



SKINNER OG MINNER

MODERNISERING AV
VESTFOLDBANEN

KONSEKVENSER FOR
KULTURMINNENE

REVIDERT UTGAVE

FYLKESKULTURSJEFEN I VESTFOLD
FOR
NSB BANEREGION SØR

SEPTEMBER 1993

Jernbanevesen
Biblioteket

RAPPORT FASE 1 SAMMENSTILLING

T E K S T D E L

Bind 2, 1. ex

g 625.11: 351.853 NSB

Vestfoldbanen

13tu 00025

Forord

Det følgende er 1. rapport fra Kulturminneprosjekt Vestfoldbanen og er hovedrapporten fra prosjektets fase 1.

Kulturminneprosjekt Vestfoldbanen er organisert av Vestfold Fylkeskommune Kultur-etaten på oppdrag av NSB Baneregion Sør. Vestfold Fylkeskommune har valgt Roslands Arkitektkontor AS til å gjennomføre prosjektet, men har også selv bidratt med personale inn i prosjektet.

Rapporten er et ledd i den konsekvensutredning NSB som tiltakshaver gjennomfører etter plan og bygningsloven for moderniseringen av Vestfoldbanen

Rapporten har to viktige målsettinger:

1. Den skal gi en oversikt over kulturminnemiljøene de ulike parsellene og lenkene passerer og redegjøre for konfliktene dette skaper.
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. De seinere fasene av prosjektet vil konsentrere seg om delområder og vil ikke gi tilsvarende helhetlige oversikt.

Forberedende arbeider ble påbegynt i begynnelsen av mars i år.

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". Det understrekes at de angitte traséforslagene i virkeligheten betegner korridorer der den endelige linjeføringen ikke er fastlagt. Kartene gir derfor ikke belegg for å fastslå direkte konflikter mellom trasé og enkeltbygninger, tun, fornminner o.l. Rapporten er ikke illustrert utover kartbilaget.

En foreløpig utgave av rapporten er gjennomgått og drøftet i prosjektets styringsgruppe og prosjektgruppe. Dette har medført endringer i mange detaljer og i enkelte konklusjoner. De framførte vurderinger og konklusjoner står likevel for prosjektets regning og binder ikke opp verken Vestfold Fylkeskommune eller NSB

Arbeidet med den foreløpige rapporten avsluttes den 21. september 1993.

Roslands Arkitektkontor a.s.

Innholdsfortegnelse

Innledning

Forord	1
Innholdsfortegnelse	2
Hvordan rapporten er bygget opp	4
Kulturminner. Metode for konfliktvurdering	5
Hva er gjort	8

Oversikt over parseller

Parsell A: Drammen stasjon - Eik, Buskerud fylke	A 1
Parsell B: Eik - Bergsenga, Buskerud og Vestfold fylker	B 1
Parsell C: Bergsenga - Ås, Vestfold fylke	C 1
Parsell D: Sande - Holm, Vestfold fylke	D 1
Parsell E: Holm - Holmestrand, Vestfold fylke	E 1
Parsell F: Holmestrand - Nykirke, Vestfold fylke	F 1
Parsell G: Holm - Holmestrand - Nykirke(lang tunnel), Vestfold fylke - omtales under parsell F	
Parsell H: Nykirke - Adal, Vestfold fylke	H 1
Parsell J: Adal - Tomsbakken, Vestfold fylke	J 1
Parsell K: Tønsberg (Tomsbakken - Aulielva), Vestfold fylke	K 1
Parsell L: Aulielva - Akersvannet, Vestfold fylke	L 1
Parsell M: Akersvannet - Stokke, Vestfold fylke	M 1
Parsell N: Tomsbakken - Nøtterøy - Stokke, Vestfold fylke	N 1
Parsell O: Stokke - Torp - Mjølløst, Vestfold fylke	O 1
Parsell P: Mjølløst - Gokstad, Vestfold fylke	P 1
Parsell Q: Sandefjord (Gokstad - Kjellberg), Vestfold fylke	Q 1
Parsell R: Kjellberg - Øya, Vestfold fylke	R 1

Parsell S: Larvik (Øya - Farrisedet), Vestfold fylke	S 1
Parsell T: Farriseidet - Eidanger, Vestfold og Telemark fylke	T 1
Parsell U: Porsgrunn (Eidanger - Borgestadjordet), Telemark fylke	U 1
Parsell V: Porsgrunn - Skien (Borgestadjordet - Eikonrød), Telemark fylke	V 1
Parsell W: Skien (Eikonrød - Nylende stasjon), Telemark fylke W 1	

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.

Parseller

Rapporten er inndelt i **parseller**. I parsellbeskrivelsene er konfliktene for evt. parallelle lenker sammenfattet, og det har vært mulig å gjøre en sammenliknende vurdering av disse lenkene. Parsellindelingen følger naturlig nok NSB's og går fra A til W. I parsellbeskrivelsen henvises det til kulturmiljøer som også er avgrenset i kartbilaget. Prosjektet har gjennomgått og analysert 60 slike miljøer, men beskrivelsen av disse vil sprengte rammen for denne rapporten.

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. Registreringer av automatisk fredete kulturminner er avmerket, videre er viktige stedsnavn som omtales i rapporten, uthevet. På 1:10000-grunnlaget er aktuelle og tidligere aktuelle lenker inntegnet. Vi har også tatt med et kart i liten målestokk som gir et grafisk bilde av hvor viktige konflikter er lokalisert langs parsellene.

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 (fornminner) 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 historisk utvikling. Kulturminnevernet arbeider nå i større grad med å beskrive kulturminnemiljøer. Ved å se landskap, fornminner og nyere tids kulturminner i 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. Den historiske dybden og kontinuiteten i et kulturmiljø vil variere. I Vestfoldlandskapet vil kulturminnene fra fortiden ofte være tallrike og bosettingsspor kan i enkelte områder dokumentere 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 verdi-begrepet 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 og andre kulturminner fra nyere tid har prosjektet tatt utgangspunkt i evalueringskriterier utviklet av riksantikvaren bl.a. i forbindelse med evalueringen av det såkalte SEFRAK-materialet. Felles for nyere tids kulturminner og automatisk fredete kulturminner er at både den vitenskapelige verdien (kunnskapsverdien) og opplevelsesverdien har vært tillagt vekt.

Forståelse av inngrepet

De angitte traséene slik de foreligger på kartmaterialet betegner senterlinjen i en korridor for framføringen av dobbeltsporet. På dette planstadiet er den nøyaktige traséen ikke fastlagt. Kun der traséen betegner utvidelse av dagens trasé til én side gir det derfor mening å snakke om at enkeltminner forsvinner.

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 landskapsbilde har stor betydning for inngrepets 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 angrepst punkter, 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. Kravet til planfrie krysninger gjør at mange driftsveger som i dag krysser planfritt vil måtte samles i overganger og underganger, noe som likeledes fører til etablering av langsgående veier.

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 står i fare for å bli utslettet, konflikt pga. nærhet til miljøer og konflikt med landskapets kulturminneinnhold.

Konflikter ved indirekte utbygging, som senterutvikling, vegomlegginger, "park and 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. Som alternativ til anbefaling av tunneler og kulverter kan det noen steder være aktuelt å arbeide fram alternative løsninger i samarbeid med kulturvernmyndighetene. Problemstillingen er i begrenset grad tatt opp spesifikt. Vestfoldlandskapet gir forutsetninger for fine opplevelser med sine mange åpne landskapsrom som er store nok til å kunne oppfattes i stor hastighet og gi tilstrekkelig avstand til gårds- miljøer, 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 trasé-korridorer, 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 kommen-

tert i forbindelse med en del konflikter der slike justeringer kan virke dempende.

Hva er gjort?

Arkeologi

Forarbeid

Forarbeidet for den arkeologiske delen av Kulturminneprosjekt modernisering av 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.

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 traséen. 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 trasévalg og konfliktområder. Registreringene er skrevet inn i DATAEASE av Hege Sørstrand Iversen. Foruten de fire feltlederne har sju feltassistenter vært engasjert i prosjektet over varierende tidslengde. Totalt ble det 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.

Andre del av de arkeologiske registreringene foregikk i tidsrommet 02.08.-24.08.1993. Feltledere i denne perioden har vært Bera Ulstein Moseng, Inger Karlberg, Ronny Henriksen og Jonas Grundberg. Disse personene er nå i ferd med å avslutte sine rapporter. Foruten de fire feltlederne har tre feltassistenter vært engasjert for å gjennomføre registreringene i august og september. Totalt er det gjennomført ca. 40 ukeverk ute i felt i denne perioden.

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 å rekke og registrere hele strekningen fra Drammen til Porsgrunn innen utgangen av juni, måtte vi moderere kravene til registreringer ute i felt noe. Ved nye registreringer i august og september har vi derfor prøvd å dekke områder som ble mer overfladisk berørt i første registreringsfase.

Det arkeologiske feltarbeidet startet opp 19. april og i første del av prosjektet søkte vi etter synlige strukturer på overflaten. Registreringslagene har ikke vært delt inn etter periode og bare i spesielle områder ble det

prøvestykket intensivt etter steinalderlokaliteter. Vegetasjonen i mai og juni gjorde registreringene generelt vanskelige i områder der traséene 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 to uker med registreringer i åkre før bøndene hadde sådd og kornet begynt å spire. Mannskapsmangel i prosjektets tidligste fase førte også til at vi kun hadde ett registreringslag til å gjennomføre slike undersøkelser i dyrka mark. Ved registreringene i august og september er kun to høstpløyde områder registrert, ved Åshaugen i Sande og ved Aulilunden i Tønsberg. Andre områder med dyrka mark har i liten grad vært tilgjengelige for åkervandring i denne perioden.

I løpet av høsten har registreringslagene vært delt inn slik at ett lag hadde ansvar for steinalderregistreringer (prøvestikking) mens to andre lag skulle registrere på overflaten synlige strukturer fra forhistorisk tid og middelalder. En mindre prøveundersøkelse er foretatt på Brønnum (125/2,4), i Sandefjord kommune, for med større sikkerhet å kunne identifisere og datere et nyregistrert kulturminne der.

Totalt har vi i løpet av våren og høsten 1993 gjort 152 nye registreringer langs traséforslagene fra Drammen i Buskerud til Porsgrunn i Telemark. Fordelingen mellom ulike funntyper viser følgende oversikt:

	registrert vår 1993	registrert høst 1993	sum
Gravfelt / enkelt- liggende gravhauger	19	3	22
Fossile dyrkningsspor	4	6	10
Rydningrøysfelt	2	1	3
Kullgroper	4	8	12
Groper	4		4
Steinalderlokalitet	18	40	58
Åker med skjærbrent stein	1	1	22
Tuft	1		1
Løsfunn/funnsted	32		36
Kullmile		3	3
Bygdeborg		1	1
Antall registreringer	85	67	152

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. Fotografer har vært Finn Halland og Kjersti Holm. Arkeologen Dagfinn Skre har fungert som faglig veileder i forbindelse med dette arbeidet.

I løpet av vekstsesongen 1993 har vi gjennomført fire flyfotograferinger av planlagte jernbanetraséer fra Drammen til Porsgrunn. Tolkning av billedmaterialet er bare i liten grad gjennomført. Evalueringer av de mange registrerte lokalitetene vil måtte følges opp med åkerregistreringer og mindre prøveundersøkelser i senere deler av prosjektet.

Registreringskjemaene for vekstsporslokalitetene vil følge som en egen rapport sammen med de øvrige nyregistrerte automatisk fredete kulturminnene etter at det arkeologiske feltarbeidet er avsluttet.

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:

- 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 stab som også har vært med på det forberedende arbeidet og rapportarbeidet. Strekningen har vært delt inn i 5 deler der medarbeiderne har hatt hovedansvaret for hver sin del. Konflikter og konklusjoner er gjennomgått i fellesskap:

Ragnhild 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 m.m.

Registreringsarbeidet har konsentrert seg om definerte kulturminne-områder. 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

Buskerud
Drammen

PARSELL

Lenke A1, A2

KARTBLAD

Prosjektkart 1, 2, 3

LANDSKAP/HISTORIKK

Parsellen går fra stasjonsområdet ved **Drammenselva**, opp de tettbygde åsene sør for byen, fram til det åpne sammenhengende jordbrukslandskapet mellom gamle Skoger kommune og Sande kommune. Landskapet rundt **Drammensfjorden** er preget av bratte skrånninger og daler. Dalene består av eruptiv bergart, drammensgranitt. Dalbunnen av smeltevannsavsetninger, leire og sand.

Ferdselshistorien gjennom parsellens områder er reeltivt ung. Hovedveien sørover ble lagt gjennom Kobbervikdalen i 1863, Vestfoldbanen fulgte veiens trasé i 1881. De gamle hovedveiene gikk lenger øst og vest. Kongeveien til Jarlsberg gikk over Tangen, Nordby og Solum. I vest gikk det vei til Konnerud og videre til Skoger kirke. Det kom bru over Drammenselva i 1813. Skoger har hørt til Jarlsberg grevskap og senere Vestfold fylke.

KULTURMILJØER

01 Drammen

Vestfoldbanen fra 1881 går i boligstrøk oppover **Strømsiden**. Banen går i store strekk i den gamle kommunegrensa mellom Skoger herred og Drammen by (fra ca 1870). Opprinnelig var dette områdene til de gamle gårdene Strøm, Austad, Danvik og Fjell. Gårdene i Drammen omegn ble tidlig kjøpt opp av byens borgere og gjort om til landsteder og lystgårder med staselige bygninger i storslagne parkanlegg. De ligger spredt rundt Drammen og utgjør et av byens karakteristika. De dokumenterer særlig "plankeadelens" livsstil i 10-årene rundt 1800, men markerer samtidig de eldste gårdene i ellers tettbygd byområde. I nærheten av jernbanen i Strømsiden ligger tre slike anlegg med gamle hovedbygninger bevart. Det er **Smithestrøm** fra 1767 - 1788, **Austad** fra 1808 og **Frydenhaug** med nåværende utseende fra 1840-årene. Austad var kommunelokale i Skoger en periode fra 1930 og framover. De to førstnevnte har park og hage bevart.

Boligbebyggelsen i området er i hovedsak bygd ut etter 1900. Jernbanen passerer flere sammenhengende felt som reflekterer utbyggingshistorien. Nærmest stasjonen, nord for sporet, ligger **Nybyen** og **Strømsbyen**. **Strøm terrasse** ligger i lia sør for banen. Strømsbyen er trolig eldst og var bygd ut i 1888 iflg. Krums kart. Nybyen er fra ca 1900 og preget av store sveitserhus for flere hushold i regelmessige kvartaler. I åsen sør for

jernbanen har utbyggingen mer villapreg. **Danvik** ble utparssellert fra 1911. Her er det et større område som ble bebygd av folk som jobbet på jernbanen. **Danvik skole** er et markant anlegg i jernbanens nærhet, bygd mellom 1907-21. Langs jernbanens nordside, fra **Konnerudveien** til **Schwartzgate** er det en rekke med stuvete lindetrær. Den utgjør et samlende og viktig landskapselement i dette villaområdet.

Under **Austad** går jernbanen inn i parkområde. Her inngår **Styrmodammen**, opprinnelig en isdam for Styrmoes Bryggeri som ble anlagt like ved i 1877. Ved **Austad** krysser jernbanen både gammel og ny oppkjørsel til gården, med rester av alléer.

Etter Strømsbyen er bebyggelsen på nordsida av jernbanen preget av relativt yngre hus og åpne felter. **Frydenhaug** ligger "beskyttet" ved yngre institusjonsbebyggelse. **Tunnelpåslaget** under **Fjellbyen** kommer på et sted med lite homogent miljø, hvor hovedpreget er yngre eller sterkt endrede hus.

Det er ikke registrert fornminner i dette parsellområdet, men det er et visst potensiale for funn på **Austad**.

02 Kobbervikdalen

Kobbervikdalen preges idag av steinbrudd, industri og veinett og boligbebyggelse med blandet alderspreg. Den "Vestlandske Hovedvei" ble lagt gjennom dalen i 1863. Jernbanen fra 1881 ble stukket ut parallelt med denne. Den nye E18 følger helt ny trasé. Den ble lagt parallelt med jernbanen opp gjennom dalen. **Tunnelpåslaget** 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. Miljøet er typisk for den småhusbebyggelsen som gjerne gror opp langs innfartsveier til større byer. Bebyggelsen er svært uensartet og preget av endringer. Det er ikke registrert fornminner i området.

KONFLIKTER

Lenke A1 Tunnel Kobbervikdalen

Kulturmiljø 01 Drammen. En utvidelse til dobbeltspor gjennom Drammen vil komme i konflikt med kulturverninteressene. Hvor stor konflikten blir, vil være avhengig av detaljutformingen. Stedvis er det god plass for dobbeltspor. Konflikter med enkelthus ser ikke ut til å berøre større strukturer. Etter nåværende kunnskap ser det ut som om de viktigste vernehensynene ligger på sørsida av sporet. Særlig er **linderekka** i **Strøm terrasse** viktig og **Austadparken** med **Styrmodammen**. Det kreves nærmere undersøkelser før vi kan avveie alternative sider for utvidelse.

Kulturmiljø 02 Kobbervikdalen. Her er det ingen kjente konflikter.

Lenke A2 Tunnel Smithestrøm Kobbervikdalen

Kulturmiljø 01 Drammen. Det burde være god nok høyde og avstand til **Smithestrøm** for et tunnelinnslag her. Konfliktnivået er imidlertid avhengig av utformingen. 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

STEDSNAVNRREGISTER PARSELL A

Austad, 1; 2	Drammensfjorden, 1	Konnerudveien, 2	Strøm terrasse, 1; 2
Austadparken, 2	Fjell, 1	Nybyen, 1	Strømsbyen, 1
Danserud, 2	Fjellbyen, 2	Schwartzgt, 2	Strømsiden, 1
Danvik, 1	Frydenhaug, 1	Smithestrøm, 1; 2	Styrmodammen, 2
Drammenselva, 1	Kobbervikdalen, 2	Srøm, 1	

KILDER

Anvendt litteratur

- Bjanes, O. T. 1947. *Norske Gardsbruk. Vestfold fylke*. b. I&II. Oslo.
- Haugen, B. 1924. *Grav og boplass. Eldre jernalders gravskikk i Østfold og Vestfold*. I: *Vitenskapsselskapets skrifter II Hist.-filos. klasse 1924. No 6*. Kristiania.
- Helland, Amund. 1915. *Norges Land og Folk. Topografisk-statistisk beskrivelse over Jarlsberg og Larvik amt*. Kristiania.
- Møller, Vilhelm. red. 1980. *Bygd og by i Norge. Vestfold*. Oslo.
- Nielsen, Yngvar. 1885. *Biskop Jens Nilssøns visitasbøger og reise-optegnelser 1574-1597*. Kristiania.
- Rian, Øystein. 1980. *Vestfolds historie. Grevskapstiden 1671-1821*. Larvik.
- Rustad, Anton B. red. 1931. *Skogerboken. Herredets historie m.v. Drammen*.
- Rygh, Oluf. 1907. *Norske Gaardnavne. Gaardnavne i Jarlsberg og Larviks amt*. (b. VI) Kristiania.
- Thorson, Odd W. 1962. *Drammen. En norsk østlandsbys utviklingshistorie*. b. II. Drammen.
- Thorson, Odd W. 1972. *Drammen. En norsk østlandsbys utviklingshistorie*. b. III. Drammen.

Thorson, Odd W. og Berit Nøkleby. 1981. *Drammen. En norsk østlandsbys utviklingshistorie*. b. IV. Drammen

Andre kilder

- Fjellanger Widerøe AS. 1993. *Planutredning Vestfoldbanen. Trase-natur- og miljøkonsekvenser*. NSB Bane Region Sør.
- Fjellanger Widerøe AS. 1993. *Landskapsanalyse Vestfoldbanen. Vedlegg 2 til Fjellanger Widerøe AS. Planutredning Vestfoldbanen. Trase-natur- og miljøkonsekvenser*. NSB Bane Region Sør.
- Karlberg, Inger. 1993. *Delrapport fra registrering av automatisk fredete kulturminner. Parsell A, B, deler av M, O, P, Q, deler av R og S*. Kulturminneprosjektet. Modernisering av Vestfoldbanen.

Kartografiske kilder

Statens Kartverk:

- Økonomisk kartverk 1:5 000. 1987
- Turkart Drammen sør 1:50 000. 1990
- Rektangelkart 1:100 000. 1869, 1891-1908 (rev. 1930-tallet), 1915
- Kart over Grevskabernes Amt. 1:200 000. 1832.
- Rektangelmåling (Lt. Grimsæth). 1:50 000. 1825

PARSELL B

Eik - Bergsenga

FYLKE
KOMMUNE

Buskerud og Vestfold
Drammen / Sande

LENKE

Lenke B1

Lenke B1 er samordnet med bygging av ny E18. Parsellen er godkjent i reguleringsplan datert 30.06.93.

KARTBLAD

Prosjektkart 3, 4

LANDSKAP/HISTORIKK

Parsellen går gjennom Skogerbygda og inn i de nordlige deler av Sandedalen. Området ligger på leirsletta som er forlengelsen av Sandedalen i nord. Både i den nordlige og sørlige delen av parsellen er det ravinelandskap. I sør er det elva Bremsa med sidebekker som har gravd ut ravinedalene. Lengst nord er det flere mindre bekker som har dannet raviner. Landskapet betegnes som åpent jordbrukslandskap.

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

I grevskapstiden fra 1673 til 1821 hørte Skoger til Jarlsberg grevskap. Fram til 1870 gikk den gamle grensen mellom Skoger og Drammen lenger nord enn i dag, langs Drammensfjorden.

De eldste nord-sørgående veifarene har trolig gått langs høydedragene på øst- og vestsiden av bygda. Her ligger også de eldste gårdene. Middelalderens rud-gårder ligger på sletteområdet. Nyere utskilte bruk ligger gjerne langs den nye hovedveien som ble bygd på slutten av 1800-tallet.

Den første beskrivelse av veien gjennom Skoger og Sande er fra 1593, da biskop Jens Nilssøn reiste her. Rundt 1670 ble "den Jarlsbergske hovedvei" bygd. Den gikk fra Tangen ved Drammensfjorden rundt Nordbykollen, om Eik og over på vestsiden av bygda. Den nye hovedveien gjennom Kobbervikdalen ble bygd i 1863, og jernbanen som ble åpnet i 1881, ble lagt parallelt med veien på denne strekningen.

KULTURMILJØER

03 Eik

omfatter parsell B i sin helhet. Den gamle strukturen med veiene og de eldste gårdene langs høydedragene er fremdeles bevart.

I dagens landskapsbilde er det i stor grad gårdene som er viktige kultur-bærende elementer. På vestsiden ligger **Torrud**, **Gulliksrud nedre**, **Gulliksrud øvre**, **Ingvaldåsen-gårdene**, **Gunnarsrud nordre** og **søndre**, **Unnelsrud nedre** og de to **Jonsrud-gårdene**. På østsiden er **Tuft** og **Fagerheim** særlig markante.

De fleste gårdene har bolighus bygd i løpet av 1800-tallet. Enkelte gårder har eldre bygninger på tunet. Driftsbygningene er oftest noe yngre. Mange av dem er fra begynnelsen av 1900-tallet. Enkelte har deler av eldre hus innebygd.

På mange tun har både bolighusene og driftsbygningene elementer av sveitserstilen bevart. Enkelte bolighus har stilpreg som er eldre. Som eksempler kan bolighuset på **Fagerheim** representere et godt bevart sveitserstil hus, bygd i 1893, mens bolighuset på **Gulliksrud øvre**, fra 1820 stilmessig hører til empir.

Dagens kulturlandskap er preget av en driftsform med hovedvekt på korn-dyrking. Men i deler av ravineområdene er det fortsatt beitemarker.

Innenfor dette kulturmiljøet er det ikke registrert automatisk fredete faste kulturminner: Forhistoriske og middelalderske bosetningsspor bør imidlertid kunne forventes å påtreffes i dyrka mark i nærheten av de eldste gårdene og langs de gamle strandlinjene innenfor dette kulturmiljøet. Løsfunn datert til middelalder, vikingtid og steinalder forteller om en bosetning eller aktivitet i området i disse perioder.

Skogerbygda bindes sammen av øst-vestgående gårdsveier og tverrforbindelser. Jernbanen og E18 følger leirsletta midt gjennom bygda. Både jernbanen og E18 har en rekke kryssingspunkter i plan med de øst-vestgående veiene.

KONFLIKTER

Lenke B1: Jusret daglinje Eik - Bergsenga

Kulturmiljø 03 Eik: Samordningen av motorvei og høyhastighetsbane vil skape sterk barrierevirkning i området. I hovedsak følger parsellen (lenke B1) eksisterende linje. Den sterke barrierevirkningen som følger av samordningen kan føre til endringer i kulturmiljøet hvis sammenhengene mellom gårdene brytes. Kulturlandskapet endres blant annet på grunn av ny oppdeling av innmark, nødvendige fyllinger og bygging av planfrie kryss.

Følgende gårder blir direkte berørt: **Gulliksrud nedre**, hvor kurvetretting medfører at ny linje legges på høy fylling (ifølge planbeskrivelse) øst for eksisterende linje. Det nye sporet skal krysse ny E18 i bru like sør for gården. **Gunnarsrud nordre** og **søndre** hvor ny linje legges vest for nåværende spor, nærmere gårdene, men likevel øst for E18. Innmarka deles opp og nytt planfritt kryss for veien (Gundesølina), E18 og jernbanen må utarbeides. **Unnelsrud nedre** blir sterkt berørt av ny E18, men også av utvidelsen til dobbeltspor.

Gårdsveiene som tar av fra dagens E18 til henholdsvis **Gunnarsrud søndre**, **Jonsrud** og **Bergsenga**, vil komme i konflikt med utbyggingen av jernbanen og ny E18, hvor alle kryssingene skal være planfrie.

KONKLUSJON

Bygging av ny E18 vil være det mest vidtgående inngrepet. Skal de gamle sammenhengene i kulturmiljøet bevares, vil trolig de største utfordringene

ved utbyggingen av ny E18 og høyhastighetsbane ligge i å ta hensyn til behovet for øst-vestgående forbindelser i bygda.

Hensynet til kulturlandskapet må ivaretas ved at alle bruer må få god landskapsmessig tilpassing og at virkningene av fyllinger dempes i størst mulig grad. Det må stilles strenge krav til utformingen av støydempende tiltak.

EDSNAVREGISTER PARSELL B

Eik, 1	Gunnarsrud, 1; 2	Jonsrud, 2	Unnelsrud nedre, 2
Fagerheim, 2	Gunnarsrud nordre, 2	Torrud, 2	
Gulliksrud, 1; 2	Gunnarsrud søndre, 2	Tuft, 2	
Gulliksrud nedre, 2	Ingvaldåsen, 2	Unnelsrud, 2	

KILDER

Anvendt litteratur

- Fredriksen, Fred. 1988, 1989, 1990, 1991, 1992. *Rundt Sandebukta. Kulturårbok for Sande*. Sande kulturkontor. Sande
- Gjessing, Guttorm 1939: *Oldfunn og oldtid*. I: G.O. Kløvstad og A. Mørch red. *Sandeboka. Bygdebok for Sande i Vestfold*. Drammen. s. 27-49.
- Grieg, Sigurd 1943: *Vestfolds Oldtidsminner*. Oslo.
- Grov, Torbjørn. u.å. *Gruver og skjerp i Sande*. Sande Historielag.
- Grov, Torbjørn. 1988. *Sande sogn - Innenfor sirkumferensen til to bergverk*. I: Fredriksen, Fred. *Rundt Sandebukta. Kulturårbok for Sande*. Sande kulturkontor. Sande
- Grov, Torbjørn, Nils Sunne m.fl. 1992. *Galleberg - et lite samfunn med rik historie*. Galleberg skole, samarbeidsutvalget. Sande.
- Haugen, B. 1924. *Grav og boplass. Eldre jernalders gravskikk i Østfold og Vestfold*. I: *Vitenskapsselskapets skrifter II Hist.-filos. klasse 1924. No 6*. Kristiania.
- Helland, Amund. 1915. *Norges Land og Folk. Topografisk-statistisk beskrivelse over Jarlsberg og Larvik amt*. Kristiania.
- Karlsen, Terje. 1985. *Glimt fra setertliv i Sande*. Sande Historielag.
- Kløvstad, G. O. og Andreas Mørch, red. 1939. *Sandeboka. Bygdebok for Sande i Vestfold*. Drammen.
- Kraft, J. 1845-48: *Historisk-topographisk Haandbog over Kongeriget Norge*. Christiania.
- Kraft, J. 1822: *Topografisk-statistisk beskrivelse over kongeriket Norge. Det Søndenfjeldske Norge*. Kristiania.
- Mikkelsen, Egil 1984. *Neolitiseringsen i Øst-Norge*. I: *Universitetets Oldsaksamlings Årbok 1982/1983*. Oslo
- Møller, Vilhelm. red. 1980. *Bygd og by i Norge. Vestfold*. Oslo.
- Nicolaysen, Nicolay 1862-1866: *Norske fornlevninger*. Kristiania.

- Nielsen, Yngvar. 1885. *Biskop Jens Nilssøns visitasbøger og reise-optegnelser 1574-1597*. Kristiania
- Norske gardsbruk. 1947. *Vestfold fylke*. b. I og II. Oslo
- Rustad, Anton B. red. 1931. *Skogerboken. Herredets historie m.v.* Drammen.

Andre kilder

- Fjellanger Widerøe AS. 1993. *Planutredning Vestfoldbanen. Trasé-natur- og miljøkonsekvenser*. NSB Bane Region Sør.
- Fjellanger Widerøe AS. 1993. *Landskapsanalyse Vestfoldbanen. Vedlegg 2 til Fjellanger Widerøe AS. Planutredning Vestfoldbanen. Trasé-natur- og miljøkonsekvenser*. NSB Bane Region Sør.
- Fylkeskultursjefen i Vestfold. 1992. *Fredede bygninger og anlegg i Vestfold - handlingsplan for vern og vedlikehold*.
- Karlberg, Inger. 1993. *Delrapport fra registrering av automatisk fredete kulturminner. Parsell A, B, deler av M, O, P, Q, deler av R og S*. Kulturminneprosjektet. Modernisering av Vestfoldbanen.
- Rui, Liv Marit 1990: *Gassprosjektet - delrapport fjellpipe 1, parsell 10, 11*. I.A.K.N. Oldsaksamlingen, Top. arkiv. Oslo.
- Sande kommune. 1991. *Kommuneplan for Sande 1991-2001. Arealdelen 1991-2001*.

Kartografiske kilder

- Statens Kartverk:
- Økonomisk kartverk 1:5 000. 1987
- Turkart Drammen sør 1:50 000. 1990
- Rektangelkart 1:100 000. 1869, 1891-1908 (rev. 1930-tallet), 1915
- Kart over Grevskabernes Amt. 1:200 000. 1832.
- Rektangelmåling (Lt. Grimsøth). 1:50 000. 1825

PARSELL C

Bergsenga - Ås

FYLKE
KOMMUNE

Vestfold
Sande

LENKER

Lenkene C0, C1, C2 og C3
Prosjektet har tatt stilling til lenkene C1, C2 og C3

KARTBLAD

Prosjektkart 4, 5, 6

LANDSKAP/HISTORIKK

Området som helhet kan karakteriseres som åpent kulturlandskap med skogklede åser på øst og vestsiden.

På vestsiden av jernbanen danner elva Bremsa meanderformasjoner med ravinelandskap og frodige løvskoger langs elveløpet. På østsiden danner på tilsvarende måte Leira ravinelandskapet i Østbygda. Området rundt Galleberg stasjon ligger nedenfor skråningen som går bratt opp til Galleberg og Kopstad-gårdene. Bremsa slipper seg utfor bakkene ved Bølum. Ved Kopstad og Galleberg-gårdene åpner landskapet seg mot Østbygda og Sandesletta. I mindre målestokk er landskapet preget av at lendet faller av sørover. Lenger sør ligger Åsgårdene på en høyde med utsikt til Sandebukta. Her ligger grustaket ved Åshaugen.

FV 950 følger trolig stort sett den gamle veiforbindelsen langs vestsiden av bygda. Militærkart fra 1825 og "Kart over Grevskabernes Amt" fra 1835 viser hvordan veien går innom de gamle gårdene og knytter sammen Sande og Skoger gamle middelalderkirker.

Ved Bølumfossen var det sagbruksvirksomhet på 1500-tallet.

KULTURMILJØER

04 Gutu, Kløvstad, Rølles.

Dette er et relativt sammenhengende jordbruksområde. Gårdene ligger langs E18, som i dette området nord for Bølum, trolig følger den gamle veien i store trekk. Jernbanen går langs østsiden av elva Bremsa, delvis nede i ravineområder.

Gården Gutu har bolighus fra rundt 1820, nå med sveitserstil-elementer. De eldste kjente skriftlige opplysninger om gården skriver seg fra 1330. Det er idag ikke registrert automatisk fredete faste kulturminner på Gutu, men oldsaker funnet på gården tyder på en bosetning her allerede i viking-tid.

På andre gårder i dette området som Rølles og Eikeberg er det også funnet oldsaker fra forhistorisk tid. Disse oldsakene stammer trolig fra ødelagte gravhauger fra jernalderen. Ved årets flyfotografering ble det

oppdaget to ringer i åkeren på Rølles (92/8) som kan være overpløyde gravhauger.

Sør for **Kjeldås-gårdene** ligger i dag restene etter en forhistorisk bygdeborg.

Da vannet stod rundt 50 meter høyere enn i dag, for 5000-6000 år siden, lå store landområder i Sande og Skoger under vann. Sandebukta strakk seg dengang betydelig lenger nordover og dannet en større fjord. Sande og områdene nord for Sande er spesielt rike på løsfunn fra disse perioder, men det kan være vanskelig å finne boplassene som idag trolig ligger i dyrka mark.

05 Galleberg bruk.

Kulturmiljøet rundt **Galleberg stasjon** er interessant i kulturhistorisk sammenheng. Kulturmiljøet omfatter både **Galleberg bruk** og **Foss bruk**.

Galleberg bruk ligger vis a vis stasjonen. Teglverket ble startet rundt århundreskiftet. Senere ble det utvidet med sagbruk, høvleri, smie og mekanisk verksted. Her var etterhvert også kalkproduksjon og rundt 1950 ble det startet pukkverk her. Galleberg gård (gnr.56/3 m.fl.), som ligger like sør for stasjonen, ble bygd av daværende brukseier i 1922. Gården er interessant sett i sammenheng med brukets utviklingshistorie. Veistrekningen forbi Galleberg stasjon kalles "Sletta-gata". Her bodde mange av arbeiderne ved bruket. Skolen fra 1892 og bolighus med ulikt preg ligger langs veien. Her er også endel nyere boliger.

Foss bruk ligger ved Bølum. Bruket driver blant annet mølle, kornsilo og frørenseri. Under gården Foss var det i 1817 tre møller og sagbruk. Kraftstasjonen til Foss bruk, slik den står i dag, er fra 1947. Kraftstasjonen er et komplett kraftverk i miniutgave, men er ikke i drift. Det er trolig ikke mange igjen, de fleste er modernisert.

Allerede på 1500-tallet var det oppgangssager i Bølumfossen, nevnt av biskop Jens Nilssøn i 1593.

Lengst sør i dette kulturmiljøet ligger gården **Heimdal** sentralt til ved E 18.

06 Bølum, Galleberg, Kopstad, Åsheim.

FV 950 kommer inn i området nordfra og slynger seg på vestsiden av jernbanen til den krysser denne et sykke sør for **Ås**. Veien går innom en rekke av de eldste gårdene i bygda. Både **Galleberg** og **Kopstad** hører til disse. På disse gårdene skal det være bygninger fra 1700-tallet. Kulturlandskapet her oppe på høyden, med beitemarker og åkre, den gamle veien og tunene som ligger ved veien, bærer lite preg av dagens rasjonelle og ensidige jordbruksdrift.

Langs den gamle veien forbi **Myre, Galleberg, Kopstad** og **Åsheim** ligger fremdeles flere store gravfelt fra jernalderen bevert. Gravhaugene ble i forhistorisk tid gjerne plassert langs viktige ferdselsårer for at de skulle være godt synlige for forbipasserende.

Selv om jernalderens gårder idag ikke er synlige på samme måten som gravhaugene har disse trolig også ligget oppe på dette høydedraget i nær

tilknytning til gravhaugene. Registreringer i dyrka mark i disse områdene forventes å gi nye spor etter en slik forhistorisk bosetning.

Den gamle veien over Galleberghøyden knytter kulturminner fra forhistorisk tid og nyere tid sammen og gir mulighet til å oppleve dem i et rikt kulturlandskap. Området regnes for å ha en høy kunnskaps- og opplevelsesverdi, og det vil således kunne være interessant bevare som referanseområde. Ved registreringene i september ble det funnet tre nye steinalderlokaliteter ved Galleberg skole.

Brubakken, som ligger der Brubakkelva eller Åsvannselva krysser FV 950, ble bygd som kommunelokale i 1850. I Brubakkelva har det vært flere kvernbruk og sager. Navn som Sagsletta og Sagdammen tyder på gammel sagruksvirksomhet.

07 Åshaugen.

Området dekker den sørligste delen av parsell C, det vil si utrettingsalternativet over grustaket ved Åshaugen. Som kulturmiljø henger området naturlig sammen med det foregående. FV 950 fortsetter sørover, med Ås-gårdene liggende inntil veien.

Her har skjedd få inngrep i kulturlandskapet med unntak av grustakvirksomhet. Gården **Ås østre** (gnr.41/2), som ligger trengt mellom E18 og jernbanen, har bygninger fra 1700-tallet.

På grunnlag av gårdsnavnstudier av nærliggende områder er antas det at Ås må ha hørt til blant de aller eldste og mektigste gårdene i Sande. Gårdene her kan ha ligget som sentrale knutepunkt der veifar møttes fra nord, sør og vest.

Det store gravfeltet som tidligere skal ha ligget på **Åshaugen** kan tyde på at dette har vært et sentralt bosetningsområde allerede i jernalderen. I dag er dette gravfeltet betydelig redusert som en følge av sandtak i området.

Årets flyfotografering i dyrka mark på nord-siden av sandtaket har vist seg å gi vekstspor som trolig kan tolkes som overpløyde gravhauger og andre typer forhistoriske bosetningsspor. Ved registrering i dyrka mark nå i høst ble det også observert en kokegrop med kull og skjorbrente steiner i dette området.

KONFLIKTER

Lenke C0: Utvidelse av eksisterende spor.

Kulturmiljø 04 Gutu, Kløvstad, Rølles: Lenken kan komme i konflikt med gården **Gutu**, som ligger vest for sporet.

Lenke C1: Kurveutretting

Kulturmiljø 04 Gutu, Kløvstad, Rølles,

Kulturmiljø 05 Galleberg Bruk,

Kulturmiljø 06 Bølum, Galleberg, Kopstad, Åsheim: Slik alternativet fremstår i dag kommer det i konflikt med industriminnene ved **Galleberg**. Videre vil ny bru over Bremsa og åpning av kantvegetasjonen langs elva være store inngrep i kulturlandskapet ved **Bølum**. Planfri kryssing av den øst-/vestgående veien her vil ytterligere føre til inngrep i kulturlandskapet.

Kulturmiljø 07 Åshaugen: Videre sørover fortsetter C1 som utrettingsalternativ over grustaket ved **Åshaugen**. Alternativet vil komme i direkte

konflikt med forhistoriske bosetningsspor i dyrka mark nord for sandtaket. Alternativet kan komme i konflikt med kulturmiljøet rundt **Ås-gårdene**.

Lenke C2 Sporomlegging vest for det eksisterende spor.

Kulturmiljø 04 Gutu, Kløvstad, Rølles, og kulturmiljø 06 Bølum, Galleberg, Kopstad, Åsheim: Lenke C2 vil gå i et åpent, sårbart landskap. Den vil skape barrierer i området, dessuten vil en planfri kryssing mellom lenke C2 og Fv 950 være et stort inngrep i det åpne landskapet her oppe. Traseen vil få store negative konsekvenser, ikke bare for landskapet, men også for de kulturhistoriske sammenhengene i området. Dette gjelder i første rekke områdene ved **Galleberg og Kopstad**. Svært mange automatisk fredete kulturminner vil bli berørt av dette alternativet. Området forventes også å ha et høyt potensiale for nye bosetningsspor fra jernalder. I tilknytning til gamle strandlinjer forutsetter vi at det innenfor dette kulturmiljøet også vil komme nye steinalderlokalteter ved ytterligere registreringer.

Lenke C3: Sporomlegging øst for det eksisterende spor

Kulturmiljø 04 Gutu, Kløvstad, Rølles, 05 Galleberg Bruk: Forbi **Rølles** går traseen gjennom åker og beitehager ved gården. Dette er områder som forventes å ha et høyt potensiale for nye forhistoriske bosetningsspor. **Galleberg gård** som ligger mellom E18 og jernbanen vil bli berørt av lenke C3, det samme gjelder gården **Heimdal**. Videre sørover følges eksisterende spor.

KONKLUSJON

Parsell C går gjennom et verdifullt og variert kulturlandskap med automatisk fredete kulturminner og kulturminner fra nyere tid. Nærheten mellom dagens bosetting, den gamle bosettingen på **Galleberg** og industriområdet ved **Galleberg bruk** forsterker den historiske kompleksiteten.

Fra et kulturminnevern synspunkt er lenke C2 et svært konfliktfylt alternativ. Lenken går gjennom et område av sjelden kulturhistorisk verdi. Lenke C1, som er lagt gjennom industriområdet **Galleberg bruk**, vil føre til store negative konsekvenser for kulturmiljøet her. Lenke C3 kan føre til negative konsekvenser for området ved **Rølles** og for gårdene **Galleberg og Heimdal**. Sammenlignet med lenkene C1 og C2 ser likevel lenke C3 ut til å være det minst konfliktfylte alternativet.

STEDSNAVREGISTER PARSELL C

Brubakken, 3	Galleberg bruk, 2	Kopstad, 2	Åshaugen, 3
Bølum, 1	Galleberg stasjon, 2	Myre, 2	Åsheim, 2
Eikeberg, 1	Gutu, 1	Rølles, 1	
Foss bruk, 2	Heimdal, 2	Ås, 2	
Galleberg, 2	Kjeldås, 2	Ås østre, 3	

KILDER

Anvendt litteratur

- Fredriksen, Fred. 1988, 1989, 1990, 1991, 1992. *Rundt Sandebukta. Kulturårbok for Sande*. Sande kulturkontor. Sande
- Gjessing, Guttorm 1939: *Oldfunn og oldtid*. I: G.O. Kløvstad og A. Mørch red. *Sandeboka. Bygdebok for Sande i Vestfold*. Drammen. s. 27-49.
- Grieg, Sigurd 1943: *Vestfolds Oldtidsminner*. Oslo.
- Grov, Torbjørn. u.å. *Borgen gruve i Sande sogn*. Sande Historielag.
- Grov, Torbjørn. u.å. *Gruver og skjerp i Sande*. Sande Historielag.
- Grov, Torbjørn. 1988. *Sande sogn - Innenfor sirkumferensen til to bergverk*. I: Fredriksen, Fred. *Rundt Sandebukta. Kulturårbok for Sande*. Sande kulturkontor. Sande
- Grov, Torbjørn. 1992. *Borgen gruver*. I: Grov, Torbjørn, Nils Sunne m.fl. 1992. *Galleberg - et lite samfunn med rik historie*. Galleberg skole, samarbeidsutvalget. Sande.
- Grov, Torbjørn, Nils Sunne m.fl. 1992. *Galleberg - et lite samfunn med rik historie*. Galleberg skole, samarbeidsutvalget. Sande.
- Hals, Harald. 1947. *Godser og storgårder i Vestfold*. Særtrykk av DNTs årbok 1947. Oslo.
- Haugen, B. 1924. *Grav og boplass. Eldre jernalders gravskikk i Østfold og Vestfold*. I: *Vitenskapsselskapets skrifter II Hist.-filos. klasse 1924. No 6*. Kristiania.
- Helland, Amund. 1915. *Norges Land og Folk. Topografisk-statistisk beskrivelse over Jarlsberg og Larvik amt*. Kristiania.
- Karlsen, Terje. 1985. *Glimt fra seterliv i Sande*. Sande Historielag.
- Kraft, J. 1845-48: *Historisk-topographisk haandbog over kongeriget Norge*. Christiania.
- Kraft, J. 1822: *Topografisk-statistisk beskrivelse over kongeriket Norge. Det Sadenfjeldske Norge*. Kristiania.
- Mikkelsen, Egil 1984. *Neolitisingen i Øst-Norge*. I: *Universitetets Oldsaksamlings Årbok 1982/1983*. Oslo
- Møller, Vilhelm. red. 1980. *Bygd og by i Norge. Vestfold*. Oslo.
- Nicolaysen, Nicolay 1862-1866: *Norske fornlevninger*. Kristiania.

- Nielsen, Yngvar. 1885. *Biskop Jens Nilssøns visitasbøger og reise-optegnelser 1574-1597*. Kristiania
- Norske gardsbruk. 1947. *Vestfold fylke*. b. I og II. Oslo
- Sjøvold, Thorleif 1967: *Keltertid eller Romertid. Noen iakttagelser omkring en ubrent, eldre jernalders grav fra Ås, Sande i Vestfold: Viking XXXI*. Oslo. s. 123-141.
- Sunne, Nils. 1992. *Galleberg meieri - et tilbakeblikk*. I: Grov, Torbjørn, Nils Sunne m.fl. *Galleberg - et lite samfunn med rik historie*. Galleberg skole, samarbeidsutvalget. Sande.

Andre kilder

- Bardalen, Geir Erik F. & Terje Gansum 1993. *Rapport fra registreringene i nord-fylket. Strekingen Bergsenga - Tomsbakken*. NSB - Prosjekt Modernisering av Vestfoldbanen.
- Fjellanger Widerøe AS. 1993. *Planutredning Vestfoldbanen. Trase-natur- og miljøkonsekvenser*. NSB Bane Region Sør.
- Fjellanger Widerøe AS. 1993. *Landskapsanalyse Vestfoldbanen*. Vedlegg 2 til Fjellanger Widerøe AS. *Planutredning Vestfoldbanen. Trase-natur- og miljøkonsekvenser*. NSB Bane Region Sør.
- Fylkeskultursjefen i Vestfold. 1992. *Fredede bygninger og anlegg i Vestfold - handlingsplan for vern og vedlikehold*.
- Sande kommune. 1991. *Kommuneplan for Sande 1991-2001. Arealdelen 1991-2001*.

Kartografiske kilder

- Statens Kartverk:
- Økonomisk kartverk 1:5 000. 1987
- Turkart Drammen sør 1:50 000. 1990
- Rektangelkart 1:100 000. 1869, 1891-1908 (rev. 1930-tallet), 1915
- Kart over Grevskabernes Amt. 1:200 000. 1832.
- Rektangelmåling (Lt. Grimsæth). 1:50 000. 1825

PARSELL D**Ås - Sande - Holm****FYLKE
KOMMUNE****Vestfold
Sande****LENKER****D1, D2, D3 og D5**

Lenke D0 eksisterende spor ikke aktuell. Disse traséene er justert i forhold til NSBs rapport. Arkeologiske registreringer er ikke gjennomført for D3. Prosjektet har ikke tatt stilling til D4.

KARTBLAD**Prosjektkart 6, 7, 8****LANDSKAP/HISTORIKK**

Som overordnet landskapsbeskrivelse kan en si at parsell D går gjennom åpent jordbrukslandskap, avgrenset av skogkledte åser på øst- og vestsiden. Sørøver mot Holm endrer landskapet karakter, åsryggen fra vest nærmer seg kysten. Dyrkningsområdene blir smalere og landskapet forandres fra åpent jordbrukslandskap til fjord- og klippelandskap.

Parsell D begynner i sørenden av grustaket ved Ås. Åsgårdene ligger på høyden med utsikt over Østbygda og Sandesletta. Østbygda har en annen karakter enn de flate områdene på vest-siden av jernbanen. Selv om området beskrives som åpent, er det samtidig et bakkete og bølgende ravine-landskap. Elva Bremsa renner gjennom bygda.

Sande sentrum ligger midt på den flate, fruktbare Sandesletta. Vesle-elva og Sande-elva renner gjennom området. Elvene renner sammen mellom gårdene Gravningen og Åsnes. Elvenes kantvegetasjon deler den åpne sletta i mindre landskapsrom.

Sande sentrum er et tettsted som har vokst opp rundt jernbanestasjonen, men som har langt eldre tradisjoner som bygdesenter. **Sande kirke** er bygd i perioden 1050 - 1150. Den ble lagt på gården Sandvins grunn og den har trolig gitt navnet Sande til bygda.

Området har fra gammelt av vært et knutepunkt for ferdsel. Da biskop Jens Nilssøn reiste gjennom Sande i 1593, beskrev han veien forbi Revågårdene og reisen videre utover langs Sandebukta forbi gårdene Ve, Holm og Skjervik og opp Angersklev mot Botne. I 1670-årene ble Den Jarlsbergske Hovedvei eller Kongeveien, den første kjøreveien gjennom Sande. Fra Sande har det fra gammelt av gått vei til Hof, Lardal og Gjerpen, den gikk forbi Nordre Revå og Teiengårdene og opp Hanekleiva.

Lersbryggen innerst i Sandebukta var utskipingssted for varer til og fra Eidsfoss verk. Veien mellom Sande og Eidsfoss gikk over Bergstigen. Lersbryggen var også utskipingssted for trelast til hollendere som la til her.

KULTURMILJØER

07 Åshaugen (se omtale under parsell C)

Parsell D avløser parsell C der denne har passert grustaket ved **Åshaugen**. Kulturmiljøet karakteriseres ved at sammenhengen mellom gårdene og den gamle nord-/sørgående ferdselsåren er bevart. FV 950 følger trolig et gammelt veifar; veien mellom **Sande** og **Skoger middelalderkirker**. **Ås** er en stor gård med flere bruk og store, staselige bygninger, dels av høy alder og autensitet. I forhistorisk tid kan **Ås-gårdene** kan ha hørt til de eldste og mektigste gårdene i Sande. Gravhauger fra jernalderen er registrert i området. Vi har ved flyfotografering i år ikke funnet vekstspor i dyrka mark på sør-siden av sandtaket på Åshaugen, men det kan ikke utelukkes at det finnes spor etter en forhistorisk bosetning også her.

08 Østbygda

I den bølgende, småkuperte bygda ligger **Bø-gårdene** samlet som et landemerke på morenehøyden i sør. Videre nordover langs Østbygdveien ligger **Skjøl-gårdene** med tre tun samlet ved veien. **Gran-gårdene** ligger spredt. Lenger nord, mellom elva Bremsa og Rudsbekken, ligger **Ruds-gårdene** med tunene samlet langs Rudsgata. **Heimdal** ligger sentralt ved E18. Gårdene **Bø**, **Skjøl** og **Gran** hører til de eldste i bygda.

Arkeologiske funn og automatisk fredete kulturminner ligger konsentrert til gårdene **Skjøl** og **Duni**. De forhistoriske bosetningssporene viser en kontinuitet fra steinalderen gjennom bronsealder og til jernalder. På **Skjøl** ligger Sandes eneste helleristning og på **Duni** ligger det flere mindre gravfelt fra jernalderen.

09 Sande sentrum

Etter at Jarlsbergbanen ble åpnet i 1881 utviklet det gamle senteret ved middelalderkirken seg til et moderne tettsted. Jernbanestasjonen ble lagt her, og i begynnelsen av 1880-årene ble meieriet bygd ved stasjonen. Spredt i bygda ble det opprettet en rekke industrivirksomheter. Den første småhusbebyggelsen kom på vestsiden av jernbanen. Rundt 1920 økte boligbyggingen og bebyggelsen langs **Nylinna** og **Dyegata** er i hovedsak fra denne tiden. Sande sentrum ble det administrative og kommunikasjonsmessige senter i kommunen. Nord for kirken ble det i 1909 bygd nytt kommunehus. Stedets identitet er knyttet til **kirken**, den gamle veien med **prestegårdsalléen**, **Prestegården** samt **kommunehuset** og **stasjonen**. Samtidig er nærheten og sammenheng mellom **sentrum** og **gårdene** rundt viktig.

Det er idag registrert få spor etter en forhistorisk bosetning i dette området, der mye kan være ødelagt av senere tids utbygging og nydyrking. Oldsaker funnet i området, både fra steinalder og jernalder, samt en stor gravhaug bevart på eiendommen til Sande prestegård vitner imidlertid om en tidlig bosetning her.

10 Sandesletta

Kulturmiljøet Sandesletta bærer preg av moderne jordbruksdrift. De mest markante gårdene i området er **Revå nordre**, **Revå søndre**, **Teien-gårdene**, **Valle**, **Stokke** og **Gravningen**. Flere av gårdene har bolighus med rik sveitserstilutsmykking. Teien vestre (gnr. 14,15/1,11) er et velholdt eksempel.

Sammenhengen mellom Sande sentrum og gårdene er tydelig. Gården Revå nordre har f.eks. avgitt grunn både til stasjonsområdet og småhusbebyggelsen på vestsiden av sporet. Gården har i dag en utsatt beliggenhet i forhold til planene for utvidelse av Vestfoldbanen.

Jordbruket på Sandesletta fikk økt betydning da ny teknologi og redskapsbruk f.eks. grøfting gjorde det mulig å drive jorda her. Den eldste bosetningen har trolig ligget langs åskanten i vest. Her ble det i år registrert et lite gravfelt fra jernalderen. Forøvrig er det ikke registrert andre automatisk fredete kulturminner i dette området.

11 Åsnes, Ve, Skjervik.

Parsell D går til **Holm**. Gårdene **Åsnes, Ve** og **Skjervik** er viktige elementer i kulturmiljøet, både enkeltvis og sett under ett. Disse gårdene har enkelte 1700-talls bygninger. **Ve-gårdens** tun ligger samlet i rekke langs den gamle nord-sørgående veien. Den gamle veien kan neppe følges i sammenheng i dette området i dag. Gårdsnavnet Ve samt rike funn fra vikingtid kan tyde på at denne gården i forhistorisk tid har hatt en spesiell betydning. I dag er det få synlige spor etter denne jernalderbosetningen, men områdene både på vest-, nord- og øst-siden av Ve-gårdene forventes å ha et stort potensiale for nye funn. En forhøyning på tunet til Ve-lille kan være en mindre gravhaug.

Ved **Holm** er det registrert spor etter en steinalderbosetning.

Ved **Skjervik** går en fint oppmurt driftsvei opp fjellsida bak gården, trolig anlagt rundt 1950 til tømmerkjøring. Det kan være eldre veifar i området.

Fra **Holm** og sørover langs kysten ble det bygd sommerhus og hytter allerede på slutten av 1800-tallet. Deler av bebyggelsen kan være interessant som eksempler på utviklingen av ferie- og fritidsbebyggelsen fra denne tiden. **Ødegården** hytteområde, som er utparsellert fra gården **Skjervik**, er utbygd etter siste krig.

KONFLIKTER

Lenke D1: Eksisterende spor til Holm.

2 alternativer sør for Sande sentrum

Kulturmiljø 09 Sande sentrum, Kulturmiljø 10 Sandesletta: Lenke D1 følger det nåværende sporet gjennom **Sande sentrum**. Sør for stasjonen er det to alternative D1-lenker. Den ene er utvidelse langs nåværende spor, også videre sørover, den andre er lagt noe lenger vest. Dette vil føre til slakere kurve ved gården **Revå mellom**.

Ingen av disse D1-lenkene behøver å komme i konflikt med bebyggelsen i Sande sentrum, da også det vestlige alternative tar av sør for bebyggelsen. Lenke D1 ligger likevel tett ved **Sande prestegård, kirken og kirkegården**. Deler av bebyggelsen langs **Nylinna** og **Dyegata** ligger også nær jernbanesporet i dag. Det samme gjør **Revå-gårdene**. Hovedkonflikten vil følge av de sekundære virkningene av traséen, først og fremst en nødvendig planfri kryssing i sentrumsområdet, men også krav om utvidet parkeringsmulighet i tilknytning til stasjonen og en senterutvikling som raskt vil kreve utvidet arealbruk på vestsiden av stasjonen.

Kulturmiljø 11 Åsnes, Ve, Skjervik: Ved **Ve-gårdene**, går jernbanen tett ved husene. En utvidelse av eksisterende spor her vil kunne skape konflikter i forhold til den særlig interessante bebyggelsen på Ve. Dette området forventes også å ha et stort potensiale for funn av forhistoriske bosetningsspor i dyrka mark. Legges det nye sporet mellom E18 og det eksisterende, burde konfliktene kunne reduseres.

Lenke D2: To alternative lenker vest for eksisterende spor.

Kulturmiljø 09 Sande sentrum og kulturmiljø 10 Sandesletta: Det er to alternative D2-lenker, som begge legges vest for det eksisterende sporet. Begge tar av nord for Sande sentrum, som en fortsettelse av utrettingsalternativet gjennom Åshaugen. Begge D2-lenkene kommer inn på dagens spor like sør for Sande sentrum. På syd-siden av sandtaket på Åshaugen går D2-alternativene gjennom dyrka mark-områder som forventes å ha et høyt potensiale for spor etter en forhistorisk bosetning.

Begge D2-lenkene fører til store negative konsekvenser for gården Revå nordre og småhusbebyggelsen langs Dyegata og Nylinna på vest-siden av sentrum.

Lenke D3: Omlegging øst for Sande sentrum.

Kulturmiljø 08 Østbygda, 10 Sandesletta, 11 Åsnes, Ve, Skjervik: Lenke D3 er et østlig alternativ som ikke er bundet til parsellinndelingen, men går gjennom Østbygda. 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 Vesle-elva og passert gården Åsnes.

Lenke D3 går for en stor del gjennom dyrket mark i et kulturlandskap som er lite preget av utbygging. Lenke D3 vil komme i konflikt med flere gårder i Østbygda, men i særlig grad vil Bø-gårdene bli berørt.

Lenke D3 er trolig lite aktuell på grunn av avstanden til Sande sentrum og beliggende langt fra knutepunkter på veinettet. Da representanter fra NSB tidlig ga beskjed om at alternativene øst for bebyggelsen/E-18 ikke lenger var aktuell er lenke D3 ikke arkeologisk registrert gjennom kulturmiljø 08 Østbygda. Nye registreringer i området med innlagte åker- vandringer forventes å øke antall fornminner innenfor dette kulturmiljøet.

Lenke D4

Alternativet er ikke vurdert

Lenke D5: Vestlig alternativ i forlengelse av D2 sør for Sande Kulturmiljø 09 Sande sentrum, 10 Sandesletta, 11 Åsnes, Ve, Skjervik: Lenke D5 går ut fra det vestligste D2 alternativet rett vest for Revå nordre, og skrår vestover over Sandesletta og følger åsen sørover forbi Skjervik hvor den kommer inn på dagens spor igjen.

Områdene med plane marine leirsletter kan ikke umiddelbart karakteriseres som konfliktfylte for automatisk fredete kulturminner, men registreringer i dyrka mark viser at det gjøres funn av flint og andre typer bosetningsspor også på slike steder.

På vest-siden av Ve-gårdene og ved Holm går traseen gjennom områder som regnes å ha et potensiale for nye spor etter en forhistorisk bosetning både fra steinalder og jernalder.

På samme måte som D2-lenkene, vil D5 føre til store negative konsekvenser for Revå nordre og bebyggelsen langs Dyegata og Nylinna. Sør for bebyggelsen her skjærer D5 over Sandesletta på en måte som bryter med de gamle ferdselsåre og skaper nye barrierer i kulturlandskapet. Videre sørover følger lenke D5 åsen. På tvers av lenke D5 går det driftsveier mellom gårdene og utmarka. Utmarka har blant annet vært utnyttet til seterområder. Traseen skaper barriere mellom gårdene og utmarka.

Lenke D5 vil neppe få negativ innvirkning for bebyggelsen på Ve-gårdene.

KONKLUSJON

De største problemene knyttet til parsell D er gjennomføringen forbi Sande sentrum og forbi Ve-gårdene.

Til tross for at D1 ikke innebærer direkte konflikter er de nødvendige vei-omleggingene og den forventede sentrumsutviklingen ytterst problematisk.

D2 og D5 vil ramme Revå nordre samt bebyggelse langs Dyegata og Nylinna. Bygningene i tunet på Revå nordre vil ved to av alternativene kunne bevares både som verdifulle bygningsminner og som en viktig del av senterets historie, men dagens bilde med gården som en sentrumsnær driftsenhet vil forsvinne. Frigjort arealreserve på eksisterende jernbane-grunn vil kunne utnyttes positivt og opprettholde den klare avgrensingen av stedet mot slettelandskapet i vest.

Begge alternativene er således problematiske, men prosjektet vil i påvente av en nærmere avklaring om sentrumsutviklingen gi en forbeholden støtte til D2/D5 vest for tunet Revå nordre.

STEDSNAVNSREGISTER PARSELL D

Bø-gårdene, 2	Holm, 3	Sande kirke, 1	Ve, 3
Duni, 2	Nylinna, 2	Skjervik, 3	Ødegården, 3
Dyegata, 2	Revå mellom, 3	Skjøl, 2	Ås, 2
Gran, 2	Revå nordre, 2	Stokke, 2	Åsnes, 3
Gravningen, 2	Revå søndre, 2	Teiengårdene, 2	
Heimdal, 2	Rudsgårdene, 2	Valle, 2	

KILDER

Anvendt litteratur

- Bjanes, T. O. 1947. *Norske gardsbruk. Vestfold fylke*. b. I og II. Oslo
- Fredriksen, Fred. 1988, 1989, 1990, 1991, 1992. *Rundt Sandebukta. Kulturårbok for Sande*. Sande kulturkontor. Sande
- Gjessing, Guttorm 1939: *Oldfunn og oldtid*. I: G.O. Kløvstad og A. Mørch red. *Sandeboka. Bygdebok for Sande i Vestfold*. Drammen. s. 27-49.
- Grieg, Sigurd 1943: *Vestfolds Oldtidsminner*. Oslo.
- Grov, Torbjørn. u.å. *Borgen gruve i Sande sogn*. Sande Historielag.
- Grov, Torbjørn. u.å. *Gruver og skjerp i Sande*. Sande Historielag.
- Grov, Torbjørn. 1988. *Sande sogn - Innenfor sirkumferensen til to bergverk*. I: Fredriksen, Fred. *Rundt Sandebukta. Kulturårbok for Sande*. Sande kulturkontor. Sande
- Haugen, B. 1924. *Grav og boplass. Eldre jernalders gravkikk i Østfold og Vestfold*. I: *Vitenskapselskapets skrifter II Hist.-filos. klasse 1924. No 6*. Kristiania.
- Helland, Amund. 1915. *Norges Land og Folk. Topografisk-statistisk beskrivelse over Jarlsberg og Larvik amt*. Kristiania.
- Karlsen, Terje. 1985. *Glimt fra seterliv i Sande*. Sande Historielag.
- Kraft, J. 1845-48. *Historisk-topographisk Haandbog over Kongeriget Norge*. Christiania.
- Kraft, J. 1822. *Topografisk-statistisk beskrivelse over kongeriket Norge. Det Søndenfjeldske Norge*. Kristiania.
- Mikkelsen, Egil 1984. *Neolitisingen i Øst-Norge*. I: *Universitetets Oldsaksamlings Årbok 1982/1983*. Oslo
- Møller, Vilhelm. red. 1980. *Bygd og by i Norge. Vestfold*. Oslo.
- Nicolaysen, Nicolay 1862-1866: *Norske fornlevninger*. Kristiania.
- Nielsen, Yngvar. 1885. *Biskop Jens Nilssøns visitasbøger og reise-optegnelser 1574-1597*. Kristiania

- Sanner, Egil K. red. 1960. *Botne bygdebok*. b. 2. *Bygdehistorien for Botne, Våle, Ramnes og Hof inntil 1540*. Moss.
- Sanner, Egil K. red. 1967. *Botne bygdebok*. b. 3. *Bygdehistorie for Botne fra ca. 1540 fram til våre dager*. Holmestrand.
- Unneberg, Sigurd. 1953. *Botne bygdebok. Gards- og slektshistorie*. b. 1. Drammen.

Andre kilder

- Bardalen, Geir Erik F. & Terje Gansum 1993. *Rapport fra registreringene i nord-fylket. Strekingen Bergsenga - Tomsbakken*. NSB - Prosjekt Modernisering av Vestfoldbanen.
- Fjellanger Widerøe AS. 1993. *Planutredning Vestfoldbanen. Trasé-natur- og miljøkonsekvenser*. NSB Bane Region Sør.
- Fjellanger Widerøe AS. 1993. *Landskapsanalyse Vestfoldbanen*. Vedlegg 2 til Fjellanger Widerøe AS. *Planutredning Vestfoldbanen. Trasé-natur- og miljøkonsekvenser*. NSB Bane Region Sør.
- Fylkeskultursjefen i Vestfold. 1992. *Fredede bygninger og anlegg i Vestfold - handlingsplan for vern og vedlikehold*.
- Sande kommune. 1991. *Kommuneplan for Sande 1991-2001. Arealdelen 1991-2001*.

Kartografiske kilder

- Statens Kartverk:
- Økonomisk kartverk 1:5 000. 1987
- Turkart Drammen sør 1:50 000. 1990
- Rektangelkart 1:100 000. 1869, 1891-1908 (rev. 1930-tallet), 1915
- Kart over Grevskabernes Amt. 1:200 000. 1832.
- Rektangelmåling (Lt. Heyerdahl). 1:20 000. 1825
- Rektangelmåling (Lt. Grimsæth). 1:50 000. 1825

PARSELL E

Holm - Holmestrand

FYLKE
KOMMUNE

Vestfold
Sande og Holmestrand

LENKER

Lenke E1
Umerket lenke Holm hpl. - E1
Lenke E2
Lenke E3

KARTBLAD

Prosjektkart 8, 9, 10

LANDSKAP/HISTORIKK

Parsell E går gjennom et landskap som skifter fra åpent jordbrukslandskap til fjord-og klippelandskap. Gårdene Holm, Skjervik og Berg ligger på den sørligste snippen av den flate leirsletta som utgjør Sandedalen. Langs kysten er det et naturskjønt landskap med muligheter for bading og fiske. Området er attraktivt som ferie- og rekreasjonsområde. Lenger sør ved Smørstein og Sjøskogen er det områder med dyrka mark. På toppen av fjellet går landskapet over i kuperte og ubebodde åser og dalsenkninger med skog. Lenger sør er det åpent jordbrukslandskap her oppe.

Den gamle hovedveien sørover har fulgt kysten så langt det var mulig, men det stupbratte fjellet langs Holmstrandfjorden var umulig å passere. Den gamle rideveien måtte ta opp fra sjøkanten for å komme forbi. Vestrekningen opp til plataet heter Angersklev. Oppe på plataet gikk veien blant annet forbi gårdene Kleivan, Ramberg og Voll. Både på Ramberg og Voll ble det drevet gjestgiveri. På Voll var det også skystasjon. Angersklev ble erstattet av ny vei langs foten av fjellet frem til Holmestrand, i 1790-årene.

KULTURMILJØER

11 Åsnes, Ve, Skjervik.

Parsell E går fra Holm, som ligger omtrent midt i området, og til kommunegrensa mot Holmestrand.

På gården **Holms** grunn er det bygd en rekke hytter og sommervillaer. Åpningen av jernbanen satte fart i utviklingen av hytteområdet. I 1884 ble det stoppested på Holm. Men allerede før jernbanen kom var det dampskipsforbindelse til Drammen. Utviklingen av **Holm** som ferie- og fritidsområde kan trolig ses i sammenheng med fremveksten av kurbad og badehotell i **Holmestrand**.

Hytteområdet **Ødegården** hører til **Skjervik**. Utbyggingen på vestsiden av jernbanen har foregått etter krigen. Hyttene på østsiden er delvis eldre. **Skjervik-gårdene** er viktige elementer i kulturlandskapet.

Ved **Holm** er det registrert spor etter en steinalderbosetning langs åsryggen i vest. Ute i dyrka mark på sør-siden av den gamle **Holm stasjon** har vi ved flyfotografering i år oppdaget ringer i åkeren som kan være spor etter overpløyde gravhauger. Det er ikke kjent jernaldergravfunn fra

denne gården. Området hvor vekstsporene er registrert ligger imidlertid nært til Skjervik der man tidligere har funnet oldsaker fra ulike perioder av forhistorien bl.a. et gravfunn fra vikingtid.

Ved Skjervik går det opp en driftsvei i åsen vest for gården. Faret er delvis oppmurt. Opplysninger tyder på at veien, slik den ligger i dag, ble laget for tømmertransport rundt 1950. Det er tegn etter eldre veifar i området. Gårdene har hatt setre i utmarksområdene oppå åsen.

12 Angersklev, Ramberg

Kulturmiljøet strekker seg fra kommunegrensa mellom Sande og Holmestrand til nord for Holmestrand by. Det gamle rideveien Angersklev går opp fra kysten til gårdene Kleivan og Ramberg på toppen av fjellet. Angersklev ligger som en sti i dag. Veien er et automatisk fredet kulturminne.

SAMMENDRAG KONFLIKTER

Lenke E1: Eksisterende spor til Smørstein, tunnel herfra til Sjøskogen

Kulturmiljø 11 Åsnes, Ve, Skjervik: Utvidelse av eksisterende spor gjennom hytteområdet Ødegården vil få negative konsekvenser. Mange av hyttene ligger svært nær dagens spor. Ødegården kan være interessant som eksempel på utviklingen av ferie- og fritidskulturen i etterkrigstiden.

Kulturmiljø 12 Angerskleiva, Ramberg: Den gamle rideveien Angersklev ligger i nærheten av tunnelpåslaget ved Smørstein. Veifaret er et sjeldent kulturminne. Det dokumenterer gammel samferdselshistorie og er automatisk fredet. Både anleggsdriften og den permanente formgivingen av tunnelåpningen må evt. ta hensyn til dette.

Umerket lenke Holm hpl. - E1

Kulturmiljø 11 Åsnes, Ve, Skjervik: Lenken er et utrettingsalternativ mellom Holm og Ødegården på østsiden av dagens spor. Slik utrettingen er presentert, vil traseen kunne komme i konflikt med bebyggelsen på Skjervik-gårdene. Lenken går i dyrka mark og den vil skape nye barrierer i kulturlandskapet. Det vil her også være et stort potensiale for å påtreffe forhistoriske bosetningsspor i dyrka mark.

Lenke E2: Ny linje vest for den eksisterende, tunnel fra Ødegården til Sjøskogen

Kulturmiljø 11 Åsnes, Ve, Skjervik: Lenke E2 skaper barrierer for øst-/vestgående veier opp til utmarksområdene. Forøvrig ser den ikke ut til å skape større konflikter.

Lenke E3: Fra Holm litt vest for eksisterende trase og inn i tunnel sør for Holm

Kulturmiljø 11 Åsnes, Ve, Skjervik: E3 fører ikke til større negative konsekvenser for kulturminner. Tunnelpåslaget for E3 kan imidlertid komme i konflikt med evt. eldre veifar i åsen vest for Skjervik.

KONKLUSJON

Som det framgår vil lenke E1 skape de største negative konsekvensene av de framlagte lenke-forslagene. Dette er imidlertid et område der den reisendes opplevelser av kultur- og særlig det dramatiske naturlandskapet bør anspore til videre detaljstudier av traséforslag som har lengre dagstrekninger.

STEDSNAVNSREGISTER PARSELL E

Angersklev, 2
 Holms, 1
 Kleivan, 2
 Ramberg, 2
 Skjervik, 1
 Smørstein, 2
 Ødegården, 1

KILDER

Anvendt litteratur

- Bjanes, T. O. 1947. *Norske gardsbruk. Vestfold fylke*. b. I og II. Oslo
 Fredriksen, Fred. 1988, 1989, 1990, 1991, 1992. *Rundt Sandebukta. Kulturårbok for Sande*. Sande kulturkontor. Sande
 Gjessing, Guttorm 1939: *Oldfunn og oldtid*. I: G.O. Kløvstad og A. Mørch red. *Sandeboka. Bygdebok for Sande i Vestfold*. Drammen. s. 27- 49.
 Grieg, Sigurd 1943: *Vestfolds Oldtidsminner*. Oslo.
 Grov, Torbjørn. u.å. *Borgen gruve i Sande sogn*. Sande Historielag.
 Grov, Torbjørn. u.å. *Gruver og skjerp i Sande*. Sande Historielag.
 Grov, Torbjørn. 1988. *Sande sogn - Innenfor sirkumferensen til to bergverk*. I: Fredriksen, Fred. *Rundt Sandebukta. Kulturårbok for Sande*. Sande kulturkontor. Sande
 Haugen, B. 1924. *Grav og boplass. Eldre jernalders gravskikk i Østfold og Vestfold*. I: *Vitenskapsselskapets skrifter II Hist.-filos. klasse 1924. No 6*. Kristiania.
 Helland, Amund. 1915. *Norges Land og Folk. Topografisk-statistisk beskrivelse over Jarlsberg og Larvik amt*. Kristiania.
 Karlsen, Terje. 1985. *Glimt fra seterliv i Sande*. Sande Historielag.
 Kraft, J. 1845-48. *Historisk-topographisk Haandbog over Kongeriget Norge*. Christiania.
 Kraft, J. 1822. *Topografisk-statistisk beskrivelse over kongeriket Norge. Det Søndenfjeldske Norge*. Kristiania.
 Mikkelsen, Egil 1984. *Neolitiseringsen i Øst-Norge*. I: *Universitetets Oldsaksamlings Årbok 1982/1983*. Oslo
 Møller, Vilhelm. red. 1980. *Bygd og by i Norge. Vestfold*. Oslo.
 Nicolaysen, Nicolay 1862-1866: *Norske fornlevninger*. Kristiania.
 Nielsen, Yngvar. 1885. *Biskop Jens Nilssøns visitasbøger og reise-optegnelser 1574-1597*. Kristiania
 Sanner, Egil K. red. 1960. *Botne bygdebok*. b. 2. *Bygdehistorien for Botne, Våle, Ramnes og Hof inntil 1540*. Moss.

- Sanner, Egil K. red. 1967. *Botne bygdebok*. b. 3. *Bygdehistorie for Botne fra ca. 1540 fram til våre dager*. Holmestrand.
 Unneberg, Sigurd. 1953. *Botne bygdebok. Gards- og slektshistorie*. b. 1. Drammen.

Andre kilder

- Bardalen, Geir Erik F. & Terje Gansum 1993. *Rapport fra registreringene i nord-fylket. Strekingen Bergsenga - Tomsbakken*. NSB - Prosjekt Modernisering av Vestfoldbanen.
 Fjellanger Widerøe AS. 1993. *Planutredning Vestfoldbanen. Trase-natur- og miljøkonsekvenser*. NSB Bane Region Sør.
 Fjellanger Widerøe AS. 1993. *Landskapsanalyse Vestfoldbanen. Vedlegg 2 til Fjellanger Widerøe AS. Planutredning Vestfoldbanen. Trase- natur- og miljøkonsekvenser*. NSB Bane Region Sør.
 Fylkeskultursjefen i Vestfold. 1992. *Fredede bygninger og anlegg i Vestfold - handlingsplan for vern og vedlikehold*.
 Sande kommune. 1991. *Kommuneplan for Sande 1991-2001. Arealdelen 1991-2001*.

Kartografiske kilder

- Statens Kartverk:
 Økonomisk kartverk 1:5 000. 1987
 Turkart Drammen sør 1:50 000. 1990
 Rektangelkart 1:100 000. 1869, 1891-1908 (rev. 1930-tallet), 1915
 Kart over Grevskabernes Amt. 1:200 000. 1832.
 Rektangelmåling (Lt. Heyerdahl). 1:20 000. 1825
 Botne Skiklubb:
 Orienteringskart Botnemarka øst. 1:15000. 1982-1983.

PARSELL F

Holmestrand - Nykirke

FYLKE
KOMMUNE

Vestfold
Holmestrand, Våle, Borre

LENKER

F0, F1, F2 og F3

KARTBLAD

Prosjektkart 10, 11, 12, 13

LANDSKAP

Parsell F går gjennom et område hvor landskapet skifter dramatisk. Holmestrand by ligger på en smal landstripe på sandsteinsgrunn nedenfor den nord-sør-gående steile åsen som rammer inn Holmestrandsfjorden mot vest. Forskjellige mørke lavabergarter danner klippelandskapet som byen ligger inntil. På lataet ovenfor er landskapet relativt flatt og åpent. Store gårdstun ligger ut mot kanten. Landskapet har storgårdspreg og lange alléene i oppkjørslene skaper monumentalitet. Lenger sør er landskapet mer vekslende kupert med fjellknauser og ravinelandskap med frodig edelløvsskog ved **Ofegstad** som går over i flate, åpne leirjordsbygder ved **Nøklegård** og **Nykirke**.

Det er et gammelt område for ferdsel. **Kongeveien** gikk her oppe på plataet, over **Valtersborg**, og **Klavenes** til den kom inn på dagens hovedvei sør for **Koppstad**. Traséen over **Mulvika** ble bygd først i 1923-24.

KULTURMILJØER

Kulturmiljø 13 Holmestrand by. Den eldste historien i Holmestrandsområdet er knyttet til gårdene byen vokste fram på. Deler av byen ligger så lavt at sjøen sto inn her i forhistorisk tid. Ved registrering av forninner i høst er det funnet flere delvis utraste steinmurer på en framstikkende kolle rett ovenfor sentrum. Det er vanskelig å avgjøre om steinmurene er fra nyere tid eller om det er en bygdeborg. Slike dateres ofte til folkevandringstid og må ses i sammenheng med bosetting oppe på plataet.

Navnet Holmestrand er første nevnt på 1540-tallet. Bøndene i området drev utskiping av trelast herfra. Trelasthandelens blomstring på 1600-tallet ga et betydelig oppsving, og handelen var adskillig større her enn i Tønsberg. I 1674 fikk Holmestrand egen kirke, og på begynnelsen av 1700-tallet var det et ladested preget av velstand. I 1716 ble Holmestrand rammet av en brann hvor 2/3 av bebyggelsen gikk med. Veksten stagnerte. Holmestrand hadde ikke lenger ideell beliggenhet i forhold til tømmerhandelen, men fikk likevel fulle kjøpstadrettigheter rundt 1750.

Veiene til Holmestrand var dårlige. Det var ansett som en umulig oppgave å bygge vei langsmed fjorden, men i 1793 var den nye "veien til Østlandet" bygd og avløste den beryktede Angersklev. Byen har vokst opp langs kronglete ferdselsårer ned til havna, og bystrukturen er preget av

dette. De fattigslige forstedene ved **Nordre og Søndre Kleiv** ble i 1818 innlemmet i byen, men begge steder går bebyggelseshistorien langt ned på 1600-tallet. Byen er utvidet flere ganger før sammenslåingen med Botne.

Byregulering ble igangsatt midt på 1800-tallet, I slutten av 1870-åra ble jernbanetraseen ført gjennom byen og et stort antall hus måtte rives for å gi plass. Etter bybrannen i 1884 ble det fart i reguleringsarbeidet. Langgata ble rettet ut parallelt med jernbanen og *murtvang* ble innført. Brannen falt sammen med nedgang i skipsfarten - seilskutetida var over. Industrien skapte etter hvert ny vekst. I 1919 etablerte A/S Nordisk Aluminiumsindustri seg og ble Holmestrands hjørnesteinsbedrift.

Først etter en større brann i **Rådhuskvartalene** tidlig på 1960-tallet ble Langgata åpnet gjennom hele byen. **Biltrafikken** satte noen tiår sterkt preg på Holmestrand 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 senere åra er det satset på boligbygging igjen med rehabilitering, riving og tilpasningsarkitektur.

Den eldste **bebyggelsen** ligger i nord. Flere av trehusene her er av stor arkitektonisk og kulturhistorisk verdi, slik som det gamle rådhuset fra 1864 - nå politistasjon. Men de eldste husa er trolig fra 1600-tallet, et stort antall er fra 1700- og 1800-tallet. **Hotel Societeten** - Traneberggården står ennå som siste minne om Holmestrands tid som kurbadsted, som går helt tilbake til 1840-tallet. Sentrum er dominert av gårder i mur som følge av murtvang innført etter bybrannen. Ved **Gausen** ligger store skoleanlegg og helt i sør dominerer villabebyggelse i tre.

Jernbanen ble ved anleggelsen bygd som høybane gjennom byen bl.a. fordi dette muliggjorde passering av banen nesten hvor som helst. Selve banelegemet er bygd av brutt stein, og representerer sin tids ingeniørkunst. Jernbanen ligger godt plassert i landskapet, ved foten av østskrentene, og skaper i liten grad visuell og kommunikasjonsmessig barriere. Undergangene er trange etter dagens standard, men fungerer tilfredsstillende.

14 A Mulvika.

Dagens Mulvika er en fin liten bukt med småbruk og spredte bolighus langs E18 sør for Holmestrand. Før hovedveien ble lagt gjennom Mulvika i 1923-24 var dette et mer avsides sted. Gammelt fellesområde for flere av de store gårdene oppe på platået ved Kongeveien. Mellom gårdene på høyden og Mulvika har det gått flere små ferdsselsveier. Fiskeressursene var viktige for bruka her. Dette er også et gammelt område for husmannsplasser. **Syrstadenga** som ligger nær jernbanen var opprinnelig husmannsplass under Syrstad. Her er bevart gammel plassbebyggelse med stor grad av autentisitet.

Går man flere tusen år tilbake i tid dengang havet stod betydelig høyere vil områdene ved Mulvika ha dannet en fin bukt der det var naturlig for steinalderens fiske- og fangst-bosetning å slå seg ned for kortere eller lengre tid. Flere funn fra dette området forteller om en slik bosetning her i steinalderen.

Kulturmiljø 14 B Tangen - Ofegstad - Grette - Valtersborg.

(Ofegstad er matrikelnavnet - gårdsnavnet er vanligvis skrevet Fegstad) Området er et rikt kultur- og naturlandskap langs den gamle **Kongeveien** med mange og varierte kulturlandskapselementer og stor historisk dybde.

Kongeveien går høyt i området og gir fritt utsyn mot øst. Langs veien ligger gamle gårdstun og og annen eldre bebyggelse. Her finnes flere gravhauger som forteller om bosetting i jernalderen. Ved **Ofegstad** ligger et av Våles fineste gravfelt på en liten åsrygg. På platåer i skråningen på østsiden av dette gravfeltet er det registrert klare spor etter tidligere dyrking i form av rydningsrøyser og dyrkingsflater. Gårdenes utmarksområder mot øst strekker seg ned i et kraftig kupert belte med en blanding av fjellkanuser og bratte raviner. På små øyer i ravinelandskapet ligger småbrukene **Tangen** med interessant bebyggelse. Både i de tunnære ravedalene ved gårdene på høyden og ved **Tangen** finnes det eksempler på beitebakker som holdes i hevd. Sør for gartneriet på **Ofegstad** er landskapet mer endret ved planering. I utmarksområdene finnes gamle vegfar.

Naturresservatet **Tangenbekken** utgjør deler av området og gir det økt verdi mht. mulighetene for å oppleve kultur- og naturelementene i landskapet i sammenheng.

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. Miljøet ligger i et åpent og flatt jordbrukslandskap hvor det gamle gårdstunområdet til **Nøklegård** i øst utgjør det dominerende elementet. Tett ved jernbanelinja på østsida ligger et lite Nøklegård-bruk med hovedbygning som skiller seg ut som spesielt autentisk og fin. Bebyggelsen som kom etter baneanlegget ligger på vestsida, med banevokterboligen **Skarpsno** som den mest interessante.

SAMMENDRAG KONFLIKTER

Lenke F1: tunneler og kurvutrettinger, Mulvika - Tangen

Kulturmiljø 13 Holmestrand by. Utvidelse av sporet mot vil medføre riving av hus. Ved utvidelse mot øst er det særlig konfliktfyllt i forhold til den store trebygningen til **Holmestrand politistasjon**, opprinnelig byens rådhus. Området rundt det som en gang var **Rådhusplassen** har i dag et svært oppløst preg som følge av brannen som tidlig på 1960-tallet. Brannen åpnet for gjennomføring av E18 gjennom byen. Politistasjonen bærer historisk kontinuitet og flytting rammer bygningens autenticitet. En sporutvidelse mot vest er svært konfliktfyllt, både av hensyn til **kirken** og trehusmiljøet bakenfor som er et av byens mest homogene. Støy og forstyrrelser av kirkemiljøet vil generelt være en indirekte, men stor negativ konsekvens her.

Nyanlegget kommer i konflikt med det eksisterende *jernbanesporet* som 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 den eneste nord-sør-forbindelse gjennom byen.

Sporutvidelse mot vest vil kunne ramme fjellformasjonen som den mulige **bygdeborgen** ligger på. Dersom det dreier seg om er fornminne er det en alvorligkonflikt.

Lenger sør er det neppe mulig å utvide på øst-sida fordi hovedveien går her. Et skifte i utvidesside vil kunne tas opp av kurven. Villahager og noen sveitserstilhus på vestsida blir i så fall rammet. Riving gir hull i villarekka langs jernbanen, og griper inn i et sentralt bygningsmiljø.

14 A Mulvika Utvidelse til dobbeltspor kan under anleggsperioden få konsekvenser for tunet til den lille husmannsplassen Syrstadenga. Det må tas hensyn til plassens bebyggelse som er gammel og verdifull, og til kulturlandskapselementer i nærheten. Området forventes å ha et høyt potensiale for funn av bosettingsspor fra steinalderen.

14 B Tangen, Ofegstad, Grette, Valtersborg. F1 går i tunnel øverst i Mulvika. Den har tre strekk i dagen; i de bratte skrentene under Grette og Valtersborg, i ravineområdet ved Tangen og fram mot eksisterende spor i skogområdene sør for Tangen. Alternativet får først og fremst konsekvenser for utmarksområder. Det kan få negative konsekvenser for verdifullt småbrukslandskap ved Tangen Øvre. Linjen kan komme i konflikt med automatisk fredede kulturminner, den kan komme i berøring med et stort gravfelt på Fegstad og fossile dyrkingsspor. Området har et stort potensiale for steinalderlokaliteter. Linjen kan få konsekvenser for gamle veifar.

15 Linjebebyggelsen på Nøklegård. Alle alternativer av F innebærer utvidelse av eksisterende spor i dette miljøet. Et verdifullt element i kulturmiljøet forsvinner om småhusrekka, som ligger nærmets linja, går tapt. Det skulle være plass til utvidelse mot øst - under forutsetning om at det tas hensyn til verneverdig bebyggelse på Nøklegård 101/6

Lenke F2: tunnel Mulvika - Tangen.

Lenke F3: tunnel Holmestrand stasjon - Tangen ny daglinje

(Lenke G1:) *Lenkene har felles tunnelpåslag under gartneriene på Ofegstad. De går i felles lenke over ravineområdet i to strekk med tunnel under Øvre Tangen litt vest for F1.*

13 Holmestand by Fjerning av sporet betyr tap av et kulturminne som har hatt stor betydning for byen. Dette tapet veier faktisk like tungt som konsekvensene av en utvidelse av eksisterende spor. Det må stilles høye arkitektoniske kvalitetskrav til utførelsen av inngrepene.

14 B Tangen, Ofegstad, Grette, Valtersborg. Alternativet får størst konsekvenser for det tunnære gårdslandskapet på Ofegstad med virkninger både for landskap og drift. Det vil berøre beitebakke-ravinene på Ofegstad søndre. Alternativet får indirekte negative konsekvenser for Kongeveien som gammel ferdselsminne. I utmarksområdet kan inngrepet få konsekvenser for gamle veifar og verdifullt småbrukslandskap ved Tangen øvre.

Kult15 Linjebebyggelsen på Nøklegård.

Som alternativ F1

KONKLUSJON

Alle varianter av parsellen fører til konflikter. Ved Holmestrand er det særlig viktig å avveie de direkte og indirekte konsekvensene. 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. Trolig vil andre argumenter bli mer utslagsgivende, som støyproblematikk og generelle miljøhensyn. Det bør gjøres en byanalyse som mer systematisk tar for seg de elementer som har vært bestemmende for byens utvikling for å drøfte disse spørsmålene.

En samlet avveining for forminner og nyere tids kulturminner ved **Ofegstad - Tangen** tilsier, med forbehold om avbøtende tiltak for F2/F3, 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.

STEDSNAVNRREGISTER PARSELL F

Angersklev, 2	Holmestrand stasjon, 2	Nordre Kleiv, 2	Søndre Kleiv, 2
Fegstad, 3; 4	Hotel Societetet, 2	Nykirke, 1	Tangen, 3; 4; 5
Gausen nedre, 2	Jernbanegata, 3	Nøklegård, 1; 3; 4; 5	Tangenbekken, 3
Holmestrand, 5	Klavenes, 1	Ofegstad, 1; 3; 4; 5	Traneberggården, 2
Holmestrand by, 1	Kongeveien, 1; 3; 4	Rådhusplassen, 3	Valtersborg, 1
Holmestrand kirke, 1;	Langgata, 4	Skarpsno, 3	
3	Mulvika, 2; 4	Syrstadenga, 2	

KILDER

Anvendt litteratur

- Bjanes, T. O. 1947. *Norske gårdsbruk. Vestfold fylke*. b. I og II. Oslo
- Braathen, Helge 1989: *Ryttergraver*. Varia 19. Oslo.
- Grieg, Sigurd 1943: *Vestfolds Oldtidsminner*. Oslo.
- Graarud, Gunnar. 1907. *Holmestrand og omegn. En historisk oversikt*. 1. del. Kristiania.
- Gudesen, Hans Gude 1980: *Merovingertiden i Øst-Norge*. Varia 2. Oslo.
- Haugen, B. 1924. *Grav og boplass. Eldre jernalders gravskikk i Østfold og Vestfold*. I: *Vitenskapsselskapets skrifter II Hist.-filos. klasse 1924. No 6*. Kristiania.
- Helland, Amund. 1915. *Norges Land og Folk. Topografisk-statistisk beskrivelse over Jarlsberg og Larvik amt*. Kristiania.
- Henningsmoen, Kari 1979: *En karbondatert strandforskyvningskurve fra søndre Vestfold*. I: *Fortiden i søkelyset*. Trondheim.
- Hovland, Karl. 1982. *Holmestrand Brannvesen 100 år*. Holmestrand.
- Kraft, J. 1845-48. *Historisk-topographisk Haandbog over Kongeriget Norge*. Christiania.
- Kraft, J. 1822. *Topografisk-statistisk Beskrivelse over Kongeriket Norge. Det Søndenfjeldske Norge*. Kristiania.
- Mikkelsen, Egil. 1975. *Mesolithic in South-eastern Norway*. N.A.R., Vol 8
- Mikkelsen, Egil. 1975. *Frebergsvik. Et mesolitisk boplassområde ved Oslofjorden*. I: *Universitetets Oldsaksamlings Skrifter*. Ny rekke - Nr. 1. Oslo.
- Mikkelsen, Egil 1984. *Neolitiserings i Øst-Norge*. I: *Universitetets Oldsaksamlings Årbok 1982/1983*. Oslo
- Møller, Vilhelm. red. 1980. *Bygd og by i Norge. Vestfold*. Oslo.
- Nicolaysen, Nicolay 1862-1866: *Norske fornlevninger*. Kristiania.
- Nielsen, Yngvar. 1885. *Biskop Jens Nilssøns visitasbøger og reise-optegnelser 1574-1597*. Kristiania
- Rian, Øystein. 1980. *Vestfolds historie. Grevskapstiden 1671-1821*. Larvik.
- Ringard, Morten. 1952. *Byen under fjellet. Holmestrand 1752-1952*. Oslo.
- Rygh, Oluf. 1907. *Norske Gaardnavne. Gaardnavne i Jarlsberg og Larviks amt*. (b. VI) Kristiania.
- Sanner, Egil K. red. 1960. *Botne bygdebok*. b. 2. *Bygdehistorien for Botne, Våle, Ramnes og Hof inntil 1540*. Moss.
- Sanner, Egil K. red. 1967. *Botne bygdebok*. b. 3. *Bygdehistorie for*

- Botne fra ca. 1540 fram til våre dager*. Holmestrand.
- Syvvertsen, Arnfinn 1966. *Nyoppdagede boplasser fra steinalderen i Borre*. I: *Vestfold-Minne 1966*. Tønsberg.
- Unneberg, Sigurd. 1953. *Botne bygdebok. Gards- og slektshistorie*. b. 1. Drammen.
- Aadne, Gunnar. 1987. *Sjøfartsbyen Holmestrand*. Skien

Andre kilder

- Bardalen, Geir Erik F. & Terje Gansum 1993. *Rapport fra registreringene i nord-fylket. Strekingen Bergsenga - Tomsbakken*. NSB - Prosjekt Modernisering av Vestfoldbanen.
- Fjellanger Widerøe AS. 1993. *Planutredning Vestfoldbanen. Trasé-natur- og miljøkonsekvenser*. NSB Bane
- Fjellanger Widerøe AS. 1993. *Landskapsanalyse Vestfoldbanen. Vedlegg 2 til Fjellanger Widerøe AS. Planutredning Vestfoldbanen. Trasé-natur- og miljøkonsekvenser*. NSB Bane
- Fylkeskultursjefen i Vestfold. 1992. *Fredede bygninger og anlegg i Vestfold - handlingsplan for vern og vedlikehold*.
- Holmestrand kommune. 1989. *Kommuneplan for Holmestrand 1990-2000*.

Kartografiske kilder

- Statens Kartverk:
- Økonomisk kartverk 1:5 000*. 1987.
- Kart over Grevskabernes Amt*. 1:200 000. 1832.
- Rektangelmålinger*. 1:20 000. ca 1825.
- Universitetsbiblioteket i Oslo:
- Kart over Holmestrand*. 1868. Adelsteen Knudsens Forlag.
- Holmestrand kommune, Teknisk etats arkiv:
- Grundrids af Gaderne i Kiøbstaden Holmestrand*. 1:1000. (Klæstad). 1847. Revisjoner også 1870 og 1876.
- Kart over Holmestrand*. (Ingeniør J. F. N. Næser). 1:1000. 1884
- Kart over Holmestrand*. (Krum's opmaaling). 1:2000. 1903, 1923, 1937.
- Holmestrand*. (Ingeniør Dahls opmåling). 1:2000. 1929 (à jour 1934 og 1940), 1949, 1953.
- Holmestrand. Forslag til reguleringsplan*. (Ark. MNAL Sverre Pedersen) 1:500. 1934.

PARSELL H

Nykirke - Adal

FYLKE
KOMMUNE

Vestfold
Borre, Våler, Tønsberg

LENKER

H1, H2 (to varianter), lenke Hd, He og Hf

lenke H0; nytt spor langs eksisterende (km 95,2 - 103,0) er ikke aktuell. 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, prosjektet har kalt dem Hd, He og Hf. Siden feltarbeidet var slutt da forslagene kom, får Hf kun en summarisk parsellomtale.

KARTBLAD

13, 15B, 17B, 19B

LANDSKAP/HISTORIKK

Parsellen går i områdene innenfor de nordligste 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 lettrevne 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 ferdselsveier. Eksisterende jernbane smyer seg fint etter terreng og landskap.

To dominerende store landskapsrom som planforslagene får kontakt med er "**Borreskåla**" rundt Borrevannet 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 den gamle storgården **Falkenstein**, til mangesidige industrivirksomheter med røtter langt tilbake.

Men først og fremst er dette jordbruksbygder hvor nærheten til sjøen har gitt muligheter for å spe på næringsgrunnet med sjøfart og fiske. Flere milepæler i nyere norsk landbrukshistorie knytter seg til området rundt Borrevannet.

Raveien, en av Vestfolds viktigste ferdselsårer gjennom tidene begynner i Borre og følger det store raet fra **Horten**. Mellom **Borre kirke** på raet og **Nykirke** (begge steder er middelalderkirkene bevart) har det gått en gammel vei med forbindelse til **Kongeveien** ved **Bruserød**. 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 bosetning og nye veier.

KULTURMILJØER

16 Nykirke

Et *lite tettsted* med bakgrunn som middelalder kirkested, knutepunkt mellom gamle bygdeveier og fra 1881 jernbanestasjon. Tettstedet er omgitt av åpent jordbrukslandskap. Bygningsmiljøet er dominert av yngre bolighus, men her er bevart enkeltminner og sammenhenger som gir stedet stor historisk dybde. Middelalderkirken er det sentrale kulturminnet. Gravhaugen ved kirken og nærheten til den forhistoriske bygdeborgen på **Skåneåsen** trekker trådene bakover i tid. De gamle veifarene binder fornminner og bygningsmiljøer fra ulike tider sammen.

17 Grette / Guttulsrød

En lagstrakt ravedal mellom lave skogåser. En *liten jordbruksdal* preget av små og mellomstore bruk og småskala gårdslandskap med flere elementer fra "gamle dagers" mangesidige driftsformer. En gammel bygdevei og jernbanen fra 1881 følger dalen. Flere fine gårdstun med karakteristisk beliggenhet etter landskap og vei og interessante enkeltbygninger. *For 6000 år siden* var dette et skjærgårdslandskap med øyer og nes. Området forventes å ha et stort potensiale for steinalderfunn.

18 Solberg/Ryglund/Skoppum (gården)

Gårdene som avgrenser landskapet rundt Borrevannet, "**Borreskåla**", mot vest. Flere landskapstyper møtes; den mektige leirjordssletta ved **Borrevannet**, småkuperte skogområder og utpregede ravedaler. Et rikt og variert landskap med små og store drag - med gårdsområder som forteller om eldre mangesidige driftsformer og store sammenhengende flate åkre basert på moderne maskindrift. Bygningsmiljøene på gårdene viser interessante eksempler på enkelthus og ulike tunstrukturer. **Solberg** har et relativt samlet tunområde med mange bruk høyt oppe i åsen. **Skoppum** er orientert med tun og hus etter en markert høyderugg. **Ryglunds** gårdstun finner vi langs den gamle bygdeveien mellom Borre kirke og Nykirke.

Det er i dag registrert få spor etter en forhistorisk bosetning i dette området, men gravfeltet på Skoppum viser imidlertid til en fast bosetning her i jernalderen. Den steinalderbosetning som løsfunnene fra området forteller om har trolig vært en strandbundet fiske- og fangstbosetning i et ressursrikt skjærgårdslandskap.

19 Skoppum tettsted

Et *tettsted* med stasjonslokaliseringen i 1881 som sin forutsetning og som siden ble et knutepunkt for gjennomfartsveier øst/vest. Småkupert, knauset landskap. Hovedsakelig dominert av yngre boligbebyggelse men med innslag av yngre og eldre industri. **Jernbanestasjonen** og et eldre bygningsmiljø i nærheten av denne har særlig interesse som dokumenter fra den første "stasjonsbyen". Det foreligger et fredningsforslag for stasjonsbygningen. Rester av eldre gårdsbruk finnes som lommer mellom yngre bebyggelse og skogen. Enkelte gårdshus kan være gamle. I skogsområdet ved idrettsanlegget vest for tettstedet finnes restene av en forhistorisk bygdeborg. Det er ikke kjent andre typer bosetningsspor fra jernalderen i nærheten av borgen på **Reir**, men det må forutsettes at borgen har ligget i tilknytning til et samtidig gårdssamfunn som ikke er kjent i dag. Nye registreringer har imidlertid vist at disse områdene allerede var i bruk som bosetningsområder i steinalderen, da trolig av en mer mobil befolkning som sesongmessig utnyttet de ressursene dette kystlandskapet ga.

20 Viulsrød/Adal

Et jordbrukslandskap med rolige, store landskapsdrag. Utgjør de vestligste delene av **Adalsgrenda**; en svært enhetlig og vakker bygd bak raet. Avgrensens mot vest av skogklede høydedrag. I sør åpner landskapet seg mot raet. Vestfoldbanen fra 1881 går gjennom området og deler det flate åkerlandet i to. Der FV 665, en av de gamle veiene i fylket mellom innlandet og kysten, krysser jernbanen, ligger en liten klynge med bolighus og småbruk. Her var **Adal stasjon** - et nedlagt stasjonsområde som ikke utviklet seg til tettsted.

Gårdstuna ligger typisk i terrenget og viser variert tunstruktur som godt kan være gammel. **Adal** er den dominerende gården, delt i mange matrikelgårder og bruk. Flere av Adaltunene ligger relativt samlet. Også **Viulsrød** er delt i mange bruk som ligger med stor grad av nærhet i et fint tunområde. På Viulsrød er det også bevart bygninger som det knytter seg skolehistorie til. Når det gjelder bygningsmiljø utenom enkelthus er det særlig Viulsrød og **Bergan** som har interesse. Innmarksområdene mellom Viulsrød, Adal og Bergans tunområder utgjør et sammenhengende jordbrukslandskap hvor åkerholmer, rygger med beiteland og store trær gir et variert "gammelt" preg.

Det er kjent mange fornminner i området. I skogen vest for Adal ligger en bygdeborg fra jernalderen. **Borgåsen** er en av de best bevarte og trolig den største bygdeborgen i Vestfold. På samme måte som for bygdeborgen på Reir (se omtale kulturmiljø 19) må man også her forutsette at det har ligget en samtidig gårdsbosetning i umiddelbar nærhet. Denne vet vi fremdeles svært lite om. Det er registrert en hulvei ved åkerområdet ved **Råen** (139/7), og ved foten av Borgåsen, på østsiden, finnes spor etter tidligere dyrking, teigpløying.

Nye registreringer har gitt oss et mer utfyllende bilde av en steinalderbosetning i områdene rundt **Borgåsen**. I dette området ligger lokalitetene tett på terrasser langs de gamle strandlinjene.

21 Brekke nordre, Skotte, Huseklepp, Tangsrød.

Et jordbruksområde bak raet som ligger opp til store skogområder. Et landskap med få gårder og hvor skogen dominerer landskapsbildet. Jordvei og deler av skogen bærer preg av moderne, maskinelle driftsformer. Bebyggelse av endringer i vår tid. Gravfelt tyder på fast bosetning i jernalderen. Potensiale for kulturminner knyttet til utmarksminner. (Miljøet er nærmere beskrevet under parsell J)

"Område Parsell Hf Borre - Våle"

Parsellen går vest for Skoppum, i sør i grenseområdene mot Våle kommune som blir berørt med en liten del. Det er et knauset område hvor skogen dominerer landskapsbildet, men med små lommer av småbruk og grender av gårdsbruk. I skogen kan man finne rester etter gamle slåttenger som var i bruk til 1920-30-tallet, men som kan ha vært deler av eldre nedlagte gårdsbruk. Prosjektet har registrert flere områder med spor etter teigpløying.

Lengst nord går parsellen gjennom utmarksområder til **Rygland** (se omtale kulturmiljø 18). Deretter passeres innmarksområdene til Snapsrød og Løs. **Snapsrød** er en liten, gammel skoggård som ligger som en lomme i skogen, med typisk småbruksbebyggelse. **Løs** er en større gård med to gårdstun i relativt tett tunstruktur.

Råen er den dominerende gården lenger syd, med mange bruk i to gren-der, hvorav den nordligste er delt av kommunegrensa Borre/Våle. Et mykt vekslende jordbrukslandskap, avdelt av mindre raviner som holdes i hevd som beitebakker. Jordveien er noe planert. Interessant, relativ tett tunstruktur, særlig i nord.. Variert gårdsbebyggelse, med gjennomgående preg av endriger fra vår tid. FV 666 har gamle tradisjoner som øst/vest veiforbindelse. Her ligger **Solberg**, et småbruk med sveitserstilsbyg-gelse tett i veien.

Sør for **Solheim** er det skogen som dominerer. Terrenget er kupert. I øst mot Adalsgrenda ligger **Borgåsen** med den gamle bygdeborgen (se omtale kulturmiljø 20). I områdene vest for **Råen**-gårdene er det registrert mange steinalderlokaliteter.

Ved kommunegrensa mot Borre passeres **Tangsrød**, en gammel skog-gård på hver side av kommunedelet, med bakgrunn som plass under Jarls-berg. Det skal ikke være gammel plassbebyggelse bevart.

KONFLIKTER

Lenke H1: Kurveutretting,
opprinnelig forslag.

Kulturmiljø 16 Nykirke. Alle forslag følger eksisterende jernbane gjen-nom **Nykirke**. Kulturverninteresser berøres ved ny kryssløsning av **Skåneveien**, som er en del av den gamle veistrukturen i området og som det er viktig å opprettholde.

Kulturmiljø 17 Grette - Guttulsrød. Sør for Guttulsrød, mot **Bondalen**, berøres et av de mest karakteristiske ravinelandskapene i området. Store fyllinger vil få negative konsekvenser for opplevelsen av et verdifullt kulturlandskap. Området forventes å ha et potensiale for steinalderlokali-teter.

Kulturmiljø 18 Solberg - Ryglund Skoppum. Ved **Bondalen** berøres det samme ravinedraget som nevnt over. Store fyllinger vil få negative consekvenser for opplevelsen av et verdifullt kulturlandskap. Området forventes å ha potensiale for steinalderbosetning.

Kulturmiljø 19 Skoppum tettsted. Her kan nærheten til verneverdig jernbanebygning og det eldste bygningsmiljøet rundt stasjonen bli konfliktfull.

Kulturmiljø 20 Viulsrød - Adal Alternativet er ført svært nær gårds-tunområdet på Viulsrød, noe som vil føre til negative konsekvenser for verdifullt bygningsmiljø og kulturlandskap. Områdene omkring **Viulsrød** forventes å ha et potensiale for bosetningsspor både fra steinalder og jern-alder. Ved **Adal** stasjonsområde er det viktig å få til en kryssløsning for FV 665 som tar hensyn til hovedelementene i kulturlandskapsstrukturen; gårdstunområdet, veien og småhusklyngen ved stasjonen.

Lenke H1: Kurveutretting,
revidert forslag juli

Kulturmiljø 17 Grette - Guttulsrød. Alternativet er ført nærmere gårds-tunområdet på **Grette** enn opprinnelig H1, med negative konsekvenser for et fint bygningsmiljø og interessante kulturlandskapselementer som tunnære beitebakker i ravinene. Alternativet får indirekte og trolig direkte

konsekvenser for karakteristiske småbruk og gårdstun langs gammel vei ved **Guttulsrød**. Her berøres også karakteristisk ravinlandskap. Området forventes å ha et potensiale for forhistoriske bosetningsspor.

Kulturmiljø 18 Solberg - Rygland - Skoppum. Alternativet er ført enda nærmere gårdstunene på **Rygland nordre** enn opprinnelig forslag med muligheter for negative konsekvenser for verdifullt bygningsmiljø i tillegg til virkningene for kulturlandskapet. Potensiale for bosetningsspor fra forhistorisk tid og middelalder.

Kulturmiljø 19 Skoppum tettsted.og 20 Viulsrød - Adal som opprinnelig forslag H1.

lenke H2: Sporomlegging,
opprinnelig forslag

Kulturmiljø 17 Grette - Guttulsrød. Negative konsekvenser for miljø med gårdsbruk/småbruk langs gammel vei ved kryssing av veien mellom to gårdstun på **Guttulsrød**. Potensiale for bosetningsspor fra steinalderen.

Kulturmiljø 18 Solberg - Rygland - Skoppum

Muligheter for konflikter med utmarksminner fra nyere tid og ved avskjæring av gamle driftsveier og gårdsveier - negative konsekvenser for opplevelse av kultuminner knyttet til utmark.

Kulturmiljø 19 Skoppum tettsted

Muligheter for direkte konflikt med eldre tettstedsbebyggelse.

Kulturmiljø 20 Viulsrød - Adal. Alternativet er ført rett gjennom gårdstunområdet på **Viulsrød**. Oppsplittingen av et enhetlig gårdstunmiljø og fyllinger/skjæringer i kulturlandskapet sør for tunet vil innebære store negative konsekvenser for kulturverninteressene. Områdene omkring **Viulsrød** forventes å ha et potensiale for bosetningsspor både fra steinalder og jernalder. **Adal**; som lenke H1.

Lenke H2

revidert forslag juli

Kulturmiljø 17 Grette - Guttulsrød Ved overskjæring av FV 670; direkte og mulige indirekte konsekvenser for småbruks/gårdsmiljø langs veien ved **Knatten/Guttulsrød**. Potensiale for bosetningsspor fra steinalderen.

Kulturmiljø 18 Solberg - Rygland - Skoppum. Avskjæring av gamle driftsveier, og gårdsveier i skogen kan føre til negative konsekvenser for opplevelse av kultuminner knyttet til utmark.

Kulturmiljø 19 Skoppum tettsted. Muligheter for konflikter med småbruksbebyggelse i skogen og den eldste gårdsbebyggelsen i utkanten av tettstedet. Potensiale for bosetningsspor fra forhistorisk tid.

Kulturmiljø 20 Viulsrød - Adal. Alternativet er ført rett gjennom gårdstunområdet på **Viulsrød**. Oppsplittingen av et enhetlig gårdstunmiljø og inngrepet i kulturlandskapet sør for tunet vil få negative konsekvenser for kulturverninteressene. Områdene omkring gårdene bør ha et potensiale for bosetningsspor fra forhistorisk tid og middelalder. Lenken kan få direkte

konsekvenser for bygningsminner knyttet til skolehistorie på Viulsrød. For Adal; som lenke H1.

Lenke Hd

nytt forslag juli Det østligste alternativet. Foreslått med utgangspunkt i lenke H1 eller H2

Kulturmiljø 17 Grette - Guttulsrød. Samme konsekvenser som ved H1 og H2 (reviderte forslag) for kulturlandskap og bygningsmiljø ved Grette og Guttulsrød/Bondalen ravinene. Potensiale for bosetningsspor fra forhistorisk tid og middelalder.

Kulturmiljø 18 Solberg - Ryglund - Skoppum. Alternativet berører viktige lokaliteter og bærende kulturlandskapselementer og vil trolig få store negative konsekvenser for kulturverninteressene. Kan bli en ny vestlig avgrensing og innsnevring av "Borreskåla" natur og kulturområde. Får konsekvenser for ravineområdet i nord, elvelandskapet ved Ryglund og ligger problematisk nær interessante gamle gårdtun. Skiller tun fra jordvei og kan få følger for drift. Potensiale for bosetningsspor fra forhistorisk tid.

Lenke Hd,

Nytt forslag juli. Dette er den vestligste av forslagene. Den tar utgangspunkt i H2 ved Guttulsrød.

Lenke Hf,

nytt forslag juli

Den største konflikten samlet sett er nærheten til Adalsborgen, den forhistoriske bygdeborgen på Borgåsen. Linjen passerer tett under den bratte fjellveggen under borgen mot vest. På vestsiden av borgen kommer traseen trolig også i konflikt med flere kjente steinalderboplasser. Området regnes for å ha et høyt potensiale for steinalderbosetning. Ellers berører forslaget utmarksminner og gårdsmiljø som er knyttet til skogen. De største konfliktene med hensyn til nyere tids kulturminner er de indirekte konsekvensene for småbruksmiljøet ved Snapsrød og nærheten til tunområdet på Løs. Lenger sør er det nærheten til småbruket Solheim, som ligger typisk lokalisert langs gammel vei. Ellers kan det tenkes konflikter med uregistrerte utmarksminner og gamle skogsveier.

Ved Tangsrød og Gråmunken kan traseen komme i konflikt med steinalderlokaliteter på høydedragenes sydvendte terrasser.

Kulturmiljø 21 Brekke nordre, Skotte, Huseklepp, Tangsrød. Ved Brekke Nordre passerer tunområdet nært, men totalt er landskapet så mye endret her, at konfliktgraden er lav. Samlet sett synes konfliktene med hensyn til nyere tids kulturminner lokale, de berører ikke viktige strukturer og bør kunne avbøtes underveis. Potensiale for funn av steinalderlokaliteter i nordenden av dette kulturmiljøet rundt Uleberget.

Kulturmiljø 22 Brekke - Sverstad - Eikeberg - Barkåker Parsell Hf kommer inn på parsell J ved Brekke Søndre. Konfliktene er behandlet der:

Lenke He,

nytt forslag juli.

Dette forsalget representerer en kobling mellom lenke Hf og eksisterende jernbane nord for **Adal stasjonsområde** (som lenke H2).

Kulturmiljø 20 Adal - Viulsrød. På nord- og nordøst-siden av **Borgåsen** vil denne lenken kunne komme i konflikt med flere registrerte steinalder-lokaliteter. Området forventes imidlertid å ha et mye høyere potensiale for nye funn. Den nære passeringen av bygdeborgen på **Borgåsen**, vil indirekte skape konflikter for dette automatisk fredete kulturminnet og dets vernesone. Ved å legge en traseen på denne siden av bygdeborgen vil man kunne skade dagens fine adkomst til borgen og kanskje bryte bygdeborgens helhet ved å skille mellom bygdeborgens nære område og bygdeborgens utsyn og kontakt med landskapet omkring. Gjennomskjæringen av et variert og fint kulturlandskap sør for **Viulsrød** vil få negative konsekvenser for kulturmiljøet **Adalsgrenda**.

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 disse. En slik avveining er vanskelig uten detaljplaner. Realisering av planene for ny stasjonslokalisering på **Viulsrød** med tilknytning til ny RV 306 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 Hd** som alle får store negative konsekvenser for kulturmiljøene.

Lenke Hf... Vil kunne komme i direkte konflikt med automatisk fredete kulturminner. Lenken representerer med hensyn til nyere tids kulturminner mindre og mer lokalt orienterte konflikter enn de andre forslagene. Tilknytningen til **H1** ved **lenke He** vil samlet få meget store negative konsekvenser. Dette både ut ifra hensynet til automatisk fredete kulturminner og kulturlandskapet.

STEDSNAVNRREGISTER PARSELL H

Adal, 1; 3; 5; 6	Bruserød, 1	Løs, 3; 6	Skåneåsen, 2
Adal stasjon, 3; 4; 7	det store raet, 1	Nykirke, 1; 2; 4	Snapsrud, 3
Adalsgrenda, 1; 3; 7	Eikeberg, 6	Reir, 2	Snapsrød, 6
Barkåker, 6	Falkenstein, 1	Ryglund, 3; 4; 5; 6	Solberg, 2; 4; 5; 6
Bergan, 3	Falkensteinbukta, 1	Ryglund nordre, 5	Solheim, 4; 6
Bondalen, 4; 6	Grette, 2; 4; 5; 6	Ryglunds, 2	Sverstad, 6
Borgåsen, 3; 4; 6; 7	Gråmunken, 6	Råen, 4	Tangsrød, 3; 4; 6
Borre kirke, 1	Guttlusrød, 5	Skoppum, 2; 4; 5; 6	Uleberget, 6
Borreskåla, 1; 2; 6	Guttulsrød, 2; 4; 5; 6	Skoppum stasjon, 2	Undrumsdal, 1
Borre vannet, 1; 2	Horten, 1	Skoppum tettsted, 2; 4;	Viulsrød, 3; 4; 5; 7
Brekke Nordre, 6	Huseklepp, 3	5	Åsgårdsstrand, 1
Brekke nordre, 3	Knatten, 5	Skotte, 3	
Brekke søndre, 6	Kongeveien, 1	Skåneveien, 4	

KILDER

Anvendt litteratur

- Bjanes, T. O. 1947. *Norske gardsbruk. Vestfold fylke. b. I og II.* Oslo
- Brendalsmo, A. Jan og Veia, Erik, red. *Vestfoldkirkene - bygning, landskap og samfunn. I: Arkeologiske rapporter fra Tønsberg, nr. 3.* Tønsberg.
- Braathen, Helge 1989: Ryttergraver. *Varia* 19. Oslo.
- Grieg, Sigurd 1943: Vestfolds Oldtidsminner. Oslo.
- Gudesen, Hans Gude 1980: Merovingertiden i Øst-Norge. *Varia* 2. Oslo.
- Haraldsen, Tom 1990. *Preliminær Rapport - arkeologiske registreringer for Gass til Østlandet.* I.A.K.N. Oldsaksamlingen, Top. ark. Oslo.
- Haugen, B. 1924. *Grav og boplass. Eldre jernalders gravskikk i Østfold og Vestfold. I: Vitenskapsselskapets skrifter II Hist.-filos. klasse 1924. No 6.* Kristiania.
- Helland, Amund. 1915. *Norges Land og Folk. Topografisk-statistisk beskrivelse over Jarlsberg og Larvik amt.* Kristiania.
- Henningsmoen, Kari 1979: *En karbonatert strandforskyvningskurve fra søndre Vestfold. I: Fortiden i søkelysset.* Trondheim.
- Haavaldsen, Per 1977: *Virik et gårdsanlegg fra eldre jernalder på Østlandet. I: Nicolay. s. 37-45.*
- Kraft, J. 1845-48. *Historisk-topographisk Haandbog over Kongeriget Norge.* Christiania.
- Kraft, J. 1822. *Topografisk-statistisk Beskrivelse over Kongeriket Norge. Det Søndenfjeldske Norge.* Kristiania.
- Lillevoild, Eivind red. 1954. *Borre bygdebok.* Horten.
- Mikkelsen, Egil. 1975. *Mesolithic in South-eastern Norway.* N.A.R., Vol 8
- Mikkelsen, Egil. 1975. *Frebergsvik. Et mesolitisk boplassområde ved Oslofjorden. I: Universitetets Oldsaksamlings Skrifter. Ny rekke - Nr. 1.* Oslo.
- Mikkelsen, Egil 1984. *Neolitiseringsen i Øst-Norge. I: Universitetets Oldsaksamlings Årbok 1982/1983.* Oslo
- Møller, Vilhelm. red. 1980. *Bygd og by i Norge. Vestfold.* Oslo.

- Nicolaysen, Nicolay 1862-1866: *Norske fornlevninger.* Kristiania.
- Nielsen, Yngvar. 1885. *Biskop Jens Nilssøns visitasbøger og reise-optegnelser 1574-1597.* Kristiania
- Syvvertsen, Arnfinn 1966. *Nyoppdagede boplasser fra steinalderen i Borre. I: Vestfold-Minne 1966.* Tønsberg.

Andre kilder

- Bardalen, Geir Erik F. & Terje Gansum 1993. *Rapport fra registreringene i nord-fylket. Strekingen Bergsenga - Tomsbakken.* NSB - Prosjekt Modernisering av Vestfoldbanen.
- Fjellanger Widerøe AS. 1993. *Planutredning Vestfoldbanen. Trase-natur- og miljøkonsekvenser.* NSB Bane Region Sør.
- Fjellanger Widerøe AS. 1993. *Landskapsanalyse Vestfoldbanen. Vedlegg 2 til Fjellanger Widerøe AS. Planutredning Vestfoldbanen. Trase-natur- og miljøkonsekvenser.* NSB Bane Region Sør.
- Fylkeskultursjefen i Vestfold. 1992. *Fredede bygninger og anlegg i Vestfold - handlingsplan for vern og vedlikehold.*
- Karlberg, Inger. 1993. *Delrapport for kulturminneprosjektet Modernisering av Vestfoldbanen. Nyregistrering av området Nykirke til Tomsbakken. Bronsealder til og med middelalder.*

Kartografiske kilder

- Statens Kartverk:
- Økonomisk kartverk 1:5 000. 1987
- Rektangelkart 1:100 000. 1869, 1891-1908 (rev. 1930-tallet), 1915
- Kart over Grevskabernes Amt. 1:200 000. 1832.
- Rektangelmålinger. 1:20 000. ca. 1825.
- O-klubben Hortens orienteringskart
- Orienteringskart Adalstjern. 1:10000. 1991.
- Orienteringskart Skåneveten. 1:15000. 1976.
- Instruksjonskart Skoppum. 1:10000. 1980.

PARSELL J

Adal - Tomsbakken

FYLKE
KOMMUNE

Vestfold
Tønsberg (en liten del av søndre Borre)

LENKER

J1 og J2 opprinnelig forslag, J1 nr. 3, J2 nr. 1 og J2 nr. 2, reviderte forslag fra juli. (J0 Eksisterende spor er ikke aktuell) K1 og 1.1.2

Prosjektet har og tatt stilling til de reviderte variantene som framkom på skisse vi fikk i juli. De har nr. 1, 2 og 3. Nr.3 forholder seg til J1, variant 1 og 2 til J2. J2 nr.2 deler seg i mindre alternativer vi har kalt 2' og 2''. Denne oversikten omfatter også lenke K1 variant 1.1.2 fra silingsrapporten.

KARTBLAD

Prosjektkart 17b, 19b, 21b, 23, 24, 25

LANDSKAP/HISTORIKK

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. Lengst nord er landskapet preget av skog og jordbruksområder.

KULTURMILJØER

20 Adal - Viulsrød.

En del av **Adalsgrenda**, en jordbruksbygd bak raet med rolige, store landskapsdrag, men også et variert sett med kulturlandskapselementer. Midt i bygda en liten husklynge rundt en nedlagt stasjon - et stoppsted på Vestfoldbanen som ikke utviklet seg til tettsted. Registrerte gravhauger ved gårdene **Bergan** og **Sti nedre** forteller om en bosetning i området allerede i jernalderen. Kulturmiljøet blir bare så vidt berørt av lenke J og er presentert under parsell H.

21 Brekke Nordre - Skotte - Huseklepp - Tangsrød.

Et jordbruksområde bak raet som ligger opp til store skogområder. Et landskap med få gårder og hvor skogen preger landskapsbildet. Deler av jordveien og skogen gir ved planering og jevnaldrig skog. inntrykk av moderne maskinelle driftsformer. Bebyggelsen er preget av endringer og nybygg. Mindre gravfelt på **Huseklep** og **Brekke Nordre** tyder på fast bosetning her i jernalderen. I utmarksområder og skogspartier innenfor dette området ble det i år registrert et stort antall kullgropslokaliteter.

22 Brekke Søndre - Sverstad Søndre - Eikeberg - Barkåker gård.

Et åpent jordbrukslandskap i hellingene nord/vest for raet. Et landskap av storslått karakter som rammer inn tettbebyggelsen på **Barkåker** på en fin

måte. Vekslende lende med dels utpreget ravinlandskap og staselige gamle gårdstun. **Brekke Søndre** og **Barkåker** har gårdsbebyggelse av særlig verdi. Dette er et kulturmiljø med svært mange registrerte spor etter en forhistorisk bosetning. Skogsområdene nord og nordvest for Brekke Søndre utmerker seg i særlig grad med store grav- og rydningsrøysfelter. I skogsområdene nordøst for hoppbakken ved **Sverstad** er det registrert to fangstgroper. Områdene rundt **Brekke Søndre** og **Eikeberg** regnes å ha et høyt potensiale for bosetningsspor i dyrka mark.

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. Her er et autentisk stasjonsbygningsmiljø med interessant, markant industri tett ved. Boligbebyggelsen dokumenterer utbyggingen gjennom forskjellige epoker med godt bevarte eksempler. Den eldste bebyggelsen representeres ved **Barkåker** og **Fresje-gårdene** som har interesse både mht. enkelthus og særpreget tett tunstruktur. Den gamle **Raveien** binder gammel og ny bebyggelse sammen på en fin måte. Av kjente gravhauger er det i dag kun bevart slike på **Fresjegårdene**. De forteller om en fast bosetning her i jernalderen. Området opp til tettbebyggelsen forventes å ha et stort potensiale for bosetningsspor fra forhistorisk tid.

24 Semsletta

Den store, i dag intensivt oppdyrkede jordbruksletta mellom Vestfoldraet og Tønsberg by. I sentrum ligger **Sem kirke** som er fra middelalderen og **Jarlsberg hovedgård**, **Farmannshaugen** og alle gravhaugene på **Gullkronen**. Jarlsberg var grevskapets hovedsete, men har tradisjoner tilbake til den gamle gården **Sæheimr**. I vikingtid en av kongens mange gårder i Vestfold. Navnet **Sem**, som er avledet av "sjø-heim", forteller om beliggenheten innerst i Vestfjorden (Tønsbergfjorden) og har gitt navn til både sognet og gamle Sem kommune. Samlet sett utgjør Semsletta et kulturhistorisk tyngdepunkt med virkning langt utover kulturmiljøets grenser og med tråder langt bakover i tid. Et særdeles rikt kulturmiljø med stort mangfold og historisk dybde som har rikshistorisk interesse.

Semsletta er sammensatt av mange kulturhistoriske landskapselementer det er viktig å se som en helhet. Foruten området rundt hovedbruket er det gårdene og de mange brukene med opprinnelse som husmannsplasser som alle har vært knyttet til hovedbruket og ligger som øyer i det åpne åkerlandskapet. I øst ligger **Bergåsen** (se kulturmiljø 25). Mot sør er kontakten med Tønsberg, Slottsfjellet, Vestfjorden og Manumsåsen viktig. I vest raet og Semsbyen. Sletta deles av **Aulielva** som har hatt betydning både for ferdsel, næring og eiendomshistorien langt tilbake. Sletta krysses av gamle og nyere veier som binder de forskjellige elementene sammen. I denne parsellen er det området nordøst for **Aulielva** som berøres.

25 Bergåsen - Kjelleåsen.

Den skogkledte åsen som avgrenser Semsletta mot øst. Området har vært nært knyttet til **Jarlsberg hovedgård** og må landskapsmessig og historisk sees i sammenheng med kulturmiljø 24. Kulturminner som hovedbygningen på **Søndre Berg**, ruinene etter brenneriet, **Brennerialleén** og husmannsplassene dokumenterer grevskapets administrative, næringspolitiske og sosiale struktur tidlig på 1800-tallet. **Nordre Berg** representerer vanlig eldre gårdsbebyggelse med to tun i fin beliggenhet oppe i åsen. Flere områder i **Bergsåsen** bærer preg av å ha vært jordbruksarealer i forhistorisk tid og middelalder. Fremdeles finnes det bevart fossile dyrk-

ningsspor i form av rydningsrøyser, steinstrenger, åkerterrasser og dyrkingssflater i dette området. Dette er fornminner som sammen med de mange gravhaugene på Berg tyder på en fast bosetning her i jernalderen. Åsen er et viktig friluftsområde for Tønsberg og har et stort pedagogisk potensiale mht. til kulturhistorien. En del av kulturminnene er tilrettelagt gjennom en kultursti.

KONFLIKTER

Lenke J1: Ny trasé vest for eksisterende spor, sør for Barkåker, opprinnelig forslag:

Kulturmiljø 20 Adal - Viulsrød. Ingen synlige konflikter.

Kulturmiljø 21 Brekke Nordre m.fl. Lenken vil trolig komme i direkte konflikt med flere nyregistrerte lokaliteter med kullgropor i skogspartiene øst for Brekke Nordre.

Kulturmiljø 22 Brekke Søndre m.fl. Alternativet er lagt vest for Barkåker og kommer inn på eksisterende spor under Søndre Berg. Den vil føre til store negative konsekvenser for kulturlandskapet vest for Barkåker, en del av det grønne beltet rundt tettstedet med staselige gårdstun og variert ravinelandskap. Lenken går svært nær tunene på Sverstad og Eikeberg. Får samtidig konsekvenser for et fint parti av Vestfoldraet som er et overordnet regionalt landskapselement. I dyrka mark rundt gården Eikeberg er det et potensiale for bosetningsspor fra forhistorisk tid.

Kulturmiljø 23 Barkåker. Kryssing av Raveien som et gammelt vegfar vil kunne skape konflikter.

Kulturmiljø 24 Semsletta. Fra Søndre Berg følges eksisterende linje fram til Tomsbakken. Den største konflikten vil være planfri kryssløsning ved Tomsbakken / Brennerialléen som mht. landskap og kulturhistorie er et viktig bindeledd mellom hovedgården - Sem kirke og omgivelsene. Denne konflikten gjeder alle alternativer av lenke J

Lenke J1 nr 3: revidert juli.

Kulturmiljø 22 Søndre Brekke m.fl. Lenken ligger øst for tunet til Brekke Søndre før den kommer inn på eksisterende spor rett nord for tettstedet. Lenken får store negative konsekvenser for automatisk fredete kulturminner og verdifullt gårdstun på Brekke Søndre.

Kulturmiljø 23 Barkåker tettsted. Alternativet forutsetter utvidelse av eksisterende jernbane gjennom tettstedet. Den vil føre til store negative konsekvenser for verdifull gårdsbebyggelse og tettstedsbebyggelse samt miljøet til den gamle Raveien.

Kulturmiljø 24 Semsletta Alternativet svinger i en noe større bue mot Semsletta før den møter eksisterende spor ved Hestehagen Søndre. Alternativet får negative konsekvenser ved innsnevring av Semsletta ved Hestehagen. Stor konflikt ved Tomsbakken, se J1.

Lenke J2: Tunnel og daglinje øst for Barkåker, opprinnelig forslag.

Kulturmiljø 23 Barkåker tettsted. Alternativet tar av fra eksisterende spor rett nord for Barkåker og går i tunnel under tettbebyggelsen. Den vil få store negative konsekvenser for verdifull boligbebyggelse langs Raveien. Kjente gravhauger på Fresje og potensiale for bosetningsspor fra

jernalder gir muligheter for konflikt med automatisk fredete kulturminner. Alternativet kan også komme i stor konflikt mht. konsekvensene for gårdstungruppen på Fresje.

Kulturmiljø 25 Bergåsen - Kjelleåsen. Etter Barkåker går alternativet i dagstrekning før den kommer inn på eksisterende spor rett vest for **Berg Nordre**. Her ses liten konflikt med kulturverninteressene.

Kulturmiljø 24 Semsletta. Den største konflikten vil være planfri kryssløsning ved **Tomsbakken/Brennerialléen** (se J1) og mulighetene for konflikt med **Kjelleollen** og gravfelt sør for **Tomsbakken**.

Lenke J2 nr. 1: Revidert juli

med kullgroper i skogspartiene øst for **Brekke Nordre**. Ingen viktige konsekvenser for nyere tids kulturminner, men forslaget vil komme i direkte konflikt med automatisk fredete kulturminner. Forslaget vil også få negative konsekvenser for omgivelsene til et verdifullt gårdstun.

Kulturmiljø 23 Barkåker tettsted. Alternativet krysser **Raveien** rett øst for gårdstungruppa på Fresje. Åkerområdet rundt **Fresje** har et stort potensiale for fornminner og inngrep vil dermed kunne føre til store konflikter med automatisk fredede kulturminner. Nærheten til verdifull gårdstungruppe vil få negative konsekvenser for kulturlandskapet ved **Fresjegårdene**, også mht. virkningene for fortsatt gårdsdrift. Dette vil kunne avdempes ved utforming og flytting av traséen lenger øst, men hele området har et stort potensiale for fornminner. Hensynet til **Raveien** som et gammelt vegfar vil kunne skape konflikt.

Kulturmiljø 25 Bergåsen - Kjelleåsen. Alternativet ligger lenger øst enn J2 nr 2 og nærmere gårdsbebyggelsen på **Berg Nordre**. Det splitter gårdens jordvei og får negative konsekvenser for kulturlandskapet.

Kulturmiljø 24 Semsletta. Den største konflikten vil være planfri kryssløsning ved **Tomsbakken/Brennerialléen** (se J1) og mulighetene for konflikt med **Kjelleollen** og gravfeltet sør for **Tomsbakken**.

Lenke J2 nr. 2: Revidert juli - med to mindre varianter nord for Barkåker

Kulturmiljø 20 Adal - Viulsrød. Alternativet legges øst for eksisterende ved **Sti** og vil kunne få direkte konsekvenser for automatisk fredete kulturminner og eldre gårdsbebyggelse.

Kulturmiljø 21 Brekke Nordre m.fl. Lenken vil trolig komme i direkte konflikt med flere nyregistrerte lokaliteter med kullgroper i skogspartiene øst for **Brekke Nordre**. Ingen viktige konsekvenser for nyere tids kulturminner

Kulturmiljø 22 Brekke Søndre m.fl. Alternativene er ført øst for gårdstunet på **Søndre Brekke** og vil kunne komme i direkte konflikt med automatisk fredete kulturminner og få negative konsekvenser for omgivelsene til et verdifullt gårdstun.

Kulturmiljø 23 Barkåker tettsted. Alternativer (to varianter) er ført i dagen gjennom tunområdet på **Fresje** hvor de også krysser **Raveien**. Dette er et området med kjente fornminner og et stort potensiale for eldre bosetningsspor i dyrka mark og vil derfor kunne føre til konflikt med automatisk fredete kulturminner. Alternativet vil kunne komme i direkte

konflikt med hensynet til den verdifulle gårdstunggruppa på Fresje og hensynet til Raveien som et gammelt vegfar.

Kulturmiljø 25 Bergåsen - Kjelleåsen. Alternativet ligger nærmere eksisterende spor og ligger bedre i forhold til kulturvernensyn enn J2 nr.1 mellom Berg nordre og Hestehagen nordre.

Kulturmiljø 24 Semsletta. Den største konflikten vil være planfri kryssløsning ved Tomsbakken/Brennerialléen (se J1) og mulighetene for konflikt med **Kjelleollen** og gravfeltet sør for **Tomsbakken**.

Lenke K, nr 1.1.2 fra silingrapporten: Godsspor utenom Tønsberg.

Kulturmiljø nr. 24 Semsletta. Godsspor som følger traséen til det gamle jernbanesporet før **Tønsbergløyfa**. Ligger tett ved en av de gamle vokterboligene til jernbanen. Særlig nærheten til **Jarlsberg hovedgård** kan skape konflikter med **Semsletta** som kulturlandskap. Høyde og utforming vil avgjøre konfliktgrad. Potensiale for bosetningsspor i dyrka mark.

KONKLUSJON

Parsellens alternativer gjelder i særlig grad **Barkåker** og her vil alle forslag føre til store konflikter med kulturvernensyn. 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.

Lenke J2 nr. 1 som går øst for **Fresje-tunet** synes å være den som, under forutsetning av miljøtunnel og linjustering lenger øst, gir mulighet for minst konflikter mht. til nyere tids kulturminner. Ved Berg Nordre er det J2 nr. 1 som gir dårligst resultat for kulturvernensynet. Denne konflikten er imidlertid ikke så stor som ovenstående og bør kunne avbøtes med linjusteringer. Slik lenkeforslagene derimot er trukket på kartet vil muligheter for konflikt med automatisk fredete kulturminner ved valg av alternativ J2 nr 1 og J2 nr 2 være meget store mange steder.

For inngrep på **Semsletta** må det være et overordnet mål at alle inngrep gjøres på det flate landskapets premisser. Videre at slettas arealer reduseres i minst mulig grad og at kjente, identitetsskapende landskapsbilder og historiske sammenhenger ikke splittes eller forringes. Den største konflikten for parsell J ligger i kryssløsningen ved **Tomsbakken**.

STEDSNAVREGISTER

Adal, 1	Brekke Nordre, 1; 3; 4	Jarlsberg hovedgård, 1;	Sti, 4
Adalsgrenda, 1	Brekke Søndre, 2; 3; 4	2; 5	Sti nedre, 1
Aulielva, 2	Brennerialléen, 2; 3; 4	Kjelleollen, 4; 5	Sverstad, 2; 3
Barkåker, 1; 2; 3; 5	Eikeberg, 2; 3	Kjelleåsen, 2; 4	Tangsrød, 1
Barkåker tettsted, 2; 3;	Farmannshaugen, 2	Nordre Berg, 2	Tomsbakken, 3; 4; 5
4	Fresje, 2; 3; 4; 5	Raveien, 2; 3; 4	Tønsbergsløyfa, 5
Berg Nordre, 4	Gullkronen, 2	Sem, 2	Viulsrød, 1
Berg Søndre, 2; 3	Hestehagen, 3	Sem kirke, 2	
Bergan, 1	Huseklepp, 1	Semsletta, 1; 2; 3; 4; 5	
Bergåsen, 2; 4	Huseklepp, 1	Skotte, 1	

KILDER

Anvendt litteratur

- Bjanes, T. O. 1947. *Norske gardsbruk. Vestfold fylke*. b. I og II. Oslo
- Braathen, Helge 1989: *Ryttergraver*. Varia 19. Oslo.
- Christensen, Arne Emil, Anne Stine Ingstad, Bjørn Myhre. 1992. *Osebergdronningens grav. Vår arkeologiske nasjonalskatt i nytt lys*. Oslo.
- Eriksen, Erling. 1984. *Gamle Tønsberg: Jarlsberg*. Tønsberg.
- Eriksen, Erling. 1989. *Gamle Tønsberg: Fra Buskerøa til Semsbyen. En stasjonsby blir til*. Tønsberg.
- Gløersen, G. red. 1900. *Tønsbergs og omegns industri i text og billeder*. Kristiania.
- Grieg, Sigurd 1943: *Vestfolds Oldtidsminner*. Oslo.
- Gudesen, Hans Gude 1980: *Merovingertiden i Øst-Norge*. Varia 2. Oslo.
- Haugen, B. 1924. *Grav og boplass. Eldre jernalders gravskikk i Østfold og Vestfold*. I: *Vitenskapsselskapets skrifter II Hist.-filos. klasse 1924. No 6*. Kristiania.
- Helland, Amund. 1915. *Norges Land og Folk. Topografisk-statistisk beskrivelse over Jarlsberg og Larvik amt*. Kristiania.
- Henningsmoen, Kari 1979: *En karbondatert strandforykningskurve fra søndre Vestfold*. I: *Fortiden i søkelyset*. Trondheim.
- Johnsen, Oscar Albert. red. 1945. *Sem og Slagen. En bygdebok*. b. I.1. *Gårdshistorie. Sem hovedsogn*. Tønsberg.
- Kraft, J. 1845-48. *Historisk-topographisk haandbog over kongeriget Norge*. Christiania.
- Kraft, J. 1822. *Topografisk-statistisk beskrivelse over kongeriket Norge. Det Södenfeldske Norge*. Kristiania.
- Mikkelsen, Egil. 1975. *Mesolithic in South-eastern Norway*. N.A.R., Vol 8
- Mikkelsen, Egil 1984. *Neolitiseringen i Øst-Norge*. I: *Universitetets Oldsaksamlings Årbok 1982/1983*. Oslo
- Møller, Vilhelm. red. 1980. *Bygd og by i Norge. Vestfold*. Oslo.
- Nicolaysen, Nicolay 1862-1866: *Norske fornlevninger*. Kristiania.
- Nielsen, Yngvar. 1885. *Biskop Jens Nilssøns visitasbøger og reise-optegnelser 1574-1597*. Kristiania.
- Rian, Øystein. 1980. *Vestfolds historie. Grevskapstiden 1671-1821*. Larvik.
- Rygh, Oluf. 1907. *Norske Gaardnavne. Gaardnavne i Jarlsberg og Larviks amt*. (b. VI) Kristiania.

- Svendsen, H. Blom. 1959. *Sem og Slagen. En bygdebok*. b. II.1. *Kulturhistorie*. Tønsberg.
- Svendsen, H. Blom. 1963. *Sem og Slagen. En bygdebok*. b. II.2. *Kulturhistorie*. Tønsberg.
- Tønsberg kommune, Kulturkontoret m.fl (u.å.). *Grevestien. Natur og kultursti*.
- Tønsberg og omland reislivslag. 1967. *Tønsberg i Norges historie. Fra 871 til Kalmarunionen*. Tønsberg.
- Wienberg, Jes 1991: *Middelalderens Tønsberg, kirken og omlandet*. I: *Vestfoldminne 1991*. Tønsberg. s.12-23.

Andre kilder

- Bardalen, Geir Erik F. & Terje Gansum 1993. *Rapport fra registreringene i nord-fylket. Strekingen Bergsenga - Tomsbakken*. NSB - Prosjekt Modernisering av Vestfoldbanen.
- Fjellanger Widerøe AS. 1993. *Planutredning Vestfoldbanen. Trase-natur- og miljøkonsekvenser*. NSB Bane Region Sør.
- Fjellanger Widerøe AS. 1993. *Landskapsanalyse Vestfoldbanen. Vedlegg 2 til Fjellanger Widerøe AS. Planutredning Vestfoldbanen. Trase-natur- og miljøkonsekvenser*. NSB Bane Region Sør.
- Fylkeskultursjefen i Vestfold. 1992. *Fredede bygninger og anlegg i Vestfold - handlingsplan for vern og vedlikehold*.
- Henriksen, Ronny. 1993. *Rapport for de arkeologiske registreringene i deler av søndre Vestfold for prosjektet Modernisering av Vestfoldbanen*.
- Karlberg, Inger. 1993. *Delrapport for kulturminneprosjektet Modernisering av Vestfoldbanen. Nyregistrering av området Nykirke til Tomsbakken. Bronsealder til og med middelalder*.
- Tønsberg kommune. *Fortegnelse over approberte reguleringer / Stadfestede reguleringsplaner. 1893-1989*. Stensil.

Kartografiske kilder

- Statens Kartverk:
 Økonomisk kartverk 1:5 000.
 Kart over Grevskabernes Amt. 1:200 000. 1832.
 Rektangelmålinger 1:20000. ca 1825.

- Tønsberg kommune:
 Historisk kartarkiv

PARSELL K

Tønsberg (Tomsbakken - Vestfjorden)

I Tønsberg by berører de samme kulturmiljøene både parsell K og N. Disse er valgt presentert under denne parsellen, altså parsell K. Se listen over lenker nedenfor som refererer seg til silingsrapporten.

FYLKE
KOMMUNE

Vestfold
Tønsberg, Nøtterøy

LENKER

1.1.1 Dobbeltspor langs eks. linje.
1.1.4 Enveistrafikk i dagens sløyfe.
2.1.1 Tomsbakken-Tønsberg st. dobbeltspor dagens trasé.
2.1.2 Tomsbakken-Tønsberg st. Tunnel under Frodeåsen.
2.2.1 Tønsberg st.-Teie, Kulvert i Vestfoldgt. senketunnel i Kanalen.
3.2.3 Tunnel under Slottsfjellet, senketunnel i Byfjorden.

KARTBLAD

Prosjektkart 24 og 26

LANDSKAP/HISTORIKK

Tønsberg by ligger på halvøya mellom **Byfjorden** i vest og fjordbassenget **Træla** i øst. Den nordligste delen av Nøtterøy hører også inn i Tønsberg. Berggrunnen i kommunen består av oslofeltets eruptiver, med lavabergarter i bysenteret. Byen ligger i et sammensatt område i overgangssonen mellom ulike landskapstyper; mellom raet og slettelandskapet i nordvest og kystsonen med øyene i øst og sørøst. Fra bysenteret strekker en høyderykk 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 **Træla**. 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 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 bykjernen og blitt erstattet av privat- og offentlig tjenesteyting. Boligandelen i sentrum er redusert. Store bygningskomplekser har i deler av byen erstattet den tradisjonelle småskala-bebyggelsen. Det har foregått en tyngdepunkt-forskyvning av handelsvirksomhet fra området rundt Torget og Kanalen til de øvre bydelene. Tidsmessige trafikkårer gjennom byen har også påvirket bystrukturen. Industri- og næringsvirksomhet er lokalisert til større trafikkårer og havnemuligheter, både ned mot **Træla**, på **Stensarmen** og på **Kaldnes**.

På de tidligere **byløkkene** øst for byen er det hovedsakelig villabebyggelse på løkkene nærmest jernbanesløyfa. Villabebyggelsen nord og øst for byområdet lå fram til kommunesammenslåingen i 1988 i Sem kommune.

Tønsberg by ble opprinnelig anlagt like nedenfor **Slottsfjellet**. I seinmiddelalderen og særlig etter reformasjonen mistet Tønsberg mye av sin betydning, både som handelsby og administrativt sentrum. Svartedauden i 1350 satte byen tilbake og etter unionen med Danmark i 1380 var ikke byen lenger kongesete. På begynnelsen av 1500-tallet ble byen plyndret og borgen på Slottsfjellet ødelagt av svenskene. Tønsberg lå ugunstig til i forhold til trelasthandelen som blomstret opp og tapte i konkurranse fra andre byer og ladesteder.

Lensherren flyttet ut til **Sem** og residerte der til gården i 1671 ble skjenket Peter Griffenfeldt, grevskapets første greve. Bybrannen i 1536 raserte hele byen, bortsett fra murene. Byen lå nå langt nede, men eksisterte fortsatt som kjøpstad, både rettslig og administrativt. I 1671 foreslo statholderen, grev Ulrik Fredrik Gyldenløve i Larvik, å nedlegge Tønsberg som by og flytte borgerne til **Hølen** ved Larvik. Forslaget falt imidlertid etter sterke protester.

Oppbyggingen av byen tok tid, men under den lange fredsperioden fra 1720 økte velstanden, spesielt pga. skipsfarten. Etter 1814 begynte en ny og bedre tid for Tønsberg. Skipsfarten og skipsbyggingen blomstret, og fra midten av 1800-tallet startet selfangsten og litt seinere 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 stort sett innenfor middelalderbyens avgrensning. Bebyggelsen var strukturert langs de tre parallelle **langgatene** med smale veiter i fallende terreng ned mot fjorden - slik vi fremdeles kjenner byen. De omkringliggende arealer var **byens løkker**. Fra gammelt av var de byens takmark, områder som byens borgere i fellesskap brukte til beite. Etterhvert ble de oppdelt, og på 1800-tallet var de i privat og kommunal eie. Løkkene ble fortsatt brukt til beiteområder, men på noen privateide løkker var det bebyggelse.

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. Løkker inne i selve byen ble tidligere utbygd enn løkkene utenfor. Villabebyggelse som ble oppført på de tidligere løkkene, men det vokste også opp industri her. De første husene ble bygd i tilknytning til 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.

KULTURMILJØER

Parsell K vil få konsekvenser for følgende kulturmiljøer:

26 Tønsberg, det historiske byområdet.

Et sentralt miljø i nasjonens kulturminnearv. Et omfattende materiale fra fortiden ligger i byens grunn, og kulturlagene er fredet. **Middelalderbyen, Slottsfjellet** med ruinparken og **Haugar** er de mest betydningsfulle stedene. Området har bygningsmiljøer tilbake til 1700-tallet.

27 Tønsberg, byløkkene

Dette er i dag sammensatte byområder med boliger, industri og offentlige institusjoner. Enkelte av områdene dokumenterer viktig arkitekturhistorie og lokal byplanhistorie, og flere av disse er foreslått vernet i kommuneplanen.

28 Kjelle

Området er hovedinnfallsport til Tønsberg og utsikten mot Slottsfjellet har stor visuell betydning. **Kjelleolla** er en vannkilde som er nevnt flere ganger i middelalderkilder.

KONFLIKTER

Lenke 1.1.1 Dobbeltspor langs eksisterende linje

Kulturmiljø 27 Tønsberg, byløkkene: Krever ombygging av en rekke kryssinger med dagens vei- og gatenett. Kan medføre flere veiomlegginger. Gjennom boligområdene vil det være mulig å føre fram et nytt spor uten store inngrep i bygningsmassen. Krav om støyskjerming vil bli reist. Nytt dobbeltspor i den eksisterende traseen medfører likevel en del konflikter med forskjelligartede kulturmiljøer, bla. boligområder foreslått underlagt vern i kommuneplanen. Konfliktbildet er slik at ved å legge det nye sporet på innsiden i sløyfa, vil husrekken nærmest sporet i en del av disse kulturmiljøene få beskåret hagene. Ved å legge det nye sporet på utsiden av sløyfa vil en del hus fra etterkrigstiden bli direkte berørt.

Lenke 1.1.4 Enveistrafikk i dagens sløyfe

Kulturmiljø 27 Tønsberg byløkkene og 28 Kjelle: Muligheter for konflikt med bebyggelsen på **Frodeløkken** og med **Kjelleolla**. Uavklarte spørsmål om høyde på evt. bru eller 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 RV 308 inn mot byen.

Lenke 2.1.1 Tomsbakken-Tønsberg st. dobbeltspor i dagens trasé

Kulturmiljø 27 Tønsberg byløkkene og 28 Kjelle: Muligheter for mindre konflikt med bebyggelsen på **Frodeløkken** og **Kjelleolla**.

Lenke 2.1.2 Tomsbakken-Tønsberg st. Tunnel under Frodeåsen

Kulturmiljø 27 Tønsberg byløkkene: Muligheter for konflikt med bebyggelsen på **Frodeløkken**.

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

Kulturmiljø 27 Tønsberg byløkkene: 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 stasjonsbygningen som står på NSB's verneplan.

Detaljplan må til for å avgjøre mulig konflikt med "**Papirindustrien**" ved **Vestfoldgata**. I området sørøst for **Svømmehallen** er det registrert sjøbunn med organiske avsetninger som kan inneholde materiale fra boset-

ting eller annen strand- eller vannbundet virksomhet. Et par boliger ved **Valborgs gate** på Nøtterøy-siden vil være utsatt, dette vurderes som en middels konflikt.

Lenke 3.2.3 Tunnel under Slottsfjellet, senketunnel i Byfjorden
Kulturmiljø 27 Tønsberg byløkkene: 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.

Kulturmiljø 26 Tønsberg det historiske byområdet: Ytterligere perforering av **Slottsfjellet** vil endre grunnvannsforholdene på fjellet og sammen med rystelser i grunnen forverre bevaringsforholdene for de automatisk fredete kulturminnene i området.

Antydet lenke i Tollbugatas løp

Kulturmiljø 26 Tønsberg det historiske byområdet: Riksantikvaren uttaler om en slik lenke at det i området finnes automatisk fredete kulturminner fra middelalderen, og at kulturlagtykkelsen varierer fra 0.2 til 8.0 meter i området mellom **Baglergaten** og **Bryggen**. En evt. tunnel som drives i løsmasser eller graves ned for seinere og tildekkes i dette området vil medføre meget kostnadskrevende utgravinger som vil måtte pågå over flere år. En senking av traséen under kulturlagene, evt. i fjell, vil medføre drenering av ovenforliggende kulturlag med uvisst effekt. Dette medfører omfattende kontroll og sikringstiltak. Riksantikvaren varsler forøvrig innsigelse mot slike løsninger.

Antydet stasjon på Semsletta

Kulturmiljø 24 Semsletta (parsell L): En følge av å sløyfe innkjøringen til Tønsberg vil være anleggelsen av en ny stasjon på **Semsletta**. En slik utvikling vil forrykke den klare avgrensningen av byen mot nordvest og åpne for store inngrep i dette området. Et slikt forslag vil ha store konsekvenser for kulturmiljøene og kreve videre utredninger.

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 **Semsletta** enn dagens spor, avbøtende tiltak skulle imidlertid kunne gjøre denne konflikten mindre. Flere traséer kan få direkte konflikt med **Kjelleolla**, men justeringer av traséen skulle være mulige i dette området. Lenken ned **Vestfoldgata** og over kanalen (2.2.1) vil etter undersøkelser så langt kunne anlegges 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.

STEDSNAVNSREGISTER PARSELL K:

Baglergaten, 4	Haugar, 3	Presterødkilen, 1	Valborgs gate, 4
Bryggen, 4	Hølen i Tjølling, 2	Sem (kongsgården), 2	Valløvegen, 2
Byfjorden, 1	Jareteigen, 1	Semsletta, 4	Vestfold fylkes- museum, 4
Byløkkene, 2; 4	Jernbanesløyfa, 2	Slottsfjellet, 2; 3; 4	Vestfoldgata, 3; 4
Frodeløkken, 3	Kjelle, 3	Stenmalen, 1	Vestfoldraet, 1
Frodeåsen, 1; 4	Kjelleolla, 3; 4	Stenmalvegen, 2	
Greveskogen, 1	Langgatene, 2	Stensarmen, 1	
Halfdan Wilhelmsens alle, 2	Middelalderbyen, 3	Tollbugata, 4	
	Nordbyen, 4	Træla, 1	

KILDER

Anvendt litteratur

- Broch, Theodor og Erling Eriksen. 1970. *Gamle Tønsberg: Gunnarsbø*. Tønsberg.
- Broch, Theodor og Erling Eriksen. 1968. *Gamle Tønsberg: Nordbyen 16*. Tønsberg.
- Egeland, Lars. 1992. *Gamle Tønsberg: Fjerdingen*. Tønsberg.
- Eriksson, Jan E. G. red. 1992. *Gamle Tønsberg: "Rusletur i gamle Tønsberg" - en guide for vandrere*. Tønsberg.
- Eriksson, Jan E. G. & Per Thoresen. 1992. *Gamle Tønsberg: Middelalderbyen*. Tønsberg.
- Eriksen, Erling. 1984. *Gamle Tønsberg: Jarlsberg*. Tønsberg.
- Gløersen, G. red. 1900. *Tønsbergs og omegns industri i text og billeder*. Kristiania.
- Grepstad, Johs. Kanalen og Kanalbroen i Tønsberg.
- Helland, Amund. 1915. *Norges Land og Folk. Topografisk-statistisk beskrivelse over Jarlsberg og Larvik amt*. Kristiania.
- Johnsen, Arne Odd. 1971. *Tønsberg gjennom tidene*. Tønsberg.
- Johnsen, Oscar Albert. 1929. *Tønsbergs Historie. b. I. Middelalderen*. Oslo.
- Johnsen, Oscar Albert. 1934. *Tønsbergs Historie. b. II. Tidsrummet 1536-1814*. Oslo.
- Johnsen, Oscar Albert, red. 1952. *Tønsbergs Historie. b. III.1. Tidsrummet 1814-ca. 1880*. Oslo.
- Johnsen, Oscar Albert, red. 1954. *Tønsbergs Historie. b. III.2. Tidsrummet ca. 1880-ca. 1940*. Oslo.
- Johnsen, Oscar Albert. red. 1945. *Sem og Slagen. En bygdebok. b. I.1. Gårdshistorie. Sem hovedsogn*. Tønsberg.
- Møller, Vilhelm. red. 1980. *Bygd og by i Norge. Vestfold*. Oslo.
- Nielsen, Yngvar. 1885. *Biskop Jens Nilssøns visitasbøger og reiseoptegnelser 1574-1597*. Kristiania.
- Olsen, Emil. 1920. *Tønsberg Historie i kort omriss*. Tønsberg.
- Schiørn, Karl. 1933. *Gater og gatenavn i Tønsberg 1933. I: Vestfoldminne 1933*. Tønsberg.
- Svendsen, H. Blom. 1959. *Sem og Slagen. En bygdebok. b. II.1. Kulturhistorie*. Tønsberg.
- Svendsen, H. Blom. 1963. *Sem og Slagen. En bygdebok. b. II.2. Kulturhistorie*. Tønsberg.
- Rian, Øystein. 1980. *Vestfolds historie. Grevskapstiden 1671-1821. Larvik*.
- Rygh, Oluf. 1907. *Norske Gaardnavne. Gaardnavne i Jarlsberg og Larviks amt. (b. VI) Kristiania*.
- Sørensen, Jan Viggo. 1990. *Fra Bjørn Farmann til Farmannstredet. Glimt fra en bydel som ble vekk - og en som kom til*. Tønsberg.
- Tønsberg kommune, Kulturkontoret m.fl. (u.å.). *Grevestien. Natur og kultursti*.
- Tønsberg og omland reislivslag. 1967. *Tønsberg i Norges historie. Fra 871 til Kalmarunionen*. Tønsberg.

Andre kilder

- Fjellanger Widerøe AS. 1993. *Planutredning Vestfoldbanen. Trasé- natur- og miljøkonsekvenser*. NSB Bane Region Sør.
- Fjellanger Widerøe AS. 1993. *Landskapsanalyse Vestfoldbanen. Vedlegg 2 til Fjellanger Widerøe AS. Planutredning Vestfoldbanen. Trasé- natur- og miljøkonsekvenser*. NSB Bane Region Sør.
- Fylkeskultursjefen i Vestfold. 1992. *Fredede bygninger og anlegg i Vestfold - handlingsplan for vern og vedlikehold*.
- Henriksen, Ronny. 1993. *Rapport for de arkeologiske registreringene i deler av søndre Vestfold for prosjektet Modernisering av Vestfoldbanen*.
- Tønsberg kommune. *Fortegnelse over approberte reguleringer / Stadfestede reguleringsplaner. 1893-1989*. Stensil.

Kartografiske kilder

- Statens Kartverk:
Økonomisk kartverk 1:5 000.
Kart over Grevskabernes Amt. 1:200 000. 1832.

Tønsberg kommune:
Historisk kartarkiv

PARSELL L

Aulielva - Akersvannet

FYLKE
KOMMUNE

Vestfold
Tønsberg, Stokke

LENKE

Lenke L1 (nytt nr. fra silingsrapporten er 1.2.2)
Lenke L2 (nytt nr. fra silingsrapporten er 1.2.3)
(L0 eksisterende spor , km 118,2 - 123,5, ikke aktuell)

KARTBLAD

Prosjektkart 23, 25

LANDSKAP/HISTORIKK

Parsellen begynner midt ute på **Semsletta**, det åpne, storskala jordbruksområdet nordvest for Tønsberg by og strekker seg til litt sør for kommunegrensa mot Stokke. Semsletta ligger innerst i **Vestfjorden** og avgrenses i grove trekk av åsrygger i øst og sør, og av Vestfoldraet i vest og nord. I sør finner vi flere mindre åsrygger med bl.a. Manumsåsen. I sørvest ligger tettstedet **Semsbyen** på raet. Sør for Manumsåsen er det en stor, tilplantet myrslette, **Akersmyra**, som i vest grenser til raet, i sør til **Akersvannet**. Parsellens to alternativer går i henoldsvis ny og gammel trasé over Aulielva. Alternativ L2 dreier mot Manumsåsen og Akersmyra og kommer inn på eksisterende jernbane i myras ytterkant, mens alternativ L1 kommer inn på eksisterende i Semsbyen. Dagens jernbane følger østfoten av raet fra Semsbyen og sørover og avgrenser tettstedet fra Semsletta.

Semsbyen er en stasjonsby med jernbanen fra 1881 og den gamle **Kongveien** på raet som sine viktigste forutsetninger. Før sammenslåingen med Tønsberg kommune, var Semsbyen det viktigste tettstedet i Sem kommune, men kommuneadministrasjonen har fra gammelt av ligget i Tønsberg by.

Parsellen krysser en av dagens hovedinnsfartsveier til Tønsberg, RV 312, **Semslinna**. Dette er en yngre vei, bygd i 1901-03. De eldste veiene mellom Tønsberg og den gamle ferdselsåren på raet gikk om Sem kirke lenger nord.

KULTURMILJØER

24 Semsletta (berøres også av også parsell J og K og er omtalt i sin helhet under parsell J). Den store, i dag intensivt oppdyrkede jordbruksletta mellom Vestfoldraet og Tønsberg by. I sentrum ligger **Sem kirke** som er fra middelalderen og **Jarlsberg hovedgård**, grevskapets hovedsete. I området finnes mange gravhauger. Gården het før grevskapstida **Sem** var i middelalderen eid av kongen og omtales tradisjonelt som kongsgård. Området representerer et kulturhistorisk tyngdepunkt med rekkevidde langt utover kulturmiljøets grenser og med tråder langt bakover i tid. Et særdeles rikt kulturmiljø av rikshistorisk interesse med stort mangfold og stor historisk dybde.

Semsletta er sammensatt av mange kulturhistoriske landskapselementer som det er viktig å se som en helhet. De viktigste som berøres av denne parsellen er gårdene Auli og Lunden, Manums- og Viksåsene og Semsbyen.

Auli og Aulilunden er tidligere underbruk av Jarlsberg hovedgård, men gamle gårder som kan ha hatt en sentral posisjon i forhistorisk tid. Gårdstuna ligger idag på høyder i slettelandet, markert med store trær og med bebyggelse av variert alder. Nye flyfotograferinger av vekstspor i dyrka mark viser tydelige ringer som kan være overpløyde gravhauger fra en forhistorisk bosetting i området. Manums- og Viksåsene utgjør et karakteristisk landskapsbilde hvor gårdstungruppene til de gamle gårdene **Manum** og **Vik** inngår som fine eksempler på eldre byggeskikk. Bosettingen i dette området kan trolig også dateres til forhistorisk tid idet det er nyoppdaget et mindre gravfelt på nord-siden av **Manumsåsen** og på et høyere punkt på samme åsen en gravrøys. **Semsbyen** representerer yngre tettstedutvikling og framstår klart som dette i landskapsbildet.

29 Aker gård - Akersmyra

Storgårds- og utmarksområde i et landskap preget av variert topografi og med mange kulturlandskapselementer fra forhistorisk og nyere tid. Bygningsmiljø med staselig hovedbygning i empirestil og andre interessante gårdshus, hage og allé. I utmarka finnes flere sammenhengende steingarder. De mange fornminnene i området representerer spor etter bosetting fra steinalder, jernalder og middelalder. De vurderes som spesielt interessante fordi de forskjellige fasene er lite ødelagt av nyere aktiviteter. Her er bl.a. bygdeborg, gravfelt, skålgroper og fossile dyrkingsspor i form av rydningsrøyser, steinstrenger og dyrkingsflater. Samlet et viktig fri-luftsområde for Semsbyen med stort pedagogisk potensiale mht. kulturhistorien.

KONFLIKTER

Lenke L1 (nytt nr. fra silingsrapporten er 1.2.2): kort kurvetretting ved Semsbyen

Kulturmiljø 24 Semssletta: Alternativet lager en ny kurve i det flate åkerlandet ved Auli og Aulilunden. Dette er et område med mange forhistoriske bosettingsspor i dyrka mark. Inngrepet vil derfor kunne komme i konflikt med automatisk fredede kulturminner på **Auli** (51/8) og **Aulilunden** (51/107). Avhengig av utforming (høyde og kryssløsning ved Rv 312) vil man også kunne få en uheldig barriere mellom gårdstuna på Auli og Aulilunden. Ved sin nærhet til **Semsbyen** vil forslaget kunne få konsekvenser for tettstedets profil mot Semsletta.

Lenke L2 (nytt nr. fra silingsrapporten er 1.2.3): lengre kurvetretting ved Semsbyen

Kulturmiljø 24 Semssletta Alternativet lager en ny større oppdeling av sørvestre del av Semsletta fra Aulilunden til Manumsåsen. Ved **Aulilunden** er det kjent mange forhistoriske bosettingsspor og inngrepet vil kunne komme i konflikt med automatisk fredede kulturminner i dyrka mark på denne gården (51/107). Forslaget vil få konsekvenser for automatisk fredete kulturminner på **Manum** (45/2), og for **Manums-** og **Viksåsene** som kulturlandskapselement. Disse åsene med gårdstuna til Manum og Vik markerer Semslettas avgrensning mot sør og utgjør en karakteristisk og viktig del av kulturmiljøet Semsletta.

Kulturmiljø 29 Aker gård - Akersmyra Fra tunnelpåslaget i **Manumsåsen** og sørover **Akersmyra** gjennomskjærer alternativet et utmarksområde med mange ulike typer kulturminner, både før- og etterreforma-

toriske. Det vil kunne komme i konflikt med automatisk fredede kulturminner, et større gravfelt på Aker (46/1). Det vil kunne avskjære tettstedet Semsbyen fra et turområde med høyt kulturhistorisk innhold.

KONKLUSJON

Begge alternativer vil føre til store konflikter med kulturverninteressene. Begge lenker ser ut til å komme i direkte konflikt med flere automatisk fredete kulturminner. En avveining mellom lenkene blir et valg mellom følgende alternativer: Ved lenke L1, konsekvensene for de forhistoriske bosettingssporene ved Auli og Aulilunden, sammenhengen mellom disse gårdenes tunområder, og Semsbyens profil mot Semsletta. Ved lenke L2, konsekvensene for landskapsbildet ved Manumsåsen og tur- og utmarksområdet Manumsåsen/Akersmyra med mange fornminner og kulturlandskapselementer fra nyere tid. En foreløpig vurdering peker i retning av å prioritere bevart de automatisk fredete kulturminnene som berøres av L2. Men vertikaltraséens utforming vil være avgjørende for virkningen på kulturlandskapet og for en samlet avveining av alternativer.

STEDSNAVREGISTER PARSELL L

Aker, 2; 3	Jarlsberg hovedgård, 1	Sem kirke, 1	Vestfjorden, 1
Akersmyra, 1; 2	Kongeveien, 1	Sem kongsgård, 1	Vik, 2
Akersvannet, 1	Manum, 2	Semsbyen, 1; 2; 3	Viksåsene, 2
Auli, 2	Manumsåsen, 2	Semsletta, 1	
Aulilunden, 2	Manumåsen, 2	Semslinna, 1	

KILDER

Anvendt litteratur

- Berg, Lorens, m.fl. 1928. *Stokke. En bygdebok*. Oslo.
- Braathen, Helge 1989: *Ryttergraver*. Varia 19. Oslo.
- Christensen, Nils Steen & Olav Hagelund. 1978 *Stokke bygdebok*. b. I. Tønsberg.
- Christensen, Nils Steen & Olav Hagelund. 1983 *Stokke bygdebok*. b. II. Tønsberg.
- Christensen, Nils Steen & Olav Hagelund. 1988 *Stokke bygdebok*. b. III. Tønsberg.
- Coldevin, Axel. 1950. *Norske Storgårder*. b. II. Oslo.
- Eriksen, Erling. 1984. *Gamle Tønsberg: Jarlsberg*. Tønsberg.
- Eriksen, Erling. 1989. *Gamle Tønsberg: Fra Buskeroa til Semsbyen. En stasjonsby blir til*. Tønsberg.
- Gløersen, G. red. 1900. *Tønsbergs og omegns industri i text og billeder*. Kristiania.
- Grieg, Sigurd 1943: *Vestfolds Oldtidsminner*. Oslo.
- Gudesen, Hans Gude 1980: *Merovingertiden i Øst-Norge*. Varia 2. Oslo.
- Haugen, B. 1924. *Grav og boplass. Eldre jernalders gravskikk i Østfold og Vestfold*. I: *Vitenskapsselskapets skrifter II Hist.-filos. klasse 1924*. No 6. Kristiania.
- Helland, Amund. 1915. *Norges Land og Folk. Topografisk-statistisk beskrivelse over Jarlsberg og Larvik amt*. Kristiania.
- Henningsmoen, Kari 1979: *En karbondatert strandforskyvningskurve fra søndre Vestfold*. I: *Fortiden i søkelyset*. Trondheim.
- Johnsen, Oscar Albert. red. 1945. *Sem og Slagen. En bygdebok*. b. I.1. *Gårdshistorie. Sem hovedsogn*. Tønsberg.
- Kraft, J. 1845-48. *Historisk-topographisk haandbog over kongeriget Norge*. Christiania.
- Kraft, J. 1822. *Topografisk-statistisk beskrivelse over kongeriket Norge. Det Søndenfjeldske Norge*. Kristiania.
- Mikkelsen, Egil. 1975. *Mesolithic in South-eastern Norway*. N.A.R., Vol 8
- Møller, Vilhelm. red. 1980. *Bygd og by i Norge. Vestfold*. Oslo.
- Nicolaysen, Nicolay 1862-1866: *Norske fornlevninger*. Kristiania.
- Nielsen, Yngvar. 1885. *Biskop Jens Nilssøns visitasbøger og reise-optegnelser 1574-1597*. Kristiania.
- Rian, Øystein. 1980. *Vestfolds historie. Grevskapstiden 1671-1821*. Larvik.
- Rygh, Oluf. 1907. *Norske Gaardnavne. Gaardnavne i Jarlsberg og Larviks amt*. (b. VI) Kristiania.
- Svendsen, H. Blom. 1959. *Sem og Slagen. En bygdebok*. b. II.1. *Kulturhistorie*. Tønsberg.
- Svendsen, H. Blom. 1963. *Sem og Slagen. En bygdebok*. b. II.2. *Kulturhistorie*. Tønsberg.
- Tønsberg kommune, Kulturkontoret m.fl (u.å.). *Grevestien. Natur og kultursti*.
- Wienberg, Jes 1991: *Middelalderens Tønsberg, kirken og omlandet*. I: *Vestfoldminne 1991*. s.12-23. Tønsberg.

Andre kilder

- Fjellanger Widerøe AS. 1993. *Planutredning Vestfoldbanen. Trase-natur- og miljøkonsekvenser*. NSB Bane Region Sør.
- Fjellanger Widerøe AS. 1993. *Landskapsanalyse Vestfoldbanen*. Vedlegg 2 til Fjellanger Widerøe AS. *Planutredning Vestfoldbanen. Trase-natur- og miljøkonsekvenser*. NSB Bane Region Sør.
- Fylkeskultursjefen i Vestfold. 1992. *Fredede bygninger og anlegg i Vestfold - handlingsplan for vern og vedlikehold*.
- Henriksen, Ronny. 1993. *Rapport for de arkeologiske registreringene i deler av søndre Vestfold for prosjektet Modernisering av Vestfoldbanen*.

Kartografiske kilder

- Statens Kartverk:
- Økonomisk kartverk 1:5 000.
- Kart over Grevskabernes Amt. 1:200 000. 1832.
- Rektangelmålinger. 1:20000. ca. 1825.

PARSELL M

Akersvannet - Stokke

Stokkebyen er i sin helhet behandlet under denne parsellen.

FYLKE
KOMMUNE

Vestfold
Stokke

LENKER

Lenke M1 nytt nr. fra silingrapporten er 1.3.2)
Lenke M2 nytt nr. fra silingrapporten er 1.3.3)
Lenke M3 nytt nr. fra silingsrapporten er 1.3.4)
Lenke M0 eksisterende spor, km 123.5 - 128,2 *ikke aktuell*)
Dagens jernbane danner utgangspunkt for de nye lenkene.

KARTBLAD

Prosjektkart 25, 28 og 29.

LANDSKAP/HISTORIKK

Parsellen får konsekvenser for landskapsrommet rundt Akersvannet samt tettstedet Stokke. Dette er et kulturhistorisk viktig område med stort tilfang av kulturspor fra forhistorisk tid. Parsellen følger Vestfoldraets jevne østvegg forbi vannet og går over i mer kupert lende mot Stokkebyen. Bosettingen har fra forhistorisk tid i stor grad fulgt de samme naturformasjonene der bebyggelsen er konsentrert i dag

Raveien er et eldgammelt veifar for nordsør-ferdselen gjennom Vestfold. Men området har også hatt gamle ferdselsveier øst-vest, mot Vestfjorden. Parsellen får konsekvenser for fine, bevarte partier av disse.

Stokke har vært kirkested siden middelalderen og var prestegjeldets hovedkirke. Viktige kulturhistoriske sentre i parsellens nærhet var Sørby på raet med gjestgiveri og Skjee middelalderkirke. Stokkebyen ble skapt av jernbanen som ble åpnet 1881 og er i dag kommunens administrative senter.

KULTURMILJØER

30 Akersvannet vest

Landskapet utgjøres av østsiden av raet som skrår jevnt ned mot Akersvannet. Et rolig, enhetlig jordbrukslandskap med stor åpenhet i nord, i sør med større felter av skog. Inngår som bærende del av flere overordnede landskapsrom. Gårdstuna ligger med unntak av et par tun på ra-ryggen med eiendommer som strekker seg ned til Akersvannet. De ligger langs Raveien, som er en eldgammel ferdselsvei. Jernalderens gravhauger som ofte ble lagt langs trafikkerte veifar ligger fremdeles bevart langs denne veien oppe på Raet. Her har trolig også jernaldrens gårder ligget, som vi fremdeles vet lite om, men som vi finner spor etter i form av fossile dyrkningsspor i skogspartiene på østsiden av raet ned mot Akersvannet. Langs Raveien ligger også en del yngre boligbebyggelse. De eldste gårdene er lokalisert på sørøst-sida av raet, de yngste mot nordvest.

Jernbanen fra 1881 deler gårdseiendommene som er avhengig av overganger for drift.

Kulturmiljøet representerer et parti av Vestfoldraet hvor raet som kulturlandskapstype er særlig tydelig og karakteristisk. Dels på grunn av Akersvannet som eksponerer raet på en fin måte. Dels ved kulturelementer som veien, den gamle gårdsbebyggelsen, eiendomsstrukturen og de mange fornminnene som gir området stor historisk dybde.

31 Akersvannet sørvest

Et kupert jordbruksområde og et myrområde sørvest for raet som grenser opp til tettstedet Stokke. Utgjør en del av Akersvannets landskapsrom. Gårdene bærer preg av små og mellomstore bruk og utgjør et rikt og variert kulturlandskap mht. topografi, gårdsbebyggelse og dagens drift, med både korn og husdyrproduksjon. Jernbanen fra 1881 førte til nye gårdstun på Grimestad. En gammel vei fra **Langelo** på raet til **Melsomvik** går gjennom området. Et fint kulturminne som knytter området til gamle hovedferdselsårer i regionen. Lokale krefter arbeider for å åpne den som skiltet kultursti. Området er rikt på kulturminner fra forhistorisk tid, der mange bevarte gravfelt og enkeltliggende gravhauger forteller oss i dag om en fast bosetning her i jernalderen. Kanskje har disse gravhaugene i jernalderen ligget med god utsikt over **Akersvannet** - i et beitelandskap ikke så ulikt det vi kan oppleve her i dag? Ved årets registreringer ble det oppdaget et nytt gravfelt med 3 gravrøyser på **Lågerød**. Samtidig ble det registrert nye graver på et tidligere kjent gravfelt på samme gården. Et av de rike skattefunnene fra vikingtid er funnet i dyrka mark på en av gårdene i dette området, **Grimestad**.

34 Stokkebyen:

Kommune- og administrasjonssenter som har sin viktigste historiske forutsetning som et stoppested på Vestfoldbanen fra 1881. **Stokke** har bakgrunn som middelalderkirkested og **kirken** var prestegjeldets hovedkirke. Gamle bygdeveier gjorde Stokke til et sentralt sted i kommunikasjonssammenheng, med forbindelse bl.a. til de to gamle bygdesentrene Melsomvik ved Vestfjorden og Sørby. på raet. Med jernbanen kom det snart flere nye veier. Rundt 1900 hadde "stasjonsbyen" variert tettstedbebyggelse og var blitt senter for kommuneadministrasjonen.

Prestegården med ny kirke fra 1886 har blitt liggende for seg med et grønt jordbruksbelte mot tettstedet. Nord for Stokkebyen ligger **Bokemoa landskapsvernområde**.

Stasjonsbygningene og Stokkebyens første bebyggelse er viktige kulturminner. Stasjonsbygningene er tatt med på nasjonal verneplan for bygninger. Tettstedsbebyggelsen har bevart mye av strukturen tross endel senere endringer. Andre viktige kulturvern hensyn er det gamle vegnettet og prestegården med kirken.

KONFLIKTER

Lenke M1 (nytt nr. fra silingrapporten er 1.3.2)

Utretting av kurver.

En østlig linje i dagen trukket nærmere Akersvannet. Eksisterende linje følges ved Stokke stasjon

Kulturmiljø 30 Akersvannet vest: Mulighet for større fylling i ra-hellingen nedenfor **Grytingen**. Dette er en sårbar del av landskapsrommet

rundt Akersvannet som også er viktig i kulturvern hensyn. Inngrepet vil kunne skape store konflikter.

Kulturmiljø 31 Akersvannet sørvest: Mulighet for direkte konflikt med gårdstun på Grimestad og Lågerød. Grimestad er et tun med relativt ny bebyggelse. Rundt tunene på Grimestad og Lågerød er det stort potensiale for konflikter med bosettingsspor i dyrket mark. Mulighet for konflikt med verneverdig gammelt vegfar.

Kulturmiljø 34 Stokkebyen: 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 M2 (nytt nr. fra silingrapporten er 1.3.3)

Omlegging mot vest.

Den midterste av alternativene med tunnel under Haslestad. Eksisterende linje følges ved Stokke stasjon.

Kulturmiljø 30. Akersvannet vest: Lenken følger eksisterende spor til Grytingen og er den minst konfliktfylte fra parselldelet L/M og sørover til tunnelpåslaget nord for Haslestad.

Kulturmiljø 31 Akersvannet sørvest: Fra det sørlige påhugget fram til Stokkebyen vil imidlertid denne lenken direkte berøre et gravfelt på Lågerød og gå gjennom området med stort potensiale for funn av bosettingsspor ved Grimestad og Lågerød. Mulighet for konflikt med verneverdig gammelt vegfar.

Kulturmiljø 34 Stokkebyen: Konflikt ved Stokke stasjon som ved M1 (1.3.2).

Lenke M3 (nytt nr. fra silingsrapporten er 1.3.4)

Omlegging Stokkemyra.

Det vestligste alternativet. Går i utkanten av Stokkemyra. I tunnel under Bokeskogen. Går utenom Stokke stasjon og forutsetter eventuelt ny stasjonslokalisering.

Kulturmiljø 30. Akersvannet vest: Mulighet for direkte konflikt med tunet på Grytingen, med et relativt nytt uthus i en ellers interessant gårdsstruktur. Traseen kan komme i konflikt med registrerte kullgroper i utmarka på Lund.

Kulturmiljø 31 Akersvannet sørvest: Negative konsekvenser for kulturlandskapsformene ved en antatt fylling i dette området. Mulighet for konflikt med verneverdig gammelt vegfar.

Kulturmiljø 34 Stokkebyen: Ringvirkningene av en miljøtunnel 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 M3(1.3.4) vil medføre i Stokke sentrum gjør at vi ikke uten videre vil anbefale denne. En løsning der lenke M2 (1.3.3) gjennom en noe lengre tunnel smyer 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.

STEDSNAVNRREGISTER PARSELL M

Akersvannet, 1; 2	Grytingen, 3	Melsomvik, 2	Stokke stasjon, 3
Bokemoa	Haslestad, 3	Prestegården, 2	Stokkebyen, 1; 3
landskapsvernområde, 2	Holtanåsen, 4	Raveien, 1	Stokkemyra, 3
Bokeskogen, 3	Langelo, 2	Skjee kirke, 1	Sørby, 1
Grimestad, 2; 3	Lund, 3	Stokke, 1; 2	Vestfoldraet, 1
	Lågerød, 2; 3	Stokke kirke, 2	

KILDER

Anvendt litteratur

- Berg, Lorens, m.fl. 1928. *Stokke. En bygdebok*. Oslo.
 Braathen, Helge 1989: *Ryttergraver*. Varia 19. Oslo.
 Christensen, Nils Steen & Olav Hagelund. 1978 *Stokke bygdebok*. b. I. Tønsberg.
 Christensen, Nils Steen & Olav Hagelund. 1983 *Stokke bygdebok*. b. II. Tønsberg.
 Christensen, Nils Steen & Olav Hagelund. 1988 *Stokke bygdebok*. b. III. Tønsberg.
 Grieg, Sigurd 1943: *Vestfolds Oldtidsminner*. Oslo.
 Gudesen, Hans Gude 1980: *Merovingertiden i Øst-Norge*. Varia 2. Oslo.
 Haugen, B. 1924. *Grav og boplass. Eldre jernalders gravskikk i Østfold og Vestfold. I: Vitenskapsselskapets skrifter II Hist.-filos. klasse 1924. No 6*. Kristiania.
 Helland, Amund. 1915. *Norges Land og Folk. Topografisk-statistisk beskrivelse over Jarlsberg og Larvik amt*. Kristiania.
 Henningsmoen, Kari 1979: *En karbondatert strandforskyvningskurve fra søndre Vestfold. I: Fortiden i søkelyset*. Trondheim.
 Kraft, J. 1845-48. *Historisk-topographisk haandbog over kongeriget Norge*. Christiania.
 Kraft, J. 1822. *Topografisk-statistisk beskrivelse over kongeriket Norge. Det Søndenfjeldske Norge*. Kristiania.
 Mikkelsen, Egil. 1975. *Mesolithic in South-eastern Norway*. N.A.R., Vol 8
 Møller, Vilhelm. red. 1980. *Bygd og by i Norge. Vestfold*. Oslo.
 Nicolaysen, Nicolay 1862-1866: *Norske fornlevninger*. Kristiania.

- Nielsen, Yngvar. 1885. *Biskop Jens Nilssøns visitasbøger og reise-optegnelser 1574-1597*. Kristiania.
 Rian, Øystein. 1980. *Vestfolds historie. Grevskapstiden 1671-1821*. Larvik.
 Rygh, Oluf. 1907. *Norske Gaardnavne. Gaardnavne i Jarlsberg og Larviks amt*. (b. VI) Kristiania.

Andre kilder

- Fjellanger Widerøe AS. 1993. *Planutredning Vestfoldbanen. Trasé-natur- og miljøkonsekvenser*. NSB Bane Region Sør.
 Fjellanger Widerøe AS. 1993. *Landskapsanalyse Vestfoldbanen. Vedlegg 2 til Fjellanger Widerøe AS. Planutredning Vestfoldbanen. Trasé-natur- og miljøkonsekvenser*. NSB Bane Region Sør.
 Fylkeskultursjefen i Vestfold. 1992. *Fredede bygninger og anlegg i Vestfold - handlingsplan for vern og vedlikehold*.
 Henriksen, Ronny. 1993. *Rapport for de arkeologiske registreringene i deler av søndre Vestfold for prosjektet Modernisering av Vestfoldbanen*.
 Karlberg, Inger. 1993. *Delrapport fra registrering av automatisk fredete kulturminner. Parsell A, B, deler av M, O, P, Q, deler av R og S. Kulturminneprosjektet. Modernisering av Vestfoldbanen*.

Kartografiske kilder

- Statens Kartverk:
 Økonomisk kartverk 1:5 000.
 Kart over Grevskabernes Amt. 1:200 000. 1832.
 Rektangelmålinger. 1:20000. ca. 1825.

PARSELL N

(Tønsberg) - Vestfjorden - Stokke

Lenkene gjennom Tønsberg er behandlet under parsell K, denne beskrivelsen dekker miljøene fra Vestfjorden og vestover.

FYLKE
KOMMUNE

Vestfold
Nøtterøy, Stokke

LENKER

N1 2.3.1/2.3.2 Senketunnel i Vestfjorden ved Skjærnes
N2 Lav bru over Vestfjorden ved Skjærnes
2.3.3 Fjelltunnel under Vestfjorden
Lenke 2.3.1 og 2.3.2 er sammenfallende gjennom de aktuelle miljøene. Lenke 2.3.3 er nær sammenfallende på dagstrekningen.

KARTBLAD

Prosjektkart 27 og 28

LANDSKAP/HISTORIKK

Vestfjorden skiller idag kommunene Nøtterøy og Stokke. Landskapet på øst-siden av Vestfjorden (Nøtterøy kommune) preges av en skogkledd ås med boligbebyggelse. På Stokke-siden går parsellen gjennom et åpent jordbrukslandskap ved Vestfjorden. En randmorenerygg vest for gårdene Skjærnes og Sjuestokk danner et høydedrag som strekker seg nord-øst-over. Her går parsellene gjennom et mindre skogs- og myrområde før de fortsetter sørvestover gjennom et nesten rent jordbruksområde på sør og sørøst-siden av Akersvannet og ender opp i tettbebyggelsen ved Stokke sentrum. Skogkledd åser og høydedrag innrammer jordbruksområdet sør og sørøst for Akersvannet. Gårdsbebyggelsen i dette landskapet ligger ofte adskilt på høydedrag.

Et markant landskapstrekk i området er **Brekkeåsen** og **Vadumåsen** med en mellomliggende sal, som deler opp to landskapsrom.

Dagens hovedferdselsåre gjennom dette landskapet er RV 303, **Vadumveien** og **Melsomvikveien**, som går fra Stokke til Tønsberg på øst-siden av Akersvannet. Langs denne veien ligger boligbebyggelse, ved **Gile** også noe småindustri. En gammel ferdselsvei går fra RV 303 ved **Tufte** østover til det tidligere fergestedet **Skjærnes**. En annen gammel vei går i nord-/sør-retning fra veikrysset vest for Skjærnes, forbi Sjuestokk til det tidligere fergestedet **Rakkevik**.

KULTURMILJØER

32 Skjærnes/Sjuestokk

Jordbruksområde som skråner opp vestover fra Vestfjorden med gravfelt øverst i hellingen. Sjuestokk- og Skjærnesgårdene har en innholdsrik historie som går tilbake til middelalderen Ved **Skjærnes** lå det et fergerleie som var i drift fram til 1929. Området har skipsbyggingstradisjoner som går tilbake til 1700-tallet. Hvalfangsten på 1800- og 1900-tallet ga

denne virksomheten oppsving. Like nord for fergestedet står ennå en stor bygning med bryggeanlegg ut i Vestfjorden. Bygningen skal ha vært kulldeponi for dampbåter.

Hovedbygningene på **Sjuestokk** og øvre og nedre Skjærnes er godt bevarte eksempler på sveitserstilens snekkerlede. Enkelte av bygningene kan inneholde atskillig eldre deler. På det høyeste punktet ligger **Grindastua**. Like øst for husene på Grindastua, 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. Flyfotografering i områdene rundt Skjærnes og Sjuestokk i forbindelse med årets arkeologiske registreringer 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.

33 Akersvannet sør/sørøst.

Jordbrukslandskapet er her avdelt i to landskapsrom av høydedrag ved sørenden av Akersvannet. Den østre delen av kulturmiljøet domineres av gården **Melsom** med over 1.000 mål innmark. Gårdens anselige størrelse er et resultat av sammenslåing av flere gårder da Melsom var adelig setegård noen tiår på 1600-tallet. Gården var i privat eie fram til 1946 da den ble solgt til fylket som flyttet landbruksskolen hit fra Fossnes. På Tufte er det interessant bebyggelse, bl.a. et karakteristisk kåpebur.

Den sørvestre delen av miljøet skrår fra vannet opp mot tettbebyggelsen i Stokke. Området dokumenterer verdifull historie knyttet til bosetningshistorie i forhistorisk tid, et mangesidig samfunn i nyere tid som viser en variert sosial sammensetning og næringsliv som f.eks. møllebruk. Samtidig er miljøet et vakkert jordbrukslandskap der med stor bredde i landskapselementene.

Området inneholder flere gravfelt og en bygdeborg på **Brekkeåsen**. Bygdeborg dateres tradisjonelt til folkevandringstid. Borgen ligger så å si midt i bygda, med dyrket mark og bebyggelse på alle kanter. På gården Brekke, (gnr. 16), som ligger i nær tilknytning til bygdeborgen er det gravd ut en båtgrav fra vikingtiden. På et lite platå i nordhellinga av **Vadumåsen** er det registrert en gravhaug fra jernalderen. Både på **Melsom**, **Gile** og **Tufte** finnes det bevart gravrøyser og gravhauger fra jernalderen og bronsealderen. Flere av disse gravene er lokalisert i større gravfelt. I en vestvendt trebevokst helling inne på Vestfold golfbane ble det ved årets registreringer oppdaget et felt med fossile dyrkningsspor, rydningsrøyser, åkerterrasser og steinstrenger.

KONFLIKTER

Lenke 2.3.1 og 2.3.2: Senketunnel i Vestfjorden ved Skjærnes, (Lenke N 1) **Lenke 2.3.3: Fjelltunnel under Vestfjorden**

Kulturmiljø 32 Skjærnes, Sjuestokk: I området kan et evt. tunnelanlegg i løsmasser gi inngrep i automatisk fredete kulturminner. Nyere tids kulturminner kan ved justeringer av traséen stort sett bevares intakte etter anleggstiden.

Kulturmiljø 33 Akersvannet sør/sørøst: Lenkene berører særlig sårbare landskap med viktige historiske kulturspor. Nærheten til gården **Tufte** vil være et problem. En fylling sør for Akersvannet for å vinne høyde opp til Stokke sentrum må betegnes som en stor konflikt med de to landskapsrommene. Delvis bruk av viadukt i stedet for fylling kan avhjelpe situasjonen noe. På høydedraget mellom **Vadumåsen** og **Brekkeåsen** kan automatisk fredete kulturminner bli direkte berørt.

Lenke N 2: Lav bru over Vestfjorden ved Skjærnes

Kulturmiljø 32 Skjærnes - Sjustokk: En evt. trasé i dagen i dette området vil medføre stor konflikt med et sårbart landskap. En bruløsning over Vestfjorden og føring i dagen fram til **Tufte** har stort konfliktpotensiale og vil stille meget store krav til utførelse og detaljløsning, som f.eks. fortsettelse av brua som viadukt et stykke innover land.

KONKLUSJON

De indirekte konfliktene og landskapskonfliktene dominerer i denne parsellene, og muligheten 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.

STEDSNAVREGISTER

Akersvannet, 1	Grindastua, 2	Rakkevik, 1	Tufte, 1; 2; 3
Brekkeåsen, 1; 2; 3	Melsom, 2	Sjustokk, 1; 2	Vadumveien, 1
Gile, 1; 2	Melsomvikveien, 1	Skjærnes, 1; 2	Vadumåsen, 1; 2; 3

KILDER

Anvendt litteratur

- Berg, Lorens, m.fl. 1928. *Stokke. En bygdebok*. Oslo.
 Braathen, Helge 1989: *Ryttergraver*. Varia 19. Oslo.
 Christensen, Nils Steen & Olav Hagelund. 1978 *Stokke bygdebok*. b. I. Tønsberg.
 Christensen, Nils Steen & Olav Hagelund. 1983 *Stokke bygdebok*. b. II. Tønsberg.
 Christensen, Nils Steen & Olav Hagelund. 1988 *Stokke bygdebok*. b. III. Tønsberg.
 Grieg, Sigurd 1943: *Vestfolds Oldtidsminner*. Oslo.
 Gudesen, Hans Gude 1980: *Merovingertiden i Øst-Norge*. Varia 2. Oslo.
 Haugen, B. 1924. *Grav og boplass. Eldre jernalders gravskikk i Østfold og Vestfold*. I: *Vitenskapsselskapets skrifter II Hist.-filos. klasse 1924. No 6*. Kristiania.
 Helland, Amund. 1915. *Norges Land og Folk. Topografisk-statistisk beskrivelse over Jarlsberg og Larvik amt*. Kristiania.
 Henningsmoen, Kari 1979: *En karbondatert strandforskyvningskurve fra søndre Vestfold*. I: *Fortiden i søkelyset*. Trondheim.
 Kraft, J. 1845-48. *Historisk-topographisk haandbog over kongeriget Norge*. Christiania.
 Kraft, J. 1822. *Topografisk-statistisk beskrivelse over kongeriket Norge. Det Søndenfjeldske Norge*. Kristiania.
 Mikkelsen, Egil. 1975. *Mesolithic in South-eastern Norway*. N.A.R., Vol 8
 Mikkelsen, Egil 1984. *Neolitiseringen i Øst-Norge*. I: *Universitetets Oldsaksamlings Årbok 1982/1983*. Oslo

- Møller, Vilhelm. red. 1980. *Bygd og by i Norge. Vestfold*. Oslo.
 Nicolaysen, Nicolay 1862-1866: *Norske fornlevninger*. Kristiania.
 Nielsen, Yngvar. 1885. *Biskop Jens Nilssøns visitasbøger og reiseoptegnelser 1574-1597*. Kristiania.
 Rian, Øystein. 1980. *Vestfolds historie. Grevskapstiden 1671-1821*. Larvik.
 Rygh, Oluf. 1907. *Norske Gaardnavne. Gaardnavne i Jarlsberg og Larviks amt*. (b. VI) Kristiania.

Andre kilder

- Fjellanger Widerøe AS. 1993. *Planutredning Vestfoldbanen. Trasé-natur- og miljøkonsekvenser*. NSB Bane Region Sør.
 Fjellanger Widerøe AS. 1993. *Landskapsanalyse Vestfoldbanen*. Vedlegg 2 til Fjellanger Widerøe AS. *Planutredning Vestfoldbanen. Trasé-natur- og miljøkonsekvenser*. NSB Bane Region Sør.
 Fylkeskultursjefen i Vestfold. 1992. *Fredede bygninger og anlegg i Vestfold - handlingsplan for vern og vedlikehold*.
 Henriksen, Ronny. 1993. *Rapport for de arkeologiske registreringene i deler av søndre Vestfold for prosjektet Modernisering av Vestfoldbanen*.

Kartografiske kilder

- Statens Kartverk:
 Økonomisk kartverk 1:5 000.
 Kart over Grevskabernes Amt. 1:200 000. 1832.
 Rektangelmålinger. 1:20000. ca. 1825.

PARSELL O

Stokke - Mjølløst

FYLKE
KOMMUNE

Vestfold
Stokke, Sandefjord

LENKER

O1, O2 og O3

KARTBLAD

Prosjektkart 29, 30, 31

LANDSKAP/HISTORIKK

Parsellen begynner sør for tettbebyggelsen i Stokke (se parsell M) i et halvåpent jordbrukslandskap med skogkledde åser og åkerholmer. Den strekker seg videre sørover og ender opp sør for jordbruksområdet med boligbebyggelse som har vokst opp rundt **Råstad stasjon** i Sandefjord kommune.

Områdene utgjør østsiden av ra-landskapet. I nordre del av parsellen er rætt romdannende terrengform i vest og landskapet utgjør en overgangssone med marine avsetninger med sand- og leirjord. Landskapet kan i store deler av området karakteriseres som lett skålformet med åkerholmer og skogkledde åser i ytterkanten. Flere bekkedrag gir landskapet karakter.

Jordbrukslandskapet dominerer med lettrevet, fulldyrka jord. Gårdsbebyggelsen ligger langs eldre veifar. Bruk under de enkelte gnr. ligger forholdsvis samlet, men ikke i klyngetun.

Torp flyplass og militære anlegg dominerer landskapet i parsellens midre områder. Likevel gjør et langstrakt og skogkledt høydedrag at **Stavnum/Husumgrenda** ikke har visuell kontakt med flyplassen. Her har vi et sandslette-/larvikittlandskap med større sammenhengende barskogområder og varierte bryn

Sør for flyplassen gjennomskjærer parsellen et sandslette-/larvikittlandskap med runde åkerholmer. Åkerholmene er avlange i formen og retningsbestemt nord-sør.

KULTURMILJØER

35 Bredholt.

Miljøet utgjør et helhetlig jordbruksområde med tidlig bosetting. Bosettingsspor fra jernalderen i form av flere 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.

36 Husumgrenda - Stavnumgrenda.

Miljøet utgjør to helhetlige jordbruksområder med tidlig bosetting som kan spores tilbake til jernalderen. Gravfelt og enkeltliggende gravhauger er registrert i området. Et skattefunn fra vikingtid er gjort på **Husum**. På gården **Døvles** eiendom ble det registrert to områder med fossile dyrkningsspor, åkre og steinmurer, ved årets arkeologiske registreringer. Åkersporene kan trolig dateres til middelalder. Løsfunn fra dette området forteller også om en bosetning her i steinalderen. Gårdstunene har mye gammel bebyggelse fra både 1700- og 1800-tallet og tradisjonelle tunformer. Gårdstunenes beliggenhet er gammel og de ligger fint i terrenget med jordveien rundt. De forhistoriske gravhaugene ligger på åkerholmer eller åsrygger.

37 Sandefjord Lufthavn.

Arkeologiske registreringer er ikke gjennomført i området, opplysninger tyder imidlertid på at det kan ligge automatisk fredete kulturminner innenfor det avstengte området.

Området domineres av **Torp flyplass**, etablert 1953. Dette er både en sivil og en militær flyplass med rullebane og terminaler. Området øst for flyplassen består av militære anlegg med mønster av taxebaner og flyoppstillingsplasser i skogen. 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. Inne på området er det også en planteskole og landbruk.

38 Råstad.

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 kun gjennom gravhaugene og stedsnavnene i dette området, men her anses det også å være store muligheter for å finne andre typer bosettingsspor 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.

KONFLIKTER

Lenke O1 Østlig lenke som danner en tilnærmet rett linje mellom Stokke sentrum og Råstad stasjon

Kulturmiljø 35 Bredholt Lenken vil berøre kulturhistorisk og funksjonell sammenheng, især gjennom endring av eiendomsstrukturen. Potensiale for konflikt med bosettingsspor i dyrka mark.

Kulturmiljø 36 Husumgrenda/Stavnumgrenda: Vil berøre fossile dyrkingsspor ved Helgerød helt nord mot Stokke sentrum. Lenken vil videre komme nær gårdstunet ved Stavnum og rester etter husmannsplass.

Kulturmiljø 38 Råstad: Flytting av Råstad stasjonsbygning (På NSB's verneplan) må gjennomføres. Antakelig direkte konflikt med automatisk fredet kulturminne på grensen mot parsell P. Økt barrièrevirkning mellom gårdene.

Lenke O2 Vestlig lenke om vestsiden av Torp flyplass
Kulturmiljø 36 Husumgrenda - Stavnumgrenda: O2 vil som O1 berøre dyrkingsspor ved Helgerød.

Kulturmiljø 35 Bredholt: Passasjen forbi Bredholt og til sørenden av flyplassen skulle kunne tilpasses landskapet. Potensiale for bosettingsspor i dyrka mark i områder nær Bredholt.

Kulturmiljø 37 Sandefjord Lufthavn: Ingen viktige konflikter

Kulturmiljø 38 Råstad: Lenken går over i lenke P1 som ved Råstad balanserer mellom et viktig gravfelt og tunet på Mjøllest. Potensiale for funn av automatisk fredete kulturminner er til stede også opp mot flyplassen

Lenke O3 Mellomliggende lenke som i nord går parallelt med O1, men skrår inn mot sørenden av flyplassen.

Kulturmiljø 36 Husumgrenda/Stavnumgrenda: O3 vil som O1 og O2 berøre dyrkingsspor ved Helgerød.

Kulturmiljø 37 Sandefjord Lufthavn: Ingen synlige konflikter. Arkeologiske registreringer bør gjennomføres i området.

Kulturmiljø 38 Råstad: Her er inngrepet i de klyngeliknende tunene og landskapet meget konfliktfull. Også fortsettelsen forbi Mjøllest er problematisk med et antatt direkte inngrep i tunet. Potensiale for funn av forhistoriske bosettingsspor både fra jernalder og steinalder.

KONKLUSJON

Som foreløpig konklusjon vil vi prioritere O1 som en lenke med begrensede konflikter. (På trasékartene fortsetter O1 i den meget problematiske P2, men dette avhengighetsforholdet er antakelig ikke absolutt). O2 er likeledes uten store registrerte konflikter, men fortsettelsen P1 er meget vanskelig å tilpasse landskapet der den passerer mellom gårdstun og gravfelt. O3 innebærer stor konflikt gjennom Råstad.

Alle alternativene vil komme i konflikt med dagens eiendomsstruktur og vil i noen grad bryte opp kulturhistoriske sammenhenger.

STEDSNAVREGISTER PARSELL O

Bredholt, 1; 3
 Døvle, 2
 Helgerød, 3
 Husum, 2
 Husumgrenda, 1; 2; 3
 Råstad, 2; 3
 Råstad stasjon, 1
 Sandefjord Lufthavn, 3
 Stavnum, 1
 Stavnumgrenda, 2; 3
 Torp flyplass, 1; 2

KILDER

Anvendt litteratur

Berg, Lorens red. 1918. *Sandeherred*. En bygdebok. Kristiania.
 Berg, Lorens, m.fl. 1928. *Stokke*. En bygdebok. Oslo.
 Bjanes, O. T. m.fl. 1947. *Norske Gardsbruk*. Vestfold fylke b. I/II. Oslo.
 Braathen, Helge 1989: *Ryttergraver*. Varia 19. Oslo.
 Christensen, Nils Steen & Olav Hagelund. 1978 *Stokke bygdebok*. b. I. Tønsberg.
 Christensen, Nils Steen & Olav Hagelund. 1983 *Stokke bygdebok*. b. II. Tønsberg.
 Christensen, Nils Steen & Olav Hagelund. 1988 *Stokke bygdebok*. b. III. Tønsberg.
 Grieg, Sigurd 1943: *Vestfolds Oldtidsminner*. Oslo.
 Gudesen, Hans Gude 1980: *Merovingertiden i Øst-Norge*. Varia 2. Oslo.
 Haugen, B. 1924. *Grav og boplass. Eldre jernalders gravskikk i Østfold og Vestfold*. I: *Vitenskapselskapets skrifter II Hist.-filos. klasse 1924. No 6*. Kristiania.
 Helland, Amund. 1915. *Norges Land og Folk*. Topografisk-statistisk beskrivelse over Jarlsberg og Larvik amt. Kristiania.
 Henningsmoen, Kari 1979: *En karbondatert strandforysningsskurve fra søndre Vestfold*. I: *Fortiden i søkelyset*. Trondheim.
 Kraft, J. 1845-48. *Historisk-topographisk haandbog over kongeriget Norge*. Christiania.
 Kraft, J. 1822. *Topografisk-statistisk beskrivelse over kongeriket Norge*. Det Södenfeldske Norge. Kristiania.
 Mikkelsen, Egil. 1975. *Mesolithic in South-eastern Norway*. N.A.R., Vol 8
 Mikkelsen, Egil. 1984. *Neolitisingen i Øst-Norge*. I: *Universitetets Oldsaksamlings Årbok 1982/1983*. Oslo
 Møller, Vilhelm. red. 1980. *Bygd og by i Norge*. Vestfold. Oslo.

Møller, Vilhelm, red. 1977. *Sandar. Grend og gård 1850-1970, med tidsbilder fra næringsliv og kulturhistorie*. b. 1. Sandefjord.
 Møller, Vilhelm, red. 1980. *Sandar. Grend og gård 1850-1970, med tidsbilder fra næringsliv og kulturhistorie*. b. 2. Sandefjord.
 Møller, Vilhelm, red. 1985. *Sandar. Grend og gård 1850-1970, med tidsbilder fra næringsliv og kulturhistorie*. b. 3. Sandefjord.
 Nicolaysen, Nicolay 1862-1866: *Norske fornlevninger*. Kristiania.
 Nielsen, Yngvar. 1885. *Biskop Jens Nilssøns visitasbøger og reiseoptegnelser 1574-1597*. Kristiania.
 Rian, Øystein. 1980. *Vestfolds historie. Grevskapstiden 1671-1821*. Larvik.
 Rygh, Oluf. 1907. *Norske Gaardnavne. Gaardnavne i Jarlsberg og Larviks amt*. (b. VI) Kristiania.

Andre kilder

Fjellanger Widerøe AS. 1993. *Planutredning Vestfoldbanen. Trase-natur- og miljøkonsekvenser*. NSB Bane Region Sør.
 Fjellanger Widerøe AS. 1993. *Landskapsanalyse Vestfoldbanen*. Vedlegg 2 til Fjellanger Widerøe AS. *Planutredning Vestfoldbanen. Trase-natur- og miljøkonsekvenser*. NSB Bane Region Sør.
 Fylkeskultursjefen i Vestfold. 1992. *Fredede bygninger og anlegg i Vestfold - handlingsplan for vern og vedlikehold*.
 Karlberg, Inger. 1993. *Delrapport fra registrering av automatisk fredete kulturminner. Parsell A, B, deler av M, O, P, Q, deler av R og S*. Kulturminneprosjektet. Modernisering av Vestfoldbanen.

Kartografiske kilder

Statens Kartverk:
 Økonomisk kartverk 1:5 000.
 Kart over Grevskabernes Amt. 1:200 000. 1832.
 Rektangelmålinger. 1:20000. ca. 1825.

PARSELL P

Mjølløst - Gokstad

FYLKE
KOMMUNE

Vestfold
Sandefjord

LENKER

P1 og P2

KARTBLAD

Prosjektkart 31 og 32

LANDSKAP/HISTORIKK

Parsellen gjennomskjærer et sandslette-/larvikittlandskap med runde åkerholmer tydelig avgrenset av skogkledte knauser og åser. Dyrkajord på marine avsetninger med lettdrevet, fulldyrka jord. Jordbruksområdet er bynært 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.

KULTURMILJØER

39 Gokstad

Den nordligste delen av parsellen beskrives under kulturmiljø 38 **Råstad**, se parsell O.

Området tilhørte tidligere **Sandar** kommune, på grensa mot **Sandefjord** by. Det var tidligere dominert av 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 innslag av landbruk. Miljøet utgjør den sørlige enden av det langstrakte, slakt bølgende sandslettelandskapet som strekker seg fra **Stokkebyen** i nord til **Sandefjorden** og **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.

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. Den restaurerte haugen ligger i dag som en viktig 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. Skip kunne dengang seile inn i Mefjorden og trekkes opp mot der haugen ligger i dag. Områdene på sørsiden av Gokstadhaugen ned mot Mefjorden var dengang svært våtlendt, i dag er området dyrket opp. Dyrka mark områdene omkring Gokstadhaugen forventes å ha et høyt potensiale for funn av forhistoriske bosetningsspor.

SAMMENDRAG KONFLIKTER

Lenke P1: Vestlig lenke

(den går på et kortere parti på østsiden av dagens spor).

Kulturmiljø 39 Gokstad: Kort kurveutbedring ved **Gokstad**. Sporet trekkes østover nær Gokstad, omleggingen berører dyrket mark og nyere boligbebyggelse langs **Råstadveien**. 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 Østlig lenke

Kulturmiljø 39 Gokstad: Lang kurveutbedring Mjøløst-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**. Både P1 og P2 kan komme i konflikt med uregistrerte kulturminner. P2 utgjør i tillegg et større inngrep i et landskap med sterkt kulturminneaspekt. 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 registrerte og uregistrerte automatisk fredete kulturminner. Lenke P2 innebærer i tillegg konflikt med et særpreget landskap med et sterkt kulturminneaspekt. 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 høypotensielle landskapsområdene nærmere Gokstadhaugen.

STEDSNAVNRREGISTER PARSELL P

Frebergåsen, 2	Gokstadhaugen, 1; 2	Mefjorden, 1	Sandefjord by, 1
From nordre, 2	Hegna, 1	Råstadveien, 2	Sandefjorden, 1
Gokstad, 2	Kongshaugen, 1	Sandar, 1	Stokkebyen, 1

KILDER

Anvendt litteratur

- Berg, Lorens red. 1918. *Sandeherred*. En bygdebok. Kristiania.
- Bjanes, O. T. m.fl. 1947. *Norske Gardsbruk. Vestfold fylke* b. I/II. Oslo.
- Braathen, Helge 1989: *Ryttergraver*. Varia 19. Oslo.
- Christensen, Arne Emil, Anne Stine Ingstad, Bjørn Myhre. 1992. *Osebergdronningens grav. Vår arkeologiske nasjonalskatt i nytt lys*. Oslo.
- Grieg, Sigurd 1943: *Vestfolds Oldtidsminner*. Oslo.
- Gudesen, Hans Gude 1980: *Merovingertiden i Øst-Norge*. Varia 2. Oslo.
- Haugen, B. 1924. *Grav og boplass. Eldre jernalders gravskikk i Østfold og Vestfold. I: Vitenskapsselskapets skrifter II Hist.-filos. klasse 1924. No 6*. Kristiania.
- Helland, Amund. 1915. *Norges Land og Folk. Topografisk-statistisk beskrivelse over Jarlsberg og Larvik amt*. Kristiania.
- Henningsmoen, Kari 1979: *En karbonatert strandforskyvningskurve fra søndre Vestfold. I: Fortiden i søkelyset*. Trondheim.
- Johannesen, Fr. 1941. *Båtene fra Gokstadskippet. I: Viking V*. Oslo. s 51-74.
- Kraft, J. 1845-48. *Historisk-topographisk Haandbog over Kongeriget Norge*. Christiania.
- Kraft, J. 1822. *Topografisk-statistisk Beskrivelse over Kongeriket Norge. Det Søndenfjeldske Norge*. Kristiania.
- Mikkelsen, Egil. 1975. *Mesolithic in South-eastern Norway*. N.A.R., Vol 8
- Mikkelsen, Egil. 1984. *Neolitiseringsen i Øst-Norge. I: Universitetets Oldsaksamlings Årbok 1982/1983*. Oslo
- Møller, Vilhelm. red. 1980. *Bygd og by i Norge. Vestfold*. Oslo.
- Møller, Vilhelm, red. 1977. *Sandar. Grend og gård 1850-1970, med tidsbilder fra næringsliv og kulturhistorie*. b. 1. Sandefjord.
- Møller, Vilhelm, red. 1980. *Sandar. Grend og gård 1850-1970, med tidsbilder fra næringsliv og kulturhistorie*. b. 2. Sandefjord.
- Møller, Vilhelm, red. 1985. *Sandar. Grend og gård 1850-1970, med tidsbilder fra næringsliv og kulturhistorie*. b. 3. Sandefjord.

- Nicolaysen, Nicolay 1862-1866: *Norske fornlevninger*. Kristiania.
- Nielsen, Yngvar. 1885. *Biskop Jens Nilssøns visitasbøger og reise-optegnelser 1574-1597*. Kristiania.
- Rian, Øystein. 1980. *Vestfolds historie. Grevskapstiden 1671-1821*. Larvik.
- Rygh, Oluf. 1907. *Norske Gaardnavne. Gaardnavne i Jarlsberg og Larviks amt*. (b. VI) Kristiania.

Andre kilder

- Fjellanger Widerøe AS. 1993. *Planutredning Vestfoldbanen. Trasé-natur- og miljøkonsekvenser*. NSB Bane Region Sør.
- Fjellanger Widerøe AS. 1993. *Landskapsanalyse Vestfoldbanen. Vedlegg 2 til Fjellanger Widerøe AS. Planutredning Vestfoldbanen. Trasé-natur- og miljøkonsekvenser*. NSB Bane Region Sør.
- Fylkeskultursjefen i Vestfold. 1992. *Fredede bygninger og anlegg i Vestfold - handlingsplan for vern og vedlikehold*.
- Karlberg, Inger. 1993. *Delrapport fra registrering av automatisk fredete kulturminner. Parsell A, B, deler av M, O, P, Q, deler av R og S*. Kulturminneprosjektet. Modernisering av Vestfoldbanen.

Kartografiske kilder

- Statens Kartverk:
- Økonomisk kartverk 1:5 000.
- Kart over Grevskabernes Amt. 1:200 000. 1832.
- Rektangelmålinger. 1:20000. ca. 1825.
- Universitetsbiblioteket:
- Kart over Sandefjord og nærmest omliggende gardar. 1801.
- Sandefjord O-klubb:
- Orienteringskart Hjertås. 1:10000. 1991.

PARSELL Q

Sandefjord (Gokstad - Kjellberg)

FYLKE
KOMMUNE
LENKER
KARTBLAD

Vestfold
Sandefjord
Q0, Q1
Prosjektkart 32

LANDSKAP/HISTORIKK

Parsellen går fra Gokstad nord for Sandefjord by og sør til Virik-gårdene, og omfatter hovedsaklig tettbygd strøk. Sandefjord ble kjøpstad midt på 1800-tallet, men som utskipningssted for tømmer er det kjent så langt tilbake som på 1200-tallet. Prestegården som opprinnelig het Sandar og har gitt navn til herredet og byen som ligger på dens grunn. Sandar kirke er en korskirke i tømmer fra 1792. Ruinene av steinkirken fra middelalderen som sto her ble gravd ut ved århundredskiftet. Det antas at Virik-gårdene lenger sør opprinnelig omfattet et langt større område i dag, helt opp til den indre del av Sandefjordsfjorden.

KULTURMILJØER

40 Sandefjord stasjon - Sandar kirke

Nord for stasjonsområdet ligger det villastrøk. Sandar kirke ligger på en lav høyde. Stedet har slik sett typiske kirkestedkvaliteter, selv om det ikke er så lett å lese i dagens tette bysituasjon. Området rundt kirken er et svært verdifullt kulturmiljø med minner som viser stedets sentrale posisjon fra middelalderen og fram til i dag.

41 Virik

er hovedsaklig omtalt under parsell R. Det er et bynært jordbruksområde med gårder og nyere boligbebyggelse. Området er rikt på automatisk fredete kulturminner, og viser til bosetning her i steinalderen, bronsealderen og jernalderen. På syd-siden av Sandefjord videregående skole ligger det i dag flere registrerte skålgropslokaliteter, tradisjonelt datert til bronsealderen, og et mindre gravfelt fra jernalderen.

KONFLIKTER

Lenke Q 1: Dobbeltspor langs eksisterende trasé

Kulturmiljø 40 Sandefjord stasjon - Sandar kirke: Opplevelsen av kulturmiljøet ved kirken og Prestegården er avhengig av en sone som skiller det ut fra resten av byen. En sporutvidelse på sørsiden av den eksisterende traseen vil være uheldig i forhold til dette. Så sant det ikke forutsetter større landskapsmessige inngrep, og utvidelsen skjer på nordsiden av eksisterende spor vil konsekvensene være beskjedne.

Kulturmiljø 41 Virik: Nærhet til fornminner nord for Virik, på vestsiden av dagens jernbanetrasé, vil stille krav til det nye anlegget. Et mindre gravfelt på Virik (121) synes å komme i direkte konflikt med traseen dersom denne legges på vest-siden av dagens linje. Forøvrig er konfliktpotensialet lite.

KONKLUSJON

En sporutvidelse på nord-siden vil ha liten innvirkning på kulturminner i byen. Utvidelse av sporstrekningen fra Sandefjord stasjon til Kjellberg kan føre til direkte konflikt med et automatisk fredet kulturminne på Virik (121) Inngrepets utforming vil ha noe å si for konsekvensene for de øvrige automatisk fredete kulturminnene som ligger på eiendommen til Sandefjord videregående skole.

STEDSNAVNSREGISTER PARSELL Q

Prestegården, 1
Sandar, 1
Sandar kirke, 1
Sandefjord, 1
Sandefjord stasjon, 1
Virik, 1

KILDER

Anvendt litteratur

Berg, Lorens red. 1918. Sandeherred. En bygdebok. Kristiania.
Helland, Amund. 1915. *Norges Land og Folk. Topografisk-statistisk beskrivelse over Jarlsberg og Larvik amt.* Kristiania.
Møller, Vilhelm. red. 1980. *Bygd og by i Norge. Vestfold.* Oslo.
Møller, Vilhelm. 1977. Sandar. Grend og gård 1850-1970, med tidsbilder fra næringsliv og kulturhistorie. b. 1. Sandefjord.
Møller, Vilhelm. 1980. Sandar. Grend og gård 1850-1970, med tidsbilder fra næringsliv og kulturhistorie. b. 2. Sandefjord.
Rian, Øystein. 1980. *Vestfolds historie. Grevskapstiden 1671-1821.* Larvik.

Andre kilder

Fjellanger Widerøe AS. 1993. *Planutredning Vestfoldbanen. Trase- natur- og miljøkonsekvenser.* NSB Bane Region Sør.

Fjellanger Widerøe AS. 1993. *Landskapsanalyse Vestfoldbanen.* Vedlegg 2 til Fjellanger Widerøe AS. *Planutredning Vestfoldbanen. Trase- natur- og miljøkonsekvenser.* NSB Bane Region Sør.
Fylkeskultursjefen i Vestfold. 1992. *Fredede bygninger og anlegg i Vestfold - handlingsplan for vern og vedlikehold.*
Karlberg, Inger. 1993. *Delrapport fra registrering av automatisk fredete kulturminner. Parsell A, B, deler av M, O, P, Q, deler av R og S.* Kulturminneprosjektet. Modernisering av Vestfoldbanen.

Kartografiske kilder

Statens Kartverk:
Økonomisk kartverk 1:5 000.
Kart over Grevskabernes Amt. 1:200 000. 1832.
Rektangelmålinger. 1:20000. ca. 1825.
Universitetsbiblioteket i Oslo:
Kart over Sandefjord. 1868. Adelsten Knudsens Forlag.
Kart over Sandefjord og nærmest omliggende gardar. 1801.

PARSELL R

Kjellberg - Øya

FYLKE
KOMMUNE
LENKER
KARTBLAD

Vestfold
Sandefjord, Larvik
R1, R2, R3
Prosjektkart 33, 34, 35, 36, 37, 38

LANDSKAP/HISTORIKK

Strekningen mellom Sandefjord og Larvik er preget av jordbrukslandskap som er oppdelt og avgrenset av nord-sør-gående skogkledde åsdrag. Områdene som ligger oppover mot raet i nord-nordvest er i større grad avgrenset av mindre skogstrekninger også mot sør. Dyrkingsarealene ligger på marine avsetninger og strandavsetninger. Landskapsbildet er variert fordi de store kornarealene brytes opp av larvikittknauser og av små elver og bekker. Stedvis har slettelandet slak dalkarakter i nord-sør-retning. Gårdene er i stor grad lagt på skrinne partier som så vidt hever seg over terrenget rundt. Også organiseringen av bebyggelsen er stedvis sterkt preget av landskapsformenes retning nord-sør. De gamle veiene i området knytter sammen historiske tyngdepunkter og tegner kulturhistoriske sammenhenger som går langt tilbake i forhistorisk tid. Eienomsstruktur og teigoppdeling peker også bakover, selv om hele området er sterkt preget av moderne jordbruksmetoder.

KULTURMILJØER

41 Virik

Virik-området er et bynært jordbruksområde med gårdsbebyggelse og omkranset av boligbebyggelse. Det er flere skoler i området. Landskapet er forholdsvis flatt og jordbruksland har i liten grad blitt nedbygd. Kontrasten mellom tettbygd strøk og jordbruksområde er derfor klart lesbar. De tre Virik-gårdene som ligger på lave forhøyninger i det langstrakte landskapsrommet antas å være de eldste gårdene i området. Den eksisterende jernbanen går parallelt med rv 180 **Skiringssalveien** mellom gårdene. Sør for Virik ligger **Nordby** og **Kjellberg**. Det er registrert flere automatisk fredete kulturminner i området, bl.a. flere lokaliteter med skålgroper, gravhauger og gravrøyser. Tidligere flyfotografering av vekstspor i dyrka mark med etterfølgende arkeologisk prøvegravning har vist at det ligger rester etter et forhistorisk gårdsanlegg fra eldre jernalder i dyrka mark nord og vest for Virik skole.

42 Førstad - Jåberg - Istre

Området omfatter jordbruksområdene rundt den nedlagte **Jåberg stasjon**. Området strekker seg fra Stuen (126) og Bærløkka (148) samt Førstad-, Jåberg- og Stange-gårdene i Sandefjord til Vestad- og Istre-gårdene i Larvik. **Førstad** har uvanlig mange bruk fordelt på fire matrikelgårder (145-147, 149). Bruksstrukturen er interessant. Den har stedvis preg av felles tunområder, mens noen bruk ligger for seg selv. Enkelte tun har preg av overgang til boligeiendom, f.eks. store Førstad. Også **Istre** (1070, 1071) har flere bruk. Veien går her gjennom tuna, mens tunsamlingen på

Jåberg (139)) ligger på et platå opp mot skogbrynet og har verdifull bebyggelse og tunorganisering.

Jåberg-området er et av Vestfolds mest fornminnetette områder. Bosetningsspor er representert fra steinalder, bronsealder og jernalder, i form av løsfunn og ulike typer faste fornminner. Området vurderes som spesielt interessant i fornminnesammenheng da det her finnes større sammenhengende arealer som er lite ødelagt av nyere tids aktivitet. Spesielt viktige fornminner i dette området er bl.a. helleristningsfeltet på **Haugen** (144), gravfeltet med steinsetningene fra eldre jernalder på **Istrehågan** og en nyregistrert jernaldertuft med godt bevarte steinvoller på **Brønnum** (125/2,4).

Stasjonsbygningene på **Jåberg stasjon** er revet og stedet utgjør ikke lenger noe tyngdepunkt i grenda.

43 Lingum - Håkestad

Et halvåpent jordbrukslandskap som består av flere grender, atskilt og rammet inn av larvikittåser med steinbrudd. Et vidt spekter av kulturlandskapselementer er representert, og området har bevart trekk som ellers ofte er forsvunnet ved moderne jordbruksdrift. **Lingum-gårdene** dominerer den nordre grenda opp mot raet med sine mange bruk. Oppdelingen skriver seg likevel fra nyere tid, trolig var Lingum en relativt stor selveiergård i middelalderen. Betegnelsen **Lingumbygda** er gammel og viser til gårdens stilling. Også Skåra, Vittersen, Kjær, Stålåker og Håkestad lenger sør har to-tre bruk. **Vittersen** (49, 50) er den eldste av gårdene sør i området.

Enkelte bevarte gravminner viser til bosetning her i forhistorisk tid. Ved flyfotografering i år ble det oppdaget et stort overpløyd gravfelt i dyrka mark på **Lingum østre** (64/14). Bosetningen i området kan dateres tilbake til steinalderen. Ved våre registreringer ble det funnet tre nye steinalderboplasser vest for **Berganmyr**, 35, 50 og 60 moh.

44 Skalleberg

Skalleberg-området har en slags dalkarakter fordi landskapsrommet er rammet inn av langstrakte åsdrag. I sør vider landskapet seg ut. Jordbruksbosetningen ligger på skrinne høydedrag og larvikittholmer stikker opp og tilfører landskapet variasjon, selv om jordbruket er preget av moderne driftsformer med ensidig korndyrking. Fornminnene ligger enten på åsryggene eller langs ferdselsårene og dateres tradisjonelt til jernalder eller bronsealder. Jernbanen følger "dalbunnen" opp mot Jåberg og ligger godt i landskapet.

45 Lauve stasjon

Lauve er et lite stasjonssted og ligger der den gamle bygdeveien fra Tjøllingvollen krysser jernbanen. Blanding av tettsted og jordbruksbebyggelse. Flere kjente registrerte fornminner i ytterkant av stasjonsområdet i omkringliggende dyrka mark.

46 Vik

Jordbruksområdet rundt Vik-gårdene er skilt fra tettbebyggelsen på Tjøllingvollen av Østbyskogen som jernbanen skjærer gjennom. Ut mot Viksfjorden er det store jordbruksområder mellom små knauser. Flere kjente gravhauger og gravrøyser ligger idag på åkerholmer og knauser i eller i nærheten av dyrka mark. I **Østbyskogen** ble det i år registrert tre

nye gravrøyser. I skogsområdet ligger det også et par bruk fra nyere tid, **Gjertshagen** og **Heimdal**.

47 Tjøllingvollen

Tjøllingvollen har i århundrer vært bygdas sentrum. Her ligger **Tjølling kirke** som er fra middelalderen, **Prestegården** og kommunelokalet **Tjodalyng**, foruten en del nyere kommunale institusjoner, skoler og noen boligområder. Fornminner på vollen mellom kirken og prestegården ble fjernet i forrige århundre. Tjøllingvollen berøres ikke av jernbaneplanene.

48 Huseby - Gjerstad

Landskap og kulturminner dokumenterer her et sentralt jordbruksområde. Området er usedvanlig rikt på fornminner og er av rikshistorisk interesse. Det ligger nært til Tjølling kirke og viktige ferdselsårer langs raet. Kulturmiljøet favner flere gårder hvor **Huseby** (1032) er den sentrale gården, historisk og beliggenhetsmessig. Huseby-gårdene ligger langs et høydedrag midt i det åpne slakt bølgende jordbrukslandskapet med **Gjerstad-gårdene** i nord. **Østby-gårdene** i øst har åpenbart fått navn i forhold til Huseby. På høydedraget går også veien mellom Tjøllingvollen og **Kaupang** hvor det lå en handelsplass i vikingtid. Guribekken tegner bunnen i landskapsrommet vest for Huseby. Den deler mot Guri- og Valby-gårdene og Grønneberg som ligger opp mot åspartiet i vest.

Området er svært rikt på arkeologiske funn fra steinalder, bronsealder og jernalder. Det er registrert en rekke forhistoriske gravfelt og enkeltliggende graver her. Gravene representerer ulike typer og perioder i bronsealderen og jernalderen. Nye registreringer i dyrka mark ved Huseby-gårdene har gitt funn av bosetningsspor fra jernalderen. Dagens tunordning peker stedvis tilbake til middelalder, og gårdsbebyggelsen dokumenterer de siste par hundreårs byggeskikk. Også grenseforhold, teigdeling og steingjerder peker langt bakover. Stedvis ser det ut til å være stort samsvar mellom dagens forhold og forholdene på begynnelsen av 1800-tallet dokumentert i grevskapsmålingene, selv om så og si alt jordbruksareal i dag er brukt til korndyrking.

49 Bisjord

Bisjord utgjør en stor jordbrukslomme innenfor et delvis urbanisert landskap ved Lågen. Ligger sentralt i forhold til ferdsel mellom Larvik og Tjølling. **Bisjord nedre** (1018/1) har gammel interessant bebyggelse som er fredet. Forhistoriske løsfunn fra området tyder på et potensial for eldre bosetningsspor på stedet. Spor etter en trekullproduksjon ble registrert i området, dateringen på dette er usikker. **Haugen** (1025), i gammel tid kalt Nommesal ligger opp mot "salen" mellom Haugåsen og Bisjordkollen. På toppen går også den gamle veien fra Grønneberg til Bommestad.

50 Kjønnadal

Gården Kjønnadal ligger for seg selv i den nordligste delen av dalen som går nordover fra Gjerstad. Nyregistreringer viser at området har vært utnyttet allerede i steinalderen. Tre steinalderlokalteter er foreløpig registrerte innenfor området. **Rauan**-området nordvest for Kjønnadal er meget rikt på bosetningsspor fra jernalderen, trolig kan nye registreringer av gravhauger og rydningsrøyser ved Kjønnadal være knyttet opp mot de samme rike jernalderbosetningsområde i nord og sør. Kjønnadal regnes likevel å være et middelalderbruk, og den lå øde etter svartedauen.

SAMMENDRAG KONFLIKTER

Lenke R 0: Nytt spor langs eksisterende linje (km 141,3 - 156,9)

Kulturmiljø 41 Virik: Utbygging av eksisterende bane vil ikke føre til direkte konflikter med kulturminnene i området. Rett øst for Skiringssal folkehøyskole der lenke R1 og R2/R3 skiller lag ligger et automatisk fredet kulturminne på Brønnum (125), dette gravminnet vil kunne bli indirekte berørt av utbyggingen. Omlegging av kryssende veier vil kunne få uheldige virkninger i forhold til det åpne kulturlandskapet.

Lenke R1: Kurveutretting langs eksisterende linje.

Kulturmiljø 42 Førstad - Jåberg - Istre: Traséen vil komme i konflikt med en rekke kulturminner. Den berører flere gårdstun direkte, bl.a. **Stuen** og muligens **Bærløkka** og truer verdifull bebyggelse på **Jåberg** i Sandefjord. Automatisk fredete kulturminner som synes å bli direkte berørt er et gravfelt på Bærløkka (125), et gravfelt og enkeltliggende gravhauger på Jåberg (139) og en gravrøys på Istre (1071). Traséen går også nær opp til steinsettingene på **Istrehågan** (1071), en jernaldertuft på **Brønnum** (125) og flere forhistoriske graver som idag ligger i **Jåbergskogen**. Dette området forventes også å ha et stort potensiale for registrering av nye forhistoriske bosetningsspor.

Kulturmiljø 44 Skalleberg: Utvidelse forbi **Skalleberg-gårdene** (72-74) bør kunne gjennomføres uten stor betydning for kulturminnene i området. Linja går i dag svært nær to av gårdstuna, slik at utvidelse mot vest vil få negative følger for bruken av bygningene og tunet.

Kulturmiljø 45 Lauve stasjon: Stasjonsområdet har flere spor, og en utbygging av dobbeltspor er derfor uten betydning.

Kulturmiljø 46 Vik: Utretting av kurven vil kunne komme i direkte konflikt med en gravrøys i Østbyskogen (1036), en mulig steinalderlokalitet på **Vik** (1041) og en gravrøys på **Tjølling prestegård** (1038) Gårdsbrukene **Gjertshagen** og **Heimdalen** vil kunne bli direkte berørt.

Kulturmiljø 47 Tjøllingvollen: Kulturminnene ved Tjøllingvollen berøres ikke.

Kulturmiljø 48 Huseby - Gjerstad: Passering av **Huseby-området** reiser alvorlige konflikter. Området er rikt på kulturminner, svært mange av dem automatisk fredet. Landskapsmessig vil det by på problemer å innpasse traséen fordi den her går på tvers av landskapsformenes nord-sørretning. Selv moderate inngrep vil kunne virke forstyrrende i landskapsbildet og vanskeliggjøre lesingen av kulturhistoriske sammenhenger i området. De spenner her over større område og tidsperspektiv enn de fleste andre steder og har en spesiell historisk dimensjon. Den sammenhengende rekka med gårdstun på Huseby vil bli kuttet. Forslaget innebærer også direkte berøring av kulturminner. Gravrøysen i **Østbyskogen** (1036), tuna på Huseby (1032) og **Guri** (1028) og gravfeltene på **Valby** (1027), er utsatt, avhengig av justeringer av traséen. Traséen vil også ødelegge kulturminner som dokumenter eiendomsforhold og tidligere tiders jordbruk, bevart i grenser og steingjerder.

Kulturmiljø 49 Bisjord: Traséen kommer nær opptil gårdstunet på **Kil** (16/1). Eventuell konflikt avhenger av høyden på linja og hvor dominerende den blir landskapsmessig. Ved bruløsning vil den neppe ha stor

betydning for gårdsdriften på de bynære gårdene ved Lågen. En fylling vil virke svært uheldig i landskapet dersom den blir høy.

Lenke R2: Ny linje over Lingum, Vittersen, Gjerstad

42 Førstad - Jåberg - Istre: Traseen vil kunne komme i direkte konflikt med to steinalderlokaliteter på Vestad (69).

Kulturmiljø 43 Lingum-Håkestad: Traseen vil trolig komme i direkte konflikt med automatisk fredete kulturminner, en steinalderboplass på Lund (66). Traseen løper mellom gårdene, men har i det flate landskapet mulighet til å innpasses uten store konsekvenser for kulturlandskapet i Lingumbygda. Nærhet til gårdstun og avskjæring av jordvei og grenser er generelt problematisk. Området antas å ha et høyt potensiale for forhistoriske bosetningsspor i dyrka mark. Automatisk fredete kulturminner som vil kunne bli indirekte berørt er Kongshaugen på Skåraåsen, en registrert kullmile og en steinsatt grop (fangstgrav?) i Gjerstadskogen.

48 Huseby-Gjerstad: Områdene rundt Gjerstad-gårdene forventes å ha et stort potensiale for bosetningsspor fra forhistorisk tid. I gårdslandskapet på Gjerstad vil konfliktgraden være avhengig av traséens vertikalprofil og hvor tunnelåpningene kommer, men det er stor mulighet for direkte konflikt med gårdstun på Gjerstad vestre (35/2) og Sande (24/1, 2). Et større gravfelt på Sande (24) vil kunne bli indirekte berørt av traséen. En justering av traséen mot skogkanten i nordvest vil redusere konfliktene i forhold til kulturlandskapet og eksisterende gårdstun.

Kulturmiljø 49 Bisjord: Traseen vil kunne komme i konflikt med næromgivelsene til fredet bebyggelse på Bisjord nedre. Konfliktgraden avhenger av avstand fra tunet og høyde i terrenget. Høye fyllinger ut fra skråningen ned mot elvesletta ved Lågen er svært uheldig landskapsmessig. Legges linja på viadukt ut fra Haugåsen og langs industriarealene på Moa er konflikten liten.

Lenke R 3: Ny linje over Lingum, Håkestad. Variant av R 2.

Kulturmiljø 43 Lingum-Håkestad: Traseen løper gjennom åpent kulturlandskap i Lingumbygda der det antas å være et stort potensiale for forhistoriske bosetningsspor i dyrka mark. Traseen kan komme i konflikt med bebyggelse på Håkestad-gårdene (55, 56), men mindre justeringer vil kunne redusere potensielle konflikter betydelig.

Kulturmiljø 50 Kjønndal: Traseen vil kunne medføre direkte konflikt med automatisk fredete kulturminner på flere steder. En steinalderlokalitet, en gravhaug og flere rydningsrøyser på Rauan nedre (21).

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. Selv om traséen justeres noe i forhold til forslaget vil ikke konfliktene kunne unngås.

Lenke R 2 vil kunne føre til konflikter med kulturlandskap, nyere tids kulturminner og fornminner både i dyrket mark og i skogpartiene. Muligheten for å redusere konfliktene ved god landskapstilpasning er tilstede, men enkelte fornminner vil likevel bli rammet.

Lenke R 3 vil føre til konflikt med automatisk fredete kulturminner. Konflikter med nyere tids kulturminner kan trolig reduseres ved justering av traséen. Eventuell riving av gardsbruk er her en svært stor konflikt.

STEDSNAVREGISTER PARSELL R

Berganmyr, 2	Håkestad, 2; 6	Lingum østre, 2	Stålåker, 2
Bisjord, 3; 5	Istre, 1; 2; 4	Lingumbygda, 2; 5	Tjodalyng kommune- lokale, 3
Bisjord nedre, 3; 5	Istrehågan, 2; 4	Lund, 5	Tjølling kirke, 3
Bisjordkollen, 3	Jåberg, 1; 2; 4	Lågen, 3; 5	Tjølling prestegård, 3; 4
Brønnum, 2; 4	Jåberg stasjon, 1; 2	Moa, 5	Tjøllingvollen, 3; 4
Bærløkka, 1; 4	Jåbergskogen, 4	Nommisal, 3	Valby, 3; 5
Førstad, 1	Kaupang, 3	Nordby, 1	Vestad, 1; 5
Gjerstad, 3; 5	Kil, 5	Rauan, 4; 6	Vik, 2; 4
Gjertshagen, 3; 4	Kjellberg, 1	Sande, 5	Virik, 1; 4
Grønneberg, 3	Kjær, 2	Skalleberg, 2; 4	Vittersen, 2
Guri, 3; 5	Kjønndal, 4; 6	Skiringssalveien, 1	Østby, 3
Haugen, 2; 3	Kongshaugen, 5	Skåra, 2	Østbyskogen, 3; 5
Haugåsen, 3; 5	Lauve, 2; 4	Skåraåsen, 5	
Heimdal, 3; 4	Lauve stasjon, 2; 4	Stange, 1	
Huseby, 3; 4	Lingum, 2; 5	Stuen, 1; 4	

KILDER

Anvendt litteratur

- Berg, Lorens red. 1918. Sandeherrred. En bygdebok. Kristiania.
 Bjanes, O. T. m.fl. 1947. *Norske Gardsbruk. Vestfold fylke* b. I/II. Oslo.
 Helland, Amund. 1915. *Norges Land og Folk. Topografisk-statistisk beskrivelse over Jarlsberg og Larvik amt*. Kristiania.
 Krohn-Holm, Jan W. 1974. *Tjølling bygdebok. Kulturhistorien*. b. I. Sandefjord.
 Krohn-Holm, Jan W. 1970. *Tjølling bygdebok. Gårder og slekter*. b. II. Sandefjord
 Krohn-Holm, Jan W. 1972. *Tjølling bygdebok. Gårder og slekter*. b. III. Sandefjord
 Mikkelsen, Egil 1984. *Neolitiserings i Øst-Norge. I: Universitetets Oldsaksamlings Årbok 1982/1983*. Oslo
 Møller, Vilhelm. red. 1980. *Bygd og by i Norge. Vestfold*. Oslo.
 Møller, Vilhelm, red. 1977. *Sandar. Grend og gård 1850-1970, med tidsbilder fra næringsliv og kulturhistorie*. b. 1. Sandefjord.
 Møller, Vilhelm, red. 1980. *Sandar. Grend og gård 1850-1970, med tidsbilder fra næringsliv og kulturhistorie*. b. 2. Sandefjord.
 Møller, Vilhelm, red. 1985. *Sandar. Grend og gård 1850-1970, med tidsbilder fra næringsliv og kulturhistorie*. b. 3. Sandefjord.
 Rian, Øystein. 1980. *Vestfolds historie. Grevskapstiden 1671-1821*. Larvik.
 Steinnes, Asgaut. 1955. *Husebyar*. Oslo.
 Østby, Einar. 1993. *Hellerbosetning i østnorsk yngre steinalder. Utgravingen av Sandtrahelleren i Tjølling, Larvik, Vestfold. I: Universitetets Oldsaksamlings Årbok 1991/1992*. Oslo.

Andre kilder

- Fjellanger Widerøe AS. 1993. *Planutredning Vestfoldbanen. Trasé-natur- og miljøkonsekvenser*. NSB Baneregion Sør.

- Fjellanger Widerøe AS. 1993. *Landskapsanalyse Vestfoldbanen. Vedlegg 2 til Fjellanger Widerøe AS. Planutredning Vestfoldbanen. Trasé-natur- og miljøkonsekvenser*. NSB Baneregion Sør.

- Fylkeskultursjefen i Vestfold. 1992. *Fredede bygninger og anlegg i Vestfold - handlingsplan for vern og vedlikehold*.
 Henriksen, Ronny. 1993. *Rapport for de arkeologiske registreringene i deler av søndre Vestfold for prosjektet Modernisering av Vestfoldbanen*.
 Karlberg, Inger. 1993. *Delrapport fra registrering av automatisk fredete kulturminner. Parsell A, B, deler av M, O, P, Q, deler av R og S. Kulturminneprosjektet. Modernisering av Vestfoldbanen*.
 Karlberg, Inger. 1993. *Jernalderhus på Brønnum. Delrapport. Modernisering av Vestfoldbanen*.

Kartografiske kilder

- Statens Kartverk:
 Økonomisk kartverk 1:5 000.
 Kart over Grevskabernes Amt. 1:200 000. 1832.
 Grevskapsmålingene 1:4000. 1811.
 Rektangelmålinger. 1:20 000. 1820-årene.
 Universitetsbiblioteket i Oslo:
 Sandefjord og nærmest omliggende gardar. 1801.
 Sandefjord O-klubb:
 Orienteringskart Marum. 1:10000. 1989.
 Orienteringskart Helgerød. 1:10000. 1989.
 Orienteringskart Skallist. 1:10000. 1988.
 Store Bergan IL:
 Marum - Skallist. 1:15000. 1981.

PARSELL S

Larvik (Øya - Farriseidet)

FYLKE
KOMMUNE
LENKER
KARTBLAD

Vestfold
Larvik
S 1, S 2
Prosjektkart 38, 39

LANDSKAP/HISTORIKK

Vestsida av Lågens utløp i Larviksfjorden er ei flat elveslette. Torstrand ligger på sandmoen ut mot Larviksfjorden. Enkelte markerte larvikittknauser stikker opp. Boligstrøk og industriområder i yttersonen preger området. Larviks sentrum ligger på en bratt morenebakke opp mot Bøkeskogen i nordvest og heller ned mot bukta og Farriselva i sør-sørvest. Sentrumsfunksjonene er i dag konsentrert i kvartalene rundt Torget, Nansetgata, Prinsegata og delvis Storgata, mens kvartalene utenfor hovedsaklig er boligområder. Et høydedrag fra fjellknausene bak Herregården ut til kirken og Tollerodden skiller "Byen" fra Torstrand. Offentlige bygninger preger dette strøket.

Innsjøen Farris har sitt utløp i Larviksfjorden gjennom Farriselva. Akkurat her ligger også det store raet som elva har gravd ut en dyp dal tvers gjennom. 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. I dag har det preg av å være et boligområde, med få andre funksjoner. Industrien langs Farriselva er konsentrert nede på flatene på Sanden og på Langestrandssida, og oppe ved Farriseidet og på Bergeløkka på sørsiden av Farrisvannet.

Når det oppsto en bydannelse innerst i Larviksfjorden har det en rekke historiske årsaker. De geografiske forholdene var gunstige med isfri havn plassert mellom rike jordbruksbygder, og via elvene var det tilgang til tømmer. Noen av de eldste ferdselsårene gjennom fylket gikk ned hit. I Europa fantes alt i middelalderen et marked for trelast, og etterspørselen vokste ved overgangen til nyere tid. I Fritsøbedriften forentes de mulighetene som var gitt.

Grevskapet Larvik ble opprettet som arvelig grevskap for Norges stattholder Ulrik Frederik Gyldenløve i 1671. Grevene styrte grevskapet i stor grad fra Danmark. Etter at adelsvesenet var avviklet kjøpte F. W. Treschow grevskapets eiendomskompleks i 1838 og grunnla firmaet Treschow-Fritzøe.

KULTURMILJØER

51 Larvik by: Larvik by er langstrakt og sammensatt av tre relativt klart avgrensede historiske områder med ulik karakter, Torstrand i øst, Langestrand i vest og "Byen" i midten. Industriområdet ved Farriselva og det offentlige pregede Herregårdsområdet danner særpregede områder mellom de tre hovedbydelene.

Hovedelementene i Larviks bystruktur kan følges tilbake til 1600-tallet, selv om byplanen i sentrum er sterkt preget av regulering etter branner i 1869, 1884 og 1902. Situasjonen langs **Storgata** er svært spesiell. De eldste husene skriver seg fra tida etter brannen i 1792. Den direkte kontakten med sjøen som gjorde Storgata til byens fornemste gate er i dag hindret av utfyllingene utenfor jernbanen. **Sørlandske hovedvei** gikk fram til tidlig på 1970-tallet i Storgata. Trafikkbelastningen bidro trolig til det bygningsmessige forfallet i Storgata, samtidig som borgerhusene hadde endret funksjon. I den østlige delen av gata som ble kuttet av ved jernbaneombygging ca. 1948, nå kalt **Kirkestredet**, finner vi i dag de best bevarte husene. Oppe i byen finnes mange kategorier verneverdige hus - alt fra små trehus fra 1700-tallet i **Stengata** til fine funkisgårder ved **Torget**.

Stranda i Larvik var ikke ideell som **havn**, ubeskyttet mot været rett inn fjorden. Havnefunksjonene var i seilskutetida konsentrert ved **Skottebrygga**, i ly av **Tollerodden**. Her ble det bygd brygger og etter hvert molo. Damskipsbrygge ble bygd midt på 1800-tallet. Tollboden fra 1885 er av høy arkitektonisk kvalitet. **Stasjonsbygningen** er fem år eldre. Fiskebrygga er forsvunnet under nyere kaiutbygging, mens Skottebrygga ikke er så endret.

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. Flere bygninger er fredet som kulturminne. Ulrik Frederik Gyldenløve bygde Herregården eller "Residensen" der gården Dragenes hadde ligget på 1670-tallet. Han sto også for byggingen av kirken og anleggelsen av en stor park med parterrer, springvann, karpedam og alléer helt ned til sjøkanten ved **Torstrand**. Herregården er blant landets største trebygninger. Etter at grevskapet ble oppløst kjøpte Larvik i 1820 hele anlegget og tok det i bruk i den kommunale virksomheten. Etter 100 år i kommunens tjeneste ble trepaléet restaurert rundt 1920, og har siden vært museum. Herregårdens gamle hageanlegg løste behovet for tomter til kommunale byggeoppgaver fra midt på 1800-tallet langt opp i vår tid.

Hospitalets bygning er bygd i 1761, har tre fløyer bygd i stein. **Kirken** fra 1677 fikk tilbygd tårn på 1700-tallet og ble ombygd på 1860. På **Tollerodden** står "Tolleroddhuset", "Alders Hvile" - tidligere "Klubblokalet" og like ved ligger Colin Archers hjem. Den gamle tollboden, bygd som grevskapets forvalterbolig på begynnelsen av 1700-tallet ligger også her og rommer i dag Larvik Sjøfartsmuseum.

Den eldste historien i området mellom sentrum og **Lågen** er knyttet til gårdene som lå her. Bare **Yttersø** eksisterer fremdeles. Bydelen **Torstrand** vokste fram på 1600- og 1700-tallet, strandsittere og arbeidere på Fritsø, fiskere og sjøfolk bosatte seg langs veien mellom Larvik og ladestedet Hølen i Tjølling. Gatemonsteret er dels bestemt av regulering fra 1850-tallet, slik at Torstrand er sammensatt av to områder med svært ulik feltkarakter. Bebyggelse trolig fra hele perioden.

Rundt 1880 ble jernbanetraseen til den nye Jarlsbergbanen bygd. Over **Torstrandmoen** ble banen lagt på en ca 4-5 m høy oppbygging av tørrmurt brutt stein, åpenbart av kommunikasjonsmessige hensyn. Jernbaneanlegget er i seg selv et svært verdifullt kulturminne. **Torstrand torg** er

delt av jernbanelinja. Under parken på **Herregårdssletta** ble det gravd kulvert og ut mot stasjonen ble sporet lagt i åpen skjæring med tørrmurte steinvegger.

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 skogressursene i eiendomskomplekset. Eiendomssamlingen har røtter tilbake til middelalderen, alt på 1200-tallet hadde Olavsklosteret i Tønsberg kverner i Nannarå - Farriselva. Danske adelsmenn som etter reformasjonen fikk klostergodset i forlening satte i gang sagbruk og jernverk. Garden **Fresje** (Fritsø) som var godsets hovedgård forsvant i et katastrofalt jordskred i Farriselva i 1653, og beliggenheten er usikker.

Bosettinga på **Langestrand** går tilbake til 1500-tallet og har alltid vært nært knyttet til virksomheten i Farriselva. De nedre områdene har uregelmessige gater - preget av å ha oppstått som passasjer mellom frittliggende hus og eiendommer under en gradvis fortetting, mens de øvre områdene er utformet etter 1800-tallets regulerte byutvikling.

SAMMENDRAG KONFLIKTER

Lenke S0: Eksisterende spor

Forslaget eventuelle betydning for kulturminner er ikke vurdert.

Lenke S1: Nytt spor langs eksisterende spor

Utvidelse av eksisterende spor vil ikke ha noen alvorlig innvirkning på kulturminner i Lågen-området, men medfører omfattende inngrep på **Torstrand** nær bevaringsverdig bygningsmiljø og byrom. Det medfører også bortsprenning av deler av de karakteristiske steile fjellknausene i området.

I det meget verdifulle kulturminneområde mellom **Herregården**, kirken og **Hospitalet** og **Storgata-Kirkestredet** vil et hvert inngrep ha stort konfliktpotensiale, selv når ingen av de verdifulle bygningene berøres direkte. Lindealléene på **Herregårdssletta** vil bli rammet. En sporutvidelse vil gjøre skjæringen mellom Herregårdssletta og stasjonen mer dominerende i bybildet og bør unngås. Kulvertløsning her forutsetter at jernbanen senkes i forhold til dagens nivå, noe som vil skape problemer i møte med stasjonsområdet.

Riving av en bygning i **Kirkestredet** er meget konfliktfylt fordi det punkterer et svært egenartet byrom - Storgatasegmentet. Et hvert inngrep i den gamle bygningsrekka langs Storgata rører ved et av basiselementene i Larviks identitet som sted. Omlegging av jernbanen bør aktualisere byreparasjon i dette området. **Storgata** bør henge sammen i hele sin lengde, ikke av hensyn til trafikkforhold, men for å holde sammen byrommet ut mot sjøen og gjøre den unike historiske strukturen fattbar. En utvidelse mot nord forutsetter en helt ny trafikk-løsning i Storgata.

Hjørnesteinsbedriften **Treschow-Fritzøes** produksjonslokaler - delvis bygninger fra 1800-tallet - ligger helt inntil eksisterende spor. En viktig trafikkåre - Mølleveien - på den andre siden gjør trolig sporutvidelse svært vanskelig her. Nærværet av industrien er en vesentlig faktor i byens identitet. Tekniske kulturminner i **Hammerdalen - Farriseidet** vil utgjøre et konfliktpotensiale. Her blir likevel spørsmålet om den fysiske formgivingen av jernbaneanlegget like viktig som industrifragmentene fordi

dalen er fra naturens side svært spesiell og danner inngangsport til byen fra E18.

Lenke S2: Tunnel gjennom Larvik

Tunnelløsning under Larvik vil ha få umiddelbare konsekvenser for kulturminnene. Ny stasjonslokalisering vil kunne forrykke tyngdepunktet i byen og medføre transformasjon. Dette vil ha store konsekvenser for kulturminnene. En realistisk byanalyse bør danne grunnlag for et eventuelt lokaliseringsspørsmål.

Virkningen av en ny trasé inn til Larvik vil være svært avhengig av hva anlegget medfører av landskapsmessige inngrep. Landskapsmessig er det svært uheldig dersom den flate elvesletta ved Lågen blokkeres med en høy fylling på tvers av elvas retning. Konfliktpotensialet er likevel ikke spesielt høyt hva kulturminner angår.

KONKLUSJON

En utvidelse av det eksisterende sporet gjennom Larvik støter på en del alvorlige konflikter med kulturminner. Avbøtende tiltak og byreparasjon vil likevel kunne moderere skadevirkningene og det må stilles høye kvalitative krav til den arkitektoniske formgivingen av anlegget. Forbi Treschow-Fritzøe er det 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 traséen har ligget her i godt over 100 år.

Det er trolig mulig å komme fram til en løsning på traséspørsmålet som totalt sett er bedre enn utvidelsesalternativet. Til dette arbeidet bør det gjennomføres en byanalyse som kan danne grunnlag for en slik drøfting. Kanskje kan man finne en løsning som kombinerer den gamle stasjonsplasseringen med en tidsmessig traseføring.

STEDSNVANSREGISTER PARSELL S

Alders Hvile, 2	Herregården, 2; 3	Larvik stasjon, 2	Stranda, 2
Bergelokka, 1	Herregårdssletta, 3	Larviksfjorden, 1	Sørlandske hovedvei, 2
Bøkeskogen, 1	Hospitalet, 2; 3	Lågen, 2	Tollerodden, 2
Colin Archers hjem, 2	Hospitalets, 2	Lågen-området, 3	Tollerodddhuset, 2
Dragenes, 2	Hølen i Tjølling, 2	Mølleveien, 3	Torget, 1
Farris, 1	Jarlsbergbanen, 2	Nannarå, 3	Torstrand, 1; 2; 3
Farriseidet, 1; 3	Kirkestredet, 2; 3	Nansetgata, 1	Torstrand torg, 2
Farriselva, 1; 3	Klubblokalet, 2	Prinsegata, 1	Treschow-Fritzøe, 1; 3;
Fiskebrygga, 2	Langestrand, 1; 3	Residensen, 2	4
Fresje, 3	Larvik havn, 2	Sanden, 1	Yttersø, 2
Fritsø, 2	Larvik kirke, 2; 3	Skottebrygga, 2	
Fritsøbedriften, 3	Larvik	Stengata, 2	
Hammerdalen, 3	Sjøfartsmuseum, 2	Storgata, 1; 2; 3	

KILDER

Anvendt litteratur

- Bakken, Asbjørn 1959. *Farrisdammen (Bidrag til sementens historie i Norge)*. I *Vestfoldminne* 1959. Tønsberg.
- Fra Norges næringsveie i tekst og bilder. 1921. Vestfold fylke Larvik.* (Ved 250 aars jubileet i 1921). Kristiania.
- Havne- og Stationskonkurransen i Larvik 1920.* Larvik.
- Helland, Amund. 1915. *Norges Land og Folk. Topografisk-statistisk beskrivelse over Jarlsberg og Larvik amt.* Kristiania.
- Hesselberg, F. M. 1920. *Kjøpstaden Larviks kommunalpolitikk og byens ledende mænd i perioden 1671 til og med 1874.* Larvik.
- Hesselberg, F. M. 1919. *Kjøpstaden Larviks kommunalpolitikk og byens ledende mænd i perioden 1874 til og med 1895.* Larvik.
- Johnsen, Oscar Albert. red. 1923. *Larviks Historie indtil 1814.* b.1. Larvik
- Langeland, A. St. red. 1923. *Larviks Historie 1814-1845.* b.2. Larvik
- Langeland, A. St. og Gunnar Christie Wasberg. red. 1963. *Larviks Historie 1885-1940.* b.3. Larvik.
- Larvik kommune. 1992. *Kulturlandskap og kulturminner. Tur og opplevelshåndbok for Larvik.*
- Møller, Vilhelm. red. 1980. *Bygd og by i Norge. Vestfold.* Oslo.
- Nielsen, Yngvar. 1885. *Biskop Jens Nilssøns visitasbøger og reiseoptegnelser 1574-1597.* Kristiania
- Nyhus, Per. 1981. *Dengang det het Laurvig. Utgitt av Østlands-Posten i forbindelse med 100-årsjubileet 1981.* Larvik.
- Omang, Reidar. 1935. *Fritzøe i slekten Treschows eie. 1835-1935.* Oslo.
- Rian, Øystein. 1980. *Vestfolds historie. Grevskapstiden 1671-1821.* Larvik.
- Stavseth, Gunnar m.fl. 1985. *Treschow-Fritzøe 1935-1985.* Larvik
- Wasberg, Gunnar Christie. red. 1971. *Larvik. Hva byen var, og slik den ble.* Larvik.
- Wasberg, Gunnar Christie. 1973. *I takt med Europa. Larviks grevskap. Utvikling og struktur.* Oslo.
- Wasberg, Gunnar Christie. red. 1980. *Fresje - borgen som forsvant. Slekter og miljø.* Larvik.
- Wasberg, Gunnar Christie. 1980. *Handel i Larviks-distriktet gjennom 2000 år.* Larvik.
- Wasberg, Gunnar Christie. 1980. *Larvik havns historie. En forskningsrapport. Larvik Havnevesen.* Larvik.
- Aagaard, Aage. 1906. *Larvik og omegns industri og næringsliv tilligemed almindelig beskrivelse, institutioner og historiske meddelelser. I tekst og bilder.* Kristiania.

Andre kilder

- Fjellanger Widerøe AS. 1993. *Planutredning Vestfoldbanen. Trase-natur- og miljøkonsekvenser.* NSB Bane Region Sør.
- Fjellanger Widerøe AS. 1993. *Landskapsanalyse Vestfoldbanen. Vedlegg 2 til Fjellanger Widerøe AS. Planutredning Vestfoldbanen. Trase-natur- og miljøkonsekvenser.* NSB Bane Region Sør.
- Fylkeskultursjefen i Vestfold. 1992. *Fredede bygninger og anlegg i Vestfold - handlingsplan for vern og vedlikehold.*
- Karlberg, Inger. 1993. *Delrapport fra registrering av automatisk fredete kulturminner. Parsell A, B, deler av M, O, P, Q, deler av R og S. Kulturminneprosjektet. Modernisering av Vestfoldbanen.*
- Larvik kommune. *Kommunedelplan med bestemmelser for Larvik sentrum.* Vedtatt 27.6.1990.
- Larvik kommune. *Kommuneplan 1991-2002. Kommuneplanens arealdel. Kommunedelplan med bestemmelser for Larvik sentrum.* Vedtatt 25.9.1991.
- Larvik kommune. 1990. *Natur- friluft- og verneverdige områder i Larvik.*

Kartografiske kilder

- Statens Kartverk:
- Økonomisk kartverk 1:5 000.*
- Kart over Grevskabernes Amt. 1:200 000. 1832.*
- Grevskapsmålingene 1:4000. 1811.*
- Rektangelmålinger. 1:20 000. 1820-årene.*
- Riksarkivet:
- Grevskapsarkivene. Larvik grevskap. Pakkesaker. Oppmålingskart av Larvik by 1688.*
- Larvik kommune (utdrag):
- Kart over Larvik. 1:5000. 1811.*
- Kart over Grændsen mellem Laurvigs Bye og Land Districtet. (Rørdam) 1820.*
- Kart over Laurvig. (Lt. Reichborn) 1818, rev. 1869.*
- Kart over Laurvig. 1:1000. (ca. 12 plansjer) 1873-74, rev. 1879.*
- Kart over Laurvig. (N. S. Krum) 1:2000. 1884. Også rev. utgave 1902.*
- Kart over Larvik. (Ing. Dahl) 1:2500. 1927, 1956*
- Reguleringskartarkiv ca. 1850-1930.*

Informanter:

- James Archer, etnologstud., Larvik Sjøfartsmuseum

PARSELL T

Farriseidet - Eidanger

FYLKE
KOMMUNE

Vestfold og Telemark
Larvik og Porsgrunn

LENKE

T1, T2, T3 og T4.
(Lenke T0 eksisterende spor km 118,2 - 123,5 er ikke aktuell)

KARTBLAD

Prosjektkart 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50.

LANDSKAP/HISTORIKK

Området fra Farris ved Larvik til Eidanger karakteriseres som et sprekkedalslandskap. Det er oppbrutt med kraftige bratte og ulendte lier. Målestokken er for det meste småskala. Daldragene går gjerne nord/sør eller sør/øst. Her er store skogkledte områder med mye bart fjell, oppbrutt av innsjøer. Bosetningen i området er spredt. Små, men langstrakte, dalfører med småbruk og spredte jordlapper er karakteristisk. Det er kun de største daldragene som har gitt grunnlag for jordbruksbosetting. I jordbruksammenheng er dette marginale områder som har ressursene i skog og utmark som forutsetninger for drift.

De langstrakte vassdragene har fra gammelt av gitt grunnlag for ferdsel nord/sør. Fra naturens side er det gitt dårligere betingelser for den reisende som skulle krysse området øst/vest. Likevel har ferdselen landveis til **Eidanger** lange tradisjoner. Strekningen Larvik - Eidanger ble bygd ut som kjørbær kongevei i siste halvdel av 1700-tallet. Det er bevart flere kulturminner som kan knyttes til ferdselshistorien i området. Dagens E18 følger den gamle veiens korridor. Forlengelsen av Vestfoldbanen fra Larvik til Eidanger/Porsgrunn i 1882 ble lagt i en stor sløyfe utenom.

Fylkesgrensa mellom Telemark og Vestfold går midt i området. De gamle kommunene **Brunlanes** og **Eidanger** på hver side er nå gått inn i storkommunene Larvik og Porsgrunn.

KULTURMILJØER

52 Vassvik

Området er kun overfladisk registrert. De bebygde områdene ligger på innsiden av en kolle som utgjør et lite nes i Farrisvannet. Omfatter deler av gårdene **Vassvik** og **Anvik**. Gårdstun med karakteristisk beliggenhet ved vik mot Farrisvannet og langs vei. Gårdsbebyggelsen er blandet med yngre boligbebyggelse. Dagens jernbane fra 1881 går over området. **Den gamle Skiensveien** (med brosteinsdekke under asfalten) slynger seg langs fjellskrenten til den møter E18 ved Sky. Det er kun kjent ett steinalderfunn fra Vassvik på gnr. 4068. Området regnes imidlertid for å ha et potensiale for nye steinalderfunn.

53 Vassbotn

Deler av en lang smal dal i et sprekkedalslandskap, som går fra Vassbotnfjorden ved nordenden av **Hallevannet** til **Kjose**. Dalen er spredt bebyggt

med småbruk. Landskapet er ennå preget av husdyrbruk, og her finnes bevarte bygningsmiljøer fra århundreskiftet. Vassbotn var skysstasjon på den gamle hovedveien mellom Larvik og Skien. Her var det knutepunkt for ferdselen sørover **Hallevassdraget** og veien nordover til Kjose. Her er flere elementer som gir Vassbotn spesiell verdi som ferdselsminne, et eldre bygningsmiljø, "lesbar" beliggenhet tett ved hovedveien og tilknytningen til et landskap som har satt strenge betingelser, men også muligheter for ferdsel både til lands og til vanns.

Registrering av en kullmile i utmarka viser til kullproduksjon i disse områdene i eldre tider.

Dalen er meget bratt og eventuelle steinalderlokaliteter bør ligge høyere enn 70 m.o.h. Ved registreringer i år ble det funnet en steinalderlokalitet på ca. 100 m.o.h. Området regnes for å ha et stort potensiale for nye funn. Høyden over havet på boplassene i dette landskapet indikerer muligheter for spor etter en fosnabosetning (7800-6300 f.Kr.).

54 Tverrfjorden - Vestmovannet;

Området er kun overfladisk registrert. Stort naturområde med skog og vann. Vannene utgjør en del av **Hallevassdraget** med forgreninger både mot vest, sør og nord til Vassbotn. De har hatt betydning både som ferdselsåre og fløtningvei. Langs **Tverrfjorden** og **Vestmovann** ligger noen få småbruk. Området er først og fremst en naturperle, men har også et potensiale for kulturminner som forteller om skogsdrift og utmarks-næringer. To registreringer av kullmiler viser bl.a. til kullproduksjon i området i tidligere tider. Arkeologiske registreringer i området har gitt et negativt resultat. Området vurderes å ha et lavt potensiale for fornminner.

55 Kjose med Putlandsdalen;

Kjose er et lite tettsted ved Farrisvannet, kirkested siden middelalderen og stasjonssted på Vestfoldbanen fra 1882. Putlandsdalen er en liten smal skogsdal med småbruk som strekker seg fra Kjose og inn i Telemark. Kjose har siden middelalderen vært en liten jordbruks- og skogsbygd. Den fikk større betydning fra 1500-tallet da trelasthandelen og sagvirksomheten vokste fram. Med jernbanen fulgte rike Larviksborgere som bygget sommervillaer langs Farrisvannet. Putlandsdalen var opprinnelig utmarksområder til gårdene i Kjose. Bosettingen strekker seg tilbake til 1600-tallet da husmannsplassene ble tatt opp.

Kjose og Putlandsdalen har en kulturhistorie som er representativ for de indre bygdene i Vestfold. Bebyggelse, landskap og stedsnavn gir innblikk i hvordan kombinasjonen av jordbruk, sagdrift, seterdrift, stasjonssted og fritidsbebyggelse har vært. Det er særlig utviklingen etter 1500 som gjen-speiles, men bosettingen kan spores tilbake til forhistorisk tid. I Kjose er det registrert to steinalderlokaliteter, to gravfelt fra jernalderen og fossile dyrkningsspor i form av en steinstreng og åker med rydningsrøyser.

56 Langangen;

Langangen er den største og mest karakteristiske av de trange dalene som parsellen må krysse. Fjorden og daldraget Langangen - Ønna utgjør et særpreget landskapssnitt fra kyst til innland som har satt sine spesielle betingelser for bosetting og næring - som har vært kombinasjoner av jordbruk, skogbruk, ferdsel, trelast, skipsbygging, istrafikk og garveridrift. Nede ved fjorden ligger Langangen tettsted med kirke og tettstedsbebyggelse. Langangen var sundsted på hovedveien til Eidanger - Skien. I 1790 ble Kongeveien fra Larvik til Porsgrunn over Langangen bygd med bru

over Langangsundet. Med det store bruspenntet til E18 høyt over tettstedet er Langangen et kulturmiljø som dokumenterer flere lag ferdshistorie i et vanskelig terreng. Fra **Ønna** og innover er det jordbruket som dominerer dalbunnen, omkranset av bratte skogklede dalsider.

På terrasser, hyller eller mindre flater i de bratte skogklede dalsidene er det registrert et meget stort antall steinalderboplasser, totalt 57. Lokaltetene representerer ulike dateringer innenfor steinalderen og ligger fra 25-75 m.o.h.. Området regnes for å ha en meget stor vitenskapelig og opplevelsesmessig verdi.

Samlet sett utgjør Langangen et kulturmiljø med varierte innslag av natur og kulturelementer. Fra nyere tid er det bevart enkeltminner og miljøer som forteller om tettstedsutvikling, ferdsel og ressursutnyttelse fra jordbruk til småindustri.

57 Eidanger - Vallermyrene;

Store trafikkmaskiner, grusuttak og steinbrudd i områdets nærhet setter i dag sitt preg på området, men her er også bevart elementer som forteller om områdets historie. Eidanger er et tettsted med bakgrunn i kirkestedet fra middelalderen og er møtested mellom den gamle hovedveien fra Skien til Larvik og lokale bygdeveier. Fra 1882 ble stedet knutepunkt jernbanestasjon mellom **Vestfoldbanen**, **Brevikbanen** og **Bratsbergbanen** til **stasjonen** ble nedlagt 1987. Stasjonsbygningene står fortsatt og har stor lokalhistorisk verdi. Mellom Porsgrunn by og Eidanger ligger **Vallermyrene**, et åpent, bynært jordbruksområde med innslag av boligbyggelse og industri. De eldste gårdene ligger langs dalsidene med yngre småbruk på den gamle myra som mye har blitt oppdyrket i nyere tid.

Bosetningen i området kan trekkes tilbake til jernalder og steinalder gjennom registrerte fornminner og løsfunn. De arkeologiske funnene er særlig lokalisert i området nær **Eidanger kirke** og **prestegård** og langs foten av åsene nord for det store grustaket. Flere gravfelt og gravhauger fra jernalderen ligger innenfor områdene for traséen.

KONFLIKTER

Lenke T1: Nytt spor med tunnel Larvik - Ødegården - Storberget - Eidanger.

Traséen kommer ut i dagen på korte strekninger ved kryssing av tre daler. De korte dagstrekningene er ved Ødegården i Vassbotndalen, Ønna i Langangen og i Bjørkedalen.

Kulturmiljø 56 Langangen: Konflikten er størst i **Ønna** i Langangen, der man i tillegg til de landskapsmessige konflikten vil kunne få en stor konflikt med registrerte steinalderboplasser. Traséen 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.

Kulturmiljø 53 Vassbotn: Ved **Ødegården** i Vassbotndalen og i **Bjørkedalen** gjelder den samme konflikten som i Langangen, men i mindre grad. Traséen 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 traséen. Området forventes å ha et høyt potensiale for nye steinalderfunn.

Lenke T2: Nytt spor Larvik - Solum - Langangen - Eidanger.
Veksler mellom tunnel og dagstrekninger. Alternativ til T3 fra Farris til Solum. Traséen har fem dagstrekninger; ved Paulertjønn, Vassbotn, Solum, Nøklegård og Langangen. De største konfliktene oppstår i Vassbotn og Langangen.

Kulturmiljø 53 Vassbotn: I Vassbotn legger traséen seg i bunnen av dalen ned mot Vassbotnfjorden, mellom gårdene **Bærum** og **Vassbotn**. Dette vil kunne bli en uheldig barriere for opplevelsen av kulturminner og landskap i sammenheng. Traséen kommer svært nær Bærum. Bygningene her er sterkt modernisert, men tunet er likevel viktig for kulturlandskapet. Ingen kjent konflikt med automatisk fredete kulturminner.

Kulturmiljø 56 Langangen: T2 vil legge seg i en 35 m høy bru over tettstedet **Langangen**. Brua kommer ca. 100 m fra E18-brua som er 70 m høy. Stor konflikt med registrerte steinalderboplasser. Det vil bli konfliktfylt for tettstedet og få to så markante bruer så nær hverandre. De vil tilsammen kunne danne en vegg i landskapet og virke inn på opplevelsen av kulturminner og landskap sett i sammenheng. Utformingen av inngrepet vil være avgjørende for konfliktgrad.

Ved **Paulertjønn** er det konflikt i forhold til naturvernet. Ved Paulertjønn ligger gården **Pauler**. Traséen kommer ikke i direkte konflikt. Ved **Solum** følger traséen naturens formasjoner og skaper av den grunn liten konflikt. Ved **Nøklegård** legger traséen seg i skogen nord for bebyggelsen og skaper derved ingen konflikt med denne. Området forventes imidlertid å ha et potensiale for nye steinalderfunn.

Kulturmiljø 57 Eidanger stasjon - Vallermyrene: Konflikter i overgangen mellom T2 og U1. Her kan alternativet komme i konflikt med automatisk fredet kulturminne, et gravfelt på **Bjørndalen** (43).

Lenke T3: Nytt spor Larvik - Vestmovannet - Eidanger.
Veksler mellom tunnel og dagstrekninger. Alternativ til T2 fra Farris til Solum

Kulturmiljø 54 Tverrfjorden - Vestmovann: 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 trasé 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 og kulturminner knyttet til spredt utmarksbosetting og utmarksbruk som f.eks. to registrerte kullmiler viser spor etter. Områdene forventes å ha et lavt potensiale for nye forhistoriske bosetningsspor.

Lenke T4: Nytt spor Larvik - Kjose - Eidanger.
Alternativ til T1 mellom Farris og Storeberg. Traséen veksler mellom tunnel og dagstrekninger. Den går i dagen langs Farrisvannet til Vassvik, deretter i dagstrekninger ved Kjose, Putlandsdalen og Langangen.

Kulturmiljø 52 Vassvik: Å utvide linjen til to spor i dagen opp til Vassvik er ikke mulig uten å lage fylling i vannet, eller å sprengte seg inn i fjellet. Det vil enten ødelegge vannlinjen langs Farrisvannet eller komme i konflikt med den gamle Skiensveien.

Kulturmiljø 55 Kjose - Putlandsdalen: I Kjose og Putlandsdalen sannsynliggjør kontinuiteten i den forhistoriske bosetningen og kan føre til konflikt med automatisk fredete kulturminner som i dag ligger under markoverflaten, f.eks. steinalderboplasser. Traséen kan medføre direkte konflikt med et automatisk fredet kulturminne, et gravfelt fra jernalderen, på **Kroken 4144/1**. Kulturlandskapet med gårdstun vest for **Kjose kirke** ligger svært utsatt til, med muligheter for direkte konsekvenser for bebyggelse. Den indirekte virkningen for jernbanetettstedet Kjose, ved at jernbanestasjon som vil miste kontakten med jernbanelinjen, er også negativ. I **Putlandsdalen** følger traséen landskapet, men dalen liten og trang og har kan vanskelig absorbere et så stort inngrep.

Kulturmiljø 56 Langangen: Langangen passeres inne i **Ønna**, 200 m lenger nord enn T1. Den vil føre til noen av de samme konfliktene som T1, men synes ikke å berøre kjente steinalderboplasser.

KONKLUSJON

En samlet vurdering av alle traséene tilsier at de største konfliktene vil oppstå ved Langangen. Konfliktpotensialet synes imidlertid å være minst lengst nord i dalen. Andre store konfliktområder er Kjose og Vassbotn.

STEDSNAVNRREGISTER FOR PARSELL T

Anvik, 1	Eidanger, 1	Kjose kirke, 5	Vassbotn, 1; 4
Bjørkedalen, 3	Eidanger kirke, 3	Kroken, 5	Vassbotndalen, 3
Bjørndalen, 4	Eidanger prestegård, 3	Langangen, 2; 4; 5	Vassvik, 1; 4
Bratsbergbanen, 3	Eidanger stasjon, 3	Nøklegård, 4	Vestmovann, 2; 4
Brevikbanen, 3	Farris, 1	Paulertjønn, 4	Vestmovannet, 2
Brunlanes, 1	Grisebukta, 4	Putlandsdalen, 2; 5	Ødegården, 3
Bærum, 4	Hallevannet, 1	Solum, 4	Ønna, 3; 5
Den gamle	Hallevassdraget, 2	Tverrfjorden, 2; 4	
Skien sveien, 1	Kjose, 1; 5	Vallermyrene, 3	

KILDER

Anvendt litteratur

- Bjanes, O. T. m. fl. 1947. *Norske Gardsbruk*. Vestfold fylke b I/II. Oslo.
- Braathen, Helge 1989: *Ryttergraver*. Varia 19. Oslo.
- Grieg, Sigurd 1943: *Vestfolds Oldtidsminner*. Oslo.
- Gudesen, Hans Gude 1980: *Merovingertiden i Øst-Norge*. Varia 2. Oslo.
- Hals Harald. 1968. *Eidanger Bygdehistorie*. b. 1. *Eidangers historie til omkring 1845*. Skien.
- Hals Harald. 1968. *Eidanger Bygdehistorie*. b. 2. *Eidangers historie fra omkring 1845 til 1964*. Skien.
- Haugen, B. 1924. *Grav og boplass. Eldre jernalders gravskikk i Østfold og Vestfold*. I: *Vitenskapsselskapets skrifter II Hist.-filos. klasse 1924. No 6*. Kristiania.
- Henningsmoen, Kari 1979: *En karbondatert strandforskyvningskurve fra søndre Vestfold*. I: *Fortiden i søkelyset*. Trondheim.
- Helland, Amund. 1915. *Norges Land og Folk. Topografisk-statistisk beskrivelse over Jarlsberg og Larvik amt*. Kristiania.
- Jahnsen, Astri. 1992. *Brunlanes. En bygdebok*. b III.1 *Gards og slektshistorie fra ca. 1780. Tanum sogn*. Larvik
- Jahnsen, Astri. 1992. *Brunlanes. En bygdebok*. b III.2 *Gards og slektshistorie fra ca. 1780. Kjose sogn*. Larvik
- Kraft, J. 1845-48. *Historisk-topographisk Haandbog over Kongeriget Norge*. Christiania.
- Kraft, J. 1822. *Topografisk-statistisk beskrivelse over kongeriket Norge. Det Södenfeldske Norge*. Kristiania.
- Mikkelsen, Egil. 1975. *Mesolithic in South-eastern Norway*. N.A.R., Vol 8
- Mikkelsen, Egil 1984. *Neolitiseringsen i Øst-Norge*. I: *Universitetets Oldsaksamlings Årbok 1982/1983*. Oslo
- Mikkelsen, Egil. 1986. *Fra jeger til bonde - utviklingen av jordbrukssamfunn i Telemark i stein- og bronsealderen*. Oslo.
- Møller, Vilhelm. red. 1980. *Bygd og by i Norge. Vestfold*. Oslo.
- Nicolaysen, Nicolay 1862-1866: *Norske fornlevninger*. Kristiania.
- Rian, Øystein. 1980. *Vestfolds historie. Grevskapstiden 1671-1821*. Larvik.
- Schilbred, C. S. 1984. *Gårds- og slekthistorien for Eidanger*. b. 1. *Gårdene i Eidanger før 1814*. Oslo.
- Svendsen, Per Chr. Nagell. 1984. *Gårds- og slekthistorien for Eidanger fra 1814-1980* b. 2&3. Eidanger.
- Wasberg, Gunnar Christie. 1970. *Brunlanes. En bygdebok*. b. I. *Bygdehistorie*. Larvik.
- Wasberg, Gunnar Christie, red. 1979. *Brunlanes. En bygdebok*. b. II. *Av Lorens Berg. Ny utgave. Inntil 1830-40*. Larvik.

Andre kilder

- Fjellanger Widerøe AS. 1993. *Planutredning Vestfoldbanen. Trase-natur- og miljøkonsekvenser*. NSB Bane. Region Sør.
- Fjellanger Widerøe AS. 1993. *Landskapsanalyse Vestfoldbanen*. Vedlegg 2 til Fjellanger Widerøe AS. *Planutredning Vestfoldbanen. Trase-natur- og miljøkonsekvenser*. NSB Bane. Region Sør.
- Grundberg, Jonas. 1993. *Arkeologisk registrering. Prosjekt modernisering av Vestfoldbanen. Larvik - Porsgrunn. Parseller T og U*.
- Haraldsen, Tom 1990. *Preliminær Rapport - arkeologiske registreringer for Gass til Østlandet*. I.A.K.N. Oldsaksamlingen, Top. ark. Oslo.
- Rui, Liv Marit 1990: *Gassprosjektet - delrapport fjellpipe 1, parsell 10, 11*. I.A.K.N. Oldsaksamlingen, Top. arkiv. Oslo.

Kartografiske kilder

- Statens Kartverk:
- Økonomisk kartverk 1:5 000.
- Kart over Grevskabernes Amt. 1:200 000. 1832.
- Rektangelmålinger. 1:20 000. 1820-årene.

PARSELL U

Porsgrunn (Eidanger - Borgestadjordet)

FYLKE
KOMMUNE

Telemark
Porsgrunn

LENKER

U0, U1, U2, U3

KARTBLAD

50, 51

LANDSKAP/HISTORIKK

Eidanger er et område rikt på kulturminner. Før jernbanen ble bygd lå tyngdepunktet i Eidanger i jordbruksområdene rundt prestegården og vestover mot **Stridsklev**. Langs **Eidangerfjorden** var skipsfart, istrafikk og fiske hovednæringer, i kombinasjon med jordbruk. **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.

Vallermyrene kan idag karakteriseres som et åpent jordbruksland. Fra å være et stort myrområde har mye nytt jordbruksland blitt dyrket opp i nyere tid. Vallermyrene ligger helt inn mot Porsgrunn sentrum og omkranser byen på en fin måte.

Osebakken ligger nord for Porsgrunn sentrum mot grensen til **Borgestad** (Skien), på østsiden av Skienselva. Osebakken tilhørte **Gjerp**en til 1842, da det ble innlemmet i Porsgrunn. De eldste husene på Osebakken ligger langs **Ligata**, der den gamle rideveien fra Larvik til Skien kom inn. Osebakken har ikke forandret seg stort når det gjelder bebyggelse og gatenett, men jernbanen ble lagt gjennom området i 1882. I disse dager gjennomfører Statens veivesen en større utbygging av veinettet i kanten av, og med forgreninger inn i dette området.

KULTURMILJØER

57 Eidanger - Vallermyrene

Store trafikkmaskiner, grusuttak og steinbrudd i områdets nærhet setter i dag sitt preg på området, men her er også bevart elementer som forteller om områdets historie. Eidanger er et tettsted med bakgrunn som middelalderkirkested. Et knutepunkt mellom den gamle hovedveien fra Skien til Larvik og lokale bygdeveier, fra 1882 med jernbanestasjon. Et knutepunkt mellom Vestfoldbanen, Brevikbanen og Bratsbergbanen til stasjonen ble nedlagt 1987. Stasjonsbygningene står fortsatt og har stor lokalhistorisk verdi. Mellom Porsgrunn by og Eidanger ligger Vallermyrene, et åpent, bynært jordbruksområde med innslag av boligbebyggelse og industri. De eldste gårdene ligger langs dalsidene med yngre småbruk på den gamle myra som har blitt oppdyrket i nyere tid.

Bosetningen i området kan trekkes tilbake til forhistorisk tid gjennom registrerte fornminner og løsfunn. Gravfelt og enkeltliggende gravhauger

finnes i dag bevart i omådene nær **Eidanger kirke** og prestegård og langs foten på vest- og syd-siden av Valleråsene.

58 Osebakken

Osebakken er 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.

Den eldste bebyggelsen vokste frem langs Ligata. Det finnes mange bevarte tun med både bolighus og uthus. Empire og sveitserstil er de dominerende stilarter. Bygningsmiljøet på Osebakken er unikt på grunn av sin alder og sin store utbredelse. På vestsiden av traseen langs **Løkkeveien**, er det bebyggelse kun på vestsiden. Det er eneboliger fra rundt 1910 til 1915, enkelte i godt bevart jugendstil. Fasadene er vendt mot veien og hagene mot jernbanen. Fra Ligata til **Storgata** er også bebyggelsen konsentrert på vestsiden frem til krysset Storgata/jernbanen. Her ligger **Møllegården**, **Raschgården** og **Apotekergården**, alle med stor verdi både som enkeltstående objekter og som en viktig del av helheten på Osebakken. I følge forslag til verneplan for Porsgrunn er Osebakken foreslått regulert til spesialområde for bevaring.

KONFLIKTER

Lenke U0: Nytt spor langs eksisterende linje

Kulturmiljø 57 Eidanger - Vallermyrene: Lenken er utvidelse langs eksisterende spor. Der er ingen store konflikter gjennom Eidanger og Vallemyrene.

Kulturmiljø 58 Osebakken: Lenke U0 fører til konflikt gjennom Osebakken. Her er stedvis svært trangt. Spesielt området fra Ligata til Storgata, og kryssingen av denne. Det helhetlige miljøet på Osebakken vil bli sterkt forringet om dette området blir berørt

Lenke U1: Ny trasé nord for Eidanger stasjon

Kulturmiljø 57 Eidanger - Vallemyrene: Lenke U1 er et av utrettingsalternativene over Vallermyrene. Lenken kommer i konflikt med det åpne jordbrukslandskapet her. Lenken kommer på tvers av gamle strukturer og svært nær gårdsbebyggelse. Potensiale for forhistoriske bosetningsspor ved planlagt tunnelpåslag på Vallermyrene.

Lenke U2: Løsmassekulvert Eidanger

Kulturmiljø 57 Eidanger - Vallermyrene: Lenke U2 er et utrettingsalternativ over Vallermyrene. Lenken kommer i konflikt med det åpne jordbrukslandskapet over Vallermyrene. Den kommer på tvers av gamle strukturer. Slik traseen er presentert kommer den i sterk konflikt med gårdsbrukene Pasa, Spissløkka og de to brukene på Myrene.

Lenke U3: Ny trasé i tunnel sør for Eidanger stasjon

Kulturmiljø 57 Eidanger - Vallermyrene: Lenke U3 er et utrettingsalternativ som for det meste går i tunnel på sørvestsiden av eksisterende linje. Ingen store konflikter.

KONKLUSJON

Både trase U1, U2 og U3 er lagt på tvers av Vallermyrene og vil derfor ha negativ virkning på kulturmiljøet og områdets struktur ved at det blir oppstykket. U2 er spesielt konfliktfylt da den kommer svært nær fire gårdstun. Lenkene U2 og U3 har felles trase over E 18. Utformingen av brua her, vil ha stor landskapsmessig betydning. Lenke U3 skaper minst konflikt over Eidanger stasjon og Vallermyrene.

Videre nordover gjennom Osebakken hvor utvidelse langs eksisterende spor, U0, er eneste alternativ, ser konfliktene ut til å bli minst ved å legge det nye sporet på østsiden av dagens. Her er det flere strekninger med ubebygde arealer. På vestsiden ville sporet skape sterk konflikt i området fra Ligata til etter kryssingen av Storgata. Utbyggingen av jernbanen må kunne samordnes med eksisterende veiplan for området. Det er viktig at det gamle veinettet på Osebakken beholdes i størst mulig grad. Planfrie kryssløsninger mellom dobbeltsporet og de gamle veiene må utarbeides.

STEDSNAVNRREGISTER FOR PARSELL U

Apotekergården, 2
Borgestad, 1
Eidanger, 1
Eidanger kirke, 2

Eidangerfjorden, 1
Gjerpen, 1
Ligata, 1
Løkkeveien, 2

Møllegården, 2
Osebakken, 1; 2
Porsgrunn, 1
Raschgården, 2

Storgata, 2
Stridsklev, 1
Vallermyrene, 1

KILDER

Anvendt litteratur

- Bjanes, O. T. m. fl. 1947. Norske Gardsbruk. Vestfold fylke b I/II. Oslo.
Braathen, Helge 1989: *Ryttergraver*. Varia 19. Oslo.
Grieg, Sigurd 1943: *Vestfolds Oldtidsminner*. Oslo.
Gudesen, Hans Gude 1980: *Merovingertiden i Øst-Norge*. Varia 2. Oslo.
Hals Harald. 1968. *Eidanger Bygdehistorie*. b. 1. *Eidangers historie til omkring 1845*. Skien.
Hals Harald. 1968. *Eidanger Bygdehistorie*. b. 2. *Eidangers historie fra omkring 1845 til 1964*. Skien.
Haugen, B. 1924. *Grav og boplass. Eldre jernalders gravskikk i Østfold og Vestfold. I: Vitenskapsselskapets skrifter II Hist.-filos. klasse 1924. No 6*. Kristiania.
Henningsmoen, Kari 1979: *En karbondatert strandforskyvningskurve fra søndre Vestfold. I: Fortiden i søkelyset*. Trondheim.
Helland, Amund. 1915. *Norges Land og Folk. Topografisk-statistisk beskrivelse over Jarlsberg og Larvik amt*. Kristiania.
Jahnsen, Astri. 1992. *Brunlanes. En bygdebok*. b III.1 *Gards og slekts historie fra ca. 1780. Tanum sogn*. Larvik
Jahnsen, Astri. 1992. *Brunlanes. En bygdebok*. b III.2 *Gards og slekts historie fra ca. 1780. Kjøse sogn*. Larvik
Kraft, J. 1845-48. *Historisk-topographisk Haandbog over Kongeriget Norge*. Christiania.
Kraft, J. 1822. *Topografisk-statistisk beskrivelse over kongeriket Norge. Det Søndenfjeldske Norge*. Kristiania.
Mikkelsen, Egil. 1986. *Fra jeger til bonde - utviklingen av jordbrukssamfunn i Telemark i stein- og bronsealderen*. Oslo.
Mikkelsen, Egil. 1975. *Mesolithic in South-eastern Norway*. N.A.R., Vol 8
Møller, Vilhelm. red. 1980. *Bygd og by i Norge. Vestfold*. Oslo.
Nicolaysen, Nicolay 1862-1866: *Norske fornlevninger*. Kristiania.

- Rian, Øystein. 1980. *Vestfolds historie. Grevskapstiden 1671-1821*. Larvik.
Schilbred, C. S. 1984. *Gårds- og slekts historien for Eidanger*. b. 1. *Gårdene i Eidanger før 1814*. Oslo.
Svendsen, Per Chr. Nagell. 1984. *Gårds- og slekts historien for Eidanger fra 1814-1980* b. 2&3. Eidanger.
Wasberg, Gunnar Christie. 1970. *Brunlanes. En bygdebok*. b. I. *Bygdehistorie*. Larvik.
Wasberg, Gunnar Christie, red. 1979. *Brunlanes. En bygdebok*. b. II. *Av Lorens Berg. Ny utgave. Inntil 1830-40*. Larvik.

Andre kilder

- Fjellanger Widerøe AS. 1993. *Planutredning Vestfoldbanen. Trasé-natur- og miljøkonsekvenser*. NSB Bane. Region Sør.
Fjellanger Widerøe AS. 1993. *Landskapsanalyse Vestfoldbanen*. Vedlegg 2 til Fjellanger Widerøe AS. *Planutredning Vestfoldbanen. Trasé-natur- og miljøkonsekvenser*. NSB Bane. Region Sør.
Grundberg, Jonas. 1993. *Arkeologisk registrering. Prosjekt modernisering av Vestfoldbanen. Larvik - Porsgrunn. Parseller T og U*.
Haraldsen, Tom 1990. *Preliminær Rapport - arkeologiske registreringer for Gass til Østlandet*. I.A.K.N. Oidsaksamlingen, Top. ark. Oslo.
Rui, Liv Marit 1990: *Gassprosjektet - delrapport fjellpipe 1, parsell 10, 11*. I.A.K.N. Oidsaksamlingen, Top. arkiv. Oslo.

Kartografiske kilder

- Statens Kartverk:
Økonomisk kartverk 1:5 000.
Kart over Grevskabernes Amt. 1:200 000. 1832.
Grevskapsmålingene 1:4000. 1811.
Rektangelmålinger. 1:20 000. 1820-årene.

PARSELL V

Porsgrunn - Skien (Borgestadjordet - Eikonrød)

FYLKE
KOMMUNE

Telemark
Skien

LENKE

V0

KARTBLAD

51, 52

LANDSKAP/HISTORIKK

Parsell V går i tettbygd strøk fra kommunegrensa mellom **Porsgrunn** og **Skien**, mot Skien by. 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. På slutten av 1600-tallet og begynnelsen av 1700-tallet, ble det bygd gårder som ikke ensidig baserte seg på jordbruk langs elva. Eierne var rike Skiensborgere som også drev skipsfart. På slutten av 1800-tallet vokste industrien frem og den er i dag dominerende langs elva.

Området er delt i tre deler, men med felles historie. I sør ligger gården **Borgestad**, der det fortsatt drives jordbruk. Den midtre delen er utbygd til boligfelt. Langs elva og i den nordlige delen er industrien konsentrert. Jernbanen går gjennom hele området via **Borgestad stasjon**.

Det nåværende Borgestads historie starter på midten av 1600-tallet, da eiendommen ble overtatt av rike Skiensborgere. De drev rederi fra Borgestad og eide også flere jernverk i distriktet. På midten av 1800-tallet ble det i tillegg startet skipsverft. Mot slutten av 1800-tallet ble det anlagt teglverk og chamottefabrikk. Jernbanen med Borgestad stasjon ble i 1882 lagt gjennom området, med nær tilknytning til industrien.

Bygningene på gården Borgestad ble reist rundt år 1700. Anlegget hadde Herregården i Larvik som forbilde, men er betydelig større. I tillegg til bygningene er det et flott barokk hageanlegg foran hovedbygningen ned mot jernbanelinja. Anlegget ender i en nøttetre-alle. Denne går langsetter jernbanelinja.

Nord for Borgestad ligger 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 er kjent som Menstadslaget.

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.

KULTURMILJØER**59 Borgestad**

Borgestad gård ligger som det naturlige sentrum, med store åkerarealer omkring. Borgestad drives fortsatt som gård. Her finnes bygninger fra ca. 1700, barokk hageanlegg, alléer og store åkerarealer. Hele området er fredet. I tilknytning til gården ligger det industrianlegg langs elven. Fornminner i form av en steinsetning og en langhaug, begge datert til jernalder, forteller om en forhistorisk bosetning i området. Steinsetningen regnes for å være den best bevarte av denne typen fornminner i nedre Telemark, og har tidligere ligget på den gamle Borge gårds grunn ved den gamle ferdselsveien over Borge-Meen-Ballestad. På østsiden av dagens hovedvei forbi Borgestad skal det ha ligget en middelalderkirke.

På Menstad og Bøle er industrien konsentrert. Her finnes det bevart industriminne. Kraftstasjonen og jernbanestasjonen hører også naturlig inn i dette bildet. Langs hovedveiene i området er det alleer. Blant annet fra Borgestad gård til kraftstasjonen, og ned til chamottfabrikken. Alleene er av sjelden størrelse og omfang. De har en sammenbindende effekt, de gir også landskapet en ekstra estetisk dimensjon.

Bydelen **Borgestadholmen**, er arbeiderbydel fra slutten av 1800-tallet. Den er bygget i forbindelse med teglverket på Borgestad og sagbrukene på Bøle og Menstad. Dette er et ensartet boligmiljø i sveitserstil, med mange godt bevarte bygninger.

KONFLIKTER**Lenke V0: Utvidelse av eksisterende spor mellom Borgestad-jordet og Eikonrød**

Kulturmiljø 59 Borgestad: Hele anlegget Borgestad gård er område-fredet. Lenke V0 vil komme i konflikt med Borgestad-anlegget. Spesielt konfliktfyllt vil et spor på østsiden av eksisterende linje være. Traseen vil her blant annet 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.

Ved Bøle går sporet 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. Det nye sporet må søkes lagt uten å skape store negative konflikter gjennom Borgestad.

STEDSNAVN FOR PARSELL V

Borgestad, 1
Borgestad gård, 2
Borgestad stasjon, 1; 2

Borgestadholmen, 2
Borgeåsen, 1
Bøle, 1

Bølehøgda, 1
Gjerpen herred, 1
Menstad, 1

Porsgrunn, 1
Skien, 1

KILDER

Anvendt litteratur

- Braathen, Helge 1989: *Ryttergraver*. Varia 19. Oslo.
Christiansen, Terje 1971. *Gjerpen bygds historie*. b. 1. *Bygdehistorie*. Skien
Christiansen, Terje 1978. *Gjerpen bygds historie*. b. 2. *Bygdehistorie*. Skien
Christiansen, Terje 1985. *Gjerpen bygds historie*. b. 3. *Gardshistorie*. Skien
Coldevin, Axel. 1950. *Norske Storgårder*. b. II. Oslo.
Gudesen, Hans Gude 1980: *Merovingertiden i Øst-Norge*. Varia 2. Oslo.
Henningsmoen, Kari 1979: *En karbondatert strandforskyvningskurve fra søndre Vestfold. I: Fortiden i søkelyset*. Trondheim.
Helland, Amund. 1915. *Norges Land og Folk. Topografisk-statistisk beskrivelse over Jarlsberg og Larvik amt*. Kristiania.
Kraft, J. 1845-48. *Historisk-topographisk Haandbog over Kongeriget Norge*. Christiania.
Kraft, J. 1822. *Topografisk-statistisk beskrivelse over kongeriket Norge. Det Søndenfjeldske Norge*. Kristiania.
Mikkelsen, Egil. 1986. *Fra jeger til bonde - utviklingen av jordbrukssamfunn i Telemark i stein- og bronsealderen*. Oslo.

- Mikkelsen, Egil. 1975. *Mesolithic in South-eastern Norway*. N.A.R., Vol 8
Nicolaysen, Nicolay 1862-1866: *Norske fornlevninger*. Kristiania.

Andre kilder

- Fjellanger Widerøe AS. 1993. *Planutredning Vestfoldbanen. Trase-natur- og miljøkonsekvenser*. NSB Bane. Region Sør.
Fjellanger Widerøe AS. 1993. *Landskapsanalyse Vestfoldbanen. Vedlegg 2 til Fjellanger Widerøe AS. Planutredning Vestfoldbanen. Trase-natur- og miljøkonsekvenser*. NSB Bane. Region Sør.
Haraldsen, Tom 1990. *Preliminær Rapport - arkeologiske registreringer for Gass til Østlandet*. I.A.K.N. Oldsaksamlingen, Top. ark. Oslo.
Rui, Liv Marit 1990: *Gassprosjektet - delrapport fjellpipe 1, parsell 10, 11*. I.A.K.N. Oldsaksamlingen, Top. arkiv. Oslo.
Skien kommune. 1988. *Kulturminnevernplan for Skien kommune*. Skien.
Kartografiske kilder
Statens Kartverk:
Økonomisk kartverk 1:5 000.

PARSELL W

Skien (Eikonrød - Nylende stasjon)

FYLKE
KOMMUNE

Telemark
Skien

LENKE

W0, W1, W2

Prosjektet har ikke tatt stilling til W2 ny Skien stasjon.

KARTBLAD

52, 53

LANDSKAP/HISTORIKK

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 til tunnelen ligger bebyggelsen og jernbanelinja på en smal stripe land mellom elva og kleiva, som står som en vegg i bakgrunnen. Follestad ligger langs **Skienselva** 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 1700- og 1800-tallet. Bydelen har også gått under navnet skipperbyen.

Lenger nord ved Skien havn ligger restene etter middelalderbyen. 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 undersøkt arkeologisk i årene 1977 til 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**.

KULTURMILJØER

60 Skien by

Trehusbebyggelsen på Follestad er hovedsakelig fra 1800-tallet, stilmessig fra tidlig 1800-talls empire til sveitserstilen på slutten av århundret. Mens Skien sentrum flere ganger har vært herjet av brann (siste 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.

KONFLIKTER

Lenke W0: Eksisterende spor.

Kulturmiljø 60 Skien by: Lenke W0 gir ingen kjente konflikter

Lenke W1: Nytt spor langs eksisterende.

Kulturmiljø 60 Skien by: 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 konsekvenser for bebyggelsen. 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.

Lenke W2, ikke vurdert

KONKLUSJON

Lenke W0 kommer lite i konflikt med kulturminner. Lenke W1 kan komme i konflikt med trehusbebyggelsen på Follestad.

STEDSNAVN FOR PARSELL W

Bøle, 1	Kongens gate, 1	Prinsessegata, 1
Follestad, 1	Nedre Elvegate, 1	Skienselva, 1
Handelstorget, 1	Nylende stasjon, 1	Øvre Elvegate, 1

KILDER

Anvendt litteratur

- Braathen, Helge 1989: *Ryttergraver*. Varia 19. Oslo.
- Christiansen, Terje 1971: *Gjerpens bygds historie*. b. 1. *Bygdehistorie*. Skien
- Christiansen, Terje 1978: *Gjerpens bygds historie*. b. 2. *Bygdehistorie*. Skien
- Christiansen, Terje 1985: *Gjerpens bygds historie*. b. 3. *Gardshistorie*. Skien
- Coldevin, Axel. 1950. *Norske Storgårder*. b. II. Oslo.
- Gudesen, Hans Gude 1980: *Merovingertiden i Øst-Norge*. Varia 2. Oslo.
- Henningsmoen, Kari 1979: *En karbondatert strandforskyvningskurve fra søndre Vestfold*. I: *Fortiden i søkelyset*. Trondheim.
- Helland, Amund. 1915. *Norges Land og Folk. Topografisk-statistisk beskrivelse over Jarlsberg og Larvik amt*. Kristiania.
- Kraft, J. 1845-48. *Historisk-topographisk Haandbog over Kongeriget Norge*. Christiania.
- Kraft, J. 1822. *Topografisk-statistisk beskrivelse over kongeriket Norge. Det Sodenfeldske Norge*. Kristiania.
- Mikkelsen, Egil. 1986. *Fra jeger til bonde - utviklingen av jordbrukssamfunn i Telemark i stein- og bronsealderen*. Oslo.

- Mikkelsen, Egil. 1975. *Mesolithic in South-eastern Norway*. N.A.R., Vol 8
- Nicolaysen, Nicolay 1862-1866: *Norske fornlevninger*. Kristiania.

Andre kilder

- Fjellanger Widerøe AS. 1993. *Planutredning Vestfoldbanen. Trase-natur- og miljøkonsekvenser*. NSB Bane. Region Sør.
- Fjellanger Widerøe AS. 1993. *Landskapsanalyse Vestfoldbanen. Vedlegg 2 til Fjellanger Widerøe AS. Planutredning Vestfoldbanen. Trase-natur- og miljøkonsekvenser*. NSB Bane. Region Sør.
- Haraldsen, Tom 1990. *Preliminær Rapport - arkeologiske registreringer for Gass til Østlandet*. I.A.K.N. Oldsaksamlingen, Top. ark. Oslo.
- Rui, Liv Marit 1990: *Gassprosjektet - delrapport fjellpipe 1, parsell 10, 11*. I.A.K.N. Oldsaksamlingen, Top. arkiv. Oslo.
- Skien kommune. 1988. *Kulturminnevernplan for Skien kommune*. Skien.

Kartografiske kilder

- Statens Kartverk:
Økonomisk kartverk 1:5 000.

Appendiks

Medarbeidere i Kulturminneprosjekt Vestfoldbanen.

Datoene angir engasjementets varighet.

Bardalen, Geir Erik	19/04 - 26/06/93
	02/08 - 27/08/93
Bergstøl, Jostein	24/05 - 28/05/93
Broe, Unni	Hele perioden
Djupedal, Ingrid	11/05 - 09/08/93
Eidsten, Sven K.	07/06 - 18/06/93
Fønstelién Kjartan	02/08 - rapportdato
Gansum, Terje	19/04 - 11/06/93
Grundberg, Jonas	14/06 - 03/07/93
	01/08 - rapportdato
Hartmann, Eivind	Hele perioden
Henriksen, Ronny	19/04 - 07/05/93
	17/05 - 28/05/93
	28/06 - 02/07/93
	02/08 - rapportdato
Iversen, Hege Sørstrand	05/07 - 13/08/93
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
	02/08 - 31/08/93
Krogness, Ragnhild	01/05 - rapportdato
Mangset, Øistein	Presentasjon mm.
Melkild, Mildrid	21/06 - 15/07/93
Moseng, Bera	02/08 - rapportdato
Mørch, Hilde	21/06 - 02/07/93
Riibe, Sissel	17/03 - 30/07/93
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
Vivian Wangen	02/08 - 27/08/93
Aamodt Øivind	30/06 - rapportdato

MIKROMARC
BIBLIOTEKSYSTEM



71592325