



ARKIV

SKINNER OG MINNER

MODERNISERING AV
VESTFOLDBANEN

KONSEKVENSER FOR
KULTURMINNENE

ROSLANDS ARKITEKTKONTOR AS
FOR VESTFOLD FYLKESKOMMUNE
OG NSB BANEREGION SØR

AUGUST 1993

Jernbaneverk
Biblioteket

RAPPORT FASE 1 SAMMENSTILLING

T E K S T D E L

Bind 1, 2. xy
Litter

9625, 11:351, 853 NSB

Vereinfachung

Forord foreløpig utgave

Det følgende er 1. rapport fra Kulturminneprosjekt Vestfoldbanen og avslutter prosjektets fase 1. Etter avtale skal rapporten gjennomgås av prosjektets styringsgruppe og prosjektgruppe. Dette er derfor en foreløpig utgave.

Rapporten har to viktige målsettinger:

1. Den skal gi en oversikt over kulturminnemiljøene de ulike parsellene og lenkene passerer.
2. Den skal videre presentere en sammenliknende vurdering av parallelle lenker slik at det totale konfliktbildet ved valg av traséer det skal arbeides videre med kan klargjøres.

Forberedende arbeider ble påbegynt i begynnelsen av mars i år. Avdelingskontoret i Tønsberg var operativt fra 20. april.

Kunnskapen som rapportens konklusjoner bygger på, baserer seg på både innsamlet tilgjengelig materiale og på eget feltarbeid. Feltarbeidet vil fortsette utover ettersommeren og høsten. Dette betyr at en del av konfliktanalysene har en foreløpig karakter, og at det er tatt forbehold i enkelte av konklusjonene. Det er videre gjort en del betingede konfliktangivelser der anleggets utførelse vil ha innvirkning på konfliktgraden.

Rapporten leveres i en tekstdel og en kartdel, videre oppbygging av rapporten er beskrevet i avsnittet "Hvordan rapporten er bygget opp".

Rapporten er ikke illustrert. Prosjektet sitter på en etter hvert brukbar samling lysbilder som illustrerer kulturmiljøer og lokaliteter. Vi har ved denne anledningen ikke funnet det riktig å bruke tid og kopieringsutgifter på å presentere fargebilder. Vi vil ved anledning kunne gjennomgå de viktigste kulturmiljøkonfliktene ved hjelp av lysbildeframvisning.

Arbeidet med den foreløpige rapporten avsluttes den 4. august 1993.

Roslands Arkitektkontor as

Innholdsfortegnelse

Innledning

Forord	1
Innholdsfortegnelse	2
Hvordan rapporten er bygget opp	5
Kulturminner. Metode for konfliktvurdering	6
Hva er gjort	9

Oversikt over parseller og kulturmiljøer

Parsell A: Drammen stasjon - Eik, Buskerud fylke	A.1
01 Drammen	A.
02 Kobberviksdalen	A.
Parsell B: Eik - Bergsenga, Buskerud og Vestfold fylker	B.1
03 Eik	B.2
Parsell C: Bergsenga - Ås, Vestfold fylke	C.1
04 Gutu - Kløvstad - Rølles	C.3
05 Galleberg bruk	C.6
06 Bølum - Galleberg - Kopstad - Åsheim	C.8
07 Åshaugen	C.11
Parsell D: Sande - Holm, Vestfold fylke	D.1
08 Østbygda	D.
09 Sande sentrum	D.
10 Sandesletta	D.
11 Åsnes - Ve - Skjervik (parsell D/E)	D.
Parsell E: Holm - Holmestrand, Vestfold fylke	E.1
12 Angerskleiva - Ramberg	E.
Parsell F: Holmestrand - Nykirke, Vestfold fylke	F.1
13 Holmestrand by	F.3
14 Tangen - Fegstad - Grette - Valtersborg	F.7
15 Nøklegård	F.11
Parsell G: Holm - Holmestrand - Nykirke(lang tunnel), Vestfold fylke - omtales under parsell F	

Parsell H: Nykirke - Adal, Vestfold fylke	H.1
16 Nykirke	H.4
17 Grette - Guttulsrød	H.6
18 Solberg - Rygland - Skoppum	H.9
19 Skoppum tettsted	H.14
20 Adal - Viulsrød (parsell H/J)	H.17
Parsell J: Adal - Tomsbakken, Vestfold fylke	J.1
21 Brekke - Skotte - Huseklepp - Tangsrød	J.4
22 Brekke - Sverstad - Eikeberg - Barkåker	J.6
23 Barkåker tettsted	J.9
24 Semsletta (parsell J/K/L)	J.13
25 Bergåsen - Kjelleåsen	J.19
Parsell K: Tønsberg (Tomsbakken - Aulielva), Vestfold fylke	K.1
26 Tønsberg - det historiske byområdet	K.5
27 Tønsberg - byløkkene	K.8
28 Tønsberg - Kjelle	K.12
Parsell L: Aulielva - Akersvannet, Vestfold fylke	L.1
29 Aker gård - Akersmyra	L.3
Parsell M: Akersvannet - Stokke, Vestfold fylke	M.1
30 Akersvannet vest	M.3
31 Akersvannet sørvest	M.6
34 Stokkebyen (parsell M/N/O)	M.9
Parsell N: Tomsbakken - Nøtterøy - Stokke, Vestfold fylke	N.1
32 Skjærsnes - Sjuestokk	N.2
33 Akersvannet sør/sørøst	N.5
Parsell O: Stokke - Torp - Mjøllest, Vestfold fylke	O.1
35 Bredholt	O.3
36 Husumgrenda - Stavnumsgrenda	O.6
37 Sandefjord lufthavn (Torp flyplass)	O.9
38 Råstad (parsell O/P)	O.11
Parsell P: Mjøllest - Gokstad, Vestfold fylke	P.1
39 Gokstad	P.2
Parsell Q: Sandefjord (Gokstad - Kjellberg), Vestfold fylke	Q.1
40 Sandefjord stasjon - Sandar kirke	Q.2
Parsell R: Kjellberg - Øya, Vestfold fylke	R.
41 Virik	R.
42 Jåberg	R.
43 Lindhjelm - Håkestad	R.
44 Skalleberg	R.
45 Lauve stasjon	R.
46 Vik	R.
47 Tjøllingvollen	R.
48 Huseby - Gjerstad	R.
49 Bisjord (parsell R/S)	R.
50 Kjøndal	R.

Parsell S: Larvik (Øya - Farrisedet), Vestfold fylke	S.1
51 Larvik by	S.2
Parsell T: Farriseidet - Eidanger, Vestfold og Telemark fylker	T.
52 Vassvik	T.
53 Vassbotn	T.
54 Tverrfjorden - Vestmovannet	T.
55 Kjose - Putlandsdalen	T.
56 Langangen	T.
57 Eidanger - Vallemyrene (parsell T/U)	T.
Parsell U: Porsgrunn (Eidanger - Borgestadjordet), Telemark fylke	U.1
58 Osebakken	U.3
Parsell V: Porsgrunn - Skien (Borgestadjordet - Eikonrød), Telemark fylke	V.1
59 Borgestad	V.3
Parsell W: Skien (Eikonrød - Nylende stasjon), Telemark fylke	W.1
60 Skien by (parsell V/W)	W.3

Appendiks

Medarbeidere i Kulturminneprosjekt Vestfoldbanen

Kartdel

Innholdsoversikt foran i kartdelen

Hvordan rapporten er bygget opp

Rapporten er delt i en tekstdel (A4) og en kartdel (A3). Selv med god kjennskap til Traséområdene vil det antakelig være nødvendig å ha kartdelen oppslått ved gjennomlesingen.

Tekstdelen med konfliktanalysene er organisert i to nivåer:

1. Kulturmiljøer

Som laveste nivå presenterer vi 60 kulturmiljøer. Disse er avgrenset og analysert i et samarbeide mellom arkeologidelen og nyere tids kulturminner-delen av prosjektet. Hensikten har vært å lage en sømløs analyse mellom de to fagdisiplinene og å oppnå felles konfliktvurderinger av planforslagene. Dette gir kulturminnene før og etter reformasjonen en mer likeverdig stilling i analysen. Tiltakshaveren vil likevel være klar over at kulturminnene fra før 1537 er automatisk fredet etter Kulturminneloven.

2. Parseller

Kulturmiljøene er gruppert under parseller. I parsellbeskrivelsene er konfliktene sammenfattet og det har vært mulig å gjøre en sammenliknende vurdering av parallelle lenker. Enkelte mindre deler av parsellene som ikke er dekket av kulturminnemiljøer, vil være beskrevet her. Disse områdene skal være av mindre betydning når det gjelder konflikter. For å få en rask og kortfattet oversikt over konfliktene bør man lese parsellbeskrivelsene. Parsellindelingen følger naturlig nok NSB's og går fra A til W. Der et kulturmiljø ligger på et parselldele er dette tilordnet én av parsellene, og de nødvendige henvisningene er gjort.

Prosjektet har utarbeidet et eget kartgrunnlag i målestokk 1:10000 som dekker alle parsellene. I tillegg er det utarbeidet oversiktskart der hele traséen er innpasset i et A3-format. På 1:10000-grunnlaget er aktuelle og tidligere aktuelle lenker inntegnet. Hovedhensikten med kartet er å redegjøre for inndelingen i kulturmiljøer og hvordan lenkene skjærer gjennom disse. Vi har også tatt med et kart i liten målestokk som gir et grafisk bilde av hvor viktige konflikter er lokalisert langs parsellene.

Kulturmiljø - Kulturmiljømiljø = Registreringsområder.

Kulturminner. Metode for evaluering og konfliktvurdering

Kulturminner er alle spor etter menneskelig virksomhet i fortiden, også lokaliteter som knytter seg til tradisjon, tro eller sagn. I et samfunn som vårt som er i hurtig endring, vil fortiden være nær oss i tid.

I forvaltningen av kulturminner skiller man mellom automatisk fredete kulturminner (forminner) og nyere tids kulturminner. Automatisk fredete kulturminner er eldre enn reformasjonen (1537) og altså fredet etter Lov om Kulturminner (1978). En tiltakshaver kan søke om frigiving av automatisk fredete kulturminner, og vil dersom søknaden innvilges normalt bli møtt med krav om arkeologiske undersøkelser av kulturminnet.

Nyere tids kulturminner er minner fra etter-reformatorisk tid. De kan fredes, reguleres til bevaring etter Plan og Bygningsloven med spesielle vedtak eller inneha en mer uformell vernestatus i form av verneplaner og andre former for bevaringslister.

Arkeologi, nyere tids kulturminner og landskap

Automatisk fredete kulturminner og nyere tids kulturminner illustrerer ulike deler av en kontinuerlig historisk utvikling. Kulturminnevernet arbeider nå i større grad med å beskrive kulturminnemiljøer. Ved å se landskap, forminner og nyere tids kulturminner som en helhet, kan man ofte oppdage sammenhenger, kunnskap og verdier som ellers ikke ville vært synlige.

Grunnlaget for prosjektet har vært å knytte sammen arkeologi og nyere tids kulturminner til en mest mulig enhetlig analyse der også landskapet blir et viktig element. Et hovedgrep i rapporten for å oppnå dette er nettopp at hovedvekten er lagt på presentasjonen av kulturmiljøer. Disse miljøene er utvalgt og avgrenset i samarbeid mellom de to fagdisiplinene ved felles befaringer og analyser. Grunnlaget for en slik avgrensning av miljøer inneholder elementer av både felles historikk, av et felles ressurstilfang og dermed landskapsbilde, og av landskapsrom i tradisjonell forstand. I tillegg har naturlig nok ønsket om å sentrere miljøene langs traséforslagene og å få til en håndterbar og hensiktsmessig størrelse på kulturmiljøene vært avgjørende.

for innhelt

Den historiske dybden og kontinuiteten i et kulturmiljø vil variere. I Vestfoldlandskapet vil kulturminnene fra fortiden ofte være tallrike og bosettingsspor kan dokumentere en intensiv og ofte en kontinuerlig utnyttelse av ressursene i landskapet fram til våre tider.

Evalueringen

For å kunne angi graden av konflikt er det viktig å ha foretatt en vurdering av kulturminnene man står overfor som ikke bare bygger på kvantitative forhold, men også på en analyse av kvalitet. Slike verneverdivurderinger er vanlige i kulturminne-fagmiljøet og bygger på en oppsplitting av verdivegrepet i et antall delverdier. Kriteriene bør kunne anvendes på både automatisk fredete kulturminner og nyere tids kulturminner og klargjøre

verdiene både for fagfolk og legfolk. For bygninger har et eget evalueringsutvalg nedsatt av Riksantikvaren foreslått følgende delverdier:

- Bygningshistorisk verdi
- Sosialhistorisk verdi
- Næringshistorisk verdi
- Historisk verdi knyttet til person/hendelse
- Estetisk verdi
- Identitetsverdi
- Annen verdi

Det er videre listet opp fire grunnkriterier som disse verdiene vurderes i forhold til:

- Alder
- Autentisitet
- Miljøsammenheng
- Representativitet/sjeldenhet

Prosjektet har forholdt seg til dette materialet og lagt det til grunn for vurderingene uten at det er foretatt noen skjematisk evaluering. For automatisk fredete kulturminner er en slik evaluering som regel problematisk fordi tolkingen av funnene, deres bruk og historiske sammenheng ofte vil være uklare og bygge på spekulasjoner.

Forståelse av inngrepet

En videre konfliktanalyse krever ved siden av et standpunkt til kulturminneverdiene også en analyse av inngrepet og dets påvirkning på miljøet. Ikke bare horisontal, men også vertikal plassering av dobbeltsporet i et jomfruelig landskap har stor betydning for inngrepet karakter. For dobbeltspor langs en eksisterende trasé vil spørsmålet reise seg på hvilken side det nye sporet vil bli etablert. Spesielt gjennom tettbebyggelse vil dette ha stor betydning og er flere steder kommentert i konfliktanalysene.

Spørsmålet om anleggsveg langs traséene har vært drøftet underveis. Vårt utgangspunkt har vært at dette generelt er ønskelig for utbyggeren. Det er likevel antatt at man gjennom tettsteder og byer der det ikke er langt mellom tverrgående veger og angrepspunkter kan unngå en slik ekstra breddebelastning der kulturmiljøene ligger tett opptil sporet. Likeledes at man der traséen går svært nær tun eller fornminnelokaliteter kan unngå en slik veg.

Det foreligger ennå ikke vurderinger fra tiltakshaveren på hvor deponi av tunnelmasser skal skje. Støyskjerming vil bli gjennomført ved passering av de fleste tettstedene. Dette vil mange steder bety en visuell barriere som vil forringe kulturminnemiljøer. Dette er imidlertid foreløpig bare sparsomt kommentert.

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 kulturminneinnhold.

Konflikter ved indirekte utbygging, som senterutvikling, vegomlegginger, park og ride-arealer ved nye stasjonslokaliseringer er foreløpig bare antydnet. For å gjøre en grundigere vurdering av dette problemområdet trengs det et planunderlag som er kommet noe lenger.

Reiseopplevelsen utgjør et dilemma i konfliktvurderingen. Å få en større andel av den regionale trafikken over på bane vil antakelig også påvirkes av miljøet utenfor vinduet. Vi vil ~~nødig bidra til at det framtidige reise-~~ miljøet blir dominert av tunneller og kulverter ~~der dette ikke er helt nødvendig~~. Problemstillingen er i begrenset grad tatt opp spesifikt under miljøene. Vestfoldlandskapet gir forutsetninger for fine opplevelser med sine mange åpne landskapsrom som er store nok til å kunne oppfattes i stor hastighet og gir tilstrekkelig avstand til gårdsmiljøer, skogteiger og kantvegetasjon. Dagens strekning langs fjorden nord for Holmestrand er et godt eksempel på et miljø som gjør at mange passasjerer nok prioriterer side når de finner seg en plass for reisen. Hensynet til utsikten fra togvinduet vil ofte trekke traséen opp i høyden og vil stå i motsetning til et vanlig krav om minimale landskapsinngrep og lave fyllinger. Å finne arkitektoniske løsninger på disse problemene, noen steder i form av f.eks. viadukter, er en stor utfordring i det videre arbeidet.

Avbøtende tiltak

Muligheten for avbøtende tiltak vil være en medvirkende faktor i konfliktanalysen. Så lenge man er på et plannivå der man snakker om trasékorridorer har vi som regel ikke gått inn på å drøfte flytting av enkeltminner som bygninger eller hele miljøer. Arkeologiske undersøkelser som en del av en frigiving er også så selvsagt at vi ikke har behandlet dette særskilt. Hvordan traséen plasseres både på kartet og vertikalføringen er kommentert i forbindelse med en del konflikter der slike justeringer kan virke dempende.

Hva er gjort?

Arkeologi

Forarbeid

Forarbeidet for den arkeologiske delen av kulturminneprosjekt Vestfoldbanen startet opp 1. mars 1993. Hovedformålet med dette tidligste arbeidet var å skaffe registreringspersonalet et best mulig utgangspunkt for undersøkelsene ute i felt. Alle kjente faste fornminner samt endel løsfunn ble tegnet inn på ØK-kart i målestokk 1:5000. Erfaringsmessig gir bruken av disse kartene et riktigere grunnlag for registreringene både når det gjelder opplysninger om gnr/bnr, kartfestingen og orienteringsoppgaver. NSB's forslag til parseller og lenker ble tegnet over på våre ØK-kart. All dokumentasjon både i forarbeidet og ved feltregistreringene er referert til ØK-kartblad, samt fortløpende intern nummerering for hvert enkelt kartblad.

Kilder

Feltarbeidet

De arkeologiske registreringene i første del av prosjektet foregikk i tidsrommet 19.04.- 02.07.1993. Fire feltledere hadde ansvaret for hver sin del av traseen. Dette var Geir Erik Bardalen, Jonas Grundberg, Ronny Henriksen og Inger Karlberg. Hver enkelt feltleder har avlevert rapport med beskrivelse av de nye registreringene samt en vurdering av trasevalg og konfliktområder. Registreringene er skrevet inn i DATAEASE av Hege Sørstrand Iversen. Foruten de 4 feltlederne har 7 feltassistenter vært engasjert i prosjektet over varierende tidslengde. Totalt er det til nå utført ca. 40 ukeverk i felt. En uke var avsatt til kontroll av nyregistreringene og dette arbeidet ble utført av May-Liss Bøe Sollund og Isa Trøim.

Registreringene

Målsettingen med de arkeologiske registreringene har vært å påvise automatisk fredete kulturminner som vil bli direkte eller indirekte berørt av de ulike traséforslagene. NSB ønsket å få vurdert korridorer på 500 meter på hver side av de foreslåtte trasélenkene. For rekke å registrere hele strekningen fra Drammen til Porsgrunn innen utgangen av juni (strekningen Porsgrunn - Skien er ikke registrert arkeologisk), har vi måttet moderere disse kravene til registreringer ute i felt noe. Nye og utfyllende registreringer vil imidlertid gjennomføres i august og september.

Det arkeologiske feltarbeidet startet opp 19. april og i første del av prosjektet har vi i stor grad søkt etter synlige strukturer på overflaten. Registreringslagene har ikke vært delt inn etter periode og bare i spesielle områder er det prøvestukket intensivt etter steinalderlokaliteter. Vegetasjonen i mai og juni har gjort registreringene generelt vanskelige i områder der traséne går gjennom skogsområder.

Store deler av traséforslagene er tenkt lagt over dyrka mark og det har derfor vist seg å være et stort behov for åkerregistreringer. På grunn av tidlig vår i år lot det seg ikke gjøre å gjennomføre mer enn 2 uker med registreringer i åkre før bøndene hadde sådd og kornet begynt å spire. Mann-

skapsmangel i prosjektets tidligste fase førte også til at vi kun hadde et registreringslag til å gjennomføre slike registreringer i dyrka mark. Etter avtale med berørte bønder vil vi prøve å gjennomføre nye åkerregistreringer i løpet av høsten.

Totalt har vi i løpet av første fase av prosjektet gjort 84 nye registreringer. Fordelingen mellom ulike funntyper viser følgende oversikt:

Gravfelt/enkeltliggende gravhauger	19 stk
Fossile dyrkningsspor (<i>flere elementer</i>)	4 stk
Rydningssøysfelt	2 stk
Kullgroper	4 stk
Groper	4 stk
Steinalderlokalitet	18 stk
Åker med skjørbrent stein	1 stk
Tuft/husmannsplass	1 stk
Løsfunn/funnsted	32 stk

*Fotografieringene
er ikke fullt med i
Åkersten bear med!*

Flyfotografering

For å spare tid med hensyn til fototillatelse og sikkerhetsklarering, samtidig som vi ønsket å oppnå et best mulig resultat, leide prosjektet inn det profesjonelle flyfotograferingsselskapet FOTONOR AS. Disse har i samarbeid med prosjektet gjennomført skråfotografering av vegetasjonsspor i dyrket mark. Kontaktperson hos FOTONOR AS har vært Nina Lie Wold. Fotograf har vært Finn Halland. Arkeologen Dagfinn Skre, godt kjent med denne type fotografering fra andre store arkeologiske prosjekter, har fungert som faglig veileder i forbindelse med dette arbeidet.

Ved utgangen av juli 1993 har vi gjennomført tre flyfotograferinger av planlagte jernbanetraseer fra Drammen til Porsgrunn. To flyvninger gjenstår og vil bli gjennomført i løpet av august måned. Tolkning av billedmaterialet er i liten grad gjennomført i denne fasen av prosjektet. Evalueringer av de mange registrerte lokalitetene vil følges opp med åkerregistreringer og mindre prøveundersøkelser i senere deler av prosjektet.

Registreringsskjemaene for vekstsporslokalitetene vil følge som en egen rapport sammen med de øvrige nyregistrerte automatisk fredete kulturminnene etter at feltarbeidet på arkeologidelen er avsluttet i høst.

Nyere tids kulturminner

Forarbeid

Arbeidet ble satt igang med Roslands Arkitektkontors faste personale i begynnelsen av mars. Ved kontraktsinngåelse kunne nye medarbeidere engasjeres. Hovedoppgaven i denne perioden var foruten planlegging av prosjektet å samle inn og analysere ulikt materiale som berører traséene:

Kilder

Historisk litteratur som bygdebøker, historielagsårbooks mm.
Kommuneplaner
Prosjekt Naturgass til Østlandet tangerer enkelte av traséområdene
Kopiering av omfattende SEFRAK-materiale med kartfesting
Gamle kart

Ettersom kunnskapen om kildematerialet øker, vil dette være en del av arbeidet som pågår inn i rapporteringsfasen.

Prosjektet utarbeidet ut fra tidligere erfaringer et eget kartgrunnlag i målestokk 1:10000, med aktuelle traséer og andre avmerkinger på egne folier.

Feltarbeidet

Nyere tids kulturminner-delen av prosjektet har gjennomført feltarbeidet med en begrenset, men kompetent stab som også har vært med på det forberedende arbeidet og rapportarbeidet. På denne måten har vi sløffet det vanlige hierarkiet med mange feltarbeidere som kun etterlater seg registreringene. Strekningen har vært delt inn i 5 deler der medarbeiderne har vært ansvarlige for hver sin del. Dette ansvaret gjelder også rapporten, men konflikter og konklusjoner er gjennomgått i fellesskap:

Ragnild Krogness:	Strekningen Eik - Holm
Unni Broe:	Strekningen Holmestrand - Akersvannet samt Drammen
Sissel Riibe:	Strekningen Tomsbakken - Gokstad med Tønsberg
Ingrid Djupedal:	Strekningen Sandefjord- Lågen og Farriseidet - Skien
Øivind Aamodt:	Byene Holmestrand, Sandefjord og Larvik

Registreringsarbeidet har konsentrert seg om definerte kulturminneområder. Et kulturmiljø slik det framstår i rapporten består av ett eller flere kulturminneområder. Kunnskap om enkelt-objekter har vært tilgjengelig i registreringene, først og fremst i form av SEFRAK-data, men hovedoppgaven har vært å finne de store linjene i områdets historie og analysere kulturminnearven ut fra hva som finnes av spor i dag.

Databasen

Prosjektets kunnskap samles i en database som er bygget opp for formålet. Databasen er bygget opp hierarkisk med én arkeologisk og én nyere tids gren. På toppen binder skjemaet "Kulturmiljø" de to grenene sammen. Nyere tids kulturminner registreres på tre nivåer, nemlig som kulturminneområder, lokaliteter og objekter. Objekt-skjemaet er en forenkling av SEFRAK-skjemaene og opplysningene vil etter en test som nå er gjennomført lastes inn elektronisk fra den nasjonale SEFRAK-databasen. Arkeologiske kulturminner registreres bare på to nivåer, nemlig område og objekt. Objekt-skjemaet tilsvarer det vanlige fornminneskjemaet og skiller ikke mellom objekt og lokalitet. Data legges for tiden inn i databasen, og denne vil danne grunnlaget for det videre arbeidet.

PARSELL A

Drammen stasjon - Eik

FYLKE
KOMMUNE
PARSELL

Buskerud
Drammen
lenke A0: nytt spor langs eksisterende
lenke A1: tunnel gjennom Kobbervikdalen
lenke A2: tunnel Smithestrøm - Kobbervikdalen
1, 2, 3

KARTBLAD

KULTURMILJØER

Parsell A vil få konsekvenser for følgende kulturmiljøer
Drammen by
Kobbervikdalen

SAMMENDRAG KONFLIKTER

lenke A1

- ombygging av fjernbanebruene over Drammenselva
- miljøet til sveitserstilsboliger bak jernbanestasjonen
- villaområder fra mellomkrigstida i Strømsøåsen
- trekke langs Strømterrasse

lenke A2

- tunnel-innslag i omgivelsene til lystgården Smithestrøm

SUPPLERENDE UNDERSØKELSER

Det er foretatt sparsomt med registreringer for denne parsellen og videre undersøkelser er derfor nødvendig.

KULTURMILJØ 01

Drammen

PARSELL
KOMMUNE
KARTBLAD

A
Drammen
Prosjektkart nr. 1 og 2

Slike registrert formidlene

HISTORIKK OG BESKRIVELSE

I Drammen by er det flere verdifulle kulturminner knyttet til den eksisterende jernbanelinja. De viktigste er de to fagverksbroene over Drammenselva fra åpningen i 1881. Den ene er en svingbru. Foruten å være sjeldne tekniske kulturminner er de viktige elementer i elvelandskapet og bybildet

Den eksisterende jernbanen går i boligstrøk oppover Strømsøåsen. I hovedsak er dette villaområder fra tidlig 1900-tall og mellomkrigstida med fortetninger av yngre hus. Men dette er også et område for flere av de gamle lystgårdene fra plankeadelens tid, tiårene rundt 1800. Disse lystgårdene i byens nære omgivelser er et av Drammens karakteristika. Tre slike anlegg ligger i nærområdet til den eksisterende jernbanen; nemlig Smithestrøm, Austad og Frydenhaug. Den gården som kan bli mest berørt er Smithestrøm, som er bygd mellom 1767 og 1788 og bærer preg av overgangen mellom rokokko og louis-seize. Tunnel-innslaget til lenke A2 er foreslått under Smithestrøm. Jernbanelinja går over parken til Austad, hvor man finner en av de mest stilrene empirebygningene. Et lysthus av store trær står i boligområdet opp til linja. En dam langs linja kan ha sammenheng med parken, og er i allefall et verdifullt landskapselement. Frydenhaug ligger nærmest eksisterende linje, men er "beskyttet" mot jernbanen ved nye institusjonsbygninger.

Følger vi den eksisterende jernbanen oppover Strømsøåsen er det noe varierende hva slags karakter boligbebyggelsen har fått. Alderspreget varierer. Nede ved jernbanestasjonen er det de store flerfamiliehusene i sveitserstil som dominerer. Lenger opp har de mer preg av villaer med store, eller helst små hager. Her er også partier med småhusbebyggelse. Felter med mellomkrigshus og sveitserstilshus kommer om hverandre, noe som reflekterer utbyggingshistorien i de gamle lystgårdsområdene.

Langs Strømsøterrassen, som følger jernbanelinja fra Konnerudveien til Austadparken, er det plantet en tett sammenhengende trerekke inn mot jernbanen på sørsida. Den utgjør et samlende og viktig element i villaområdet.

Tunnelinnslaget ved Hans Jægervei kommer på et sted med lite homogent miljø, hvor hovedpreget er yngre eller sterkt endrede hus.

KONFLIKT

Lenke A1

En utvidelse vil komme i konflikt med kulturverninteressene. Hvor stor konflikten blir, vil være avhengig av detalplaner og -utforming. Mange steder er det god plass for to spor. Konflikter med enkelthus ser ikke ut til

å berøre større strukturer. Det vil imidlertid et inngrep mot trerekka i Strømsø terrasse gjøre. Det kreves nærmere undersøkelser før vi kan avveie alternative sider for utvidelse.

Størst er konflikten med de gamle fagverksbruene.

Lenke A2

Det burde være god nok høyde og avstand til Smithestrøm for et tunnelinnslag her. Konfliktnivået er imidlertid avhengig av utførelsen. Hensynet til den gamle lystgårdens omgivelser må være avgjørende ved utformingen av tunnelen.

KONKLUSJON

Lenke A2 vil trolig få færre negative konsekvenser for kulturminner enn alternativ A1. De alvorligste konsekvensene, hensynet til jernbanebruene, ligger utenfor alternativ A2.

KULTURMILJØ 02

Kobbervikdalen

PARSELL
KOMMUNE
KARTBLAD

A1
Drammen
Prosjektkart nr. 3

NATURGRUNNLAG, AREALBRUK

Landskapet ved Drammen er preget av bratte skråninger og daler. Dalene består av eruptiv bergart, Drammensgranitt, og bærer den karakteristiske U-formen fra skuring av isbreer. Dalbunnen består av smelteavsetninger, leire og sand. I dag preges Kobbervikdalen av industri og veinett.

HISTORIKK OG BESKRIVELSE

Drammens tidligste gårder, belagt i middelalder, lå i dalsidene. Mye tyder på at gårdene kan være eldre, og at disse gårders plassering trolig er bedre bevart i Kobbervikdalens sydlige områder enn i Drammen by. Den "Vestlandske Hovedvei" ble lagt gjennom Kobbervikdalen i 1863. Den ble lagt parallelt med jernbanen opp gjennom dalen. Tunnelutslaget kommer ved Danserud. Av gårdsbebyggelse står det igjen et eldre, ombygd sveitserstilshus bygd ca. 1900. Boligbebyggelsen som følger jernbanens østside er i hovedsak yngre. Spredt innimellom er det hus etter småbruk og husmannsplasser, hovedsakelig fra århundreskiftet og alle med ombygd preg. Dette er typisk småkårsbebyggelse som gror opp langs innfartsveier til større byer. Bebyggelsen er svært uensartet og preget av endringer. Landskapet er preget av veier og nye industriområder.

Det er ikke registrert fornminner i området.

KONFLIKT/KONKLUSJON

Lenke A1 ser ikke ut til å komme i konflikt med kjente kulturminner.

PARSELL B

Eik - Bergsenga

FYLKE
KOMMUNE
LENKE

Buskerud og Vestfold
Drammen / Sande
B1

Lenke B1, som er utvidelse av eksisterende spor, med utrettinger ved Gulliksrud og Gunnarsrud, er eneste alternativ i parsell B. Lenke B1 er samordnet med bygging av ny E18.

KARTBLAD

3,4

KULTURMILJØER

Parsell B og kulturmiljøet Eik er her sammenfallende.

SAMMENDRAG KONFLIKTER

Gulliksrud: Ved Gulliksrud er jernbanen tenkt lagt på høy fylling. Linjen skal her krysse ny E18 i bro

Gunnarsrud: Mulig konflikt med uregistert steinalderlokalitet ved Gunnarsrud søndre. Både Gunnarsrud nordre og søndre får avdelt jorder av ny E18-utvidelse og utvidelse til dobbeltspor.

Unnelsrud: Unnelsrud nedre blir langt på vei rasert av ny E18 og jernbaneutvidelse.

Ravineområdet ved Bergsenga: Ravineområdet ved Bergsenga med tidligere husmannsplasser fra Berg, Grimsrud og Hole gjennomskjæres av E18 utbyggingen.

KONKLUSJON

Samordning av motorvei og høyhastighetsbane skaper sterk barrierevirkning i området. Det vil være nødvendig med ulike avbøtende tiltak. Utbyggingen av E18 vil være det mest vidtgående inngrepet.

KULTURMILJØ 03

Eik

PARSELL
KOMMUNE
GNR.
KARTBLAD

OMFATTER REG.OMRÅDER

B

Drammen i Buskerud og Sande i Vestfold
32, 33, 37, 39, 40, 41, 42, 46, 47, 76, 77, 78, 81, 82, 83, 84, 85
ØK: CJ 040-5-4, CJ 039-5-2, CJ 039-5-4
Prosjektkart nr. 3 og 4
Reg. område og kulturmiljø er sammenfallende

AVGRENSING

Området strekker seg fra Eik i Drammen kommune til Bergsenga i Sande kommune. Området innbefatter lenke B i sin helhet.

VERNESTATUS

Skoger gamle kirke, middelalderkirke, er automatisk fredet.

NATURGRUNNLAG, AREALBRUK

Eik ligger i Skogerbygda. Skogerbygda ligger på leirsletta som er fortsettelsen av Sandedalen. Landskapet betegnes som åpent jordbrukslandskap med hovedvekt på korndyrking. Bygda avgrenses i nord, øst og vest av skogkledte åser, men åpner seg mot Sandedalen i sør. Både i den nordlige og sørlige del av parsellen er det ravinelandskap. I sør er det elva Bremsa med sidebekker som har gravd ut ravedalene i leirsletta. Lengst nord er det flere mindre bekker som har omskapt landskapet til ravineområde. I ravineområdene dannes mindre landskapsrom som avgrenses av bratte bakker med kornåkre og elvas kantvegetasjon.

E18 går fra Drammen, gjennom Kobbervikdalen og videre rett sørover gjennom Sandebygda. I dette området går jernbanen og E18 nokså parallelt. Gårdstunene ligger langs de gamle veiene som går på høydedragene på øst- og vestsiden. Middelalderens rud-gårder ligger nede på leirslettene. De yngre gårdene ligger langs E18. Skoger kirke og Skoger gamle kirke ligger som landemerker på høyden vest i bygda.

HISTORIKK OG BESKRIVELSE

Området ligger sentralt i forhold til gamle hoved-ferdselsårer gjennom fylket i etter-reformatorisk tid, men lenge har nok mange av de langveisfarende brukt sjøveien forbi Skoger og Sande. Det har vært gammel ridevei rundt Nordbykollen og over Kobbervikleivene, den ble beskrevet som forferdelig. Biskop Jens Nilssøn kom med båt til Nordby fra Lier på en av sine visitatsreiser i 1593. Han reiste videre sørover. Veien gikk forbi Solum, Knive, Lindum og Bakke. Den gamle veien gikk trolig der Østbygdveien fremdeles går. Da kongeveien Drammen - Larvik ble bygd ca. 1670, fulgte den stort sett det gamle veifaret. Denne veien var Skoger-folkets vei til Drammen til etter 1800. Her ligger også mange av de eldste gårdene. Enkelte av dem nevnes av biskop Jens Nilssøn i hans reiseopptegetelser fra slutten av 1500-tallet, blant annet Lindum og Bakke.

Skoger gamle kirke fra middelalderen ligger på høydedraget litt sør for den nye kirken. De eldste gårdene ligger på høydedragene både på øst og

vestsiden. Langs Østbygdveien er gårdene Eik, Lindum, Bakke og Berg kjent fra 1300-tallet. På vestsiden er Torrud, Gulliksrud, Gunnarsrud og Unnelsrud kjent fra samme tid. Bosetningen i området er imidlertid eldre enn de skrevne kilder viser. Flere gårder omtales først på 1500-tallet. Det er blant annet Tuft, Trogstad, Østren, Ingvaldsåsen, Jonsrud og Grimsrud.

De eldste gårdene har hatt store arealer. Lindum hadde jorder som i utstrekning gikk vestenfor E18. Gården hadde sommerfjøs der gården Fjøset nå ligger. Jordeveien til Torrud strakte seg fra Fjellveien i vest til Holmestrandveien i øst.

De yngste gårdene ligger langs E18. Vestheim har vært bruk under Eik. Lindum er utgått fra Lindum ved Østbygdveien. Fagerheim har vært bruk under Bakke. Gulliksrud nedre ble kalt "Ødegården", det kan tyde på at arealet her er ryddet senere enn nabogårdene, eventuelt at gården har ligget nede etter Svartedauen.

I ravineområdene mellom Grimsrud og Berg ligger flere småbruk som har vært husmannsplasser; Bergsenga, Grimsrudenga og Holehaugen. Lengst nord i området ligger Trillingen, som var husmannsplass under Gulliksrud. Lindum hadde husmannsplassene Fjøset og Lerpe.

Gårdene Ingvaldåsen, Gunnarsrud, Gulliksrud og Unnelsrud utgjør et stort nesten sammenhengende oppdyrket areal som strekker seg fra skogen bak Ingvaldåsen og østover den svakt hellende bakkeskråningen og fremover slettene østover mot E18. Området strekker seg videre sørover inn i Sande kommune med gårdene Jonsrud og Grimsrud på vestsiden og gårdene Tuft, Trogstad, Østren og Berg-gårdene på østsiden. I dag danner disse gårdene et nesten sammenhengende kornåkerareal, Men området deles av E18 og jernbanen.

Den gamle strukturen med veiene langs høydedragende på øst og vestsiden og gårdene liggende langs veiene, er fremdeles bevart. Skoger gamle kirke er knyttet til disse gamle veisystemene.

Innenfor dette området er det ikke registret automatisk fredete faste kulturminner. Løsfunn fra middelalder, vikingtid og steinalder forteller imidlertid om bosetning eller aktivitet i området i disse perioder. På Torud er det f.eks funnet en saks fra middelalderen. Fra Gunnarsrud har man sendt inn en øks fra vikingtid, fragment av en steinkølle og, trolig to steinøkser datert til steinalderen. Funnstedet for en av steinøkserne ble påvist av grunneier ved registreringene i 1993. Funnstedet ligger i dyrka mark fra 100 m.o.h. og lavere på gården Gunnarsrud søndre g.nr/b.nr 41/1. For å avklare om det her ligger en steinalderboplass vil vi gjennomføre registreringer i dyrka mark på et senere tidspunkt. Også på Unnelsrud er det funnet spor etter en steinalderbosetning. Herfra kommer en flintblokk og øvre del av en tynn-nakket flintøks. Alle funnene fra Unnelsrud kan dateres til yngre steinalder.

Sande og områdene nord for Sande er spesielt rike på løsfunn som kan dateres til steinalderen. Steinøkserne utgjør størstedelen av det innsamlede materialet.

For 5000-6000 år siden da vannet stod rundt 50 meter høyere enn i dag lå store landområder i Sande og Skoger under vann. Sandebukta strakk seg dengang betydelig lenger nordover og dannet en større fjord.

*Steinalderbostedene
ved sjøen
i Sande og Skoger
regnes derfor å ha et stort potensiale for nye steinalderfunn.*

Steinalderbostedene lå gjerne ved sjøen og man vil derfor i dag finne disse ved de gamle strandlinjene. Enkelte områder i Sande og Skoger regnes derfor å ha et stort potensiale for nye steinalderfunn.

VIRKNING/KONFLIKT

Gulliksrud nedre blir sterkt berørt både av den nye E18 og av lenke B1. Jernbane-traseen skal rettes ut like vest for gården og legges på høy fylling. Jernbanen skal videre legges i bro over ny E18 like ved gården.

Både **Gunnarsrud nordre** og **søndre** får avdelt jordene av ny E18 og utvidelse til dobbeltspor. I områdene der lenke B1 er foreslått rettet ut ved Gunnarsrud søndre g.nr/b.nr 41/1 anses det å være et høyt potensiale for nye steinalderfunn.

Unnelsrud nedre blir langt på vei rasert av ny E18 og jernbaneutvidelse.

Ravineområdet ved **Bergsenga** med tidligere husmannsplasser fra Berg, Grimsrud og Hole, gjennomskjæres av E18 utbyggingen.

KONKLUSJON

Da veien til Holmestrand ble lagt gjennom Kobbervikdalen i 1863 og jernbanen kom i 1881, ble de dyrkede sletteområdene gjennomskåret og bygda delt i to. Barrierevirkningen vil bli kraftig forsterket ved utbyggingen av E18 og jernbanens utvidelse til tosporet høyhastighetsbane. Både jernbanen og veien blir liggende på de laveste og flateste arealene i bygda. NSBs inngrep i kulturmiljøet Eik blir trolig relativt små i forhold til nybygging av E18. Det vil være nødvendig med ulike typer avbøtende tiltak.

PARSELL C

Bergsenga - Ås

FYLKE
KOMMUNE
LENKE

Vestfold
Sande
C0 eksisterende spor
C1 kurveutretting
C2 sporomlegging vest for det eksisterende spor
C3 sporomlegging øst for det eksisterende spor
Prosjektet har tatt stilling til lenkene C1, C2 og C3
Prosjektkart 4, 5 og 6

KARTBLAD

KULTURMILJØER

Parsell C vil få konsekvenser for følgende kulturmiljøer:

04 Gutu, Kløvstad, Rølles; det er et relativt sammenhengende jordbruksområde som avgrenses av elva Bremsa i vest, elva Leira i sørøst og åsdragene nordover til Kjeldås og Gutu. Gårdene ligger langs den gamle nord - sørgående veien, som også dagens E18 følger i lange strekk.

05 Galleberg Bruk; kulturmiljøet her er et gammelt industriområde som omfatter både Galleberg bruk og Foss bruk. Den første sagbrukshistorien er kjent fra 1500-tallet. Jernbanestasjon og meieri fra 1880-årene.

06 Bølum, Galleberg, Kopstad, Åsheim; jordbruksområde med gamle tun langs veien som trolig har bundet sammen middelalderkirkene i Skoger og Sande. Blanding av kornåkre og havnehager. Landskapet har "alderdommelig preg". Fornminner i området forsterker opplevelsen av et kulturmiljø med sterk historisk dybde.

07 Åshaugen; er jordbruksområde i fortsettelsen av det foregående kulturmiljøet. Gamle tun ligger også her langs veien mellom de to middelalderkirkene. Midt i området er det grustak, der det fremdeles ligger rester etter et større gravfelt fra jernalderen.

SAMMENDRAG KONFLIKTER

Lenke C0 ikke vurdert

Lenke C1

- Ravineområdet ved Bølum og Bølumgårdene
- Galleberg Bruk og steinbrudd
- Lenger sør kulturmiljøet Åshaugen

Lenke C2

- Kulturlandskapet ved Bølum, Galleberg, Kopstad og Åsheim

Lenke C3

- Ved Rølles kan havnehagene bli berørt
- Kulturlandskapet Galleberg Bruk deles i to av jernbanen med

- Foss bruk på den ene siden og Galleberg Bruk på den andre siden
- Galleberg gård ved E18, blir berørt
- Gården Heimdal kan bli berørt

KONKLUSJON

En sammenligning av lenkene C1 og C3 i området ved Rølles, viser at C1 trolig fører til færrest negative konsekvenser i området på nordsiden av elva Bremsa, mens C3 kommer svært nær dyrka mark med potensiale for fornminner og havnehagene ved Rølles. Lenger sør skaper imidlertid både C1 og C3 store konflikter ved Galleberg Bruk.

Lenke C2 medfører store konflikter for kulturlandskap, fornminner og nyere tids kulturminner ved Bølum, Galleberg, Kopstad og Åsheim

Ses lenkene C1, C2 og C3 under ett fremstår lenke C3 som det minst konfliktfylte alternativet, men en slik avveining er vanskelig uten å kjenne detaljplaner. Linjen beskrives lagt på høy fylling ved Galleberg. Dette kan få store konsekvenser for Galleberg gård, som ligger like vest for E18. Også gården Heimdal kan bli berørt ved bygging av lenke C3.

Ingen av lenkene i parsell C fremstår som gode løsninger.

HOVEDTREKK I LANDSKAPET

I hovedsak går parsell C gjennom åpent jordbrukslandskap. Ravineområdene ved Bølum og de skrinne beiteområdene ved Galleberg og Kopstad er sårbare områder. Disse områdene er lite egnet for høyhastighetsbane.

Videre sørover ved Åshaugen åpner landskapet seg mot sør, øst og vest, og her oppe er det utsikt utover Sandebukta.

Jernbanen går i dag på østsiden av elva Bremsa fra Bergsenga til Bølum. Her slipper elva seg utfor høyden og skaper Bølumfossen. Jernbanen krysser elva på oversiden av fossen. Ved Brubakken kommer Brubakkelva (Åsvannselva) ned fra vest og krysser under jernbanen her. Den fortsetter østover og løper sammen med Bremsa. Elvene spiller en viktig rolle i landskapet som parsell C går gjennom. Elvene har dannet ravinelandskap, og løvskogen som følger de fuktige dragene skaper mindre rom i det overordnede landskapsbildet. Romvirkningen ødelegges ved gjennomhulling av kantvegetasjonen ved anleggelse av ny trase.

KULTURMILJØ 04

Gutu - Kløvstad - Rølles

PARSELL
KOMMUNE
GNR.
KARTBLAD

C, lenkene C0, C1 og C3
Sande
85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 95, 72
ØK: CJ 039-5-4, CJ 038-5-2
Prosjektkart 4 og 5

AVGRENSING

Området starter ved Bergsenga i nord og omfatter den nordligste halvparten av parsell C (Bergsenga - Ås). Det avgrenses i vest av elva Bremsa, i øst delvis av Leirelva og høydedragene på østsiden av E18. I sør går grensen nord for Foss Bruk. Lenkene C1 og C3 fortsetter ut av området sørover til Galleberg.

VERNESTATUS

Automatisk fredet kulturminne på Kjeldås. LNF-område, sone 1. Arealdelen i Kommuneplan for Sande 1991-2001: Område med meget sterke jordbruksinteresser. Meget viktig kulturlandskap.

NATURGRUNNLAG, AREALBRUK

Området som helhet karakteriseres som åpent jordbrukslandskap. På vestsiden av jernbanen danner Bremsa meanderformasjoner. Her er det ravinlandskap med bakkete åkre og frodige løvskoger langs elveløpet. På østsiden danner på tilsvarende måte Leirelva ravinlandskap ved Lærum. Lenger sør løper disse elvene sammen og fortsetter ravinlandskapet i Østbygda.

E18 går gjennom området og følger trolig i store trekk det gamle veifaret frem til Bølumbrua. Endel småhusbebyggelse og småindustri ligger langs veien. Jernbanen går stort sett langs Bremsa, på østsiden av elva ned til Bølum. Bremsa krysses nord for Bølumfossen.

HISTORIKK OG BESKRIVELSE

Militærkart fra 1825 og "Kart over Grevskaernes Amt" fra 1832 viser en gammel sammenheng mellom gårdene i dette miljøet og Skoger gamle kirke. Ved Kjeldås, rett øst for Bergsenga, tar det av en vei nordvestover fra E18. Den går forbi Hole og nordover til Grimsrud, Hammersborg og Haneval, hvor middelalderkirken ligger.

På kartet fra 1825 er veien kalt "Veí til Jarlsberg verk". Veien er trolig eldre enn verket. Den kan ha bundet sammen gårdene i sørøst med kirken allerede i middelalderen. Ved Grimsrud har denne tverrveien kommet inn på veien fra Sande kirke, som gikk på østsiden over Ås, Galleberg, Jaren og Klevjer.

Gutu og Rølles omtales i kildene på 1300-tallet, Eikeberg, Kløvstad og Lærum på 1400-tallet. Hole kjennes fra 1500-tallet, og Kjeldåsgårdene fra 1600-årene. Både Gutu og Rølles ligger ved den gamle gjennomfartsveien. Flere av gårdene har hatt setrer ved Toresvannet. Det ligger på åsen på østsiden av bygda.

I Gutufossen var det både sag og kvern på 1600-tallet. Gutu-mølla var eget bruk som ble solgt fra gården i 1855. I 1807 ble det gitt bevilling til sagbruk på Nordre Kjeldås grunn, Røysjøsaga. På Eikebergs grunn lå Torefoss - saga. På Lærum mellom, nevnes det i 1723 et kvernbruk som tilhører gården. Det blir dessuten nevnt en kvernfoss på gården hvor det er to kverner som maler for almuen.

På Rølles er det en gammel sølvmalgruve som ble drevet en tid. Den ble nedlagt rundt midten av 1800-tallet. Jordet ved gruva heter Gruveenga.

Sør for Kjeldås-gårdene ligger det foreløpig eneste registrerte automatisk fredete kulturminnet i dette området, en bygdeborg. Borgen kalles "Kjellås" og ligger på gnr/bnr 91/30. Borgen er anlagt på en bergkulle med stupbratte sider mot Ø og S. For å hindre en uønsket adkomst til borgen ble de øvrige sider befestet med murer og voller. Enkelte av disse forskansningene kan fremdeles ses i dag. Enkelte forskere har hevdet at det forbi slike bygdeborger har gått viktige ferdselsårer, dette kan være tilfelle her. Fra borgen har man hatt en god oversikt over områder mot syd, vest og nordvest. Byggingen av en slik borg tyder på at man har hatt en bofast befolkning i dette området i jernalderen. Kjeldåsgårdene er imidlertid fattige på funn fra jernalderen, men rike på funn fra steinalderen. Kun en beltestein fra folkevandringstid er funnet på disse gårdene. Fra steinalderen har man flere funn av steinøkser med hull. Her er også funnet fragment av en steinkølle, en liten nøstvetøks, en hammer av stein, en flintskrapet og en buttnakket steinøks.

Ved graving i forbindelse med et grustak på Eikeberg kom det for dagen et gravfunn fra merovingertid, funnstedet er ikke nøyaktig angitt. Som de øvrige gårdene i dette området finnes det også her spor etter en bosetning i steinalderen. Her er funnet en skjeformet flintskrapet og overstykket av en buttnakket steinøks.

Fra Gutu er det kommet inn løsfunn fra middelalder og vikingtid. Man har her funnet en nøkkel av jern, et spinnehjul av stein og en øks av jern, disse gjenstandene dateres alle til middelalder. Fra vikingtid er det kommet inn et kvartsbryne, en jernkniv og et fragment av et knivblad.

Heller ikke på Røllesgårdene er det registrert automatisk fredete kulturminner. Løsfunn fra vikingtid, en øks, et sverd og en kniv tyder imidlertid på at området har vært i bruk i jernalderen. Funnstedet for sverdet ble påvist ved årets registreringer. Funnstedet ligger i dyrka mark umiddelbart VSV for tunet og driftsbygningen på Rølles g.nr/b.nr 92/1,2. Det er en mulighet for at sverdet, øksen og kniven tilhører samme funn, kanskje en ødelagt gravhaug som kan ha ligger på høydedraget som skrånar bratt av mot vest og dagens jernbanetrasé? Området forventes å ha et stort potensiale for nye bosetningsspor fra jernalderen.

Forøvrig er det på Røllesgårdene gjort funn som kan dateres til steinalderen; et stykke av et sagblad i flint, toppstykket av tre buttnakkete steinøkser, en hammer av stein, en nøstvetøks og emne til en steinøks med hull. Funnstedene for steinalderredskapene er ikke kjent.

VURDERING

Dagens kulturlandskap er forandret i forhold til det landskapet den blandede næringsdriften førte til. Men ved Rølles; gården mellom E18 og jernbanen, er det fremdeles havnehager. I havna vokser det frukttrær. Videre ned mot jernbanen er det kornåkre.

Kulturminnearven fra nyere tid består hovedsaklig av gårdstun og gamle veier. Selv om bygningene er nye, sett i forhold til bosetningshistorien i området, viser fremdeles sammenhengen mellom tunene og gårdene endel av de gamle strukturene.

Det er trolig fundamenter etter dammer, sager og møller i elvene, dette er foreløpig ikke undersøkt. Den gamle veien mellom middelalderkirkene i Skoger og Sande kan ikke følges i sammenheng (brudd mellom Bjørnerud og Haneval?)

Området er rikt på løsfunn fra steinalder og jernalder, men her finnes få bevarte, på overflaten synlige strukturer etter en slik bosetning. Områdene forventes imidlertid å ha et potensiale for forhistoriske bosetningsspor i dyrka mark.

VIRKNING

Lenke C0 er utvidelse av eksisterende spor. **Lenke C1** går vest for dagens spor, krysser Bremsa i ny bro øst for Bjørge. **Lenke C3** er utretting av eksisterende spor på østsiden. **Lenke C3** krysser Bremsa like øst for eksisterende jernbanebro.

KONFLIKT

Lenke C0 kan komme i konflikt med Gutu. Nødvendig med avbøtende tiltak og hensynsfull plassering av det nye sporet forbi her.

Lenke C1 skaper neppe problemer verken for Rølles eller Jahren. **C1** kommer imidlertid i konflikt med ravinlandskapet rundt elva Bremsa. Dessuten vil **C1** føre til store problemer for kulturmiljøene ved Bølum og Galleberg lenger sør.

Lenke C3 vil passere Bremsa i ny bro like øst for dagens kryssing. For å rette ut sporet forbi Rølles, går **C3** i dyrket mark nærmere gården enn i dag. Sammenhengen mellom havnehagene, åkrene og gården brytes. Dyrkamarksområdene forventes her å ha et høyt potensiale for bosetningsspor fra forhistorien. Lenger sør kommer **lenke C3** i konflikt med kulturmiljøet rundt Galleberg Bruk.

KONKLUSJON

Både **lenke C1** og **C3** kommer i konflikt med kulturmiljøet her, men begge lenkene fører til større konflikter i områdene lenger sør, ved Bølum og Galleberg.

KULTURMILJØ 05

Galleberg Bruk

PARSELL
KOMMUNE
GNR.
KARTBLAD

C, lenkene C1 og C3
Sande
56, 59, 60
ØK: CJ 038-5-2
Prosjektkart: 5 og 6

AVGRENSING

Området omfatter Foss Bruk og Bølumfossen i nord og går til Heimdal i sør. Avgrensing i vest er delvis jernbanen, men Galleberg Bruk og steinbruddet på vestsiden hører til området. Østgrensen går øst for Foss Bruk. Videre sørøver følger østgrensen E18.

VERNESTATUS

Ingen opplysninger

NATURGRUNNLAG, AREALBRUK

Området rundt Galleberg Bruk ligger nedenfor skråningen som går bratt opp til Bølum og Galleberggårdene. Elva Bremsa slipper seg utfor bakkene nord for Bølumbrua og danner Bølumfossen. Fossen har gitt vannkraft til industri i området i lang tid.

På 1500-tallet var det oppgangssager her, nevnt av biskop Jens Nilssøn i 1593. Senere er Bølumfossen utnyttet til elektrisk kraft for Galleberg Bruk og Foss Bruk.

Foruten industribedriftene går det veier og jernbane gjennom området. Galleberg gård, bygd av Galleberg Bruks eier, ligger på flaten sør for Galleberg stasjon, innenfor området. Her er det jordbruksdrift med åkerareal.

HISTORIKK OG BESKRIVELSE

Biskop Jens Nilssøn gir beskrivelse av området her under sin reise i 1593. Etter å ha sett Lærumgårdene et stykke øst for veien, reiste han sørvestover og passerte over Bølumbrua. Der så han at man bygde opp igjen en sag som hadde brent. Et stykke lenger sør reiste han forbi Galleberggårdene på høyden, som lå tett ved veien. Veien har trolig gått opp ved Bølum-gårdene, eventuelt kan den ha gått bratt opp mot vest, fra Galleberg stasjon.

Det var her oppe på høyden bebyggelsen lå, og veien har vært knyttet til gårdstunene slik vi fremdeles ser det her oppe (se kulturmiljø 06).

Året etter at jernbanen ble åpnet i 1881 med Galleberg stasjon, ble det bygd meieri ved stasjonen. I 1910 ble meieriet tilknyttet Kristiania melkeforsyning og jernbanen anla et sidespor til meieribygningen for å lette transporten. Til meieriet var det knyttet forretning som drev småsalg av melk til 1960.

Galleberg teglverk, som det først het, startet opp rundt århundreskiftet. I 1913 kjøpte K.E. Fossum teglverket og utvidet med sagbruk, høvleri, smie og mek.verkstad. Fra 1916 til 1930 var det produksjon av kalk her. Kalken

ble fraktet fra Vestre Kjeldås og brent ved Galleberg Bruk. Rundt 1950 ble bruket kjøpt av Haslestad Bruk som startet pukkverk. I 1960 brant bygningene som produserte teglprodukter, men rester av bygningene står fortsatt.

Galleberg gård, som ligger like sør for Galleberg stasjon, mellom E18 og jernbanen, ble bygd av Galleberg Bruks eier K.E. Fossum i 1922

Foss Bruk. Under gården Foss var det tre møller og sagbruk i 1817. Det lå en mølle ved Bølumdammen, en ved sagfallet og en ved nedrefallet. I 1913 ble det lagt turbinrør fra Sagdammen. Mølla, slik den står i dag er fra 1913, frøenseri fra 1917, i 1928 ble det bygd sag, verksted og skurbygning. Ny kornsilo i 1939. Ved Bølumdammen har det vært vadmestampe.

Kraftstasjonen til Fossum Bruk, slik den står i dag, er fra 1947, rørgata er fra like etter århundreskiftet (1913?) Kraftstasjonen er et komplett kraftverk i miniatyrgave. Det er trolig ikke så mange igjen, de fleste er modernisert (ifølge kraftverksjefen i "Rundt Sandebukta" 1992).

Den sørlandske hovedvei gikk forbi Galleberg stasjon og videre sørover langs jernbanen. E18 er nå lagt lenger øst, utenom dette området. Strekningen fra Foss Bruk til der veien svinger under jernbanen opp mot Kopstad, ble kalt Sletta. Dette var hovedgata på Galleberg. Langs Sletta var det bolighus for dem som arbeidet på Galleberg Bruk, butikker, meieriet, kaféer og småindustri; møbelverksted, skomaker, smie. Galleberg skole ble bygd her i 1892.

VURDERING

Kulturmiljøet rundt Galleberg Bruk er svært interessant i kulturhistorisk sammenheng. Området har en lang industrihistorie. Sletta-"gata" ligger der med bolighus, postkontor, småindustri som en fredlig idyll etter at E18 ble lagt lenger øst. Bygningene til Galleberg Bruk ligger ved siden av jernbanen vis a vis stasjonen.

Stasjonsbygningen og meieribygningen står fremdeles. Steinbruddet ved Bruket skaper spenning i landskapet og viser samtidig den allsidige driften. Galleberg gård fra 1922 viser linjer tilbake til Brukets storhetstid.

Lenger nord ved Foss bruk og kraftverk kan vi sprangvis følge sagbruks- og møllevirksomheten tilbake i historien.

VIRKNING/KONFLIKT

Lenke C1 er lagt rett gjennom Galleberg Bruk og steinbrudd og vil føre til utradering av kulturminnene her.

Lenke C3 er planlagt gjennom området slik at Foss Bruk blir liggende på den ene siden av traseen og Galleberg Bruk på den andre. Lenke C3 er tenkt lagt på fylling ved Galleberg. Dette vil føre til sterk barrierevirkning og sammenhengene i området brytes.

Galleberg gård ligger nær og kan bli sterkt berørt av lenke C3. Heimdal, som ligger på østsiden av E18 vil også bli sterkt berørt av lenke C3.

KONKLUSJON

Både lenke C1 og C3 vil føre til store negative konsekvenser for helheten og sammenhengene i kulturmiljøet.

KULTURMILJØ 06**Bølum, Galleberg, Kopstad, Åsheim****PARSELL
KOMMUNE
GNR.
KARTBLAD****C, lenkene C1 og C2.
Sande
41, 42, 46, 47, 48, 49, 50, 52, 53, 54, 56, 57, 59, 60, 72
ØK: CJ 038-5-2, CJ 038-5-4
Prosjektkart: 5 og 6****AVGRENSING**

Området grenser i øst til E18 og kulturmiljø Galleberg Bruk, i vest til Brubakken og landskapsdraget nordover til elva Bremsa. I nord er Bremsa grense, i sør Brubakkelva.

VERNESTATUS

Automatisk fredete kulturminner på Galleberg, Kopstad og Myre. Arealdelen i Kommuneplan for Sande 1991-2001: LNF-område, sone 1. Område med meget sterke jordbruksinteresser. Meget viktig kulturlandskap.

NATURGRUNNLAG, AREALBRUK

Det overordnende landskapsrommet er et åpent kulturlandskap som avgrensas av skogklede åser i øst og vest. Mot sør og sørøst åpner rommet seg mot Østbygda og Sandesletta. I mindre målestokk er landskapet preget av at lendet faller av sørover mot Brubakken og avgrensas av kantvegetasjonen langs Brubakkelva. I nord er det ravinelandskap ved elva Bremsa. I øst er det bratt ned til områdene rundt Galleberg Bruk, men med utsikt til Østbygda. Gårdene ligger langs veien (Fv950) og innmarka brukes til beite og kornåkre.

HISTORIKK OG BESKRIVELSE

Fv950 følger trolig delvis den gamle forbindelsen mellom middelalderkirkene i Skoger og Sande. Bjørge, Bølum, Myre og Kopstad kjennes fra skriftlige kilder fra 1300-tallet. Galleberg nevnes ikke før på 1500-tallet.

Gårdene her har tidligere drevet allsidig jordbruk med både korn, poteter, høy og februk. Fremdeles i dag er det blanding av beiteområder og korndyrking i dette området. Det ble drevet seterbruk i skogsområdene på vestsiden. Kopstadsetra og Gallebergsetra kan nevnes

Brubakken, som ligger der Brubakkelva (Åsvannselva) krysser Fv950, ble bygd som kommunelokale i 1850. Her var også leilighet for jordmora. Læreren var gift med jordmora. Her var skolelokale fra 1850 til 1879, da bygningen ble skadet ved flom.

Ved Åsvannselva har det vært flere kvernbruk og sager. Et kvernbruk ved Brubakken omtales i 1825. Lenger oppe lå Kopstad beinmølle. Det var kvern ved Hallerudfossen lenger ned. Navn som Sagsletta og Sagdammen oppe ved Hallandsåsen tyder på gammel sagbruksvirksomhet. Det bør kunne finnes spor etter dammer og fundamenter i Brubakkelva. Det var nødvendig med dammer for å styre vannføringen i elva. En stor steinfyllingsdam ved Åsvann brast i 1879. Samtidig foregikk bygging av

jernbanen nede i bygda. Store vannmasser stoppet opp ved jernbanefyllingen ved Brubakken. Materielle skader førte til at skolen måtte flytte. Ny skole ble bygd (ved Sletta?), og den sto ferdig i 1892.

Langs den gamle ferdselsåren nordover gjennom Vestbygden ligger det i dag fremdeles bevart flotte gravfelt fra jernalderen. Områdene hvor gravhaugene ligger brukes i stor utstrekning som beiteområder for husdyr. Denne bruken av gravfeltene egner seg meget godt da vegetasjonen holdes nede slik at gravhaugene trer klart frem for forbipasserende i dag som da de ble anlagt for mer enn tusen år siden. På Kopstadgårdene er det bl.a. registrert to større gravfelt hver med 8 gravhauger. Det kjennes ikke til at det er gjort daterbare funn i noen av disse haugene, de fleste av gravminnene synes imidlertid å være plyndret. Trolig er enkelte hauger også fjernet, slik at det opprinnelige antallet har vært høyere.

Som en fortsettelse av jernalderens gravfelter på Kopstad er det også registrert gravhauger på Galleberg. Disse ligger på samme måte langs den gamle hovedferdselsåren gjennom Vestbygden. Gravfeltene på Galleberg er mindre enn på Kopstad og flere gravhauger ligger i dag alene igjen mellom bebyggelsen. Trolig har man her i årenes løp fjernet flere gravminner. Det finnes i dag ikke opplysninger om daterbare løsfunn eller gravfunn som kan knyttes til en jernalderbosetning på Galleberg. Løsfunn som peker mot en steinalderbosetning i området finnes derimot belagt fra gårdens eiendom. Her har man funnet 3 steinøkser uten hull, to steinøkser med hull, to flintøkser, et sagblad av flint og en spydspiss av flint.

På Myre ligger gravfeltet også på vestsiden av den gamle veien. Denne lokaliteten kalles Sauerhaugen. De tre gravhaugene her er blant de største i området, med henholdsvis diameter på 9, 16 og 18 meter. Høyden varierer fra 0,6-2 meter. Ingen daterbare funn fra jernalderen. Myre er på samme måte som Galleberg rik på løsfunn fra steinalderen. Fra denne gården er det bl.a. levert inn 2 steinøkser uten hull, to buttnakkete steinøkser, to spissnakkete steinøkser, en næstvetøks, en enegget skiferkniv, en øks av skifer og en flintskraiper.

VURDERING

En reise langs Fv950 over høyden med gårdene Bølum, Galleberg og Kopstad liggende inntil veien, noen av dem med tun på begge sider av veien, med inngjerede beitemarker og åkervidder, viser et kulturlandskap som har lange tradisjoner. Gravhaugene ligger tett langs veien og gir området en historisk tidsdybde. Jernalderens gårdsanlegg har trolig også ligget oppe på dette høydedraget i synlig nærhet til gravhaugene. Veien har trolig bundet sammen middelalderkirkene i Skoger og Sande. Området er særlig rikt på kulturminner fra forhistorisk tid og nyere tid. Den gamle veien over Galleberghøyden knytter kulturminner fra forhistorisk og nyere tid sammen og gir mulighet til å oppleve dem i et fint landskap. Miljøet har høy kunnskapsverdi og opplevelsesverdi.

VIRKNING

Lenke C1 vil gå i fyllinger og skjæringer gjennom ravineområdet ved Bremsa. Den går over dyrka mark over Bølum (50/1), svært nær tunet, overskjærer Galleberg bruk (se kulturmiljø nr 05) før den følger eksisterende gjennom resten av området.

Lenke C2 går lenger opp i Galleberghøyden, stort sett over dyrka mark. Den krysser både Bølumveien, Fv950 ved Sauerhaugen og veien vestover fra Galleberg mot skogsområdene.

KONFLIKT

Lenke C1 er lagt uheldig gjennom ravineområdet ved elva Bremsa og ødelegger landskapsrommene her. Den får negative konsekvenser for gårdstunmiljøet til Bølum.

Lenke C2 går i et åpent, sårbart landskap. Det vil trolig bli store fyllinger og skjæringer med store negative konsekvenser ikke bare for landskapet, men også for de kulturhistoriske sammenhengene. Den får negative konsekvenser for gårdstunmiljøet til Bølum og de automatisk fredete kulturminnene langs Fv950. Lenke C2 skjærer over dyrkamarkområder ved Galleberg, Kopstad og Sauerhaugen med høyt potensiale for bosetningsspor fra jernalderen.

KONKLUSJON

De største konfliktene i området er knyttet til C2, ved nærheten til fornminnene, potensialet for nye bosetningsspor og oppsplittingen av et verdifullt, og lite endret kulturlandskap. De negative konsekvensene som følger C1 er i dette området mer lokale.

KULTURMILJØ 07

Åshaugen

PARSELL	C og D
KOMMUNE	Sande
GNR.	40, 41, 42, 46
KARTBLAD	CJ 038-5-3, CJ 038-5-4
OMFATTER REG.OMRÅDER	Prosjektkart 3 til 6 Åshaugen
AVGRENSING	Området dekker den sørligste delen av parsell C frem til Ås og starter på parsell D fra Ås til der Fv 950 krysser jernbanen nord for Sande sentrum. I dette området gjør jernbanen en skarp sving som skal rettes ut.
VERNESTATUS	Automatisk fredete kulturminner på Ås. Arealdelen i Kommuneplan for Sande 1991-2001: LNF-område, sone 1. Område med meget sterke jordbruksinteresser. Meget viktig kulturlandskap. Ås østre gnr 41/2 har fått bevaringspris (muntlig opplysning), bygningene er nå i forfall.
NATURGRUNNLAG, AREALBRUK	Området er åpent jordbrukslandskap. Åsgårdene ligger på en høyde med utsikt til Sandebukta. Fra gårdsområdet flater landskapet ut både i øst og vest. Midt i området ligger grustaket ved Åshaugen. Arealet brukes forøvrig hovedsaklig til korndyrking.
HISTORIKK OG BESKRIVELSE	Ås østre gnr. 41, er omtalt allerede i 1315. På 1300-tallet var gården kirkegods. I 1683 eide Gyldenløve 3/4 av gården. Ås vestre g.nr.40, er omtalt i 1395. Ås hadde mange husmannsplasser, den eldste kjente er Veierud, nevnt i 1708. En seter under Ås het Veierudseterstulen. Gården Haugan er omtalt fra 1600-tallet. Om driften av grustaket vites intet foreløpig I området nord for Åsgårdene ligger gårdene Ånnerud og Dalsrud. Ånnerud er kjent fra 1395, Dalsrud fra 1575. Granheim var plass under Dalsrud, kjøpt i 1832. Stensrud har vært bruk under Ås østre 6 gravhauger er i dag registrert innenfor dette området der 2 av dem ligger og balanserer på kantene av grustaket. I 1925 skal det ha ligget 9 gravhauger på Åshaugen, i 1839 16 gravhauger. Flere arkeologer har undersøkt tidligere registrerte gravhauger i dette området og funnene er datert til ulike perioder i jernalderen. Under enkelte av de utgravde haugene er det også funnet graver, hovedsakelig brannbegavelser. Det store antall graver som tidligere har ligget på Åshaugen tyder på at dette området har vært et sentralt bosetningsområde i jernalderen, noe også de arkeologiske funnene fra området forteller om. Guttorm Gjessing

har på grunnlag av studier av gårde navn i nærliggende områder hevdet at Ås må ha hørt til blant de aller eldste og mektigste gårdene i Sande. Gården har også trolig ligget i et sentralt knutepunkt der veifar møttes fra nord, syd og vest. At veiforbindelsen nord-syd har vært viktig forteller gravhaugene langs høydedraget om.

Flyfotografering av dyrkamarksområdet på nordsiden av Åshaugen har gitt utslag på vekstspor i åker, som trolig kan tolkes som overpløyde gravhauger og andre typer forhistoriske bosetningsspor. Området generelt forventes å ha et høyt potensiale for bosetningsspor både fra jernalderen og steinalderen, og gjør krav på en omfattende arkeologisk undersøkelse.

VURDERING

Ås-gårdene ligger langs Fv950 på samme karakteristiske måte som gårdene langs denne veien lenger nord. Her har skjedd få inngrep i kulturlandskapet, med unntak av grustakvirksomheten. Området er rikt på løsfunn og fornminner fra både jernalder og steinalder, og potensialet for nye funn forventes å være meget høyt.

VIRKNING

Traséen er lagt tvers over høyden, midt gjennom grustaket. Det vil bli skjæringer på hver side og fyllinger inne i grustaket(?). På nordsiden av grustaket vil traseen skjære gjennom dyrkamarkområder der vi på flyfotografier har fått utslag på vekstspor som tolkes som forhistoriske bosetningsspor.

KONFLIKT/KONKLUSJON

I forhold til landskapsvirkning bør traseen ligge til rette for avbøtende tiltak ved å senke den ned i terrenget. I forhold til fornminner vil dette ikke ha noen sentral betydning, fornminnene vil så lenge ikke traséen flyttes bort fra området bli berørt uansett.

PARSELL D

Sande - Holm

FYLKE KOMMUNE LENKER

Vestfold
Sande

Lenke D0; eksisterende spor

Lenke D1; følger eksisterende spor til Sande sentrum. Sør for sentrum er det et alternativ D1 som legges noe lenger vest enn den eksisterende trase

Lenke D2; To alternative D2 lenker, begge legges vest for eksisterende spor nord for Sande sentrum, ved Tømmerås

Lenke D3; Omlegging øst for Sande sentrum, lenken tar av ved Galleberg og går gjennom Østbygda (se kulturmiljø Østbygda)

Lenke D4; Direktespor Sande - Skien

Lenke D5; går ut fra det vestligste D2 alternativet og skrår vestover over Sandesletta og følger langs åsen sørover til hytteområdet ved Øgaarden

NB Disse traseene er ikke sammenfallende med de som er beskrevet i NSBs rapport vedr. modernisering av Vestfoldbanen.

Prosjektet har tatt stilling til to alternative D1 lenker og to alternative D2 samt D5 lenken

6, 7 og 8

KARTBLAD

KULTURMILJØER

Parsell D vil få konsekvenser for følgende kulturmiljøer:

Ashaugen; er et jordbruksområde rundt en stor, gammel gård med dominerende beliggenhet. Et kulturlandskap som viser den gamle sammenhengen mellom gårdsbebyggelse og vei. Gravfelt tyder på fast bosetting i jernalderen. Høyt potensiale for nye funn.

Sande sentrum; Stasjonsbyen med røtter som gammelt kirkested. Den gamle hovedveien, kirka, kirkegården, stasjonen, de opprinnelige gårdene og tettbebyggelsen spiller fint sammen.

Sandesletta; er det åpne jordbruksområdet på begge sider av jernbanen og Sandeelva. Sande sentrum har vokst frem midt i dette området. (Avgrenses til vestsida av elva)

Åsnes. Ve. Skjervik; er jordbruksområdet sør for Sandesletta, mellom fjellet og fjorden. Mange funnsteder.

SAMMENDRAG KONFLIKTER

Lenke D0	-	ikke vurdert
Lenke D1	-	landskapsvirkningen for prestegården i Sande
	-	nærheten til kirkegården
	-	nærheten til stasjonsområdet i Sande sentrum
	-	nærheten til og landskapsvirkningen for Vegårdene

- Lenke D1, det vestlige alternativet sør for Sande sentrum
- småhusbebyggelsen vest for Sande stasjon mellom Nylinna og jernbanen
- Lenke D2, østligste alternativ
- småhusbebyggelsen ved Dyegata
 - småhusbebyggelsen ved Nylinna
 - gården Nordre Revå
- Lenke D2, vestlige alternativ
- småhusbebyggelsen ved Dyegata
 - C-småhusbebyggelse ved Nylinna
 - jordbruksareal vest for jernbanen
 - gården Nordre Revå
- Lenke D5
- gården Nordre Revå
 - småhusbebyggelse langs Nylinna
 - jordbruksareal vest for jernbanen
 - dyrka mark med potensiale for bosetningsspor ved Ve og Holm
 - vei opp til utmarka ved Skjervik

KONKLUSJON

En sammenligning av lenkene D1, D2 og D5 viser at D1 trolig har færrest negative konsekvenser for kulturmiljøene samlet sett. Utvidelse langs eksisterende trase forutsetter løsning av problemer som kan oppstå ved prestegården, kirken, kirkegården og Ve-gårdene. Dersom lenke D1, vestlig alternativ, tar av fra dagens jernbane sør for bebyggelsen ved Nylinna, vil denne traseen trolig ha få uheldige konsekvenser.

Både lenkene D2, begge alternativer, og lenke D5 fører til store negative konsekvenser for Nordre Revå og småhusbebyggelsen på vestsiden av sentrum. Ved Skjervik går en eldre driftsvei opp bak gården. Anlagt rundt 1950(?) til tømmerkjøring. Det kan være eldre veifar i området.

HOVEDTREKK VED LANDSKAPET

Parsell D går hele veien i åpent jordbrukslandskap, gjennom Sandedalen og over den store, flate Sandesletta.

Sør for Sande sentrum renner Vesleelva gjennom sletta fra vest til øst og den går sammen med Sandeelva mellom gårdene Gravningen og Åsnes. Elvas vegetasjon deler av den flate sletta i mindre landskapsrom.

Lenger sør, ved Holm, begynner åsryggen fra vest å nærme seg kysten. Gårdsområdene blir smalere og landskapet skifter karakter til fjord- og klippelandskap.

KULTURMILJØ 08

Østbygda

PARSELL

D, lenke D3

Lenke D3, følger ikke parsellinndelingen geografisk

D3 er et forslag som ikke anses som aktuelt lenger. Det er ikke vurdert i forhold til fornminner.

KOMMUNE:

Sande

GNR:

22, 40, 41, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 117, 118

KARTBLAD:

ØK: CJ 038-5-2, CJ 038-5-4

Prosjektkart 5, 6 og 7

AVGRENSING

Området avgrenses av E18 i vest og høydedraget øst for Østbygda, området er sett i forhold til lenke D3. Lenke D3 er et østlig alternativ som ikke er bundet til parsellinndelingen. D3 går ut fra lenke C3 like sør for Foss Bruk og går videre sørover, først mellom elva Bremsa og E18, dernest øst for Bremsa. Lenke D3 kommer inn på eksisterende jernbane et godt stykke sør for Sande sentrum, etter å ha krysset Vesleelva og passert gården Åsnes.

VERNESTATUS

Automatisk fredete kulturminner på Skjøl nordre, Skjøl vestre, Skjøl østre og Duni.

LNF-område, sone 1. Område med meget sterke jordbruksinteresser. Meget viktig kulturlandskap. Arealdelen i Kommuneplan for Sande 1991-2001.

NATURGRUNNLAG, AREALBRUK

Østbygda består av gårdene som ligger på østsiden av Bremsa og som knyttes sammen av Rv945. D3 berører imidlertid også gårder på vestsiden av Bremsa, det vil si de som ligger lenger nord mellom E18 og Bremsa. For begge områdene vil Bremsa være et viktig element i kulturlandskapet. Vegetasjonen langs elva skaper landskapsrom både i liten målestokk og i forhold til et mer overordnet landskapsbilde. Arealene benyttes for det meste til korndyrking.

Selv om landskapet beskrives som åpent jordbrukslandskap, er det samtidig et bakkete og bølgende ravinlandskap. Stedvis går Fv 945 dypt nede mellom åkerbakkene. Landskapet har en ganske annen karakter enn den flate Sandesletta på vestsiden av jernbanen og områdene sør for gården Bø. Bø ligger som et landemerke på morenehøyden lengst sør i Østbygda og markerer inngangen til bygda.

HISTORIKK OG BESKRIVELSE

Bø, Skjøl, Gran og Holsrud er kjent fra skriftlige kilder fra 1300-tallet. Kildematerialet for de andre gårdene går tilbake til slutten av 1500-tallet. Det gjelder Rud, Hallerud, Gunnestad og Ryggetangen. Heimdal er skilt ut fra Søndre Ryggetangen og Løkke er skilt ut fra Søndre Gran.

Heimdal ble sorenskrivergård i 1850. Gården ligger sentralt til på høyden ved veien (E18).

De gamle gårdene har blitt mye oppdelt. På Skjøl ligger tre tun samlet ved veien. Gran-gårdene ligger spredt (etter jordskifte?). Rudgårdene ligger samlet med tunene langs Rudgata. Ved Bø ligger Nordre og Søndre Bø like ved siden av hverandre.

Ved Fosstvedtfossen har det vært møllebruk. Fossen ligger øst for Søndre Rud og sør for Fosstvedtgårdene. Den har fall på 12 til 15 m. Lensmann Winge på Søndre Rud kjøpte fossen med kvern i 1794. I 1723 tilhørte to kverner Fosstvedt, mens vann og dam ble delt med Rud.

Dette området er i liten grad undersøkt arkeologisk. Registreringspersonalet fikk tidlig beskjed fra NSB om at alternativene øst for bebyggelsen/E18 ikke lenger var aktuelle. Fra tidligere undersøkelser kjenner vi til at det i disse områdene er registrert flere automatisk fredete kulturminner. Særlig utpeker områdene omkring Duni og Skjøl seg med større konsentrasjoner av faste fornminner og kjente funn. De forhistoriske bosetningssporene viser en kontinuitet fra steinalder gjennom bronsealder og til jernalder. Nye registreringer i området med innlagte åkervandringer forventes å øke antall fornminner i området.

VURDERING

Gårdene og landskapet er lite berørt av inngrep i nyere tid, men kulturlandskapet er preget av ensidig korndyrking i motsetning til den allsidige næringsdriften før krigen. Her er ingen traffikkerte veier som skaper barrierer i landskapet. Den gamle veien gjennom Østbygda følger terrengformene og snor seg frem gjennom ravinlandskapet.

Elvene som renner gjennom området; Bremsa og Rudsbecken, er viktige landskapselementer som skaper landskapsrom med den tette løvvegetasjonen som følger de fuktige dragene.

VIRKNING

Lenke D3 går for en stor del gjennom dyrket mark og vil føre til oppsplitting av jordene. Flere steder er D3 lagt langs elvedragene. En trase gjennom kantvegetasjonen slår hull i landskapsrommene.

Flere gårder vil bli direkte berørt av traseen.

KONFLIKT

På Bø-gårdene vil traseen komme få meter fra husveggen. Bø er et markant kulturelement, der den ligger på høyden. Lenke D3 ville ødelegge Bøs århundrelange viktige posisjon i kulturlandskapet. Videre nordover vil flere gårder bli sterkt berørt. Det gjelder Løkke, Gran og Ruds-gårdene. D3 vil videre skape barriere mellom Heimdal og Ryggetangen.

KONKLUSJON

D3 er trolig lite aktuell på grunn av avstanden til Sande sentrum og beliggende langt fra knutepunkter på veinettet. D3 vil føre til store konflikter med kulturverninteressene.

KULTURMILJØ 09

Sande sentrum

PARSELL
KOMMUNE
GNR.
KARTBLAD

D, lenke D1, D2, D5
Sande
17, 19, 20, 21, 22, 24
ØK: CJ 038-5-4, CJ 037-5-1, CJ 037-5-2
Prosjektkart 6, 7

AVGRENSING

Sande sentrum er det tettbygde området på vestsiden av Sandeelva, rundt Sande stasjon. Området har uklare grenser, men det omfatter boligområdene på Vingejordet og langs Nylinna og bebyggelsen langs Dyegata nærmest jernbanen. I nord er Sande rådhus og bebyggelsen på Prestegårdsjordet innenfor området.

VERNESTATUS

Automatisk fredete kulturminner på Sande prestegård og Sande middelalderkirke. Sande Prestegård ble fredet i 1973. På gården Valle gnr./bnr. 17/1,2 ble det fredet et kåpestabbur i 1923.

Området er, ifølge Kommuneplan for Sande 1991-2001, arealdelen, regulert til LNF-område, sone 1. Område med meget sterke jordbruksinteresser. Meget viktig kulturlandskap.

NATURGRUNNLAG, AREALBRUK

Sande sentrum ligger omtrent midt på den flate, fruktbare Sandesletta. Området er omgitt av åpent jordbrukslandskap med kornåkre i alle retninger.

Bebyggelsen er hovedsaklig småhusbebyggelse, enkelte servicebygg, ny jernbanestasjon og forretninger. Revå-gårdene har vært sentrale i utbyggingen av tettstedet.

E18 går utenom Sande sentrum.

HISTORIKK OG BESKRIVELSE

Sande kirke ligger midt i sentrumsområdet. Den er bygd i perioden 1050 - 1150. Kirken har en litt uvanlig plassering der den ligger på den flate sletta. Det vanligste er å finne middelalderkirkene liggende på høyder i terrenget hvor de er godt synlige. Kirken ble lagt på gården Sandvins grunn og den har trolig gitt navnet Sande til bygda. Det gamle navnet på områdene innenfor Sandebukta var Angr.

Området har fra gammelt av vært et knutepunkt for veier. Da biskopen reiste gjennom Sande i 1593, kom han nordfra gjennom Skoger og han skulle videre til Botne og sørover til Fritsø. Han reiste bygda rett ut forbi Revå-gårdene og videre langs Sandebukta forbi Ve, Holm og Skjervik og opp Angerskleiva. Veien langs stranda til Holmestrand ble bygd i 1790-årene, for å unngå Angerskleiva. Fra Sande har det fra gammelt av gått vei til Hof, Lardal og Gjerpen. Gamleveien gikk fra Sande sentrum, forbi Nordre Revå og Teiengårdene og opp Hanekleiva. Ombyggingen av Hanekleiva ble påbegynt i 1881.

Lersbryggen innerst i Sandebukta, var utskipingssted for jernovner fra Eidsfoss verk og mottak for malmtransport fra Sørlandet (Arendal) som skulle transporteres til Eidsfoss. Veien gikk fra Lersbryggen forbi Bondigårdene over Bergstigen og ned til verket som ligger ved sørenden av Eikern.

Sande sentrum har vokst frem rundt jernbanestasjonen. Stasjonsbygningen var tidligere bolighus på Nordre Revå. Meieriet ble bygd like ved Sande stasjon i 1882. Andelsmeieriet begynte i 1884 med både meieri og butikk. Meieriet har vært viktig for jordbruksnæringen, især for utviklingen av feholdet. Det kom også annen industri i stasjonsområdet.

I 1783 raste en forferdelig brann der både Kirken, Prestegården, Søndre Revå og klokkegården Haga brant. Kirkens murer sto og kirken ble restaurert. Prestegården som tidligere lå like nord for kirken, ble flyttet lenger nord, der den ligger i dag. Hovedbygningen på prestegården har tidligere stått i Holmsbu. Gårdene ved Sande sentrum nevnes i skriftlige kilder først på 1500 - 1600-tallet, men er mye eldre. Gården Sandvin eller Sande hadde på 1600-tallet beiter og slåtteeing ved nordre Stokke, Valle ødegård og Holsrud. Prestesetra hørte til gården. Da biskop Jens Nilssøn reiste forbi Sande i 1593, nevner han at veien gikk forbi tre Revå-gårder. Ved Revå var det skysstasjon.

Fra slutten av 1800-tallet og fremover mot første verdenskrig, men også i mellomkrigstiden, ble det utparsellert en rekke tomter fra blant annet Revå-gårdene. Småhusbebyggelsen på vestsiden av jernbanen langs Nylinna og Dyegata er fra denne tiden. I 1909 ble det bygd nytt kommunehus nord for kirken.

Sentralt plassert i Sande ligger gravhaugen Hammershaugen på eiendommen til Sande gamle prestegård. Sitt navn har gravhaugen fått etter en prost Hammer som skal ha jevnet ut haugen på toppen for å sette et lysthus oppå. Gravhaugen ruver skikkelig med en diameter på 20 meter og en høyde på 2,5 meter. Kommunen ivaretar skjøtsel av haugen som ligger inne i et lite skogholt, og Vestfold fylkeskommune har skiltet gravhaugen for besøkende.

VURDERING

Sande tettsted har en kulturminnearv som dokumenterer mange lag av stedets historie. Kirken, den gamle veien med prestegårdsalléen, Prestegården, kommunehuset og stasjonsområdet (med stasjonsbygningen og eldre industri) skaper en historisk akse som er svært viktig for stedets identitet. I tillegg kommer småhusbebyggelsen og Revågårdene som skaper sonen mellom tettbebyggelse og jordbrukslandskap. Det er viktig at disse sammenhengene ikke brytes.

VIRKNING

Lenkene D2 og D5 går vest for Sande sentrum. D2 med to mindre alternativer. Både gårdstunet på Nordre Revå og den tidligste småhusbebyggelsen langs Dyegata og Nylinna vest for Sande sentrum blir direkte og indirekte berørt av disse alternativene. D2 (østre variant) overskjærer tunet til Nordre Revå. Uansett vil stasjonen måtte flyttes vestover, med de konsekvensene det vil få for stasjonsbyen Sande. Dette er aspekter det gjenstår å utrede.

Lenke D1 er foreslått med to alternativer; utvidelse av eksisterende og en liten kurvutretting vestover.

Med noe usikkerhet i forhold til miljøet ved stasjonen, ser det ikke ut som om alternativet direkte berører kulturminner.

KONFLIKT

Lenkene D2 og D5 vil skape de største konfliktene mht. direkte og indirekte virkninger. Forslagene vil føre til nye strukturer for tettstedet, og vil få negative konsekvenser for enkeltminner og for kulturhistoriske sammenhenger.

D1 kan få negative virkninger for kulturminner i stasjonsområdet.

KONKLUSJON

Det anbefales at eksisterende linje D1 brukes i størst mulig grad. Det vil si at eksisterende linje følges gjennom sentrum og at utretting skjer sør for Sande stasjon og Nordre Revå. Det er en forutsetning at hensynet til kulturminner i stasjonsområdet ivarets.

Beskrivelsen av lenkene D1 og D2 i rapporten vedr. "NSB Bane, Region sør: Modernisering av Vestfoldbanen" (s.15), stemmer ikke med traseene på kart A3 nr. 7. Beskrivelse av lenke D5 mangler.

KULTURMILJØ 10

Sandesletta

PARSELL
KOMMUNE
GNR.
KARTBLAD

D: lenkene D1, D2, D3 og D5.
Sande
6, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 20, 24, 27, 30,
ØK: CJ 037-5-1, CJ 037-5-2, CJ 037-5-3, CJ 037-5-4
Prosjektkart 7

AVGRENSING

Området omfatter gårdene og jordbruksmiljøet på Sandesletta øst for Sandeelva. Området har ingen klar avgrensing, men Valle er den nordligste gården og Gravningen den østligste.

VERNESTATUS

Automatisk fredete kulturminner på Teien vestre, Tømmeraas og Bondi.

På Valle gård g.nr/b.nr 17/1,2 ble det fredet et kåpestabbur i 1923. Teien vestre har fått Fortidsminnesmerkeforeningens bevaringspris for 1993 (muntlig opplysning).

I Kommuneplan for Sande kommune, arealdelen, er det avgrenset et område innerst i Sandebukta som er planlagt vernet etter naturvernloven. Sandesletta er LNF-område, sone 1, område med meget sterke jordbruksinteresser, meget viktig kulturlandskap

NATURGRUNNLAG, AREALBRUK

Den flate Sandesletta består av muldholdig leirjord. Her dyrkes korn, men også frukt og bær. Vesleelva og Sandeelva renner gjennom området. E18 går midt gjennom området.

HISTORIKK OG BESKRIVELSE

Gårdene på Sandesletta er ikke kjent fra skriftlige kilder som de eldste i bygda. Bortsett fra Stokke, som er nevnt i 1395 og Løvås på begynnelsen av 1400-tallet, kjennes ikke gårdenes historie lenger tilbake enn til 1500 - 1600-tallet. Sandesletta med sine sammenhengende flate fine jorder er et område som har fått økt sin verdi som jordbruksland etterhvert som ny teknologi og bedre redskaper har gjort det mulig å drenere og dyrke slike elvesletter.

Det var sterk teigblanding mellom brukene på Sandesletta. Ved Teien østre lå det rundt 1880 fire gårder så å si i ett. Jordene var delt opp i svært små stykker med gjerder mellom. Lippestad og Kjøyteløkka var husmannsplasser under Teien.

Husmannsplassene har ligget i sonen mellom innmarka og utmarka, men også på sletta nede ved elva. Gravningen var opprinnelig en plass under Søndre Åsnes, men ble frasolgt i 1811. Til Gravningen lå husmannsplassene Kristianstua og Lia. Under Løvås hørte plassen Vesle Løvås. Også Stokke hadde flere plasser.

Brukene Bakken og Breivoll, som ligger på østsiden av jernbanen, er skilt ut fra Lille Ve. Åsnes og Ve-gårdene hører til i kulturmiljøet sør for Sandesletta i denne sammenheng.

Valle ble eid av Sande prestebol, senere bygslet av kaptein Chr. G. Valle. Ved matrikuleringen i 1838 var Valle kompanisjefs-gård. På Valle står det et fredet stabbur av typen kåpestabbur.

Nordre Revå avsto grunn til Sande meieri i 1882. Stasjonsbygningen på Sande sto opprinnelig på Nordre Revå. Snippen regnes som husmannsplass under Revå.

Ludvig Teien, på Teien vestre, drev fabriksjon av snøploger og landbruksmaskiner. Første modell av snøplogen er fra 1898. Teienplogen ble berømt og solgt til utlandet. Produksjon på gården. Drammen Uldvarefabrikk og A/S Den norske Læderfabrik lå i Sande.

Gamleveien, nå kalt Teienveien, går fra Nordre Revå forbi Teiengårdene og ut på Nylinna som fortsetter opp Hanekleiva. Før omleggingen av Hanekleiva i 1880-årene, var det Gamleveien som gikk over Hof til Gjerpen. Tidligere var det flere gårdsveier mellom gårdene på øst og vestsiden av Sandesletta, blant annet var det vei mellom Teien og Gravningen. Veifaret er pløyd ned i åkrene, men det skal fremdeles ligge fundamenter for brua over Vesleelv.

Det er ikke registrerte automatisk fredete kulturminner nede på selve Sandesletta, men på flere av gårdene der er det gjort løsfunn som kan dateres til forhistorisk tid. Ved Revå søndre er det f.eks. funnet en flintdolk og en tynnakkert flintøks. Områdene med plane, marine leirsletter kan ikke umiddelbart karakteriseres som konfliktartede, men registreringer i dyrka mark viser at det gjøres funn av flint også i slike områder.

Nye og grundigere åkerregistreringer vil bli gjennomført så fort forholdene ligger til rette for det.

I ytterkanten av Sandesletta ved Teien vestre g.nr/b.nr 14/1, 15/11 registrerte vi et nytt gravfelt med fire gravhauger og en rydningsrøys. Fornminnene lå på en liten bergkulle i en havnehage SSØ for tunet på gården.

VURDERING

Sandesletta fremstår i dag som et velregulert område med velstelte gårder omgitt av store, flate åkervidder. Vesleelva med kantvegetasjon skaper variasjoner i området. Kulturmiljøet Sandesletta bærer preg av moderne jordbruksdrift. Likevel er sammenhengen mellom de eldste gårdene, plassområdene i kanten mot utmarka og utviklingen av Sande sentrum som "stasjonsby" tydelig. Disse sammenhengene bør ivaretas.

VIRKNING

Lenke D3 fortsetter forbi høydedraget ved Bø og videre sørover fra Østbygda og passere Sandeelva ved gården Gravningen. Den fortsetter videre over flatt lende til den krysser Vesleelva og E18 ved Åsnes og går inn på dagens jernbanelinje her.

Lenke D2 går gjennom husene på Nordre Revå og gjennom bebyggelsen både langs Dyegata og Nylinna. **Lenke D5**, som er et vestligere alternativ enn D2, fører stort sett til samme konsekvenser både for Norde Revå og småhusbebyggelsen som lenke D2.

KONFLIKT

Lenke D3 skaper konflikt både ved gårdene Bø og Gravningen, i tillegg blir det skapt en barriere i kulturlandskapet sør for Bø.

Lenkene D2 og D5 utraderer tunet og bygningene på Nordre Revå. Gården har vært og er fremdeles en viktig del av kulturmiljøet ved Sande sentrum og kulturmiljøet Sandesletta. (Det er også konflikt i forhold til småhusbebyggelsen, se kulturmiljø nr.09). Sør for bebyggelsen skjærer D5 over Sandesletta på en måte som bryter med de gamle ferdselsårer og skaper nye barrierer i kulturlandskapet.

KONKLUSJON

Lenkene D2 og D5 får store negative konsekvenser for kulturlandskapet på Sandesletta. Lenke D3 vil få negative konsekvenser for gårdene Bø og Gravningen, men også i forhold til kulturmiljøer i Østbygda og slettelandskapet sør for Bø. Kulturverninteressene i området vil være best tjent med alternativ D1, det vil si at eksisterende linje følges gjennom sentrum og utretting; lenke D1, skjer sør for Sande sentrum og Revå nordre.

KULTURMILJØ 11

Åsnes - Ve - Skjervik

PARSELL

D, lenkene D1, D5
E, lenkene E1, E2, E3

KOMMUNE:

Sande

GNR:

1, 2, 3, 4, 5, 6, 7

KARTBLAD:

ØK: CJ 037-5-2, CJ 037-5-4, CJ 036-5-3

Prosjektkart 7, 8 og 9

AVGRENSING

Området dekker den sørligste delen av parsell D (Ås-Sande-Holm) og parsell E (Holm-Holmestrand) til kommunegrensa mellom Sande og Holmestrand.

VERNESTATUS

Automatisk fredet kulturminne på Ve lille.

NATURGRUNNLAG, AREALBRUK

Den brede, åpne Sandedalen smalner av sørover langs vestsiden av Sandebukta. Sør for Holm og Skjervik-gårdene karakteriseres landskapet som fjord- og klippelandskap. Den mørke fjellveggen kommer nesten frem til sjøkanten. Videre sørover blir det smale platået mellom sjøen og fjellet nesten oppfylt av E18 og jernbanen. Det er sommerhus og hytter langs hele kysten fra Holm til og med Øgaarden. Bebyggelsen ligger på østsiden av E18, mot sjøen. Ved Øgaarden er det et hytteområde som ligger mellom sjøen og fjellet, gjennombrutt av E18 og jernbanen.

Gården Åsnes ligger innerst i Sandebukta. Langs vestsiden av bukta, mellom åsen og sjøen er det flate dyrkbare arealer. Her ligger Ve-gårdene. Skjervik og Berg ligger lengre sør, på snippen av Sandesletta. E18 og jernbanen går midt i jordbruksområdet.

HISTORIKK OG BESKRIVELSE

Biskop Jens Nilssøn beskriver hvordan han reiste forbi gårdene i dette området på slutten av 1500-tallet. Etter å ha reist gjennom Sande, forbi Revågårdene, dro han i sørøstlig retning om to Åsnesgårder, som lå på hver side av veien. Videre over en bru som kaltes Åsnes bru. Det har vært brua over Sandeelva. Videre kom han forbi Ve-gårdene, som lå like ved hverandre. Lenger sør passerer Holm og Skjervik-gårdene. Etter å ha reist et stykke videre sørover, måtte han følge veien opp Angerskleiva.

Ve-gårdene kan følges i skriftlige kilder fra 1300-tallet. Ve-gårdene ligger tett sammen på en markert høyde like vest for jernbanen. Innmarka går ned til sjøen på østsiden og inn til fjellet på vestsiden. Jordveien er oppdelt både av E18 og jernbanen. Ve har tidlig blitt delt i flere bruk, så den tette tunstrukturen vi i dag finner på Ve kan nok være svært gammel, bisp Nilssøns observasjoner forteller vel også om det. Bebyggelsen i Vetunet er staselig, med mange gamle hus. Ve hadde mange husmannsplasser. Det var setre ved Orebergvannet og Vesetra.

Av forhistoriske bosetningsspor fra Ve er det mest kjente et skattefunn fra vikingtid som ble funnet gjemt bort i en ur. Funnet bestod av 2 armringer,

en likearmet spenne og en nøkkel i bronse. Gjenstandene ble overlevert Oldsaksamlingen i 1871. Et tveegget sverd og et spinnehjul skal også være funnet på Ve. Dette funnet er senere gått tapt. Ved registreringen for NSB fikk registratorene opplysninger om at det var funnet enda et spinnehjul på gården, i dyrka mark på nordsiden av det høydedraget som gårdene ligger på. Området rundt Ve-gårdene forventes å ha et høyt potensiale for bosetningsspor fra jernalderen og grundigere åkervandringer vil finne sted med en gang det lar seg gjøre å registrere i dyrka mark. En forhøyning av jord oppe ved tunet på Lille Ve, der det i dag står et drivhus på ~~toppen~~, ble registrert i forbindelse med omleggingen av jernbanetraseen. Haugen kan trolig være en gravhaug. Forøvrig er det ikke kjent andre faste fornminner fra jernalderen i nærheten.

Spor etter en steinaldersbosetning i området har vi fra den vestligste av Holmgårdene hvor det er funnet et nakkestykke av en trinnøks.

En rekke hytter og sommervillaer er bygd på Holms grunn. Før jernbanen åpnet i 1882, tok man dampbåt fra Drammen til Rødtangen. Åpningen av jernbanen satte fart i utviklingen av hytteområdet ved Holm. Samtidig leide gårdene Berg, Holmsgårdene, Skjervik og Ve ut rom til sommergjester. En periode ble "Sandebuktens Bad" drevet. Her var anledning til strømbad, gytje- og medisinske bad. Nærmeste stasjon var Sande. Det var langt mellom Sande og Holm og i 1884 ble det stoppested på Holm. Det har vært sterk utbygging av hytteområdene ved Holm under og etter siste krig.

Øgaarden hører til Skjervik. Hytteområdet her er trolig for det meste bygd ut etter krigen.

Bergsbrygga var kjent som lasteplass fra seilskutetiden. Høy fra Sandebygda ble skipet ut herfra. Det ble eksportert til England, men jekteskipperne kjøpte også høy for egen regning som de solgte langs kysten. Også trelast til England og Nederland og nordtyske byer ble eksportert herfra.

VURDERING

Landskapet varierer fra åpent jordbrukslandskap til fjord- og klippelandskap. Vi kan skille mellom jordbruksmiljø på den ene siden og ferie- og fritidsmiljøet som utviklet seg rundt Holm fra slutten av 1800-tallet, på den andre. Jernbanen spilte en viktig rolle i utviklingen rundt Holm.

Fornminner
Ve-gårdenes plassering i forhold til hverandre, sammen med bygningenes alder, gir området spesiell verdi. De ligger langs den gamle veien, men veifaret kan neppe følges i sammenheng i dette området i dag.

Gårdene Åsnes, Ve og Skjervik er viktige elementer i kulturmiljøet, både enkeltvis og sett under ett. Vegårdens betydning i forhistorisk tid har vi foreløpig lite kjennskap til, men den har trolig ut i fra skattefunnets betydning vært en viktig gård allerede i jernalderen.

VIRKNING

Lenke D1 er utvidelse av eksisterende trase frem til Holm. Jernbanen går i dag tett ved Ve-gårdene.

Lenke D5, som går lenger vest og følger foten av fjellet og kommer inn på eksisterende trase sør for Holm, kan komme til å berøre bosetningsspor fra steinalder, eller jernalder/middelalder.

Fra Holm er det flere lenker.

Lenke E1 er foreslått med utretting av eksisterende jernbane nær tunområdene til Skjervik og Berg.

Deretter sørover følger E1 den eksisterende linja. Hyttene i hytteområdet Øgaarden ligger svært nær linja.

Alternativ E2 som går inn i tunnel på oversiden, vestenfor Øgaarden, får ingen konsekvenser for kulturminner i området

Alternativ E3 som går litt vest for E1 og inn i tunnel ved Skjervik, ser ikke ut til å få konsekvenser for kulturminner i området.

KONFLIKT

Lenke D1 kan føre til konflikt ved Ve-gårdene, graden vil vil være avhengig av utforming.

Lenke D5 kan føre til konflikt med uregistrerte forhistoriske bosetningsspor i dyrka mark.

Lenke E1 vil føre til konflikt med kulturvern hensynet til tunområder og landskap ved Skjervik og Berg og videre sørover med hyttemiljøet Øgaarden.

KONKLUSJON

Lenke E1 er klart det alternativet som vil føre til de største konfliktene med kulturverninteressene i området.

PARSELL E

Holm - Holmestrand

**FYLKE
KOMMUNE
LENKE**

Vestfold
Sande og Holmestrand
Lenke E0; eksisterende spor
Lenke E1; følger eksisterende spor til Smørstein, tunnel herfra til Sjøskogen
Lenke E2; ny linje vest for den eksisterende, legges på fylling forbi dyrket mark, tunnel fra Øgaarden til Sjøskogen
Lenke E3; lenken går fra Holm litt vest for eksisterende trase og inn i tunnel sør for Holm
Utrettingsalternativ fra Holm til sør for Berg, lagt på østsiden av det eksisterende, ikke merket med bokstav og tall
8, 9 og 10

KARTBLAD**KULTURMILJØER**

Parsell E vil få konsekvenser for følgende kulturmiljøer

Åsnes, Ve, Skjervik; som er en åpen jordbruksbygd i avslutningen av Sandedalen, der Sandesletta smalner inn mellom fjellryggen og fjorden. Mange løsfunn.

Angerskleiv, Ramberg; er området fra kysten opp til jordbruksbygdene på plataet. Gammelt veifar.

SAMMENDRAG KONFLIKTER

Lenke E1,

- nærheten til Øgaarden hytteområde
- nærheten til den gamle rideveien Angerskleiv, automatisk fredet kulturminne

Lenke E1, utrettingsalternativet

- nærhet og kulturlandskapskonsekvenser for gårdsmiljø ved Skjervika

Lenke E2 og E3, ingen kjente konflikter

KONKLUSJON

Lenke E1 med utrettingsalternativ vil få negative konsekvenser for flere kulturmiljøer. Utrettingsalternativet ved Skjervika er den dårligste løsningen mht. kulturverninteressene. Konflikten ved Angersklev bør kunne la seg løse. Konflikten med hyttefelt kontra tunnel må avveies i forhold til den reisendes opplevelser og den eksisterende jernbanen som et autentisk kulturminne.

KULTURMILJØ 12

Angerskleiva, Ramberg

PARSELL
KOMMUNE
GNR.
KARTBLAD

E, lenkene E1, E2, E3
Holmestrand
55, 56, 70, 71, 72, 73, 74, 76, 78
CK 035-5-2, CK 036-5-3, CK 035-5-1
Prosjektkart: 9, 10

AVGRENSING

Området strekker seg fra kommunegrensen mellom Sande og Holmestrand til nord for Holmestrand by.

VERNESTATUS

Automatisk fredet kulturminne på Kleivbogen.

NATURGRUNNLAG, AREALBRUK

Området karakteriseres som fjord- og klippelandskap. Mellom den bratte fjellveggen og sjøen er det et smalt platå som oppfylles av jernbanen og E18. Ved Sjøskogen og Smørstein er det områder med dyrket mark. På toppen av fjellet går landskapet over i sletter og dalsenkninger. Her er jordbruksområder med betydelig korndyrking. Jordsmonnet består hovedsaklig av leire, men også av moldjord og sand.

HISTORIKK OG BESKRIVELSE

Udfyllende

Det er i dette området den gamle rideveien måtte ta opp fra sjøkanten for å komme forbi det stupbratte fjellet langs Holmestrandfjorden. Da biskop Jens Nilssøn reiste her i 1593 beskrev han veien som "såre vond". Veistrekningen opp til platået heter Angerskleiv. Det er samme navnet som det gamle navnet på Sande, som var Angr (fjord).

Vei ble lagt langs foten av fjellet frem til Holmestrand i 1790-årene.

Oppe på platået er det åpent jordbrukslandskap mot sør og vest. Av gårder her oppe kan nevnes Nordre Kleivan, Østre og Vestre Ramberg og Solberg. Ramberg nevnes i biskopens reiseopptegetelser for sin beliggenhet og utsikt. Biskopen skulle videre til Botne kirke som er middelalderkirke fra 1100-tallet. Han har trolig beskrevet middelalderveien mellom Sande kirke og Botne kirke i sine reisebeskrivelser.

VURDERINGER

Det gamle veifaret er et sjeldent og verdifullt kulturminne. Det dokumenterer ferdselshistorie og gir oss muligheten til å oppleve gamle sammenhenger mellom kulturminner samt et storslagent og særpreget landskap.

VIRKNING

Lenke E1 følger den eksisterende linja et stykke fra kommunegrensa til foten av fjellet der Angerskleiv kommer ned.

Lenkene E1, E2 og E3, (i tillegg til lenke G1), går alle i tunnel gjennom området. Den gamle veien over Angerskleiva kommer ned langs dette nye strekket av E1. Skal traseen legges her, må det tas tilstrekkelig hensyn til dette meget gamle veifaret.

KONFLIKT/KONKLUSJON

Lenke E1 kan komme i konflikt med veifaret over Angerskleiva. Veien kommer ned like ved tunnelinnslaget slik traséen nå er presentert. Dette er en konflikt det burde være mulig å avbøte.

Ved anleggsarbeider i forbindelse med tunnelarbeider må det tas hensyn til sammenhengen mellom gårdene og utmarka.

PARSELL F

Holmestrand - Nykirke

FYLKE
KOMMUNE
LENKER

Vestfold
Holmestrand, Våle, Borre
lenke F0: eksisterende spor
lenke F1: tunneler og kurvutrettinger, Mulvika - Tangen
lenke F2: tunnel Mulvika - Tangen
lenke F3: tunnel Holmestrand stasjon - Tangen ny daglinje
Prosjektkart 10, 11, 12, 13

KARTBLAD

KULTURMILJØER

13 Holmestrand by. "Det historiske Holmestrand" fra stasjonen til "søndre forstad". Et område som forteller om en gammel by hvor mange lag av dens historie kan leses i bybildet - og hvor eksisterende jernbane er en sentral del.

Syrstadenga, en husmannsplass i Mulvika med verdifull bebyggelse og kulturlandskap som ligger nær eksisterende jernbane. Den ligger ikke faretruende nær linja, men ved alt. F1 må det vises hensyn under anleggperioden. Syrstadenga er ikke omtalt i noe kulturmiljø.

14 Tangen / Fegstad / Grette / Valtersborg. Et variasjonsrikt kultur- og naturlandskap langs den gamle Kongeveien med stor historisk dybde. Gravhauger fra jernalderen, gamle gårdstun, beitebakker i tunnære områder, og utmarksminner fra forhistorisk- og nyere tid.

15 Linjebebyggelsen på Nøklegård. Et lite miljø langs jernbanelinja med småhus og gårdsbruk. Miljøet viser godt hvordan anlegget av jernbanelinja i 1881 påvirket et vanlig gårdslandskap.

SAMMENDRAG KONFLIKTER

Lenke F1

Holmestrand politikammer, det gamle rådhuset som vil bli direkte berørt.

Blokkering av Jernbanegata

Støy og forstyrrelser av kirke og kirkemiljøet vil være en indirekte, men stor negativ konsekvens

Konsekvensene for det eksisterende jernbaneanlegget som verdifullt teknisk kulturminne.

Ravinlandskapet ved Grette, Fegstad, Tangen - med mange fornminner, vegfar og andre utmarksminner

Linjebebyggelsen på Nøklegård

Lenke F2/F3 NOKLEGÅRD

Lenke F2/F3

Indirekte konsekvenser for miljøet til den gamle Kongeveien ved Fegstad, kulturlandskapet ved Fegstad, med beitebakker og gamle vegfar .

Ravinlandskap ved Tangen

Lenke F3 (med G1)

Nedlegging av eksisterende jernbane kan få indirekte konsekvenser for Holmestrands kulturhistoriske bystruktur.

KONKLUSJON

Alle varianter av parsellen fører til konflikter. Ved Holmestrand er det særlig viktig å avveie de direkte og indirekte konsekvensene. Dette kan ikke gjøres uten en mer systematisk byanalyse. En samlet avveining for fornminner og nyere tids kulturminner ved Fegstad/Tangen tilsier, med forbehold om avbøtende tiltak, at F1 er den dårligste løsning. Alle tre alternativer ligger ganske nær hverandre ved Tangen - en krysskombinasjon skulle være mulig slik at de to konfliktområdene kan vurderes uavhengig av hverandre.

KORT BESKRIVELSE

Parsell F går gjennom et område hvor landskapet skifter dramatisk. Fra klippelandskapet ved Holmestrand og den smale strandtarmen byen ligger på, over kuperte fjellknauser og ravinlandskap med frodig, nesten jungelaktig skog ved Fegstad/Tangen til flate, åpne leirjordsbygder ved Nøklegård og Nykirke.

KULTURMILJØ 13

Holmestrand by

PARSELLER
KOMMUNE
KARTBLAD
OMFATTER REG. OMRÅDER

F 0, F3
Holmestrand
Prosjektkart 10 og 11
0702-01 Holmestrand by

AVGRENSING

Området er definert av det historiske Holmestrand, fra stasjonen i N til "søndre forstad" i S (betegnelse fra forrige århundre for området 5-600 meter S for nedre Gausen).

VERNESTATUS

Kommuneplanens arealdel fra 1988 inneholder ingen bestemmelser om bevaring. Riksantikvaren oppfordret i høringsrunden til bruk av planredskapet spesialområde bevaring og kartfesting av kulturminner. Sefrakregistrering ble sluttført 1993. Heller ikke "Miljø- og ressursprogram for Holmestrand" fra 1990 går inn på kulturvern i særlig grad. Et par bygninger i sentrum er fredet.

NATURGRUNNLAG, AREALBRUK

Holmestrand ligger på en smal landstripe på sandsteinsgrunn nedenfor den N-S-gående steile åsen som rammer inn hele Holmestrandsfjorden mot V. Forskjellige mørke porfyrbegarter danner klippelandskapet som byen ligger inntil. Arealbruken er sammensatt, spesielt i de sentrale delene av byen, med forretninger, kontorer, og boliger, mens boligfunksjonene dominerer i ytterkantene, med villaområder i S og større byutviklings- og rehabiliteringsprosjekter mellom gammel bebyggelse i N.

HISTORIKK OG BESKRIVELSE

Lorteteig omtales flere ganger i middelalderkilder, og sies i 1419 å være et område ved stranda N for Gausen, altså en del av det nåværende Holmestrand. Det var fiskere og strandsittere som brukte området. Navnet kan henge sammen med det. Om våren når groen i fjorden var sterk måtte fiskerne rense bunngarna etter bruk. Fra nyere tid vet man at dette kaltes å "pelle lort" og at fiskerne gjerne hadde en spesiell plass hvor dette arbeidet ble gjort.

Navnet *Holmestrand* er første gang brukt i skriftlige kilder på 1540-tallet, i forbindelse med en saltbod og en saltkjele på stranda. Navnet viser trolig til noen holmer som byen skal være anlagt på. De må i så fall tidlig ha blitt fylt opp med ballastfyll og tømmeravfall, men muligens var det nettopp ved disse holmene at sjøen var dyp nok til at skutene kunne legge til land. Men det var helt andre faktorer enn saltkoking og fiske som gjorde at det vokste fram en by her.

Alt på 1500-tallet drev bøndene i området *utskiping av trelast*. Stedet hørte under Tønsbergs handelsområde og ble ladeplass under Tønsberg. Oslo-bispen Jens Nilssøn dro forbi Holmestrand i 1591 og beskriver stedet som en havn, men sier ingenting om bebyggelse. Trelasthandelens blomstring på 1600-tallet ga stedet et betydelig oppsving. I 1638 ble det toll-

sted med egen toll og Holmestrand underla seg en håndfull andre utskipningssteder fra Sande til Slagen.

Trafikken var adskillig større enn i Tønsberg og tollinntektene lå i 1650-åra nesten på det tredobbelte av Tønsbergs. Naturlig nok motarbeidet Tønsberg-borgerne framveksten av de nye handelsstedene, men uten særlig hell. Holmestrand fikk støtte av greven Peter Griffenfeld (Jarlsberg). Rent konkret førte det til bygging av *kirken* som sto ferdig i 1674. På denne tida hadde stedet omkring 60 hus og 200 innbyggere, og på begynnelsen av 1700-tallet har Holmestrand vært preget av velstand.

I 1716 - midt under den store nordiske krig - ble stedet rammet av en katastrofal *brann* hvor 2/3 av bebyggelsen gikk med. En slik hendelse satte naturligvis veksten tilbake - brannforsikring var ennå ukjent. Et spesielt trekk i Jarlsberg grevskap er at borgerne aldri helt fikk slutt på bøndenes tømmerhandel i uthavnene. Det førte til supplikker fra borgerne til greve og konge, uten at det førte fram. Denne handelen undergravde nok det økonomiske grunnlaget for kjøpstedene og hemmet kanskje gjenoppbyggingen av Holmestrand. En annen viktig årsak var nok Holmestrands beliggenhet. Det ble nødvendig å hente tømmeret stadig lenger inn i landet ettersom kystskogene ble uthogde på 1600-tallet. Holmestrand hadde ingen elv egnet for fløting i umiddelbar nærhet, slik som Drammen og Larvik. Havna var dertil liten og utsatt for været, skipene la til ved brygga N i byen. I S var det for grunt. Likevel fikk Holmestrand fulle *kjøpstadrettigheter* midt på 1700-tallet, og havneforholdene ble bedret ved at det ble bygd en hesteskoformet havnebrygge som beskyttet skipene fra siste halvdel av 1700-tallet.

Om havneforholdene ikke var de beste var det enda verre stelt med *veien til Holmestrand*. Fra gammelt av gikk den ytre veien gjennom Vestfold over den beryktede Angerskleiva N for Holmestrand (se kulturmiljø 12 Angerskleiva - Ramberg). Det hadde vært ansett som en umulig oppgave å bygge vei langsmed fjorden, og allmuen motsatte seg slikt arbeid. Men da generalveimester Lars Ingier etter initiativ fra Peder Anker hadde klart å forsere det vanskeligste punktet med "udminering" og oppmuring av vei på 15 alen dypt vann, snudde folkemeningen, og alt i 1793 var den nye "veien til Østlandet" ferdig.

Byen har vokst opp langs disse kronglete ferdselsårene ned til stranda, og *bebyggelsesstrukturen* er mer preget av dette enn å ha vokst fram langs sjøfronten. Det ses best i N der ingen bybrann har utradert den opprinnelige strukturen.

Det første spede forsøk på *byregulering* i Holmestrand ble gjort i Griffenfelts grevetid. Han ga bestemmelser om at innvånerne skulle bygge sine hus på en rett linje langs sjøkanten slik at de kunne "correspondere paa en stoer Plads til et Torv og ordentlige Gader siden kunde oprettes og de Moradser (summer) som findes efterhaanden opfyldes" (1672). Bare det siste ser ut til å ha blitt etterfulgt. Selv ikke den store brannen i 1716 ser ut til å hatt avgjørende betydning for bebyggelsesstrukturen, trolig ble tomtegrensene opprettholdt og husene bygd opp igjen litt etter litt. De nye innfartsårene ble lagt inn til byen uten å skjære igjennom.

Nordre og søndre forstad som lå langs de gamle veiene ned til Holmestrand, Nordre og Søndre Kleiv ble først i 1818 innlemmet i byen, men begge steder går bebyggelseshistorien langt ned på 1600-tallet. Dagar-

beidere på havna bodde her. Det var stor motstand mot byutvidelsen blant byens borgere. Reguleringskommisjonen hevdet at det var best at de to klasser levde atskilt. Byen ville nødige ta forsorgsansvaret for Botne fattigdistrikt. Det sosiale skillet mellom borgere og "kleiveboere" holdt seg lenge.

Lov om bygningsvæsenet kom i 1845, men først langt seinere fikk dette noen betydning for Holmestrand. Etter koleraepidemien i 1853 ble det riktignok anlagt ordentlig kloakk, til erstatning for de gamle kisterennene. Reguleringsplan ble vedtatt i 1871, men da var bygging av Rådhusgata alt igangsatt, en ny forbindelse N-S som skar rett gjennom byen. Dette erstattet den kronglete Langgata. I slutten av 1870-åra ble jernbanetraseen ført gjennom byen og et stort antall hus måtte rives for å gi plass. Langs Jernbanens Ø-side ble Jernbanegata regulert fra Rådhusplassen og S-over. Først etter at den søndre delen av sentrum brant i 1884 ble det fart i reguleringsarbeidet. Langgata rettes ut parallelt med jernbanen og det innføres *murtvang* i byen. Store deler av byen ble holdt utenfor murtvangsonen som strakk seg fra stasjonen i N, langs linja til Magnus gate og bygrensen i S. Området utenfor Backers gate ble også unndratt murtvangen.

Brannen i 1884 falt sammen med nedgang i skipsfarten - seilskutetida var over. Det betydde noen magre tiår for Holmestrand inntil industrialiseringen skapte ny vekst. I 1919 etablerte A/S Nordisk Aluminiumsindustri seg på den tidligere dampsgatomten. Ved utfylling i sjøen ble det plass til Holmestrands hjørnesteinsbedrift.

Biltrafikken satte noen tiår sterkt preg på Holmestrand (Rådhusgata - Langgata) inntil E 18 ble lagt i tunnel. Trafikken har virket to veier - konserverende fordi sentrum var lite attraktivt til f eks ny boligbygging - transformerende fordi trafikken stadig tok større plass. De seinere åra er det satsset på boligbygging igjen med rehabilitering, riving og tilpasningsarkitektur.

Den eldste *bebyggelsen* ligger i N. Her finnes svært mange trehus fra 1700- og 1800-tallet, flere av dem av betydelig arkitektonisk og kulturhistorisk verdi, slik som det gamle rådhuset, bygd 1864 - nå politistasjon. Sentrum er dominert av gårder i mur fra tida etter bybrannen. Ved Gausen ligger store skoleanlegg og helt i S utgjør villabebyggelse i tre det største volumet av kulturminner.

Jernbanesporet er i seg selv kanskje det viktigste berørte kulturminnet. Jernbanen ble ved anleggelsen bygd som høybane gjennom byen. Dette muliggjorde passering av banen nesten hvor som helst. Banen fikk dermed liten barriereeffekt. Selve banelegemet er bygd av brutt stein, og representerer sin tids ingeniørkunst.

VURDERING

Holmestrand er en by sammensatt av mange lag av historie, og de ulike lagene kan leses i bybildet. Byen er rik på kulturminner, spesielt antikvarisk interessant er kanskje trehusbebyggelsen i den nordre delen av byen. Jernbanen ligger godt plassert i landskapet, ved foten av østskrentene, og skaper i liten grad visuell barriere. Undergangene er trange etter dagens standard, men fungerer.

VIRKNING

F 1/F 2: Det er ganske trangt langs jernbanelinja, men utvidelse av eksisterende spor medfører ikke riving av mange bygninger. S-over fra stasjonen er det mulighet for utvidelse i Jernbanegata. En utvidelse på V-siden er svært konfliktfylt, både av hensyn til kirken og trehusmiljøet

bakenfor som er et av byens mest homogene. Lenger S er det neppe mulig å utvide på Ø-sida, fordi Sørlandske hovedvei går her. I så fall må det tas grunn av villahager. Noen sveitserstilvillaer må rives. Et skifte i utvidesside her vil kunne tas opp av kurven.

F 3/G 1: En nedleggelse av sporet gjennom Holmestrand vil kunne føre til at hele sporet fjernes. Dette er et vel så stort inngrep i byen som å utvide det eksisterende. Slike konsekvenser ligger utenfor rammene av en slik foreløpig undersøkelse.

KONFLIKT

F 1/F 2: Utvidelse av sporet vil medføre riving av hus. Særlig konfliktfylt er dette i forhold til den store trebygningen til *Holmestrand politistasjon*, opprinnelig byens rådhus. Huset må som avbøtende tiltak flyttes eller snus på tomte. Den markante bygningen står ganske forlatt i bybildet i dag, det nye rådhuset vender bokstavelig talt ryggen til det gamle med sitt store kinosalvolum i tegl. Flytting vil selvsagt ramme miljøets autenticitet, men området rundt det som en gang var Rådhusplassen har i dag et svært oppløst preg. På den annen side er det argument mot flytting. Huset er det som redder stedet fra total utflytting.

Anlegget kommer også i konflikt med det eksisterende *jernbanesporet* som selv er et kulturminne av stor verdi. Jernbanegata vil også bli skadelidende, og vil ikke lenger kunne ses som gate i bybildet, bare en trang passasje langs sporet. Langgata blir da nærmest den eneste N-S-forbindelse gjennom byen.

Riving av *sveitserstilvillaer* lenger S gir hull i villarekka langs jernbanen, og vil være konfliktfylt selv om hver bygning isolert sett ikke er så interessant.

F 3/G 1. Fjerning av sporet betyr tap av et kulturminne som har hatt uvurderlig stor betydning for byen. Dette tapet veier minst like tungt som konsekvensene av en utvidelse av eksisterende spor.

Det vil måtte stilles store krav til den arkitektoniske utførelsen av selve sporutvidelsen og den måten banelegemet forholder seg til byens målestokk.

KONKLUSJON

En utvidelse av eksisterende spor gjennom Holmestrand vil ha visse klart negative konsekvenser for kulturmiljøet, men lar seg gjennomføre med avbøtende tiltak.

En historisk argumentasjon kan ikke entydig gå mot en sporutvidelse. Det bør gjøres en byanalyse som mer systematisk tar for seg bl.a. de elementer som har vært bestemmende for byens utvikling. Likevel vil trolig andre argumenter bli mer utslagsgivende, slik som støyproblematikk og generelle miljøhensyn.

KULTURMILJØ 14**Tangen - Fegstad - Grette - Valtersborg**

PARSELL:	F1, F2, F3
KOMMUNE:	Våle og Borre
GNR./BNR.:	Våle: 6/1, 5/1 m.fl., 10/3 m.fl. Borre: 93/3, 93/4, 94/1, 95/1, 95/2, 96/3
KARTBLAD:	11, 12
OMFATTER REG. OMR.	0716 - 01, 0701 - 09

AVGRENSING

Området langs den gamle Kongevegen fra Fegstad i sør til Valtersborg i nord med Tangen ravineområde i sør. Avgrenset av E18 i øst.

VERNESTATUS

Automatisk fredete kulturminner på Våle kommuneplan, arealdel 1992-2003: sone 1; spredt boligbebyggelse ikke tillatt. Tangenbekken naturreservat, ravinelandskap med edelløvsskog og sjeldent fugleliv. Det pågår planarbeid for omlegging av E18 gjennom området. Kommuneplanen for Borre 1991 - 2002, arealdelen; LNF-område.

NATURGRUNNLAG, AREALBRUK

Kulturmiljøet utgjør den sørligste delen av fjellplatå-/klippelandskapet ved Holmestrand. Det omfatter overgangen fra plataet i nord til de lavere leirjords slettebygdene ved Nykirke. Det er sterkt kupert med en blanding av fjellknauser og bratte ravinedaler. Jordsmonnet er leirmold og leirmold/sand.

Landskapsbildet er variert og vekslende - fra åpent, storskala jordbrukslandskap med herregårdspreg på toppen, til halvåpent med bølgende åkre og beitemråder som går over i et intenst og utpreget ravinelandskap med frodig edelløvsskog og innslag av gran. I høydene mot vest er det større skogpartier. Nye og gamle gjennomfartsårer setter sitt preg på området. Her er også et lite område med bolighus og annen bebyggelse.

HISTORIKK OG BESKRIVELSE

Området har fra gammelt av ligget sentralt i forhold til viktige ferdsselsårer. Dette har både gitt muligheter for bosetting og, særlig opp mot vår tid, satt begrensninger for arealbruken. Den Østre Kongevei til Larvik, i dag bygdeveg til Kleivebrottet, går høyt i åsida. Den nye, lavere, hovedvegen til Holmestrand om Snekkestad/Mulvika kom i 1923/24 (dagens E18 trasé). Jernbanen ble ført gjennom området i 1881 med Nykirke som nærmeste stoppested. Det har gått flere mindre øst/vest veier som forbinder gårdene på høyden med de nedenfor og kysten. Bekkefarene i ravinedalene ble brukt til vinterveg for tømmerkjøring, men hadde for liten vannføring til fløting. Militærkart fra 1825 viser symboler for at bekkefarene i ravinedalene ble nyttet til sag/mølle drift. Rett utenfor området, på Snekkestad Vestre som grenser til har det vært gammelt teglverk. Gården Grette har matrikulerte områder nede ved Mulvika.

Den dominerende gården i området er Valtersborg, embetsgård for flere av grevskapets forvaltere/betjenter gjennom mye av 1700-tallet. Navnet

skriver seg fra prokurator Walter som overtok gården i 1794. Også før den tid var gården eid av rikets mektige menn. Opprinnelig navn er Østre Brekke. Store parter av Grette og Fegstad var gammelt kirkegods som for en stor del ble bondegods på et tidlig tidspunkt. De tre gårdene er bare delt i en matrikelgård hver. Valtersborg har forblitt udelt, mens det er flere bruk på Fegstad og særlig Grette. På Grettes del ved Kongevegen har det trolig ganske tidlig vokst opp en klynge av småplasser og gårdsbruk; Grettebygda. Militærkart fra 1825 antyder en liten husklynge alt da. Grette ble stedet for fast skole i 1861, først i leid stue, men med egen skolebygning sist på 1870-tallet. Grette Landhandleri ble bygd 1928.

Dagens hovedstruktur med gårdstunområder, småplasser og veier er trolig gammel. Den vises på militærkartet fra 1825. Kongevegen kommer ut i åskanten ved Fegstad og gir her den reisende en fin utsikt mot øst over bølgende nært og fjernere gårdslandskap (bl.a. til Hellandgårdene på den andre siden av E18). Kongevegen ser ut til å gå i gammelt spor og er i dag en mindre trafikkert bygdeveg. Den smyer seg fint etter landskapet slik en gammel veg skal.

Tre Fegstad-tun ligger langs Kongevegen, det fjerde på en høyde lenger vest. De tre har jordveg som skråner østover og går over i utmarksområder i de bratte ravinedalene. Mønsteret på Grette og Valtersborg er motsatt, tunområdene ligger her ytterst på fjellskrenten med jordveien innover plataået mot vest (slik mange av de store gårdene ligger i dette plata-landskapet ovenfor Holmestrand). Valtersborg har allé til oppkjørselen. Det er store trær i alle tunområdene og stuede gamle asker langs Kongevegen ved Fegstad. Stor løvskog markerer små og store raviner. I de bratteste ravinebakkene er det og har vært stor skog (slik folk husker det i dag). Her har man også hatt beiteområder. På Søndre Fegstad kan man finne åpne, terraserte beitebakker i mindre raviner som skjærer seg ned mellom åkrene. Terrassene er skapt og holdes vedlike av kyr som trækker horisontale spor i bakkene. Dette begynner i dag å bli et sjeldent kulturtrekk ved landskapet. På Nordre Fegstad er jordvegen nedenfor tunet endel planert og brukes til grønnsak- og jordbærdyrking. Ved vegen ligger det store drivhus; gartneridrift fra ca 1960 erstattet tidligere frukt dyrking. De solrike liene i dette området egner seg godt til frukt dyrking og slik arealutnyttelse preget mye av området før.

Bebyggelsen i området viser stor variasjon. Herregårdspreget på storgården Valtersborg, vanlig gårdsbebyggelse fra ulike tider og med variert preg på de andre gårdene og småbruk-/bolighus og annen bebyggelse på Grette - bl.a. et fint skoleanlegg fra 1922.

Ravineområdet har i historisk tid vært utmarksområder for gårdene på hver side av kommunegrensa. Foruten de langs Kongevegen hadde Haug, Freberg, Nedre og Øvre Ås utmark i området. Som bosettingområder er de marginale. Det skal være mulig å finne tufter etter bosetting i liene øst for Kongevegen, og spor etter tidligere dyrking. Det er ikke uvanlig å finne husmannsplasser i slike områder. Om det er bakgrunnen for de to plassene kalt Tangen vet vi så langt ikke. Bo-områdene er på smale høydedrag mellom ravinedalene. Kartet fra 1825 viser Tangen og en plass kalt Ås med samme plassering som den sørligste av dagens Tangen-plasser.

Fegstad skal ha hatt en husmannsplass kalt Ås. Her skal det stå ei lita stue som Drammensspeiderne bruker til hytte. Som matrikelgård er Tangen

av de yngre og først kjent i 1664, da som bondeselveie. På Snekkestad Vestre som lå rett øst for jernbanen er alle hus revet. Tunplassen er tydelig med gamle frukttrær, men ser omkalfatret ut.

Kvern-/mølledrifta i de bratte bekkedalene skal det ikke være mange rester etter, det har lett for å gå leirras i området. De gamle vegfarene øst/vest derimot vises godt. Fra Fegstad til Tangen, fra Grette til Helland og i lia nedenfor Valtersborg hvor det skal gå et gammelt vegfar til Mulvika (forbindelse Grette - Mulvika?). Her skal det også være rester etter gamle boplasser. Det går en kjerreveg fra Øvre Ås og de to Tangenstedene med bru over jernbanen. Den er ikke avtegnet på eldre kart, men folk mente den var rel. gammel. Dagens veg ned til Snekkestad ser etter gamle kart også ut til å følge et gammelt løp. Den føres i en smal undergang under jernbanen, bygd av store naturstein og støp. De andre gamle vegene skal ha hatt overganger. Jernbanen fra 1881 slynger seg fint i slake S-kurver gjennom det mest utpregede ravinelandskapet, for det meste på fyllinger uten murte sider.

Bosetningen i områdene rundt Fegstad eller Ofegstad-gårdene kan dateres tilbake til jernalderen. Her finnes i dag flere bevarte gravhauger og fossile dyrkningsspor. Det største gravfeltet ligger på en nord-sydgående åsrygg på gnr./bnr. 10/3, og består av minst 5 gravhauger. Gravhaugene ligger på vestsiden av åsryggen og har trolig henvendt seg mot et landskapsrom mot vest, dagens gårdsbosetningen og den gamle Kongeveien. Gravhaugene på gnr./bnr. 10/3 er bygget av jord og skiller seg, når det gjelder bygningsmateriale, fra de tallrike bruddsteinsrøysene i kommunen. De øvrige registrerte jernaldergravene på Fegstad er bygget av større bruddstein og synes å være betydelig skadet. På Fegstad gnr./bnr. 10/1 fant man før 1850 under "en stor sten i en stenhob en betalingsring af gull og en anden ring ligeledes af gull, med indslagne forsiringer". Gullringene er trolig funnet i en gravrøys og den ene som er kommet inn til Oldsaksamlingen er datert til eldre jernalder, den andre er dessverre gått tapt.

På plataer i skråningen på østsiden av gravfeltet på gnr./bnr. 10/3 er det registrert klare spor etter tidligere dyrkning i form av rydningsrøys og dyrkningsflater. Dateringen er foreløpig usikker, men det er ikke utenkelig at de fossile dyrkningssporene i området kan trekkes tilbake til middelalder eller jernalder.

Ved NSB-registreringene ble det ikke påtruffet nye steinalderlokaliteter i dette området. Tidligere registreringer i forbindelse med E18-utbygging har imidlertid vist at området har et stort potensiale for nye steinalderregistreringer. Både på Fegstad og utenfor området på Reggestad og lavere i terrenget på Snekkestad er det gjort steinalderfunn.

VURDERING

Et område med mange interessante kulturhistoriske elementer bevart, både når det gjelder enkeltminner og landskap. Her er ulike landskapstyper som har utgjort funksjonelle enheter i driftsammenheng og kulturminner som forteller om bruken. De store ferdelsårene forteller om overordnede samfunnsstrukturer. I et større perspektiv er det viktig at man finner et særlig fint og karakteristisk parti av Kongevegen - med gravhauger fra jernalderen, gamle gårdstun og annen gammel bebyggelse langs vegen og utsikt til et vekslende jordbruks- og naturlandskap. De små tverrvegene forteller om lokal ferdsel, samkvem og bruk av området. Også den eksisterende jernbanelinja fra 1881 har interesse i et kulturminneperspektiv. Naturreservatet Tangenbekken utgjør deler av

området og gir det økt verdi mht. mulighetene for å oppleve kultur- og naturelementene i landskapet som en helhet. Dette er et område med høye kunnskapsverdier og opplevelsesverdier.

SUPPLERENDE UNDERSØKELSER

Registrering av de gamle vegfarene er særlig nødvendig før detaljutforming av traséen.

VIRKNING

Alle alternativer skjærer på skrått over dype ravedaler. F2/F3 har ett lenger strekk i dagen med tunnelåpning under drivhusene på Nedre Fegstad (10/3), fyllinger over jordene nedenfor og deretter over utmarksravinene til Søndre Fegstad (10/5) før det går over Tangenbekken. F1 har to strekk i dagen, ett i lia under Grette med ny kryssing av vegen til Snekkestad og tunnelinnslag like ved denne og ett strekk over ravineområdet ved Tangenbekken nedenfor Fegstad Nedre og Søndre. Begge alternativer går i fjelltunnel under den sørligste Tangen og møtes noenlunde samtidig i den eksisterende linja.

KONFLIKT

F2/F3 vil få størst konsekvenser for det tun-nære gårdslandskapet på Fegstad. Inngrepet vil synes godt fra Kongevegen og slik komme i konflikt med kulturverninteressene her. Lenger sør vil dette alternativet også berøre gardsslandskapet til Søndre Fegstad (med beitebakkene). Ved Søndre Fegstad er det store muligheter for at inngrepet vil få konsekvenser for gamle vegfar.

F1 vil først og fremst få konsekvenser for ravinelandskap og utmarksområder. Linjen kan komme i berøring med et stort gravfelt på Fegstad gnr./bnr. 10/3 og fossile dyrkningsspor øst for dette. Det vil også kunne berøre gamle vegfar ved Søndre Fegstad og under Grette/Valtersborg. Området linjen går gjennom anses å ha et stort potensiale for steinalderlokaliteter.

Begge alternativer vil kunne komme i konflikt med den sørligste Tangenplassen og vegfarene fra Ås, men dette er usikkert.

KONKLUSJON

I forhold til nyere tids kulturminner blir avveiningen mellom lenke F2/F3 og F1 en avveining mellom miljøet til den gamle Kongeveien og kulturlandskapet nær de gamle gårdstunene mot typiske utmarksminner og minner etter lokal ferdsel i et spennende ravinelandskap. Sett i sammenheng med de mange registrerte forminner innenfor lenke F1 vil en samlet avveining tilsi at hensynet til kulturverninteressene vil bli minst skadelidende ved F2/F3.

Høyden på linjeføringen vil ha mye å si for den landskapsestetiske siden ved inngrepet, mindre på avskjæring av gårdsenheter og helheten i gamle vegfar. Hensynet til kulturverninteressene i området tilsier at verdifulle eldre vegfar i området holdes åpne. Det er også i kulturvernets interesse at jordvegene på Fegstad får funksjonelle forbindelser etter en event. gjennomføring av banen her slik at gårdene gis mulighet til fortsatt drift.

KULTURMILJØ 15

Nøklegård

PARSELL
KOMMUNE
GNR.
KARTBLAD

F1, F2, F3
Borre
101/-, 102/-
13

AVGRENSING

Området utgjør de nærmeste tomtene til eksisterende jernbane på Nøklegård og strekker seg bort til tunområdene på hovedbruka på Nøklegård. Rv 310 skiller området fra Nykirke.

VERNESTATUS

Kommuneplanens arealdel 1991 - 2002: LNF-område.

NATURGRUNNLAG, AREALBRUK

Åpent, slett jordbrukslandskap av hav- og fjordavsetninger hvor jordsmonnet består av fruktbar leirmold. Enkelte mindre ravinedrag skjærer seg gjennom leirslettene, noen er planert, noen markert med mindre løvtrær. Jernbanen går på en liten høyde gjennom området og er markert med felt av busker og trær. En lav, knauset høyderygg mot øst markerer overgangen til en større ravine. Området inngår i et område rundt Nykirke Kopstad som er preget av store sammenhengende, intensivt oppdyrkede leirjordssletter.

HISTORIKK OG BESKRIVELSE

Nøklegård er en stor gård delt i to matrikelgårder og mange bruk. Mykligard er det gamle navnet og det betyr storgård. Trolig var det meste bondeselveie fra 1730-tallet. Nøklegård har ligget litt utenom de mange allfarveger som ellers går gjennom området.

To bebyggelsesområder preger i dag Nøklegård. Det gamle, langstrakte tunområdet på høydedraget i øst og et belte med bolighus og gårdsbruk langs dagens jernbanelinje.

Vestfoldbanen delte opp eiendommene på Nøklegård da den ble ført gjennom her i 1881. Det skapte nok forutsetningene for bebyggelsen på den andre sida, d.v.s. vestsida, av linja. Her ligger fire små boplasser og et gardstun. Lengst nord ligger Skarpsno, en liten eiendom med et i hovedtrekk intakt sveitserstilhus fra 1881. Her bodde banevokteren på strekningen Holmestrand - Skoppum. Her var også en overgang for en gammel vei til Kopstad. Mht. de andre boligeiendommene er det mer upresist med datering og tilhørighet. De skal være gamle, men er mer endret. Også her har det bodd folk som jobbet på jernbanen. Trolig skapte jernbanen teiger det var tungvint å drive og derfor lette å skille fra? Helt i sør ligger et gårdsbruk, 100/7, med stor og fin sveitserlåve fra 1928. Dette bruket er satt sammen av flere mindre parter sist på 1800-tallet. Det fine lille gardstunet, med empirebygning og gammel driftsbygning, som ligger alene på østsida av linja er derimot eldre enn jernbanen. Det ble skilt ut i 1856 og i hvert fall framhuset skal være fra da. Kartet fra 1825 antyder plassbebyggelse her.

Når det gjelder hovedgårdene viser kart fra 1825 omlag samme tunstruktur som i dag. En gammel bygdeveg, som før gikk innom tuna og videre til nabogårdene, er lagt utenom. Gårdsbebyggelsen ligger fint mellom knauser og store løvtrær. Den følger terrenget med store sveitserlåver og hovedbygninger og annen gårdsbebyggelse på rad. Det ser ut til å være mange interessante gårdshus. Etter anlegget av banen hadde oppsitterne på gårdene linjeslåtten.

VURDERING

Området er interessant med sine klart adskilte bebyggelsesstrukturer. Her har vi trolig et eksempel på hvordan et inngrep som anlegget av Vestfoldbanen for over 100 år siden kunne påvirke et vanlig gårdsmiljø mht. arealbruk, bosetting og eiendomsoppdeling. Kulturmiljøet dokumenterer dette. Småbruket fra 1850-tallet forteller om gardsdeling midt på 1800-tallet, og det store tunområdet trekker trådene lenger bakover.

Det er ikke kjent automatisk fredete kulturminner på Nøklegård i dag, men det kan forventes å finne bosetningsspor fra både jernalderen og steinalderen i dyrka mark i de omkringliggende områdene.

VIRKNING

F1, F2, F3 Alle forslag følger eksisterende linje og innebærer følgelig kun utvidelse av denne til dobbeltspor.

Direkte konsekvenser

Hele rekka av småhusbebyggelse på vestsida av linja ligger utsatt til.

KONFLIKT

Et verdifullt element i kulturmiljøet vil forsvinne om småhusrekka forsvinner. Det gamle våningshuset på bruk 101/6 ligger litt lenger fra. Det skulle være plass til utvidelse på østsida om man tar hensyn til huset under anleggstida. Linja ligger i dag høyt og har en viss barriereeffekt i landskapet. En event. støyskjerm vil ikke skape store konflikter med kulturverninteressene.

KONKLUSJON

Hensynet til kulturverninteressene tilsier utvidelse mot øst. Det må vises hensyn under anlegget til gammel verneverdig bebyggelse på gårdsbruket 101/6.

PARSELL H

Nykirke - Adal

FYLKE
KOMMUNE
PARSELL

Vestfold
Borre
lenke H0; nytt spor langs eksisterende (km 95,2 - 103,0)
lenke H1; kurveutretting
lenke H2; sporomlegging

Prosjektet har tatt stilling til to varianter av H1 og H2. De siste kom som skissemessige forslag i juli. Juliforslagene omfatter også en del helt nye lenkeforslag, kalt A, F og D. Siden feltarbeidet var slutt da forslagene kom har vi bare rukket å gå nærmere inn på D

KARTBLAD

13,15, 15B, 17B, 19B

KULTURMILJØER

Parsell H vil få konsekvenser for følgende kulturmiljøer:

Nykirke; Et lite tettsted med bakgrunn som middelalderkirkested, knutepunkt mellom gamle bygdeveier og fra 1881 jernbanestasjon. Kulturminner som samlet viser stor historisk dybde er integrert i bebyggelsen.

Grette / Guttulsrød. En liten jordbruksdal preget av små og mellomstore bruk, vekslende lende og "gammeldags" småskala-gårdslandskap.

Skoppum tettsted. Et tettsted med stasjonslokaliseringen i 1881 som sin forutsetning. Kulturminner som viser den første tettstedsbebyggelsen og jernbanehistorie.

Solberg/Ryglund/Skoppum (gården). Gårdene som avgrenser landskapet rundt Borrevannet, "Borreskåla", mot vest. Viser hvordan gårdsbebyggelsen på store, gamle gårder har gruppert seg etter terreng og i forhold til kulturbestemte strukturer som gamle allfarveier.

Viulsrød/Adal Et jordbrukslandskap bak raet, med rolige, store landskapsdrag. Et kulturmiljø preget av høy grad av enhet. En gammel stasjon på Vestfoldbanen som ikke utviklet seg til tettsted.

SAMMENDRAG KONFLIKTER

lenke H0: ingen store konflikter

lenke H1, opprinnelig forslag.
ravinelandskap sør ved Guttulsrød
ravinelandskap ved Bondalen og nærhet til gårdstun ved Nordre Ryglund
landskap og gårdstunmiljø på Viulsrød

lenke H1, revidert forslag juli
ravinelandskap med beitebakker og nærhet til gårdstunmiljø på Grette

direkte og indirekte konsekvenser for småbruks, gårdstunmiljø langs gammel vei ved Guttulusrød
ravinelandskap ved Guttulusrød
ravinelandskap ved Bondalen og nærhet til gårdstun ved Nordre Rygland
landskap og gårdsmiljø på Viulsrød, som opprinnelig forslag

lenke H2, opprinnelig forslag

kryssing av vei mellom to gårdstun på Guttulusrød
muligheter for konflikt gjennom skog/småbruksområde og enkeltminner i Skoppum tettsted
oppdeling av enhetlig gårdsmiljø på Viulsrød

lenke H2, revidert forslag juli

direkte og indirekte konsekvenser for småbruks/gårdsmiljø langs veien ved Knatten/Guttulusrød
muligheter for konflikt gjennom skog/småbruksområde og Skoppum tettsted
direkte og indirekte konsekvenser for gårdbebyggelse og landskap på Viulsrød

lenke D, nytt forslag juli

direkte og indirekte konsekvenser for småbruks/gårdsmiljø langs veien ved Knatten/Guttulusrød
konsekvenser for ravinelandskap ved Guttulusrød/Bondalen
store konsekvenser for landskap og problematisk nærhet til gårdstun fra Solberg til Skoppum

KONKLUSJON

En sammenligning av lenke H1, og H2 opprinnelige varianter viser at H1 vil være den som får minst negative konsekvenser for kulturmiljøet ved Viulsrød, mens den i nord vil få store negative konsekvenser for ravinelandskap og gårdsmiljø. H2 innebærer et mer alvorlig negativt inngrep ved Viulsrød, men kan trolig i større grad tilpasses kulturmiljøene i nord. En nærmere avveining, vil bli et valg mellom Viulsrød og ravinelandskapet i nord. En slik avveining er vanskelig uten detaljplaner. Realisering av planene for ny stasjonslokalisering på Viulsrød med tilknytning til ny RV306 er momenter som kan få avgjørende betydning for kulturverninteressene i området, og dermed avveining av lenker.

De opprinnelige variantene av H1 og H2 vil begge være å foretrekke framfor reviderte forslag av H1, H2 og D som alle får store negative konsekvenser for kulturmiljøene.

Lenke F (juli) er bare overflatisk befart mht. nyere tid kulturminner. Området er småkupert, med mye skog og mindre lommer av gårdsbruk og småplasser.

HOVEDTREKK VED LANDSKAPET

Parsellen går i områdene innenfor de nordligse delene av Vestfoldraet. Gammel havbunn har avsatt små og store leirsletter mellom knauser og åsrygger av porfyr. Enkelte steder har elver og bekker gravd ut dype ravedaler i leirslettene. Andre steder er de store, sammenhengende og lett-drevne sett med vår tids øyne på jordbruksdrift. Den muldholdige leirjorda er fruktbar og egner seg godt til alle vanlige jordbruksvekster.

Porfyråsene og ryggene bryter opp landskapet i små og store rom som i hovedsak har nord/sør lengderetning. Dette har gitt spesielle betingelser for utformingen av gårdstun og ferdsselsveier. Eksisterende jernbane smyger seg fint etter terreng og landskap. To dominerende store

landskapsrom som planforslagene får kontakt med er Borreskåla rundt Borrevann og Adalsgrenda.

Et større vassdrag går fra Adalsgrenda, ut i Borrevannet og videre ut i Falkensteinbukta. Den har fra gammelt av gitt grunnlag for utnyttelse til møller og sager for gårdene som grenser til. Og ved det gamle adelssetet Falkenstein, til mangesidige industrivriksomheter med røtter langt tilbake.

Men først og fremst er dette jordbruksbygder hvor nærheten til sjøen har gitt muligheter for å spe på næringsgrunlaget med sjøfart og fiske. Flere milepæler i nyere norsk landbrukshistorie knytter seg til området rundt Borrevannet; Falkensteinplogen som ble utviklet på Falkenstein og fikk pris i Danmark i 1770, Jacob Sverdrups første norske landbruksskole på Semb fra 1825 til 1836 og Sam Eydes oppkjøp og storgårdsdrift litt ut på 1900-tallet, som førte til konsesjonslovgiving for landbruket.

Parsell H dekker det meste av de aktuelle jernbaneforslagene i Borre kommune. Borre kommune består i dag av tidligere Borre og Horten kommuner. Her er en by, Horten. Tettsteder er Åsgårdstrand, Borre (Kirkebakken), Nykirke og Skoppum hvorav de to siste blir berørt av planforslagene. Kommunen har et rikt kulturlandskap med kulturminner fra forhistorisk og nyere tid som blant annet omfatter tre bygdeborger, alle nær miljøer for planforslagene, og tre middelalderkirker.

Ra-veien, en av Vestfolds viktigste ferdselsårer gjennom tidene begynner i Borre og følger Raet fra Horten. Til Horten kom man sjøveien. De gamle allfarveiene gikk gjerne fra kirke til kirke. Fra Borre kirke på raet går en slik gammel vei om Nykirke, med forbindelse til den gamle Kongeveien ved Bruserød. Planforslagene vil få konsekvenser for miljøer langs denne. En annen tverrvei som har gamle røtter er veien fra Undrumsdal gjennom Adal til Åsgårdsstrand. I nyere tid er Vestfoldbanen fra 1881 en av de viktigste nye ferdselsårene, som har strukturert ny bosetting og nye veier.

KULTURMILJØ 16**Nykirke**

PARSELL
KOMMUNE
GNR./BNR.
KARTBLAD
OMFATTER REG.OMR.

H1
Borre
72/-, 73/-, 100/-
13
0701 - 01

AVGRENSING

Tettstedsbebyggelsen, fra kirken på hver side av gamlevegen til Kopstad og Skånevegen, avgrenset i nord av Rv 310.

VERNESTATUS

Nykirke Kommuneplanens arealdel 1991 - 2002: planlagte arealer langs jernbanen er off.alm. formål og industri. Etabl. boligområder langs de gamle vegene. Middelalderkirken er automatisk fredet.

NATURGRUNNLAG, AREALBRUK

Kupert, fjell i dagen. Tettstedet ligger for en stor del på den nordligste spissen av et skogkledd høydedrag. Det er omgitt av åpne sletter med gammel havavsetning. Jordsmonnet er fruktbar, muldholdig leire som har lagt grunnlaget for et åpent, lettrevet jordbruks-landskap. Nykirke stasjon, som ble lagt på leirsletta tett inntil knausene, ligger 79 m.o.h.

Nykirke er et mindre tettsted med mye boligbebyggelse. Gjennomfartsveier setter sitt preg på stedet. Fv 670 fra Kirkebakken i Borre kommer her inn på Rv 310 fra Horten, den siste er lagt utenom bebyggelsen og sperrer for videre utvikling mot nord. Vestfoldbanen går gjennom, men stasjonen er nedlagt. Nykirke er også et kirkested med div. serviceinstitusjoner; post, skole, butikk og noe småindustri.

HISTORIKK OG BESKRIVELSE

Nykirke har vært kirkested fra middelalderen, i etterreformatorisk tid annekskirke under Borre prestegjeld. Kontinuitet i plasseringen av jernalderens gravsteder og byggingen av middelalderkirker kan spores flere steder i Vestfold. Middelalderkirken på Nykirke er i dag omringet av nyere bebyggelse og eventuelle spor etter forhistoriske graver er derved blitt ødelagt. Nylig ble det imidlertid registrert noe som trolig er restene av en gravhaug rett ved kirken. Kirkebygget Nykirke ble, sammen med hovedkirken, grevens eiendom i 1673. Den ble solgt til oppsittere i 1766 og innløst av menigheten i 1877. Kirken ligger ved en av de eldste bygdeveiene i distriktet, med forbindelse til Raveien ved Borre hovedkirke og den østre Kongevei ved Bruserød. Også fra gammelt av har det vært et kommunikasjonsknutepunkt her med veiforbindelse til Falkensten og senere Horten. Horten er en av de yngste av kystbyene i Vestfold og har sin opprinnelse i flåtebasen som ble utbygd fra 1820-tallet av. Mellom 1885 - 1900 ble denne nordre veien til Horten bygd ut som chaussée. Nykirke ble skolested med fast skole i 1858.

Det var et sted med visse etablerte fellesskapsfunksjoner som ble valgt til stasjon for jernbanen i 1881. Likevel er det nok jernbanen som har skapt

selve tettstedet. Ved stasjonen grodde det fram småindustri typisk for slike miljøer - ysteri rundt 1900 (nedlagt tidlig?) og hjulfabrikk 1910.

I dag er bebyggelsen på Nykirke gjennomgående preget av yngre boligbebyggelse, men spredt langs de gamle vegene er det villabebyggelse som har uttrykk fra mellomkrigstid og fra rundt århundreskiftet. Mange hus har stor grad av autenticitet. Trolig kan det skjule seg enda eldre hus bak noen av fasadene. Ved jernbanen er det en samling mindre næringsbygninger med ytre preg som tyder på en viss alder. Tilstand og stilpreg er varierende. Den gamle jernbanestasjonen er revet og stasjonen nedlagt. Det er en del "brakkland" i det gamle stasjonsområdet. Det ser ikke ut til å være jernbaneminner av interesse i dette området. Det gamle vegnettet er trolig bevart i hovedtrekk. Veggen fra Nykirke til Brusørød slynger seg opp knausene til kirken, men avskjæres vestover utenfor Nykirke av Rv 310. Skånevegen som krysser jernbanen er også gammel. Langs veien ligger flere småhus/småbruk i sveitserstil med høy autenticitet. Fra Skåneveien har man fin utsikt til Skåneåsen med den forhistoriske bygdeborgen på toppen og eldre gårdsbebyggelse under.

VURDERING

Selv om førsteinntrykket av Nykirke er relativt ungt, er det bevart enkeltminner og sammenhenger som forteller om stedets historie og utvikling. Det sentrale kulturminnet er middelalderkirken. Gravhaugen ved kirken og nærheten til bygdeborgen på Skåneåsen trekker trådene bakover i tid. De gamle vegfarene som knytter seg til kirken og bebyggelsen fra ulike tider som har kommet opp langs disse, peker mot vår tid. Dette er verdifulle hovedelementer i kulturmiljøet Nykirke.

VIRKNING

F1, F2, F3, Gjennom Nykirke er det forslått utvidelse av eksisterende spor til dobbelt bredde. Traséen går i flatt lende, det er god plass på begge sider. Ingen verdifulle kulturminner eller jernbaneminner blir direkte berørt, men ombyggingen vil få konsekvenser for kryssingen av Skånevegen ut fra Nykirke som i dag går i plan med banen.

KONFLIKT

Som del av en gammel vegstruktur er det i kulturvernets interesser at Skånevegen opprettholdes. Såfremt dette løses ser vi ingen konflikter med kulturverninteressene i området. (En eventuell stasjonslokalisering/utbygging må ta hensyn til verdifulle overordnede strukturer og enkeltminner. I et så sammensatt/varierte kulturmiljø som Nykirke skulle dette være mulig.)

selve tettstedet. Ved stasjonen grodde det fram småindustri typisk for slike miljøer - ysteri rundt 1900 (nedlagt tidlig?) og hjulfabrikk 1910.

I dag er bebyggelsen på Nykirke gjennomgående preget av yngre boligbebyggelse, men spredt langs de gamle vegene er det villabebyggelse som har uttrykk fra mellomkrigstid og fra rundt århundreskiftet. Mange hus har stor grad av autenticitet. Trolig kan det skjule seg enda eldre hus bak noen av fasadene. Ved jernbanen er det en samling mindre næringsbygninger med ytre preg som tyder på en viss alder. Tilstand og stilpreg er varierende. Den gamle jernbanestasjonen er revet og stasjonen nedlagt. Det er en del "brakkland" i det gamle stasjonsområdet. Det ser ikke ut til å være jernbaneminner av interesse i dette området. Det gamle vegnettet er trolig bevart i hovedtrekk. Veggen fra Nykirke til Brusør slynger seg opp knausene til kirken, men avskjæres vestover utenfor Nykirke av Rv 310. Skånevegen som krysser jernbanen er også gammel. Langs veien ligger flere småhus/småbruk i sveitserstil med høy autenticitet. Fra Skåneveien har man fin utsikt til Skåneåsen med den forhistoriske bygdeborgen på toppen og eldre gårdsbebyggelse under.

VURDERING

Selv om førsteinntrykket av Nykirke er relativt ungt, er det bevart enkeltminner og sammenhenger som forteller om stedets historie og utvikling. Det sentrale kulturminnet er middelalderkirken. Gravhaugen ved kirken og nærheten til bygdeborgen på Skåneåsen trekker trådene bakover i tid. De gamle vegfarene som knytter seg til kirken og bebyggelsen fra ulike tider som har kommet opp langs disse, peker mot vår tid. Dette er verdifulle hovedelementer i kulturmiljøet Nykirke.

VIRKNING

F1, F2, F3, Gjennom Nykirke er det forslått utvidelse av eksisterende spor til dobbelt bredde. Traséen går i flatt lende, det er god plass på begge sider. Ingen verdifulle kulturminner eller jernbaneminner blir direkte berørt, men ombyggingen vil få konsekvenser for kryssingen av Skånevegen ut fra Nykirke som i dag går i plan med banen.

KONFLIKT

Som del av en gammel vegstruktur er det i kulturvernets interesser at Skånevegen opprettholdes. Såfremt dette løses ser vi ingen konflikter med kulturverninteressene i området. (En eventuell stasjonslokalisering/utbygging må ta hensyn til verdifulle overordnede strukturer og enkeltminner. I et så sammensatt/varierte kulturmiljø som Nykirke skulle dette være mulig.)

KULTURMILJØ 17

Grette - Guttulsrød

PARSELL
KOMMUNE
GNR./BNR.
KARTBLAD:
OMFATTER REG.OMRÅDER

H0, H1, H2 (dertil flere nye, juli 1993)
Borre
68/-, 69/-, 70/-, 71/-, 72/-
13, 14
0701 - 02

AVGRENSING

I hovedsak jordbruksdalen langs Fv 670 mellom Nykirke og Rygland. Avgrenset av høydedragene øst og vest

VERNESTATUS

Kommuneplanens arealdel 1991 - 2002: lite felt med planlagt industri lengst nord mot Nykirke, ellers LNF-område, med små felter av etablerte boligområder.

NATURGRUNNLAG, AREALBRUK

Langstrakt ravedal med vekslende lende. Hav- og fjordavsetninger med leirig silt. Mindre partier av fjell i dagen. Omgitt av lave skogkledde porfyråser, mest markert mot øst hvor innslaget av bart fjell er stort. Lavere og mer variert mot vest. Sør ved Skreppedal smalner dalen inn og vi får et utpreget ravinelandskap. Ravinen blir til en dyp bekkedal. Ryglandsbekken som renner mot Borrevannet kommer herfra, ved Skreppedal går den i et lite fossefall, Brattfossen .

Småskala jordbrukslandskap med store partier slett og lettdyrket jord mellom ravinene. Preget av åkerbruk og dels noe kunsteng. Flere partier med beite som holdes i hevd (hester) på høydene og som beitebakker i ravinene. Mye løvskog; i ravinene, som åkerholmer, randvegetasjon og mot skogbrynet. Et lite skogbelte avgrenser mot Nykirke i nord. Granskog i horisonten. Gardsbebyggelse og enkelte frittliggende bolighus.

HISTORIKK OG BESKRIVELSE

Gårdene i området ligger til en gammel og viktig bygdeveg som gikk mellom annekskirken Nykirke og hovedkirken på Borre. Området hører til annekset. Jernbanen som ble strukket gjennom her i 1881 deler mange gårdseiendommer, men den ble lagt i utkanten av innmarka langs kanten av ravinene. I området finner vi gårdene Prestegården, Grette, Skreppedal, Katten og Guttulsrød. Her har vært en ganske stor bruksdeling. Prestegården til Nykirke opphørte da Nykirke ble lagt til Borre prestegjeld og flere av gårdene i området er skilt ut fra den gamle prestegårdsjorda. Gårdsnavnet Prestegården betyr derfor ikke at vi i vanlig forstand har med en "prestegård" å gjøre. Mange av gårdene i området ble bondeselveie litt før 1850, noen allerede tidlig på 1700-tallet. Ryglandsbekken har gitt kraft til mindre kvern- og sagbruk, bl.a. til Ryglandsaga lenger ned.

Dagens Fv 670 følger i store trekk den gamle bygdevegen. Noen knauser er sprengt bort i de senere år og sør og nord er veien rettet litt ut. Ved Ekeberg kan vi følge et gammelt spor innom gardstuna. Låven har avkuttet hjørne av hensyn til den. Kart fra 1825 antyder at dagens struktur

på tunområder og veier kan være gammel. Gardstuna ligger dels langs veien, dels midt i dalen. Tunområdene er gjerne mindre knauser som følger landskapets lengderetning. Gardsbebyggelsen ligger lunt mellom små knauser og store løvtrær. Gårdene har nære utmarksområder i åsryggene og i ravinedraget som går midt i dalen. Nord i området er gårdsbebyggelsen orientert med lengderetning etter dalen. Særlig på Grette er dette påfallende med tre tun nærmest på rad på en slak høyde. De ligger særlig fint som på en øy omgitt av bølgende åkre. I dette området har også mange av framhusa bevart et preg som er eldre enn sveitserstilens. Skreppedal ligger mest for seg, skilt fra de andre gårdene ved bekken. Både på Grette og Skreppedal er det spor etter terrasserte beitebakker i ravinene. Ved Søndre Skreppedal er terrenget svært kupert og i skogsbynet er det beitområder som holdes i hevd. Samlet sett er dette et variasjonsrikt kulturlandskap med mange "gammeldagse" trekk.

Flere små og mellomstore gardstun er mer eller mindre orientert langs Fv 670. I hovedsak er dette småbruksbebyggelse. Driftsbygningene er for det mest nøkterne, enkle sveitserlåver. Våningshusa er en del ombygde, men flere har et hovedpreg som kan tyde på at de er gamle. Boligbebyggelse fra vår egen tid ligger dels spredt langs Rv 670, dels i et mindre felt lengst sør mot Rygland. Etter opplysninger kan det være rester etter gamle dammurer i bekkedalen, trolig for Ryglandssaga. Jernbanen fra 1881 går først midt i dalen langs ravinekannten før den skrår over veien og følger åsryggen i vest mot Skoppum. Jernbaneovergangen er fint murt, ellers er det brukt vanlige fyllinger.

Innenfor dette kulturmiljøet har man i steinalderen hatt et ganske annerledes landskap enn vi ser her i dag. For ca 6000 år siden da vannet stod cirka 50 meter høyere enn i dag, var det her et skjærgårdslandskap med øyer og nes. I omkringliggende områder er det registrert flere steinalderboplasser fra disse perioder og yngre. Innenfor dette kulturmiljøet er det foreløpig registrert løsfunn av næstvetøksker på Grette gnr/bnr 70/3 og Guttulsrød gnr/bnr 68/2. Det forventes at potensialet for steinalderfunn er mye større og områdene vil bli registrert på nytt iløpet av høsten.

VURDERING

Området er typisk for de lave, langstrakte jordbruksdalene i området bak raet, preget av mellomstore og små bruk. Området gir inntrykk av et variert og mykt vekslende jordbrukslandskap med overordnet enhetlig preg. Kulturverninteressene ligger først og fremst i helheten, i samspillet mellom landskapsrommet, gårdsområdene og bebyggelsens orientering etter landskap og gamle ferdssåre. Om noe skal framheves må det særlig være området i nord, ved Egeberg, Grette og Skreppedal. Området forventes å ha et stort potensiale for nye steinalderfunn.

VIRKNING

H1 (eldre traséforslag) som følger eksisterende jernbane lengst gjennom området, vil gå ut i dype ravinedaler ved Bondalen i sør. Nye H1 (juli) tar ut fra eksisterende allerede ved Nykirke, berører ravineområder og åkre i gardslandskapet til Grette, gammel småbruksbebyggelse langs veien ved Guttulsrød, og (kanskje i noe mindre grad enn forrige H1-utgave) Bondalen-ravinene.

H2 (eldre traséforslag) svinger vestover fra den eksisterende linja ganske langt oppe i "dalen". Den krysser veien mellom to gardstun ved Guttulsrød og går vestover i småkupert skogsområde. Nye H2 (juli) forlater linja tidligere, svinger først østover mot ravinene ved Grette,

tangerer flere av gårdstuna langs veien, skjærer tvers gjennom Guttulsrød før den går inn i skogen.

Direkte konsekvenser

H0, H1 og H2 (etter gamle planskisser) får ingen direkte konsekvenser for bebyggelse. Traséforslagene fra juli skjærer derimot gjennom flere gårdstun.

De andre Juliforslagene er varianter over H1 og H2 som vi ikke har hatt anledning til å gå inn på.

KONFLIKT

H1: Ravinedalene i området utgjør et viktig landskapselement i området. Konsekvensene ved en gjenfylling vil være svært negative for opplevelsen av kulturmiljøet. Det er positivt at forslaget følger eksisterende jernbanetrase gjennom det meste av området. Julivarianten av H1 vil berøre et større register av verdifulle kulturelementer i området, særlig er inngrepet i gårdslandskapet til Grette konfliktfull. Kanskje er inngrepet i Bondalenravinene noe mindre, men forskånet blir heller ikke dette området. H1 julivarianten har langt flere negative konsekvenser for kulturmiljøet enn det opprinnelige forslaget.

H2: Området med landskap og eksisterende ferdselsårer har en klar, entydig lengderetning som dette traséforslaget vil kunne bryte. Gjennomskjæringen av de to Guttulsrødtuna som ligger karakteristisk på hver side av bygdevegen, vil være negativt for et enhetlig og typisk gårdsmiljø knyttet til gammel veg. Hvor negativt vil være avhengig av inngrepet utforming og ikke minst linjens høyde. Julivarianten av H2 vil få direkte og indirekte negative konsekvenser for langt flere lokaliteter og helt bryte opp det typisk gardsmiljøet langs veien - og dermed endre hele områdets karakter.

Avbøtende tiltak vil ha liten effekt.

KONKLUSJON

Ved en samlet vurdering av de gamle variantene H1 og H2 vil trolig H2 være å foretrekke. Utforming og avbøtende tiltak vil kunne ha innvirking på valget. De nye (Juli) variantene vil begge være svært negative for kulturmiljøet, avbøtende tiltak vil ha liten effekt..

KULTURMILJØ 18

Solberg - Rygland - Skoppum

PARSELL
KOMMUNE
GNR./BNR.
KARTREF.

H1, H2 (dertil flere nye forslag, dat. juli 1993,)
Borre
35/-, 36/-, 37/-, 38/-, 39/-, 42/-, 44/-, 45/-, 67/1
15B

AVGRENSING

Området grenser til Guttulsrød i nord, følger vassdraget fra Sande og Rygland (Sandeelva, Ryglandsbekken) mot Borrevannet i øst. Tar med seg Sande Mølle. Grenser mot tettstedet Skoppum langs jernbanelinja i sør/vest og følger grovt lenke H2 i skogsområdene vest.

VERNESTATUS

Automatisk fredete kulturminner på Skoppum. Kommuneplanens arealdel 1991 - 2002: LNF-område. Industriområdet Sande Mølle er planlagt noe utvidet. Små felter av regulerte boligområder i gardstunområdet på Solberg og et lite felt med regulert hytteområde i Solbergåsen mot Borrevannet. Naturreservat i strandkanten ved Borrevann og et lite stykke opp langs vassdraget.

NATURGRUNNLAG, AREALBRUK

Blanding av halvåpent og storskala jordbrukslandskap, dels intensivt oppdyrket. Porfyråsene i Solberg, Rygland og Skoppums gårdsområder utgjør den vestligste avgrensingen av **Borreskåla** - det storslagne fruktbare, herregårdspregede jordbrukslandet bak raet ved Borre kirke som omkranser sørenden av Borrevannet. Jordsmonnet mellom åsene er hav- og fjordavsetninger med fruktbar leire - dels i plane store elvesletter og slake ller, dels i et utpreget ravinlandskap lengst nord ved Bondalen ved S. På Solberg er det partier med strandavsetninger. Porfyråser avgrenser leirjordsområdene og består mye av forvittringsmateriale med noe fjell i dagen. Størst er Solbergåsen.

Vassdrag sør fra Adalen (Sandeelva) og nord fra Nykirke (Ryglandsbekken) møtes i slettelandet og renner ut i Borrevannet. De er sterkt meanderende. Fallet er lavt, med unntak for Ryglandsbekken ved ravineområdet i nord. Jordbrukslandskapet er klart avgrenset mot tettstedet Skoppum i vest ved fjellryggene og jernbanen.

Flere veier med utgangspunkt i Rv306 fra Borre går gjennom området; Fv 670 til Nykirke, Fv668 til Skoppum jernbanestasjon og Fv699 til Falkenstein.

HISTORIKK OG BESKRIVELSE

Området har fra gammelt av hørt til **Borre hovedsogn**, og grenser i nord til Nykirke anneks. **Hovedveien** mellom kirkene går over Sande og Rygland og er en gammel bygdeveg med forbindelse til Kongevegen ved Bruserød. Dagens Fv670 følger denne i hovedtrekk. Kart fra 1825 viser veiforbindelse mellom Solberg og Falkenstein, men dagens Fv688 ble bygd i 1940-45. **Jernbanestasjonen** på Skoppum fra 1881 skapte nye forutsetninger for kommunikasjonslinjene i området, med sidespor til Horten og nye veiforbindelser vestover til den gamle Kongevegen (Rv306

og Fv688) gjennom Skoppum tettsted. Dagens bru over Sandeelva ble bygd i 1894.

Veiene bærer preg av kontinuerlig bruk og utbedringer. Veibrua over Sandeelva er en del ombygd, men de gamle murene kan spores. Jernbanen framstår med fyllinger, bru over Sandeelva flere fine gråsteinsmurte underganger, trolig fra anlegget i 1881.

Gårdene i området har for det meste vært gammelt kirkegods og ble solgt til oppsitterne tidlig på 1700-tallet. Solberg Mellom ble en tid en slags gård for embetsstanden, bl.a. med sorenskriver og seinere fogd Sommerfeldt tidlig på 1800-tallet.

Storgårder i nærområdet av særlig betydning er Falkensten, Sem hovedgård og Sandebuket. Den gamle adelsgården Falkensten hadde rett til å demme opp Borrevannet til sin industrivirksomhet og dette har ikke bare hatt virkning på landskapet, men også utløst interessekonflikter med oppsitterne rundt vannet. På 1930-tallet besluttet herredsstyret å ekspropriere Falkenstens damrettigheter. I dag ligger vannstanden på kote 7.9 m mot ca 9 m i 1970 og (opp mot 11,6 m i 1930-åra?). På Semb hovedgård (Nedre) rett vest for Borrevannet holdt Jacob Sverdrup landets første landbruksskole fra 1825 til 1836, og tidlig på 1900-tallet utviklet Sam Eyde med utgangspunkt i samme Semb storgårdsdrift med oppkjøp av gårdene i nabolaget, bl.a. Sandebuket og Mellom Solberg. Eydes oppkjøp ble tatt opp i stortinget og gav støtet til ny jordkonsesjonslov for å hindre en utvikling av eiendomsstrukturen i landbruket etter Eydes mønster. Gårdene ble etterhvert solgt fra, samdrift var det lengst med Sandebuket. Med utgangspunkt i denne stordrifta ble det ryddet og dyrket opp mye nytt land rundt Borrevannet.

Gårdsbebyggelsen slik vi finner den i dag på Solberg, Ryglund og Skoppum har en noe forskjellig struktur og er i hovedtrekk den samme som vist på kart fra 1825. Solberg har et relativt samlet tunområde høyt opp i åsen. Skoppum tuna ligger på rad på og ved en mindre, men markert nord-sør strakt rygg. Ryglunds gårdstun er orientert etter den gamle bygdevegen mot Nykirke.

Det er mange gardsbruk på *Solberg*, tre matrikkelgårder og flere seinere utskilte. Navnet skulle passe bra, slik gårdstuna ligger høy og fritt på rad i skogbrynet, med jordveien skrånende under i fine sørvendte lier. Hus og varmekjær løvskog ligger i et belte, mens i skogen bak er det mer gran. Bebyggelsen er noe uensartet både mht. orientering, alderspreg og autentisitet. Flere driftsbygninger fra 1950/60-tallet, men også godt bevarte gamle våningshus. Her er småårsbebyggelse nær tunområdet og i lia innover ravineområdet mot vest. Den øverste jorda er noe skarp og steinrik og i de nære tunområdene er det mange røyser, det er foreløpig uklart om disse røysene er førreformatoriske. Vi kjenner i dag ikke til registrerte gravhauger på Solberggårdene, men her er gjort funn av trinnøkser som tyder på en bosetning i området i steinalderen.

Skoppum er bare en matrikkelgård og mindre preget av bruksdeling. To bruk ligger tun i tun oppe på åsryggen, med husene på rad. Sveitserlåver og bolighus har en markert og fin plassering i terrenget og er viktig for landskapsbildet fra mange kanter. Tett under åsryggen mot nord ligger et tun med et svært interessant våningshus, trolig fra 1700-tallet. Inn under åsen mot sør et mer småbrukspreget lite gårdstun. Det meste av åsryggen på Skoppum er beitehage med varmekjær løvskog. På søndre del av

åsryggen ligger i dag et større gravfelt fra jernalderen med 6 bevarte gravhauger. Gravfeltet omtales i tidligere registreringsbeskrivelser som spesielt bevaringsverdig. "Skoppum ryggen" med beitehage, gravhauger og gårdsbebyggelse ligger som en øy omgitt av sletter med åkre. Mot Skoppum tettsted i høydedraget vest lukkes rommet av stor løvskog. På Sørsida avgrenses jordveien av Sandeelva og vegetasjonen langs denne.

Skoppumgårdene har i tillegg til registrerte spor etter en jernalderbosetning i området også flere funn som viser til en fast bosetning her i steinalderen. En flintøks, en skaffhulløks av stein, en trinnøks av stein og en liten flintdolk er funnet i dyrka mark i nærliggende områder. Potensialet for nye steinalderfunn i området anses å være stort.

Sande Mølle ligger rett over elva, nært de to hovedbruka på Skoppum. Mølla kan ha tradisjoner fra middelalderen. Dagens mølledrift skal ha sin bakgrunn i ny giv rundt århundreskiftet (tidlig på 1900-tallet?) da Skoppumbøndene (dels i kompaniskap med Sam Eyde) gikk inn for samdrift. Først baserte de seg på vannkraften, i elva like ved kornsiloene er det spor etter oppdemninger. Da de startet med sag ca 1918 gikk den på elektrisk kraft. Både sag og mølle er fortsatt i drift, bygningene kan dels være gamle, men har nok vært gjenstand for mange ombygninger. I området mot Skoppum tettsted finnes enkelte småhus i sveitserstil, dels av høy autentisitet.

Ryglan består av to matrikkelgårder. Gården har vært preget av flere bruksdelinger, men enkelte av brukene har i dag opphørt som enheter og gårdstun er omgjort. Bebyggelsen ligger spredt, tildels med god avstand langs bygdevegen. *Ryglan søndre* ligger nede på leirjordssletta som henger sammen med den lavere delen av Borreskåla. Tunområdet er mellom Ryglandsbekken og et mindre bekkedrag i nord, markert med store løvtrær. Her er et vegkryss for Fv688 til Skoppum stasjon. Før var det to tun her, men bare driftsbygningen står igjen etter det ene. En fin sveitervilla ligger i grensa mot Skoppumryggen. Gårdslandskapet rundt brukene på *Ryglan Østre* er mer kupert og småskala-preget. Her kommer vi over i ravinlandskapet ved Solberg Vestre og Bondalen. Tunområdene er trange og ligger på hver side av veien. *Ryglan 38/1* ligger litt opp i åskanten mellom fjellknauser og ask og eik. Landskapet er variert og frodig med store løvtrær og bølgende jordlapper som slås helt ned til elva. Bebyggelsen har gjennomgående småbrukskarakter, alderspreget er variert, mest fra 1900-tallet og autentisiteten er middels.

Ryglan-gårdene ligger helt inn under det skogkledte høydedraget i vest som avgrenser Borreskåla og som strekker seg ganske langt vestover. Landskapet er småkupert og preget av skog og lommer med småbruk. Flere av disse er i dag forlatt. Utmarksområdene til Ryglan er innover her. Jernbanen fra 1881 la seg i grensa mellom gårdens inn- og utmark. Solberg Vestre har også har eiendom på denne siden av vassdraget, med et gårdstun. Dette ligger i dag øde, våningshuset er så forfallent at det i dag neppe har annet enn dokumentasjonsverdi. *Olsemyren* er en liten skoggård som kan ha vært plass, men siden har blitt særskilt matrikulert som gård. Her kan det være gamle, interessante hus. Skogområdet er bare delvis befart og kan inneholde interessante kulturminner som dokumenterer utmarksdrift og marginale jordbruksforhold fra nyere tid.

VURDERING

I området møtes flere landskapstyper, den mektige leirjordssletta rundt Borrevannet, småkuperte skogområder og utpregede ravedaler. Resultatet er et svært rikt og variert landskap med både små og store drag.

Området bindes sammen og sees som en enhet fordi det utgjør den vestre vegg i Borreskåla. Det varierte naturgrunnlaget avspeiles i gårdsområdenes plassering og utforming. Her er eksempler på gamle gårder som ligger samlet, de mer langstrakte bebyggelses-strukturene på høyderygger, karakteristisk gårds- og småbruksbebyggelse langs gammel ferdselsåre og småbruk i skogsområder. To vassdrag som gjennom tidene har gitt grunnlag for småindustri møtes her og har vært bestemmende for lokaliseringen av typisk jordbruksnær industri som fortsatt er i drift - dette gir autentisitet i bruk og omgivelser som har verdi, selv om bygningsmiljøet er endel endret. Totalt sett er også jernaldrens gravhauger og de registrerte løsfunnene fra steinaldren med på å gjøre dette til et kulturmiljø med høy kunnskapsverdi og opplevelsesverdi.

VIRKNING

H1 foretar i området en utretting av kurvene til eksisterende bane i åsen vest fro Guttulsrød og Rygland Nordre. Den er tegnet ut i det utpregede ravineområdet ved Bondalen Solberg Vestre (fortsettelse av Guttulsrød, Skreppedal området). Her vil det måtte bli store fyllinger. Utrettelsen fortsetter ned til Rygland Søndre hvor forslaget går inn mot Skoppum stasjonsområde.

H2 (begge varianter) går i småkupert, skogs- og småbruksområdet i vest, går inn i Skoppum tettsted i boligområdene vest og forutsetter ny stasjonslokalisering.

D (forslag fra juli) er ført i en større bue vest for Skoppum og forutsetter ny stasjonslokalisering. Den går vest for Ryglansbekken under Solbergåsen og like under gårdstuna til de to Skoppumbruka hvoretter den går videre sør i Sandebekken.

Direkte konsekvenser

H1 (gamle og nye linjeforslag) ligger så nært Rygland Nordre 38/2 og 38/3 at det kan få direkte konsekvenser for bebyggelsen. *H2* (gamle og nye linjeforslag) er ført så nær Solberg Vestre 37/6 at det kan få konsekvenser for bebyggelsen. *D* (forslag i juli) vil få direkte konsekvenser for jernbanebru over Sandeelva.

KONFLIKT

D berører bærende elementer i kulturmiljøet på hele sin ferd gjennom området, ravindalen i nord, kommer nær gårdstunmiljøene på Solberg og Søndre Rygland og svært nær på Skoppum. En linje her vil, selv om den ble lagt lavt i terrenget, skille gårdsbebyggelsen fra deres innmarksområder. Den vil lage en ny vestgrense for Borreskåla natur- og kulturområde og dermed bryte kulturhistoriske og estetiske sammenhenger i et særlig verdifullt landskap. Forslaget skaper store konflikter med kulturverninteressene.

H1 kommer i konflikt med kulturmiljøet ved ravineområdet i nord og ved nærheten til gårdstunet på Rygland nordre 38/1. Inngrepet vil berøre et variert, og spennende landskapsrom som i dag begynner å bli sjeldent. Forlaget skaper stor konflikter med kulturverninteressene. Konflikten er ikke så total som for *D*.

H2 vil kunne skape konflikter med kulturminner fra nyere tid, men siden dette området er småkupert og likeartet vil konfliktene være begrensede. Muligheten for en viss tilpassing bør være tilstede.

AVBØTENDE TILTAK

For *D* (juliforslag) vil avbøtende tiltak ha liten effekt.

KONKLUSJON

Ved en samlet vurdering av de gamle variantene H1 og H2 er H2 å foretrekke i dette området. D og H1 skaper begge store konflikter med kulturverninteressene. D svært store.

KULTURMILJØ 19

Skoppum tettsted

PARSELL
KOMMUNE
GNR./BNR.
KARTBLAD
OMFATTER REG.OMRÅDE

H1, H2 (dertil flere nye, juli 1993, bl.a. A))
Borre
46/-, 47/-, 48/-
15b, 17B
0701 - 04

AVGRENSING

Utgangspunktet er tettstedsbebyggelsen. Området grenser mot Viulsrød i sør, Hortensbanen og Fv530 i øst og en grov linje i skogsområdene nord og vest.

VERNESTATUS

Automatisk fredete kulturminne på Reir. Skoppum stasjonsbygning med uthus er foreslått fredet i iflg. verneplan for jernbanebygninger. Kommuneplanens arealdel 1991 - 2002 viser et stort planlagt boligområde i skogen nord bak stasjonen. Det er planlagt industriområde i sør, Langmyra, bak Viulsrød.

NATURGRUNNLAG, AREALBRUK

Sterkt kupert og oppdelt. Blanding av fjellknauser og forvittringsmateriale. Mindre områder med leirmold, leire og grus. Blandingsskog. Hovedsakelig boligbebyggelse, den yngre dominerer - frittliggende og i rekkehus. Rester av eldre gårdsbruk som lommer mellom yngre bebyggelse og skogen. Serviceinstitusjoner som post, butikker, skole, noe småindustri. Sterkt innslag av kommunikasjon; jernbanestasjon på Vestfoldbanen med sidegrein til Horten. Veiknutepunkt mellom Rv306, Fv530, Fv666 og Fv668.

HISTORIKK OG BESKRIVELSE

Området har fra gammelt av hørt til hovedkirken på Borre. Tettstedet Skoppum har sin forutsetning i jernbanestasjonen fra 1881. I forhold til Adal var Skoppum lenge mer perifer i diskusjon om stasjoner. Hovedgrunn til lokaliseringen av stasjonen var at stedet egnet seg for å legge et sidespor til Horten. Sidesporet ble bygd samtidig med hovedlinja. Kryssende øst/vest forbindelser (Rv306 og Fv666) er yngre og har skapt forbindelse både til Raveien ved Borre og Hovedveien (E18). Før stasjonen var dette et område med mindre gårdsbruk og skog litt utenfor de store kommunikasjonsårene. Kart fra 1825 viser ingen større ferdselsårer øst/vest.

Skoppumgårdene ligger utenfor det egentlige Skoppum tettsted. De opprinnelige gårdsbrukene i dagens tettsted var Tokerød og Reir. Deler av dagens vegsystem bygger trolig på gamle gårdsveier mellom Tokerød, Reir, Skoppum og Løs. Det eldste skolestedet i området var Viulsrød, men dette ble flyttet til Tokerød i 1895 da Lyshaug skole ble bygd. Rundt århundreskiftet hadde det utviklet seg et lite stasjonssted med handel, småindustri og handverksbedrifter og boligbebyggelse i området sør for stasjonen.

Noe av den eldre gardsbebyggelsen kan gjenfinnes inne i tettstedet, Tokerøds jordveg er helt opptatt av tettbebyggelse, jernbaner og veier. Likeså det meste av Reirjorda, men ett av bruka ligger fortsatt litt i utkanten. Av enkelthus har trolig hovedbygningen på Reir størst interesse da den skal være bygd i 1745. Selv om den er noe ombygd har den i hovedtrekk bevart et gammelt preg.

Den eldste tettstedsbebyggelsen ligger i svingen der Rv306 kommer inn og langs stubben bort til jernbanestasjonen, i et lite felt ovenfor stasjonen og noe spredt blant den yngre. Fra Rv306 og bort til stasjonen er det mange godt bevarte sveitser- og jugendstils hus. Her er enkelte næringsbygninger med eldre preg. Lyshaug skole var i dette området, men ny skole er nå bygd utenfor. (Den gamle skolebygningen kan stå, sterkt ombygd?) På en hylle ovenfor stasjonen ligger forsamlingslokalet til Borres frilynte ungdomslag, Borre Borg, et stort, noe ombygd hus fra 1920 med nyklassisistisk stiltrekk. Nær ved er det et felt med ensartede jugendvillaer i hager med gammelt preg.

Jernbanestasjonen ligger på en hylle i terrenget. I området rundt er det mange fine forstøtningsmurer og underganger for veiene som kommer opp og ned til stasjonen gjennom hårnålssvinger. Sammen med det godt bevarte bygningsmiljøet på stasjonen og et bevart eldre bygningsmiljø i nærheten, gjør det Skoppums stasjonsområde til et interessant kulturmiljø.

I et skogsområde knyttet opp mot et idrettsanlegg på vestsiden av tettstedet Skoppum ligger restene etter en forhistorisk bygdeborg. Borgen ligger på eiendomsgrensen mellom 3 gårder gnr/bnr 47/5, 47/6 og 60/2. Forsvarsmurene er i dag lite markante og svært ut-raste og det kan være vanskelig for folk flest å se at dette har vært en bygdeborg. Vi kjenner i dag ikke til andre registrerte fornminner i nær tilknytning til denne borgen, men det er sannsynlig at andre spor etter jernalderens bosetning finnes i nærliggende områder.

I et skogsområde ved Pauliveien, Fv666, 350 meter NNV for Skoppum stasjon er det gjort en rekke funn av flintøkser, skafthulløkser og gjenstander av Nøstvet-type. Området generelt regnes for å ha et høyt potensiale for nye steinalderfunn.

VURDERING

På grunn av en litt "rotete" topografi kan det være vanskelig å få øye på de store linjene i Skoppums struktur, det gjelder også de synlige sporene etter stedets historie. Det er likevel mange elementer som forteller om utviklingen av stedet. I en "stasjonsby" som Skoppum er det særlig miljøet rundt rundt den fine jernbanestasjonen som har interesse, området fra Rv306 til stasjonen. Dette er kulturminner av stor verdi i et tettsted med så store vekstplaner som Skoppum.

VIRKNING

H1 følger eksisterende linje gjennom Skoppum tettsted. H2 går gjennom boligområdene vest for eksisterende linje og berører restene etter jordbruks- og utmarksområder.

Direkte konsekvenser

H2 (gamle og nye linjeforslag) vil trolig få direkte konsekvenser for hus. Den kan berøre gamle jugendvillaer bak Borre Borg.

KONFLIKT

H1: De sterkeste kulturverninteressene er knyttet til de fredningsverdige jernbaneminnene i Skoppum stasjonsområde og området rundt. Utvidelse til dobbeltspor må ta hensyn til dette, hvilket skulle være mulig.

H2 (begge varianter) vil kunne skape lokale konflikter, men ikke berøre vesentlige verdier i kulturmiljøet. Området regnes imidlertid for å ha et potensiale for nye steinalderfunn.

KONKLUSJON

Under forutsetning av at Skoppum stasjonsområde kan vernes, erkjenner vi ingen store konflikter ved noen av alternativene gjennom Skoppum tettsted.

KULTURMILJØ 20

Adal - Viulsrød

PARSELL
KOMMUNE
GNR./BNR.
KARTBLAD

H1, H2, J1,2
Borre
48/-, 49/-, 52/-, 53/-, 54/-, 55/-, 57/-, 58/
17B, 19B

AVGRENSING

Området grenser til Skoppum tettsted i nord, kommunegrensa mot Tønsberg i sør og er avgrenset langs høydedragene i vest og Adalsbekken i øst.

VERNESTATUS

Automatisk fredete kulturminner på Viulsrød og Adal. Kommuneplanens arealdel 1991 - 2002: I hovedsak LNF-område. Planlagt godsterminal på Viulsrød i tilknytning til ny stasjonslokalisering og ny trasé for Rv306.

NATURGRUNNLAG, AREALBRUK

Området utgjør den vestligste delen av et større historisk/geografisk område, nemlig Adalsgrenda som er en stor nord-syd orientert skålformet dal avgrenset i vest av raet og i øst av slake skogåser og med Adalsbekken i sentrum. Berganåsen ligger midt i denne dalen. Bergåsen i vest er den høyeste; 108 moh. Jordsmonnet er leirmoldig slette med store sammenhengende flater. Øverst mot Viulsrød er jordene svært plane. Her avgrenses landskapsrommet mot øst av Berganryggen. I sør åpner det seg mot raet og tar karakter av storskala jordbrukslandskap. Mindre porfykkoller og nord-syd orienterte høydedrag ligger som øyer i åkerlandet. Adalsbekken (seinere Sandeelva) renner i et slakt dalsøkk og har utløp i Borrevannet. Dels meandrer den i naturlig løp, dels er den kanalisert. Kant- og randvegetasjon beriker landskapet. Enkelte mindre områder i sør er preget av planering, men dette forstyrrer ikke helhetsvirkningen av en enhetlig, storslagen og vakker jordbruksbygd.

Eksisterende jernbane deler slettelandet i to. Området krysses av to gjennomfartsveier; Fv665 øst-vest, Fv530 nord-syd. I området for den gamle jernbanestasjonen er det et mindre felt med bolighus og noe småindustri.

HISTORIKK OG BESKRIVELSE

Området som fra gammelt av har hørt til Borre hovedsogn, ligger litt for seg selv bak raet. Likevel var det ikke tilfeldig at Adal stasjon ble omtalt som viktigere enn Skoppum da Vestfoldbanen ble bygd i 1881. Fv 665 er en videreføring av en gammel øst-vest forbindelse mellom de indre bygdene og kysten. Den skal ha blitt brukt til tømmerkjøring for utskiping i Åsgårdstrand og kommer ut på E18 ved Undrumsdal kirke. Ellers er dagens vegstrukturer i området av nyere dato. Det gjelder Rv306 (fra 1895?) som går gjennom Skoppum tettsted over Viulsrød, og Fv530 mellom Jareteigen og Skoppum som er en slags bakvei til Ravegen.

Vår del av Adalsgrenda består av gårdene Viulsrød, Pjunkerød, Adal, Bergan og Sti. Viulsrød og Adal Søndre var gammelt grevegods. Ellers forteller historien om kirkegods og tidlig bondegods i området. De fleste

oppsitterne var blitt selveiere tidlig på 1700-tallet. Adal vestre var leilendingsbruk til etter 1900. Hovedtrekk ved tunområdenes strukturer er som antydnet på militærtkartet fra 1825.

Adal er den dominerende gården, delt i mange matrikelgårder og enda flere bruk. I hovedsak framstår gården i dag med to tunområder, en åpen klynge for 5, 6 tun midt i dalen og et langstrakt område for 2, 3 tun mot skogen i vest. (Østre Adal ligger for seg, over bekken og i skråningene opp mot raet.) Gårdsbebyggelsen er noe uensartet og preget av endringer, med noen nye driftsbygninger og våningshus. Men her er også eldre hus. Tunområdene er lave små knauser i nord-syd retningen som er så typisk for områdene bak raet. Mange av husa er orientert samme vei og understreker lengderetningen i landskapet. Mellom hus og knauser er det mindre løvtrær, slikt sett er tunområdet litt nakent i forhold til andre lignende gårdsmiljøer. Et lite småbruk ligger for seg på Nordre Adal, ganske nær jernbanelinja.

I utmarka tidligere tilhørende Adal, i dag delt mellom flere gårder, ligger en bygdeborg fra jernalderen. Området borgen ligger på kalles gjerne Borgåsen. Dette er en av de best bevarte bygdeborger og trolig den største i Vestfold. Forsvarsmurer har vært med på å befeste borgen, og flere av dem er lett synlige fremdeles i dag. Under siste verdenskrig drev tyskerne et steinbrudd i østkant av Borgåsen. Det er i forbindelse med denne aktiviteten at dagens fine turveiene gjennom bøkeskogen nordøst for borgen opprinnelig ble anlagt. I denne skogen er det tidligere også registrert fossile dyrkningsspor i form av teigpøyinger, og gamle tufter.

Adal jernbanestasjon ble lagt like vest for den største tunklynga på Adal, ved den gamle rodelagte veien til Åsgårdsstrand. Her kan det ha ligget en liten plass før, slik at klynga av småbruk og bolighus vi finner i dag kan ha sin rot i eldre bebyggelse. I hovedsak er det hus med preg fra rundt århundreskiftet her - noen ombygde, men også eksempler på godt bevarte. Ei lita stue ved jernbanen bør særlig undersøkes nærmere, den har alderspreg, og skal ha blitt brukt av jernbanebetjeningen. Det har vært butikk på Adal, et ombygd sveitserhus står like øst for jernbanelinja og vitner om det. Sagbruket som i hvert fall ble startet før krigen, er fortsatt i drift. De fleste som bodde i klynga hadde arbeid med Vestfoldbanen. Adal stasjon utviklet seg ikke til tettsted slik som Skoppum og Barkåker. Det har i dag et fredelig, men litt "forlatt" preg. Stoppestedet ble lagt ned ca 1990.

De fire Bergan-bruka ligger helt inn under og opp i Berganåsen, med dels store tun og interessant gårdsbebyggelse som godt kan være gammel. På Bergan er alle tuna tilnærmet firkantet. Berganområdet berikes av beitehage under store løvtrær og som fortsatt er i hevd. På Bergangårdene har man flere spor etter bosetning i jernalderen. På gnr/bnr 52/7 ligger det fremdeles to gravhauger fra jernalderen på en liten skogkledd bergrygg omgitt av dyrka mark, og på gnr/bnr 52/5 er det funnet en spydspiss av jern fra vikingetiden.

De to bruka på Sti ligger på hver sin side av jernbanen, en tunordning som trolig er eldre enn banen, selv om det mest ser ut som om det søndre bruket er orientert etter linja. Det er fin gårdsbebyggelse fra ulike tider på Sti. Som på flere andre gårder i dette området er det også på disse gårdene registrerte en gravhaug fra jernalderen. Gravhaugen ligger på en åkerholme i dyrka mark rett nord for dagens gårdsbebyggelse på Nedre Sti gnr/bnr 55/3. Vest for denne gravhaugen skal det i følge kilder være

funnet flintavslag. Bosetningsspor fra steinalderen har man også gjort i dyrka mark nord for bebyggelsen på Øvre Sti der man har funnet en nøstvet-øks som i dag er i privat eie.

Viulsrød og Pjonkerud ligger helt nord i området og grenser til Skoppum tettsted. *Viulsrød* er den største gården og delt i fire, fem gårdsbruk. Tunene ligger samlet på de lave høydene med jordveien i slake, fine sørvendte lier og sletter. En gammel struktur, etter kart fra 1825 å dømme. Før Rv306 kom var dette et mer avsides sted. Skog og åser på tre kanter skaper et fint landskapsrom som mykes opp av løvtrær i tunområdet og langs kantene. I tunområdet er det gamle steingardsinnhegninger. *Viulsrødtuna* har karakter av å være små til mellomstore bruk. Tunformene er varierte etter terrenget som er litt vekslende kupert. Sveitserstilen har satt sitt preg på bebyggelsen og flere inn- og uthus har høy autentisitet. Enkelte hus kan godt være eldre. Spesielt for *Viulsrød* er at dette var det første skolestedet etter ny kretsinnndeling som følge av skoleloven fra 1860. Her står to hus som det knytter seg skolehistorie til, et gardshus og ei skolestue bygd i 1870, begge godt bevarte (gnr. 48/2? og 48/14?). Seinere overtok tettstedet Skoppum med Lyshaug skole i 1895. I skogbrynet mot vest skal det være tufter etter flere småplasser og stuer - visstnok ikke husmansplasser. *Viulsrød 48/1* har et fint, langstrakt tun som ligger framskutt og synlig i tunggruppen. Husene har bevarte et eldre hovedpreg.

I følge gamle opplysninger skal det ha ligger 4 små gravhauger i en myrlendt forsenkning i terrenget på en av *Viulsrød*-gårdene. Lokaliseringen av disse er ikke lenger kjent, kanskje kan de være fjernet ved nydyrking eller ny bebyggelse.

Pjonkerud er en mindre gård som ligger mer ned på sletta. På dette søndre bruket er det lite igjen av tunområde og hus. På nordre kan våningshuset være gammelt. Fra *Pjonkerud* skal det har gått et gammelt vegfar over Lørge til Raveien.

Selv om fallet er svakt, har vannkrafta i Adalsbekken gjennom tidene gitt grunnlag for flere flomsager og møller. Den eldste man kjenner var Skoppumsaga fra 1300-tallet. Både på 1500- og 1600-tallet fortelles det om sag- og møllebruk. De siste var i drift på 1870-tallet. Mange har blitt tatt av flom, men det skal finnes dammurer og andre rester etter flere generasjoners bruk av bekken.

VURDERING

Området utgjør et jordbrukslandskap med stor grad av helhet. Linjene er rolige. Av særlig viktighet for kulturminnevernet er det å bevare sammenhengen med hele Adalsgrenda, det åpne, storslagne landskapsrommet bak raet. Gardstuna ligger typisk i terrenget og viser variert struktur som kan være gammel. Jernalderens gravhauger ligger i hovedsak oppe på raet, men bevarte gravhauger finnes også på åkerholmer i dyrka mark ned i dalen. På grunn av stor grad av oppdyrking må man regne med at rester etter jernalderbosetning finnes i dyrka mark. Høyden over havet i dette området ligger på ca 50 meter hvilket tilsvarer steinalderens Nøstvetboplasser. Dette betyr at det også finnes et stort potensiale for nye steinalderfunn i dyrka mark. Bygdeborgen på Adal har en særskilt betydning både opplevelsesmessig og vitenskapelig. Når det gjelder bygningsmiljø er det særlig *Viulsrød* og Bergan som har interesse. Tunområdene er fine og varierte. Her er det hus med stor grad av opprinnelighet, alderspreg, variasjon i type. Skolestuene på Røglund har

særlig vekt fordi de berører verdier knyttet til fellesskapet i bygdesammfunnet.

VIRKNING

H1 og H2 (gamle varianter) kommer utover høyden bak Viulsrød, går på hver sin side av tunet til 48/1 før de skråer inn på eksisterende linje på jordene foran tunet. H1 går øst for tunet, H2 går vest for tunet. Potensiale for forhistoriske bosetningsspor i dyrka mark.

Den nye varianten av H2 (datert juli 1993) er stukket lenger vest, skjærer gjennom gårdstunggruppa ved 48/2 og 48/14, berører småbruk langs linja på Adal (58/9,11) før den kommer inn på eksisterende linje. Potensiale for forhistoriske bosetningsspor i dyrka mark. Høydeforskjellen på Skoppum og Viulsrød/Adalsletta tilsier store fyllinger, men dette er selvsagt avhengig av hvor høyt linja vil ligge.

H1 og H2, og lenke J1, J2 fram mot kommunegrensa til Tønsberg følger eksisterende jernbane.

Direkte konsekvenser

H1 H2 (gamle forslag) er ført så nær Viulsrød 48/1 at det kan få konsekvenser for bevaringsverdig gårdsbebyggelse.

H2 (juliforslag) vil få direkte konsekvenser for 48/2 (?), en gammel bygning det knytter seg skolehistorie til.

Lenke F (juliforslag) vil få meget store konsekvenser for bygdeborgen på Adal.

Forbindelsen mellom revidert forslag F og eksisterende linje ved Borgåsen vil få meget store konsekvenser for bygdeborgen på Adal.

Lenke J1-J2 julirevisjon variant 2 vil få direkte konsekvenser for gravhaug på Sti nedre gnr/bnr 55/3.

KONFLIKT

H1 og H2 skaper begge store konflikter ved Viulsrød. Den bryter opp et særlig, enhetlig og fint gårdslandskap med samlet og interessant eldre bebyggelse. Mulig konflikt med forhistoriske bosetningsspor i dyrka mark. Fyllingene og linja vil ødelegge det fine samspillet mellom bebyggelsen som ligger samlet på rad i skogbrynet og landskapets større drag med jordveien foran tuna.

Størst virkning vil denne oppsplittingen få ved *H2* som går mellom bebyggelsen. Skjæring og fylling vil være like vanskelig.

Julivarianten av H2 skaper særlig store konflikter mht. konsekvensene for den gamle skolestua. De direkte konsekvensene for småbruket på Adal vil også berøre et viktig element i kulturmiljøet.

J1, J2, med H1 og H2. Uvidelse til dobbeltspor videre fram til Adal og videre til kommunegrensa ser ikke ut til å komme i vesentlig konflikt med kulturverninteresser i området. Sammenhengen mellom området og de store landskapsdragene i Adalsgrenda som helhet ser ikke ut til å bli berørt av inngrepet. Det gjør heller ikke enkeltminner.

Lenke F (juliforslag) skaper særlig store konflikter mht konsekvensene for bygdeborgen på Adal, et automatisk fredet kulturminne.

Forbindelsen mellom revidert forslag F og eksisterende linje ved Borgåsen vil få meget store konsekvenser for den automatisk fredete bygdeborgen på Adal og de fossile dyrkningssporene i området.

Lenke J1-J2 julirevisjon variant 2 vil komme i konflikt med automatisk fredet kulturminne på Sti nedre gnr/bnr 55/3.

KONKLUSJON

De store konfliktene ligger i Viulsrødområdet. Alle alternativer kommer i konflikt med kulturverninteressene. Størst vil de negative konsekvensene være ved julivarianten av H2 som berører kulturminner fra nyere tid direkte. Kulturmiljøet vil trolig komme best ut ved H1 som går i ytterkant av gårdsbebyggelsen. Nye registreringer vil avklare graden av konflikt med forhistoriske bosetningsspor i dyrka mark.

De nye lenkene F og forbindelsen mellom revidert forslag F og eksisterende linje er ikke registrert.

PARSELL J

Adal - Tomsbakken

FYLKE
KOMMUNE
LENKER

Vestfold
Tønsberg (en liten snipp av søndre Borre)
J0 Eksisterende spor
J1 Ny trasé for eksisterende spor sør for Barkåker
J2 Tunnel og daglinje øst for Barkåker

Prosjektet har og tatt stilling til en del av de reviderte variantene som framkom på skisse vi fikk i juli. De har nr. 1, 2 og 3. Nr.3 forholder seg til J0. Variant 1 og 2 til J2. Nr.2 deler seg i mindre alternativer vi har kalt 2' og 2''. Denne oversikten omfatter også lenke K1 av parsell K. Nytt forslag fra juli 1993 i parsell H- og J-området, kalt F på skisser, har prosjektet ikke undersøkt.

KARTBLAD

Prosjektkart 19b, 21b, 23, 24, 25

KORT BESKRIVELSE

Parsell J begynner i utmarksområdene mellom Borre og gamle Sem kommune hvor den tar utgangspunkt i eksisterende jernbane. Den krysser raet ved forskjellige alternativer gjennom og rundt tettbebyggelsen i Barkåker. Følger deretter eksisterende linje over Jarlsberg hovedgårds nærmiljø, i ytterkant av den store Semsletta, før den går inn i Tønsberg by.

KULTURMILJØER

20 Adal/Viulsrød. Et jordbrukslandskap bak raet med rolige, store landskapsdrag. Et kulturmiljø preget av høy grad av enhet. En gammel stasjon på Vestfoldbanen som ikke utviklet seg til tettsted. Kulturmiljøet blir bare så vidt berørt av lenke J og er presentert under parsell H.

21 Nordre Brekke, Skotte, Huseklepp, Tangsrød. Et jordbruksområde bak raet som ligger opp til store skogområder. Et landskap med få gårder og hvor skogen dominerer landskapsbildet. Gravfelt tyder på fast bosetting i jernalderen. Potensiale for kulturminner knyttet til utmarksminner.

22 Søndre Brekke, Søndre Sverstad, Eikeberg og Barkåker gård. Et åpent jordbrukslandskap i hellingene nord/vest for raet. Vekslede lende med dels utpreget ravinlandskap, staselige gamle gårdstun og mange fornminner som forteller om bosetting i jernalder og middelalder. Omkranser tettstedet Barkåker.

23 Barkåker tettsted. En liten "stasjonsby" på Raveien med mange interessante kulturhistoriske elementer bevart - side om side og på en måte som belyser stedets utvikling på en særlig fin måte. Fornminner, gamle gårdsanlegg, typisk eldre tettstedsbebyggelse og hjørnestensindustri.

24 Semsletta. Den store, i dag intensivt oppdyrkede jordbruksletta mellom Vestfoldraet og Tønsberg by, med Sem middelalderkirke og Jarlsberg hovedgård i sentrum - hovedsetet for Jarlsberg grevskap. Et

særdeles rikt kulturmiljø med stort mangfold og historisk dybde. Rikshistorisk interesse.

Kulturmiljøet berører også lenke K1 og lenke L1, L2.

25 Bergåsen/Kjelleåsen. Den skogkledte åsen øst for Semsletta. Nært knyttet til Jarlsberg hovedgård, med kulturminner som særlig dokumenterer grevskapets administrative, næringspolitiske og sosiale struktur tidlig på 1800-tallet. Viktig friluftsområde for Tønsberg.

SAMMENDRAG KONFLIKTER

Lenke J0. Får store negative konsekvenser for stasjons/tettstedmiljøet i Barkåker.

Lenke J1, opprinnelig forslag: Får store negative konsekvenser for jordbrukslandskapet vest for Barkåker, ravinelandskap og omgivelsene til staselige gårdstun.

Lenke J1, julirevisjon, nr.3: Får store negative konsekvenser for fornminner og gårdstun ved Søndre Brekke, stasjons/tettstedmiljøet Barkåker og innsnevring av Semsletta ved Hestehagen.

Lenke J1/J2, julirevisjon nr.2: Vil direkte berøre fornminner på Sti og føre til konflikt med kulturverninteressene.

Lenke J2, opprinnelig forslag: Vil få store negative konsekvenser for tettstedbebyggelse langs Raveien i Barkåker, muligheter for stor konflikt mht. konsekvensene for Fritsø gårdstungruppe og ukjente fornminner i området. Stor konflikt ved kryssingen av Tomsbakken. Muligheter for stor konflikt ved Kjelleollen.

Lenke J2, julirevisjon, nr.2 (to løp nr.2' og nr.2'') Store negative konsekvenser ved Søndre Brekke, gjelder hensynet til kjente fornminner og potensialet for ukjente fornminner samt nærheten til verdifull gårdsbebyggelse. Store konflikter ved ødeleggelse av verdifull gammel gårdstunklynge på Fritsø, gjelder hensynet til bebyggelse, kjente fornminner og potensialet for fornminner.

Lenke J2, julirevisjon, nr.1 Store negative konsekvenser ved Søndre Brekke, gjelder hensynet til kjente fornminner og potensialet for ukjente fornminner samt nærheten til verdifull gårdsbebyggelse. Stor konflikt ved nærheten til verdifull gammel gårdstunklynge på Fritsø, dette vil kunne avdempes ved utforming og flytting av traséen lenger øst, men hele åkerområdet rundt Fritsø har et stort potensiale for fornminner og inngrep vil dermed kunne føre til store konflikter.

Lenke K1 opprinnelig variant vil skape store konflikter ved direkte å berøre fornminner (Farmannshaugen) og ved sin nærhet til Jarlsberg gårdsanlegg. I silingsrapporten 1.1.2/1.1.3 er denne konflikten redusert og graden av konflikt vil være avhengig av utforming.

KONKLUSJON

ParSELLens alternativer gjelder Barkåker og her vil alle forslag føre til store konflikter med kulturvern hensyn. De vil berøre kjente fornminner og gå gjennom områder med stort potensiale for fornminner. De berører særpregede landskap og verdifulle bygningsmiljøer knyttet til gårdsbebyggelse og tettstedbebyggelse. De konfliktene, med hensyn til kjente kulturminner, som blir direkte berørt, er knyttet til lenke J2 revidert

variant. nr 2 og J0 med revidert variant nr. 3. Kulturminner blir også direkte berørt ved J2 opprinnelig variant. Kun en grundig arkeologisk undersøkelse kan fortelle om lenke J2, julivariant nr. 1, med linjustering og miljøtunnel, kan være det beste alternativet for kulturverninteressene.

KULTURMILJØ 21**Brekke - Skotte - Huseklepp - Tangsrød**

PARSELL
KOMMUNE
GNR.
KARTBLAD

J1, J2, (J4)
Tønsberg
62/3, 63/1, 63/5, 66/-, 67/-, 68/1
19B

AVGRENSING

Eksisterende jernbanelinje mot øst. Kommunegrense mot Stokke i nord. Området Dammen ved jernbaneovergangen i sør og eiendomsgrensa Sverstad/Tveiten i vest.

VERNESTATUS

Automatisk fredete kulturminner på Huseklepp. Tønsberg kommuneplan, arealdelen 1991 - 2003, **Temakart 02, Landskapsvurdering:** omr. 30A NL/LT hele området er karakterisert som særlig verdifullt naturlandskap. **Temakart 04** markerer store friluftssinteresser.

NATURGRUNNLAG, AREALBRUK

Hovedtrekket i landskapet dannes av en større porfyrhøyde med mye forvitningsmateriale og lite fjell. Dette gir jordsmonn med gode vekstvilkår for skog. Høyden deles av en slak dal hvor jordsmonnet er hav- og strandavsetninger med leirig silt. Gjennom dalen renner et lite bekkefar fra Tangsrød i retning Barkåker. Her er det jordbruksområder. Området ligger kant i kant med en nordre arm av raet. Jernbanen følger rakanten gjennom området. Utmarksområdene strekker seg godt innover kommunedelet mot Borre. Tangsrødasen er mye brukt turområde, tilrettelagt i samarbeid med Borre kommune.

HISTORIKK OG BESKRIVELSE

Området hører til Sem prestegjeld. Det ligger litt utenfor allfarvei, men en gammel bygdeveg har før gått over Brekke, Tangsrød til Adal. Før 1750 var gårdene Brekke, Skotte og Huseklepp kommet på oppsitterenes hender. Huseklepp hadde vært grevegods, de andre privateid. Plassen Tangsrød hørte inn under Jarlsberg Hovedgård.

Gårder og bruk ligger med god avstand til hverandre i dette område, noe som gjenspeiler lite gårdsdeling. Her er store skogeieendommer og skogen har naturlig nok vært en viktig ressurs.

Nordre Brekke og de to Skottebruka finner vi i en stor lomme i skogen, som her er stor granskog. Gårdstuna ligger litt opp i liene på hver sin side av en slak, åpen dal med store sammenhengende jorder. Hovedinntrykket er av et relativt ungt gårdslandskap. Her har vært mye nydyrking og planering av jordveien i de senere år. Det er forløpig lite med kantvegetasjon til å mykne opp inntrykket. Sveitserstilten preger bebyggelsen som for det meste er tidlig 1900-talls, med et par store driftsbygninger fra 1950-tallet. Mellom N.Brekke og Røsland går det en kjerreveg som var skolevegen til Jareteigen - og til Røsland hvor man kunne stoppe toget.

Tunet på Huseklep ligger fint til på høydene i nord og vender seg mot Adalsgrenda i Borre. Bygningene er store og staselige og fra første halvdel av 1900-tallet. Huseklep er udelt, med unntak av to småplasser på den andre sida av jernbanen. På denne gården er det registrert to små felt med henholdsvis 4 gravrøyser og en gravhaug og en steinlegning. Gravhaugen og steinsetningen dateres til jernalder, dateringen av gravrøysene er usikker jernalder evt. bronsealder. Begge gravfeltene ligger på skogkledde knauser, røysene nord for dagens bebyggelse på Huseklep.

Før har nok bildet av gårdsbebyggelsen gitt et annet preg, i hvert fall i Brekke/Skotte området. I forhold til gårdene på raet er dette et utkantområde. I dalføret langs bekkefaret lå det flere husmannsplasser. Lengst nord på hver side av kommunedelet til Borre lå Tangsrød. På 17- og 1800-tallet to små boplasser, den ene under Jarlsberg hovedgård. Tidlig på 1900-tallet var bebyggelsen borte. Nordre Brekke skriver seg fra en gårdsdeling tidlig på 1800-tallet. Før lå det en plass som het Ormø der gården ligger i dag, på 1600-tallet benevnt som skogødeplass. Lenger sør lå det to plasser. Her smalner dalen inn og lendet er mer kupert. Der gårdsveien krysser jernbanen lå husmannsplassen Dammen. Her skal ha vært både mølle og sag. I dag er området dyrka opp så det er neppe mange spor å finne. Også Skotte og Huseklep(?) har hatt plasser, det er ikke undersøkt om det finnes rester.

Her har vært gårdssager også utenom Dammen. I skogområdene skal det være flere spor etter kølamiler ol.

VURDERING

Det som særpreger kulturmiljøet er at det er et utkantområde med få gårder og hvor skogen setter sitt preg på landskapsbildet. Gårdsmiljøet, særlig ved Brekke, bærer preg av nydyrking og planering i nyere tid. De største interessene for kulturvernet ligger nok i utmarksområdene. Mht. de store landskapssammenhengene er det viktig å bevare slike relativt store skogsområder i nærheten av de intensivt oppdyrkede og tettbygde jordbruksbygdene omkring. Området har potensiale for kulturminner som er knyttet til utmarksbruk; tufter etter husmannsplasser, miler og lokal ferdsel. Gravfeltene på Huseklep tyder på en fast bosetning i området allerede i jernalderen.

VIRKNING

Lenke J1/J2 tar av fra eksisterende ved kommunegrensa mot Borre, går inn i skogshøydene nord/vest for Huseklep, fortsetter over de åpne jordene mellom N.Brekke og Skotte, videre i det mer bakkete landskapet ved Dammen hvor den nærmer seg den eksisterende linja igjen. I Skogen bak Huseklepp vil det måtte bli skjæringer og ved N.Brekke moderate (?) fyllinger. Lendet ved Dammen vil også måtte bli ganske endret.

KONFLIKT / KONKLUSJON

Mht. de store landskapsdragene burde området kunne absorbere inngrepet om det vises hensyn. Vi kjenner i dag ikke til direkte konflikter med automatisk fredete kulturminner og det er så langt ingen vesentlige kjente konflikter med kulturminner fra nyere tid. Det forutsettes imidlertid en mer detaljert undersøkelse etter utmarksminner og forhistoriske bosetningsspor i dyrka mark. Gamle ferdselsveier må holdes åpne.

KULTURMILJØ 22**Brekke - Sverstad - Eikeberg - Barkåker**

PARSELL
KOMMUNE
GNR.
KARTBLAD

J1
Tønsberg
58/115, 60/1, 61/1, 62/1, 6/1, 7/1
21B

AVGRENSING

Jordbrukslandskapet som grenser opp til Barkåker tettsted i vest; fra og med Søndre Brekke i nord, avgrenses av E18 i vest og Rv 308.

VERNESTATUS

Automatisk fredete kulturminner på Sverstad, Vestre Brekke og Østre Eikeberg. Tønsberg kommuneplan, arealdelen 1991 - 2003: Hovedkart: landbruksområde. Temakart 02 Landskapsvurdering; omr. 13B, KL, karakterisert som verdifullt kulturlandskap. Ved Sverstad kommer en del av Tangsrødåsen friluftsområde inn, klassifisert som særlig verdifullt naturlandskap. Temakart 07, Kulturminnevern; inngår i et større område (raet - Semsletta) særlig rikt på synlige kulturminner.

NATURGRUNNLAG, AREALBRUK

Området utgjør de nord/vestvendte skråningene ved raet på Barkåker. Gårdene ligger dels på raet. I bakkene nedenfor er det leirholdige hav- og strandavsetninger.

Vassdraget fra Tangsrødåsen, her kalt Sverstadbekken, skjærer seg ned i leirbakkene i nord og danner et kupert ravinlandskap. Området bærer preg av moderne åkerbruk. Før var jordveien mer kupert og oppdelt, men det ble foretatt store planeringsarbeider på 1960/70-tallet. Bak Sverstad har Norsk Hydro et større anlegg for produksjon av vekstortv.

HISTORIKK OG BESKRIVELSE

Området hører til Sem prestegjeld. Det ligger sentralt i forhold til gamle ferdselsveier, i krysset mellom Raveien og Kongeveien om Undrumsdal. Sverstad og Eikeberg har vært grevegods. Midt på 1700-tallet var gårdsbruka i området solgt oppsitterne. Vestfoldbanen og framveksten av stasjonsstedet Barkåker har hatt store konsekvenser for gårdsområdene til Barkåker og Søndre Eikeberg.

Søndre Eikeberg som gård skriver seg fra første del av 1800-tallet, da den ble skilt ut fra Østre Eikeberg. Hvor langt tilbake tunområdet går er uvisst. Ellers ser strukturen for veier og gårdstun å være som antydning på kart fra 1825. Arkeologen Nicolay Nicolaysen skriver i 1860-årene "...at paa flere gaarde langs postvejen og sidevejene er der mange gravhauger, saaledes endel paa Østre Eikeberg...". I dag ligger det bare 1 registrert jernaldergravhaug igjen i dette området. Denne haugen ligger i en privat hage, delvis ødelagt av en garasje og med et lysthus på toppen. Flyfotografering i dyrka mark har foreløpig ikke gitt resultater i form av sirkulære vekstspor i dette området, men det er sannsynlig at det i dyrka mark her finnes spor etter overpløyde gravhauger, trolig også andre typer forhistoriske bosetningsspor.

Sverstad, Søndre Brekke og Barkåker har tunområdene høyt med nærmest majestetisk virkning. Det er i området under, langs vassdraget, at ravinlandskapet er best bevart, med bølgende bakker og løvskog som markerer terreng og grenser. Her var det før beitehager.

Både på Sverstad og Søndre Brekke er det i dag bevart gravhauger fra jernalderen. På Sverstad ligger et lite felt med to gravhauger, og rett i nærheten skal det være funnet et sverd og en øks av jern fra vikingtiden i dyrka mark. En steinøks uten hull er også funnet på eiendommen til Sverstad gnr./bnr. 61/1. Nord-øst for gårdsbebyggelsen på Søndre Brekke er det registrert 3 gravfelt. Det største av disse består av 8 gravhauger og 1 gravrøys. Utsikten fra gravfeltet er i dag hemmet av vegetasjon da gravfeltet nå ligger inne i en skog. De to andre registrerte gravfeltene ligger lenger nordøst i samme skogsområdet. Her finnes også opplysninger om mange røysler som høyst sannsynlig er rydningsrøysler. Området ble ikke befart i første fase av prosjektet, men vil bli grundig registrert i løpet av høsten. Rydningsrøysene på Søndre Brekke kan være spor etter et forhistorisk eller middelaldersk åkerbruk i området.

Gårdsbebyggelsen på Søndre Brekke og Barkåker skiller seg ut som spesielt interessant, med mange fine, gamle autentiske hus i helhetlige tun. Bygningene viser mange lag fra brukenes historie. Tunområdene er oppe på raet, lendet er slett og tunformen tilnærmet firkantet. Søndre Brekke har bebyggelse av det mer storslåtte slaget, med et stort framhus fra 1740-tallet (omb.1816), bryggerhus fra 1870, stor sveitserlåve fra 1882 og stabbur fra 1900. Barkåkertunet er mindre, med svært gammelt bryggerhus og et fint holdt, gammelt steinfjøs i en noe yngre låve. Slike steinfjøs er i dag sjeldne og svært verneverdige kulturminner. Våningshuset er fra 1880 i klassisistisk-preget sveitserstil, to store asketrær danner inngangsportal.

Bebyggelsen på Sverstad virker ganske ny. Tunet til Eikeberg ligger litt ned i hellinga og markeres med en fin allé. Bebyggelsen er noe uensartet mht. alder og autentisitet. Våningshuset er gammelt.

Det gamle Barkåkertunet fikk jernbanen svært nær husene da den ble anlagt i 1881. En del av jordveien østover ble avskåret og har inngått i Barkåker tettsted. Også Søndre Eikeland har avgitt eiendom til tettstedet. Iflg. lokal informant var det Jernbanen som sto for linjeslått her. De tørket også høyet og kjørte det hjem til oppsitterene - gratis.

Skogsåsen i nord/vest er i dag et mye brukt friluftsområde. Her er hoppbakke som skal være gammel men utbygd i flere etapper og fine stier innover i skogen. Før lå det husmannsplasser under Sverstad her, bl.a. Pinen. Husene var nede før 1900, men det skal vises tydelig murer. I skogsområdene nordøst for hoppbakken er det i dag registrert to fangstgroper som trolig kan dateres til jernalder evt. middelalder. Disse fornminnene antyder at dette området tidligere har vært benyttet som utmarksområde.

VURDERING

Sett fra vest har dette landskapet en storslått karakter, som rammer inn og omkranser tettbebyggelsen i Barkåker på en verdifull måte. Området markerer veggene opp mot raet. Selv om deler av jordveien er mye planert, er hoveddrag og enkeltpartier bevart og gir interessante landskapsbilder. Fornminnene i området forteller om en bosetning her i jernalder - middelalder som drev ulike former for ressursutnyttelse.

Søndre Brekke og Barkåker har gårdsbebyggelse av særlig høy verdi - også i regional målestokk.

VIRKNING

Lenke J1 tar av fra området for eksisterende jernbane i nord, i ytterkant av gårdsområdet til Søndre Brekke. Den skrår over det kupert ravinlandskapet under Søndre Brekke og Sverstad, går nær tunet på Søndre Eikeberg og går inn i tettbebyggelsen ved Rv 308. Høydeforskjellene og terrengvariasjonene vil måtte utlignes med store fyllinger og skjæringer uansett høydenivå på linja. I dyrka mark flere steder langs dette traseforslaget vil det være et potensiale for å finne forhistoriske bosetningsspor.

KONFLIKT / KONKLUSJON

Inngrepet vil endre landskapets karakter og få store negative konsekvenser for det verdifulle grønne jordbruksbeltet rundt Barkåker. Dermed vil også det også berøre en del av ralandskapet, som er et overordnet verdifullt regionalt landskapselement.

Inngrepet skaper store konflikter med kulturverninteressene.

KULTURMILJØ 23

Barkåker tettsted

PARSELL
KOMMUNE
GNR.
KARTBLAD

J1, J0, J2, dertil reviderte varianter av J2 av juli 1993
Tønsberg
8/1, 58/-, 59/-, 60/-
21B

AVGRENSING

I hovedsak tettstedsbebyggelsen med Fritsø/Fresje-gårdene. (Barkåker omtales nærmere i kulturmiljø 23)

VERNESTATUS

Automatisk fredete kulturminner på Søndre Fritsø og Nordre Fritsø.

Tønsberg kommuneplan, arealdelen 1991 - 2003: **Hovedkart:** landbruksområde ved Fritsø, div eks. formål i tettbebyggelsen. **Temakart 07, Kulturminnevern;** inngår i et større område (raet - Semsletta) særlig rikt på synlige kulturminner. Området ved Barkåker stasjon er markert som verneverdig uten formelt vern. (Iflg. kommuneplanens arealdel er det planlagt godsterminal i et skogområde rett sør for tettstedet, utenfor dette området.)

NATURGRUNNLAG, AREALBRUK

Barkåker ligger midt på Vestfoldraet, der det senker seg og svinger litt vestover fra Rakås. Bebyggelsen der ligger konsentrert langs Fv 540, den gamle Raveien, og i noen armer med nye byggefelt bakover. Tettstedet ligger som en øy i åpent jordbruksland, med enkelte gårdstun tett inntil. Jordsmonnet er sand og sandmold.

HISTORIKK OG BESKRIVELSE

Barkåker som tettsted er en typisk "stasjonsby" og har Vestfoldbanen fra 1881 som sin forutsetning. Tomtene er skilt ut fra gårdene Søndre Eikeberg, Barkåker, Søndre Fritsø og Gulli. I forhold til gammel ferdsel var det et sentralt sted man valgte til jernbanestasjon, med stasjonsbygning på Raveien like i krysset for den gamle Kongevegen nord/sørøver (Raveien måtte legges litt om i stasjonsområdet) Lenge lå Barkåker midt i hovedferdselsåren gjennom fylket helt til Den Sørlandske Hovedvei ble lagt utenom fra Gulli til Vestre Eikeberg etter krigen (før 1958?). En snarvei fra Nordre Gulli til Sem kirke kom i 1952 og har også hatt betydning for Barkåker.

Stasjonsstedet begynte ganske snart å vokse. Typisk nok var det landhandel og ysteri som kom først, alt i 1880-åra. I 1889 ble det besluttet å opprette skyss-stasjoner ved de to nye stasjonsstedene Barkåker og Sem. Tidlig på 1900-tallet var stasjonsstedet vokst fram til et tettsted med mangesidige virksomheter; sagbruk (dampsag fra 1895), trevarefabrikk, poståpneri, telefon- og telegrafsentral. En virksomhet som særlig har satt sitt preg på Barkåker var Vestfold Flatbrødfabrikk som ble etablert i 1919. Fabrikken har eget sidespor til jernbanen. Produksjon og bygninger har gjennomgått stadige utvidelser fram til i dag, men bygningene har beholdt det arkitektoniske uttrykket av funkisstil det trolig fikk på 1950-tallet. Bygningen er i dag blitt et landemerke. I 1946

begynte produksjonen av Korn. I forbindelse med en planlagt utbygging på Korn undersøkte Oldsaksamlingen en gravhaug i området, nærmere opplysninger om denne undersøkelsen er ikke kjent på det nåværende tidspunkt.

Skolested ble Barkåker først på 1970-tallet, samtidig med de nye byggefeltene på Fritsøjordene.

Bygningsmiljøer fra stasjonsstedets barndom setter i stor grad sitt preg på stedet. Den gamle stasjonsbygningen fra 1881 står fortsatt, litt forlenget i forhold til det opprinnelig riktignok, men også det er utført på en tidstypisk og representativ måte. De gamle stasjonsuthusa står også. I stasjonsområdet og langs hovedveien ligger småhus, finere "villaer", rester av småbruk, butikker, forsamlingslokale, og annen bebyggelse typisk for en liten stasjonsby fra slutten av forrige århundre. Sveitserstil og jugendstil dominerer, og den overveiende del av bygningsmassen har et autentisk preg.

Før stasjonsbyen kom var dette kun en landlig strekning på Raveien mellom to gårder, **Fritsø og Barkåker**. Fritsø var imidlertid en stor gård, og besto midt på 1800-tallet av to matrikelgårder og mange bruk. Gårdstuna på Fritsø ligger tett, særlig tett i svingen der veien til Brekke tar av. På et lite område finner vi fortsatt bebyggelsen til fire gårdstun, mens et femte ligger litt lenger sør. Kartet fra 1825 viser også en tunklynge her. Fritsø er et av de få stedene i våre registreringsområder hvor vi kan spore fellestunstrukturer med gamle tradisjoner. Bygningsmiljøet er interessant, selv om det er litt forskjellig hva slag hus som er bevart i de ulike tuna. Flere av våningshusa har preg av høy alder. Store driftsbygninger ligger på rad i terrenget og markerer gårdsbebyggelsen på avstand. I tunområdet er det små knauser. Det står store asketrær på hver side av hovedveien.

De gamle gårdstuna på Fritsø markerer også grensen for tettbebyggelsen i nord/øst. Mot nord/vest ligger gårdsbruket til den gamle Barkåker-gården som har gitt stedet sitt navn. TUNET ligger på utsiden av jernbanen, kloss i linja. Det sies at de måtte snu om inngangene til det gamle steinfjøset p.g.a. banen. De mistet også noe jordvei østover. Barkåker har svært interessant og verneverdig bebyggelse; et meget gammelt bryggerhus og et fint holdt, gammelt steinfjøs i en noe yngre låve. Slike steinfjøs er i dag sjeldne kulturminner av høy verdi. Våningshuset er fra 1880 i klassisistisk-preget sveitserstil, to store asketrær danner inngangsportal. Gårdstunet er også omtalt under kulturmiljø nr.23.

Eldre skriftlige kilder forteller om flere gravhauger i områdene rundt Fritsø-gårdene. I dag finnes det kun en gravhaug bevart på Søndre Fritsø og to gravhauger på Nordre Fritsø, de øvrige er trolig dyrket bort eller fjernet ved boligbebyggelse. Det samme gjelder en tuft av lignende art som jernalderstuftene på Lista. Det er ikke kjent arkeologiske funn fra området, men dyrkamarkområdene regnes for å ha et potensiale for spor av eldre bosetning.

VURDERING

Barkåker er et særlig fint eksempel på stasjonsbyene fra siste del av 1800-tallet. Flere lag fra stedets utviklingshistorie er godt bevart og kommer klart fram - i helhet som i detaljer. Et viktig element er den klare avgrensingen mellom tettstedet og det grønne beltet med jordbrukslandskap omkring. Andre viktige elementer er Ravegen, den gamle Kongevegen som tar av fra Raveien, gravhaugene, den "opprinnelige" gårdsbebyggelsen, jernbanestasjonen, tettstedsbebyggelsen

med bolighus, forsamlingslokale og industribygninger - alle elementene smelter sammen til et helhetlig kulturmiljø med særpreg. Det knytter seg sterke kulturverninteresser til Barkåker.

VIRKNING

Lenke J0 Følger eksisterende spor. **Direkte berørt:** Kulturminner som ligger nær linja er; steinfjøset på Barkåker gård, stasjonsbygningene og gammel bebyggelse ved jernbaneovergang.

Lenke J1 Linjen kommer fra det åpne jordbrukslandskapet vest for Barkåker og svinger inn i tettsteds-bebyggelses ytterkant i krysset ved Raveien/Rv308. **Direkte berørt:** Et mindre bolighus i sveitserstil, sammen med noen nye bolighus.

Lenke J2 Linjen tar av fra eksisterende sør for Søndre Brekke og legges i jordtunnel (miljøtunnel) gjennom østre deler av Barkåker, vest for Fritsø, gjennom boligfelt i Fritsølia, før den går inn i skogområdene nord i Semsletta. **Direkte berørt:** Tettstedsbebyggelse til Raveien; to eldre boligeiendommer med hus i sveitserstil og en jugendvilla.

Lenke nr1 revidert forslag juli 1993

Linjen legges over de åpne jordene rett øst for Fritsøgårdens tunområde. **Direkte berørt:** Ingen kjent kulturminner.

Lenke nr2 revidert forslag juli 1993

Linjen legges øst for tettstedsbebyggelsen og skjærer tvert gjennom fellestunområdet på Fritsø, går over jordene sør for Fritsø, mellom skolen og byggefeltene før den kommer inn i skogen på Semsletta. **Direkte berørt:** En gravhaug på Søndre Fritsø. Potensiale for bosettingsspor i dyrka mark. Tun og gårdsbebyggelse på Fritsø.

Lenke nr3 revidert forslag juli 1993

Linjen kommer i en slak kurve fra nordøst, kloss opp i tunet på Søndre Brekke og går inn på eksisterende ved stasjonsbygningene. **Direkte berørt:** Stasjonsbygningene, bakhager, uthus i eldre tettstedsbebyggelse. (se forøvrig vurderinger i kulturmiljø)

KONFLIKT

Lenke J0

Enkeltminnene som blir direkte berørt eller står i fare for det, er alle svært verneverdige. Miljøet langs jernbanestasjonen og vegovergangen er sentrale i stasjonsbyens historie. Om jernbanen legges ned vil stedet miste et av sine historisk sett viktigste strukturerende elementer. På den annen side er kulturmiljøet ved Barkåker stasjonsområde så "finbygget", det har en så liten skala, at en moderne høyhastighetsbane vil måtte virke svært ødeleggende - med dobbeltspor, med ny veikryssløsning, undergang og støyskjermer. Alternativet skaper følgelig store konflikter med miljøverninteressene.

Lenke J1

Alle eldre hus langs Raveien har kulturvernets interesse. Omgivelsene her er en del endret, med nytt veikryss og mye ny bebyggelse. Området ligger litt perifert i forhold til Barkåker tettsted. Konflikten kan derfor klassifiseres som lokal. Det er en forutsetning at krysningen av Raveien tar hensyn til veiens løp, som er et overordnet kulturhistorisk hensyn.

Lenke J2

Miljøtunnelen vil ødelegge verdifulle enkelthus og få konsekvenser for et av flere verneverdige elementer langs Ravei-miljøet i Barkåker. Ellers vil

dette forslaget ikke komme i konflikt med viktige verdier i kulturmiljøet - så langt anleggsarbeidene er skånsomme mot Fritsø-tuna, forminner og annen verneverdig bebyggelse. Potensiale for bosetningsspor i dyrka mark rundt Fritsøgårdene.

Lenke nr1 revidert forslag juli 1993

Nærheten til Fritsø-tuna er problematisk. Det grønne beltet rundt Barkåker tettsted utgjør en verdifull del av kulturmiljøet. Konflikten vil kunne avdempes ved å øke avstanden til Fritsø og gjennom utforming. Ved miljøtunnel vil den kunne løses helt mht. nyere tids kulturminner, men områdene regnes for potensielle med hensyn til nye funn av bosetningsspor øst for Fritsøgårdene.

Lenke nr2 revidert forslag juli 1993

En gjennomskjæring av det gamle tunområdet til Fritsø vil skape svært store konflikter med kulturverninteressene både fra nyere tid og jernalderen.

Lenke nr3 revidert forslag juli 1993

Som lenke J0, vil i tillegg komme i store konflikter med kulturverninteressene ved Søndre Brekke.

KONKLUSJON

Alle inngrep i et så sammensveiset, helhetlig kulturmiljø som Barkåker vil komme i konflikter med kulturverninteressene. En sammenligning tilsier at de største konfliktene vil komme ved lenke J0, og revidert forslag nr. 2 og 3. Lenke J2 vil være konfliktfull, men begrenset til et mindre miljø. Det er størst muligheter for at avbøtende tiltak kan redusere konfliktnivået ved revidert forslag nr. 1. Dette forutsetter imidlertid at det tas hensyn til det potensiale som finnes for en mulig lokalisering av forhistoriske bosetningsspor i dette området.

KULTURMILJØ 24

Semsletta

PARSELL
KOMMUNE
GNR.
KARTBLAD

J1, J2, L1, L2, K1
Tønsberg
43/-, 44/-, 45/-, 46/-, 51/-, 52/-, 53/-, 54/-,
21B, 23, 24

AVGRENSING

Området omfatter det store slettelandet rundt Sem kirke og Jarlsberg hovedgård. Avgrenses av Barkåker tettsted i nord, Jarlsberg Flyplass og Sembyen jernbaneområde i vest, Manumsåsene i sør og Berg/Kjelleåsen i øst. (Berg/Kjelleåsen er kulturhistorisk tett sammenvevd med Jarlsberg, se kulturmiljø nr 25)

VERNESTATUS

Automatisk fredete kulturminner på Jarlsberg Hovedgård. Tønsberg kommuneplan, arealdelen 1991 - 2003: **Temakart 07 Kulturminnevern**; Ligger i et område som er særlig rikt på synlige kulturminner. Av bygninger er Jarlsberg Hovedgård og Sem middelalderkirke fredet. Verneverdige bygninger/bygningsmiljøer uten formelt vern er Hestehagen og Holmen husmannsplasser, Viums gårdsanlegg og Semsbyen stasjonsbygning. **Temakart 02, Landskapsvurdering**: omr. 21A KL/LT hele området er karakterisert som særlig verdifullt kulturlandskap. **Temakart 03 Naturvernområder** Gullkronen og Ilene naturreservat. Aulielva er verneverdig naturområde uten formelt vern. **Temakart 04 Friluftsområder**; Grevestien natur og kultursti, Gullkronen.

Hovedkart: Landbruk er hovednæring sør for Aulielva, LNF-område nord for Aulielva. Helt i nord mot Barkåker er det på Hovedkartet avmerket planlagt industriområde for godsteminal.

NATURGRUNNLAG, AREALBRUK

Området er en stor slette med gammel havbunn. Jordsmonnet er for det meste fruktbar leirmold. Sletta ligger ved foten av raet og deles av Aulielva som renner gjennom i bredt og jevnt løp ut i Byfjorden. Ved utløpet er det brakklund og våtmarksområder. Mot øst avgrenses slettelandskapet av en markert skogkledd åsrygg, Berg-/Kjelleåsen. I sør rammes landskapet inn av flere mindre skogklede fjellrygger, Manumåsene. Semsbyen jernbaneområde, på kanten av raet, avgrenser landskapet i vest

Herregårdslandskap. Storskala jordbrukslandskap med monokulturelt preg. Semsletta er også et bynært område preget av samferdsel (veier, bensinstasjoner, jernbane, flyplass), felter med boligområder, industri og travbane. Jordbrukslandskapet er ennå overordnet mht. til virkning og arealbruk.

HISTORIKK OG BESKRIVELSE

Jarlsberg Hovedgård og Sem middelalderkirke er ikke bare geografisk dominerende midtpunkter i sitt nærmiljø, men et kulturhistorisk tyngdepunkt med virkninger langt utenfor dette kulturmiljøets grenser. Her lå den gamle Sem prestegård. Her var hovedsetet for Jarlsberg

grevskap fra 1673 til 1821. Men trådene kan føres lenger bakover. Før grevetiden hadde Jarslberg hovedgård en fortid som Sem kongsgård. Etter Tunsbergs brann i 1536 residerte lensherren over Tønsberg len på den gamle kongsgården. Hovedsetets og grevskapets navn, Jarslberg, skriver seg fra stattholder Ulrik Fredrik Gyldenløves tid. Han hadde grevskapet fra 1676 til han i 1683 solgte det til feltmarskalk og baron Gustav Wilhelm von Wedel.

Til grevskapets hovedgård ble det lagt et betydelig jordegods. Særlig ble mange av de nærliggende gårdene knyttet tett til hovedsetet. På Semsletta opphørte flere av de gamle gårdene å være egne matrikelgårder og fikk samme nummer som hovedgården (i dag gnr.51). Dette gjelder bl.a. den gamle storgården Auli og flere av gårdene nord for Aulielva. Jordegodset ble drevet av leilendinger og husmenn. Jordbruket på hovedgården ble mye styrt av forpaktere.

Ved det store salget av grevegods midt på 1700-tallet, etter det mislykkede gruve-eksperimentet i Konnerud, ble mange oppsittere selveiere. Men de nærmeste eiendommene forble under greven, det var naturlig nok her det gamle grevegodssets sosiale- og økonomiske struktur holdt seg lengst. Tidlig på 1800-tallet ble forholdet greve, leilending, husmann strammet inn. Da **grev Hermann Wedel Jarslberg** overtok grevskapet i 1811 lå gårdsdrifta nede. Store deler av innmarka hadde da gjennom en årrekke ligget som slåtteng og gårdens hovedprodukt var høy for salg. Nå gjennomgikk det gamle grevesetet en kraftig omstrukturering og ble på få år en mønstergård i moderne jordbruk. Organisatoren av det hele var **Jacob Sverdrup** som grev Hermann hadde ansatt som gårdsbestyrer og som her fikk satt sin store interesse og kunnskap om moderne jordbruk ut i livet i stor skala. De som utførte arbeidet var godsets leilendinger og husmenn, som fikk langt strengere og regulerte kontrakter enn de hadde hatt før. Stikkord for omleggingen var vekselbruk med korn, høy, poteter og andre grønnsaker og februk som igjen gav grunnlag for gjødsling av åker og eng. Og han satte igang grøfting av vasstrukken jord. På Store Auli kom et av landets første meierier.

Jordbruket til Jacob Sverdrup fikk betydning langt utover grevskapets grenser. Etter opptakt på Jarslberg startet Jacob Sverdrup, med grev Hermanns hjelp, landets første landbruksskole på Semb i Borre fra 1825 - 36 (se kulturmiljø nr 18). Fra 1836 til 1868 var det landbruksskole på Semsletta igjen - på gården Rise, som med grevens hjelp ble bygd ut til en storgård, og som Jacob og sønnen Peder overtok. Jacob Sverdrup skrev i tidsskrifter og gav ut lærebøker om landbruk og byggeskikk på landsbygden.

Prinsippene for driften av Jarslberg-jordbruket holdt seg gjennom hele 1800-tallet, selv om vilkårene for folkene endret seg. Etterhvert ble leilendingsbrukene avvirket ved salg eller jorda lagt til hovedgården. Ennå i 1910 var det 28 arbeidspiktige husmenn under Jarslberg (utgjorde samtlige i Sem herred.) Det siste bruket ble solgt i 1946/47. Fremdeles er Jarslberg den største jordbrukseiendommen i Norge.

Om Jacob satte i gang det store Hamskiftet på Semsletta tidlig på 1800-tallet, så har nok ikke endringene etter hans tid vært mindre. Dette var og er et landskap som ligger til rette for å ta i bruk moderne teknologi og maskiner. Grøfting, kanalisering m.m. og har gjort mye vasstrukken mark til produktivt åkerland - helt opp til våre dager. Demningen mot Tønsbergfjorden ble bygd i 1960-årene. Kua er her som så mange andre

steder borte fra landskapsbildet. Det var melkeproduksjon fram til 1982. Siden da har driften omfattet korn, oljevekster, konserveserter og linfrø (fra "Grevestien").

Hovedbygningen på Jarlsberg Hovedgård framstår i det ytre som en stilren empirebygning fra 1812-14, fra grev Hermanns tid, men den har en kerne fra tidlig 1700-tallet. Med parkanlegget er det likedan, de stramme alléene stammer fra et barokkanlegg fra tidlig 1700-tall som fikk stå da parken ble bygd om til engelsk, romantisk landskapsstil på 1840-tallet - i dag forenklet. Store og Lille Gullkronen, de to høydene med edelløvskog, ble inkorporert i anlegget.

På begge Gullkronen-høydene ligger det flere enkeltliggende graver og større gravfelt fra jernalderen. I forbindelse med NSB-registreringene ble det oppdaget nye forhistoriske graver i dette området, en steinlegning og to gravrøyser. Bøkeskogvegetasjonen på Gullkronen er med på å fremheve gravminnenes storslåtte karakter og holder undervegetasjonen nede.

Den mest kjente gravhaugen på Jarlsberg Hovedgård ligger i dyrka mark på syd-siden av gårdsbebyggelsen. Haugen kalles tradisjonelt for Farmannshaugen oppkalt etter Bjørn Farmann, sønn av Harald Hårfagre, som angivelig skulle ha vært gravlagt her. Nyere forskning har imidlertid kommet til at dette ikke kan være tilfelle. Gravhaugen har allikevel stor opplevelsverdi og ligger markert og sterkt fremtredende ved innfartsårene til Tønsberg.

Det var mange **husmannsplasser** på Jarlsberg. De fleste plasshus er i dag borte. Noen finner vi igjen som ombygde hus på frasolgte småbruk, som på Rønningen og Kjærnes. En del av de som har blitt værende under Hovedgården har mye av sin autentisitet i behold, som Nedre Tomsbakken, Nordre Hestehagen og Holmen. En kategori for seg er banevokterboligen, Jarlsberg Vokterbolig.

De andre gårdsbrukene og fraskilte plasser ligger som øyer utover Semsletta og viser gårdsbebyggelse fra forskjellige tider. Hovedbygningen på Rise fra 1820 er et minne etter Jacob Sverdrup; en lav empirebygning med halvvalmet tak og to symmetriske sidefløyer - helt i takt med det han selv anbefalte som god byggeskikk. På Emmerød og Seberg er bygningsmiljøet dels ombygd, dels nyere. Seberg og Vium er to nye gårdsbruk, utskilt og fradelt hovedgården i 1923, med bebyggelse fra den tid. Bebyggelsen på Vium er særlig interessant, men våningshus i en nyklassisistisk stil.

Ved Emmerød og nordover mot Barkåker er det store felter med jevnaldrig granskog. Jarlsberg er også én betydelig skoggård.

På den andre sida av Aulielva ligger gården **Auli**, opprinnelig en stor gård som på 1400-tallet besto av tre bruk. Auli var en tid på 1500-tallet bolig for lensherren, etter at svenskene hadde satt Sem i brann. Fra 1620 ble hele Auli drevet sammen med Sem. Mange av Jarlsbergs husmannsplasser har utgått fra Auli. Det som i dag framstår som hovedgården på Auli, Auli Store, ble fraskilt i 1919. Auli ligger fint til på en høyde like ved Semsbyen og Raveien - som en avslutning på denne delen av Semsletta mot vest. I bygningsmiljøet er det først og fremst en stor sveitserlåve fra 1898/1938 som vekker interesse. Det var her Jacob Sverdrup anla ysteriet sitt i 1815 (i drift til 1832), da skal han ha slått

sammen flere leilendingsbruk. **Aulilunden** er også en fin tunplass, en liten høyde med store løvtrær og hus av forskjellige aldre.

Ved flyfotografering av vekstspor i forbindelse med NSB-registreringene har vi fotografert tydelige ringer i åkrene på begge sider av Semsveien ved Auli og Lunden og på nordsiden av dagens jernbanetrase mellom denne og Aulielva. Ringene tolkes som spor etter overpløyde gravhauger. Det er ikke tidligere kjent at det har ligget gravhauger i dette området. Ved overgangen vikingtid/middelalder skal havet ha stått ca. 3 meter høyere enn i dag ved Tønsberg. Går vi enda lenger tilbake i jernalderen og hever vannstanden med 5 meter vil de nyregistrerte gravhaugene på Semsletta ha ligget rundt strandkanten i en bukt, hvor dagens Lunden-gård ble liggende på et nes der Auli-elva munnet ut i havet. Trolig har de nyoppdagete gravhaugene tilhørt en storgård inne i denne bukta som vi foreløpig ikke vet noe om!

Helt i sør, under Manumsåsen ligger **Vik** og **Manum** og Bjelland. Ingen av disse gårdene har hørt til Jarlsberggodset, og de har vært på oppsitterenes hender fra 1600- og 1700-tallet. På både Vik og Manum er det svært interessante bygningsmiljøer. Under Manumsåsen, som en fond sør i sletta, er de svært viktige for landskapsbildet. De tre Manumbruka ligger tett sammen i rekke under åsen, med driftsbygninger og andre hus i en fin rytme etter terrenget. På Manum har det vært skole, men skolestua er flyttet. Det er mange hus av ulike slag og dels av høy alder i de tre tuna. På to av Vikgårdene er det enhetlige fine sveitserstil-tun. Bygningsmiljøet på Øvre Vik 44/1 er yngre. Gartneridrifta, Widerøe Gartneri, skriver seg fra 1959, dagens drivhus fra 1969 til 1987.

I nord-siden av Manumåsen på g.nr/b.nr 45/2 ble det i år registrert et lite gravfelt med 3 lave jordhauger. Vegetasjonen i området består av tett kratt og gjør det meget vanskelig å se haugene. Lenger sør og på et høyere punkt i åsen ble det også nyregistrert en lav gravrøys. Fra gravrøysa er det en storslått utsikt utover hele Semsletta.

Ved Raveien, på hver side av Aulielva, ligger to plasser som heter **Broen**. Det skal være gamle plasser, og navnet knytter dem til ferdseilen over Aulielva. Her har det vært bru i hvert fall siden kjørevegen til Larvik ble bygd i andre halvdel av 1600-tallet. Litt nedenfor skal det være et gammel vadested. Det er lite eldre bygninger av interesse på de to Broenbrukene i dag og på det ene drives det maskinverksted.

Jarlsberg og Semsletta er ikke bare et høyproduktivt jordbrukslandskap. Det er det nærmeste omlandet til en av landets eldste byer. Dette har hatt mange aspekter. Et av de mest synlige er de flere lag av gamle ferdsselsårer som går over området. En av de eldste har kanskje vært Aulielva selv? Ved hovedgården og Sem kirke møtes to av de eldste landeveiene som knytter byen til Raveien. En vei nord/vest fra Kjelle, over flyplassen og opp til Fyldpå kalles Kongevei til Tønsberg på kart fra 1825, men er et adskillig eldre far. Den er i dag pløyd bort mellom Kjelle og Jarlsberg. Den snorrette Jarlsberggata som kommer inn på Raveien nær Broen og går vestover mot Slagen kirke er trolig også svært gammel, og vel nærmest uendret i trasé. Dagens hovedinnfartsveier til Tønsberg er nyere. Semslinna, Rv312 i sør ble bygd i 1901/03 og forbinder Tønsberg med Semsbyen. Veien nordover til Bakåker Rv308 er bygd ut etter krigen og endret mye underveis.

Semsbyen er en typisk stasjonsby og har hatt jernbanen fra 1881 og den gamle Kongeveien på raet som sin forutsetning. Vestfoldbanen svinger her inn mot foten av raet og avgrenser tettstedet fra Semsletta. Rundt første verdenskrig var stasjonsbyen etablert. Sem stoppested ble nedlagt i 1970, men den gamle stasjonsbygningen står ennå. Alt samme år som jernbanen ble åpnet var det etablert industri i stasjonsområdet; Sem Dampsag og Stavskjæreri. Fortsatt preger industrivirksomheter det nærmeste stasjonsområdet, men bare en større fabrikkbygning fra 1910-tallet (?) står her, ellers er bygningsmiljøet fra de siste 10-år. Sem stasjon ligger på gården Aulerøds grunn. Gårdsbebyggelsen ligger fortsatt i grenseområdet mellom land og by. Rundt stasjonsområdet vokste småhusbebyggelsen fram. Det er felter med boligbebyggelse fra tidlig 1900-tall og mellomkrigstida på begge sider av jernbanelinja, langs Vikveien. Mot Akersmyra er det boligfelt fra 1960/70-tallet.

VURDERING

Sem middelalderkirke, alle gravhaugene på Gullkronen, Farmannshaugen og Jarlsberg hovedgård er kulturminner det knytter seg rikshistorisk interesse til. Sammen med husmannsplassene, gårdene, de gamle veiene og landskapet på den flate sletta, utgjør de et unikt kulturlandskap. Kulturmiljøet dokumenterer hvordan grevskapet var organisert, økonomisk og sosialt, samtidig som her både er tråder som trekker bakover og andre som illustrerer utviklingen opp mot vår tid. Her er stor historisk dybde og mangfold i tid og rom. Semsletta utgjør et kulturhistorisk hele det er viktig å se som en enhet.

VIRKNING

Lenke J1 svinger inn fra Barkåker i skogen nord for Emmerød og skrår øst for Søndre Hestehagen, svært nært, før den kommer inn på eksisterende linje. **Nr.3 revidert forslag juli** ligger lenger vest? - vi har kun en antydning om kryssning vest for Søndre Hestehagen.

Lenke J2 (samt reviderte varianter 1 og 2 fra juli) kommer med små variasjoner og knytter seg til eksisterende mellom Nordre og Søndre Hestehagen.

Lenke J1/J2 samlet vil direkte berøre Berg-/Kjellås-miljøet se kulturmiljønummer 25.

Lenke K1, silingsrapport; 1.1.2/1.1.3, godssporet, forbinder ut- og inngående linje til Tønsberg med en kurve mellom Søndre Jarlsberg vokterbolig og hovedgården. K1 ligger mye nærmer Jarlsberg og skjærer over Farmannshaugen.

Lenke L1, silingsrapport; 1.2.2 linje ut fra Tønsberg, tar av fra eksisterende litt nord for Auli industriområde, retter ut Semsvingen litt sør for Auli Store, får direkte virkning for forhistoriske bosetningsspor i dyrka mark ved Auli og Lunden og veksthusene i Widerøe gartneri (og et par villae i tettbebyggelsen ved Vik, se kulturmiljø nr.....).

Lenke L2, silingsrapport; 1.2.3 har omtrent samme utgangspunkt som L1, men retter ut Semsvingen i slakere kurve, går mellom Aulilunden og Rønningen og inn i tunnel i Manumsåsen mellom Vik og Manums gårdstun. Får direkte virkning for forhistoriske bosetningsspor i dyrka mark ved Auli og Lunden.

KONFLIKT

Lenke J1 Om lenken holdes tilstrekkelig unna Søndre Hestehagen (ny bebyggelse) og Emmerød sees ingen konflikt med kjente kulturminner.

Lenke J1 julirevisjon nr.3 som går vestenfor Hestehagen vil snevre inn slettelandet og dermed være mer negativt for kulturmiljøet.

Lenke J2/J2, (samt reviderte varianter 1 og 2 fra juli) vil innebære store konflikter ved kryssingen av Tomsbakken og gravfeltet sør for dette. Den gamle veien og Brennerialléen er en viktig del av områdets og Jarlsberg hovedgårds struktur. Ved utformingen må kulturhistoriske hensyn veie tungt.

Lenke K1 , silingsrapport; 1.1.2/1.1.3, K1 vil medføre meget store konflikter med kulturverninteressene ved at fornminner blir direkte berørt og ved avskjæring av Jarlsberg hovedgårds gårdsområde. Ved 1.1.2/1.1.3, er konflikten redusert ved at avstanden til Jarlsberg er øket. Konflikten er avhengig av høyden på linja. Banen går omtrent i det gamle jernbanesporet som var her før Tønsbergsløypa. Søndre Jarlsberg Vokterbolig lå ved den gamle veiens kryssning av denne. Nærheten til stua kan ikke sies å være i konflikt med kulturminnets innhold.

Lenke L1, silingsrapport; 1.2.2 Terrenget er høyere her og inngrepet kan derfor bli mer synlig. Ved sin nærhet til Semsbyen vil lenka skape en ny profil av Semsbyen mot sletta. Den gamle profilen med jernbanestasjonen, fabrikkbygning og Aulerød gård er en viktig del av områdets kulturmiljø. Dette skaper konflikt med kulturverninteressene. Virkningen for veksthusene til Widerøe gartneri og villaer i tettbebyggelsen bør kunne unngå og kan eventuelt neppe sees som en stor konflikt. I dyrka mark ved Auli og Lunden vil linja komme i konflikt med forhistoriske bosetningsspor.

Lenke L2, silingsrapport; 1.2.3 Manumsåsene og bebyggelsen på Vik og Manum oppfattes som en enhet og er en karakteristisk og viktig del av landskapsbildet i denne delen av Semsletta. Lenken vil splitte dette miljøet, noe som fører til konflikt med kulturverninteressene. Linja vil komme i direkte konflikt med forhistoriske bosetningsspor i dyrka mark ved Auli og Lunden.

KONKLUSJON

Alle nevnte lenker går i flatt lende. Det naturlige utgangspunkt for at traséen kan ligge lavt skulle derfor være det beste. Dette er et landskap som har absorbert og kan absorbere en del slike inngrep om det gjøres på landskapets premisser. Ethvert sammenhengende inngrep over bakkenivå vil være svært ødeleggende for opplevelse av landskap og kulturminner. Den overordnede målsetting må være at slettas områder reduseres i minst mulig grad og at kjente, identitetskapende landskapsbilder og historiske sammenhenger ikke splittes eller forringes. For parsell J vil lenke J2 med varianter være å foretrekke. Når det gjelder lenke L1 og L2 er hensynet til nyere tids kulturminner, Manumsåsen og Semsbyens profil, vanskeligere å avveie.

En samlet vurdering av hensynet til fornminner og nyere tids kulturminner tilsier at lenke L2 vil være den minst konfliktfylte. Det forutsettes avbøtende tiltak for lenke L1.

Lenke 2.1.1 Tomsbakken-Tønsberg st. dobbeltspor i dagens trasé:
Muligheter for mindre konflikt med bebyggelsen på Frodeløkken

Lenke 2.1.2 Tomsbakken-Tønsberg st. Tunnel under Frodeåsen
Muligheter for konflikt med bebyggelsen på Frodeløkken og Kjelle-ollen.

Lenke 2.2.1 Tønsberg st.-Teie, Kulvert i Vestfoldgt. senketunnel i kanalen

Boliger på Frodeløkken må rives.

Stasjonsmiljøet endres ved at det nye sporet ligger et nivå lavere enn i dag. Dersom dagens plattformnivå kan brukes som overgang over sporene kan imidlertid utformingen i en viss grad tilpasses den vernede stasjonsbygningen.

Mulig konflikt med Papirindustrien, detaljplan må til for å avgjøre dette.

I området sørøst for Svømmehallen er det registrert sjøbunn med organiske avsetninger som kan inneholde materiale fra bosetting eller annen strand- eller vannbundet virksomhet.

Konflikt med Felleskjøpet vurderes som mindre viktig i kulturminnesammenheng

Boligene ved Valborgs gate på Nøtterøy-siden som må rives vurderes som en middels konflikt.

Lenke 3.2.3 Tunnel under Slottsfjellet, senketunnel i Byfjorden

Inngrepet utgjør en potensielt meget stor konflikt med et område av stor nasjonal- og kulturhistorisk verdi: både Nordbyen med Bentegården og området ved Vestfold fylkesmuseum gir mulighet for stor konflikt. Anleggsarbeidets utførelse vil ha avgjørende betydning, men vi vurderer det slik at et anleggsarbeid som skåner disse kulturminnene er på grensen av det praktisk gjennomførbare.

Ytterligere perforering av Slottsfjellet vil endre grunnvannsforholdene på fjellet og sammen med rystelser i grunnen forverre bevaringsforholdene for de automatisk fredete kulturminnene i området.

KONKLUSJON

Av de foreslåtte lenkene skiller 3.2.3 under Slottsfjellet seg ut som særlig konfliktfull. Dobbeltsporet langs dagens sløyfe (1.1.1) vil bety inngrep i verdifull boligbebyggelse, et nytt spor på utsiden av dagens vil gi de minste konfliktene. Dagens sløyfe med enkeltspor og ensrettet kjørevei (1.1.4) har som hovedproblem en høyere rampe ned på Jarlsbergsletta enn dagens spor, avbøtende tiltak skulle imidlertid kunne gjøre denne konflikten mindre. Flere traséer kan få direkte konflikt med Kjelle-ollen, men justeringer av traséen utenom er mulige. Det skulle være mulig å anlegge lenken ned Vestfoldgata og over kanalen (2.2.1) uten store konflikter med kulturminner. Vi må imidlertid påpeke at det ved et slikt valg vil oppstå store konflikter lenger sør på Stokkesiden av Vestfjorden, se parsell N. Ved lenke 2.1.2 vil vi likeledes minne om konfliktene med fornminner nord for tunnelen gjennom Frodeåsen, se parsell J.

BESKRIVELSE

Tønsberg by ligger på halvøya mellom Byfjorden i vest og fjordbassenget Træla i øst. Den nordligste delen av Nøtterøy hører også inn under Tønsberg. Bergrunnen i kommunen består av Oslofeltets eruptiver, med lavabergarter i bysenteret. Byen ligger i et ås- og dal-landskap i overgangssonen mellom ulike landskapstyper; mellom raet/slettelandskapet i nordvest og kystsonen med øyene i øst og sørøst. Fra bysenteret strekker en høyderugg seg nordover og går over i Vestfoldraet. Her ligger et sammenhengende natur- og friluftsområde som strekker seg fra Greveskogen til Jareteigen. (Adkomst fra byen via

Stenmalen/Frodeåsen). På hver side av bysenteret er det naturreservat; Ilene naturreservat i Byfjorden og Presterødkilen i Trælen. Begge er viktige våtmarksområder.

Sentrale fylkes-, region- og kommunale funksjoner er lokalisert i bysenteret og de nærmeste byområder. Bysenterfunksjonene ligger innenfor et geografisk område hvor disse kan nås til fots. Forretningsstrøket ligger i den gamle bydelen (den historiske bydelen) mellom Byfjorden og jernbanen. Gjennom de siste tiår har det foregått en omfordeling av funksjoner mellom bydelene. Transport og arealkrevende virksomhet har flyttet ut av bysenteret og blitt erstattet av mer arbeidskraftintensiv virksomhet; privat- og offentlig tjenesteyting. Boligandelen i bysenteret er redusert. Bysenteret har endret karakter bygningsmessig ved at store og arealkrevende bygningskompleks har erstattet den tradisjonelle småskalabebyggelsen. Samtidig har det foregått en tyngdepunktforskyvning av handelsvirksomhet fra området rundt torget og Kanalen til de øvre bydeler. Tidsmessige trafikkårer gjennom byen har også påvirket bystrukturen. Industri- og næringsvirksomhet forøvrig er i dag lokalisert til områder i tilknytning til større trafikkårer og havnemuligheter, både på fastlandssida av byen og på Kaldnes på Nøtterøysida. På de tidligere byløkkene Ø for byen er det hovedsakelig villabebyggelse på løkkene nærmest jernbanesløyfa, mens arealkrevende industri- og næringsvirksomhet ligger i ytterkanten ned mot Trælen og Kanalen. Villabebyggelsen N og Ø for byområdet lå tidligere i Sem kommune. Kommunesammenslåingen mellom Sem og Tønsberg i 1988, har gitt byen større utviklingsmuligheter.

Tønsberg by ble opprinnelig anlagt like nedenfor det 63 m høye Slottsfjellet.

I senmiddelalderen og særlig etter reformasjonen mistet Tønsberg mye av sin betydning. Etter foreningen med Danmark i 1380, opphørte Tønsbergs status som landets hovedresidens for kongen. Tønsberghus på Slottsfjellet ble overtatt av sysselmenn som kaltes lensherrer over Tønsberg len. Andre omstendigheter som bidrog til Tønsbergs nedgang var bl.a. svartedauden i 1350, konkurranse fra andre byer og byens egne ladesteder, indre og ytre stridigheter. Den viktige handelsbyen fra middelalderen fikk minsket betydning pga vanskelig tilgang på trelastprodukter etterhvert som skogene nærmest kysten ble nedhogd. I begynnelsen av 1500-tallet ble byen plyndret og borgen på Slottsfjellet ødelagt. Tønsbergs lensherrer flyttet til Sem Kongsgård og residerte der til gården i 1671 ble skjenket grev Griffenfeldt, den første greve til Jarlsberg. Bybrannen i 1536 raserte hele byen, bortsett fra murene; "ti de var uforbrennelige". Byen som allerede i forveien var utplyndret, lå nå langt nede, men eksisterte fortsatt som kjøpstad, både rettslig og administrativt. I 1671 foreslo Norges stattholder, grev Ulrik Fredrik Gyldenløve i Larvik grevskap, å nedlegge Tønsberg som by og flytte borgerne til Høllen ved Larvik. Forslaget falt imidlertid etter sterke protester.

Oppbyggingen av byen tok tid, men under den lange fredsperioden fra 1720 økte velstanden, spesielt pga. sjøfarten. Etter 1814 begynte en ny og bedre tid for Tønsberg. Skipsfarten og skipsbyggingen blomstret, og fra midten av 1800-tallet startet selfangsten og litt senere hvalfangsten, som ble en viktig næring fram til 1960-tallet. Industrivirksomhet knyttet til både skipsfart og hvalfangst vokste fram fra 1860-tallet. Handel, industri, skipsfart og hvalfangst ga grunnlaget for folkeveksten i byen.

På 1800-tallet lå Tønsberg fortsatt stort sett innenfor den gamle middelalderbyens grunn. Bebyggelsen var strukturert langs et langgate-system med tre gater som gikk parallelt med bryggekannten. På tvers av disse gikk smale veier i fallende terreng ned mot fjorden. De omkringliggende arealer var byens løkker, som enten var privateid eller kommunens eiendom. Løkkene ble stort sett brukt til beiteområder, og bortsett fra på noen privateide løkker var det ingen bebyggelse her.

Etterhvert som folketallet i Tønsberg økte, ble behovet for nye arealer til bebyggelse stort. På slutten av 1800-tallet startet en omfattende regulering av byens løkker. Det var også løkker inne i selve byen; disse var private og ble tidligere utbygd enn løkkene utenfor byen. Det var hovedsakelig villabebyggelse som ble oppført på de tidligere løkkene, men det vokste også opp noe industriell virksomhet i dette nye området. De første husene ble bygd i tilknytning til eksisterende ferdselsårer, som Stenmalvegen og Valløvegen (i dag Halfdan Wilhelmsens alle).

Da jernbanesløyfa inn til byen ble anlagt på de tidligere byløkkene i 1914, var det fremdeles bare noen få løkker som var utbygd. Bebyggelsen innenfor og rundt sløyfa er siden delvis regulert i forhold til linjas krumning.

KULTURMILJØ 26**Tønsberg, det historiske byområdet**

PARSELL
KOMMUNE
KARTBLAD
OMFATTER REG. OMRÅDE

N 3.2.3
Tønsberg
Prosjektkart 26
0704-06 Slottsfjellet/ Teglhagen/Fjerdingsgen
0704-08 Nordbyen

AVGRENSNING

Den historiske del av byområdet hvor det i følge kommuneplan for 1991-2003 skal utarbeides en helhetlig bevaringsplan.

VERNESTATUS

Omfatter hele Tønsbergs Fornminneområde, registrert etter "Lov om kulturminner" se kartutsnitt. Nordbyen er regulert til spesialområde bevaring. Fredete enkeltbygninger.

NATURGRUNNLAG, AREALBRUK

Det historiske byområdet består av bysenteret, bydelene Nordbyen, Teglhagen, Fjerdingsgen, Sørbyen og Haugar samt Slottsfjellet. Området ligger ved Byfjorden med Slottsfjellet og Haugar som viktige romdannende elementer. Øst for dette området ligger de tidligere byløkkene, som i dag hovedsakelig består av villabebyggelse og arealkrevende næringsvirksomhet. I bysenteret i skråningen mellom Slottsfjellet/Haugar og havnen kan middelalderbyens gatenett fremdeles avleses, og områder med eldre bevaringsverdig trehusbebyggelse er intakt. Bysenterets funksjon er knyttet til administrasjon, handel, service, kultur, turisme og rekreasjon.

Bydelene Nordbyen, Teglhagen og Fjerdingsgen er de mest sentralt beliggende boligområdene, iblandet en god del næringsvirksomhet. Områdene hører også til blant de mest trafikkbelastede boligstrøkene, da de ligger nær byens hovedårer. Slottsfjellet med Tallak er et natur- og museumsområde i bysentrum. Her finnes ruinene etter Tønsberghus med Michaelskirken på Slottsfjellet, og i skråningen på nordsiden av fjellet ligger Vestfold fylkesmuseum på Tallak. Nordbyen og Slottsfjellet med den tilliggende bebyggelsen vil bli nærmere omtalt.

HISTORIKK OG BESKRIVELSE

Middelalderbyen Tønsberg lå mellom Slottsfjellet og Haugar. i skråningen ned mot Byfjorden. Strandkanten lå den gang omtrent der Nedre Langgate går idag. Sjøen gikk lenge helt inn til Slottsfjellet på NV-siden. Bebyggelsen inntil Slottsfjellet ble anlagt seinere, men det er usikkert når.

Nordbyen, som ligger nedenfor fjellets sørvestside, har imidlertid bebyggelse som stammer fra 1700-tallet. Kart fra begynnelsen av 1800-tallet viser bebyggelse langs en smal gate mellom Slottsfjellet og sjøen, og mellom fjellet og Tollbodgaten. På 1700- og 1800-tallet gikk det et klart sosialt skille i Nordbyen, omtrent der Nedre Langgate i dag deler bydelen. De mer velsituerte bodde i den sørlige delen. I reguleringsplanen fra 1852 som medførte utvidelse av gatebredden i Tønsberg, ble Nordbyen unntatt

fra bestemmelsene. Det ble bestemt at gaten i Nordbyen noenlunde skulle følge Slottsfjellets krumning med en bredde på 9-10 alen. Dette førte til at husene på oversiden av gaten kunne bevares.

Da Jarlsbergbanen ble anlagt i 1881, gikk et sidespor fra Jarlsberg Points (points er det engelske ordet for sporveksel) gjennom en tunnel i Slottsfjellet og ned til stasjonen ved havna. Etter at jernbanen ble flyttet sto tunnelen lenge ubrukt. Først i 1960-årene ble Nedre Langgate, som tidligere stoppet sør for Slottsfjellet, forlenget gjennom tunnelen, og er senere blitt en viktig ferdselsåre gjennom byen.

Nordbyen er regulert til spesialområde for bevaring. En stor del av bebyggelsen er fra 1700- og 1800-tallet. Nordbyen 16, "Bentegården", er en av byens eldste bygninger og ble sannsynligvis oppført ca 1700-1720. Huset er den eneste representanten i byen av denne typen bolighus, som har røtter i 1600-tallets byggetradisjoner. Bygningen er fredet og eies av Tønsberg Arbeiderforening.

Slottsfjellet med ruinene av Tunsberghus og Michaelskirken har en historie som strekker seg helt tilbake til middelalderen. Det var hovedsete for Norges konger fram til unionen med Danmark i 1380. Borgen på Slottsfjellet ble ødelagt først på 1500-tallet. Ruinene viser deler av det middelalderske borganlegget. Slottsfjellet er allerede kraftig perforert av tunnel, tilfluktsrom og heissjakter samt forsvarsinstallasjoner fra den andre verdenskrig.

På nordøst-siden av Slottsfjellet ligger bydelene Teglhagen og Fjerdingen. Teglhagen var opprinnelig et engstykke som lå under Sem kongsgård og Jarlsberg hovedgård. Et teglverk i Teglhagen ble muligens anlagt i forbindelse med kong Håkon Håkonssons bygging på Slottsfjellet i 1234. Teglverket lå på sletten på bergets nordside (Tallak). Navnet Tallak/Teglhagen minner om den gamle teglsteinsproduksjonen. Ruinene er det eldste minne av industrilignende virksomhet i Tønsberg. På Tallak ligger også Vestfold fylkesmuseums bygdetun. Museet som ble åpnet i 1941 er et kulturhistorisk museum med spesialisering innen hvalfangst, sjøfart og bykultur. Bygningene er tilflyttet.

Fjerdingen er bydelen øst for Slottsfjellet. Gatesystemet er stort sett slik det var da bydelen vokste fram. Den ble også kalt Forstaden. Dette var en bydel preget av håndverkere; yrker som krevde omgang med ild skulle ligge utenom selve bykjernen. Tollbodgaten og Farmannsvegen skiller bydelen fra selve bykjernen.

VURDERING

Bebyggelsen i området rundt Slottsfjellet dokumenterer en bebyggelsesstruktur og skala/målestokk som er representativ for tiden før modernismen. Spesielt må nevnes Nordbyen, der flere bygninger fra 1700- og 1800-tallet er bevart, bl.a. Nordbyen 16, "Bentegården", som er en fredet bygning fra begynnelsen av 1700-tallet. Slottsfjellets betydning som historisk monument har et nasjonalt perspektiv.

VIRKNING

Parsell N, Lenke 3.2.3. Tunnel gjennom Slottsfjellet, senketunnel i Byfjorden. Stasjon under bakkenivå i området nord for dagens stasjon. En må regne med å drive deler av tunnelen mellom stasjonen og Slottsfjellet i løsmasser. Inngrepet berører viktige nasjonalhistoriske og kulturhistoriske områder:

Bentegården og den nærmeste bebyggelsen i Nordbyen kan bli direkte berørt, avhengig av traseføring og anleggsarbeidets utførelse. Det må nevnes at det gikk et stort jordras her i Jordfallsbukta i 1858-59, så grunnen er ikke av de beste.

Nordøst for Slottsfjellet går tunnel under Vestfold fylkesmuseum. En tunnel i løsmasser vil berøre museets bebyggelse og muligens ruinene fra teglsteinsproduksjonen. Konsekvensene vil avhenge av anleggsarbeidets utførelse.

En evt. tunnel under Slottsfjellet vil muligens ikke berøre automatisk fredete kulturminner direkte, selv om strekningen passerer fornminneområdets nordre del. De perforeringer som har skjedd i Slottsfjellet har redusert bevaringsforholdene for organiske levninger på fjellplatået. Det er kun en liten del, mindre enn 10%, av de automatisk fredete kulturlagene i borganlegget som er undersøkt.

KONFLIKT

Som det framgår av ovenstående utgjør inngrepet en potensielt meget stor konflikt med et område av høy nasjonal- og kulturhistorisk verdi: både Nordbyen med Bentegården og området ved Vestfold fylkesmuseum gir mulighet for stor konflikt. Anleggsarbeidets utførelse vil ha avgjørende betydning, men vi vurderer det slik at et anleggsarbeid som skåner disse kulturminnene er på grensen av det praktisk gjennomførbare.

Riksantikvaren ved Utgravingskontoret i Tønsberg uttaler: "Det er ikke ønskelig at nye perforeringer av fjellet finner sted. Det er allerede lagt frem planer, i forbindelse med ny hovedveiforbindelse mellom Tønsberg og Nøtterøy og i forbindelse med ny handlingsplan for Tønsberg sentrum, om å lokalisere trafikkmaskiner, veitracéer og parkeringshaller i Slottsfjellet. Ytterligere perforeringer av fjellet vil sannsynligvis forandre grunnvannsforholdene på fjellet og dermed ytterligere redusere bevaringsforholdene. Dersom det skulle bli valgt tunnelløsninger som går nærmere overflaten enn antydnet, vil også rystelser fra trafikk virke negativt på ruinenes bevaringsforhold. Dette er et problem som er godt dokumentert i Gamlebyen i Oslo."

KONKLUSJON

Lenke N 3.2.3. gir etter all sannsynlighet meget store konflikter. En detaljert konsekvensutredning med særlig vekt på anleggsperioden må evt. gjennomføres.

KULTURMILJØ 27

Tønsberg, byløkkene

PARSELLER

K Lenke K1 = 1.1.1, lenke 1.1.4

N Lenke N1 = 2.1.2 + 2.2.1, lenke 2.1.1

Da parsellene her ligger svært tett, har vi funnet det hensiktsmessig å behandle disse under de samme kulturmiljøene.

Prosjektkart 24 og 26

0704-01 Banesløyfen, 0704-02 Solvang, 0704-03 Træleborg, 0704-04 Stensarmen/Kanalen, 0704-07 Farmannsvegen

KARTBLAD

OMFATTER REG. OMRÅDENE

AVGRENSNING

Området som tidligere var byens løkker utenfor selve byen.

NATURGRUNNLAG, AREALBRUK

Området ligger øst for den historiske byen. Mot nord er området avgrenset av Byskogen og Frodeåsen med Greveskogen, i øst av Vellebekken (tidl. kalt Kilnelven). Et slakt skrånende terreng ned mot Trælen og Kanalen i sørøst. Et høydedrag går fra Frodeåsen i nord og inn i Banesløyfa.

På de tidligere byløkkene øst for byen er det oppført hovedsakelig villabebyggelse nærmest jernbanesløyfa, mens arealkrevende industri- og næringsvirksomhet ligger i ytterkanten ned mot Trælen og Kanalen. Innenfor Banesløyfa er det en blanding av boligbebyggelse, næringsvirksomhet og offentlige institusjoner som skole, sykehus og kirkegård.

HISTORIKK OG BESKRIVELSE

For kjøpstaden Tønsberg var det i middelalderen skilt ut en takmark. Takmark er benevnelsen på grenselinjen/ grensemerkene rundt en bymark, men ordet kan også bety bymark. Takmarken var skilt ut fra det omkringliggende land med takmerker. I takmarken kunne byens innbyggere ha dyr på beite, sanke ved og ferdes uten å overtre annen persons eiendom. Mange av løkkene var private og kunne pantsettes, forpaktet eller selges som annen privateiendom. Disse kaltes derfor eiendomsløkker. Kommunen var også eier av løkker som ble bortforpaktet til byens borgere mot en årlig avgift. Løkkene lå i bymarken, som betegner det området som kommunen eier. På kommunens løkker var det forbud mot å sette opp hus, bortsett fra enkle høyløer og uthus. På enkelte privateide løkker var det imidlertid satt opp hus. Disse husene ble ofte brukt som landsted for familiene når de om sommeren flyttet ut av byen.

Mot slutten av 1800-tallet var det ikke lenger så vanlig å ha dyr på beite i bymarken. Behovet for en bymark var ikke tilstede i samme grad som tidligere. Under den sterke befolkningsveksten som skjedde på denne tiden ble det et stort behov for nye byggetomter. På slutten av 1800-tallet startet en omfattende regulering av byens løkker. Det var også løkker inne i selve byen; disse var private og ble utbygd på et tidligere tidspunkt enn løkkene utenfor byen. De første husene ble bygd i tilknytning til eksisterende ferdselsårer, som Stenmalvegen og Valløvegen (i dag Halfdan Wilhelmsens allé) og langs Tønsberg-Eidsfossbanens spor ned til Stensarmen. Utstykingen av løkkene strukturerte også bebyggelsen. Da

jernbanesløyfa inn til byen ble anlagt over byløkkene i 1914, var det fremdeles bare noen få løkker som var utbygd. Bebyggelsen som siden er oppført innenfor og rundt sløyfa, er delvis regulert i forhold til linjas krumning.

VURDERING

Bebyggelsen i området dokumenterer den historiske utvikling innen byplanutvikling og boligbyggestil, med representanter for ulike byplanidealer, bygningstyper og sosial tilknytning. Innenfor banesløyfa finnes bl.a. et strøk med jugendvillaer i store hager, Egne Hjem-hus på tomter inndelt i et stramt rutenettmønster, hageby med arbeiderboliger, dessuten enkelte sveitserhus og funkisboliger.

Av boligbebyggelse bør hagebyen innenfor banesløyfa trekkes fram. Tønsbergs Boligselskapers arbeiderboliger ble bygget i 1917-1922 på Anders Madsens løkke. 20 firemannsboliger ble anlagt etter hagebyidealet, der husene ligger rundt en felles plass. Hver leilighet har i tillegg sin egen hage ved huset. Bygningstypen er ens for alle hus, men variasjon i vindustyper, dekorasjon og farge gir hver bygning et individuelt preg innenfor et planlagt homogent strøk. Hagen er et viktig element i dette planidealet. Det er et vakkert boligstrøk med et autentisk preg.

En del tidlig industrivirksomhet finnes også på de gamle løkkene. Tønsberg Papirindustri A/S' fabrikk i Bullsgt. var en av byens største arbeidsplasser på begynnelsen av 1900-tallet. Fra en forsiktig start med 2 sjøboder ved brygga i 1898 vokste fabrikken raskt til en etter datidens forhold moderne industribedrift. I 1900 ble fabrikken flyttet til Bulls gate, der det til stadighet foregikk videre utbygging. I 1916-1918 ble en ny, stor femetasjes fabrikkbygning i jern og betong oppført i Jernbanegata like overfor det eldre anlegget i Bullsgt. Et eget jernbanespor ble lagt bort til fabrikken. "Papirindustrien" produserte papirposer, konvolutter og emballasje. I 1905 fikk fabrikken leveransen av konvolutter til hele landet i forbindelse med folkeavstemningen om forholdet til Sverige og om kongevalget. På det meste var det over 200 ansatte, flest kvinner.

VERNESTATUS

Berørt av parsell K:

Tønsberg Boligselskapers Hageby og villastrøket på Knut Adlers løkke (Huitfeldtsgt/Rodesgt/Buggesgt/Adlersgt) er i Tønsberg kommuneplan for 1991-2003 forutsatt båndlagt/vernet i første 4-års periode.

Berørt av parsell N:

Papirindustrien ligger innenfor det historiske byområdet hvor det skal utarbeides en helhetlig bevaringsplan, ifølge samme kommuneplan. Papirindustrien er vurdert som verneverdig bygning uten formelt vern. Områdene dekkes ikke av Tønsberg Fornminneområde. Teie hovedgård og nærmeste omgivelser på Nøtterøysiden er imidlertid innenfor dette.

Berørt av parsell K og N:

Jernbanestasjonen ligger innenfor det historiske byområdet hvor det skal utarbeides en helhetlig bevaringsplan. Stasjonsbygningen er også med i den nasjonale verneplanen for jernbanebygninger.

VIRKNING

Inngrep: Lenke K 1/1.1.1. Dobbeltspor langs eksisterende linje:

Krever ombygging av en rekke kryssinger med dagens veg- og gatenett. Kan medføre flere vegomlegginger. Gjennom boligområdene vil det være mulig å føre fram et nytt spor uten store inngrep i bygningsmassen. Krav

om støyskjerming vil bli reist. Følgende kulturminneområder vil bli berørt:

Innenfor banesløyfa. Disse lokalitetene blir berørt hvis spor nr. 2 blir lagt på innsiden av det eksisterende. Det er spesielt hagene som blir berørt, og på Frodeløkken vil inngrepet føre til riving av noen boliger. Dette er lokalitetene:

Gamle kirkegård med gravkapell.

Villastrøk på Knut Adlers løkke. Jugendpreg. Forutsatt båndlagt/vernet.
Tønsberg Boligselskapers arbeiderboliger på Anders Larsens løkke.
Hageby fra 1917-1922 med et autentisk preg, forutsatt båndlagt/vernet.
Eneboliger fra mellomkrigstiden i Enggata N for hagebyen.
Boligstrøk på Frodeløkken der utgående og inngående linje møtes. Egne Hjem-hus fra 1907-1912 og bolighus i sein sveitserstil (1916).

Utenfor banesløyfa. Disse lokalitetene blir berørt hvis spor nr. 2 blir lagt på utsiden av det eksisterende sporet.

Funkisboliger nord for stasjonen, mellom Farmannsvegen og jernbaneområdet.

Tønsberg Stasjon.

Nye Kirkegård i bydelen Solvang.

Boligstrøk i Saxilds gate i bydelen Solvang. Eneboliger bygget rundt en halvsirkulær plass. Antagelig bygget etter 1946.

Boligstrøk i Ø. Dietrichs veg på Træleborg. Blandet boligstrøk fra etter 2. verdenskrig. Hagene ligger nesten på fyllingen under linja.

I kilen mellom jernbanesløyfa og tidl. havnespor et sveitserhus og et uthus/verksted i tegl.

Inngrep K 1.1.4., Omlegging til enveis trafikk i dagens sporsløyfe gjennom byen:

Løsningen krever planskilt kryssing mellom ut- og inngående spor i Kjelleområdet. Denne kryssingen kan evt kombineres med en tunnel gjennom Frodeåsen (alt 2.2.1.). Etablering av planskilt kryssing mellom jernbanen og Halvdan Wilh. Allé.

Inngrep N1 2.1.2.+ 2.2.1. Tunnel gjennom Frodeåsen, kulvert under Vestfoldgata, senketunnel under Kanalen, tunnel under Nøtterøy og senketunnel under Vestfjorden:

Tar av fra dagens linje nær Tomsbakken og går i tunnel under Frodeåsen. Tunnelen krysser under eksisterende spor og kommer inn mot stasjonen nordfra i dagens korridor, men senket i forhold til dagens perrong. Fortsetter i kulvert i Vestfoldgata og senketunnel i kanalen. Etter kryssing av kanalen går banen inn i fjelltunnel ved Valborgs gate og fortsetter videre mot Vestfjorden.

Inngrepet berører:

Boliger i spissen mellom dagens spor på Frodeløkken.

Papirindustrien i Bullsgt. tangeres.

Felleskjøpets bygning på Stensarmen.

Sveitserboliger ved Valborgs gate

KONFLIKTER

Inngrep Lenke K 1/ 1.1.1. Dobbeltspor langs eksisterende linje:

Nytt dobbeltspor i den eksisterende traseen medfører en del konflikter med forskjelligartede kulturmiljøer, bl.a. boligområder foreslått underlagt

vern i kommuneplanen. Minst konflikt med bebyggelsen vi det bli hvis spor nr. 2 legges på utsiden av det eksisterende sporet i sløyfen.

Inngrep K 1.1.4. Omlegging til enveis trafikk i dagens sporsløyfe gjennom byen:

Muligheter for konflikt med bebyggelsen på Frodeløkken og Kjelle-ollen (beskrevet under kulturmiljøet Kjelle). Uavklarte spørsmål om høyde på evt. bro/fylling og lokalisering av tunnel-påhugg gjør problemstillingen vanskelig å vurdere. Det kan imidlertid tenkes at barrierevirkningen blir stor, også visuelt ved at utsikten mot Slottsfjellet blir brutt når man kommer kjørende på Rv308 inn mot byen.

Inngrep N1 2.1.2.+ 2.2.1. Tunnel gjennom Frodeåsen, kulvert under Vestfoldgata, senketunnel under Kanalen, tunnel under Nøtterøy og senketunnel under Vestfjorden:

Boliger på Frodeløkken må rives.

Stasjonsmiljøet endres ved at det nye sporet ligger et nivå lavere enn i dag. Dersom dagens plattformnivå kan brukes som overgang over sporene kan imidlertid utformingen i en viss grad tilpasses den vernede stasjonsbygningen.

Mulig konflikt med Papirindustrien, detaljplan må til for å avgjøre dette.

I området sørøst for Svømmehallen er det registrert sjøbunn med organiske avsetninger som kan inneholde materiale fra bosetting eller annen strand- eller vannbundet virksomhet.

Konflikt med Felleskjøpet vurderes som mindre viktig i kulturminnesammenheng

Boligene ved Valborgs gate på Nøtterøy-siden som må rives. Vurderes som en middels konflikt.

KONKLUSJON

Inngrepene i parsell K og N gjennom "byløkkene" er hovedsakelig en konflikt med boligbebyggelse, både innenfor og utenfor banesløyfa. Det er spesielt boligene på Frodeløkken og hagene det kan gå hardt utover. Langs deler av sløyfa er det god plass til et ekstra spor, mens konflikten andre steder er stor. Evt. nye planfrie kryssinger og tilhørende omlegging av veger er ikke behandlet her, da planer for dette ikke foreligger. Som nevnt er et nytt spor på utsiden av det gamle å foretrekke fra et kulturmiljø-synspunkt.

Alternativ N med senketunnel i Vestfjorden, der traséen enten går via Slottsfjellet/Byfjorden eller via Kanalen, har mindre grad av konflikt i "Byløkkene".

Kjelle-ollen på sørsiden av Frodeåsen er behandlet under Kjelle kulturmiljø.

KULTURMILJØ 28

Tønsberg - Kjelle

PARSELL

K

Lenke 1.1.1. Dobbeltspor langs eksisterende linje

Lenke 1.1.2. Godsspor utenom Tønsberg på Kjelle (blir behandlet under kulturmiljø Jarlsbergsletta)

Lenke 1.1.4. Omlegging til enveis trafikk i dagens enkeltspor gjennom Tønsberg.

Lenke 2.2.1. Nytt dobbeltspor i dagens korridor.

KARTBLAD

OMFATTER REG.OMRÅDENE

Prosjektkart 24

0704-05 Kjelle

AVGRENSNING

Kjelle er et boligområde like nord for Tønsberg by. Ligger i skråningen vest for idrettsområdet i Greveskogen.

Trafikkmaskinen sør for bebyggelsen på Kjelle hører til dette området.

VERNESTATUS

Ilene naturreservat.

NATURGRUNNLAG/AREALBRUK

Området ligger i en vestvendt skråning inntil Frodeåsen i øst. Frodeåsen er en del av et høydedrag som strekker seg videre nordover. Her ligger et sammenhengende natur- og friluftsområde med god adkomst fra byen. Vest for Kjelle strekker Jarlsbergsletta seg vidt utover. Ilene naturreservat i våtmarksområdet mellom Jarlsbergsletta og byområdet har et interessant plante- og fugleliv. Kjelle er et boligstrøk med eneboliger på store tomter. Kjelle ungdomsskole ligger helt inn til skogkanten øst for jernbanelinja. Både jernbanelinja fra Drammen og linja til Skien går gjennom området. Rv308 og Rv303 kommer nordfra og vestfra over Jarlsbergsletta og møtes i "trafikkmaskinen" like sør for boligområdet. Jernbanebrua over Rv308 kan kalles byens innfallsport, men den lange fyllingen mot vest danner en visuell barriere mot byen og Byfjorden. Bebyggelsen ligger på den tidligere gården Kjelles grunn. Frodakjelda som er en gammel vannkilde, ligger ved foten av åsen ved Farmannsvegen inn til byen.

HISTORIKK OG BESKRIVELSE

Gården Kjelle lå utenfor bygrensen fram til kommunesammenslåingen mellom Tønsberg og Sem i 1988. Kjelle var en gammel gård i Sem hovedsogn, et underbruk til Sem kongsgård og Jarlsberg hovedgård. Gården lå på høyden øst for Jarlsbergsletta. Kjelle-ollen eller Frodakjelda ligger på den tidligere gårdens grunn. Kjelda var en brønn under Jarlsberg hovedgård. Den er omtalt som "Frodakjelda" i middelalderen (Magnus Lagabøters "Bylov" i 1276). Stedet ble brukt til tøyvaskeplass og tørkeplass for Jarlsberg, og ellers for byens innbyggere. I 1880 søkte Treplantingsselskapet kommunen om en mindre bevilgning til forskjønnelse av plassen, som på denne tiden fungerte som offentlig møteplass.

Boligtomtene på Kjelle er inndelt langs jernbanelinjene. Eneboliger bygd utover 1900-tallet er omgitt av store hager. De ligger godt avskjermert fra trafikken over sletta. En sveitserbolig med uthus (ikke avmerka på ØK)

ligger mellom jernbanelinja som går vestover og Rv308, like sør for jernbanebrua over Rv308. Det er ikke undersøkt om boligen har tilknytning til jernbanen. Kulturveien Grevestien passerer området.

VURDERING

Den delen av Kjelle-bebyggelsen som ligger i de aktuelle områdene er ikke av høy verneverdi. Området har likevel stor betydning som byens innfallsport nord- og vestfra. Kjelle-ollen er et viktig kulturminne.

VIRKNING

K Lenke 1.1.1. Dobbeltspor langs eksisterende linje:

Konflikt med boligene vest for linja. Flere ligger tett opp til linja, slik at riving ikke er til å unngå. Det omtalte sveitserhuset må rives. Fyllingen ut mot sletta i vesttettet spor kan bli større. Kjelle-ollen blir muligens berørt.

K Lenke 1.1.4. Omlegging til énveis trafikk i dagens enkeltspor gjennom Tønsberg:

Sveitserhuset må rives. Fyllingen ut mot sletta i vesttettet spor kan bli en større visuell barriere enn i dag, da utgangshøyden sør for Frodeåsen vil ligge på et høyere nivå. Fyllingen strekker seg vestover til linja kommer ned på sletta igjen. Forbindelsen mellom sletta og Byfjorden blir ytterligere visuelt brutt. Kjelle-ollen blir sannsynligvis berørt.

K Lenke 2.2.1. Nytt dobbeltspor i dagens korridor:

Konflikt med boligene vest for linja. Flere ligger tett opp til linja slik at riving ikke er til å unngå. Kjelle-ollen kan bli berørt.

KONFLIKTER

K Lenke 1.1.1. Dobbeltspor langs eksisterende linje:

Kjelle-ollen. Konflikten må ellers karakteriseres som lokal.

K Lenke 1.1.4. Omlegging til énveis trafikk i dagens enkeltspor gjennom Tønsberg:

Den visuelle barrieren som er nevnt, vil utgjøre hovedkonflikten. Detaljstudier og manipulering med utgangshøyden sør for Frodeåsen kan gjøre konflikten mindre. Som avbøtende tiltak kan en viadukt evt. vurderes. Kjelle-ollen utgjør en stor konflikt.

K Lenke 2.2.1. Nytt dobbeltspor i dagens korridor:

Kjelle-ollen. Ellers lokal konflikt

KONKLUSJON

Ved siden av berøring av Kjelle-ollen vil en sannsynlig forhøyet fylling/bru vestover Jarlsbergsletta utgjøre hovedproblemet.

PARSELL L**Aulielva - Akersvannet**

FYLKE
KOMMUNE
PARSELL

Vestfold
Tønsberg, Stokke
lenke L0: eksisterende spor (km 118,2 - 123,5)
lenke L1 (nytt nr. fra silingsrapporten er 1.2.2): kort kurveutretting ved Semsbyen
lenke L2 (nytt nr. fra silingsrapporten er 1.2.3): lengre kurveutretting ved Semsbyen
23, 25

KARTBLAD

KULTURMILJØER

Parsell H vil få konsekvenser for følgende kulturmiljøer:

Semsletta

Den store, i dag intensivt oppdyrkede jordbruksletta mellom vestfoldraet og Tønsberg by, med mange gravhauger, Sem middelalderkirke, og Jarlsberg hovedgård i sentrum - hovedsetet for Jarlsberg grevskap. Et særdeles rikt kulturmiljø med stort mangfold og historisk dybde. Rikshistorisk interesse.

Kulturmiljøet Semsletta berøres også av også parsell K, lenke K1 og parsell J, lenke J1 og J2 - og er nærmere omtalt under parsell J.

Aker gård/Akersmyra

Storgårds- og utmarksområde i et landskap preget av variert topografi og med mange kulturlandskapselementer fra forhistorisk og nyere tid. Viktig friluftsområde for Semsbyen.

SAMMENDRAG KONFLIKTER

Lenke L1 (1.2.2)

Semsbyens profil, tettstedet som en av de mange kulturhistoriske landskapsbildene i Semsletta. Forhistoriske bosetningsspor i dyrka mark ved Auli og Lunden.

Lenke L2 (1.2.3)

Manumsåsene, landskapsvirkningen ved oppsplitting av et karakteristisk gårds- og naturlandskap, en viktig vegg i kulturmiljøet Semsletta. Forhistoriske bosetningsspor i dyrka mark ved Auli og Lunden.

Akersmyra, gjennomskjæringen av et utmarksområde med mange forninner, veier og andre kulturspor.

KONKLUSJON

Begge alternativer vil føre til store konflikter med kulturverninteressene. L2 berører flere områder og kulturvern hensyn. Samlet vil de negative konsekvensene bli størst ved dette alternativet.

HOVEDTREKK VED LANDSKAPET

Parsellen begynner midt ute på Semsletta, det åpne jordbruksområdet som ligger nord/vest for Tønsberg by. Forslagene går i henoldsvis ny og gammel jernbanebru over Aulielva. Sletta avgrenses i sør av flere mindre åsrygger og i sørvest av tettbebyggelsen i Semsbyen som ligger på raet. Sør for høyledragene er det en stor, tilplantet myrslette, Akersmyra, som i vest grenser til raet, i sør til Akersvannet. Alternativ L2 dreier mot åsene og Akersmyra, mens alternativ L kommer inn på eksisterende linje i Semsbyen.

KULTURMILJØ 29

Aker gård - Akersmyra

PARSELL
KOMMUNE
GNR.
KARTBLAD

L1, L2,
Tønsberg
46/1, 46/3, 80/5 i Stokke,
25

AVGRENSING

Området omfatter Akersmyra og hovedområdet for Aker gård. Avgrenses i nord av Manumsåsene.

VERNESTATUS

Automatisk fredete kulturminner på Aker. Tønsberg kommuneplan, arealdelen 1991 - 2003: Hovedkartet: LNF-område. **Temakart 07 Kulturminnevern**; Ligger i et område som er særlig rikt på synlige kulturminner. Verneverdige bygninger/bygningsmiljøer uten formelt vern som er merket av er Aker gård. **Temakart 02, Landskapsvurdering**: omr. 23A KL hele området er karakterisert som svært verdifullt kulturlandskap. **Temakart 03 Naturvernområder Akersvannet og Akersmyra ytre del naturreservat**. **Temakart 04 Friluftsområder**; Lysløyper, skiløyper.

NATURGRUNNLAG, AREALBRUK

Myra og vannet avgrenses i vest av Vestfoldraet. Myrsletta består av marine strandavsetninger med stort islag av grus og sand. Høydedrag ved Aker gårdsområde. Store fjellknauser i åsene nord i området. Store deler av Akersmyra er i dag plantet til med gran og furu. Åpent storgårdslandskap rundt Aker gård som ligger på høydene nord for Akersvannet. Manumsåsene rammer inn landskapet i nord. Store løvtrær bryter opp landskapet.

HISTORIKK OG BESKRIVELSE

Aker er ved siden av Jarlsberg en av de store gårdene i gamle Sem. Det er en gammel gård, som midt på 1800-tallet fikk eiere og brukere knyttet til Vestfolds skipsfarts- og fangstmiljø. Dette har preget utformingen mot storgårdsmiljø. I første halvdel av 1900-tallet ble flere tidligere utskilte bruk samlet, slik at gården nå omfatter flere gardstun og mange hus. Hovedbygningen er fra 1803, en staselig empirebygning i to etasjer. Det finnes også andre interessante gamle hus, gammel allé og hage. På Aker og rundt Manumsåsen er det mange sammenhengende steingarder og her skal være tufter etter gammel tunplass.

Akersmyra ble skilt ut fra hovedgården i 1892 og det ble startet torvstrøproduksjon her. Under ulike eiere var det drift fram til 1960/70-tallet. Det var ganske stor produksjon, med trallespor fram til Sem stasjon. Sporene etter uttakene er svært tydelige i myra, men trallebanen og alle produksjonshus er borte. Torvuttakingen og dreneringen har gjort myra mye tørrere og egnet til skogplanting, og på myra står det i dag tett gran- og furuskog.

Løkeberg, en gammel husmannsplass under Aker, ligger helt i nord i området. Gårds- og tunområdet er oppspist av tettbebyggeslen mot

Semsbyen, hvor det gamle våningshuset står som et bolighus blant de andre.

På eiendommen tilhørende dagens Aker gård ligger det svært mange fornminner bevart. Disse representerer spor etter bosetning fra steinalder, jernalder og middelalder. Her er bl.a. registrert en bygdeborg, flere gravfelt, enkeltliggende graver, skålgroper og fossile dyrkningsspor. De automatisk fredete kulturminnene vurderes som spesielt interessante idet man her har muligheter for å studere utnyttelsen av området i forskjellige faser, uten at nyere aktivitet har ødelagt alle tidligere bosetningsspor.

VURDERING

Aker gårdsområde og området innover mot Manumsåsene er et kulturmiljø med mange kulturlandskapselementer fra forhistorisk og nyere tid. Området må ses på som et hele. Det har stor verdi som tur- og friluftsområde for tettbebyggelsen i Semsbyen.

VIRKNING

Lenke L1, 1.2.2 Følger eksisterende linje med utvidelse til dobbelt spor.

Lenke L2, 1.2.3 Kommer inn i området med tunnelutslag i Manumsåsen (Viksåsen?). Berører et gravfelt med 1 steinsetting og 8 gravhauger i nordøstkant av Akersmyra. Skrår så over nordre del av Akersmyra for å gå inn på eksisterende vei et stykke inn i Stokke kommune. Over Akersmyra er linjen tenkt lagt på bru, event. lett fylling.

KONFLIKT

Lenke L1, 1.2.2; ingen konflikter mht. kjente kulturminner,

Lenke L2, 1.2.3; konflikt med automatisk fredete kulturminner. I forhold til Aker gård og de viktigste nyere tids kulturminner er inngrepet perifert. Traséen kan imidlertid bryte gamle vegfar og vil med stor sansynlighet bli en barriere mellom tettstedet og kulturlandskapet.

KONKLUSJON

En samlet vurdering tilsier at hensynet til kulturverninteressene i området er best tjent med *Lenke L1, 1.2.2* og at *Lenke L2, 1.2.3* vil innebære stor konflikt.

PARSELL M

Akersvannet - Stokke

Stokkebyen er i sin helhet behandlet under denne parsellen.

FYLKE
KOMMUNE
LENKER

Vestfold
Stokke

- 1.3.2 Østlig lenke i dagen langs Akersvannets sørende, gjennom dagens stasjonsområde i Stokke.
- 1.3.3 Tunnel under Haslestad, gjennom dagens stasjonsområde i Stokke.
- 1.3.4. Vestlig lenke langs Stokkemyra, under Stokke tettsted. Prosjektkart 25, 28 og 29.

KARTBLAD

KULTURMILJØER

Parsellene vil få konsekvenser for følgende kulturmiljøer:

31 Akersvannet sørvest: Et jordbruksområde og et myrområde avdelt av en randmorene. Gårdsbebyggelse og mange funnsteder og faste forminner.

30 Akersvannet vest: Et jevnt skrånende terreng mellom raet og Akersvannet. Bebyggelsen ligger med unntak av et par tun på ra-ryggen og blir ikke direkte berørt. Dagens jernbane danner utgangspunktet for de nye lenkene.

34 Stokkebyen: Tettstedet Stokke med gammel senterstruktur. Vernet stasjonsbebyggelse. Sentralt landskapsvernområde.

SAMMENDRAG KONFLIKTER

Lenke 1.3.2 Østlig lenke, gjennom stasjonsområdet i Stokke.
Mulighet for større fylling i ra-hellingen nedenfor Grytingen. Sårbar del av landskapsrommet rundt Akersvannet. Direkte konflikt med et par gårdstun nord for Stokke sentrum karakteriseres inntil videre som middels. Stort potensiale for konflikter med bosettingsspor i dyrket mark rundt disse tunene (Grimestad og Lågerød). Planfri kryssing ved Stokke stasjon vil skape konflikt, enten i senterstrukturen ved heving eller senking av veg, eller i forhold til den vernede stasjonsbebyggelsen ved endring av kotehøyden for sporene.

Lenke 1.3.3 Tunnel under Haslestad, gjennom stasjonsområdet i Stokke.

Lenken er den minst konfliktfylte fra parselldelet L/M og sørover til tunnelinnslaget nord for Haslestad. Fra det sørlige påhugget fram til Stokke stasjon vil imidlertid denne lenken direkte berøre et gravfelt på Lågerød og gå gjennom området med stort potensiale for funn av bosettingsspor ved Grimestad. Konflikt ved Stokke stasjon som ved 1.3.2.

Lenke 1.3.4. Vestlig lenke langs Stokkemyra, under Stokke tettsted.

Direkte konflikt med tunet på Grytingen og med landskapsformene ved en antatt fylling i dette området. Ringvirkningene av en miljøtunell og ny stasjonslokalisering i Stokke er vanskelig å vurdere, men potensialet for konflikt ved nytt stasjonsanlegg, park and drive-plasser mm. er stor.

KONKLUSJON

Ingen av det tre lenkeforslagene er uten konflikter med kulturminner. Usikkerheten om hvilke løsninger lenke 1.3.4 vil medføre i Stokke sentrum gjør at vi ikke uten videre vil anbefale denne. En løsning der lenke 1.3.3 gjennom en noe lengre tunnel smyger seg nærmere Holtanåsen kan være verdt å studere ut fra kulturminnehensyn. Dette forutsetter en akseptabel løsning på den planfrie kryssingen med RV560 og forholdet til dagens stasjonsbebyggelse.

BESKRIVELSE

Miljøet utgjør en del av landskapsrommet rundt Akersvannet samt tettstedet Stokke. Dette er et kulturhistorisk viktig område med stort tilfang av kulturspor fra forhistorisk tid. Bosettingen har fra forhistorisk tid i stor grad fulgt de samme naturformasjonene der bebyggelsen er konsentrert i dag. Stokkebyen ble skapt av jernbanen som ble åpnet 1881.

KULTURMILJØ 30

Akersvannet vest

PARSELL
KOMMUNE
GNR.
KARTBLAD.

OMFATTER REG.OMRÅDER

M
Stokke
78/-, 79/-, 80/-, 81/-, 82/-, 83/-, 84/-, 85/-, 86/-
ØK CK 029-5-1
Prosjektkart 25 og 28
0720-04 Akersvannet vest

AVGRENSING

Avgrenset av Akersmyra i nord, Akersvannet i øst, Haslestadbekken i sør, Ra-veien i vest.

VERNESTATUS

Automatisk fredete kulturminner på Kongsteigen, Rensgate, Lund, Stein, Vølen, Brensrød og Oserød. Akersvannet naturreservat.

NATURGRUNNLAG, AREALBRUK

Miljøet utgjør en del av øst-skråningen fra Raet. Jordbruksområde i svakt hellende terreng ned mot Akersvannet. Raryggen i vest. Overgangssone mellom Raet og marine avsetninger. Lettdrevet fulldyrka jord. Felt med skog mellom Ra-veien og jernbanelinja. Haslestadbekken i sør i overgangen til skogkledte koller/åser. Viktige strukturerende elementer er Ra-veien og Akersvannet.

Et rent jordbruksområde med korn- og grønnsaksproduksjon. Sand og leirjord. Bebyggelsen ligger langs Ra-veien med eiendommer som strekker seg fra veien og ned til Akersvannet. Driftsveier går i eiendomsgrensene. Langs Raveien ligger i tillegg til gårdene nyere boligbebyggelse uten tilknytning til jordbruk. Miljøet utgjør vestveggen i et stort og kulturhistorisk viktig landskapsrom.

Gårder er: Brensrød gnr.86, Vølen gnr.85, Stein gnr.84, Lund gnr.83, Rensgata gnr.82, Lunds-Buer gnr.81, Buer gnr.80, Grytingen gnr.79, Kongsteigen gnr.78.

HISTORIKK OG BESKRIVELSE

Ra-veien har gått her i uminnelige tider, en gammel hovedferdselsåre gjennom Vestfold som var kongevei, også kalt Postveien, seinere Den sørlandske hovedvei og E-18. Jordbrukslandskapet er homogent og har bevart sin opprinnelige struktur. Steingjerder, eldre bebyggelse og bosteder. Gårdenes beliggenhet oftest opp til Ra-veien, med jorder som skråner slakt ned mot Akersvannet. Inndelingen av eiendommene på tvers av Raet gir gårdene forholdsvis lik jordbonitet. Som dagens bosetting ligger langs raet lå også den forhistoriske bosetningen der. Flere av gravfeltene er fremdeles bevart og enkelte fjernede hauger kan sees som vegetasjonsspor i dyrka mark, bl.a. på gårdene Vølen, Kongsteigen og Sundby. Jernalderens gårdsbosetting har brukt områdene ned mot Akersvannet både som innmark og utmark. I forbindelse med gassrørprosjektet i 1990 ble det registrert store områder med rydningsrøyser, åkerterrasser og dyrkningsflater, samt spor etter utmarksminner som kullgroper i østskråningen ned mot Akersvannet. Ved å studere gravfunn

fra gårdene på Raet har enkelte forskere antydnet at gårdene Grøtingen og Kongsteigen hører hjemme i yngre jernalder, mens Langelo, Ramsum og Lund trolig er eldre.

Terrenget er jevnt, selvdrenerende og består av sand og leirjord. Lengst sør mot Haslestadbekken ligger gårdene Buer og Grytingen med tuna nærmere Akersvannet. Da jernbanen ble anlagt i 1881, ble jordene delt, men driftsveger langs grenselinjene krysser jernbanelinja flere steder. Akersvannet var vannkilde til både Stokke, Tønsberg og Nøtterøy fram til 1972 da Vestfold interkommunale vannverk kom i drift. Akersvannet er nå reservevannkilde(1979). Undervannskilder og grusmassene i raet gjør at vannet er en sikker vannkilde. I 1970 ble vannet senket ca. 80 cm. Gårdene rundt vannet fikk mange dekar med ny dyrkbar jord. Akersvannet naturreservat er vernet etter naturvernloven.

Der det ikke er dyrka mark gjorde vegetasjonen det vanskelig å registrere arkeologiske kulturminner i forbindelse med NSB-registreringene. Store områder består av plantet granskog. Det synes imidlertid å virke som om antall bevarte kulturminner synker jo nærmere Akersvannet man kommer. Ved årets registreringer på gården Lund 83/1 ble det registrert 3 nye kullgroper samt en haugformasjon med parallelle voller som vi ikke kan funksjonsbestemme eller datere.

Maritime aktiviteter i strandsonen som f.eks. fiskeanretninger og båtnaust, synes ikke å være bevart i områdene da det nå er dyrket helt ned til vannet. Åkerregistreringer og flyfotografering vil kanskje gi utfyllende kunnskaper om slike aktiviteter.

På gården Grytingen gnr.79 er det funnet et eggstykke av en steinøks, funnstedet er ukjent. Arkeologen Nicolay Nicolaysen undersøkte i 1872 5 røyser på denne gården. I to av dem ble det gjort gravfunn fra vikingtiden. Disse utgravde gravhaugen på Grytingen har sannsynligvis også ligget oppe på raet, og ikke der gårdstunet ligger i dag.

VURDERING

Området forteller om hvordan tidlig bosetting forholdt seg til viktige strukturerende element som raet, veien og vannet. Del av stort landskapsrom. Eksisterende jernbanelinje ligger fint i terrenget og virker ikke som noen direkte barriere verken visuelt eller funksjonelt i dag. Det synes ikke å være noen påviselig konflikt mellom automatisk fredete kulturminner og noen av traseforslagene.

VIRKNING

Parsell M nord for Grytingen: Gir små inngrep i eksisterende infrastruktur, men jordveien vil bli sterkere oppdelt ved innføring av planfri kryssing. Antall kryssings-steder blir begrenset.

Lenke 1.3.2.: Linjen trekkes mot øst i nord-enden av Akersvannet. Ingen uheldige direkte virkninger, men mulighet for større terrenginngrep og barrierevirkning mot vannet enn det dagens trasé representerer.

Lenke 1.3.3.: Lenken går i ca. 600 m lang tunnel under Haslestad, vest for nåværende linje. Tunnelinnslag sør for Haslestadbekken. Linjen vil komme nær bebyggelsen på 79/1 Grytingen, antakelig uten å berøre tunet direkte.

Lenke 1.3.4.: Lenken går vest for nåværende trase i dalen langs Haslestadbekken til Stokkemyra. Tar av fra nåværende linje like nord for Grytingen gnr.79/1. Direkte berørt blir 79/1 Grytingen, gårdstun med

eldre bebyggelse, bl.a. våningshus fra 1740. Bryggerhus, låve og grisehus fra 1900-tallet. Linjen vil berøre uthusene.

KONFLIKT

Parsell M nord for Grytingen: Alle alternativene vil skape problemer for gårdsdriften med tanke på adgang til jordene på nedsiden av banen. Denne sammenhengen mellom raet og Akersvannet har kulturhistorisk betydning. Visuell konflikt avhengig av tilpasning til terrenget. Evt. konflikt med Akersvannet naturreservat og grunnvannsføremster tas ikke opp her. Avbøtende tiltak vil være å legge linja på terrengnivå eller lavere enn dette.

Lenke 1.3.2.: Ingen stor konflikt .

Lenke 1.3.3.: Ingen stor konflikt..

Lenke 1.3.4.: Konflikt med bebyggelsen på Grytingen. Konflikten antas stor, nærmere undersøkelser bør gjøres. Forbi Grytingen vil det også måtte bygges opp en fylling for å nå opp til Stokkemyra.

KONKLUSJON

Vi vurderer lenke 1.3.3. som det beste alternativet, også med tanke på traseen videre sørover mot Stokke.

KULTURMILJØ 31

Akersvannet SV

PARSELL
KOMMUNE
GNR.
KARTBLAD

M
Stokke
18/-, 19/-, 20/-, 21/-
ØK CK 029-5-1, CK 029-5-2, CK 026-5-3
Prosjektkart 28
0720- 03 Akersvannet S/SV (deler av dette)

OMFATTER REG. OMRÅDE

AVGRENSNING

Avgrenset av Haslestadbekken i V, Akersvannet i N, jernbanelinja i Ø, Stokke sentrum i S.
Omfatter Lågerødåsen, Haslestad, Stokkemyra

VERNESTATUS

Automatisk fredete kulturminner på Lågerød, Haslestad og Holtan. Akersvannet naturreservat mot nord.

NATURGRUNNLAG, AREALBRUK

Vest for eksisterende jernbanelinje ligger Lågerødåsen, en randmorene. Store myrområder (Stokkemyra) vest for åsen med bekker som renner mot nordøst til Akersvannet.

Et nesten rent jordbruksområde med noe boligbebyggelse. Består av små og middelsstore bruk. Utgjør den vestlige delen av ei grend som tidligere hørte inn under samme bedarlag (bålag). Området øst for jernbanelinja danner et klart avgrenset landskapsrom. Fulldyrka, leddrevet jord. Lågerødåsen (randmorene) vest for jernbanelinja skiller mellom dette landskapsrommet og et høyere liggende myrområde mot vest. Gårdsbebyggelse inntil åsen. Deler av Stokkemyra (tidl. kalt Holtanmyra) er dyrka opp. Korn og poteter.

HISTORIKK OG BESKRIVELSE

Grenda som dette området er en del av hørte tidligere inn under ett bedarlag, som bestod av 12 gårder. Grenda levde lenge i et avhengighetsforhold, enten til prestegården eller til Melsom. Brukene har skiftet mellom å være husmannsbruk og selveiende. En gammel veg gikk fra Langelo oppe ved Ravegen over Haslestadbekken og bekken fra Stokkemyra og videre østover til Melsom. En viktig forbindelse som i dag har status som driftsveg og gårdsveg. Den tidligere tilknytningen til den østre delen av grenda er muligens redusert etter at jernbanen ble anlagt tvers gjennom grenda og den gamle ferdselsvegen ikke er i bruk til allmenn ferdsel. Lokale krefter ivrer for å åpne veien igjen som en skiltet kultursti.

I 1936 fant gårdbruker Karl Gundersen på gården Grimestad et skattefunn fra vikingtid. Skattefunnet bestod av gjenstander laget av sølv, bl.a. armringer, barrer og mynter. Den yngste av myntene var preget i året 922, og skattefunnet kan ha blitt gravd ned i siste halvdel av 900-årene. Nøyaktig funnsted for skattefunnet er ikke påvist, men ulike informanter mener at funnet er gjort i dyrka mark nordøst for Grimestadgårdene. På

disse gårdene er det også tidligere gjort funn av oldsaker som kan dateres til vikingtid.

Mellom dagens jernbanetrase og veien til Haslestad ligger flere mindre gravfelt fra jernalderen. Områdene her brukes i dag som beiteområder for husdyr, vegetasjonen holdes derved ned og gravhaugene blir godt synlige for forbipasserende. Ved NSB-registeringene ble det påvist et nytt gravfelt bestående av 3 gravrøysler i dette området på eiendommen gnr/bnr. 18/1,19/3. Et annet gravfelt på samme eiendom ble utvidet fra 2 til 4 gravrøysler ved årets registreringer.

Både på gårdene Haslestad og Holtan er det registrert flere gravfelt og enkeltliggende gravhauger. Disse ligger alle på øst-siden av veien nordover til Haslestad, inne i skogsområder. Trolig har disse gravhaugene i jernalderen ligget med god utsikt over Akersvannet, i et beitelandskap. Det største av gravfeltene i dette området ligger på grensen mellom Lågerød og Haslestad, her er det registrert 11 gravhauger, 10 rundhauger og 1 langhaug. Mindre gravfelt med 6 og 9 gravhauger ligger heholdsviis på gnr.19/2,10,12 og gnr.20/1.

I Stokkemyra, ca.1,5 meter dypt, er det funnet et pileskaft av tre, med rester av surring (lær?). Funnet ble registrert av gassrørprosjektet i 1990 og oppbevares på gården Sundby gnr/bnr 74/3.

VURDERING

Et helhetlig jordbruksområde, gammel bebyggelse, gamle gårdstun og mange automatisk fredete kulturminner, som trekker linjene bakover til en bosetning i området allerede i jernalderen. Skattefunnet fra Grimestad forteller trolig også at dette området har hatt en sentral betydning i vikingtid. Det er rimelig å anta at man vil støte på uregistrerte forhistoriske bosetningsspor i dyrka mark på denne gården.

Ei grend, et bedarlag der gamle og nye veger knyttet og knytter gårdstuna sammen til et nettverk. Forholdsvis enhetlig størrelse på bruka.

VIRKNING

Parsell M, lenke 1.3.2.: Utretting av kurver. Vil bety et sterkere landskapsinngrep i forhold til dagens linje, høy fylling ved sørenden av Akersvannet. Ny trasé også fra Akersvannet fram til bebyggelsen ved Stokke. Tiltaket kan skape en større barriere. Direkte berørt blir bruket Grimestad, husa flyttet etter ekspropriasjon pga. den nye jernbanen i 1881, dessuten Lågerød. Forholdsvis ny bebyggelse. Lenken kan komme til å berøre eventuelle uregistrerte forhistoriske bosetningsspor i dyrka mark på Grimestadgårdene.

Parsell M, lenke 1.3.3.: Lenken går i ca. 600 m lang tunnel under Haslestad, vest for nåværende linje. Direkte berørt: Gårdsbebyggelsen på Grimestad (se ovenfor) og Bekken, gravfelt på Lågerud og eventuelle uregistrerte forhistoriske bosetningsspor i dyrka mark på Grimestadgårdene.

Parsell M, lenke 1.3.4.: Lenken går vest for nåværende trasé i dalen langs Haslestadbekken til Stokkemyra. Linjen går i skog- og myrlandskap på vestsiden av de registrerte automatisk fredete kulturminnene i området.

KONFLIKTER

Parsell M lenke 1.3.2.: Vil bety et sterkt inngrep i landskapsrommet ved sørenden av Akersvannet som også har et verdifullt kulturminneaspekt.

Direkte konflikt med Grimestad og Lågerød. Stort potensiale for forhistoriske bosetningsspor i dyrka mark ved Grimestadgårdene.

Parsell M lenke 1.3.3.: Konflikt med Grimestadtunet. Konflikt med et gravfelt på Lågerød, stort potensiale for forhistoriske bosetningsfunn i dyrka mark ved Grimestad.

Parsell M lenke 1.3.4.: Ingen direkte konflikter, men denne traséen kan også gi en relativt høy fylling for å vinne høyde opp til Stokkemyra.

KONKLUSJON

Innenfor dette kulturmiljøet er lenke 1.3.4 å foretrekke framfor lenke 1.3.2 og lenke 1.3.3. Det vises imidlertid til den samlede parsellvurderingen.

KULTURMILJØ 34

Stokkebyen

PARSELLER
KOMMUNE
GNR.
KARTBLAD

M, N, O
Stokke
22
ØK CK 029-5-3
Prosjektkart 28 og 29
720-05 Stokkebyen

OMFATTER REG.OMRÅDENE

AVGRENSING

Avgrenset av Stokkemyra og bekken i nord, Laholmsåsen og Hvalsåsen i øst, jordbruksområde i sør, boligfelt vest for Bøkeskogen mot vest.

VERNESTATUS

Bokemoa landskapsvernområde. Stokke stasjonsbygning og godshus er medtatt i den nasjonale verneplanen for jernbanebygninger.

NATURGRUNNLAG, AREALBRUK

Stokkebyen består av konsentrert bebyggelse strukturert langs eldre veifar og nyere gatenett. En forhøyning i landskapet gjør Stokke kirke til et viktig landemerke. Tettstedet omgis av jordbruksområder på marine avsetninger. Jernbanen var grunnlaget for Stokkebyen. Vest for stasjonsområdet ligger en randmorene (Bokemoa-Lågerødåsen). I Stokke sentrum ligger kommuneadministrasjon, handel, service, småindustri, offentlige institusjoner, kirke, prestegård, skole og boligbebyggelse.

HISTORIKK OG BESKRIVELSE

Da jernbanelinja fra Drammen til Skien ble anlagt i 1881, ble Stokke stasjon plassert midt mellom to sentra - Melsomvik og Sørby. For å få full nytte av det nye transportmidlet måtte det bygges veger fra distriktene til stasjonen. Tre veganlegg ble fullført omtrent samtidig: Tassebekk-Stokke, Sørby-Stokke og Melsomvik-Stokke. Fra Ra-vegen gikk tidligere den såkalte Pratenvegen fra Østre Gjennestad østover til Stokke prestegård. Ved prestegården møttes det mange veger: fra Sand til Stokke kirke langs nåværende Fv303. Fra Skelbrei over Ra-vegen ved Nordre Fevang forbi Olsrød, Nygård, Russeltvedt, Kihle og Døvle til prestegården. Fra Stokke kirke gikk veien videre forbi Myre, Korsane, Sjuerød og Vadum til Melsom (Vadumvegen). Ved Sjuerød møtte den veien fra Langlo (ved Ra-vegen) som gikk ned Kjellerbrekka til Gata (Åsly) og Melsomvik. Den første bebyggelsen ble bygget på Jevnaker, en tidl. husmannsplass under prestegården. Rundt stasjonen ble det etablert flere virksomheter, f.eks. ysteriskole og knappfabrikk. Langs Storgata ble det reist 10 arbeiderboliger.

VURDERING

Stasjonsbebyggelsen og Stokkebyens første bebyggelse rundt stasjonen er viktige kulturminner. Bebyggelsen har bevart strukturen, selv om mange av husene er restaurert og ombygget. Andre viktige elementer er vegnettet, Stokke kirke og prestegården. Stokke er et tettsted som har gjennomgått en utvikling som er typisk, men der den første bebyggelsen og de tidl. strukturerende elementer fortsatt har betydning.

VIRKNING

Alternativ lenke 1.3.4. medfører omlegging mot Stokkemyra i vest og tunnel under Bokemoa. Vil berøre ytterkanten av Bokemoa landskapsvernområde. Linje i dagen fra Bærefjell og sørøver. Tunnelåpning sør for Frydenbergveien er på kartet antydnet rett i et nytt boligfelt (eldreboliger?). En ny stasjonslokalisering vil medføre nytt vegsystem og parkeringsarealer.

De øvrige lenkene faller sammen gjennom Stokkebyen og følger dagens sporområde på stasjonen. Hovedproblemet vil bli barrierevirkningen og valget mellom enten et annet nivå på sporområdet eller en omfattende vegomlegging for å oppnå planfri kryssing. Begge løsninger vil få negative virkninger for kulturminnene: Det første alternativet vil løsrive den vernede stasjonsbebyggelsen fra sporene, det andre vil føre til omfattende inngrep i sentrum.

KONFLIKT

Lenke 1.3.4. med flytting av stasjonen mot vest: Ringvirkninger med muligheter for konflikt.

Øvrige lenker: Planfri kryssing med Storgata gir stor konflikt uansett løsning. Et avbøtende tiltak kan være å føre gjennomgangstrafikken på Rv560 rundt tettstedet og tillate en bomregulert lokaltrafikk i plan. Støyskjerming vil i alle tilfeller medføre et negativt visuelt element.

KONKLUSJON

Forholdet mellom de to hovedalternativene lenke 1.3.4 og de øvrige lenkene må evt. avklares i forbindelse med mer detaljert planlegging. Begge løsningene er konfliktfulle, men graden av konflikt vil avhenge av løsningene.

PARSELL N

(Tønsberg) - Vestfjorden - Stokke

FYLKE
KOMMUNE
LENKER

Lenkene gjennom Tønsberg er behandlet under parsell K, denne beskrivelsen dreier seg følgelig om miljøene fra Vestfjorden og vestover.

Vestfold

Nøtterøy, Stokke

2.3.1

2.3.2

2.3.3

Lenke 2.3.1 og 2.3.2 er sammenfallende gjennom de aktuelle miljøene. Lenke 2.3.3 er nær sammenfallende på dagstrekningen. I tillegg er lenke i bru over Vestfjorden N2 vurdert. Tunnelløsning lenger nord, 3.2.3 eller N3 er ikke vurdert da denne går i grunnen fram til lenke 2.3.1/2.3.2.

KARTBLAD

Prosjektkart 27 og 28

KULTURMILJØER

Parsellen vil få konsekvenser for følgende kulturmiljøer:

32 Skjærnes/Sjuestokk. Jordbruksområde som skråner opp vestover fra Vestfjorden. Gravfelt øverst i hellingen. Store gårder, skipsbyggingstradisjoner og gammelt fergested.

33 Akersvannet sør/sørøst. Markant jordbrukslandskap avdelt i to landskapsrom av høydedrag ved sørenden av Akersvannet. Flere gravfelt og bygdeborg. Allsidig kulturminnemiljø.

SAMMENDRAG KONFLIKTER

Lenkene berører særlig sårbare landskap med viktige historiske kulturspor. En fylling sør for Akersvannet for å vinne høyde opp til Stokke sentrum må betegnes som en stor konflikt med de to landskapsrommene. På høydedraget mellom Vadumåsen og Brekkeåsen kan automatisk fredete kulturminner bli direkte berørt. I området Skjærnes/Sjuestokk kan et evt. tunnelanlegg i løsmasser gi inngrep bl.a. i automatisk fredete kulturminner. En broløsning over Vestfjorden og føring i dagen fram til Tufta har selvfølgelig ytterligere konfliktpotensiale og vil stille meget store krav til utførelse og detaljløsning, som f.eks fortsettelse av bruene som viadukt et stykke innover land.

KONKLUSJON

En parsell der de indirekte konfliktene og landskapskonfliktene dominerer, selv om mulighetene for direkte konflikter med fornminner er tilstede. På den annen side vil muligheten for en fin reiseopplevelse være tilstede og en endelig vurdering vil avhenge av anleggets utførelse, særlig bruken av viadukt/fylling.

KORT BESKRIVELSE

Området dokumenterer verdifull historie knyttet til bosetningshistorie i forhistorisk tid, sosiale forhold, næringsliv som skipsbygging, møllebruk mm. Vegfar har strukturert bebyggelsen fra middelalderen og frem til i

dag. Representativt for et mangesidig samfunn. Samtidig har miljøet et vakkert jordbrukslandskap der helheten er bevart.

KULTURMILJØ 32

Skjærnes-Sjuestokk

PARSELL
KOMMUNE
KARTBLAD

N, lenke 2.3.1. og 2.3.2.
Stokke
ØK CK 029-5-2
Prosjektkart 27
0720-01 Skjærnes -Sjuestokk

OMFATTER REG. OMRÅDE

AVGRENSNING

Avgrenset av Vestfjorden i øst, Olsåsen/Brunstad i sør, Tufte og Vestfold Golfbane i vest og Sjuestokkskogen i nord.

VERNESTATUS

Automatisk fredete kulturminner på Skjærnes.

NATURGRUNNLAG, AREALBRUK

Et åpent jordbrukslandskap med slake jorder ned mot Vestfjorden. Nøtterøy ligger som en skogkledd ås med boligbebyggelse på den andre siden av fjorden. Området utgjør et helhetlig landskapsrom med gårdene Skjærnes og Sjuestokk sentralt plassert. En randmorenerydd vest for Skjærnes og Sjuestokk danner et høydedrag som strekker seg nord-østover. Plassen Grinnastua ligger på det høyeste punktet.

Mot vest avsluttes området i skog og myr-terreng. Jorden er lettrevet og fulldyrket. En gammel ferdselsveg går fra Rv303 ved Tufte østover til det tidligere fergestedet Skjærnes. En annen gammel veg går i nord-/sør-retning fra vegkrysset vest for Skjærnes, forbi Sjuestokk til det tidligere fergestedet Rakkevik. Langs vegen vest for Sjuestokk ligger ei grend med småbruk og nyere småbruk.

Et helhetlig jordbrukslandskap med store jorder omkranser gårdene Skjærnes og Sjuestokk. Gårdstuna ligger på forhøyninger i landskapet. Kornproduksjon dominerer. Langs vegen til Sjuestokk ligger ei grend med småbruk og boliger inntil skogkanten i vest. Vegen fortsetter videre nordover til et hyttefelt ved Vestfjorden.

HISTORIKK OG BESKRIVELSE

På 1500-tallet ønsket høy-adelen, Rosenkrantz og Jernskjegg, å bygge opp et herresete her med Skjærnes som det naturlige midtpunkt. Av ulike grunner ble Melsom lenger mot sør den dominerende gården i området. Husene på Skjærnes blir brent av et svensk streiftog i 1560-årene under syvårskrigen mot Sverige. På 1700 og 1800-tallet får gårdene i dette området igjen et oppsving, som i stor grad skyldes skipsbygging, sjøfart og hvalfangst. Både på Sjuestokk og Skjærnes foregikk det skipsbygging. Mange sjøfolk, både skippere, stymenn og matroser, bodde på gårdene og småplassene. På nordsiden av jordene ved Sjuestokk skal det ha ligget et skipsbyggeri. Men det var spesielt på Skjærnes at skipsbyggingen fikk betydning. Allerede i 1758 gikk briggen "Ingeborg Sofia" av stabelen. I årene 1850-70 ble det bygget 7 skuter på Skjærnes. I 1909 ble det bygget en fabrikkbygning her for produksjon av tennskruer og tidsbrannrør, begge til bruk i hvalharpunene. Dette ga arbeid til 20 personer. Ved siden av denne produksjonen har gårdsdriften hele tiden hatt stor betydning, på

Sjuestokk har det vært både mølle og lindyking. Det ble oppført store driftsbygninger på gårdene. Fra skriftlige kilder vet vi at Skjærnesgårdene hadde en betydningsfull rolle i middelalderen. På siste halvdel av 1500-tallet var Skjærnes adelig hovedgård og tilhørte Jernskjegg-familien på Fritsø. Sporene etter bosetning i området er imidlertid eldre og kan sikkert dateres til jernalderen.

Sør for husene på Skjærnes lå et fergeleie. Det var i bruk i flere hundre år, og førte mye av trafikken mellom Tønsberg og Stokke gjennom området. Her lå Ferjestua og Roparberget. Stedet var viktig for samferdsel hele året. Om vinteren ble det lagt isbru over sundet mellom Skjærnes og Hella. Da hovedvegen Melsomvik-Aulibru (Rv303) var ferdig ca. 1920 ble behovet for fergetrafikk med ett mindre, og i 1923 ble fergestedet satt ut av drift.

Landskapet og bebyggelsen i dag forteller om storgårdenes betydning. Dette understrekes av deres beliggenhet i landskapet, ofte på en forhøyning med god oversikt over Vestfjorden. Noen småbruk, til dels tidligere husmannsplasser, ligger inntil skogkanten et stykke unna de store brukene. Det tidligere fergeleiet på Skjærnes forteller om en viktig epoke i samferdselshistorien, da sjøvegen hadde større betydning enn i dag. Stedsnavnene Ferjestua og Roparberget minner om fergetrafikken mellom Skjærnes og Hella. På Roparberget sto folk og ropte etter ferge over på den andre siden av sundet. I skogkanten vest for Skjærnes, på høyden før terrenget faller ned mot Vestfjorden, ligger Grinnastua. Navnet har muligens sammenheng med at det her var en grind på veien mellom Skjærnes og Tufte. Veiene i området er beskrevet på kart allerede i 1825 (løytn. Holmboe). En stor del av bebyggelsen er fra 1800-tallet, noen hus eldre.

Like øst for husene på Grinnastua, på eiendommene til gården Skjærnes gnr./bnr. 7/2,7,12, 8/16 ligger i dag det største gravfeltet fra jernalderen som er bevart i Stokke kommune. Gravfeltet ligger karakteristisk plassert langs den gammel ferdselsåren som har forbundet Stokke og Nøtterøy ved det gamle fergeleiet på Skjærnes. Ved registreringene for økonomisk kartverk ble det i 1971 registrert 30 gravhauger på dette feltet. Krattvegetasjonen på gravfeltet er i dag svært høy og vanskeliggjør nyregistreringene. Det ser imidlertid ut til at en hulvei krysser gravfeltet og innenfor området ligger flere store steiner som kan tilhøre andre typer graver enn hauger, f.eks. steinlegninger og steinsetninger. Flyfotografering i områdene rundt Skjærnes og Sjuestokk i forbindelse med NSB-registreringene har gitt utslag på vegetasjonsspor i dyrka mark på syd-siden av det store gravfeltet og i dyrka mark ned mot Vestfjorden på eiendommen Skjærnes gnr./bnr. 8/3. Disse vekstsporene kan trolig tolkes som forhistoriske bosetningsspor. Det er ikke kjent spor etter middelalderske eller forhistoriske nausttuffer langs vest-siden av Vestfjorden. Fjorden stod dengang flere meter høyere enn i dag og eventuelle rester etter slike nausttuffer vil i dag ligge i dyrka mark. Flyfotografering og åkerregistreringer vil være aktuelt for å påvise rester etter slike tuffer. Arkeologiske funn fra Skjærnesgårdene er ikke kjent. På Sjuestokk ble det ved registreringene i år påvist et funnsted for et bryne av Eidsbergtype. Funnet var gjort i dyrka mark på gnr./bnr. 7/8,9 og oppbevares hos finneren.

VURDERING

Området dokumenterer verdifull historie knyttet til bosetningshistorie i forhistorisk tid, sosiale forhold, næringsliv, samferdsel og bygningshistorie fra middelalderen og frem til i dag. Representativt for et

fortsettelsen P1 er meget vanskelig å tilpasse landskapet der den passerer mellom gårdstun og gravfelt. O3 innebærer stor konflikt gjennom Råstad.

KORT BESKRIVELSE

Parsellen følger et sammensatt kulturminnemiljø i sandslettelandskap avdelt av skogpartier, åser og åkerholmer.

Vi viser til kulturmiljøene for nærmere beskrivelse.

KULTURMILJØ 35

Bredholt

PARSELL
KOMMUNE
GNR./BNR.
KARTBLAD

OMFATTER REG.OMRÅDER

O, lenke O2
Stokke
62/-, 63/-, 67/-, 68/-, 69/-, 70/-
ØK CJ 029-5-4, CJ 028-5-2, CK 029-5-3, CK 028-5-1
Prosjektkart 29, 30
720-09 Bredholt

AVGRENSING

Avgrenset av raet i vest, flyplassen i sør, tettbebyggelsen i Stokke i nord, Husumgrenda i øst. Omfatter Russeltvedtgrenda gnr. 62, Olsrødgrenda gnr. 63, Bredholt gnr. 69 og 70, Steinholt gnr. 68, Steinsrud gnr. 67.

VERNESTATUS

Automatisk fredete kulturminner er registrert på Russeltvedt, Steinsrud, Steinholt og Bredholt.

NATURGRUNNLAG, AREALBRUK

Utgjør østsiden av ra-landskapet. Raet er romdannende terrengform i vest. Marine avsetninger. Overgangssone mellom raet og marine avsetninger. Landskapet kan karakteriseres som lett skålformet med åkerholmer i ytterkanten. Ei morene utenfor selve raet danner en forhøyning i det halvåpne jordbrukslandskapet. I den sørligste delen er det innslag av flatt leirlandskap. Sand- og leirjord. Et bekkedrag (Brøholtbekken) nordfra Holtemyra møter et bekkedrag sørfra fra Torp nedslagsfelt, der den fortsetter øst-over med utløp i Tønsbergfjorden ved Vårnes.

Jordbrukslandskapet dominerer. Lettdrevet, fulldyrka jord. Kornproduksjon, gartneri og planteskole. Gårdsbebyggelsen ligger langs eldre vegfar. Bruk under de enkelte gnr. ligger forholdsvis samlet, men ikke i klyngetun. 2 fylkesveger tar av fra raet i vest og går parallelt østover gjennom grenda mot Stokke.

HISTORIKK OG BESKRIVELSE

Området består av flere små grender som har utspring i én gård. På 1700-1800-tallet ble gårdene oppdelt i flere bruk. Gårdene har gjennomgått ulike eiendomsforhold: Russeltvedt har fra gammelt av vært sjøleiergods, men var i 1630-1705 i utenbygds eie. Olsrød har fra gammelt av vært sjøleiergods, bortsett fra 1645-1759, da adel og byborgere eide gården. Steinsrud var i mange hundre år kirkegods og bøndene var leilendinger. Først midt på 1800-tallet fikk de kjøpe de gårdene de drev. Steinholt var fra gammelt av sjøleierende bondegods, men fra 1600-tallet krongods-/byborgergods. Fra 1746 var hele Steinholt sjøleiergods. Bredholt/Brøholt gnr. 69 har fra gammelt av vært sjøleiergods, mens Bredholt gnr. 70 (Øde-Bredholt) tilhørte før reformasjonen Mariakirken i Tunsberg. Avfolket under svartedauden og senere tatt opp igjen. Bebyggelsen på Øde-Bredholt ligger på "moreneøya" øst for selve raet. Både på Bredholt, Steinsrud, Steinholt og Russeltvedt har det vært bosetning i forhistorisk tid. Jernalderens gravfelt har ligget på høydedragene med god utsikt, nær de viktigste ferdselsårene gjennom området. Løsfunn av redskaper datert

til steinalder forteller trolig om en fast bosetning i området allerede i yngre steinalder.

Det finnes ingen skriftlige opplysninger om Olsørød fra middelalderen, men i likhet med andre gårder som ender på -rød/-rud kan gården være ryddet i middelalderen. Det er ikke registrert arkeologiske kulturminner på denne gårdens eiendommer. Sammen med Olsørød måtte også Russeltvedt avstå store arealer innmark og skog til anlegg av Torp flyplass i 1953. Dette gikk bl.a. ut over et mindre gravfelt beliggende på Russeltvedtgårdene, vest for Kihlåsen, som derved måtte fjernes. Vest for en vei inn til flyplassen fra nord er det registrert to hustuffer som er uten sikker datering, disse ligger også på eiendommene til Russeltvedtgårdene. I samme område men ned mot Fv557 og inne i en privat hage ligger to gravhauger fra jernalderen.

Ved grøftegraving på Steinsholt i 1930-årene fant man på gnr./bnr. 69/4,5, en tykknakket, tverregget flintøks, og ved steinplukking i 1971 på gnr./bnr. 68/1 fant man et hengesmykke av skifer. Gjenstandene kan trolig dateres til steinalderen. Steinsholtgårdenes eiendommer strekker seg opp til raet og her ligger 2 mindre gravfelt fra jernalderen. Skriftlige kilder fra 1871 forteller at Steinsholtgården hadde mange gravhauger som lå på "østre side av postvejen", med "postvejen" menes her Ra-veien.

Steinsrud het tidligere Steinsholtarud noe som tyder på at den var utskilt fra Steinsholt og antagelig ryddet i middelalderen. Et tohåndssverd av jern fra middelalderen er funnet på gården. Bosetningen i dette området er imidlertid eldre, løsfunn fra området forteller om aktivitet i området allerede i steinalder og bronsealder. Redskapene er fremkommet ved nyrydding og i dyrka mark. To steinøkser med skaft hull, en liten tverregget flintøks og en tykknakket øks av sandstein. Gjenstandene var plukket opp rett øst for E-18 på gnr./bnr. 67/1,3 90 m.o.h. og 100-200 meter nord for Fv559 på eiendommen gnr./bnr. 67/2 70 m.o.h. Det største feltet i Vestfold med registrerte steinlegninger ligger under Steinsrud. Gravfeltet er plassert oppe på raet og består i dag av 11 steinlegninger og 2 gravhauger. Diameteren på steinlegningene er 4 - 6 meter, høyden 0,2 - 0,3 meter. På dyrket mark nord for feltet på Steinsrud gnr./bnr. 67/1,3 har det tidligere ligget en rekke mindre rundrøysen og steinlegninger. Disse er alle fjernet ved dyrkning. I 1873 grov Nicolay Nicolaysen 4 gravhauger, en brolagt plass og 15 røysen på denne gården. I to av disse ble det gjort funn fra eldre jernalder.

Bruk som er skilt ut fra hovedbruket ligger samlet rundt det, slik at det utgjør en liten grend. Blanding av store og små bruk. Gårdsbebyggelsen ligger ofte nær vegkryss der gamle veger møttes. En gammel ferdselsveg fra Skjelbrei vest for raet kom inn i Stokke ved Olsørød, og fortsatte videre til Nygård (Orebru), Russeltvedt, Kihle og over Døvlejordene fram til Stokke prestegård. Partier av denne er fortsatt i bruk til alminnelig ferdsel (tilsvarer Fv557 mellom Kihle og prestegården). Mellom Olsørød og Russeltvedt er denne vegen i dag gårdsveg/driftsveg (?). Fra Ra-vegen gikk tidligere også en sideveg forbi Stensrød, Steinsholt og Brendsrød til Stokke. Denne tilsvare i dag Fv559 Rørkollvegen. Over Brøholt var det tverrforbindelse mellom disse to vegene, rester av denne er i dag gårdsveg/driftsveg. Spesielt må nevnes Bredholt på moreneryggen øst for det egentlige raet, der husene er plassert på gårdens høyeste punkt ca 100 moh, en av Stokkes høyest beliggende gårder. Herfra er det vid utsikt. Mange lokale stedsnavn er fortsatt i bruk på Bredholt; navn som forteller om bruk, egenskap og beliggenhet. På Bredholt ligger det i dag to mindre

felt med gravrøyser. Gravfeltene ligger i sør-hellingen av en åsrygg som skråner ned mot et våtlandt område.

VURDERING

Miljøet utgjør et helhetlig jordbruksområde med tidlig bosetting. Bosetningsspor fra jernalderen i form av gravfelt finnes bevart i området. Gårdstun med en del gammel bebyggelse fra 1700- og 1800-tallet er bevart, bl.a. mange framhus. Miljøet danner et fint landskapsrom, med gårdsbebyggelsens klare beliggenhet i forhold til veger, topografi og jordsmonn.

VIRKNING

Lenke O2 tar av mot vest sør for Stokke stasjon og går på vestsiden av flyplassen. Linjen senkes av flyoperative hensyn langs flyplassen.

KONFLIKT

Linjen vil bryte den kulturhistoriske og dagens funksjonelle sammenheng, bl.a. vil eiendomsstrukturen bli sterkt endret. Landskapsmessig vil den kunne innpasses, da traseen går i dalsøkket langs Brøholtbekken. Linjen bør i størst mulig grad følge terrenget for å avbøte visuell barriere. Vegkryssinger ligger til rette for å kunne skje i partier der linjen er noe senket.

KONKLUSJON

Vi vurderer konfliktene i dette området til å kunne bli av mindre betydning.

KULTURMILJØ 36

Husumgrenda/Stavnumgrenda

PARSELL
KOMMUNE
GNR./BNR.
KARTBLAD

O, lenkene O1, O2, O3
Stokke
56 til 61
ØK CK 029-5-3, CK 028-5-1
Prosjektkart 29

OMFATTER REG.OMRÅDENE

0720-06 Husumgrenda og 0720-07 Stavnumgrenda

AVGRENSING

Et langstrakt miljø som i vest avgrenses av Bredholthøyden, Kihlåsen og Torp militære flyplass, i nord av tettbebyggelsen i Stokke, i øst mot gårdene langs Rv303 og i sør mot Berganskogen. Omfatter gnr. 56 Husum lille, gnr. 57 Husum, gnr. 58 Døvle, gnr. 59 Helgerød, gnr. 60 Kihle Vestre, gnr. 61 Kihle Østre, gnr. 52 Stavnum søndre og gnr. 53 Stavnum Nordre.

VERNESTATUS

Automatisk fredete kulturminner er registret på Stavnum, Husum, Helgerød og Kihle.

NATURGRUNNLAG

Sandslette-/larvikittlandskap. Runde åkerholmer i et slakt bølgende sandsletteterreng. Dyrkajord på marine avsetninger, sand- og leirmold. Halvåpent jordbrukslandskap. Bekkedrag fra myrområder i vest renner i miljøets nordre del mot øst til Tønsbergfjorden. Lenger sør kommer Stavnumbekken fra Torp og Russeltvedt nedslagsfelt, renner forbi Stavnumgårdene og videre i Rovebekken sørover ut i Lahellefjorden i Sandefjord.

Jordbruksområde. Lettdrevet, fulldyrka jord. Sand- og leirmold. Slakt bølgende sandsletteterreng, lett skålformet. Noe utplanering av bakker. Skogkledd åser/åkerholmer. Bøkeskog (200 da) på Øvre Husum.

Gårdsbebyggelsen delvis spredt, delvis tett. Innslag av boliger ved Kihle. Spredt gårdsbebyggelse med tilknytning til Råstadveien mellom Sandefjord og Stokke som går i retning nordøst gjennom grenda. I "Stavnumkrysset" ligger 3 gårdstun.

HISTORIKK OG BESKRIVELSE

På Øvre Husum, der det tidligere var tre gårder, er det i dag bare to gårdsbruk. På Lille Husum, der det også var tre bruk, er det nå én gård igjen. Husum har vært delt i to fra gammel tid. Husum var kirkegods og krongods før den ble grevegods fra 1670-1750. Fra 1750 bondegods. Døvle har så vidt en vet alltid vært sjøleiergods. Helgerød ble i middelalderen kirkegods, senere grevegods. Fra ca. 1750 var gården sjøleiergods, dessuten klokkegård i mange slektsledd. Østre Kihle har vært sjøleiergods fra 1686. Flere gamle bygdeveger krysser området, fra flere kanter med retning Stokke kirke.

Husumgårdene er kjent fra skriftlige kilder på 1300-tallet, men de er trolig mye eldre. På høydetraket der Husum Øvre-gårdene ligger i dag er det

registrert to gravrøyser fra jernalderen. Fra disse gårdene er det også kommet inn et skattefunn fra vikingtiden. Skattefunnet bestod av en halsring, 4 armringer og 1 barre i sølv. På en stor ås, Husumåsen, som ligger sør for Husumgårdene ligger det rester etter en gravrøys fra bronsealder eller jernalder.

På gården Døvles eiendom ble det registrert to områder med fossile dyrkningsspor, åkre og steinmurer i forbindelse med årets registreringer for NSB. Før området er undersøkt nærmere kan dyrkningssporene ikke dateres, men siden dette området tidligere må ha ligget under gården Helgerød som dateres til middelalder kan dyrkningssporene også være fra middelalder. To løsfunn, ett fra jernalder og ett fra steinalderen er også kommet inn fra Døvlegårder. En spydspiss av jern, antagelig vikingetid, og en skafthulløks av stein.

De fossile dyrkningssporene som ble registrert på Døvla må tidligere ha ligget inn under gården Helgerød. Gårdsnavnendelsen -rød kan tyde på at gården er ryddet i middelalderen. Bruken av området kan imidlertid være eldre da man i 1917 fikk opplysninger om at det på denne gården fantes to gravhauger. Disse gravhaugene må trolig være fjernet, kanskje ved nydyrking. Et kleberkar er funnet på gården, nøyaktig funnsted er ukjent, kanskje kan det stamme fra en av de fjernete gravhaugene?

Stavnum var delt i to alt i 1397, kirke/klostergods fram til reformasjonen. Videre krongods fram til 1646. Tilhørte byborgere til 1693, siden i bondeie. I åskanten mot øst og i skogkanten mot vest ligger flere husmannsplasser. Tidligere husmannsplasser ble seinere selveiende småbruk. Drammen-Skienbanen som ble åpnet i 1881 ble anlagt langs skogkanten vest for gårdstuna.

Jernbanelinja fra 1881 går langs hele vestsiden av miljøet. I 1953 ble Stavnumgårdenes skogsområder vest for jernbanen ekspropriert av staten til anlegg av Torp flyplass. Eiendommene er blitt betraktelig redusert.

Store bruk ligger langs de gamle bygdevegene gjennom grenda. I "Stavnumkrysset" møttes veier fra fire retninger, veier som fremdeles er i bruk til alminnelig ferdsel eller driftsveger. Tidligere husmannsplasser bl.a. i åskanten øst for Stavnumgrenda kalt Liaplassene (muligens tre stykker), i dag småbruk. Ved den gamle ferdselsvegen vestfra til Stavnum er det synlige rester etter en husmannsplass kalt Stubbenes, like inntil eksisterende linje på østsiden. Det er antakelig spor etter flere plasser.

Stavnumgårdene ligger stort sett på vel 50 meter over vannet. Dette tyder på at man her kan ha et potensiale for steinalderbosetning. På Stavnum gnr./bnr. 53/3 ble det ved NSB-registreringene i år registrert flere løsfunn. En prikkhugget trinnøks datert til steinalderen, tre spinnehjul og en del av et bryne fra yngre jernalder. Alle gjenstandene er funnet i nærheten av husene på gården. På Stavnum søndre gnr. 52/2,10 ligger et større gravfelt med 4 graver, 3 runde røyser og 1 rektangulær haug. Disse er plassert karakteristisk for mange av jernalderens gravfelt, på en liten bergkulle langs den gamle ferdselsåren forbi Stavnumgårdene.

Jernbanelinja og Torp flyplass vest for gårdstuna har smalnet inn grenda, men det virker som området til en viss grad har tilpasset seg inngrepene. Det er imidlertid ikke undersøkt hvor stor betydning skogen hadde for gårdsdriften, men det var forholdsvis store områder som ble avstått til flyplassen, så det har nok forandret driften.

VURDERING

Miljøet utgjør to helhetlige jordbruksområder med tidlig bosetting som kan spores tilbake til jernalderen og fine landskapsrom. Gårdstunene har mye gammel bebyggelse fra både 1700- og 1800-tallet og tradisjonelle tunformer. Gårdstunens beliggenhet er gammel og de ligger fint i terrenget med jordveien rundt. De forhistoriske gravhaugene ligger på holmene/åsene.

VIRKNING

Lenke O1: I åpen trase fra Bærefjell og sørover. Lenken krysser alt. O2 og O3 ved Helgerød og Kihle her er det registrert fossile dyrkningsspor. Helgerød vil få linjen like vest for tunet (i dag går den like øst for tunet). Barrieren vil bli større enn dagens, men utgjør ingen stor konflikt. Lenger sør vil det skje en utretting av kurver på østsiden av dagens trasé ved Stavnum over dyrket mark. Linjen vil følge et bekkedrag vest for gårdstuna og vil beskjære jordveien.

LenkeO2: Tar av mot V sør for Stokke stasjon mot vestsiden av flyplassen. Skjærer rett nord for Helgerød gjennom et område med fossile dyrkningsspor. Går like N for gårdstunet på Helgerød. Tilsvarende vurdering som for O1 i dette området.

Lenke O3: Går parallelt med O1 S for kryssing av Fv557, men traséen rettes ut og blir liggende vest for O1, nærmere Kihleåsen. Ingen stor konflikt, men større barriere enn dagens. Ved Stavnum følger lenken eksisterende spor i 600 m og skrår deretter i skjæring og tunnel inn mot stasjon i fjell ved en ny terminalbygning i flyplassens SØ-hjørne. Ingen direkte konflikt.

KONFLIKT

Alle alternativene vil komme i konflikt med dagens eiendomsstruktur og vil i noen grad bryte opp kulturhistoriske sammenhenger. O1 og O2 vil komme i direkte konflikt med fossile dyrkningsspor nord for gårdsbebyggelsen på Helgerød. O1 vil komme nært innpå frittliggende gårdstun ved Stavnum og gir mulighet for konflikt med minner etter husmannsplass ved linja.

KONKLUSJON

Direkte konflikt med fossile dyrkningsspor nord for Helgerød. Utenom dette ser vi ingen store direkte konflikter ved forslagene.

KULTURMILJØ 37

Sandefjord Lufthavn (Torp flyplass)

KULTURMILJØ
NAVN
PARSELL
KOMMUNER
GNR.
KARTBLAD

OMFATTER REG.OMRÅDE

LØPENR. Foreløpig XI

O, lenkene O2 og O3
Stokke og Sandefjord
52, 53, 63 mfl i Stokke, 58 til 61 i Sandefjord.
ØK CK 028-5-1, CJ 028-5-2, Ck 028-5-3, CJ 028-5-4,
Prosjektkart 29, 30
0706-02 Sandefjord lufthavn og 0720-08 Sandefjord lufthavn.

AVGRENSING

Miljøet utgjør Sandefjord Lufthavn med militære områder øst for rullebanen.

VERNESTATUS

Usikre opplysninger om automatisk fredete kulturminner innenfor militærområdet.

NATURGRUNNLAG

Sandslettelandskap øst for ra-landskapet. Marine strandavsetninger. Sandslette-/larvikittlandskap øst for flyplassen med større sammenhengende barskogområder og varierte bryn.

Sivil flyplass med rullebane, terminal. Militære anlegg med mønster av taxebaner og flyoppstillingsplasser i skogen (betegnet "steikepanner" pga. særmerket form). Planteskole og landbruk inne på området.

HISTORIKK OG BESKRIVELSE

Inne i skogsområdet som i dag er flyplass lå plassen Gråbakk, alene langt inne i skogen (i Sandefjord komm.). Her var det et vegknutepunkt. Fra Sand ved Tønsbergfjorden gikk det en veg om Daler til Rove, videre over bekken mot vest til Tuve og Gråbakk. Fra Gråbakk gikk det veger til Vataker, Olsrød, Nygård, Russeltvedt og Nordre Stavnum, en vei som hadde betydning for ferdselen mellom sjøen og det indre av bygda. Området Torp ekspropriert i 1952-53 av staten til anlegg av ny militær flyplass. Det ble ekspropriert 3500 daa skog, 250 daa innmark, 250 daa beite, alt temmelig likt fordelt på Stokke og Sandar. I Stokke var det 18 grunneiere på Olsrød, Russeltvedt, Kihle og Stavnum som måtte avstå grunn til flyplassen. Ved anlegget av Torp flyplass var det ikke meningen at det skulle være annet enn militær flytrafikk der. I dag er Sandefjord Lufthavn også sivil flyplass. Flyplassen ble innviet til sivilt bruk høsten 1959. I slutten av 1950-årene fikk Vestfold Skogselskap leie et større areal i flyplassens nordre del i Stokke, der selskapet etablerte Torp Skogplanteskole. Det foregår også landbruksvirksomhet inne på området.

Det er ikke foretatt arkeologiske registreringer innenfor flyplassområdet i denne fasen av prosjektet, registreringer vil bli gjennomført i løpet av høsten.

En tidligere grunneier har gitt opplysninger om et mulig kulturminne, nord på flyplassområdet. Det dreier seg om en steinring (ca. 3 m i diameter)

som før området ble gjerdet inn lå på et flatt parti syd for Kihlåsen, øst for Bøleveien som går i N-S-lig retning over flyplassområdet.

I forbindelse med utbyggingen av Sandefjord Lufthavn i 1953 ble et gårdsanlegg som ifølge informanter skal ha bestått av tallrike åkerspor, en hustuft samt et eiendommelig demningsanlegg ha blitt ødelagt. 1 brynestein og 1 nagle av jern er registrert som funn fra området. Ut fra registreringsbeskrivelsen som foreligger har vi ikke greid å lokalisere området hvor anlegget har ligget, men vi antar at gårdsanlegget har ligget innenfor søndre del av flyplassområdet. Området skal i dag være utlagt til åker.

VURDERING

Arkeologiske registreringer er ikke gjennomført i området, opplysninger tyder imidlertid på at det kan ligge automatisk fredete kulturminner innenfor det avstengte området. Registeringer vil bli gjennomført i løpet av høsten.

Det finnes svært lite igjen av nyere tids kulturminner fra før flyplassen ble etablert. Forsvarets installasjoner er bare vurdert fra luften, og dette bildet sammen med etableringstidspunktet skulle tilsi at det ikke er nyere tids kulturminner av verdi i dette området.

VIRKNING

Lenke O2: Går på vest-siden av flyplassen. Linjen senkes av flyoperative hensyn og legges i kulvert med stasjon ved terminalen. Torp Planteskole ved Olsrød blir berørt.

Lenke O3: Fra Stavnum skrår traséen i skjæring og tunnel inn mot en stasjon i fjell ved en ny terminalbygning i flyplassens SØ hjørne.

KONFLIKT

For nyere tid ser vi ikke konflikter, hverken direkte eller landskapsmessige.

KULTURMILJØ 38

Råstad

KULTURMILJØ

NAVN

PARSELL

KOMMUNE

GNR.

KARTBLAD

OMFATTER REG.OMRÅDENE

LØPENR. Foreløpig XII

O, lenkene O1, O2 og O3

P, lenkene P1 og P2

Sandefjord

52/-, 53/-, 55/-, 56/-, 57/-, 58/-, 59/-, 60/-, 61/-, 62/-, 63/-, 64/-

ØK CJ 028-5-4, CJ 027-5-2, CK 028-5-3, CK 027-5-1

Prosjektkart 30, 31

0706-01 Råstad

AVGRENSING

Avgrenset av Torp flyplass og Stangeskogen i vest, Stokke kommune i nord, Rovebekken/Råstadskogen/Haraldsrød i øst, Unnebergbekken i S. Omfatter bebyggelsen rundt Råstad stasjon, Råstadgårdene samt de nærmeste gårdene mot nord og sør.

VERNESTATUS

Automatisk fredete kulturminner på Herre-Unneberg, Mjölløst, From nordre, Stange nordre, Råstad vestre, Råstad, Råstad nordre, Bergan nordre og Råstad østre. Råstad stasjonsbygning er med på den nasjonale verneplanen for jernbanebygninger.

NATURGRUNNLAG

Sandslette-/larvikittlandskap med runde åkerholmer. Åkerholmene er avlange i formen og retningsbestemt nord-sør. Dyrkajord på marine avsetninger. Lettdrevet, fulldyrka jord. Skogkledde åkerholmer/åser omkranser området. Flere bekker renner nordfra gjennom området til Unnebergbekken som har utløp i Lahellefjorden.

Miljøet utgjør et jordbruksområde med boligbebyggelse som har vokst opp rundt Råstad stasjon. Området er en del av et langstrakt, slakt bølgende sandslettelandskap som strekker seg fra Stokkebyen i N mot Sandefjord by i S, langs eksisterende jernbanelinje.

HISTORIKK OG BESKRIVELSE

Da Torp flyplass ble anlagt på 1950-tallet, ble flere gårder i Sandar berørt, bl.a. Råstad nordre og Råstad vestre, Bøle og Tuve østre. Store skogområder på vestsiden ble ekspropriert av staten.

Boligbebyggelse vokste opp rundt jernbanestasjon i landbruksområde med tradisjonell gårdsbebyggelse. Her finnes flere tun med klyngepreg i et fint og allsidig kulturlandskap. Bebyggelsen er plassert langs ferdselsårer. Noen gamle veger er fortsatt i bruk, andre har skiftet status fra ferdselsveg til gårdsveg/driftsveg. Nye veger har kommet til. Jernbanelinja er ingen stor barriere i dag, men den har sikkert forandret på sammenhengen i grenda.

Selv om nok endel fornminner i dette området er fjernet og ødelagt ved dyrking og husbygging må allikevel landskapet her karakteriseres som rikt på spor etter en forhistorisk bosetning. Allerede i steinalderen har disse

områdene vært i bruk, da havet stod mye høyere enn i dag og landskapet her var et skjærgårdslandskap med gode muligheter for fangst og fiske. Bronsalderens gravrøyser ligger fremdeles bevart på åser og høydedrag der man tidligere har hatt vid utsikt over havet. Jernalderens gravhauger ligger i dag nær dagens gårdsbosetning der gravene opptrer enkeltvis eller i større gravfelt. En registrert bygdeborg forteller trolig om ufredstider i disse områdene i jernalderen.

Lorens Berg mener at som en samlet gård må Unneberg i gammel tid ha hørt til blant bygdens aller største. Dette må ha vært før 1300-tallet da skriftlige kilder forteller at gården da var oppdelt og eiendomsretten på flere hender. Ved Unneberggårdene har det tidligere ligget flere gravhauger, få synes å være bevart i dag og det finnes ingen sikre opplysninger om jernalderfunn fra disse gårdene. I et skogsområde kalt Unnebergskogen finnes restene etter en forhistorisk bygdeborg bevart. En skafthulløks av stein og eggen av en annen skafthulløks er funnet på Unneberggårder og tyder på at man her har hatt bosetning allerede i steinalderen. Ved våre registreringer ble det funnet en kjerneblokk av flint på syd-siden av Unnebergbekken på gnr./bnr. 52/8.

På Mjøllost finnes det opplysninger om en fjernet gravhaug, der det ikke ble gjort funn. Ved gulerotgraving et annet sted på gården ble det imidlertid funnet en jernøks fra vikingetid. Et meget stort gravfelt med 10 rundhauger og 1 steinsetning ligger nord-vest for dagens gård. Gravhaugene har en diameter på 7-16 meter, og høyden varierer fra 0,1-1,5 meter. Steinsetningen er rund, diameteren er 5 meter, innvendig er den belagt med stein. Fra en av gravhaugene som er utgravd i midtpartiet er det sendt inn en steinøks til Universitetets Oldsaksamling. Det er foreløpig uklart om dette kan regnes som et gravfunn eller om øksa har ligget i haugfyllen og stammer fra en tidligere steinalderbosetning i området.

Det største gravfeltet fra jernalderen ligger på Fromgårdene. Gravfeltet ligger nå godt skjult inne på et skogbevokst høydedrag på øst-siden av veien og jernbanen. Man har her registrert 17 rundhauger, hvor den største har en diameter på 21 meter og en høyde på 2 meter. De øvrige haugene har en diameter på 8-12 meter og høyden varierer fra 0,4 -1 meter. I 1961 ble en av disse haugene gravd ut i forbindelse med husbygging. Her fant man keramikkskår og brente bein som kan datere graven til eldre jernalder. Lenger nord og rett nordøst for våningshuset på gnr./bnr. 56/5 ligger en annen registrert gravhaug fra jernalderen. Ved denne gravhaugen ble det registrert en skubbekvern, dateringen er uviss og opprinnelig funnsted er ukjent.

Nord for gårdsbebyggelsen på Råstad 59/1 finnes opplysninger om 2 fjernete gravhauger. Haugene ble utgravd i 1953 i forbindelse med utbyggingen av Sandefjord Lufthavn, Torp, og det ble funnet fragmenter av leirkar og brente bein i begge haugene. På Råstad vestre gnr./bnr. 53/3,7,11 er det tidligere registrert to gravfelt. Det største feltet består i dag av 5 gravrøyser og 7 gravhauger beliggende på en mindre bergkoll, omkranset av dyrka mark og bebyggelse.

Råstad stasjonsbygning er på den nasjonale verneplanen for jernbanebygninger som representant for den 4. klasses stasjonsbygningen som ble oppført mange steder langs Jarlsbergbanen og også langs Vossebanen i et større antall. Råstad stasjons venner har avtale om å flytte bygningen 2-3 meter lenger vekk fra sporet, men har ikke maktet å gjennomføre dette til nå.

VURDERING

Dette kulturmiljøet er meget rikt på registrerte kulturminner fra forhistorisk tid. Flere gravfelt og gravhauger vil bli direkte berørt av traseforslagene. Jernalderens bosetning manifesterer seg i dag gjennom gravhaugene og stedsnavnene i dette området, men her anses det også å være store muligheter for å finne andre typer bosetningsspor i områder hvor det i dag er dyrka mark.

De vestre Råstadgårdene i områdene under skrenten opp mot flyplassen, utgjør særlig verdifulle tun- og landskapsområder. Gårdsbruk lenger sør blir også direkte berørt av alternativene, men disse må studeres nærmere før en vurdering kan gis.

VIRKNING

Lenke O1: Følger nåværende spor fra Bøle til Mjøllest. Et dobbeltspor kan gi større barrierevirkning enn dagens linje, hvis antall planfrie kryssinger blir redusert. Overgangen O1 - P2 vil skjære tvers gjennom et større gravfelt med 17 gravhauger på From nordre gnr./bnr. 56/5.

Lenke O2: Går fra vestsiden av flyplassen videre på vestsiden av Råstad gjennom dyrkamark og skog. Knytter seg til de øvrige traséområdene sør for Mjøllest. Berører flere gårder, ved at linja enten skjærer over jordene eller går over gårdstun. De vestligste gårdene vil bli isolert fra resten av grenda.

Lenke O3: Fra stasjonen i sørøstre hjørne av flyplassen går linjen i fall ned mot eksisterende spor ved Mjøllest. Dette vil endre landskapet inn mot skrenten ved en fylling og dessuten berøre flere tun direkte og ennå flere indirekte. Både Mjøllest, Stange og flere Råstadgårder blir sterkt berørt. Man kan si at hele grendestrukturen blir endret.

Lenke P1 og P2 er i dette miljøet forlengelser av O-alternativene og ikke behandlet separat her.

KONFLIKTER

Lenke O1: Her består den antatt viktigste konflikten i en økt barrierevirkning mellom gårdene. Planfrie kryssinger må etableres flere steder. Flytting av Råstad stasjon i forsvarlig avstand fra sporet må gjennomføres. Direkte konflikt med automatisk fredet kulturminne ved overgangen O1 - P2.

Lenke O2: Konflikt med de vestligste gårdene, men landskapsmessig er det større muligheter for tilpasninger. Linjen kan komme i konflikt med eventuelle forhistoriske bosetningsspor ved Mjøllest.

Lenke O3: Større konflikt med tunområdene og landskapet ved Råstadgårdene, med tilhørende konflikt med eiendomsstrukturen. Barriere for grendestrukturen spesielt sør for stasjonen. Flere muligheter for konflikt med gravfelt, enkeltliggende gravhauger og eventuelle bosetningsspor.

Som nevnt ovenfor må historien til gårdene Mjøllest og Unneberg gjennomgås nærmere før konfliktene her kan vurderes.

KONKLUSJON

Alle de tre O-alternativene er konfliktfulle. Vi vurderer O3 til å være belastet med særlig store konflikter når det gjelder kulturminner. Overgangen O1 - P2 er også svært konfliktfull i forhold til automatisk fredete kulturminner.

PARSELL P

Mjølløst - Gokstad

FYLKE
KOMMUNE
LENKER

Vestfold
Sandefjord
Lenke P1: Vestlig lenke, dog går den på et kortere parti på østsiden av dagens spor.
P2: Går i nesten hele sin lengde øst for dagens spor.
Prosjektkart 31 og 32

KARTBLAD

KULTURMILJØER

Parsellen vil få konsekvenser for følgende kulturmiljøer:
39 Gokstad: Sandslette/larvikittlandskap med åkerholmer. Spor etter utstrakt bosetting i forhistorisk tid.
Den nordligste delen av parsellen beskrives under kulturmiljø 38 Råstad, se parsell O.

SAMMENDRAG KONFLIKTER

Både P1 og P2 kan komme i konflikt med uregistrerte kulturminner. P2 utgjør i tillegg et større inngrep i et landskap med sterkt kulturminneaspekt.

KONKLUSJON

Et forsøk på sammenstilling av konfliktene ved de forskjellige P- og O-lenkene er gjort under parsell O og vi viser til denne. Et spørsmål som reiser seg er om utretting av den skarpe kurven vest for Gokstadhaugen kan skje ved å gripe inn i kollen på innsiden av kurven, noe som ville skåne de høy-potensielle landskapsområdene nærmere Gokstadhaugen.

BESKRIVELSE

Se miljøbeskrivelsen

KULTURMILJØ 39

Gokstad

PARSELL
KOMMUNE
GNR.
KARTBLAD

OMFATTER REG.OMRÅDENE

P, Lenkene P0, P1 og P2.
Sandefjord
46/-, 48/-, 85/-, 86/-, 87/-, 88/-
ØK CJ 027-5-2, CJ 027-5-4
Prosjektkart 31, 32
0706-03 Gokstad

AVGRENSING

Avgrenset av eksisterende jernbanelinje i vest, Unnebergbekken i nord, Frebergåsen/Gjekstadåsen i øst og Heimdalvegen i sør.

VERNESTATUS

Automatisk fredete kulturminner.

NATURGRUNNLAG

Sandslette-/larvikittlandskap med runde åkerholmer. Dyrkajord på marine avsetninger. Lettdrevet, fulldyrka jord. Skogkledd åkerholmer/åser omkranser området.

Bynært jordbruksområde med innslag av boligbebyggelse. Gokstadhaugen ligger midt på sletta mellom åsene og er et særlig betydningsfullt kulturminne. På vestsiden av jernbanelinja er åsene utbygd med nyere boligbebyggelse. Tydelig avgrenset landskapsrom.

HISTORIKK OG BESKRIVELSE

Tilhørte tidligere Sandar kommune, på grensa mot Sandefjord by. Gammel gårdsbebyggelse. Byen har etterhvert vokst utover i de bynære jordbruksområdene. Både på vestsiden og sørsiden av Gokstad har det grodd opp bebyggelse, hovedsaklig boliger. Sletta rundt Gokstadhaugen ligger som en øy i bylandskapet, fremdeles med landbruk. Utgjør den sørlige enden av det langstrakte, slakt bølgende sandslettelandskapet som strekker seg fra Stokkebyen i nord til Sandefjorden/Mefjorden i sør. I og utenfor dette kulturmiljøområdet ligger det i dag flere gårder med endelsen -stad, f.eks. Gokstad, Gjekstad, Sverstad, Vestad, Førstad og Råstad. Dette er gårder som kan ha blitt ryddet i vikingtid. Arkeologiske funn fra dette området forteller om en utbredt bosetning her i denne forhistoriske perioden.

Gokstad. På eiendommen til nedre Gokstad ligger i dag Gokstadhaugen eller "Kongshaugen" som er det gamle navnet på den gravhaugen som ble utgravd i 1880 og restaurert i perioden 1925-28. Her ble det kjente Gokstadskipet fra vikingtid funnet. Nyere forskning har vist at denne graven ble anlagt år 901, og at det er vanskelig å peke på noen historisk person som kan være gravlagt på Gokstad. Tidligere antok man at Olav Geirstad-alv lå begravd her. Den restaurerte haugen ligger i dag som en turistattraksjon i Sandefjord kommune. På grunn av landheving, drenering, nyere boligbebyggelse osv. fortoner landskapet seg rundt Gokstadhaugen i dag annerledes enn for 1000 år siden. Dengang var det kontakt mellom Sandefjordsfjorden og Mefjorden ved Hegna hvor det var en stor vid bukt der fjordene møttes, en god havn. Gokstadskipet kunne dengang seile

inn i Mefjorden og trekkes langs en større bekk opp mot der haugen ligger i dag. Områdene på syd-siden av Gokstadhaugen ned mot Mefjorden var dengang svært våtlendt, i dag er området dyrket opp. I dyrka mark på vestsiden av Gokstadhaugen skal det ha ligget en haug med en diameter på 23 meter. Haugen er nå utpløyd og det er usikkert om dette har vært en gravhaug. Flyfotograferingen har foreløpig ikke gitt utslag på ringer eller bosetningsspor i dyrket mark i dette området, men det er trolig at man ved grundigere undersøkelser vil kunne registrere overpløyde forhistoriske bosetningsspor her.

Gjekstad. I Ynglingatal heter det at Olav Geirstad-alv døde av fotverk ved Foldnes strand og ligger i en gravhaug på Geirstad. Blant forskere var det lenge allment akseptert at han var blitt begravd i Gokstadhaugen, som ligger tett ved grensen til gården Gjekstad, et gårdsnavn som muligens kan avledes av Geirstad. Selv om forskerne har frafalt hypotesen om at Olav Geirstad-alv ligger i haugen, vil gårdens betydning som vikingetidsgård i et så sentralt område være viktig. I et grustak under en berghammer på denne gården ble det i 1913 gjort et gravfunn fra vikingtiden, bestående av et tveegget jernsverd, et økseblad av jern, en defekt skjoldbule og to pilespisser.

VURDERING

Området dokumenterer verdifull historie knyttet til etableringen av -stadgårder og bosetningen i vikingtid.

VIRKNING

Lenke P1: Kort kurveutbedring ved Gokstad. Sporet trekkes østover nær Gokstad, omleggingen berører dyrket mark og nyere boligbebyggelse langs Råstadveien.

Lenke P2: Lang kurveutbedring Mjøllest-Gokstad. Sporet trekkes lenger østover enn P1. Omlegging berører et stort gravfelt på gården From Nordre, 56/5. Fører til oppdeling av jorder og en uheldig avskjæring av Frebergåsen.

KONFLIKT

Lenke P1: Kan komme i direkte konflikt med uregistrerte forhistoriske bosetningsspor i dyrket mark nord og nordvest for Gokstadhaugen. Ingen større direkte konflikter med nyere tids kulturminner, landskapsmessige inngrep er begrenset.

Lenke P2: Direkte konflikt med automatisk fredete kulturminner. Uheldig inngrep i kulturlandskapet i Frebergåsen og området nord for denne utgjør konflikt. Mulig for direkte konflikt med uregistrerte forhistoriske bosetningsspor i dyrket mark nord og nordvest for Gokstadhaugen. Ingen større direkte konflikter med nyere tids kulturminner.

KONKLUSJON

Både lenke P1 og P2 representerer mulige konflikter med uregistrerte automatisk fredete kulturminner. Lenke P2 innebærer i tillegg konflikt med et særpreget landskap med et sterkt kulturminneaspekt.

PARSELL Q

Sandefjord (Gokstad - Kjellberg)

FYLKE
KOMMUNE
LENKER
KARTBLAD

Vestfold
Sandefjord
Q0, Q1
Prosjektkart 32

BESKRIVELSE, KONKLUSJON

Se kulturmiljø 40 Sandefjord stasjon - Sandar kirke (nedenfor).

KULTURMILJØ 40

Sandefjord stasjon - Sandar kirke

PARSELL
KOMMUNE
GNR.
KARTBLAD
OMFATTER REG. OMRÅDER

Q
Sandefjord
43
Prosjektkart 32
07XX-XX

AVGRENSNING

Området er definert ut fra hensiktsmessighet i forhold til inngrepet og ikke av kulturhistoriske grenser, dette fordi utvidelse av sporet gjennom Sandefjord har marginal betydning for kulturmiljøet for øvrig. Området omfatter stasjonsområdet og villastrøket på N-sida, Sandar kirke og kirkegårdene S for stasjonsområdet. Også N for jernbanelinja, rett NØ for kirken ligger en kirkegård. Rett Ø for kirken ligger Sandar prestegård.

NATURGRUNNLAG, AREALBRUK

Sandar kirke ligger på en lav høyde i N-kanten av Sandefjord sentrum. Stedet har slik sett typiske kirkestedkvaliteter, selv om det ikke er så lett å lese i dagens tette bysituasjon. I SØ ligger Preståsen og i NV Mattisberget og Mølleråsen, lave syenitthøyder som stikker 50-70 m o h. Området er dominert av jernbanen og kirkegårdsarealer, med villaområder av ulik karakter i utkantene.

HISTORIKK OG BESKRIVELSE

Sandefjord ble *kjøpstad* midt på 1800-tallet, men som utskipningssted for trelast er det kjent så langt tilbake som på 1200-tallet. Store deler av byen brant i 1900, og gatene opp mot stasjonsområdet er resultat av regulering etter brannen.

Da *Grevskapsbanen* ble planlagt i slutten av 1870-åra ble det fra byens side satt mye inn på å få den lagt nede på havna, men terrengmessige forhold gjorde det umulig. Den ble derfor bygd et stykke N for byen, over Prestegårdens grunn, og tok også med en del av kirkegården.

Prestegården som opprinnelig het Sandar og har gitt navn til herredet og byen som ligger på dens grunn. Den ble redusert ved jernbaneutbyggingen, og ble i 1916 solgt til Sandar kommune som brukte hovedbygningen som kommunelokale fram til sammenslåingen med Sandefjord by i 1968. De seinere åra har bygningen vært brukt som velferdssentral. Prestegårdens jordveg er nå helt spist opp av byen.

Sandar kirke er en korskirke i tømmer fra 1792, preget av Louis XVI-stil, men restaurert og tilbygd et nygotisk tårn i 1869. Ruinene av steinkirken fra rundt middelalderen som sto her til slutten av 1700-tallet ble gravd ut ved århundreskiftet. Det ble funnet flere hundre mynter under gulvet, de eldste fra rundt 1200.

Kirkegården ved kirken var felles for Sandeherred og byen. I 1882 ble det anlagt ny kirkegård på Prestegårdens grunn innenfor bygrensen. Den ble utvidet i 1903 med den vestligste delen som er orientert etter byregule-

ringen og byens kirke. Nybo kirkegård N for jernbanen ble innvidd i 1910 og lå i Sandar.

Villaområdet mellom Moveien og Mattisberget har boligbebyggelse fra ulike perioder, de eldste husene er i sveitserstil. Herfra har man utsyn over stasjonsområdet og byen.

VURDERING

Området rundt kirken er et svært verdifullt kulturmiljø med minner som viser stedets sentrale posisjon fra middelalderen og fram til i dag. Fordi byen har vokst så pass nært inntil kirkeområdet er det ikke så lett å lese den landskapsmessige situasjonen.

VIRKNING

Så sant det ikke forutsetter større landskapsmessige inngrep, og utvidelsen skjer på N-siden av eksisterende spor vil konsekvensene være beskjedne.

KONFLIKT

Opplevelsen av kulturmiljøet ved kirken og Prestegården er avhengig av en sone som skiller det ut fra resten av byen. En sporutvidelse på S-siden av den eksisterende traseen vil være uheldig i forhold til dette. Det er ikke så god plass ved Nybo kirkegård og veien langs linja vil måtte legges om, men det representerer ingen konflikt i forhold til kulturmiljøet.

KONKLUSJON

En sporutvidelse på N-sida vil ha liten innvirkning på kulturmiljøet. Utvidelse av sporstrekningen fra Sandefjord stasjon til Kjellberg byr ikke på konflikter i forhold til kulturverninteresser, og er derfor ikke definert som kulturmiljø.

PARSELL R

Kjellberg - Øya

FYLKE
KOMMUNE
LENKE

KARTBLAD

Vestfold
Sandefjord, Larvik
R 0; nytt spor langs eksisterende linje (km 141,3 - 156,9).
R 1; kurvutretting langs eksisterende linje.
R 2; ny linje over Lindhjem, Vittersø, Gjerstad.
R 3; ny linje over Lindhjem, Håkestad. Variant av R 2.
Prosjektkart 33, 34, 35, 36, 37, 38

KULTURMILJØER

Virik; Området er kun overfladisk registrert. Det har ingen kulturmiljøomtale. Bynært jordbruksområde med blanding av gårdsbebyggelse og felter med boligbebyggelse. Flere skoler i området. Eksisterende jernbane og veien går parallelt. Landskapet er forholdsvis flatt og utbygging til dobbeltspor vil ikke innebære noen store strukturendringer. Linja kan komme i konflikt med enkeltminner fra nyere tid, bl.a. hyttebebyggelse i utkanten av byen. Supplerende undersøkelser er nødvendig. Det er registrert flere automatisk fredete faste fornminner som eventuelt vil kunne komme i konflikt med inngrepet. Disse må det tas hensyn til i anleggsperioden og ved utformingen av linjen.

Jåberg; En stor gårdsgrend i et av Vestfolds mest fornminnetette områder. Bosetningsspor er representert fra steinalder, bronsealder og jernalder. Området har karakter av dalgang, avgrenset av syd-nord-gående høydedrag. Istre og Jåberg er delt i mange bruk som ligger langsetter veiene og opp mot skogbrynet. Senteret i grenda er Jåbergstasjonen. Det er mange fine gårdstun med interessant bebyggelse.

Lindhjem/Håkestad; Et halvåpent jordbrukslandskap som består av flere grender. Landskapsrommet avgrenses av små åser. Et vidt spekter av kulturlandskapselementer bevart. En interessant tett gårdsstruktur. Gravhauger viser til bosetning i jernalder og bronsealder.

Skalleberg; Typisk dalgang med jordbruksbosetningen med den langstrakte Tufteåsen som et viktig landskapselement. Et i hovedsak moderne jordbrukslandskap, men med eldre kulturlandskapselementer som myker det opp. Fornminnene ligger enten på åsryggene eller langs ferdselsåren nede i dalen.

Lauve stasjon; Liten "stasjonsby" ved gammel bygdevei i et jordbruksområde. Blanding av tettsted og jordbruksbebyggelse. Flere kjente registrerte fornminner i ytterkant av stasjonsområdet i omkringliggende dyrka mark.

Vik; Området er kun overfladisk registrert, ikke registrert mht. nyere tids kulturminner. Det har ingen kulturmiljøomtale. Jordbruksområde mot

Viksfjorden i utkant av tettbebyggelsen på Tjøllingvollen. Store jordbruksområder mellom små knauser. Mange registrerte fornminner.

Tjøllingvollen; Miljøet rundt den gamle Tjølling kirke. Et sentralt område. Blir ikke berørt av jernbaneplassene. Det har ingen kulturmiljøomtale.

Huseby - Gjerstad; Landskap og kulturminner dokumenterer her et sentralt jordbruksområde med lange historiske linjer. Området er av rikshistorisk interesse. Det ligger nært til Tjølling middelalderkirke og viktige ferdselsårer samt vikingetidens markedsplass på Kaupang. Består av flere gårder hvor Huseby regnes som den viktigste.

Bisjord; En stor jordbrukslomme innenfor et urbanisert jordbrukslandskap ved Lågen. Ligger sentralt i forhold til ferdsel mellom Larvik og Tjølling. Gammel interessant bebyggelse som er fredet. Potensiale for eldre bosetningsspor i området.

Kjøndal; Området er kun overfladisk registrert. Det har ingen kulturmiljøomtale. Et lite gårdsområde på høydedragene over Lågen. Ligger i en mindre lomme for seg. Kan ha vært del av et større og rikt bosetningsområde i jernalderen. Nødvendig med supplerende undersøkelser i forbindelse med usikkerhet om traseens retning.

SAMMENDRAG KONFLIKTER

Lenke R 1

Gravfelt ved Bærløkka.
Gravfelt og enkeltliggende gravhauger i Jåbergskogen, direkte berørt.
Avskjæring av gårdstunområde på Jåberg.
Nærheten til steinsetningene på Istrehågan.
Gravhauger på Istre, direkte berørt.
Flere gravfelt og steinalderlokaliteter på Vik.
Gravrøyser på Østbyskogen.
Gårdstunet på Huseby, direkte berørt.
Gravfelt på Valby.

Lenke R 2

Overskjæring av kulturlandskap i Linjebygden, potensiale for bosetningsspor i dyrka mark
Kongshaugen på Skåraåsen, indirekte berørt.
Gårdslandskapet på Gjerstad.
Konflikt med Bisjord, nedre.

Lenke R 3

Overskjæring av kulturlandskap i Linjebygden, potensiale for bosetningsspor i dyrka mark.
Konflikt med nyere tids bebyggelse på Håkestad
Gravhauger, rydningsrøyser, steinalderlokaliteter og mulig konflikt med nyere tids kulturminner på Kjøndal.

KONKLUSJON

Lenke R 1 vil føre til svært store konflikter med et rikt spekter av fornminner, der enkelte også har rikshistorisk interesse. Forslaget vil også føre til konflikter med nyere tids kulturminner og kulturlandskap.

Lenke R 2 vil føre til store konflikter med kulturlandskap, nyere tids kulturminner og fornminner ved Lindhjem, Gjerstad og Bisjord.

Lenke R 3 vil føre til konflikt med kulturlandskap, nyere tids kulturminner og fornminner ved Lindhjem, Håkestad og særlig fornminner ved Kjøndal.

KULTURMILJØ 42**Jåberg**

PARSELL: R
LENKE: R1, R2.
KOMMUNE: Sandefjord, Larvik.
FYLKE: Vestfold
G.NR: 139/-, 140/-, 146/-, 147/- i Sandefjord. 1067/-, 1068/-, 1069/-, 1070/-, 1071/- i Larvik.
KARTBLAD: 33, 34
REG.OMRÅDER: 0725-01,02.

AVGRENSNING

I V og SV Istreelva-Aubybekken.
I N Rv 180.
I Ø Marumbekken.
I SØ rett linje fra Istrebrua til krysset kommunegrensen/Marumbekken.

VERNESTATUS

Automatisk fredete kulturminner på Jåberg, Førstad, Bærløkka, Vestad, Istre nordre og Istre søndre
Larvik kommune: Planlagt som LNF-A område i kommuneplanens arealdel.
Sandefjord kommune: Vernestatus ikke kjent.

NATURGRUNNLAG/AREALBRUK

Området er i nordøst en åpen flat slette som strekker seg i sørvestlig retning, langsetter raet. En gren svinger av mot sør (langs jernbanen) og smalner inn, til den stopper ved Istrebrua. To høydedrag starter i området og strekker seg mot sør - Istre og Jåberg. Området er et jordbruksdistrikt, hvor det dyrkes korn og poteter. Det er lite dyr, kun en og annen hest har noe havnehage. Dagens jernbanelinje går gjennom området. Jåberg stasjon ligger midt i grenda. Bebyggelsen ligger på høydedragene og langs veien i nord.

HISTORIKK OG BESKRIVELSE

Jåberggrenda ligger sentralt i et av Vestfolds mest fornminnetette områder. Funn og registrerte fornminner viser kontinuerlig bosetning fra steinalderen og frem til i dag. Høyden over havet i området ligger fra ca 20 meter og høyere og gir et stort potensiale for nye steinalderlokaliteter i området. I steinalderen må dagens bergrygger ha skapt en skjærgård hvor man kan tenke seg gode fangst- og fiskeplasser.

Flere gravrøyser plassert på høye åsrygger der man tidligere har hatt et vidt utsyn til skipsleia, samt en rekke fine eksempler på helleristninger, viser at man også har hatt en bosetning i dette området i bronsealderen. Områdene rundt Jåberg og i Jåberggrenda regnes faktisk som et av de rikeste på bosetningsspor fra bronsealderen i Vestfold.

Også jernalderen er rikelig dokumentert i Jåberggrenda. Her finnes fremdeles mange enkeltliggende gravhauger og gravfelt fra denne perioden. Flere ulike typer av graver er også representert i området.

Middelalderbosetningen er ikke kjent her i dag, men skriftlige kilder forteller bl.a. at det skal ha ligget en middelalderkirke på Istre. Denne kirken ble brent på slutten av 1500-tallet, av et svensk streifkorps. Stedet kirken skal ha stått er i dag ikke kjent. Flere av gårdsnavnene i området er kjent fra middelalderkilder.

På 1400-tallet ble Auby delt i to bruk, kalt vestre (i dag øvre) og østre (nedre). Begge ble delt videre på 1600-tallet. I 1755 var husmannsplassen Tomta nevnt under nedre. Den ble matrikulert i 1876, og er i dag et eget bruk. Gårdene ble solgt til brukerne midt på 1800, Øvre var gammelt kirkegods, Nedre hadde hørt til grevskapet.

Auby gårdsområde utgjør den sør/vestlige enden av sletta som strekker seg til Sandefjord. Det er et rent jordbrukslandskap med mange bruk spredt utover. Området er flatt fra naturens side, så det har ikke vært gjenstand for planering. Kantvegetasjon, randsoner m.m. er for det meste tatt bort. I området ligger det seks bruk. Fire av brukene ligger i skogkanten, mens to yngre bruk ligger ute på den åpne sletta. Auby øvre (67/1), et åpent firkant-tun med våningshus oppr. fra ca.1760 i empirestil (prestegårdsstil). Auby nedre(68/2) har våningshus fra ca.1845 i en enkel ren klassisk stil. Tomta (68/3) har våningshus i sveitserstil fra 1875 og uthusene er fra mellomkrigstiden. De andre brukene er viktige for kulturminnearven som helhet.

Istre var fra middelalderen av krongods og ble i 1670 overtatt av grevskapet i Larvik. Rundt 1850 solgte Treschow det til brukerne. Istre ble delt i to bruk, søndre og nordre en gang før 1471. Grevskapskartet fra ca.1810 viser to bruk på Istre Nordre, i dag er det syv bruk under g.nr.70 i det aktuelle området. På Istre søndre, g.nr. 71, var det i 1801 tre bruk inntegnet på kart, hvorav det ene i dag kun eksisterer som navn på et område (Ospehaugen). Istre nordre og søndre hadde sag og kvern sammen i Istre-elven.

Istregårdene og Vestad. Hovedtyngden av bebyggelsen ligger langsetter veien på høydedraget som strekker seg fra Auby og sør til Istreelva: Vestad (69), Istre nordre (70) og Istre søndre (71). Brukene som ligger i hellingen ned til jernbanen, og de to småbrukene i skogkanten ved Løkeberget er utskilt fra Istre søndre og nordre på 1700-og 1800-tallet. Tunene ligger som åpne firkanttun, og tunformasjonene og plasseringen viser stor grad av opprinnelighet. Bygningsmassen er for en stor del bygget i perioden fra 1880 og fram til 1930-årene. Mange av bygningene er modernisert, men enkelte har detaljer fra den opprinnelige byggestilen. Eksempel på det er hovedbygningen på Istre søndre 71/1, bygget i 1860 i sveitserstil.

I Istreelva er det rester av **møllebruk** tilhørende Istregårdene. Fra Rønningsåsen i øst forbi Istre søndre og opp mot Istrehågan er det spor av en gammel ridevei. Jordbrukslandskapet er åpent, men i eiendomsgrensene og langs Istreelva er det kantvegetasjon som bryter opp landskapet. Istreelva er ikke vesentlig utrettet på denne strekningen.

Flest **gravhauger og gravrøyser** er i dag bevart på Istregårdene. 24 registrerte gravhauger ligger innenfor dette området. Gravhaugene ligger enkeltvis, eller som på Istre søndre i gravfelt med 8 og 9 gravhauger. Både langhauger og rundhauger er representert som gravformer. Langhauger har ofte vist seg å inneholde kvinnegraver fra eldre jernalder. En at de mest kjente gravminnene under Istre-gårdene er anlegget under

Iversåsen i **Istrehågan**, utgravd og senere restaurert. Dette anlegget består av to skipsformete **steinsetninger** og tre runde steinsetninger. Anlegget dateres til eldre jernalder. Av **steinalderfunn** er det også kommet inn mange fra Istregårdene, her nevnes en spydspiss av flint, en tykknakket øks av stein, en flintdolk, tre flekkebor og flintavslag. Flekkeborene og flintavslagene kan stamme fra en steinalderboplass på Istrehågan g.nr/b.nr 1071/21,3.

Vestad var eid bl.a. av kronen før det i ca.1747 ble overtatt av grevskapet i Larvik. Vestad ble delt i to antagelig en gang på 1700-tallet. Jordskiftet mellom Vestadbrukene var ikke avsluttet før i mellomkrigstiden. Vestad har ikke hatt husmannsplasser. På Vestad er det i dag registrert en gravhaug, denne ligger ute på en åkerholme i dyrka mark. Haugen er delvis fjernet slik at bare bunnlaget ligger igjen. Trolig er et eldre jernaldergravfunn, innsendt til Oldsaksamlingen, kommet fra denne haugen. Dette var en rik mannsgrav med fullt våpensett.

Jåberg i Sandefjord. Denne delen av traseen er kun overfladisk registrert når det gjelder nyere tids kulturminner. Det kan allikevel sies at det er store muligheter for registreringsverdige kulturmiljøer. Gårdsbebyggelsen på Jåberg ligger på høyden øst for jernbanen og Jåberg stasjon. Flere av tunene er gode eksempler på sveitserstil. Det er et helhetlig område. Det har hatt gode forbindelser med Istre på vestsiden av jernbanen. Fra Istre går det en gammel ridevei opp til Istrehågan. Jåberg stasjon åpnet i 1881, og ble raskt et lokalt møtested. Foruten jernbanen var Jåberg uten skikkelig veiforbindelse fram til 1892. Stedet utviklet seg til å bli et lite stasjonssted med butikk og foreningslokale (IOGT-losje). Butikkbygningen og losjen ble bygget noen år etter jernbanen. Bygningene står i dag, men er i varierende forfatning.

I **Jåbergskogen** ligger et stort forhistorisk gravfelt med 10 gravhauger og restene etter 1 **steinlegning**. 3 av gravhaugene er lánghauger, de øvrige er rundhauger. Fra steinlegningen er det kommet inn følgende funn; 2 fibulaer av bronse, 2 hengesmykker av sølv og et leirkar. Gravfeltet ligger i umiddelbar nærhet til en gammel vei som tidligere har vært en viktig ferdssåre gjennom området. Gravfeltet er i dag svært gjenvokst, og mange av haugene er betydelig skadet. Rundt dette gravfeltet i Jåbergskogen ligger det flere enkeltliggende gravhauger og gravrøyser. Gravrøysene kan trolig dateres til bronsealder, mens gravhaugene nok er fra jernalderen. På g.nr/b.nr 139/16,24 er det registrert to bautasteiner. Umiddelbart nord for det store gravfeltet på Jåberg ble det i år registrert en steinalderlokalitet, forøvrig er det ikke kjent andre steinalderfunn på disse gårdene. Høyden over havet er her ca 40 meter.

Fra **Førstadgårdene** skal det i årenes løp være sendt inn flere løsfunn til Universitetets Oldsaksamling. Her har man bl.a. funnet en buttnakket steinøks fra steinalderen, en skafthulløks av mørk brun bergart ornert på oversiden med to parallelle furer langs hver side, datert til yngre steinalder, et bismelodd av stein, et bryne av blågrå skifer og fra en gravhaug en oval bronsespenne fra vikingtiden.

Gamle kilder forteller om en kjemperøys som skal ha ligget 300-400 meter nordøst for **Bærløkka**. Et par hundre lass med stein skal være kjørt bort fra denne røysa. Trolig er røysa i dag fjernet helt. Det finnes imidlertid andre gravrøyser og gravhauger bevart på denne gården. Et større gravfelt bestående av 2 gravhauger, 2 gravrøyser og en nyoppdaget rund steinlegning ligger syd for tunet på en nord-syd-gående bergrygg i

kanten av dyrka mark. Bare ett løsfunn er kommet inn fra denne gården, en beltestein fra folkevandringstiden. Grunneieren på g.nr/b.nr. 148/1 oppbevarer selv 3 nydelige flintredskaper fra yngre steinalder, en skjeskrape, en spydspiss og en sigd funnet på gården. Gjenstandene var funnet i dyrka mark og funnstedene ble påvist for registreringspersonalet.

Øst for det omtalte området ligger Hybbestadgårdene. I yngre jernalder er disse gårdene etablert med fast bosetning. Enkelte forskere har antydning at bosetningen flyttes fra Istre til Hybbestad i yngre jernalder. Hybbestad har et gravfunn fra merovingertiden og tre gravfunn fra vikingtid deriblant en smedgrav. På gårdens eiendommer ligger også i dag flere mindre gravfelt og enkeltliggende gravhauger.

VURDERING

Dette kulturmiljøet må regnes som spesielt verdifullt. Her finnes fremdeles bevart spor etter en kontinuerlige bosetning fra steinalder opp til jernalder, og skriftelig belegg for en middelalderbosetning. Området er uvanlig rikt på fornminner og løsfunn. Når det gjelder nyere tid har Øvre og Nedre Auby særlig fine gårdstun som ligger godt i landskapet og har enhetlige bygningsmiljøer med interessante våningshus i empirestil. Gårdstuna til Istregårdene ligger etter veien og bebyggelsen viser stor grad av opprinnelighet med henhold til plassering. Bygningene i seg selv er mye modernisert. Jåberg er et interessant område med gårdsbebyggelse og stasjon. Stasjonen, butikken og losjen danner et viktig miljø, og viser tilbake til den tiden da Jåberg stasjon var sentrum for denne delen av Sandar.

VIRKNING

R1 tar av fra eksisterende spor like utenfor området i nordøst. Poenget med denne traseen er å rette ut svingen ved Jåberg stasjon. Den går i dagen over Jåbergskogen og legger seg mellom Jåberggårdene før den igjen møter dagens spor ved Istrebrua. For å utligne høydeforskjellene vil det måtte bli en skjæring i Jåberg tunområde og en fylling i skråningen nedenfor - mellom Istrehågen og Istregårdene. Direkte berørt blir et stort gravfelt på g.nr/b.nr 139/14 og 139/16, 24 og en meget stor gravhaug på g.nr/b.nr 139/14

R2 tar av mot sørvest i svingen ca.500 m nord for stasjonen. Går mellom og over bebyggelse på Stange/Stangeby og legger seg i et småkupert skogsområde mellom Auby og Istre før den kommer inn over Berganmyra i Lindhjemområdet.

KONFLIKT

Ved valg av **R2** blir ingen tun eller enkeltbygninger av stor kulturhistorisk verdi direkte berørt i dette området (**R2** er derimot i konflikt med kulturmiljø i det neste området den kommer inn i.). **R1** vil få meget store negative konsekvenser for fornminnene i området, både ved direkte å berøre flere og med hensyn til opplevelsen av fornminnene i sammenheng med gårdene og kulturlandskapet de er en del av. Traseen vil splitte tunområdet på Jåberg og legge seg som en barriere mellom Istrehågen og Istregårdene. (Den gamle jernbanen deler også opp Istreområdet, men uten barrierevirkning.)

KONKLUSJON

R1 vil føre til meget store konflikter med kulturverninteressene. I dette området vil hensynet til kulturvernet være best tjent med **R2**.

KULTURMILJØ 43

Håkestad - Lindhjem

PARSELL: R
LENKE: R2, R3
KOMMUNE: Larvik
FYLKE: Vestfold
G.NR: 1049/-, 1050/-, 1051/-, 1052/-, 1053/-, 1054/-, 1055/-, 1056/-, 1064/-, 1065/-, 1066/-
KARTBLAD: 34, 35, 37
REG.OMRÅDER: 0725-3,7,8, 9.

AVGRENSNING

I N grensen til Sandefjord.
I Ø Istre elva-Vittersøåsen-Vittersøtjønnna.
I V Nøkkelås-Storås- Kålgerås.

VERNESTATUS

Automatisk fredete kulturminner på Vittersen vestre, Skåra østre, Skåra vestre, Håkestad vestre, Håkestad østre og Lingum. Vittersøtjønnna og områdene rundt er planlagt vernet etter Naturvernloven i Kommuneplanens arealdel.

LANDSKAP, NATURGRUNNLAG

Området består av en stor åpen dal. Den strekker seg fra Lindhjem i nord og åpner seg mot sør mot Vittersø-tjønnna/Storemyr. I bunn av dalen renner Vittersøbekken. Dalen er gammel havbunn, og hellingene opp mot åsryggene er strandavsetninger. Dalen avgrenses av to langstrakte åsrygger som strekker seg i N-S retning. Grunnfjellet kommer opp i dagen flere steder.

Området har både jordbruk og industri. Dalen er godt jordbruksareale, og er oppdyrket med korn, gress og poteter. I sør er det et stort skogsområde rundt Vittersø-tjønnna. I åsryggen mot vest, holder det store Håkestadsteinbruddet til. Der taes det ut Larvikitt.

Det er en hovedvei i området, veien fra Verningen til Tjøllingvollen. I tillegg går det vei fra Himberg via Lindhjem og Vittersø ut på Skallebergveien. Disse går begge i nord/sør retning og har forbindelse med hovedveien på raet. Det er forbindelse mellom disse veiene over Lindhjem og en driftsvei over Håkestad-Vittersø. Bebyggelsen ligger langsetter veiene.

HISTORIKK OG BESKRIVELSE

Lingumbygden ligger sentralt i Tjølling, rett sør for det store Raet. Den består av gårdene Kolsrød, Bjerke, Bredvei, Bergan, Lund og Lindhjem

På 1500-tallet ble Lindhjem delt i to. Det har vært flere senere utskillinger. Lindhjem har stort sett vært selveierbruk. I dag er det tre bruk på vestre og fire(?) på østre. Lindhjem vestre har hatt mange husmannsplasser.

Lingumbygden (her bestående av Lindhjem, Bergan og Lund) har en lang historie som et sentralt område i Tjølling. Det har hatt og har fortsatt veiforbindelse nordover til raet og sørover til søndre del av Tjølling. Tidligere har det også gått en ridevei i SØ-NV retning, gjennom tunet på Lindhjem østre (64/12). Spor av den kan ennå sees nord for tunet. Bebyggelsen ligger i mer eller mindre åpne firkanttun langs Liaveien, Lindhjemveien og langs skogkanten. Langs Liaveien ligger tunene så tett at det kan kalles en grend. De opprinnelige Lindhjem og Bergangårdene ligger langsetter veien på hver sin side. Bebyggelsen er fra 18- og 1900-tallet. Lindhjem østre (64/12) har hovedbygning i senempire ("prestegårdsstil") med halvvalmet tak. Den er bygget ca. 1840 (muligens noe før), og har beholdt stilen. Bebyggelsen forøvrig er preget av sveitserstilen. Lindhjem søndre har hovedbygning i sveitserstil som er uforandret. Lindhjembekken renner nord/sør gjennom åkerlandskapet. Den er rettet ut. I den sørlige delen er området flatt, i nord noe mer bakkete. Langs bekken og i eiendomsgrensene er kantvegetasjonen bevart: Det gir området dybde og perspektiv.

Det er i dag få registrerte **gravminner** på disse Lindhjem/Lingumgårdene. Bare 4 gravhauger og 1 gravrøys ligger igjen her nå. Kilder forteller imidlertid at det tidligere skal ha ligget et ikke ubetydelig gravfelt på Østre Lingums grunn. Også sør for den nåværende gården skal det være fjernet gravhauger. På en gammel kartskisse over funn og fornminner på Lingumgårdene kan man se at det på begge sider av Ulaveien har ligget graver. Området der et av disse gravfeltene lå er ifølge tradisjonen alltid blitt kalt "Gråten".

De mange fjernede gravhaugene på Lindhjemgårdene har gitt flere daterbare funn både fra eldre og yngre jernalder.

Bergan ble delt i to gårder på begynnelsen av 1700-tallet. Bergan har hatt mange utenforstående eiere, og har også ligget som ødegård i perioder. **Lund** ble delt i to bruk på 1600-tallet. I 1723 gikk den ene delen over til å bli grevegods. Treschow solgte til brukerne på midten av 1800-tallet.

Vittersø ble på 1300-tallet delt i to hoveddeler, samt en midtre del. De to hoveddelene ligger på hver sin side av Vittersøbekken. Vittersø østre var adels- og senere grevegods. Vittersø vestre var eid av embetsmenn. Etter senere delinger fikk to bruk felles våningshus - helt til 1885.

I **Vittersøbekken** har det siden 1600-tallet vært **sag og kvern**. Vittersø gårdene hadde hver sin sag. Det ble skåret vår og høst. Om det var for lite vann fantes det muligheter til å demme opp ellevannet. Denne retten hadde greven gitt seg selv etter at han overtok Vittersø østre. Det ble skåret til sognets eget behov, men ikke til skiping. Vittersø-sagene og kverna var i drift til slutten av 1800-tallet.

Det finnes rester etter sag og kvern i Vittersøbekken. Det skal også være rester etter demningen. **Bygningene** på Vittersøgårdene er fra perioden 1860-1900 og i sveitserstil. Våningshuset på Vittersø østre er godt bevart. Tunet lå tidligere lenger sør, men ble flyttet til sitt nåv. sted trolig en gang på 1800-tallet. Vittersøgårdene ligger ellers på sine opprinnelige plasser. Tunene på Vittersø vestre ligger på en høyde med godt utsyn mot sør og øst over til Vittersø vestre. Landskapet er bakkete og har ikke vært utsatt for så veldig sterk planering. Vittersøbekken går i en karakteristisk sving gjennom skaret mellom Vittersø østre og vestre. Langs bekken er det et frodig grønsvær. Landskapet har på denne måten bevart trekk fra før den

store moderniseringen satte inn. Kombinasjonen av dette landskapet og 1800-talls bebyggelsen gjør at området er enhetlig og har autentitet. Det gir området kunnskaps- og opplevelsesverdi.

På Vittersø vestre ligger det flere bevarte gravhauger fra jernalderen. Det største gravfeltet med 4 gravhauger ligger i øst-hellingen av et nord-syd-gående høydedrag i nærheten av dagens gårdsbebyggelse. Man kjenner ikke til daterbare gravfunn fra området.

Skåra ble først delt på slutten av 1500-tallet. Skåra var adelsgods. På 1700-tallet ble Skåra østre selveierbruk, mens vestre var lagt under grevskapet. Skåra østre ble delt på 1600-tallet. På 1600-tallet var felles mellom østre og vestre Skåra.

Straks sør for Lindhjemgårdenes eiendomsgrenser mot syd ligger to åser som begge på kartet kalles Skåraåsen. Begge åsene har også gravhauger på toppen. På den laveste av Skåraåsene ligger det en haug som lokalt har blitt kalt "Kongshaugen". Haugen måler fremdeles 30 meter i diameter og er ca 2,5-3 meter høy. Et rikt gravfunn fra folkevandringstid er funnet i haugen. To andre gravminner ligger også på toppen av den laveste Skåraåsen. På den høyeste av de to åsene ligger en gravrøys midt i delet mellom 3 gårder, Skåra østre og Skåra vestre og Vittersø vestre. Et mindre gravfelt med tre registrerte gravhauger ligger på g.nr./b.nr. 1051/2. Flere løsfunn fra Skåragårdene tyder på en fast bosetning her i eldre jernalder. Området kan også ha vært i bruk i steinalderen, hvilket løsfunn av flintredskaper kan tyde på.

Kjær, Håkestad og Stålåker ligger langs veien som går fra Verningen i Hedrum og sør til Tjøllingvollen. Fra Håkestad går en driftsvei over til Vittersø. Kjær og Håkestad ble trolig ryddet i løpet av vikingetiden, mens Stålåker ikke ble ryddet før i middelalderen. Stålåker og de sørlige delene av Kjær har vært myr og er først dyrket opp i nyere tid.

Kjær ble antagelig delt i løpet av 1700-tallet. I 1811 ble det foretatt utskifting av innmarken mellom de tre brukene som eksisterte da. Kjær var fra middelalderen kirkegods og gikk over til å bli grevegods i 1670-årene.

Stålåker var også kirkegods i likhet med Kjær og gikk over til grevskapet i 1670-årene. På midten av 1800-tallet ble både Kjær og Stålåker solgt til brukerne av Treschow.

Håkestad ble delt i to i løpet av middelalderen i en vestre og en østre gård. Det har også vært senere delinger. Utskifting av jorda foregikk på 1800-tallet, og var ikke avsluttet før 1942. En husmannsplass har ligget under vestre, ved navn Marisgrind. Både østre og vestre Håkestad har vært kirkegods, og ikke ligget under grevskapet i Larvik.

Håkestad, Kjær og Stålåker ligger på en stor åkerholme som er omkranset av skog og åser. Det har en sammenbindende effekt. Bebyggelsen ligger langsetter hovedveien og driftsveien over til Vittersø. Området består av tilsammen ni bruk: Bebyggelsen har eksempler fra empirestilen til i dag. Kjær (53/4) er et nydelig eksempel på "prestegårdsstilen". Bygningen har fått pris for god restaurering av Fortidsminneforeningens Vestfoldavdeling. For de øvrige brukene er det sveitserstilen som dominerer, sammen med bygninger av nyere dato. Landskapet er fra naturens side flatt og åpent. Det har av den grunn ikke

vært utsatt for planering. Store deler av den dyrkede marken var tidligere myrområder, og har trolig blitt drenert i vårt århundre.

På Kjær var det før NSB-undersøkelsen ikke registrert forhistoriske bosetningsspor. Skriftlige kilder opplyser imidlertid om en nesten utjevnet gravhaug som skulle ligge på "et tra" 500 meter øst for husene på gården. Ved årets åkerregistreringer ble det i dyrka mark på g.nr/b.nr 1053/1 og 1053/4, syd for gårdsbebyggelsen, registrert to funnsteder for steinalder.

På Stålåker er det også gjort funn som tyder på aktivitet her i steinalder/bronsealder, en buttnakket bredegget trinnøks av stein og en flintdolk. Ved åkerregistreringer i år ble det funnet flint i dyrka mark på NV-siden av gårdsbebyggelsen på g.nr/b.nr 1054/1. Det er ikke kjent jernalderfunn fra denne gården.

Også på Håkestadgårdene viser sporene etter jernalderbosetningen i området seg gjennom gravfunn og oldsaker funnet på gården.. I dag finnes det bevart 5 gravhauger og 1 gravrøys her, men også her skal flere gravminner være fjernet ved tidligere anledninger. De gravhaugene som har overlevd ligger gruppert rund Håkestad vestre. Daterbare funn fra området plasseres i eldre jernalder, og yngre steinalder/bronsealder.

VURDERING

Området har høy kulturhistorisk verdi, mht. miljøet som helhet og de mange enkeltminner fra forhistorisk og nyere tid. Kulturlandskapet gir inntrykk av å være "gammelt". Bebyggelsen og landskapet harmonerer godt sammen. Bebyggelsen ligger etter veien og langs skogkanten på den skrinne jorda med åkerlandskapet imellom, slik det er vanlig i dette distriktet. Åkerarealene er blitt større, men en god del randsoner og kantvegetasjon er bevart ved eiendomsgrensene og langs bekkene. I gårdstuna står interessante hus fra et vidt tidsrom. Lindhjem-Bergan, Kjær bør spesielt fremheves. Tunene ligger tett på begge sider av Liaveien. Denne gårdsstrukturen er i dag sjelden. Gravhaugene og løsfunnene fra området viser trolig til en tidlig bosetning her i jernalderen. Svært mange gravhauger synes å være fjernet fra området, men fremdeles ligger det noen igjen gruppert i felt eller for seg selv. Et av de mest markante fornminnene i dette området er "Kongshaugen" på Skåraåsen.

VIRKNING/KONFLIKTVURDERING

R2 kommer inn i området gjennom skogen i nordøst. Den går så i sørvestlig retning over Berganmyra og videre over åkrene. Traseen krysser veien like ved Lindhjem søndre/Lund, og videre over Lindhjembekken. I krysset Lindhjemveien/gårdsveien til Lund deler R seg i R2 og R3. I dette området finnes et potensiale for bosetningsspor i dyrka mark. R2 går videre sørover langsseter Vittersøbekken og gjennom skogen ved Vittersø-tjønnna. R3 går i en mer sørvestlig retning over steinbruddet på Kjær. Krysser veien mellom de to Håkestad østre gårdene. Fortsetter videre over jordene til Håkestad vestre. Der går den inn i tunnel under Håkestad-steinbruddet.

Traséforslagene deler området i to på en svært uheldig måte. Området henger sammen både historisk og visuelt. Høydeforskjellen er betydelig fra høyeste og laveste punkt, og vil antagelig forårsake store fyllinger og/eller skjæringer. Det vil skape barrierer i landskapet som vil ha svært negativ virkning på kulturmiljøet. Spesielt vil det føre til problemer ved Lindhjem og Håkestad.

R3 skjærer over Håkestadområdet på tvers av de naturgitte og kulturgitte strukturer i landskapet. Landskapsstrukturen er lange nord-sør gående

Den type uttalelse
vi ikke med.

årsrygger vekslende med åkerholmer. Bebyggelsen og veinettet har formet seg etter det. Traseen kommer her inn på tvers av dette. Konkrete konflikter er det også med henhold til bebyggelsen, da både den ene Håkestad vestre og begge de to østre gårdene antagelig må rives. Det vil være et tap for kulturmiljøet som helhet og være ødeleggende for Håkestadområdet.

Både R2 og R3 vil skape store konflikter for kulturmiljøet. Begge traseer vil legges over områder der det er et stort potensiale for å finne nye bosetningsspor i dyrka mark.

KULTURMILJØ 44

Skalleberg

PARSELL:
LENKE:
KOMMUNE:
FYLKE:
G.NR:
KARTBLAD:
REG.OMRÅDER:

R
R1
Larvik
Vestfold
1044, 1046, 1072, 1073, 1074, 1075, 1077.
34, 35.
0725-5, også deler av 6 og 4.

AVGRENSNING

Avgrenses i N langs Istreelva.
I Ø langs veien til Haugan.
I S av Tjøllingveien.
I V av Istreelva - Skallebergbekken.

VERNESTATUS

Automatisk fredete kulturminner på Løve nedre og Skalleberg. Planlagt som LNF-C område i kommuneplanens arealdel.

NATURGRUNNLAG/AREALBRUK

I de sørlige områdene er det en stor slette som opprinnelig er gammel havbunn. Den er avgrenset i vest og nord av lave åsrygger der grunnfjellet mange steder stikker opp i dagen. Enkelte små larvikitholmer stikker opp ute på sletta. Mot nord blir landskapet mer kupert og fjellknattene mer markante. I randsonene mellom de flate partiene og kollene, er jorda basert på strandavsetninger. I nord er jordsmonnet sand og leirjord, i sør mer myraktig. Området er et rent jordbruksdistrikt drevet med moderne jordbruk, noe det ligger godt til rette for på de flate slettene. Det dyrkes korn poteter og gress, ingen av brukene holder husdyr, foruten en og annen hest. Bebyggelsen er orientert etter veien. Den følger høydedraget fra Istre og sørover til Løve.

HISTORIKK OG BESKRIVELSE

Skallebergområdet ligger sentralt til ved veien fra Auby i nord til Løve i sør. Dette var i middelalderen hovedveien mellom Istre og Østby/Huseby. I sør treffer den Tjøllingveien som går på toppen av det ytre raet. I nord treffer den veien fra Sandefjord til det store raet, der den treffer kongeveien.

Skalleberg og Løve er gamle gårder. Skalleberg var i middelalderen en storgård som også omfattet Tufte og Bru. Etter Larvik grevskaps opprettelse i 1670 overtok etterhvert grevskapet. På midten av 1800-tallet solgte Treschow gårdene til brukerne. Fra 1780-tallet av har det vært mange gårdsdelinger og mindre utskillelser. Den siste Larviksgreven drenerte og dyrket opp Løvemyrene som en avskjedspresang til Tjølling på begynnelsen av 1800-tallet, før staten overtok grevskapet 1805.

I Skalleberg, Tufte og Løve området drives det i dag moderne gårdsdrift. Brukene ligger langs veiene, eller inntil åskanten. Bosetnings-strukturen som er et resultat av den historiske utviklingen, med bruksdeling og utskilling av mindre enheter, er bevart i dagens bebyggelse. Gårdstunene er anlagt som åpne firkanttun. Bygningsmassen er stort sett bygget

mellom 1850 og siste verdenskrig, med hovedtyngden rundt århundreskiftet. Skalleberg mellom er et fint eksempel på bygningsmiljø i sveitserstil. Også Tuftegardene er det. På Tufte østre er hovedbygningen antagelig fra 1700-tallet. Mellom Skalleberg nordre og Tufte er det en fin allé langs hovedveien med bjørk, ask og rogn (?). Åkerlandskapet er preget av våre dagers stordrift og ensidighet. Det er likevel et vakkert landskap, med noen steingjerder og kantvegetasjon bevart. Området har i liten grad vært utsatt for planering.

Sør-sørvest for driftsbygningen på Løve nedre 1044/3 ligger et gravfelt fra jernalderen, med tre registrerte gravhauger beliggende på en nord-sydgående bergkulle. Fra gravfeltet er det god utsikt over dyrka mark i alle retninger. Lenger mot nord, men på samme eiendom ligger et mindre gravfelt med to bevarte gravhauger. Disse gravhaugene ligger på en mindre åkerholme i dyrka mark. De fleste fornminnene på Løve ligger i dag på bergrabber i dyrka mark, dette gjelder også to felt med helleristninger i form av skålgroper.

På Skalleberggården finnes det bevart mange spor etter en forhistorisk bosetning. Totalt er det registrert 9 gravhauger, 2 gravrøyser, deler av en hulvei og en tradisjon om et tingsted i området. Tradisjonen om tingstedet anses å være spekulativ. De fleste av gravhaugene ligger enkeltvis, bare få grupperer seg i mindre felt på to og tre gravhauger. På Skalleberg nordre gnr./bnr. 1072/5 ligger et slikt lite gravfelt med 3 graver nært dagen vei gjennom området. Fra Skalleberg søndre gnr. 1074 er det kommet inn gravfunn fra vikingtid og yngre romertid eller folkevandringstid. Her har man også funnet en bronsenøkkel som dateres til middelalder og et sagblad av flint som trekker bosetningen i området ned i yngre steinalder.

Det eneste kjente forhistoriske funnet fra Tufte er en rektangulær tverrøks av stein (vestlandsøks), dateringen ligger enten i slutten av steinalderen eller begynnelsen på bronsealderen.

VIRKNING/KONFLIKTVURDERING

R1 følger eksisterende jernbanespor gjennom hele området, og får av den grunn få negative konsekvenser for kulturminnene. Nærheten til linjen kan føre til konflikt med kulturverninteressene ved Skalleberg mellom, Skalleberg søndre og Løve mellom.

KULTURMILJØ 45

Lauve stasjon

PARSELL:
LENKE:
KOMMUNE:
FYLKE:
G.NR.:
KARTBLAD:
REG.OMRÅDER:

R
R1
Larvik
Vestfold
1044/-, 1045/-
35
0725-6

AVGRENSNING

En oval rundt Lauve stasjon.

VERNESTATUS

ingen

NATURGRUNNLAG/AREALBRUK

Lauve stasjon ligger på Tjøllingraet. Tettsted med gårdsbebyggelse og boligbebyggelse.

HISTORIKK OG BESKRIVELSE

Løve-området var et rent jordbruksdistrikt. Løve er en av de eldste gårder i Tjølling. De ligger sentralt plassert ved Tjøllingveien., som går langs raet, og har vært ferdselsåre gjennom bygda i mange hundre år. På Løve var det også tingplass.

Løve ble delt i tre alt i middelalderen. Løve nedre og mellom var eid av grevskapet i Larvik. Det ble overtatt av Treschow i 1835. I 1840 årene startet salget og oppstykkningen av disse to brukene. Det ble skilt ut mange småbruk og boligtomter. I 1881 ble Lauve stasjon på Grevskapsbanen bygget, og stedet utviklet seg til å bli et stasjonssted. I 1930 ble Løve mølle bygget. Tjølling hadde ikke tidligere hatt noen bygdemølle. Bøndene hadde måttet reise til Sandefjord, Hedrum eller Larvik for å få malt kornet.

På Løve mellom g.nr./b.nr. 1045/17 er det funnet 2 sigdblader av flint som regnes for å være et offerfunn/depotfunn fra yngre steinalder/bronsealder.

VURDERING

Løve er et lite stasjonssted med nyere boligbebyggelse og gårdsbebyggelse på samme område.

VIRKNING/KONFLIKTVURDERING

R1 er foreslått lagt gjennom området på samme sted som dagens jernbanelinje går. Det vil ikke skape konflikt. I stasjonsområdet er det flere spor allerede.

KULTURMILJØ 48

Huseby - Gjerstad

PARSELL:	R
LENKE:	R1 og R2
KOMMUNE:	Larvik
FYLKE:	Vestfold
G. NR:	1024, 1026, 1027, 1028, 1032, 1033, 1034, 1035, 1036, 1037
KARTBLAD:	36, 37, 38.
REG.OMRÅDER:	0725-10,12,13.

AVGRENSNING

I V Valbyveien, Tjøllingveien, Bommestadveien.
I S kunstig grense fra Guriskogen til Østbyveien.
I Ø midt mellom Østby og Vik opp til eksist. jernbanespor. Følger bebyggelsen på sørsiden av Tjøllingvollen til krysset Husebyveien/Tjøllingveien. Går NV til møte med Kjøndalbekken nord for Gjerstad. Følger skogkanten fra bekken og sørover til Bommestadveien.

VERNESTATUS

Automatisk fredete kulturminner på Sande, Grønneberg, Valby, Guri, Huseby, Lunde, Gjerstad søndre, Gjerstad nordre og Østby. Planlagt som LNF-B område i kommuneplanens arealdel.

NATURGRUNNLAG/AREALBRUK

Området består av tre langstrakte høydedrag i nord-sør retning, med åpne "daler" imellom. På høydedraget i vest ligger Guri, Valby og Grønneberggårdene. På høydedraget i midten ligger Huseby-, Gjerstadgårdene, i øst ligger Østbyhøyden. Gjennom området i øst-vest retning går Tjøllingraet, og deler det i to. Dalene mellom høydedragene er gammel havbunn. Den vestre strekker seg fra Viksfjorden til raet. Nord for raet fortsetter den helt opp til Kjøndaltjønna. Fra dette tjernet renner Kjøndal-/Guribekken gjennom hele dalen. Ved Valbybrekka har den brutt gjennom raet.

Dette er et jordbruksdistrikt, der det dyrkes korn, poteter og grønnsaker. I vest grenser området opp til et nytt boligfelt på Valbyskogen. Bebyggelsen innen området ligger på høydedragene der jordsmonnet er noe skrint. Det er innslag av nyere villabebyggelse. Enkelte steder stikker grunnfjellet opp i dagen. Mellom høydedragene og i hellingen ned mot jernbanelinjen øst for Husebyhøyden er det fruktbart jordbruksareale.

HISTORIKK OG BESKRIVELSE

Området ligger sentralt plassert i Tjølling i forhold til kommunikasjon, kirke og administrasjon. Tjøllingveien, som går gjennom området på toppen av raet, har vært hovedferdselsåre gjennom distriktet i uminnelige tider. Tjølling kirke, prestegården og tingvollen på Tjøllingvollen ligger i umiddelbar nærhet. Ferdseien har også vært stor i nord/sør retning. Valbyveien, Husebyveien og Viksfjordveien, tar av fra Tjøllingveien og går på høydedragene sørover mot Viksfjorden til de treffer Kaupangveien. Sør i området går jernbanen. Fram til for få år siden stoppet toget på Guri stasjon.

På sørsiden av raet ligger gårdene Valby, Guri, Huseby og Østby.

Valby er den vestligste gårdsenheten i området. Det består i dag av to bruk. Valby ble en del av grevegodset på 1600-tallet. Treschow solgte til brukerne på midten av 1800-tallet. Det har ikke hørt husmannsplasser til gården. Valby ble delt på 1660-tallet og består av i dag av to tun. De fleste bygningene er fra perioden rundt 1870. På Valby er det bevart et steinfjøs, som antagelig er et par hundre år gammelt.

Valbysteinene, en rektangulær steinsetning, danner sammen med 10 gravhauger et større sammenhengende gravfelt der det også er registrert en bautastein. Gravfeltet dateres til jernalderen. Gravminnene er i dag bevokst med krattskog og ligger tett opptil et større boligfelt som hemmer den visuelle kontakten mellom gravfeltet og Valbygårdene. Et annet mindre gravfelt med 5 gravhauger ligger i dag syd for disse gårdene på en åkerholme i dyrka mark. Av funn fra jernalderen gjort på Valby kan nevnes 1 runestein, 2 gravfunn fra vikingtid og 3 gravfunn fra eldre romertid. En tykknakket flintøks og en flintdolk funnet på gården kan trolig dateres til yngre steinalder.

Guri ligger sør for Valby på samme høydedrag. Guri var adelsgods fra 1400-tallet og ble solgt til byborgere i Larvik på 1700-tallet. Det er i dag fire gårdsbruk på Guri, en ordning som kan gå tilbake til 1600-tallet. Guri har hatt to husmannsplasser; Guriskogen og Lågerøya.

I dag er det fire gårdstun på Guri. De ligger langsetter veien i kanten av Krokåsen og danner en fin rekke i forlengelsen av Valbygårdene. De fleste av bygningene er fra slutten av 1800-tallet, med unntak av et våningshus bygget før 1740. Sveitserstilen er den dominerende stilarten.

Gurigårdene er ikke rike på gravhauger og gravfunn fra jernalderen, kun en gravhaug er registrert her i dag og det finnes opplysninger om en fjernet gravhaug som tidligere skulle ha ligget syd for gårdene. Guri er imidlertid kjent for et meget rikt flintdepotfunn funnet i en myr på eiendommen. Funnet bestod av 12 flintsigder og 12 skjeformete skrapere av flint, datert til yngre steinalder. Flere andre funn fra yngre steinalder er også kommet inn fra Guri-området. Gårdene ligger i dag ca 25 m.o.h og eiendommene avgrenses mot øst og Huseby av Guribekken.

Høydedraget øst for Guribekken domineres av Husebygårdene. De ligger langs veien fra Tjøllingvollen til Kaupang. Det er tre Husebygårder. I tillegg kommer Bakke og Grinde

Huseby-gårdene har ofte hatt en særlig administrativ funksjon i vikingtid, som kongelige forvaltningsgårder, og sete for kongene når de reiste rundt på veitsle i sine distrikter. Gårdens plassering, nært vikingtidens handelssenter i Kaupang, antall gravhauger og rike funn forteller om gårdens betydning i forhistorisk tid.

Det skal tidligere ha ligget mange gravhauger på Huseby i Tjølling, disse er nå fjernet og husene er omringet av dyrka mark. Kun 4 gravhauger og 1 gravrøys er registrert her i dag. Rike gravfunn både fra eldre og yngre jernalder er representert på gården. Videre har man i dyrka mark funnet en del grove leirkarskår og stykker av en smeltedigel av brent leire. Ved våre registreringer i dyrka mark sydvest for dagens gårdsbebyggelse ga funn av en glassperle og keramikkskår.

På samme måte som på Guri er det også på Huseby gjort flintdepotfunn i en myr, dette funnet bestod av 23 store stykker flint. Andre funn som forteller om aktivitet her i steinalderen er en rektangulær tverrøks av stein (vestlandstype), to skafthulløkser, en dobbeltøks av stein og mye flintavslag. Ved registrering i dyrka mark ble det funnet mye flint på disse gårdene.

Huseby holdt seg som storgård gjennom hele middelalderen. På 1670-tallet kom Huseby under grevegodset i Larvik. Gården ble på samme tid delt i fire bruk. Trolig på grunn av den tidlige oppdelingen, hadde ikke Huseby husmannsplasser før på 1800-tallet. På 1800-tallet hadde brukene kvern i Guribekken.

Husebygårdene er preget av at de alltid har vært i fremste rekke, og har vært raske med å ta til seg nyheter. Bygningene har blitt modernisert og skiftet ut ettersom utviklingen har gått framover. Generelt kan det sies at bygningene er fra 1860-1910, med senere moderniseringer. På Huseby 32/21 står det et bryggerhus i knubbekonstruksjon, d.v.s. at det er bygget opp av ca. 60 cm lange stokker, lagt som murstein med fuge mellom. Denne bygningstypen har vært brukt i Østfold og Vestfold, men det er få igjen i dag.

Østbys gårdsområde strekker seg fra Viksfjorden og opp forbi Tjøllingvollen. Tjølling kirke og prestegård ble utskilt fra Østby på 1100-tallet. Østby ble delt i mange bruk alt på 1700-tallet, noe som har ført til en stor grad av teigblanding. Utmarken er utskiftet, mens innmarken ennå i dag er en god del blandet. Østbygårdene har ikke ligget under grevskapet i Larvik, flere av brukene gikk over i bondeie på 1700-tallet.

De mange brukene på Østby ligger etter Viksfjordveien. Hovedbølet på Østby søndre er flyttet rundt århundreskiftet. Det lå tidligere tett ved 36/20. Våningshuset ble flyttet med, og står i dag som bryggerhus. Østby søndre 36/20 har våningshus i senempire ("prestegårdsstil"). Trolig bygget rundt 1800. I Østbygrenda ligger tunene tett i tett, og bruk utskilt fra søndre og nordre om hverandre. Det meste av innmarka er heller ikke utskiftet. Dette er svært sjelden å finne i dag, og derfor av stor kulturhistorisk verdi.

Østby regnes på grunnlag av gårdsnavnet å være utskilt fra Huseby. Av gravminner som fremdeles er bevart på gården finnes i dag 9 gravrøyser, 3 gravhauger og 1 steinlegning. Gravminnene dateres til jernalder evt. bronsealder. Tidligere innkomne gravfunn fra denne gården er datert til vikingtid og eldre jernalder, med en hovedvekt på vikingtid. En skafthulløks av stein fra steinalderen er også funnet på gården. I Østbyskogen, gnr./bnr. 1036/1 og 1036/9,10, nordøst for gårdsbebyggelsen på Østby ble det ved NSB-registreringene oppdaget flere nye gravrøyser (4) i dette skogsområdet.

Grønneberggårdene ligger i krysset Tjøllingveien, Bommestadveien. Grønneberg ble antagelig delt i to bruk på 1600-tallet. (Grønneberg 26/1 omtales ikke videre her da det ligger utenfor området) Grønneberg er en av de få gårdene i Tjølling som ikke har vært eid av Larviksgreven. Grønneberg-tunet ble flyttet i løpet av 1800-tallet til nåværende sted, ca. 100 m øst for dagens tun skal det finnes murer som viser den gamle tunplassen. Det gamle hovedhuset er antagelig et av Tjøllings eldste bygninger, trolig bygget på 1600-tallet. Det er i dag kårbolig.

Gjerstadgårdene og Grønneberg danner en enhet med stor grad av opprinnelighet. Steingjerder, bekken og eiendomsskillene gir landskapet dybde og historisk forankring.

Gjerstad ble delt i søndre og nordre en gang før 1500-tallet, og fler siden. Gårdene var grevegods og ble solgt til brukerne av Treschow rundt 1850-80-tallet. Bebyggelsen på Søndre og Nordre Gjerstad ligger tun i tun. På Søndre er det tre tun. To bruk er skilt ut fra Nordre og ligger på vestsiden av bekken under åskanten.

I Kjøndalbekken (lokalt kalt Gjerstadbekken) skal både Grønneberg og Gjerstad ha hatt felles kvern og sag. Det er nevnt alt på 1600-tallet.

Gjerstadgrenda består av seks gårdstun, hvorav tre ligger tun i tun. Eiendomsskillet følger steingjerdet som går mellom tunene. Et fjerde tun ligger ca. 100 m lenger nord. Denne bostedsstrukturen med mange tun i ett vitner om en svært gammel tunordning, kanskje med røtter i middelalderen. Det er ikke bevart mange slike gårdstunmiljøer i dag. Bebyggelsen på Gjerstadgårdene er preget av sveitserstilen, med enkelte unntak. Hovedbygningen på Gjerstad søndre er i den karakteristiske senempire-stilen ("prestegårdsstilen"). Bygningen er modernisert noe. Gjerstad nordre er et flott eksempel på bygningsmiljø i sveitserstil. Det har våningshus, bryggerhus og låve, bygget i perioden 1882-1902, forholdsvis inntakt. I haven er det et lysthus av hasseltrær, og også mange store eiketrær og akasietrær. Våningshuset ble valgt ut av byggeskikkutvalget i 1985. Byggeskikkutvalget skulle gi eieren praktisk og økonomisk hjelp ved istandsetting.

På Gjerstadgårdene er det i dag registrert 9 gravhauger og 2 steinlegninger. Gamle opplysninger forteller imidlertid om mange flere gravhauger som nå må være fjernet. Bl.a. skal det på dyrka mark nord for Skilbergåsen ved pløying tidligere ha blitt observert kullfarvede kampesteiner og aske. Dette kan ha vært bosetningsspor eller graver fra forhistorisk tid. Flere funn bl.a. perler er innsendt fra Gjerstad. Funnene dateres til merovingertid eller vikingtid. Ved grøftegraving i 1883 ble det funnet en liten gullperle på en av disse gårdene, perlen er senere gått tapt, men dens utseende skulle samvare med gullperler funnet blant gjenstandene i Hon-skatten fra Øvre Eiker i Buskerud. På gnr./bnr. 1035/1 oppbevares i dag et spinnehjul, et vevlodd og en bronsespenne funnet i en gravhaug på gården.

Funn av en tykknakket steinøks og en flintskraper tyder på aktivitet i området i steinalderen. Gårdene ligger i dag 30-35 m.o.h. Kjøndalsbekken deler gårdene i østre og vestre. I Lunde- og Gjerstadskogene på nordøstsiden av gårdsbebyggelsen var det småknauset viltterreng med tildels eldre blandingsskog, her ble det registrert en steinsatt grop (mulig dyregrav?) og to kullgroper.

Lunde ble ryddet før vikingetiden. I senmiddelalderen lå den øde, men ble bebodd igjen på 1500-tallet. I løpet av 1700-tallet ble gården delt i to. I 1770-årene ble innmarka skiftet mellom de to brukene, samtidig som den kom under grevskapet i Larvik. Tunet på Lunde gården ble flyttet i 1822, fra jordstykket Tomta, lenger vest langs Tjøllingveien. Den eldste delen av låven er fra 1822. Til Lunde hører det en fin allé av aske- og eiketrær som går langs Tjøllingveien. Tuftene på det gamle tunet kan fortsatt sees. Grunnmurene og en kjeller står igjen.

På Lunde er det i dag registrert 16 gravhauger fra jernalderen. Haugene fordeler seg på flere gravfelt, hvorav det største består av 11 registrerte gravhauger. En enkeltliggende haug ligger på sydsiden av dagens gårdsbebyggelse. Denne haugen regnes som Tjøllings største gravhaug fra jernalderen med en diameter på 24 meter og en høyde på 2,5 meter. Et løsfunn fra vikingtid er kommet inn fra Lunde, og det er funnet en runestein her.

Sande

Fra Sande har det tidligere kommet inn et rikt gravfunn fra vikingtiden. På en skogbevokst bergkulle ligger i dag et mindre gravfelt med 4 gravhauger datert til jernalderen. Et sigdblade av flint og en kølle av rullestein med innslipt midtfure representerer sannsynligvis boplasser fra yngre steinalder. Odsakene er funnet på gården, men nøyaktige funnsteder er ikke kjent.

VURDERING

Et stort område med mange gårder. Usedvanlig rikt på fornminner. Landskap- og enkeltminner fra forhistorisk og nyere tid samt eiendomsstrukturer utgjør et rikt kulturmiljø av rikshistorisk interesse. Huseby - Gjerstad-området er et flott og rikt jordbrukslandskap som er sentralt plassert i forhold til Tjølling middelalderkirke, viktige ferdselsårer og markedsplassen på Tjølling.

VIRKNING/KONFLIKTVURDERING

R1 tar av fra eksist. spor ved Viksfjord stasjon. I stedet for å gå nedent Kaupang slik som i dag, går traseen rett vestover til den møter eksisterende spor rett før passering av Lågen. Traseen går i dagen over Huseby og Guri, og videre i tunnel under Valbyskogen. For å jevne ut høydeforskjellene mellom Huseby-Guribekken-Guri (ca. 15 m), må traseen legges på fylling over dalen fra Huseby til Guri, eller i skjæring gjennom Husebyhøyden. Begge deler vil ha svært negativ virkning på kulturmiljøet. I begge tilfeller vil området bli delt i to med en stor barriere, på tvers av visuelle/naturgitte og historiske linjer. Spesifikt vil Huseby 32/21 og 32/22, og Guri 28/1 bli berørt, muligens revet.

R2 kommer fra nordøst gjennom skogen, over Gjerstadhøyden og over dalen mellom Gjerstadgårdene. Den fortsetter videre i tunnel etter passering av Gjerstad (35/2). Dalsøkket ned mot bekken vil antagelig måtte utjevnes med en fylling for å jevne ut høydeforskjellen. Den vil komme til å bli svært dominerende i landskapet og dele området i to på en uheldig måte.

Både R1 og R2 vil skape store konflikter.

KULTURMILJØ 49

Bisjord

PARSELL: R, S
LENKE: R1, R2, S2
KOMMUNE: Larvik
FYLKE: Vestfold
G.NR: 1016,1017, 1018, 1025.
KARTBLAD: 38
REG.OMRÅDE: 00725-11.

AVGRENSNING

I vest Lågen, i nord grensen til Hegdal industriområde, i sør langs eksisterende jernbane - Søndagsåsen og Bisjordkollen, i øst Bommestadveien.

VERNESTATUS

Hovedbygningen på Bisjord søndre er fredet.
Området er planlagt som LNF-A område i kommuneplanens arealdel.

NATURGRUNNLAG/AREALBRUK

Elveavsetning lange Lågen, strandavsetning i bratt helling opp mot åseryggen som strekker seg nord/sør langs Lågen. Bynært jordbruksområde som omkranses av et industriområde, boligfelt, vei og jernbane. I nord skiller et skogholt industriområdet fra Bisjord. I sørøst er hele Bisjordkollen utbygd til boligfelt. Området er et åpent jordbrukslandskap. Den vestlige delen mot Lågen er helt flat. På denne flaten ligger gårdene Bisjord, Kiil og den gamle husmannsplassen/fergestedet Lågerøya. Mot øst heller landskapet bratt oppover mot gården Haugen. Herfra er det en flott utsikt over Larvik by.

HISTORIKK OG BESKRIVELSE

Området har vært og er et trafikk-knutepunkt mellom Larvik by og Tjølling. Kaupangveien, Tjøllingveien og veiene fra Østre Halsen og Hølen møtes her ved det gamle fergestedet over Lågen på Lågerøya. De eldste gårdene i området er Haugen, Bisjord og Kiil. Dette er et område hvor det dyrkbare jordbruksarealet har økt ganske mye etter hvert som områdene ned mot Lågen har blitt drenert og dyrket. Nydyrkingen i Tjølling skjøt fart utover på 1800-tallet. Lien opp mot Haugen og Bisjordkollen er de eldste dyrkede områdene.

Haugen het tidligere Nummensal. Haugen-navnet kom i bruk på 1700-tallet. Haugen var husmannsplass under Brekke, men ble i 1770-årene utskilt som eget bruk.

Hovedbygningen på Haugen er fra før 1800, men har preg av sveitserstil. Bygningen er lav og bred i fasong, i likhet med f.eks. Grønneberg og Østby. Det kan tyde på at den er en 1600-talls bygning i likhet med disse. Haugen har en flott gårdsvei inn til tunet, som ender opp i en "port" av tre trær(ask,lønn,eik). Landskapet er fra naturens side flatt og åpent, med vekslende åkerlandskap og små skogholt. Dette er verdifullt, spesielt med tanke på beliggenheten i forhold til byen og boligområdene rundt.

På Haugen er det funnet en spenne fra vikingtid.

De høyereliggende delene av Bisjord ble ryddet først. Jordene ned mot Lågen ble ryddet senere, etter at det ble vanlig med drenering. På 1600-tallet var Bisjord sorenskrivergård. På 17- og 1800-tallet var den eid av byborgere i Larvik. Disse hadde gjerne husmenn til å stå for gårdsdriften. I 1740 ble gården delt i to, nedre og øvre. (Øvre Bisjord ligger utenfor området.) Bisjord nedre hadde to husmannsplasser, Lågerøya og Kiil.

Kiil falt øde i middelalderen. Den ble senere nyryddet som plass under Bisjord. I 1838 ble den matrikulert som egen plass. Bygningene på Kiil er bygget i 1929 etter at hele gården brant. Tunet er typisk fra den perioden med blanding av sveitserstil og jugend.

Bisjord nedre har en fredet hovedbygning. Eldste del er antagelig bygget på slutten av 1600-tallet. Sin nåværende form fikk bygningen på 1770-tallet. Det er en staselig toetasjes empire-bygning med halvvalmet tak. Inngangspartiet er i sveitserstil. Tunet var opprinnelig et firkant-tun med vognskjul, bryggerhus og driftsbygning. Den gamle driftsbygningen brant ned i 1983, samtidig ble vognskjulet og bryggerhuset revet. I dag er en ny driftsbygning bygget. Bisjord ligger på den åpne sletta ned mot Lågen.

På Bisjord gnr./bnr. 1018/26 er det funnet en flintdolke fra yngre steinalder evt. eldre bronsealder.

Lågerøya var fra starten av krongods. På 1600-tallet ble bruket husmannsplass under Bisjord og senere Guri. Fra 1670 var det grevegods. Før grevskapstiden lå plassen øde i perioder, men stedet fikk større betydning etter at Larvik vokste fram som by fra 1670. Lågerøya var fergested over Lågen for hele den sentrale del av Tjølling. Dette varte helt fram til Gloppe bro ble bygget i 1872. Lågerøya ble ofte brukt som tingsted for bygdetinget på 1700-tallet p.g.a. sin sentrale beliggenhet. Her var også lensested for tømmerfløtingen i Lågen. Brukerne på Lågerøya kombinerte jordbruket med fergeplikten og fløterarbeid. Etter at Treschow overtok det gamle grevegodsset bodde gjerne formannen for fløterne her.

På Lågerøya står et stuehus bygd rundt 1750. Dette er en laftet treromsstue som senere har blitt bygget på. Området rundt bruket kalles Tingstuvollen eller Vollen, ettersom området har blitt brukt som tingplass.

På sydsiden av en traktorvei som går nordøstover fra Bisjord nedre, på gnr./bnr. 1017/5, ble det ved NSB-registreringene funnet et anlegg for trekullproduksjon. Det er foreløpig usikkert hvor gammelt dette anlegget er.

VURDERING

Området har fine tun og enkeltbygninger. Haugen ligger flott i terrenget på toppen av åsryggen, med utsyn over Larvik. Kiil er et fint eksempel på gårdsanlegg fra 1920-30 årene. Den fredede hovedhuset på Bisjord er en staselig empirebygning. Området har av den grunn fine eksempler på byggeskikk fra både 17-, 18- og 1900-tallet. Landskapet er åpent og flatt fra naturens side, og har derfor ikke vært så mye utsatt for bakkeplanering. Området er flott "lunge" i et ellers tettbygd strøk.

Området bør ha et potensiale når det gjelder steinalderbosetning. Høyden over havet strekker seg her fra Lågens bredd til gårdsbebyggelsen på Haugen som ligger på ca 35 m.o.h.

VIRKNING/KONFLIKTVURDERING Det er tre traséforslag over Bisjord.

R1 kommer ut av tunnel under Bisjordkollen og inn på eksisterende spor før broen over Lågen. Traseen kommer noe nærmere Kiil enn der dagens jernbanelinje går. Det kan bli et problem for denne gården. R1 vil ikke skape problemer for området som helhet, da dagstrekningen legger seg tett opp til eksist. spor.

R2 kommer ut av tunnel ca.20 m. over Lågen rett under tunet på Haugen. Den går videre i SV retning forbi Bisjord og på skrå i bro over Lågen. Denne traseen vil skape store konflikter i området, ved at banen sannsynligvis vil legge seg på en høy fylling tvers gjennom området og Haugen.

S2 kommer ut av samme tunnel som R2, men går over Lågen lenger nord. S2 går kant i kant med Hegdal industriområde og i bro over Lågen. S2 knytter seg ikke til eksisterende spor i Larvik by, og forutsetter en ny stasjonslokalisering. Denne traseen vil skape de samme konflikter for Haugen, men området som helhet vil få mindre problemer da den legger seg i skogen opp mot industriområdet.

R2 vil skape store konflikter, S2 og R1 noe mindre.

Avbotende tiltak:

Legge tunnelutslaget lenger ned i bakken mot Lågen, slik at fyllingene ikke blir så høye.

PARSELL S**Larvik (Øya - Farriseidet)****FYLKE
KOMMUNE
LENKER****Vestfold
Larvik
Lenke S0: eksisterende spor
Lenke S1: nytt spor langs eksisterende spor
Lenke S2: tunnel gjennom Larvik
Prosjektkart 38, 39****KARTBLAD****KULTURMILJØER**

51 Larvik by "Det historiske Larvik" med bydelene Torstrand, Byen og Langestrand. Tradisjonsrikt industristrøk langs Farriselva. Offentlig bymiljø i Herregårdsområdet.

SAMMENDRAG KONFLIKTER

Lenke S 1
Jernbanebrua over Lågen vil måtte erstattes.

Alvorlige inngrep på Torstrand i bevaringsverdig bygningsmiljø og byrom.

Store anleggsarbeider i et meget verdifullt kulturminneområde mellom Herregården, kirken og Hospitalet og Storgata/Kirkestredet. Støy vil her redusere opplevelsesverdien av enestående kulturminner. Riving av bygning i Kirkestredet er meget konfliktfylt fordi det punkterer et svært egenartet spesielle byrom - Storgatasegmentet.

Hjørnesteinsbedriften Treschow-Fritzøes (gamle) produksjonslokaler ligger helt inntil eksisterende spor. Viktig trafikkåre på andre siden gjør trolig sporutvidelse umulig her.

Konfliktpotensiale med tekniske kulturminner i Hammerdalen - Farriseidet.

KONKLUSJON

Sammenfaller med kulturmiljø 51 Larvik by, se nedenfor

KULTURMILJØ 51**Larvik by**

**PARSELLER
KOMMUNE
KARTBLAD
OMFATTER REG. OMRÅDER**

**S 1 (S 2, S 3)
Larvik
Prosjektkart 38 og 39
0709-01 Lågenområdet
0709-02 Torstrand
0709-03 Herregården - kirken
0709-04 Byen - Larvik sentrum
0709-05 Farriseelva
0709-06 Langestrand**

AVGRENSNING

Kulturmiljøet er i hovedsak definert av Larvik bys utstrekning. Larvik by er langstrakt og sammensatt av tre relativt klart avgrensede historiske områder med ulik karakter, Torstrand i Ø, Langestrand i V og "Byen" i midten. I registreringene er industriområdet ved Lågen og Farriselva samt Herregårdsområdet definert som egne områder og ligger mellom de tre.

Registreringssonen foreløpig følger stort sett anvisning fra oppdragsgiver, men er utvidet der kulturhistoriske forhold tilsier det. Larviks nyere bydeler i N er derfor ikke behandlet.

OMRÅDENE

Torstrand omfatter området langs stranda fra Hospitalet og Ø over til Banefjellet og området innenfor, avgrenset av Skiringsalsgate i NØ. Området omfatter også kvartalene opp mot Mesterfjellet på begge sider av Reperbanegata. *Herregårdsområdet* avgrenses av Mesterfjellet i N, Larviksfjorden i V og S og støter opp mot Torstrand i Ø. Colin Archers gate er valgt som avgrensning mot V. *Sentrumsområdet* er her definert av Møllegata i SV, Bøkeskogen i NV, Jegersborggate i NØ, bergknausene mot Herregårdsbakken og Colin Archers gate i Ø. Området *Farriselva* omfatter industriområdene langs Farriselva fra utløpet og opp til Farriseidet. *Langestrand* er bydelen som ligger V for Farriselva.

NATURGRUNNLAG, AREALBRUK

V-siden av *Lågens* utløp i Larviksfjorden er ei flat elveslette, 2 - 10 m.o.h. Dette området er et sammensatt område i byens utkantsone. Industri- og næringsarealer veksler med boligområder, idrettsanlegg og kirkegård samt lagertomter for trelast. Også *Torstrand*-området er en flat sandmo ut mot Larviksfjorden, opprinnelig kledt med furuskog. Enkelte markerte knauser stikker her opp i 15-20 m høyde. Boligområdene dominerer, noen større industribedrifter på stranda. Det er også store industriområder på Revet, SV for Torstrand. Rundt Torstrand torg finnes enkelte forretninger og andre sentrumsfunksjoner.

Et svakt høydedrag strekker seg N - S fra fjellknausene bak Herregården, over Herregårdssletta og ut til kirken og Tollerodden som utgjør ei halvøy. Dette høydedraget skiller "Byen" fra Torstrand. En rekke knauser stikker opp i 13-19 m høyde, og mellom høydene går det inn små vikar. Offent-

lige bygninger dominerer dette området, med sammenhengende park-områder, noe villabebyggelse og nye boligårder.

Larviks sentrum ligger på en bratt morenebakke opp mot Bøkeskogen i NV og heller ned mot bukta og Farriselva i S-SV. Sentrumsfunksjonene er i dag konsentrert i kvartalene rundt Torget, Nansetgata, Prinsegata og delvis Storgata, mens kvartalene utenfor hovedsaklig er boligområder.

Innsjøen *Farris* har sitt utløp i Larviksfjorden gjennom Farriselva. Akkurat her ligger også det store raet som etter istida har demmet opp Farris til en innsjø. I takt med landstigningen har elva gravd ut en dyp dal tvers gjennom morenen. Dalsidene er bratte og kledd med bøkeskog, men nede ved utløpet har elva lagt opp flate sandbanker.

Langestrand ligger i en sørøstlig skråning ned mot Farriselva og Larviksfjorden. Det store raet danner en markert rygg i V, i fortsettelsen av høydedraget oppe i Bøkeskogen. Langestrand har alltid vært et område sterkt knyttet til virksomheten i Farriselva. I dag har det preg av å være et boligområde, med få andre funksjoner. Industrien langs *Farriselva* er i dag konsentrert nede på flatene på Sanden og på Langestrandssida, og oppe ved Farriseidet og på Bergeløkka på S-siden av Farrisvannet.

VERNESTATUS

Deler av sentrum er det gitt retningslinjer om tilpasning til bevaringsverdig bygningsmiljø. Rundt 80 bygninger - hovedsakelig i Kongens gate - Øvre Torggate og tilgrensende kvartaler har fått merkelappen "bygning med særlig verneverdi" i "Kommunedelplan med bestemmelser for Larvik sentrum", vedtatt 1990. Trehusbebyggelsen på Gamle Torstrand og de eldste kvartalene på Torstrandmoen er også båndlagt som verneverdig bygningsmiljø. Dette gjelder også bydelen Langestrand. Området fra Herregården til Tollerodden er båndlagt på tilsvarende måte.

Flere enkeltbygninger er fredet. Dette gjelder Herregården og Hospitalet, den gamle tollboden, hovedbygningen på Yttersø ute ved Lågen og et mindre bolighus på Unnersbu og et på Langestrand.

HISTORIKK OG BESKRIVELSE

Når det oppsto en bydannelse innerst i Larviksfjorden har det en rekke historiske årsaker som kan oppsummeres i tre hovedgrupper. De *geografiske forholdene* var gunstige. Her finnes isfri havn, to elver munner ut, den ene med et fall som kunne utnyttes som kraftkilde. Stedet ligger i brennpunktet mellom tre rike jordbruksbygder, Brunlanes, Hedrum og Tjølling, og via elvene er det tilgang til tømmer fra opplandene. Dertil kommer at noen av de eldste ferdselsårene gjennom fylket går ned hit. I Europa fantes alt i middelalderen et *marked* for trelast, og etterspørselen vokste ved overgangen til nyere tid. *Fritsøbedriften* ble faktoren som forente de mulighetene som var gitt.

Selve *navnet* Larvik ble fram til rundt 1600 utelukkende brukt om *fjorden* "Lagarvik"-vika som ligger der Lågen har sin munning". Sandstranda innerst i Larviksfjorden kom tidlig i bruk som *handelsplass for tømmer*, og etter hvert kom navnet til å betegne bebyggelsen som vokste fram her. Larvik ble ladested under Tønsberg.

Bak framveksten av Fritsøbedriften står også viktige rent *historiske forutsetninger*. Virksomheten i Farriselva går tilbake til middelalderen. Olavsklosteret i Tønsberg drev *kvernbruk* i elva som den gang ble kalt Nannarå. Elva var sentral i et større jordegodskompleks som omtales som Fresjegodset i middelalderkilder. Det har vært spekulert på om godssamlingen

kan ha røtter tilbake i forhistorisk tid og har vært satt i sammenheng med Ynglinge-ætta, kongsslekta som hadde tilhold i Vestfold. (Wasberg, Gunnar Christie: I takt med Europa. Larviks grevskap. Utvikling og struktur: Oslo 1970.)

Da kongen ved reformasjonen beslagla alt kirkegods fikk den danske adelsmannen Iver Jernskjegg Fresje-godset i forlening. Samtidig var den vandrevne oppgangssaga blitt kjent i Norge, og adelen engasjerte seg sterkt i den nye næringen. Herr Iver utvidet eiendomskomplekset ved å kjøpe opp jordegods fra 1540-tallet og framover.

Det hersker ulike oppfatninger om hvor Fresje - hovedgården i gods-samlingen lå. Hele gården raste ut i et stort jordras i 1653. Det var trolig utløst av en flom fordi en demning ved Farriseidet brast. Gården skal ha hatt et par større steinhus og blir omtalt som borg. Den kan ha ligget på halvøya ved Kilen i Farris eller ved Trudvang opppe ved Bøkeskogen.

Katastrofen ga eierfamilien en knekk og i 1670 ble Fresjegodset solgt til Ulrik Fredrik Gyldenløve, Norges stattholder. Året etter ble komplekset opphøyet til grevskap av kong Fredrik den 4. Samtidig fikk Larvik kjøpstadrettigheter - ble by. Rettighetene gjaldt bare den delen av byen som lå på gården Nansets grunn. Kjøpmenn og håndverkere som tok borgerskap slo seg ned her, mens arbeidere, sjøfolk og folk uten spesiell næring slo seg til på Torstrand og Langestrand. Denne delingen har preget byens utvikling gjennom flere hundreår.

Grevskapet Laurvigen besto i prinsippet som arvelig grevskap inntil Stortinget avvirket adelsvesenet i Norge. Grevene styrte grevskapet i stor grad ved hjelp av forvaltere og bodde selv i Danmark. Virksomheten ved Fritsøbedriften ble drevet av grevskapet inntil begynnelsen av 1800-tallet, da dansk kongen kjøpte det. Noen år var det eid av en gruppe fremstående larviksborgere kalt "grevlingene" inntil det i 1835 ble kjøpt av etatsråd F. W. Treschow som grunnla familiefirmaet Treschow - Fritzøe.

Lågenområdet

Den eldste historien er knyttet til de to gardsbrukene Unnersbu og Yttersø, hvorav bare det siste fremdeles eksisterer. Deler av området var bymark for borgerne i Larvik. På 1860-tallet etablerte Treschow-Fritzøe Lågens Dampsag og innledet dermed industrialiseringen av området. Dampsaga holdt det gående til ca 1920. Alfred Andersens mekaniske verksted ble etablert på Furumoa på Torstrand i 1902.

Det er et fredet hus både på Yttersø og på Unnersbu, for øvrig finnes tidstypisk industribebyggelse fra århundreskiftet ved Alfred Andersens mekaniske verksted. Jernbanebrua over Lågen er også et betydelig kulturminne.

Torstrand-området

Området har vokst fram i to stadier. Den faste bosettinga langsmed stranda kan følges tilbake til 1600-tallet. Dagens "Strandgata" var en viktig ferdselsåre mellom Larvikbukta og Hølen. Det var strandsittere og arbeidere på Fritsø, fiskere og sjøfolk som opprinnelig bosatte seg her. Bebyggelsen tok form langsetter veien og passasjene ut mot sjøen og innover moen. Lille Strandgate oppsto som parallelt løp med den "store" langs den daværende bygrensa.

Det andre stadiet i bebyggelsehistorien skriver seg fra 1850-tallet. Da ble hele det gamle Torstrand og en stor del av området innenfor, kalt *Torstrandmoen* som var innlemmet i byen i 1821 regulert og utbygd i takt med byens vekst fra NV mot SØ. Perioden var preget av stor vekst i folketallet i Larvik og en stor del av veksten kom nettopp her. Bygningsloven av 1845 foreskrev rettvinklede kvartaler, brede gater, med orden, regelmessighet og brannsikkerhet som viktigste forpremiss. Hovedretningen på gatenettet var orientert etter bygrensen. Her hadde det gått en vei til vestre Halsen som ble utvidet og kalt Skiringsalgate. Etter 1930 virket ikke den gamle reguleringen strukturerende.

Rundt 1880 ble *jernbanetraseen* til den nye Jarlsbergbanen bygd over Torstrandmoen. Banen ble bygd på en ca 4 m høy oppbygging av tørrmurt brutt stein, åpenbart av kommunikasjonsmessige hensyn. Gatene kunne ledes under banen, og barriereeffekten ble redusert. Etter passeringen av berget går banen ned på bakkeplan og lenger Ø inn under Herregårdssletta i en fint murt tunnelåpning. Banen kom til å dele Torstrand torg i to, og det ble aldri det handelstorget det var tenkt som.

Kvartalene nord for jernbanen vokste fram samtidig med Torstrandmoen. Her lå det fram til slutten av 1800-tallet en reperbane fra Torstrand torg til fjellet ved Byskogen. Retningen på denne ble strukturerende for reguleringen av de tilstøtende kvartalene.

Herregårdsområdet

Som grevskapsresidens fikk Gyldenløve bygd *Herregården* der gården Dragenes hadde ligget. Han sto også for byggingen av *kirken* "Treenigheds Kirke" og anleggelsen av en stor *park* med parterrer, springvann, karpedam og alleer helt ned til sjøkanten ved Torstrand. Anleggene dannet ramme for grevens bryllup i 1677. *Herregården* eller "*Residensen*" er et trepale i to etasjer med tre fløyer bygd rundt et gårdsrom som er lukket inne på den fjerde sida av et bratt fjell. Også på S-sida har bygningen to fløyer. Den sto ferdig i 1677, men ble ombygd og fikk sin nåværende form til kongebesøket i 1733. Bygningen er blant landets største trebygninger. Da grevskapet ble oppløst i 1820 kjøpte Larvik hele anlegget med bygninger og park og tok det i bruk. Den rommet på hele 1800-tallet mesteparten av den kommunale virksomheten, foruten middelskole, teatersal samt bolig for sognepresten. Den ble gjennomgående restaurert innvendig rundt 1920, og har siden vært museum.

Hospitalet ble bekostet av greven og fondsmidler. Det var et hjem for enslige kvinner og hadde 18 rom. Til hospitalet hørte et legat, og bare 1/3 av beboerne var betalende. Hospitalets bygning, bygd i 1761, har tre fløyer bygd i stein og er et av byens fornemste kulturminner.

Kirken fikk tilbygd tårn på 1700-tallet. I 1860-årene ble den restaurert av arkitekt Grosch og fikk enkelte nygotiske trekk.

Herregårdens prangende hageanlegg var det ikke lenger naturlig å holde ved like, og rundt 1860 ble byens fengsel bygd her. Seinere fulgte andre kommunale byggeoppgaver. Utbyggingen i området har fortsatt fram til i dag med skoler og idrettsanlegg. Den delen av Herregårdshaven som lå S for Dronningensgate ble trolig fradelt og regulert mot slutten av 1800-tallet. Her ble det bygd enkelte villaer foruten noe industri som nå er borte og erstattet med boliggårder. På *Herregårdssletta* hvor veiene fra N, S, Ø og V krysset hverandre ble det anlagt park som fremdeles er her. Da

jernbanen ble anlagt rundt 1880 ble den lagt i kulvert under parken og videre mot stasjonen i åpen skjæring med tørrmurte steinvegger.

På Tollerodden står "Tollerodddhuset", "Alders Hvile" - tidligere "Klubblokalet" og like ved ligger Colin Archers hjem. Han hadde også båtbyggeri her. I området mellom Herregårdsparken og kirken ligger også en del villaer av ulik alder og mot Dronningens gate noen fine mer urbane bygårder fra ca 1920.

Gatene i området er resultat av reguleringer i forrige århundre, men de gjennomgående veiene er langt eldre. Reguleringen av Herregårdshaven er stort sett orientert etter retningen på Dronningens gate. Bare fengselsbygningene ligger i linje med det gamle hageanlegget.

Byen

Allerede på 1600-t. var det en sammenhengende *bebyggelse* fra Bøkkerfjellet til Tollerodden - dagens Storgata. Også langs de andre gamle ferdselsårene kom det bebyggelse. Fra N over raet kom kongeveien (tilsvare Kongegata i dag). Den fortsatte i Skiensveien utover i Brunlanes. Mot Ø gikk en vei over Torstrand og fergestedet Halsen til Hølen. Tidlig har det oppstått en snarvei fra Kongeveien og ned til Storgata ved Steinene. Det er Prinsegata, og langs den øverste delen av gatas øvre del oppsto Larviks langstrakte torg.

Flere større *bybranner* rammet Larvik. Storbrannen i 1792 førte ikke til noen omregulering, men gjenoppbyggingen må ha vært medvirkende til det homogene preget Storgata fikk. Store toetasjes borgerhus med høye valmtak kranset bukta i forrige århundre. Brannene oppe i byen i 1869, 1884 og 1902 førte til gateregulering med regelmessige kvartaler. Hovedelementene i byplanen levde likevel videre, selv om Kongegatas rolle som handelsgate ble svekket. Bare i området "Steinene" rett N for stasjonen ser man i dag de trange bakkene, gangene og stredene som preget Larvik tidligere.

Stranda var ikke ideell som fast havn, ubeskyttet mot været når det står rett inn fjorden. *Havnefunksjonene* var i seilskutetida konsentrert ved Skottebrygga, i ly av Tollerodden. Her ble det bygd brygger og etter hvert molo. Tollerodden har navn etter embetet som holdt til her. Larvik ble *tollsted* alt i 1633. Tollerembetet hadde en spesiell posisjon i Larvik i grevetida fordi det lå direkte under kongen, i motsetning til alle andre embeter som greven personlig rådde over. Den staselige gamle tollboden vitner om dette. Den gamle tollboden var bygd 1714/1730 opprinnelig som bolig, av og for grevens forvalter som også var byggmester for det eldste hospitalet og ombyggingen av Herregården i 1733. Bygningen rommer nå Larvik sjøfartsmuseum.

Langs sjøkanten var det bare spredt bebyggelse - før som nå. Både grunnforhold og velstående huseiere i Storgata sørget for fri sikt ut fjorden, og mange anla hager her. Selve strandlinja endret seg trolig svært lite inntil *jernbanen* ble anlagt. Det var nødvendig å fylle ut havnebassenget for å få fram banen som kom ut under Storgata. *Damskipsbrygge* ble bygd midt på 1800-tallet - etter hvert med to utstikkere. Tollstedet ble flyttet hit til Fiskebrygga og utstikkerne - begynnelsen til dagens ferge-terminal. Den nye tollboden er fra 1885. Anlegget er tegnet av tidas fremste arkitekter Schirmer og von Hanno, og er av høy kvalitet. Stasjonsbygningen er fem år eldre. De siste tiårene er det igjen foretatt store utfyllinger og bygd oppstillingsplasser for biler i tilknytning til

Larvik Lines fergeterminal. Fiskebrygga er derfor borte, men i likhet med andre brygger bevart under nyere anlegg. Skottebrygga er muligens ikke så endret

Sørlandske hovedvei gikk fram til tidlig på 1970-tallet i Storgata og i Dronningens gate over Torstrand. Den økende biltrafikken sprengte seg fram, og den smale Munkegangen som forbandt de to hovedgatene ble utvidet og slo hull i den kontinuerlige bygningsrekka langs Storgata. I tillegg ble brua over jernbaneskjæringa med Storgata fjernet, slik at den østlige delen av gata ble klippet av, trolig samtidig som jernbanen ble bygd om til normalspor like etter krigen.

Langs Storgata fra Bøkkerfjellet til Tollerodden finnes restene av den kontinuerlige borgerhusrekka som en gang lå som en perlerad langs bukta. Oppe i byen for øvrig finnes mange kategorier verneverdige hus - alt fra små trehus fra 1700-tallet i Stengata til fine funksigårder ved Torget.

Farriselva

Det er hevdet at Farriselva er et av de første områder i landet vi kan snakke om *industriell virksomhet* i større skala. Fritsøbedriften omfattet svært mange ulike virksomheter, men felles forutsetninger for dem er utnyttelsen av vannressursene og i stor grad også skogressursene i eiendoms-komplekset. Jernverket ble nedlagt i forrige århundre. Av dagens virksomhet har handelsmølla og sagbruket de lengste historiske røttene. I tillegg drives høvleri, tresliperi, løvtresagbruk, eget el-verk og en rekke hjelpevirksomheter og verksteder for å nevne noe.

De eldste bygningene innenfor industriområdet er teglsteinsbygninger fra 1800-tallet. På Langestrand-sida finnes også eldre trebygninger. Det finnes dessuten en rekke tekniske kulturminner, så som installasjoner knyttet til energiproduksjon, damanlegg osv. I 1765 ble sement brukt for første gang i Norge da det ble bygd ny dam ved Farris eidet. Dammene er ombygd flere ganger.

Industriområdet har vært et område i sterk transformasjon, og det er ikke mulig innenfor rammene av denne rapporten å liste opp alt som finnes bevart helt eller fragmentert. Firmaet Treschow-Fritzøe har etablert et eget museum som dokumenterer brukets historie.

Langestrand

Bosettinga på Langestrand går tilbake til 1500-tallet og har alltid vært nært knyttet til virksomheten i Farriselva. Langestrand kan derfor betraktes som et industrisamfunn - også i tida før den industrielle revolusjon. Bydelens navn kan vise til den lange stranda her eller være en oppkalling etter adelslekten Lange som eide Fresje-godset fram til 1671.

Bydelen har visstnok aldri vært rammet av noen større brann. Bystrukturen er derfor overlevert slik den har vokst fram. De nedre områdene har uregelmessige gater - preget av å ha oppstått som passasjer mellom frittliggende hus og eiendommer under en gradvis fortetting. De øvre områdene er utformet etter 1800-tallets regulerte byutvikling med brede, rette gater og regelmessige kvartaler.

Langestrand fikk på 1700-tallet egen kirke, men den ble revet for å gi plass til en masovn i 1811, og den nåværende kirken ble bygd av innbyggerne i 1818. Langestrand er en trehusbydel med hus og hustyper fra alle epoker, i hvert fall fra 1700-tallet og inn på 1900-tallet. Etterkrigstida har

bare tilført en håndfull bygninger og noen mindre inngrep. Bydelen ser ut til å ha gjennomgått en omfattende rehabilitering de siste 10-15 åra.

VURDERING

Lågenområdet er spredtbygd og uensartet. Det danner en utflytende overgangssone mellom byen og omlandet kjennetegnet ved arealkrevende virksomheter. To enkelthus er fredet, øvrige kulturminner er knyttet til industri og jernbanen (brua over Lågen).

Torstrand består av to hovedområder med svært *ulik feltkarakter*. Colbiørnsens gate danner grense mellom det organiske og det strengt formale mønsteret med usedvanlig brede gater. Gatemønster dels vokst fram på 1600- og 1700-tallet, dels etter regulering fra 1850-tallet. Bebyggelse trolig fra hele perioden, først og fremst bolighus i tre, men også uthus av forskjellige slag (ennå lite undersøkt - men SEFRAK-materiale foreligger). Jernbaneanlegget er i seg selv et svært verdifullt kulturminne. Torstrand torg har i vel 100 år vært splittet i to plassrom. Dette har ikke bare vært negativt. Plassene har fått en målestokk som står i forhold til småhusbebyggelsen, noe de brede gatene på Torstrandmoen mangler.

Herregårdsområdet er et enestående verdifullt kulturmiljø. Både Herregården og Hospitalet er kulturminner av nasjonal interesse, men også kirken og husene på Tollerodden og ved Skottebrygga har stor kulturhistorisk interesse. Området er båndlagt som bevaringsverdig anlegg i kommunedelplanen for Larvik sentrum, vedtatt 1991. Flere bygninger er fredet: Herregården, Hospitalet

Situasjonen langs *Storgata i sentrum* er svært spesiell. Svært få byer har tilsvarende beliggenhet. Fra Storgata ser man hav og himmel møtes i horisonten og byen ligger oppover som i et amfi. Larvik skal tidligere ha vært omtalt som "Nordens Neapel". Ennå fornemmes dette i Storgatas buede form og nesten kontinuerlige bebyggelsen, men den direkte kontakten med sjøen er en saga blott. Utfyllingene utenfor jernbanen danner en barriere og gjør at man opplever stedets kvalitet mer som potensiale enn realitet. I den østlige delen av gata som ble kuttet av og kalt Kirkestredet finner vi i dag de best bevarte husene. Området ble liggende i en "bakevje" og har ikke vært utsatt for den samme grad av transformasjon som den hardt trafikkbelastede delen av Storgata.

VIRKNING

Lenke S 1

Utvidelse av eksisterende spor vil ikke ha noen alvorlig innvirkning på kulturminner i Lågen-området utover at den gamle jernbanebrua må suppleres eller erstattes. På Torstrand medfører sporutvidelse riving av noe bebyggelse i området fra Alfred Andersens gate - Torstrand torg og V-over. Det medfører også bortsprenning av deler av de karakteristiske steile fjellknausene i området. Kommunen har imidlertid i sitt planarbeid foreslått å bygge en ny vei på S-sida av jernbanen fra Torstrand torg til Herregårdssletta. Inngrepene bør i såfall vurderes samlet.

I Herregårdsområdet medfører en sporutvidelse omfattende anleggsarbeider i hjertet av byens fornemste kulturmiljø. Ved overgangen til stasjonsområdet medfører det riving av en bygning i Kirkestredet, (tidligere Storgata). En utvidelse mot N er neppe aktuelt da det forutsetter en helt ny trafikkløsning i Storgata. Stasjonsområdet har alltid hatt dobbeltspor, og eventuelle omlegginger her vil ikke ha noen betydning for kulturmiljøet, forutsatt at de ikke heves.

Over Sanden og forbi Treschow-Fritzøe til Hammerdalen er det svært trangt mellom industriområdet og veien. En utvidelse mot SV forutsetter riving av flere produksjonslokaler ved bedriften, en utvidelse på andre siden forutsetter at man legger jernbanen oppå Mølleveien. Jernbanen berører ikke Langestrand direkte. Bare hvis det velges ny stasjonsplassering vil Langestrand komme under press ved at tyngdepunktet i Larvik forrykkes.

Hvis det eksisterende sporet nedlegges vil det trolig ha store og uoverskuelige konsekvenser, og problemstillingene faller utenfor rammen av denne foreløpige rapporten.

Lenke S 2 / lenke R 3

Tunnelløsning under Larvik vil ha få umiddelbare konsekvenser for kulturminnene. Hvis det kombineres med ny stasjonsplassering vil det høyst sannsynlig forrykke tyngdepunktet i byen. Slike strukturendringer fører med seg transformasjon av byen. Dette vil ha store konsekvenser for enkelte kulturmiljøer. Sentrums rolle vil kunne endres. Så lenge det ikke er lansert konkrete alternativer er problemstillingen vanskelig å drøfte. En realistisk byanalyse bør danne grunnlag for drøftingen.

Virkingen av en ny trase gjennom Larvik vil være svært avhengig av hva anlegget medfører av landskapsmessige inngrep. Opplevelsen av den flate elvesletta ved Lågen med de karakteristiske steile fjellknausene vil f.eks. reduseres betydelig dersom landskapsrommet blokkeres med en høy fylling på tvers av elvas retning. Konfliktpotensialet er likevel ikke spesielt høyt. Et eneste unntak danner trolig gårdstunet Yttersø, med fredet hovedbygning.

KONFLIKTER

Lenke S 1

I Lågen-området er det generelt lavt konfliktpotensiale, ingen spesielt verdifulle miljøer berøres. Riving av jernbanebrua over Lågen betyr tap av et viktig kulturminne. Over Torstrand har en sporutvidelse langs den eksisterende traseen visse klart negative konsekvenser for kulturmiljøet. Foruten fjerning av noen hus er det Torstrand torg med parkanlegg og lindealleer som blir mest berørt ved en sporutvidelse. Utvidelse på S-sida er trolig mest naturlig, men konfliktpotensialet er ganske likt på hver side. Verneverdige hus vil muligens kunne flyttes til nærliggende tomter framfor å rives. Parkanlegg må reetableres og det må stilles høye krav til den arkitektoniske formgivningen av selve banen over Torstrand torg og tilgrensende gater.

Rundt Herregården vil et hvert inngrep ha stort konfliktpotensiale, selv om ingen av de verdifulle bygningene berøres fysisk. Parkanlegget på Herregårdssletta er sårbart og lindealleene her vil bli rammet. En sporutvidelse vil gjøre skjæringen V for Herregårdssletta bredere og mer dominerende i bybildet og bør unngås. Støy fra jernbanen vil dessuten virke ødeleggende for opplevelsen av dette kulturmiljøet. En kulvertløsning her forutsetter trolig at jernbanen senkes i forhold til dagens nivå, noe som vil skape problemer i møte med stasjonsområdet.

I jernbanens krysningspunkt med Storgata/Kirkestredet støter man på en svært alvorlig konflikt. Sporet kan trolig ikke utvides uten at en bygning i Kirkestredet rives. Dette strøket er den best bevarte delen av den gamle Storgata. Jernbanen har her sammen med veien overskåret og punktert den historiske strukturen. Et hvert inngrep i den gamle bygningsrekka langs Storgata berører et av basiselementene i Larviks stedsidentitet. Ved

en omlegging av jernbanen her må det drøftes om en byreparasjon er på sin plass. Storgata bør henge sammen i hele sin lengde, ikke av hensyn til trafikkforhold, men for å holde sammen byrommet og gjøre den historiske strukturen fattbar.

Riving av de gamle industrilokalene til Treschow-Fritzøe reiser store kulturhistoriske konflikter, men er vel også helt uaktuelt. Nærværet av industrien er en bærebjelke i byen og virksomheten her er selve grunnlaget for byens eksistens. Mellom Hammerdalen og Farriseidet kan en sporutvidelse komme i konflikt med tekniske kulturminner. Her blir likevel spørsmålet om den fysiske formgivingen av jernbaneanlegget like viktig som de gamle fragmentene. Dalen er fra naturens side svært spesiell og danner inngangsport til byen fra E18.

Hvis det eksisterende sporet nedlegges vil dette kunne få store og uoverskuelige konsekvenser. Disse vurderingene faller imidlertid utenfor rammen av denne foreløpige rapporten.

KONKLUSJON

Det er ikke umulig å gjennomføre en utvidelse av det eksisterende sporet gjennom Larvik, selv om det støter på en del alvorlige konflikter med kulturminner. Avbøtende tiltak, også byreparasjon vil likevel kunne moderere skadevirkningene. Et unntak er strekningen forbi Treschow-Fritzøe, hvor det er så trangt at utvidelse er svært vanskelig, men ikke først og fremst av kulturvernårsaker.

Kulturhistorisk argumentasjon alene vil vanskelig kunne brukes entydig mot sporutvidelsesalternativet, så lenge traseen har ligget her i godt over 100 år. Men dette er bare den rent fysiske siden av saken. For at et kulturmiljø skal kunne leve og bestå over tid må de generelle miljøforholdene være tilfredsstillende. Et jernbanespor som går rett gjennom et gammelt boligområde vil kunne medføre så stor støybelastning at det blir en trussel mot kulturmiljøet, med forfall som resultat. Biltrafikk har forarmet mangt et norsk tettsted. Trafikkbelastning var medvirkende til at Storgata i Larvik mistet sin stilling som byens "fornemste gate".

Det er trolig mulig å komme fram til en løsning på trasespørsmålet som totalt sett er bedre enn utvidelsesalternativet. Til dette arbeidet bør det gjennomføres en *byanalyse* som kan danne grunnlag for drøfting. Av særlig interesse vil det være å finne fram til de primære elementene som har vært strukturerende for byens utvikling fordi dette er sentralt underlagsmateriale for drøfting av alternative stasjons og traseplasseringer.

Kanskje kan man finne en løsning som kombinerer den gamle stasjonsplasseringen med en tidsmessig traseføring

PARSELL T

Farriseidet - Eidanger

FYLKE: Vestfold og Telemark
KOMMUNE: Larvik og Porsgrunn
LENKE: T0; eksisterende spor (160,2 - 192,3 km),
T1; nytt spor, tunnel fra Larvik til Eidanger. Kommer ut i dagen på korte strekninger ved kryssing av tre daler.
T2; nytt spor. Veksler mellom tunnel og dagstrekninger.
T3; nytt spor. Veksler mellom tunnel og dagstrekninger.
T4; nytt spor. Veksler mellom tunnel og dagstrekninger.

KARTBLAD: 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50.

KULTURMILJØER

ParSELL T vil få konsekvenser for følgende kulturmiljøer:

Har ikke tatt stilling til massedeponier i vurderingene.

Vasvik;

Området er kun overfladisk registrert. Det har ingen kulturmiljø-omtale. Nes ut i Farrisvannet med gårdsbebyggelse blandet med nyere boligbebyggelse. Det er kun kjent ett steinalderfunn fra Vassvik på gnr. 4068. Området regnes imidlertid for å ha et potensiale for nye steinalderfunn.

Vassbotn;

Lang smal dal i et sprekkedalslandskap, som går fra Hallevannet til Kjose. Dalen er spredt bebygd med småbruk. Vassbotn var skystasjon på den gamle hovedveien mellom Larvik og Skien. Området regnes for å ha et potensiale for steinalderlokaliteter. Nye registreringer vil finne sted i løpet av høsten.

Tverrfjorden - Vestmovannet;

Området er kun overfladisk registrert. Det har ingen kulturmiljø-omtale. Stort naturområde med skog og vann. Hallevannet ligger midt i området med forgreninger både mot vest, sør og nord til Vassbotn. Hallevassdraget er omgitt av store skogsområder. Langs Tverrfjorden og Vestmovann ligger noen få småbruk. Området er en naturperle og inngrep vil føre til en forringelse av landskapsbildet. Hallevannet var ferdselsåre og fløtningsvei. Området har potensiale til å finne kulturminner i forbindelse med skogsdrift og utmarksnæringer. Arkeologiske registreringer i området har gitt et negativt resultat. Området vurderes å ha et lavt potensiale for fornminner.

Kjose med Putlandsdalen;

Området har en kulturhistorie som er representativ for de indre bygdene i Vestfold. Her finnes spor etter bosetning fra steinalderen til yngre jernalder. Har fra middelalderen av vært en liten jordbruks- og skogsbygd.

Fikk større betydning fra 1500-tallet da trelasthandelen og sagvirksomheten vokste fram. I 1881 ble jernbanen ført gjennom bygda og stedet utviklet seg til å bli et stasjonssted. Med jernbanen fulgte rike Larviksborgere som bygget sommervillaer langs Farrisvannet. Kulturmiljøet i Kjose og Putlandsdalen viser tilbake på tiden med jordbruk og skogsdrift, tiden som stasjonssted. Kontinuiteten i den forhistoriske bosetningen i området sannsynliggjør en mulig konflikt med automatisk fredete kulturminner som i dag ligger under markoverflaten, f.eks. steinalderboplasser. Traseen medfører direkte konflikt med et automatisk fredet kulturminne på gnr./bnr. 4144/1.

Langangen;

Langangen og Ønna er et landskap med varierte innslag av natur og kulturelementer. Her finnes et meget stort antall steinalderlokaliteter, gårdsbebyggelse og minner etter tidlig industri som isvirksomhet, skipsbygging og garverivirksomhet i samme område. Dette gjør at området har stor kunnskapsverdi. Det er samtidig et spesielt landskap, med frodige bratte lier og dyrket mark i bunnen. Langangen er spesiell p.g.a. sin naturformasjon. Alle inngrep som legger seg på tvers av Langangen vil skape konflikter.

Eidanger - Vallermyrene;

Tettsted med bakgrunn som middelalderkirkested. Bosetningen i området kan trekkes tilbake til jernalder og steinalder gjennom registrerte forminner og løsfunn. Tettsted. Et knutepunkt mellom den gamle hovedveien fra Skien til Larvik og lokale bygdeveier. Fra 1882 jernbanestasjon. Knutepunkt mellom Vestfoldbanen, Brevikbanen og Bratsbergbanen. Stasjonen nedlagt på 1980-tallet. Stasjonsområdet er godt bevart. Har lokalhistorisk verdi og viser jernbanehistorie. Vallermyrene er et åpent bynært jordbruksområde. Preget av små og mellomstore bruk.

SAMMENDRAG KONFLIKTER**Lenke T1:**

Direkte tunnel mellom Larvik og Eidanger. Går inn i tunnel ved Farriseidet og kommer ut i små gløtt ved passering av tre daler. Ved Ødegården i Vassbotndalen, Ønna i Langangen og i Bjørkedalen. Konflikten er størst i Ønna i Langangen, der man i tillegg til de landskapsmessige konfliktene vil få en stor konflikt med registrerte steinalderboplasser. Traseen som vil legge seg nederst i dalen rett innenfor Ønna, blir på denne måten en barriere mellom Ønna og dalen, og vil ødelegge landskapsopplevelsen og dybdevirkningen.

Ved Ødegården i Vassbotndalen og i Bjørkedalen gjelder den samme konflikten som i Langangen, men i mindre grad. Traseen er her mulig å tilpasse. Nord for Ødegården er det et naturlig skille mellom den nederste delen av dalen og den øverste, hvor det skulle være mulig å legge traseen.

Lenke T2:

T2 har fem dagstrekninger mellom Farriseidet og Eidanger. Ved Paulertjønn, Vassbotn, Solum, Nøklegård og Langangen. De største konfliktene oppstår i Vassbotn og Langangen. I Vassbotn legger traseen seg i bunn av dalen ned mot Hallevannet, mellom gårdene Bærum og Vassbotn. Dette trasevalget er uheldig, da den vil bli en sperre mellom Hallevannet og dalen. Traseen kommer svært nær Bærum. Bygningene her er sterkt modernisert, men tunet er likevel viktig for helheten. T2 vil legge seg i en 35 m høy bro over tettstedet Langangen. Broen kommer ca. 100m fra E18-broen som er 70m høy. Det vil bli konfliktfylt for tettstedet og få to så markante broer så nær hverandre. De vil tilsammen danne en vegg i landskapet. Stor konflikt med registrerte steinalderboplasser. Ved Paulertjønn er det konflikt i forhold til naturvernet. Paulertjønn er en nydelig liten dam, som traseen legger seg over. I bakgrunnen ligger gården Pauler. Traseen kommer ikke i direkte konflikt. Ved Solum følger traseen naturens formasjoner og skaper av den grunn liten konflikt. Ved Nøklegård legger traseen seg i skogen nord for bebyggelsen og skaper derved ingen konflikt med denne. Området forventes imidlertid å ha et potensiale for nye steinalderfunn.

Lenke T3:

Denne lenken har fem dagstrekninger mellom Larvik og Eidanger. Den kommer ut i dagen ved **Tverrfjorden, Grisebukta, Vestmovann**, foruten Nøklegård og Langangen. De to sistnevnte er samme trase som T2. De tre førstnevnte dagstrekningene er bare overfladisk registrert. Det kan allikevel sies at området er et inntakt naturområde og inngrep her vil få store negative konsekvenser for opplevelsen av uberørt natur. Områdene forventes å ha et lavt potensiale for nye forhistoriske bosetningsspor.

Lenke T4:

Denne går i dagen langs Farrisvannet til Vasvik. Går i dagstrekninger ved Kjose, Putlandsdalen og Langangen. Å utvide linjen til to spor i dagen opp til Vasvik er ikke mulig uten å lage fylling i vannet, eller å sprengre seg inn i fjellet. Det vil enten ødelegge vannlinjen langs Farrisvannet eller komme til å ødelegge den gamle Skiensveien som ligger på hyllen over. Veien slynger seg langsetter fjellsiden, og er opprinnelig brostenslagt (dekket over med asfalt) til den møter nye E18. I Kjose og Putlandsdalen blir det direkte konflikt mellom traseforslaget og et gravfelt. For nyere tids kulturminner forutsetter forslaget riving av to gårdstun i dette området. Kjose stasjon blir også liggende uten tilknytning til jernbanesporet. Det vil ha negativ innvirkning på kulturmiljøet som helhet. I Putlandsdalen følger traseen landskapet, men dalen er litt for liten til å absorbere et så stort inngrep. Langangen passerer inne i Ønna, 200 m lenger nord enn T1. Den vil føre til samme konflikt som T1.

KONKLUSJON

T1 er den minst skadelige.

T2 konflikt ved Langangen.

T3 konflikt langs Tverrfjorden-Vestmovann og ved passering av Langangen.

T4 konflikt i Kjose, Putlandsdalen og Langangen.

HOVEDTREKK VED LANDSKAPET

Området tilhører sprekkedalslandskapet. Store skogkledte områder oppbrutt av innsjøer og av daler i sør/nord retning. Bosetningen i området er spredt, og konsentrert i dalførene.

Hovednæringsvei i området har vært jordbruk kombinert med skogbruk.

KULTURMILJØ 53**Vassbotn**

FYLKE
KOMMUNE
PARSELL
LENKE
G.NR.
KARTBLAD
REG.OMRÅDER

Vestfold
Larvik
T
T2, T1
4138, 4142
44
0726-2

AVGRENSNING

Området strekker seg fra Vassbotnfjorden og nordover ca. 1,5 km. Avgrensning i V og Ø er naturlig. Området følger dalsiden ovenfor tunnelutslagene.

VERNESTATUS

Planlagt som NLF-B område i kommuneplanens arealdel.

NATURGRUNNLAG/AREALBRUK

Området fra Larvik til Eidanger er et skogkledt grunnfjellsområde med enkelte sprekker. Vassbotn er en slik sprekk som strekker seg fra den nordøstre delen av Hallevannet og nordover til Kjose. Dalen er lang og smal med bratte skogkledte lier og smale striper med oppdyrket mark i bunn. Det ligger noen få gårdsbruk i dalen.

HISTORIKK OG BESKRIVELSE

Gårdene i Vassbotn ble trolig ryddet i middelalderen. Etter svartedauen ble de lagt øde, og ble først bebodd igjen på 1500-tallet. I Vassbotn ligger brukene Ødegården, Bakke, Bærum og Vassbotn. Vassbotn har ligget sentralt til ved kongeveien mellom Larvik og Eidanger og i tilknytning til Hallevassdraget. Det har likevel vært et isolert sted med få utviklingsmuligheter. Hovednæring har vært jordbruk kombinert med skogbruk. I elven ned mot Hallevannet har det vært sag og kvern. Hallevassdraget har vært ferdselsvei til de sørlige delene av Brunlanes. Vassbotn er delt mellom to sogn, Tanum og Kjose.

Vassbotn ligger helt ned til Vassbotnfjorden i Hallevannet. Den ligger også langs den gamle kongeveien. Vassbotn var kirkegods til det ble solgt til brukerne på midten av 1800-tallet. På 1700-tallet ble gården delt i to. På Vassbotn har det vært skystasjon. Det har vært en husmannsplass under Vassbotn. I dag er det to bruk på Vassbotn, bygningene er fra perioden 1840-80. Det ene tunet har beholdt sin opprinnelige stil, mens det andre er modernisert. De danner tilsammen et fint miljø. Det er ikke vanskelig å se at dette har vært et trafikk-knutepunkt.

Bakke og Ødegården ligger oppover i dalen. Her har det blitt drevet gårdsdrift, med hovedvekt på skogsdrift. Selv om det var små jordstykker, trengtes det mye folk til tømmertrafikken. I bekken har det vært bekkverk, det er ikke spor etter den i dag. Bebyggelsen er fra århundreskiftet, og har beholdt stilen.

Bærum ligger mellom Bakke og Vassbotn og har vært husmannsplass under Bakke. Bebyggelsen på disse brukene er fra tiden rundt

århundreskiftet. Bakke og Ødegården har beholdt stilen fra denne perioden.

Landskapet i dalen har antagelig ikke forandret seg stort, da naturen selv setter faste grenser. Det har nok blitt foretatt noe planering, men det har ikke forandret helheten i vesentlig grad. Det drives fortsatt gårdsbruk med husdyrhold. Det gjør at det også finnes beitemark. Bebyggelsen og landskapet har stor grad av opprinnelighet.

Det er foreløpig ikke registrert automatisk fredete kulturminner i Vassbotn, men området har et potensiale for steinalderlokaliter og vil bli grundigere undersøkt i løpet av høsten.

VURDERING

Vassbotndalen er en nydelig dal, som henger naturlig sammen med Vassbotnfjorden og den gamle skysstasjonen. Bebyggelsen og landskapet har stor grad av opprinnelighet. Området har stort kunnskapspotensiale og opplevelsesverdi.

VIRKNING

T1 kommer ut i dagen nord for Ødegården. Den går i nordvestlig retning over dalen og inn i ny tunnel. Den legger seg såpass høyt over dalbunnen at det eneste aktuelle må være tunnel.

T2 kommer ut i dagen lenger sør, rett ved Vassbotn. Den går i dagen i nordvestlig retning over jordene sør for Bærum. Den legger seg ca. 20 m over dalbunnen. Ingen av tunene blir direkte berørt.

KONFLIKTVURDERING

Begge traseene vil være uheldig i forhold til landskapsopplevelse og dybdevirkning i en så lang og smal dal. De vil komme inn som et forstyrrende element og dele dalen i to. Spesielt gjelder dette *T2*, som vil komme som en barriere mellom fjorden og dalen. *T3* legger seg nord for bebyggelsen opp mot vannskillet mot Farrisvannet. *T3* er akseptabel, særlig hvis den flyttes ca. 400 m lenger nord, der dalen tar en sving mot øst og det likevel er et naturlig dele.

KULTURMILJØ 55

Kjose med Putlandsdalen

PARSELL
LENKE
KOMMUNE
FYLKE
G.NR.
KARTBLAD
REG.OMRÅDER

T
T4
Larvik og Porsgrunn
Vestfold og Telemark
4143, 4144, 4145, 4146.
43, 46
0726-1, 3.

AVGRENSNING

Området følger naturlige avgrensninger rundt Kjose og Putlandsdalen.
I S av åser og skog.
I NØ av Farrisvannet.
I N av åser og skog.

VERNESTATUS

Automatisk fredete kulturminner på Kroken og Kleppane.
Planlagt som LNF-A,B og C område i kommuneplanens arealdel.

NATURGRUNNLAG/AREALBRUK

Strekningen fra Farrisvannet og vestover mot Eidanger er et skogkledd grunnfjellsområde med enkelte åpne dyrkbare områder. Kjose med Putlandsdalen er et slikt område. Det ligger som en kile fra Farrisvannet og inn i landet. Strandsonen ned mot Farris er oppdyrket, og er bebygd med små gårdsbruk og fritidsboliger. Putlandsdalen er en ca. 4 km lang dal som strekker seg i Ø-V retning fra Farrisvannet og inn i Telemark fylke. Den første delen fra Farris er en bratt oppstigning. Fra Dammen og inn til Engane flater dalen ut og det er dyrkbar mark. Fra Engane og vestover er det rester etter eng og utmarksslått. Sentrum i området er tettstedet Kjose der kirken og stasjonen ligger.

HISTORIKK OG BESKRIVELSE

Gårdsbrukene i Kjose strekker seg tilbake til middelalder og nyryddingsperioden i tiden rett før 1350. Kjossegårdene var skogsgårder med lite jordbruksland. Kjose har navnet etter gården Kjos som lå i nærheten av der kirken ligger i dag. Kjosgården eksisterer ikke lenger, den ble delt mellom gårdene Nes og Kroken. Sentrale gårder i Kjose er Nes, Kroken og Kleppane. På 1500- og 1600-tallet vokste Kjose da trelasthandelen skjøt fart og oppgangssagene dukket opp. Sagene dukket opp overalt hvor det var tilgang på vannkraft og skog. De første sagene i Larvikdistriktet kom i 1540-årene.

Bosetning i Putlandsdalen er knyttet til skogbruk og utmarksnæringer og går tilbake til 1600-tallet. Næringsvirksomheten er eldre og kan spores tilbake til 1500-tallet. Putlandsdalen har vært eid og helt avhengig av Kjose. Stedsnavnene Stulen og Engane i den øvre delen av dalen viser tilbake til utmarksbruk, seterdrift og skogsdrift. Disse kan være av eldre opphav enn stedsnavnene som knytter seg til skogsbruket og sagvirksomheten. Slik som Saga, Dammen, Kroksaga m.fl. Disse har alle

vært husmannsplasser eller skogsstuer for skogsarbeidere. De eldste går tilbake til grevetiden, mens andre kan være fra 1800-tallet.

Da grevskapet i Larvik ble opprettet i 1670, var det 10 registrerte sager i Kjose. Anlegg til oppgangsgangene fantes både i Kjose og langt oppover i Putlandsdalen. I 1850 ble Kjose kirke bygget og i 1882 kom jernbanen gjennom bygda. Den ble raskt et sentrum, og skaffet mange arbeidsplasser. Jernbanen overtok tømmertransporten som tidligere hadde gått på Farris. Farris har fra gammel tid vært hovedferdselsåre til og fra Kjose. På stasjonsområdet står i dag stasjonsbygningen igjen. Den er omgjort til privatbolig.

I nærheten av stasjonen kom det butikk og skole. På slutten av 1800-tallet ble Kjose feriested for rike Larviksborgere. De bygget landsteder og hytter. Fritidsbebyggelsen er fortsatt et viktig innslag i Kjose.

Nes er muligens den eldste gården i Kjose. Den ligger på neset ut i Farris. I middelalderen hadde Kjose en stund egen prest og Nes var da prestegård. Fra slutten av 1600-tallet var Nes grevegods. De tre brukene på Nes ligger i en klynge på innsiden av neset. Tredelingen stammer fra 1600-1700-tallet. De eldste bygningene er tre våningshus fra 1740, 1800, og 1700-tallet, to driftsbygninger fra ca.1800, samt et stabbur fra samme periode. Tunklyngen på Nes er sjelden, da den har motstått flytting i forbindelse med utskiftning. Spesielt er det også med så gamle uthus. Bebyggelsen er derfor av stor verdi.

Kroken ligger inne i "kilen", på det flate området bak kirken. Kirkens område er utskilt fra Kroken. Kroken ble på slutten av 1600-tallet grevegods, og ble på samme tid delt i to. Solgt til brukerne i 1888. Kroken har eid flere husmannsplasser i Putlandsdalen. Det har vært sag og kvern på Kroken. Sagen er antagelig en av de 10 sagine som er nevnt tidligere. Det er to bruk på Kroken. Det ene har våningshus fra 1740, mens uthusene er av nyere dato. På eiendomsgrensen mellom Kroken, Solhaug og Bakkhelle på østsiden av dagens jernbanetrase ligger i dag et større gravfelt med 6 registrerte gravhauger fra jernalderen. Ved registreringer for gassrørprosjektet ble det i 1990 registrert et nytt gravfelt med 5 gravhauger på gnr./bnr. 4144/1.

Hagen ligger lengst inne i "kilen", ovenfor Kroken. Hagen har vært husmannsplass under Kroken og ble selveierbruk i 1888. Kroken og Hagen ligger fint i terrenget. Det er lett å tenke seg at Kroken har vært en sentral gård i Kjose, der den ligger med den beste jorda rundt seg, og at Hagen har vært husmannsplass, der den ligger på skrin jord oppe i lia. Bebyggelsen er også av betydelig alder. Området har av den grunn stor kunnskaps- og opplevelsesverdi.

Kleppane ble ryddet like før 1350 og ble lagt øde under svartedauen. Kleppane var interessant som skogsgård. Den var eid av kirken og senere av grevskapet i Larvik. Dammen i Putlandsdalen var husmannsplass under Kleppane. Gassrørprosjektet registrerte i 1990 fossile dyrkningsspor på denne gården, i form av en fossil åker, et steingjerde og 2 rydningsrøyser. Dateringen på dette anlegget er usikker.

De registrerte steinalderlokalitetene ved Kjose ligger i dag over 50 meter over havet og tilsvarer Nøstvetfasen. I forbindelse med registreringene for NSB-prosjektet ble det ikke gjort nye registreringer av

steinalderlokaliteter i dette området. Potensialet for nye steinalderlokaliteter regnes imidlertid som stort.

I **Putlandsdalen** var det som før nevnt skog og utmarksnæringene som dominerte. Husmannsplassene har ligget med jevne mellomrom oppover dalen. Bebyggelsen i Putlandsdalen er i dag gamle husmannsplasser og skogsstuer.

Bund har bygninger fra 1890-årene, like sør for tunet ligger tuftene etter husmannsplassen Saghugget. **Saga** har våningshus fra 1822 og driftsbygning fra 1833. Her finnes også tufter etter tidligere bebyggelse.

Engane lenger opp i dalen er siste plass med oppdyrket mark før utmarksnæringene overtar. Bygningene er fra 1890, og har beholdt stilen. De er godt vedlikeholdt. Det har vært flere dammer, sager og kverner i P. I dag er det ikke rester etter disse annet enn som stedsnavn, f.eks Dammen, Enganedammen og Nyedammen.

VURDERING

Kjose og Putlandsdalen har en kulturhistorie som er representativ for skogsbygdene i Vestfold. Stedet gjenspeiler den historiske utviklingen som har vært i området siden middelalderen, med spesielt utviklingen fra 1500-tallet. Bosetningen i området kan imidlertid spores tilbake til forhistorisk tid. Flere steinalderlokaliteter er registrert i området og her ligger to store gravfelt og flere fossile dyrkningsspor. Bebyggelsen, landskapet, sammen med stedsnavnene gir et godt innblikk i hvordan kombinasjonen av jordbruk, skogsdrift, sagvirksomhet, seterdrift og senere fritidsbebyggelse har vært. Gårdsbebyggelsen er jevnt over av høy alder, både våningshus og uthus. Eks. Saga, Engene, Kroken og Nes. Sentrumsfunksjonene som Kjose fikk på slutten av 1800-tallet etter at jernbanen ble bygget er også godt bevart. Kirken (1850), stasjonsområde (1882), skolen, den gamle butikkbygningen (1910), idrettshus (1931), telefonsentral (1930) og flere bolighus for jernbane-arbeiderne - f.eks. Kleivane. Fritidsbebyggelsen langs Farrisvannet er representert ved flere sommervillaer.

Kjose og Putlandsdalen har av denne grunn stort kunnskapspotensiale og opplevelsesverdi.

VIRKNING

T4 kommer inn i området i øst langs den eksisterende jernbanelinjen. Den tar av fra denne ved Solvang, krysser veien og legger seg noe lenger sør enn eksisterende spor. Traseen går i tunnel under Kleivane sør for Kjose stasjon. Kjose stasjon vil miste kontakten med jernbanelinjen. Traseen går videre i dagen over åkrene til gården Kroken, berører et gravfelt fra jernalderen på gnr./bnr. 4144/1 og går rett gjennom tunet på gården Hagen. Ovenfor Hagen er det en ny tunnel over til Putlandsdalen. Traseen kommer ut i dagen høyt oppe i lia mellom Dammen og Saga. Den fortsetter videre i dagen langsetter dalen. Går inn i ny tunnel helt i bunn av dalen, ca. 1 km inn i Telemark fylke.

KONFLIKTVURDERING

I Kjose sentrum legges traseen i et nytt spor. Det fører til konflikt med automatisk fredete kulturminner på gnr./bnr. 4144/1 og med jordbruksområde vest for Kjose kirke. Her ligger det tre gårdsbruk som vil bli berørt. De to Krokengårdene og Hagen. Hagen vil antagelig måtte rives. Ved en slik linjeflytting vil Kjose også miste kontakten med jernbanen som et sentrum. Fra å ha vært et stasjonssted med stor aktivitet har bygda blitt et sted togene bare farer forbi.

I Putlandsdalen vil traseen følge dalen, men vil likevel bli en dominerende faktor. Den vil komme til å ta mye av det lille jordbruksareale som er der. Direkte konflikt vil det bli ved Engane. Bruket må antagelig rives.

KULTURMILJØ 56

Langangen

PARSELL:	T
LENKE:	T1, T2/3, T4
KOMMUNE:	Porsgrunn
FYLKE:	Telemark
G.NR:	19, 20,
KARTBLAD:	46, 47.
REG.OMRÅDER:	0805-1,2

AVGRENSNING

Avgrenses naturlig i V og Ø ovenfor tunnelutslagene. I N avgrenses omr. nord for Hagen. I S av Langangsfjorden.

VERNESTATUS

Automatisk fredete kulturminner på Langangen, Vestgård og Sundåsen.

NATURGRUNNLAG/AREALBRUK

Området fra Larvik til Eidanger er et skogkledd grunnfjellsområde med enkelte åpne områder i sprekker i landskapet. Langangen skjærer seg inn og deler dette strekningen i to. Langangsfjorden - Langangen - Ønna strekker seg fra Langesundsbukta og helt nord til Oklungen. Navnet Langangen betyr da også den lange angen/fjorden. Sentrum i området er tettstedet Langangen. Det ligger i overgangen mellom fjorden og det trange sundet inn til Ønna. Der ligger tettstedsfunksjonene, butikk, kirke m.m. Rundt Ønna og oppover langs elva er det jordbrukslandskapet som dominerer i bunn av dalen, omkranset av bratte skogklede skråninger.

HISTORIKK OG BESKRIVELSE

Langangen er et spennende område mellom kyst og innland. Det har satt sitt preg på bebyggelsen. Jordbruk, trelast, skipsbygging, istrafikk og garveri har vært hovednæringsveier. Som regel drevet i kombinasjon med hverandre.

Gården Langangen skal være ryddet på nytt på 1500-tallet etter en ødeperiode. Langangen var krongods før den ble solgt til brukerne rundt 1800. På 1700-tallet ble Langangen delt i to. Hovedbygningene på begge brukene skal være fra slutten av 1700-tallet. På midten av 1800-tallet var det på br.nr 2 garveri. Det var i drift til mellomkrigstiden. Garveribygningen ble revet for få år siden, men det finnes rester i bekken etter stampe og andre steinsettinger i forbindelse med garveriet. Andre gårder under Langangen er bl.a. Gunnarsrød - utskilt 1825 og Vestgård-utskilt 1924. Langangen har hatt mange husmannsplasser, bl.a. Rønningen.

Sundsåsen ligger på den andre siden av Ønna og har forbindelse til fjorden gjennom Sundsdalen, vest for Langangen. Sundsåsen ble delt i to en gang før 1800. Det er i dag fortsatt to bruk. Øvre Sundsåsen har hovedhus bygget på 1700-tallet. I Sundsdalen er det rester av isdam, isdrag ned til Ønna og kanaler, vannrenner i forbindelse med istrafikken.

Ønna er et spesielt område, der det ligger som en "saltvannsinnsjø". Gårdene ligger med åkerjorda ned til vannet. Dalen strekker seg innover fra Ønna i nord. I Ønna ble det på 1800-tallet bygget båter. Der var det god tilgang på skog, samtidig som det var lett å få båtene ut i rom sjø. På øst-siden av Ønna er det registrert rester av mulig forhistorisk bosetning, røyser og tufter.

Tettstedet Langangen ligger ved postveien fra Larvik til Eidanger-Skien. Bebyggelsen er i hovedsak bygget som småbruk, husmannsplasser, strandsittere, samt tettstedsbebyggelse som landhandleri og kirke, blandet med moderne villabebyggelse. Generelt sagt er den gamle bebyggelsen preget av sveitserstilen.

Før gassrør-registreringene i 1990 var det kun registrert to steinalderlokaliteter i Langangen ved Sundås og Lysnes. Etter registreringen i 1990 var antall kjente steinalderlokaliteter økt til ca 50. Ved registreringen for NSB har antallet steget med 15 nye steinalderlokaliteter og 1 hustuft fra nyere tid. Steinalderlokalitetene har uten unntak vært strandbundne og ligger på mindre terrasser, topografisk avgrenset av bergknatter på 2 eller 3 sider og skrånende terreng ned mot tidligere strandkant. Da gassprosjektets registreringer godt dekket nivået mellom 25-50 m.o.h prioriterte man ved NSB-registreringene å prøvestikke fra 50 opp til 90 m.o.h., for om mulig også finne boplasser fra eldre mesolitikum. Dette medførte en mer omfattende prøvestikking vest for Ønna enn på østsiden omkring Lysnes. På denne gården skal det tidligere være funnet 3 bergartsøkser og 4 bryner.

Av registrerte løsfunn fra dette området som ikke dateres til steinalderen kan nevnes en beltestein fra eldre jernalder, en celt og en spydspiss av jern fra yngre jernalder.

VURDERING

I dette området er det registrert et meget stort antall steinalderlokaliteter fra ulike perioder i steinalderen. Ved grundigere undersøkelser forventes det at antall lokaliteter fremdeles vil øke. Området har en særskilt viktig vitenskapelig verdi. Langangen og Ønna er dessuten et landskap med varierende innslag av natur og kulturelementer. Her finnes gårdsbebyggelse av høy alder, og minner etter tidlig industri som istrafikk, skipsbygging og garverivirksomhet i samme område. Dette gjør at området har stor opplevelsesverdi. Det er samtidig et flott landskap, med frodige bratte lier, og dyrket mark i bunnen.

VIRKNING

Det er tre traseforslag gjennom Langangen.

T2,3 er det sørligste alternativet. Den kommer ut av tunnel i SØ og over på bro omtrent der hvor sundet er på sitt smaleste. Den går på en ca. 35 m høy bro over til Sundsåsen der den igjen treffer bakken. På toppen av åsen blir det høy skjæring før traseen går i en ny bro over Sundsdalen. Dette er en lang dagstrekning som går i NV-lig retning.

T1 kommer ut i dagen rett nord for Ønna. Den går tvers over ca. 15 m over bakken.

T4 legger seg på samme måte ca. 200 m lenger nord. Også den ca. 15 m over bakken. Dagstrekningen på T4 er kortere på T4 enn på T1, da dalen er smalere her.

KONFLIKTVURDERING

Langangen har en spesiell struktur, da den er så lang og smal. Alle elementer som kommer på tvers av dette vil ha negativ virkning på det totale kulturmiljøet.

T1 og T4 vil komme i direkte konflikt med automatisk fredete kulturminner og vil virke som et forstyrrende element i landskapet. De vil sperre dalen fra sin naturlige munning ved Ønna. Fyllinger på tvers av dalen vil være helt uakseptabelt. Broer er "lettere" og kan tilpasses på en bedre måte.

T2/3 vil komme i direkte konflikt med automatisk fredete kulturminner og legger seg over den nordlige delen av tettbebyggelsen i Langangen, ca. 150 m nord for E18 broen. T4 vil komme på en 35 m høy bro. E18-broen er ca. 70 m. Å få disse to broene så tett på hverandre og i to forskjellige høyder vil virke svært påtrengende. De to broene tilsammen vil virke som en stor vegg, og ødelegge dybdevirkningen. De vil dele fjorden fra sundet og Ønna. Den spesielle dybdevirkningen er noe av det mest egenartede ved Langangen.

KULTURMILJØ 57

Eidanger stasjon og Vallermyrene

PARSELL:
LENKE:

T og U
T1/4 - U0,
T1/4 - U1,
T2/3 - U0
T2/3 - U1
U2
U3
Porsgrunn
Telemark
43, 44, 51, 60
50
0805- 3,4.

KOMMUNE:
FYLKE:
G.NR:
KARTBLAD:
REG.OMRÅDER:

AVGRENSNING

Mot N Gudsfredåsen, Åmotåsen, Valleråsen.
Mot V avgrenset av tettstedsbebyggelsen, en lomme til og med der lenkene møtes.
Mot S Norcerns kalksteinsbrudd - grustaket på Eidanger.
Mot Ø nye E 18, opp mot Bjørkedalen - til tunellutslagene.

VERNESTATUS

Automatisk fredete kulturminner på Valler, Bjørndalen, Eidanger prestegård og Tveitan.

NATURGRUNNLAG/AREALBRUK

Området rundt Eidanger stasjon og Eidanger kirke er en breelavsetning. Den strekker seg fra Eikeliåsen til Valleråsen. Denne endemorenen ligger som en buffer mellom Eidangerfjorden og Vallermyrene. På fjordsiden er det jordbrukslandskap med innslag av nyere boligbebyggelse. Mot Vallermyrene er området bebygd med nyere boliger. På toppen av ryggen ligger Eidanger stasjon.

Vallermyrene er et åpent jordbrukslandskap med innslag av boligbebyggelse og industri.

HISTORIKK OG BESKRIVELSE

Eidanger er et stort distrikt, rikt på kulturminner og kulturmiljøer. I denne rapporten vil bare området rundt Eidanger stasjon og Vallermyrene bli belyst. Eidanger stasjon ligger på en stor endemorene og området har vært dårlig jordbruksland. Før jernbanen ble bygget var det liten aktivitet her. Tyngdepunktet i Eidanger lå da i jordbruksområdene rundt prestegården og vestover mot Stridsklev. Langs Eidangerfjorden var det skipsfart, istrafikk og fiske som var hovednæringer, i kombinasjon med jordbruk.

I 1882 ble Eidanger stasjon anlagt. Eidanger vokste da opp som er stasjonssted. Stasjonen var endestasjon for Vestfoldbanen og knutepunkt mellom Vestfoldbanen og Bratsbergbanen. I 1895 ble Brevikbanen bygget fra Eidanger til Brevik. Eidanger stasjon ble nedlagt i 1987. På

stasjonsområdet på Eidanger er de fleste bygningene bevart. Det gjelder selve stasjonen med tilliggende godshus og betjentboliger langs Moveien.

Vallermyrene er en helt annen type landskap og har også en annen historie. Det er et stort åpent jordbrukslandskap. På Vallemyrene har mye nytt jordbruksland blitt dyrket opp i nyere tid. Gårdsbebyggelsen ligger langs åskantene på begge sider av dalen, med mindre plasser litt nærmere den gamle myra. Gårdsbebyggelsen ligger som åpne firkanttun og er generelt fra siste halvpart av 1800-tallet. Valler ligger på østsiden under Valleråsen. Den er delt i to bruk. Valler søndre har våningshus som opprinnelig er fra ca. 1750. Vallermyrene ligger helt inn mot Porsgrunn sentrum og omkranser byen på en fin måte. Det er et flott landskap å komme til, spesielt etter å ha passert veianleggene på Moheim i Eidanger.

Tidligere arkeologiske registreringer innenfor dette området utgjøres av bevarte gravfelt, enkeltliggende gravhauger og gravrøyser og steinalderlokaliteter. De arkeologiske fornminnene i området er i hovedsak lokalisert til området nær Eidanger kirke og prestegård og langs foten av åsene nord for det store grustaket i området. Det er ikke registrert nye fornminner i forbindelse med årets NSB-registreringer.

VURDERING

Eidanger stasjon er ikke tatt med som verneverdig i "NSBs plan for jernbanebygninger". Den har likevel lokal verdi for Eidanger og områdene rundt. Eidanger ble et stasjonssted på slutten av 1800-tallet, og det står fortsatt sterkt i folks bevissthet. Stasjonsområdet har derfor stor lokalhistorisk verdi. Vallermyrene er spesielt viktig, som et bynært helhetlig jordbruksområde. Flere gravfelt og enkeltliggende gravhauger fra jernalderen ligger innenfor områdene for traseene.

VIRKNING

Det er foreslått mange løsninger over Eidanger og Vallermyrene. Alle vil i hovedsak rette ut svingen til og fra Eidanger stasjon.

T1/4 kommer i tunnel fra Langangen og kommer ut i bro over Bjørkedalen. Den går inn i ny tunnel gjennom Lundsåsen. Denne tunnelen har to alternative utslag. Enten å knytte seg til eksisterende spor før Eidanger stasjon og følge det inn til Porsgrunn (U0), eller å komme ut av tunnelen ved Vallerveien rett ved Valler søndre og krysse over Vallermyrene til det møter eksist. spor etter Myrene(U1).

T2/3 kommer i tunnel fra Langangen og har også to alternative utslag. Det ene alternativet knytter seg til eksist. spor ved Bjørkedalsveien. Derfra kan det følge U0 inn til byen, eller knytte seg til U1. Der T2 tar av og går mot U1 vil den komme i direkte berøring med et gravfelt på gnr./bnr. 43/3 Bjørndalen.

Det andre alternativet kommer ut av tunnel på Moheim, går bak Isola fabrikk. NSB's beskrivelse er her noe uklar. Herfra er det to alternativer. U2 går i løsmassekulvert gjennom grustaket ved Eidanger stasjon og ut i dagen på Vallermyrene. Traseen går i dagen over Vallermyrene og knytter seg til eksisterende spor før tettbebyggelsen. U3 går i løsmassekulvert gjennom grustaket på Eidanger og krysser eksisterende spor bak Enger industriområde. Går i tunnel langs kalksteinsbruddet. Dette er eneste alternativ som legger seg vest for eksisterende spor og ikke krysser Vallermyrene.

Alternativene U1 og U2 krysser det flate jordbrukslandskapet på Vallermyrene. U2 legger seg rett over gårdsbrukene Pasa, Spissløkka, og de to brukene på Myrene.

KONFLIKTVURDERING

Konfliktene i dette området knytter seg til overgangen T2 og U1, direkte konflikt med automatisk fredet kulturminne og til de alternativene som krysser Vallermyrene. Jernbanelinjen vil ikke medføre store terrenginngrep, men det helhetlige preget og den bynære plasseringen gjør det flate jordbrukslandskapet sårbart. Traseene på tvers av dette landskapet (U1 og U2) vil ha svært negative virkninger på kulturmiljøet og ødelegge området struktur ved at det blir oppstykket. U2 er spesielt konfliktfylt, da den forutsetter riving av fire gårdstun. Det kan føre til nedlegging av jordbruket på vestsiden av Vallermyrveien. Noe som igjen vil ha negativ virkning på helheten.

Område Moheim - Eidanger stasjon er allerede i dag sterkt preget av samferdselsanlegg. Konflikten blir av den grunn redusert.

PARSELL U

Porsgrunn (Eidanger - Borgestadjordet)

FYLKE

Telemark

KOMMUNE:

Porsgrunn

LENKE:

U0; Nytt spor langs eksisterende linje (km 192,3 - 197,75).

U1; Ny linje over Vallermyrene. Kommer inn på eksisterende spor før Porsgrunn sentrum.

U2; Ny linje over Vallermyrene. Kommer inn på eksisterende spor før Porsgrunn sentrum.

U3; Ny linje/ kurveutretting. Kommer inn på eksisterende spor før Porsgrunn sentrum.

KARTBLAD:

50, 51.

KULTURMILJØER

Parsell U vil få konsekvenser for følgende kulturmiljøer:

Eidanger - Vallermyrene;

Omtalt under parsell T

Osebakken;

Forstadsbebyggelse nord for Porsgrunn bygget opp langs de gamle hovedveiene mellom Larvik og Skien. Svært godt bevart trehusbebyggelse. Hovedtyngden av bebyggelsen er fra 1700-1800-tallet.

SAMMENDRAG KONFLIKTER***Lenke U0:***

Ingen store konflikter gjennom Eidanger og Vallermyrene. Konflikt gjennom Osebakken. Her er det stedvis svært trangt. Spesielt området fra Ligata til Storgata, og kryssingen av denne. Bebyggelsen med hagene på denne strekningen, er en av "perlene" på Osebakken. Det helhetlige miljøet på Osebakken ville bli sterkt forringet om dette området blir berørt. Det er av den grunn ikke akseptabelt å legge sporet på vestsiden. Ved nytt spor på østsiden, vil de samme problemer oppstå ved kryssingen av Storgata.

Lenkene U1, U2, U3 gjelder bare på strekningen fra Eidanger og over Vallermyrene. Ingen av lenkene kommer i direkte konflikt på Eidanger, men Eidanger stasjon mister kontakten med jernbanen. Stasjonen kan da miste betydningen som lokalt sentrum.

Lenke U1:

Kommer i konflikt med det åpne jordbrukslandskapet over Vallermyrene. Lenken kommer på tvers av gamle strukturer og svært nær gårdsbebyggelsen.

Lenke U2:

Kommer i konflikt med det åpne jordbrukslandskapet over Vallermyrene. Lenken kommer på tvers av gamle strukturer. Tre (muligens fire)

gårdstun blir direkte berørt, samt to småbruk som i dag ligger sammenblandet med den nye bebyggelsen.

Lenke U3:

Ingen store konflikter.

KONKLUSJON

En sammenligning av lenkene U1, U2 og U3 viser at U3 er den som skaper minst konflikter over Eidanger stasjon og Vallermyrene. Den vil på den andre siden forsterke inntrykket av Eidanger som et kjempestort veikryss, da den kommer i bro over E 18. U1 og U2 krysser begge over Vallermyrene på en måte som vil få negative konsekvenser for kulturmiljøet.

Vurderingen av U0 må deles i to. Sør for Porsgrunn stasjon er det ingen store konflikter. Nord for stasjonen er det derimot stor konflikt over Osebakken. Her er det ikke foreslått noen alternative løsninger. Nytt spor langs eksisterende linje vil skape svært store konflikter.

HOVEDTREKK VED LANDSKAPET

Parsell U kommer fra øst ut av sprekedalslandskapet, over morenen på Eidanger og ut på de åpne slettene før Porsgrunn sentrum. I Porsgrunn går banen gjennom tettbygde strøk nordover langs elva.

Området rundt Eidanger stasjon er en breelavsetning. Den strekker seg fra Eikeliåsen til Valleråsen. Denne endemorenen ligger som en buffer mellom Eidangerfjorden og Vallermyrene. Vallermyrene er gammel havbunn og i dag en åpen slette, hvor det drives jordbruk, med innslag av boligbebyggelse og industri.

Osebakken ligger nord for Porsgrunn sentrum mot grensen til Borgestad (Skien). Ligger på østsiden av Skienselva. Tettbygd boligstrøk.

Porsgrunn vokste opp som ladested under Skien på 1600-tallet. Byen vokste på 1700-tallet sterkt, som følge av skipsfart og trelastnæring. Samtidig vokste forstadsbebyggelsen på Osebakken opp. Her slo kjøpmenn, skipperne, håndverkere og redere seg ned. Porsgrunn fikk egen kirke først på slutten av 1700-tallet. Byen sognet tidligere til Skien, Gjerpen og Eidanger. Porsgrunn fikk bystatus i 1842, samtidig ble Osebakken innlemmet i byen. På slutten av 1800-tallet og begynnelsen av 1900-tallet vokste industribyen Porsgrunn fram, med Norsk Hydros anlegg på Herøya som den mest dominerende bedriften.

Eidanger var fra middelalderen eget kirkested. På slutten av 1800-tallet ble stedet i tillegg stasjonssted. Eidanger ble innlemmet i Porsgrunn kommune i 1920 og har siden gradvis blitt integrert i Porsgrunn.

KULTURMILJØ 58

Osebakken

PARSELL:	U
LENKE:	U0
KOMMUNE:	Porsgrunn
FYLKE:	Telemark
G.NR:	200
KARTBLAD:	50, 51.
REG.OMRÅDER:	0805-5

AVGRENSNING

Følger i hovedtrekk de historiske grensene til Osebakken. I N Vidarsgate. I V Skienselva. I S Floodegate. Mot øst er det trukket en kunstig grense ca. 100 m fra dagens jernbanetrase.

VERNESTATUS

Foreslått regulert til spesialområde.

NATURGRUNNLAG/AREALBRUK

Forstadsområde til Porsgrunn. Ligger nord for Porsgrunn sentrum mot grensen til Borgestad (Skien). Ligger på østsiden av Skienselva.

HISTORIKK OF BESKRIVELSE

Porsgrunn vokste opp som ladested under Skien i 1650-årene. Hovednæringene var skipsfart, skipsbygging og trelasthandel. På 1700-tallet vokste stedet fram og ble i realiteten en by. Porsgrunn vokste opp på begge sider av munningen av Skienselva. Sentrum i Porsgrunn ble liggende på østsiden. Porsgrunn fikk likevel ikke bystatus før på 1800-tallet. Først som kjøbstad under Skien i 1807, og som selvstendig by i 1842.

Osebakken ligger nord for sentrum i Porsgrunn. Osebakken tilhørte Gjerpen helt til 1842, da det ble innlemmet i Porsgrunn. Osebakken vokste frem på 1700-tallet langs hovedveiene. Den eldste bebyggelsen på Osebakken vokste fram langs Ligata, der den gamle rideveien fra Larvik til Skien kom inn og møtte Bratsberggata. Bratsberggata var hovedveien mellom Skien og Porsgrunn. Ligata fortsatte mot nord rundt Borgeåsen til Åklungen og Farris. For enden av Ligata hadde dessuten vært ekserserplass for det telemarkske kompani siden 1600-tallet. På Osebakken møtte Bratsberggaten Storgaten, som er Porsgrunns hovedgate.

Langs alle disse veiene vokste bebyggelsen opp. De eldste beboerne langs Ligata levde av krohold og brennevinsbrenning til de militære. Ellers på Osebakken var det kjøpmenn, håndverkere, skipperne m.m. som bygget.

Osebakken har ikke forandret seg stort når det gjelder bebyggelse og gatenett. Foruten at jernbanen ble lagt igjennom området i 1882. I disse dager gjennomfører Statens Veivesen en større utbygging av veinettet i kanten av, og med forgreninger inn i området.

De eldste husene på Osebakken er fra begynnelsen av 1700-årene. De ligger langs Ligata. Hovedtyngden av bebyggelse er fra 1760 til ca. 1820. En del bygninger finnes det også fra 1880-årene. Det finnes mange bevarte tun med både bolighus og uthus.

Empire og sveitserstilen er de dominerende stilarter. Det finnes så mange godt bevarte bygninger at det er vanskelig å trekke ut eksempler. I det hele tatt er bygningsmiljøet på Osebakken unikt p.g.a. sin alder og sin store utbredelse. Hele bydeler fra 1700-1800-tallet som ikke er skadet i brann eller andre inngrep, er det ikke for mange av.

Bebyggelse langs traseen: Fra Slottssbrugt. til Ligata er det bebyggelse kun på vestsiden av traseen langs Løkkeveien. Det er eneboliger fra ca. 1910-15, enkelte godt bevarte i jugendstil. Fasadene er vendt mot veien og hagene mot jernbanen. I krysset Ligata/jernbanen er flere bygninger revet i forbindelse med veivesenets utbygging. Fra Ligata til Storgata er også bebyggelsen konsentrert på vestsiden fram til krysset Storgata/ jernbanen. Her ligger Møllergården (Storgt.217), Raschgården (Storgt.215), Apotekergården (Storgt. 222).

Møllergården er et spesielt anlegg som har sin opprinnelse som legebolig for Bratsberg amts radesygehus som lå på nabotomten. Det består av en toetasjes hovedbygning og stort bryggerhus/låve i sveitserstil fra 1881, og stabbur fra 1793. Stabburet er et dobbelbur på ca. 8x8 m. Det er sannsynligvis bygget som matlager for sykehuset. I bakhagen er det store eike- og lønnetrær som skjermer mot jernbanen.

Raschgården er bygget ca. 1860-70. Den består av bolighus og uthus. Bygningene erstattet sykehusbygningen som sto her tidligere. Bygningene er i sveitserstil.

Apotekergården bolighus og uthus bygget i ett. Fra 1808 i empirestil med halvvalmet tak.

Disse bygningene har verdi både som enkeltstående objekter og som en viktig del av helheten på Osebakken.

Fra Storgata til Heimdalsgate ligger bebyggelsen på østsiden langs Banegaten. Her ligger det bolighus fra ca. 1900. De fleste av dem er sterkt ombygget, men de har betydning for helheten.

VURDERING

Osebakken er et unikt område, med sine mange godt bevarte bygninger fra 1700- og 1800-tallet. Mange av bygningene har verdi i seg selv, arkitektonisk og lokalhistorisk, i tillegg til å være viktige for helheten. Osebakken har stort kunnskapspotensiale og opplevelsesverdi, både i lokal og nasjonal sammenheng. I tillegg har området estetiske verdier. I et slikt område må man gå varsomt fram med nye inngrep.

Området er ikke arkeologisk registrert og vi kjenner ikke til at automatisk fredete kulturminner vil bli berørt av inngrepene.

VIRKNING

U0 er tenkt lagt langs det eksisterende sporet enten på østsiden eller vestsiden av eksist. spor. Sporet går i dagen hele veien. Jernbanen blir på den måten uvergelig mer dominerende i miljøet.

KONFLIKTVURDERING

De minste konfliktene vil oppstå om sporet blir lagt på østsiden av dagens linje. Der er det flere strekninger med ubebygde areale.

Å legge sporet på vestsiden vil derimot være svært skadelig for kulturmiljøet. Sporet vil enkelte steder komme svært nær viktige områder av Osebakken. Spesielt gjelder dette området fra Ligata og forbi kryssingen av Storgata.

PARSELL V

Porsgrunn - Skien (Borgestadjordet - Eikonrød)

FYLKE:
KOMMUNE:
LENKE:
KARTBLAD:

Telemark
Skien
V0; nytt spor langs eksisterende.
51,52.

KULTURMILJØER

Parsell V vil få konsekvenser for følgende kulturmiljøer:

Borgestad:

Borgestad gård med bygninger fra ca. 1700, barokk hageanlegg, alléer og store åkerarealer. Hele området er fredet. I tilknytning til gården ligger det industrianlegg langs elven. En steinsetning og en langhaug er automatisk fredet. Potensiale for nye forhistoriske bosetningsspor i dyrka mark. **Menstad og Bøle** med industrianlegg fra slutten av 1800-tallet. Bydelen **Borgestadholmen**, arbeiderbydel fra slutten av 1800-tallet. Bygget i forbindelse med teglverket på Borgestad og sagbrukene på Bøle og Menstad.

Oppsummering av konfliktområder:

SAMMENDRAG KONFLIKTER

Lenke V0:

V0 er i konflikt med **Borgestad gård**. Hele anlegget er områdefredet. Et tilleggsspor her vil få negative konsekvenser for helheten i området. Jernbanen blir en barriere i landskapet. Området blir enda mer oppstykket enn det allerede er.

Spesielt konfliktfylt vil et spor på østsiden av eksisterende linje være. Traseen vil her bl.a. komme svært nær de automatisk fredete kulturminnene og helt inn på hageanlegget foran **Borgestad gård**. Nøttetre-alléen som i dag står som en skjermvegg mellom hagen og jernbanen vil antagelig måtte hugges. Den er unik i seg selv og en viktig del av helheten i anlegget.

Å legge et spor på vestsiden er noe enklere. Da vil en god del åkerjord gå tapt, samt noen få eiketrær som er plantet langs linjen. De er markante i landskapet og det vil være et tap for kulturmiljøet om de hugges.

Gjennom **Borgestadholmen** og forbi **Borgestad stasjon** er det to spor allerede. Det er av den grunn liten konflikt.

Bøle: Sporet går i et boligområde, hvor hagene vender mot jernbanen. Det er mulig å presse inn et spor til, men det blir trangt. Sannsynligvis må en husrekke rives. Det vil være et tap for helheten.

KONKLUSJON

I dette området er det bare foreslått ett alternativ. Hovedkonflikten her er Borgestad gård med åkerarealer rundt. Dobbeltspor her er ikke å anbefale.

HOVEDTREKK VED LANDSKAP

Parsell V går i tettbygd strøk fra kommunegrensen mellom Porsgrunn og Skien og mot Skien. Området er en flat smal slette langs Skienselva under Borgeåsen og Bølehøgda. Sletta er gammel havbunn og elveavsetninger. Området lå tidligere under Gjerpen herred. Gjerpen og Skien ble slått sammen i 1964, men alt i 1916 var det justering av grensene. Området er gammelt jordbruksland. På slutten av 1600-tallet og begynnelsen av 1700-tallet, ble det bygget gårder som ikke ensidig baserte seg på jordbruk langs elva. Eierne var rike Skiensborgere som også drev skipsfart. Et godt eksempel på det er Borgestad gård. Den er enestående i norsk sammenheng. På slutten av 1800-tallet vokste industrien fram og den er i dag dominerende langs elva.

Boligbebyggelsen ligger under åsen med unntak av Borgestadholmen, som ligger på slettene ned mot industriområdene.

KULTURMILJØ 59

Borgestad

PARSELL:
LENKE:
KOMMUNE:
FYLKE:
G.NR:
KARTBLAD:
REG.OMRÅDER:

V
V0
Skien
Telemark
69, 200
51,52.
1, 2 og 3 i Skien kommune

AVGRENSNING

I V Skienselva.
I S kommunegrensen mot Porsgrunn.
I N parselldele.
I Ø følger åsryggen øst for Borgestad kapell.
Grensene i nord og sør er de gamle grensene til Gjerpen herred. Gjerpen er i dag innlemmet i Skien.

VERNESTATUS

Hele Borgestad gård, med bygninger og arealer er fredet ved lov. Borgestad var den første eiendommen som ble områdefredet i Norge. Borgestad stasjon er vurdert som verneverdig i NSBs "Verneplan for jernbanebygninger". Ødegården og transformatorstasjonen på Menstad er regulert til spesialområde. Potetkjeller på Menstad er fredet.

NATURGRUNNLAG/AREALBRUK

Området er delt i tre forskjellige deler, men med samme historiske opphav. I sør ligger storgården Borgestad, der det fortsatt drives jordbruk. Den midtre delen er utbygd til boligfelt. Langs elven og i den nordlige delen er industrien konsentrert. Jernbanen går gjennom hele området via Borgestad stasjon. Den ligger i den nordlige delen der det også er kraftstasjon.

HISTORIKK OG BESKRIVELSE

Borgestad har antagelig sin opprinnelse som husmannsplass og båtstø under gården Borge. Utenfor Borgestad ligger en holme med en lun vik. Seilskipene kunne lett navigere inn i denne viken, der de også kunne ligge i vinteropplag.

Det nåværende Borgestads historie starter på midten av 1600-tallet, da eiendommen kom over i hendene på rike Skiensborgere. De drev rederi fra Borgestad og eide også flere jernverk i distriktet. Denne virksomheten fortsatte til midten av 1800-tallet, da det i tillegg ble startet skipsverft. Gunnar Knudsen (statsministeren) overtok Borgestad i 1881. Han anla teglverk og senere chamottefabrikk, samt Skiensfjordens Kraftselskap. I tillegg fikk han bygget Borgestad skole og Borgestad kapell. Jernbanen med Borgestad stasjon ble lagt gjennom området i 1882, med nær tilknytning til industrien.

Bygningene på **Borgestad gård** ble reist rundt år 1700. Anlegget hadde Herregården i Larvik som forbilde, men er betydelig større. På 1700-tallet ble det foretatt enkelte endringer, og på slutten av 1800-tallet ble det bygget til flere uthus. I tillegg til bygningene er det et flott barokk haveanlegg foran hovedbygningen ned mot jernbanelinjen. Haven er anlagt rundt en midtakse som står i litt skjev vinkel i forhold til fasaden. Den består av tre terrasser, den første har blomsterbed, den andre stauderabatter og den siste frukttrær og bærbusker. Anlegget ender i en nøttetre-allé. Denne går langsetter jernbanelinjen.

Nord for Borgestad kommer bydelene **Menstad og Bøle**. Disse områdene har vært senter for næringsvirksomhet og industri helt tilbake til 1700-tallet. På slutten av 1800-tallet begynte den store industrialiseringen, da Borgestadholmen Bruk, Bøle Dampsag og Menstad Bruk ble bygget. På disse brukene var det ansatt flere hundre arbeidere. De samlet seg til en demonstrasjon i 1931, som siden har gått under navnet Menstadslaget. I den forbindelse er en potetkjeller som ble benyttet under hendelsen, fredet.

På Menstad ligger **Borgestad stasjon**, bygget i 1917. Den er bygget i teglstein i nybarokk stil. **Transformatorstasjonen** til Skiensfjordens Kraftselskapet er bygget i 1924 i jugendstil. **Ødegården**, gårdsanlegg i empirestil med bolig, bryggerhus og låve. På **Menstad Bruk** er en rekke lagerskur og et par murbygninger for administrasjonen bevart.

Langs Bøleveien mot Skien er bebyggelsen fra slutten av forrige århundre. Dette er boligbebyggelse i forbindelse med industrien. Noen har bevart sin opprinnelige stil, men de fleste er sterkt modernisert.

I tilknytning til Borgestad, Menstad og Bøle ligger bydelen **Borgestadholmen**. Dette er en boligbydel for arbeiderne på de forskjellige brukene. Den er bygget på slutten av 1800-tallet. Bebyggelsen består av bolighus og små uthus. Dette er et ensartet boligmiljø i sveitserstil, med mange godt bevarte bygninger.

Øst for Borgestad gård ligger **Borgestad kapell** bygget i 1907. Gjennom hele området er det alleer langs hovedveien og ned til industriområdet. Alléene består av store kastanje-, bøke- og eiketrær.

VURDERING

Borgestad, Bøle og Menstad er et spesielt område. Det har en lang historie, og det har bevarte kulturminner som er viktige både lokalthistorisk og i norgeshistorien.

Borgestad gård ligger som det naturlige sentrum, med store åkerarealer omkring. Borgestad drives fortsatt som gård. Rundt dette ligger områder i sterk tilknytning til gården. I utkanten av gårdsområdet ligger kapellet. Industrien ligger langs elva og arbeiderbydelen i forlengelsen av dette. "Hele gårdsanlegget på Borgestad, med husplassering, park og alléer har en overordentlig fast og enhetlig karakter. Husene ligger fritt og dominerende med utsikt ned mot Skienselva. Hele miljøet her, den gamle bebyggelsen, de veldyrkede åkrene, industrien, brukene og lasteplassene ved elva og alle de nye hjemmene som danner det lille samfunnet omkring, gir i sjelden grad inntrykk av å være bygd opp solid og harmonisk, stykke for stykke gjennom mange generasjoner." (Axel Coldevin: Norske storgårder.)

På **Bøle og Menstad** er industrien konsentrert. Her finnes det bevarte industriminne. Kraftstasjonen og jernbanestasjonen hører også naturlig

inn i dette bildet. Langs hovedveiene i området er det alléer. Fra Borgestad gård til kraftstasjonen, og ned til chamottefabrikken. Alléene er av en sjelden størrelse og omfang i norsk sammenheng. De har en sammenbindende effekt, de gir også landskapet en ekstra estetisk dimensjon.

Dette området er foreløpig ikke registrert arkeologisk. Fra tidligere registreringer er det imidlertid kjent en steinsetning og en langhaug beliggende 340 m NNV for hovedbygningen på Borgestad. Steinsetningen som har en rund form har trolig bestått av 9 steiner, i dag er det kun 7 igjen. Steinsetningen regnes for å være den best bevarte av denne type fornminner i nedre Telemark, og har tidligere ligget på den gamle Borge gårds grunn ved den gamle ferdselsveien som har gått opp over Borge - Meen - Ballestad.

VIRKNING/KONFLIKTVURDERING

V0 er foreslått lagt gjennom området i tilknytning til eksisterende spor.

Hele Borgestad gårds eiendom er fredet, og et tilleggsspor her ville forringe landskapets historiske- og opplevelsesverdi. Om sporet legges på østsiden vil traseen komme til å ta en del av haveanlegget. Bl.a. vil nøttealléen måtte hugges. Den har stor egenverdi og er også en vesentlig del av anlegget. Legges sporet på vestsiden vil enkelt-trær som er plantet langs sporet måtte hugges. Området forventes å ha et stort potensiale for forhistoriske bosetningsspor i dyrka mark.

For eiendommen som helhet vil to spor skape en barriere mellom de forskjellige delene av eiendommen. Den vil bli enda mere oppstykket enn den er i dag. Dette er de siste dyrkede arealer mellom Porsgrunn og Skien, og eiendommen er vært truet fra mange kanter. I disse dager bygges det bomstasjon i enden av alléen i Gunnar Knudsens vei. Gjennom Borgestadholmen, Menstad og forbi Borgestad stasjon er det allerede i dag to spor. Her vil det av den grunn ikke bli så store konflikter.

PARSELL W

Skien (Eikonrød - Nylende stasjon)

FYLKE:

KOMMUNE:

LENKE:

Telemark

Skien

W0; eksisterende spor.

W1; nytt spor langs eksisterende spor.

W2; Ny Skien stasjon.

Prosjektet har ikke tatt stilling til W2 ny Skien stasjon.

KARTBLAD:

52, 53.

KULTURMILJØER

Parcell W vil få konsekvenser for følgende kulturmiljøer

Skien by;

Det foreligger ikke kulturmiljøskjema for Skien by. Supplerende undersøkelser gjøres.

Herunder ment Follestad og området rundt Nylende stasjon.

Follestad ligger langs Skienselven og hovedveien fra Larvik, sør for Skien sentrum. Follestad er en av de gamle forstedene til byen, og vokste opp i forbindelse med skipsfartsnæringen på 17-1800 tallet. Bydelen har også gått under navnet skipperbyen. Trehusbebyggelsen på Follestad er hovedsakelig fra 1800-tallet. Fra tidlig 1800-talls empirestil til sveitserstilen på slutten av århundret. Mens Skien sentrum flere ganger har vært herjet av brann (sist gang i 1886, da hele sentrum strøk med), har Follestad ligget relativt trygt. Bebyggelsen her langs Øvre og Nedre Elvegata er av den grunn viktig i lokalhistorisk sammenheng.

Jernbanen deler seg i to spor på Follestad. Det ene går ned til Skien havn og det gamle jernbanestasjonsområdet. Det andre går videre til Nylende. Langs begge sporene er det svært trangt, og utvidelse vil få store konsekvenser for bebyggelsen.

Lenger nord ved Skien havn ligger restene etter den middelalderske byen. Byen nevnes i skriftlige kilder i 1358, da stedet får byprivilegier av kongen til å handle med korn og brynesteiner. Deler av Skien sentrum ble arkeologisk undersøkt i årene 1977 -1979. Undersøkelsene viste at bryggeområdet ligger omtrent der Handelstorget ligger i dag, og at byen antagelig avgrenses umiddelbart nord for Skistredet, ett kvartal lenger opp. I øst avgrenses byen antagelig ved Kongens gate og i vest av kvartalet på vestsiden av Prinsessegata.

Innkjøringen til Nylende stasjon fra sør går langs et boligområde, bygget på begynnelsen av 1900-tallet. Utvidelse av sporet vil få konsekvenser for enkeltbygninger, men vil trolig ikke ødelegge helheten i området.

SAMMENDRAG KONFLIKTER

Lenke W0:
Ingen konflikt.

Lenke W1:
I konflikt med trehusbebyggelsen på Follestad.

Lenke W2:
Ikke vurdert

KONKLUSJON

W0 er det forslaget som kommer i minst konflikt med kulturmiljøene av de vurderte forslagene.

HOVEDTREKK VED LANDSKAP

Parsell W går i tettbygd strøk fra Bøle, forbi Follestad og inn i tunnel under Bratsbergkleiva og Brekke før den kommer ut i dagen før Nylende stasjon. På strekningen fra Bøle og til tunnelen ligger bebyggelsen og jernbanelinjen på en smal stripe land mellom elven og kleiva, som står som en vegg i bakgrunnen.

Det er av den grunn få utvidelsesmuligheter for jernbanen om traseen må ligge i dagen, men det burde her være gode muligheter for å legge traseen i tunnel allerede sør for Follestad.

Appendiks

Medarbeidere i Kulturminneprosjekt Vestfoldbanen.

Datoene angir engasjementets varighet.

Bardalen, Geir Erik	19/04 - 25/06/93
Bergstøl, Jostein	24/05 - 28/05/93
Broe, Unni	Hele perioden
Djupedal, Ingrid	11/05 -
Eidsten, Sven K.	07/06 - 04/06/93
Gansum, Terje	19/04 - 11/06/93
Grundberg, Jonas	14/06 - 02/07/93
Hartmann, Eivind	Hele perioden
Henriksen, Ronny	19/04 - 07/05/93
	17/05 - 28/05/93
	28/06 - 02/07/93
Iversen, Hege Sørstrand	05/07 -
Johnsen, Aksel H.	03/05 - 07/05/93
	17/05 - 21/05/93
Karlberg, Inger	01/03 - 31/03/93
	01/06 - 09/07/93
Krogness, Ragnhild	01/05 -
Mangset, Øistein	Presentasjon mm.
Melkild, Mildrid	21/06 -
Mørch, Hilde	21/06 - 02/07/93
Riibe, Sissel	17/03 -
Roaldset, Hege	21/06 - 25/06/93
Sollund, May-Liss Bøe	28/06 - 02/07/93
Stefferd, Nina	01/06 - 04/06/93
Trøim, Isa	Hele perioden
Vidal, Felix	Presentasjon
Øivind Aamodt	30/06 -

MIKROMARC
BIBLIOTEKSYSTEM



71592326