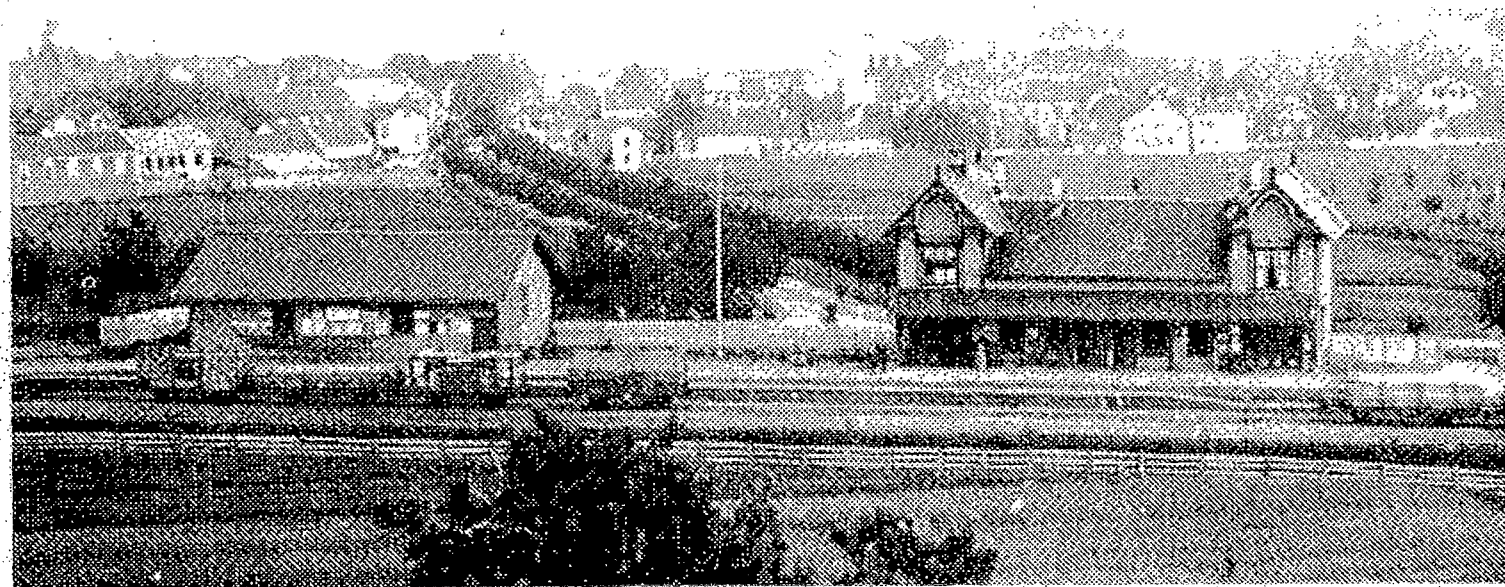
Kirke-/Herredshusområdet har parkbeplantning med store gamle løvtrær. En liten jernbaneundergang i naturstein leder fra Sverdstadveien inn til parken.

Kirke-/Herredshusområdet er et svært verdifullt kulturmiljø som både ved strukturer og enkeltminner forteller om stedets sentrale posisjon fra middelalderen fram til i dag.

stasjonsbebyggelsen

Stasjonen ligger rett sør for Mattisberget på en fylling noe høyere enn Sandar kirke. Bebyggelsen på stasjonen er preget av stasjonsbygningen og godshuset fra banens åpning. Stasjonsbygningen er oppført etter typetegning for bystasjoner på Grevskapsbanen. Siden Tønsberg og Larvik stasjonsbygninger ble oppført i mur, og man i Skien kjøpte et byhus som lå lagelig til, ble denne typen bystasjon oppført tre steder; Holmestrand, Sandefjord og Porsgrunn. Stasjonsbygningen i Porsgrunn er revet. Stasjonsbygningen i Holmestrand vil med stor sannsynlighet bli revet ved modernisering av Vestfoldbanen på denne parsellen.

Eldre fotografier av Sandefjord jernbanestasjon, bysiden og stasjonssiden. Under vises krysset ved Moveien rundt 1910. Vi ser mot Sandefjord nye kirke som er fra 1903. Sandefjord by hadde hatt egen kirke fra 1872, men den første, en liten trekirke, gikk tapt ved den store bybrannen i 1900. Kopier fra Sandar bygdebok b:I og II.





Over: Villaene i Sandarveien



I midten: Stasjonsbygningene

Under: Planovergangen i Moveien



Både Holmestrand og Sandefjord stasjonsbygninger har en relativt lav autentisitet etter større ombygginger, og ingen av bygningene er derfor representert på NSB's nasjonale verneplan for jernbanebygninger. Bygningen har imidlertid lokal verdi som kulturminne - både i forbindelse med jernbaneanlegget og byutviklingen og som et kjent identitetsskapende element i bybildet.

Sandefjord godshus er etter restaurering tilbakeført til nær opprinnelig stand og er med på NSB's verneplan som representant for godshus fra den store utbyggingsperioden rundt 1880.

Boligbebyggelsen i området

Både inn under foten av Mattisberget og i Dølebakken er det bebyggelse som kan ha sin opprinnelse i den eldste plass- og stuebebyggelsen. Her er også en del enkeltstående godt bevarte villaer fra århundreskiftet i sveitserstil og dragestil. Sandarveien langs jernbanen ble anlagt 1913. Bebyggelsen her er tidsenhetlig med store, standsmessige villaer preget av jugendstil og nyklassisisme og tilhørende store haver mot Sandarveien. Autentisiteten er gjennomgående høy. Området bakenfor, Åsen, ble lagt ut til villakvarterer 1916.



Fotgjengerundergangen mellom Sverdstadveien og parken ved Herredshuset.

Mo/Lunden

Området er i hovedsak bygd ut i etterkrigstid. Øvre Lunden, nord for Moveien (innunder Mokollen) ble i hovedsak bygd ut til boligområde i de nærmeste årene etter 1945. Det finnes enkelte eldre hus i sveitserstil i området. På 1970-tallet utbygges Frydenlund, et boligfelt mellom Moveien og Laskenveien. På samme tid ble den gamle Lunden-eiendommen bebygd med boliger for pensjonister. De ligger tilbake-trukket på en høyde rett på nordsiden av jernbanelinja, i forhold til industriområdet sør for linja.

Området sør for linja preges av større industrianlegg. Sandefjord Skofabrikk er et tidstypisk og enhetlig anlegg i etterkrigs funksjonalisme.

gravfunn fra vikingtiden

På Lunden øvre 42/82 under Bugården er det gjort et gravfunn fra vikingtid bestående av et tveegget sverd av jern og en øks av jern. Funnet ble gjort på flat mark, uten spor etter noen gravhaug, og det var dekket av en 1 meter lang helle som lå 0,8 meter under markoverflaten.

**Bugården/Hauan/
Skiringssalsveien**
fornminner

Navnet Bugården hører ikke til de eldste, og gården kan opprinnelig være skilt ut fra Virik (omtales under). Førsteleddet i Bugard er *bu* som ifølge Oluf Rygh må bety buskap. Kjente funn og fornminner vitner om bosetning her i forhistorisk tid. Potensialet for nye funn betraktes som høyt.

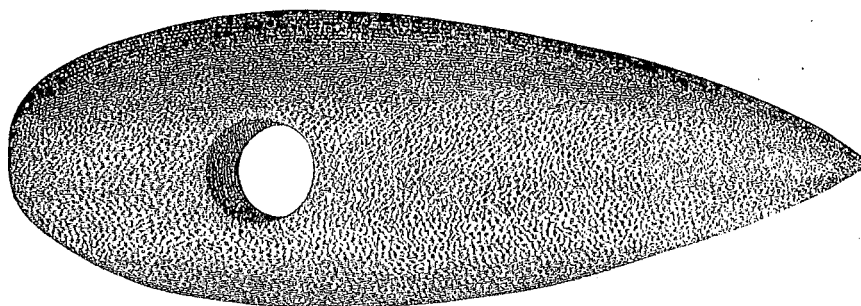
Ved en markavskrapning rett sør og sørvest for gymnastikksalen på Sandefjord videregående skole i 1976, ble det i tidligere dyrket mark funnet minst 40 groper med kullblandet jord og skjørbrent stein. Ingen av gropene er datert, men gropene kan trolig oppfattes som rester etter en forhistorisk bosetning, der gropene har tjent ulike funksjoner bl.a. i forbindelse med mattilberedning.

fast fjell med skålgroper

På flere fine svaberg sør og sørvest for den videregående skolen er det registrert felter med skålgroper. Det største feltet ligger inntil og sørøst for Krokemoveien. Innenfor gjerdene på Bugården kolonihage ligger det 2 mindre skålgropslokalteter.

funn av oldsaker

Selv om det mangler nøyaktige funnopplysninger skal en buttnakket steinøks og en skafthulløks fra steinalderen være funnet på Bugården. Terrenget her ligger i dag høyere enn 25 m.o.h.



*Skafthulløks funnet på Bugården.
Illustrasjon hentet fra Oluf Rygh:
Norske Oldsager....*

Neste side: Bygningene etter gårdsbruket på Bugården bnr. 15. Under og i midten. Bebyggelse fra århundreskiftet i Bugårdsbakken ved jernbanebrua.



Bugårdsgodest

Begrepet Bugårdsgodset forteller at Bugården i middelalderen må ha hatt en spesiell posisjon i en godskonsentrasjon hvor flere Sandar-gårder foruten Bugården var lagt under den adelige ættegården Manvik i Brunlanes. Bugården må ha vært en stor og sentral gård; den lå fint til i flatt lende, ved Laskenveien til Raet. De samme forhold gjorde trolig Bugården vel egnet for den utbyggingen med store arealkrevende offentlige institusjoner som i dag karakteriser Bugården-området, ved siden av omfattende utbygging med moderne boligfelt og annen tettstedsbebyggelse.

På nordsiden av jernbanelinja, mellom Sandefjordsveien og Bugårdsbakken, ligger et belte med lettere, moderne industribygg.

På sørsida, er Halvdan Svartes gate bygd ut med bolighus med preg fra etterkrigstid fram til i dag.

Gården som lå på sørsida av jernbanen, vest for Sandefjordsveien, ble tatt i bruk som sykehus alt i 1923, men de store institusjonbygningene kom først i 1959. Det var i dette området det gamle teglverket lå.

gårdstunet ved Bugårdsbrua

Det er i dag ikke mange spor etter det frodige gårdslandskapet på Bugården. Bygningene etter bruksnr. 15 ligger like ved veibrua over jernbanen ved Laskenveien/Bugårdsbakken. Inntil 1940-tallet var det her en stor gård i full drift, men alt i tidlig etterkrigstid ble store deler av eiendommen lag ut til idrettsarealer og jordveien utparsellert. Bebyggelsen er bevart, men har ikke lenger karakter av gårdstun. Framhuset har hovedtrekkene til sveitserstilen, men er endret i detaljer. Den store klassisistisk pregede driftsbygningen fra 1945 er innredet til annen næringsvirksomhet og solgt fra.

Laskenveien

Laskenveien/Bugårdsbakken viderefører som nevnt en eldgammel innfartsvei til Sandefjord. På hver side av jernbanekrysningen har veiløpet gjennomgått noen endringer i de senere år, med omlegging i Bugårdsbakken og ny rundkjøring i krysset på sørsida av banen.

spor av forstadsbebyggelsen

I Bugårdsbakken, like på sørsida av jernbanebrua er det eldre boligbebyggelse. Nærmest jernbanen ligger mindre hus fra århundreskiftet, både trehus og murhus - med hovedtrekkene i opprinnelig stilpreg bevart om ikke i detaljer. Litt lenger opp i Laskenveien er det bebyggelse som kan føres tilbake til den eldre stuebebyggelsen langs denne gamle innfartsveien.

skole- og rekreasjonsområde

Omformingen av Bugårdsområdet begynte relativt tidlig. Oppdemming av Bugårdsdammen var med på å gjøre området til et populært rekreasjonsområde allerede på 1800-tallet. Utover på 1900-tallet ble området utbygd med Stadion og i 1949 travbane. Etter 1945 er stedet bygd ut som idrettspark. Distriktets skolesenter ble bygget ut fra slutten av 1950-tallet mellom idrettsparken og byen, rett nord for jernbanelinja.

Kapteinløkka

Området vest for gamle stadion (Kapteinløkka) ble i 1940 tatt til leirområde av tyskerne. Brakkene som Sandar kommune disponerte etter krigen, ble tatt i bruk som boliger. Ved byutvidelsen i 1950 ble området innlemmet, regulert og bebygd med nye boliger.

kolonihagen

Området sør for skolen, langs nordvestsida av jernbanelinja, ble lagt ut til kolonihave på 1950-tallet. De eldste hyttene skriver seg trolig fra denne tida. Bugården kolonihage er Sandefjord eneste. Som institusjon er den

eldre, den ble flyttet hit fra Lindgårdsgate. Området har blitt noe utvidet etterhvert, og det har kommet til noen nye hytter.

Skiringssalsveien

Skiringssalsveien langs jernbanelinja ble anlagt på 1920-/30-tallet, og utbyggingen av beltet langs sørsida av jernbanen på Bugårdens grunn ned mot Hauan startet på 1930-tallet. Her er enkle bolighus med et vist funksjonspreg. De er en del endret i detaljer.

Virik/ Kjellberg
gårdsnavnet

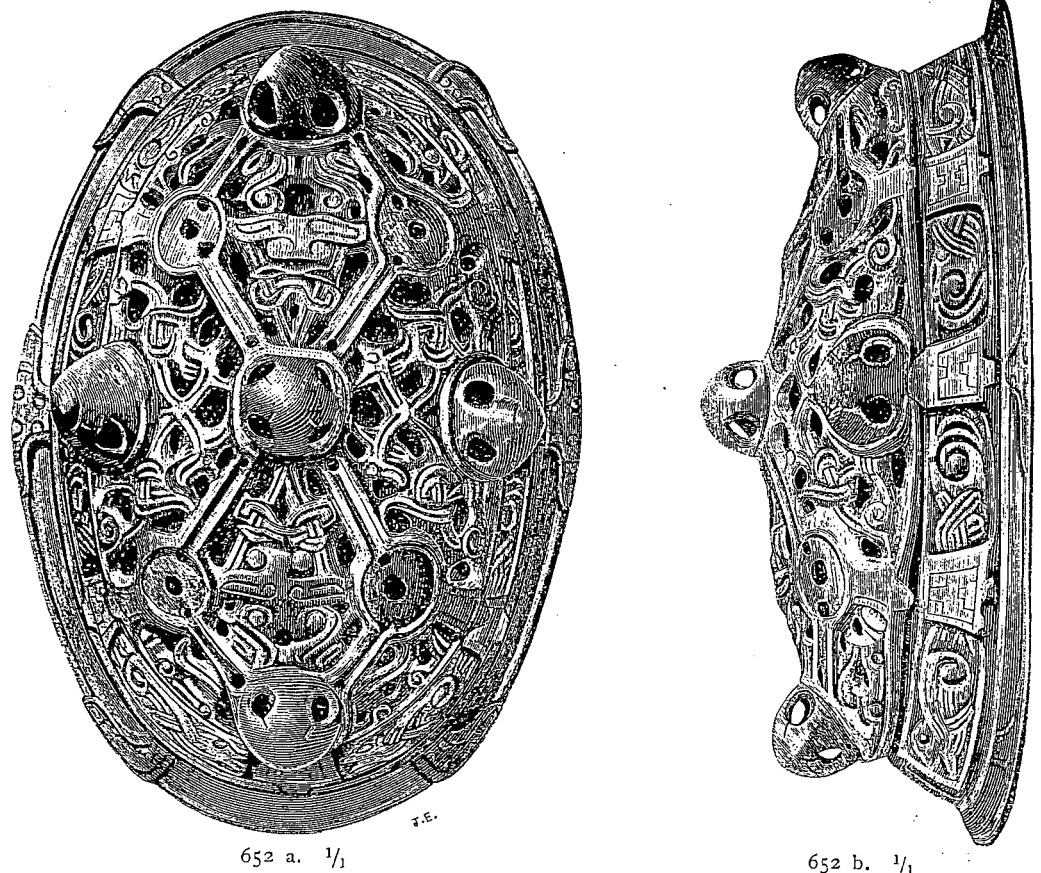
I Virik, gammelnorsk *Vervikar*, kan førsteleddet *ver* forklares som et sted hvor mennesker oppholder seg til visse tider på året for å drive ulike former for sjøfangst. Det er rimelig å anta at det kan ha vært en slik bosetning som først gjorde bruk av disse landområdene selv om vi i dag ikke har funnet sporene etter dette. Trekker man opp 25 meters koten på kartet ser man at en smal nord-syd-gående fjordarm strakte seg opp mot dagens tunområde på Vestre Virik i yngre del av steinalderen.

fornminner og funn fra bronsealderen

Klare indisier på at det har levd mennesker på Virik i bronsealderen kan spores gjennom flere lokaliteter med gravrøyser og helleristninger, samt opplysninger om kjente funn.

jernalderbosetning

Dagens mest synlige spor etter jernalderbosetningen i området er gravhaugene som opptrer både enkeltvis eller i mindre felt. Et lite gravfelt ligger inntil og vest for dagens jernbanetrasé rett syd for Bugården kolonihage. Flyarkeologiske observasjoner og begrensede



Stykker av to ovale spenner lik denne er funnet i en grav på Nordre Virik. Illustrasjon fra Oluf Rygh: Norske Oldsager.

arkeologiske undersøkelser viser at det i dyrka mark finnes rester etter større gårdsanlegg fra jernalderen. De fleste bosetningssporene er tidligere observert på østsiden av Virikbekken, men ved våre registreringer ble det også oppdaget bosetningsspor som ligger på vestsiden av jernbanen, i dyrka mark syd for tunet på gbnr 121/1.

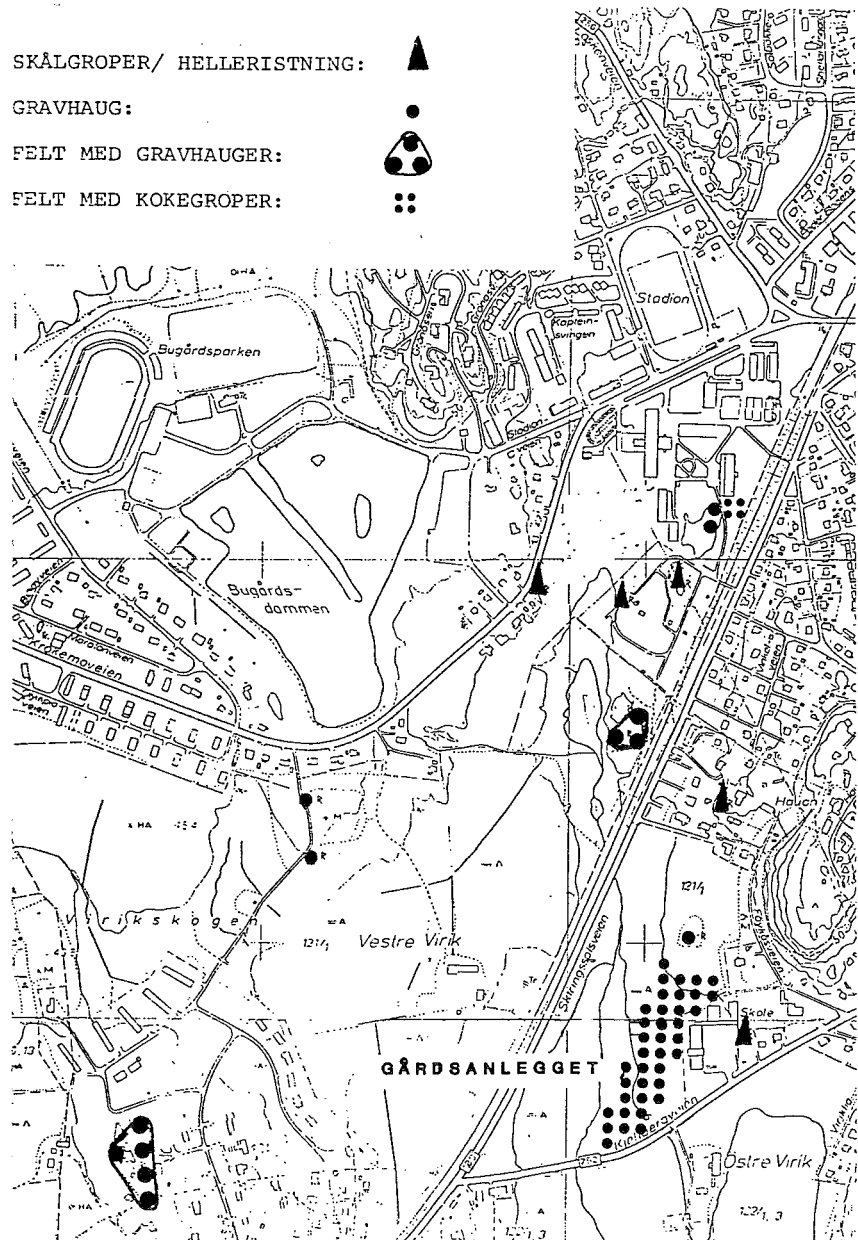


364. 1/3

Skår av samme type leirkar som disse er funnet i en grav fra yngre romertid på Nordre Virik. Illustrasjon hentet fra Oluf Rygh: Norske Oldsager



361. 1/3



Jernalder-gårdsanlegget på Virik med fornminnene i de nærmeste områdene. Funnene fra utgravningene daterer anlegget til eldre jernalder. Etter Per Haavaldsens artikkel i Nicolay nr. 41 1983-2.



Over: Flyfoto av Virik skole. I åkeren ser vi i hvert fall én markert ring rett nord for skolen. Iflg. Per Haavaldsen kan dette være restene etter et rundt hus fra eldre jernalder. Tunet på Vestre Virik ligger til høyre i bildet.

Under: Gårdstunet på Vestre Virik sett fra Skiringssalsveien.



dagens gårdsbebyggelse

Jernbanen og Kjellbergveien deler i dag gårdsområdet på Virik. Gårdsbebyggelsen ligger relativt spredt i det, åpne åkerlandskapet, på to slake høydedrag på hver side av bekkedraget.. Tuna på Østre og Søndre Virik ligger på rad sør for Kjellbergveien. Vestre (og Nordre) Viriks gårdstun, gnr. 121/1 ligger for seg, nord for både veien og Vestfoldbanen og ganske nær jernbanelinja med planovergang fra Skiringssalsveien. Lokaliseringen av Virik-tuna ser ut til å samsvare med kart fra tidlig 1800-tall. I hovedtrekk gir bebyggelsen inntrykk av tradisjonelle gårds-tun. Det er flere driftsbygninger bevart. Husene på Vestre Virik står i et åpent, stramt firkanttun. Framhus og driftsbygning er fra århundreskiftet og har sveitserstilens hovedtrekk. Stabburet kan være noe eldre.

skolene

To skoleanlegg har lagt beslag på arealer i området; Skiringssal folkehøgskole som fikk sin første bygning i 1903, og Virik skole som ble tatt i bruk i 1910. Begge er senere utvidet. På Skiringssal folkehøgskole er det en blandet bebyggelse fra ulike tider.

vår tids boligutbygging

Som på østsiden av byen har utbygging av boliger også preget dette området, men har her i større grad blitt lokalisert ved høydedrag og koller. Kollen sør for Vestre Virik ble bebygget med boliger fra 1940-/50-tallet og framover. Boligbebyggelsen langs veien fra krysset Kjellbergveien/ Skiringssalsveien ned mot Skiringssal Folkehøgskole gir et mer blandet inntrykk mht. tidspreg. Her er også noe småbruk i sveitserstil i mellom den yngre bebyggelsen.

Til tross for utbygging fremstår Virik-området som et tradisjonelt gårdslandskap med et sammenhengende jordbruksområde, i et klart avgrenset landskapsrom mellom koller og høydedrag; Hauan i nordøst og Kjellberg i sørvest.

Skiringssal folkehøgskole og Virik-bygda sett mot Sandefjord. Vi ser Kjellbergveien ta av fra jernbanen inn mot byen.



OPPSUMMERING OG VURDERING

Kulturmiljøet kan her defineres som «Vestfoldbanens kulturmiljø» gjennom Sandefjord by. Jernbanen går utenom de gamle sentrumsområdene. Byens generelle utbyggingshistorie blir bare i mindre grad omtalt.

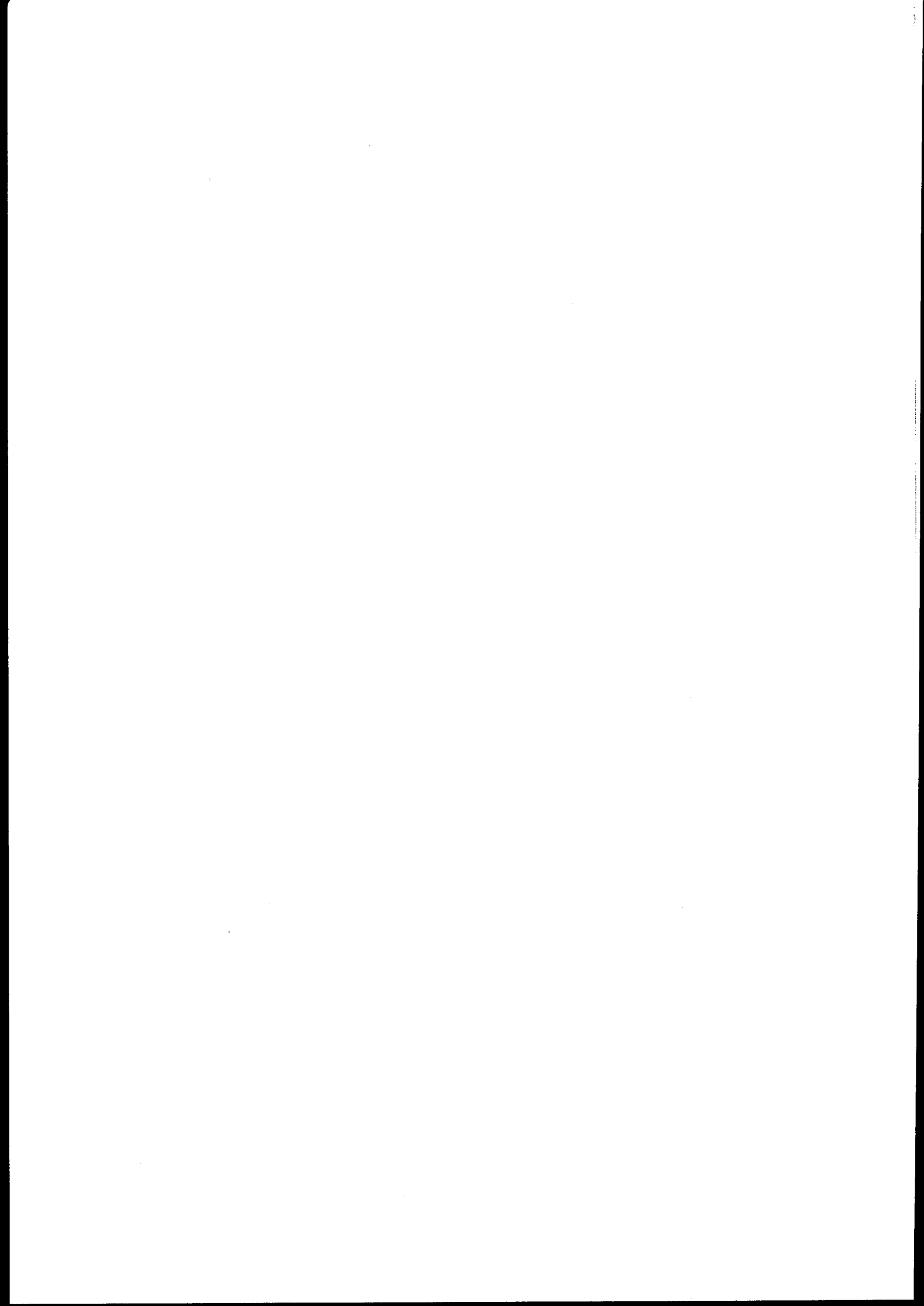
Det kulturhistoriske innholdet i det som her omtales er i stor grad knyttet til opplandets møte med byen og byens vekst. Sentralt her er de gamle ferdselsårene inn mot sentrum. Området preges både av offentlige og private serviceinstitusjoner, industri, boligbebyggelse og jordbruksarealer i byens randsone. Kulturminnebildet er sammensatt og viser en typisk utvikling i byens vekst.

Selv om områdene i stor grad er preget av nyere tids historie, finnes også levninger etter flere tusen års bosetning og aktivitet. Nettopp i slike utbyggingspressede områder er det viktig å ta vare på enkeltminner og strukturer som viser kompleksitet og kontinuitet i områdets historie i et større tidsperspektiv.

Kirkestedet som har tradisjoner tilbake til middelalderen, poengterer at området har hatt en sentral betydning langt tilbake og er et eldre senter enn byen Sandefjord. Det eldste veinettet understøtter kirkestedets posisjon. By og tettstedsutviklingen fulgte de gamle veiene og dette kan enda følges i bystrukturen gjennom området.

Som kommunikasjonssenter ble området oppgradert da jernbanen kom på 1880-tallet, og stasjonen danner i dag sammen med kirken den viktigste samlende funksjon innenfor kulturmiljøet. Jernbanen har strukturert videre bebyggelse og veiutbygging, både industri og boligbebyggelsen er typisk for tettstedsvekst rundt stasjonsområder tidlig på 1900-tallet. Denne utviklingen kan følges opp i etterkrigstid.

Fram til i dag har kommunen planmessig ivaretatt store jordbruksarealer i aktiv drift tett opptil sentrumsnære områder. Her ligger tradisjonelle gårdslandskap i nær kontrast til innfartsårenes og boligfeltenes tettbebyggelse. Dette har stor verdi for det kulturhistoriske mangfoldet, både mht. kunnskap om og opplevelse av kulturminner. Det er i slike sammenhenger vi i dag opplever Gokstadhaugen. Også jordbruksbygda Virik har vist seg å ha et stort kunnskapspotensiale mht. forhistorisk bosetting i tillegg til å være en verdifull grønn «lunge» i et bynært pressområde.



Virkning og konfliktvurdering

GENERELT

Traséen foreligger bare som ett alternativ og heter Q1.

TRASÉALTERNATIV Q1

Hovedtrekk og bakgrunn

Man har gjennom Sandefjord bare planlagt én trasé, nemlig langs eksisterende spor. I en situasjon der nær samtlige tog vil måtte påregnes å stoppe, vil de skarpe kurvene på begge sider av stasjonsområdet kunne aksepteres.

Utvidelse av sporet med spor nr. 2 kan skje på begge sider av dagens spor, og dette er noe av det som vil bli forsøkt belyst nedenfor. Det vil ut fra sporgeometri og drift i anleggstiden være ønskelig å utvide sporet på samme side over hele parsell 9.

Stasjonsområdet

Ut fra den trange situasjonen ved undergangen for Dølebakken vurderer NSB å heve sporet i dette området med inntil 2 meter. Dette vil bety at stasjonsområdet vil måtte heves tilsvarende.

Hasle/Sverdstad/Øvre Gokstad

automatisk fredete kulturminner

En utvidelse av linja på nordsiden vil kunne komme i konflikt med automatisk fredete kulturminner på Nybo kirkegård og på Sverdstad.

potensiale

Det er potensiale for funn av forhistorisk bosetningsspor i dyrka mark.

Nedre Gokstad vei

En sporutvidelse, uansett på hvilken side, vil få følger for bebyggelsen. Generelt sett er bebyggelsen på sørsiden, langs Nedre Gokstad vei, tettere og av eldre dato. Som del av bebyggelse langs gammel innfartsvei har den dessuten stor verdi for kulturminnestrukturen.

Nedre Hasle

Bebyggelsen på *Nedre Hasle* byggefelt er yngre og konflikten mer lokal. En sporutvidelse på nordsiden vil være mindre konfliktfylt, men stiller krav under anleggsperioden og til utformingen av anlegget m.h.t. de automatisk fredete kulturminnene.

Lille Gokstad vei

Boligbebyggelsen langs Gokstadveien har her større bakhager mot Lille Gokstad vei og jernbanen. Her ses ingen vesentlig konflikt.

Det er i kulturvernets interesse at vilkårene for bosetting i områdene opprettholdes. Det er ingen klar visuell sammenheng mellom boligområdene på hver side av linja, og bruk av støyskjermer vil få beskjedne konsekvenser for kulturminnehensyn.

Nybo kirkegård

Nybo kirkegård fra 1910 har kulturverninteresse som del av bybildet, men en utvidelse her vil neppe komme i konflikt med dette, med forbehold om utforming og hensyntagen under anleggstida. En gangforbindelse over linja fra Gokstadveien til Nybo kirkegård bør ivaretas, m.h.t. kirkegårdens rekreasjonspotensiale, da dette er den eneste overgangen i området fra Prestegården til Hasleveien

Industriområdet mellom Gokstadveien og jernbanen mot stasjonen er i hovedsak fra mellomkrigstid og dokumenterer en tidstypisk utbygging i forhold til innfartsvei og jernbanestasjoner. Kulturverninteressene er mer knyttet til struktur enn enkelthus.

Stasjons- og kirkeområdet

Prestegården/Sandar Kirke

Opplevelsen av kulturmiljøet ved kirken og prestegården/Herredshuset er avhengig av en sone som skiller det ut fra resten av byen. En sporutvidelse på sørsida av den eksisterende traséen vil være uheldig i forhold til dette. På nordsida er det god plass både til vei og bebyggelse. En sporutvidelse på nordsida kan ikke ses å få negative virkninger.

Heving av sporet og stasjonsområdet vil få relativt store følger for det visuelle miljøet rundt kirken. Dersom sporet skal heves, vil dette komme i konflikt med virkningen av at kirken ligger på en liten høyde, noe som understreker sammenhengen mellom kirken og Herredshuset. Sporområdet og stasjonen ligger allerede i dag noe høyere enn kirka og en forhøyelse vil forsterke den negative virkningen av dette.

Dølebakken

Stasjonsområdet/kirkeområdet er et knutepunkt for eldre innfartsveier. På linje med kirken, Herredshuset og stasjonen er disse verdifulle elementer for det historiske innholdet i området. Særlig vil løsningen av krysningen av Dølebakken være viktig ut fra dette. Siktlinjer fra Kirken mot Dølebakken og motsatt er av verdi for opplevelsen av dette, og en heving vil virke negativt på dette.

Natursteinsmurene ved undergangen og brua over Dølebakken er elementer som gir aldersdimensjon til jernbaneanlegget og har derfor kulturverninteresse.

Stasjonsområdet

Dersom sporet og stasjonsområdet skal heves, vil en ny stasjon måtte anlegges. Dette vil få negative konsekvenser for stasjonens bygninger. Selv om stasjonsbygningen er endret i detaljer har den stor lokal identitetsverdi og er en viktig del av kulturninnetstrukturen i området. Ikke minst må man vurdere det eksisterende godshusets verdi som kulturminne i et nasjonalt utvalg (jfr. NSB's verneplan), og se på konsekvensene av en evt. flytting av hus.

En utvidelse på nordsiden av eksisterende spor vil få beskjedne konsekvenser.

Moveien

På vestsiden av stasjonsområdet vil en heving av sporet gi muligheter for å legge Moveien i en undergang, noe som vil øke sikkerheten for fotgjengere og syklistene. Moveien er en innfartsvei som har jernbanen som sin viktigste forutsetning. Det er i kulturvernets interesse at den opprettholdes, men utover det ses det ingen store konflikter med kulturvern hensyn i hvordan dette utformes.

Mo/Lunden

Området er preget av at det tidligere har skjedd store kommunikasjonsmessige omlegginger; arealer er blitt liggende brakk. På sørsiden finner man næringsvirksomhet, både av eldre og nyere dato (industri og bensinstasjon/gatekjøkken). *Sandefjord Skofabrikk* er et helhetlig fabrikkbygg i funksjonalistisk stil som det har verdi å bevare. Med forbehold om hensyntagen til denne, ser en utvidelse av linja ikke ut til å komme i konflikt med kulturverninteressene. Utvidelse på nordsida er å foretrekke, også av anleggsmessige årsaker.



Dølebakken ved jernbanebrua. Over; sett mot nord, under; sett mot sør. For å bedre situasjonen ved denne undergangen vurderer NSB å heve sporet med ca. 2m.





*Over: Kirken og Dølebakke-området sett fra stasjonens plattform.
Under: Kirken sett fra sporområdet, mot sør. Jernbanelinja ligger i dag høyt i forhold til kirken.*





Fra planovergangen ved Moveien; øverst mot stasjonen, nederst mot Lunden.



Bugården/Hauan/ Skiringssalsveien
tunet på Søndre Bugården

Dette er en strekning med relativt tett bebyggelse på begge sider av linja. Det som skiller seg ut er «tunet» på Søndre Bugården på nordsida av linja i krysset Laskenveien/Bugårdsbakken/Krokemoveien. Gårdsbebyggelsen er bygningsmessig sett velholdt, men framhuset har lav autentisitet og det er i dag lite som minner om miljøet bruket opprinnelig forholdt seg til. Bebyggelsen ligger i dag i en presset situasjon til et trafikkert veikryss.

bolighus i Bugårdsbakken

På sørsida av Bugårdsbrua er det mindre sveitserstilshus med opprinnelig preg i hovedtrekk bevart. Dette at det her er bebyggelse med alderspreg er med å markere den gamle innfartsveien Laskenveien/Bugårdsbakken. Bebyggelsen har derfor verdi utover enkelthusenes.

En sporutvidelse vil uansett på hvilken side få relativt store konsekvenser. Utvidelse på nordsiden vil få følger for Søndre Bugården, men det er vanskelig å vurdere om utvidelsen av anleggsmessige hensyn direkte vil berøre bygninger.

den gamle innfartsveien

Laskenveien/Bugårdsbakken er del av det aller eldste veinettet i Sandefjordsområdet. Jernbanen går allerede dypt i området og Bugårdsbrua fører den gamle innfartsveien over. Det er i kulturminnevernets interesse at denne forbindelsen opprettholdes.

Skiringssalsveien

Sør for Bugårdsbakken ligger en funkisvilla fra midten av 1900-tallet ganske nært linja og utsatt til ved utvidelse. Konflikten i forhold til kulturminner er av mer lokal, begrenset karakter.

kolonihagen

Linja kan komme til å direkte berøre enkelte hytter fra etterkrigstid i Bugården kolonihave. De fleste hytter og selve anlegget vil kunne opprettholdes, og det kan ikke ses at dette inngrepet kommer i konflikt med kulturvern hensyn.

Virik/Kjellberg
jordsbrukslandskapet

Landskapet er relativt flatt og det er god plass langs sporet og avstand til bebyggelse. En utbygging av dobbeltspor vil ikke innebære store strukturendringer. Virik-området framstår, tross etterkrigs-boligutbygging og nærheten til byen, som et sammenhengende jordbrukslandskap med tradisjonell gårdsbebyggelse og åpne jorder. Dette er et landskap av verdi som baneutbyggingen må ta hensyn til.

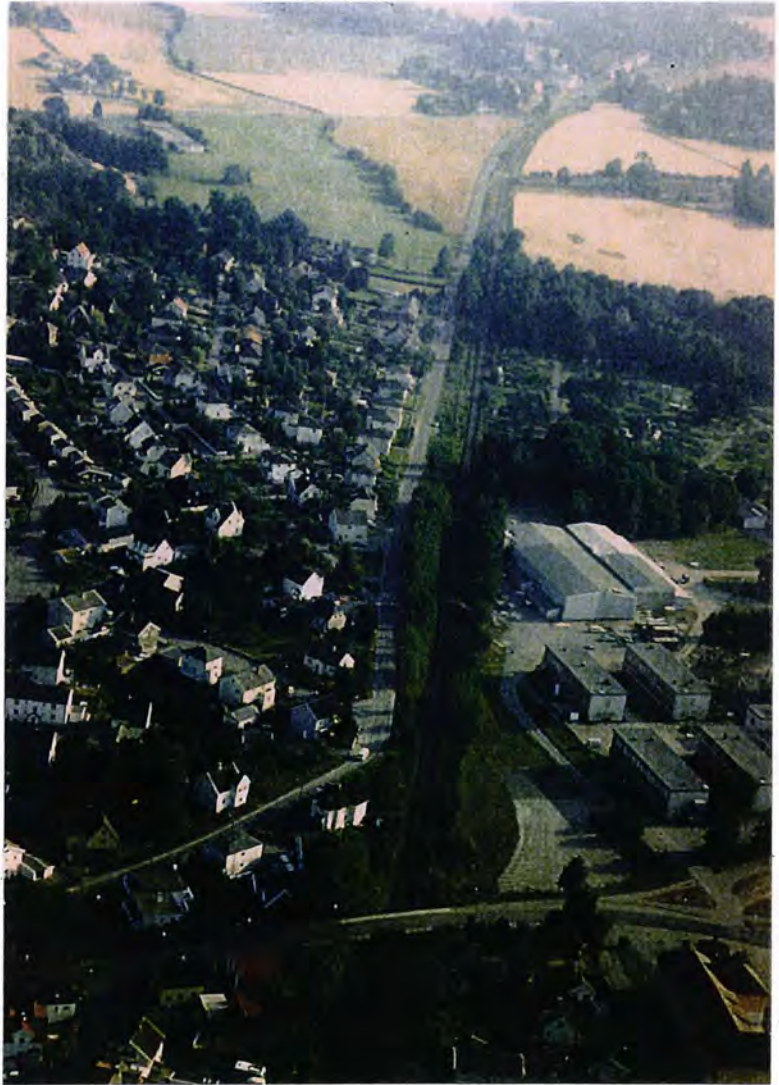
automatisk fredete kulturminner

Det er registrert flere automatisk fredete kulturminner som evt. vil kunne komme i konflikt med inngrepet. Disse må det tas hensyn til i anleggsperioden og ved utforming av linja. Potensialet for nye funn er stort særlig i dyrka mark områdene. Isolert sett er en utvidelse på sørsiden mindre konfliktfylt m.h.t. fornminner, men det ville medføre omlegging av Skiringssalsveien og få større anleggsmessige konsekvenser.



Dagens jernbane går i skjæring forbi Bugården. Bildene er tatt fra Bugårdsbrua. Over mot byen, vi ser husa i Halvdan Svartes gate. Under mot Skiringssalsveien





Vestfoldbanen sørover fra Bugårdsbrua

KONKLUSJON

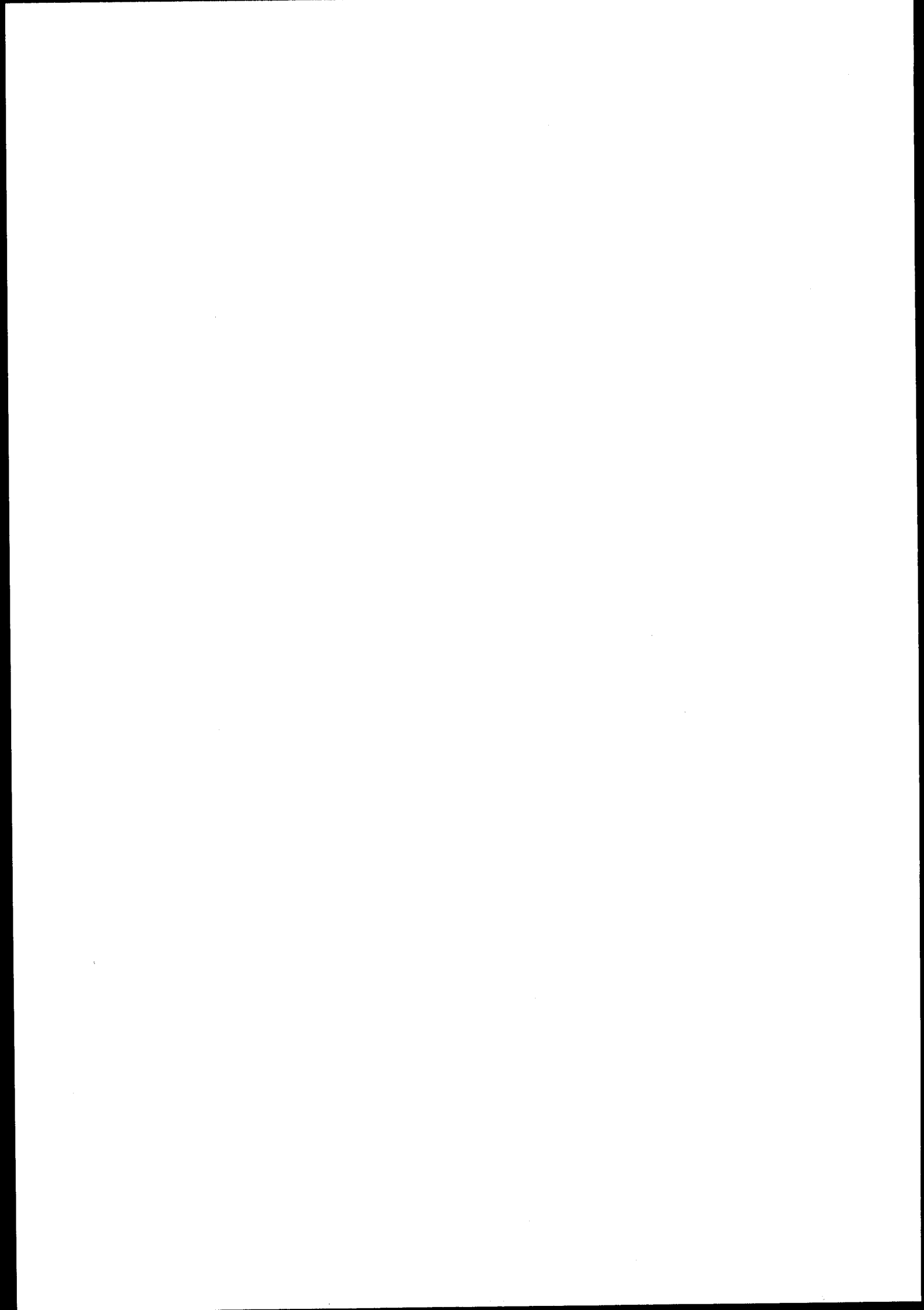
En sporutvidelse på nordsiden vil ha liten innvirkning på kulturminner i byen. Ved en utvidelse av sporstrekningen fra Sandefjord stasjon til Kjellberg kan et automatisk fredet kulturminne (et mindre gravfelt) på Virik (121) komme i direkte konflikt med traséen dersom denne legges på nordsiden av dagens linje.

Nærhet til fornminner nord for Virik, på nordsiden av dagens jernbanetrasé, vil stille krav under anleggsperioden og til utformingen av anlegget. Det samme gjelder for et område sør for Kjellberg på eiendommen Brønnum (125), og på nordsiden av linja fra Nybo kirkegård til boligbebyggelsen på Hasle. For øvrig er konfliktpotensialet lite.

Den største konflikten gjelder heving av stasjonsområdet og konsekvensene for opplevelsen av kirken i sammenheng med verdifulle, bevarte elementer og strukturer i kirkeområdet. I samme sammenheng er løsninger som berører stasjonsbygningen konfliktfylte.

Mulige konflikter med gamle innfartsveier og bebyggelse ved disse bør kunne reduseres ved hensyntagen under anleggstiden og en utforming som tar hensyn til kulturminnestrutturen.

<p><i>Sandefjord stasjonsområde sett mot nord. Den gamle prestegården fra 1848 er den store hvite bygningen som ligger nærmest kirken. Den øvrige bebyggelsen ved prestegården er kommunale hus som har kommet etter at prestegården ble Herredshus i 1922. Dølebakken er veien som skrår rett ned mot jernbaneundergangen bak Herredshuset. Vi ser deler av den eldre bebyggelsen i bakken. Planovergangen med Moveien er øverst i venstre bildekant.</i></p>	<p><i>Sandefjordsveien er den nyeste av innfartsveiene mot Sandefjord. Her sett i retning mot byen</i></p>	<p><i>Stasjonsområdet sett mot sørøst. Planovergangen ved Moveien er nederst til høyre.</i></p>
<p><i>I skolegården på Virik skole ligger en restaurert gravrøys. Plassert rett utenfor røysa og midt oppe på den står/ligger deler av en eller flere helleristningssteiner. På steinene er risset inn skålgroper og skipsfigurer fra bronsealderen.</i></p>	<p><i>Oppmalte skålgroper fra bronsealderen i sørkanten av «Smørberget».</i></p>	<p><i>Jordbrukslandskapet omkring Virik skole, sett mot Bugårdsdammen. Kjellbergveien krysser omtrent midt i bildeflaten. Dagens gårdstun på Østre og Søndre Virik ligger nærmest, tunet på Vestre Virik lengst inn i bildet. Selv om disse tunstedene har lange tradisjoner, finnes det spor etter en langt eldre bosetting i området. På jordene rett vest og nord for skolen er det funnet flere spor etter hus og gravhauger som kan dateres til jernalderen.</i></p>
<p><i>Bildet er tatt fra Bugården i retning jernbanestasjonen. Den store gule låven markerer gårdsbruket på Bugården. Vi ser Bugårdsbrua over jernbanen. Den rette linjen midt i bildet er Sandefjordsveien.</i></p>	<p><i>Bildet er tatt nordøstover fra gangbrua i Skiringssalsveien. Vi ser bebyggelsen på det tidligere gårdsbruket på Bugården (bruksnr. 15) og Bugårdsbrua over jernbanen.</i></p>	<p><i>Bildet er tatt mot Bugården kolonihage og Skiringssalsveien. Sandefjord videregående skole ligger bak kolonihagen. Både sørvest for skolen, samt i og rundt kolonihagen, er det registrert flere gravhauger og helleristningslokaliteter. Her er også undersøkt et større område med kokegroper fra forhistorisk tid.</i></p>



Kilder

Anvendt litteratur

- Berg, Lorens red. 1918. *Sandeherred. En bygdebok*. Kristiania.
- Berg, Lorens, m.fl. 1928. *Stokke. En bygdebok*. Oslo.
- Bjanes, O. T. m.fl. 1947. *Norske Gardsbruk. Vestfold fylke b. I/II*. Oslo.
- Brink, S. 1990: "Sockenbildning og sockennamn", *Acta academiae Regiae Gustavi Adolphi* LVII. 14. Uppsala.
- Braathen, Helge 1989: "Ryttergraver". *Varia* 19. Oslo.
- Blindheim C. 1980: "Forhistorien. Jernalder og vikingtid", *Vestfold, Bygd og by i Norge*, Oslo.
- Brøgger A. W. 1918: "Sandeherred i hedensk tid", *Sandeherred, En bygdebok*. s. 1-35, Kristiania.
- Christensen, Arne Emil, Anne Stine Ingstad, Bjørn Myhre. 1992. *Osebergdronningens grav. Vår arkeologiske nasjonalskatt i nytt lys*. Oslo.
- Christensen, Nils Steen & Olav Hagelund. 1978 *Stokke bygdebok*. b. I. Tønsberg.
- Christensen, Nils Steen & Olav Hagelund. 1983 *Stokke bygdebok*. b. II. Tønsberg.
- Christensen, Nils Steen & Olav Hagelund. 1988 *Stokke bygdebok*. b. III. Tønsberg.
- Ekman, T. 1998: "Guld och gröna ängar", *Blich för Bergslagen. Årbok 1998*, s. 7-16. Stocholm.
- Grieg, Sigurd 1938: "Vikingtidshus i Gudbrandsdalen. Fra de senere års utgravinger", *Dørlaringen*.
- Grieg, Sigurd 1943: *Vestfolds Oldtidsminner*. Oslo.
- Gudesen, Hans Gude 1980: "Merovingertiden i Øst-Norge". *Varia* 2. Oslo.
- Hauge, Dagfinn 1980: "Litt om gamle bygninger", *Vestfold, Bygd og by i Norge*. Oslo.
- Haugen, B. 1924. "Grav og boplass. Eldre jernalders gravskikk i Østfold og Vestfold", *Vitenskapsselskapets skrifter II Hist.-filos. klasse 1924. No 6*. Kristiania.
- Helland, Amund. 1915. *Norges Land og Folk. Topografisk-statistisk beskrivelse over Jarsberg og Larvik amt*. Kristiania.
- Hellem, Eilif 1993: På gamle Vestfoldveger. Statens vegvesen Vestfold.
- Henningsmoen, Kari 1979: "En karbondatert strandforskyvningskurve fra søndre Vestfold.", *Fortiden i søkelyset*. Trondheim.
- Horgen, B. 1929: "Trekk av østnorsk romertid". *UO Skrifter II*. Oslo.
- Horgen, B. 1924: *Grav og gravplass. Eldre jernalders gravskikk i Østfold og Vestfold*. Kristiania.
- Haavaldsen, Per 1982: Økonomiske enheter og sosiale grupper. Livberingsgrunnlag og sosiale strukturer i eldre jernalder i søndre Vestfold. Avhandling til magistergraden i Nordisk arkeologi. UiO.
- Johannesen, Fr. 1941. "Båtene fra Gokstadskippet". I: *Viking V*. Oslo. s 51-74.
- Kraft, J. 1845-48. *Historisk-topographisk haandbog over kongeriget Norge*. Christiania.
- Kraft, J. 1822. *Topografisk-statistisk beskrivelse over kongeriket Norge. Det Søndenfjeldske Norge*. Kristiania.
- Larsen, J. H. 1986. "Noen akvareller av fornminner fra søndre Vestfold", *Viking 1985/86*.
- Løken, T. 1974: *Gravminner i Østfold og Vestfold*. Upublisert mag. grad. avh. UiO.
- Mikkelsen, Egil. 1975. *Mesolithic in South-eastern Norway*. N.A.R., Vol 8
- Mikkelsen, Egil. 1984. "Neolitiseringen i Øst-Norge", *Universitetets Oldsaksamlings Årbok 1982/1983*. Oslo
- Møller, Vilhelm. red. 1980. *Bygd og by i Norge. Vestfold*. Oslo.
- Møller, Vilhelm, red. 1977. *Sandar. Grend og gård 1850-1970, med tidsbilder fra næringsliv og kulturhistorie*. b. 1. Sandefjord.
- Møller, Vilhelm, red. 1980. *Sandar. Grend og gård 1850-1970, med tidsbilder fra næringsliv og kulturhistorie*. b. 2. Sandefjord.
- Møller, Vilhelm, red. 1985. *Sandar. Grend og gård 1850-1970, med tidsbilder fra næringsliv og kulturhistorie*. b. 3. Sandefjord.
- Nicolaysen, Nicolay 1862-1866: *Norske fornlevninger*. Kristiania.
- Nielsen, Yngvar. 1885. *Biskop Jens Nilssøns visitasbøger og reiseoptegnelser 1574-1597*. Kristiania.
- Norske Gårdsbruk* 1947, Vestfold fylke, b.2.
- Olsen, M. 1951: *Norges innskrifter med de yngre runer*. Annet bind. Oslo.
- Rian, Øystein 1980. *Vestfolds historie. Grevskapstiden 1671-1821*. Larvik.
- Rian, Øystein 1980: "Fra Vestfolds historie. Noen særtrekk i Vestfolds historie 1814-1914", *Vestfold, Bygd og by i Norge*. Oslo.
- Rygh, Oluf. 1907. *Norske Gaardnavne. Gaardnavne i Jarsberg og Larviks amt*. (b. VI) Kristiania.
- Thoresen, Per 1980: "Fra Vestfolds historie. Adelsvelde og grevskapstid", *Vestfold, Bygd og by i Norge*. Oslo.
- Østmo, E. 1980: "Forhistorien. Steinialder og bronsealder", *Vestfold, Bygd og by i Norge*. Oslo

Andre kilder

- SEFRAK-registreringer i Stokke og Sandefjord.
- Fjellanger Widerøe AS. 1993. *Planutredning Vestfoldbanen. Trasé- natur- og miljøkonsekvenser*. NSB Bane Region Sør.
- Fjellanger Widerøe AS. 1993. *Landskapsanalyse Vestfoldbanen*. Vedlegg 2 til Fjellanger Widerøe AS. *Planutredning Vestfoldbanen. Trasé- natur- og miljøkonsekvenser*. NSB Bane Region Sør.
- Haavaldsen, P. 1983: Rapport om vegetasjonsmerker i Sandefjord, Tjølling, Hedrum og Brunlanes kommuner, Vestfold fylkeskommune.
- Fylkeskultursjefen i Vestfold. 1992. *Fredede bygninger og anlegg i Vestfold - handlingsplan for vern og vedlikehold*.
- Sandefjord kommune, 1995: *Grønnstrukturanalyse*.
- Karlberg, Inger. 1993. *Jernalderhus på Brønnum*. Delrapport fra registrering av automatisk fredete kulturminner. "Kulturminneprosjekt modernisering av Vestfoldbanen".
- Norges Matrikkel 1905.

Kartografiske kilder

- Statens Kartverk:
- Økonomisk kartverk 1:5 000 og 1:10 000, rev. 1963 og 1984
- Statens Kartverk, Hønefoss:
- Kart over Grevskabernes Amt. 1:200 000. 1832.
- Sandefjord By 1:4000, 1812
- "Grevskapskartene" 1811-13 i 1:4000, 9D2-1, 9D6, 9DI-10 og 9D6-22.

Kart over Sandefjord 1:5000, 1800-t.
Rektangelkart 1:20 000, 9 D2, Ltn. Holmboe, 1826 og 9D6, ltn. Holmboe 1825. "Grevskabernes Amt" 1832,
Rektangelkart 1:25 000, diverse 1902 - 1906.
Diverse rektangelmålinger. 1:100 000. , 1875 - 1958.
Universitetsbiblioteket:
Militært Sit.kart over Ladestaden Sandefjord og nærmest omkringliggende gaarder, 1801 (2263)
Kart over Sandefjord, 1868 Adelsten Knudsens Forlag
Kart over Sandefjord 1:2000, av Krum og Molvig 1881
Grundrids af Sandefjord Bye, ca.1800, Havnedir. mappe XIX.1
Sandefjord O-klubb: Orienteringskart Hjertås. 1:10000. 1991.
NSB BrS; Drammen: Linjekart Vestfoldbanen 1881, 1:1000,.

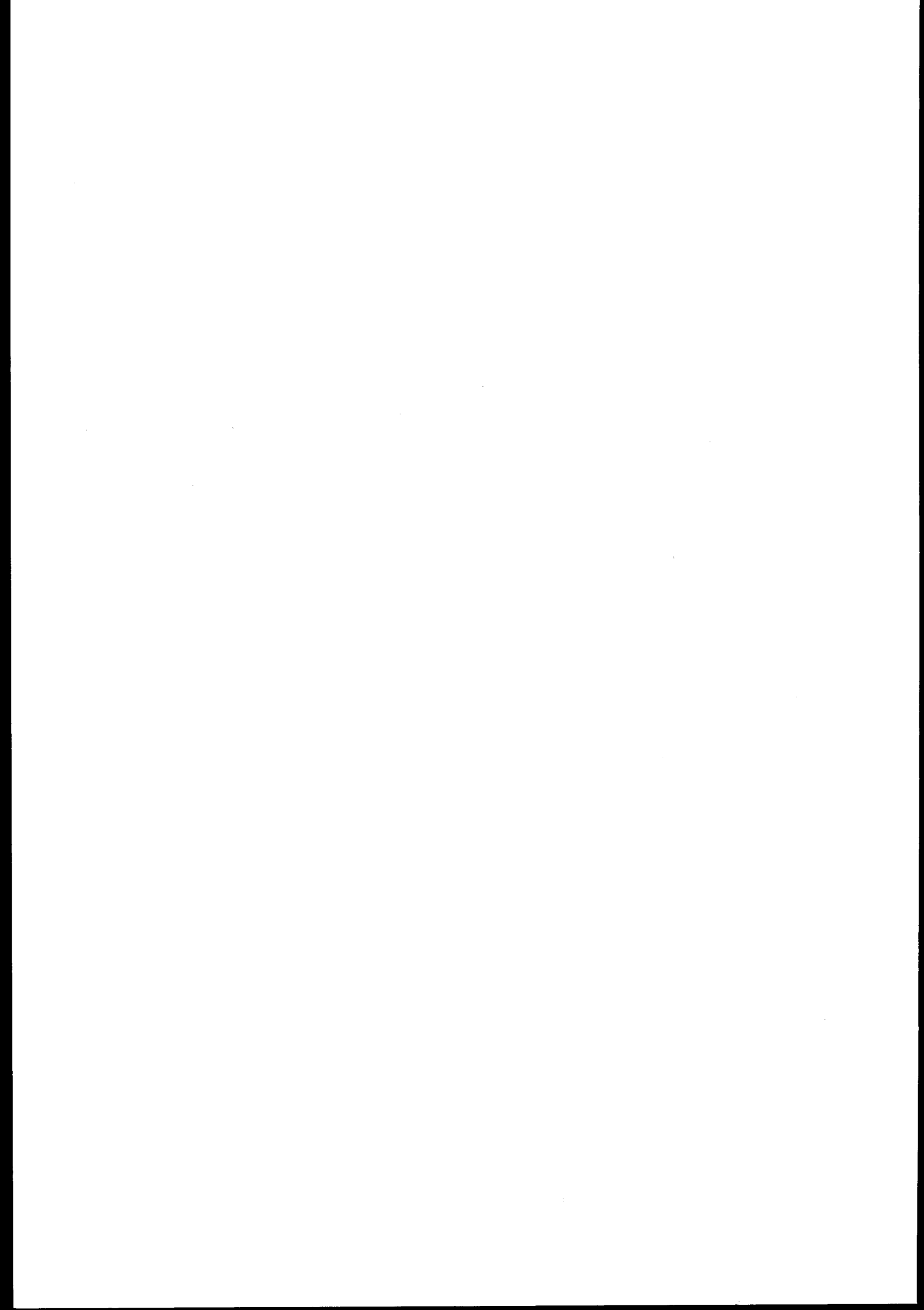
Kulturmiljø 0706-02

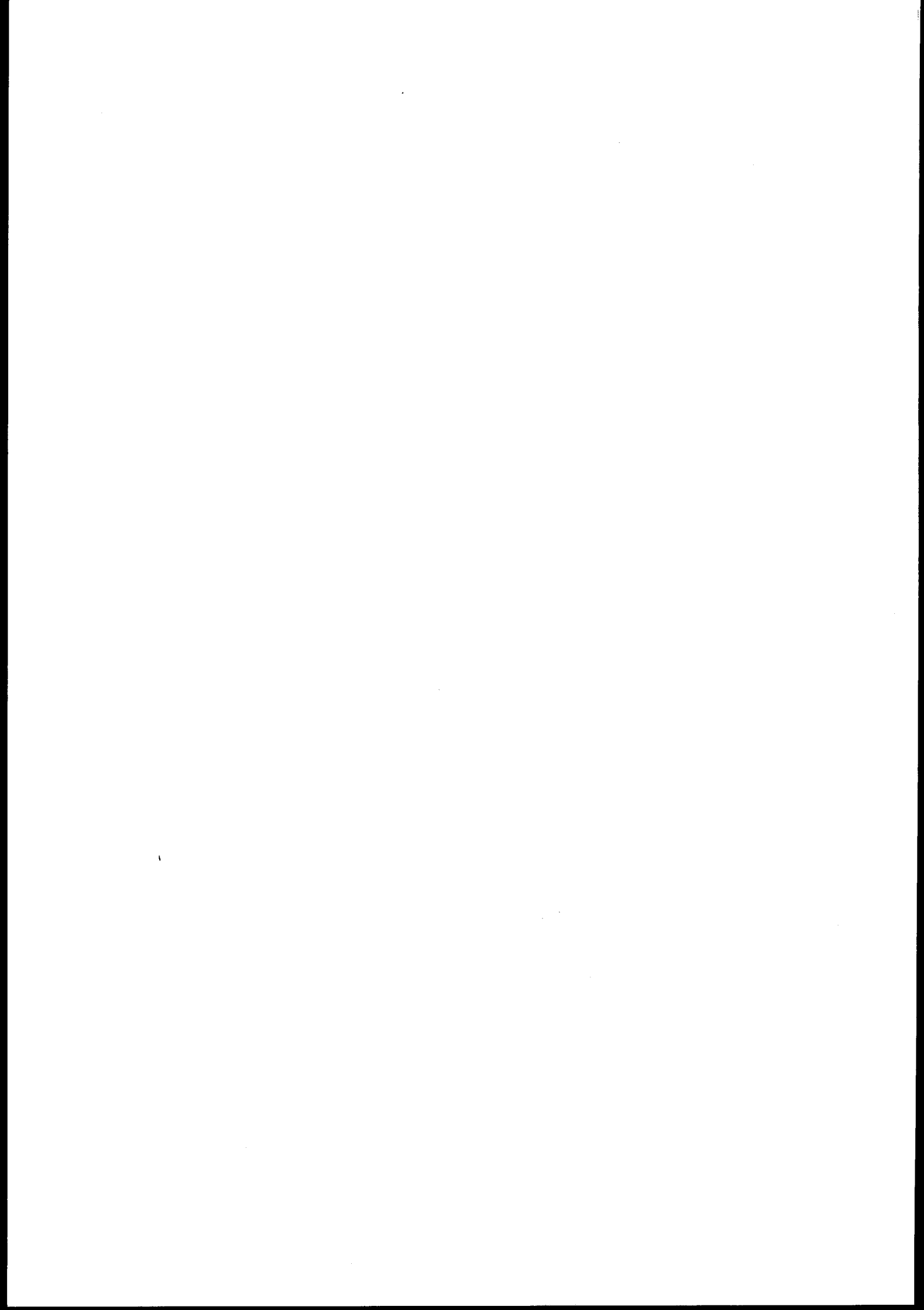
Sandefjord

Innholdsoversikt

side

OVERSIKTSDATA	127
HISTORIKK OG BESKRIVELSE	129
GENERELLE TREKK	129
<i>Fornminner</i>	129
<i>Bosetting før byen</i>	132
<i>Byens historie</i>	132
<i>Kommunikasjoner</i>	132
<i>Byens grenser flyttes</i>	134
<i>Bebyggelsen</i>	134
<i>Sandefjord i etterkrigstida</i>	136
STEDER LANGS TRASÉEN	137
<i>Hasle/Sverdstad/Øvre Gokstad</i>	137
<i>Stasjons- og kirkeområdet</i>	140
<i>Mo/Lunden</i>	146
<i>Bugården/Hauan/Skiringssalsveien</i>	146
<i>Virik/Kjellberg</i>	149
OPPSUMMERING OG VURDERING	153
VIRKNING OG KONFLIKTVURDERING	154
GENERELT	154
ALTERNATIV Q1	154
<i>Hasle/Sverdstad/Øvre Gokstad</i>	154
<i>Stasjons- og kirkeområdet</i>	155
<i>Mo/Lunden</i>	155
<i>Bugården/Hauan/Skiringssalsveien</i>	159
<i>Virik/Kjellberg</i>	159
KONKLUSJON	161
BILDEMONTASJE	163





Kulturmiljø 0706-02

Sandefjord

Oversiktsdata

KOMMUNE

Sandefjord

TRASÉALTERNATIVER

Q1

KARTBLAD

Økonomisk kartverk: CJ 027-5-3, CJ 027-5-4

prosjektkart: SS 4

GÅRDER OG GÅRDSNUMMER

46 Øvre Hasle
 47 Nedre Hasle
 44 Søndre Sverdstad
 45 Nordre Sverdstad
 117 Øvre Gokstad
 43 Sandherred Prestegård
 41 Mo
 42 Bugården
 121 Vestre Virik med nordre
 122 Østre Virik
 123 Søndre Virik
 124 Nordby/ Fitje
 125 Brønnum

FØR-REFORMATORISKE LOKALITETER

0706-02/CJ 027-5-3/5	4 gravrøyser
0706-02/CJ 027-5-3/6	skålgroper
0706-02/CJ 027-5-3/7	gravrøys
0706-02/CJ 027-5-3/8	gravrøys
0706-02/CJ 027-5-3/9	skålgroper
0706-02/CJ 027-5-3/10	skålgroper
0706-02/CJ 027-5-3/11	3 gravhauger
0706-02/CJ 027-5-3/12	skålgroper
0706-02/CJ 027-5-3/13	gravrøys, fjernet gårdsanlegg
0706-02/CJ 027-5-3/14	gravrøys, helleristning
0706-02/CJ 027-5-3/16	vegetasjonsmerker
0706/02/CJ 027-5-3/18	vegetasjonsmerker
0706-02/CJ 027-5-3/19	vegetasjonsmerker/boplass eldre jernalder
0706-02/CJ 027-5-4/1	4 gravhauger
0706-02/CJ 027-5-4/2	5 gravhauger
0706-02/CJ 027-5-4/3	gravhaug
0706-02/CJ 027-5-4/4	skålgroper
0706-02/CJ 027-5-4/5	helleristning og skålgroper
0706-02/CJ 027-5-4/6	5 gravhauger
0706-02/CJ 027-5-4/7	skålgrop
0706-02/CJ 027-5-4/8	2 gravhauger
0706/02/CJ 027-5-4/24	boplass vikingtid/vegetasjonsmerker
0706-02/CJ 027-5-4/25	vegetasjonsmerker

Sandefjord med omgivelser på rektangelkart ca. 1905. Målestokk 1:25 000. Utsnitt av to kartblad; 9D 1 nø/4 og 9D 1 sø/4, 9D2 nv/4. Statens kartverk Hønefoss.

NYERE TIDS LOKALITETER

Ingen

AVGRENSING

Tettbebyggelsen i Sandefjord. Sammenfaller med parselldelene ved Nedre Gokstad i nordøst og Kjellberg/ Brønnum/ Marum i sørvest. Da planen i området kun omfatter utvidelse av eksisterende linje er beskrivelsen i hovedsak avgrenset til en løst anslått korridor langs jernbanen.

VERNESTATUS OG PLANFORHOLD

automatisk fredete kulturminner

Automatisk fredete kulturminner på Nordre Sverdstad, Søndre Sverdstad, Sandar prestegård, Øvre Gokstad, Vestre Virik med nordre, Østre Virik, Bugården og Bugården kolonihage.

bygningsfredning

Sandar kirke, er som andre kirker over 100 år, fredet.

Verneplan for jernbanebygninger

Godshuset på Sandefjord stasjon er restaurert og tatt med i NSB's verneplan for jernbanebygninger.

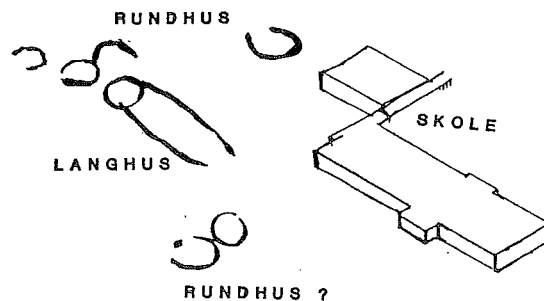
Kirken og prestegården.

Kommuneplanens arealdel

Revidert kommuneplan, forventes å bli vedtatt av nytt kommunestyre i løpet av høsten 1995. Planen vil ikke medføre endrede forutsetninger m.h.t. valg av trasé. En liten bemerkning; øst for byen, i områdene rundt Sverdstad-gårdene og Øvre Gokstad, er det planlagt relativt store felt til utbygging av boliger.

Sandefjord, «Grønnstruktur-analyse»

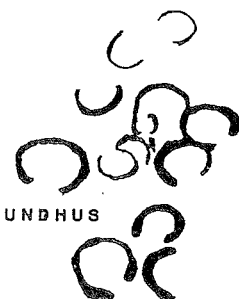
Kategori 1, områder med meget store landskaps-, natur- og rekreasjonsmuligheter, er her brukt om Nybo gravlund (nr.119), Sandar kirke og Herredshus (nr.107) og Bugården kolonihage(nr.131) som er sammenhengende med Virikdammen (nr. 43). Sverdstadjordene og Virik-landskapet er markert som kategori 2, områder med store landskaps-, natur- og rekreasjonsmuligheter.



Haavaldsens observasjoner av vegetasjonsmerkene på Virik og tolkningen av dem.

Fra Nicolay nr. 41 1983-2

GRUPPE MED RUNDHUS



Historikk og beskrivelse

GENERELLE TREKK

Fornminner

registreringene

Den planlagte traseen gjennom kulturmiljøet Sandefjord by følger dagens linje gjennom bynære jordbruksområder og tettbebyggelse. Forholdene langs dagens jernbanetrasé er av en slik karakter at tradisjonelle arkeologiske registreringsmetoder i liten grad lar seg gjennomføre. På strekningen mellom Frebergåsen i øst og Brønnum i vest er det ikke gjennomført prøvestikking eller søking etter på overflaten synlige kulturminner. For å avklare eventuelle konflikter med rester etter forhistorisk bosetning i dyrka mark ble det gjennomført flere flyvninger i den hensikt å fotografere vegetasjonemerker, dvs. vekstforskjeller i åkeren, som kan være forårsaket av ulike typer nedgravninger fra eldre boplassområder.

vegetasjonsmerker

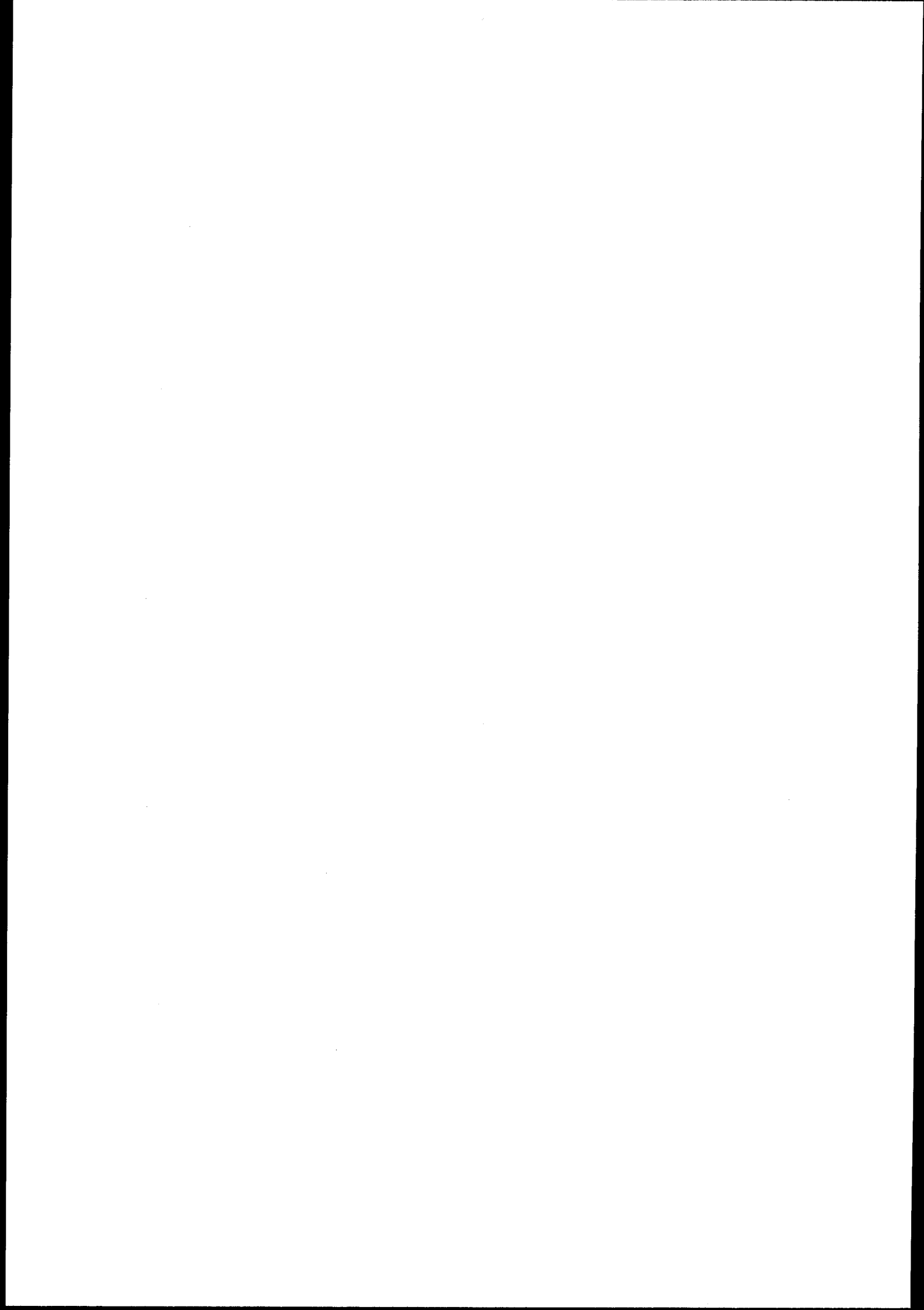
Vegetasjonsmerker i form av ringer tolket som fotgrøfter etter utpløyde og fjernede gravhauger ble observert flere steder. På 2 lokaliteter under Vestre Virik gbnr 121/1, på Øvre Gokstad gbnr 117/2?, på Hasle-Ødegården gbnr 46/23 og på Nedre Gokstad gbnr 48/2. 2 av disse registreringsområdene er tidligere delvis undersøkt av arkeologer. På den ene lokaliteten under Vestre Virik fant Per Haavaldsen på slutten av 1970-tallet rester etter flere ulike typer hus fra perioden yngre romertid - folkevandringstid (200-600 e. Kr). På Hasle-Ødegården foretok Erik Hinsch i 1944 utgravning av en liten skipsgrav fra vikingtid, og i 1995 gjennomførte Fylkeskultursjefen i Vestfold en større flateavdekking i det samme området hvor Hinsch tidligere hadde gravd. Her ble det avdekket strukturer i undergrunnen som foreløpig er tolket som rester etter flere hus og gravhauger. Kanskje er dette restene etter en strandsitterboplass fra vikingtid.

Ved siden av de nevnte flyarkeologiske observasjonene og utgravninger er det gravhauger, funn og gårdsnavn som kan gi oss ytterligere kunnskap om den eldste jordbruksbosetning innenfor dette kulturmiljøet.

gravhauger og gravfelt

I dag kjenner vi registrerte, bevarte gravhauger på Øvre og Nedre Gokstad, på Nordre Sverdstad, på grensen mellom Søndre Sverdstad og Sandar Prestegård (Nybo kirkegård?), på Vestre Virik og på Nordbyåsen/Kjellbergåsen. Kun på Nordre Sverdstad og Nybo kirkegård finnes gravfelt med 5 eller flere gravhauger fra jernalderen. I de øvrige nevnte områdene ligger haugene enkeltvis eller i mindre samlinger. Dette skyldes nok hovedsakelig at mange hauger er fjernet i de seinere hundreår. Det vi kan oppleve og se i dag bare er rester av større felt. Fra flyobservasjoner vet vi at i hvert fall gravfeltene på Vestre Virik og Hasle-Ødegården har opprinnelig bestått av flere enn 5 gravhauger.

Alle de registrerte gravhaugene innenfor det definerte kulturmiljøet er rundhauger. Vi vet imidlertid at det tidligere skal ha ligget en langhaug på vestsiden av "Gokstadgaden", under Øvre Gokstad.





Sandefjord på militærkart fra 1801. Forminsket utsnitt av kart fra Universitetets kartsamling nr. 2263.

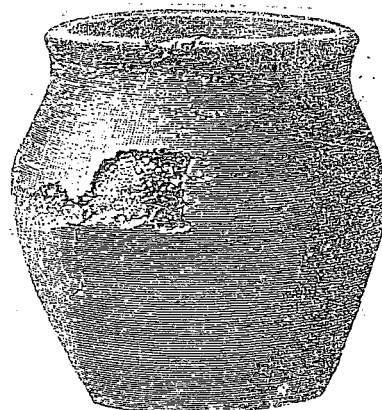
jernalderfunn

Flere av de omtalte gårdene under dette kulturmiljøet har kjente funn fra ulike perioder av jernalderen. På østsiden ved Gokstad-gårdene dominerer funn fra vikingtid, med Gokstadskipsfunnet som det best kjente.

På vestsiden omkring Virik-gårdene tilhører de kjente funnene hovedsakelig eldre jernalder.

Hovedtyngden av funn er kommet inn ved arkeologiske undersøkelser, men her finnes også kjente løsfunn uten sikker funnkontekst.

Leirkar fra eldre jernalder funnet 1908 ved Sandeherred landhandleri ved «Nilsesvingen» på Gokstad. På jordene et stykke sør for der det gamle landhandleriet lå, ble det, under flysøk 1994, observert vegetasjonsmerker som trolig viser fotgrøften til en fjernet gravhaug. Kanskje var det her leirkaret ble funnet? Illustrasjon etter Oluf Rygh: Norske Oldsager.



354. 1/3

gravrøysar og bronsealderfunn

Ved siden av de ovenfor nevnte rundhauger er det også en annen forhistorisk gravtype representert innenfor dette området nemlig gravrøysene. Dette er en type gravkonstruksjoner som opptrer både i bronsealder og jernalder. Kjente funn fra røysene angir når de er bygget. På fjellet nær Virik, er det f.eks. i en røys funnet et bronsesverd, som daterer denne røysen til bronsealder.

skålgropslokaliteter

Andre rester etter forhistorisk aktivitet fra jernalder og bronsealder er de mange skålgropslokalitetene som er registrert innenfor kulturmiljøet. I dag finnes slike fornminner på eiendommer under følgende gårder: Bugården, Vestre Virik, Søndre Sverdstad, Øvre Gokstad og Sandar Prestegård. Slike runde groper, slipt eller hugget inn i stein opptrer både på bergskjær, jordfaste steinblokker og løse stein. Man antar at disse skålgropene har vært benyttet i religiøse sammenhenger, f.eks. ved ofring. Både på Vestre Virik og på Søndre Sverdstad opptrer skålgropene sammen med helleristninger i form av skipsfigurer. På Søndre Sverdstad er det dessuten funnet bearbeidede steinartefakter i åkeren under pløying omkring helleristningslokaliteten.

Det er i løpet av registreringsperioden ikke gjennomført systematiske søk etter nye helleristninger eller skålgroper, selv om potensialet for nye slike funn regnes som høyt.

steinalderbosetning

En slik hjerteformet pilespiss fra steinalderen er funnet på Hasle

Dagens jernbanetrasé gjennom Sandefjord ligger ikke høyere enn 30 meter over havet. Dette tilsier at i den grad planlagte anleggsarbeider langs dagens linje vil komme i konflikt med automatisk fredete kulturminner vil dette foruten de nevnte indikasjoner på aktivitet i områdene i bronsealder og jernalder, også gjelde rester etter kystbunden bosetning fra yngre steinalder. Fra flere av de berørte gårdenes eiendommer er det kommet inn løsfunn av steinøkser og flintdolker, f.eks på Knatten av Sandar prestegård og Bugården.

Bosetting før byen

trelasthandel i middelalderen

Sandefjord hører til blant de eldste utskipingshavner for trelast i landet. Fra skriftlige kilder vet vi at det allerede vinteren 1224-25 lå tyskere her med kogger og lastet tømmer. På 1300-tallet ble Sandefjord regnet som et av de viktigste trelastutskipingssteder i Norge. Stedet ble mye besøkt av tyskere, frisere og hollendere som trengte tømmer og særlig mastetømmer til skipene sine.

Et slikt ladested forutsatte ingen bymessig bebyggelse og det er rimelig å anta at den første fastboende befolkningen var liten, kanskje bare noen få strandsittere som hjalp til med å losse og laste.

Det var adskillig skog i Sandeherred. Salg av sperrer, bord og mast var på 1300-tallet en viktig inntektskilde for bøndene i området - og mange av dem ble etterhvert mer trelasthandlere enn bønder. Utover på 1500-tallet økte trelasthandelen parallelt med sagbruksvirksomheten. Det var skogen som skapte forutsetningen for Sandar som sjøfartsbygd. I dag er det vanskelig å spore denne handels- og trelastvirksomheten som foregikk i Sandefjord i middelalderen, og det er ikke registrert automatisk fredete kulturminner som forteller om denne spesielle næringsvirksomhet.

Byens historie

Fra grevskapstiden ble Sandefjord ladested under Larvik. I løpet av 1700-tallet utviklet Sandar seg til å bli en betydelig sjøfartsbygd. Næringslivet i ladestedet og området rundt ble etterhvert mer differensiert med ulike virksomheter ved siden av trelasthandel, skipsfart og skutebygging. Alt i 1838 kom bl.a. Bugården teglverk i drift. I 1834 ble Sandefjord Bad anlagt. Det trakk velsituerte mennesker til stedet og gjorde sitt til, for å øke næringsgrunnlaget. På 1880-tallet kastet Sandefjord seg for alvor ut i hvalfangsteventyret og hadde ved århundreskiftet etablert seg som verdens betydeligste hvalfangstby. Som by er Sandefjord blant de yngste i Vestfold, formell status som *kjøpstad* fikk den først i 1845.

Prestegården som het Sandar, har gitt navn til herredet og byen som opprinnelig lå på dens grunn. Naturlige grenser mellom Sandar og Sandefjord ble i vest og sør dannet av Mobekken (også kalt Ruklebekken eller Hjertnesbekken), og i øst av Preståsen. Store deler av byen ble rammet av to bybranner i årene 1910-15 og gatene opp mot stasjonsområdet er resultat av påfølgende reguleringer (med murtvang).

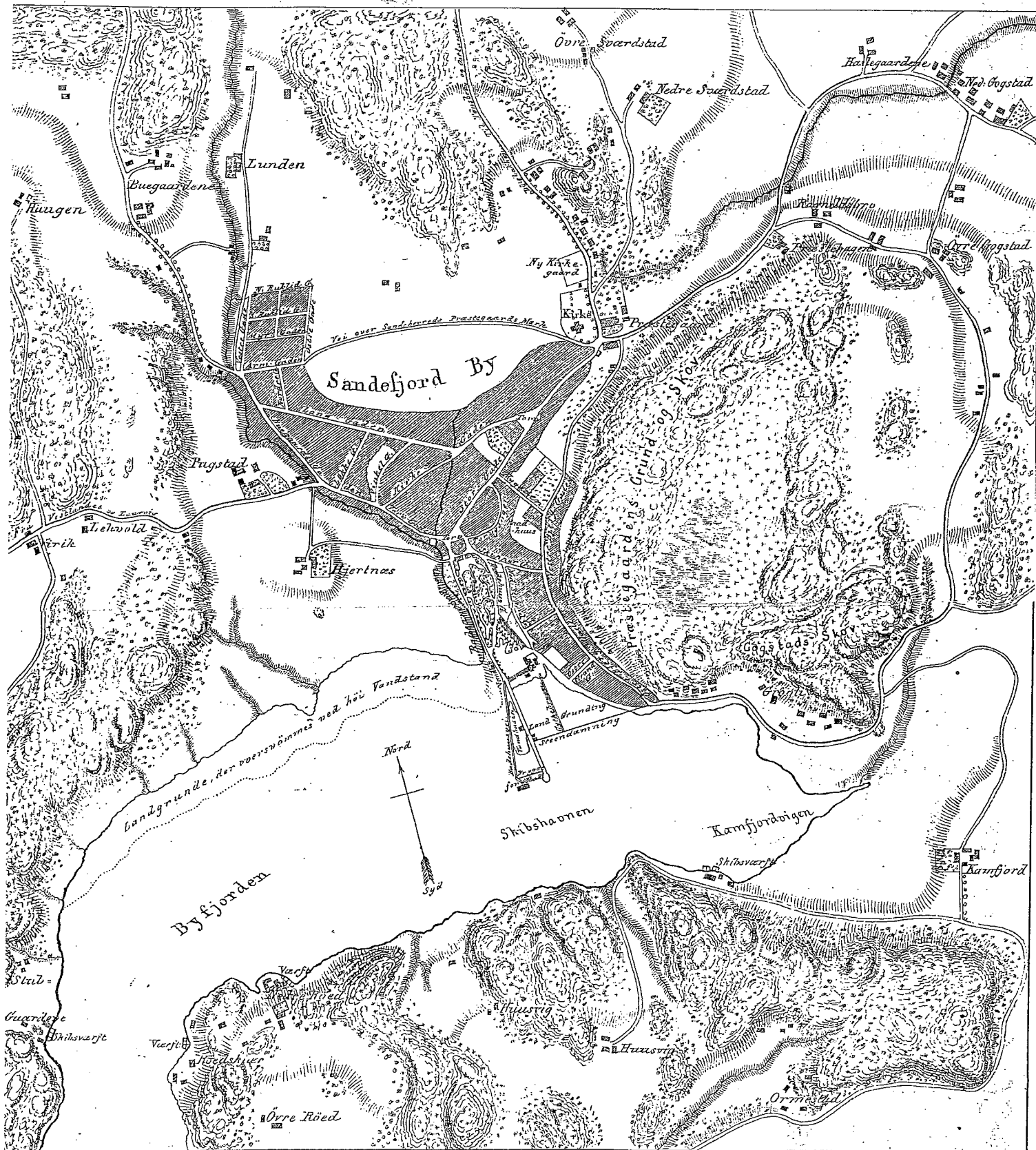
Kommunikasjoner

de gamle innfartsveiene

De gamle innfartsveiene forbandt ladestedet med Raveien og bygdene omkring. Fra Raveien er det særlig to veier som peker seg ut som hovedinnfartsårer med lange tradisjoner. *Laskenveien* har utspring ved Lasken på Raet, og kommer inn fra vest over Bugården. *Dølebakken* (med Mosserudveien) tar av fra Raveien ved Haukerød litt lenger nord og kommer inn mot byen over Sandar kirke. Selve Dølebakken ble anlagt i 1790-årene og veien skal før ha tatt andre far rundt Mølleråsen ned mot kirken. På militærkart fra 1801 har både Laskenveien og Dølebakken status som Kongeveier - henholdsvis til Larvik og Tønsberg. Disse veiene var samtidig viktige forbindelser mellom de indre bygdelagene i Vestfold og kysten, bl.a. var de sentrale i trafikken med tømmer til utskipingshavna i Sandefjord.

Sandefjord litt ut i andre halvdel av 1800-tallet. Bebyggelsen følger de gamle veiene som bestemmer bystrukturen, mens Nybyen (fra 1850-tallet) øverst til venstre er bygd ut med kvartaler i et tilnærmet regelmessig rutenett. Etter bybrannene tidlig på 1900-tallet ble rutenettprinsippet lagt til grunn for de nye reguleringene, men fortsatt er de gamle innfartsveiene sporbare. (Havnedir. mappe XIX 1.)

Grundrids af SANDEFJORD BYE MED DENS BADEANSTALT OG NÆRMESTE OMEGN indbefattende en Deel af Sandeherreds Landsogn.



Til yderligere Oplysning bemærkes, at Byens Quartaler indbefatter, foruden Huse og Gaardsrum ogsaa flere ubegygede Tomter, der benyttes til Hauger eller Beplantning, foruden de paa Tegningen anbydede aabne Pladse.

Maalestok
100 200 300 400 500 600 700 800 Alen.

bygdeveier og gårdsveier

Kjellbergveien forbi Virik og Pukkestad, fra sørvest og *Gokstadveien* ved Sandar kirke fra nordøst, er to bygdeveier som også hører med til de eldste lag av ferdselsnettet rundt Sandefjord. Eldre gårdsveier i det aktuelle området var *Sverdstadveien* ved Sandar kirke og *Lundenveien/gamle Moveien* (som i dag er brutt av jernbanen).

jernbanen gjennom byen

Jernbanen ble åpnet for trafikk i 1881/82. Valget av trasé var ikke etter byens ønsker, som heller hadde sett stasjonen anlagt ved indre havn. Banen og stasjonen ble lagt nord for byen av terrengmessige årsaker. Stasjonens plassering kan synes mer eller mindre tilfeldig. Den ble lagt nær kirken og prestegården, og i forhold til de eksisterende veiforbindelsene til opplandet betydde det nærhet til Dølebakken og Gokstadveien. Banen og stasjonsområdet ble lagt gjennom Prestegårdens sentrale områder, og innmarksområdene til flere gårdsbruk ble delt i to. Plassen Søndre Kjellberg gikk med i ekspropriasjonen.

veier etter jernbanes tid

Veiene nevnt over beskriver i grove trekk situasjonen før jernbanen ble anlagt i 1881. Med jernbanen kom behovet for nye og mer moderne veier. I 1883/84 ble *Moveien* bygd fra stasjonsområdet mot Mo på Raet, omtrent midt mellom de to gamle kongeveiene. Dette ble da den viktigste innfartsåren mot Sandefjord. Fra Bugården ble *Krokemoveien* anlagt i 1895 vestover til Skolmerød ved Raet.

Utover 1900-tallet kom det etterhvert nye veier langs jernbanelinja. *Sandarveien* i stasjonsområdet i 1913 og *Skiringssalsveien* i sør i mellomkrigstida. *Skiringssalsveien* ble en ny innfartsvei sørvest fra som dels avlastet *Kjellbergveien*.

etterkrigstid

Den viktigste endringen av kommunikasjonene i etterkrigstid er *Sandefjordsveien* som blir anlagt på slutten av 1970- og begynnelsen av 1980-tallet og som erstattet *Moveien* som innfartsvei til byen. Den følger det tidligere bekkefaret til *Mobekken/Ruklebekken*.

Byen grenser flyttes

Den første utvidelsen av bygrensen kom i 1888 og innlemmet *Hjertnes, Pukkestad, Bugården* og *Grønli*. Ved denne anledningen ble også jernbanestasjonen tatt med.

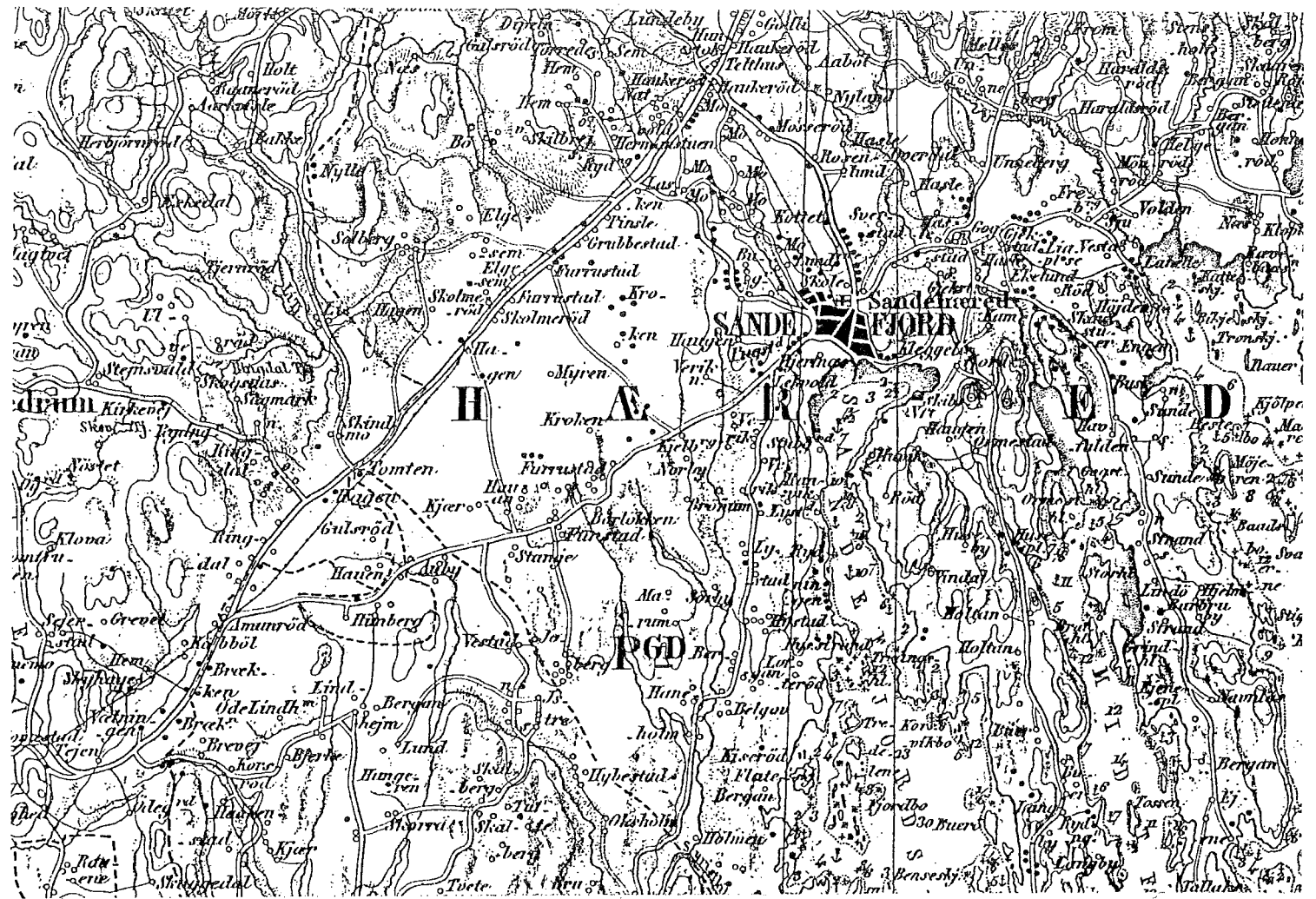
Prestegården, som måtte avstå store arealer ved utbyggingen av jernbanen, ble ytterligere redusert da *Nybo kirkegård* ble anlagt på nordsiden av jernbanelinja i 1910. I 1915 avvikles driften av *Prestegården* som gårdsbruk.

I 1931 legges nye arealer til byen; søndre del av *Preståsen*, området øst for jernbanelinja ved *Prinsensgate* og et område sør for *Brydeløkka*.

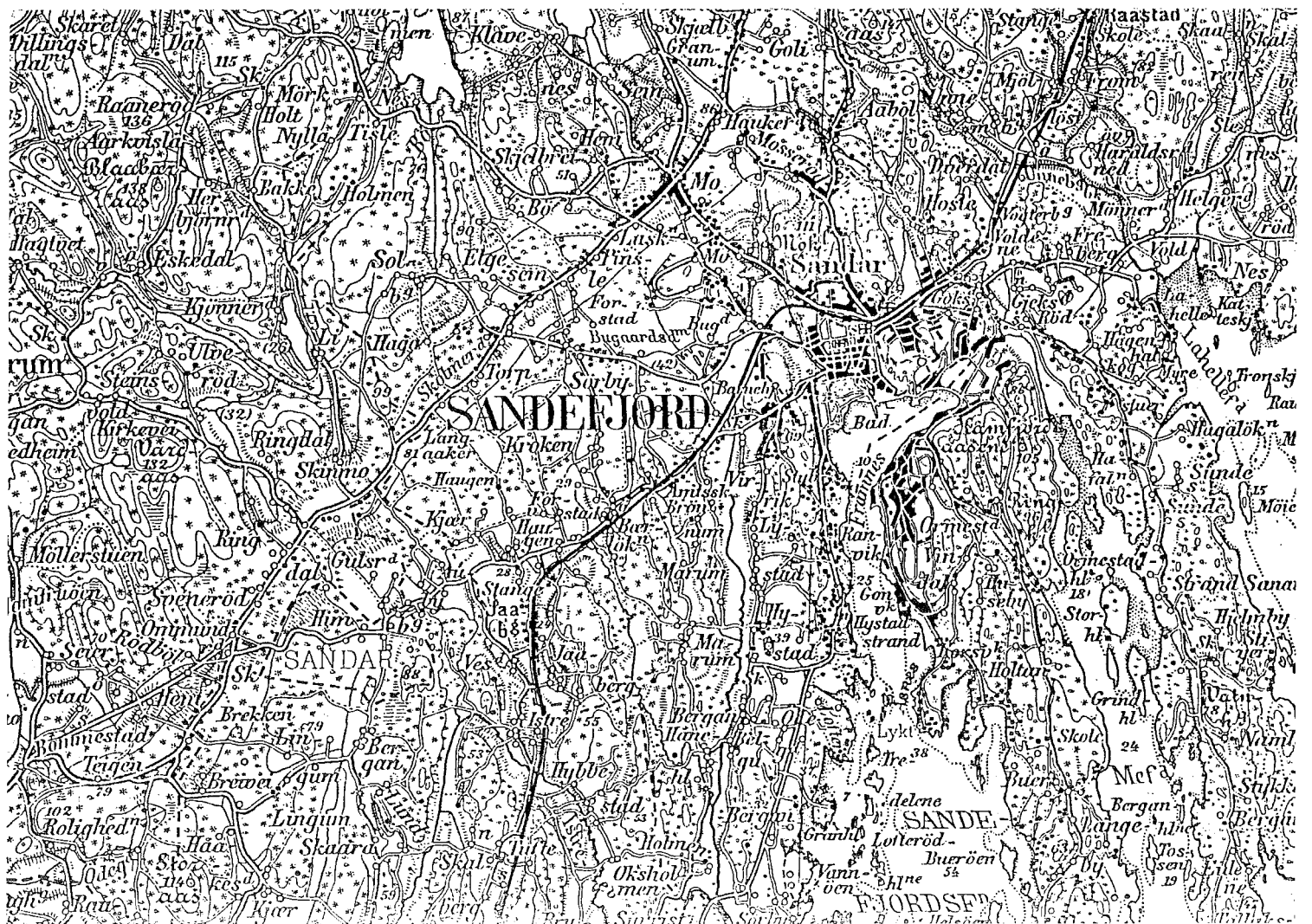
I 1950 blir en del av *Bugården, Lundenområdet, Kolonihagen, Stub* og et areal ved *Kamfjordkilen* innlemmet i byen. I 1968 slås *Sandar* og *Sandefjord* kommuner sammen.

Bebyggelsen*spredt forstadsbebyggelse*

Den eldste bebyggelsen fulgte de gamle veiene. Enkelte steder oppsto små klynger med forstadsbebyggelse, i hovedsak enklere stuebebyggelse og husmannsplasser. *Prestegården* hadde mange husmannsplasser. Midt på 1800-tallet var det bl.a. et belte av slik forstadsbebyggelse langs *Dølebakken* ovenfor *Sandar kirke*, langs *Gokstadveien* ved det gamle



Kartutsnittet over viser Sandefjordsområdet i 1875, før jernbanen, og under det samme utsnittet i 1958. Rektangelkart i målestokk 1.100 000, Statens kartverk hønefoss.



Ragnhildbru mot Hasle, ved Laskenveien ved Bugården og Kjellbergveien ved Virik.

boligområder og villastrøk

Villabebyggelsen utenfor bykvartalene kom rundt århundreskiftet, spredt som fortetning ved de eldste husklyngene, og etterhvert som større feltutbygging. På 1910-tallet, skjer det en planmessig utparsellering av Prestegårdens områder til boligtomter.

jernbanen strukturerer bebyggelse

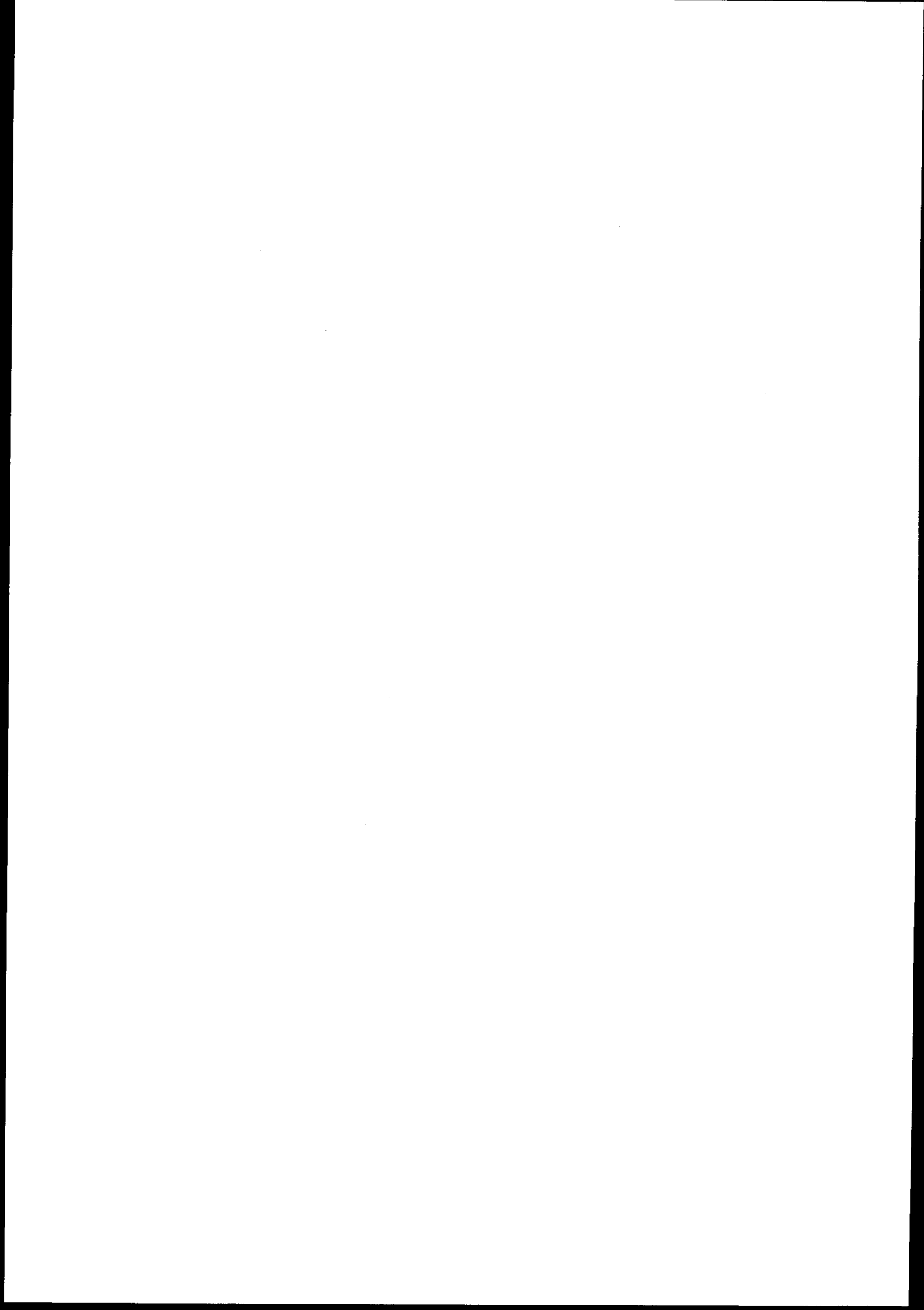
Jernbanen har virket strukturerende på bebyggelsen i baneområdet. Langs den gamle Gogstadveien kom det tidlig et belte med bebyggelse, både bolighus og industri med banen som tomtegrense og bakside og uthus tett opp til linja. Sandarveien i stasjonsområdet og Skiringssalsveien sør for byen representerer en planlagt linjeutbygging, med nyanlagte veier langs linja og villatomter til denne - hensholdsvis fra 1910-tallet og 1930/50-tallet.

Sandefjord i etterkrigstiden

Områdene rundt Sandefjords bykjerne og de bynære landbruksområdene preges av mer eller mindre spredt boligbygging og noe etablering av lettere industri og handel. En del av boligområdene fra tidlig etterkrigstid ligger i avgrensede felt på de flate jordene, mens andre «kler kollene». Området Bugården utvikles videre med idrettspark og skolesenter. Området langs jernbanen mellom Laskenveien (Bugården) og Sandefjordsveien bygges ut.

Bildet er tatt fra Sverdstad mot øst og vi ser Nybo kirkegård, jernbanelinja og Gokstadveien. Byggelfeltet på Nedre Hasle er til venstre. Gårdsbebyggelsen på Øvre og Nedre Gokstad ligger noe inn i bildet. På den lille åkerholmen på jordet på denne siden av jernbanen er det et helleristningsfelt med skipsristninger som dateres til bronsealderen. I bronsealderens kystlandskap gikk sjøen nesten opp til denne lokaliteteb og dannet en liten østvendt vik.





STEDER LANGS TRASÉEN

Hasle/Sverdstad/ Øvre Gokstad gravhauger

På Gokstad og Sverdstad-eiendommene finnes flere automatisk fredete kulturminner. Enkeltliggende gravhauger og større gravfelt ligger i tilknytning til dagens tunområder, i mindre skogsholt eller i områder med dyrka mark. Bortsett fra gravfeltet med 5 gravhauger på grensen mellom Søndre Sverdstad og prestegården, inne på kirkegården ved Sandar kapell, ligger de øvrige registrerte gravhaugene på disse gårdene ganske langt ifra planlagte anleggsområder. Potensialet for funn av bosetningsspor i dyrka mark regnes imidlertid som høyt i de planlagte traséområdene..

gårdsnavn

Gården Hasle, gammelnorsk *Hasla*, er ifølge Oluf Rygh, oppkalt etter bekken som skiller gårdene Sverdstad og Hasle, nemlig Haslebekken.

I Sverdstad, opprinnelig *Sverdstadir*, har førsteleddet *Sverd* trolig noe med *svarv* å gjøre - som kan bety en halvsirkel og henseile på en jordeform. Sammen med Gokstad, kanskje oppkalt etter den første rydningsmannen *Gaukr* eller *Gautr*, hører disse 2 gårdene til et område øst og nordøst for Sandefjord by der svært mange gårder har navn med *stad-endelser*. Kanskje viser dette at det i løpet av yngre jernalder skjedde en større ekspansjon her når det gjaldt rydding og etablering av nye gårder. At dette området har hatt en sentral maktpolitisk betydning, i hvert fall i vikingtid, vitner den rike skipsgraven på Gokstad om.

helleristningsfelt

I dyrka mark i svakt sørøst-skrånende terreng under Søndre Sverdstad, ikke så lang unna dagens jernbanetrasé, er det registrert et helleristningsfelt på en mindre bergknaus. Skipsfigurene på feltet antyder en datering av i hvert fall deler av feltet til bronsealder. Ved pløying i områdene omkring er det funnet gjenstander og avslag som kan dateres til steinalderen. Helleristningslokaliteten ligger i dag ca 20 m.o.h. og har i bronsealder ligget nær vannkanten, på nordsiden av en øst-vest-gående liten fjordarm.

bebyggelse fra nyere tid

I dag ligger det et sammenhengende belte av bebyggelse langs jernbanen ut til Unneberg. Særlig i *Nedre Gokstad vei* fra tunområdet på Nedre Gokstad og langs sørsida av jernbanen, er det et tettbygd området med hus fra før 1900. Dette er relativt store sveitserstilshus i små haver med uthus mot jernbanen. Opprinnelig preg er godt tatt vare på, både i helhet og i detaljer. På 1980-tallet ble Gokstadveien rettet ut mot Helgerødveien, slik at den i dag går utenom boligbebyggelsen til Gokstadveien og det gamle tunområdet til Nedre Gokstad.

Litt lenger sør mot byen er det større avstand mellom bebyggelsen og jernbanelinja. *Lille Gokstad vei* går langs linja og boligbebyggelsen langs Gokstad veien har større bakhager. Husa har preg fra tidlig 1900-tall og mellomkrigstid og er en del endret.

Nedre Hasle

Nordsida av linja i samme område er langt seinere utbygd. Her finner vi et felt med nyere industribebyggelse og et feltutbygd boligområde som ligger som en kile mellom den gjenværende jordveien på Hasle og Sverdstad. Bebyggelsen nederst mot jernbanelinja har i hovedsak preg fra mellomkrigstid og er noe endret i detaljer.



Noe av jordveien på Øvre Gokstad, Sverdstad og Hasle er spart for utbygging og ligger som åpne lunger mellom bebyggelsen.

eldre industribebyggelse

Videre mot stasjonen preger åpen grøntstruktur nordsida med jordveien på Sverdstad og Nybo kirkegård. Feltet på sørsida av linja, mot «Herredshus-området» er derimot tett bebygd, hovedsakelig med industri, og bebyggelsen ligger helt opp i linja. Karakteren er blandet, både i type og stilpreg, men har i hovedsak tidspreg fra mellomkrigstid. Bygningsmiljøet er preget av mange endringer. Kilt mellom denne næringsbebyggelsen er det også et par bolighus i jugendstil. Dette bygningsmiljøet har grodd fram både i forhold til innfartsveien og ut fra nærheten til jernbanestasjonen og kan ses som tidstypisk.

Sørsida av Gokstadveien er bebygd med villaer fra århundreskiftet i sen-sveitserstil og jugendstil.

Til venstre: Mellom Nedre Gokstad vei og jernbanen er det et sammenhengende miljø med eldre bebyggelse i sveitserstil. Nederst ses planovergangen til byggefeltet på Nedre Hasle - mot Gokstadveien.

Under: Industribebyggelsen fra overgangen ved Nybo kirkegård og mot stasjonsområdet.





Sandar kirke og deler av stasjonsområdet sett mot sørvest. Dølebakken og Nybo kirkegård ses i forkant av bildet. Gokstadveien kommer inn fra vestre. Stasjonsbygningen ligger utenfor bildet til høyre.

Stasjonsområdet gårdsnavnet Sandar

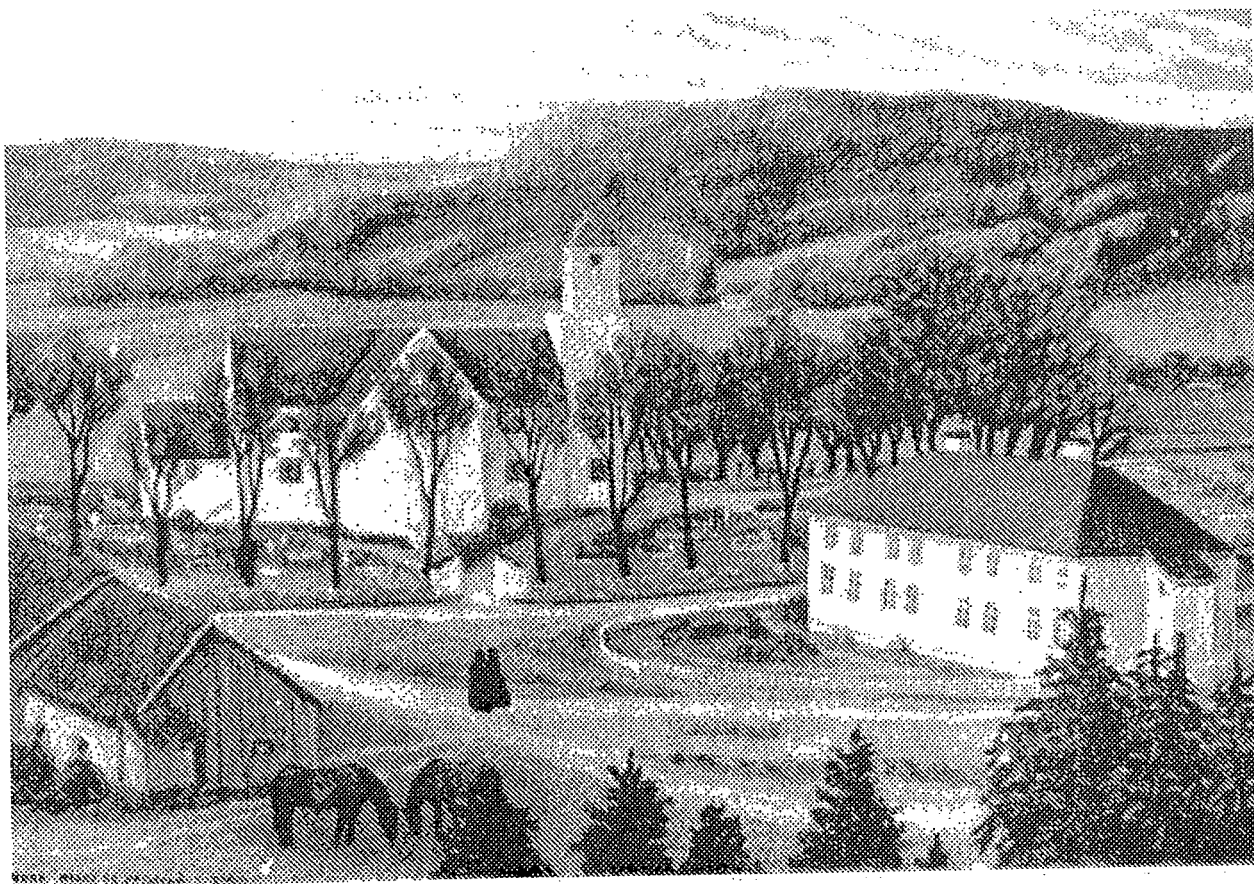
Prestegårdens gamle navn Sandar, er flertall av ordet sandr, og henspeiler på jordsmonnet. Ofte finner vi den eldste jordbruksbosetningen innenfor områder med tørr sandjord, og dette kan bety at Sandar er blant de første gårdene som ble ryddet her. Bortsett fra det ovenfor nevnte gravfeltet fra jernalderen ved Sandar kapell, er det ikke registrert fornminner langs dagens jernbanetrasé forbi stasjonsområdet.

Sandar kirke

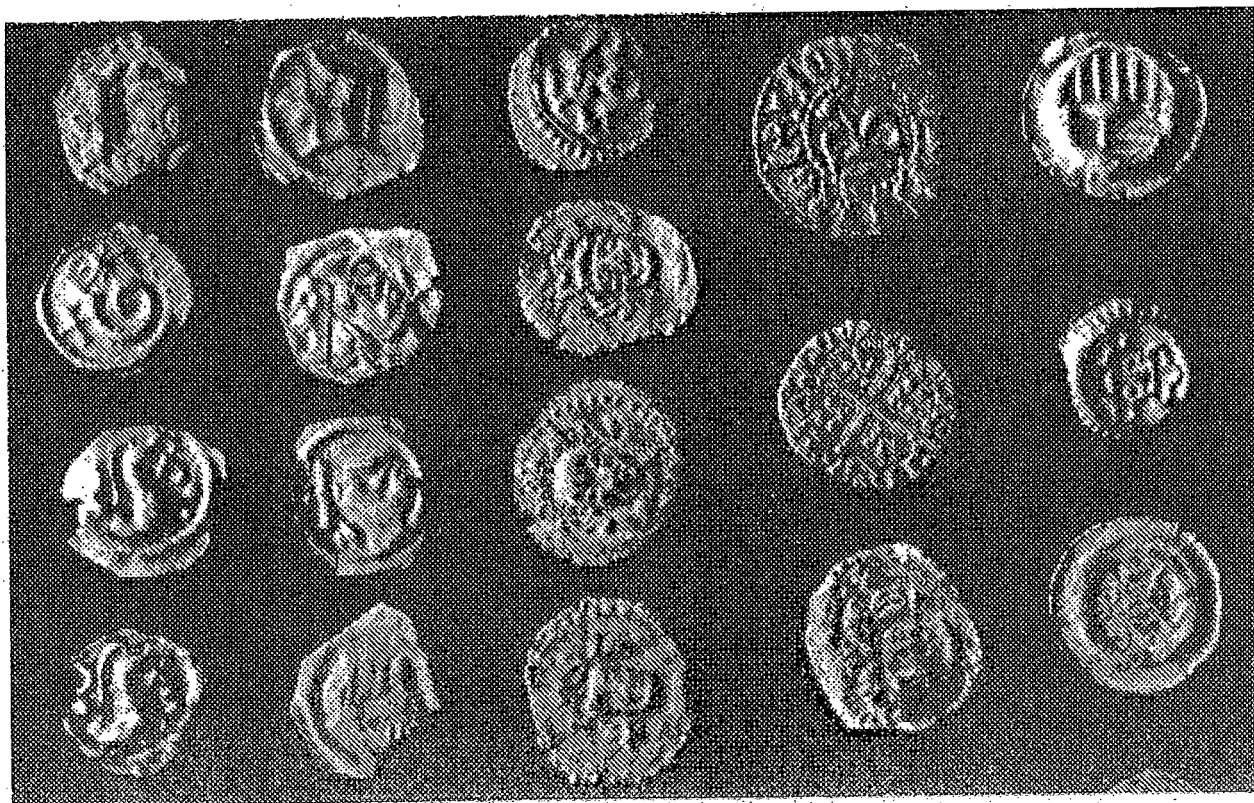
Sandar Kirke er en korskirke i tømmer fra 1792, preget av Louis XVI-stil, men restaurert og tilbygd et nygotisk tårn i 1869. Under dagens kirke finnes levninger av en middelaldersk steinkirke fra 1200-tallet. Kirken ligger på en lav høyde. Stedet har slik sett typiske kirkestedkvaliteter, selv om det ikke er så lett å lese i dagens tette bysituasjon.

prestegård og herredshus

Ved kirken ligger Prestegården med hovedbygningen som ble bygd ny i 1848, til erstatning for en eldre på samme sted. Sandar kommune overtok restene av eiendommen Prestegården i 1916 og huset ble tatt til herredshus samt andre offentlige funksjoner i 1922. Det ble noe bygd om, bl.a. med ny fløy. Prestegården er en markant klassisistisk bygning som er med å understreke området's offisielle senterpreg. Anlegget har etter hvert blitt noe utbygd med bygninger som dels har samme preg. Etter kommunesammenslåingen med Sandefjord ble prestegården helse



Over: Maleri fra ca. 1850 som viser hvor åpent og synlig Sandar kirke og prestegård lå før byen «hentet den inn». (Kopi etter Sandar bygdebok b.I W.Møller). Under: Ved utgravingen av Sandar kirke i 1901-02 ble det gjort et skattefunn på ca. 500 mynter. De fleste skriver seg fra middelalderen. Kanskje kan funnet ses i sammenheng med Sandars kontakt med datidens handels- og omsetningsmiljø. (Kopi fra Sandar bygdebok b.I G.Chr. Wasberg.)





Sandefjord stasjonsbygning og godshus sett fra bysida.

og velferdssentral, også resten av anlegget har ulike offentlige servicefunksjoner.

Som kommunens administrasjonssted er kirkestedet/prestegården eldre. Kommuelokalene var før i den gamle skolen fra 1867 som lå ved foten av Dølebakken og brant i 1921.

knutested for gamle veier

Kirkestedets posisjon som knutested for gamle innfartsveier er fortsatt lesbar i gatestrukturen. Både Dølebakken, Gokstadveien og Moveien kommer inn her, og Storgata og Bjerggata viderefører eldre forbindelser inn i byen. Sammenhengen mellom Kirken og Dølebakken med eldre forstadsbebyggelse, er en verdifull del av denne strukturen. Jernbanen krysser foten av Dølebakken i en jernbanebru med brukar i naturstein på vestsida, mens brukarene på østsida er erstattet med betong og adskilt fotgjengerundergang.

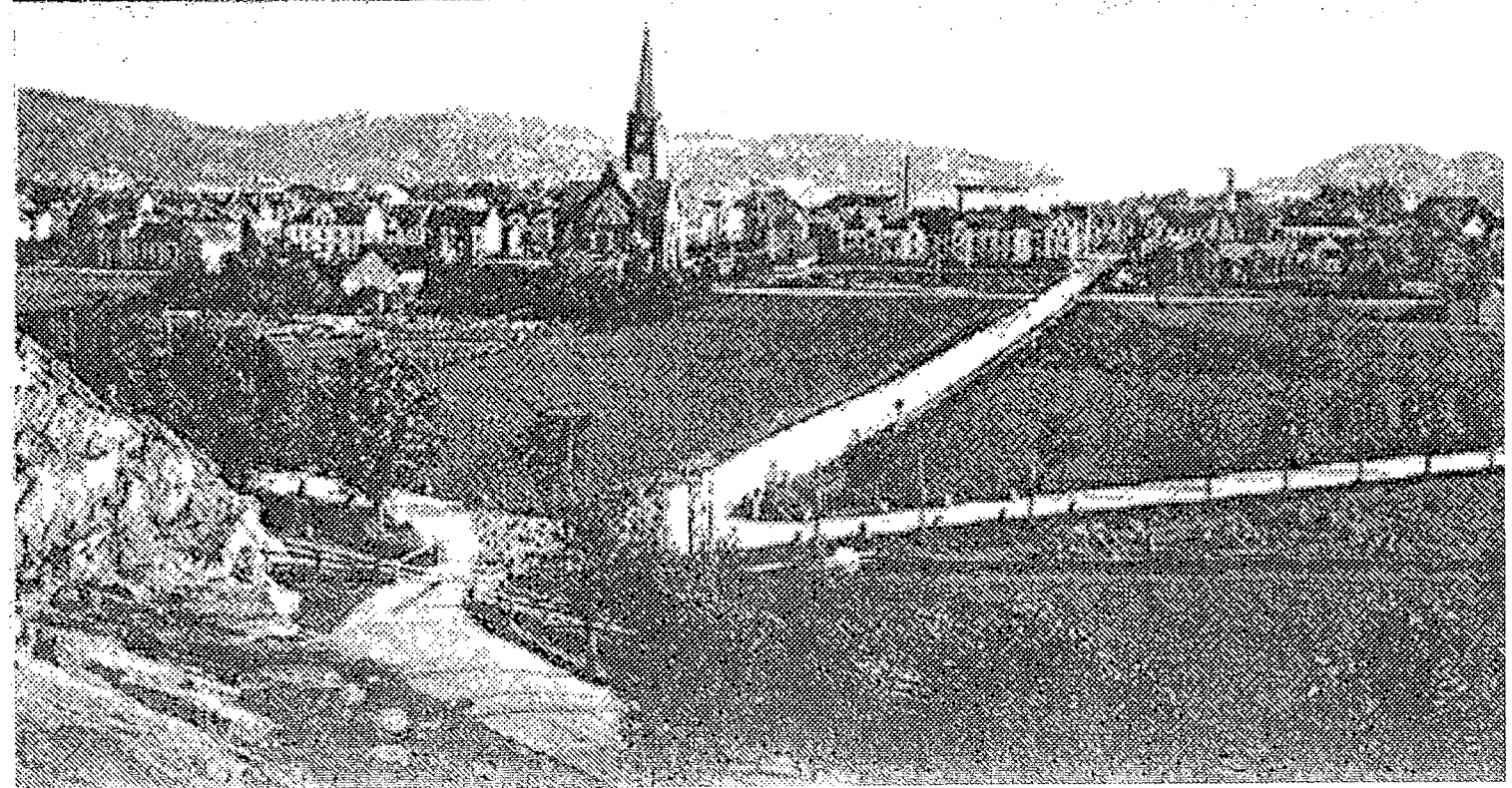
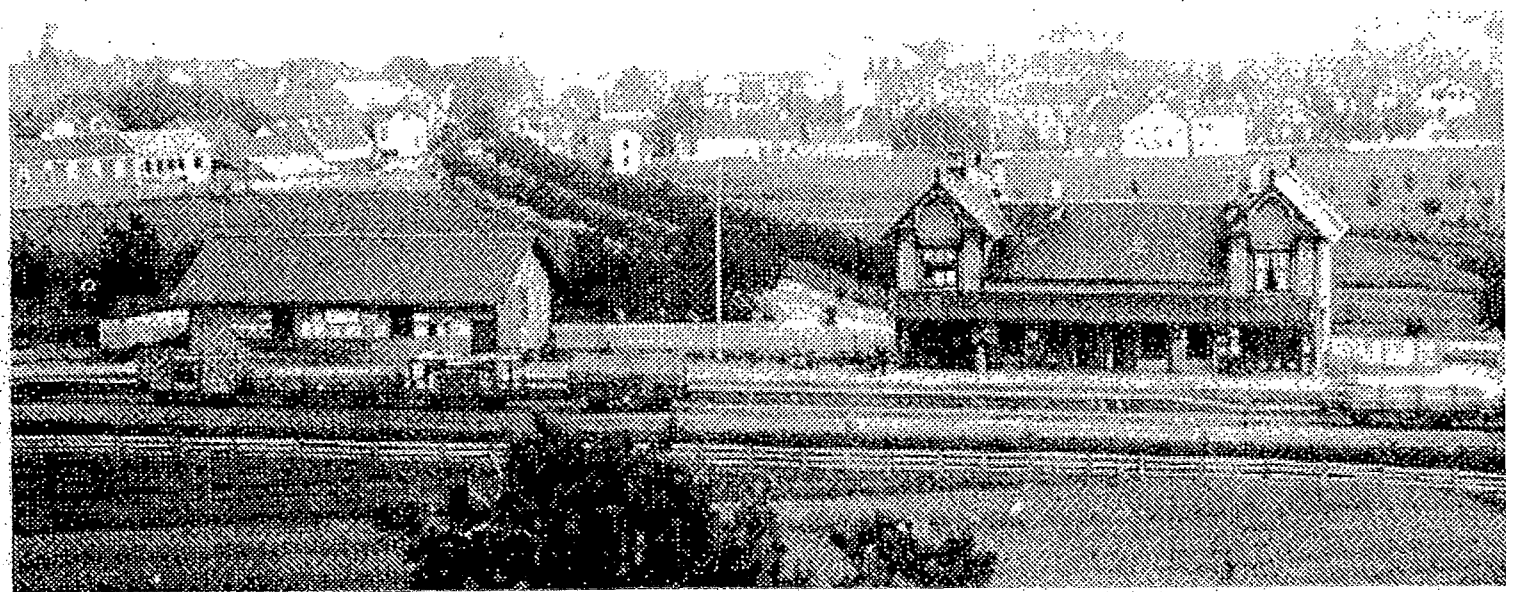
Kirke-/Herredshusområdet har parkbeplantning med store gamle løvtrær. En liten jernbaneundergang i naturstein leder fra Sverdstadveien inn til parken.

Kirke-/Herredshusområdet er et svært verdifullt kulturmiljø som både ved strukturer og enkeltminner forteller om stedets sentrale posisjon fra middelalderen fram til i dag.

stasjonsbebyggelsen

Stasjonen ligger rett sør for Mattisberget på en fylling noe høyere enn Sandar kirke. Bebyggelsen på stasjonen er preget av stasjonsbygningen og godshuset fra banens åpning. Stasjonsbygningen er oppført etter typetegning for bystasjoner på Grevskapsbanen. Siden Tønsberg og Larvik stasjonsbygninger ble oppført i mur, og man i Skien kjøpte et byhus som lå lagelig til, ble denne typen bystasjon oppført tre steder; Holmestrand, Sandefjord og Porsgrunn. Stasjonsbygningen i Porsgrunn er revet. Stasjonsbygningen i Holmestrand vil med stor sannsynlighet bli revet ved modernisering av Vestfoldbanen på denne parsellen.

Eldre fotografier av Sandefjord jernbanestasjon, bysiden og stasjonssiden. Under vises krysset ved Moveien rundt 1910. Vi ser mot Sandefjord nye kirke som er fra 1903. Sandefjord by hadde hatt egen kirke fra 1872, men den første, en liten trekirke, gikk tapt ved den store bybrannen i 1900. Kopier fra Sandar bygdebok b:I og II.





Over: Villaene i Sandarveien



I midten: Stasjonsbygningene

Under: Planovergangen i Moveien



Både Holmestrand og Sandefjord stasjonsbygninger har en relativt lav autentisitet etter større ombygginger, og ingen av bygningene er derfor representert på NSB's nasjonale verneplan for jernbanebygninger. Bygningen har imidlertid lokal verdi som kulturminne - både i forbindelse med jernbaneanlegget og byutviklingen og som et kjent identitetsskapende element i bybildet.

Sandefjord godshus er etter restaurering tilbakeført til nær opprinnelig stand og er med på NSB's verneplan som representant for godshus fra den store utbyggingsperioden rundt 1880.

Boligbebyggelsen i området

Både inn under foten av Mattisberget og i Dølebakken er det bebyggelse som kan ha sin opprinnelse i den eldste plass- og stuebebyggelsen. Her er også en del enkeltstående godt bevarte villaer fra århundreskiftet i sveitserstil og dragestil. Sandarveien langs jernbanen ble anlagt 1913. Bebyggelsen her er tidsenhetlig med store, standsmessige villaer preget av jugendstil og nyklassisisme og tilhørende store haver mot Sandarveien. Autentisiteten er gjennomgående høy. Området bakenfor, Åsen, ble lagt ut til villakvarterer 1916.



Fotgjengerundergangen mellom Sverdstadveien og parken ved Herredshuset.

Mo/Lunden

Området er i hovedsak bygd ut i etterkrigstid. Øvre Lunden, nord for Moveien (innunder Mokollen) ble i hovedsak bygd ut til boligområde i de nærmeste årene etter 1945. Det finnes enkelte eldre hus i sveitserstil i området. På 1970-tallet utbygges Frydenlund, et boligfelt mellom Moveien og Laskenveien. På samme tid ble den gamle Lunden-eiendommen bebygd med boliger for pensjonister. De ligger tilbake-trukket på en høyde rett på nordsiden av jernbanelinja, i forhold til industriområdet sør for linja.

Området sør for linja preges av større industrianlegg. Sandefjord Skofabrikk er et tidstypisk og enhetlig anlegg i etterkrigs funksjonalisme.

gravfunn fra vikingtiden

På Lunden øvre 42/82 under Bugården er det gjort et gravfunn fra vikingtid bestående av et tveegget sverd av jern og en øks av jern. Funnet ble gjort på flat mark, uten spor etter noen gravhaug, og det var dekket av en 1 meter lang helle som lå 0,8 meter under markoverflaten.

**Bugården/Hauan/
Skiringssalsveien***forminner*

Navnet Bugården hører ikke til de eldste, og gården kan opprinnelig være skilt ut fra Virik (omtales under). Førsteleddet i Bugard er *bu* som ifølge Oluf Rygh må bety buskap. Kjente funn og fornminner vitner om bosetning her i forhistorisk tid. Potensialet for nye funn betraktes som høyt.

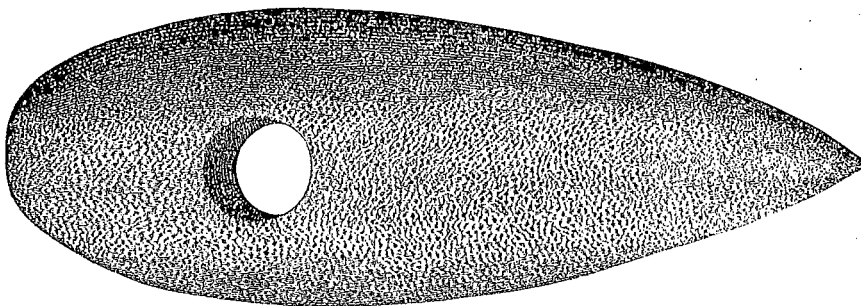
Ved en markavskrapning rett sør og sørvest for gymnastikksalen på Sandefjord videregående skole i 1976, ble det i tidligere dyrket mark funnet minst 40 gropene med kullblandet jord og skjærbrent stein. Ingen av gropene er datert, men gropene kan trolig oppfattes som rester etter en forhistorisk bosetning, der gropene har tjent ulike funksjoner bl.a. i forbindelse med mattilberedning.

fast fjell med skålgroper

På flere fine svaberg sør og sørvest for den videregående skolen er det registrert felter med skålgroper. Det største feltet ligger inntil og sørøst for Krokemoveien. Innenfor gjerdene på Bugården kolonihage ligger det 2 mindre skålgropslokaliteter.

funn av oldsaker

Selv om det mangler nøyaktige funnopplysninger skal en buttnakket steinøks og en skafthulløks fra steinalderen være funnet på Bugården. Terrenget her ligger i dag høyere enn 25 m.o.h.



*Skafthulløks funnet på Bugården.
Illustrasjon hentet fra Oluf Rygh:
Norske Oldsager....*

Neste side: Bygningene etter gårdsbruket på Bugården bnr. 15. Under og i midten. Bebyggelse fra århundreskiftet i Bugårdsbakken ved jernbanebrua.



Bugårdsgodest

Begrepet Bugårdsgodset forteller at Bugården i middelalderen må ha hatt en spesiell posisjon i en godskonsentrasjon hvor flere Sandar-gårder foruten Bugården var lagt under den adelige ættegården Manvik i Brunlanes. Bugården må ha vært en stor og sentral gård; den lå fint til i flatt lende, ved Laskenveien til Raet. De samme forhold gjorde trolig Bugården vel egnet for den utbyggingen med store arealkrevende offentlige institusjoner som i dag karakteriser Bugården-området, ved siden av omfattende utbygging med moderne boligfelt og annen tettstedsbebyggelse.

På nordsiden av jernbanelinja, mellom Sandefjordsveien og Bugårdsbakken, ligger et belte med lettere, moderne industribygg.

På sørsida, er Halvdan Svartes gate bygd ut med bolighus med preg fra etterkrigstid fram til i dag.

Gården som lå på sørsida av jernbanen, vest for Sandefjordsveien, ble tatt i bruk som sykehus alt i 1923, men de store institusjonbygningene kom først i 1959. Det var i dette området det gamle teglverket lå.

gårdstunet ved Bugårdsbrua

Det er i dag ikke mange spor etter det frodige gårdslandskapet på Bugården. Bygningene etter bruksnr. 15 ligger like ved veibrua over jernbanen ved Laskenveien/Bugårdsbakken. Inntil 1940-tallet var det her en stor gård i full drift, men alt i tidlig etterkrigstid ble store deler av eiendommen lag ut til idrettsarealer og jordveien utparsellert. Bebyggelsen er bevart, men har ikke lenger karakter av gårdstun. Framhuset har hovedtrekkene til sveitserstilen, men er endret i detaljer. Den store klassisistisk pregede driftsbygningen fra 1945 er innredet til annen næringsvirksomhet og solgt fra.

Laskenveien

Laskenveien/Bugårdsbakken viderefører som nevnt en eldgammel innfartsvei til Sandefjord. På hver side av jernbanekrysningen har veiløpet gjennomgått noen endringer i de senere år, med omlegging i Bugårdsbakken og ny rundkjøring i krysset på nordsida av banen.

spor av forstadsbebyggelsen

I Bugårdsbakken, like på sørsida av jernbanebrua er det eldre boligbebyggelse. Nærmest jernbanen ligger mindre hus fra århundreskiftet, både trehus og murhus - med hovedtrekkene i opprinnelig stilpreg bevart om ikke i detaljer. Litt lenger opp i Laskenveien er det bebyggelse som kan føres tilbake til den eldre stuebebyggelsen langs denne gamle innfartsveien.

skole- og rekreasjonsområde

Omformingen av Bugårdsområdet begynte relativt tidlig. Oppdemming av Bugårdsdammen var med på å gjøre området til et populært rekreasjonsområde allerede på 1800-tallet. Utover på 1900-tallet ble området utbygd med Stadion og i 1949 travbane. Etter 1945 er stedet bygd ut som idrettspark. Distriktets skolesenter ble bygget ut fra slutten av 1950-tallet mellom idrettsparken og byen, rett nord for jernbanelinja.

Kapteinløkka

Området vest for gamle stadion (Kapteinløkka) ble i 1940 tatt til leirområde av tyskerne. Brakkene som Sandar kommune disponerte etter krigen, ble tatt i bruk som boliger. Ved byutvidelsen i 1950 ble området innlemmet, regulert og bebygd med nye boliger.

kolonihagen

Området sør for skolen, langs nordvestsida av jernbanelinja, ble lagt ut til kolonihave på 1950-tallet. De eldste hyttene skriver seg trolig fra denne tida. Bugården kolonihage er Sandefjord eneste. Som institusjon er den

eldre, den ble flyttet hit fra Lindgårdsgate. Området har blitt noe utvidet etterhvert, og det har kommet til noen nye hytter.

Skiringssalsveien

Skiringssalsveien langs jernbanelinja ble anlagt på 1920-/30-tallet, og utbyggingen av beltet langs sørsida av jernbanen på Bugårdens grunn ned mot Hauan startet på 1930-tallet. Her er enkle bolighus med et vist funksjonspreg. De er en del endret i detaljer.

Virik/ Kjellberg *gårdsnavnet*

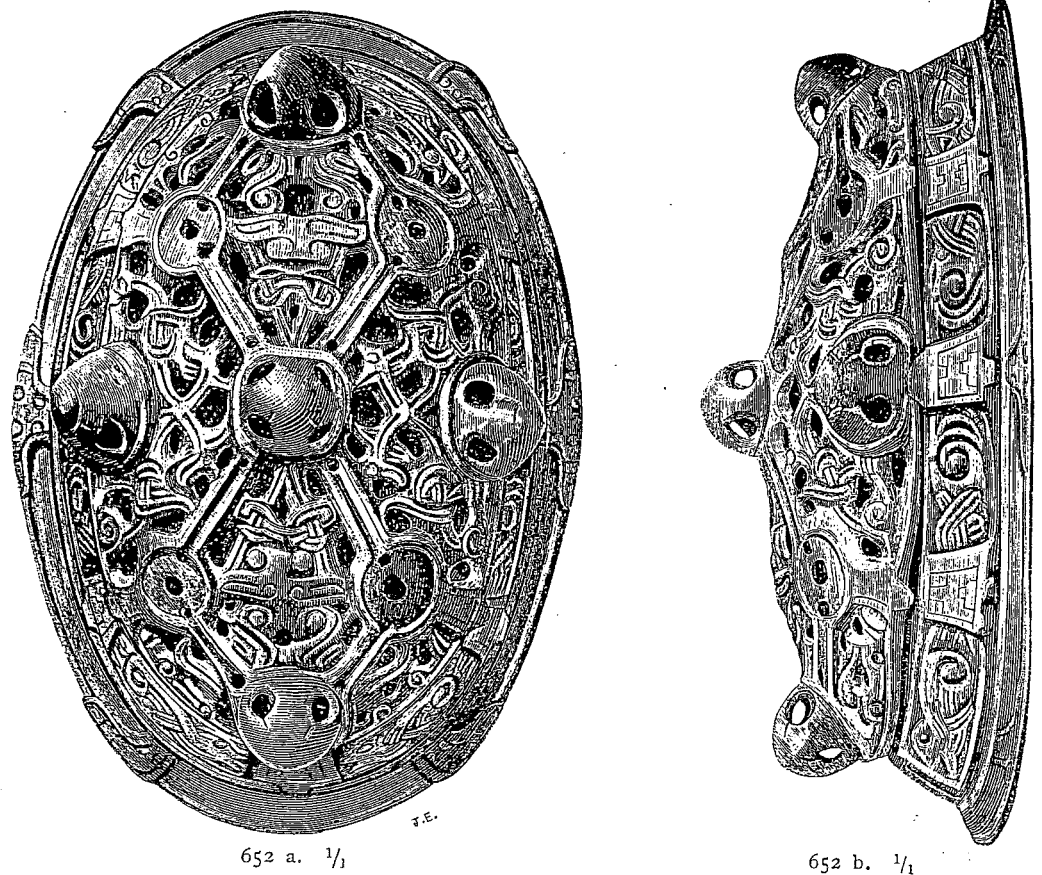
I Virik, gammelnorsk *Vervikar*, kan førsteleddet *ver* forklares som et sted hvor mennesker oppholder seg til visse tider på året for å drive ulike former for sjøfangst. Det er rimelig å anta at det kan ha vært en slik bosetning som først gjorde bruk av disse landområdene selv om vi i dag ikke har funnet sporene etter dette. Trekker man opp 25 meters koten på kartet ser man at en smal nord-syd-gående fjordarm strakte seg opp mot dagens tunområde på Vestre Virik i yngre del av steinalderen.

fornminner og funn fra bronsealderen

Klare indisier på at det har levd mennesker på Virik i bronsealderen kan spores gjennom flere lokaliteter med gravrøyser og helleristninger, samt opplysninger om kjente funn.

jernalderbosetning

Dagens mest synlige spor etter jernalderbosetningen i området er gravhaugene som opptrer både enkeltvis eller i mindre felt. Et lite gravfelt ligger inntil og vest for dagens jernbanetrasé rett syd for Bugården kolonihage. Flyarkeologiske observasjoner og begrensede



652 a. 1/1

652 b. 1/1

Stykker av to ovale spenner lik denne er funnet i en grav på Nordre Virik. Illustrasjon fra Oluf Rygh: Norske Oldsager.

arkeologiske undersøkelser viser at det i dyrka mark finnes rester etter større gårdsanlegg fra jernalderen. De fleste bosetningssporene er tidligere observert på østsiden av Virikbekken, men ved våre registreringer ble det også oppdaget bosetningsspor som ligger på vestsiden av jernbanen, i dyrka mark syd for tunet på gbnr 121/1.

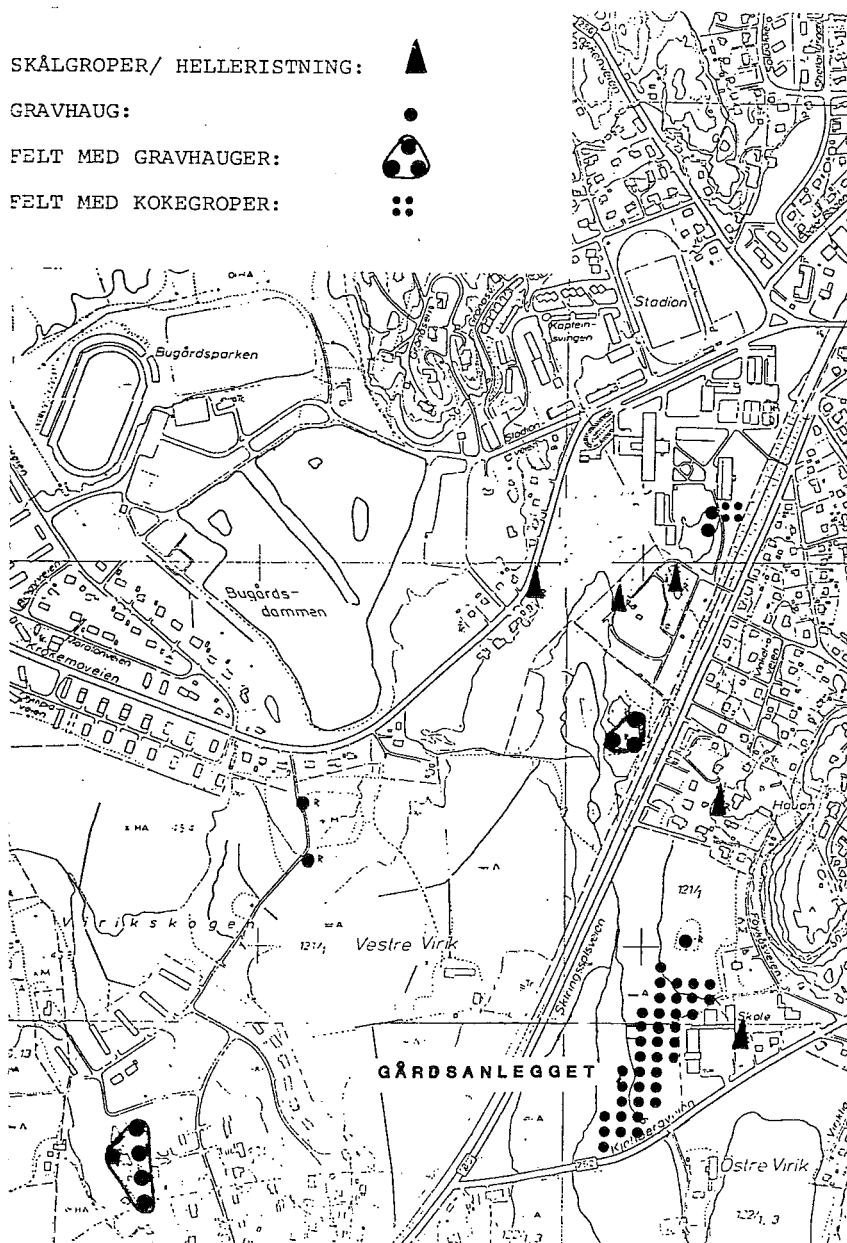


364. 1/3

Skår av samme type leirkar som disse er funnet i en grav fra yngre romertid på Nordre Virik
Illustrasjon hentet fra Oluf Rygh:
Norske Oldsager



361. 1/3



Jernalder-gårdsanlegget på Virik med fornminnene i de nærmeste områdene. Funnene fra utgravningene daterer anlegget til eldre jernalder. Etter Per Haavaldsens artikkel i Nicolay nr.41 1983-2.



*Over: Flyfoto av Virik skole. I åkeren ser vi i hvert fall én markert ring rett nord for skolen.
Iflg. Per Haavaldsen kan dette være restene etter et rundt hus fra eldre jernalder.
Tunet på Vestre Virik ligger til høyre i bildet.
Under: Gårdstunet på Vestre Virik sett fra Skiringssalsveien.*



dagens gårdsbebyggelse

Jernbanen og Kjellbergveien deler i dag gårdsområdet på Virik. Gårdsbebyggelsen ligger relativt spredt i det, åpne åkerlandskapet, på to slake høydedrag på hver side av bekkedraget.. Tuna på Østre og Søndre Virik ligger på rad sør for Kjellbergveien. Vestre (og Nordre) Viriks gårdstun, gnr. 121/1 ligger for seg, nord for både veien og Vestfoldbanen og ganske nær jernbanelinja med planovergang fra Skiringssalsveien. Lokaliseringen av Virik-tuna ser ut til å samsvare med kart fra tidlig 1800-tall. I hovedtrekk gir bebyggelsen inntrykk av tradisjonelle gårds-tun. Det er flere driftsbygninger bevart. Husene på Vestre Virik står i et åpent, stramt firkanttun. Framhus og driftsbygning er fra århundreskiftet og har sveitserstilens hovedtrekk. Stabburet kan være noe eldre.

skolene

To skoleanlegg har lagt beslag på arealer i området; Skiringssal folkehøgskole som fikk sin første bygning i 1903, og Virik skole som ble tatt i bruk i 1910. Begge er senere utvidet. På Skiringssal folkehøgskole er det en blandet bebyggelse fra ulike tider.

vår tids boligutbygging

Som på østsiden av byen har utbygging av boliger også preget dette området, men her i større grad blitt lokalisert ved høydedrag og koller. Kollen sør for Vestre Virik ble bebygget med boliger fra 1940-/50-tallet og framover. Boligbebyggelsen langs veien fra krysset Kjellbergveien/ Skiringssalsveien ned mot Skiringssal Folkehøgskole gir et mer blandet inntrykk mht. tidspreg. Her er også noe småbruk i sveitserstil i mellom den yngre bebyggelsen.

Til tross for utbygging fremstår Virik-området som et tradisjonelt gårdslandskap med et sammenhengende jordbruksområde, i et klart avgrenset landskapsrom mellom koller og høydedrag; Hauan i nordøst og Kjellberg i sørvest.

Skiringssal folkehøgskole og Virik-bygda sett mot Sandefjord. Vi ser Kjellbergveien ta av fra jernbanen inn mot byen.



OPPSUMMERING OG VURDERING

Kulturmiljøet kan her defineres som «Vestfoldbanens kulturmiljø» gjennom Sandefjord by. Jernbanen går utenom de gamle sentrumsområdene. Byens generelle utbyggingshistorie blir bare i mindre grad omtalt.

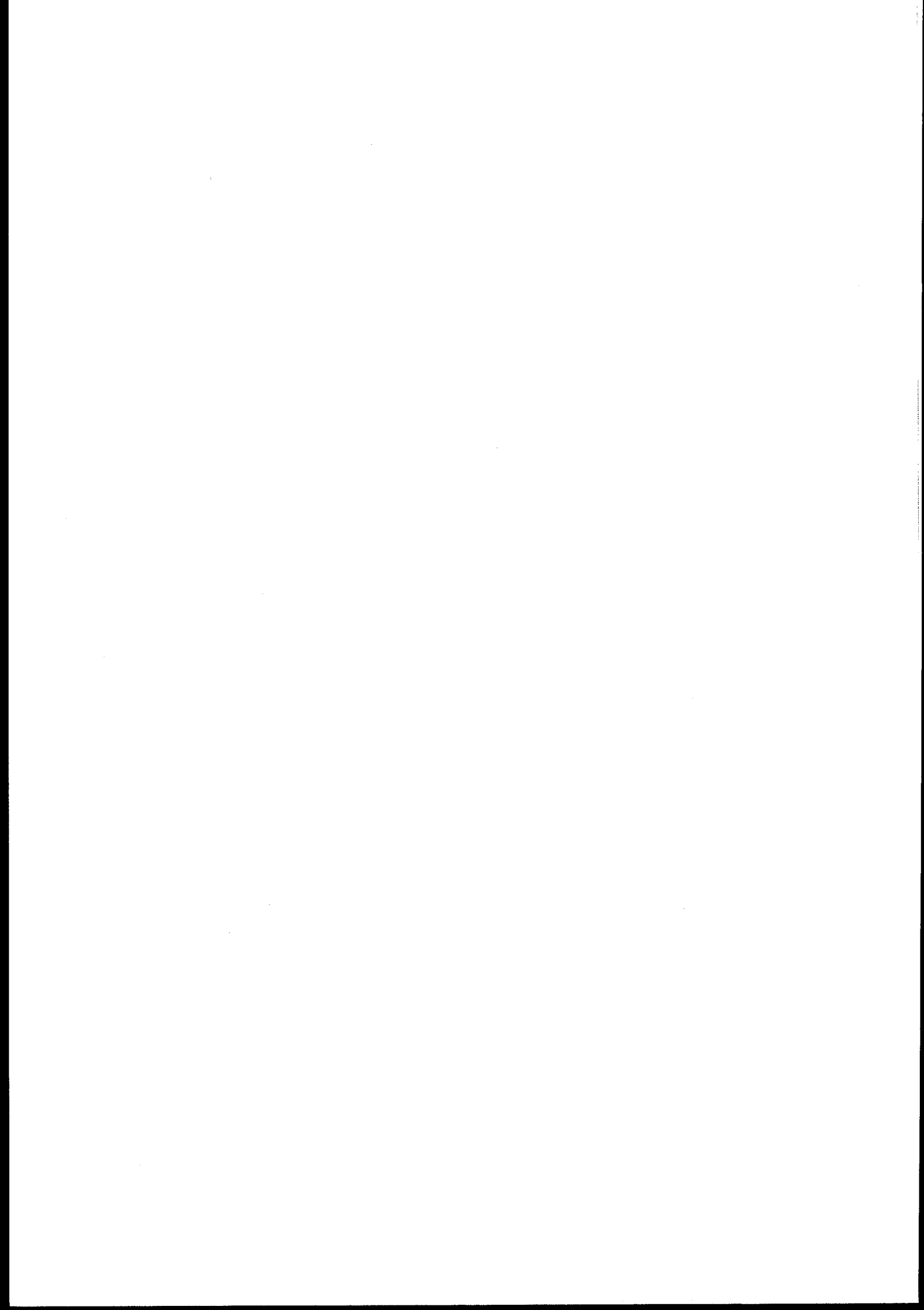
Det kulturhistoriske innholdet i det som her omtales er i stor grad knyttet til opplandets møte med byen og byens vekst. Sentralt her er de gamle ferdselsårene inn mot sentrum. Området preges både av offentlige og private serviceinstitusjoner, industri, boligbebyggelse og jordbruksarealer i byens randzone. Kulturminnebildet er sammensatt og viser en typisk utvikling i byens vekst.

Selv om områdene i stor grad er preget av nyere tids historie, finnes også levninger etter flere tusen års bosetning og aktivitet. Nettopp i slike utbyggingspressede områder er det viktig å ta vare på enkeltminner og strukturer som viser kompleksitet og kontinuitet i områdets historie i et større tidsperspektiv.

Kirkestedet som har tradisjoner tilbake til middelalderen, poengterer at området har hatt en sentral betydning langt tilbake og er et eldre senter enn byen Sandefjord. Det eldste veinettet understøtter kirkestedets posisjon. By og tettstedsutviklingen fulgte de gamle veiene og dette kan enda følges i bystrukturen gjennom området.

Som kommunikasjonssenter ble området oppgradert da jernbanen kom på 1880-tallet, og stasjonen danner i dag sammen med kirken den viktigste samlende funksjon innenfor kulturmiljøet. Jernbanen har strukturert videre bebyggelse og veiutbygging, både industri og boligbebyggelsen er typisk for tettstedsvekst rundt stasjonsområder tidlig på 1900-tallet. Denne utviklingen kan følges opp i etterkrigstid.

Fram til i dag har kommunen planmessig ivaretatt store jordbruksarealer i aktiv drift tett opptil sentrumsnære områder. Her ligger tradisjonelle gårdslandskap i nær kontrast til innfartsårenes og boligfeltenes tettbebyggelse. Dette har stor verdi for det kulturhistoriske mangfoldet, både mht. kunnskap om og opplevelse av kulturminner. Det er i slike sammenhenger vi i dag opplever Gokstadhaugen. Også jordbruksbygda Virik har vist seg å ha et stort kunnskapspotensiale mht. forhistorisk bosetting i tillegg til å være en verdifull grønn «lunge» i et bynært pressområde.



Virkning og konfliktvurdering

GENERELT

Traséen foreligger bare som ett alternativ og heter Q1.

TRASÉALTERNATIV Q1

Hovedtrekk og bakgrunn

Man har gjennom Sandefjord bare planlagt én trasé, nemlig langs eksisterende spor. I en situasjon der nær samtlige tog vil måtte påregnes å stoppe, vil de skarpe kurvene på begge sider av stasjonsområdet kunne aksepteres.

Utvidelse av sporet med spor nr. 2 kan skje på begge sider av dagens spor, og dette er noe av det som vil bli forsøkt belyst nedenfor. Det vil ut fra sporgeometri og drift i anleggstiden være ønskelig å utvide sporet på samme side over hele parsell 9.

Stasjonsområdet

Ut fra den trange situasjonen ved undergangen for Dølebakken vurderer NSB å heve sporet i dette området med inntil 2 meter. Dette vil bety at stasjonsområdet vil måtte heves tilsvarende.

Hasle/Sverdstad/Øvre Gokstad

automatisk fredete kulturminner

En utvidelse av linja på nordsiden vil kunne komme i konflikt med automatisk fredete kulturminner på Nybo kirkegård og på Sverdstad.

potensiale

Det er potensiale for funn av forhistorisk bosetningsspor i dyrka mark.

Nedre Gokstad vei

En sporutvidelse, uansett på hvilken side, vil få følger for bebyggelsen. Generelt sett er bebyggelsen på sørsiden, langs Nedre Gokstad vei, tettere og av eldre dato. Som del av bebyggelse langs gammel innfartsvei har den dessuten stor verdi for kulturminnestrutturen.

Nedre Hasle

Bebyggelsen på *Nedre Hasle* byggefelt er yngre og konflikten mer lokal. En sporutvidelse på nordsiden vil være mindre konfliktfylt, men stiller krav under anleggsperioden og til utformingen av anlegget m.h.t. de automatisk fredete kulturminnene.

Lille Gokstad vei

Boligbebyggelsen langs Gokstadveien har her større bakhager mot Lille Gokstad vei og jernbanen. Her ses ingen vesentlig konflikt.

Det er i kulturvernets interesse at vilkårene for bosetting i områdene opprettholdes. Det er ingen klar visuell sammenheng mellom boligområdene på hver side av linja, og bruk av støyskjermer vil få beskjedne konsekvenser for kulturminnehensyn.

Nybo kirkegård

Nybo kirkegård fra 1910 har kulturverninteresse som del av bybildet, men en utvidelse her vil neppe komme i konflikt med dette, med forbehold om utforming og hensyntagen under anleggstida. En gangforbindelse over linja fra Gokstadveien til Nybo kirkegård bør ivaretas, m.h.t. kirkegårdens rekreasjonspotensiale, da dette er den eneste overgangen i området fra Prestegården til Hasleveien

Industriområdet mellom Gokstadveien og jernbanen mot stasjonen er i hovedsak fra mellomkrigstid og dokumenterer en tidstypisk utbygging i forhold til innfartsvei og jernbanestasjoner. Kulturverninteressene er mer knyttet til struktur enn enkelthus.

Stasjons- og kirkeområdet

Prestegården/Sandar Kirke

Opplevelsen av kulturmiljøet ved kirken og prestegården/Herredshuset er avhengig av en sone som skiller det ut fra resten av byen. En sporutvidelse på sørsida av den eksisterende traséen vil være uheldig i forhold til dette. På nordsida er det god plass både til vei og bebyggelse. En sporutvidelse på nordsida kan ikke ses å få negative virkninger.

Heving av sporet og stasjonsområdet vil få relativt store følger for det visuelle miljøet rundt kirken. Dersom sporet skal heves, vil dette komme i konflikt med virkningen av at kirken ligger på en liten høyde, noe som understreker sammenhengen mellom kirken og Herredshuset. Sporområdet og stasjonen ligger allerede i dag noe høyere enn kirka og en forhøyelse vil forsterke den negative virkningen av dette.

Dølebakken

Stasjonsområdet/kirkeområdet er et knutepunkt for eldre innfartsveier. På linje med kirken, Herredshuset og stasjonen er disse verdifulle elementer for det historiske innholdet i området. Særlig vil løsningen av kryssningen av Dølebakken være viktig ut fra dette. Siktlinjer fra Kirken mot Dølebakken og motsatt er av verdi for opplevelsen av dette, og en heving vil virke negativt på dette.

Natursteinsmurene ved undergangen og brua over Dølebakken er elementer som gir aldersdimensjon til jernbaneanlegget og har derfor kulturverninteresse.

Stasjonsområdet

Dersom sporet og stasjonsområdet skal heves, vil en ny stasjon måtte anlegges. Dette vil få negative konsekvenser for stasjonens bygninger. Selv om stasjonsbygningen er endret i detaljer har den stor lokal identitetsverdi og er en viktig del av kulturninnetstrukturen i området. Ikke minst må man vurdere det eksisterende godshusets verdi som kulturminne i et nasjonalt utvalg (jfr. NSB's verneplan), og se på konsekvensene av en evt. flytting av hus.

En utvidelse på nordsiden av eksisterende spor vil få beskjedne konsekvenser.

Moveien

På vestsiden av stasjonsområdet vil en heving av sporet gi muligheter for å legge Moveien i en undergang, noe som vil øke sikkerheten for fotgjengere og syklistene. Moveien er en innfartsvei som har jernbanen som sin viktigste forutsetning. Det er i kulturvernets interesse at den opprettholdes, men utover det ses det ingen store konflikter med kulturvernens hensyn i hvordan dette utformes.

Mo/Lunden

Området er preget av at det tidligere har skjedd store kommunikasjonsmessige omlegginger; arealer er blitt liggende brakk. På sørsiden finner man næringsvirksomhet, både av eldre og nyere dato (industri og bensinstasjon/gatekjøkken). *Sandefjord Skofabrikk* er et helhetlig fabrikkbygg i funksjonalistisk stil som det har verdi å bevare. Med forbehold om hensyntagen til denne, ser en utvidelse av linja ikke ut til å komme i konflikt med kulturverninteressene. Utvidelse på nordsida er å foretrekke, også av anleggsmessige årsaker.



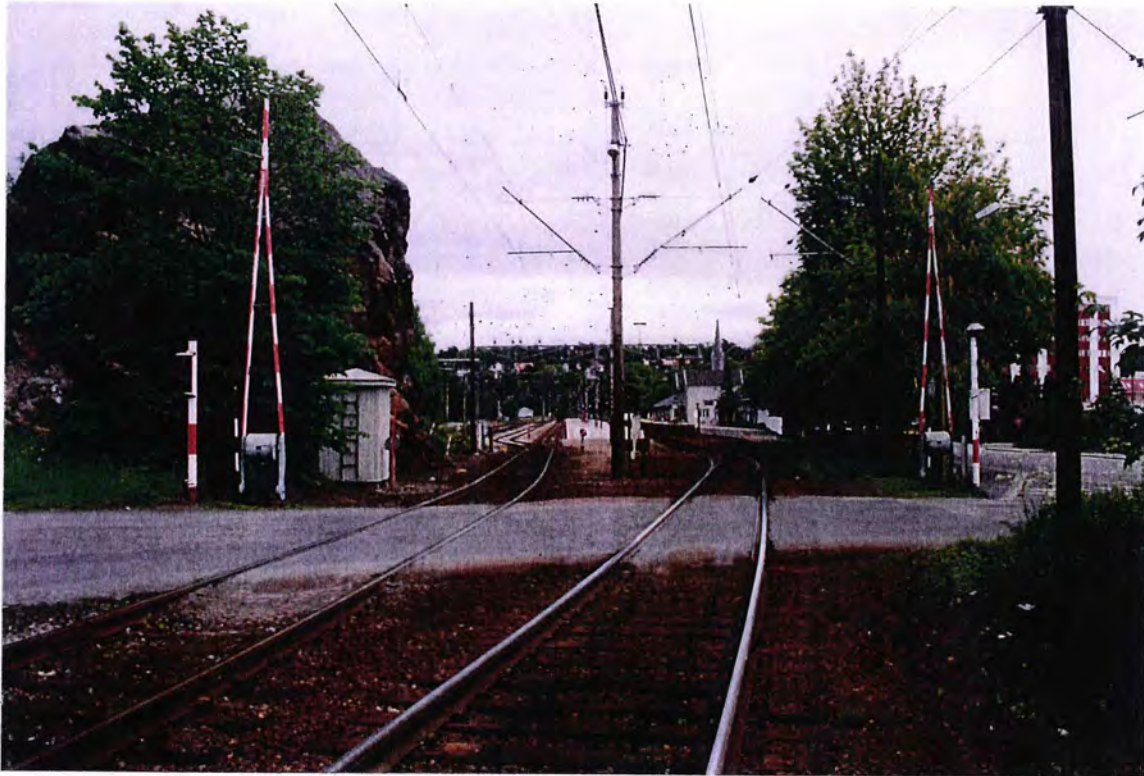
Dølebakken ved jernbanebrua. Over; sett mot nord, under; sett mot sør. For å bedre situasjonen ved denne undergangen vurderer NSB å heve sporet med ca. 2m.





*Over: Kirken og Dølebakke-området sett fra stasjonens plattform.
Under: Kirken sett fra sporområdet, mot sør. Jernbanelinja ligger i dag høyt i forhold til kirken.*





Fra planovergangen ved Moveien; øverst mot stasjonen, nederst mot Lunden.



Bugården/Hauan/ Skiringssalsveien
tunet på Søndre Bugården

Dette er en strekning med relativt tett bebyggelse på begge sider av linja. Det som skiller seg ut er «tunet» på Søndre Bugården på nordsida av linja i krysset Laskenveien/Bugårdsbakken/Krokemoveien. Gårdsbebyggelsen er bygningsmessig sett velholdt, men framhuset har lav autentisitet og det er i dag lite som minner om miljøet bruket opprinnelig forholdt seg til. Bebyggelsen ligger i dag i en presset situasjon til et trafikkert veikryss.

bolighus i Bugårdsbakken

På sørsida av Bugårdsbrua er det mindre sveitserstilshus med opprinnelig preg i hovedtrekk bevart. Dette at det her er bebyggelse med alderspreg er med å markere den gamle innfartsveien Laskenveien/Bugårdsbakken. Bebyggelsen har derfor verdi utover enkelthusenes.

En sporutvidelse vil uansett på hvilken side få relativt store konsekvenser. Utvidelse på nordsiden vil få følger for Søndre Bugården, men det er vanskelig å vurdere om utvidelsen av anleggsmessige hensyn direkte vil berøre bygninger.

den gamle innfartsveien

Laskenveien/Bugårdsbakken er del av det aller eldste veinettet i Sandefjordsområdet. Jernbanen går allerede dypt i området og Bugårdsbrua fører den gamle innfartsveien over. Det er i kulturminnevernets interesse at denne forbindelsen opprettholdes.

Skiringssalsveien

Sør for Bugårdsbakken ligger en funkisvilla fra midten av 1900-tallet ganske nært linja og utsatt til ved utvidelse. Konflikten i forhold til kulturminner er av mer lokal, begrenset karakter.

kolonihagen

Linja kan komme til å direkte berøre enkelte hytter fra etterkrigstid i Bugården kolonihave. De fleste hytter og selve anlegget vil kunne opprettholdes, og det kan ikke ses at dette inngrepet kommer i konflikt med kulturvern hensyn.

Virik/Kjellberg
jordsbrukslandskapet

Landskapet er relativt flatt og det er god plass langs sporet og avstand til bebyggelse. En utbygging av dobbeltspor vil ikke innebære store strukturendringer. Virik-området framstår, tross etterkrigs-boligutbygging og nærheten til byen, som et sammenhengende jordbrukslandskap med tradisjonell gårdsbebyggelse og åpne jorder. Dette er et landskap av verdi som baneutbyggingen må ta hensyn til.

automatisk fredete kulturminner

Det er registrert flere automatisk fredete kulturminner som evt. vil kunne komme i konflikt med inngrepet. Disse må det tas hensyn til i anleggsperioden og ved utforming av linja. Potensialet for nye funn er stort særlig i dyrka mark områdene. Isolert sett er en utvidelse på sørsiden mindre konfliktfylt m.h.t. fornminner, men det ville medføre omlegging av Skiringssalsveien og få større anleggsmessige konsekvenser.



Dagens jernbane går i skjæring forbi Bugården. Bildene er tatt fra Bugårdsbrua. Over mot byen, vi ser husa i Halvdan Svartes gate. Under mot Skiringssalsveien





Vestfoldbanen sørover fra Bugårdsbrua

KONKLUSJON

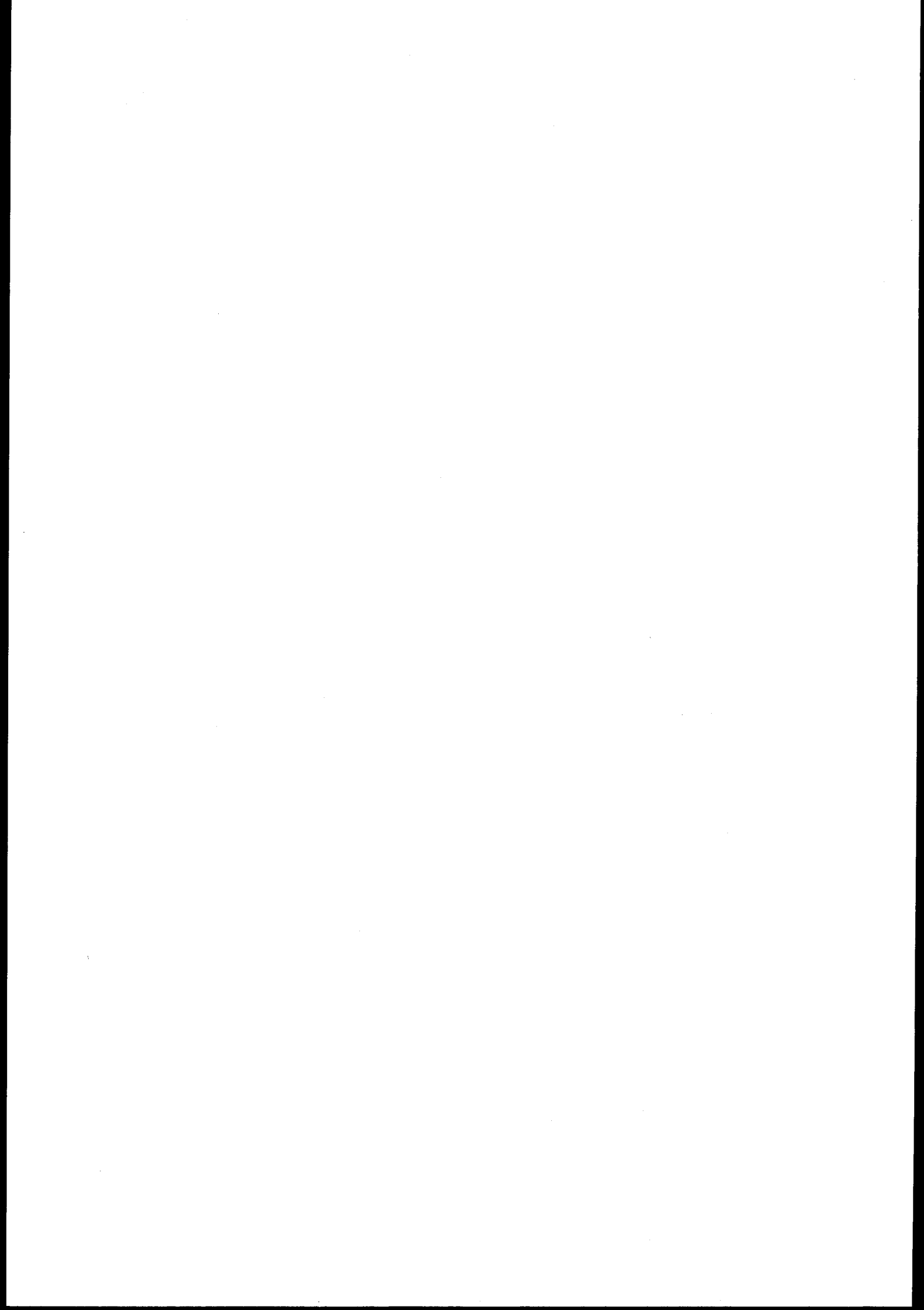
En sporutvidelse på nordsiden vil ha liten innvirkning på kulturminner i byen. Ved en utvidelse av sporstrekningen fra Sandefjord stasjon til Kjellberg kan et automatisk fredet kulturminne (et mindre gravfelt) på Virik (121) komme i direkte konflikt med traséen dersom denne legges på nordsiden av dagens linje.

Nærhet til fornminner nord for Virik, på nordsiden av dagens jernbanetrasé, vil stille krav under anleggsperioden og til utformingen av anlegget. Det samme gjelder for et område sør for Kjellberg på eiendommen Brønnum (125), og på nordsiden av linja fra Nybo kirkegård til boligbebyggelsen på Hasle. For øvrig er konfliktpotensialet lite.

Den største konflikten gjelder heving av stasjonsområdet og konsekvensene for opplevelsen av kirken i sammenheng med verdifulle, bevarte elementer og strukturer i kirkeområdet. I samme sammenheng er løsninger som berører stasjonsbygningen konfliktfylte.

Mulige konflikter med gamle innfartsveier og bebyggelse ved disse bør kunne reduseres ved hensyntagen under anleggstiden og en utforming som tar hensyn til kulturminnestraturen.

<p><i>Sandefjord stasjonsområde sett mot nord. Den gamle prestegården fra 1848 er den store hvite bygningen som ligger nærmest kirken. Den øvrige bebyggelsen ved prestegården er kommunale hus som har kommet etter at prestegården ble Herredshus i 1922. Dølebakken er veien som skråer rett ned mot jernbaneundergangen bak Herredshuset. Vi ser deler av den eldre bebyggelsen i bakken. Planovergangen med Moveien er øverst i venstre bildekant.</i></p>	<p><i>Sandefjordsveien er den nyeste av innfartsveiene mot Sandefjord. Her sett i retning mot byen</i></p>	<p><i>Stasjonsområdet sett mot sørøst. Planovergangen ved Moveien er nederst til høyre.</i></p>
<p><i>I skolegården på Virik skole ligger en restaurert gravrøys. Plassert rett utenfor røysa og midt oppe på den står/ligger deler av en eller flere helleristningssteiner. På steinene er risset inn skålgroper og skipsfigurer fra bronsealderen.</i></p>	<p><i>Oppmalte skålgroper fra bronsealderen i sørkanten av «Smørberget».</i></p>	<p><i>Jordbrukslandskapet omkring Virik skole, sett mot Bugårdsdammen. Kjellbergveien krysser omtrent midt i bildeflaten. Dagens gårdstun på Østre og Søndre Virik ligger nærmest, tunet på Vestre Virik lengst inn i bildet. Selv om disse tunstedene har lange tradisjoner, finnes det spor etter en langt eldre bosetting i området. På jordene rett vest og nord for skolen er det funnet flere spor etter hus og gravhauger som kan dateres til jernalderen.</i></p>
<p><i>Bildet er tatt fra Bugården i retning jernbanestasjonen. Den store gule låven markerer gårdsbruket på Bugården. Vi ser Bugårdsbrua over jernbanen. Den rette linjen midt i bildet er Sandefjordsveien.</i></p>	<p><i>Bildet er tatt nordøstover fra gangbrua i Skiringssalsveien. Vi ser bebyggelsen på det tidligere gårdsbruket på Bugården (bruksnr. 15) og Bugårdsbrua over jernbanen.</i></p>	<p><i>Bildet er tatt mot Bugården kolonihage og Skiringssalsveien. Sandefjord videregående skole ligger bak kolonihagen. Både sørvest for skolen, samt i og rundt kolonihagen, er det registrert flere gravhauger og helleristningslokaliteter. Her er også undersøkt et større område med kokegroper fra forhistorisk tid.</i></p>





Kilder

Anvendt litteratur

- Berg, Lorens red. 1918. *Sandehherred. En bygdebok*. Kristiania.
- Berg, Lorens, m.fl. 1928. *Stokke. En bygdebok*. Oslo.
- Bjanes, O. T. m.fl. 1947. *Norske Gardsbruk. Vestfold fylke b. I/II*. Oslo.
- Brink, S. 1990: "Sockenbildning og sockennamn", *Acta academiae Regiae Gustavi Adolphi* LVII. 14. Uppsala.
- Braathen, Helge 1989: "Ryttergraver". *Varia* 19. Oslo.
- Blindheim C. 1980: "Forhistorien. Jernalder og vikingtid", *Vestfold, Bygd og by i Norge*, Oslo.
- Brøgger A. W. 1918: "Sandehherred i hedensk tid", *Sandehherred, En bygdebok*. s. 1-35, Kristiania.
- Christensen, Arne Emil, Anne Stine Ingstad, Bjørn Myhre. 1992. *Osebergdronningens grav. Vår arkeologiske nasjonalskatt i nytt lys*. Oslo.
- Christensen, Nils Steen & Olav Hagelund. 1978 *Stokke bygdebok*. b. I. Tønsberg.
- Christensen, Nils Steen & Olav Hagelund. 1983 *Stokke bygdebok*. b. II. Tønsberg.
- Christensen, Nils Steen & Olav Hagelund. 1988 *Stokke bygdebok*. b. III. Tønsberg.
- Ekmann, T. 1998: "Guld och gröna ängar", *Blich för Bergslagen. Årbok 1998*, s. 7-16. Stocholm.
- Grieg, Sigurd 1938: "Vikingtidshus i Gudbrandsdalen. Fra de senere års utgravninger", *Dølaringen*.
- Grieg, Sigurd 1943: *Vestfolds Oldtidsminner*. Oslo.
- Gudesen, Hans Gude 1980: "Merovingertiden i Øst-Norge". *Varia* 2. Oslo.
- Hauge, Dagfinn 1980: "Litt om gamle bygninger", *Vestfold, Bygd og by i Norge*. Oslo.
- Haugen, B. 1924. "Grav og boplass. Eldre jernalders gravskikk i Østfold og Vestfold", *Vitenskapsselskapets skrifter II Hist.-filos. klasse 1924. No 6*. Kristiania.
- Helland, Amund. 1915. *Norges Land og Folk. Topografisk-statistisk beskrivelse over Jarlsberg og Larvik amt*. Kristiania.
- Hellem, Eilif 1993: På gamle Vestfoldveger. Statens vegvesen Vestfold.
- Henningsmoen, Kari 1979: "En karbondatert strandforskyvningskurve fra søndre Vestfold.", *Fortiden i søkelyset*. Trondheim.
- Horgen, B. 1929: "Trek av østnorsk romertid". *UO Skrifter* II. Oslo.
- Horgen, B. 1924: *Grav og gravplass. Eldre jernalders gravskikk i Østfold og Vestfold*. Kristiania.
- Haavaldsen, Per 1982: Økonomiske enheter og sosiale grupper. Livbergingssgrunnlag og sosiale strukturer i eldre jernalder i søndre Vestfold. Avhandling til magistergraden i Nordisk arkeologi. UiO.
- Johannesen, Fr. 1941. "Båtene fra Gokstadskippet". I: *Viking V*. Oslo. s 51-74.
- Kraft, J. 1845-48. *Historisk-topographisk haandbog over kongeriget Norge*. Christiania.
- Kraft, J. 1822. *Topografisk-statistisk beskrivelse over kongeriket Norge. Det Sødenfjeldske Norge*. Kristiania.
- Larsen, J. H. 1986. "Noen akvareller av fornminner fra søndre Vestfold", *Viking 1985/86*.
- Løken, T. 1974: *Gravminner i Østfold og Vestfold*. Upublisert mag. grad. avh. UiO.
- Mikkelsen, Egil. 1975. *Mesolithic in South-eastern Norway*. N.A.R., Vol 8
- Mikkelsen, Egil. 1984. "Neolitiseringen i Øst-Norge", *Universitetets Oldsaksamlings Årbok 1982/1983*. Oslo
- Møller, Vilhelm. red. 1980. *Bygd og by i Norge. Vestfold*. Oslo.
- Møller, Vilhelm, red. 1977. *Sandar. Grend og gård 1850-1970, med tidsbilder fra næringsliv og kulturhistorie*. b. 1. Sandefjord.
- Møller, Vilhelm, red. 1980. *Sandar. Grend og gård 1850-1970, med tidsbilder fra næringsliv og kulturhistorie*. b. 2. Sandefjord.
- Møller, Vilhelm, red. 1985. *Sandar. Grend og gård 1850-1970, med tidsbilder fra næringsliv og kulturhistorie*. b. 3. Sandefjord.
- Nicolaysen, Nicolay 1862-1866: *Norske fornlevninger*. Kristiania.
- Nielsen, Yngvar. 1885. *Biskop Jens Nilssøns visitasbøger og reiseoptegnelser 1574-1597*. Kristiania.
- Norske Gårdsbruk* 1947, Vestfold fylke, b.2.
- Olsen, M. 1951: *Norges innskrifter med de yngre runer*. Annet bind. Oslo.
- Rian, Øystein 1980. *Vestfolds historie. Grevskapstiden 1671-1821*. Larvik.
- Rian, Øystein 1980: "Fra Vestfolds historie. Noen særtrekk i Vestfolds historie 1814-1914", *Vestfold, Bygd og by i Norge*. Oslo.
- Rygh, Oluf. 1907. *Norske Gaardnavne. Gaardnavne i Jarlsberg og Larviks amt*. (b. VI) Kristiania.
- Thoresen, Per 1980: "Fra Vestfolds historie. Adelsvelde og grevskapstid", *Vestfold, Bygd og by i Norge*. Oslo.
- Østmo, E. 1980: "Forhistorien. Steinalder og bronsealder", *Vestfold, Bygd og by i Norge*. Oslo

Andre kilder

- SEFRAK-registreringer i Stokke og Sandefjord.
- Fjellanger Widerøe AS. 1993. *Planutredning Vestfoldbanen. Trasé- natur- og miljøkonsekvenser*. NSB Bane Region Sør.
- Fjellanger Widerøe AS. 1993. *Landskapsanalyse Vestfoldbanen*. Vedlegg 2 til Fjellanger Widerøe AS. *Planutredning Vestfoldbanen. Trasé- natur- og miljøkonsekvenser*. NSB Bane Region Sør.
- Haavaldsen, P. 1983: Rapport om vegetasjonsmerker i Sandefjord, Tjølling, Hedrum og Brunlanes kommuner, Vestfold fylkeskommune.
- Fylkeskultursjefen i Vestfold. 1992. *Fredede bygninger og anlegg i Vestfold - handlingsplan for vern og vedlikehold*.
- Sandefjord kommune, 1995: *Grønnstrukturanalyse*.
- Karlberg, Inger. 1993. *Jernalderhus på Brønnum*. Delrapport fra registrering av automatisk fredete kulturminner. "Kulturminneprosjekt modernisering av Vestfoldbanen".
- Norges Matrikkel 1905.

Kartografiske kilder

- Statens Kartverk:
- Økonomisk kartverk 1:5 000 og 1:10 000, rev. 1963 og 1984
- Statens Kartverk, Hønefoss:
- Kart over Grevskabernes Amt. 1:200 000. 1832.
- Sandefjord By 1:4000, 1812
- "Grevskapskartene" 1811-13 i 1:4000, 9D2-1, 9D6, 9DI-10 og 9D6-22.

Kart over Sandefjord 1:5000, 1800-t.

Rektangelkart 1:20 000, 9 D2, ltn. Holmboe, 1826 og 9D6, ltn. Holmboe 1825. "Grevskabernes Amt" 1832,

Rektangelkart 1:25 000, diverse 1902 - 1906.

Diverse rektangelmålinger. 1:100 000. , 1875 - 1958.

Universitetsbiblioteket:

Militært Sit.kart over Ladestaden Sandefjord og nærmest omkringliggende gaarder, 1801 (2263)

Kart over Sandefjord, 1868 Adelsten Knudsens Forlag

Kart over Sandefjord 1:2000, av Krum og Molvig 1881

Grundrids af Sandefjord Bye, ca.1800, Havnedir. mappe XIX.1

Sandefjord O-klubb: Orienteringskart Hjertås. 1:10000. 1991.

NSB BrS; Drammen: Linjekart Vestfoldbanen 1881, 1:1000,.

Kart lokaliteter og konflikter

TEGNFORKLARING



Lokalitet automatisk fredete kulturminner



Lokalitet nyere tids kulturminner



Skille mellom kulturmiljøer

KONFLIKTOMRÅDER:



Direkte eller indirekte konflikt med kulturminner



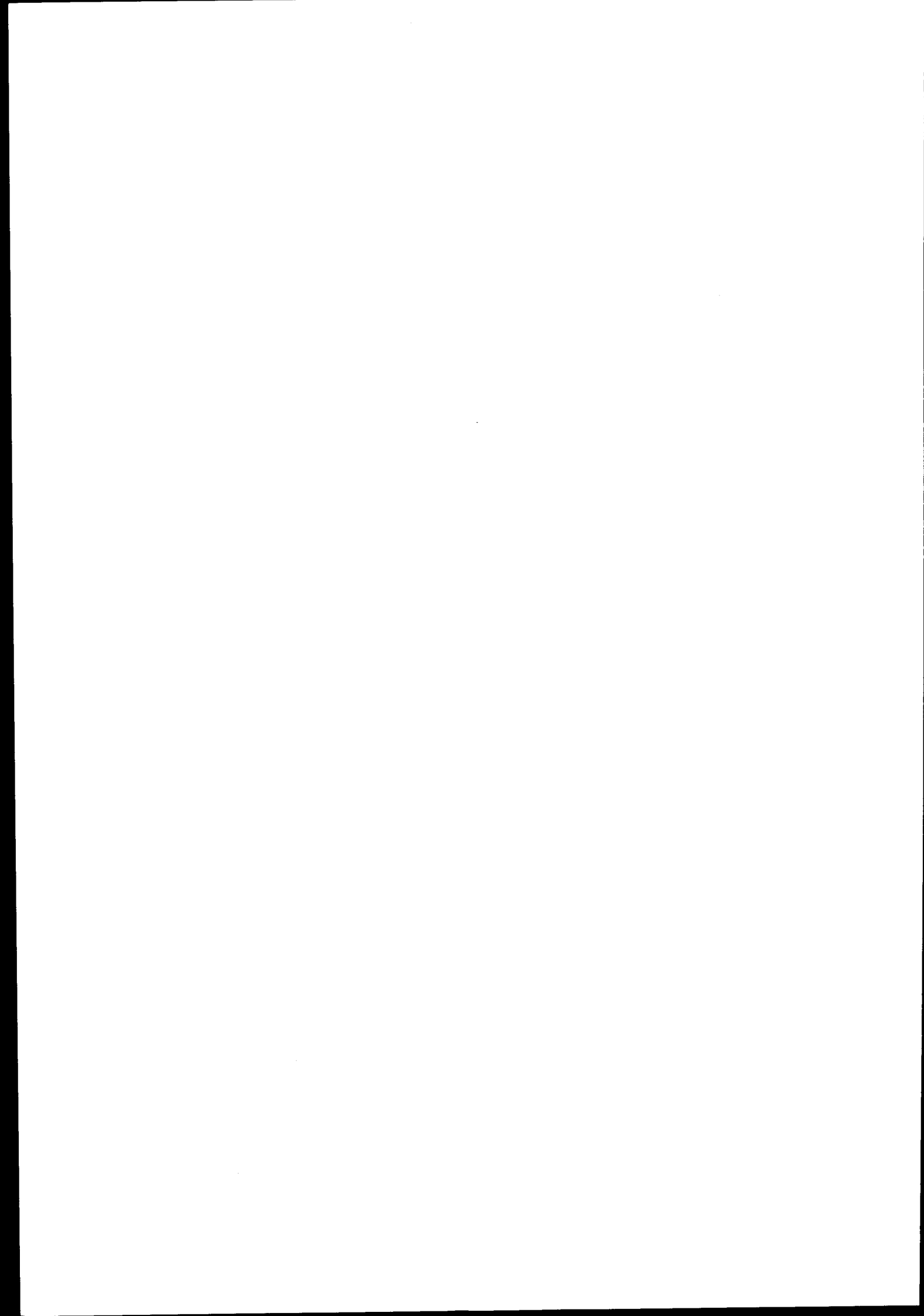
Konflikt med landskapets kulturhistoriske innhold

KLASSIFIKASJON AV KONFLIKTENE SOM ER BENYTTET PÅ KARTENE OG I SAMMENDRAGET AV KONFLIKTENE:

- A Meget stor konflikt
- B Viktig konflikt
- P Potensiale for funn av forhistoriske bosettingsspor

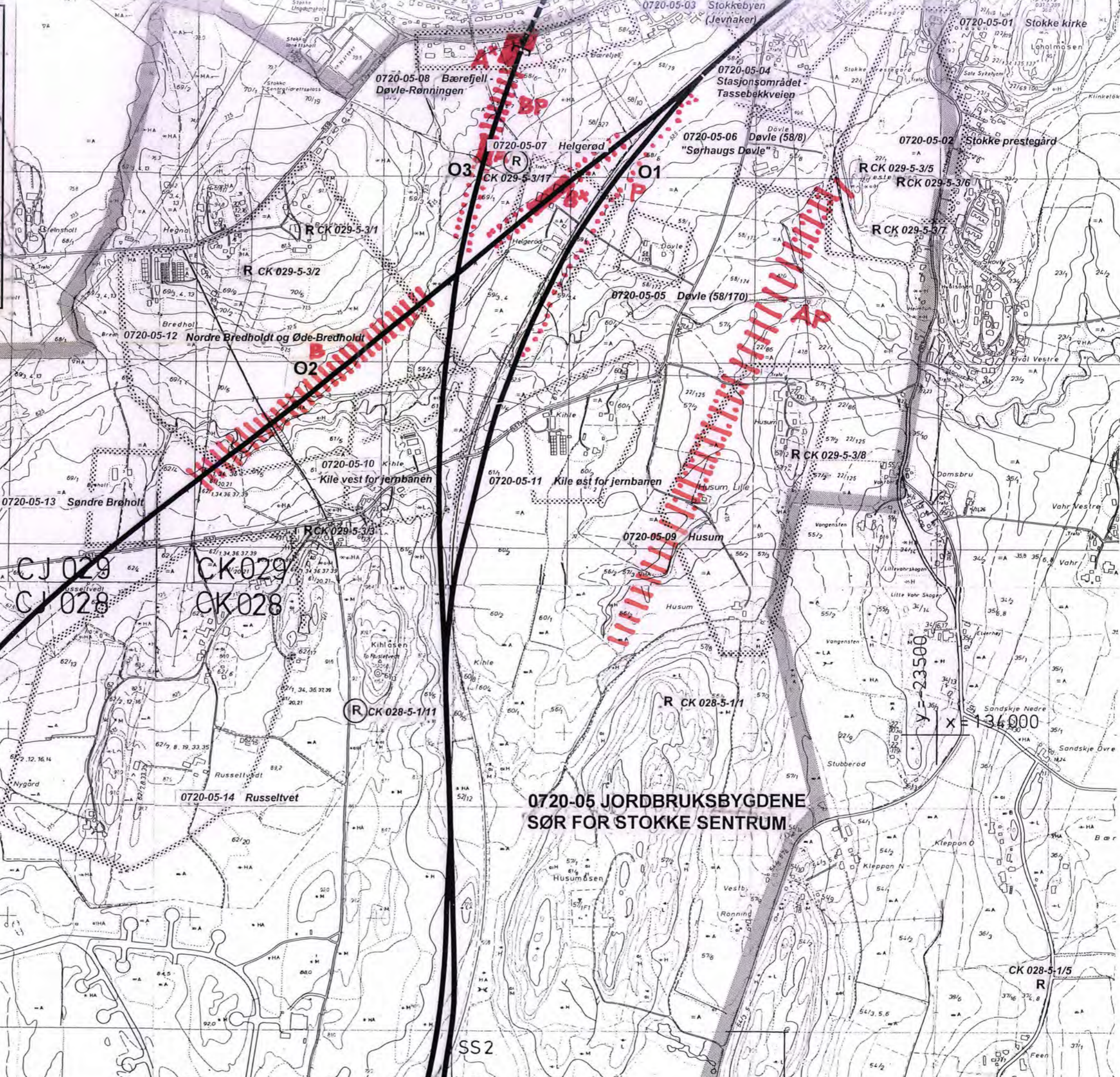
I tillegg er mulighet for avbøtende tiltak eller spesielle utforminger av traséen angitt med:

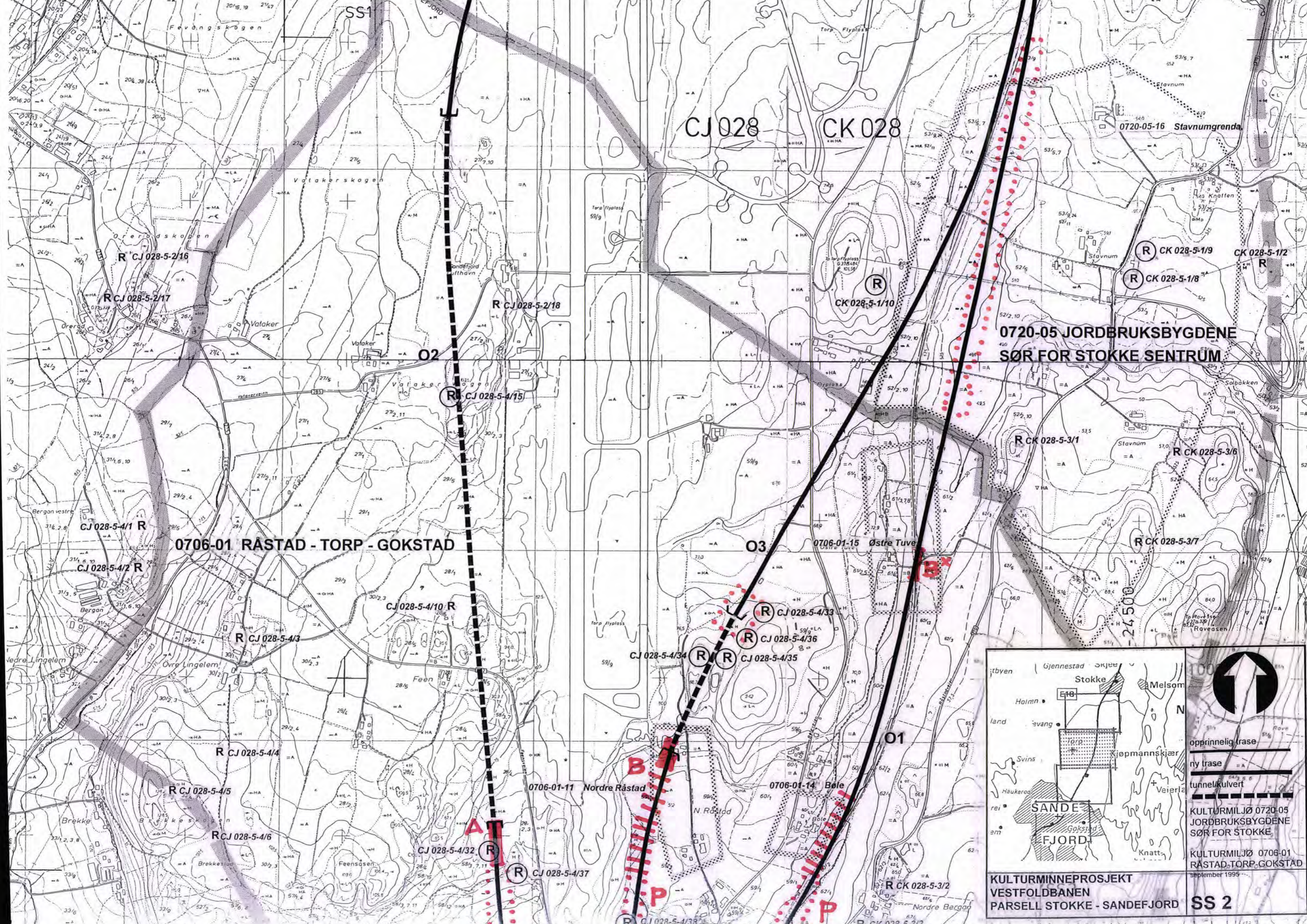
- * Traséens utforming/avbøtende tiltak kan minske konflikten



opprinnelig trase
 ny trase
 tunnel/kulvert
 KULTURMILJØ 0720-05
 JORDBRUKSBYGDENE
 SØR FOR STOKKE
 september 1995
SS 1

**KULTURMINNEPROSJEKT
 VESTFOLDBANEN
 PARSELL STOKKE - SANDEFJORD**





0706-01 RÅSTAD - TORP - GOKSTAD

0720-05 JORDBRUKSBYGDENE SØR FOR STOKKE SENTRUM

opprinnelig trase
ny trase
tunnel/kulvert

KULTURMILJØ 0720-05
JORDBRUKSBYGDENE
SØR FOR STOKKE

KULTURMILJØ 0706-01
RÅSTAD, TORP, GOKSTAD

september 1995

SS 2

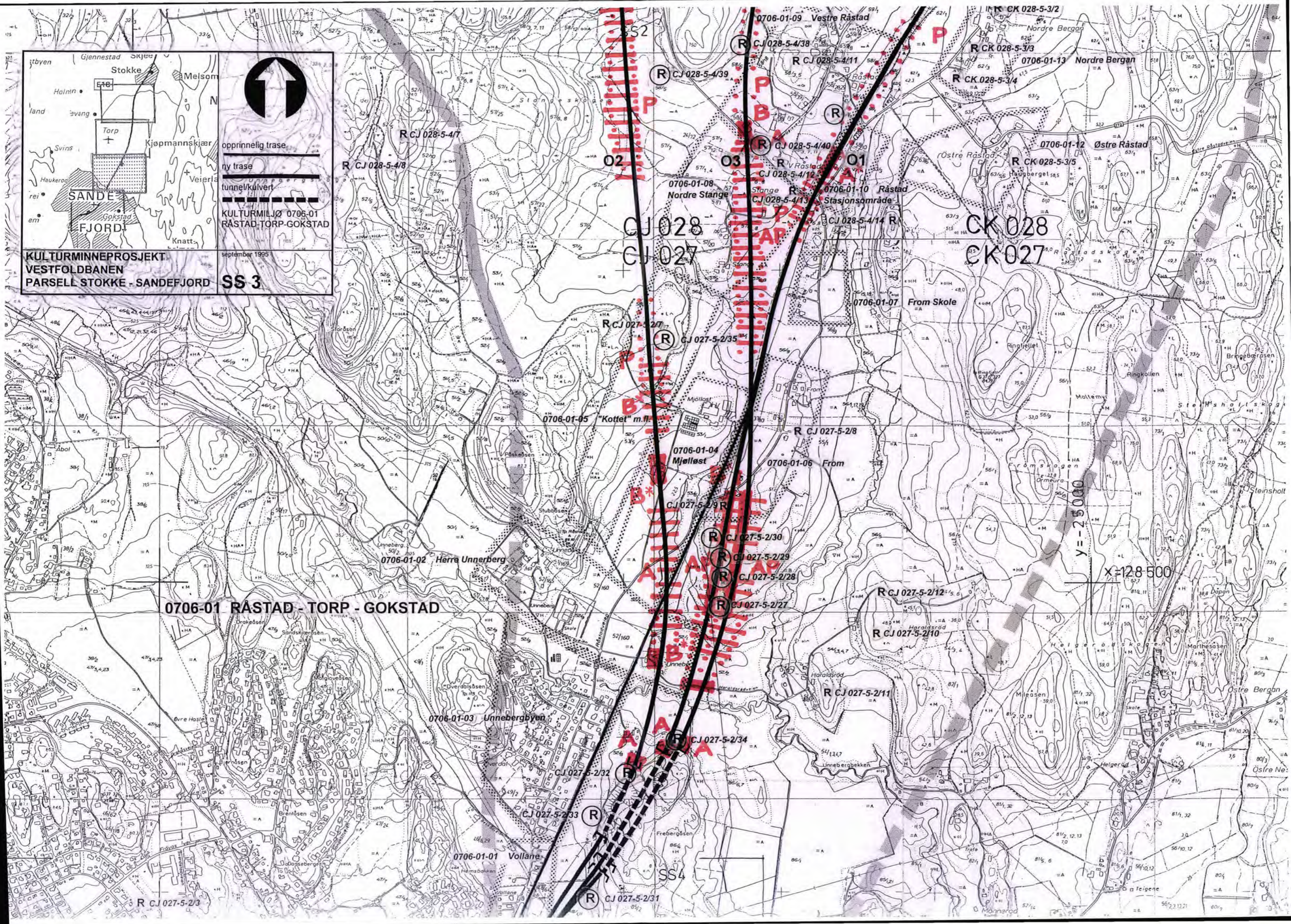
**KULTURMINNEPROSJEKT
VESTFOLDBANEN
PARSELL STOKKE - SANDEFJORD**

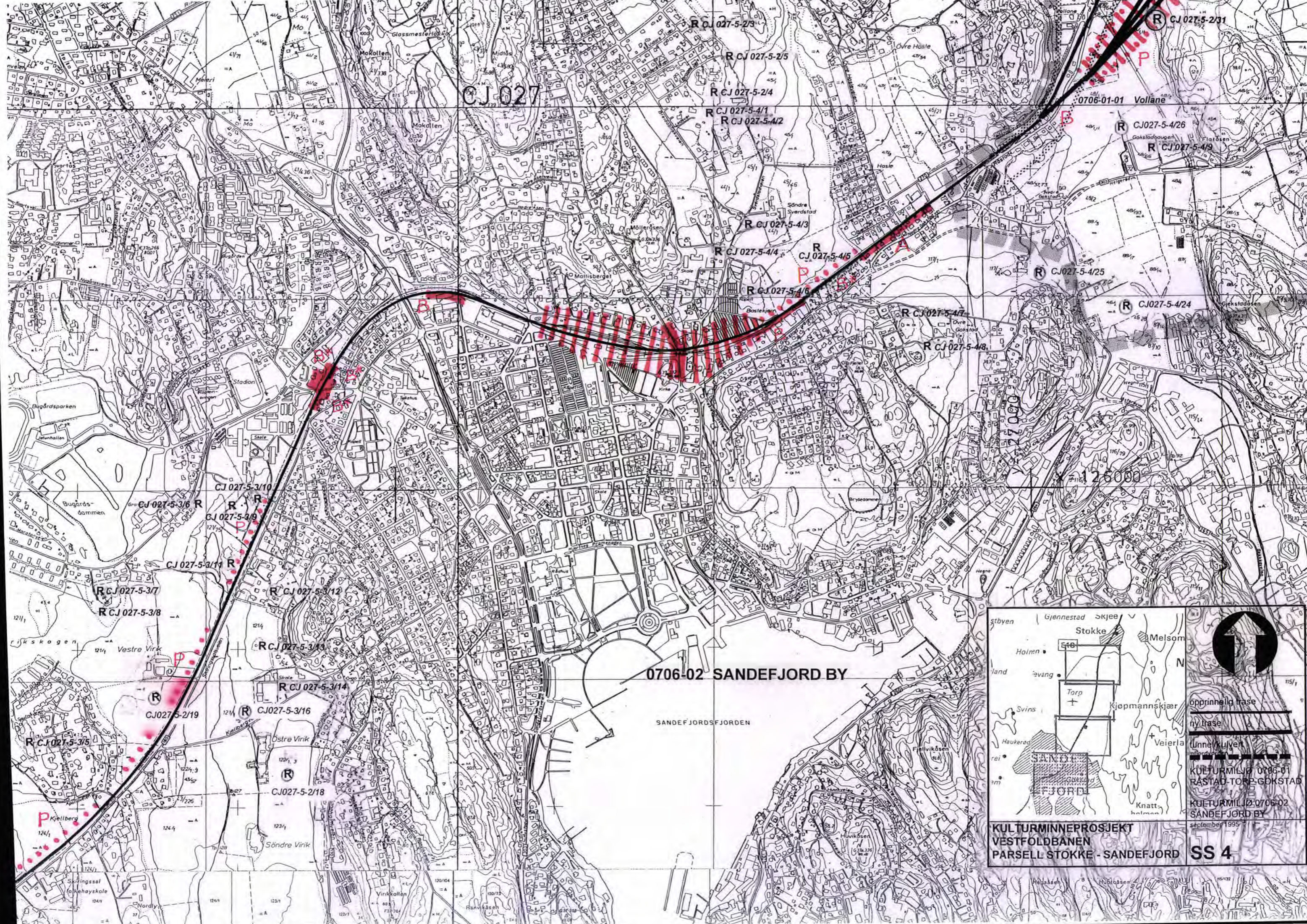
opprinnelig trase
ny trase
tunnel/kulvert
KULTURMILJØ 0706-01
RÅSTAD-TORP-GOKSTAD

september 1995

SS 3

KULTURMINNEPROSJEKT
VESTFOLDBANEN
PARSELL STOKKE - SANDEFJORD





CJ 027

0706-02 SANDEFJORD BY

SANDEFJORDSFJORDEN

Opprinnelig trase
 Ny trase
 Unne/Kulvert
 KULTURMILJØ 0706-01
 RÅSTAD-TORP-GØKSTAD
 KULTURMILJØ 0706-02
 SANDEFJORD BY
 september 1995

**KULTURMINNEPROSJEKT
 VESTFOLDBANEN
 PARSELL STOKKE - SANDEFJORD**

SS 4

