



MODERNISERING AV
VESTFOLDBANEN

KONSEKVENSER FOR
KULTURMINNENE

DELRAPPORT FOR
STREKNINGEN

HOLM
HOLMESTRAND
NYKIRKE

FYLKESKULTURSJEFEN I VESTFOLD
FOR
NSB BANE REGION SØR
SEPTEMBER 1994

FASE 2

SKINNER OG MINNER

FORELØPIG UTGAVE

Forord foreløpig utgave

Dette er foreløpig utgave av Kulturminneprosjekt Vestfoldbanens rapport om strekningen fra Holm i Sande kommune til Nykirke.

Rapporten legges fram til gjennomgang og korreksjoner for prosjektets styringsgruppe og andre interesserte.

Rapporten bygger på:

- *Arbeidsrapport nr.1, Alternativsøking og foreløpig vurdering av traséalternativer, Grøner VeVa Plan AS november 93*
- *Oppdaterte og udaterte trasétegninger lagt fram på konsulentmøte 01.06.94 av Grøner VeVaplan AS*
- *Oppdaterte kart, utkast til hovedplan, parsell 4, Åshaugen - Holm, datert 1.4.1994 SCC Bruer Scandiaconsult.*

Rapporten følger malen for tidligere rapporter. I forhold til endelig rapporter mangler illustrasjoner i form av foto, tegninger og gamle kart, databaseutskrift av lokaliteter (bilag). For sammendragets vedkommende avventes tilbakespill fra Grøner VeVaplan, evt NSB når det gjelder inndeling, format og kartpresentasjon.

Vi har valgt å avslutte denne rapporten før tettstedet Nykirke. Denne er tenkt behandlet i rapporten for strekningen Nykirke - Barkåker. Grunnen til dette er at i grunnlagsmaterialet for denne rapporten går alle traséalternativer gjennom tidligere Nykirke stasjon, mens det for parsellen Nykirke - Barkåker også foreligger alternativer som går utenom Nykirke.

Rapporten er et ledd i den konsekvensutredning NSB som tiltakshaver gjennomfører etter plan- og bygningsloven for moderniseringen av Vestfoldbanen. Rapporten er én av en serie delrapporter som utgjør Kulturminneprosjekt Vestfoldbanen fase 2. Fase 1 ble avsluttet med rapporten SKINNER OG MINNER revidert utgave som gir en samlet framstilling av kulturminnekonsekvensene for hele traséen fra Drammen til Skien.

Kulturminneprosjekt Vestfoldbanen er organisert av Vestfold Fylkeskommune Kulturetaten 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 har tre målsettinger:

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

Prosjektarbeidet ble påbegynt i mars 1991 og registreringer av evt. objekter, lokaliteter og områder har pågått fram til august 1994. Arbeidet med selve rapporten er gjennomført i juni - september 1994.

Vurderinger av virkningene på marinarkeologiske kulturminner er ikke satt i gang og er dermed ikke med i denne foreløpige utgaven.

Roslands Arkitektkontor a.s.
26.09.94

Kulturmiljø 0702-02

Holmestrand by

Oversiktsdata

KOMMUNE

Holmestrand

TRASÉALTERNATIVER

Alternativ 1: Daglinje Sjøskogen - Holmestrand stasjon med veiomlegging, tunnel til Mulvika.

Alternativ 2: Lang tunnel med Holmestrand stasjon i fjell

KARTBLAD

Økonomisk kartverk: CK 035-5-1, CK 035-5-2, CK 035-5-3, CK 035-5-4

GÅRDSNUMMER

3 Innloa
4 Gausen
126, 127, 128, 129 Holmesstrand bygrunn

Holmestrand har en relativt ny gårdsnummerinndeling som erstattet den gamle matrikkelen for byen, men uten å bygge på denne. Inndelingen avspeiler derfor ingen historiske forhold.

FØRREFORMATORISKE LOKALITETER

00702/02/CK 035-5-3/17 gravrøys

LOKALITETER NYERE TID

0702-02-01	Holmestrand stasjon	0702-02-09	Backergården -
0702-02-02	Tranberghaugen - Dulpen		Bakgaten - Bakken
0702-02-03	Langgaten - Styregaten - Leira	0702-02-10	Aluminiumfabrikken
0702-02-04	Holmestrand kirke	0702-02-11	Jernbanen gjennom Holmestrand
0702-02-05	Nordre klev	0702-02-12	«Søndre forstad»
0702-02-06	Kirkegaten	0702-02-13	Gausen
0702-02-07	Rådhusgaten og Tverrgatene	0702-02-14	Dunkebekk
0702-02-08	Torvet og kvartalene	0702-02-15	Boligområdene sør i byen
		0702-02-16	Melkefabrikken

AVGRENSNING

Området er definert av det historiske Holmestrand. Det historiske by-området har en klar naturgitt avgrensning mot nord øst og vest, gitt av Holmestrandsfjorden og skrentene i Holmestrandsvæggen. Mot sør er ikke grensen like klart definert og her settes den ved Våle-grensa.

En omlegging av jernbanen i Holmestrand må forventes å få store konsekvenser, ikke bare for de områdene som berøres av nye anlegg. Dersom den eksisterende banen nedlegges vil dette ha konsekvenser på mange plan bl.a. ved at banearealet kan frigjøres. Derfor registreres store deler av byen ned til lokalitetsnivå.

VERNESTATUS OG PLANFORHOLD

Kommuneplanens arealdel fra 1988 inneholder ingen bestemmelser om bevaring. Riksantikvaren oppfordret i høringsrunden til bruk av planredskapet spesialområde bevaring og kartfesting av kulturminner, uten at dette er fulgt opp. Sefrak-registrering ble slutført 1993. Heller ikke «Miljø- og ressursprogram for Holmestrand» fra 1990 går inn på kulturvern i særlig grad.

Strategisk næringsplan for Holmestrand fra oktober 1993 med handlingsprogram for 1994 forutsetter at det skal utarbeides en sentrumsplan for at kommunen skal kunne forankre sine innspill i helhetlige og konkrete planer.

automatisk fredete kulturminner

Det er et fredet kulturminne på Innloa, men ingen kjente automatisk fredete kulturminner innenfor selve bykjernen.

fredete bygninger

Tre bygninger i sentrum er fredet. Det gjelder hovedbygningen på nedre Gausen, Museumsgården (omfatter bare en portal) og en transformatorbygning som er midlertidig fredet.

NATURGRUNNLAG OG AREALBRUK

Holmestrand ligger på en smal landstripe nedenfor den nord-sør-gående steile åsen som rammer inn hele Holmestrandsfjorden mot vest. Den spesielle Holmestrandsvæggen er resultat av geologiske forhold, først og fremst i periodene silur og perm. Sandsteinslaget som Holmestrand ligger på er dannet av sedimenter avsatt i silur-perioden (440-400 mill år siden). Oppå denne forholdsvis løse bergarten ligger tykke lag av vulkanske bergarter fra perm-tida (230-280 mill år siden), hovedsaklig basalt, en hard bergart med mørk farge. De steile skrentene mot øst er et resultat av at den løse sandsteinen under forvitrer fortore og undergraver lavabergartene oppå. I nedkant av skrentene er det ellers mange steder.

Kvartalene rundt Torvet og Langgaten domineres av sentrumsfunksjoner som forretninger og kontorer, og noe boliger. Boligfunksjonene dominerer i områdene rundt, med villaområder i sør og større byutviklings- og rehabiliteringsprosjekter mellom gammel bebyggelse i nord.

STEDER I BYEN

Nordre Klev

Bebyggelsen i Nordre Klev ble lenge betegnet som forstad, selv etter at området var innlemmet i byen.

Den nederste bebyggelsen i Nordre Klev, dvs nr 1, 2, 4 og 6 samt Kirkegaten 1 er i dag borte, bl.a. som følge av Holmestrandstunnelen som har påhogg rett under her. I den optimistiske jobbetida under 1. verdenskrig ble Nordre Klev besluttet ombygd. Prosjektet ble aldri fullført. Den gamle bebyggelsen oppover bakken er derfor i stor grad bevart. Flere av husa eller deler av dem er fra 1700-tallet, mange har form og stilpreg fra før sveitserstilen, men autentisitetsgraden er varierende.

Den eldste *bebyggelsen* i Holmestrand ligger som nevnt i området som av og til kalles Nordbyen. Her finnes svært mange trehus fra 1700- og 1800-tallet, flere av dem av betydelig arkitektonisk og stor kulturhistorisk verdi.

Nils Kjærs gate (tidl. Kirkegaten)

Gata het *Kirkegaten* fram til 1930-tallet og gikk fra foten av Nordre Klev og ut til Sundbrygga. Da Vestfoldbanen ble elektrisert måtte det bygges ny og høyere bru over banen. Brua ble lagt nord for den gamle og Nordre Klev ble forbundet med Rådhusgaten. Da Rådhusgaten på 1960-tallet ble hovedgjennomfartsvei og Drammensveien ble forbundet med denne ble også rampen ned fra brua snudd slik at Nordre Klev munner ut nordover mot stasjonen. Kontinuiteten i gateløpet Nordre Klev - Kirkegaten - bryggene ble dermed brutt. Trehusbebyggelsen på vestsida av Rådhusgata ble revet på 1980-tallet for å gi plass til boligkomplekset som ligger der i dag, og gatestumpen inn til jernbanen forsvant i samme operasjonen. Et av primærelementene i den historiske bystrukturen er dermed borte.

Museumsgården

Museumsgården, også kalt Holstegården er den eneste bygningen igjen med adresse til Nils Kjærs gate. På 1850-tallet ble gården kjøpt av Holmestrand kommune og tatt i bruk av middelskolen, «Den Tordenskjoldske Skole». Almueskolen bygd 1854 lå på nabotomta ut mot Rådhusgaten og ble revet ved gateutvidelsen på 1960-tallet. Begge skolene flyttet i 1899 til Gausen. Lokalene ble overtatt av Døveskolen som holdt til her inntil 1933. Holstegården ble da museum, mens murbygningen mot Sandborggaten ble gamlehjem.

Museumsgården er en toetasjes bygning med høyt valmtak, bygd på 1750-tallet. Den fikk trolig sin nåværende form på 1790-tallet I 1923 ble en inngangsportal i bygningen fredet. Seinere har det vært vurdert å frede hele bygningen, og da det ikke er gjennomført skyldes det trolig at man har ansett museumsfunksjonen som tilstrekkelig vern.

Langgaten

Langgaten er Holmestrandts tradisjonelle hovedgate og eneste forretningsgate. Gata går fra Tranberggården i nord til Gausen i sør. Langgaten er som nevnt den eldste av gatene og er et primærelement i byen. Gata skifter karakter flere ganger i sitt løp gjennom byen, og det er i dag Langgaten - Rådhusgaten som oppfattes som og faktisk er hovedgata i Holmestrand. Dette er likevel en ny kontekst, muliggjort ved brannen mellom Rådhuset og Langgaten i 1961 og omlegging av Drammensveien forbi stasjonen

Gjennom Nordbyen

Gjennom Nordbyen er Langgaten i dag å anse som boliggate. Området preges volummessig av større bolig- og byutviklingsprosjekter fra 1980-tallet men har også et stort innslag av gammel trehusbebyggelse. Gate-

Skolegaten 49. Det var også en trevarefabrikk og en jernvarefabrikk i området, men de fikk svært kort levetid og var nedlagt i 1920.

VURDERING

trehusbyen

Holmestrand er en by sammensatt av mange lag av historie, og de ulike lagene kan leses i bybildet.

Byen er rik på kulturminner, spesielt antikvarisk interessant er kanskje trehusbebyggelsen i den nordre delen av byen. Denne bebyggelsen er knyttet direkte til Holmestrands sjøfartsepoke. Den dokumenterer derfor en periode og en historie som burde kunne ha stor interesse lokalt. Denne historien er også en svært sentral del i Norges vei fra et fattig land i europeisk utkant til et rikt velferdssamfunn. Slik sett har kulturmiljøet verdi og interesse på nasjonalt plan.

Holmestrand hadde for få tiår siden store sammenhengende trehusmiljøer, og det ble sagt at byen hadde et av landets største samling av borgerhus fra barokken. Det som i dag finnes igjen etter branner og riving er derfor fragmenter mer enn hele miljøer. I større grad enn andre byer.

En rekke eldre hus har blitt utbedret i løpet av det siste tiåret. Bygningene bærer generelt preg av relativt hardhendt restaurering, mens flere av de eldste og mest verdifulle bygningene står i fremskredet forfall.

Når trehusbyen har fått en så vidt ublid skjebne henger det delvis sammen med sosiokulturelle forhold. På 1900-tallet har Holmestrand vært en industriby, en arbeiderby, preget av arbeiderbevegelsens verdier og visjoner som knyttet identitet til helt andre ting enn det gamle Holmestrand. Samtidig ble sentrum årelatet, folk flyttet ut, bl.a. på grunn av trafikkbelastningen.

gjenoppbyggingsbyen

Sentrum i Holmestrand er dominert av bebyggelsen som ble reist etter den store bybrannen i 1884. Holmestrand er derfor i den historisk paradoksale situasjon at det finnes en stor bygningsmasse fra en periode hvor byen gjennomgikk en lavkonjunktur. Bebyggelsen var naturligvis preget av samtidas arkitektur. På de mest sentrale tomtene ble det oppført murbygninger med stukkfasader, mens utenfor ble det oppført trehus med brann-gavler i tegl, slik at murtvengen kunne unngås. Større bygninger for handels- og industriforetak ble gjerne bygd i upusset tegl. Denne bebyggelsen har i mindre grad enn trebebyggelsen blitt offer for riving, men store deler av den er relativt dårlig bevart.

industribyen

Industribyens kulturminner er vanskeligere å gripe an. Bildet er så mye mer komplisert enn for den gamle konsentrerte byen. Man må se hele etterkrigs-Holmestrand i lys av industrien og hjørnesteinsbedriften Nordisk Aluminium, med produksjonsanlegg, havn, arbeiderboliger bygd av bedriften, og de store feltene med selvbygde eneboliger nede i Holmestrand og oppe på plataet.

Virkning og konfliktvurdering

ALTERNATIV 1

Jernbanetraséen går i dagen fra Sjøskogen og inn til stasjonen. Det forutsetter at riksveien (dagens E18) legges på utsiden av jernbanen, slik at de bytter plass i forhold til dagens situasjon. Ved Holmestrand stasjon går linja inn i fjellet. Dagens tunnelpåkagg for E18 kan benyttes for jernbanetunnelen. Dette har vært vurdert som gunstig landskapsmessig og teknisk framfor et nytt tunnelpåkagg i den langsgående fjellveggen nord for Holmestrandstunnelen. En slik løsning ville gi svært høye og synlige fjellskjæringer. (Silingsrapporten fra november 1993). Jernbanetunnelen forlater dagens dagens veitunnellinje allerede etter 2-300 meter.

Alternativet gir mulighet for å opprettholde dagens stasjon, selv om stasjonssporområdet forskyves vestover. Det viderefører den historiske lokaliseringen jernbanen har. Jernbanebygningene som sikres fortsatt tradisjonelle bruk.

veiomlegging i Rådhusgaten

Når jernbanen tar tunnelåpningen må veitrafikken ledes inn gjennom Rådhusgaten for så å tilkobles den eksisterende Holmestrandstunnelen ved et påkagg i området mellom Bakken og Torvet.

verneverdig bebyggelse rammes

Dette medfører høyst sannsynlig direkte inngrep i bebyggelsen fra Rådhusplassen og sørover. Deler av jernbanelegemet må fjernes. Bebyggelsen her har svært høy bevaringsverdi, de to 1700-talls bygningene i Bakgaten 4-6 er i fredningsklasse, Backergården muligens likeså, som et av byens største trehus. Bebyggelsen i Bakken rammes også direkte. Dette representerer svært alvorlige konflikter i forhold til kulturminnene.

økt biltrafikk i bykjernen?

Holmestrand har lidd hardt under trafikkavvikling tidligere. Det stiller jernbaneutbyggingen i et underlig lys dersom resultatet er økt biltrafikk i et av de tetteste boligstrøkene og mest interessante kulturmiljøene i byen.

er omleggingen nødvendig?

Det må vurderes om inngrepets størrelse står i forhold til den nytte det har i trafikkavviklingen. Med ny E18-forbindelse lagt inn i innlandet vest for Holmestrand vil trafikken i dagens tunnel måtte bli betydelig redusert. Om det så velges en løsning der denne trafikken ledes inn gjennom en del av byen er det vanskelig å se poenget med opprettholdelse av tunnelen. Da kan trafikken like godt gå gjennom hele byen. Dermed unngås inngrep i bebyggelsen. Sør for kvartalsbebyggelsen går dagens vei og jernbane parallelt et langt stykke og utgjør sammen en relativt bred korridor hvor det bør være mulig å finne tilfredsstillende løsninger både for vei og gang- og sykkelvei samt eventuelle skjermingstiltak.

Sannsynligvis vil omleggingen av E18 gjøre Nyveien enda viktigere enn i dag. Nyveien er den eneste trafikkforbindelsen mellom byen og plataet, og vil i framtida forbinde byen med hovedveisystemet også. Planene for tilknytning kjennes ikke, og er vel ikke klare ennå heller. Både dette og omlegging av nord-sør trafikken vil kunne kanalisere biltrafikk inn til Torvet.

veiomlegging skaper konflikter

Konfliktene med kulturminner er altså først og fremst knyttet til omlegging av riksveien nordfra, mens jernbaneanlegget i seg selv ikke er så problematisk.

tunnelpåhogg lenger nord

Sett i et kulturhistorisk perspektiv vil det trolig være bedre å legge jernbanen på innsiden av eksisterende E18 og opprettholde veitunnelen som i dag, selv om dette gir svært høye skjæringer i den karakteristiske Holmestrandsveggen. Det er først og fremst et reint *estetisk* problem, men har ikke nødvendigvis så store implikasjoner på *kulturmiljøet*.

den reisendes opplevelse

Den reisendes opplevelse blir ufravikelig redusert. I dag er strekningen under Holmestrandsveggen en av de mest dramatiske på Vestfoldbanen. Tunnelene medfører at opplevelsen av kulturlandskapet stykkes opp til tablåer mer enn kontinuerlig bevegelse gjennom skiftende landskapsrom. Når det gjelder reiseopplevelsen er de to alternativene forholdsvis like innenfor dette avgrensede området, fordi de begge går i tunnel. Når det gjelder stasjonslokalisering vil stasjon i dagen være å foretrekke, men også stasjon i fjellet kan gi et spennende spennende møte med byen.

ALTERNATIV 2

Tunnelalternativet er tenkt lagt inn i fjellet bak byen og innebærer en stasjonslokalisering inne i fjellet med atkomstmuligheter både fra byen og oppe fra platået via heis.

ny stasjon i fjellet

Dette alternativet medfører svært begrensede direkte anleggsinngrep i byen. Stasjonslokalisering i fjellet åpner for en relativt fri plassering av innganger til stasjonsanlegget. En av de mest løynefallende mulighetene er stasjonsinngang på eller ved Torvet. Her har man mulighet for å knytte stasjonen til byens kanskje viktigste byrom. Byens bussterminal er lokalisert til området, slik at det åpner seg en mulighet til å binde sammen funksjoner som naturlig hører sammen. Det innebærer muligheter til å ruste opp denne delen av sentrum. En selvstendig arkitektonisk behandling vil kunne tilføre byen positive elementer.

nedleggelse av banen

Nedleggelse av den eksisterende jernbanen gjennom sentrum berører et svært viktig element i byen. Kvartalsbebyggelsen er orientert etter jernbanen, og veier og gater sør i byen er i stor grad strukturert av jernbanelinjer, både Vestfoldbanens og den for lengst nedlagte Hvitvingfossbanens spor. Jernbanen er i altså nærværende i byens fysiske form, også om de aktuelle sporene ikke lenger er i funksjon. Tas det hensyn til dette vil strukturene i seg selv kunne formidle historisk kunnskap. Dette er på sin side problematisk å forutsette, fordi det i så liten grad er tatt slike hensyn i Holmestrand. Planleggingen har manglet bevissthet om byens historie og form. Resultatet er at man har gjort seg langt mer historieløs enn det man faktisk er.

bevaring av strukturene

miljøbelastning

Nedleggelse vil også gi reduksjon i miljøbelastningene på den kulturhistorisk verdifulle bebyggelsen. Det gir bedret bokvalitet og på lang sikt bedre bevaringsbetingelser.

banelegemet som kulturminne

Den nasjonale verneplanen for jernbanens kulturminner begrenser seg til bygninger. Baneanlegg er generelt ikke med. Det byggverket som banen gjennom Holmestrand representerer i seg selv et kulturminne av betydelig interesse, også i ingeniørteknisk henseende. Anlegget har vært gjenstand for ombygging og løpende vedlikehold men illustrerer godt hvor teknologien sto da jernbanen ble anlagt gjennom byen, og hvordan man med dette anlegget i ett grep - høybanen - løste en rekke problemer knyttet til eksisterende bystruktur, terreng- og grunnforhold.

Dette er spesielt for jernbanen. Blant annet som følge av den eksplosjonsartede utbyggingen av veier som har funnet sted i etterkrigstida er det generelt bevart relativt få tekniske kulturminner knyttet til samferdsel. I et slikt perspektiv er banelegemet interessant, fordi det i langt større grad enn veianlegg framstår autentisk, slik det ble anlagt.

høybanen må vernes

På denne bakgrunn bør høybanen bevares. Det er slett ikke umulig at den kunne inngå i et gangveinett i byen og utgjøre en praktisk forbindelse mellom friarealene ved Tranberghaugen og sørover til Torvet og boligområdene.

oppfølging

Hva som enn skjer må bør baneanlegget registreres med oppmåling og nærmere studier av hvordan det er bygd, hvilke deler som er utbedret og så videre.

nedleggelse av stasjonen

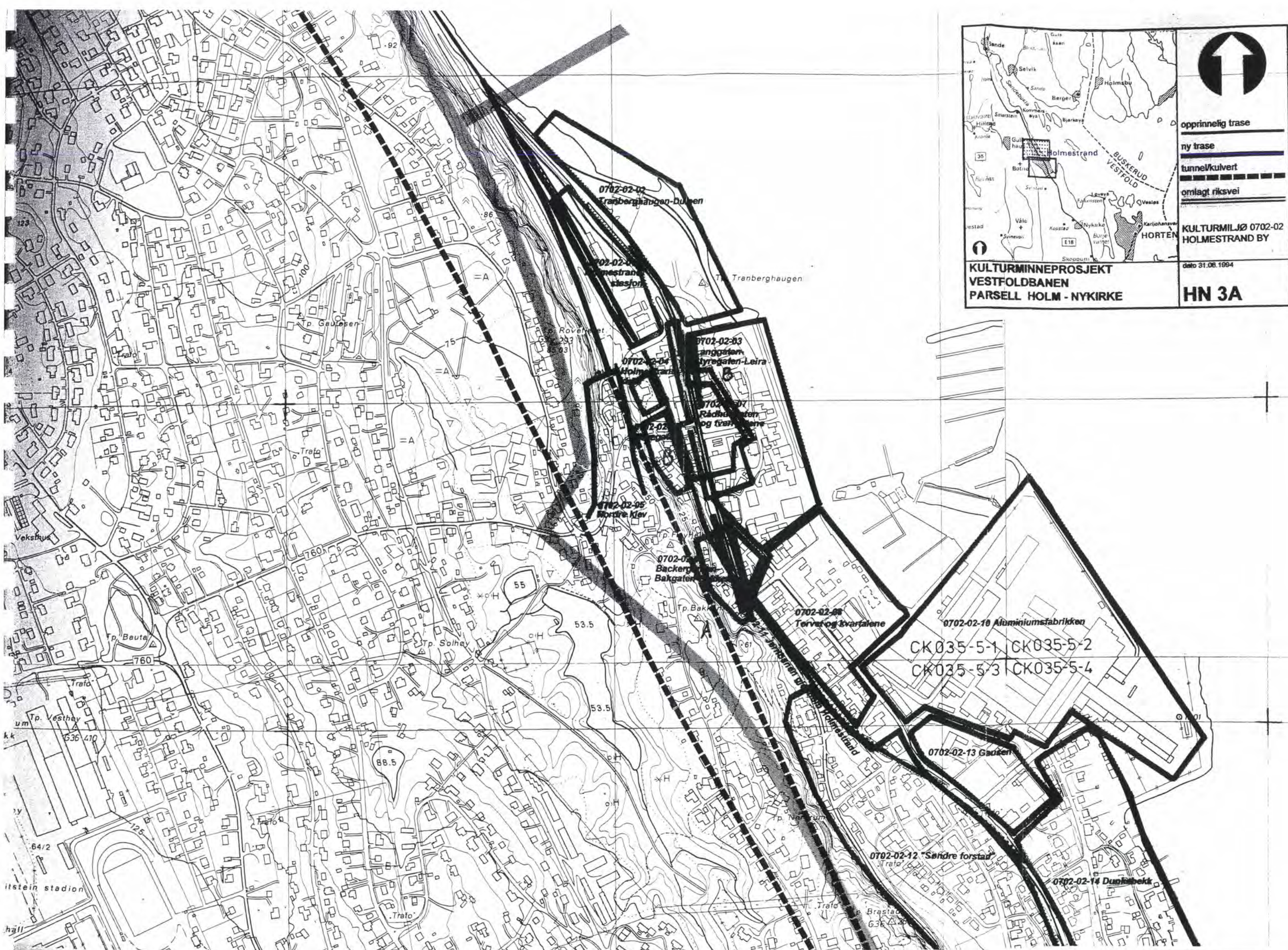
Nedleggelse av dagens stasjon kan synes konfliktfylt. Jernbanen har selv sagt lang tradisjon i denne delen av byen. Det er kanskje enestående for Holmestrand at jernbanen som ble anlagt utenfor byen fremdeles ligger på utsiden av det som oppfattes som bykjernen. En rekke forhold som er påvist over gjorde at byen ikke utviklet seg nordover. Stasjonen har aldri grodd fast og inn i bystrukturen, men forblitt en blindtarm. En flytting av stasjonsfunksjonen medfører derfor ikke overskjæring av sterke strukturelle bånd. Dertil kommer at bygningene ikke har spesielt høy verdi.


anleggsfasen - tunneltverrslag

Når det gjelder selve anleggsarbeidene er det svært vanskelig å ta stilling til konflikter som kan oppstå i forhold kulturminneinteresser. Inngrep som berører bebyggelsen vil være konfliktfylt, og anleggsdrift inn i sentrum må unngås.

KONKLUSJON

Sett under ett er alternativ 2, tunnelalternativet det traséforslaget som tjener Holmestrand best som kulturmiljø betraktet.





	<p>opprinnelig trase</p> <p>ny trase</p> <p>tunnel/kulvert</p> <p>omlagt riksvei</p>
<p>KULTURMINNEPROSJEKT VESTFOLDBANEN PARSELL HOLM - NYKIRKE</p>	
<p>KULTURMILJØ 0702-02 HOLMESTRAND BY</p>	
<p>dato 31.08.1994</p> <p>HN 3A</p>	

0702-02-02
Tranberghaugen-Dulven

0702-02-03
Holmestrand
Klassfor

0702-02-03
Langgaten
Lytregaten-Leira

0702-02-04
Holmestrand

0702-02-07
Rådhusgaten
og fiskerierne

0702-02-08
Nordre Kjev

0702-02-09
Backergaten
Bakgater

0702-02-08
Torvet og kvartalene

0702-02-10 Aluminiumfabrikken

CK035-5-1 CK035-5-2
CK035-5-3 CK035-5-4

0702-02-13 Gården

0702-02-12 "Søndre forstad"

0702-02-14 Dunnebekk