

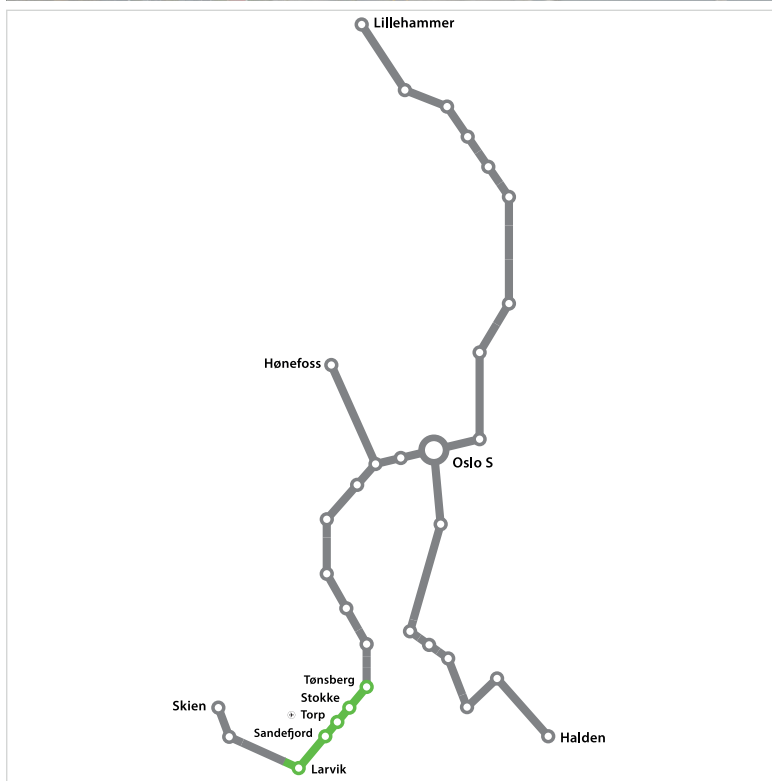
Fagrapport kulturminner og kulturmiljø

Kommunedelplan (KDP) med konsekvensutredning (KU)

Dobbeltspor Stokke - Larvik

InterCity Vestfoldbanen

Desember 2018



INNHOLDSFORTEGNELSE

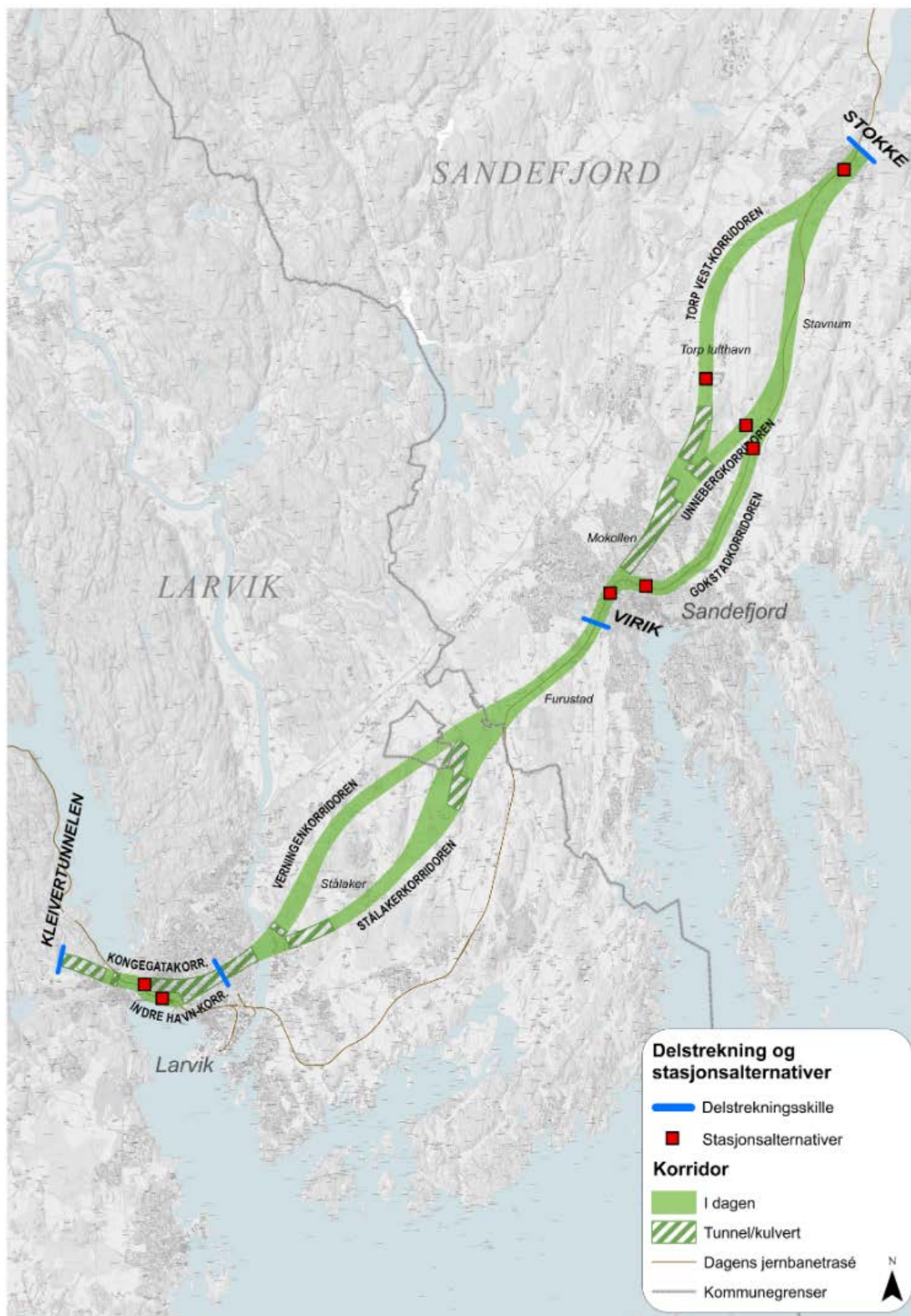
SAMMENDRAG	5
OVERSIKT OG INNDELING AV KORRIDORENE STOKKE - LARVIK	5
VERDIKART TEMA KULTURMINNER OG KULTURMILJØ STOKKE - LARVIK.....	6
DEFINISJON AV TEMA KULTURMINNER OG KULTURMILJØ.....	7
VERDI, OMFANG OG KONSEKVENNS STOKKE – VIRIK.....	8
<i>Torp vest-korridoren</i>	9
<i>Unnebergkorridoren</i>	9
<i>Gokstadkorridoren</i>	9
STOKKE – VIRIK, RANGERING AV KORRIDORER OG ALTERNATIVER.....	9
VERDI, OMFANG OG KONSEKVENNS VIRIK – BYSKOGEN	12
<i>Verningenkorridoren</i>	13
<i>Stålakerkorridoren</i>	13
VIRIK – BYSKOGEN, RANGERING AV KORRIDORER OG ALTERNATIVER	13
VERDI, OMFANG OG KONSEKVENNS BYSKOGEN – KLEIVERTUNNELEN.....	15
<i>Kongegatakorridoren</i>	16
<i>Indre havn-korridoren</i>	16
BYSKOGEN – KLEIVERTUNNELEN, RANGERING AV KORRIDORER OG ALTERNATIVER.....	17
SAMMENSTILLING AV KONSEKVENNS STOKKE – LARVIK	20
<i>Stokke – Virik rangering av korridorer og alternativ</i>	20
<i>Virik - Byskogen rangering av korridorer og alternativ</i>	20
<i>Byskogen - Kleivertunnelen rangering av korridorer og alternativ</i>	21
FJERNING AV DAGEN SPOR	21
DRØFTING AV USIKKERHET.....	21
KONSEKVENNS I ANLEGGSPERIODEN	22
<i>Generelle</i>	22
<i>Spesielle</i>	22
AVBØTENDE OG EVENTUELLE KOMPENSERENDE TILTAK	23
<i>Driftsfase generelle</i>	23
<i>Driftsfase spesifikke</i>	24
<i>Anleggsfase</i>	25
1 INNLEDNING	26
1.1 BAKGRUNN	26
1.2 FORMÅL.....	26
1.3 GRUNNLAG FOR UTREDNING	26
2 BESKRIVELSE AV TILTAKET	28
2.1 OVERORDNET BESKRIVELSE AV DET PERMANENTE TILTAKET	28
2.2 DELSTREKNINGEN STOKKE - VIRIK	28
2.2.1 <i>Torp vest-korridoren</i>	28
2.2.2 <i>Unnebergkorridoren</i>	30
2.2.3 <i>Gokstadkorridoren</i>	31
2.3 DELSTREKNINGEN VIRIK – BYSKOGEN.....	32
2.3.1 <i>Verningenkorridoren</i>	32
2.3.2 <i>Stålakerkorridoren</i>	32
2.4 DELSTREKNINGEN BYSKOGEN - KLEIVERTUNNELEN.....	33
2.4.1 <i>Kongegatakorridoren</i>	33
2.4.2 <i>Indre havn-korridoren</i>	35
3 METODE	37
3.1 RAPPORTENS OPPBYGGING OG INNDELING.....	37
3.1.1 <i>Utredningsområder</i>	37
3.1.2 <i>Planområdet</i>	38
3.1.3 <i>Delområder, lokaliteter, miljøer</i>	38
3.1.4 <i>Referansealternativet</i>	38
3.2 PLANPROGRAMMET	39
3.3 METODE OG DATAGRUNNLAG	39

3.3.1	Definisjon av temaet	39
3.3.2	Overordnede føringer	40
3.3.3	Regionalt viktige kulturmiljøer i Vestfold	40
3.3.4	Vernestatus og forvaltningsansvar	41
3.3.5	KU-metodikk	41
3.3.6	Kontakt med kulturminneforvaltningen	41
3.3.7	Kulturhistoriske delområder - kulturmiljø	41
3.3.8	Influensområder	41
3.3.9	Sammenfallende tema	41
3.3.10	Kriterier for verdi	42
3.3.11	Kriterier for omfang	42
3.3.12	Kriterier for konsekvenser	43
4	TEMA KULTURMINNER OG KULTURMILJØ	44
4.1	GENERELL BESKRIVELSE AV PLAN- OG INFLUENSOMRÅDET	44
4.1.1	Eldre steinalder 10 000–4000 f.Kr.	44
5	VERDI, OMFANG OG KONSEKVENSVURDERING STOKKE - VIRIK.....	52
5.1	TORP VEST-KORRIDOREN.....	53
5.1.1	Utredningsområde 1 Stokke	53
5.1.2	Utredningsområde 2 Torp vest	58
5.1.3	Utredningsområde 5 Sandefjord vest	65
5.1.4	Utredningsområde 7 Sandefjord sør	69
5.1.5	Mulige justeringer innenfor Torp vest-korridoren.....	71
5.1.6	Forslag til avbøtende og eventuelle kompensierende tiltak for Torp vest-korridoren	71
5.1.7	Konsekvenser i anleggsperioden for Torp vest-korridoren.....	71
5.1.8	Oppsummering Torp vest-korridoren.....	71
5.2	UNNEBERGKORRIDOREN.....	72
5.2.1	Utredningsområde 1 Stokke	72
5.2.2	Utredningsområde 3 Torp øst.....	74
5.2.3	Utredningsområde 4 Unneberg	76
5.2.4	Utredningsområde 5 Sandefjord vest	79
5.2.5	Utredningsområde 7 Sandefjord sør	80
5.2.6	Mulige justeringer innenfor Unnebergkorridoren	81
5.2.7	Forslag til avbøtende og eventuelle kompensierende tiltak for Unnebergkorridoren	81
5.2.8	Konsekvenser i anleggsperioden for Unnebergkorridoren	81
5.2.9	Oppsummering Unnebergkorridoren	81
5.3	GOKSTADKORRIDOREN.....	82
5.3.1	Utredningsområde 1 Stokke	82
5.3.2	Utredningsområde 3 Torp øst.....	83
5.3.3	Utredningsområde 4 Unneberg	84
5.3.4	Utredningsområde 6 Sandefjord øst.....	85
5.3.5	Utredningsområde 7 Sandefjord sør	94
5.3.6	Mulige justeringer innenfor Gokstadkorridoren.....	94
5.3.7	Forslag til avbøtende og eventuelle kompensierende tiltak for Gokstadkorridoren	94
5.3.8	Konsekvenser i anleggsperioden for Gokstadkorridoren	95
5.3.9	Oppsummering Gokstadkorridoren.....	95
5.4	OPPSUMMERING STOKKE – VIRIK.....	95
6	VERDI, OMFANG OG KONSEKVENSVURDERING VIRIK – BYSKOGEN	97
6.1	VERNINGENKORRIDOREN.....	98
6.1.1	Utredningsområde 8 Furustad	98
6.1.2	Utredningsområde 9 Verningen.....	102
6.1.3	Utredningsområde 11 Lågen	108
6.1.4	Mulige justeringer innenfor Verningenkorridoren.....	111
6.1.5	Forslag til avbøtende og eventuelle kompensierende tiltak for Verningenkorridoren	111
6.1.6	Konsekvenser i anleggsperioden for Verningenkorridoren	111
6.1.7	Oppsummering Verningenkorridoren	112
6.2	STÅLAKERKORRIDOREN	112
6.2.1	Utredningsområde 8 Furustad	112

6.2.2	Utredningsområde 10 Stålaker.....	115
6.2.3	Utredningsområde 11 Lågen.....	118
6.2.4	Mulige justeringer innenfor Stålakerkorridoren.....	119
6.2.5	Forslag til avbøtende og eventuelle kompenserende tiltak for Stålakerkorridoren	119
6.2.6	Konsekvenser i anleggsperioden for Stålakerkorridoren.....	119
6.2.7	Oppsummering Stålakerkorridoren.....	119
6.3	OPPSUMMERING VIRIK – BYSKOGEN	120
7	VERDI, OMFANG OG KONSEKVENSVURDERING BYSKOGEN – KLEIVERTUNNELEN	122
7.1	KONGEGATAKORRIDOREN.....	123
7.1.1	Utredningsområde 12 Kongegata.....	123
7.1.2	Utredningsområde 14 Veldre.....	134
7.1.3	Mulige justeringer innenfor Kongegatakorridoren.....	141
7.1.4	Forslag til avbøtende og eventuelle kompenserende tiltak for Kongegatakorridoren ...	142
7.1.5	Konsekvenser i anleggsperioden for Kongegatakorridoren	142
7.1.6	Oppsummering Kongegatakorridoren	142
7.2	INDRE HAVN-KORRIDOREN	144
7.2.1	Utredningsområde 13 Indre havn	144
7.2.2	Utredningsområde 14 Veldre.....	157
7.2.3	Mulige justeringer innenfor Indre Havn-korridoren	159
7.2.4	Forslag til avbøtende og eventuelle kompenserende tiltak for Indre havn-korridoren ..	160
7.2.5	Konsekvenser i anleggsperioden for Indre havn-korridoren.....	160
7.2.6	Oppsummering Indre havn-korridoren.....	160
7.3	OPPSUMMERING BYSKOGEN – KLEIVERTUNNELEN	161
8	SAMMENSTILLING AV KONSEKVENSVURDERING STOKKE – KLEIVERTUNNELEN	165
8.1	SAMMENSTILLING	165
8.1.1	Stokke – Virik, rangering av korridorer og alternativ.....	165
8.1.2	Virik – Byskogen, rangering av korridorer og alternativ.....	165
8.1.3	Byskogen – Kleivertunnelen, rangering av korridorer og alternativ.....	166
8.1.4	Sammenstilling av konsekvenser for strekningen Stokke – Larvik.....	166
8.2	FJERNING AV DAGENS SPOR.....	167
8.3	DRØFTING AV USIKKERHET.....	167
8.4	KONSEKVENSER I ANLEGGSPERIODEN	167
8.4.1	Generelle konsekvenser	167
8.4.2	Konsekvenser spesifisert på geografi.....	168
8.5	FORSLAG TIL AVBØTENDE TILTAK OG EVENTUELLE KOMPENSERENDE TILTAK.....	169
8.5.1	Generelle tiltak i driftsfase	169
8.5.2	Geografisk spesifikke tiltak i driftsfase.....	169
8.5.3	Anleggsfase	170
8.6	BEHOV FOR OPPFØLGENDE UNDERSØKELSER	171
9	POTENSIAL FOR NYE FUNN AV AUTOMATISK FREDETE KULTURMINNER	172
9.1	VIDERE UNDERSØKELSER	172
9.2	VURDERING AV POTENSIAL FOR ARKEOLOGISKE FUNN	172
10	DOKUMENTINFORMASJON	174
10.1	ENDRINGSLOGG.....	174
10.1.1	Terminologi.....	174
10.2	REFERANSELISTE	174
10.2.1	Kildeliste.....	174

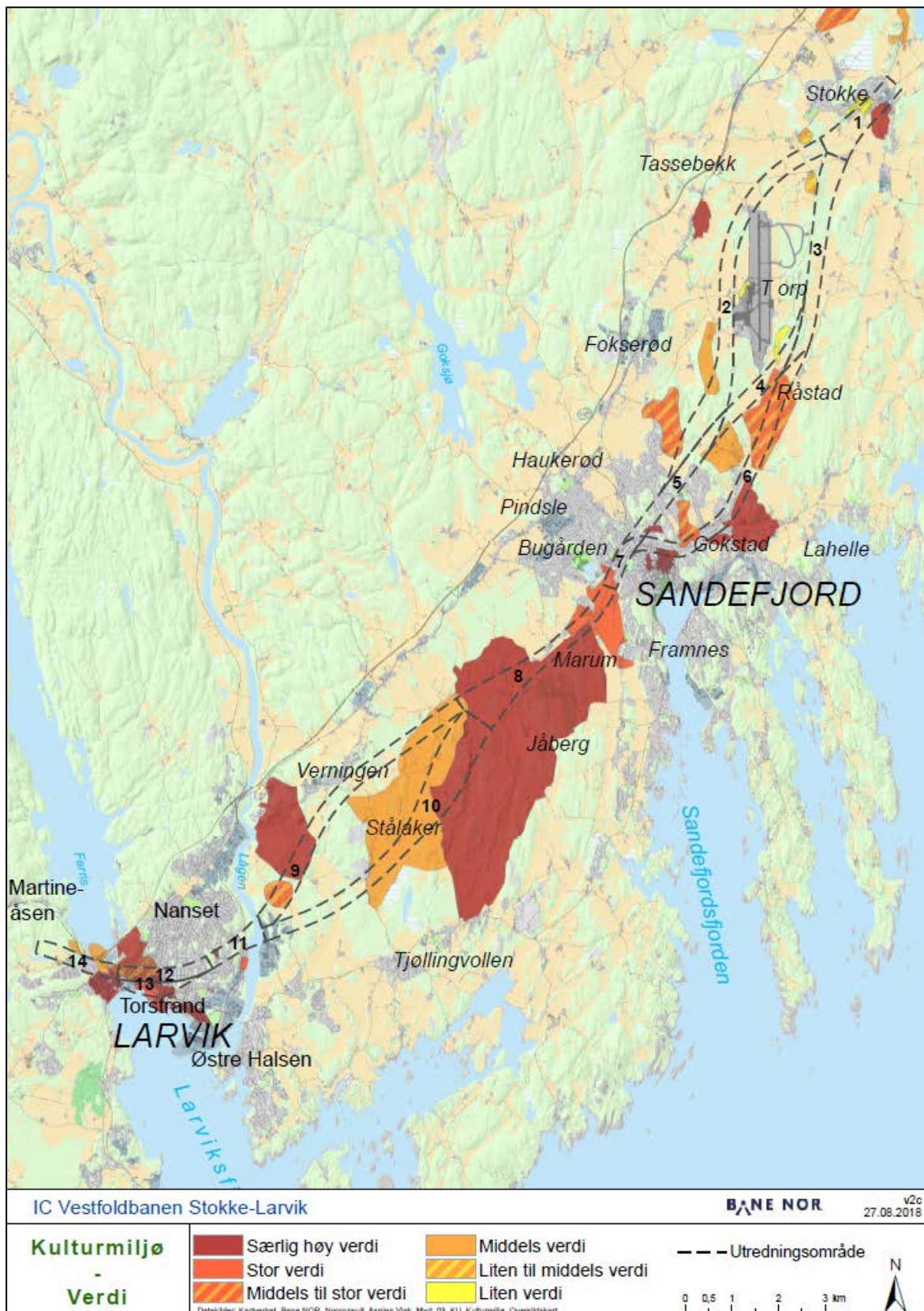
SAMMENDRAG

Oversikt og inndeling av korridorene Stokke - Larvik



Figur 0-1 Korridorer som skal utredes på planstrekningen fra Stokke til Larvik

Verdikart tema kulturminner og kulturmiljø Stokke - Larvik



Figur 0-2 Verdikart alle korridorer Stokke – Larvik

Definisjon av tema kulturminner og kulturmiljø

Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA) fastlegger hovedtrekk i utbyggingsmønsteret i Vestfold, og viser langsiktige utviklingsgrenser i et tidsperspektiv fram til 2040. Ut fra fem kriterier er det prioritert 37 kulturmiljø som regionalt og nasjonalt viktige. Kulturarv i Vestfold fylkeskommune har gjennom planprogrammet spilt inn at de 37 prioriterte kulturmiljøene i RPBA skal ha hovedprioritet i konsekvensutredningen.

For å vise det virkelige kulturminneomfanget innenfor plan- og influensområdene samt å kunne utarbeide en temarapport for kulturminner og kulturmiljø som kan sammenstilles med de øvrige temarapportene (etter Statens Vegvesens KU-metodikk håndbok 712), har vi på faglig grunnlag i tillegg valgt å synliggjøre og verdisetze også andre kulturminner som berøres av tiltaket. Dette for å ikke underslå at tiltaket er av en slik karakter og størrelse at det kan medføre store konsekvenser for verdifulle kulturmiljø også utenfor de regionalt prioriterte områdene. De berørte prioriterte kulturmiljøene gjennom RPBA vil like fullt bli prioritert, og vil være førende i kulturmiljøvurderingene.

Tema kulturminner og kulturmiljøer er utredet i henhold til metodikk for konsekvensutredninger i Statens vegvesens håndbok V712 (2014). Retningslinjer i Riksantikvarens veileder (rapport nr. 31-2003) om «Kulturminne og kulturmiljø i konsekvensutgreingar» har vært veiledende i vurderingene. Følgende verdiklasser benyttes:

- Særlig høy verdi
- Stor verdi
- Middels verdi
- Liten verdi.

For å synliggjøre og prioritere alle kulturminneverdier er det i denne utredningen lagt til et fjerde verdinivå inspirert av ICOMOS metode for spesielt tilpasset vurdering av kulturmiljø med høy og prioritert status. Dette verdinivået, «særlig høy verdi», er vist som egen klasse i kart og verdisetting. Dette verdinivået er forbeholdt de 37 vedtatte og prioriterte kulturmiljøene i RPBA, samt de foreslåtte nye RPBA-områdene i byene. For omfangs- og konsekvensvurdering vil det bli slått sammen med verdinivået «stor verdi», som de høyeste kulturminneverdiene på dette verdinivået. På denne måten vil resultatene være kompatible med andre ikke-prissatte fagtema.

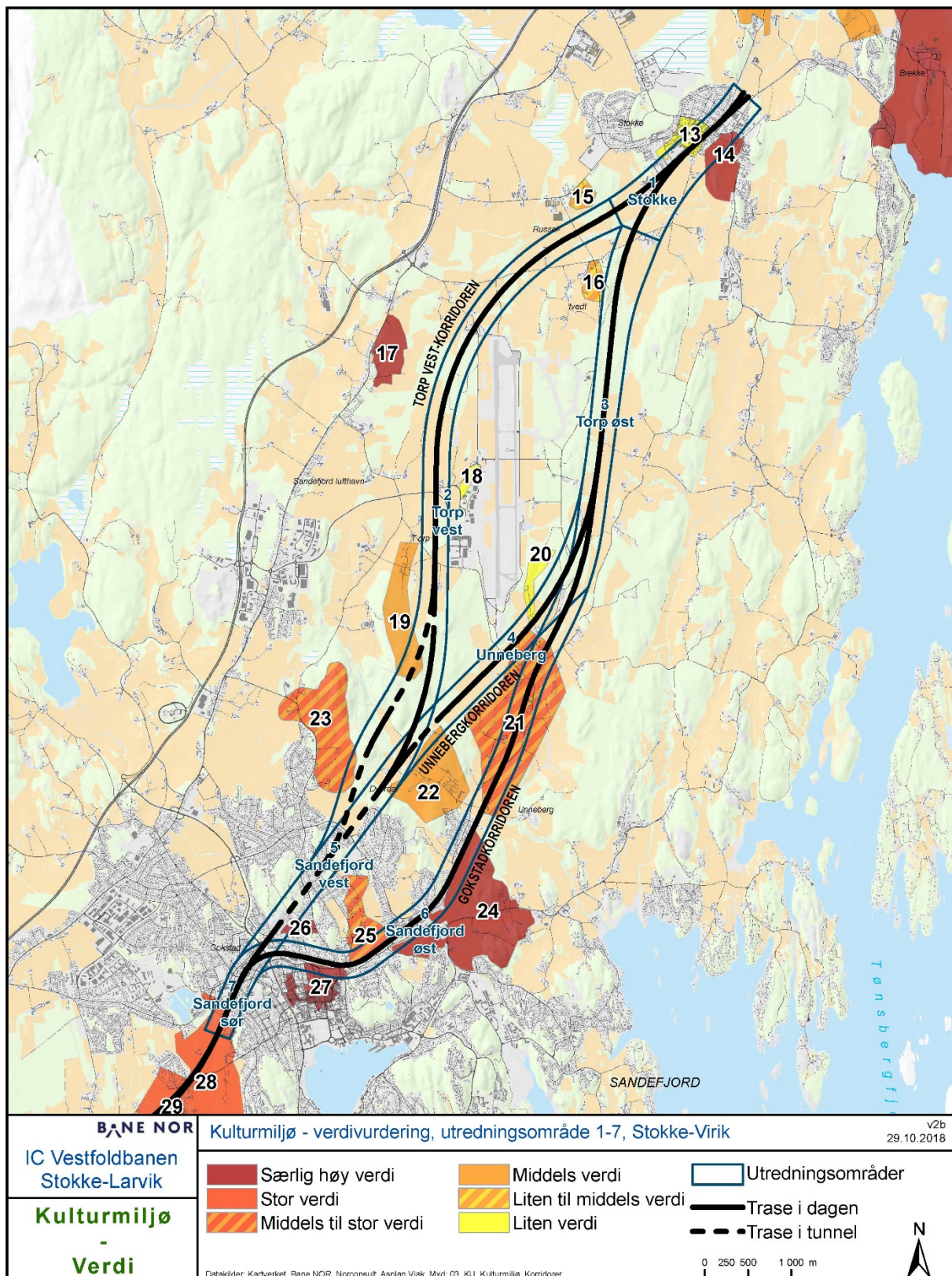
Verdikriteriene er i hovedsak knyttet til objekt som kilde for ny kunnskap, for opplevelser og bruk. Alle verdisatte områder er beskrevet, og verdivurderingene nyanseres og begrunnes ut i fra typer, kvaliteter og omfang av kulturminner. Verddivurderingene er basert på kjent kildegrunnlag som Askeladden og SEFRAK med mer, samt befarng.

Delområdene er definerte kulturmiljø valgt ut fra hvilke områder som vil bli fysisk og/eller visuelt berørt. Utvalget er gjort ut fra varslet planområde med relevante influensområder. Avgrensning av kulturmiljø er basert på befarng og en vektlegging av sammenhenger mellom enkeltobjekter og plassering i landskapet. Influensområder er områder der en venter at kulturminner og kulturhistoriske verdier kan bli påvirket eller berørt av tiltaket utenfor planområdet.

Planområdet er delt inn i 31 (av i alt 44) ulike delområder (kulturmiljøer) fordelt på to kommuner. Nummereringen starter i Tønsberg. Kulturmiljøenes geografiske plassering er vist i temakart i rapporten.

Temautredningene for landbruk, landskapsbilde, nærmiljø og friluftsliv og kulturminner og kulturmiljø vil overlape hverandre i beskrivelsen av konsekvenser for kulturlandskapet. De ulike temarapportene vil ha ulike innfallsvinkler til begrepet kulturlandskap. Den delen av kulturlandskapet som har registrerte fysiske spor etter menneskers bruk av landskapet blir vurdert under fagtema kulturminner og kulturmiljø.

Verdi, omfang og konsekvens Stokke – Virik



Figur 0-3 Verdikart for Torp vest, Unneberg- og Gokstadkorridoren med utredningsområdene 1-7 delstrekningen Stokke – Virik.

Torp vest-korridoren

Verdi

De største verdiene omfatter kulturmiljø 14 Stokke prestegård, kulturmiljø 17 Fevang og kulturmiljø 26 Åsen, alle med særlig høy verdi. I tillegg har kulturmiljø 28 Virik stor verdi, og kulturmiljø 23 Unneberg-Ødegården har middels til stor verdi.

Omfang og konsekvens

Tiltaket medfører at Stokke stasjon må rives. Et gravfelt ved Virik, som allerede er berørt av dagens jernbane, vil også komme i konflikt med tiltaket. Noe visuell konsekvens for bygdeborgen ved Herre-Unneberg. Noen eldre gårdstun vil bli berørt, samt at traseen griper inn i nytt terreng. Ut over dette vil ikke traseen medføre store konflikter da tiltaket i all hovedsak er lagt i ytterkanten av kulturmiljøene. De to alternativene sør for flyplassen har nokså likt, og lavt, konfliktnivå med kulturminner og kulturmiljø. Torp vest via Storås vurderes som bedre enn Torp vest. Dette skyldes at det vestligste alternativet, med lengre tunneler, har mindre påvirkning når traseen passerer den fredete bygdeborgen og kulturlandskapet ved Unneberg. Med unntak av Stokke stasjon har korridoren som helhet en plassering som samlet sett gir svært begrensede konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø. Torp vest-korridoren har samlet liten negativ konsekvens (-). Torp vest-korridoren via Storås har samlet liten negativ konsekvens (0/-).

Unnebergkorridoren

Verdi

De største verdiene er knyttet til kulturmiljø 14 Stokke prestegård og kirkested og 26 Åsen, som begge har særlig høy verdi. I tillegg har kulturmiljø 28 Virik stor verdi og kulturmiljøene 21 Stange-From og 23 Unneberg-Ødegården middels til stor verdi.

Omfang og konsekvens

Tiltaket medfører at Stokke stasjon må rives. Korridoren ligger i stor grad utenfor eller i kant med kulturmiljøene, men ved kulturmiljø 21 Stange-From vil traseen komme tett inn mot og være i direkte konflikt med flere automatisk fredete kulturminner, deriblant et større gravfelt ved Råstad. Videre vil en gravhaug ved kulturmiljø 28 Virik bli direkte berørt. Denne er allerede påvirket av dagens jernbanetrasé. I tillegg blir mange fredete kulturminner visuelt berørt. Samlet sett har korridoren middels negativ konsekvens for kulturminner og kulturmiljø. De negative konsekvensene er først og fremst knyttet til riving av stasjonsmiljøet på Stokke og kulturmiljøet ved Stange-From. Korridoren har samlet middels negativ konsekvens (--).

Gokstadkorridoren

Verdi

De største verdiene er knyttet til kulturmiljø 14 Stokke prestegård og kirkested, 24 Gokstad, 26 Åsen og 27 Sandefjord, som alle har særlig høy verdi. I tillegg har kulturmiljø 28 Virik stor verdi og kulturmiljøene 21 Stange-From og 25 Sverstad har middels til stor verdi.

Omfang og konsekvens

Tiltaket medfører at både Stokke og Råstad stasjon må rives. Videre ligger korridoren i stor grad utenfor eller i kant med kulturmiljø, men ved kulturmiljø 21 Stange-From vil korridoren komme tett inn mot og i direkte konflikt med et større gravfelt på From. Ved Gokstad vil en ny bergskjæring bli synlig fra Gokstadhaugen, og gi en liten visuell negativ påvirkning. Videre vil en gravhaug ved kulturmiljø 28 Virik bli direkte berørt. Denne er allerede påvirket av dagens jernbanetrasé. De negative konsekvensene er først og fremst knyttet til riving av Stokke og Råstad stasjoner og konflikt med kulturmiljø 21 Stange-From. Korridoren har samlet middels til stor negativ konsekvens (--/---).

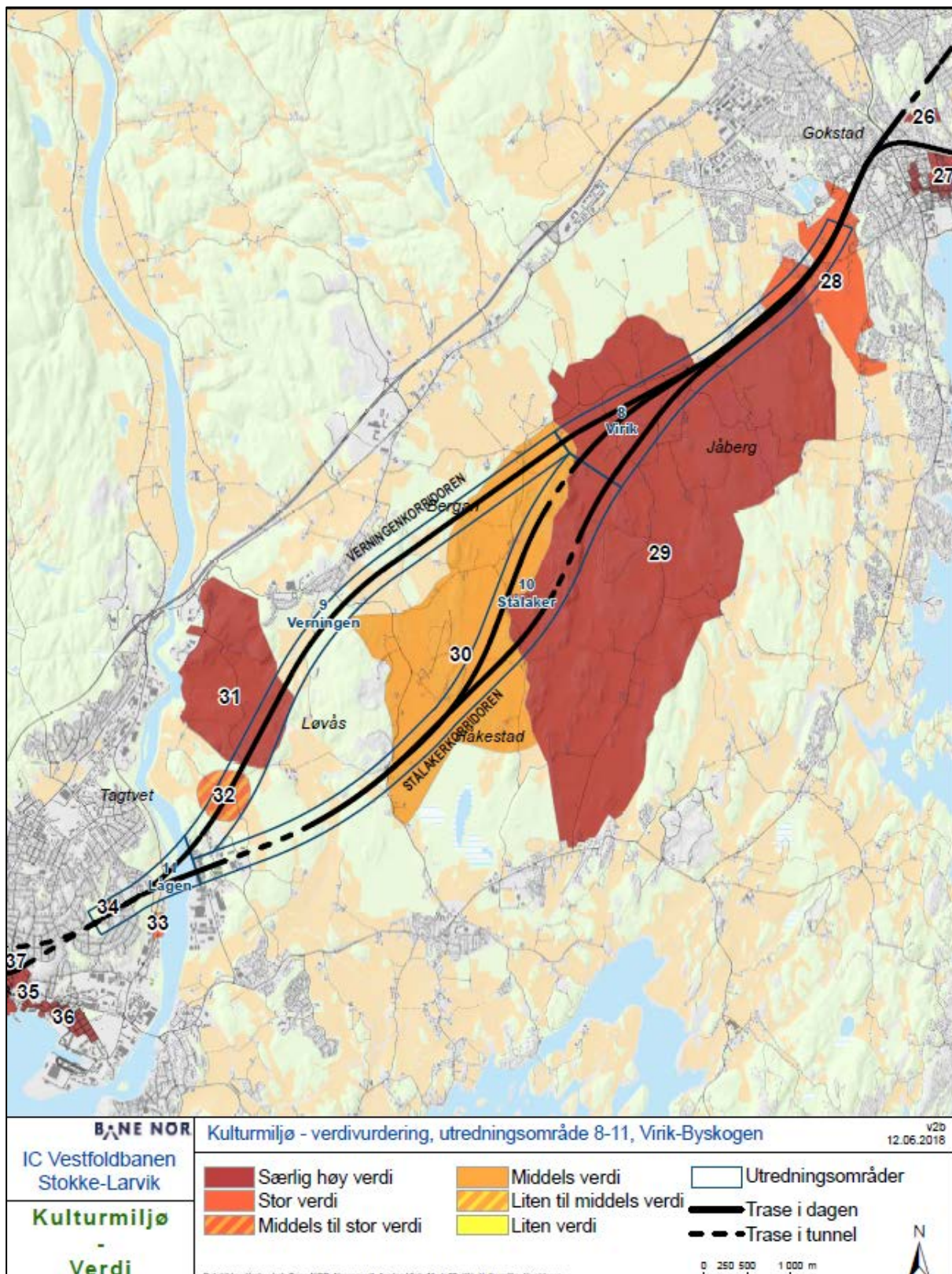
Stokke – Virik, rangering av korridorer og alternativer

Torp vest-korridoren har klart minst konflikt med kulturminner og kulturmiljøer. Alle alternativene medfører at Stokke stasjon må rives. Ut over det er de negative virkningene av mindre betydning. Gokstadkorridoren vurderes som dårligst for kulturmiljø i hovedsak på grunn av større grad av konflikter med automatisk fredete kulturminner og riving av både Stokke og Råstad stasjon. Gokstadkorridoren har også større grad av nærføring, og derav negative visuelle konsekvenser for fredete kulturminner, blant annet Gokstadhaugen. Ingen av korridorene har stor og uakseptabel konsekvens for kulturmiljøet.

Korridor	Beskrivelse	Samlet konsekvens	Rangering	Kommentar
Torp vest-korridoren Vest	De største verdiene er knyttet til kulturmiljø 14 Stokke prestegård og kirkested, 17 Fevang og 26 Åsen, som alle har særlig høy verdi. Tiltaket medfører at Stokke stasjon må rives. Et gravfelt ved Virik, som allerede er berørt av dagens jernbane, kommer også i konflikt med tiltaket. Noe visuell konsekvens for bygdeborgen ved Herre-Unneberg. Noen eldre gårdstun vil bli berørt, samt at traseen vil gripe inn i nytt terreng. Ut over dette vil ikke traseen medføre store konflikter da tiltaket i all hovedsak er lagt i ytterkanten av kulturmiljøene. De to alternativene sør for flyplassen har nokså likt, og lavt, konfliktnivå med kulturminner og kulturmiljø. Med unntak av Stokke stasjon har korridoren som helhet en plassering som samlet sett gir svært begrensede konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø.	Liten negativ konsekvens (-)	2	Stokke stasjon vil bli revet. En kjent konflikt med automatisk fredet kulturminner ved Virik som er berørt fra før. Noen eldre gårdstun vil bli berørt, samt at traseen griper inn i nytt terreng. Ellers blir kulturminner og kulturmiljø i liten grad berørt. Noe visuell konsekvens for bygdeborg.
Torp vest-korridoren Storås	De største verdiene er knyttet til kulturmiljø 14 Stokke prestegård og kirkested, 17 Fevang og 26 Åsen, som alle har særlig høy verdi. Tiltaket medfører at Stokke stasjon må rives. Et gravfelt ved Virik, som allerede er berørt av dagens jernbane, kommer også i konflikt med tiltaket. Noe visuell konsekvens for bygdeborg ved Herre-Unneberg. Noen eldre gårdstun vil bli berørt, samt at traseen griper inn i nytt terreng. Ut over dette vil ikke traseen medføre store konflikter da tiltaket i all hovedsak er lagt i ytterkanten av kulturmiljøene. De to alternativene sør for flyplassen har nokså likt, og lavt, konfliktnivå med kulturminner og kulturmiljø. Torp vest via Storås vurderes som bedre enn Torp vest. Dette skyldes at det vestligste alternativet, med lengre tunneler, har mindre påvirkning når traseen passerer den fredete bygdeborgen og kulturlandskapet ved Unneberg. Med unntak av Stokke stasjon har korridoren som helhet en plassering som samlet sett gir svært begrensede konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø.	Ubetydelig til liten negativ konsekvens (0/-)	1	Stokke stasjon vil bli revet. En kjent konflikt med automatisk fredet kulturminner ved Virik som er berørt fra før. Noen eldre gårdstun vil bli berørt, samt at traseen griper inn i nytt terreng. Ellers blir kulturminner og kulturmiljø i liten grad berørt. Lange tunneler gir minst mulig visuell konsekvens for bygdeborg.
Unneberg-korridoren	De største verdiene er knyttet til kulturmiljø 14 Stokke prestegård og kirkested og 26 Åsen, som har særlig høy verdi. Tiltaket medfører at Stokke stasjon må rives. Korridoren ligger i stor grad utenfor eller i kant med kulturmiljøene, men ved kulturmiljø 21 Stange-From vil korridoren komme tett inn mot og i direkte konflikt med flere automatisk fredete kulturminner, blant annet et større gravfelt. Videre vil en gravhaug ved kulturmiljø 28 Virik bli direkte berørt. Denne er	Middels negativ konsekvens (--)	3	Stokke stasjon vil bli revet. Konflikt med flere automatisk fredete gravminner. Nærføring til flere automatisk fredete kulturminner. Korridor som avviker fra dagens jernbanetrasé over Råstad og From, og griper derfor inn i nytt terreng.

Korridor	Beskrivelse	Samlet konsekvens	Rangering	Kommentar
	allerede påvirket av dagens jernbanetrasé. I tillegg blir mange fredete kulturminner visuelt berørt. Konsekvensen er her vurdert til stor negativ. Samlet sett har korridoren middels negativ konsekvens for kulturminner og kulturmiljø. De negative konsekvensene er først og fremst knyttet til riving av stasjonsmiljøet på Stokke og kulturmiljøet ved Stange-From.			
Gokstad-korridoren	De største verdiene er knyttet til kulturmiljø 14 Stokke prestegård og kirkested, 24 Gokstad, 26 Åsen og 27 Sandefjord som har særlig høy verdi. Tiltaket medfører at både Stokke og Råstad stasjon må rives. Videre ligger korridoren i stor grad utenfor eller i kant med kulturmiljø, men ved kulturmiljø 21 Stange-From vil korridoren komme tett inn mot og i direkte konflikt med et større gravfelt på From. Ved Gokstad vil en skjæring bli synlig fra Gokstadhaugen, og gi en liten visuell negativ påvirkning. Videre vil en gravhaug ved kulturmiljø 28 Virik bli direkte berørt. Denne er allerede påvirket av dagens jernbanetrasé. De negative konsekvensene først og fremst knyttet til riving av både Stokke og Råstad stasjoner og konflikt med kulturmiljø 21 Stange-From.	Middels til stor negativ konsekvens (---/---)	4	Både Stokke og Råstad stasjon vil bli revet. Konflikt med flere automatisk fredete gravminner. Nærføring til flere automatisk fredete kulturminner. Stor bergskjæring gir noe visuell negativ påvirkning av Gokstadhaugen.

Verdi, omfang og konsekvens Virik – Byskogen



Figur 0-4. Verdikart for Veringen- og Stålakekorridorene med utredningsområdene 8-11 på delstrekningen Virik – Byskogen.

Verningenkorridoren

Verdi

De aller største verdiene er knyttet til kulturmiljø 29 Istrelandskapet, kulturmiljø 31 Bommestad veiminne, Rauan og Roligheten og 34 Svaleveien som alle har særlig høy verdi. I tillegg har kulturmiljø 28 Virik og kulturmiljø 33 Yttersø stor verdi, og kulturmiljø 32 Tinghaugen ved Rauanveien middels til stor verdi.

Omfang og konsekvens

Traseen er lagt på en slik måte at den unngår større, direkte konflikter med verdifulle kulturminner. Tiltaket vil medføre størst negativ virkning knyttet til konflikter med et gravfelt ved Rauan og Roligheten (RPBA-område) og til kulturmiljø 32 Tinghaugen ved Rauanveien. Gjennom kulturmiljø 31 Bommestad vegminne, Rauan og Roligheten (RPBA-område) er traseen lagt i østre kant av korridoren for å unngå for stor negativ påvirkning på kulturmiljøet. Både muren gjennom Rauan og den store skjæringen ved Tinghaugen vil bli liggende så nært traseen at det kan bli vanskelig å unngå konflikt med de nærmeste lokalitetene. Tiltaket vil også medføre et brudd i den kulturhistoriske sammenhengen i nordre del av Istrelandskapet, og gi en større nærføring både til helleristningsfeltet ved Haugen gård enn i dag og 1700-tallstunet Bærløkka. Dette området er allerede berørt av kraftledninger. Noen eldre gårdstun traseen passerer vil gå tapt. Ny trasé vil i tillegg føre til økt visuell påvirkning og støy i områder som ikke har støybelastning i dag. Dette gjelder for alle kulturmiljøene på strekningen. Korridoren har samlet middels negativ konsekvens (--).

Stålakerkorridoren

Verdi

De aller største verdiene er knyttet til kulturmiljøene 29 Istrelandskapet og 34 Svaleveien med særlig høy verdi.

Omfang og konsekvens

Stålaker vest

Traseen medfører ingen store konflikter da den er lagt i ytterkanten av kulturmiljøene og i områder uten store kulturminneverdier. To eldre gårdstun vil gå tapt. Tiltaket vil føre til størst negativ virkning knyttet til direkte konflikt med et gravminne ved Brønnum samt nærføring til helleristningsfeltet ved Haugen og 1700-tallstunet på Bærløkka. I tillegg vil kulturlandskapet få både økt visuell påvirkning og noe økt støynivå i de deler som i dag er lite berørt av store infrastrukturiltak. Landskapet i nord er i dag berørt av kraftledninger. Ny bru vil gi noe større nærføring til Yttersø. Korridoren har samlet liten negativ konsekvens (-).

Omfang og konsekvens

Stålaker øst

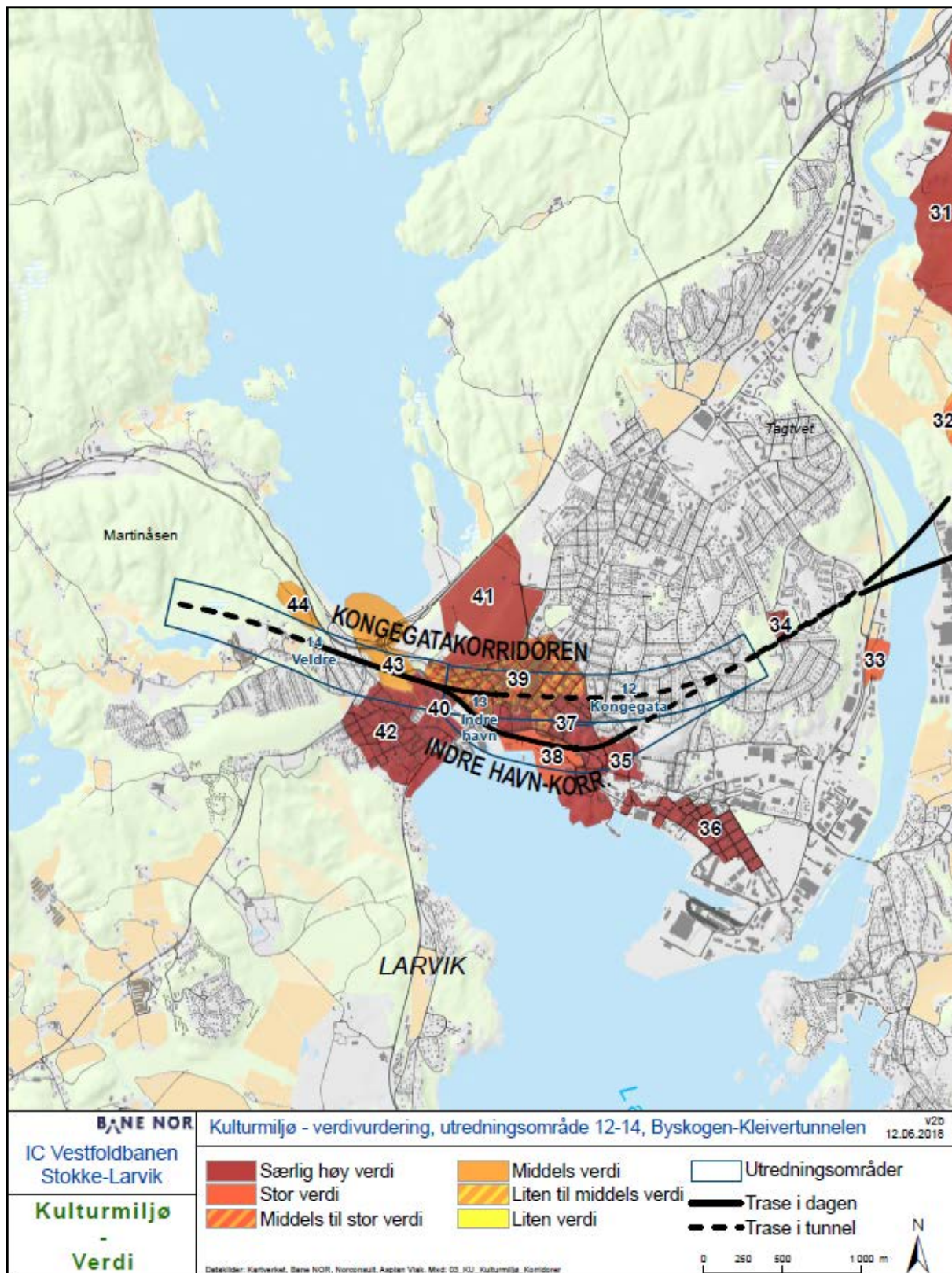
Traseen medfører ingen direkte konflikter da den er lagt i ytterkanten av kulturmiljøene og i områder uten store kulturminneverdier. En fotgrøft ved Lingum vil bli berørt gjennom nærføring. En bygning fra 1700-tallet tilhørende tunet Bærløkka må rives. Tunnel under Løkåsen beskytter steinalderkulturminnene oppe på åsen. Noen eldre gårdstun vil gå tapt. I tillegg vil kulturlandskapet få både en økt visuell påvirkning og økt støynivå i områder som er mindre berørt i dag. Ny bru vil gi noe større nærføring til Yttersø. Korridoren har samlet liten negativ konsekvens (-).

Virik – Byskogen, rangering av korridorer og alternativer

Stålakerkorridoren er samlet best på grunn av at den unngår store konflikter med viktige verdier. Av de to alternativene anses Stålaker vest å være best fordi man unngår riving av 1700-talles bebyggelse på Bærløkka. Verningenkorridoren vurderes som dårligst for tema kulturminner og kulturmiljø i hovedsak på grunn av direkte konflikt med RPBA-området Rauan - Roligheten.

Korridor	Beskrivelse	Samlet konsekvens	Rangering	Kommentar
Verningen-korridoren	De aller største verdiene er knyttet til kulturmiljøene 29 Istrelandskapet, 31 Bommestad veiminne, Rauan og Roligheten og 34 Svaleveien som har særlig høy verdi. Traseen medfører ingen store konflikter da tiltaket er lagt i ytterkanten av kultur-miljøene. En del eldre gårdstun vil gå tapt. Tiltaket medfører størst negativ virkning knyttet til nærføring til helleristningsfeltet på Haugen og 1700-tallstunet Bærløkka samt direkte berøring av et gravfelt ved Rauan og Roligheten (RPBA-områder) og en bautastein ved Tinghaugen/Rauan-veien. Ny trasé vil i tillegg føre til både økt visuell påvirkning og støy i områder som i dag er relativt uberørt.	Middels negativ konsekvens (--)	3	Direkte konflikt med gravminne ved Brønnum, automatisk fredete kulturminner innen RPBA-området Rauan – Roligheten og bautasteiner ved Tinghaugen/Rauanveien. Størst nærføring til helleristningsfeltet ved Haugen.
Stålaker-vest	De aller største verdiene er knyttet til kulturmiljøene 29 Istrelandskapet og 34 Svaleveien som har særlig høy verdi. Traseen medfører ingen store konflikter da den er lagt i ytterkanten av kultur-miljøene og i områder uten store kulturminneverdier. Noen eldre gårdstun vil gå tapt. I tillegg vil kulturlandskapet få både en økt visuell påvirkning og økt støynivå. Tiltaket føre til størst negativ virkning knyttet til direkte konflikt med et grav-minne ved Brønnum samt nærføring til helleristningsfeltet ved Haugen og 1700-tallstunet på Bærløkka. Landskapet i nord er i dag berørt av kraftledninger. Ny bru vil gi noe større nærføring til Yttersø.	Liten negativ konsekvens (-)	1	Konflikt med gravfelt ved Brønnum og størst nærføring til helleristningsfeltet på Haugen. Ellers få konflikter.
Stålaker-øst	De aller største verdiene er knyttet til kulturmiljøene 29 Istrelandskapet og 34 Svaleveien som har særlig høy verdi. Traseen medfører ingen store konflikter da den er lagt i ytterkanten av kultur-miljøene og i områder uten store kulturminneverdier. En fotgrøft ved Lingum vil bli direkte berørt. En bygning fra 1700-tallet tilhørende tunet Bærløkka må rives. Tunnel under Løkåsen vil beskytte steinalderkulturminnene oppe på åsen. Noen eldre gårdstun vil gå tapt. I tillegg vil kulturlandskapet få både en økt visuell påvirkning og økt støynivå i områder som er mindre berørt i dag. Ny bru vil gi noe større nærføring til Yttersø.	Liten negativ konsekvens (-)	2	Ved Bærløkka må 1700-talls bebyggelse rives, og det er konflikt med automatisk fredet fotgrøft ved Lingum. Riving av en bygning ved Bærløkka medfører at det østre alternativet rangeres som dårligere for kulturminner og kulturmiljø enn det vestre alternativet.

Verdi, omfang og konsekvens Byskogen – Kleivertunnelen



Figur 0-5 Verdikart for Kongegata- og Indre havn-korridoren med utredningsområdene 12-14 på delstrekningen Byskogen-Kleivertunnelen.

Kongegatakorridoren

Verdi

De aller største verdiene er knyttet til kulturmiljøene 37 Storgata, Steinane og Bøkkerfjellet, 40 Hammerdalen, 41 Bøkeskogen og 42 Langestrand, alle med særlig høy verdi. I tillegg har kulturmiljø 39 Hovedbyen rundt Torget og Bøkeliia middels til stor verdi.

Omfang og konsekvens

Kongegata høy

Når traseen legges på tvers av bystrukturen i Larvik blir mange av sentrumskvartalene berørt. Anleggsperioden kan gi varige konsekvenser på grunn av stor risiko for endringer knyttet til vannmetning/ grunnvannstanden, samt rystelser gjennom sprengning og anleggstrafikk. Dette kan føre til setningsskader på verneverdige bygninger. Alternativet medfører riving av tre bygninger i nordre del av området Steinane. Som følge av grunnforhold og valg av byggemetode må en relativt stor andel verneverdige, eldre bygninger rundt Torget rives. Riving vil føre til at flere stedstypiske bykvartal, inklusive Larvik siste rest av den selvgrodde bystrukturen, forsvinner. Torget 11 skal bygges opp igjen, mens Bredochs gate 1 og Torget 2A skal stå. Dette anses som positive tiltak, men det er usikkert i hvilken framtidig sammenheng bygningene vil bli stående i. Kvartalene skal i påvente av bygging være parkområder. Det må påregnes at gatestrukturen kan opprettholdes, men at nye bygningsstrukturer vil bli både større og høyere. En høy stasjonsløsning vil være lettere å integrere i byen på en god måte enn den lave, da den høye er bedre tilpasset byens topografi. Ny jernbanebru over Farriselva vil kunne komme i direkte konflikt med tekniske kulturminner i og ved elva. Tiltaket vil kunne redusere kunnskaps- og opplevelsesverdien i området.

Omfang og konsekvens

Kongegata lav

Som høy løsning, men de tre bygningene innenfor kulturmiljø 37 vil bestå. I lav løsning vil anleggsarbeidet medføre en større risiko for setningsskader knyttet til vannmetning/ grunnvannstanden samt rystelser fra sprengning og anleggstrafikk enn høy løsning. Omfanget av hus som må rives ved Torget er likt for begge alternativene. Ny jernbanebru over Farriselva vil komme i direkte konflikt med tekniske kulturminner i og ved elva. Den lave brua vil gi en større negativ visuell påvirkning ved at den vil oppleves som en barriere i kulturlandskapet.

Indre havn-korridoren

Verdi: De aller største verdiene er knyttet til kulturmiljøene 35 Herregården og Tollerodden, 36 Torstrand, 37 Storgata, Steinane og Bøkkerfjellet, 40 Hammerdalen og 42 Langestrand, alle med særlig høy verdi. I tillegg har kulturmiljø 38 Larvik stasjon og Tollkammer stor verdi og kulturmiljø 39 Hovedbyen rundt Torget og Bøkeliia middels til stor verdi.

Omfang og konsekvens

Indre havn høy

Indre havn-korridoren er spesielt utfordrende forbi Herregården på grunn av nærføring. Spunting og derav tett byggegrop kan føre til endringer i grunnvannsnivået som utgjør en usikkerhet og risiko ved både høy og lav løsning, men det antas at risikoen er minst ved høy løsning. Om en finner en løsning som reduserer risikoen vil Indre havn høy løsning være det beste alternativet totalt. Høy løsning vil medføre riving av flere kulturhistoriske bygninger langs dagens Storgata, inklusive godsbygningen som utgjør en viktig del av stasjonsmiljøet. Tiltaket vil gi sterk nærføring til Munken kino. Planlagte løsning for omlegging av Storgata vil utgjøre et brudd i kulturhistorisk bysammenheng og dagens kvartalsstruktur. Forbi jernbanestasjonen vil høy løsning i større grad dominere bybildet og de kulturhistoriske sammenhengene mellom byen og sjøen, og byen og Tollerodden. I vest vil traseen gå mellom de største kulturhistoriske verdiene. Med unntak av noen få bygninger som må rives, berøres de største kulturminneverdiene her i liten grad.

Omfang og konsekvens

Indre havn lav

Indre havn-korridoren er spesielt utfordrende forbi den fredete Herregården fra 1647, der lav løsning ikke er å anbefale. Anbefalingen begrunnes ut fra at kombinasjonen bergtunnel sammen med betydelige mengder bløt/kvikk leire er forhold som kan medføre påvirkning av poretrykk i leire og grunnvannstrømninger ved Herregården. Dette kan igjen medføre stor risiko for setningsskader på bygningen, som er fundamentert på tørrmur direkte på dårlig drenerte masser. Lav løsning vil også medføre riving av Munken kino i tillegg til godsbygningen, som utgjør en viktig del av stasjonsmiljøet. Planlagte løsning for omlegging av Storgata vil bli et fremmedelement sett i en kulturhistorisk bysammenheng med kvartalsstruktur. Forbi jernbanestasjonen vil lav løsning opprettholde stasjonens sammenheng med den kulturhistoriske byen. I vest vil traseen gå mellom de største kulturhistoriske verdiene, lav løsning vil gi størst barriere mellom bydelene. Med unntak av noen bygninger som rives eller kappes berøres de største kulturminneverdier her i liten grad.

Ny, høy bru over Farriselva og damanlegget vil, med mindre det etableres avbøtende tiltak, kunne ødelegge de kulturhistoriske elementene tilknyttet jernbanen, elva og industrimiljøet innenfor kulturmiljøene 40 Hammerdalen og 43 Farriseidet-Øvre Hammerdalen. Gjelder både høy og lav løsning.

Byskogen – Kleivertunnelen, rangering av korridorer og alternativer

Alle løsningene har store negative konsekvenser. Faren for setningsskader ved endring av grunnvannet, spesielt i det laveste laget, gjør at Indre havn lav vurderes som den dårligste løsningen. Den er i strid med nasjonale mål, og anbefales derfor ikke. Indre havn høy løsning er vurdert som den beste da det antas at denne løsningen er gjennomførbar med hensyn til Herregården og endringer av grunnvannet. Den har i tillegg lavest konfliktnivå på resten av delstrekningen. Kongegatakorridoren vil medføre store negative konsekvenser for kulturhistoriske verdier, stedsidentitet og sammenhenger i Larvik by. Dette gjelder for både høy og lav løsning. Kongegatakorridoren (høy og lav) anbefales ikke på grunn av store negative konsekvenser for bystrukturen. Om en finner en løsning som reduserer risikoen vil Indre havn høy løsning være det beste alternativet totalt. Her er det valgt å rangere dette alternativet best, til tross for samlet stor negativ konsekvens. Dette begrunnes også i at det ellers er liten grad av konflikt på delstrekningen.

Korridor	Beskrivelse	Samlet konsekvens	Rangering	Kommentar
Kongegata høy	De aller største verdiene er knyttet til kulturmiljøene 37 Storgata, Steinane og Bøkkerfjellet, 41 Bøkeskogen, 40 Hammerdalen og 42 Langestrand, alle med særlig høy verdi. I tillegg har kulturmiljø 39 Hovedbyen rundt Torget og Bøkelia middels til stor verdi. Når traseen legges på tvers av by-strukturen i Larvik blir mange av sentrumskvartalene berørt. Anleggs-perioden vil også gi varige konsekvenser ved stor risiko for endringer knyttet til vannmetning/ grunnvannstanden samt rystelser gjennom sprengning og anleggstrafikk. Dette kan føre til setningsskader på verneverdige bygninger. Alternativet medfører riving av tre bygninger i nordre del av området Steinane. Som følge av grunnforhold og valg av byggemetode må en stor andel verneverdige, eldre bygninger rundt Torget rives. Riving vil føre til at flere stedstypiske bykvartalene med siste rest av den selvgrodde bystrukturen forsvinner. Torget 11 skal bygges opp igjen, mens Bredochs gate 1 og Torget 2A skal stå. Dette anses som	Stor negativ konsekvens (---)	2	Endring og forringelse av en relativt stor andel av Larviks kulturhistoriske sentrum. Noen flere hus må rives. ved høy løsning enn ved lav.

Korridor	Beskrivelse	Samlet konsekvens	Rangering	Kommentar
	<p>positive tiltak, men det er usikkert i hvilken framtidig sammenheng bygningene vil bli stående i. Kvartalene skal imellom-tiden bli parker. Det må påregnes at gatestrukturen blir opprettholdt, men at nye bygningsstrukturer vil bli større og høyere. En høy stasjonsløsning vil være lettere å integrere i byen på en god måte da den er bedre tilpasset byens topografi.</p> <p>Ny jernbanebru over Farriselva vil komme i direkte konflikt med tekniske kulturminner i og ved elva. Tiltaket vil redusere kunnskaps- og opplevelsesverdien i området.</p>			
Kongegata lav	<p>De aller største verdiene er knyttet til kulturmiljøene 37 Storgata, Steinane og Bøkkerfjellet, 41 Bøkeskogen, 40 Hammerdalen og 42 Langestrand, alle med særlig høy verdi. I tillegg har kulturmiljø 39 Hovedbyen rundt Torget og Bøkeliia middels til stor verdi. Som høy løsning, men de tre bygningene innenfor kulturmiljø 37 kan bestå. Anleggsarbeidet vil medføre større risiko for setningsskader knyttet til vannmetning/ grunnvannstanden samt rystelser fra sprengning og anleggstrafikk enn høy løsning. Omfanget av hus som må rives ved Torget er likt. Ny jernbanebru over Farriselva vil komme i direkte konflikt med tekniske kulturminner i og ved elva. Den lave brua vil gi en større negativ visuell påvirkning ved at den vil oppleves som en barriere i kulturlandskapet.</p>	Stor negativ konsekvens (---)	3	Endring og forringelse av en relativt stor andel av Larviks kulturhistoriske sentrum. Lavere antall hus som må rives ved lav løsning enn ved høy, men det er større usikkerhet knyttet til setningsskader.
Indre havn høy	<p>De aller største verdiene er knyttet til kulturmiljøene 35 Herregården og Tollerodden, 36 Torstrand, 37 Storgata, Steinane og Bøkkerfjellet, 40 Hammerdalen og 42 Langestrand, alle med særlig høy verdi. I tillegg har kulturmiljø 38 Larvik stasjon og Tollkammer stor verdi og kulturmiljø 39 Hovedbyen rundt Torget og Bøkeliia middels til stor verdi. Indre havn-korridoren er spesielt utfordrende forbi Herregården, der høy løsning vil kreve gode nok løsninger for gjennomføring. Det skal spuntes, men det er ikke mulig å utelukke at grunnvannet ved Herregården kan bli påvirket i større eller mindre grad. Høy løsning vil medføre riving av flere kulturhistoriske bygninger langs dagens Storgata, inklusive godsbygningen som utgjør en viktig del av stasjonsmiljøet. Høy løsning vil gi nærføring til Munken kino. Ved jernbanestasjonen vil høy</p>	Stor negativ konsekvens (---)	1	Passering forbi Herregården antas å være mulig, via tilstrekkelige utredninger, avbøtende tiltak, hensyn under anleggsfasen og overvåking. Ellers liten grad av konflikt på resten av strekningen.

Korridor	Beskrivelse	Samlet konsekvens	Rangering	Kommentar
	<p>løsning, sammen med andre vedtatte planer, i større grad dominere bybilde og bidra til å redusere de kulturhistoriske sammenhengene mellom byen og sjøen, og byen og Tollerodden. I vest vil traseen gå midt i mellom de største kulturhistoriske verdiene uten å påvirke store kulturhistoriske verdier. Med unntak av noen få bygninger som rives eller kappes berøres kulturminneverdier her i liten grad. Ny høy bru over Farriselva og dam-anlegget vil, med mindre det etableres avbøtende tiltak, kunne ødelegge de kulturhistoriske elementene tilknyttet jernbanen, elva og industrimiljøet innenfor kulturmiljøene 40 Hammerdalen og 43 Farriseidet-Øvre Hammerdalen.</p>			
Indre havn lav	<p>De aller største verdiene er knyttet til kulturmiljøene 35 Herregården og Tollerodden, 36 Torstrand, 37 Storgata, Steinane og Bøkkerfjellet, 40 Hammerdalen og 42 Langestrand, alle med særlig høy verdi. I tillegg har kulturmiljø 38 Larvik stasjon og Tollkammer stor verdi og kulturmiljø 39 Hovedbyen rundt Torget og Bøkeliia middels til stor verdi. Indre havn-korridoren er spesielt utfordrende forbi Herregården, der lav løsning ikke er å anbefale på grunn av stor usikkerhet knyttet til setnings-skader på grunn av endringer av grunnvannet. Det skal spuntes, men det er ikke mulig å utelukke at grunnvannet ved Herregården kan bli påvirket i større eller mindre grad. Lav løsning vil medføre riving av flere kulturhistoriske bygninger langs dagens Storgata, inklusive Munken kino og godsbygningen, som utgjør en viktig del av stasjonsmiljøet. Planlagt kryssløsning for omlegging av Storgata vil bli et fremmedelement sett i en kulturhistorisk bysammenheng med kvartalsstruktur. Forbi jernbane-stasjonen vil lav løsning bedre kunne opprettholde stasjonens sammenheng med den kulturhistoriske byen. I vest vil traseen gå mellom de største kultur-historiske verdiene, der lav løsning vil gi størst barriere mellom bydelene. Med unntak av noen bygninger som rives eller kappes berøres kulturminneverdier her i liten grad. Ny lav bru over Farriselva og dam-anlegget vil, med mindre det etableres avbøtende tiltak, kunne ødelegge de</p>	Meget høy negativ konsekvens (----)	4	Størst usikkerhet knyttet til setningsskader på grunn av endringer av grunnvannet. Strider mot nasjonale mål, og anbefales ikke.

Korridor	Beskrivelse	Samlet konsekvens	Rangering	Kommentar
	kulturhistoriske elementene tilknyttet jernbanen, elva og industrimiljøet innenfor kulturmiljøene 40 Hammerdalen og 43 Farriseidet-Øvre Hammerdalen.			

Sammenstilling av konsekvenser Stokke – Larvik

Innenfor hele strekningen anses *Torp vest via Storås* i sammenheng med *Stålaker øst* og *Indre havn høy løsning* å være det beste kombinasjonsalternativet. Dette begrunnes i at denne korridoren gir lavest konsekvens- og konfliktnivå for kulturminner og kulturmiljø. Dette forutsettes da at driving av tunnel kan gjennomføres uten skade på bygdeborgen på toppen av Storås.

Det dårligste alternativet er Gokstadkorridoren i sammenheng med Vervingenkorridoren og Indre havn lav løsning.

Stokke – Virik rangering av korridorer og alternativ

Tabell 0-1 Stokke – Virik rangering av korridorer og alternativ

Korridor	Alternativ	Samlet konsekvens	Rangering	Kommentar
Torp vest-korridoren	Torp vest	Liten negativ konsekvens (-)	2	Stokke stasjon vil bli revet. En kjent konflikt med automatisk fredet kulturminner ved Virik som er berørt fra før. Noen eldre gårdstun vil bli berørt, samt at traseen griper inn i nytt terreng. Ellers blir kulturminner og kulturmiljø i liten grad berørt. Noe visuell konsekvens for bygdeborg.
	Torp vest via Storås	Ubetydelig til liten negativ konsekvens (0/-)	1	Som Torp vest. De to alternativene sør for flyplassen har nokså likt, og lavt, konfliktnivå med kulturminner og kulturmiljø. Torp vest-alternativet via Storås vurderes som bedre enn Torp vest ut fra at den har lengre tunneler, og dermed mindre visuell påvirkning forbi en fredet bygdeborg og kulturlandskapet ved Unneberg.
Unneberg-korridoren		Middels negativ konsekvens (--)	3	Stokke stasjon vil bli revet. Konflikt med flere automatisk fredete gravminner. Nærføring til flere automatisk fredete kulturminner. Korridor som avviker fra dagens jernbanetrasé over Råstad og From, og griper derfor inn i nytt terreng.
Gokstad-korridoren		Middels til stor negativ konsekvens (---)	4	Både Stokke og Råstad stasjon vil bli revet. Konflikt med flere automatisk fredete gravminner. Nærføring til flere automatisk fredete kulturminner. Skjæring gir noe skjemming av Gokstadhaugen.

Virik - Byskogen rangering av korridorer og alternativ

Tabell 0-2 Byskogen-Kleivertunnelen rangering av korridorer og alternativ

Korridor	Alternativ	Samlet konsekvens	Rangering	Kommentar
Vervingen-korridoren		Middels negativ konsekvens (--)	3	Direkte konflikt med RPBA-området Rauan-Roligheten, og bautasteiner ved Tinghaugen/Rauanveien. Størst nærføring til helleristningsfeltet ved Haugen.
Stålaker-korridoren	Stålaker vest	Liten negativ konsekvens (-)	1	Konflikt med gravfelt og størst nærføring til helleristningsfeltet på Haugen med stor verdi. Ellers få konflikter.
	Stålaker øst	Liten negativ konsekvens (-)	2	Ved Bærløkka må 1700-talls bebyggelsen rives, og det er konflikt med automatisk fredet fotgrøft ved Lingum. Riving av en 1700-talls bygning ved Bærløkka medfører at det østre alternativet rangeres som dårligere enn det vestre.

Byskogen - Kleivertunnelen rangering av korridorer og alternativ

Tabell 0-3 Stokke – Virik rangering av korridorer og alternativ

Korridor	Alternativ	Samletkonsekvens	Rangering	Kommentar
Kongegata-korridoren	Kongegata høy	Stor negativ konsekvens (---)	2	Endring og forringelse av en relativt stor andel av Larviks kulturhistoriske sentrum. Noen flere hus må rives ved høy løsning enn ved lav.
	Kongegata lav	Stor negativ konsekvens (---)	3	Endring og forringelse av en relativt stor andel av Larviks kulturhistoriske sentrum. Lavere antall hus som må rives ved lav løsning enn ved høy, men det er større usikkerhet knyttet til setningssskader.
Indre havn-korridoren	Indre havn høy	Stor negativ konsekvens (---)	1	Passering forbi Herregården antas å være mulig, via tilstrekkelige utredninger, avbøtende tiltak, hensyn under anleggsfasen og overvåking. Ellers liten grad av konflikt på resten av strekningen.
	Indre havn lav	Meget stor negativ konsekvens (----)	4	Antatt størst usikkerhet knyttet til setningssskader på grunn av endringer av grunnvannet. Strider mot nasjonale mål, og anbefales ikke.

Fjerning av dagens spor

Fjerning av tekniske installasjoner på dagens spor vil generelt sett gi en positiv visuell- og støymessig påvirkning for det kulturhistoriske jordbrukslandskapet og de nedre deler av Larvik by, ved at kulturminner og kulturmiljø igjen vil bli liggende i sin opprinnelige kulturhistoriske sammenheng. Det samme gjelder for Gokstadhaugen. For både Larvik og Råstad stasjoner vil imidlertid fjerning av sporet endre den viktige kulturhistoriske konteksten mellom stasjonsmiljøene og jernbanesporet. Opplevelsen og lesbarheten av jernbanestasjonene som kulturminne vil bli redusert.

Drøfting av usikkerhet

Det kan ikke utelukkes at grunnvannsnivået ved Herregården kan bli påvirket. Denne risikoen er tatt med og vurdert som del av tiltaket. Det krever grundige forundersøkelser for å kartlegge forholdene rundt Herregården og planlegge løsninger som sikrer at nødvendig hensyn til Herregården blir tatt. Disse foreligger ikke på dette stadiet av planleggingsprosessen. Usikkerheten knyttet til risiko utgjør derfor en del av omfangsvurderingen. Det finnes så langt ikke en bekreftelse på at avbøtende tiltak vil bli gjennomført. Undersøkelser rundt Herregården må gjennomføres slik at risikoen blir tilstrekkelig minimert. Foreslåtte løsninger må godkjennes av Kulturarv, Vestfold fylkeskommune.

For tema kulturminner og kulturmiljø kan man ellers forvente størst differanse mellom vurderinger i kommunedelplanen og vurderinger ved senere planarbeid i de områder der det vil bli gjort arkeologiske registreringer.

Eventuelle usikkerheter knyttet til datagrunnlag og metodikk vil være:

Kulturminnelovens § 9 registreringer /geofysiske undersøkelser er ikke gjennomført. Det vil kunne bli påvist nye funnlokalteter innenfor plan- og influensområdet.

- Usikkerhet rundt tiltaks- og anleggsbeskrivelse.
- Usikkerhet rundt endelig valg av lokaliteter for massedeponi og riggområder.
- Usikkerheter i registreringene.
- Usikkerhet i verdi-, omfangs- og konsekvensvurderingene.
- Det kan komme fram nye funn av fornminner i forbindelse med gjennomføring av tiltak og oppføring av nye konstruksjoner.

Konsekvenser i anleggsperioden

Generelle

Anleggsperioden vil medføre større negative konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø enn det framtidige anlegget fordi anleggsområdet på den enkelte strekningen vil berøre større areal enn det framtidige anlegget. Flere kulturminner kan derfor bli direkte og visuelt berørt langs traseene. Anleggsområdet samt tilkjøringsvegene til anlegget vil kunne gi stor belastning på kulturminner og kulturmiljøer.

Mange av konsekvensene i anleggsfasen vil medføre varige skader, og er derfor vurdert som del av virkninger i konsekvensutredningen. Dette er eksempelvis alvorlige setningsskader på grunn av sprengning eller graving, spesielt i byene der de eldre bygningene enten er oppført på tørrmur eller tømmerflåter. Enn annen utfordring er den reelle risikoen for skader på automatisk fredete kulturminner og/eller fredet og verneverdig bygg i anleggsfasen der skadeomfanget bør reduseres ved tilstrekkelig risikoreduserende tiltak.

Massedeponi forårsaker generelt store konsekvenser på funn som ligger i jorda. Når nye masser fylles oppå, trykkes jordmassene sammen og bidrar til ødeleggelse av de kulturminner som måtte ligge i det aktuelle området. Massedeponi i områder med kulturminner eller områder som er vurdert til å ha stort potensial for nye funn av automatisk fredete kulturminner, vil utløse undersøkelsesplikt jf. kulturminnelovens § 9 og eventuell dispensasjon jf. § 8, 4. ledd for kulturminner i området.

Riggområder: Riksantikvaren har presisert at riggområder er å anse som tiltak på lik linje med andre tiltak, for eksempel veg og jernbane. Det betyr at riggområde oppå marka utløser undersøkelsesplikt jmfør kulturminnelovens § 9, og eventuell dispensasjon jmfør kulturminnelovens § 8, 4. ledd for kulturminner i området. Dette gjelder også andre midlertidige tiltak som midlertidig deponi, planer der byggegrensen under anleggsperioden går ut over plangrensen, grøfting, drenering og så videre.

Tiltak i anleggsperioden:

- Kan gi midlertidig skjemming av kulturminnelokaliteter og/eller kulturmiljø og bygningsmiljø, og permanent skjemming av kulturminner og kulturmiljø dersom sikringstiltak ikke ivaretas godt nok.
- Anleggsperioden kan bidra til økt støv og støy om tiltaket blir etablert i nye områder som i dag er relativt uberørte.
- Kulturhistorisk opplevelsesverdi kan bli redusert i anleggsfasen.
- Atkomster til kulturmiljø kan bli midlertidig sperret i anleggsfasen.

Spesielle

Torp vest-korridoren:

- Økt støypåvirkning på Stokke prestegård og kirkested.

Unnebergkorridoren:

- Økt støypåvirkning på Stokke prestegård og kirkested.

Gokstadkorridoren:

- Økt støypåvirkning på Stokke prestegård og kirkested.
- Økt støypåvirkning på Sandar kirkested.

Verningenkorridoren og Stålakerkorridoren:

- Ingen

Kongegatakorridoren:

- Grunnforsterkninger knyttet til lav løsning innebærer boring for hver 1, 5 meter i en bredde på ca. 20 meter som må inngjerdes. Prinsegata skal benyttes som rampe ned i byggegropa. Disse arealene vil være helt utilgjengelig i ca. 2 år, og medføre mye søle og bløte masser som må kjøres bort.
- Anleggsgrensen for begge alternativene vil bli lik, men anleggstiden vil bli vesentlig lengre i lav løsning da mere masse må tas ut.

- Dybden på tunnelen i lav løsning vil medføre et års lenger anleggsperiode enn høy løsning, og derav en lenger periode der sentrumsområdet rundt Torget vil være utilgjengelig.
- Når anleggstrafikken, inklusive fjerning av masse ut av byen, skal foregå via eksisterende gateløp, vil det også påvirke større omkringliggende deler av Larviks kulturhistoriske sentrum. Et større omfang av sentrum vil bli berørt av økt tungtrafikk med støy og støv i en periode rundt fem år. Anleggstrafikken vil bidra til å redusere den kulturhistoriske opplevelsesverdien i relativt store deler av byens kulturhistoriske sentrum i denne perioden.

Indre havn-korridoren:

- Endringer i trykknivå ved punktering og kortslutning av trykknivå i vannførende lag kan oppstå ved sprengning, peling, spunting og komprimering, og medføre alvorlige setningsskader på spesielt Herregården, men også andre verneverdige bygninger langs jernbanetraseen.
- Anleggstrafikk vil gi økt støy- og støvpåvirkning, og vil kunne bidra til å redusere den kulturhistoriske opplevelsesverdien i vesentlige deler av byens sentrum over lang tid.
- Nærføring til Herregården, jernbanebygningen og andre verneverdige bygninger kan medføre uforutsette skader på disse dersom de ikke blir godt nok sikret i anleggsfasen.

Avbøtende og eventuelle kompensierende tiltak

Driftsfase generelle

- Dersom tiltak medfører direkte konflikt med automatisk fredete kulturminner, og det ikke lar seg gjøre med plantilpasninger og regulering til hensynssoner med bestemmelser om vern, kreves det dispensasjon fra kulturminneloven, jmfør § 8, 4. ledd. Dersom dispensasjon blir gitt av Riksantikvaren, vil det normalt bli satt vilkår om arkeologiske utgravninger. Ved fjerning av automatisk fredete kulturminner etter dispensasjonsvedtak, vil sikring av kunnskapsverdien som kulturminnene har gjennom utgraving, være et viktig avbøtende tiltak.
- Sikkerheten ved sprengning under fredete anlegg eksempelvis i henhold til størrelser på sprengningssalver, varslingsrutiner og overvåking må utredes for å unngå skader på kulturminnene. Dette er særlig viktig ved Torp vest-korridoren via Storås og driving av tunnel under bygdeborg (ID 30808).
- En god tilpasning i kulturlandskapet reduserer negative konsekvenser, og nye inngrep bør ideelt sett legges i god avstand til kulturminner og kulturmiljø. Dette gjelder spesielt forbi Gokstadhaugen.
- Ved nærføring til automatisk fredete kulturminner må tiltaket planlegges nøye for å unngå at skjæringer og fyllinger berører kulturminnets sikringssone. Murte, vertikale støttemurer - helst natursteinsmurer - vil kunne gi mindre skadeomfang, og gir et bedre visuelt uttrykk.
- Det bør etableres enkle og «lette» brukonstruksjoner som hverken forringer eller konkurrerer visuelt med kulturhistoriske verdier.
- Bygninger som må rives på grunn av tiltaket bør flyttes innenfor samme område og bystruktur som de i dag er en del av. Dette gjelder gårdsbebyggelse generelt, men spesielt stasjons- og godsbygningene ved Stokke og Torp stasjon, et bolighus ved gårdstunet Bærløkka og godsbygningen ved Larvik stasjon.
- Bygninger oppført før 1850 må omsøkes og vedtas før riving eller flytting kan gjennomføres (kulturminneloven § 25 Meldeplikt for offentlige organer). Verneverdige bygninger som må rives/ flyttes må dokumenteres før tiltak gjennomføres. Rette myndighet er Kulturarv i Vestfold fylkeskommune.
- Ved nærføring av veg eller jernbane mot verneverdig bebyggelse bør det gjøres nødvendige tilpassinger som kan opprettholde og ivareta det opprinnelige visuelle inntrykket kulturminnet/-miljøet har hatt i sin opprinnelige situasjon. Støytiltak må også ses i denne sammenheng.
- Installering av jetpeler under Herregårdens fundamenter kan bidra til å redusere risikoen for setninger. Dette er en løsning som må diskuteres og godkjennes av Kulturarv, Vestfold fylkeskommune.
- En skjøtsels- og tilretteleggingsplan er et avbøtende tiltak som kan virke positivt for kulturminneverdiene i plan- og influensområdet.

Driftsfase spesifikke

Torp vest-korridoren

- Det foreslås at Stokke stasjon ikke rives, men flyttes og plasseres ved nytt spor, slik at jernbanerelasjonen og den historiske konteksten mellom stasjon og omkringliggende tettsteder opprettholdes.

Unnebergkorridoren

- Det foreslås at Stokke stasjon ikke rives, men flyttes og plasseres ved nytt spor, slik at jernbanerelasjonen og den historiske konteksten mellom stasjon og omkringliggende tettsteder opprettholdes.
- Ved Råstad vestre (Askeladden ID 78673) vil tiltaket (ny jernbanestasjon) være i konflikt med/ ha nærføring til et større gravfelt med i alt 11 gravminner. Tiltaket bør legges så langt nordvest som mulig, og det må søkes god tilpassing til resterende deler av gravfeltet som ikke blir berørt.
- Videre vil ny veg trolig berøre et gravminne ved Råstad (Askeladden ID 12879) og et gravfelt ved Spurvehaugen med to gravhauger (ID 40437). Videre planlegging bør søke å unngå direkte konflikt.

Gokstadkorridoren

- Det foreslås at hverken Stokke eller Råstad stasjon rives, men flyttes og plasseres ved ny jernbane, slik at jernbanerelasjon opprettholdes.
- Tiltaket vil være i konflikt med / ha nærføring til et større gravfelt Havna på From (Askeladden ID 1107)0. Tiltaket bør legges så langt nordvest som mulig, og det må søkes god tilpassing til resterende deler av gravfeltet som ikke blir berørt.
- Ny bergskjæring i Kråkåsen ved Gokstadhaugen bør dempes mest mulig. Vegetasjonstiltak kan vurderes.
- Det bør etableres et vegetasjonsbelte som buffersone mellom Sandar kirkegård og ny jernbanebru. Ny bebyggelse mellom jernbane og kirkestedet bør unngås.

Verningenkorridoren

- Skjæringer gjennom kulturmiljøene 31 Rauan og Roligheten og 32 Tinghaugen ved Rauanveien bør tilpasses slik at de ikke påvirker automatisk fredete kulturminner mer enn nødvendig. Gjelder spesielt lokalitetene Askeladden ID 48 718 og ID 19109.

Kongegatakorridoren

- Gjennom å etablere en kort løsmassetunnel fra bergtunnelens ende i Jegersborggata 3A og fram til Karlsrogata vil det være mulig å unngå riving av verneverdig bebyggelse i Jegersborggata 14 og 16 samt Karlsrogata 8.
- Ny bebyggelse/ tiltak rundt Torget bør ta hensyn til den omkringliggende kulturhistoriske strukturen i forhold til volum, høyder og variasjon.
- Historisk kvartals- og gatestruktur i sentrum bør opprettholdes så langt dette er mulig. Nye vegger bør derfor etableres som gater som del av eksisterende kvartalsstruktur. Her bør vegnormalen kunne fravikes i nødvendig grad.

Indre havn-korridoren

- Terrenget gjennom historisk hage samt forbi Kongeinnskripsjonene jamfør gjennomførte oppmålinger, må tilbakeføres.
- Det vil være en fordel om Storgata kan senkes noe forbi den fredete stasjonsbygningen, da oppbyggingen vegen gir mot bygningen kan medføre tekniske skader fra brøytekanter og snø som smelter.
- Omleggingen av Storgata bør ta hensyn til den gamle godsbygningen slik at denne fortsatt kan stå, da den utgjør en viktig del av stasjonsmiljøet.

- Historisk kvartals- og gatestruktur i Larvik by bør opprettholdes så langt dette er mulig. Nye veger bør derfor etableres som gater som del av eksisterende kvartalsstruktur. Her bør vegnormalen kunne fravikes i nødvendig grad.
- Brufundamenter bør tilpasses verdifulle industritekniske elementer i og ved Farriselva så langt dette er mulig, slik at kulturmiljøet ikke forringes unødige.

Anleggsfase

- Områder med automatisk fredete kulturminner må ikke berøres av arbeid i anleggsperioden. Automatisk fredete kulturminner forvaltes av Vestfold fylkeskommune etter kulturminnelovens bestemmelser.
- For å begrense direkte og visuelle virkninger er det viktig at anleggsområdet ikke omfatter mer enn nødvendig areal, og at en unngår å legge rigg- og deponiområder i eller tett inntil viktige kulturminneverdier i planområdet.
- Fortrinnsvis bør rigg- og deponiområder legges til allerede berørte arealer innenfor planområdet, som for eksempel tidligere massedeponi og masseuttak. Konsekvenser for disse kan komme i konflikt med kjente kulturminner, også i kulturmiljø som kommer positivt ut.
- Innenfor sikringssone for automatisk fredete kulturminner er det ikke lov å kjøre med tunge kjøretøy, lagre anleggsutstyr eller byggematerialer, eller gjøre inngrep i grunnen. En sikringssone på fem meter rundt automatisk fredete kulturminner er også automatisk fredet. Tiltak innenfor sikringssonen krever dispensasjon fra kulturminneloven.
- Forholdene rundt grunnvannutfordringen ved Herregården og i byene bør utredes ytterligere.
- Under anleggsperioden bør Herregårdsanlegget og automatisk fredete kulturminner gjerdes inn med et midlertidig gjerde.
- Eventuelle kulturminner nær inn mot anleggsområdet bør skjermes og avmerkes med sperrebånd. Under anleggsperioden bør automatisk fredete kulturminner som ligger nær tiltaksområdet gjerdes inn med midlertidig gjerde.
- Innenfor sikringssone for automatisk fredete kulturminner er det ikke lov å kjøre med tunge kjøretøy, lagre anleggsutstyr eller byggematerialer, eller gjøre inngrep i grunnen. En sikringssone på fem meter rundt automatisk fredete kulturminner er automatisk fredet. Tiltak innenfor sikringssonen krever dispensasjon fra kulturminneloven.
- Dersom stasjonsbygningene blir flyttes bør disse flyttes eller mellomlagres før anleggsarbeidet starter opp.

1 INNLEDNING

1.1 Bakgrunn

Modernisering av Vestfoldbanen er en del av InterCity-satsningen på Østlandet og har sin forankring i konseptvalgutredningen (KVU) for InterCity-strekningen Oslo – Skien. En fullt utbygd Vestfoldbane med dobbeltspor vil ha betydning for hele InterCity-området, ikke bare Grenland, Vestfold, Buskerud og Oslo. Hensikten med utbyggingen er å bedre møte befolkningsveksten som gir økt etterspørsel etter transport og som gir trengsel i byområdene.

Høringen av planprogrammet for strekningen Tønsberg – Larvik våren 2017 viste at det ikke var enighet om hvilke korridorer som skulle utredes på strekningen Tønsberg – Stokke. For å sikre fremdrift i prosjektet, ble planprogrammet derfor delt i to sommeren 2017; ett for strekningen Tønsberg – Stokke, og ett for Stokke – Larvik. Planprogrammet for strekningen Stokke – Larvik ble fastsatt i Sandefjord og Larvik kommuner desember 2017 ¹.

1.2 Formål

Formålet med kommunedelplanarbeidet er å avsette areal til korridor for videre detaljplanlegging av nytt dobbeltspor fra Stokke til Larvik. Endelig utforming og plassering av tiltaket innenfor korridoren vil skje i neste planfase som er reguleringsplan. Planarbeidet skal følge opp føringene for utvikling av togtilbud og infrastruktur gitt i NTP 2018-2029.

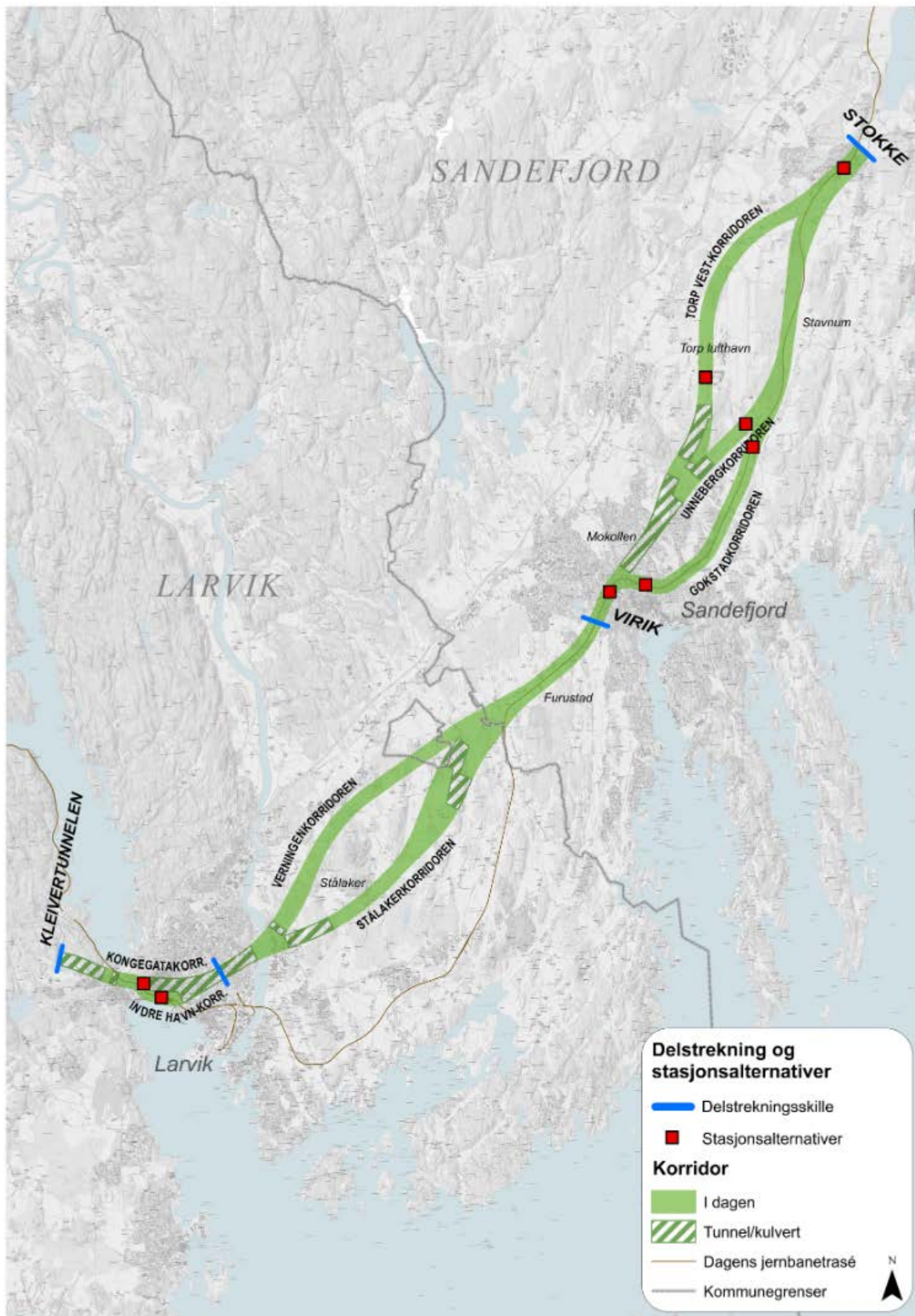
Det fastsatte planprogrammet for strekningen fra Stokke til Larvik angir hvilke temaer som skal utredes som en del av konsekvensutredningen. Denne fagrapporten vurderer tiltakets konsekvenser for fagtema kulturminner og kulturmiljø. Formålet med utredningen er å frambringe kunnskap om kulturmiljøverdiene i plan- og influensområdet, og belyse hvordan de ulike korridorene vil kunne påvirke kulturminner og kulturmiljø.

Vurdering av konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø vil utgjøre et av Bane NORs grunnlag for å vurdere de ulike korridorenes måloppnåelse. Dette innebærer grad av oppnåelse av effektmålet knyttet til å begrense inngrep i områder med store ikke-prissatte verdier, som kulturminner og kulturmiljø. For redegjørelse for InterCity-prosjektets samfunns mål og Vestfoldbanens effektmål vises det til fastsatt planprogram for strekningen Stokke – Larvik.

1.3 Grunnlag for utredning

Korridorene fra det fastsatte planprogrammet² er utgangspunktet for utredningene. Se Figur 1-1. Arbeidet med teknisk hovedplan for nytt dobbeltspor med stasjoner har resultert i traseer i alle korridorene. Alle de tekniske løsningene vil bli bearbeidet videre i reguleringsplanfasen blant annet på bakgrunn av funn i konsekvensutredningen og innspill etter høring/offentlig ettersyn av planforslag med konsekvensutredning.

¹ Planprogram, Kommunedelplan (KDP) med konsekvensutredning (KU), Dobbeltspor Stokke – Larvik, InterCity Vestfoldbanen, Bane NOR, desember 2017.



Figur 1-1 Korridorer som skal utredes på strekningen fra Stokke til Larvik.

2 BESKRIVELSE AV TILTAKET

2.1 Overordnet beskrivelse av det permanente tiltaket

På strekningen fra Stokke til Larvik skal planarbeidet legge til rette for bygging av ca. 30 km nytt dobbeltspor. InterCity-strekningene skal være dimensjonert for hastighet opptil 250 km/t for persontog. Kravet til hastighet gir føringer for kurvatur på sporet.

Det planlegges nye stasjoner i Stokke, ved Torp, i Sandefjord og i Larvik. Krav til antall spor til plattform pr. stasjon, plattformlengde (350 meter) og funksjoner er beskrevet i konseptdokumentet (Jernbaneverket, 2016). Atkomster til stasjonene fra eksisterende vegnett for gående, syklende og kjørende, samt busstopp, sykkelparkering, taxiholdeplass, av- og påstigning, HC- og korttids-parkeringsplasser er også en del av tiltaket.

Tiltaket omfatter tekniske bygg og installasjoner langs sporet, samt atkomst for drift og vedlikehold. Nødvendige forbindelser over og under jernbanen, og rømningstunneler og beredskapsplasser med atkomstveg inngår i planleggingen. Midlertidig infrastruktur, anleggs- og riggområder og anleggsveger som er nødvendige for å kunne bygge og drifte jernbanen inngår også.

Jernbanetiltaket vil også kreve permanent omlegging av annen teknisk infrastruktur som for eksempel vann- og avløpsledninger. Omfanget av omleggingene er avhengig av endelig lokalisering og plassering i terrenget. Først i neste planfase, reguleringsplanfasen, vil det foreligge nok kunnskap om tiltaket til å detaljplanlegge disse løsningene. Omlegging av teknisk infrastruktur er derfor bare beskrevet på et overordnet nivå i denne planfasen.

2.2 Delstrekningen Stokke - Virik

På delstrekningen mellom Stokke og Virik skal det utredes tre korridorer:

- Torp vest-korridoren
- Unnebergkorridoren
- Gokstadkorridoren

I Torp vest-korridoren vurderes to alternativer, Torp vest og Torp vest via Storås.

Tabellen viser samlet lengde pr. korridor på delstrekningen fra Stokke til Virik, samt antall meter med bergtunnel, betongtunnel og bruer pr. korridor.

Tabell 2-1 Oversikt over lengde på korridorene på delstrekningen Stokke – Virik, herunder ca. løpemeter av de ulike byggemetodene.

Korridor/ alternativ	Lengde (m)	Bergtunnel (m)	Betongtunnel (m)	Jernbanebru (m)
Torp vest	12666	2200	555	1305
Torp vest via Storås	12588	2992	825	1145
Unneberg	12365	1657	830	1275
Gokstad	13098	-	-	955

2.2.1 Torp vest-korridoren

I korridoren er det utredet to alternative traseer, Torp vest og Torp vest via Storås. Disse er like fra Stokke til sør for Torp stasjon, hvor de skiller lag i et østlig og et vestlig alternativ. Alternativene møtes igjen i Mokollentunnelen og er sammenfallende fram til Virik.

Korridoren starter rett nord for Stokke sentrum. Stokke stasjon planlegges på dagens stasjons-lokalisering. Fra stasjonen fortsetter traseen videre i dagsone og krysser Vårnesbekken i bru på veg mot Torp Sandefjord Lufthavn. I det nordvestre hjørnet av lufthavna ligger traseen i løsmasse- og delvis bergskjæring for ikke å komme i konflikt med flyplassens restriksjonssone for navigasjons-instrumentene. Traseen går på vestsiden av flyplassen med en stasjon nær dagens terminal på Torp.

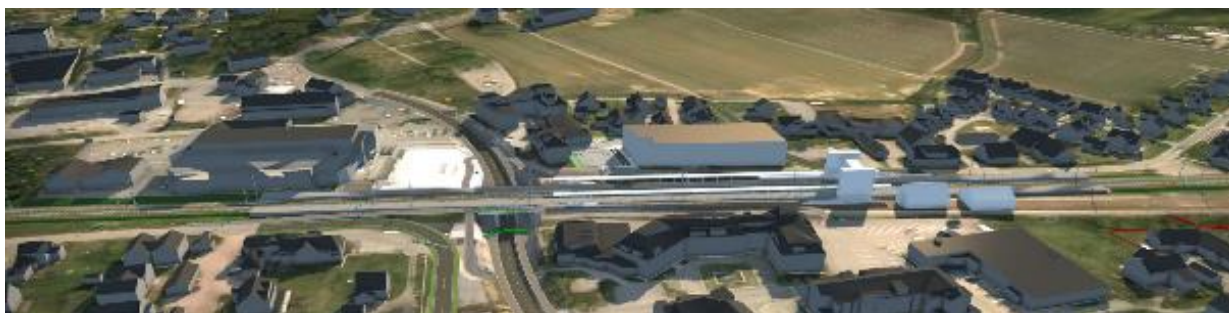
2.2.1.1 Alternativ Torp vest

Fra Torp stasjon går traseen i skjæring. Videre i en ca. 350 meter lang tunnel før det igjen er skjæring ned mot Unneberg. Før Unnebergdalen er det en kort bergtunnel på ca. 250 meter før traseen krysser Unnebergdalen på en ca. 550 meter lang bru. Etter brua går traseen inn i en sammenhengende tunnel fram til Sandefjord stasjon. Tunnelen er ca. 2 km lang. Tunnelen skal ha rømningsmulighet for hver 1000. meter.

Fra en ca. 430 meter lang betongtunnel under Øvre Haslejordet går traseen i bergtunnel under Mokollen, og krysser Sandefjordveien på bru. Sandefjord stasjon etableres på mur og bru sør for Sandefjordsveien. Sandefjord stasjon har fire spor og ett vende- og ventespør til plattform sør for Sandefjordsveien.

2.2.1.2 Alternativ Torp vest via Storås

Fra ca. 500 meter sør for Torp stasjon går traseen i en ca. 1400 meter lang tunnel fram til Unnebergdalen, der den går direkte ut på bru. Tunnelen har én rømningsvei. En liten del av denne er en betongtunnel. Unnebergdalen krysses på en ca. 400 meter lang bru, før traseen går inn i en ny betongtunnel under Øvre Haslejordet. Herfra er traseen lik som for Torp vest.



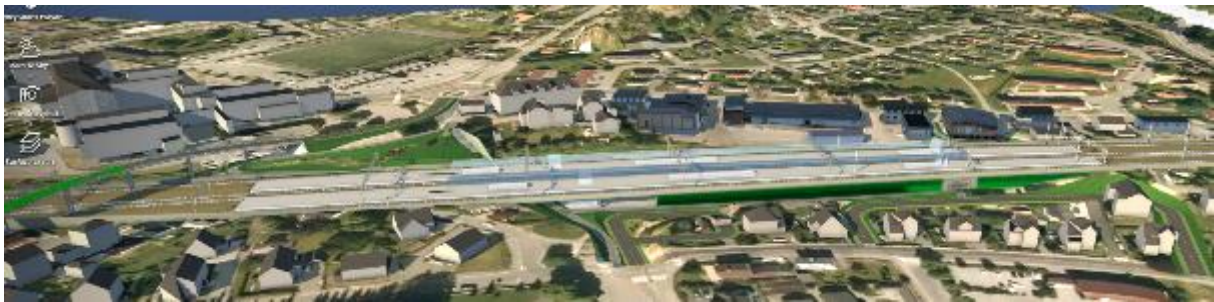
Figur 2-1 Stokke stasjon sett fra vest, sørgående retning til høyre.



Figur 2-2 Trasé i Torp vest-korridoren med åpen skjæring gjennom Stangeskogen og lang bru over Unnebergdalen. Sett fra sørøst, retning Sandefjord er mot venstre.



Figur 2-3 Torp vest via Storås kan gi mulighet for tunnel under Stangeskogen og kortere bru over Unnebergdalen. Sett fra sørøst, retning Sandefjord er mot venstre.



Figur 2-4 Ny Sandefjord stasjon i Torp vest-korridoren. Sett fra sør, retning Larvik er mot venstre.

Stasjonsløsning i Stokke

Stasjonen er foreslått omtrent som i dagens lokalisering, med sidestilte plattformer. Frederik Stangs gate med gang- og sykkelveg føres under sporene. Plattformene forlenges til 350 meter og føres over Frederik Stangs gate. For kryssing av jernbanen vil Frederik Stangs gate senkes under nytt dobbeltspor. Senket Frederik Stangs gate skjærer av tre eksisterende gater; Nygaards allé, Grimestadveien og Tassebekkveien. Gående og syklende får en egen kryssing over Frederik Stangs gate på bru, parallelt med og vest for ny jernbanebru.

Stasjonsløsning i Sandefjord ved Sandefjord videregående skole

Stasjonsområdet er i sporplanen forutsatt lagt vest for Sandefjordveien, omtrent på nivå med dagens spor. Det forutsettes fire spor til to midtstilte plattformer. Grunnforholdene i området er vurdert som krevende, og sporene må legges på fylling med støttemur eller på pelet brukonstruksjon. Valg av konstruksjon vil vurderes ytterligere i senere planfaser.

For ytterligere omtale av stasjonsløsning se fagrapport by- og knutepunktutvikling i Sandefjord (ICP-36-A-25801).

2.2.2 Unnebergkorridoren

Korridoren starter rett nord for Stokke sentrum. Stokke stasjon planlegges på dagens stasjonslokalisering, som for Torp vest vist i kapittel 2.2.1. Fra stasjonen fortsetter traseen i dagsone og krysser Vårnesbekken på bru. Videre fortsetter den i dagsone i nærheten av eksisterende jernbane på østsiden av Torp Sandefjord Lufthavn.

En ny Torp stasjon ligger noe lengre vest enn dagens stasjon på Råstad, og får to spor til plattform. Sør for flyplassen svinger traseen sør-vestover og ligger på terreng før den går i en stadig dypere skjæring fram til en betongtunnel på ca. 350 meter. På siste del av strekningen før Unnebergdalen er det en kort bergtunnel. Unnebergdalen krysses på ei ca. 650 meter lang bru. Etter Unnebergdalen følger traseen den samme traseen som traseen i Torp vest-korridoren helt fram til Virik. Stasjonsløsningen blir også den samme som for Torp vest-korridoren, vist i kapittel 2.2.1.



Figur 2-5 Ny Torp stasjon i Unnebergkorridoren, på vestsiden av nytt dobbeltspor, retning Sandefjord mot venstre.

2.2.3 Gokstadkorridoren

Korridoren starter rett nord for Stokke sentrum og er sammenfallende med Unnebergkorridoren fram til Stavnum øst for Torp Sandefjord lufthavn. Traseen fra teknisk hovedplan følger i hovedsak dagens jernbanetrasé sørover.

Torp stasjon ligger i samme område som dagens Torp stasjon på Råstad. Fra Råstad følger traseen i hovedsak dagens jernbanetrasé sørover i dagsone. Sandefjord stasjon ligger i dagens stasjonsområde. Stasjonen vil være hevet ca. 5 meter over eksisterende terreng. Stasjonen har fire spor til plattform og et femte spor uten plattform.

Etter stasjonen går traseen på bru over Sandefjordsveien, før den fortsetter i dagsone langs eksisterende jernbane sørover til Virik.



Figur 2-6 Sandefjord stasjon i Gokstadkorridoren, sett fra sørvest, retning Larvik mot venstre.

Stasjonsløsning i Sandefjord

Ny stasjon er plassert i samme område som dagens stasjon, men er hevet ca. fem meter over eksisterende terreng. Det er i denne fasen forutsatt atkomst til stasjonen via Dronningens gate og Jernbanealleen. Kobling til øvrig kollektivtrafikk er lagt til atkomst ved Dronningens gate. Det er forutsatt fire spor til plattform og stasjonsalternativet vil gi en ca. 40 meter bred konstruksjon over 300 - 400 meters lengde.

For ytterligere omtale av stasjonsløsning se fagrapport by- og knutepunktutvikling i Sandefjord (ICP-36-A-25801).

2.3 Delstrekningen Virik – Byskogen

På delstrekningen mellom Virik og Byskogen skal det utredes to korridorer:

- Verningenkorridoren
- Stålakerkorridoren
 - Stålaker vest
 - Stålaker øst

Tabell 2-2 Oversikt over lengde på korridorene på delstrekningen Virik - Byskogen, herunder løpemeter av de ulike byggemetodene.

Korridor/ alternativ	Lengde (m)	Bergtunnel (m)	Betongtunnel (m)	Jernbanebru (m)
Verningen	12041	920	75	2250
Stålaker vest	12212	2560	100	1430
Stålaker øst	12111	2725	150	1070

2.3.1 Verningenkorridoren

Fra Virik ligger traseen rett nord for eksisterende spor. Fra Furustad går traseen i bru på ca. 400 meter mot Verningen. Traseen ligger hovedsakelig på terreng, men med to mindre bruer. Fra Verningen til Lågen er terrenget preget av større høydeforskjeller og traseen ligger på terreng, på høy bru med lengde på ca. 450 meter og i dyp skjæring med opp mot 30 meter høyde. Før Lågen går traseen i en kort tunnel med ca. 100 meters lengde.

Lågen krysses på en ca. 600 meter lang bru, før traseen går inn i tunnel fram mot Byskogen.



Figur 2-7 Dobbeltsporet krysser sør i landskapsrommet ved Rauan. Sett fra nord, retning Larvik mot høyre.

2.3.2 Stålakerkorridoren

I Stålakerkorridoren er det to alternative traseer innenfor korridoren fram til Stålakerbruddet, Stålaker vest og Stålaker øst.

2.3.2.1 Alternativ Stålaker vest

Traseen i Stålaker vest er felles med Verningenkorridoren fram til Furustad. Fra Furustad ligger traseen på terreng fram til en bergtunnel under Ramsås. Deretter ligger traseen på terreng fram til Stålakerbruddet.

2.3.2.2 Alternativ Stålaker øst

Stålaker øst starter ved Virik og krysser eksisterende jernbane før Furustad. Traseen ligger på terreng fram til Løkåsen, og går gjennom åsen i en tunnel. Videre sørover går traseen på terreng.

Fra Stålakerbruddet har begge alternativer en felles trasé videre. Den krysser Kjørndal i bru og går videre i tunnel. Tunnelen får én rømningsvei. Traseen går direkte fra tunnel til bru over Lågen og derifra videre inn i ny tunnel under Byskogen.



Figur 2-8 Dobbeltsporet krysser Lågen, Stålakerkorridoren. Sett fra sør, retning Larvik til venstre.

2.4 Delstrekningen Byskogen - Kleivertunnelen

På delstrekningen mellom Byskogen og Kleivertunnelen skal det utredes to korridorer:

- Kongegatakorridoren
- Indre havn-korridoren

Begge korridorene har en høy og en lav løsning.

Tabell 2-3 Oversikt over lengde på korridorene på delstrekningen Byskogen - Kleivertunnelen, herunder ca. løpemeter av de ulike byggemetodene.

Korridor/alternativ	Lengde (m)	Bergtunnel (m)	Betongtunnel (m)	Løsmassetunnel (m)	Jernbanebru (m)
Kongegata høy	3842	1930	715	-	445
Kongegata lav	3842	2150	710	130	370
Indre havn høy	4048	1700	410	-	1370
Indre havn lav	4048	1720	660	-	670

2.4.1 Kongegatakorridoren

2.4.1.1 Kongegata høy løsning

Traseen starter i tunnelen under Byskogen. Tunnelen går helt fram til plattformene på stasjonen. Den er ca. 2,6 km lang. De siste om lag 400 meterne mot stasjonen er betongtunnel. Det er behov for to rømningsveier fra tunnelen. Stasjonen har to spor med sideplattform. Stasjonen i Kongegata høy ligger 4-6 meter høyere enn stasjonen i Kongegata lav.

Videre fra stasjonen krysser dobbeltsporet Farriselva på bru. Deretter går traseen inn i en betongtunnel, og deretter en høy skjæring, før den går inn i bergtunnel og kobles til dobbeltsporet mellom Larvik og Porsgrunn i Kleivertunnelen.



Figur 2-9 Kongegata høy sett fra Hammerdalen i sør, retning Kleivertunnelen mot venstre.

Stasjonsløsning

Plattformen ligger under terreng fra tunnelportalen og ca. 25 meter østover, til dels på terreng (200 meter på nordsiden og 50 meter på sørsiden), og delvis på fyllinger/landkar med støttemurer med økende høyde vestover mot Hammerdalen.

2.4.1.2 Kongegata lav løsning

Traseen starter i tunnelen under Byskogen. Tunnelen går helt fram til plattformene på stasjonen. Den er ca. 2,6 km lang. De siste om lag 400 meterne mot stasjonen er betongtunnel. Deler av denne tunnelen, mellom 100 og 150 meter, kan drives som løsmassetunnel. Over løsmassetunnelen kan eksisterende bygninger bli stående. De siste 250 til 300 meterne mot stasjonen blir det åpen byggegropp fra vest for Josefinegata og til stasjonen. Det er behov for to rømningsveier fra tunnelen. Stasjonen har to spor med sideplattform. Østre ende av plattformene ligger på kote 11-12, og stiger om lag fire meter til vestre ende. Storgata må senkes noe for å sikre tilstrekkelig fri høyde mellom veien og jernbanebrua.

Videre fra stasjonen krysser dobbeltsporet Farriselva på bru. Deretter går traseen inn i en betongtunnel før den går inn i bergtunnel og kobles til det nye dobbeltsporet mellom Larvik og Porsgrunn i Kleivertunnelen.



Figur 2-10 Kongegata lav sett fra Hammerdalen i sør, retning Kleivertunnelen mot venstre.

Stasjonsløsning

Plattformen ligger inne i tunnelen (ca. 25 meter) i øst, deretter senket ned i terrenget med forstøtningsmurer på begge sider (200 meter på nordsiden og 150 meter på sørsiden), og på fyllinger/landkar med støttemurer med økende høyde vestover mot Hammerdalen. Stasjonen i lav løsning er lik som for høy løsning, med unntak av vertikalnivå.

For ytterligere omtale av stasjonsløsning se fagrapport by- og knutepunktutvikling i Larvik (ICP-36-A-25802).

2.4.2 Indre havn-korridoren

Korridoren har to løsninger, Indre havn lav og Indre havn høy. Begge starter i tunnelen under Byskogen. Nytt dobbeltspor går delvis i bergtunnel og betongtunnel forbi Herregården, fram mot Larvik stasjon. Tunnelen er ca. 2 km lang og har to rømningsveier. Horisontalt ligger traseene likt i høy og lav løsning.

2.4.2.1 Indre havn høy løsning

I Indre havn høy ligger stasjonen på ca. kote 11. Stasjonen har to spor med sideplattformer. Vestover følger alternativet deler av dagens trasé på bru opp Hammerdalen før den krysser Farriselva. Deretter går traseen inn i en betongtunnel, og deretter en høy skjæring, før den går inn i bergtunnel og kobles til dobbeltsporet som bygges mellom Larvik og Porsgrunn i Kleivertunnelen.



Figur 2-11 Indre havn høy sett fra sør, retning Kleivertunnelen mot venstre.

Stasjonsløsning

Det er tenkt tre hovedforbindelser under sporumrådet, i forlengelsen av de viktigste gatene i bystrukturen mellom byen og fjorden. Nytt jernbanetorg etableres i hovedaksen mellom fjorden, via Grandkvartalet og rådhuset til torget og sentrumskjernen, og får dermed en sentral plassering som knytter byen sammen. Jernbanetorget får byttepunktsfunksjoner, av- og påstigning, HC-parkering og taxiholdeplass, i tillegg til hovedatkomst til plattformene med trapper og heiser.

Gående og syklende får et sammenhengende nettverk langs Storgata (gang- og sykkelveg delvis under jernbanebrua mot Hammerdalen) og langs Strandpromenaden. Nettverket kobler seg på planlagt og eksisterende gang- og sykkelvegnett i Larvik. Alle trapper, heiser og ramper lander på kote 2,5, som er et flomsikkert nivå i Indre havn, og er dermed tilpasset et framtidig flomsikkert terrengnivå. Løsningen gjør det mulig å bevare eksisterende bebyggelse i stor grad. Eksisterende stasjonsbygning bevares og kan inngå som del av nytt stasjonsområde.

2.4.2.2 Indre havn lav løsning

I den lave løsningen ligger stasjonen på ca. kote 3,5 i den østre enden. Det tilfredsstillende flomkravet. Stasjonen har to spor med mellomplattform. Dette muliggjør tilkobling til eksisterende spor som kan opprettholdes som forbindelse til Larvik havn. Videre opp Hammerdalen er traseen horisontalt lik høy løsning, men den ligger omtrent 4 meter lavere. I denne løsningen ligger traseen i tunnel helt fra betongtunnelen i Hammerdalen. Det er ingen skjæring mellom betongtunnelen og Kleivertunnelen slik som for den høye løsningen.



Figur 2-12 Indre havn lav sett fra sør, retning Kleivertunnelen mot venstre.

Stasjonsløsning

Stasjonsområdet i dag ligger under beregnet flomnivå. Ny stasjon er forutsatt lagt på terreng, over flomnivå. Atkomsten til plattform er sikret mot stormflo opp til kote 2,5 med et vanntett trau. Trapp, heis og rampe til plattform går via det vanntette trauet. I tillegg til å sikre jernbaneanlegget mot flom, vil det også være tilpasset eventuell utbygging av Indre havn. Storgata skal løftes over nytt dobbeltspor på portal i forlengelsen av tunnel fra Lågen.

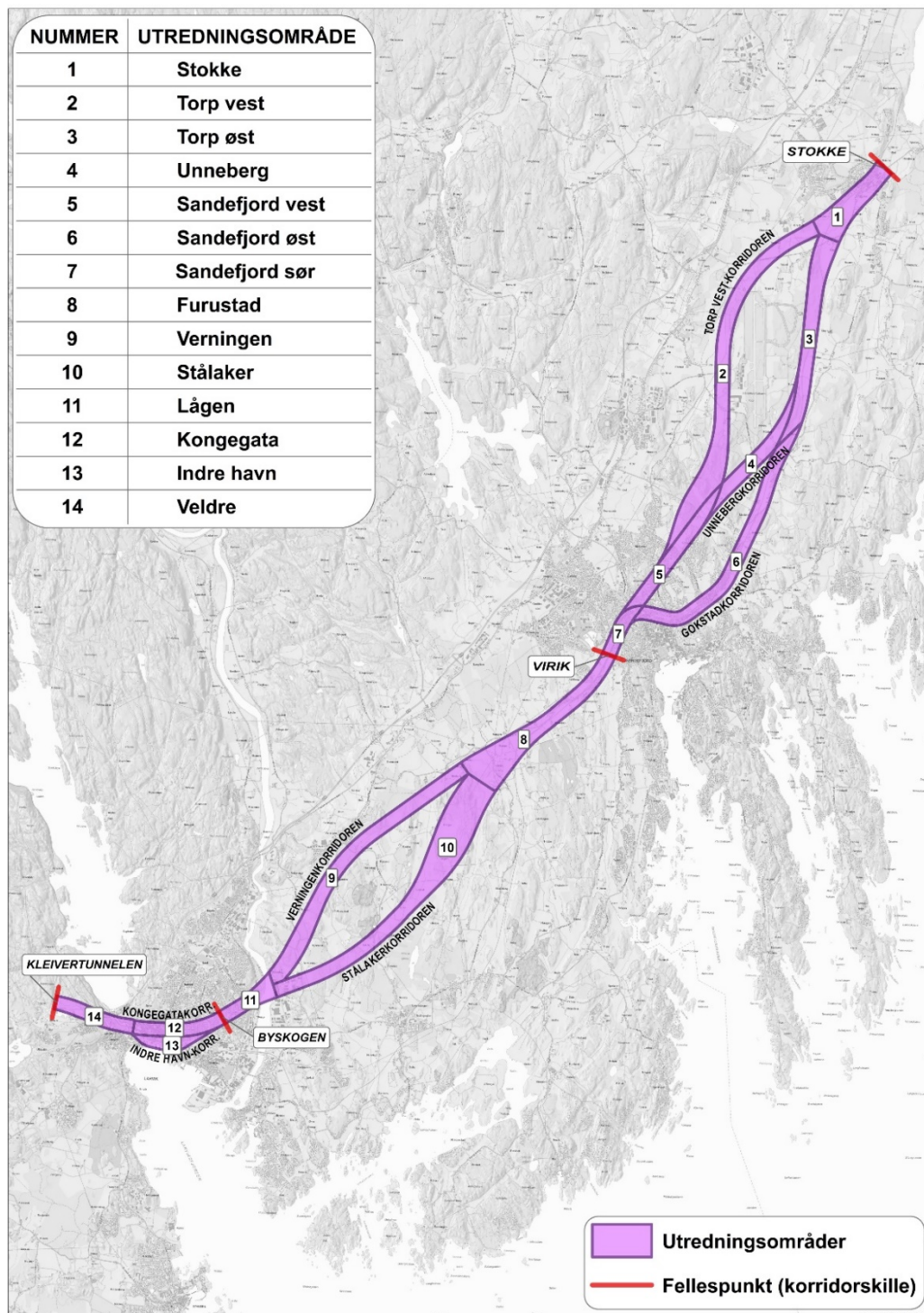
For ytterligere omtale av stasjonsløsning se fagrapport by- og knutepunktutvikling i Larvik (ICP-36-A-25802).

3 METODE

3.1 Rapportens oppbygging og inndeling

3.1.1 Utredningsområder

På strekningen fra Stokke til Kleivertunnelen er korridorane delt i 14 utredningsområder. Dette er gjort for å kunne sette sammen vurderingene for hele korridorane på en hensiktsmessig måte.



Figur 3-1 Korridorane og utredningsområder

Utredningsområdene 1 – 14

Nr.	Navn	Beskrivelse
1	Stokke	Stokke tettsted og videre sørover til Torp vest-korridoren og Gokstadkorridoren skiller lag
2	Torp vest	Strekningen på vestsiden av flyplassen
3	Torp øst	Strekningen på østsiden av flyplassen
4	Unneberg	Fra Råstad til punkt hvor Unnebergkorridoren går sammen med Torp vest-korridoren
5	Sandefjord vest	Fra Unneberg til Sandefjordsveien
6	Sandefjord øst	Fra Råstad, forbi Gokstad og stasjonsområdet til Sandefjordsveien
7	Sandefjord sør	Fra Sandefjordveien til Virik
8	Furustad	Fra Virik til Auby - Istre
9	Verningen	Fra Auby til Lågens østre side
10	Stålaker	Fra Istre til Lågens østre side
11	Lågen	Fra Lågen til Byskogen
12	Kongegata	Fra Byskogen forbi Torvet til Hammerdalen
13	Indre Havn	Fra Byskogen forbi Herregården og stasjonsområdet til Hammerdalen
14	Veldre	Fra Hammerdalen til Kleivertunnel

3.1.2 Planområdet

Det endelige planområdet som ligger til grunn for kommunedelplanen har enkelte steder mindre avvik fra området som er utredet i denne fagrapporten. Hele det foreslåtte jernbanetiltaket er konsekvens-utredet. De mindre avvikene utgjør elementer som på kommunedelplannivå er lite bearbeidet, og som uansett skal detaljeres videre i de kommende planfaser. Virkninger av nye eller vesentlige endringer i tiltaket vil bli beskrevet som del av planarbeidet i neste fase. Hele tiltaket, InterCity Stokke Larvik, som dobbeltspor med tilhørende elementer og nødvendige veiomlegginger, nye veier, rigg- og anleggsområder skal utformes i detaljplan- og reguleringsplanfasen.

3.1.3 Delområder, lokaliteter, miljøer

Planområdet er delt inn i 31 (av i alt 44) ulike delområder (kulturmiljøer) fordelt på to kommuner. Nummereringen starter i Tønsberg. Kulturmiljøenes geografiske plassering er vist i temakart i rapporten. Kulturmiljøene er vurdert hver for seg med hensyn til verdi, omfang (tiltakets virkning) og konsekvens. Det er vist temakart for hele strekningen som viser geografisk plassering av de ulike kulturmiljøene, samt områdenes verdi.

3.1.4 Referansealternativet

I henhold til fastsatt planprogram skal de ikke-prissatte konsekvensene vurderes opp mot dagens situasjon inklusive vedtatte planer. Kulturminner og kulturmiljø sorterer under ikke-prissatte temaer.

Når konsekvensene skal vurderes, er det avgjørende hva som legges til grunn for sammenligningene (referansesituasjonen). I dette planarbeidet er det dagens situasjon og gjeldende planer som utgjør sammenligningsgrunnlaget for de ikke-prissatte temaene. En mulig endring av arealbruk på dagens Vestfoldbane er ikke tatt inn i vurderingene. Ved Gokstad og dagens Sandefjord stasjon er det likevel gjort vurderinger av betydningen av nedlagt Vestfoldbane for temaene landskapsbilde, nærmiljø og friluftsliv og kulturminner/kulturmiljø. Det samme gjelder for dagens stasjonsområde i Indre havn for løsningsene i Kongegata-korridoren. For kulturminner er dette omtalt i kapittel 8.2.

I Larvik er situasjonen den at kommuneplanens arealdel ikke angir arealformål innenfor planområdet til kommunedelplan for Larvik by. I kommunedelplan for Larvik by 2015-2027 ligger arealene inne med formålene «Bane, nåværende» og «Sentrumsformål, nåværende». I konsekvensvurderingene er det derfor ikke lagt til grunn at det skal oppføres bygninger til noe formål her. Det gjelder for begge korridorene i Larvik sentrum. Det er pr. oktober 2018 avklart med Larvik kommune at det er dette som skal være referansealternativet i Larvik.

3.2 Planprogrammet

Ut fra planprogram for kommunedelplan med konsekvensutredning for dobbeltspor Stokke-Larvik fastsatt i desember 2017 skal følgende utredes for fagtema kulturminner og kulturmiljø:

«Kunnskapen om Vestfolds forhistorie og historie er relativt god. Basert på denne kjente kunnskapen skal konsekvensutredningen lage en overordnet kulturhistorisk beskrivelse som grunnlag for verdivurderingen.

Definerte kulturmiljø i RPBA og de tre prioriterte kulturmiljøene skal ha hovedfokus i utredningen med en løftet verneverdi - særlig høy verdi. I tillegg skal øvrige helhetlige kulturmiljø beskrives på et mer forenklet nivå for å synliggjøre det fullstendige omfanget av de kulturhistoriske verdier som vil bli berørt av tiltaket, gjennom direkte inngrep eller fjernvirkning (influens).

Det skal utredes og begrunnes hvilken helhet eller sammenheng kulturminnene inngår i. Kulturmiljøene skal vises i temakart. Kulturhistoriske hovedtrekk, verdi og sårbarhet skal omtales for hvert kulturmiljø. Selv om vurderingene skal holdes på et overordnet nivå, må de likevel være så detaljerte at man får identifisert de tilfeller der tiltaket kan gi direkte inngrep i registrerte kulturminner og kulturmiljø. Kulturhistorisk verdi settes ut fra kulturmiljøenes representativitet, sammenheng/miljø, autentisitet, fysiske tilstand, bruksverdi og opplevelsesverdi. Dette vil danne grunnlaget for vurdering av tiltakets omfang og konsekvens i de aktuelle korridorene.

Utredningen baseres på kjent kunnskap i RPBA, kartdatabasen Askeladden med NB! registeret, eventuelle oppføringer i landsverneplaner, andre kulturhistoriske kilder, befarings og tidligere utredninger. SEFRAK er en viktig kilde som underlag for en beskrivelse av viktige bygningsmiljø, og til å fange opp særlig viktige enkeltobjekt som ellers kan falle ut.

I tillegg til valgt metodikk V712 (2014) fra Statens vegvesen, skal veilederen Kulturminne og kulturmiljø i konsekvensutgreiingar fra Riksantikvaren være sentral for vurderingene under fagtemaet. Plan- og influensområdet vil bli befart som del av utredningen. Underveis i prosessen forutsettes det kontakt med Kulturarv i Vestfold fylkeskommune og Riksantikvaren.

Potensial for nye arkeologiske funn vil bli vurdert på et overordnet nivå. Disse vurderingene blir ikke lagt til grunn for vurdering av kulturhistorisk verdi, jamfør håndbok V712. Potensial for funn vil heller ikke tillegges stor vekt i rangering av de ulike løsningene, men skal omtales og kan nyansere bildet før valg av løsning blir tatt. Vurderingen av potensial for nye arkeologiske funn skal basere seg på kunnskap om kjente kulturminner, løsfunn, endring i strandsone, arealmarkstype, terreng, nærhet til eldre tun, ferdselsveger og vassdrag m.m.»

3.3 Metode og datagrunnlag

3.3.1 Definisjon av temaet

Begrepene kulturminner og kulturmiljø er definert i kulturminneloven: «Med kulturminner menes alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til. Med kulturmiljø menes områder hvor et eller flere kulturminner inngår som en del av en større helhet eller sammenheng.» Med kulturlandskap menes landskap som helt eller delvis er blitt omformet fra den opprinnelige naturtilstand på grunn av menneskers virksomhet.

Forvaltningen skiller mellom automatisk fredete kulturminner (også kalt fornminner) og nyere tids kulturminner. Fornminner er kulturminner eldre enn 1537 (reformasjonen), med unntak av stående bygninger og mynter (1650) og samiske kulturminner og kulturminner i vann og vassdrag (eldre enn

100 år). Automatisk fredning gjelder selve kulturminnet og en sikringszone på minst fem meter omkring det inntil rette forvaltningsmyndighet har bestemt noe annet.

Nyere tids kulturminner kan fredes etter vedtak. Kulturmiljø/ kulturlandskap beskriver områder hvor kulturminner inngår som en del av en større helhet eller sammenheng. En samlet vurdering av et områdes kulturhistorie, kulturminner og tidsdybde vil danne grunnlag for avgrensning av kulturmiljø. Landskapsrommet bidrar i tillegg til å definere avgrensingen av et kulturlandskap.

3.3.2 Overordnede føringer

Kulturminneloven (LOV 1978-06-09 NR 50 LOV OM KULTURMINNER) har til formål å verne kulturminner og kulturmiljøer både som del av vår kulturarv og som ledd i en helhetlig miljø- og ressursforvaltning.

St.meld. nr. 16 (2004-2005) "Leve med kulturminner" er fulgt opp med en ny melding St.meld. 35 Framtid med fotfeste (2012-2013). Den nye meldingen omtaler justeringene i kulturminnepolitikken, som er viktige for at en skal nå de målene Stortinget har satt. Fredingspolitikken skal prioritere helhetlige kulturmiljø, og i større grad ta hensyn til de praktiske og økonomiske konsekvensene en freding får for samfunnet. Meldingen er retningsgivende for kulturminneforvaltningen i Norge.

Norges miljømål: De nasjonale målene blir fulgt opp gjennom indikatorer fastsatt av Klima- og miljødepartementet. De faglige vurderingene avgjøres av blant annet Riksantikvaren. For kulturminner og kulturmiljø er det fastsatt fire mål:

1. Tapet av verneverdige kulturminner skal minimeres.
2. Et prioritert utvalg arkeologiske kulturminner skal ha et ordinært vedlikeholds nivå innen 2020.
3. Et representativt utvalg kulturminner og kulturmiljø skal være vedtaksfredet innen 2020.
4. Freda bygninger, anlegg og fartøy skal ha et ordinært vedlikeholds nivå innen 2020.

Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen (fastsatt ved kgl.res. av 25.3.2011) har som formål å tydeliggjøre nasjonal arealpolitikk i 100-meters beltet langs sjøen. Spørsmålet om bygging skal vurderes i forhold til allmenne interesser, som natur- og kulturmiljø, friluftsliv og landskap. Planretningslinjene omfatter blant annet alle kystkommunene i Oslofjorden med Vestfold, der hovedmålet er at innenfor retningslinjenes geografiske virkeområde skal naturverdier, kulturminneverdier og rekreasjonsverdier forvaltes som en ressurs av nasjonal betydning, til beste for befolkningen i dag og i framtiden. I delmål for kulturminner og kulturmiljøer legges det vekt på at karakteristiske kulturlandskap, kulturminner, kulturmiljøer og enkeltstående eksempler på den særegne kulturen i området skal bevares.

3.3.3 Regionalt viktige kulturmiljøer i Vestfold

Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA) fastlegger hovedtrekk i utbyggingsmønsteret i Vestfold. Planens hovedgrep er å vise langsiktige utviklingsgrenser i et tidsperspektiv fram til 2040 for byer og en rekke tettsteder. Planen skal gi forutsigbarhet for framtidig planlegging. Innenfor disse langsiktige utviklingsgrensene er det avklart nye arealer som kan omdisponeres til byggeformål, gitt at øvrige retningslinjer i RPBA følges. Ut fra fem kriterier er det pekt ut 37 kulturmiljø som regionalt og nasjonalt viktige. Disse 37 områdene dekker fylkets viktigste kulturminner og - miljøer, og skal dekke de ulike kulturminnekategoriene i ulike tidsperioder. Kulturarv i Vestfold fylkeskommune har gjennom planprogrammet spilt inn at de 37 prioriterte «RPBA»-områdene skal ha hovedprioritet i konsekvensutredningen.

Regional plan for bærekraftig arealpolitikk i Vestfold er revidert pr. mars 2018, og i den forbindelse er det kartlagt kulturmiljø i byer/ tettsteder som har regional og nasjonal verdi. Disse er også prioritert med særlig høy verdi i utredningen.

For å vise det virkelige kulturminneomfanget innenfor plan- og influensområdene samt å kunne utarbeide en temarapport for kulturminner og kulturmiljø som kan sammenstilles med de øvrige temarapportene (etter Statens Vegvesens KU-metodikk håndbok 712), har vi på faglig grunnlag i tillegg valgt å synliggjøre og verdisette også andre kulturminner som berøres av tiltaket. Dette for å ikke underslå at tiltaket er av en slik karakter og størrelse at det kan medføre store konsekvenser for verdifulle kulturmiljø også utenfor de regionalt prioriterte områdene. De 37 områdene prioritert gjennom RPBA vil like fullt bli prioritert, og vil være førende i kulturmiljøvurderingene.

3.3.4 Vernestatus og forvaltningsansvar

Det er fylkeskommunen som er rette forvaltningsmyndighet for kulturminner (automatisk fredete/ nyere tids) og kulturmiljø. Fra 2013 er fylkeskommunen også forvaltningsmyndighet for listeførte kirker i plan- og byggesaker. Riksantikvaren har ansvaret for alle kulturminner datert middelalder samt forskriftsfredete kulturminner. I dispensasjonssaker som gjelder kulturminneloven er Riksantikvaren rette myndighet, med fylkeskommunen som rådgivende organ. Kommunene har ansvar for vern etter plan- og bygningsloven.

3.3.5 KU-metodikk

Tema kulturminner og kulturmiljøer er utredet i henhold til metodikk for konsekvensutredninger i Statens vegvesens håndbok V712 (2014). Retningslinjer i Riksantikvarens veileder (rapport nr. 31-2003) om «Kulturminne og kulturmiljø i konsekvensutgreiingar» har vært veiledende i vurderingene.

For å kunne synliggjøre og prioritere alle kulturminneverdier ut fra overordnede føringer er det i denne utredningen innført fire verdinivå, i motsetning til de tre som vanligvis brukes etter håndbok V712. Presedens for dette finner man blant annet i ICOMOS metode for spesielt tilpasset vurdering av elementer med verdensarvstatus (2011). Denne endringen vil gi RPBA-områdene den prioritering som fylkeskommunen etterspør, og samtidig gi en nødvendig vurdering av andre kulturmiljøer.

Denne utredningen er en sammenfatning av de opplysninger det er offentlig tilgang på av kjente kulturminner og -miljøer i planområdet. Området er befart i to omganger. Første gang ble hele strekningen gjennomgått sammen med Kulturarv i Vestfold fylkeskommune på et overordnet nivå. I den andre befaringen ble kulturmiljøene gjennomgått mer detaljert av fagpersoner med kompetanse både innenfor arkeologi og nyere tids kulturminner.

3.3.6 Kontakt med kulturminneforvaltningen

Det er gjennomført et oppstartsmøte med Kulturarv i tidlig fase. Møtet hadde som formål å bli enige om metodikk og utredningsnivå. Det har senere i prosessen vært avholdt flere møter med fylkeskommunen, deriblant om rammer for potensialvurdering med georadar. Bane NOR ønsket ikke å gå i gang med georadarundersøkelse i denne runden, men avventer til senere reguleringsplanprosess. Det har i tillegg vært avholdt et møte mellom Riksantikvaren og dette oppdragets hydrolog for å avklare forhold knyttet til grunnvann og middelaldergrunn. I møtene har det fremkommet informasjon som er brukt i utredningen.

3.3.7 Kulturhistoriske delområder - kulturmiljø

Delområdene er definerte kulturmiljøer som er valgt ut fra hvilke områder som vil bli fysisk og/eller visuelt berørt (se kapittel 3.1.3). Utvalget er gjort ut fra varslet planområde med relevante influensområder. Avgrensing av kulturmiljø er basert på befaring og en vektlegging av sammenhenger mellom enkeltobjekter og plassering i landskapet. De ulike kulturmiljøene er vist i temakart i rapporten.

For at rapporten skal bli lesbar er kulturmiljøene skrevet i fullstendig versjon kun første gang kulturmiljøet nevnes. Ved senere beskrivelse av samme kulturmiljø er kun konklusjonen av verdivurderingen tatt inn sammen med en kapittelhenvisning til den fullstendige versjonen.

3.3.8 Influensområder

Influensområder er områder der en venter at kulturminner og kulturhistoriske verdier kan bli påvirket eller berørt av tiltaket utenfor planområdet. Med berørt menes her direkte inngrep i kulturminner og/eller visuell påvirkning/ endring som i vesentlig grad påvirker forståelsen og opplevelsen av kulturminner, tiltakets lokalisering og utforming, visuelle sammenhenger, vegetasjon og landskap. Disse områdene er omtalt for å kunne se helheten i den kulturhistoriske utviklingen og i bevarte kulturmiljø i en større sammenheng. I denne utredningen omfatter influensområdet også arealer som kan bli påvirket av endringer i støybildet.

3.3.9 Sammenfallende tema

Fagrapportene for naturressurser, landskapsbilde, nærmiljø og friluftsliv og kulturminner og kulturmiljø vil overlape hverandre i beskrivelsen av konsekvenser for kulturlandskapet. De ulike fagrapportene

vil ha ulike innfallsvinkler til begrepet kulturlandskap. Den delen av kulturlandskapet som har registrerte fysiske spor etter menneskers bruk av landskapet blir vurdert under fagtema kulturminner og kulturmiljø.

3.3.10 Kriterier for verdi

I analyseområdet er det påvist kulturhistoriske verdier fra alle faser av forhistorien og helt fram til våre dager. Kulturminnene viser et svært stort mangfold, og gjenspeiler Vestfolds rike historie.

RPBA-områdene er regionalt og nasjonalt viktige, og noen av dem har internasjonal verneverdi. I hvert kulturmiljø er det viktige kulturminner og tett sammenheng mellom dem og landskapet. Ulike vernehensyn vil være tungtveiende alt etter hva som er rimelig og relevant i de ulike kulturmiljøene. RPBA fungerer som et grunnleggende styringsdokument for prioritering og vern av kulturminneverdier i Vestfold.

Følgende verdiklasser benyttes:

- Særlig høy verdi
- Stor verdi
- Middels verdi
- Liten verdi.

I tillegg til kulturmiljøene som er prioritert i RPBA er det innenfor plan- og influensområde et stort omfang av ulike kulturminnelokaliteter og kulturmiljø som bør synliggjøres og verdisettes for å få en helhetlig og samlet verdivurdering. Objektene og miljøene varierer i kulturhistorisk verdi fra liten til stor. For å synliggjøre og prioritere alle nyanser av kulturminneverdier tiltaket kan berøre, er det i denne utredningen lagt til et fjerde verdinivå inspirert av ICOMOS metode for spesielt tilpasset vurdering av kulturmiljø med høy og prioritert status. Dette verdinivået, «særlig høy verdi», er vist som egen klasse i kart og verdisetting. Dette verdinivået er forbeholdt kulturmiljøene prioritert i RPBA. For omfangs- og konsekvensvurdering vil det bli slått sammen med verdinivået «stor verdi», som de høyeste kulturminneverdiene på dette verdinivået. På denne måten resultatene vil være kompatible med andre ikke-prissatte fagtema.

Verdikriteriene er i hovedsak knyttet til objekt som kilde for ny kunnskap, for opplevelser og bruk. Alle verdisatte områder er beskrevet og verdivurderingen begrunnes. Verddivurderingene er basert på kildegrunnlag som Askeladden og SEFRAK med mer, samt befaringsnotiser.

De ulike kriteriene tilknyttet vurderingen av kunnskaps- og opplevelsesverdier kan ofte overlappes hverandre. Hvilke kriterium som det blir lagt mest vekt på, er derfor avhengig av de aktuelle kulturminnene eller kulturmiljøene. Kunnskapsverdiene blir vektlagt ved vurderinger av nasjonale interesser.

Verdivurderingen er holdt på et generelt nivå. Fornminner er automatisk fredet etter kulturminneloven, og har sammen med vedtaksfredete kulturminner pr. definisjon stor verdi.

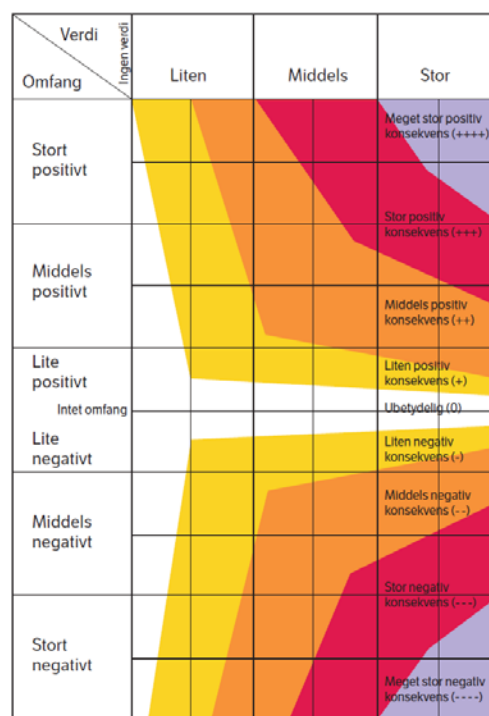
3.3.11 Kriterier for omfang

Omfang er vurdering av hvilke endringer tiltaket antas å medføre for ulike enkeltområder eller miljøer. Omfanget vurderes i forhold til 0-alternativet som er dagens situasjon inkludert forventede endringer langs eksisterende trasé i analyseperioden.

I vurderingene av omfang og konsekvens er også en vurdering av hvor sårbare kulturminnene er. Sårbarhet er et mål på kulturminnenes og kulturmiljøenes evne til å holde på grunnleggende og verdifulle egenskaper mot ulike typer påvirkning. Påvirkninger kan være direkte eller indirekte, reversible eller irreversible, og kan skyldes flere forhold, for eksempel fysiske tiltak, klimatiske forhold for forurensing, ødeleggelse forårsaket av bevisste og ubevisste handlinger hos folk.

3.3.12 Kriterier for konsekvenser

Siste del av konsekvensutredningen består av å kombinere verdien av området og omfanget av konsekvensene for å få den samlede konsekvensutredningen. Konsekvenser er de fordeler og ulemper et tiltak medfører i forhold til 0-alternativet. Den samlede konsekvensvurderingen vurderes langs en glidende skala fra svært negativ konsekvens til svært positiv konsekvens. Grunnlaget for å vurdere verdi og konsekvens framgår av Figur 3-3, mens Figur 3-4, viser karakteristikker og fargekoder for samlet konsekvensvurdering.



Figur 3-2 Konsekvensvifte. Statens vegvesens håndbok V712 (2014).

Tabell 3-1 Karakteristikker og fargekoder for konsekvens. Statens vegvesens håndbok V712 (2014).

Meget stor positiv konsekvens	++++	Ingen / liten negativ konsekvens	0 / -
Stor / meget stor positiv konsekvens	+++ / +++++	Liten negativ konsekvens	-
Stor positiv konsekvens	+++	Liten / middels negativ konsekvens	- / --
Middels / stor positiv konsekvens	++ / +++++	Middels negativ konsekvens	--
Middels positiv konsekvens	++	Middels / stor negativ konsekvens	-- / ----
Liten / middels positiv konsekvens	+ / ++	Stor negativ konsekvens	---
Liten positiv konsekvens	+	Stor / meget stor negativ konsekvens	-- / ----
Ingen / liten positiv konsekvens	0 / +	Meget stor negativ konsekvens	----
Ubetydelig konsekvens	0	Ikke relevant / det kartlagte området blir ikke berørt	

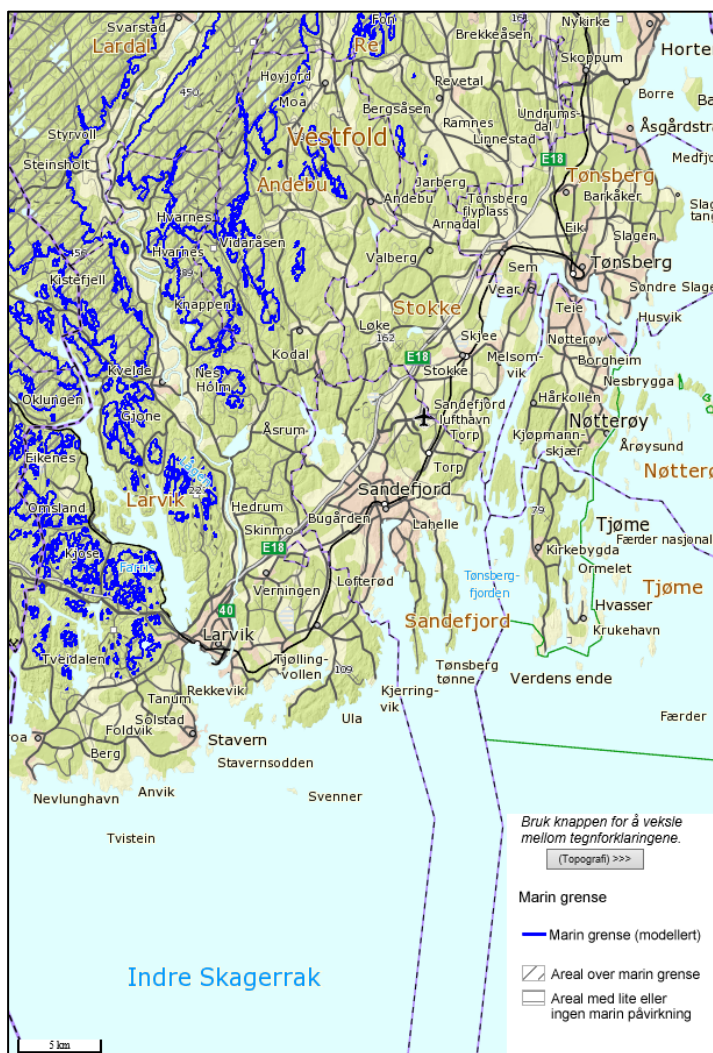
4 TEMA KULTURMINNER OG KULTURMILJØ

4.1 Generell beskrivelse av plan- og influensområdet

4.1.1 Eldre steinalder 10 000–4000 f.Kr.

For rundt 20 000 år siden lå landet under en tykk iskappe. I tida etter 10 000 f.Kr. trakk den store innlandsisen seg tilbake i etapper med mindre tilbakeslag. De tidligste menneskene i Norge, den såkalte pioner-bosetningen, var kystbaserte jeger-sankere. Landskapet den gang var dominert av øyer, holmer og fjorder, svært ulikt dagens landskap. Marin grense (høyeste nivå som havet nådde etter siste istid) for Vestfold lå ved ca. 171 meter over havet (etter løsmassekart fra NGU). Kartene viser at hele planområdet lå under havoverflaten i eldste del av steinalderen. Det er registrert svært få boplasser fra den aller eldste tiden i dette området. En av de eldste som er funnet ligger ca. 100 meter over havet ved Melau i Larvik, og kan være rundt 11 000 år gammel, grovt regnet.

Klimaet ble varmere omkring 8 000 f.Kr., den åpne parkundraen ble erstattet av bjørkeskog og livsvilkårene for fangstfolkene endret seg. 1000 år senere forsvant restene av breen. I Vestfold er det registrert mange 6000–8000 år gamle boplasser som stammer fra Nøstvetkulturen. I Sande er det funnet 280 karakteristiske økser foruten et stort antall boplasser. Også i Hof, Horten og Brunlanes er det gjort mange funn fra denne tiden.



4.1.1.1 Yngre steinalder 4000–1800 f.Kr.

Perioden yngre steinalder og bronsealder var en brytningstid mellom fangst og jordbruk. Husdyrhold førte til at menneskene ble mer bofaste enn før, og de første slo seg ned på lettdrevet og selvdrenerende morenejord, ofte nær vann. Slike forhold la godt til rette for jordbruk og dyrking av korn. Selv om jordbruket etter hvert ble vanlig, var det i begynnelsen en tilleggsnæring til jakt, fangst og sanking. Jakt fortsatte å være en viktig næringsveg i flere tusen år.

Det er svært få kjente boplasser fra denne tiden i Vestfold. Kunnskapen bygger derfor på gjenstandsfunn (løsfunn) og pollenanalyser. På Sandtra i Larvik ligger Vestfolds eneste heller med sikre spor fra de første «bøndene». I sandjordsområdene fra Sandtra og sørvestover mot Grøtting er det gjort flere funn fra denne tiden. Den lettdrevne jorda på Raet lå godt til rette for datidens jordbruk. Det lå trolig jordbruksboplasser i disse områdene. Samtidig bodde det mennesker tett ved ytterkysten og elveos som holdt gamle tradisjoner innen fangst og fiske i hevd. På Auve i Sandefjord er det registrert en boplass med flint- og skiferredskaper, rav, oker, keramikk og bein fra sel og småhval bevart. Keramikken er dekorert med mønstre som er kjent fra Fredrikstad til Sunnmøre, noe som vitner om kontakt over lange avstander og et integrert samfunn til tross for spredt bosetning.

Tabell 4-1 Tidstabell med perioder og dateringer (etter Indrelied, 2009).

Periode	Underperiode	Underperiode	Kalenderår	C14-år
Steinalder 9500-1700 f.Kr	Eldre steinalder (Mesolitikum)	Tidligmesolitikum (TM)	9500-8000 f.Kr	10000-8850 BP
		Mellommolitikum (MM)	8000-6500 f.Kr	8850-7700 BP
		Senmesolitikum (SM)	6500-4000 f.Kr	7700-5200 BP
	Yngre steinalder (Neolitikum)	Tidligneolitikum (TN)	4000-3400 f.Kr	5200-4700 BP
		Mellomneolitikum (MN)	3400-2300 f.Kr	4700-3800 BP
		Senneolitikum (SN)	2300-1700 f.Kr	3800-3400 BP
Bronsealder 1700-500 f.Kr	Eldre bronsealder (EBA)		1700-1100 f.Kr	3400-2900 BP
	Yngre bronsealder (YBA)		1100-500 f.Kr	2900-2440 BP
Jernalder 500 f.Kr- 1030 e.Kr	Eldre jernalder (EJA)	Førromersk jernalder	500 f.Kr -0	2440-2010 BP
		Romertid	0-400 e.Kr	2010-1680 BP
		Folkevandringstid	400-570 e.Kr	1680-1500 BP
	Yngre jernalder (YJA)	Merovingertid	570-800 e.Kr	1500-1210 BP
		Vikingtid	800-1030 e.Kr	1210-1000 BP
Historisk tid 1030 e.Kr-	Middelalder (MA)	Tidlig mellomalder	1030-1130 e.Kr	
		Høgmellomalder	1130-1350 e.Kr	
		Seinmellomalder	1350-1536 e.Kr	
	Nyere tid (Etterreformatorisk tid)	Lensherretid	1537-1670 e.Kr	
		Grevskapstid	1670-1821 e.Kr	
		Unionstid	1814-1905 e.Kr	
		1900-tall til nåtid	1905 e.Kr-	

4.1.1.2 Bronsealder 1800–500 f.Kr.

Det er få funn fra bronsealderen i Vestfold, som på Østlandet for øvrig. Ra-bygdene på begge sider av fjorden regnes likevel som kjerneområder for bosetning og jordbruk.

Religionen markeres nå i landskapet. Best kjent er gravrøysene som ligger nær kysten. De ligger gjerne på berggrunn, bygd av stein. Det er funnet i alt 150 slike røyser i hele Vestfold, av disse er det gjort funn i kun fire.

I Semsmyra i Tønsberg er det funnet en trebolle og en trespade, begge trolig ofret i myra. På Klopp i Ramnes er det funnet en flintdolk, og i Sande et sverd av utenlandsk opphav – alle lagt ned i myrer, kanskje i krisesituasjoner eller som ledd i en fruktbarhetskult. Religion kommer også til syne i helleristningene. Helleristningene på Haugen gård i Sandefjord, med avbildninger av skip og særpregede spiralmennesker, er et av Vestfolds fineste helleristningsfelt. Mest vanlig er imidlertid skålgropene, de aller fleste ligger i Sandefjord. De er vanskelige å datere, men tolkes ofte som et fruktbarhetssymbol først tatt i bruk i Norge i bronsealderen.

Jordbruk og bygging av monumentale gravhauger viser at befolkningen har økt og forutsetter en mer kompleks samfunnsorganisasjon. Man antar at det har oppstått en form for klassesamfunn eller hierarkisk struktur. Import av prestisjegjenstander som bronse har spilt en viktig rolle i den nye samfunnsorganiseringen.

4.1.1.3 Jernalder 500 f.Kr.–1050 e.Kr.

Rundt år 500 f.Kr. ble jern tatt i bruk som bruksmetall. På 200- eller 300-tallet e.Kr. fikk folk rikelig tilgang på jern, og lagde våpen og redskaper inspirert av romerske former. I denne tiden var det gode vilkår for å drive med jernfremstilling. Der sumpmark og myrer hadde bredt seg etter klimaskiftet, var det gjerne myrmalm å finne.



Figur 4-2 Osebergskipet ble gravd ut i 1904. Foto: Gustav Væring. Kilde: Kulturarv, Vestfold museum/ Kulturhistorisk museum, UiO.

I løpet av jernalderen begynte menneskene for alvor å opparbeide seg tun, innmark og utmark. Da fikk de også hevd på eget område. En regner med at eiendomsretten over land går tilbake til jernalderen. På denne tiden oppsto en nær sammenheng mellom fast gårdsbosetning og gravhauger. Vestfold utmerker seg i landsmålestokk med svært mange og rike gravfunn fra de første par hundre årene etter Kristi fødsel. De døde fikk med seg importert glass, smykker i edle metaller og draktutstyr. Svært mange av funnene kommer fra Raet. Oppblomstringen må ses i sammenheng med gode jordbruksforhold, gode havner og gode forbindelser innover i landet. De eldste vegene stammer fra denne tidsepoken. Vegene ble lagt langs ryggene i terrenget, og gikk gjennom mange av gårdene som lå der. På de samme stedene ble også gravminnene lagt, nær gårdene og ferdsele. Gravfeltet Istrehågan i Larvik kommune, med skipssetninger markert med store bautasteiner, framstår som monumentalt, og kalles «Vestfolds Stonehenge» på folkemunne.

På Elgesem i Sandefjord er runene ALU (hellig/vern) ristet inn i en stein i en grav. Gravfeltet var i bruk fra før Kristi fødsel og fram til 900-tallet. Elgesemgraven og en rekke andre graver ligger langs den gamle ferdselsåren på Raet.

De mange bygdeborgene vitner om ufred. Borgene i Vestfold har ulik plassering i landskapet, og de er av ulike konstruksjoner. Flesteparten av borgene ligger innenfor Raet.

På 800-tallet ble Viken (Oslofjord-området) omtalt som dansk område før Harald Hårfagre etablerte overherredømme. I denne politisk ustabile tiden rundt år 900 reises Gokstadhaugen, som sammen med Osebergfunnet fra år 834 er unike funn i Norge.

4.1.1.4 Middelalder 1050–1537 e.Kr.

Innføringen av kristendommen markerer overgangen til en ny tidsepoke, middelalderen. Kristningen av Vestfold begynte rundt år 900. I Vestfold er mange steinkirker fra kristendommens tidligste fase bevart, deriblant Sem i Tønsberg, Skjee i Stokke og Berg gamle, Hedrum, Tanum og Tjølling i Larvik. Den eneste gjenværende stavkirken ligger i Høyjord. De første vegfarene anlagt for hest og kjerre strakte seg mellom kirkestedene.

Den indre veksten i vikingtiden fortsatte inn i kristen tid. Gjennom hele middelalderen var det tekniske nivået i jordbruket svakt og produktiviteten liten. Bosetningen spredte seg utover det som i dag er dyrka mark i bygdene. I tillegg til korndyrking og husdyrhold, benyttet man seg også av ressursene skogen og myrene kunne tilby. Skogen gav viktige produkter som tømmer til hus og bygningsmateriale til båter, og man brukte skogen til produksjon av kull til utvinning av jern fra myrmalm og for å vinne ut tjære.



Figur 4-3 Slottsfjellet – et symbol på middelalderbyen Tønsberg.

Første del av middelalderen var preget av borgerkrig. Forskjellige ætter/høvdinger stod mot hverandre etter hvilken konge/kongesønn de støttet. Dette satte også sitt preg på Vestfold. Tønsberg spilte en betydelig rolle både som kongesete og handelsby.

Fram til Svartedauden i 1349 var det en jevn befolkningsvekst og ekspansjon av gårdene. Som følge av Svartedauden ble opp til 2/3 av alle gårdsbruk i landet lagt øde. Det tok flere hundre år før folketallet var oppe på samme nivå som før pesten. Etter hvert økte befolkningen, og det ble press på eksisterende gårder. En del av ødegårdene ble tatt opp igjen, i tillegg til at nye gårder ble tatt opp og etablering av husmannsplasser gav livsgrunnlag for en stadig økende befolkning. Husmannsplassene lå gjerne i utkanten av gårdens kjerneområde, i randsonen mot skogen eller på marginale jordbruksområder i skogen, ved fjordene, langs vegene eller ved industriområdene. Ved siden av plassens mulige inntekt og pliktarbeidet på gården, var muligheten for arbeid i skogen, på sjøen eller i industrivirksomhetene viktige lokaliseringfaktorer.

Ca. 90 prosent av befolkningen i Vestfold bodde på bygda, og et særtrekk i norsk bosetningshistorie er at gårdene lå spredt. I Vestfold kan man allikevel regne med at bygdene var mer folkerike enn ellers i landet. Ut fra stedsnavn vet man at en rekke gårder ble ryddet. Det er i første rekke stedsnavn som

ender på –rud/rød (som for eksempel Granerød, Ragnhildrød) som ble ryddet i perioden vikingtid og middelalder; noen av disse kan også være ryddet etter svartedauden. Endelsen – rud/rød betyr rydning i meningen rydding av nytt land.

4.1.1.5 Lensherretid under dansk styre 1537–1670

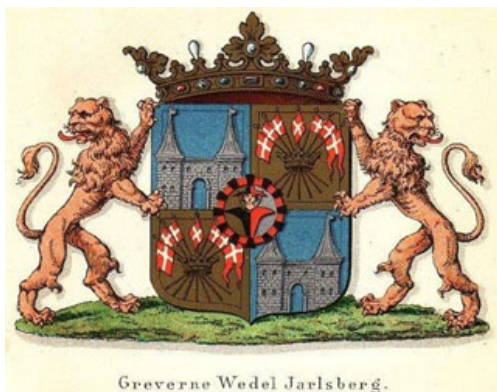
Tiden etter reformasjonen (1536) og fram til grevskapstiden kalles lensherretiden fordi landet ble styrt av lensherrer som hadde sine len hvor de utøvde offentlig myndighet på kongens vegne. I Vestfold var det to len; Brunla og Tønsberg. Det var adelen som forvaltet dette for kongen. I tillegg hadde adelen egne herregårder.

I denne perioden skjer det en rekke ting som peker framover, deriblant gryende industrivirksomhet i Hammerdalen i Larvik. Oppgangssager ble tatt i bruk, og handelen med tre øker. En rekke ladesteder for tømmer ble etablert, eksempelvis Åsgårdstrand, Melsomvik og Lahelle i Sandefjord. Også i Sandefjord og Larvik var det stor handelsaktivitet. Tømmerhogst og utskipping av tømmer satte sitt preg på Vestfold over lang tid. Også Lågen har vært en viktig inntektskilde på mange områder, som fløting og Lågenfiske. På vinteren ble det tatt ut isblokker av elva som ved riktig lagring holdt seg hele sommeren til ut laksesesongen.

Det finnes bevart noen bygninger fra før 1670, eksempelvis Skippergata 6 i Sandefjord og kåpeburet (stabbur).

4.1.1.6 Grevskapstid 1670–1821

Vestfold hadde landets to eneste grevskap. Grevskapet Laurvig ble opprettet i 1671, og Larvik fikk samtidig bystatus. I 1673 ble grevskapet i nord opprettet – og etter noen få år fikk grevskapet navnet Jarlsberg. Grevskapene omfattet hele Vestfold. I innlandet av Vestfold var det langt flere selveiende bønder enn langs kysten. Skipsbygging og fiske økte næringskildene for befolkningen langs kysten.



Figur 4-4 Grev Wedel Jarlsbergs våpenskjold. Kilde: Kulturarv.

Leilendinger og husmenn reise til sjøs for å tjene til livets opphold. I løpet av grevskapstiden gikk stadig mer av eiendommene over i grevens - eller hans menns - eie. Borgerskapet hadde rettigheter til å drive handel, og den skutefarten som hadde begynt som bondeskipsfart fikk stadig større omfang og betydning. Kontakten med Europa satte sitt preg på Vestfold. Borgerskapet begynte på 1700-tallet å etablere lystgårder. Særlig er området nedre Lågendalen ved Larvik et slikt område, med Yttersø (fra omtrent 1820) som den fremste og seneste representanten. Jarlsberg hovedgård og Herregården i Larvik er viktige kulturhistoriske spor fra denne tiden.

Kriger førte til økt produksjon av jern. I Vestfold var det jernverk både i Hammerdalen i Larvik og på Eidsfoss. Jernverkene var bygd opp etter en tydelig struktur og hierarki med tilhørende herskapsboliger og arbeiderboliger.

På 1600- og 1700-tallet satset Kongen i København på en storstilt vegutbygging. Kongevegen var en betegnelse på de første kjøreveger i Norge som dannet hovedforbindelsen mellom landsdelene. Toppen av raet har vært brukt som veg helt fra forhistorisk tid. Den eldste delen av Ravegen gikk på

1700-tallet fra hovedstaden gjennom Drammen og Vestfold langs Raet til Helgeroa i Brunlanes. I 1808 ble den første brua over Lågen ved Bommestad bygd.

Kirkebygging foregikk fremdeles i de nye byene som ble etablert i denne perioden. Av nye byer i grevskapstiden var Larvik, som fikk bystatus samtidig som grevskapet ble opprettet. Sandefjord var samtidig et ladested der bøndene fraktet tømmer ned langs elva Rukla til strandstedet for utskipping.

4.1.1.7 Tiden med Sverige 1800-tallet

Jordbruket var opprinnelig preget av utstrakt teigdeling. Bakgrunnen for dette var at befolkningsøkningen ble løst ved at man delte opp gårdene. Resultatet gjennom hundreårene ble at man hadde et innfløkt og tungdrevent system, med små og store teiger i et innfiltret nett. Denne utviklingen var et resultat av press på jorda. Helt fra slutten av 1700-tallet var det arbeidet med å reformere jordbruket i Norge og samle gårdene i enheter. Dette førte til et krav om effektivisering, noe som resulterte i to utskiftingslover på 1800-tallet (1821 og en lov som var revidert og forsterket i 1857). Den siste ga mulighet til å utskifte selv om det førte til at man måtte flytte tun og rive hus. Etter 1860 raknet således det gamle eiendomssystemet og tunmønsteret.

Bygdesamfunnet bestod av en rekke småsamfunn der gårdsbruket utgjorde kjernen. I siste halvdel av 1800-tallet gjennomgikk jordbruket store endringer. Nye redskaper og gjødsling økte produktiviteten. Et mer effektivt jordbruk kommer også til uttrykk i de store driftsbygningene som ble vanlige på slutten av århundret. Gårdsdeling som følge av økt befolkning var fremdeles vanlig, men sjøen ga mange vestfoldinger en mulighet til utkomme. Utvandring til Amerika var en annen mulig måte å skaffe seg utkomme på. Sammenlignet med resten av landet hadde Vestfold imidlertid liten utvandring til Amerika.

Betegnelsen kongeveg ble avløst av hovedveg i vegloven av 1824.

Seilskutetiden fortsatte, men på slutten av 1800-tallet begynte man å ta i bruk damp. Dette førte for Vestfolds del til at de gamle partsrederiene ble avløst av aksjeselskaper som krevde langt større økonomiske investeringer. For seilskutebyer som Svelvik og Holmestrand betydde dette slutten på en epoke. Holmestrand hadde heller ikke noe vassdrag, hvilket førte til en stopper for trelasthandelen. Larvik overtok mye av denne aktiviteten. De siste 20 årene av 1800-tallet var preget av økonomisk nedgang for nordfylket, mens de nye skipsfartsbyene Tønsberg, Sandefjord og Larvik lå sør i fylket. Det var her ekspansjonen skjedde, og hvalfangstflåten skulle bygges opp. I nord tok utviklingen en retning mot etablering av småindustri.

Industrien vokste gjennom hele 1800-tallet og mye av denne fortsatte på 1900-tallet. Scan Rope i Tønsberg startet allerede i 1796. Behovet for tauverk var stort i seilskutetida. Reperbanen fikk et oppsving under hvalfangsten. I 1837 ble landet delt inn i kommuner som fikk ansvar for brannvesen, skolevesen, fattigomsorg og vegbygging.

Vestfold var det store kurbadfylket i Norge på slutten av 1800-tallet. Bademedisinsk behandling ble tilbudt i Holmestrand, delvis Horten, Åsgårdstrand, Tjøme, Sandefjord og Larvik. Samtidig utviklet det seg en feriekultur rundt bade- og kysthotellene, som ikke var direkte medisinske.



Figur 4-5 Sandefjord kurbad.

I den første tiden brukte badegjestene båt fra hovedstaden, men jernbanen gjorde det i større grad mulig å benytte seg av ferietilbudet i Vestfold.

Vestfoldbanen (strekningen Christiania - Skien) ble opprinnelig benevnt Grevskapsbanen eller Jarlsbergbanen, etter navnet på amtet den gikk gjennom. Strekningen Drammen - Larvik ble åpnet 13. oktober 1881, mens strekningen Larvik–Skien åpnet 23. november 1882, som smalsporet bane. Det førte til etablering av mange nye stasjonsbyer som Sande, Skoppum og Stokke. Jernbanesløyfa inn til Tønsberg ble ikke opprettet før i 1914. Hele strekningen ble konvertert til normalspor i 1949, som den siste i landet, og ble elektrifisert i 1957 som en av de siste i landet.

Befolkningsøkningen var stor på 1800-tallet og det ble bygd mange nye hus i Vestfold - særlig på slutten av århundret. Folk hadde ikke lenger utelukkende gårder/småbruk (i kombinasjon med annen næring), men livnærte seg i økende grad på sjøens muligheter eller andre yrker. Sveitserhus med uthus finnes det mange av.

4.1.1.8 Unionsoppløsning, kriger og gjenreising av landet 1900-tallet

På 1900-tallet fikk hvalfangsten en sterk posisjon i Vestfold. Velstand for mange var en konsekvens av hvalfangsten. Dette har gitt fysiske utslag både i bygninger som representerer redere/verft, men også hvalfangernes hjem. Hvalfangsten ga betydelige ringvirkninger for økonomien. Mekaniske verksteder leverte «varer» som hvalfangstindustrien hadde behov for.

Som et resultat av økte offentlige oppgaver begynte man å planlegge og styre boligbebyggelsen. En konsekvens var havebybevegelsen med utspring i England. De samme tankene lå til en viss grad også bak kolonihagene som ble etablert på begynnelsen av 1900-tallet slik at folk som bodde trangt i byleiligheter kunne få frisk luft og mulighet til egen matauk.

Utover 1900-tallet fikk også vanlig folk mer ferie og fritid. Forsamlingslokaler, kinolokaler og så videre er viktige minner om dette. Økt ferie førte til at hyttebyggingen for alvor satte inn. Tidlige hyttefelt er lokalisert i Svelvik, Sande, Tjøme og Larvik. Nye hytter ble bygd, men mange kjøpte seg også bestående eiendommer for feriebruk. Badegjester som ikke hadde egne hytter leide seg inn privat på forskjellig vis. Den gamle skikken med at eierne flyttet ut i uthus/bryggerhus og overlot vinterhuset til badegjester var vanlig. Private startet gjestgiverier allerede i 1866, men storhetstiden for pensjonatene var på slutten av 1930-tallet.

Mellom 1928 og 1965 gikk hovedvegen gjennom Vestfold over til å hete Riksveg 40, for deretter å bli klassifisert som Europaveg nr. 18. E18 fulgte lenge denne gamle traseen i Vestfold fra Sem til Farriseidet før den ble flyttet i en ny trasé vest for Ravegen.



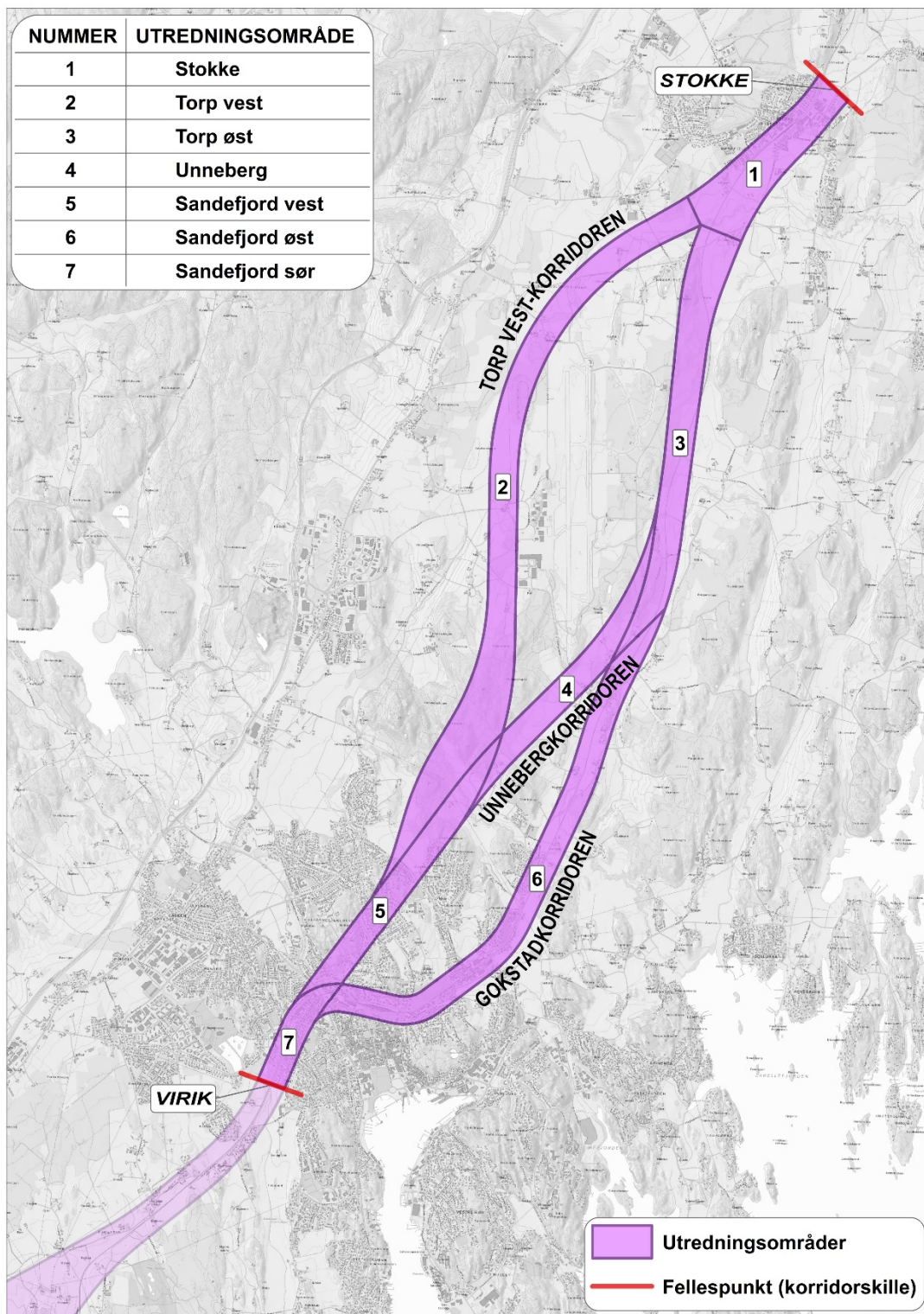
Figur 4-6 Stokke Raveg.

De to verdenskrigene satte også sitt preg på Vestfold i første halvdel av 1900-tallet. Første verdenskrig rammet Vestfold særlig hardt fordi den gikk utover folk og næringsvirksomhet rettet mot utlandet. Under andre verdenskrig ble Vestfold angrepet 9. april 1940. Tyskerne besatte i første omgang fylkets administrative sentra, de store bedriftene, fylkets aviser, kommunikasjonsmidlene og så videre. Det meste av dette fantes langs fylkets kystlinje. Av byene var det Horten med Karljohansvern som var viktigst for tyskerne i første omgang. Tyskerne besatte en rekke øvrige strategiske militære festninger og kystfort som Bolærne, Stavern og Solnes i Melsomvik, Stokke. En rekke fysiske kulturminner fra dette er skytestillinger og fjellanlegg langs hele kysten. Fra Telemarkskysten til Sandefjord måtte tyskerne selv bygge kystfestninger. I løpet av mai/april 1941 ble det i Vestfold anlagt nye fort på Oddane ved Nevlunghavn, Rakke ved Stavern og Vesterøya ved Sandefjord. Etter 1941 kom det russiske krigsfanger til Vestfold, og det ble anlagt russerleire i Stavern, Larvik, Sandefjord, Andebu, Horten, Sande, på Nøtterøy, Tjøme og Bolærne. På Sem skole bodde det sivile russere som bygde Jarlsberg flyplass. På Berg (under Jarlsberg) var det fra 1942 konsentrasjonsleir for jøder.

Etter krigens slutt i 1945 lå mye av landet i ruiner, store deler av den norske industrien var svak og mange nordmenn var arbeidsledige. Det var stor mangel på boliger. Gjenreisningen gikk fort, og industrien ble raskt satt i gang. Industrialiseringen gjorde at folk begynte å flytte til byene, og Norge ble mer urbanisert. Urbanisering og god arbeidstilgang ga folk flest mer penger og muligheten til å kjøpe bolig og bil. Antallet biler steg massivt i etterkrigstiden. I 1960 ble bilsalget fritt i Norge, og etter den tid har bilen bidratt sterkt til å endre landskapet. Vegene bandt byen og landet sammen, og åpnet for bygging i nye områder. Økonomisk frihet forandret folks leve- og handlesett. Et tydelig tidsskille avspeiler seg i bebyggelsen som ble oppført i årene 1950-60. Da kom overgangen fra den klassiske byplanleggingen til den moderne areal- og oversikts-planleggingen.

Fra midten av 1950-tallet ble hvalfangsten gradvis nedtrappet, for å ta helt slutt sist på 1960-tallet. På 1970- og 80-årene kom de store varehusene for fullt. Disse fikk store bygningsvolumer og medførte sterk kontrast til den gamle bebyggelsen. I 1980-årene ble Sandefjord mer og mer en industriby, med mer enn 6 000 arbeidere i bygg og anlegg, industri og beslektede yrker. Men en gang rundt 1990 gikk serviceyrkene forbi disse.

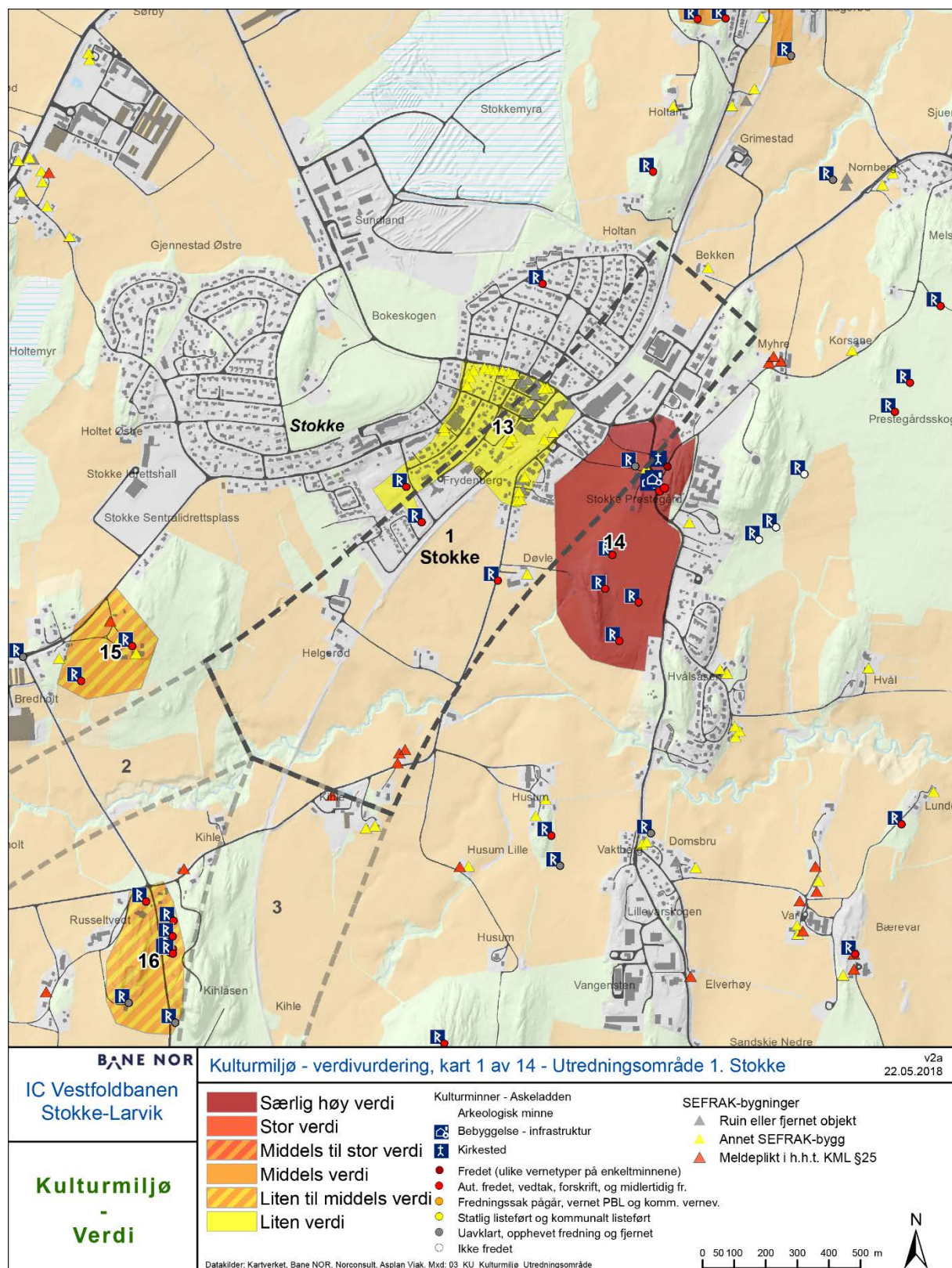
5 VERDI, OMFANG OG KONSEKVENSVURDERING STOKKE - VIRIK



Figur 5-1 Temakart med korridorene Torp vest, Unneberg, og Gokstad på delstrekningen Stokke – Virik.

5.1 Torp vest-korridoren

5.1.1 Utredningsområde 1 Stokke



Figur 5-2 Kulturmiljø utredningsområde 1 Stokke

5.1.1.1 Kulturmiljø 13 Stokke sentrum

Omfatter deler av Stokke sentrum rundt jernbanen. Dette er et bylandskap som skrånar fra Bokemoa landskapsvernområde/ Bokeskogen i vest og ned mot jernbanen i øst. Jernbanelinja og Tassebekkveien ligger på det laveste punktet i terrenget før terrenget stiger opp mot Stokke kirke og prestegård. Stokkebyen ble skapt av jernbanen som ble åpnet 1881, og har vært tidligere Stokke kommune sitt administrative senter.

Fredete kulturminner

Bosetning-aktivitetsområde (ID 89494 og 89495). Her er registrert to lokaliteter med henholdsvis tre og en kokegroper funnet under sjaktning i dyrka mark. Kokegroplokalitetene er automatisk fredet, men er en vanlig forekomst – noe som trekker verdien ned.

Andre kulturhistoriske verdier

Stokke stasjon. Våren 1877 begynte anleggsarbeidet for jernbanen. Stokkes formannskap og herredsbestyrelse ønsket to stasjoner i bygda, ved Grimestad og Stavnum. Da det på grunn av stigningsforholdene var tekniske vanskeligheter ved Grimestad, mente jernbaneplanleggerne at det var nok med en stasjon i Stokke og den skulle ligge på prestegårdens grunn. Det var da ingen knutepunkt ved Stokke stasjon, med det ble satset på kommunikasjon. Tassebekkveien ble bygd, enda en ny veg fra Sørby til Stokke ble anlagt, og Melsomvikveien ble gjort ferdig over Myrejordene. Alle disse vegene ble fullført straks etter at jernbaneanlegget ble tatt i bruk.

Banestrekningen Drammen-Larvik ble åpnet i 1881, men trafikken kom ikke i gang før et par måneder senere. Jernbanen ble elektrifisert høsten 1949. I 1971 fikk Vestfoldbanen fjernstyring. På Jarlsberglinjas strekning fra Drammen til Skien ble det anlagt 16 stasjoner, disse gikk under betegnelsen «landstasjoner». Langs Vestfoldbanen ble det oppført typestasjoner i klasse 2, 3 og 4. Stokke ble oppført som «Mellemstation 2. klasse». Stokke stasjon består av stasjonsbygning og godshus tegnet av Balthazar Lange i 1880. Stasjonen er relativt opprinnelig, men mangler plattformtak, som ble fjernet ved ombyggingen i 1924. Godshuset har fått et tilbygg som forlenger bygningen med 7 meter. Både Stasjonsbygningen og godshuset er vernet gjennom administrativ beslutning som inngår i «Landsverneplan for jernbanen» (2015).



Figur 5-3 Stokke stasjon 1924 etter ombygging. Kilde: Bane NOR.

Stokke sentrum er et kommune- og administrasjonssenter som kom med jernbanes etablering på slutten av 1800-tallet. Stokke har bakgrunn som middelalderkirkested og kirken var prestegjeldets hovedkirke. Gamle bygdeveger gjorde Stokke til et sentralt sted i kommunikasjonssammenheng, med forbindelse blant annet til de to gamle bygdesentrene Melsomvik ved Vestfjorden og Sørby. Med jernbanen kom det snart til flere nye veger. Rundt 1900 hadde "stasjonsbyen" variert tettstedbebyggelse og var blitt senter for kommuneadministrasjonen.

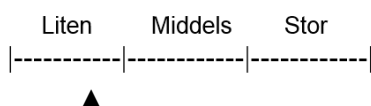
Utgangspunktet for tettstedsetableringen var jernbanen og stasjonen som etablerte seg på eiendommen til bruket Jevnaker. Eksisterende bygninger ble flyttet unna stasjonsområdet til Storgata 5 (nå Fredrik Stangs gate). I anleggstiden kom en stor tilstrømning av arbeidsfolk. I 1889 ble ysteriskolen på Bråten bygd, tett inntil stasjonstomten. Den første private boligen ble oppført i Storgata 11 i 1889. Tomtesalg og husbygging tok seg opp fra begynnelsen av 1900-tallet. I 1916 og 1931 kom en grenseutvidelse, vesentlig mot nord. Utbyggingen i perioden 1915-40 foregikk vesentlig på

østsiden av jernbanen, nord for Storgata og langs vestsiden av Frydenbergveien. Noe av dette lå på Døvles grunn, med det meste tilhørte Prestegården. Tre av husene ved Tassebekkveien fra stasjonen og sørover er oppført rundt århundreskiftet.

Verdivurdering

To kokegroplokalteter viser at her har vært bosetting fra førhistorisk tid. Jernbanestasjonen og utviklingen av tettstedet kom med jernbanes etablering. Stasjonsbygningene og Stokkebyens første bebyggelse er viktige kulturminner. Stasjonsbygningene er vernet gjennom landsverneplan for jernbanebygninger, og utgjør den største verdien i kulturmiljø 13. Dette er en typisk og autentiske klasse 2-stasjon langs Vestfoldbanen. Stasjonsmiljøet er i svært god teknisk stand. Tettstedsbebyggelsen har bevart mye av strukturen tross en del senere endringer. Stokkes historie er lik flere tilsvarende stasjonsbyer rundt om i landet. Stokke stasjon med stasjonsbygning og godshus er relativt autentisk og godt bevart, og har fortsatt funksjon som stasjonsbygninger. Stasjonsområdet ligger fortsatt i sin opprinnelige sammenheng og har i seg selv middels til stor verdi. Etter hvert som tettstedsutviklingen har utviklet stedet, har dette gått på bekostning av deler av den eldste bebyggelsen langs Storgata, som er revet. Den eldste bebyggelsen i Stokke sentrum er best bevart i den øvre delen av Storgata og langs Tassebekkveien. Den kulturhistoriske verdien for kulturmiljøet er først og fremst knyttet til Stokke stasjon og sammenhengen mellom stasjonsområdet og tettstedet. Samlet sett innehar kulturmiljøet liten kulturhistorisk sammenheng.

Kulturmiljø 13 Stokke sentrum er vurdert til å ha liten kunnskapsverdi, opplevelsesverdi og middels bruksverdi. Samlet vurdering blir liten verdi.



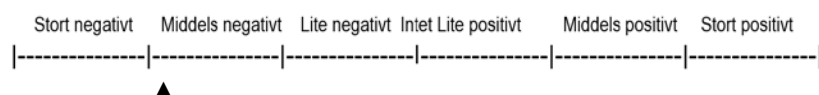
Omfang og konsekvens

Fram til Stokke ligger tiltaket på terreng og kommer inn til Stokke nord mellom Kornmagasingata og Grimstadveien. Stasjonsområdet blir liggende der dagens stasjon ligger, men utvides nordøstover. Stokke stasjon med både stasjons- og godsbygning skal rives.

Kulturmiljø 13 Stokke sentrum ligger i planområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger:

Det er den sørøstlige delen av kulturmiljøet som blir berørt av jernbanekorridoren. Riving av Stokke stasjon vil fjerne den kulturhistoriske sammenhengen mellom stasjonsområdet og tettstedet. Traseen ligger på terreng, og vil ellers gi liten visuell påvirkning på miljøet. Med riving av det opprinnelige stasjonsmiljøet forsvinner et objekt som er vernet gjennom landsverneplan for jernbanebygninger. I og med at Holmestrand stasjon nylig er revet, vil riving av flere kulturhistoriske stasjonsmiljø medføre at viktige deler av Vestfoldbanens kulturhistorie går tapt. Negativt omfang for kulturmiljøet er først og fremst knyttet til riving av stasjonen.

Tiltaket er vurdert til å ha middels negativt omfang for Stokke som kulturmiljø. Isolert sett for Stokke stasjon som enkeltminne er det negative omfanget noe større.



Liten verdi sammenholdt med middels negativt omfang gir liten negativ konsekvens (-).

5.1.1.2 Kulturmiljø 14 Stokke prestegård og kirkested

Kulturmiljøet ligger ved foten av Solåsen, på dennes vestre side mot Stokke sentrum. Kirken ligger på en hylle i åskanten med prestegården like nedenfor. Anlegget har utsyn over Stokke og de slake jordene og Prestehagen i sør. Området er et av Vestfold fylkeskommunens prioriterte PRBA-områder.

Fredete kulturminner

Stokke kirkested (ID 85572) Stokke St. Andreas (hovedkirke). På 1100-tallet ble det reist en steinkirke der nåværende Stokke kirke står. Den var viet St. Peter og var på slutten av 1300-tallet hovedkirke i et prestegjeld. Den romanske steinkirken ble i 1886 ble erstattet av en kirke i tegl reist på samme tuft. Kirken er listeført, mens middelalderkirkegården er automatisk fredet.

Gravminner. Få hundre meter sør for prestegården, i Prestehagen, ligger restene av et større gravfelt. ID 76810 omfatter to rundhauger datert til jernalder. ID 42079 omfatter en rundhaug og en steinlegging datert jernalder. Et tredje gravfelt (ID 61832) omfatter en rundhaug og en langhaug, også datert jernalder. Ved den gamle vegen nordover fra kirken lå det tidligere 12 gravhauger. Det er også funnet gravgaver fra vikingtid på prestegården, så området rundt kirken og prestegården har vært hellig grunn også i hedensk tid.

Bosetningsfunn (ID 150651). Her er registrert automatisk fredete dyrkingslag, to kokegroper og to rydningsrøyser i åkeren like vest for kirken, som alle er fjernet.

Stokke prestegård (matrikelnr. 22) ID 86590. Allerede på 1300-tallet hadde presten eget gårdsbruk, trolig der tunet på prestegården ligger nå. Stokke prestegård ligger rett sør for kirken fra 1880-årene. Både kirkestedet og prestegården har tradisjoner tilbake til middelalderen. Bygda kirke ble reist på prestegårdens grunn, og fikk derfor navnet Stokke kirke. Også tettstedet Stokke har fått navn etter kirken. Tidligere het bygda Angreim. Prestegården var fra gammel tid av liten, men omkring 1650 fikk presten lov til å legge Husum ødegaard, Myre og Korsane under prestegården. Både hoved- og sidebygningen er i dag fredet. Hovedbygningen består av et to-etasjes laftet tømmerhus med stående panel. En én-etasjes sidefløy ligger i rett vinkel på hovedbygningen. Hovedbygningen ble oppført i årene 1752-54 under sogneprest Gerhard Winge. Sidefløyens alder er ikke kjent. De senere år er den blitt ført tilbake til slik den så ut da den ble reist i 1752-54.

Andre kulturhistoriske verdier

Forpakterbolig, Stokke prestegård er datert til siste kvartal av 1800-tallet.

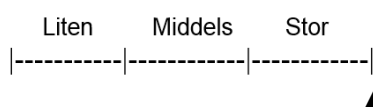
Korsane. Rett nordøst for kirken og prestegården ligger åkerstykket Korsane. Det kom i prestegårdens eie i 1650. Rundt 1900 var det et eget gårdsbruk. Navnet Korsane er nevnt første gang på 1500-tallet, da som Korsen. Navnet forteller at det sto et kors ved denne engen i middelalderen. Den gangen var det vanlig i Norge å reise kors på steder der det hadde skjedd noe spesielt – et sted folk kunne søke til for å minnes hendelsen og si fram sine bønner.

Vegfar. Ved prestegården møtes flere veger, en fra Skjelbred og en fra Melsomvik. Fv. 303 nordover fra Sand til Stokke følger eldgamle spor der den snor seg fra gård til gård fram til Stokke kirke. Det er fortsatt bevart eldre vegfar mellom gården og gravhaugene omkring.

Verdivurdering

Kulturmiljøet omfatter et middelaldersk kirkested i sammenheng med en svært gammel prestegård. Stokke kirke og prestegård ligger i et opprinnelig kultisk landskap der kirken ligger på samme sted som middelalderkirken. Gravhauger fra hedensk tid finnes sør for prestegården, i nord lå det også mange graver som er fjernet. Kulturmiljøet viser en stor tidsdybde og kulturhistorisk sammenheng mellom førhistoriske gravfelt og middelalderkirkestedet. Kirken har stor identitets- og symbolverdi.

Kulturmiljø 14 Stokke prestegård er vurdert til å ha særlig høy kunnskapsverdi, opplevelsesverdi og bruksverdi. Samlet vurdering blir særlig høy verdi.

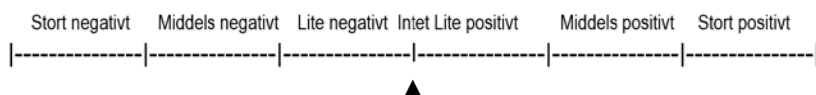


Omfang og konsekvens

Fram til Stokke ligger tiltaket på terreng og kommer inn til Stokke nord mellom Kornmagasingata og Grimstadveien. Ny jernbanestasjon vil ligge ca.300 meter vest for kirken. Kulturmiljø 14 Stokke prestegård ligger i influensområdet.

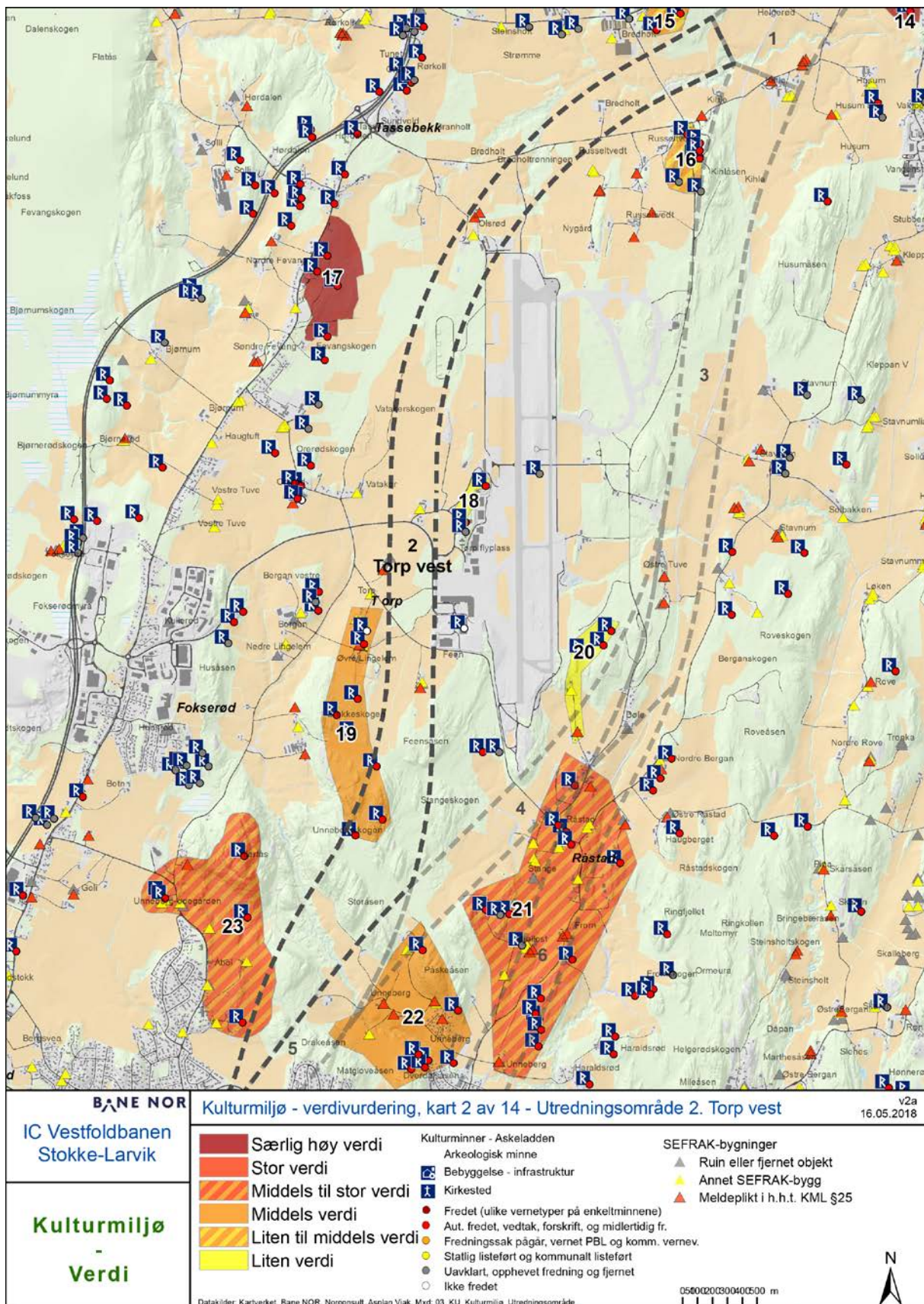
Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger:
Traseen passerer Stokke like sør for dagens jernbanetrasé og på terreng. Nye veier vil følge eksisterende veitraseer. Tiltak vil ligge utenfor kulturmiljøet, og ny stasjon vil ligge i god avstand til prestegård og kirkestedet.

Tiltaket er vurdert til å ha intet omfang.



Særlig høy verdi sammenholdt med intet omfang gir ubetydelig konsekvens (0).

5.1.2 Utredningsområde 2 Torp vest



Figur 5-4 Kulturmiljø verdigradering utredningsområde 2 Torp vest

5.1.2.1 Kulturmiljø 15 Bredholt

Gården Bredholt ligger nordøst for Torp Sandefjord lufthavn og sør for Stokke ungdomsskole. Tunområdet ligger på en slak høyde i jordbrukslandskapet. Stedsnavnet kommer fra «Bredaholt». Gården er den første av Stokke-gårdene som er kjent i skriftlige kilder – fra 1300-tallet.

Fredete kulturminner

Nær tunet ligger to automatisk fredete gravfelt som inneholder flere rundrøyser (ID 51794 og ID 61823). Disse ligger i dag i et skogholt bakenfor tunet.

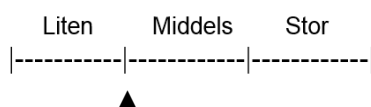
Andre kulturhistoriske verdier

Tre bygg er registrert i SEFRAK der ett er fra 1700-tallet, tredje kvartal.

Verdivurdering

Kulturmiljøet omfatter gårdsmiljø med eldre bebyggelse og to forhistoriske gravfelt. De fredete kulturminnene har juridisk sett nasjonal verdi. Tunet med tre bygninger som er registrert i SEFRAK bidrar til å gi miljøet tidsdybde.

Kulturmiljø 15 Bredholt er vurdert til å ha middels kunnskapsverdi, liten til middels opplevelsesverdi og middels bruksverdi. Samlet vurdering blir liten til middels verdi.

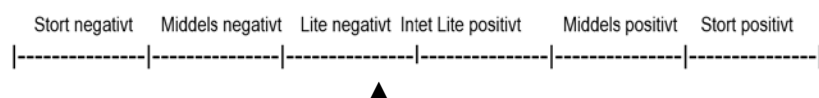


Omfang og konsekvens

Kulturmiljø 15 Bredholt ligger delvis i planområdet og delvis i influensområdet.

Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger: Korridoren passerer i god avstand til gårdstunene på Bredholt og to gravfelt. Kulturmiljøet vil bli lite påvirket visuelt.

Tiltaket er vurdert til å ha intet omfang.



Liten til middels verdi sammenholdt med intet omfang gir ubetydelig konsekvens (0).

5.1.2.2 Kulturmiljø 16 Russeltvedt

Kulturmiljøet ligger på Russeltvedt, om lag 1 km nordøst for rullebanen på Torp Sandefjord lufthavn. I dette åpne jordbrukslandskapet ligger gårdsområdet i vestfoten av den lave Kihlåsen. Miljøet omfatter dels dyrka mark, dels skog. Kulturminnene ligger i hager og skogsterreng, tett inn mot dagens bebyggelse.

Fredete kulturminner

De fredete kulturminnene ligger i hovedsak nord i miljøet. Her det det et gravfelt i hage (ID 61826), to enkeltstående graver (ID 111349 og 111350), rester av to veganlegg (ID 111353 og 111357) og dyrkingsspor (ID 111351). Lenger sør er det et tapt gravfelt og en tuft med uavklart vernestatus.

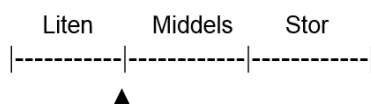
Andre kulturhistoriske verdier

Ingen kjente objekter. Det er kjent at det finnes krigskulturminner i området øst for Torp Sandefjord lufthavn. Disse er ikke nærmere beskrevet eller kartfestet, og er derfor ikke vektlagt.

Verdivurdering

Russeltvedt er et lite gårdsmiljø med flere automatisk fredete kulturminner i form av graver, dyrkingsspor, tuft og hulveger. Objektene viser at det i forhistorisk tid har ligget en gård i området. De fredete kulturminnene har ut fra juridisk vern stor kulturhistorisk verdi. Nyere bebyggelse og strukturer har brutt en del av de opprinnelige sammenhengene mellom kulturminnene, og dette preger opplevelsen en god del, særlig for de objektene som ligger i hager og tett inn mot dagens veg. Dette trekker verneverdien ned. Ellers er kulturmiljøet typisk for denne delen av fylket.

Kulturmiljø 16 Russeltvedt har middels kunnskapsverdi, liten opplevelsesverdi og liten bruksverdi. Samlet vurdering blir liten til middels verdi.



Omfang og konsekvens

Korridoren krysser Vårnesbekken og går på vestsiden av Torp Sandefjord lufthavn dels på terreng, dels på bru med fri høyde.

Kulturmiljø 16 Russeltvedt ligger i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger: Korridoren vil passere ca.300 meter nordvest for kulturmiljøet, og den visuelle påvirkningen er av mindre art.

Tiltaket er vurdert til å ha intet omfang.



Liten til middels verdi høy verdi sammenholdt med intet omfang gir ubetydelig konsekvens (0).

5.1.2.3 Kulturmiljø 17 Fevang

Fevang-gårdene ligger på raet ca.1,5 kilometer nord-nordvest for Torp Sandefjord lufthavn. Kulturmiljøet ligger øst for Ravegen, og har utsikt særlig mot øst og vest. De omkringliggende områdene er jordbrukslandskap med mindre skogholt og spredt bebyggelse langs vegen. Innenfor selve miljøet er det mye skog. Kulturmiljøet inngår i fylkeskommunens prioriterte områder i RPBA som nr. 19. Navnet Fevang kommer av det gammelnorske «Fifangrir», der første ledd kommer av plantenavnet myrfivel (myrull). Det andre leddet betyr gressgrodd slette. Gården er kjent i kilder tilbake til 1300-tallet.

Fredete kulturminner

I kulturmiljøet finnes to forhistoriske gårdsanlegg og et stort gravfelt med markante gravhauger i en bøkeskog.

Gravfelt ID 61900 har seks rundhauger og 10 jordblandede gravrøyser. De ligger i en åpen bøkeskog, er svært markante og lette å se.

Gårdsanlegget ID 51660 har fossile åkre, åkerterrasser, steingjerder, rydningsrøyser og gravrøyser. Det er opp mot 210 enkeltminner som er påvist, og utgjør dermed et svært fortettet miljø med mye kulturhistorisk innhold.

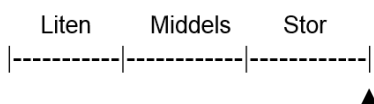
Andre kulturhistoriske verdier

Ingen kjente.

Verdivurdering

Gravfeltet i bøkeskogen er tilrettelagt for publikum, og er et av de siste store restene av de mange gravfeltene som lå i disse områdene. Kunnskapsverdi, opplevelsesverdi og bruksverdi er høy. Tett inn mot gravfeltet ligger et større gårdsanlegg med mange objekter. Sammenhengene mellom enkeltobjektene er av stor verdi, fordi de utgjør en struktur som sier mye om gårdshistorien i disse områdene av Vestfold. Kunnskapsverdien knyttet til gårdsanlegget er høy. Hele kulturmiljøet inngår i regional plan for bærekraftig arealplanlegging.

Kulturmiljø 17 Fevang er vurdert til å ha stor kunnskapsverdi, stor opplevelsesverdi og stor bruksverdi. Samlet vurdering blir særlig høy verdi.



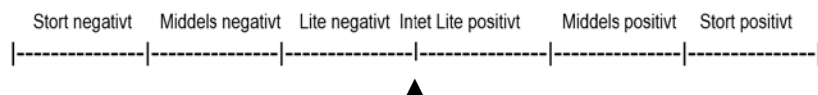
Omfang og konsekvens

Korridoren kommer fra Bredholt i øst og krysser i terreng over Olsrød og ned mot Vataker ved flyplassterminalen.

Kulturmiljø 17 Fevang ligger i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger:

Korridoren vil ikke påvirke kulturmiljø Fevang da det ligger ca. 500 meter fra korridoren. Vegetasjon vil i tillegg dempe den visuelle virkningen. Kulturmiljøet kan få noe økt støynivå gjennom sumvirkning fra både E6 og jernbanen.

Tiltaket er vurdert til å ha intet omfang.



Særlig høy verdi høy verdi sammenholdt med intet omfang gir ubetydelig konsekvens (0)

5.1.2.4 Kulturmiljø 18 Vataker

Kulturmiljøet er lokalisert på Vataker (også skrevet Hvataker), og ca.500-800 meter nord for avgangshallen på Torp Sandefjord lufthavn. I området ligger det flere større lagerbygg og administrasjonsbygg. I tillegg ligger flyplassen like øst for miljøet. Landskapet er åpent med utsikt i alle himmelretninger. Her er småkupert med knauser, skogsholt og dyrka mark.

Vataker er nevnt som kirkegods på 1600-tallet. Navnet kommer trolig fra «Hvatakr», der første delen betyr «hurtig», og den siste delen betyr «åker». Dette tyder på at gården fikk navnet sitt fordi her var god og drivende jord.

Torp Sandefjord lufthavn ble innviet i 1959.

Fredete kulturminner

Nord i miljøet ligger to fredete kulturminner (ID 58389) som omfatter en gravrøys og en steinsetting. Lenger sør ligger to gravrøys (ID 21630). Det er uklart om disse er fjernet.

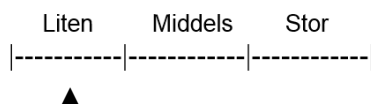
Andre kulturhistoriske verdier

Ingen kjente.

Verdivurdering

Omgivelsene rundt gravrøysene er sterkt preget av nyere inngrep. Særlig flyplassen med veger og bygninger tilknyttet denne dominerer. Det er naturlig nok også mye støy i området. Dette reduserer opplevelsen av kulturminnene vesentlig. Sammenhengen mellom objektene er også brutt av moderne inngrep.

Kulturmiljø 18 Vataker har liten til middels kunnskapsverdi, liten opplevelsesverdi og liten bruksverdi. Samlet vurdering blir liten verdi.



Omfang og konsekvens

Korridoren passerer på terreng vest for Torp Sandefjord Lufthavn, og vil få ny stasjon i nærheten av dagens terminal på Torp.

Kulturmiljø 18 Vataker ligger i tiltakets influensområde. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger: Hverken korridor, endring av vegføring eller nytt stasjonsområde vil påvirke kulturmiljø Vataker i særlig grad.

Tiltaket er vurdert til å ha intet omfang.



Liten verdi sammenholdt med intet omfang gir ubetydelig konsekvens (0).

5.1.2.5 Kulturmiljø 19 Torp-Brekkeskogen

Kulturmiljøet strekker seg i utmarksområdet for tre gårder. I nord avgrenses miljøet av en av de sørligste Torp-gårdene og går deretter videre sørover langs en lav skogbevokst åsrygg, Brekkeskogen tilhørende Brekke, mot Herre Unneberg. Miljøet befinner seg i hovedsak i skogsområder og utmark.

Navnet Torp kommer trolig fra et sted der folk bor, eller ett tettbeboet sted. Gården Brekke har naturlig nok fått navnet etter det gammelnorske «brekka» som betyr bakke. Begge gårdene er kjent i skriftlige kilder fra 1300-tallet.

Fredete kulturminner

Nord i miljøet og inne i et skogholt nær tunet på gnr 29/9, ligger et gravfelt med tre gravhauger (ID 79734). I de noe høyereliggende skogsområdene sørøstover, ligger tre gravminner (ID31954, 79736 og 31956) og en steinsetting (ID 69088). En skogsveg/ sti passerer tre av disse kulturminnene. Lengst sør i miljøet og på Unneberg ligger en bygdeborg (ID30808) med murer og voller. Kollen er utilgjengelig fra øst, sør og vest. Sørvest for bygdeborgen, og ned inn under Brekkeskogen ligger en gravhaug under Herre Unneberg-gården (ID50441).

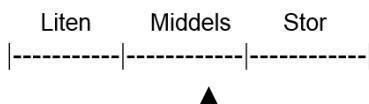
Andre kulturhistoriske verdier

Ikke kjent i offentlige databaser, men det skal finnes en gammel bygdeveg fra Hunsrød via Brekke til Unneberg (Berg 1918).

Verdivurdering

Gravminnene og bygdeborgen er fredet, og har ut fra dette høy verneverdi juridisk sett. Kulturminnene ligger i områder som er lite påvirket av moderne inngrep, men området er trolig langt mer tilgrodd med skog enn den gang gravhaugene ble bygget. Vegetasjon gjør at visuelle sammenhenger mellom utmarksområde og gårdene er brutt.

Kulturmiljø 19 Torp-Brekkeskogen samlet sett har middels til stor kunnskapsverdi, middels opplevelsesverdi og middels bruksverdi. Samlet vurdering blir **middels verdi**.



Omfang og konsekvens

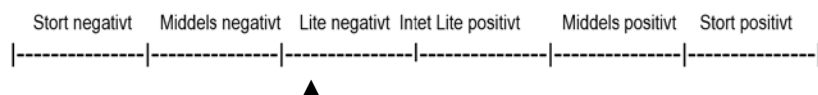
Kulturmiljø 19 Torp-Brekkeskogen ligger i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger:

Alternativ Torp vest

Korridoren går fra flyplassen videre i skjæring ved Feensåsen.

Traseen vil ikke medføre direkte konflikt med kulturminnelokaliteter, men går i terreng like øst for bygdeborgen ved Herre-Unneberg (ID 30808), i avstand ca.100-150 meter. Tiltaket som her ligger i en dyp skjæring vil medføre visuell negativ påvirkning, og gi støypåvirkning. Bygdeborgens opprinnelige kontekst i kulturlandskapet vil bli noe svekket.

Tiltaket er vurdert til å ha lite negativt omfang.



Middels verdi sammenholdt med lite negativt omfang gir liten negativ konsekvens (-).

Alternativ Torp vest via Storås

Korridoren går fra flyplassen videre i lang tunnel gjennom Feensåsen og Storås (betongtunnel).

Alternativ Torp vest via Storås vil gå under bygdeborgen ved Herre-Unneberg (ID 30808) i tunnel. Terreng høyden ved bygdeborgen er på ca.121 meter over havet. Avstanden mellom tunneltak og fredet terreng over er på ca.44 meter. Det legges til grunn at tunnel kan drives uten skade på bygdeborgen og eventuelle konstruksjoner på overflaten. Forholdet følges opp i neste planfase.

Tiltaket er vurdert til å ha intet omfang.



Middels verdi sammenholdt med intet omfang gir ingen konsekvens (0).

5.1.2.6 Kulturmiljø 23 Unneberg-Ødegården

Kulturmiljøet ligger øst for Granum ved E18, og sørvest for Hjertås. Miljøet er preget av et åpent jordbrukslandskap med flere bygninger og tun i SEFRÅK. Ved Åbol ligger et boligområde som ble etablert i 1960-årene. Hjertås er et av de høyeste punktene i utredningsområdet (148 meter over havet) med utsyn i alle retninger. Gårdsnavnet Åbol er sammensatt av *å* (elv) og *bol* (bosted), og ble skrevet Aabordt på 1600-tallet.

Fredete kulturminner

På toppen av Hjertås ligger en automatisk fredet bygdeborg (ID116494). Lenger sør og i lavere lende ligger en gravrøys (12254). Øst for boligområdet ligger et større gravfelt med minst 24 fredete kulturminner; i hovedsak gravhauger, men også en skålgropstein og to rydningsrøyser.

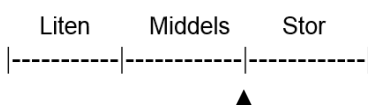
Andre kulturhistoriske verdier

Det finnes rester av eldre bygningsmiljø i form av SEFRAK-objekter. En bygning er fra 1800-tallet andre. Kvartal. Dette er et våningshus på Øvre Hasle, nord i miljøet. De andre bygningene er yngre enn 1850.

Verdivurdering

Miljøet har stor tidsdybde med kulturminner fra bronsealder/jernalder fram til i dag. Det store gravfeltet og bygdeborgen har høy vitenskapelig verdi og opplevelsesverdi. Nyere bebyggelse/ boligfelt gir noe preg til miljøet, men verdien blir ikke mye redusert av disse.

Kulturmiljø 23 Unneberg Ødegården - Åbol har stor kunnskapsverdi, middels til stor opplevelsesverdi og middels bruksverdi. Samlet vurdering blir middels til stor verdi.



Omfang og konsekvens

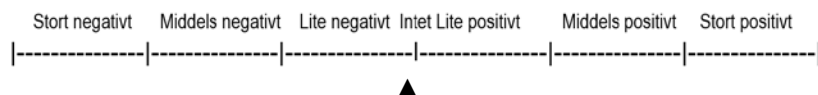
Alternativ Torp vest

Korridoren går kort tunnel øst for Storås og bru over dalen før tunnel gjennom Sandskjæråsen.

Kulturmiljø 23 Unneberg Ødegården ligger i tiltakets influensområde. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger:

Traseen passerer øst for kulturmiljøet, i en avstand av ca.500-700 meter. Tiltaket vil bli synlig fra bygdeborgen, og da særlig bru og tunnelinnslag i Sandskjæråsen. Avstanden er stor, og det forventes ikke at kulturmiljøet blir påvirket i særlig grad.

Tiltaket er vurdert til å ha intet omfang.



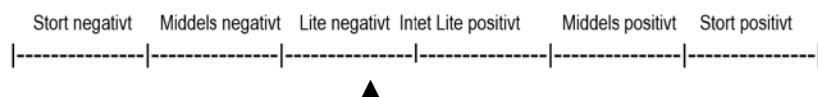
Middels til stor verdi sammenholdt med intet omfang gir ubetydelig konsekvens (0).

Alternativ Torp vest via Storås

Korridoren går gjennom Storås i tunnel, før bru over dalen og ny tunnel nord for Sandskjæråsen.

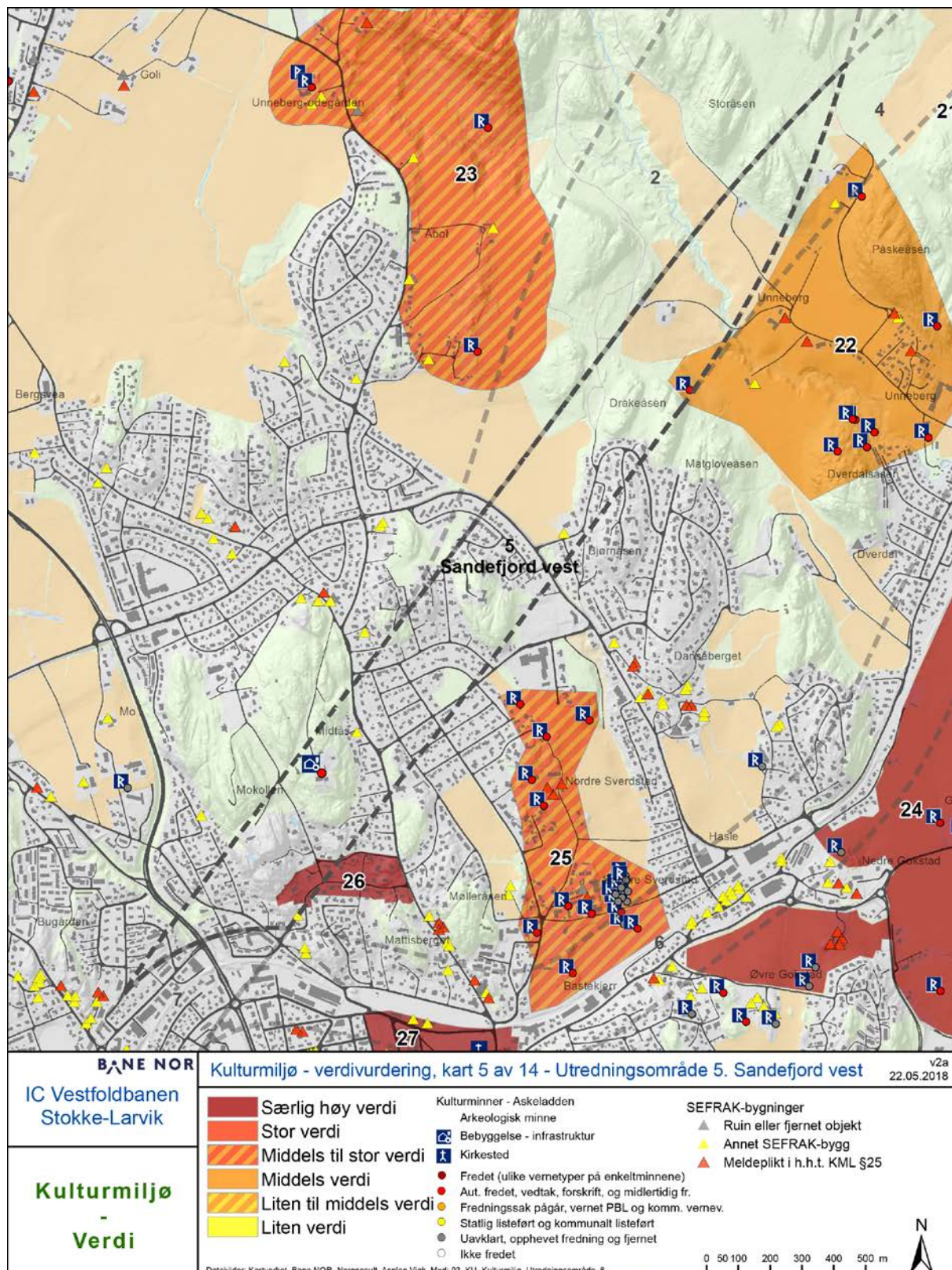
Kulturmiljø 23 Unneberg Ødegården - Åbol ligger i tiltakets influensområde. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger: Traseen passerer øst for kulturmiljøet, hovedsakelig i tunnel, men i bru over Unnebergbekken. Tunnelportal og bru vil bli synlig fra bygdeborgen, og ha noe fjernvirkning.

Tiltaket er vurdert til å ha lite negativt omfang.



Middels til stor verdi sammenholdt med lite negativt omfang gir liten negativ konsekvens (-).

5.1.3 Utredningsområde 5 Sandefjord vest



Figur 5-5 Kulturmiljø verdivurdering utredningsområde 5 Sandefjord vest

5.1.3.1 Kulturmiljø 22 Unneberg

Kulturmiljøet ligger om lag 2,5 km nordøst for Sandefjord stasjon, og vest for dagens jernbanetrasé. I et daldrag mellom Sandkjæråsen/Matgloveåsen i sør og Storeåsen/ Påskeåsen i nord, ligger Unneberg-gårdene (Vestre og Lille Unneberg). Her finnes et kulturlandskap med åpne marker, der gamle vegstrukturer og tun er intakt. Et nyere byggefelt med skole har vokst inn i området fra østsiden. Opprinnelig kan gården ha hett Unnarberg, der første del kan være kvinnenavnet Unnr. Alternativt kan navnet også bety «under berget» - et navn som passer til landskapet på stedet. På 1600-tallet ble østre del av Unneberg del av et adelig gods. Ut fra dette har den østlige delen av gården navnet Herre-Unneberg i dag. Landskylden i nyere tid tyder på at Unneberg må ha vært en av de større gårdene i området.

Fredete kulturminner

Lengst sør i miljøet ligger en stor steinalderboplass (ID 191545). Lokalteten ligger 37-56 meter over havet, og representerer flere bruksfaser fra senmesolittisk tid. I nærheten av steinalderboplassen er det kjent flere forhistoriske graver. Nord i miljøet finnes en rest av en markant hulveg som ligger parallelt med dagens grusveg ved foten av Påskeåsen (ID 58676).

Andre kulturhistoriske verdier

Det finnes rester av eldre bygningsmiljø i form av SEFRAK-objekter. Ett våningshus på Unneberg er fra 1700-tallet. Ellers i miljøet finnes spredte SEFRAK-bygg.

Verdivurdering

Miljøet har stor tidsdybde med kulturminner fra steinalder til i dag. Den store steinalderboplassen i sør har flere bruksfaser. Her er store kunnskapsverdier og opplevelsesverdier – ikke minst fordi det ligger en skole like i nærheten. Nyere bebyggelse/ boligfelt gir noe preg til miljøet, men verdien blir ikke mye redusert av disse.

Kulturmiljø 22 Unneberg har stor kunnskapsverdi, middels opplevelsesverdi og middels bruksverdi. Samlet vurdering blir middels verdi.



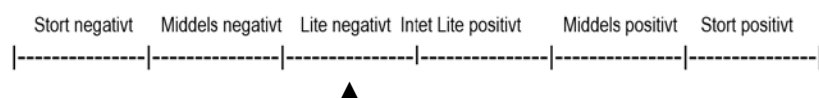
Omfang og konsekvens

Alternativ Torp vest

Korridoren går i terreng ved Stangeskogen, i tunnel gjennom Storås, bru over dalen før tunnel gjennom Sandkjæråsen.

Kulturmiljø 22 Unneberg ligger i tiltakets influensområde. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger: Traseen passerer i kant av kulturmiljøet, som vil bli noe mer berørt enn i dag gjennom visuell påvirkning og økt støybelastning.

Tiltaket er vurdert til å ha lite negativt omfang.



Middels verdi sammenholdt med intet til lite negativt omfang gir liten negativ konsekvens (-).

Alternativ Torp vest via Storås

Korridoren går gjennom Storås i tunnel, før bru over dalen og ny tunnel nord for Sandkjæråsen.

Kulturmiljø 22 Unneberg ligger i tiltakets influensområde. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger:

Traseen passerer nord kulturmiljøet, og bru og tunnelportalen vil ha noe fjernvirkning. Avstand til tiltaket er om lag 500 meter.

Tiltaket er vurdert til å ha intet negativt omfang.



Middels verdi sammenholdt med intet negativt omfang gir ubetydelig konsekvens (0).

5.1.3.2 Kulturmiljø 26 Åsen

Åsen ligger nord for Sandefjord sentrum, opp mot Midtåsen og Glassmesterløkka, og ovenfor Sandefjord stasjon og Sandar kirke. Området ble utbygd i 1918, og hørte til Sandar kommune fram til 1968. Villabebyggelsen må ses i sammenheng med velstanden som fulgte med Sandefjords rolle inne hvalfangst, sjøfart og tilhørende næringer. Her i åsen bygde skipsredere, direktører, disponenter og andre velstående personer vakre, arkitekttegnede villaer. På nedsiden av Nedre Åsen veg hadde flere hvalskyttere boligene sine.

Fredete kulturminner

Ingen.

Andre kulturhistoriske verdier

Villa-arkitekturen er preget av malte trehus i to etasjer med halvvalmet mansardtak langs nedsiden av Nedre Åsenvei. Opp mot og langs Øvre Åsenvei ligger storslåtte villaer i tre og mur med høyreiste sal- eller halvvalmet tak. De store hagene understreker den fasjonable karakterene i området. Samlet sett utgjør gateløp, hager, villaer og vegetasjon et helhetlig kulturmiljø.



Figur 5-6 Til venstre er villaer i Nedre Åsen veg med mansardtak i halv valm og nyklassisistiske detaljer. De ble bygget av vellykkede hvalskyttere. Til høyre er villa i mur med høyreist saltak og stor hage.

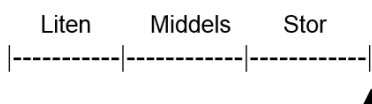
Verdivurdering

Åsen er en viktig kilde til kunnskap om arkitektur, byutvikling, næringsliv og sosiale forhold i Sandefjord, men også i Vestfold i første halvdel av 1900-tallet. Området har i lys av dette svært store opplevelsesverdier som symbol på hvalfangstidens velstand og vekst. I tillegg har Åsen konkrete opplevelsesverdier knyttet til den estetiske opplevelsen av arkitekturen i området.

Formidlingspotensialet, samt økonomisk verdi knyttet til videreføring av dagens bruk, gir kulturmiljøet store bruksverdier. Kunnskaps-, opplevelses- og bruksverdiene knyttet til kulturmiljøet Åsen forsterkes av egenskaper som autentisitet og lesbarhet.

Den sosiale historien knyttet til strøket, kombinert med arkitektur og helhet i området, gjør at området har regional verdi. Hele kulturmiljøet inngår i regional plan for bærekraftig arealplanlegging.

Kulturmiljø 26 Åsen er vurdert til å ha særlig høy kunnskapsverdi, opplevelsesverdi og bruksverdi. Samlet vurdering blir særlig høy verdi.



Omfang og konsekvens

Alternativ Torp vest og Torp vest via Storås (like)

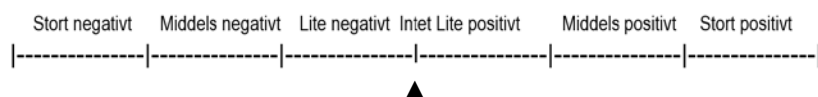
Korridoren går i tunnel under Mokollen, noe nord for RPBA-området.

Tunnelmunningen mot Sandefjord sentrum ligger ca.60 meter vest for kulturmiljøets vestre grense. Ny stasjon etableres like sør for brua.

Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger:

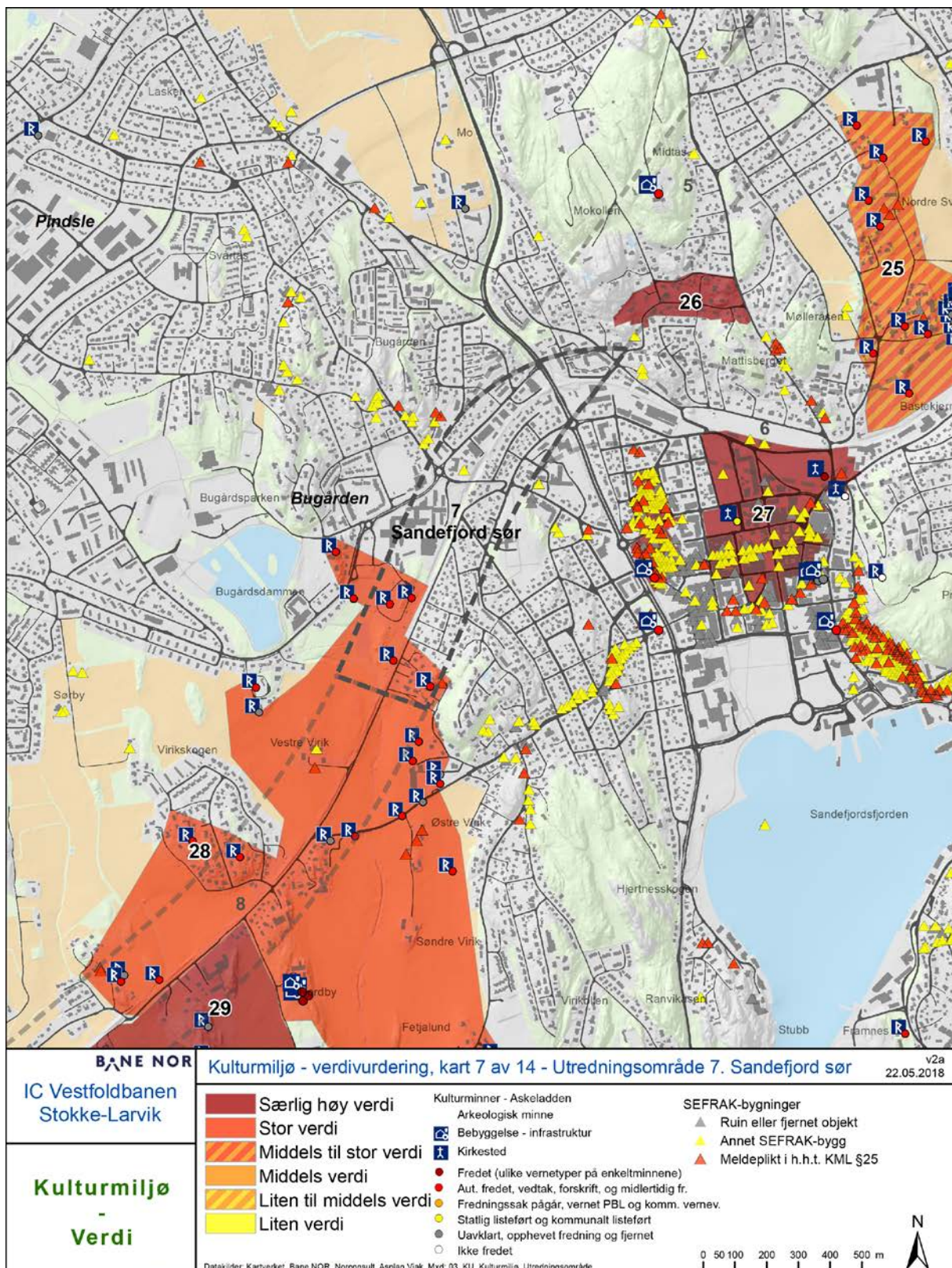
Traseen passerer vest for kulturmiljøet, med minsteavstand 60 meter. Det forventes at store deler av området vil være skjermet både visuelt og støymessig. Det forventes ikke at kulturmiljøet blir påvirket i særlig grad.

Tiltaket er vurdert til å ha intet negativt omfang.



Særlig stor verdi sammenholdt med intet negativt omfang gir ubetydelig konsekvens (0)

5.1.4 Utredningsområde 7 Sandefjord sør



Figur 5-7 Kulturmiljø verdigradering utredningsområde 7 Sandefjord sør

5.1.4.1 Kulturmiljø 28 Virik

Virik ligger vest for Sandefjord sentrum og kulturmiljøet omfatter et åpent jordbrukslandskap omkranset av boligområder. Dagens jernbanetrasé og Skiringssalveien går gjennom områdets nordlige del. Navnet Virik kan komme av «Vervikar» eller «Vervikr» - et sted man oppholder seg til visse tider av året.

Fredete kulturminner

I miljøet finnes en rekke fredete kulturminner. Det er særlig mange helleristningslokaliteter med groper i området (ID 42786, 79744, 39798, 77971, 29832, 19817, 89082, 62534 og 68827). De ligger plassert langs hele østre side av kulturmiljøet, inn mot den lave ryggen som strekker seg fra Skiringssalveien i nord til Lystadskogen i sør. Det er ellers flere automatisk fredete gravminner i miljøet. I vest, og sør for hovedvegen, ligger et vedtaksfredet gårdshus på Nordby (ID86575). Nordby er en gård fra middelalderen som fikk sin nåværende form ved oppføringen av hovedbygningen rundt 1840. Den er oppført i to etasjer i empirestil. Eksteriøret er godt bevart. Planløsningen i 1. etasje med 3 stuer på rad er karakteristisk for større våningshus fra denne perioden i dette området. Tunet har ellers kårbolig og bryggerhus.

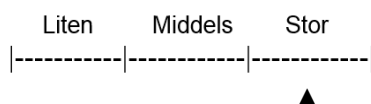
Andre kulturhistoriske verdier

Det finnes eldre bygg i SEFRAK-registeret i gårdstunene for Vestre og Østre Virik og Nordby. Ved Brønnum lengst vest i miljøet ligger et våningshus fra 1700-tallet. Mange mindre vegger fra tun til tun viser en eldre ferdselsstruktur. Virikdammen ligger nord i miljøet, sammen med et støttepunkt fra krigen med bunkere og løpegraver.

Verdivurdering

Miljøet er kulturminnerikt og har stor tidsdybde. Det er mange fredete objekter som ut fra sin juridiske status har høy kulturhistorisk verdi. Her er mange gropristninger spredt i østre deler av miljøet, og disse er en viktig kunnskapskilde. I det åpne landskapet preger boligfeltene og større utbygginger miljøet noe, og mange av de fredete objektene ligger nettopp her i disse randsonene av miljøet. Likevel er mye av jordbrukslandskapet bevart nord og sør for Kjellbergveien og videre sørover.

Kulturmiljø 28 Virik har stor kunnskapsverdi, middels til stor opplevelsesverdi og middels til stor bruksverdi. Samlet vurdering blir stor verdi.

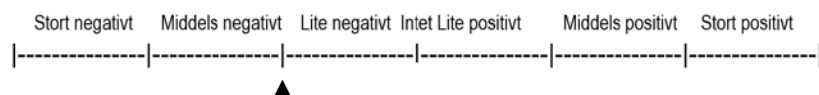


Omfang og konsekvens

Sør for det nye stasjonsområdet går korridoren på terreng langs dagens jernbanetrasé. Kulturmiljø 28 Virik ligger delvis i planområdet og delvis i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger:

Traseen passerer gjennom kulturmiljøet vest for og parallelt med dagens linje, og vil gi direkte konflikt med et gravfelt nord for Virik Vestre (ID29829), som også i dag er berørt av jernbanen. To små skålgropfelt i parsellhagene vil få større nærføring enn i dag. Nytt stasjonsområde og nye vegger vil påvirke kulturmiljøet i liten grad.

Tiltaket er vurdert til å ha lite til middels negativt omfang.



Stor verdi sammenholdt med lite til middels negativt omfang gir middels negativ konsekvens (--).

5.1.5 Mulige justeringer innenfor Torp vest-korridoren

Tiltaket vil medføre konflikter for Stokke stasjon og et gravfelt ved Virik. Det er lite rom for justeringer av traseen innenfor korridoren da denne er optimalisert for å unngå ytterligere konflikter med både kulturminner og kulturmiljø av stor verdi. Gjennomgående for hele korridoren gjelder at dersom sporet forskyves, kan det oppstå større negativ konsekvensgrad. Dette gjelder først og fremst ved Stokke prestegård, Unneberg og Virik. Dersom Stokke stasjon blir flyttet – ikke revet – vil konfliktgraden bli klart redusert.

5.1.6 Forslag til avbøtende og eventuelle kompenserende tiltak for Torp vest-korridoren

Kun spesielle tiltak som kan forbedre Torp vest-korridoren er lagt inn her. Generelle tiltak som gjelder hele strekningen er samlet under kapittel 8.3.

- Stokke stasjon bør gjenbrukes og flyttes innenfor eller i umiddelbar nærhet til det nye stasjonsområdet for å opprettholde den historiske konteksten mellom stasjonen og etableringen av Stokke som tettsted.
- Det er ikke behov for andre spesifikke tiltak ut over generelle tiltak nevnt i kapittel 8.4.

5.1.7 Konsekvenser i anleggsperioden for Torp vest-korridoren

- Økt støypåvirkning på Stokke prestegård og kirkested.

5.1.8 Oppsummering Torp vest-korridoren

Tiltaket medfører at Stokke stasjon vil bli rives. Et gravfelt ved Virik, som allerede er berørt av dagens jernbane, ligger også i konflikt med tiltaket. Noe visuell konsekvens for bygdeborg ved Herre-Unneberg. Noen eldre gårdstun vil bli berørt, samt at traseen griper inn i nytt terreng. Ut over dette vil ikke traseen medføre store konflikter da tiltaket i all hovedsak er lagt i ytterkanten av kulturmiljøene. De to alternativene sør for flyplassen har nokså likt, og lavt, konfliktnivå med kulturminner og kulturmiljø. Torp vest via Storås vurderes som bedre enn Torp vest. Dette skyldes at det vestligste alternativet, med lengre tunneler, har mindre påvirkning når traseen passerer den fredete bygdeborgen og kulturlandskapet ved Unneberg. Med unntak av Stokke stasjon har korridoren som helhet en plassering som samlet sett gir svært begrensede konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø.

Torp vest-korridoren har samlet liten negativ konsekvens (-). Torp vest-korridoren via Storås har samlet liten negativ konsekvens (0/-).

Tabell 5-1 Rangering av korridor og alternativ

Korridor	Alternativ	Samlet konsekvens	Rangering	Kommentar
Torp vest-korridoren	Torp vest	Liten negativ konsekvens (-)	2	Stokke stasjon vil bli revet. En kjent konflikt med automatisk fredet kulturminner ved Virik som er berørt fra før. Noe visuell konsekvens for bygdeborger. Ut over dette vil kulturminner og kulturmiljø bli berørt i liten grad.
	Torp vest via Storås	Ubetydelig til liten negativ konsekvens (0/-)	1	Stokke stasjon vil bli revet. En kjent konflikt med automatisk fredet kulturminner ved Virik som er berørt fra før. Lange tunneler gir minst mulig visuell konsekvens for bygdeborger. Ut over dette vil kulturminner og kulturmiljø bli berørt i liten grad.

5.2 Unnebergkorridoren

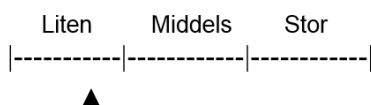
5.2.1 Utredningsområde 1 Stokke

5.2.1.1 Kulturmiljø 13 Stokke sentrum

For beskrivelse og verdivurdering av kulturmiljøet se kapittel 5.1.1.

Verdivurdering

Kulturmiljø 13 Stokke sentrum er vurdert til å ha liten kunnskapsverdi, opplevelsesverdi og middels bruksverdi. Samlet vurdering blir liten verdi.



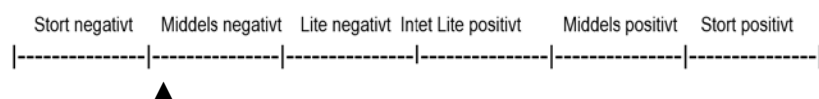
Omfang og konsekvens

Fram til Stokke ligger tiltaket på terreng og kommer inn til Stokke nord mellom Kornmagasingata og Grimstadveien. Stasjonsområdet blir liggende der dagens stasjon ligger, men utvides nordøstover. Stokke stasjon med både stasjons- og godsbygning skal rives.

Kulturmiljø 13 Stokke sentrum ligger i planområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger: Det er den sørøstlige delen av kulturmiljøet som blir berørt av jernbanekorridoren. Riving av Stokke stasjon vil fjerne den kulturhistoriske sammenhengen mellom stasjonsområdet og tettstedet. Traseen ligger på terreng, og vil ellers gi liten visuell påvirkning på miljøet.

Med riving av det opprinnelige stasjonsmiljøet forsvinner et objekt som er vernet gjennom landsverneplan for jernbanebygninger. I og med at Holmestrand stasjon nylig er revet, vil riving av flere kulturhistoriske stasjonsmiljø medføre at viktige deler av Vestfoldbanens kulturhistorie går tapt. Negativt omfang for kulturmiljøet er først og fremst knyttet til riving av stasjonen.

Tiltaket er vurdert til å ha middels negativt omfang for Stokke som kulturmiljø. Isolert sett for Stokke stasjon som enkeltminne er det negative omfanget noe større.



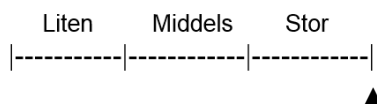
Liten verdi sammenholdt med middels negativt omfang gir liten negativ konsekvens (-).

5.2.1.2 Kulturmiljø 14 Stokke prestegård og kirkested

For beskrivelse og verdivurdering av kulturmiljøet se kapittel 5.1.1.

Verdivurdering

Kulturmiljø 14 Stokke prestegård er vurdert til å ha særlig høy kunnskapsverdi, opplevelsesverdi og bruksverdi. Samlet vurdering blir særlig høy verdi.

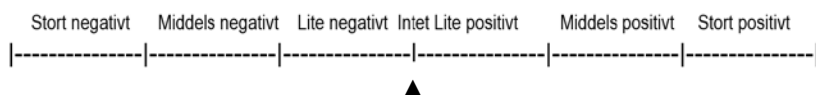


Omfang og konsekvens

Fram til Stokke ligger tiltaket på terreng og kommer inn til Stokke nord mellom Kornmagasingata og Grimstadveien. Ny jernbanestasjon vil ligge ca.300 meter vest for kirken.

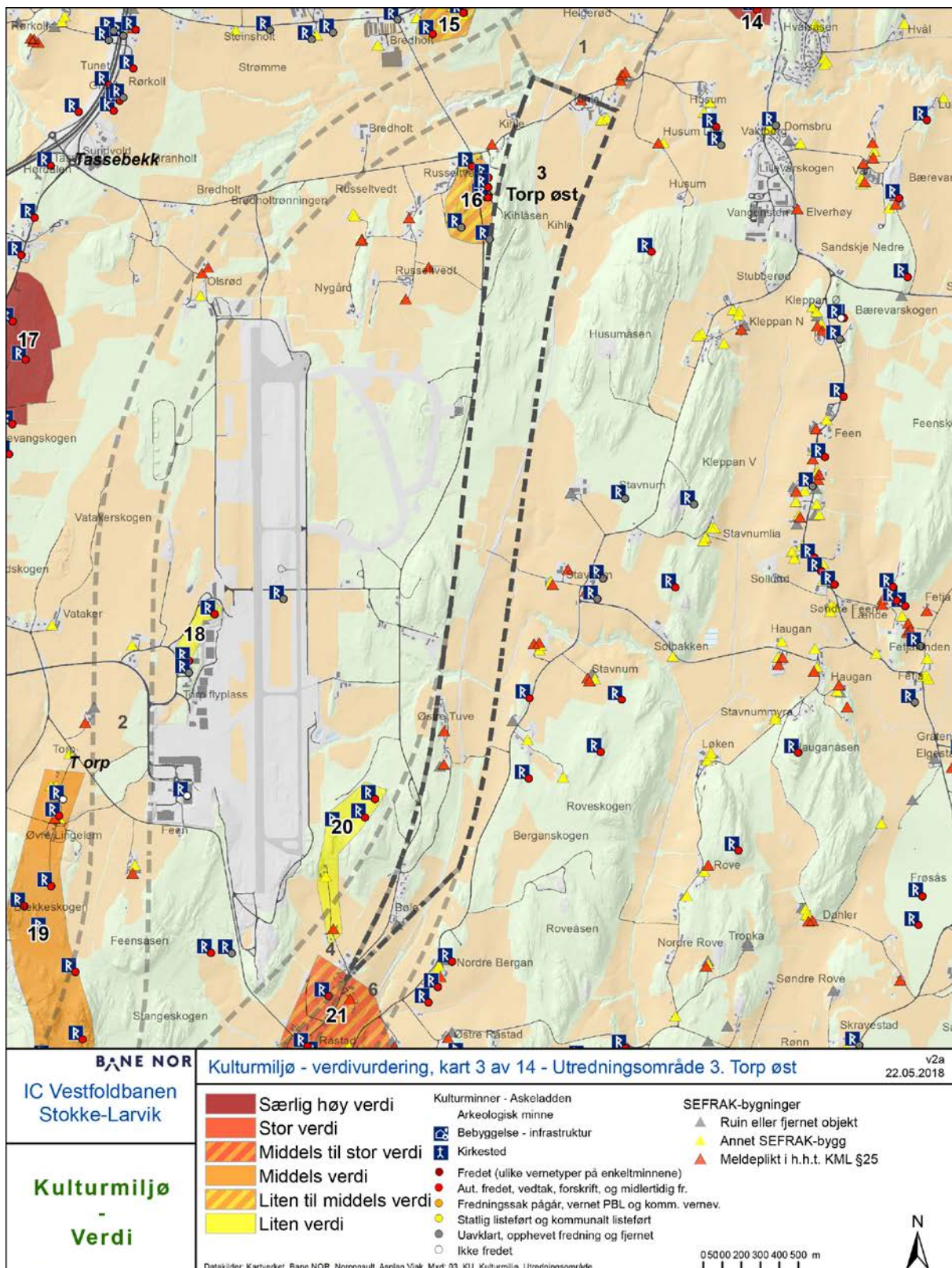
Kulturmiljø 14 Stokke prestegård ligger i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger: Traseen passerer Stokke like sør for dagens jernbanetrasé og på terreng. Nye veier vil følge eksisterende vegtraseer. Tiltak vil ligge utenfor kulturmiljøet, og ny stasjon vil ligge i god avstand til prestegård og kirkestedet.

Tiltaket er vurdert til å ha intet omfang.



Særlig høy verdi sammenholdt med intet omfang gir ubetydelig konsekvens (0).

5.2.2 Utredningsområde 3 Torp øst



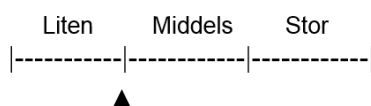
Figur 5-8 Kulturmiljø verdivurdering utredningsområde 3 Torp øst

5.2.2.1 Kulturmiljø 16 Russeltvedt

For beskrivelse og verdivurdering av kulturmiljøet se kapittel 5.1.2.

Verdivurdering

Kulturmiljø 16 Russeltvedt har middels kunnskapsverdi, liten opplevelsesverdi og liten bruksverdi. Samlet vurdering blir liten til middels verdi.

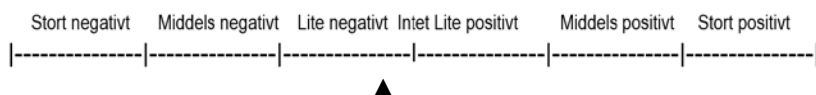


Omfang og konsekvens

Fra Stokke dreier korridoren sørover og traseen er lagt på terrenget, og øst for Torp Sandefjord lufthavn.

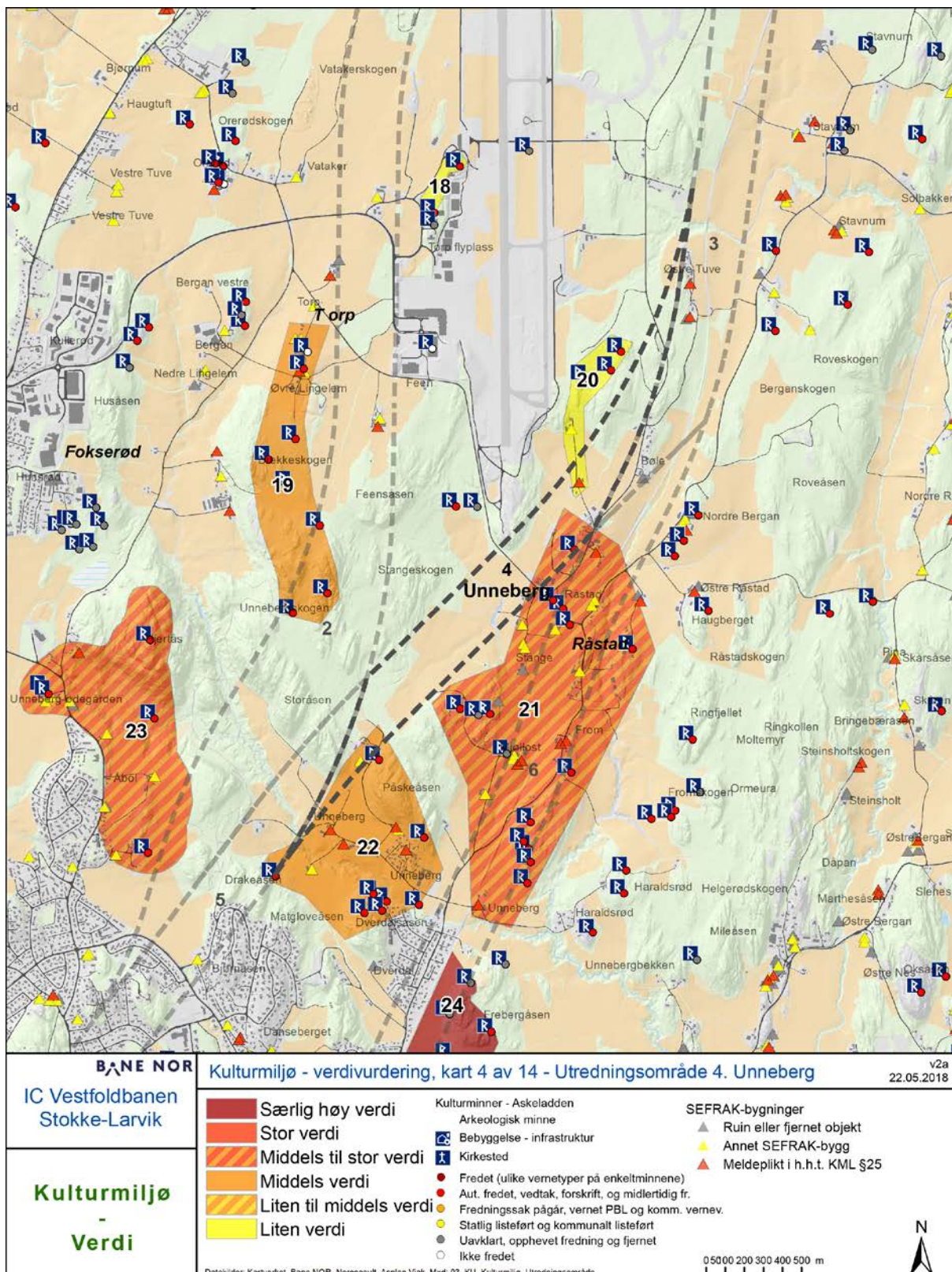
Kulturmiljø 16 Russeltvedt ligger i influensområdet. Avstanden mellom tiltaket og kulturmiljøet er om lag 100-150 meter. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger: Korridoren ligger lavere i terrenget, og vil i liten grad påvirke kulturmiljøet på Russeltvedt.

Tiltaket er vurdert til å ha intet til lite negativt omfang.



Liten til middels verdi høy verdi sammenholdt med intet til lite negativt omfang gir lite negativ konsekvens (-).

5.2.3 Utredningsområde 4 Unneberg



Figur 5-9 Kulturmiljø verdivurdering utredningsområde 4 Unneberg

5.2.3.1 Kulturmiljø 20 Nordre Råstad

Miljøet ligger i tett skog like ved sørøstre kant av rullebanen på Torp Sandefjord lufthavn. Nord for miljøet ligger et militært område. Råstad er kjent i historiske kilder, og ble i 1322 skrevet «Roalstadum» – det vil si «Roalds gård». Nordre Råstad har vært den minste av Råstadgårdene ved Torp.

Fredete kulturminner

I miljøet finnes forhistoriske dyrkingsspor (ID 40875), en steinalderboplass (ID 11529) og en hustuft med uavklart vernestatus (ID 50552).

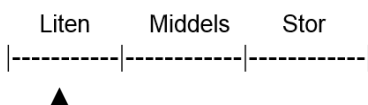
Andre kulturhistoriske verdier

Gården Nordre Råstad ligger lenger sør enn de fredete objektene. Her er det to objekt i SEFRAK, der det ene er et våningshus datert til 1600-tallet.

Verdivurdering

De fredete kulturminnene har juridisk sett nasjonal verdi. Tett skog og nærheten til flyplassen reduserer både opplevelsesverdi og bruksverdi mye. Steinalderboplassen har middels til stor vitenskapelig verdi, men opplevelsesverdi og bruksverdi for både denne og for dyrkingssporene er liten. Det samme gjelder hustuften som har uavklart vernestatus.

Kulturmiljø 20 Nordre Råstad har liten kunnskapsverdi, liten opplevelsesverdi og liten bruksverdi. Samlet vurdering blir liten verdi.



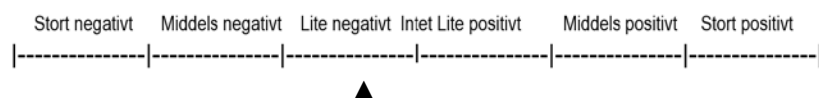
Omfang og konsekvens

Korridoen legges vest for dagens jernbanetrasé, på terreng.

Kulturmiljø 20 Nordre Råstad ligger i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger:

En høy kolle vil ligge mellom ny jernbanetrasé og de fredete kulturminnene. Dobbeltsporet vil i sør gå gjennom kulturmiljøet og komme i konflikt med en bygning fra 1600-tallet (under 100 meter til senterlinje). Ny veg over jernbanen vil bli visuelt skjemmende i sørlig del av miljøet, men vil ikke påvirke området med fredete objekter.

Tiltaket er vurdert til å ha lite negativt omfang.



Liten verdi sammenholdt med lite negativt omfang gir liten negativ konsekvens (-).

5.2.3.2 Kulturmiljø 21 Stange-From

Gårdene Råstad, From og Mjøllost ligger sørøst for Torp Sandefjord lufthavn i et åpent jordbrukslandskap med dyrka mark, tun og mindre lokalveger. Dagens jernbanetrasé krysser gjennom miljøet. Navnet Råstad skrives i 1322 som Roalstadum – det vil si «Roalds gård». From-navnet kommer trolig fra det «Fraun» - et stedsnavn som er kjent flere steder på Østlandet, men med uklar betydning. Trolig er navnet svært gammelt. Gården From er godt kjent i tidlige middelalderkilder. Gården Mjøllost ligger vest i kulturmiljøet. Navnet kan ha betydningen «gården som mangler mjøl».

Fredete kulturminner

Det finnes enn rekke fredete kulturminner innenfor kulturmiljøet, men noen nevnes her spesielt. Lengst nord på Vestre Råstad ligger ID 78673. Dette er et gravfelt med 12 gravhauger og gravrøyser som ligger på en liten høyde vest for gårdstunet. Et tilsvarende stort gravfelt med 10 hauger og en steinsetting ligger vest i miljøet på Mjølløst (ID 20434). Lenger sør på gården Nordre From, og like øst for dagens jernbanetrasé, ligger det tredje store gravfeltet (ID 11070). Her ligger det minst 12 godt markerte rundhauger. I tillegg til disse større gravfeltene har miljøet flere mindre gravfelt og enkelthauger.

Andre kulturhistoriske verdier

SEFRAK-registrerte bygg: Vestre Råstad nevnes i kilder fra 1600-tallet. Her finnes et våningshus datert til 1600-tallets 2. kvartal. Ellers er det SEFRAK bygg fra 1800-tallet i tunet for Nordre From og Mjølløst. Generelt sett er det mange SEFRAK-bygninger fra 1900-tallet i kulturmiljøet.

Råstad var opprinnelig en mellomstasjon 4. klasse på Vestfoldbanen, den ble opprettet i 1881 da banen ble bygget. Stasjonen er tegnet av Balthazar Lange i 1880. I 1971 ble stasjonen nedlagt og Råstad ble nedgradert til holdeplass. Stasjonsbygningen har blitt restaurert og brukes nå som museum. I 2008 ble stasjonen åpnet igjen som tilbringer for Torp Sandefjord lufthavn, med betegnelsen Torp Sandefjord lufthavn. I Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen, del II: Objekt og miljøer (2004) er Torp stasjon administrativt vernet.

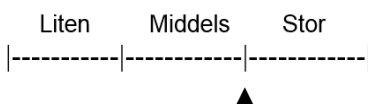
Verdivurdering

Innenfor kulturmiljøet finnes en rekke automatisk fredete kulturminner, blant annet graver og steinalderboplasser lengst sør. De fredete gravfeltene i området har nasjonal verdi i kraft av sin høye alder. Kunnskapsverdien er stor, mens opplevelsese- og bruksverdien vurderes til middels til stor.

Her er klare sammenhenger mellom de forhistoriske gravfeltene og gårdstun som har bygninger fra 1600-tallet til i dag. I gårdstunene er det bygninger registrert i SEFRAK, blant annet ved Råstad som har et våningshus fra 1600-tallet. Veger mellom gårdene følger linjer som trolig er svært gamle. Kulturmiljøet har stor tidsdybde og meningsfulle sammenhenger. Det er lite berørt av nyere tiltak.

Torp stasjon ligger ved dagens jernbanetrasé, ved gamle Råstad stasjon. Jernbanetraséen skjærer gjennom miljøet, og etableringen av denne har ført til en liten tettstedsdannelse knyttet til Torp stasjon. Gjennom landsverneplanen er Råstad stasjon prioritert kulturminne på nasjonal nivå, og er med det verneverdig. Den er en velbevart, typiske «landlige» stasjonsbygning med tilhørende uthus. Stasjonen er lite endret fra byggeår, og i svært god stand. Den ligger fortsatt i sin opprinnelige sammenheng, selv om Råstad ikke er i trafikal bruk lenger.

Kulturmiljø 21 Stange - From er vurdert til å ha middels til stor kunnskapsverdi, middels opplevelseseverdi og middels bruksverdi. Samlet vurdering blir middels til stor verdi.

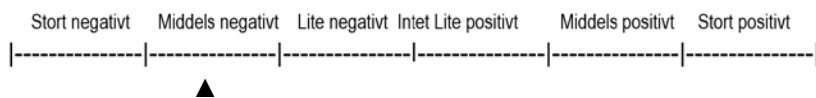


Omfang og konsekvens

Korridoren legges vest for dagens jernbanetrasé, og nærmere flyplassen, og i retning tunnel gjennom Mokollen ved Sandefjord. Det anlegges ny stasjon like sørvest for tunområdet på Nordre Råstad.

Kulturmiljø 21 Stange-From ligger delvis i planområdet og delvis i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger: Traseen og nytt stasjonsområde vil komme tett inn mot et større gravfelt ved Råstad Vestre (ID78673). Ny høy bru over jernbanen lander i område med fredete kulturminner, og er å anse som direkte konflikt. Tiltaket vil gi nærføring til flere andre automatisk fredete kulturminner innenfor kulturmiljøet, blant annet ID 20434, der avstand mellom munning for løsmassetunnel og en større fylling vil være ca. 200 meter. Traseen vil gi en negativ visuell påvirkning til kulturlandskap som ikke er særlig berørt av større tiltak i dag. Råstad gamle stasjon berøres ikke i dette alternativet.

Tiltaket er vurdert til å ha middels til stor negativt omfang.



Middels til stor verdi sammenholdt med middels negativt omfang gir stor negativ konsekvens (---).

5.2.4 Utredningsområde 5 Sandefjord vest

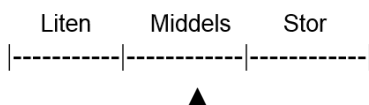
5.2.4.1 Kulturmiljø 22 Unneberg

For beskrivelse og verdivurdering av kulturmiljøet se kapittel 5.1.3.

Verdivurdering

Miljøet har stor tidsdybde med kulturminner fra steinalder til i dag. Den store steinalderboplassen i sør har flere bruksfaser. Her er store kunnskapsverdier og opplevelsesverdier – ikke minst fordi det ligger en skole like i nærheten. Nyere bebyggelse/ boligfelt gir noe preg til miljøet, men verdien blir ikke mye redusert av disse.

Kulturmiljø 22 Unneberg har stor kunnskapsverdi, middels opplevelsesverdi og middels bruksverdi. Samlet vurdering blir middels verdi.



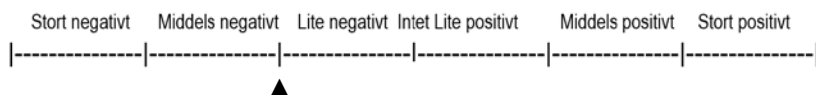
Omfang og konsekvens

Korridoren går øst for Stangeskogen og inn i betongtunnel og bergtunnel før den krysser Unnebergbekken og dalen i bru.

Kulturmiljø 22 Unneberg ligger i delvis i tiltakets planområde og delvis i influensområde. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger:

Traseen passerer i kant av kulturmiljøet, som vil bli berørt ved visuell påvirkning og økt støybelastning. Vest for Påskeåsen vil avstanden mellom tunnelportal og en markant automatisk fredet hulvei være ca. 150 meter. Området har i dag ingen større moderne inngrep. Selv om tiltaket ikke berører kulturminner direkte, vil brua påvirke den kulturhistoriske opplevelsen.

Tiltaket er vurdert til å ha lite til middels negativt omfang.



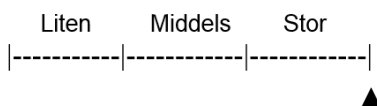
Middels verdi sammenholdt med lite til middels negativt omfang gir liten negativ konsekvens (-).

5.2.4.2 Kulturmiljø 26 Åsen

For beskrivelse og verdivurdering av kulturmiljøet se kapittel 5.1.3.

Verdivurdering

Kulturmiljø 26 Åsen er vurdert til å ha særlig høy kunnskapsverdi, opplevelsesverdi og bruksverdi. Samlet vurdering blir særlig høy verdi.



Omfang og konsekvens

Korridoren går i tunnel under Mokollen, noe nord for RPBA-området. Tunnelmunningen mot Sandefjord sentrum ligger ca.60 meter vest for kulturmiljøets vestre grense. Ny stasjon etableres like sør for brua.

Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger: Traseen passerer vest for kulturmiljøet, med minsteavstand 60 meter. Det forventes at store deler av området vil være skjermet både visuelt og støymessig. Det forventes ikke at kulturmiljøet blir påvirket i særlig grad.

Tiltaket er vurdert til å ha intet negativt omfang.



Særlig stor verdi sammenholdt med intet negativt omfang gir ubetydelig konsekvens (0).

5.2.5 Utredningsområde 7 Sandefjord sør

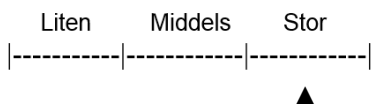
5.2.5.1 Kulturmiljø 28 Virik

For beskrivelse og verdivurdering av kulturmiljøet se kapittel 5.1.4.

Verdivurdering

Miljøet er kulturminnerikt og har stor tidsdybde. Det er mange fredete objekter som ut fra sin juridiske status har høy kulturhistorisk verdi. Her er mange gropristninger spredt i østre deler av miljøet, og disse er en viktig kunnskapskilde. I det åpne landskapet preger boligfeltene og større utbygginger miljøet noe, og mange av de fredete objektene ligger nettopp her i disse randsonene av miljøet. Likevel er mye av jordbrukslandskapet bevart nord og sør for Kjellbergveien og videre sørover.

Kulturmiljø 28 Virik har stor kunnskapsverdi, middels til stor opplevelsesverdi og middels til stor bruksverdi. Samlet vurdering blir stor verdi.



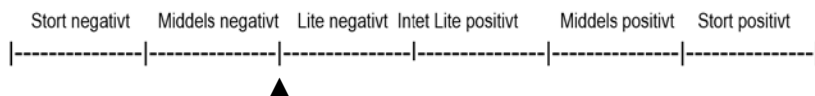
Omfang og konsekvens

Sør for det nye stasjonsområdet går korridoren på terreng langs dagens jernbanetrasé.

Kulturmiljø 28 Virik ligger delvis i planområdet og delvis i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger:

I området ligger flere automatisk fredete kulturminnelokaliteter. Traseen passerer gjennom kulturmiljøet vest for og parallelt med dagens linje, og vil gi direkte konflikt med et gravfelt nord for Virik Vestre (ID 29829), som også i dag er berørt av jernbanen. To små skålgropfelt i parsellhagene vil få større nærføring enn i dag. Nytt stasjonsområde og nye veger vil påvirke kulturmiljøet i liten grad.

Tiltaket er vurdert til å ha lite til middels negativt omfang.



Stor verdi sammenholdt med lite til middels negativt omfang gir middels negativ konsekvens (--).

5.2.6 Mulige justeringer innenfor Unnebergkorridoren

Tiltaket vil medføre konflikter for Stokke stasjon og to gravfelt henholdsvis ved Stange-From og ved Virik. Det er lite rom for justeringer av traseen innenfor korridoren da denne er optimalisert for å unngå ytterligere konflikter med både kulturminner og kulturmiljø av stor verdi. Dersom sporet forskyves nordvestover ved Råstad kan konfliktgraden reduseres noe. Justeres sporet sørøstover vil konfliktgraden øke. Dersom Stokke stasjon blir flyttet – ikke revet – vil konfliktgraden bli klart redusert.

5.2.7 Forslag til avbøtende og eventuelle kompenserende tiltak for Unnebergkorridoren

Kun spesielle tiltak som kan forberede Unnebergkorridoren er lagt inn her. Generelle tiltak som gjelder hele strekningen er samlet under kapittel 8.3.

- Stokke stasjon bør gjenbrukes og flyttes innenfor eller i umiddelbar nærhet til det nye stasjonsområdet for å opprettholde den historiske konteksten mellom stasjonen og etableringen av Stokke som tettsted.
- Ved Råstad vestre (Askeladden ID 78673) vil tiltaket (ny jernbanestasjon) være i konflikt med/ ha nærføring til et større gravfelt med i alt 11 gravminner. Tiltaket bør legges så langt nordvest som mulig, og det må søkes god tilpassing til resterende deler av gravfeltet som ikke blir berørt.
- Ny veg vil berøre et gravminne ved Råstad (Askeladden ID 12879) og et gravfelt ved Spurvehaugen med to gravhauger (ID 40437). I videre planlegging bør en søke å unngå direkte konflikt.
- Det bør etableres enkle og «lette» brukonstruksjoner som ikke konkurrerer med kulturhistoriske verdier innenfor kulturmiljø med særlig stor verdi.

5.2.8 Konsekvenser i anleggsperioden for Unnebergkorridoren

- Økt støypåvirkning på Stokke prestegård og kirkested.

5.2.9 Oppsummering Unnebergkorridoren

Tiltaket medfører at Stokke stasjon må rives. Korridoren ligger i stor grad utenfor eller i kant med kulturmiljøene, men ved kulturmiljø 21 Stange-From vil korridoren komme tett inn mot og i direkte konflikt med flere automatisk fredete kulturminner, blant annet et større gravfelt. Videre vil en gravhaug ved kulturmiljø 28 Virik bli direkte berørt. Denne er allerede påvirket av dagens jernbanetrasé. I tillegg blir mange fredete kulturminner visuelt berørt. Konsekvensen er her vurdert til stor negativ. Samlet sett har korridoren middels negativ konsekvens for kulturminner og kulturmiljø. De negative konsekvensene er først og fremst knyttet til riving av stasjonsmiljøet på Stokke og kulturmiljøet ved Stange-From.

Korridoren har samlet middels negativ konsekvens (--).

Tabell 5-2: Rangering av korridor og alternativ

Korridor	Alternativ	Samlet konsekvens	Rangering	Kommentar
Unnebergkorridoren		Middels negativ konsekvens (--)	3	Stokke stasjon vil bli revet. Konflikt med flere automatisk fredete gravminner. Nærføring til flere automatisk fredete kulturminner. Korridor som avviker fra dagens jernbanetrasé over Råstad og From, og griper derfor inn i nytt terreng.

5.3 Gokstadkorridoren

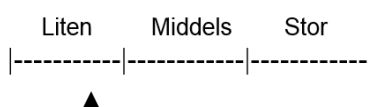
5.3.1 Utredningsområde 1 Stokke

5.3.1.1 Kulturmiljø 13 Stokke sentrum

For beskrivelse og verdivurdering av kulturmiljøet se kapittel 5.1.1.

Verdivurdering

Kulturmiljø 13 Stokke sentrum er vurdert til å ha liten kunnskapsverdi, opplevelsesverdi og middels bruksverdi. Samlet vurdering blir liten verdi.



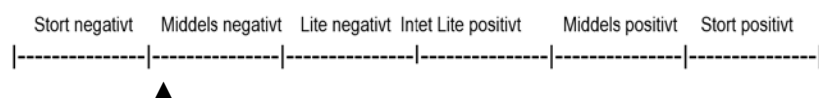
Omfang og konsekvens

Fram til Stokke ligger tiltaket på terreng og kommer inn til Stokke nord mellom Kornmagasingata og Grimstadveien. Stasjonsområdet blir liggende der dagens stasjon ligger, men utvides nordøstover. Stokke stasjon med både stasjons- og godsbygning skal rives.

Kulturmiljø 13 Stokke sentrum ligger i planområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger: Det er den sørøstlige delen av kulturmiljøet som blir berørt av jernbanekorridoren. Riving av Stokke stasjon vil fjerne den kulturhistoriske sammenhengen mellom stasjonsområdet og tettstedet. Dobbeltsporet ligger på terreng, og vil ellers gi liten visuell påvirkning på miljøet.

Med riving av det opprinnelige stasjonsmiljøet forsvinner et objekt som er vernet gjennom landsverneplan for jernbanebygninger. I og med at Holmestrand stasjon nylig er revet, vil riving av flere kulturhistoriske stasjonsmiljø medføre at viktige deler av Vestfoldbanens kulturhistorie går tapt. Negativt omfang for kulturmiljøet er først og fremst knyttet til riving av stasjonen.

Tiltaket er vurdert til å ha middels negativt omfang for Stokke som kulturmiljø. Isolert sett for Stokke stasjon som enkeltminne er det negative omfanget noe større.



Liten verdi sammenholdt med middels negativt omfang gir liten negativ konsekvens (-).

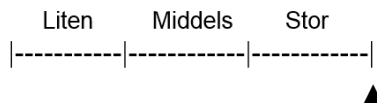
5.3.1.2 Kulturmiljø 14 Stokke prestegård og kirkested

For beskrivelse og verdivurdering av kulturmiljøet se kapittel 5.1.1.

Verdivurdering

Kulturmiljøet omfatter et middelaldersk kirkested i sammenheng med en svært gammel prestegård. Stokke kirke og prestegård ligger i et opprinnelig kultisk landskap der kirken ligger på samme sted som middelalderkirken. Gravhauger fra hedensk tid finnes sør for prestegården, i nord lå det også mange graver som er fjernet. Kulturmiljøet viser en stor tidsdybde og kulturhistorisk sammenheng mellom førhistoriske gravfelt og middelalderkirkestedet. Kirken har stor identitets- og symbolverdi.

Kulturmiljø 14 Stokke prestegård er vurdert til å ha særlig høy kunnskapsverdi, opplevelsesverdi og bruksverdi. Samlet vurdering blir særlig høy verdi.



Omfang og konsekvens

Fram til Stokke ligger tiltaket på terreng og kommer inn til Stokke nord mellom Kornmagasingata og Grimstadveien. Ny jernbanestasjon vil ligge ca.300 meter vest for kirken.

Kulturmiljø 14 Stokke **prestegård** ligger i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger:

Traseen passerer Stokke like sør for dagens jernbanetrasé og på terreng. Nye veier vil følge eksisterende veitraseer. Tiltak vil ligge utenfor kulturmiljøet, og ny stasjon vil ligge i god avstand til prestegård og kirkestedet.

Tiltaket er vurdert til å ha intet omfang.



Særlig høy verdi sammenholdt med intet omfang gir ubetydelig konsekvens (0).

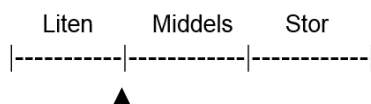
5.3.2 Utredningsområde 3 Torp øst

5.3.2.1 Kulturmiljø 16 Russeltvedt

For beskrivelse og verdivurdering av kulturmiljøet se kapittel 5.1.2.

Verdivurdering

Kulturmiljø 16 Russeltvedt har middels kunnskapsverdi, liten opplevelsesverdi og liten bruksverdi. Samlet vurdering blir liten til middels verdi.



Omfang og konsekvens

Fra Stokke dreier korridoren sørover og dobbeltsporet er lagt på terreng øst for Torp Sandefjord lufthavn.

Kulturmiljø 16 Russeltvedt ligger i influensområdet. Avstanden mellom tiltaket og kulturmiljøet er om lag 100-150 meter. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger: Korridoren ligger lavere i terrenget, og vil i liten grad påvirke kulturmiljøet på Russeltvedt.

Tiltaket er vurdert til å ha lite negativt omfang.



Liten til middels verdi sammenholdt med lite negativt omfang gir liten negativ konsekvens (-).

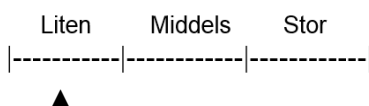
5.3.3 Utredningsområde 4 Unneberg

5.3.3.1 Kulturmiljø 20 Nordre Råstad

For beskrivelse og verdivurdering av kulturmiljøet se kapittel 5.2.3.

Verdivurdering

Kulturmiljø 20 Nordre Råstad har liten kunnskapsverdi, liten opplevelsesverdi og liten bruksverdi. Samlet vurdering blir liten verdi.



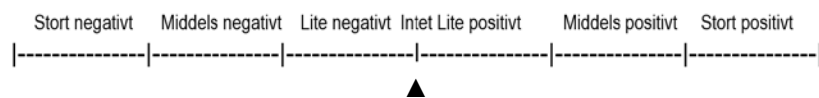
Omfang og konsekvens

Korridoren legges like vest for dagens jernbanetrasé, på terreng.

Kulturmiljø 20 Nordre Råstad ligger i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger:

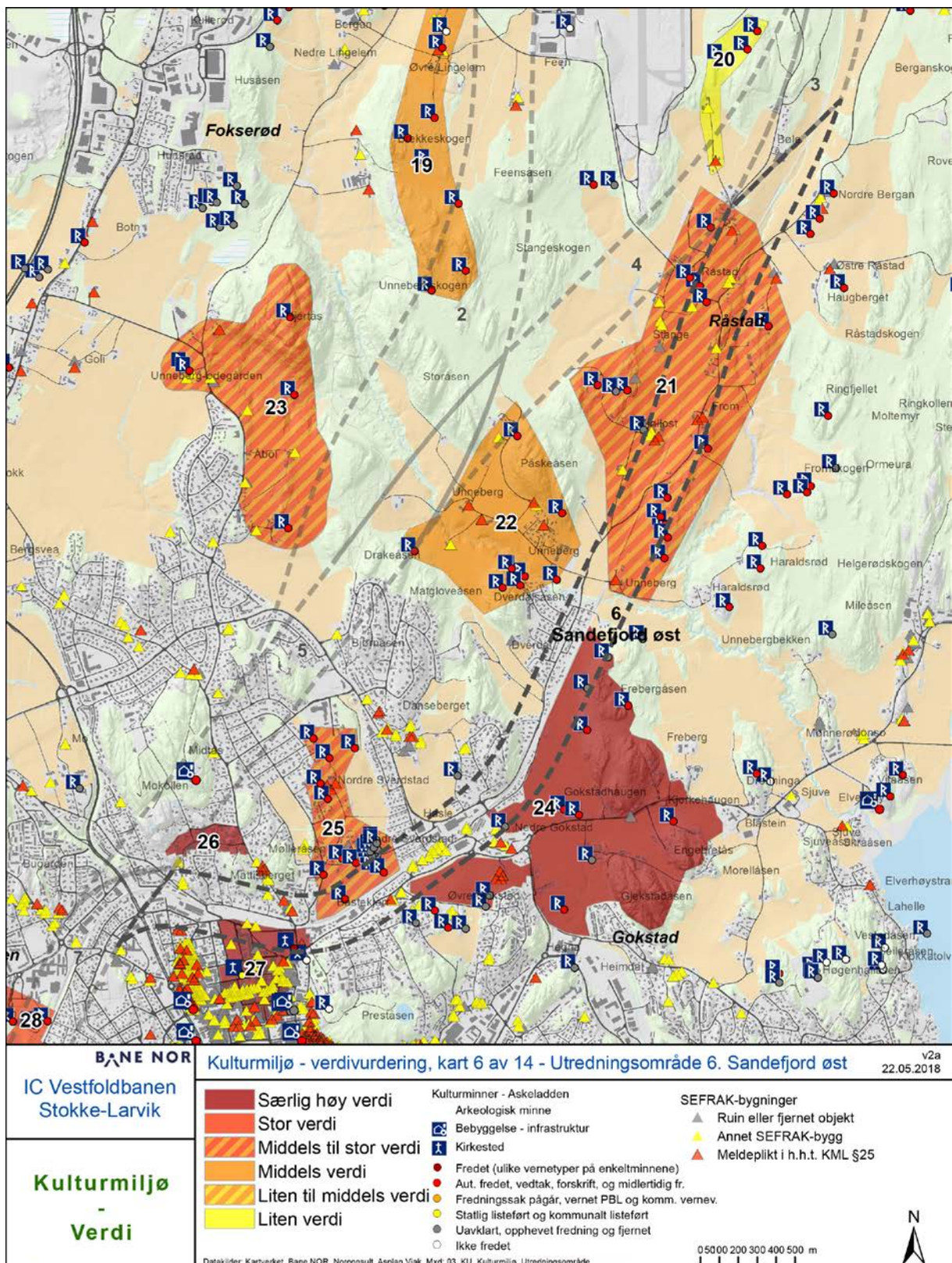
En høy kolle vil ligge mellom ny jernbanetrasé og de fredete kulturminnene. Avstanden mellom tiltaket og kulturmiljøet er mellom 200 og 300 meter.

Tiltaket er vurdert til å ha intet omfang.



Liten verdi sammenholdt med lite negativt omfang gir ubetydelig konsekvens (0).

5.3.4 Utredningsområde 6 Sandefjord øst



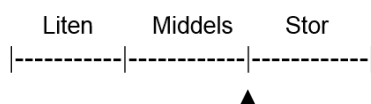
Figur 5-10 Kulturmiljø verdigradering utredningsområde 6 Sandefjord øst

5.3.4.1 Kulturmiljø 21 Stange-From

For beskrivelse og verdivurdering av kulturmiljøet se kapittel 5.2.3.

Verdivurdering

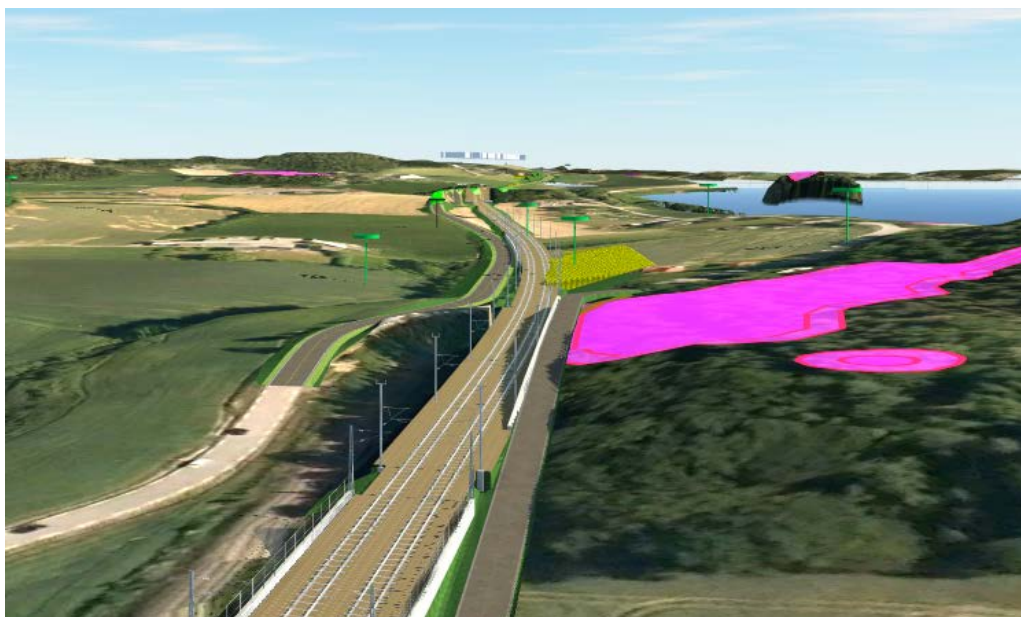
Kulturmiljø 21 Stange - From er vurdert til å ha middels til stor kunnskapsverdi, middels opplevelsesverdi og middels bruksverdi. Samlet vurdering blir middels til stor verdi.



Omfang og konsekvens

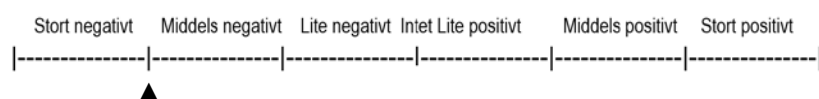
Korridoren ligger i hovedtrekk langs dagens jernbanetrasé, på terreng. Det anlegges ny stasjon der dagens stasjon ligger, med utvidelse sørover.

Kulturmiljø 21 Stange-From ligger i planområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger: Nytt dobbeltspor vil medføre at dagens stasjonsbygninger på Råstad blir revet. Tiltaket vil medføre større nærføring til automatisk fredete kulturminner enn det dagens jernbanetrasé har. Ny trasé vil gi økt nærføring til et gravfelt på From, og ny gang- og sykkelveg vil komme i direkte konflikt med gravfeltets sikringszone. Også tunet på Unneberg gård i kulturmiljøets søndre del vil bli berørt av tiltaket. For øvrig vil ikke miljøet bli så mye mer visuelt eller støymessig berørt enn dagens situasjon.



Figur 5-11 Ny jernbanetrasé forbi gravfeltet på From (ID 11070). Viser nærføringen og konflikt med gravfeltet. Retning Sandefjord nedover i bildet.

Tiltaket er vurdert til å ha middels til stort negativt omfang.



Middels til stor verdi sammenholdt med middels til stort negativt omfang gir stor negativ konsekvens (---).

5.3.4.2 Kulturmiljø 24 Gokstad

Gokstad ligger nordøst for Sandefjord sentrum og består av åpent jordbrukslandskap omkranset av boligområder. I øst og sør ligger Gjekstadåsen, Engebretsås, Flatåsen og Frebergåsen. Langs nordvestre del av miljøet går dagens jernbanetrasé og Råstadveien. Kulturmiljøet inngår i fylkeskommunens prioriterte områder (RPBA) som kulturmiljø 20.

Fredete kulturminner

I kulturmiljøet ligger den kjente Gokstadhaugen (ID 51229) som ble gravd ut i 1880. I haugen lå Gokstadskipet som er utstilt i Vikingskipsmuseet og regnes som et av våre viktigste bidrag til verdens historie. I vikingtid sto havet inn i sørenden av kulturmiljøet. I strandkanten lå et bosetningsområde og flere graver der det i dag er åker. Arkeologiske funn herfra viser at det var en kaupang (kjøpsted og verkstedsplass her i vikingtid. Den gang var mulig å ro eller seile rundt innsiden av Vesterøya. Ellers i kulturmiljøet er det kjent en utpløyd gravhaug (ID 12256) og to forhistoriske veganlegg (ID 40034 og ID 79115). Inn mot Frebergåsen er det kjent en steinalderboplass (ID 58678).

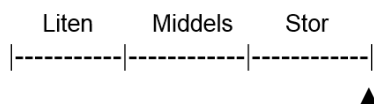
Andre kulturhistoriske verdier

Ved Nedre og Øvre Gokstad lengst vest i kulturmiljøet finnes det flere bygninger som er registrert i SEFRAK. Nedre Gokstad ligger like utenfor RPBA-området, og har tre bygninger i SEFRAK – der to av dem er fra 1700-tallet. Øvre Gokstad ligger innenfor et av fylkeskommunens prioriterte områder i RPBA, og har fire SEFRAK-bygg som ikke er datert.

Verdivurdering

Gokstad er å regne som et historisk maktsentrum, og midt i miljøet ligger Gokstadhaugen som et nasjonalt og internasjonalt viktig kulturminne. RPBA-status understreker området høye kulturhistoriske verdi.

Kulturmiljø 24 Gokstad inngår i RPBA og har særlig høy verdi.



Omfang og konsekvens

Fra Råstad følger korridoren i hovedsak dagens jernbanetrase fram til eksisterende Sandefjord stasjon i dagsone.

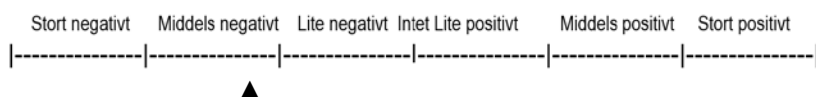
Kulturmiljø 24 Gokstad ligger delvis i planområdet og delvis i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger:

Traseen er lagt i et området som er klarert med Vestfold fylkeskommune, i ytterkanten av kulturmiljøet som tilsvarer kanten av kulturmiljøet som er prioritert i RPBA. Traseen ligger på terreng, men er løftet opp og parallellforsjøvet i kanten av Kråkåsen vest for dagens jernbanetrasé. Ny veg vil delvis følge vegtraseen Vollane, og vil ikke gå lenger ut enn bebyggelsen. En ny tilførselsvei i østre del av RPBA-området er allerede godkjent i gjeldende reguleringsplan for området. Tiltaket legges i allerede utbygde areal, eller tett inn mot dette.

Ved Kråkåsen vil ny trasé gi en skjæring som vil bli synlig fra Gokstadhaugen. Avstanden mellom tiltaket og haugen vil være mellom 300 og 350 meter i luftlinje.

Bebyggelsen langs Nedre Gokstadvei fra begynnelsen av 1900-tallet vil trolig måtte rives som en følge av tiltaket. Bygningene ligger i influensområdet. På grunn av stor avstand vil ikke tiltaket gi vesentlig skjemming for Gokstadhaugen. I tillegg vil skjæringen ligge i et område som er berørt av nye tiltak og moderne utbygging.

Tiltaket er vurdert til å ha middels negativt omfang.



Særlig høy verdi sammenholdt med middels negativt omfang gir middels negativ konsekvens (--).

5.3.4.3 Kulturmiljø 25 Sverstad

Miljøet ligger på Søndre og Nordre Sverstad mellom Gokstadveien og Breidablikk. Området grenser inn mot Sandefjord sentrum, og omfatter et utbygget område som er del av byen. I sør, ned mot dagens jernbane, ligger to store gravlunder. I nord ligger Sverstad gård som er i drift. Stedsnavnet kan være avledet av et personnavn, men det kan også komme av «svarv» som betyr halvsirkel (Møller: Sandar bygdebok).

Fredete kulturminner

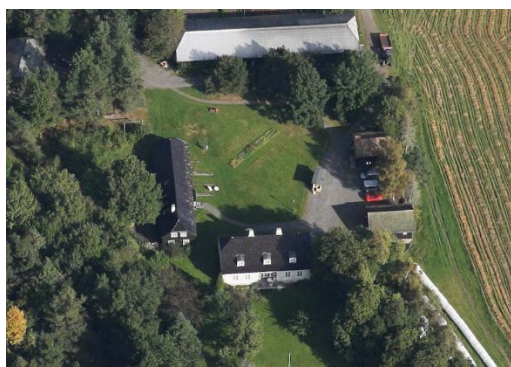
I miljøet finnes gravfelt og gravhauger (blant annet ID 51226), bergkunst (ID 21643 og ID 79746) og flere kokegroper og røyser. I tillegg er det kjent forhistoriske bosetningsspor.

Andre kulturhistoriske verdier

Sverstad er delt i Nedre (søndre) Sverstad og Nordre Sverstad. Nedre Sverstad har hovedhus fra siste kvartal på 1700-tallet. Det er ombygd til leilighetsbygg. Nordre Sverstad har tre bygninger som er fra 1800-tallet 2. kvartal.



Figur 5-12 Nedre Sverstad sett mot sør, og

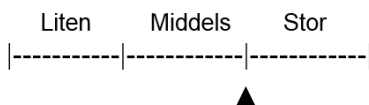


Nordre Sverstad, sett mot nord.

Verdivurdering

Kulturmiljø 25 Sverstad har mange automatisk fredete kulturminner – særlig gravhauger. Forhistoriske bosetningsspor og jordbruksspor forteller at det har vært gårdsdrift i området lenge. Bygninger fra 1700- og 1800-tallet gir tidsdybde og kontinuitet. Sandefjord har vokst inn mot gården, og kulturmiljøet er sterkt preget av nyere boligbebyggelse og ikke minst kirkegård lengst sør i miljøet. Dette har redusert opplevelsesverdien noe. Det er likevel verdifullt for bomiljøene å ha kulturverdier tett inn i nærområdet.

Kulturmiljø 25 Sverstad er vurdert til å ha middels til stor kunnskapsverdi, middels opplevelsesverdi og stor bruksverdi. Samlet vurdering blir middels til stor verdi.



Omfang og konsekvens

Inn mot Sandefjord går korridoren på terreng og legges langs dagens jernbanetrasé. Kulturmiljø 25 Sverstad ligger i tiltakets influensområde. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger: Traseen passerer noe lenger unna enn dagens linje, og vil gi økt støypåvirkning. Ut over det vil ikke kulturmiljøet bli ytterligere berørt enn i dag.

Tiltaket er vurdert til å ha intet negativt omfang.

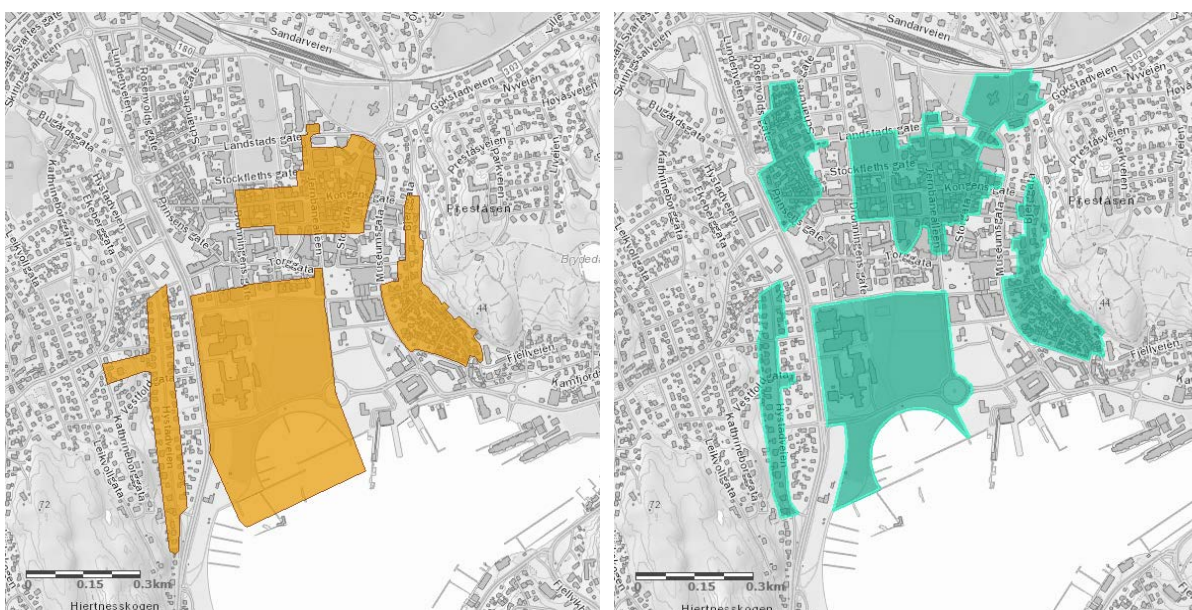


Middels til stor verdi sammenholdt med intet omfang gir ubetydelig konsekvens (0).

5.3.4.4 Kulturmiljø 27 Sandefjord

Kulturmiljøet omfatter de eldste deler av Sandefjord sentrum. Byen ligger ved enden av Sandefjordsfjorden, i et tilnærmet flatt bylandskap som ligger i en gryte omkranset av skogkledte åser. Bebyggelse skråner opp fra byens sentrumsområde. Byen har rik historie som ladested, kjøpstad, badeby og fangstby. Her finnes fire NB!-områder (Riksantikvaren) og seks RPBA-områder, delvis overlappende. Dette viser at byen har store nasjonale interesser.

Avgrensingen av kulturmiljø i Sandefjord forholder seg til RPBA-områdene og NB!-områdene, men siden de bare er delvis overlappende, og under revisjon, har vi her valgt å slå sammen til et større område som også inkluderer stasjonsområdet med to SEFRAK-bygg.

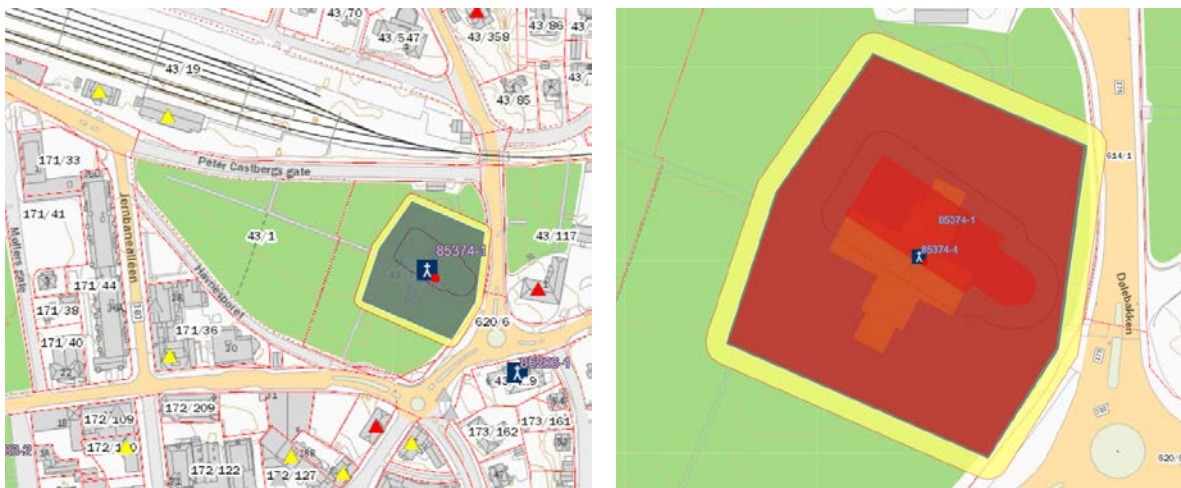


Figur 5-13 Kart som viser NB!-områder til venstre, og RPBA-områder til høyre.

Fredete kulturminner

Sandar kirkested - middelalderkirkegård og listeført kirke, Sandar (ID 85374) og inkludert som RPBA-område. Omfatter Sandar Sta. Maria og St. Olav hovedkirke i Sandar sogn, en romansk steinkirke oppført før 1346 med rektangulært skip, et smalere rektangulært kor og gotisk vesttårn. Kirken stod på (gnr. 43) Prestegårdens grunn. Den ble revet i 1790 og ny kirke bygd på samme sted, slik at nordre korsarm på nåværende kirke står over fundamentet av den revne kirkes skip. Kirketufta fra middelalder er bevart, og registrert i Askeladden som fjernet (automatisk fredet). Sandar kirke oppført i 1792 er en listeført kirke. Sandar kirkegård er fra middelalder og har status som automatisk fredet. De gamle grensene for kirkegården er uklare. I kulturmiljøet inngår blant annet Sandar Herredshus, menighetshuset, og Landstads plass ved rundkjøringen ved kirken. Veiene i området er de gamle

innfartsveiene til kirken og byen. Bebyggelsen er karakterisert av malte tre- eller murhus i 1-3 etasjer, saltak med hel eller halv valm. Bygningene utgjør sammen med gateløp, hager og vegetasjon et helhetlig kulturmiljø.



Figur 5-14 Sandar kirke og middelalderkirkegård. Utsnitt fra Askeladden

Vedtaksfredete bygninger. I kulturmiljøet ligger en vedtaksfredet bygning: Prinsens gate 18 (tidligere Sandefjord Sjøfartsmuseum). ID 86580 ligger i et trehusmiljø mellom Sandefjordsveien og vest for Sandefjord kirke. Bygningsmiljøet består av flere eldre eiendommer fra 17- og 1800-tallet.

Andre kulturhistoriske verdier

Sandefjord by. Byens historie som ladested, kjøpstad, badeby og fangstby har gjort den til et viktig historisk sted. Karakteristisk er blant annet bebyggelsen på begge sider av jernbanealleen og Storgata, mellom Torget og Sandar kirke og Herredshus samt jernbanen og stasjonen. Området er registrert i RPBA som murbyen i Sandefjord sentrum. Den største bybrannen fant sted i 1900 da byens sentrale forretningsstrøk ble berørt, og 51 hus ble lagt i aske. Sentrumsområdene i Sandefjord har tatt form gjennom flere branner og brannreguleringer. Den store bybrannen i 1900 førte til at sentrum fikk en gjennomarbeidet og helhetlig regulering som sentrumsområdene fremdeles bærer stort preg av. De fleste bygninger er oppført i Historisme eller Jugendstil over en relativt kort periode. Resultatet er en helhetlig og godt sammenhengende sentrumsbebyggelse. Olavskapellet kirkested Askeladden ID 85206. Kirkested. Ikke fredet.

Linaaegården (ID 143979). Bygård. Opphevet fredning.

Sandefjord kirke (ID 85383) er en langkirke fra 1903, bygget i tegl og har 600 plasser. Den opprinnelige kirken hvor Sandefjord kirke i dag står var en liten hvit trekirke fra 1872. Den gikk av i bybrannen i 1900 sammen med store deler av sentrum for øvrig. Etter brannen ble dagens Sandefjord kirke bygget, og stod ferdig i 1903.

Innvendig er kirken senere blitt betydelig fornyet. Listeført kirke, ikke fredet.



Figur 5-15 Sandefjord kirke

Kirkegården bak Sandefjord kirke, mellom Langes gate og Møllers gate og mellom Landstads gate og Skiringssalveien/Castbergs gate, ble innviet i 1883, og kapellet ble innviet året etter. I 1899 ble det etter noe debatt vedtatt å utvide kirkegården nordover. Det nye stykket ble innviet i juni 1903. I 1921 ble kapellet utsmykket med blant annet et oppstandelsesbilde malt av tidligere sogneprest Ove Christian Bærøe.

På 1930-tallet begynte kirkegården igjen å bli for liten, og selv med en liten grensejustering etter krigen var det ikke nok.

I praksis var kirkegården allerede blitt avløst av Ekeberg gravlund rundt 1930, selv om krematoriet der kom først tre år senere.



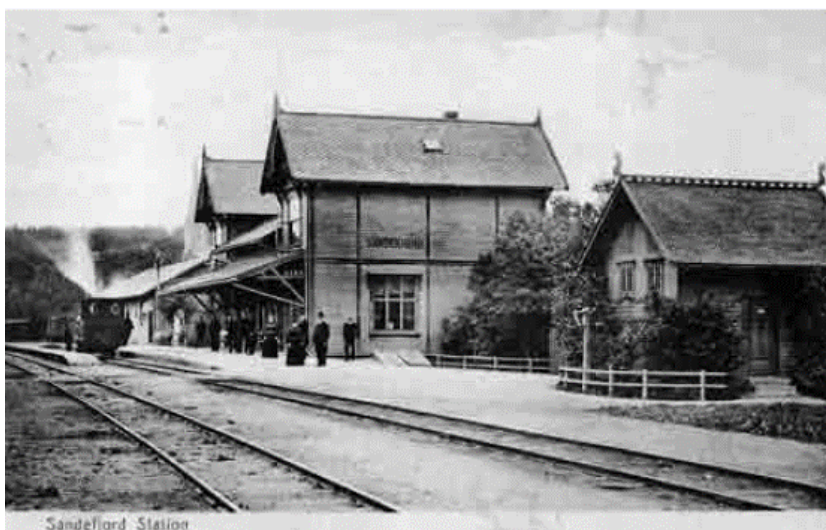
Figur 5-16 Sandefjord kapell

Sandar prestegård (ID 31960). Lokalitet bestående av en innskrift/ristning fra nyere tid.

Kommunalt listeført bygning: Kaffistova (Askeladden ID 216156) et bygårdsanlegg.



Figur 5-17 Kart over det opprinnelige stasjonsområdet, 1881. Kilde: Rapport evaluering Sandefjord Stasjon. Arkitektskap for Jernbaneverket 2012.



Figur 5-18 Sandefjord stasjon ca. 1890-1910. Kilde: Rapport evaluering Sandefjord Stasjon. Arkitektskap for Jernbaneverket 2012.

Sandefjord jernbanestasjon er administrativt vernet gjennom Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen (2004). Jernbanen ble etablert gjennom Vestfold i 1881. Terreng og kostnader var årsaken til at jernbanestasjonen og jernbanelinja ble lagt utenom selve Sandefjord by, på «prestegårdsraet». Den usentrale plasseringen av stasjonen var årsaken til at jernbanestyret etablerte Stasjonsveien (Jernbanealleen) som strekker seg fra jernbanestasjonen og gjennom sentrum i en rett linje.

Da Lange startet arbeidet med Vestfoldbanen begynte han med å tegne bystasjonene i Holmestrand, Sandefjord og Porsgrunn. I hver av disse tre byene ble det oppført en stor trestasjon med tverrstilte gavler i hver ende. Lange utarbeidet tverrsnittet med noe skjevhet, på denne måten ga bygningen inntrykk av å ha to fulle etasjer på den siden som vendte mot byen, men kun én og en halv etasje på siden som vendte mot sporene. Stasjonsbygningen i Sandefjord hadde opprinnelig trekk fra sveitserstilen. I tilknytning til stasjonen ble det også oppført en godsbygning samt en mindre privetbygning som er revet. Stasjonsbygningen har i dag mistet mange av sine opprinnelige stilpreg både ut- og innvendig. Holmestrands stasjonsbygning ble revet i 2016/17, og da er Sandefjord den eneste gjenværende stasjonsbygningen av denne typen. Både Stasjonsbygningen og godshuset er vernet gjennom administrativ beslutning som inngår i «Landsverneplan for jernbanen» (2015). Stasjonsbygningen er også bevart som en del av Sandefjords byplan.

Vegfar. Den gamle kongevegen fra Larvik til Sandefjord gikk ned forbi Bugårdene til prestegårdens grensebekk, over prestegårdens jorder og ned til stranda.

Nybyen og Rukla. Området er i RPBA-registeret. Den eldste delen, Rukla, ligger sør for Landstads gate. Prinsens gate er en av byens eldste gater, og det er kjent bebyggelse her i 1801. I 1854 ble de åpne løkker delt opp i byggetomter og bygd med navngitte gater. Området ble kalt Nybyen, og var den første regulære utbyggingen av tomter. Området kjennetegnes av malte trehus i 1-2 etasjer med tidstypisk arkitektur for 1800-1900. Rukla har vokst fram over tid, og har derfor stor variasjon, mens Nybyen er en samlet planlegging med mer enhetlig preg. Bygningene utgjør sammen med gateløp, hager og vegetasjon et helhetlig kulturmiljø.

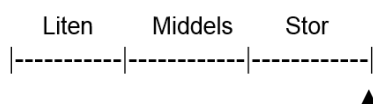
En rekke bygninger i Sandefjord sentrum er registrert i SEFRAK, deriblant en del bygninger datert til 1600- og 1700-tallet.

Verdivurdering

Kulturmiljøet i Sandefjord er rikt og mangfoldig og inneholder flere RPBA-områder i by. Middelaldertuftene og -kirkegården har både i seg selv, og i sammenheng med nytt kirkebygg og prestegårdens hovedbygning fra andre kvartal av 1800-tallet, stor kunnskaps- og opplevelsesverdi. Sandefjords historie som religiøst senter, ladested, kjøpstad, tollsted, badeby og fangstby har gjort byen til et viktig historisk sted av nasjonal interesse. Her er stor tidsdybde og stor grad av autenticitet, også i gatestrukturen. Murbyen i sentrum er viktig kilde til kunnskap om utviklingen av administrasjon, arkitektur, bystruktur, næringsliv og religionsliv i Sandefjord, men også i Norge og Vestfold ved inngangen av 1900-tallet. Byen og kulturminnene viser sammenheng og kontinuitet, har symbolverdi og gir identitet. Mange enkeltbygninger har stor arkitektonisk verdi.

Kulturmiljø 27 Sandefjord er vurdert til å ha stor kunnskapsverdi, opplevelsesverdi og bruksverdi.

Samlet vurdering blir særlig høy verdi.



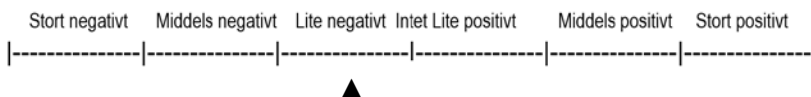
Omfang og konsekvens

Kulturmiljø 27 Sandefjord ligger delvis i planområdet og delvis i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger:



Figur 5-19 I Sandefjord planlegges ny hevet stasjon på en høy bru på mur, og fire spor. Deler av muren vil ha åpninger.

Tiltaket ligger i kanten av kulturmiljøet, og vil kun påvirke de nordligste kulturminnelokalitetene i sentrum. Traseen passerer i ytterkanten av kulturmiljøet, der breddeutvidelsen av sporene tas nord for dagens jernbaneområde. Dette medfører at dagens stasjonsmiljø i sammenheng med Jernbanealleen kan bevares, noe som vil være svært positivt for Sandefjord by. Sandar kirke og middelalderkirkegården vil ikke bli direkte berørt så fremt det ikke bygges noe langs jernbanen. Nye vegger rundt kirkeanlegget følger dagens vegtraseer. Den høye brua vil gi en negativ, visuell virkning på miljøet rundt kirken og kirkegården, men er den beste av de løsningene som er utredet her. Den høye brua vil bli en fysisk og visuell barriere som deler den nordre delen av Sandefjord i to. Ingen boliger må rives, men nytt jernbaneanlegg vil gi større nærføring til tidlig 1900-talls bebyggelsen i nord. Deler av muren skal åpnes og brukes til gjennomgang, sykkelparkering, næringsformål og lignende, og vil bidra til kommunikasjon på tvers av jernbaneområdet. Tiltaket er vurdert til å ha lite negativt omfang.



Stor verdi sammenholdt med lite negativt omfang gir liten negativ konsekvens (-).



Figur 5-20 Fotomontasje som viser hvordan nye Sandefjord stasjon i Gokstadkorridoren kan bli. Illustrasjon utarbeidet av NOAV for Bane NOR.

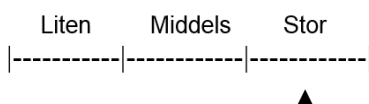
5.3.5 Utredningsområde 7 Sandefjord sør

5.3.5.1 Kulturmiljø 28 Virik

For beskrivelse og verdivurdering av kulturmiljøet se kapittel 5.1.4.

Verdivurdering

Kulturmiljø 28 Virik har stor kunnskapsverdi, middels til stor opplevelsesverdi og middels til stor bruksverdi. Samlet vurdering blir stor verdi.

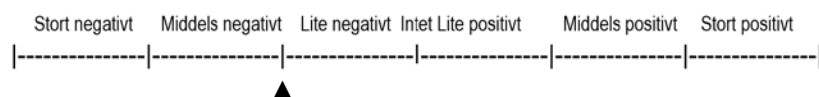


Omfang og konsekvens

Sør for det nye stasjonsområdet går korridoren på terreng langs dagens jernbanetrasé.

Kulturmiljø 28 Virik ligger delvis i planområdet og delvis i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger:

I området ligger flere automatisk fredete kulturminnelokaliteter. Traseen passerer gjennom kulturmiljøet vest for og parallelt med dagens linje, og vil gi direkte konflikt med et gravfelt nord for Virik Vestre (ID29829), som også i dag er berørt av jernbanen. To små skålgropfelt i parsellhagene vil få større nærføring enn i dag. Nytt stasjonsområde og nye veger vil påvirke kulturmiljøet i liten grad. Tiltaket er vurdert til å ha lite til middels negativt omfang.



Stor verdi sammenholdt med lite til middels negativt omfang gir middels negativ konsekvens (--).

5.3.6 Mulige justeringer innenfor Gokstadkorridoren

Tiltaket vil medføre konflikter for både Stokke og Råstad stasjoner samt to gravfelt i henhold til ved Stange-From og ved Virik. Det er lite rom for justeringer av traseen innenfor korridoren da denne er optimalisert for å unngå ytterligere konflikter med både kulturminner og kulturmiljø av stor verdi. Dersom sporet forskyves nordvest ved Råstad kan konfliktgraden reduseres noe. Justeres sporet sørøstover vil konfliktgraden øke. Dersom Stokke og Råstad stasjoner blir flyttet – ikke revet – vil konfliktgraden bli klart redusert.

5.3.7 Forslag til avbøtende og eventuelle kompenserende tiltak for Gokstadkorridoren

Kun spesielle tiltak som kan forbedre Gokstadkorridoren er lagt inn her. Generelle tiltak som gjelder hele strekningen er samlet under kapittel 8.3.

- Sikring av Sandar kirkested for å unngå skade i anleggsfasen.
- Det foreslås at hverken Stokke eller Råstad stasjoner rives, men flyttes og plasseres ved ny jernbane, slik at jernbanerelasjonen og den historiske konteksten mellom stasjon og omkringliggende tettsteder opprettholdes.
- Skjæring i Kråkåsen ved Gokstadhaugen blir dempet mest mulig, Vegetasjonstiltak kan vurderes.
- Vegetasjonsbelte som buffersone mellom Sandar kirkegård og ny jernbanebru. Ny bebyggelse mellom jernbane og kirkestedet bør unngås.

- Tiltaket vil være i konflikt med / ha nærføring til et større gravfelt Havna på From (Askeladden ID 11070). Tiltaket bør legges så langt nordvest som mulig, og det må søkes god tilpassing til resterende deler av gravfeltet som ikke blir berørt.
- Det bør etableres enkle og «lette» brukonstruksjoner som ikke konkurrerer med kulturhistoriske verdier innenfor kulturmiljø med særlig stor verdi.
- Unngå skjæringer som berører automatisk fredete kulturminner inklusive sikringssoner. Murte, vertikale støttemurer – helst natursteinsmurer - vil kunne gi mindre skade omfang og et bedre visuelt uttrykk.

5.3.8 Konsekvenser i anleggsperioden for Gokstadkorridoren

- Økt støypåvirkning på Stokke prestegård og kirkested
- Økt støypåvirkning på Sandar kirkested

5.3.9 Oppsummering Gokstadkorridoren

Tiltaket medfører at både Stokke og Råstad stasjoner må rives. Videre ligger korridoren i stor grad utenfor eller i kant med kulturmiljø, men ved kulturmiljø 21 Stange-From vil korridoren komme tett inn mot og i direkte konflikt med et større gravfelt på From. Ved Gokstad vil en skjæring bli synlig fra Gokstadhaugen, og gi en liten visuell negativ påvirkning. Videre vil en gravhaug ved kulturmiljø 28 Virik bli direkte berørt. Denne er allerede påvirket av dagens jernbanetrasé. De negative konsekvensene er først og fremst knyttet til riving av både Stokke og Råstad stasjoner og konflikt med kulturmiljø 21 Stange-From.

Korridoren har samlet middels til stor negativ konsekvens (--/---).

Tabell 5-3 Rangering av korridor og alternativ

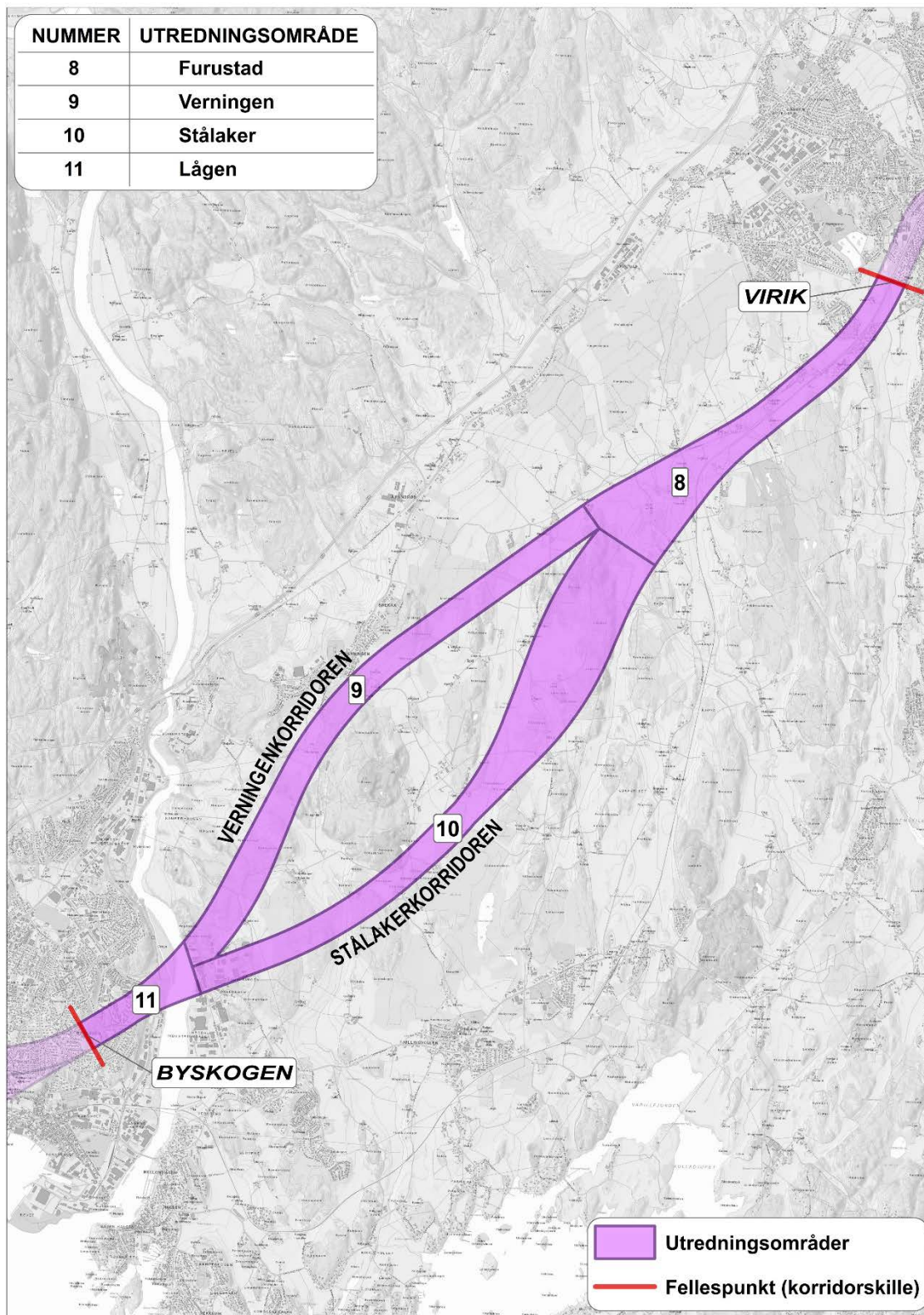
Korridor	Alternativ	Samlet konsekvens	Rangering	Kommentar
Gokstad-korridoren		Middels til stor negativ konsekvens (--/---)	4	Både Stokke og Råstad stasjon vil bli revet. Konflikt med flere automatisk fredete gravminner. Nærføring til flere automatisk fredete kulturminner. Skjæring gir skjemming av Gokstadhaugen.

5.4 Oppsummering Stokke – Virik

Korridor	Beskrivelse	Samlet konsekvens	Rangering	Kommentar
Torp Vest-korridoren Vest	De største verdiene er knyttet til kulturmiljø 14 Stokke prestegård og kirkested, 17 Fevang og 26 Åsen, som alle har særlig høy verdi. Tiltaket medfører at Stokke stasjon vil bli rives. Et gravfelt ved Virik, som allerede er berørt av dagens jernbane, ligger også i konflikt med tiltaket. Noe visuell konsekvens for bygdeborg ved Herre-Unneberg. Noen eldre gårdstun vil bli berørt, samt at traseen griper inn i nytt terreng. Ut over dette vil ikke traseen medføre store konflikter da tiltaket i all hovedsak er lagt i ytterkanten av kulturmiljøene. De to alternativene sør for flyplassen har nokså likt, og lavt, konfliktnivå med kulturminner og kulturmiljø. Med unntak av Stokke stasjon har korridoren som helhet en plassering som samlet sett gir svært begrensede konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø.	Liten negativ konsekvens (-)	2	Stokke stasjon vil bli revet. En kjent konflikt med automatisk fredet kulturminner ved Virik som er berørt fra før. Elles blir kulturminner og kulturmiljø blir i liten grad berørt. Noe visuell konsekvens for bygdeborger.
Torp Vest-korridoren Storås	De største verdiene er knyttet til kulturmiljø 14 Stokke prestegård og kirkested, 17 Fevang og 26 Åsen, som alle har særlig høy verdi. Tiltaket medfører at Stokke stasjon vil bli rives. Et gravfelt ved Virik,	Ubetydelig til liten negativ konsekvens (0/-)	1	Stokke stasjon vil bli revet. En kjent konflikt med automatisk fredet kulturminner ved Virik som er berørt fra før. Elles blir kulturminner og kulturmiljø i liten grad berørt. Lange tunneler gir

Korridor	Beskrivelse	Samlet konsekvens	Rangering	Kommentar
	<p>som allerede er berørt av dagens jernbane, ligger også i konflikt med tiltaket. Noe visuell konsekvens for bygdeborg ved Herre-Unneberg. Noen eldre gårdstun vil bli berørt, samt at traseen griper inn i nytt terreng. Ut over dette vil ikke traseen medføre store konflikter da tiltaket i all hovedsak er lagt i ytterkanten av kulturmiljøene. De to alternativene sør for flyplassen har nokså likt, og lavt, konfliktnivå med kulturminner og kulturmiljø. Torp vest via Storås vurderes som bedre enn Torp vest. Dette skyldes at det vestligste alternativet, med lengre tunneler, har mindre påvirkning når traseen passerer den fredete bygdeborgen og kulturlandskapet ved Unneberg. Med unntak av Stokke stasjon har korridoren som helhet en plassering som samlet sett gir svært begrensede konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø.</p>			minst mulig visuell konsekvens for bygdeborger.
Unneberg-korridoren	<p>De største verdiene er knyttet til kulturmiljø 14 Stokke prestegård og kirkested og 26 Åsen, som har særlig høy verdi. Tiltaket medfører at Stokke stasjon må rives. Korridoren ligger i stor grad utenfor eller i kant med kulturmiljøene, men ved kulturmiljø 21 Stange-From vil korridoren komme tett inn mot og i direkte konflikt med flere automatisk fredete kulturminner, blant annet et større gravfelt. Videre vil en gravhaug ved kulturmiljø 28 Virik bli direkte berørt. Denne er allerede påvirket av dagens jernbanetrasé. I tillegg blir mange fredete kulturminner visuelt berørt. Konsekvensen er her vurdert til stor negativ. Samlet sett har korridoren middels negativ konsekvens for kulturminner og kulturmiljø. De negative konsekvensene er først og fremst knyttet til riving av stasjonsmiljøet på Stokke og kulturmiljøet ved Stange-From.</p>	Middels negativ konsekvens (--)	3	Stokke stasjon vil bli revet. Konflikt med flere automatisk fredete gravminner. Nærføring til flere automatisk fredete kulturminner. Korridor som avviker fra dagens jernbanetrasé over Råstad og From, og griper derfor inn i nytt terreng.
Gokstad-korridoren	<p>De største verdiene er knyttet til kulturmiljø 14 Stokke prestegård og kirkested, 24 Gokstad og 26 Åsen, som har særlig høy verdi. Tiltaket medfører at både Stokke og Råstad stasjoner må rives. Videre ligger korridoren i stor grad utenfor eller i kant med kulturmiljø, men ved kulturmiljø 21 Stange-From vil korridoren komme tett inn mot og i direkte konflikt med et større gravfelt på From. Ved Gokstad vil en skjæring bli synlig fra Gokstadhaugen, og gi en liten visuell negativ påvirkning. Videre vil en gravhaug ved kulturmiljø 28 Virik bli direkte berørt. Denne er allerede påvirket av dagens jernbanetrasé. De negative konsekvensene er først og fremst knyttet til riving av både Stokke og Råstad stasjoner og konflikt med kulturmiljø 21 Stange-From.</p>	Middels til stor negativ konsekvens (--/---)	4	Både Stokke og Råstad stasjon vil bli revet. Konflikt med flere automatisk fredete gravminner. Nærføring til flere automatisk fredete kulturminner. Stor bergskjæring gir visuell negativ påvirkning av Gokstadhaugen.

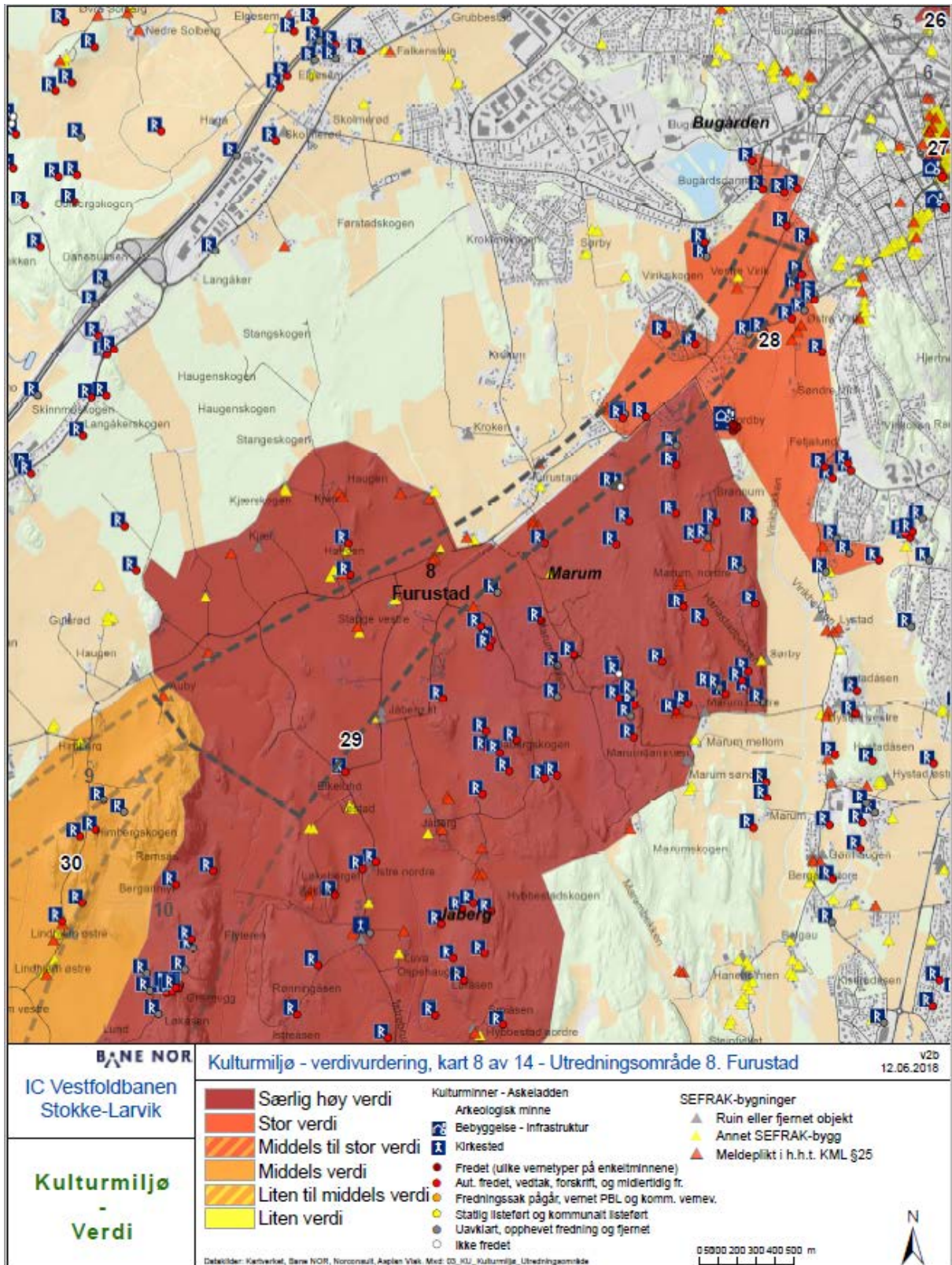
6 VERDI, OMFANG OG KONSEKVENSVURDERING VIRIK – BYSKOGEN



Figur 6-1 Temakart med korridorene Vervingen og Stålaker på delstrekningen Virik-Byskogen.

6.1 Verningenkorridoren

6.1.1 Utredningsområde 8 Furustad



Figur 6-2 Kulturmiljø verdivurdering utredningsområde 8 Furustad

6.1.1.1 Kulturmiljø 28 Virik

Virik ligger vest for Sandefjord sentrum og kulturmiljøet omfatter et åpent jordbrukslandskap omkranset av boligområder. Dagens jernbanetrasé og Skiringssalveien går gjennom områdets nordlige del. Navnet Virik kan komme av «Vervikar» eller «Vervikr» - et sted man oppholder seg til visse tider av året.

Fredete kulturminner

I miljøet finnes en rekke automatisk fredete kulturminner. Det er særlig mange helleristningslokaliteter med groper i området. De ligger plassert langs hele østre side av kulturmiljøet, inn mot den lave ryggen som strekker seg fra Skiringssalveien i nord til Lystadskogen i sør. Det er ellers flere automatisk fredete gravminner i miljøet. Lokalitet ID 117077 omfatter fem ringer fra fem overpløyde gravhauger og minst to hus datert bronsealder-jernalder. Lokalitet ID 9990 omfatter et større gravfelt med 17 ringer samt bosetningsspor mm fra jernalder-middelalder. I vest og sør for hovedvegen, ligger et vedtaksfredet gårdshus på Nordby (ID86575). Nordby er en gård fra middelalderen som fikk sin nåværende form ved oppføringen av hovedbygningen rundt 1840. Den er oppført i to etasjer i empirestil. Eksteriøret er godt bevart. Planløsningen i 1. etasje med tre stuer på rad er karakteristisk for større våningshus fra denne perioden i dette området. Tunet har ellers kårbolig og bryggerhus.

Andre kulturhistoriske verdier

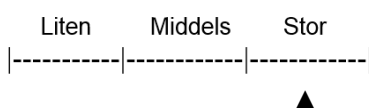
Flere eldre bygg er registrert i SEFRAK-registeret, blant annet gårdsbygninger i tunene Vestre og Østre Virik og Nordby. Ved Brønnum lengst vest i kulturmiljøet ligger et våningshus fra 1700-tallet. Mange mindre veger fra tun til tun viser en eldre ferdselsstruktur.

Verdivurdering

Miljøet er kulturminnerikt og har stor tidsdybde. Det er mange fredete objekter som ut fra sin juridiske status har høy kulturhistorisk verdi. Her er flere gropristninger spredt i østre deler av miljøet, og disse er en viktig kunnskapskilde. I det åpne landskapet preger boligfeltene og større utbygginger miljøet noe, og mange av de fredete objektene ligger nettopp her i disse randsonene av miljøet. Likevel er mye av jordbrukslandskapet bevart nord og sør for Kjellbergveien og videre sørover.

Kulturmiljø 28 Virik har stor kunnskapsverdi, middels til stor opplevelsesverdi og middels til stor bruksverdi.

Samlet vurdering blir stor verdi.



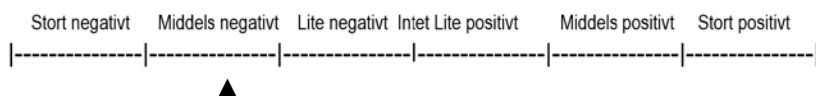
Omfang og konsekvens

Fra Skiringssalveien går korridoren i en skjæring i terrenget langs eksisterende jernbane sørover. Nytt spor følger delvis dagens spor. Ved Kjellbergåsen legger sporet seg på nordvestsiden av dagen spor.

Kulturmiljø 28 Virik ligger delvis i planområdet og delvis i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger:

Traseen passerer gjennom kulturmiljøet nordvest for og parallelt med dagens linje, og vil gi direkte konflikt med en gravhaug ved Brønnum (ID 77995). Gårdstunet på Vestre Virik vil få større nærføring. Innenfor korridoren ligger flere automatisk fredete kulturminnelokaliteter, som ikke vil bli berørt i særlig grad. En gravrøys vil bli direkte berørt av ny atkomstveg fra Krokmoveien til Kjellbergåsen. Graven er imidlertid allerede ganske ødelagt av dagens veg. Ny veg over jernbanen ved Skiringssal vil gi en liten visuell påvirkning. Noe økt støypåvirkning.

Tiltaket er vurdert til å ha middels negativt omfang.



Stor verdi sammenholdt med middels negativt omfang gir middels negativ konsekvens (--).

6.1.1.2 Kulturmiljø 29 Istrelandskapet

Istrelandskapet tilsvarer Vestfold fylkeskommunes RPBA-prioriterte område «Jåberg, Istrehågan, Marumdalen, Haugen og Vestad». Kulturmiljøet dekker et større areal i grenseområdet mellom Larvik og Sandefjord, i terrasselandskapet nedenfor Raet. Det ligger rundt «dalføret» for dagens jernbanetrasé, og inkluderer omliggende «høydedrag» hvor de gamle gårdene ligger, fra Lauve i sør til Istre, Stange, Brønnum og Jåberg i nord. Kulturmiljøet dekker et stort areal, og kulturminneverdier blir derfor beskrevet summarisk.

Fredete kulturminner

Steinalder. Lokaliteter fra steinalder er påvist på Snøløkka og Løksåsen. Disse åsene framsto som øyer og nes i steinalderen da havnivået var høyere.

Bronsealder. Helleristningene på Haugen utgjør et av de fineste feltene i Vestfold (ID 59112). Figurene viser framstillinger av skip og spiralfigurer med føtter.

Jernalder. En rekke gårder har navn som indikerer høy alder, i tilknytning til gårdene er det gravhauger og gravfelt. Gårdene er knyttet sammen av gamle vegfar som helst går relativt høyt i tørrlagt terreng. Samlet framstår disse strukturene som svært gamle, og viser at området var bosatt av jordbrukere flere hundre år før Kristi fødsel. Funn av et romersk sverd i en gravhaug på Vestad har vært trukket fram som spesielt av Vestfold fylkeskommune. Istrehågan er et gravfelt med båtformede graver markert med bautasteiner, populært kalt Vestfolds Stonehenge. En rekke gravhauger og strukturer er i dag overpløyet.



Figur 6-3 Dalføret med Vestad og Istregårdene på grevskapskart fra 1812 og i dag. I dag går jernbanen gjennom området fra nord til sør, transformatoranlegget ved Jåbergveien er også et nytt element. Selv om dyrkingsarealet er utvidet er landskapet med gårdene godt bevart og lett gjenkjennelig over de 200 årene som skiller kart og ortofoto. Til høyre en av de særpregede spiralfigurene på Haugen (Kartverket, Google Earth, Jan Lindh).

Andre kulturhistoriske verdier

Middelalder. Istre kirke (ID 84727), kjent fra middelalderske kilder, ligger høyst sannsynlig innenfor dette kulturmiljøet, men lokalisering er ukjent og kulturminnet har uavklart status.

Tun og bygninger. Kulturmiljøet omfatter en rekke tun med SEFRAK-registrerte bygninger. Bygningene er oppført i hovedsak på 1800-tallet. Flere av disse kan være verneverdige. Bygningene på gården Bærløkka er fra 1700-tallet og har aldersverdi. Gårdstunene er typiske for området og landsdelen.

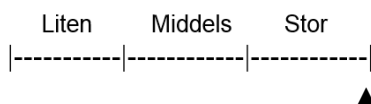
Kulturmiljø generelt. I dette landskapet vil det være en rekke kulturspor som oppmuringer, steinsettinger og rydninger som har kulturhistorisk verdi.

Verdivurdering

Kulturmiljøet består av et større område hvor den gamle jordbruksstrukturen er tydelig med eldre gårder på høydedragene, forbundet med eldre vegfar. Gravminnene understreker jordbrukslandskapets alder. Kulturmiljøet har imidlertid stor tidsdybde med spor fra både steinalder og bronsealder. Noen av de bevarte kulturminnene er av unik karakter.

Området framstår som relativt fritt for nyere dominerende arealbeslag, selv om noen slike finnes, som kraftledningsnett med transformatorstasjon ved Jåbergveien. Jernbanen er også et element som bryter landskapet med sin rette linjeføring. Imidlertid er banen ensporet, og har gjennom 130 år til en viss grad grodd inn i landskapet.

Kulturmiljø 29 Istrelandskapet er vurdert til å ha særlig høy kunnskapsverdi, opplevelsesverdi og bruksverdi. Området er prioritert gjennom RPBA. Samlet er kulturmiljøet vurdert til å ha særlig høy verdi.

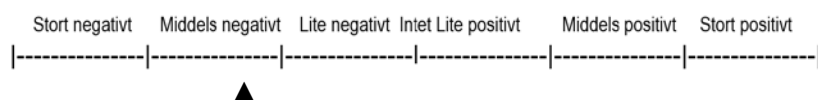


Omfang og konsekvens

Fra Kjellbergåsen fortsetter sporet på terreng parallelt langs eksisterende jernbane sørover til Førstad der det svinger nordvest og passerer like sør for tunet på Øvre Auby. Forbi Førstad legges traseen på en bru på mur (uten fri høyde), før den fortsetter videre på terreng. Traseen vil bli liggende på en liten fylling over terrenget fram til en bru med frihøyde på et kortere strekke før Auby.

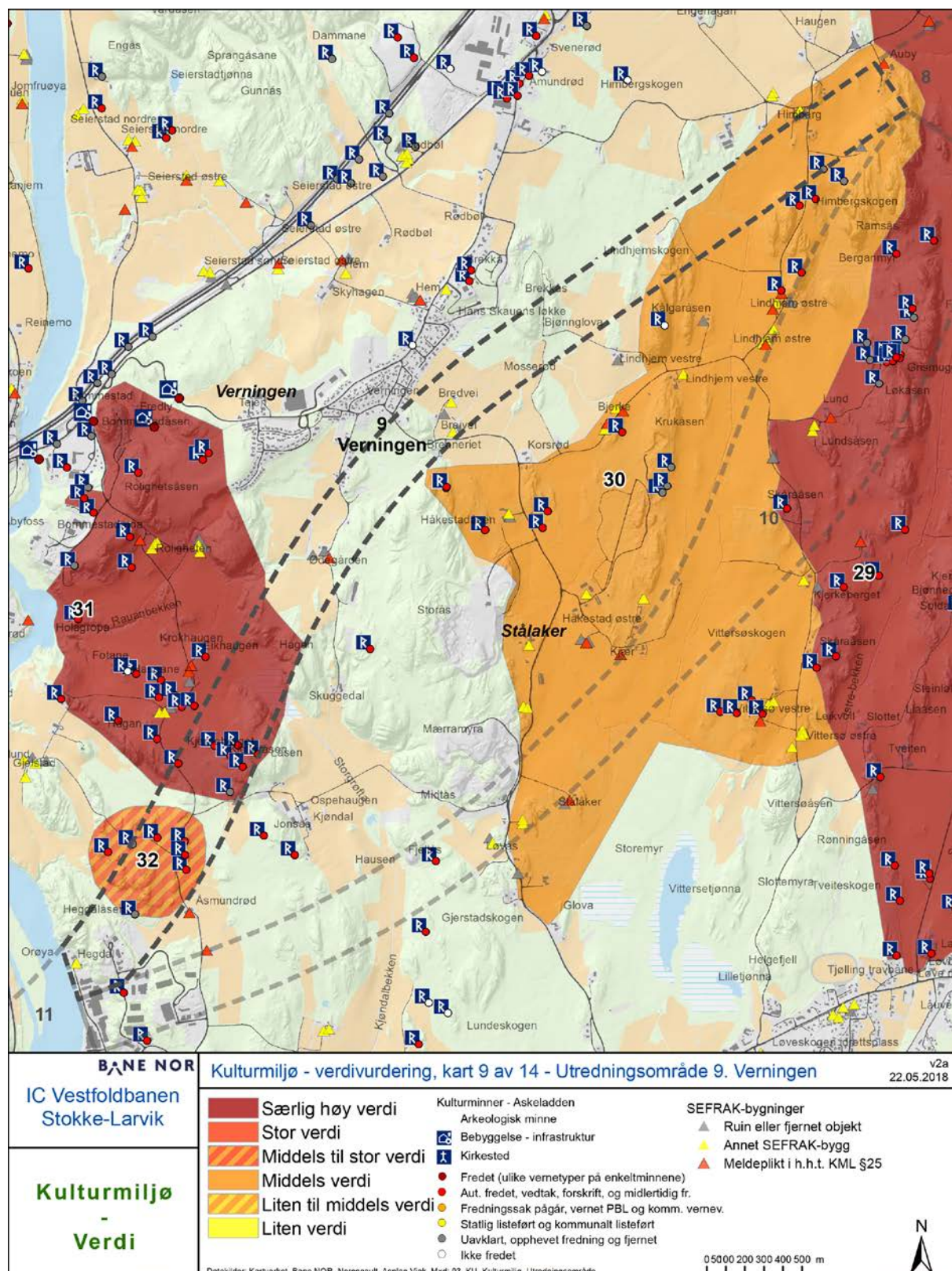
Kulturmiljø 29 Istrelandskapet ligger delvis i planområdet og delvis i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger:

Traseen går gjennom kulturmiljøets nordvestre del. Tiltaket vil ikke medføre noen direkte konflikter, men vil gi større nærføring til helleristningsfeltet på Haugen med særlig økt støy- og visuell påvirkning. Det vil også bli mer nærføring til flere eldre gårdstun. Området er imidlertid allerede visuelt påvirket av en større kraftledning som bidrar til å dele opp kulturlandskapet. Tiltaket vil gi mer barrierevirkning mellom den nordre og søndre delen av Istrelandskapet, og vil redusere den opprinnelige historiske sammenhengen i denne delen av kulturlandskapet ytterligere. Bærløkka vil ligge i kanten av anleggsområdet. Tiltaket vil ikke medføre direkte konflikt men vil opprettholde dagens nærføring til tunet. Tiltaket er vurdert til å ha ubetydelig til lite negativt omfang.



Særlig høy verdi sammenholdt med middels negativt omfang gir liten negativ konsekvens (-).

6.1.2 Utredningsområde 9 Vervingen



Figur 6-4 Kulturmiljø verdivurdering utredningsområde 9 Vervingen

6.1.2.1 Kulturmiljø 30 Himberg-Vitterse

Kulturmiljøet ligger vest for kulturmiljø 31 Istrelandskapet og tilsvarer på mange måter dette, med nord-sørgående drag, men med færre automatisk fredete kulturminner. Disse er heller ikke unike på samme måte. Imidlertid er også dette et kulturlandskap som er typisk for søndre Vestfold.

Fredete kulturminner

På enkelte høydedrag er det påvist spor av aktivitet i steinalderen. Gjennom jernalderens jordbruk er landskapet gradvis blitt mer kultivert, med synlige spor av gravhauger langs veger og på høgdedragene. Dette er gjennomgående i hele kulturmiljøet.

Andre kulturhistoriske verdier

Kulturmiljøet omfatter en rekke tun med SEFRAK-registrerte bygninger. Bygningene er oppført i hovedsak på 1800-tallet, men enkelte bygninger er fra 1700-tallet og har aldersverdi. Flere av disse kan være verneverdige. Gårdstunene er typiske for området og landsdelen.

Verdivurdering

Kulturmiljøet har enkelte spor fra steinalder, noe som gir tidsdybde. Kulturlandskapet har flere gravminner, eldre gårdsstruktur/ jordbrukslandskap. Det har klare paralleller til Istrelandskapet, men kulturminnene er av mer vanlig karakter og med gjennomgående lavere kulturminnetetthet.

Kulturmiljø 30 Himberg-Vitterse er vurdert til å ha middels kunnskapsverdi, opplevelsesverdi og bruksverdi. Samlet er kulturmiljøet vurdert til å ha middels verdi.

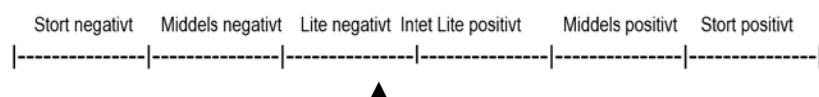


Omfang og konsekvens

Fra Auby går sporet på terreng på lave fyllinger. Et lite stykke løftes traseen opp på en bru av mur.

Kulturmiljø 30 Himberg-Vitterse ligger delvis i planområdet og delvis i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger: Traseen passerer gjennom kulturmiljøets nordvestre kant, og vil ikke medføre direkte konflikter med kjente kulturminner i dette området. Tiltaket vil gi noe nærføring til to steinalderlokaliteter oppe på Håkestadåsen og flere eldre gårdstun, og med det gi økt støybelastning i et område som er lite berørt i dag.

Tiltaket er vurdert til å ha intet til lite negativt omfang.



Middels verdi sammenholdt med intet til lite negativt omfang gir ubetydelig konsekvens (0).

6.1.2.2 Kulturmiljø 31 Bommestad vegminne, Rauan og Roligheten

Området er et av Vestfold fylkeskommunes prioriterte kulturmiljøer (RPBA). Kulturmiljøet ligger på østsiden av Lågen, like sør for E18. Området er avgrenset i nord av veganlegg, i øst og sør av gammelt kulturlandskap med gårdsbebyggelse og åser, og i vest av Lågen.

Fredete kulturminner

Det er registrert flere steinalderfunn i området (ID 59065, 10661, 59065) gjennom steinøkser, flintskrapere og flintavfall. De viser at jegere og sankere tidvis har hatt leirplasser i det som en gang var et landskap med holmer og skjær.

I dyrka mark er det registrert bergkunst fra bronsealder (ID 9291). Helleristningsfeltet består av fem skipsfigurer og 12 skålgroper.

I kulturmiljøet finnes et stort antall gravhauger (ID 77364, 68427, 48718, 75063, 75062, 19112, 48717, 75061, 91168, 75060, 77363, 13160, 91163, 91169, 50230, 52590). Opprinnelig har det vært langt flere. Gravfunnene vitner om en til dels meget velstående bondestand gjennom hele jernalderen. Blant annet er det funnet noen romerske sølvmynter fra første århundre etter Kristus, flere bronsekar, en fingerring av gull, sølvsmykker og flere halskjeder med glassperler. Noen av de gravlagte var handelsmenn og -kvinner, andre var høytstående krigere. Det er også registrert et kokegropfelt ved Rauan med i alt syv kokegroper (ID 45004).

Bommestad vegmiljø (ID 110582): Vestfoldraet har alltid vært en viktig ferdselsåre gjennom Vestfold. Der raet krysser Lågen ved Bommestad ble det et naturlig trafikknutepunkt med flere krysningspunkter i sammenheng. Etter hvert ble det bygd bruer og bedre veger. Mellom gårdene Bommestad og Roligheten øst for elva finnes hele seks forskjellige generasjoner av ferdselsårer ved siden av hverandre, fra de eldste hulvegene og ridevegene til dagens firefelts motorveg. Mot nord ligger flere utgaver av den gamle vegen til Hedrum kirke. Vegene er alle tidstypiske der form og utseende er representativt for datidens krav og behov. Veganlegget er forskriftsfredet gjennom Statens Vegvesens verneplan (objekt nr. 71-72). Flere hulveger (ID 90950, 3180, 91167) er automatisk fredet. Et veganlegg sør i kulturmiljøet (ID 107150) er uavklart.



Figur 6-5 Til venstre ses en hulveg som går gjennom et gravfelt på Bommestad. Den er spor etter den eldste ferdselen. Til høyre en veg fra 1808. Datidens franske forbilder innebar så rette strekninger som mulig, uavhengig av terrengforhold. Foto: Ann Kathrin Jantsch og Jan Lindh.

Andre kulturhistoriske verdier

Gårdsnavnet Bommestad (*Bóndþingsstaðir*) betyr «gården der bøndene holdt ting». Tinget som ga gården navn er eldre enn vikingtiden. Rett utenfor kulturmiljøet i nordvest, under dagens E18, er det gravd ut mer enn 300 kokegroper som kan settes i sammenheng med tinget.

Mellom Bommestad og gården Tinghaugen rett utenfor kulturmiljøet i sør ligger det flere gårder som opprinnelig var gården *Rauðarnir* eller Rauan. Navnet sikter til det rødfargede jordsmonnet. Rauan omfattet trolig gårdene Roligheten, Ødegården, Rauan i Tjølling, Skuggedal, Kjøndal og Gjelstad. Den første bosetting i Rauanområdet tror man var Rauan i Tjølling. Fradelingen av Hedrum-delen av Rauan kan ha skjedd før kristendommens innføring, da grensa mellom Hedrum og Tjølling prestegjeld går tvers gjennom den gamle Rauan-gården. Allerede før 1377 ble Hedrumdelen av Rauan delt i to: Gulle-Rauan og Smør-Rauan, også kalt Østre Rauan. Fra 1683 til rundt 1740 var Gulle-Rauan og Smør-Rauan ett bruk, men ble delt igjen i 1730-åra, samtidig som Smør-Rauan ble delt i 3 bruk. Alle disse fire brukene inngikk i det som i dag utgjør Roligheten.

I dag er Rauan del i to bruk, Rauan øvre og nedre, med bebyggelse fra 1800-tallet.

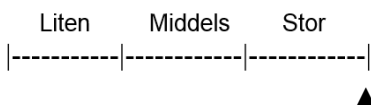
Roligheten var en del av den gamle storgården Rauan. Rundt 1770 samlet Ingeborg Ackeleye Gulle-Rauan, Smør-Rauan, Kjøndal, Skuggedal og Ødegården til ett bruk, som ble kalt Roligheten. Disse gårdene kom under grevskapet, og ble først selvstendige bruk ca.1845. Greven av Laurvig, Christian Conrad, bodde på gården fra 1771 til 1783. Roligheten er i dag delt i to bruk med bebyggelse fra siste del av 1800-tallet og første del av 1900-tallet.

Verdivurdering

Bommestad har nasjonal verdi som vegminne. Kulturmiljøet utgjør et nøkkelområde til veghistorie med flere vegtyper. Området omkring Roligheten – Rauan viser gamle, intakte landskaps- og bosetningsstrukturer med spor fra steinalder, helleristningsfelt fra bronsealder, gravminner fra jernalder og gamle tun med bebyggelse fra 1800-tallet. Kulturmiljøet har stor tidsdybde og viktige kulturhistoriske sammenhenger. Kulturmiljøet er lite berørt av nyere tiltak.

Kulturmiljø 31 Bommestad vegminne, Rauan og Roligheten er vurdert til å ha stor kunnskapsverdi, stor opplevelsesverdi og stor bruksverdi. Området er prioritert gjennom RPBA-status.

Samlet er kulturmiljøet vurdert til å ha særlig høy verdi.

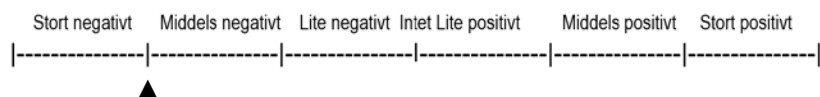


Omfang og konsekvens

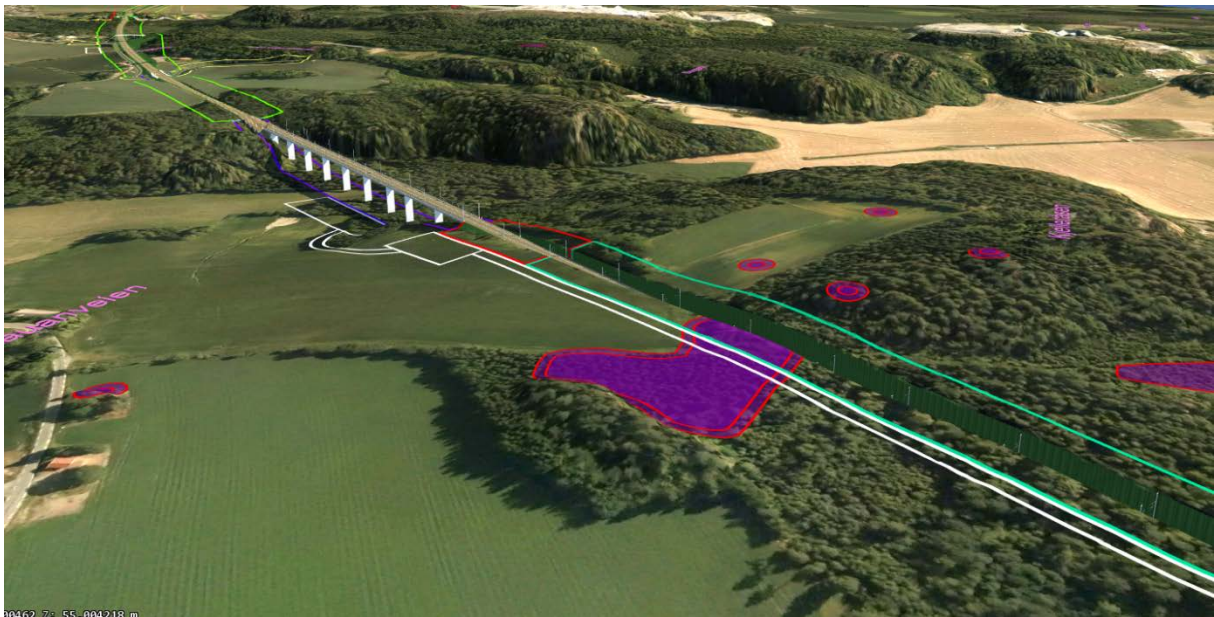
Fra Håkestadåsen svinger sporet sørover på terrenget, passerer gjennom Ødegården og kommer inn i først ei bru og deretter i en oppmurt skjæring gjennom Kjelleråsen.

Kulturmiljø 31 Bommestad vegminne, Rauan og Roligheten ligger delvis i planområdet og delvis i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger: Traseen passerer gjennom kulturmiljøets sørøstre del. Tiltaket vil gi direkte konflikt med et gravfelt ved Rauan nedre (ID 48718). Feltet består av 33 rundhauger og 3 langhauger, de aller fleste er lokalisert i den vestre delen. De fire rundhaugene øst for stien er alle sterkt skadet, delvis på grunn av et masseuttak. Brua vil bli godt forankret til terrenget, men vil sammen med en skjæring bidra til at den kulturhistoriske sammenhengen i dette helhetlige og lite berørte kulturlandskapet blir brutt. Det er positivt at skjæringen mures opp med støttemur og at anleggsgrensen en trukket inn til et minimum, som vil gi et mindre inngrep i landskapet. Tiltaket vil uansett valg av teknisk løsning også bidra til en sterk nærføring til en steinalderboplass (ID 10661 og 68427), og et gravminne på Kjelleråsen (ID 68427) som vil bli liggende så tett opp til skjæringen at det trolig vil bli vanskelig å unngå konflikt selv om anleggsområdet ikke går inn i lokalitetenes sikringszone. Tiltaket vil også gi større nærføring til gårdsbebyggelsen. Tiltaket vil påvirke det i dag relativt uberørte kulturlandskapet visuelt samt støy- og støvmessig.

Tiltaket er vurdert til å ha middels til stort negativt omfang.



Særlig høy verdi sammenholdt med middels til stort negativt omfang gir stor negativ konsekvens (---).



Figur 6-6 Traseen går gjennom RPBA-området. Retning Larvik mot høyre.

6.1.2.3 Kulturmiljø 32 Tinghaugen ved Rauanveien

Kulturmiljøet ligger like sør for kulturmiljø 31 Bommestad vegminne, Rauan og Roligheten i skogsvokst og kupert terreng.

Fredete kulturminner

Tinghaugen (ID 15344) er en bygdeborg fra jernalder som utgjør en seks meter steinrøys over en kløft. Muren er sammenrast i sør, men oppbygd, og måler 1,5 meter i bredden og 1 meter i høyden på det høyeste. Fjellplatået er omgitt av bratte fjellsider i både nord, vest og syd. Selve platået fremstår som noe kupert, med enkelte flatere partier. Borgen er automatisk fredet.

Fangstgrop (usikker funksjon, ID 5990). Gropen har sirkulær form med rektangulær bunn, 55-60 cm dyp, og har en markant voll rundt hele med diameter 1,5 meter innenfor og 3,5 meter utenfor. Gropa er datert til førreformatorisk tid, og er automatisk fredet.

Bautasteinlokaltet (ID 19109). Lokalteten består av en bautastein som består av en lav, kvadratisk steinblokk, og en annen bautastein formet som en steinblokk med rektangulært tverrsnitt, og en rund kullmile, klart markert med tydelig fotgrøft. Bautasteinene er datert til førreformatorisk tid, kullmila til jernalder. Lokalteten er automatisk fredet.

Bautasteinslokaltet (ID 39156), datert jernalder. Steinen har et nærmest rektangulært tverrsnitt med mål: høyde 2,10 m, bredde 1,90 meter og dybde 0,35 m.

Hulveg (ID 15343), datert jernalder-middelalder. Hulvegen fremstår som en diffus fordypning i terrenget og er orientert syd-sydvest-nord-nordøst. Veggen måler i lengde 31 m, i bredde 3 meter og dybde 40 cm.

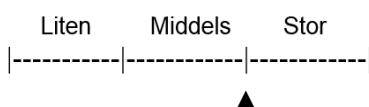
Andre kulturhistoriske verdier

Det er ikke registrert andre kulturhistoriske verdier innenfor kulturmiljøet.

Verdivurdering

Kulturmiljøet omfatter en bygdeborg, tre bautasteiner, et vegfar og en kullmile som viser at det har vært aktivitet i dette området lenge. Kulturminnene viser en kulturhistorisk sammenheng både innbyrdes, og i forhold til Rauan og Roligheten lenger nord. Området har stor tidsdybde. Kulturmiljø 32 Tinghaugen ved Rauanveien er vurdert til å ha middels til stor kunnskapsverdi, opplevelsesverdi og bruksverdi.

Samlet vurdering blir middels til stor verdi.

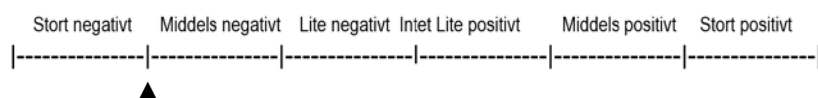


Omfang og konsekvens

Fra Kjelleråsen går sporet rett sørvest på terreng, deretter i en skjæring mellom gårdstunet Asmundrød og bygdeborgen kalt Tinghaugen, før sporet går ut på en bru over Lågen ved Heggdal.

Kulturmiljø 32 Tinghaugen ved Rauanveien ligger delvis i planområdet og delvis i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger: Traseen passerer rett gjennom kulturmiljøet i en stor skjæring med store flater som vil gi en så sterk nærføring at det vil bli vanskelig å unngå konflikt med de nærmeste lokalitetene. Det forventes at lokalitet ID 19109 med to bautasteiner vil bli direkte berørt. I tillegg vil ny atkomstveg og anleggsområde medføre direkte konflikt med en automatisk fredet grop vest for traseen. Tiltaket vil bidra til å bryte den kulturhistoriske sammenhengen innenfor kulturmiljøet, og gi en både visuell og støymessig påvirkning i et område som har vært lite berørt fram til i dag.

Tiltaket er vurdert til å ha middels til stort negativt omfang.

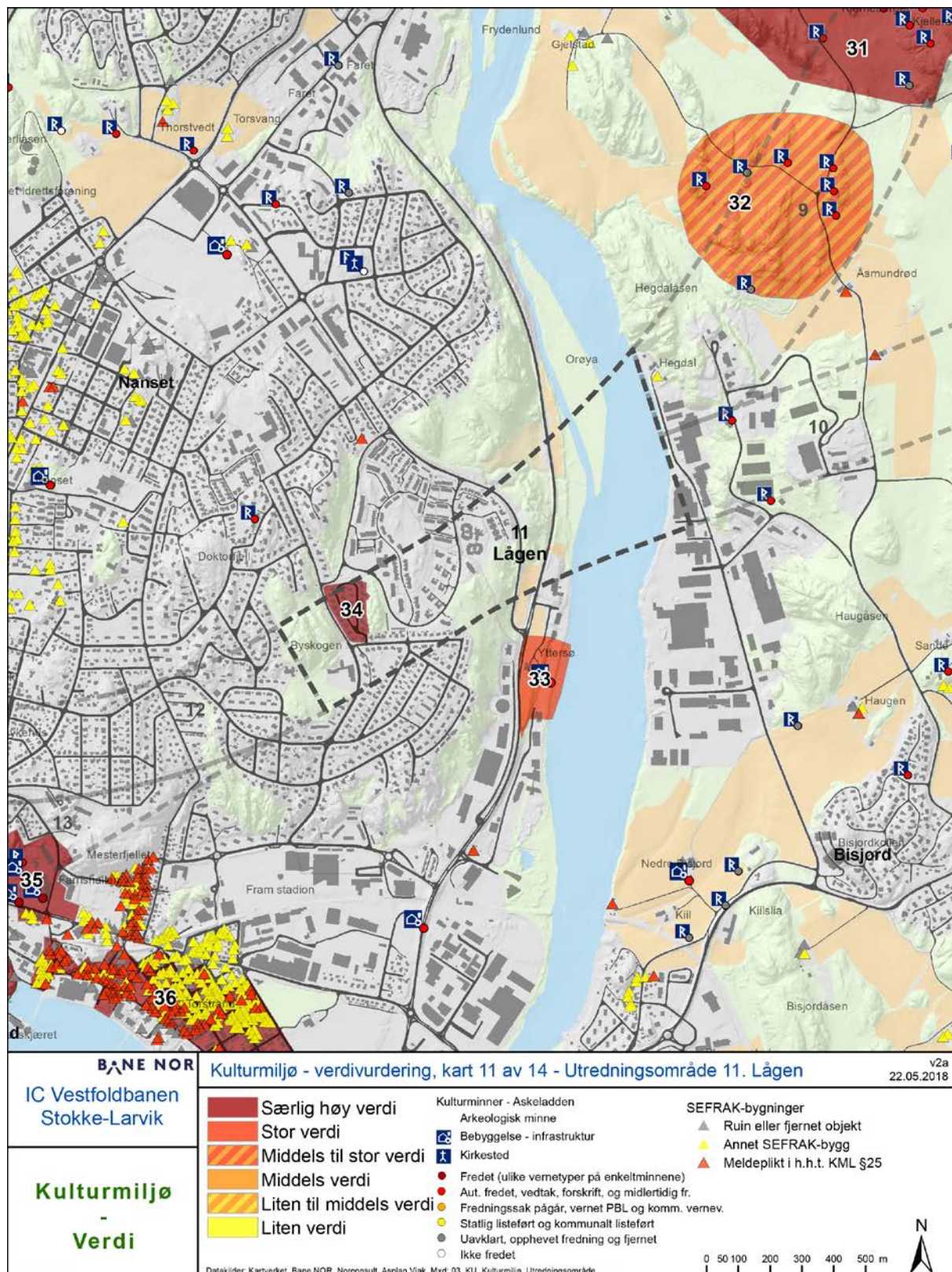


Middels til stor verdi sammenholdt med middels til stort negativt omfang gir stor negativ konsekvens (---).



Figur 6-7 Traseen vil berøre bautasteinene i området. Retning Larvik mot venstre/nedover i bildet.

6.1.3 Utredningsområde 11 Lågen



Figur 6-8 Kulturmiljø verdivurdering utredningsområde 11 Lågen

6.1.3.1 Kulturmiljø 33 Yttersø

Kulturmiljøet består av det fredete området Yttersø, som ligger på en terrasse i det relativt brattlendte landskapet langs Lågens vestbredd. I vest er området avgrenset av Elveveien (fv. 40), foruten bolig- og næringsbebyggelse som også avgrenser miljøer mot nord og sør.

Fredete kulturminner

Yttersø (ID 86487) ble oppført som lystgård rundt 1820. Hovedbygningen har to etasjer i klassisistisk stil med hovedvekt på stilarten Louis-seize. Bygningen er unik i norsk sammenheng, spesielt er det uvanlig at en bygning av denne typen er bygget så sent som rundt 1820. Sidebygningen ligger i 90 graders vinkel på hovedbygningen, og er den eneste som er igjen av uthusbygningene på tunet. Hagen har gjennomgått flere forandringer, og kan dateres i kildene tilbake til slutten av 1600-tallet. Fredningen omfatter hagen/ nærområdet rundt bygningene.

Løsfunn. Det er tidligere funnet en bergartsøks og en meisel fra steinalder, og båtrester - trolig fra jernalder - innenfor det opprinnelige gårdsområdet til Yttersø. Funnene er ikke nødvendigvis innenfor dette definerte kulturmiljøet, men like trolig fra nærområdet. Yttersø ble sannsynligvis tatt i bruk som gård i løpet av middelalderen, først kjent fra 1398 under navnet Øtelsrud.

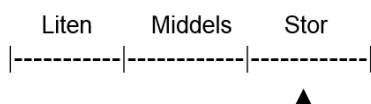
Andre kulturhistoriske verdier

Det er ikke registrert andre kulturhistoriske verdier innenfor kulturmiljøet.

Verdivurdering

Hovedbygningen er vedtaksfredet og området er fredet etter kulturminnelovens § 19. Hovedbygningen på Yttersø var blant de første bygningene som ble fredet i 1923 etter at "lov um bygningsfredning" trådte i kraft i 1920. Kulturminneloven av 1978 åpnet for også å frede områder rundt kulturminner. Dette hadde bakgrunn i større forståelse av betydningen av at kulturminner står i en sammenheng, og at helhet og omgivelser er viktig. Gjennom dedikert eierskap er eiendommen i dag svært godt restaurert og vedlikeholdt, det er gjennomført omfattende bygningshistoriske undersøkelser av eiendommen. Yttersø gård har stor nasjonal verdi.

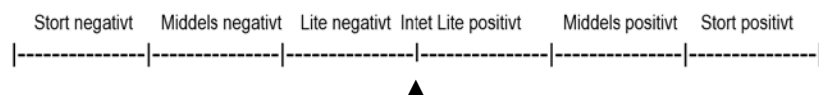
Kulturmiljø 33 Yttersø er vurdert til å ha stor kunnskapsverdi, opplevelsesverdi og bruksverdi. Samlet er kulturmiljøet vurdert til å ha stor verdi.



Figur 6-9 Yttersø. Den senere kjente filologen Sophus Bugge malte akvarellen av huset som 14-åring i 1845. Han var barnebarn av prost og Jernverkseier Johan Fredrik Sartz som bygget Yttersø om til lystgård. Yttersø fremstår i dag som et kulturmiljø ved elven, omsluttet av veg og næringsbygg i de andre retningene (Ragnar Kristensen, Norkart).

Omfang og konsekvens

Fra brua over Lågen går traseen inn i en bergtunnel ved Byskogen. Kulturmiljø 33 Yttersø ligger i influensområdet, og vil ut fra avstanden bli lite visuelt berørt av tiltaket. Tiltaket er vurdert til å ha intet omfang.



Stor verdi sammenholdt med intet omfang gir ubetydelig konsekvens (0).

6.1.3.2 Kulturmiljø 34 Svaleveien

Svaleveien, også omtalt som Flintabyen, ligger nordøst for Larvik sentrum.

Fredete kulturminner

Det er ikke registrert andre kulturhistoriske verdier innenfor kulturmiljøet.

Andre kulturhistoriske verdier

Svaleveien. Prosjektet ble tegnet av arkitekt Thore Holm i 1967, og oppført av Larvik Boligbyggelag i 1971. Kulturmiljøet har en planlagt og enhetlig bebyggelsesstruktur bestående av 25 malte trehus, med pulttak og skråskårne, utskytende endevegger. Bygningene utgjør sammen med gateløp, hager og vegetasjon et helhetlig kulturmiljø.



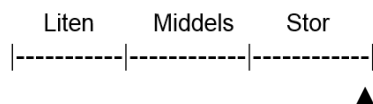
Figur 6-10 Kulturmiljø 34 Svaleveien. Område 4 i fagrapport Kulturmiljøer i byer og tettsteder i Vestfold 2017/2018. Kilde: Vestfold fylkeskommune.

Verdivurdering

Svaleveien er et tidstypisk eksempel på 1970-tallets arkitektur og bomiljø av regional kulturhistorisk verdi. Svaleveien er en svært viktig kilde til kunnskap om arkitektur og byutvikling både i Larvik og Vestfold. Kulturmiljøet har konkrete opplevelsesverdier knyttet til den estetiske opplevelsen av arkitekturen i området. Formidlingspotensialet, og økonomisk verdi knyttet til videreføring av dagens bruk, gir Svaleveien store bruksverdier. Kunnskaps-, opplevelses og bruksverdiene forsterkes av egenskaper som autentisitet og lesbarhet. Svaleveien er et av de nye RPBA-områdene i byene, og har regional og nasjonal verdi.

Kulturmiljø 34 Svaleveien er vurdert til å ha særlig høy kunnskapsverdi, opplevelsesverdi og bruksverdi.

Samlet er kulturmiljøet vurdert til å ha særlig høy verdi.



Omfang og konsekvens

Fra brua over Lågen går traseen inn i en bergtunnel ved Byskogen.

Kulturmiljø 34 Svaleveien ligger i planområdet rett over bergtunnelen, og vil ikke bli berørt av tiltaket. Det er usikkert hvilken grad rystelser fra tunnelsprengning vil påvirke kulturmiljøet. Det forutsettes at det vil bli iverksatt tiltak som forhindrer skader.

Tiltaket er vurdert til å ha intet omfang.



Stor verdi sammenholdt med intet omfang gir ubetydelig konsekvens (0).

6.1.4 Mulige justeringer innenfor Verningenkorridoren

Det er lite rom for justeringer av traseen innenfor korridoren. Traseen er lagt på en slik måte at den unngår større, direkte konflikter med verdifulle kulturminner. Dersom sporet skal forskyves innenfor korridoren vil det kunne få større følger for kulturminner og kulturmiljø. Blant annet vil tiltaket medføre større nærføring til helleristningsfeltet ved Haugen gård dersom det flyttes nordover. Flyttes traseen sørover vil det berøre større deler av (RPBA) Istrelandskapet med regional og nasjonal verdi. Gjennom kulturmiljø 31 Bommestad vegminne, Rauan og Roligheten, som også er et RPBA-område, er traseen allerede lagt i østre kant av korridoren for å unngå for stor negativ påvirkning i dette området. Forskyves traseen vestover, vil større deler av kulturlandskapet forringes. Det samme gjelder kulturmiljø 32 Tinghaugen ved Rauanveien. Hverken kulturmiljø 33 Yttersø eller 34 Svaleveien vil få effekt av om traseen forskyves. Ved vurdering av forskyving av traseen må det vektlegges at direkte konflikter med kulturminner unngås.

6.1.5 Forslag til avbøtende og eventuelle kompenserende tiltak for Verningenkorridoren

Kun spesielle tiltak som kan forbedre Verningenkorridoren er lagt inn her. Generelle tiltak som gjelder hele strekningen er samlet under kapittel 8.3.

- Hele gårdstun eller bygninger med aldersverdi som må rives eller flyttes på grunn av tiltaket, bør flyttes innen samme område som de i dag er en del av. Verneverdige bygninger som skal rives må dokumenteres før riving. En eventuell dokumentasjon må skje i samråd med Kulturarv i Vestfold fylkeskommune.
- Ved nærføring av veg eller jernbane mot verneverdig bebyggelse bør det gjøres nødvendige tilpassinger som kan opprettholde og ivareta det opprinnelige visuelle inntrykket kulturminnet/miljøet har hatt i sin opprinnelige situasjon. Støytiltak må også ses i denne sammenheng.
- Skjæringer gjennom kulturmiljøene 31 Rauan og Roligheten og 32 Tinghaugen ved Rauanveien bør tilpasses slik at de ikke påvirker automatisk fredete kulturminner mer enn nødvendig. Gjelder spesielt lokalitetene Askeladden ID 48718 og ID 19109.

6.1.6 Konsekvenser i anleggsperioden for Verningenkorridoren

- En ny anleggsvei mellom traseen og Rauanveien vil gi økt støy og støv til et ellers uberørt område.

6.1.7 Oppsummering Verningenkorridoren

Korridoren berører nordre del av de tre kulturmiljøene 28 Virik, 29 Istrelandskapet og 30 Himberg-Vitterse. Traseen er lagt på en slik måte at den unngår større, direkte konflikter med verdifulle kulturminner. Tiltaket vil medføre størst negativ virkning knyttet til konflikter både med et gravfelt ved Rauan og Roligheten (RPBA-område) og til kulturmiljø 32 Tinghaugen ved Rauanveien. Både muren gjennom Rauan og den store skjæringen ved Tinghaugen ligger så nære traseen at det kan bli vanskelig å unngå konflikt med de nærmeste lokalitetene. Tiltaket vil også medføre et brudd i den kulturhistoriske sammenhengen i nordre del av Istrelandskapet, og gi en større nærføring til helleristningsfeltet ved Haugen gård enn det er i dag. Dette området er allerede berørt av kraftledninger. Noen eldre gårdstun traseen passerer vil gå tapt. Gjennom kulturmiljø 31 Bommestad vegminne, Rauan og Roligheten (RPBA-område) er traseen lagt i østre kant av korridoren for å unngå for stor negativ påvirkning på kulturmiljøet. Ny trasé vil i tillegg føre til økt visuell påvirkning og støy i områder som ikke har støybelastning i dag. Dette gjelder for alle kulturmiljøene på strekningen. Korridoren har samlet middels negativ konsekvens (--).

Tabell 6-1 Rangering av korridor og alternativ

Korridor	Alternativ	Samlet konsekvens	Rangering	Kommentar
Verningenkorridoren		Middels negativ konsekvens (--)	3	Direkte konflikt med RPBA-området Rauan-Roligheten, og bautasteiner ved Tinghaugen/Rauanveien. Størst nærføring til helleristningsfeltet ved Haugen.

6.2 Stålakerkorridoren

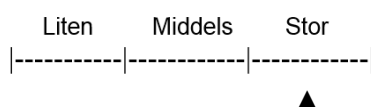
6.2.1 Utredningsområde 8 Furustad

6.2.1.1 Kulturmiljø 28 Virik

For beskrivelse og verdivurdering av kulturmiljøet se kapittel 6.1.1.

Verdivurdering

Kulturmiljø 28 Virik har stor kunnskapsverdi, middels til stor opplevelsesverdi og middels til stor bruksverdi. Samlet vurdering blir stor verdi.



Omfang og konsekvens

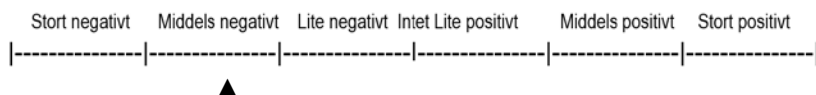
Stålaker vest

Fra Virik vil nytt dobbeltspor følge samme trasé som dagens spor, på en fylling i terrenget. Fra Vestre Virik dreier sporet vestover og fortsetter parallelt med dagens spor fram til Furustadveien der det er planlagt ny kjøreveibru over jernbanen. Det er også planlagt ny atkomstvei mellom Krokmoveien og boligområdet på Kjellbergåsen. Mellom Geminiveien og Skiringssalveien er det planlagt en ny gangbru.

Kulturmiljø 28 Virik ligger delvis i planområdet og delvis i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger: Traseen vil gi direkte konflikt med en gravhaug ved Brønnum (ID 77995). Gårdstunet på Vestre Virik vil få større nærføring. Ingen av de nye vegtiltakene langs traseen vil påvirke kulturminnelokalitetene i særlig grad. En gravrøys vil bli direkte berørt av ny atkomstveg fra Krokmoveien til Kjellbergåsen. Grava er imidlertid allerede ganske ødelagt av dagens veg. Innenfor planområdet ligger flere automatisk fredete kulturminnelokaliteter, som ikke vil bli berørt i særlig grad. Fyllingen gjennom landskapet gjør at sporet løftes opp og blir mer synlig.

Nye bruer vil bli også synlige elementer i kulturlandskapet. I og med at ny trasé legges nært dagens trasé vil påvirkningen for øvrig ikke bli særlig større enn i dag. Noe økt støypåvirkning.

Tiltaket er vurdert til å ha middels negativt omfang.



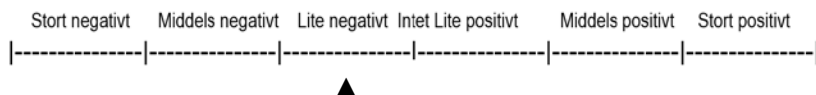
Stor verdi sammenholdt med middels negativt omfang gir **middels negativ konsekvens (--)**.

Stålaker øst

Fra Virik vil nytt dobbeltspor følge samme trasé som dagens, på en fylling i terrenget. Fra Vestre Virik dreier sporet noe vestover, men ikke like mye som det vestlige alternativet, og fortsetter parallelt med dagen spor fram til Furustadveien der det er planlagt ny kjørevegbru over jernbanen. Det er også planlagt ny atkomstveg mellom Krokemoveien og boligområdet på Kjellbergåsen. Mellom Apolloveien og Skiringssalveien er det planlagt en ny gangbru.

Kulturmiljø 28 Virik ligger delvis i planområdet og delvis i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger: Traseen vil ikke medføre direkte konflikter med kulturminner, men gi nærføring. Fyllingen gjør at traseen løftes opp og blir mer synlig i det kulturhistoriske landskapet. Nye bruer vil bli også synlige elementer i landskapet. I og med at ny trasé legges nær dagens, vil påvirkningen for øvrig ikke bli særlig større enn den er i dag. En gravrøys vil bli direkte berørt av ny atkomstveg fra Krokemoveien til Kjellbergåsen. Grava er imidlertid allerede ganske ødelagt av dagens veg.

Tiltaket er vurdert til å ha lite negativt omfang.



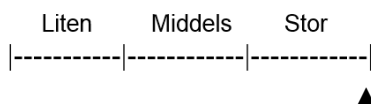
Stor verdi sammenholdt med intet til lite negativt omfang gir liten negativ konsekvens (-).

6.2.1.2 Kulturmiljø 29 Istrelandskapet

For beskrivelse og verdivurdering av kulturmiljøet se kapittel 6.1.1.

Verdivurdering

Kulturmiljø 29 Istrelandskapet er vurdert til å ha særlig høy kunnskapsverdi, opplevelsesverdi og bruksverdi. Området er prioritert gjennom RPBA. Samlet er kulturmiljøet vurdert til å ha særlig høy verdi.



Omfang og konsekvens

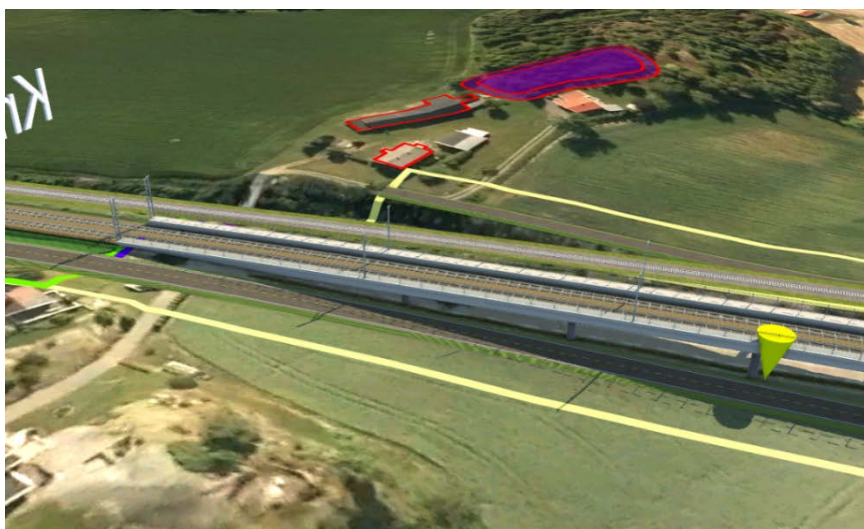
Stålaker vest

Fram til Bærløkka går traseen i kant med og utenfor kulturmiljøet. Derfra går traseen på en bru på mur, og videre fra Førstad Store på terreng via skjæring fram til Istre nordre der den går inn i en bergtunnel. Det er planlagt nye atkomstveger på vestsiden av traseen fra Førstad til Furustad østre, og over jernbanetraseene fra Førstad til Bærløkka.

Kulturmiljø 29 Istrelandskapet ligger delvis i planområdet og delvis i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger: Tiltaket medfører ingen direkte konflikter med automatisk fredete kulturminner, men vil forringe dagens gårdstun både på Førstad Store og Stange. Sporet vil ligge i en skjæring i terrenget med unntak av bru forbi Bærløkka, som er et lite kulturmiljø med eldre bygninger og gravfelt. Bærløkka vil ligge i kanten av anleggsområdet. Tiltaket vil ikke medføre direkte konflikt men vil opprettholde dagens nærføring til tunet. Tiltaket vil gi en noe større negativ visuell og støymessig påvirkning til kulturmiljøet gjennom større trasé og økt trafikk. Vil også gi en noe større nærføring til helleristningsfeltet på Haugen. Tiltaket er vurdert til å ha ubetydelig til lite negativt omfang.



Særlig høy verdi sammenholdt med lite negativt omfang gir liten negativ konsekvens (-).

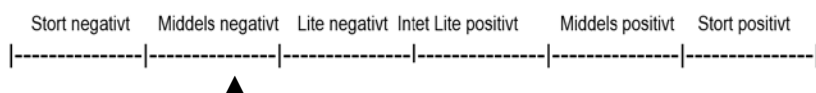


Figur 6-11 Tiltaket vil medføre konflikt med Bærløkka, retning Larvik mot høyre.

Stålaker øst

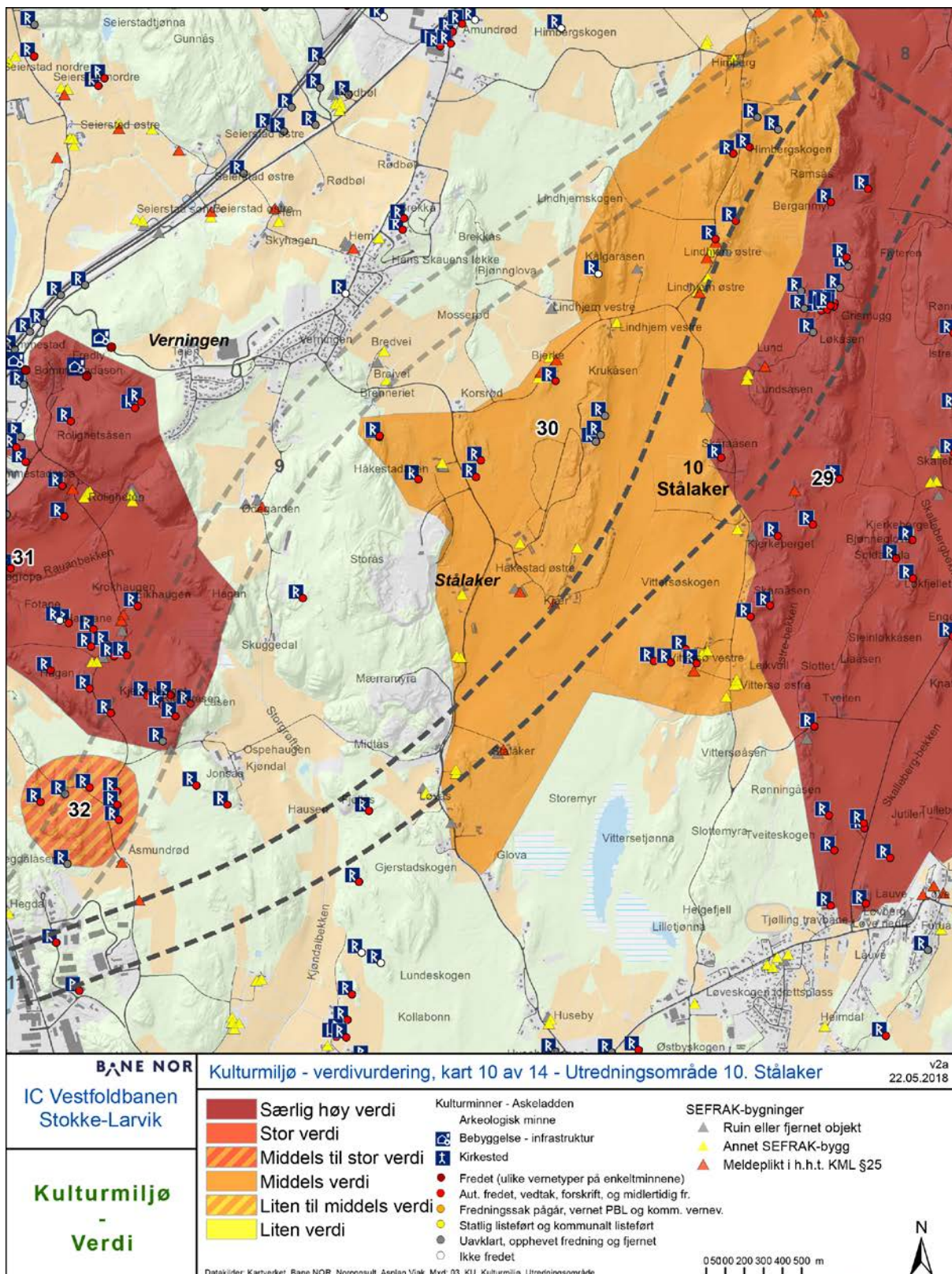
Fra Skiringssal er ny trasé forskjøvet noen meter mot øst for dagens spor, før den dreier sørvestover forbi Stangeby til Eikelund. Traseen går på terreng hele strekningen. To større skjæringar forbi henholdsvis Førstad og Furulund. Ny atkomstveg fra Bærløkka og sørover. To nye kjørebuer over jernbanen skal etableres.

Kulturmiljø 29 Istrelandskapet ligger delvis i planområdet og delvis i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger: Tiltaket vil medføre direkte konflikt med et automatisk fredet gravminne sør for Førstad Store. Tunet med bygninger og to gravminner på Bærløkka vil bli direkte berørt av ny skjæring. En tunnel gjennom Løkåsen er et positivt tiltak for å kunne bevare steinalderlokalitetene oppe på åsen. Tiltaket vil gi mer barrierevirkning mellom den nordre og søndre delen av Istrelandskapet, og vil redusere den opprinnelige historiske sammenhengen i denne delen av kulturlandskapet ytterligere. Anleggsområdet vil komme i konflikt med gårdstunet på Bærløkka og medføre riving av 1700-talls bygningene i tunet. Traseen ligger for det meste godt nede i terrenget. Nye krysningsveger vil ikke påvirke kulturmiljøet i særlig grad. Tiltaket er vurdert til å ha middels negativt omfang.



Særlig høy verdi sammenholdt med middels negativt omfang gir middels negativ konsekvens (--).

6.2.2 Utredningsområde 10 Stålaker



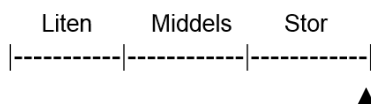
Figur 6-12 Kulturmiljø verdivurdering utredningsområde 10 Stålaker

6.2.2.1 Kulturmiljø 29 Istrelandskapet

For beskrivelse og verdivurdering av kulturmiljøet se kapittel 6.1.1

Verdivurdering

Kulturmiljø 31 Istrelandskapet er vurdert til å ha særlig høy kunnskapsverdi, opplevelsesverdi og bruksverdi. Området er prioritert gjennom RPBA. Samlet er kulturmiljøet vurdert til å ha særlig høy verdi.



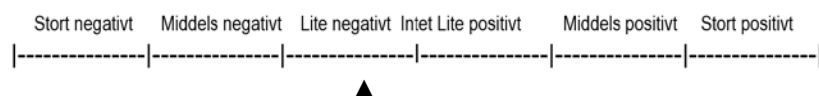
Omfang og konsekvens

Stålaker vest

Fra Istre Nordre går sporet inn i en bergtunnel før den fortsetter på terreng fram til Stålaker.

Kulturmiljø 29 Istrelandskapet ligger delvis i planområdet og delvis i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger: Tiltaket ligger i utkanten av kulturmiljøet, og vil medføre direkte konflikt med et automatisk fredet fotgrøft ved gården Lingum. Nytt dobbeltspor vil påvirke visuelt og støymessig, et i dag ellers urørt kulturhistorisk landskap.

Tiltaket er vurdert til å ha lite negativt omfang.



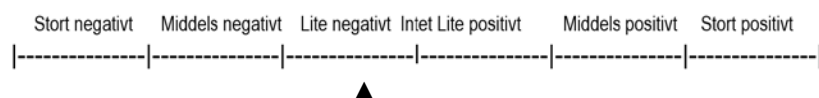
Særlig høy verdi sammenholdt med lite negativt omfang gir liten negativ konsekvens (-).

Stålaker øst

Fra Eikelund fortsetter ny trasé i skjæringer på terreng, før den går inn i en bergtunnel under Løkåsen. Tunnelen kommer ut i en stor skjæring sørvest for åsen og fortsetter på terreng. Et kort stykke nordøst for Skåra går sporet på bru med fri høyde. Ny atkomstveg fra Lingum til Skåra krysser sporet under brua.

Kulturmiljø 29 Istrelandskapet ligger delvis i planområdet og delvis i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger: Tiltaket vil ikke medføre noen direkte konflikter med et automatisk fredet gravminner da steinalderlokalitetene oppe på Løkåsen vil bli liggende over bergtunnelen. Traseen ligger delvis godt ned på skjæringer gjennom terrenget. Tiltaket vil gi noe nærføring til et gravfelt på Skåraåsen. Det vil bli økt støypåvirkning i et ellers lite berørt område.

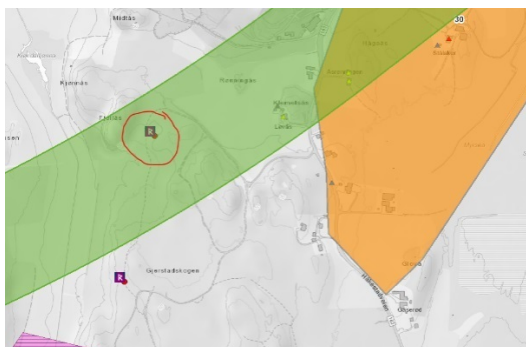
Tiltaket er vurdert til å ha lite negativt omfang.



Særlig høy verdi sammenholdt med lite negativt omfang gir liten negativ konsekvens (-).

6.2.2.2 Kulturmiljø 30 Himberg-Vitterse

For beskrivelse og verdivurdering av kulturmiljøet se kapittel 6.1.2. I områdene vest for kulturmiljøet ligger det noen spredte steinalderboplasser. Disse er lokalisert langs daldraget der Kjønnndalbekken ligger. Dette var en gang en fjordarm som gikk fra Viksfjorden og nordover.



Figur 6-13 Berørt steinalderlokalitet (ID 45206)

Verdivurdering

Kulturmiljø 30 Himberg-Vitterse er vurdert til å ha middels kunnskapsverdi, opplevelsesverdi og bruksverdi. Samlet er kulturmiljøet vurdert til å ha middels verdi.



Omfang og konsekvens

Stålaker vest

Fra Istre Nordre går sporet inn i en bergtunnel før den fortsetter i en skjæring på terreng fram til Stålaker.

Kulturmiljø 30 Himberg-Vitterse ligger delvis i planområdet og delvis i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger: I områdene vest for kulturmiljøet vil en steinalderlokalitet bli direkte berørt (ID45206). Tiltaket vil ellers ikke medføre direkte konflikt med kulturminner. Nytt dobbeltspor vil påvirke et i dag urørt kulturhistorisk landskap og bryte opp den kulturhistoriske sammenhengen. Stort sett mindre skjæring gjør at traseen ligger godt i terrenget. Nye krysningspunkt påvirker kulturlandskapet i liten grad. Det vil bli økt støypåvirkning i et ellers lite berørt område.

Tiltaket er vurdert til å ha intet til lite negativt omfang.

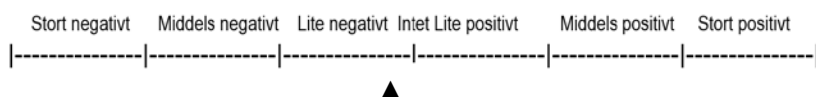


Middels verdi sammenholdt med intet til lite negativt omfang gir liten negativ konsekvens (-).

Stålaker øst

Fra Skåra fortsetter ny trasé på terreng, via en strekning på bru med fri høyde og videre på terreng fram til Stålaker.

Kulturmiljø 30 Himberg-Vitterse ligger delvis i planområdet og delvis i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger: Lik som Stålaker vest. Tiltaket er vurdert til å ha intet til lite negativt omfang.



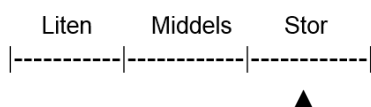
Middels verdi sammenholdt med intet til lite negativt omfang gir liten negativ konsekvens (-).

6.2.3 Utredningsområde 11 LågenKulturmiljø 33 Yttersø

For beskrivelse og verdivurdering av kulturmiljøet se kapittel 6.1.3.

Verdivurdering

Kulturmiljø 33 Yttersø er vurdert til å ha stor kunnskapsverdi, opplevelsesverdi og bruksverdi. Samlet er kulturmiljøet vurdert til å ha stor verdi.

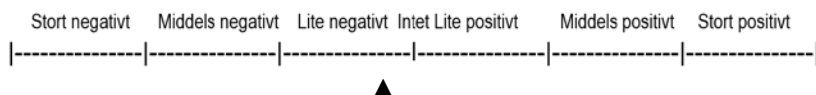


Omfang og konsekvens

Fra en betongtunnel ved Heggdal legges nytt spor i en ny bru over elva. På vestbredden går brua inn i en bergtunnel under Byskogen.

Kulturmiljø 33 Yttersø ligger i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger: Tiltaket vil ikke medføre konflikter med kulturminner. Ny, høy bru vil gi en liten visuell påvirkning til fredet kulturmiljø.

Tiltaket er vurdert til å ha intet til lite negativt omfang.



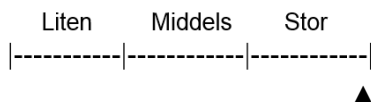
Stor verdi sammenholdt med intet til lite negativt omfang gir liten negativ konsekvens (-).

6.2.3.2 Kulturmiljø 34 Svaleveien

For beskrivelse og verdivurdering av kulturmiljøet se kapittel 6.1.3.

Verdivurdering

Kulturmiljø 34 Svaleveien er vurdert til å ha særlig høy kunnskapsverdi, opplevelsesverdi og bruksverdi. Samlet er kulturmiljøet vurdert til å ha særlig høy verdi.



Omfang og konsekvens

Fra brua over Lågen går traseen inn i en bergtunnel ved Byskogen. Kulturmiljø 34 Svaleveien ligger i planområdet rett over bergtunnelen, og vil ikke bli direkte berørt av tiltaket.

Tiltaket er vurdert til å ha intet omfang.



Stor verdi sammenholdt med intet omfang gir ubetydelig konsekvens (0).

6.2.4 Mulige justeringer innenfor Stålakerkorridoren

Det er lite rom for justeringer av traseen innenfor korridoren. Traseen er lagt slik at den unngår større, direkte konflikter med verdifulle kulturminner. Dersom sporet skal forskyves innenfor korridoren kan det få større følger for kulturminner og kulturmiljø. Blant annet vil tiltaket medføre større nærføring til helleristningsfeltet ved Haugen gård dersom det flyttes nordover. Flyttes traseen sørover vil det berøre større deler av (RPBA) Istrelandskapet med regional og nasjonal verdi. Traseen bør ikke legges nærmere kulturmiljø 31 Bommestad veiminne, Rauan og Roligheten, (RPBA) og 32 Tinghaugen ved Rauanveien enn det den allerede gjør. Hverken kulturmiljø 33 Yttersø eller 34 Svaleveien vil oppnå positiv virkning om traseen forskyves. Ved vurdering av forskyving av traseen må det vektlegges at direkte konflikter med kulturminner unngås.

6.2.5 Forslag til avbøtende og eventuelle kompenserende tiltak for Stålakerkorridoren

Kun spesielle tiltak som kan forbedre Stålakerkorridoren er lagt inn her. Generelle tiltak som gjelder hele strekningen er samlet under kapittel 8.3.

- Det bør etableres enkle og «lette» brukonstruksjoner som ikke konkurrerer med kulturhistoriske verdier innenfor kulturmiljø med særlig stor verdi.
- Unngå skjæringer som berører automatisk fredete kulturminner inklusive sikringssone. Murte, vertikale støttemurer – helst natursteinsmurer - vil kunne gi mindre skade omfang og et bedre visuelt uttrykk.
- Bærløkka spesielt, men også eldre gårdstun eller bygninger som må rives eller flyttes på grunn av tiltaket bør flyttes innen samme område som de i dag er en del av. Verneverdige bygninger som skal rives må dokumenteres før riving. En eventuell dokumentasjon må skje i samråd med Kulturarv i Vestfold fylkeskommune.
- Ved nærføring av veg eller jernbane mot verneverdig bebyggelse bør det gjøres nødvendige tilpassinger som kan opprettholde og ivareta det opprinnelige visuelle inntrykket kulturminnet/-miljøet har hatt i sin opprinnelige situasjon. Støytiltak må også ses i denne sammenheng.

6.2.6 Konsekvenser i anleggsperioden for Stålakerkorridoren

- Uten tilstrekkelig sikring i anleggsfasen kan sterk nærføring påvirke Bærløkka gjennom skader og økte støy- og støvplager.

6.2.7 Oppsummering Stålakerkorridoren

Traseen medfører ingen store konflikter da den er lagt i ytterkanten av kulturmiljøene og i områder uten store kulturminneverdier. Noen eldre gårdstun vil gå tapt. Det østre alternativet vil gi direkte konflikt med en fotgrøft ved Lingum samt tunet på Bærløkka med 1700-talls bebyggelse. Tunnelen under Løkåsen vil beskytte steinalderkulturminnene. Ny bru vil gi størst nærføring til Yttersø i det østre alternativet, men forskjellen er ubetydelig. Det vestre alternativet vil komme i direkte konflikt med et gravminne ved Brønnum og gi nærføring til både helleristningsfeltet ved Haugen og tunet på Bærløkka. I begge alternativene vil det til nå uberørte kulturlandskapet få en økt visuell påvirkning og økt støynivå. Alternativene har et relativt likt konfliktnivå, men det østre anses som det dårligste ut fra at 1700-bebyggelse på Bærløkka berøres direkte.

Korridoren har samlet liten negativ konsekvens (-).

Tabell 6-2 Rangering av korridor og alternativ

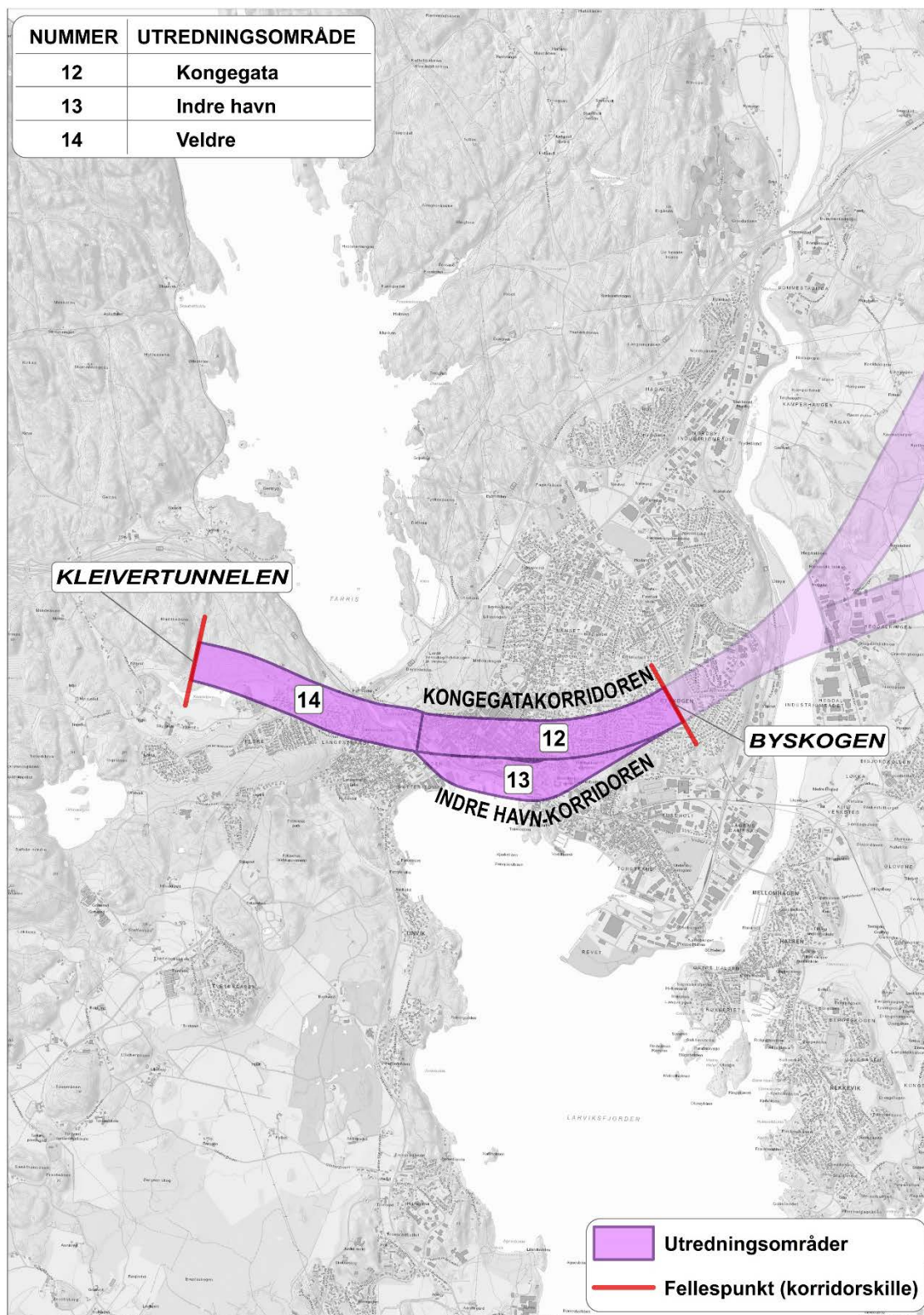
Korridor	Alternativ	Samlet konsekvens	Rangering	Kommentar
Stålaker-korridoren	Stålaker vest	Liten negativ konsekvens (-)	1	Konflikt med gravminne ved Brønnum og størst nærføring til helleristningsfeltet på Haugen. Ellers få konflikter.
	Stålaker øst	Liten negativ konsekvens (-)	2	Ved Bærløkka berøres 1700-talls bebyggelsen, og det er konflikt med automatisk fredet fotgrøft ved Lingum. Påvirkning av bygning ved Bærløkka medfører at denne korridoren rangeres som dårligere for kulturminner og kulturmiljø enn Stålaker.

6.3 Oppsummering Virik – Byskogen

Korridor	Beskrivelse	Samlet konsekvens	Rangering	Kommentar
Verningen	De aller største verdiene er knyttet til kulturmiljøene 29 Istrelandskapet, 31 Bommestad veiminne, Rauan og Roligheten og 34 Svaleveien som alle har særlig høy verdi. Traseen medfører ingen store konflikter da tiltaket er lagt i ytter-kanten av kulturmiljøene. En del eldre gårdstun vil gå tapt. Tiltaket medfører størst negativ virkning knyttet til nærføring til helleristningsfeltet på Haugen og 1700-talls tunet Bærløkka samt direkte berøring av et gravfelt ved Rauan og Roligheten (begge RPBA-områder) og en bautastein ved Tinghaugen/Rauanveien. Ny trasé vil i tillegg føre til både økt visuell påvirkning og støy i områder som i dag er relativt uberørt.	Middels negativ konsekvens (-)	3	Direkte konflikt med RPBA-området Rauan – Roligheten, og bautasteiner ved Tinghaugen/Rauanveien. Størst nærføring til helleristningsfeltet ved Haugen.
Stålaker vest	De aller største verdiene er knyttet til kulturmiljøene 29 Istrelandskapet og 34 Svaleveien som alle har særlig høy verdi. Traseen medfører ingen store konflikter da den er lagt i ytterkanten av kulturmiljøene og i områder uten store kulturminneverdier. Noen eldre gårdstun vil gå tapt. I tillegg vil kultur-landskapet få både en økt visuell påvirkning og økt støynivå. Tiltaket føre til størst negativ virkning knyttet til direkte konflikt med et gravminne ved Brønnum og nærføring til helleristningsfeltet ved Haugen og 1700-talls tunet på Bærløkka. Landskapet i nord er i dag berørt av kraftledninger. Ny bru vil gi noe større nærføring til Yttersø.	Liten negativ konsekvens (-)	1	Konflikt med gravminne og størst nærføring til helleristningsfeltet på Haugen med stor verdi. Ellers få konflikter.
Stålaker øst	Traseen medfører ingen store konflikter da den er lagt i ytterkanten av kulturmiljøene og i områder uten store kulturminneverdier. En fotgrøft ved Lingum vil bli direkte berørt. En bygning fra 1700-tallet tilhørende tunet Bærløkka må rives. Tunnel under Løkåsen vil beskytte steinalder-	Liten negativ konsekvens (-)	2	Ved Bærløkka berøres 1700-talls bebyggelse, og det er konflikt med automatisk fredet fotgrøft ved Lingum. Påvirkning av bygning på Bærløkka medfører at denne korridoren rangeres som dårligere for kulturminner og kulturmiljø enn Stålaker vest.

Korridor	Beskrivelse	Samlet konsekvens	Rangering	Kommentar
	kulturminnene oppe på åsen. Noen eldre gårdstun vil gå tapt. I tillegg vil kulturlandskapet få både en økt visuell påvirkning og økt støynivå i områder som er mindre berørt i dag. Ny bru vil gi noe større nærføring til Yttersø.			

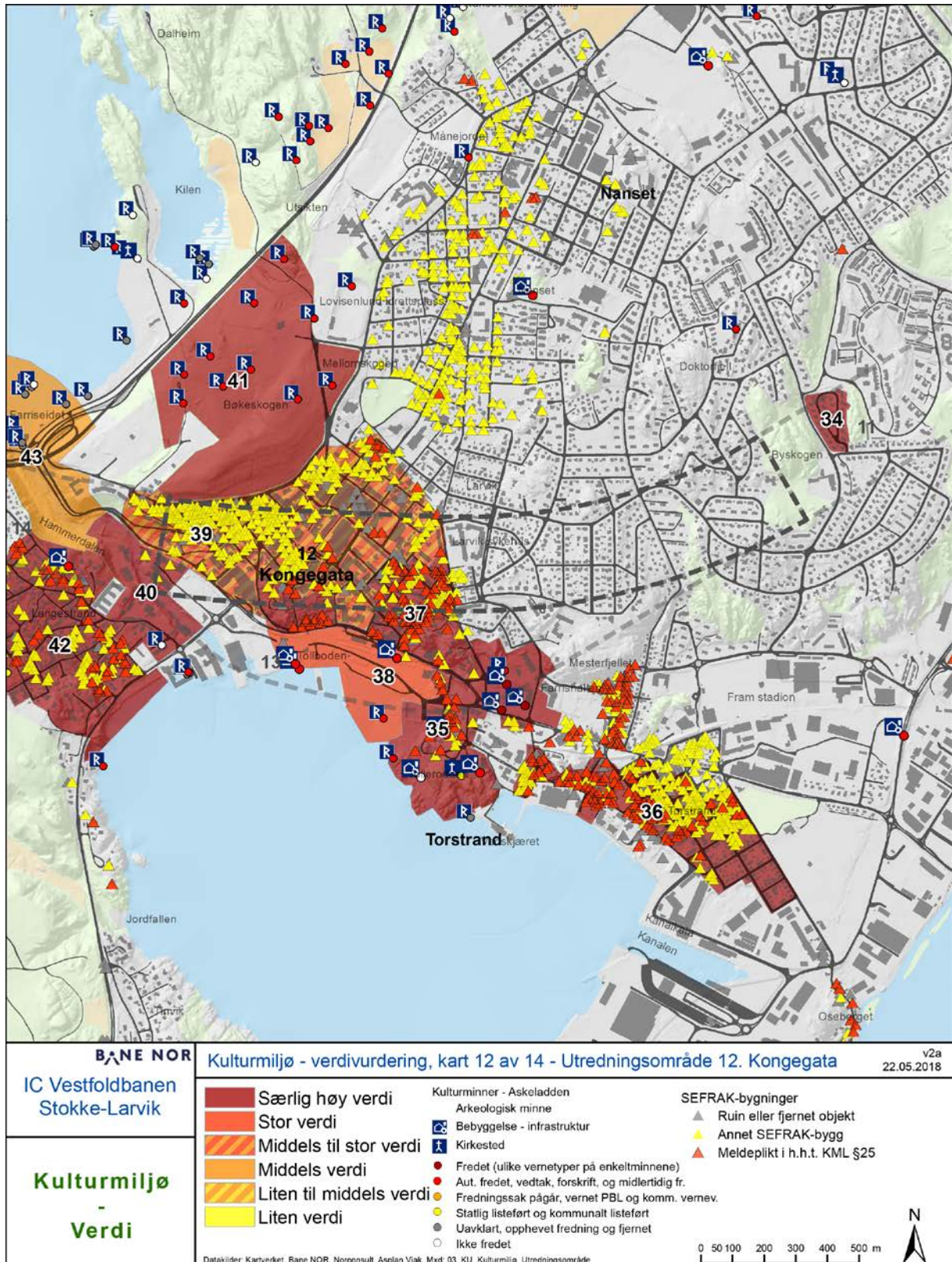
7 VERDI, OMFANG OG KONSEKVENSVURDERING BYSKOGEN – KLEIVERTUNNELEN



Figur 7-1 Temakart med korridorene Kongegata og Indre havn på delstrekningen Byskogen - Kleivertunnelen.

7.1 Kongegatakorridoren

7.1.1 Utredningsområde 12 Kongegata



Figur 7-2 Kulturmiljø verdivurdering utredningsområde 12 Kongegata

7.1.1.1 Kulturmiljø 37 Storgata, Steinane og Bøkkerfjellet

Omfatter Storgata med omkringliggende bebyggelse, Bøkkerfjellet opp til Brannvaktsgate og boligområdet fra Prinsegata opp mot Jegersborggata. Kulturmiljøet består av flere bydeler og har ikke en enhetlig bebyggelse, men kjennetegnes av variasjon i bygningstyper, stilarter og materialbruk. Det er grunnlag for å dele området opp i flere miljø, for eksempel etter bydeler, men på dette plannivået er det mest tjenlig å behandle området under ett.

Fredete kulturminner

Det er ikke registrert fredete kulturminner i kulturmiljøet.

Andre kulturhistoriske verdier

Storgata, Steinane og Bøkkerfjellet har vært utsatt for flere bybranner. Kulturmiljøet består derfor av tre delområder med noe ulik arkitektur, som knyttes sammen av den historiske sammenhengen de har oppstått i. Området kjennetegnes av malte trehus i 1-3 etasjer der skala og volum varierer etter alder og funksjon. Det er flere bygninger med kjerner fra 1700-tallet i området. Bygningene i delområdene utgjør sammen med gateløp, hager og vegetasjon et helhetlig kulturmiljø.

Storgata er Larviks viktigste gate, historisk sett. En stor brann i 1792 utslettet mesteparten av Storgatas eldste bygninger. Den nye bebyggelsen, oppført rundt 1800, er patrisierhus - større praktbygninger for byens høyere embets- og handelsborgerskap. Mange er bevart, men har ikke lenger kontakt med havnefronten.

Munken kino ble oppført i 1921 og tilbygget 1930. Arkitektene var Jacob Hanssen og Gerhard Iversen. Den ellipsoformede betongkuppelen regnes som en forløper for Colosseums store kuppel. Interiøret er dekorert med fresker av kunstneren Paul Ansteinsson.

Bøkkerfjellet. Det bratte terrenget bak Storgata er brutt av smale streter i vifteform som forbinder sjøsiden med bakenforliggende bebyggelse. Her er bebyggelsen mer variert med en rekke verdifulle enkeltbygg fra ulike perioder. Bøkkerfjellet med karakteristiske fjellformasjoner og tilhørende grøntområder har vært et viktig og styrende landskapselement i dette området. Fjellet utgjør fremdeles en vesentlig del av byens profil.

Steinane ligger like nord for Storgata, vest for Herregårdsbakken. Bydelen er, ved siden av Storgata, Larviks eldste innenfor bygrensen av 1671. Steinane består av smale, bratte gater hvor den eldre bebyggelsen ligger vendt mot gatene, men hvor det er variasjon i hagene, deres beliggenhet og størrelse.

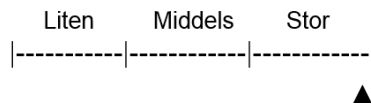
Verdivurdering

Deler av bebyggelsen nord for Storgata opp til Prinsegata er i kommunedelplanen for Larvik By (2006-2018) vist som nåværende spesialområde bevaring. Storgata med deler av bebyggelsen nord for denne inngår i Riksantikvarens NB!-område Langestrand-Tollerodden. NB!-registeret innebærer ikke et formelt vern, men gir en indikasjon om nasjonale interesser. Området er prioritert gjennom revidert RPBA i byer og tettsteder (Kulturmiljøer i byer og tettsteder i Vestfold 2018).

Kulturmiljøet Storgata, Steinane og Bøkkerfjellet dokumenterer grevskapet og kjøpstedets historie tilbake til 1600-tallet, og vitner om hvordan bybranner og infrastruktur har satt preg på byutviklingen. Historien i kombinasjon med arkitektur og helhet gjør at kulturmiljøet har nasjonal og regional verdi.

Kulturmiljøet er en svært viktig kilde til kunnskap om arkitektur, byutvikling, grevskap, industri/næringsliv og sosiale forhold i Larvik, men også i Norge og Vestfold. Området har i lys av dette svært store opplevelsesverdier knyttet til særlig grevskapets betydning for byutviklingen. I tillegg har kulturmiljøet konkrete opplevelsesverdier knyttet til den estetiske opplevelsen av arkitekturen i området. Formidlingspotensialet, samt økonomisk verdi knyttet til videreføring og utvikling av dagens bruk, gir kulturmiljøet store bruksverdier. Verdiene forsterkes av egenskaper som alder, autentisitet, tidsdybde, lesbarhet og variasjon.

Kulturmiljø 37 Storgata, Steinane og Bøkkerfjellet er vurdert til å ha stor kunnskapsverdi, middels opplevelsesverdi og bruksverdi. Samlet er kulturmiljøet vurdert til å ha særlig høy verdi.



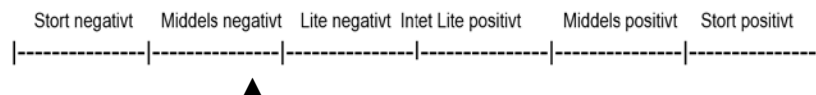
Omfang og konsekvens

Kongegata høy løsning

Bergtunnelen kommer ut ved Jegersborggata der traseen går videre i en betongtunnel.

Kulturmiljø 37 Storgata, Steinane og Bøkkerfjellet ligger delvis i planområdet og delvis i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger: Flere verneverdige og SEFRAX-registrerte trehus i den nordre delen av bydelen Steinane vil bli direkte berørt av betongtunnel. Noen boligeiendommer innenfor den nordøstlige delen av kvartalet Jegersborggata, Karlsrogata, Schultzes gate og Josefinegata vil trolig måtte rives. Tiltaket vil redusere verneverdien på den nordligste delen av RPBA-byområdet Steinane.

Tiltaket er vurdert til å ha middels negativt omfang.



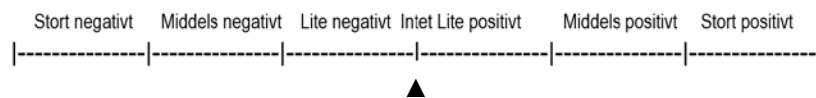
Særlig høy verdi sammenholdt med middels negativt omfang gir middels negativ konsekvens (--).

Kongegata lav løsning

Bergtunnelen går over i en løsmassetunnel ved Jegersborggata 14. Derfra vil traseen gå videre i en dyp betongtunnel. Dette innebærer at gatestrukturen med alle bygninger over løsmassetunnelen fram til Prinsekvartalet kan bli stående.

Kulturmiljø 37 Storgata, Steinane og Bøkkerfjellet ligger delvis i planområdet og delvis i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger: Anleggsarbeidet for denne delen av traseen vil ikke påvirke bystrukturen over. Den lave løsningen vil ikke medføre riving av bygninger innenfor kulturmiljøet.

Tiltaket er vurdert til å ha intet omfang.



Særlig høy verdi sammenholdt med intet omfang gir ubetydelig konsekvens (0).

7.1.1.2 Kulturmiljø 39 Hovedbyen rundt Torget og Bøkelia

Betegnelsen Hovedbyen brukes her om byutvidelsen av 1747, samt midtre del av byutvidelsen av 1820. Den opprinnelige bygrensen fra 1671 ble utvidet mot nord i 1747, til like forbi Torget. Ved byutvidelsen i 1820 kom resten av området opp mot Bøkeskogen innenfor bygrensen. Dette kulturmiljøet består av flere bydeler og kulturhistoriske områder (jf. Kulturminneanalysen fra 2014) og har ikke en enhetlig bebyggelse, men kjennetegnes av variasjon i bygningstyper, stilarter og materialbruk.

Det er grunnlag for å dele området opp i flere miljø, for eksempel etter bydeler, men i denne sammenhengen (i forhold til tiltaket) er det mest tjenlig å behandle området under ett. Avgrensingen er vurdert ut fra hva som faktisk påvirkes av tiltaket innenfor plan og influensområdet.

Fredete kulturminner

Det er ikke registrert automatisk fredete kulturminner i området, men enkelte strukturer kan skrive seg tilbake til middelalder. Dette er Kongegata, som fra et tidlig tidspunkt ser ut til å ha laget en avstikker fra raet og ned mot utløpet av Farriselva. Dagens Kongegate og Gamle kongevei, som ligger nord for kulturmiljøet, ligger trolig bare delvis i opprinnelig trasé, men som infrastruktur skriver vegen seg langt tilbake i tid.

Andre kulturhistoriske verdier

Prinsegata med Torget. Prinsegata var opprinnelig en bakgate til Storgata, og sørligste del forelå allerede ved Larviks bydannelse. Gaten går opp til Torget, som ble innlemmet ved byutvidelsen i 1747. Flere av byens eldste handelsbedrifter har tilknytning til Torget, selv om plassering av bedriftene kan ha endret seg over tid. Området er rammet av en rekke mindre, men også noen større branner, noe som har bidratt til den varierte bygningshistorien som viser verneverdige bygg fra ulike epoker. Torget har bygninger fra før brannen i 1792, alle er ombygde på 1800-tallet. Torget 2, 4, 7, 8 (10), 9 og 11 er alle relativt opprinnelige gårder som unnslopp brannen i 1884. Torget 2 og 4, Feyers gate 6 og Bredochs gate 1 omkranser et gjenværende, bevart kvartal med eldre, uregulert bygningsstruktur i sammenheng med en samtidig bakgårdsbebyggelse. Av enkeltbygg med stor verdi kan nevnes: Torget 4 er en trebygning med opprinnelig valmet tak. Tilhørte kjøpmann A. Seeberg ca.1820. Ombygget i 1880-årene.

Torget 10 (tidl. 8) er apoteket Ørnen. Apoteket har holdt til i gården siden 1792 da apoteker Schriver kjøpte den. I 1880 ble den forhøyet/ tilbygget og fikk valmet tak. Ble i 1956 igjen ombygget med lektepanel, nye vinduer og et inngangsparti i teak med glasskunst.

Torget 11 er en stor kjøpmannsgård oppført i 1830, i to etasjer. Andre etasje ble fjernet ved en større om- og tilbygging i 1860 (tidlig sveitserstil).



Figur 7-3 Torget 11

Bredochsgate 1 «Faugstadgården» har fasade mot Torget, og ligner Torget 2. Alderen er ukjent, men første kjente eiendomsoverdragelse var i 1820-årene. Ble ombygget i 1928. Karakteren er nyklassisistisk. Karnappet over butikkinngangen er godt bevart med utskåren palmett under.

«Felumbgården» ble oppført i 1934 for gullsmed Felumb, tegnet av arkitekt Narve Ludvigsen. Funksjonalismens stilidealer ble ferdig dannet i 1920-årene, og utgjorde det definitive oppgjøret med historismen og klassisismen. Den innebar en internasjonal arkitekturoppfatning, som etter hvert fikk regionale trekk.



FELUMBGÅRDEN, TORGET 6 - FØR .

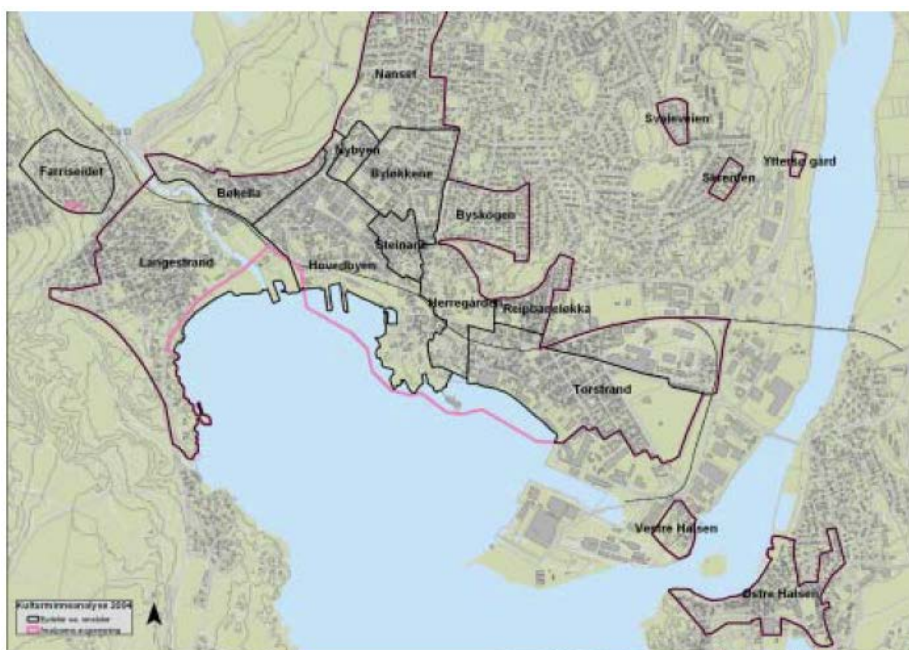


FELUMBGÅRDEN, TORGET 6 - IDAG .

Figur 7-4 Torget 6 Felumbgården

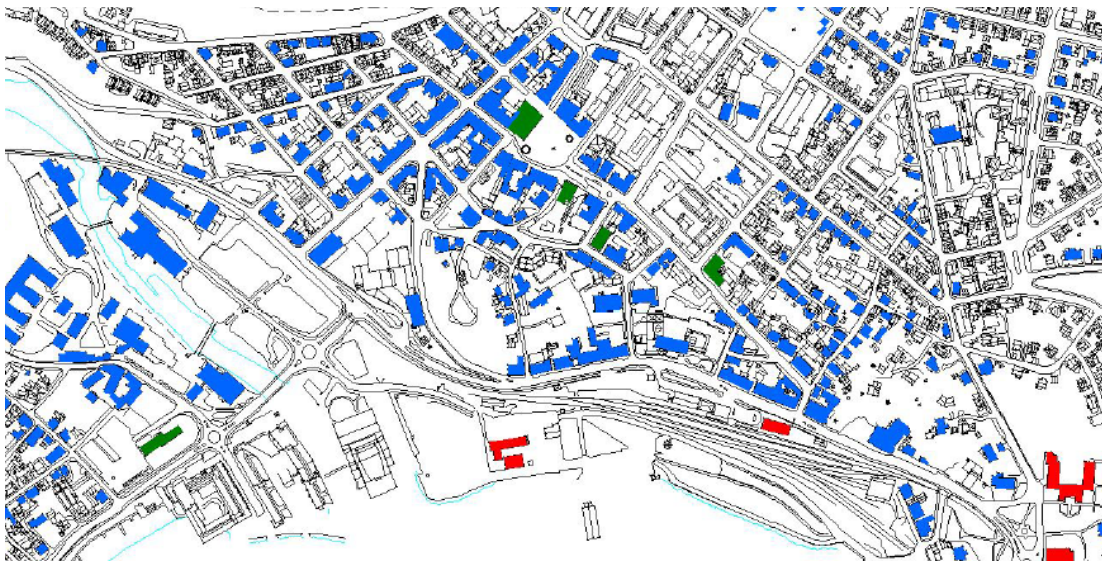
Kongegata er en eldre opprinnelig struktur, men ble en del av Larvik by først ved byutvidelsen i 1820. Etter to bybranner i henholdsvis 1884 og 1902 ble ny bebyggelse oppført av mur (murtvang). Gatas øvre del, ned til Torget er preget av historismen, mens murgårdene i gatas nedre del, oppført etter 1902, har jugendpreg. Den gamle Kongeveien, bekreftet sin stilling som en viktig handelsgate med murgårdene som ble oppført etter brannen i 1884, deretter etter brannen 1902. Disse har nesten alle internasjonalt «storbypreg». Gårdene fra 1880-årene har gjerne en omfattende detaljert nyrenessanse stukkarkitektur med relieffer, gesimser og pilastre, mens gårdene fra 1902 generelt har et enklere preg.

Bøkeli ligger mellom Kongegata og Bøkeskogen. Stort sett hele området ble bygget opp igjen etter brannen i 1902, og fremstår fortsatt som enhetlig. Sveitserstil og trebygninger dominerer bygningsstrukturen, med murbygninger i enkel jugendstil i nedre del på grunn av murtvangen.



Figur 7-5 Inndeling av kulturhistoriske bydeler i Larvik. Kilde: Kulturminneanalysen for Larvik by 2004.

Mot sørøst strekker byen seg ned til Storgata som går langs østre side av Hammerdalen. En del av Farriselva gikk her i åpent løp, og området kan ha vært i bruk og bosatt på 1500-tallet da «Lilleelva» ble brukt til sagverk. «Under rendene» (renner til mølle og sagbruk) var navn på bebyggelsen vis-a-vis møllene, kjent tilbake til 1775. Lenger nede lå det fasjonable Farris bad. Anleggelse av jernbanen medførte ny struktur hvor vegen ble presset inn langs denne. Etter brannen i 1902 ble det bygd og regulert på nytt langs Storgata. Denne strukturen er langt på veg bevart. Nederst langs gata ligger Farris fabrikker hvor badet tidligere lå. Monumentalbygningen fra 1915 er oppført i sen jugendstil, og som for badet er beliggenheten bestemt av Farrisildene som ligger inntil Bøkkerfjellet.



Figur 7-6 Verneverdige bygninger Kommunedelplan Larvik by 2015-2027 temakart bygg med antikvarisk verdi (blå og grønn farge) og fredete bygninger (rød farge). Kilde: Larvik kommune.

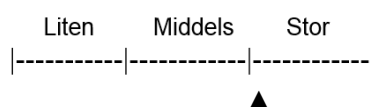
Nybyen og Bylökkene. Østre del av kulturmiljøet dekker bydelen som ble kalt Nybyen, samt vestre del av Bylökkene. Nybyen ble først regulert i 1874 og utbygget, men har likevel flere eldre hus. Bylökkene er, som navnet sier, jordbrukseieendommer knyttet til bygårder eller byfelleskapet for jordbruk. En mindre halvpart av dagens bydel Bylökkene kom inn under byens grenser i 1820. Her er en del eldre hus i Karlsrønningområdet, som ligger nærmest Steinane (se kulturmiljø 37).

Verdivurdering

Kulturmiljø 39 Hovedbyen rundt Torget og Bøkelia omfatter ikke fredete kulturminner, men har vegstrukturer som kan skrives tilbake til middelalder. Kulturmiljøet er bygd opp over flere tidsepoker, noe som gir stor kunnskapsverdi. Flere branner har bidratt til en variert bygningshistorie som viser verneverdige bygg fra ulike epoker fra 1700-tallet og fram til i dag. Kongegata er preget av oppbygging etter to bybranner, den siste i tråd med gjeldende murtvang. Ved Torget finnes det bygninger fra før brannen i 1792, ombygde på 1800-tallet. I denne sammenheng gjenstår et kvartal med en uregulert eiendomsstruktur fra samme tid med eldre, bakgårdsbygninger. I sammenheng med den eldste bebyggelsen/strukturen står nyere, autentiske funksjonsbygg.

Prinsegata og Torget og den øverste delen mellom Øvre Bøkeligate og Kongegata oppleves enhetlig og relativt urørt av nyere større tiltak. Innenfor kulturmiljøet er det svært mange enkeltbygninger med stor arkitektonisk verdi, som er verdifulle for byens identitet og egenart. Dette er bygninger med stor tidsdybde og en historisk lesbarhet av byens utvikling gjennom ulike tidsepoker og stilarter. Egenskaper som alder, autenticitet, tidsdybde, lesbarhet og variasjon gir stor kunnskaps- og opplevelsesverdi. En del nyere tiltak og ombygginger har påvirket lesbarheten, og bidrar til å redusere opplevelsesverdien noe. Økonomisk verdi knyttet til videreføring og utvikling av dagens bruk, gir kulturmiljøet store bruksverdier. Enkeltbygninger og strukturer er juridisk vernet gjennom kommunedelplan for Larvik by 2015-2027.

Kulturmiljø 39 Hovedbyen rundt Torget og Bøkelia er vurdert til å ha stor kunnskapsverdi og opplevelsesverdi, og middels bruksverdi. Samlet er kulturmiljøet vurdert til å ha middels til stor verdi.



Omfang og konsekvens

Kongegata høy løsnig

Traseen gjennom sentrum legges i en betongtunnel fram til nytt stasjonsområde som starter ved Brannvaktsgate 21 og slutter ved Storgata 7. Stasjonsområdet vil få en opphøyd løsnig som går videre på en bru med fri høyde over Farriselva. En ny atkomstveg etableres nord for dagens Storgata mellom nr. 5 og 17.

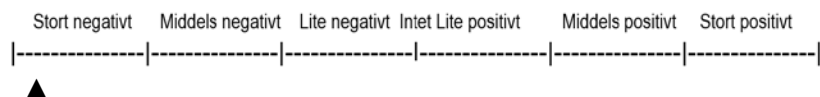
Kulturmiljø 39 Hovedbyen rundt Torget og Bøkeli ligger delvis i planområdet og delvis i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger: Det at traseen legges på tvers av bystrukturen i Lavik gjør at mange av sentrumskvartalene blir berørt av tiltaket. Konsekvenser i anleggsperioden vil gi varige konsekvenser etter at anleggsperioden er avsluttet. Anleggsperioden for høy løsnig vil vare i ca.5 år. I denne perioden vil denne delen av sentrum ikke være tilgjengelig.

Anleggsarbeidet vil medføre en stor risiko for endringer knyttet til vannmetning/ grunnvannstanden som igjen kan medføre store setningsskader på verneverdige bygninger. Dette gjelder spesielt murgårdsbebyggelse oppført i perioden fra tidlig 1800-tall til begynnelsen av 1900-tallet. Der grunnen bestod av bløt leire, ble det i denne perioden benyttet tømmerflåter nedgravd under grunnvannsstand som fundament for steinmurer. Også rystelser gjennom sprengning og anleggstrafikk kan skade og i verste fall ødelegge verneverdige bygningskonstruksjoner. Dette gjelder både mindre bygninger fundamentert på tørrmurer, og større hus fundamentert på tømmerflåter.

Som følge av grunnforhold og valg av byggemetode må en stor andel verneverdige, eldre bygninger rives/fjernes. De vil ikke bli tilbakeført. Fjerning av eldre bebyggelse vil føre til at en stor andel av de typiske bykvartalene med siste rest av den selvgrodde bystrukturen vil forsvinne. Det er avsatt midler til at Torget 11 skal bygges opp igjen, mens Bredochs gate 1 og Torget 2A er besluttet skal stå. Dette anses som positive tiltak, men det er usikkert i hvilke sammenheng bygningene vil bli stående i etter at anleggsarbeidet er avsluttet, og om det lar seg gjøre å opprettholde hele eller deler av kunnskaps- og opplevelsesverdiene bygningene har i dag. Kvartalene som berøres vil bli omformet til parker i påvente av at ny, moderne bebyggelse blir oppført. Det må påregnes at store deler av gatestrukturen kan opprettholdes, men at nye bygningsstrukturer vil bli endret med langt større volum, fotavtrykk og høyder når kvartalene bygges opp igjen. Uansett løsnig som velges vil det være stor sannsynlighet for at det kulturhistoriske mangfoldet og egenarten innenfor hovedbyen rundt Torget vil bli svært forringet.

En høy stasjonsløsnig vil være lettere å integrere i byen på en god måte da den er bedre tilpasset byens topografi. Høy mur og skjæring i terrenget opp mot Nedre Bøkeligate vil gi en større visuell påvirkning og fjernvirkning. En ny jernbanetrasé gjennom sentrum av Larvik vil oppleves som en barriere.

Tiltaket er vurdert til å ha stort negativt omfang ut fra at kulturhistoriske verdier i store deler av sentrum forringes, delvis ødelegges.



Middels til stor verdi sammenholdt med middels negativt omfang gir stor negativ konsekvens (---)



Figur 7-7 Fotomontasje som viser hvordan nye Larvik stasjon i Kongegatakorridoren kan bli. Atkomst ny stasjon, høy løsnings. Illustrasjon utarbeidet av NOAV for Bane NOR.



Figur 7-8 Fotomontasje som viser hvordan nye Larvik stasjon i Kongegatakorridoren kan bli. Høy løsnings. Illustrasjon utarbeidet av NOAV for Bane NOR.

Kongegata lav løsnings

Fra Prinsekvartalet til stasjonsområdet vil traseen legges i en betongtunnel. Høydeforskjellen mellom høy og lav løsnings vil være ca. 8 meter. Det vil bli samme plassering av spuntvegger i den åpne byggegropa i høy og lav løsnings, men den lave løsnings vil få høyere spuntvegger. Mange av bygningene innenfor korridoren vil måtte rives. Anleggsgrensen for begge alternativene (høy/lav) vil være lik.

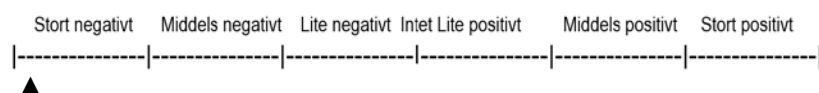
Kulturmiljø 39 Hovedbyen rundt Torget og Bøkeli ligger delvis i planområdet og delvis i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger: Det at traseen legges på tvers av bystrukturen i Lavik gjør at mange av sentrumskvartalene blir berørt av tiltaket. Konsekvenser i anleggsperioden vil også gi varige konsekvenser etter at anleggsperioden er avsluttet. Omfanget vil bli lik høy løsnings, men dybden på tunnelen tilsier en anleggsperiode på 6 år, og derav en lenger periode der denne delen av sentrum vil være utilgjengelig.

Anleggsarbeidet vil medføre en stor risiko for endringer knyttet til vannmetning/ grunnvannstanden som igjen kan medføre store setningsskader på verneverdige bygninger. Dette gjelder spesielt murgårdsbebyggelse fundamentert på tømmerflåter nedgravd under grunnvannstand som fundament for steinmurer. Også rystelser gjennom sprengning og anleggstrafikk kan skade og i verste fall ødelegge verneverdige bygningskonstruksjoner. Lav løsnings vil gi størst risiko for setningsskader på grunn av de dårlige grunnforholdene.

Som følge av grunnforhold og valg av byggemetode må en stor andel verneverdige, eldre bygninger fjernes/ rives. Disse vil ikke bli tilbakeført. Dette vil igjen føre til at en stor andel av de typiske bykvartalene og siste rest av den selvgrodde bystrukturen blir ødelagt. Det er avsatt midler til at Torget 11 skal bygges opp igjen, mens Bredochs gate 1 og Torget 2A er besluttet skal stå. Dette anses som positive tiltak, men det er usikkert i hvilke sammenheng bygningene vil bli stående i etter at anleggsarbeidet er avsluttet, og om det lar seg gjøre å opprettholde hele eller deler av kunnskaps- og opplevelsesverdiene bygningene har i dag. Kvartalene som berøres vil bli etablert som parker i påvente av ny, moderne bebyggelse blir oppført. Det må påregnes at store deler av gatestrukturen kan opprettholdes, men at nye bygningsstrukturer vil bli endret med langt større volum, fotavtrykk og høyder når kvartalene bygges opp igjen. Uansett løsning som velges vil det være stor sannsynlighet for at det kulturhistoriske mangfoldet og egenarten innenfor hovedbyen rundt Torget vil bli til svært forringet.

Den vestlige delen av stasjonsområdet fram til Treschows gate vil bli liggende nede i et åpent betongtrau i bakken over en strekning ca. 160 meter. Et trappeløp vil føre opp til en overgang i Treschows gate. Den vestlige delen av stasjonsområdet vil bli liggende i dagen med høye, dominerende støttemurer på begge sider for å ta opp terrengfallet. Stasjonsområdets utforming vil oppleves som en visuell barriere gjennom sentrum. Støttemurene vil i tillegg gi en negativ visuell påvirkning på omkringliggende bymiljø.

Tiltaket er vurdert til å ha stort negativt omfang ut fra at kulturhistoriske verdier i store deler av sentrum forringes, delvis ødelegges.



Middels til stor verdi sammenholdt med middels negativt omfang gir stor negativ konsekvens (---)

7.1.1.3 Kulturmiljø 41 Bøkeskogen

Kulturmiljøet omfatter Bøkeskogen i Larvik. Kulturmiljøet har samme avgrensning som Vestfold fylkeskommunes RPBA-område, som forøvrig i stor grad samsvarer med Larvik Bøkeskog landskapsvernområde. Bøkeskogen ligger på Raet som et høydedrag over Larvik, like øst for Farriseidet.

Fredete kulturminner

Det er en rekke automatisk fredete kulturminner i Bøkeskogen. For 8-10.000 år siden, i eldre steinalder, utgjorde nordre del av området en nordvestvendt skråning/ strand mot sjøen, i le fra havet i sør. Det er påvist fire lokaliteter fra denne perioden, en av dem i tilknytning til en heller (ID 10669, 49633, 119048, 119059). Identifisering av lokalitetene er ellers basert på relativt store flintmengder, og mindre gran på naturlig avgrensede funnflater som en forventer for perioden. Dette åpner for å området har hatt en allsidig bruk over lengre tid i perioden.

I jernalder var havnivået blitt lavere og området topografi lignet mer på våre dagers, med kulturmiljøet som et høydedrag mellom vannet og havet, med en elv i vest. Raet har alltid utgjort en viktig ferdselsåre, fra denne tiden er det også bevart flere hulveger innenfor kulturmiljøet. Disse er gjerne en til to meter dype, og mens de er en eller to meter brede i bunnen, er de gjerne 4-6 meter brede øverst. Noen steder går slike vegger sammen og får en større bredde. De bevarte vegene kan strekke seg over 100 meter (ID 12936, 90946, 119985).

Opprinnelig har det vært mer enn 100 gravhauger her. Rundt 60 av disse er fremdeles bevart, de fleste av dem innenfor to større gravfelt. Dette er rundhauger opp til middels diameter, men enkelte av dem har vært opptil 30 meter i diameter. Generelt er haugene i dag lave, de aller fleste har vært plyndret og utsatt for masseuttak (ID 90500, 90957, 90960). Bøkeskogen i seg selv har ikke status som kulturminne, men er ivaretatt som landskapsvernområde. De eldre norske bestandene av bøk er trolig plantet, og nyere undersøkelser viser at disse ble etablert i yngre jernalder, vikingtid, med genetisk forbindelse til bestander i Danmark.

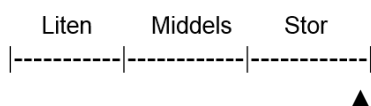
Andre kulturhistoriske verdier

Etter opprettelsen av grevskapet i 1671 inngikk Bøkeskogen i et større anlegg av alleer, veger og akser med utgangspunkt i Herregårdsanlegget. Kjent som Fritzøe hestehage på 1800-tallet ble området brukt som utfluktssted og friluftsområde for Farris bad, tilrettelagt med steintrapper og paviljonger, før det ble gitt til Larvik bys befolkning i 1884. Bøkeskogen ble landets første offentlige friområde, og tilrettelagt for organisert idrett (skihopp), rekreasjon og markeringer, med serveringssteder, sommerkino og friluftscene.

Verdivurdering

Bøkeskogen er et kulturmiljø med stor tidsdybde som viser svært ulike deler av forhistorien helt fra steinalder, hvor det åpnes for at området kan ha hatt en funksjon utover en vanlig strandbasert bosetnings/ aktivitetslokalitet. Her har vært ferdsel gjennom området helt siden jernalderen. Gravhaugene har vært tydelige markører. Først noe senere, mot slutten av jernalderen, ble bøkeskogen etablert, som en av få i Norge. Trærne ble trolig importert fra Danmark. Skogen har derfor historisk betydning tilknyttet kongemakt, mens senere tolkninger kan knyttes mot handelsnettverkene som utviklet seg i denne tiden - som en «før» urbaniseringsprosess. Via grevetidens funksjon knyttet til parkdannelse, eller kanskje jaktområde, ble Bøkeskogen senere Norges første offentlige friområde, og er dermed et kulturminne knyttet til moderne fenomener som helse og fritid.

Kulturmiljø 41 Bøkeskogen er vurdert til å ha svært stor kunnskapsverdi, opplevelsesverdi og bruksverdi. Området er prioritert gjennom RPBA. Samlet vurdering blir **særlig høy verdi**.



Omfang og konsekvens

Kongegata høy løsnings

Korridorens nordre avgrensning berører kulturmiljø 41 Bøkeskogen så vidt.

Kulturmiljø 41 Bøkeskogen ligger i hovedsak i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger: Kulturmiljøet vil ikke bli direkte berørt, men vil få en liten negativ visuelt og støyemessig påvirkning gjennom større nærføring av ny trasé og nytt stasjonsområde.

Tiltaket er vurdert til å ha intet til lite negativt omfang.



Særlig høy verdi sammenholdt med intet til lite negativt omfang gir liten negativ konsekvens (-).

Kongegata lav løsning

Som høy løsning.

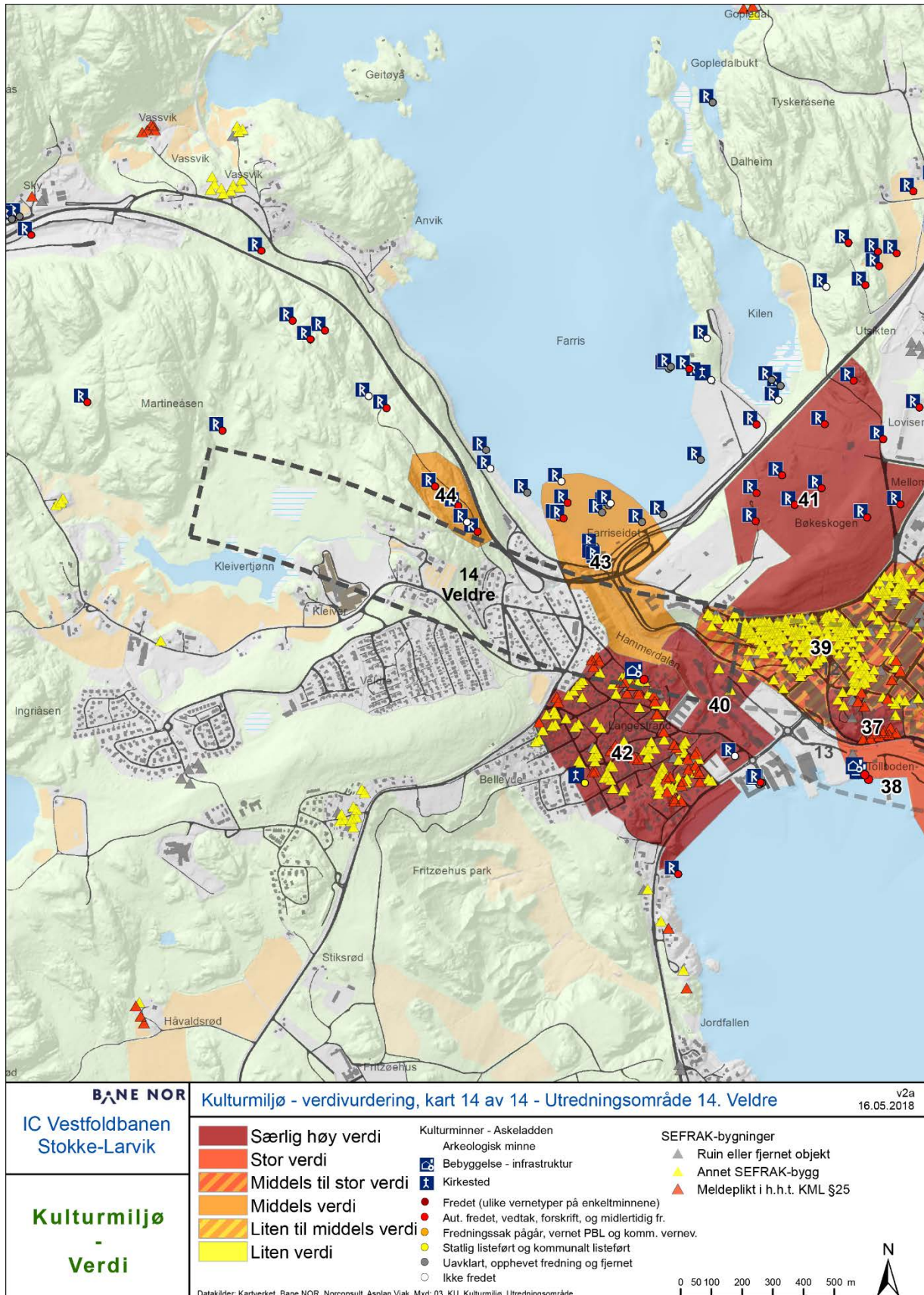
Kulturmiljø 41 Bøkeskogen ligger i hovedsak i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger: Vil ikke bli direkte berørt, men vil få en liten negativ støymessig påvirkning gjennom større nærføring av jernbanen enn i dag.

Tiltaket er vurdert til å ha intet negativt omfang.



Særlig høy verdi sammenholdt med intet negativt omfang gir ubetydelig konsekvens (0).

7.1.2 Utredningsområde 14 Veldre



Figur 7-9 Kulturmiljø verdivurdering utredningsområde 14 Veldre

7.1.2.1 Kulturmiljø 40 Hammerdalen

Kulturmiljøet tilsvarer Vestfold fylkeskommunes RPBA-område «Hammerdalen». Hammerdalen er også NB!-område. Kulturmiljøet Hammerdalen omfatter nedre del av Farriselva. Farriselva er en ressurs som har vært nyttet langt tilbake i tid, og som i sin tid ga grunnlag for tidlig industriell etablering i Hammerdalen.

Fredete kulturminner

Det er ikke registrert automatisk fredete kulturminner innenfor kulturmiljøet, men på 1390-tallet er kverndrift omtalt i Nannarå, som Farriselva da het.

Andre kulturhistoriske verdier

Industrivirksomhet: I løpet av 1500-tallet økte aktiviteten langs Farriselva. Under de danske herrerne av Brunla len («Jernskjeggene») ble det først etablert et sagbruk i elva i 1539, og senere ble et jernverk anlagt rundt 1600. I 1653 raste herregården Fresje ut i Farrisvannet. Demningen brast ved Farris eidet, og flommen har trolig ødelagt og fjernet det meste som var bygget opp i og langs elva.

Sagene og etter hvert jernverket ble bygget opp igjen, og strandstedet vokste raskt. Den nye stattholderen fra 1664, Ulrik Fredrik Gyldenløve, opparbeidet seg gradvis kontroll og eierskap over disse ressursene. Overinspektøranlegget og Forvaltergården, to av bygningene i Hammerdalen, kan ha en kjerne eller et fundament som skriver seg helt tilbake til dette århundret.

Videre er det flere bygninger med forskjellig bruk knyttet til sagverk og jernverk på vestsiden av elven. Noen er fra 1700-tallet, men de fleste er fra første halvdel av 1800-tallet. Etter at siste greve av Larvik måtte selge området i 1805 var det skiftende eierskap før Fredrik W. Trescow overtok og moderniserte driften rundt midten av århundret. Jernverket ble nedlagt i 1868. Mølle drift og kraftproduksjon ble viktig, og bygningene på østsiden av elven er kulturminner fra denne perioden.

I tillegg til bygningene er selve landskapet og alle installasjonene verneverdige. Gjennom flere århundrers bruk har elven stadig blitt endret, ledet i ulike løp og bygget om i ulike dammer. Vann er blitt brukt til ulike formål, enten ledet i rør under bakken eller over bakken. En rekke ulike fundamenter og konstruksjoner finnes i og langs elva.

Verdivurdering

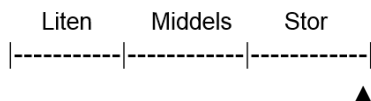
Området er ikke fredet, men har et vern i form av sin status som et de utvalgte kulturmiljøene i RPBA. Hammerdalen er også et av Riksantikvarens NB!-områder og har med det nasjonal verdi. På mange måter er Hammerdalen grunnlaget for Larviks fremvekst og har vært styrende for byens utvikling. Området har vært i bruk siden middelalderen, selv om de synlige sporene fra før 1653 i dag er borte.



Figur 7-10 Hammerdalen

I Hammerdalen står en rekke bygninger med ulike funksjoner og fra ulike faser av industrien. Flere av disse har fått endret bruk over tid. Langs elva er en rekke strukturer og installasjoner som er spor etter eldre bruk av elva, som dammer, tømmerrenner, rørgater og vanntårn. Hammerdalens historie er kompleks, og kan knyttes til mange tema som industrien og dens vekst og fall, politikk, klasseforskjeller og byutvikling for å nevne noen. Bygningene og strukturene er verdifulle historiefortellende elementer, monumentale og med svært stor opplevelses- og kunnskapsverdi.

Kulturmiljø 40 Hammerdalen er vurdert til å ha svært stor kunnskapsverdi, opplevelsesverdi og bruksverdi. Området er prioritert gjennom RPBA. Samlet er kulturmiljøet vurdert til å ha særlig høy verdi.



Omfang og konsekvens

Kongegata høy løsnings

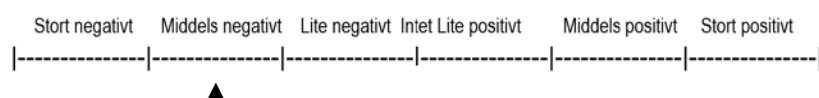
Fra ny jernbanestasjon vil en bru med fri høyde krysse Farriselva nord for dagens jernbanespor.

Kulturmiljø 40 Hammerdalen ligger delvis i planområdet og delvis i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger: Tiltaket berører kulturmiljøets nordligste del. Ny jernbanebru vil gå over Mellomdammen, og det må påregnes at brupilarene kommer i direkte konflikt med verdifulle tekniske kulturminner som lenser, fundamenter, damanlegg, flomsikring i tillegg til vanntårn og eldre jernbanespor som er etablert i tilknytning til Farriselva og industribedriftene i Hammerdalen. Dagens jernbanespor berører også området i dag som del av det kulturhistoriske industrimiljøet. Tiltaket vil redusere både kunnskaps- og opplevelsesverdien i området.



Figur 7-11 Lokalisering av ulike typer tekniske kulturminner (lenser, fundamenter, damanlegg, flomsikring mm) i tilknytning til Farriselva (ill: NIKU).

Tiltaket er vurdert til å ha middels negativ omfang.



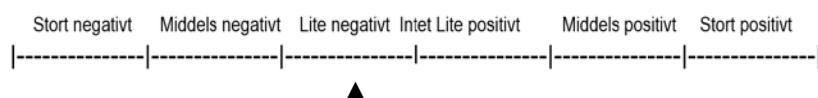
Særlig høy verdi sammenholdt med middels negativt omfang gir stor negativ konsekvens (---).

Kongegata lav løsning

Som høy løsning, men med lavere bru.

Kulturmiljø 40 Hammerdalen ligger delvis i planområdet og delvis i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger: Tiltaket berører kulturmiljøets nordligste del. Ny jernbanebru vil gå over Mellomdammen, og det må påregnes at brupilarene kommer i konflikt med verdifulle tekniske kulturminner som lenser, fundamenter, damanlegg, flomsikring i tillegg til vanntårnet og eldre jernbanespor som er etablert i tilknytning til Farriselva og industribedriftene i Hammerdalen. Dagens jernbanespor berører også området i dag, som del av det kulturhistoriske industrimiljøet. I tillegg til ødeleggelser av tekniske elementer, vil den lave brua gi en negativ visuell påvirkning ved at den oppleves som en barriere i kulturlandskapet. Tiltaket vil redusere både kunnskaps- og opplevelsesverdien i området relativt mye, mer enn tilsvarende i høy løsning.

Tiltaket er vurdert til å ha middels til stort negativt omfang.



Særlig høy verdi sammenholdt med lite til middels negativt omfang gir stor negativ konsekvens (---).



Figur 7-12 Rørgate 2 og jernbanespor over Farriselva. Kilde: NIKU Rapport28, 2007.

7.1.2.2 Kulturmiljø 42 Langestrand

Langestrand ligger like vest for Hammerdalen. Området hever seg fra fjorden, om lag 100 meter til toppen av Raet. Langestrand har vokst fram over lang tid, og har ikke vært utsatt for bybrann. Gateløpene og bebyggelsen har derfor både stor variasjon og tidsdybde. Området kjennetegnes av malte trehus i 1-3 etasjer. Skala og volum varierer etter alder og funksjon. Flere bygninger har kjerner fra 1600-tallet. Bygningene utgjør sammen med gateløp, hager og vegetasjon et helhetlig kulturmiljø.

Fredete kulturminner

Vedtaksfredet industrianlegg (ID 86529). Eidgata 12 (tidligere Eidgata 10) ble fredet i 1985 som mottiltak om planer for bygging av rekkehus.

Andre kulturhistoriske verdier

Langestrand kirke (ID 84898) sto ferdig i 1699. Kirken ble revet i 1811, og erstattet med dagens åttekantede kirke fra 1818. Kor, sakristi og våpenhus er påbygd/ endret i henholdsvis 1903, 1906 og 1910. Kirken er listeført.

Boligbydelen ble anlagt på gårdene Jordfalle og Damsbakken i forbindelse med sag, mølle og jernverk, sannsynligvis først og fremst i slekten Langes eiertid på 1600-tallet. I 1540-årene ble det startet et sagbruk i Farriselva, og jernverket Fritzøe Verk ble anlagt rundt år 1600. Nesten alle voksne menn og unge gutter som bodde på Langestrand arbeidet ved jernverket, og slik var det gjennom hele 1700-tallet og utover 1800-tallet. Med opphevingen av grevskapet og innlemmelsen av Langestrand i byen ble imidlertid yrkessammensetningen mer variert. Langestrands historie og utforming ses i

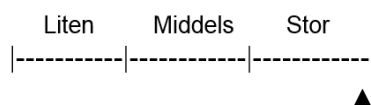
sammenheng med Fritzøe verk, og etter hvert med grevskapet og byens administrasjon. Fram til 1819 hadde Langestrand egen jurisdiksjon samt egen skole og kirke, og ble først i 1820 innlemmet i Larvik by.

Verdivurdering

Ettersom bydelen ikke har vært utsatt for brann er det på Langestrand gjenværende bystrukturer som er om lag 300 år gamle. Langestrand er et av Riksantikvarens NB!-områder og har med det nasjonal verdi. Langestrand er i tillegg et av de nye RPBA-område i by (2018) med stor regional verdi.

Kulturmiljøet Langestrand dokumenterer industrisamfunnets historie tilbake til 1600-tallet, og vitner om hvordan Larviks bebyggelse har sett ut før bybrannene. Arbeiderbydelen er en viktig del av Larviks sosialhistorie, og er interessant å se i sammenheng med den mer velstående bebyggelsen langs Storgata. Langestrands historie, kombinert med arkitektur og helhet i området, gjør at kulturmiljøet har nasjonal og regional verdi. Langestrand er en svært viktig kilde til kunnskap om arkitektur, byutvikling, grevskap, industri/næringsliv og sosiale forhold i Larvik, men også i Norge og Vestfold. Området har i lys av dette svært store opplevelsesverdier knyttet til industrien og grevskapets betydning for byutviklingen. Dette kan gi grunnlag for andre opplevelsesverdier som stedstilhørighet. I tillegg har Langestrand konkrete opplevelsesverdier knyttet til den estetiske opplevelsen av arkitekturen i området. Formidlingspotensialet, samt økonomisk verdi knyttet til videreføring og utvikling av dagens bruk, gir kulturmiljøet store bruksverdier. Kunnskaps-, opplevelses og bruksverdiene knyttet til kulturmiljøet Langestrand forsterkes av egenskaper som alder, autenticitet, tidsdybde og lesbarhet.

Kulturmiljø 42 Langestrand er vurdert til å ha stor kunnskapsverdi, opplevelsesverdi og bruksverdi. Samlet er kulturmiljøet vurdert til å ha særlig høy verdi.



Omfang og konsekvens

Kongegata høy løsning

En ny bru med fri høyde krysser Farriselva nord for dagens jernbanespor.

Kulturmiljø 42 Langestrand ligger delvis i planområdet og delvis i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger: Tiltaket vil gi nærføring til det fredete anlegget Eldgata 10, men brua vil bli liggende mye lavere enn både dette anlegget og kulturmiljøet for øvrig, og vil bli lite synlig.

Tiltaket er vurdert til å ha intet omfang.



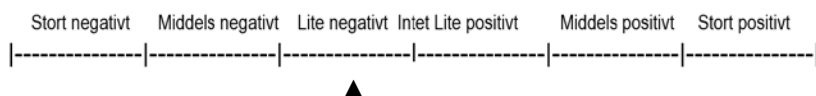
Særlig høy verdi sammenholdt med intet omfang gir ubetydelig konsekvens (0).

Kongegata lav løsning

Som høy løsning, men med lavere bru over Farriselva.

Kulturmiljø 42 Langestrand ligger delvis i planområdet og delvis i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger: Som ved høy løsning.

Tiltaket er vurdert til å ha intet negativt omfang.



Særlig høy verdi sammenholdt med intet omfang gir ubetydelig konsekvens (0).

7.1.2.3 Kulturmiljø 43 Farriseidet – Øvre Hammerdalen

Kulturmiljøet omfatter utløpet av Farrisvannet, Farriseidet og øvre del av Farriselva.

Fredete kulturminner

Skipsfunn (ID 125143, 125144, 125158). I sørenden av Farrisvannet er det påvist flere kulturminner som er vernet etter kulturminnelovens §14 om skipsfunn, som lektere og en pram. Andre har uavklart status. Dette er båtrester eller funn knyttet til tømmerfløting.

Andre kulturhistoriske verdier

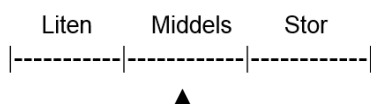
Samferdsel: Allerede i forhistorisk tid har det trolig vært en form for vadested over Farriseidet, med sammenheng til hulveger som er påvist både øst og vest for eidet. Den første brua over selve eidet ble bygget av tre i 1860-årene. Den ble stående til slutten av andre verdenskrig da okkupasjonsmakten oppførte betongbrua som i dag betjener lokaltrafikken, og er avkjøringsbru til Larvik sentrum. Dagens veg med flerplanskryss sto ferdig i 1975, og er vurdert som et nasjonalt viktig samferdsels-historisk kulturminne som dokumenterer en viktig epoke i vegbyggingen med stor betydning for samferdselsutviklingen. I dag bygges nye E18 som en fjerde bru over eidet.

Den første demningen over eidet antas å ha stått ferdig i 1645. Den brast under flommen i 1653. Demningen er senere bygget opp i flere ulike former, og dagens demning antas å ha en kjerne fra 1764. Hovedstrukturen skriver seg fra 1900. Demningen har verdi på grunn av sin tilknytning til virksomhetene lenger nede i dalen. På toppen av Raet, med utsikt over dalen, ligger Trudvang gjestegård med rester av et parkanlegg.

Verdivurdering

Det er samferdselshistorien som preger dette miljøet, og da yngre dominerende spor av en ferdsel som må strekke seg langt tilbake i tid. Veganlegget har stor verdi og inngår i Statens vegvesens nasjonale verneplan for vegger, bruer og vegrelaterte kulturminner (SVV, RA). Veganlegget er i bruk og under utvikling, og har i praksis liten sårbarhet som kulturmiljø. Øvre del av Farriselven er knyttet til industrihistorien i Hammerdalen, da særlig gjennom damanlegget for Farrisvannet, men har likevel få strukturer sammenlignet med nedre del. Kulturminnene på sjøbunnen i Farrisvannet er vernet etter kml § 14, men er av heller unnselig karakter.

Kulturmiljø 43 Farriseidet – Øvre Hammerdalen er vurdert til å ha middels til stor kunnskapsverdi, liten til middels opplevelsverdi og stor bruksverdi. Samlet er kulturmiljøet vurdert til å ha middels verdi.



Omfang og konsekvens

Kongegata høy løsning

En ny bru med fri høyde krysser Farriselva nord for dagens jernbanespor,

for deretter gå inn i en løsmassetunnel i boligområdet Farriseidet. Ny driftsveg er etablert i skråningen vest for elva.

Kulturmiljø 43 Farriseidet-Øvre Hammerdalen ligger delvis i planområdet og delvis i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger:

Ny jernbanebru vil krysse gjennom utkanten av damanlegget i sammenheng med anlegget innenfor kulturmiljø 40 Hammerdalen. Brupilarene vil kunne komme i konflikt med bevaringsverdige strukturer og verdifulle industridekniske elementer. Ellers berører tiltaket kulturmiljøet i liten grad. Tiltaket er vurdert til å ha lite negativt omfang.



Middels verdi sammenholdt med lite negativt omfang gir liten negativ konsekvens (-).

Kongegata lav løsning

Som høy løsning, men med lavere bru.

Kulturmiljø 43 Farriseidet-Øvre Hammerdalen ligger delvis i planområdet og delvis i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger:

Som høy løsning, men lav løsning vil skape en større visuell barriere enn høy løsning.

Tiltaket er vurdert til å ha lite negativt omfang.



Middels verdi sammenholdt med lite negativt omfang gir liten negativ konsekvens (-).

7.1.2.4 Kulturmiljø 44 Anvik

Kulturmiljøet omfatter arkeologiske minner i åsen vest for Farriseidet.

Fredete kulturminner

Spor fra steinalder (ID 119050 og 119051). Dette er to lokalitetene som er klassifisert som bosetnings/aktivitetsområder i Askeladden. Like ved har det ligget nok en lokalitet (ID 119055) som ble arkeologisk utgravd i 2013. Lokalitet ID 119050 ligger 88 meter over havet og er påvist med ett funnførende prøvestikk. Den andre lokaliteten er påvist med to funnførende prøvestikk. Høyde over havet antyder at sporene stammer fra eldre steinalder, fra om lag 8300 til 8800 f.Kr.

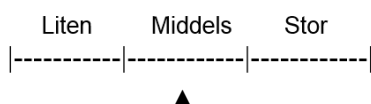
Andre kulturhistoriske verdier

Kullmile fra etterreformatorisk tid (ID 119049). Kullmilen er ni meter i diameter og danner en 40 cm forhøyning i terrenget.

Verdivurdering

Sporene fra steinalder har i utgangspunktet stor kunnskapsverdi. Ut fra høyde over havet antas de å stamme fra Tidligmesolitikum, den tidligste del av steinalderen. Imidlertid er sporene av så beskjedent omfang at kunnskapsverdien er noe begrenset, og opplevelses- og bruksverdi er lav. Kullmilen er et vanlig forekommende kulturminne som ikke er automatisk fredet.

Kulturmiljø 44 Anvik er vurdert til å ha middels til stor kunnskapsverdi og liten opplevelses- og bruksverdi. Samlet er kulturmiljøet vurdert til å ha middels verdi.



Omfang og konsekvens

Kongegata høy løsning

Fra boligområdet Farriseidet går traseen fra en skjæring via betongtunnel inn i en bergtunnel i åsen (Kleivertunnelen).

Kulturmiljø 44 Anvik ligger delvis i planområdet og delvis i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger:

Her er allerede store vegtiltak, og ny jernbane vil ikke medføre noen forverring. Tiltaket ligger i ca.50 meters avstand.

Tiltaket er vurdert til å ha intet omfang.



Middels verdi sammenholdt med intet omfang gir ubetydelig konsekvens (0).

Kongegata lav løsning

Gjennom boligområdet Farriseidet går traseen i en dyp betongtunnel før den går inn i bergtunnel (Kleivertunnelen).

Kulturmiljø 44 Anvik ligger delvis i planområdet og delvis i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger: Her er allerede store vegtiltak, og ny jernbanen vil ikke medføre forverring. Tiltaket ligger i ca.50 meters avstand.

Tiltaket er vurdert til å ha intet negativt omfang.



Middels verdi sammenholdt med intet omfang gir ubetydelig konsekvens (0).

7.1.3 Mulige justeringer innenfor Kongegatakorridoren

Både høy og lav løsning vil medføre riving og ødeleggelse av deler av kulturmiljø 39 Hovedbyen rundt Torget og Bøkkelia, men kun høy løsning vil gi en negativ påvirkning for kulturmiljø 37 Storgata, Steinane og Bøkkerfjell. Konsekvensene for kulturmiljø 39 er spesielt store, men det vil ikke gi noen forbedring å forskyve sporet nord- eller sørover da de kulturhistoriske verdien omfatter et større området innenfor det kulturhistoriske sentrum i Larvik. Ny bru over Farriselva og damanlegget vil, med mindre det etableres avbøtende tiltak, kunne ødelegge de kulturhistoriske elementene tilknyttet jernbanen, elva og industrimiljøet innenfor kulturmiljøene 40 Hammerdalen og 43 Farriseidet-Øvre Hammerdalen. En forskyving av sporet her vil kunne få større følger for kulturmiljø 42 Langestrand. Flyttes sporet nordover vil det få større følger for kulturmiljø 39, og spesielt bebyggelsen i Bøkkelia samt gi større nærføring til kulturmiljø 41 Bøkeskogen. Ved vurdering av forskyving av traseen må det vektlegges at direkte konflikter med kulturminner unngås.

7.1.4 Forslag til avbøtende og eventuelle kompenserende tiltak for Kongegatakorridoren

Kun spesielle tiltak som kan forbedre Kongegatakorridoren er lagt inn her. Generelle tiltak som gjelder hele strekningen er samlet under kapittel 8.3.

- Gjennom å etablere en kort løsmassetunnel fra bergtunnelens ende i Jegersborggata 3A og fram til Karlsrogata vil det være mulig å unngå riving av verneverdig bebyggelse i Jegersborggata 14 og 16 samt Karlsrogata 8.
- Historisk kvartals- og gatestruktur i Larvik by bør opprettholdes så langt dette er mulig. Nye vegger bør derfor etableres som gater som del av eksisterende kvartalsstruktur. Her bør vegnormalen kunne fravikes i nødvendig grad.
- Ny bebyggelse/ tiltak i sentrum bør ta hensyn til den omkringliggende kulturhistoriske strukturen i forhold til volum, høyder og variasjon.
- Bygninger som må rives eller flyttes på grunn av tiltaket bør fortrinnsvis flyttes innen samme område som de i dag er en del av. Verneverdige bygninger som skal flyttes og/eller rives må dokumenteres før riving. En eventuell dokumentasjon må skje i samråd med Kulturarv i Vestfold fylkeskommune.
- Der traseen går i bergtunnel eller i åpen skjæring med spunt, bør det være krav til tetting mot innlekking og drenering av overliggende og omliggende setningsømfintlige leiravsetninger. Det vil være en forutsetning at detaljerte krav til tetting og lekkasjer vurderes ut fra hydrogeologiske forhold for unngå setningsskader på eldre bebyggelse.
- Rystelser i forhold til bygningskonstruksjoner må utredes og unngås (geoteknisk rapport ift sprenging og ivaretagelse av vern, eksempelvis gå ned på størrelser på salver, miljøovervåking, samt etablere rutiner for varsling).
- Ved nærføring av gater eller jernbane mot verneverdig bebyggelse bør det gjøres nødvendige tilpassinger som kan opprettholde og ivareta det opprinnelige visuelle inntrykket kulturminnet/miljøet har hatt i sin opprinnelige situasjon. Støytiltak må også ses i denne sammenheng.
- Det bør etableres enkle og «lette» brukonstruksjoner som ikke konkurrerer med kulturhistoriske verdier. Brufundamenter bør tilpasses verdifulle industritekniske elementer i og ved Farriselva så langt dette er mulig, slik at kulturmiljøet ikke forringes unødige.

7.1.5 Konsekvenser i anleggsperioden for Kongegatakorridoren

- Grunnforsterkninger knyttet til lav løsning innebærer boring for hver 1, 5 meter i en bredde på ca. 20 meter som må inngjerdes. Prinsegata skal benyttes som rampe ned i byggegropa. Disse arealene vil være helt utilgjengelig i ca. 2 år, og medføre mye søle og bløte masser som må kjøres bort.
- Anleggsgrensen for begge alternativene vil bli lik, men anleggstiden vil bli vesentlig lengre i lav løsning da mere masse må tas ut.
- Når anleggstrafikken, inklusive fjerning av masse ut av byen, skal foregå via eksisterende gateløp, vil det også påvirke større omkringliggende deler av Larviks kulturhistoriske sentrum. Et større omfang av sentrum vil bli berørt av økt tungtrafikk med støy og støv i en periode rundt fem år. Anleggstrafikken vil bidra til å redusere den kulturhistoriske opplevelsesverdien i relativt store deler av byens kulturhistoriske sentrum i denne perioden.

7.1.6 Oppsummering Kongegatakorridoren

Både høy og lav løsning vil medføre riving og store forringelser av deler av kulturmiljø 39 Hovedbyen rundt Torget og Bøkeli. Kun høy løsning vil gi en negativ påvirkning for kulturmiljø 37 Storgata, Steinane og Bøkkerfjell.

Anleggsarbeidet kan medføre endringer av grunnvannet som igjen gir økt risiko for varige setningsskader på verneverdig, eldre bebyggelse. Lav løsning vil medføre større risiko for mulige skader enn høy løsning. Som følge av grunnforhold/ valgt byggemetode må en stor andel verneverdige bygninger fjernes/ rives. Fjerning av deler av de eldste bystrukturene i Larvik kan få store konsekvenser for forståelsen og lesbarheten av byens historiske utvikling og kvaliteter. Tiltaket vil tilføre byen noe nytt, samtidig som relativt store deler av egenarten og identiteten vil forsvinne gjennom at hele eller deler av de gamle bygningsstrukturene må rives. Tilbakeflytting og tilbakeføring av kulturhistoriske bygninger på opprinnelig tomt og i opprinnelig struktur kan være et godt avbøtende tiltak om ny bebyggelse tar hensyn til den kulturhistoriske sammenhengen i stor nok grad.

Faren ved at bare noen få bygninger blir stående/ flyttes tilbake er at de da oppleves som fragmenterte elementer dominert av en ny, større bebyggelsesstruktur der den kulturhistoriske konteksten og kvaliteten blir sterkt redusert. Den historiske byen vil i så fall bli lite lesbar. Det vil ta tid før sentrum er oppbygd igjen, og i mellomtiden vil de kvartalene som berøres bli liggende som midlertidige parkområder.

Stasjonsområdet i begge løsningsalternativene vil bryte med eksisterende kvartalsstruktur. Lav løsning vil gi en større skjæring i bakkant, og bli mer visuelt synlig enn høy løsning som er bedre tilpasset byens høydenivåer. Gjennom Hammerdalen er det størst usikkerhet knyttet til kulturhistoriske elementer i og ved Farriselva. Lav løsning med lav bru vil gi større visuell barrieredevirkning enn høy løsning.

Både Kongegata høy og lav løsning har samlet stor negativ konsekvens (---).

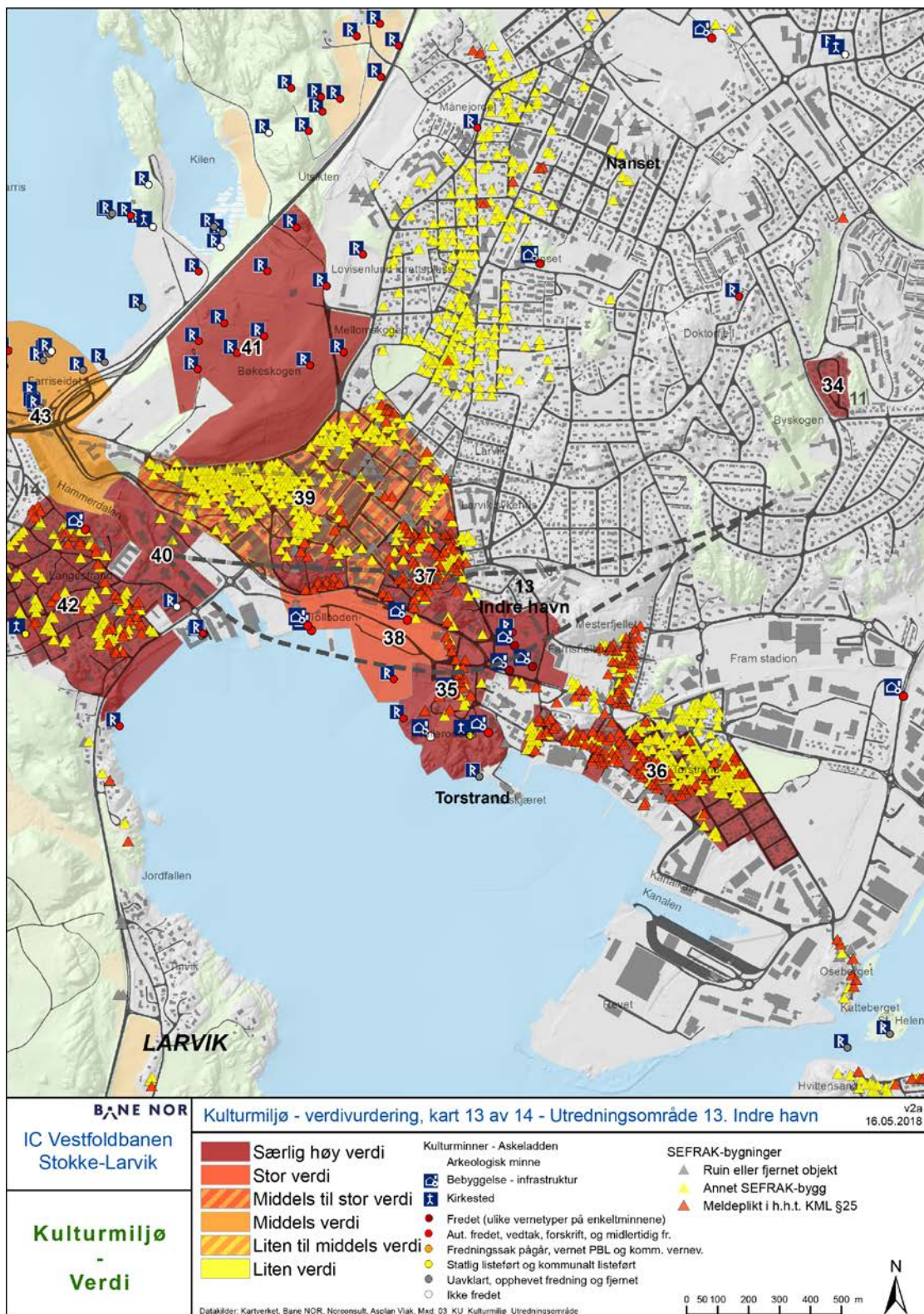
Alternativene er tilnærmet like, vurdert ut fra at de største konsekvensene i Kongegatakorridoren er knyttet til områdene rundt Torget og nedre del av Bøkeliå. Høy løsning gir større andel riving av verneverdig bebyggelse, mens lav løsning gir større konsekvenser for bystrukturen rundt Torget gjennom større risiko for setningsskader. Ut fra dette kommer lav løsning dårligere ut på rangeringen enn høy løsning.

Tabell 7-1 Rangering av korridor og alternativ

Korridor	Alternativ	Samlet konsekvens	Rangering	Kommentar
Kongegata-korridoren	Kongegata høy	Stor negativ konsekvens (---)	2	Endring og forringelse av en relativt stor andel av Larviks kulturhistoriske sentrum. Noen flere hus berøres ved høy løsning enn ved lav.
	Kongegata lav	Stor negativ konsekvens (---)	3	Endring og forringelse av en relativt stor andel av Larviks berøres rives ved lav løsning enn ved høy, men større usikkerhet knyttet til setningsskader.

7.2 Indre havn-korridoren

7.2.1 Utredningsområde 13 Indre havn



Figur 7-13 Kulturmiljø verdivurdering utredningsområde 13 Indre havn

7.2.1.1 Kulturmiljø 35 Herregården og Tollerodden

Kulturmiljøet tilsvarer Vestfold fylkeskommunes RPBA-område «Herregården og Tollerodden». Vestre del av Tollerodden lå opprinnelig innenfor «det rette Laurvig», altså bygrensen av 1671, sammen med Storgata og områdene bak. Tollerodden blir i denne sammenheng vurdert som et miljø sammen med Herregårdsområdet. Herregården har en historisk sammenheng med Tollerodden med kirke og hospital, også ved Tollerodden etablerte seg som et overklasseområde etter opprettelsen av grevskapet i 1671.

Fredete kulturminner

Utover en tilflyttet stein med skålgroper (bronsealder ID90501) i borggården i Herregården, er det ikke registrert automatisk fredete kulturminner innenfor kulturmiljøet. Her er imidlertid flere fredete bygninger.

Herregårdsbygningen (ID 86532) er den mest kjente. Gyldenløve kjøpte gården Dragenes i 1670, og anla her Herregården i 1674. Den sto ferdig til hans tredje bryllup i 1677. Herregården er et unikt arkitektonisk anlegg hvor former for europeisk slottsbygging kombineres med norsk trebyggings-teknikk og -tradisjon. Bygningen består av en hovedbygning med to symmetriske, tilbygde sidefløyer. Herregårdsfjellet danner den fjerde veggen i «borggården». Øst for bygningen ble en av Norges største hager anlagt, et barokkanlegg med blant annet fire fiskedammer og en allé ned til strandlinjen. En større dam øverst i Herregårdsbakken har forsynt anlegget med vann til fontenen i anlegget. En steinbygning sto ferdig i hagens nordende rundt 1700, men ble aldri tatt i bruk. Det antas at dette var tenkt som den egentlige herregårdsbygningen. Herregården er i dag bevart, mens hageanlegget er bygget ut.

Det er også andre eldre spor i nærområdet, som de kjente kongeinskripsjonen i Herregårdsbakken, samt Gyldenløve inskripsjoner på herregårdsfjellet og Mesterfjellet. Under bakkenivå vil det også være spor av eldre strukturer, som steinbygningen og hageanlegget.

Larvik fengsel (ID 174932), som sto ferdig som Laurvigs Districtsfengsel i 1863 like sør for Herregårdsbygningen, er forskriftsfredet. Fengselet ble tegnet av arkitektene Heinrich Ernst Schirmer og Wilhelm von Hanno, som tegnet en rekke kjente monumentalbygg i Oslo. Formålet med fredningen er å sikre Larvik fengsel som et verdifullt kulturminne knyttet til den store utbyggingen av distrikts-fengsler i 1860-årene, samt å sikre bygningen. Bygget er en uvanlig godt bevart og lesbar representant for fengselsbygg, der både interiør- og eksteriør er ivaretatt. Fengselet fremstår i stor grad som opprinnelig. Fredningen omfatter bygningenes eksteriør og planløsning i forbygningens 1. etg, hele cellebygningen og mellombygningen, samt opprinnelige deler av interiør i de samme bygningene. Fredningen omfatter også den opprinnelige luftegården og fengselsmuren.

Den gamle Tollboden, Larvik Sjøfartsmuseum (ID 86532) er vedtaksfredet. Teglsteinbygningen fra 1714 er oppført med sokkeletasje i naturstein, to spissgavlede arker på begge langfasadene, valmet tak med kinavipp tekket med glasert takstein og symmetriske fasader med store vinduer. Bygningen hører stilmessig til barokken. På den store arken mot gaten står det med smijernsbokstaver: "Gud være vor vegter".

Laurvig hospital (ID86533) er vedtaksfredet. Hospitalet ble grunnlagt tidlig på 1730-tallet av grev Ferdinand Anton Danneskiold-Gyldenløve. Bygningen ble opprinnelig oppført som en trebygning av tiloversblitte materialer fra en oppussing av Herregården. Hospitalet ble senere utvidet under Fredrik Ludvig Danneskiold-Gyldenløve som en murbygning av materialer fra Steinhuset ved Herregården. Hospitalet fremstår som en stor enetasjes bygning i pusset tegl med tre fløyer i hestekoform, hvorav midtfløyen vender ut mot fjorden. Bygningen har bratt valmtak og spisse gavlarker mot sjøen og inn i gårdsrommet. Hver sidefløy har bryggerhus. Bygningen ligger øst for Larvik kirke, markant i landskapet som skråner ned mot sjøen i sør og øst. Mot nord har anlegget et stort, firkantet gårdsrom med et midtsentrert inngangsparti. Laurvig Hospital er en av de eldste sosiale institusjonene i landet.

Andre kulturhistoriske verdier

Larvik kirke (ID 84911) er en langkirke i gul teglstein oppført i 1677, og har en uvanlige orientering med kor mot sør. I 1741 fikk kirken sakristi, og i 1760 et klokketårn. Greven av Larvik hadde egen inngang til sin stol i kirken på østsiden. Det har også vært en inngang i vestveggen i koret med en høy trapp. I årene 1859—64 ble kirken ombygget etter tegninger av arkitekt Christian Heinrich Grosch. Da ble det også bygget en ny portal med våpenhus på østsiden av skipet. Kirken har verneverdig liturgisk inventar samt flere verdifulle malerier.



Figur 7-14 Ulrik Frederik Gyldenløve til venstre. I midten Herregårdsanlegget med Tollerodden, kart fra 1688. Til høyre herregården i dag. Under Tollerodden

Parken (ID 144802) på Tollerodden er ikke fredet, men den er allikevel oppført i Askeladden. Eiendommen Tollerodden ble kjøpt av William Archer, en innvandret skotsk kjøpmann, i 1827. Eiendommen ble videre kjøpt av Larvik kommune i 1938. Parken og stranden er i dag offentlige friareal.

Huset like nord for parken, Kirkestredet 9, også kalt «Tollerodden», ble trolig oppført som tollbod og bolig i 1665-67. Nåværende bygning er fra 1794, og er også kjent som skipsbyggeren Colin Archers fødested og barndomshjem. Han anla et verft på den nordøstre siden av odden. Bygningmiljø: Det ligger en rekke verneverdige bygninger langs Kirkestredet, som går rundt odden. En stor del av bygningene i henhold til SEFRAK-registeret eldre enn 1850. Langs strandlinjen er det kulturminner som Colin Archers Slipp og Sverdrups molo. Sistnevnte var et ambisiøst og omstridt byggeprosjekt som aldri ble fullført. Skottemoloen har også verneverdi ut fra høy alder. På Tollerodden er det også gjenværende krigsminner. I sjøen grenser Tollerodden i vest mot fredet sjøbunn (ID 103979). I sør er det påvist en skuteldel av eik (ID 103989) med uavklart vernestatus.

Jernbanen har en historisk dimensjon, men skaper en barriere mellom Herregårdsområdet og Tollerodden, riktignok dempet av «et lokk». Lokket består av en rundkjøring og plen/vegetasjon som skjuler bane og sikrer passasje mellom Herregårdsområdet og Tollerodden. Mens det kan

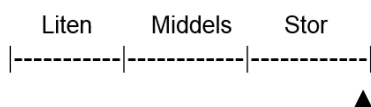
argumenteres at banen tilføyer en viss kvalitet i andre deler av byen, har den en mer uheldig virkning med skjæring tvers igjennom Tollerodden-området.

Verdivurdering

Herregårdsanlegget er et verdifullt barokkanlegg med et historisk vitnesbyrd om en adelsstruktur med grevskap som ikke ble gjennomført andre steder i Norge enn i Vestfold. Herregården er uløselig knyttet til Larviks opprettelse av bystatus og videre vekst. Denne forbindelsen er best lesbar i Tollerodden-området med sammenheng til kirke og Hospital. Området har en rekke fredete bygninger og utover dette en rekke bygninger, strukturer og elementer av høy verneverdi.

Herregården, sammen med Tollerodden, utgjør et av fylkeskommunens 37 prioriterte kulturmiljø i RPBA, og dertil et av de tre viktigste. Området inngår også som østre del av Riksantikvarens NB!-område Tollerodden.

Kulturmiljø 35 Herregården og Tollerodden er vurdert til å ha særlig høy kunnskapsverdi, opplevelsesverdi og bruksverdi. Området er prioritert gjennom RPBA. Samlet vurdering blir særlig høy verdi.



Omfang og konsekvens

Indre havn høy løsning

Traseen går i bergtunnel fram til Kristian Fredriks vei, derfra i en betongtunnel forbi boligområdet fram til en ny, kort bergtunnel gjennom fjellknausen bak Herregården, og videre i en ny betongtunnel. Byggegroper forutsettes sikret med innvendig avstivet rørsput som utføres vanntett for å hindre drenering av grunnvann inn i byggegropa. Det er ikke endelig avklart om denne skal spntes ned til fjell, noe som vil redusere risikoen for setningsskader. Det forventes i tillegg behov for injeksjon i løsmasser og/eller fjell for å redusere faren for grunnvannsenkning og setninger på omkringliggende bebyggelse og infrastruktur. Avstand fra byggegropa i Herregårdsbakken til Herregården blir ca. 20 meter.

Kulturmiljø 35 Herregården og Tollerodden ligger delvis i planområdet og delvis i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger:

Tiltaket vil gi nærføring til Herregården fra 1674. Bygget er fundamentert på tørmur direkte på dårlig drenerte masser, og har i dag setningsskader. Det er rimelig å anta at en så gammel konstruksjon er svært sårbar for nye, store tiltak i sitt nærområde som kan gi ytterligere, uopprettelige skader på det fredete bygget. Siden alt ved bygget, med unntak av inngangsdøren/ portalen fra Dronningens gate 1, er fredet (jamfør tinglyst fredning av 1923/ 2012), er det ikke gitt at grunnmur og fundament kan erstattes med ny grunnmur/fundament fundamentert til berg. En slik sikring av bygget er i strid med fredningen.

Spunting av byggegropene vil redusere risikoen for påvirkning av grunnvannsforhold og poretrykk i overliggende leirlag. En helt tett byggegrop kan likevel føre til endringer i grunnvannsnivået i området. Dette skyldes at den vanntette spuntten kan virke som et stengsel for vannstrømninger som går forbi Herregården ned mot sjøen, og dette kan påvirke grunnvannsnivået. Ved tett byggegrop vil det derfor være viktig å følge nøye med på grunnvannsnivået i anleggsperioden. Disse forholdene utgjør en usikkerhet og risiko ved både høy og lav løsning, men det antast at risikoen er minst ved høy løsning.

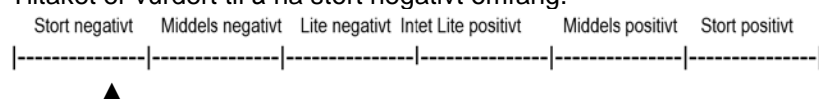
Det er ikke mulig å utelukke at grunnvannet ved Herregården kan bli påvirket i større eller mindre grad. Dette er en risiko med potensial for ødeleggende virkning for det fredete bygget. Det kreves grundige forundersøkelser for å kartlegge forholdene rundt Herregården og planlegge løsninger som sikrer at nødvendig hensyn til Herregården blir ivaretatt. Disse foreligger ikke på dette stadiet av planleggingsprosessen. Usikkerheten knyttet til risiko for ødeleggelse blir derfor en del av omfangsvurderingen.

Tiltaket vil være i konflikt med hagearealet i bakkant av Herregården. Kongeinskripsjonene er innmålt, og traseen er tilpasset disse på begge sider. Hagen er nøyaktig målt inn med tanke på reetablering av terrenget. Kollen bak Herregården vil bli bevart. Visuelle konsekvenser vil derfor bli begrenset når anlegget er ferdig.

Anleggsfasen vil gi de største negative påvirkninger til Herregårdsanlegget gjennom rystelser og anleggstrafikk. Rystelser gjennom sprenging, spunting og anleggsarbeid som påvirker konstruksjon samt setningsskader etter endringer i grunnvannstanden må unngås gjennom gode utredninger og forberedelser i tidligfase. Dette kan være skader som ikke er reversible, og derfor kan forårsake varig ødeleggelse av Herregården.

Med kompenserende og avbøtende tiltak kan det være mulig å etablere en tunnel så nære Herregården uten at anlegget forringes. *Det foreligger likevel risiko for ødeleggelse på anlegget som følge av endringer av grunnvannstand, og dette er vektlagt i omfangsvurderingen.*

Tiltaket er vurdert til å ha stort negativt omfang.



Særlig høy verdi sammenholdt med stort negativt omfang gir stor til meget stor negativ konsekvens (---/----).

Indre havn lav løsning

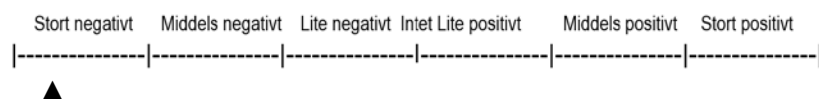
Som høy løsning, men med ca. 3 meter dypere betongtunnel.

Kulturmiljø 35 Herregården og Tollerodden ligger delvis i planområdet og delvis i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger:

Tiltaket vil gi sterk nærføring til Herregården med samme følger som i Indre havn høy løsning. Forhold beskrevet i høy løsning kan bli enda mer kritisk enn ved lav løsning da risikoen for å påvirke grunnvannsnivået uheldig i utgangspunktet vil være størst for den laveste linjeføringen. Indre havn lav løsning frarådes derfor av den grunn. Tiltaket vil være i konflikt med hagearealet i bakkant. Lav løsning vil også medføre et større anleggsbelte og bidra til mer utgraving og masseforflytning og enn høy løsning. Kongeinskripsjonene er innmålt, og traseen er tilpasset disse på begge sider. Hagen er nøyaktig målt inn med tanke på reetablering av terrenget. Kollen bak Herregården vil bli bevart uendret. Visuelle konsekvenser vil derfor bli begrenset når anlegget er ferdig.

Anleggsfasen vil gi de største negative påvirkninger til Herregårdsanlegget gjennom rystelser og anleggstrafikk. Rystelser gjennom sprenging, spunting og anleggsarbeid som påvirker konstruksjon samt setningsskader etter endringer i grunnvannstanden må unngås gjennom gode utredninger i tidligfase. Dette kan være skader som ikke er reversible, og derfor kan forårsake ødeleggelse av Herregården.

Selv med kompenserende og avbøtende tiltak kan det være vanskelig å etablere en tunnel så nære Herregården uten at anlegget forringes eller ødelegges. Det forelegger risiko for ødeleggelse på anlegget som følge av endringer av grunnvannstand. Tiltaket vil gå på tvers av nasjonale føringer. Tiltaket er vurdert til å ha stort negativt omfang.



Særlig høy verdi sammenholdt med stort negativt omfang gir meget stor negativ konsekvens (----).

7.2.1.2 Kulturmiljø 36 Torstrand

Torstrand ligger sørøst for Larvik sentrum, og vokste fram på gården Fjellsnes' grunn. Gyldenløve kjøpte gården i 1673. Området var, som Langestrand, arbeidernes, sjøfolkene og fiskernes tilholdssted. Torstrand kom først under Larvik i 1820.

Fredete kulturminner

Ingen automatisk fredete kulturminner er registrert innenfor bydelen Torstrand, men det vedtaksfredete Undersbu (ID 86534) ligger helt øst i Furuholtområdet. Hovedhuset i empirestil ble oppført rundt 1800, og ligger om lag 50 meter sør for dagen bane, inneklemt i et skogholt mellom denne havnesporet og Fv40.

Andre kulturhistoriske verdier

Torstrand består av to områder med forskjellig bebyggelsesmønster. Lengst nordvest ligger det gamle Torstrand langs Strandgaten fra Gyldenløves 1600-tallsby. I sørøst ligger Torstrandmoen fra 1854. Furumoen mot øst fikk stukket ut regulære kvartaler som først ble bygget ut til nåværende utstrekning i 1920-årene. Det var den store bolignøden under første verdenskrig som satte i gang utbyggingen av de siste kvartalene med kommunen og industrien som byggherrer.

I den eldste delen vest for Torstrand torg kan en fremdeles merke et mindre regulert mønster mot Strandgata mens det øst for torget og Colbjørnsens gate er et strengt regulert kvartalsmønster på Torstrandmoen. I vestre del er gatemønsteret vokst fram fra 1600- og 1700-tallet, i øst er det strengt rektangulært med relativt brede gater. Bebyggelsen på Torstrand består i hovedsak av små, malte trehus i 1-2 etasjer. Det er flere bygninger fra 1800-tallet i området. Bygningene i delområdene utgjør sammen med gateløp, hager og vegetasjon et helhetlig kulturmiljø.

Jernbanen innførte et nytt element i bebyggelsen i 1880-årene. Mens bebyggelsen i øst tilpasset seg banen, ble traseen lagt rett over Torstrand torg på en fire meter høy tørrmurt voll. De eldre ferdselsårene ble beholdt gjennom underganger.

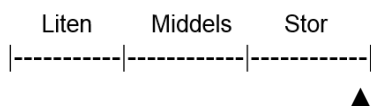
Industrien på Torstrand. Furuholtområdet ble kjøpt fra Treschow-Fritzøe i 1902 av Alfred Andersen som etablerte et større fabrikkområde her. I tilknytning til fabrikkområdet ble det oppført et større område med arbeiderboliger fra tidlig 1900-tall.

Verdivurdering

Kulturmiljø 36 Torstrand dokumenterer særlig arbeidernes historie tilbake til 1600-tallet, og vitner om hvordan bebyggelsens utforming og struktur har endret seg med en mer overordnet planlegging fra ca.1850. Arbeiderbydelen er en viktig del av Larviks sosialhistorie, og er interessant å se i sammenheng med den mer velstående bebyggelsen langs Storgata. Torstrands historie, kombinert med arkitektur og helhet i området, gjør at kulturmiljøet har nasjonal og regional verdi.

Torstrand er en svært viktig kilde til kunnskap om arkitektur, byutvikling, grevskap, industri/ næringsliv og sosiale forhold i Larvik, men også i Norge og Vestfold. Området har i lys av dette svært store opplevelsesverdier knyttet til industrien og grevskapets betydning for byutviklingen. Dette kan gi grunnlag for andre opplevelsesverdier som stedstilhørighet. I tillegg har Torstrand konkrete opplevelsesverdier knyttet til den estetiske opplevelsen av arkitekturen i området. Formidlingspotensialet, samt økonomisk verdi knyttet til videreføring og utvikling av dagens bruk, gir kulturmiljøet store bruksverdier.

Kunnskaps-, opplevelses og bruksverdiene knyttet til kulturmiljøet Torstrand forsterkes av egenskaper som alder, autentisitet, tidsdybde, lesbarhet og variasjon.



Omfang og konsekvens

Indre havn høy løsnig

Traseen går ca.320 meter nord for Torstrands avgrensing.

Kulturmiljø 36 Torstrand ligger i planens influensområde. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger: Avstanden er så stor at tiltaket ikke vil påvirke kulturmiljøet på noen måte.

Tiltaket er vurdert til å ha intet omfang.



Middels verdi sammenholdt med intet omfang gir ubetydelig konsekvens (0).

Indre havn lav løsnig

Som Indre havn høy løsnig.

Kulturmiljø 36 Torstrand ligger i planens influensområde. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger: Som Indre havn høy løsnig.

Tiltaket er vurdert til å ha intet negativt omfang.



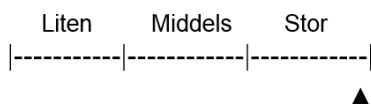
Middels verdi sammenholdt med intet omfang gir ubetydelig konsekvens (0).

7.2.1.3 Kulturmiljø 37 Storgata, Steinane og Bøkkerfjellet

For beskrivelse og verdivurdering av kulturmiljøet se kapittel 7.1.1.

Verdivurdering

Kulturmiljø 37 Storgata, Steinane og Bøkkerfjellet er vurdert til å ha stor kunnskapsverdi, middels opplevelsesverdi og bruksverdi. Samlet er kulturmiljøet vurdert til å ha særlig høy verdi.



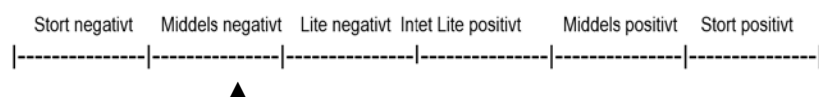
Omfang og konsekvens

Indre havn høy løsnig

Betongtunnelen bak Herregården kommer ut i en strekning på terreng nordøst for Storgata. Traseen vil gå videre på en åpen, høy bru (fem meter fri høyde) like sør for dagens spor. Den krysser Storgata på en bru på mur ved Storgata 57. Storgatas trasé legges om.

Kulturmiljø 37 Storgata, Steinane og Bøkkerfjellet ligger delvis i planområdet og delvis i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger: Herregårdsbakken 1A, en boligeiendom fra tidlig 1900-tall, vil bli direkte berørt gjennom riving. Tiltaket vil også medføre riving av to eldre trehus i Storgata 57 og 59. Tiltaket vil gi sterk nærføring til Munken kino (Storgata 55) på grunn av at sporet er løftet opp. Munken vil også bli direkte berørt i anleggsfasen. Storgata legges om og tilbakeføres i en tilnærmet eldre trasé fra tidlig 1800-tall.

Tiltaket er vurdert til å ha middels omfang.



Særlig høy verdi sammenholdt med middels omfang gir middels til stor negativ konsekvens (--/---).

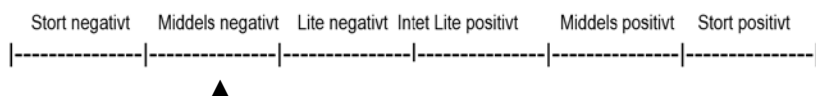


Figur 7-15 Fotomontasje som viser hvordan nye Larvik stasjon i Indre Havn-korridoren kan bli. Høy løsnig sett fra byen. Illustrasjon utarbeidet av NOAV for Bane NOR.

Indre havn lav løsnig

Betongtunnelen bak Herregården kommer ut i en strekning på terreng nordøst for Storgata. Kulturmiljø 43 Storgata, Steinane og Bøkkerfjellet ligger delvis i planområdet og delvis i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger: Herregårdsbakken 1A, en boligeiendom fra tidlig 1900-tall, vil bli direkte berørt gjennom riving. Tiltaket vil også medføre riving av to eldre trehus i Storgata 57 og 59 og Munken kino (Storgata 55). Storgata legges om og tilbakeføres i en tilnærmet eldre trasé fra tidlig 1800-tall.

Tiltaket er vurdert til å ha middels negativt omfang.



Særlig høy verdi sammenholdt med middels omfang gir stor negativ konsekvens (---).

7.2.1.4 Kulturmiljø 38 Larvik stasjon og Tollkammer

Området rundt Storgata utgjør nordvestre del av «det rette Laurvig» etter bygrensen av 1671. Den andre delen, Tollerodden, er vurdert som et miljø sammen med Herregården.

Fredete kulturminner

Det er ikke registrert en automatisk fredete kulturminner i kulturmiljøet. Her er fredete bygninger, og i sjøbunnen ligger kulturminner som er vernet etter kulturminnelovens § 14.

Larvik stasjonsbygning (ID 86531) er vedtaksfredet. Bygningen langs Jarlsbergbanen, først kalt Grevskaabsbanen, ble oppført i 1880 etter tegninger av Balthazar Conrad Lange. Bygningen er oppført i pusset tegl, og består av en toetasjes hoveddel med to sidefløyer. Taket var opprinnelig tekket med skifer, men er i dag tekket med takshingel. Innvendig er det gjort flere ombygginger, men bygningens hovedform er bevart, sammen med mange originale detaljer innvendig og utvendig. Larvik stasjonsbygning ble fredet ut fra at den representerer en særpreget murbygning i nyrenessanse fra avslutningen av den første store utbyggingsperioden i norsk jernbanehistorie (1854-1882). Etter fredningen er stasjonen tatt med i Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen.

Larvik Tollsted (ID 117599) er forskriftsfredet. Anlegget fra 1888 fremstår som et representativt eksempel på et tollsted i en mellomstor norsk by. Det er et vesentlig innslag i Larviks bybilde ved indre havn. De tre bygningene ved Larviks tidligere tollsted er tegnet av stadsingeniør Wessel og overtollbetjent Wetlesen. Anlegget er oppført som et u-formet anlegg, og er verdifulle både som enkeltbygninger og som helhet.

Lokalitet Skottebrygga (ID 103979) omfatter sjøbunnen mellom Skottebrygga og Østre brygge. Dette er et gammelt havneområde hvor det er påvist kulturlag og gjenstander fra skip, fra 1600-tallet og fremover.

Andre kulturhistoriske verdier

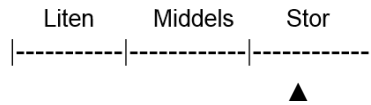
Byen vokste utover i sjøen. Strandlinjen er over tid fylt ut, først med brygger for å gi bedre havne- og anløpsforhold. Etablering av jernbanen rundt 1880 medførte omfattende fyllinger mot Storgata. Sammen med den vedtaksfredet stasjonsbygningen ligger en verneverdig lokstall med funkiselementer på stasjonsområdet. Storgata med deler av bebyggelsen i nord utgjør en del av Riksantikvarens NB!-område Tollerodden. NB!-registeret innebærer ikke et formelt vern, men gir en indikasjon om nasjonale interesser.

Verdivurdering

Den opprinnelige stranden har blitt utvidet i takt med endringer av samferdselstiltak som etablering av jernbanen og utvidelse av havnen. Jernbanestasjonen og Tollerkammeret sør for Jernbanen er godt bevart.

Kulturmiljøet inngår i Riksantikvarens NB!-områder. Stasjonsbygningen og Tollkammeret er fredet. Begge er godt bevart. Sjøbunnen i havneområdet mellom Østre brygge og Tollerneset inneholder store mengder ballast, men også gjenstandsfunn datert tilbake til 1600-tallet. Disse er fredet etter kulturminneloven. Dette er elementer av stor verdi både enkeltvis og i sammenheng.

Kulturmiljø 38 Larvik stasjon og Tollkammer er vurdert til å ha stor kunnskapsverdi, opplevelsesverdi og bruksverdi. Samlet er kulturmiljøet vurdert til å ha stor verdi.



Omfang og konsekvens

Indre havn høy løsnig

Betongtunnelen bak Herregården kommer ut i en strekning på terreng nordøst for Storgata. Traseen vil gå videre med to spor på terreng på en fylling før traseen går inn i et nytt stasjonsområde, på en åpen, høy bru med fem meter fri høyde sør for dagens spor. Fra Tollboden vil nytt spor gå i samme trasé som dagens spor. Den krysser Storgata på en bru på mur ved Storgata 57. Storgata blir omlagt, og vil nå krysse under ny jernbanetrasé like nord for godsbygningen ved stasjonsbygningen.

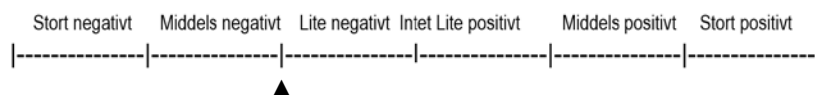
Kulturmiljø 38 Larvik stasjon og Tollkammer ligger i planområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger:



Figur 7-16 Fotomontasje som viser hvordan nye Larvik stasjon i Indre havn-korridoren kan bli. Høy løsnig sett fra byen. Illustrasjon utarbeidet av NOAV for Bane NOR.

Det er positivt at den fredete stasjonsbygningen kan bli bevart i sitt opprinnelige miljø, men omleggingen av Storgata vil medføre riving av den gamle godsbygningen. Rivingen vil bidra til å forringe dagens stasjonsmiljø. Det nye sporet og stasjonsområdet er trukket noe unna stasjonsbygningen, og åpenheten under sporet gir kontakt med strandpromenaden, samtidig som den høye brukonstruksjonen vil påvirke dagens visuelle kontakt mellom byen og sjøen, og mellom byen og Tollerodden. Ny planlagt bybebyggelse i stasjonens nærmiljø vil bidra til å forsterke denne virkningen. Ny regulert og godkjent høy bebyggelse i omkringliggende områder vil bidra til at stasjonsområdet i seg selv blir mindre dominerende gjennom å være en del av en ny bystruktur. Den høye løsningen vil gi bedre kryssing av den nye, omlagte Storgata under jernbanesporet, og gi bedre atkomst mellom by- og sjøside. Den høye stasjonskonstruksjonen vil sammen med ny, omkringliggende bebyggelse gi en ny sjøfront som vil påvirke opplevelsen av byen visuelt fra sjøsiden.

Tiltaket er vurdert til å ha lite til middels omfang.



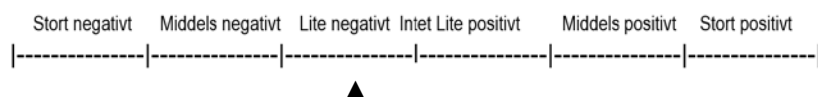
Stor verdi sammenholdt med lite til middels omfang gir middels negativ konsekvens (--).

Indre havn lav løsning

Betongtunnelen bak Herregården kommer ut i en strekning på terreng nordøst for Storgata. Traseen vil gå videre med to spor inn i et nytt stasjonsområde. Ut fra stasjonsområdet vil sporet langsomt løftes på en bru på mur. Det vil bli tre atkomster mellom byen og strandpromenaden. Storgata vil bli omlagt, og krysser i en sving over jernbanetraseen ved tunnelutløpet. Traseen ligger på bakken gjennom stasjonsområdet.

Kulturmiljø 38 Larvik stasjon og Tollkammer ligger planområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger: Det er positivt at den fredete stasjonsbygningen kan bli bevart i sitt opprinnelige miljø, men omleggingen av Storgata vil medføre riving av den gamle godsbygningen - noe som vil svekke det kulturhistoriske miljøet. Det nye sporet og stasjonsområdet er trukket noe unna stasjonsbygningen. Nytt spor vil bli liggende på en fylling gjennom stasjonsområdet som stiger fra vest mot øst og videre nordover. Det gjør det mulig å bevare deler av stasjonsmiljøet i sin opprinnelige sammenheng. Ny godkjent bebyggelse i omkringliggende områder vil bidra til å redusere den visuelle kontakten mellom sjøen og byen samt byen og Tollerodden.

Tiltaket er vurdert til å ha lite negativt omfang.



Stor verdi sammenholdt med lite negativt omfang gir lite til middels negativ konsekvens (-/--).



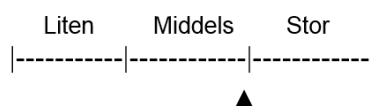
Figur 7-17 Fotomontasje som viser hvordan nye Larvik stasjon i Indre havn-korridoren kan bli. Indre havn lav løsning gjennom stasjonsområdet. Illustrasjon utarbeidet av NOAV for Bane NOR.

7.2.1.5 Kulturmiljø 39 Hovedbyen rundt Torget og Bøkelia

For beskrivelse og verdivurdering av kulturmiljøet se kapittel 7.1.1.

Verdivurdering

Kulturmiljø 39 Hovedbyen rundt Torget og Bøkelia er vurdert til å ha stor kunnskapsverdi, middels opplevelsesverdi og bruksverdi. Samlet er kulturmiljøet vurdert til å ha middels til stor verdi.



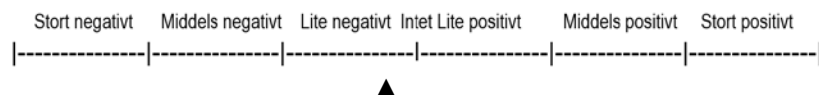
Omfang og konsekvens

Indre havn høy løsning

Opp Storgata legges nytt spor på bru med frihøyde like vest for dagens spor opp Hammerdalen til Hammergata 22. Der krysser traseen Storgata, og legges lenger vest enn dagens spor. Traseen dreier over Farriselva sør for Trudvang. Ny kjøreveg legges under sporet ved Storgata 5.

Kulturmiljø 39 Hovedbyen rundt Torget og Bøkelia ligger delvis i planområdet og delvis i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger: Tiltaket berører kulturmiljøets ytre kant hvor det er lite kulturminneverdier. Tiltaket vil medføre riving av Storgata 9 og 11 som begge har liten verdi da de har liten sammenheng med resten av bystrukturen. Tiltaket vil ikke påvirke kulturmiljøet i særlig større grad enn det jernbanen gjør i dag.

Tiltaket er vurdert til å ha intet til lite negativt omfang.



Middels til stor verdi sammenholdt med intet til lite negativt omfang gir ubetydelig konsekvens (0).

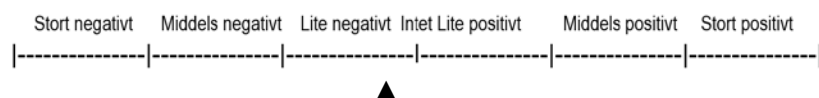
Indre havn lav løsning

Opp Storgata legges ny trasé på fylling vest for dagens spor opp Hammerdalen til Hammergata 22. Der krysser traseen Storgata, og legges lenger vest enn dagens spor. Traseen dreier over Farriselva sør for Trudvang. Ny kjøreveg legges under sporet ved Storgata 5.

Kulturmiljø 39 Hovedbyen rundt Torget og Bøkelia ligger delvis i planområdet og delvis i influensområdet.

Tiltaket berører kulturmiljøets ytre kant hvor det er lite kulturminneverdier. Tiltaket vil medføre riving av Storgata 9 og 11 som begge har liten verdi da de har liten sammenheng med resten av bystrukturen. Tiltaket vil ikke påvirke kulturmiljøet i særlig større grad enn det jernbanen gjør i dag.

Tiltaket er vurdert til å ha intet til lite negativt omfang.



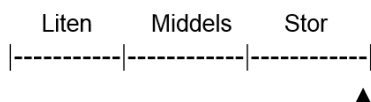
Middels til stor verdi sammenholdt med intet til lite negativt omfang gir ubetydelig konsekvens (0).

7.2.1.6 Kulturmiljø 40 Hammerdalen

For beskrivelse og verdivurdering av kulturmiljøet se 7.1.2.

Verdivurdering

Kulturmiljø 40 Hammerdalen er vurdert til å ha svært stor kunnskapsverdi, opplevelsesverdi og bruksverdi. Området er prioritert gjennom RPBA. Samlet er kulturmiljøet vurdert til å ha særlig høy verdi.



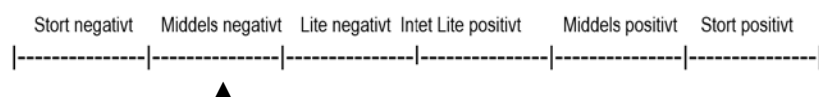
Omfang og konsekvens

Indre havn høy løsning

Opp Storgata legges nytt spor på bru med frihøyde like vest for dagens spor opp Hammerdalen til Hammergeata 22 der sporet krysser Storgata og legges lenger vest enn dagens spor. Sporet dreier over Farriselva sør for Trudvang.

Kulturmiljø 40 Hammerdalen ligger delvis i planområdet og delvis i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger: Tiltaket medfører direkte konflikt med næringseiendom i Hammergeata 22 ved at bygget må kappes. Tiltaket vil også berøre og påvirke tekniske kulturminner i Farriselva, og brupilarene må påregnes å komme i konflikt med bevaringsverdige strukturer og verdifulle industritekniske elementer. Høy bru gjør at opplevelsesverdien rundt damanlegget kan opprettholdes noe.

Tiltaket er vurdert til å ha middels negativt omfang.



Særlig høy verdi sammenholdt med middels negativt omfang gir stor negativ konsekvens (---).



Figur 7-18 Hammerdalen

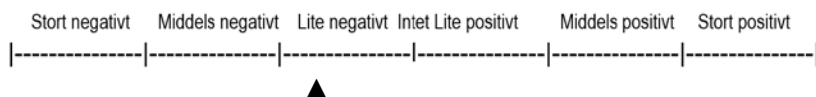
Indre havn lav løsning

Opp Storgata legges nytt spor på bru på mur like vest for dagens spor opp Hammerdalen til Hammergeata 22 der sporet krysser Storgata og legges lenger vest enn dagens spor. Sporet stiger langsomt i høyde. Sporet dreier over Farriselva sør for Trudvang.

Kulturmiljø 40 Hammerdalen ligger delvis i planområdet og delvis i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger: Tiltaket medfører direkte konflikt med

næringseiendom i Hamnergata 22 ved at bygget må kappes. Tiltaket vil også berøre og påvirke tekniske kulturminner i Farriselva, og brupilarene vil kunne komme i konflikt med bevaringsverdige strukturer og verdifulle industritekniske elementer. Det vil derfor være en forutsetning at brupilarene tilpasses kulturminnene i og ved elva. Lav bru gjør at opplevelsesverdien vil bli redusert.

Tiltaket er vurdert til å ha middels til stor negativt omfang.



Særlig høy verdi sammenholdt med middels til stor negativt omfang gir stor negativ konsekvens (---).

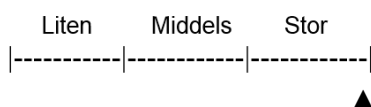
7.2.2 Utredningsområde 14 Veldre

7.2.2.1 Kulturmiljø 42 Langestrand

For beskrivelse og verdivurdering av kulturmiljøet se kapittel 7.1.2.

Verdivurdering

Kulturmiljø 42 Langestrand er vurdert til å ha stor kunnskapsverdi, opplevelsesverdi og bruksverdi. Samlet er kulturmiljøet vurdert til å ha særlig høy verdi.



Omfang og konsekvens

Indre havn høy løsning

En ny bru med fri høyde krysser Farriselva nord for dagens jernbanespor.

Kulturmiljø 42 Langestrand ligger delvis i planområdet og delvis i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger: Tiltaket vil gi nærføring til det fredete anlegget Eldgata 10, men brua vil bli liggende mye lavere enn anlegget og kulturmiljøet forøvrig.

Tiltaket er vurdert til å ha intet omfang.

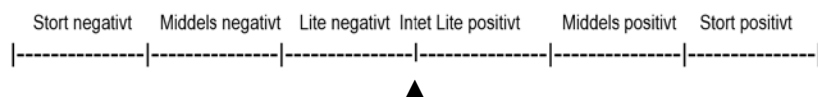


Særlig høy verdi sammenholdt med intet omfang gir ubetydelig konsekvens (0).

Indre havn lav løsning

Som Indre havn høy med en lavere bru.

Kulturmiljø 42 Langestrand ligger delvis i planområdet og delvis i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger: Som ved høy løsning, men dybden tilsier lavere bru som gir enda mindre visuell påvirkning. Tiltaket er vurdert til å ha intet omfang.



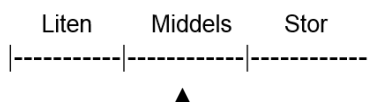
Særlig høy verdi sammenholdt med intet omfang gir ubetydelig konsekvens (0).

7.2.2.2 Kulturmiljø 43 Farriseidet – Øvre Hammerdalen

For beskrivelse og verdivurdering av kulturmiljøet se kapittel 7.1.2.

Verdivurdering

Kulturmiljø 43 er vurdert til å ha middels til stor kunnskapsverdi, liten til middels opplevelsesverdi og stor bruksverdi. Samlet er kulturmiljøet vurdert til å ha middels verdi.



Omfang og konsekvens

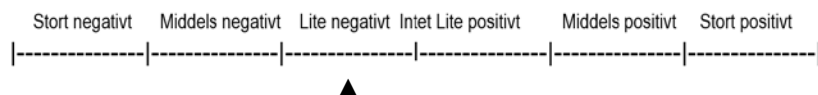
Indre havn høy løsning

En ny bru med fri høyde vil krysse Farriselva nord for dagens

jernbanespor, for deretter gå inn i en betongtunnel i boligområdet Farriseidet. Ny driftsveg vil bli etablert i skråningen vest for elva.

Kulturmiljø 43 Farriseidet-Øvre Hammerdalen ligger delvis i planområdet og delvis i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger: Brua vil gå rett igjennom damanlegget. Brupilarene vil kunne komme i konflikt med bevaringsverdige strukturer og verdifulle industritekniske elementer. Det vil derfor være en forutsetning at plasseringen av brupilarene tilpasses kulturminnene i og ved elva. Dagens jernbanespor berører også området i dag, og er en del av industrimiljøet.

Tiltaket er vurdert til å ha lite negativt omfang.

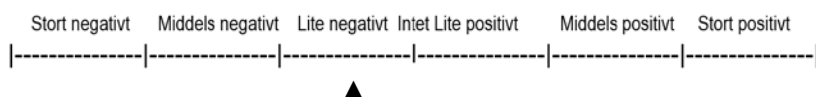


Middels verdi sammenholdt med lite negativt omfang gir liten negativ konsekvens (-).

Indre havn lav løsning

Som Indre havn høy, men vil gå lavere i terrenget.

Kulturmiljø 43 Farriseidet-Øvre Hammerdalen ligger delvis i planområdet og delvis i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger: Som ved høy løsning, men dybden tilsier lavere bru som vanskeliggjør opplevelsen av kulturmiljøet. Tiltaket er vurdert til å ha lite negativt omfang.



Middels verdi sammenholdt med lite negativt omfang gir liten negativ konsekvens (-).

7.2.2.3 Kulturmiljø 44 Anvik

For beskrivelse og verdivurdering av kulturmiljøet se kapittel 7.1.2.

Verdivurdering

Kulturmiljø 44 Anvik er vurdert til å ha middels til stor kunnskapsverdi og liten opplevelses- og bruksverdi. Samlet er kulturmiljøet vurdert til å ha middels verdi.



Omfang og konsekvens

Indre havn høy løsning

Fra boligområdet Farriseidet går traseen fra en betongtunnel inn i en bergtunnel i åsen.

Kulturmiljø 44 Anvik ligger delvis i planområdet og delvis i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger: Her er allerede store vegtiltak, og ny jernbanen vil ikke medføre forverring. Tiltaket ligger i ca. 50 meters avstand.

Tiltaket er vurdert til å ha intet omfang.



Middels verdi sammenholdt med intet omfang gir ubetydelig konsekvens (0).

Indre havn lav løsning

Gjennom boligområdet Farriseidet går traseen i en dyp betongtunnel.

Kulturmiljø 44 Anvik ligger delvis i planområdet og delvis i influensområdet. Tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø vil bli som følger: Her er allerede store vegtiltak, og ny jernbanen vil ikke medføre forverring. Tiltaket ligger i ca. 50 meters avstand.

Tiltaket er vurdert til å ha intet negativt omfang.



Middels verdi sammenholdt med intet omfang gir ubetydelig konsekvens (0).

7.2.3 Mulige justeringer innenfor Indre Havn-korridoren

Korridoren vil gi direkte konflikt med flere kulturmiljø med særlig høy verdi. Tiltaket vil gi direkte konflikt med noen enkeltstående bygninger langs Storgata, men ligger samtidig like utenfor sentrumsområder med stor verdi. En eventuell forskyving av sporet vest- eller østover vil påvirke større verdier, og

anbefales ikke. Justeres traseen mot øst vil større deler av den historiske byen bli negativt påvirket. Justeres traseen mot vest vil tiltaket medføre konflikter med RPBA-området i Hammerdalen.

Ny bru over Farriselva og damanlegget vil, med mindre det etableres avbøtende tiltak, kunne ødelegge de kulturhistoriske elementene tilknyttet jernbanen, elva og industrimiljøet innenfor kulturmiljøene 40 Hammerdalen og 43 Farriseidet-Øvre Hammerdalen. En videre forskyving av sporet her vil imidlertid kunne få større følger for kulturmiljø 42 Langestrand. Justeres traseen mot nord vil den fredete jernbanebygningen måtte rives. Trekket sporet mot sør kan det bli konflikt med det fredete tollkammeret og det gamle havneområdet Skottebrygga som er automatisk fredet.

7.2.4 Forslag til avbøtende og eventuelle kompensierende tiltak for Indre havn-korridoren

Kun spesielle tiltak som kan forbedre Indre havn-korridoren er lagt inn her. Generelle tiltak som gjelder hele strekningen er samlet under kapittel 8.3.

- Hydrogeologiske forhold er avgjørende for valg av anleggstekniske løsninger ved utbygging. Nødvendige krav knyttet til lekkasjer til bergtunnel under deler av Larvik by som kan forhindre uforutsette setningsskader i både anleggs- og driftsfase må beskrives, og metode for spunting utredes både for Larvik sentrum og Herregården.
- Installasjon av jetpeler under Herregårdens fundamenter kan bidra til å redusere risikoen for setninger.
- Rystelser i forhold til bygningskonstruksjoner må utredes og unngås (geoteknisk rapport i forhold til sprengning og ivaretagelse av vern herregården, eksempelvis gå ned på størrelser på salver, miljøovervåking, samt etablere rutiner for varsling).
- Tilbakeføring av terreng gjennom historisk hage og forbi Kongeinnskripsjonene jamfør gjennomførte oppmålinger.
- Under anleggsperioden bør Herregårdsanlegget gjerdes inn med midlertidig gjerde.
- Det vil være en fordel om Storgata kan senkes noe forbi den fredete stasjonsbygningen, da oppbyggingen vegen gir mot bygningen kan medføre tekniske skader fra brøytekanter og snø som smelter.
- Omleggingen av Storgata bør ta hensyn til den gamle godsbygningen slik at denne fortsatt kan stå, da den utgjør en viktig del av stasjonsmiljøet. Storgata bør utformes som en gate i by (gatekryss) og ikke som veg. Her bør vegnormalen kunne fravikes i nødvendig grad.
- Det bør etableres enkle og «lette» brukonstruksjoner som ikke konkurrerer med kulturhistoriske verdier. Brufundamenter bør tilpasses verdifulle industritekniske elementer i og ved Farriselva så langt dette er mulig, slik at kulturmiljøet ikke forringes unødige.
- Bygninger som må rives eller flyttes på grunn av tiltaket bør fortrinnsvis flyttes innen samme område som de i dag er en del av. Verneverdige bygninger som skal flyttes og/eller rives må dokumenteres før riving. En eventuell dokumentasjon må skje i samråd med Kulturarv i Vestfold fylkeskommune.
- Ved nærføring av gater eller jernbane mot verneverdig bebyggelse bør det gjøres nødvendige tilpassinger som kan opprettholde og ivareta det opprinnelige visuelle inntrykket kulturminnet/miljøet har hatt i sin opprinnelige situasjon. Støytiltak må også ses i denne sammenheng.

7.2.5 Konsekvenser i anleggsperioden for Indre havn-korridoren

- Endringer i trykknivå ved punktering og kortslutning av trykknivå i vannførende lag kan oppstå ved sprengning, peling, spunting og komprimering, som sammen med rystelser kan medføre alvorlige setningsskader på spesielt Herregården, men også andre verneverdige bygninger langs jernbanetraseen.
- Anleggstrafikk vil gi økt støy- og støypåvirkning, og vil kunne bidra til å redusere den kulturhistoriske opplevelsesverdien i vesentlige deler av byens sentrum over lang tid.

7.2.6 Oppsummering Indre havn-korridoren

Indre havn-korridoren er spesielt utfordrende forbi Herregården. Lav løsning er ikke å anbefale på grunn av for stor usikkerhet knyttet til setningsskader som følge av endringer av grunnvannet. Høy løsninger omfattes også av risiko knyttet til grunnvannet, men det antas at sannsynligheten for å finne en god løsning for kulturminneverdiene er større enn ved lav løsning. Den fredete Herregården fra 1647 tåler dårlig nye setningsskader, da den allerede har en del setningsskader.

Lav løsning vil medføre riving av flere kulturhistoriske bygninger langs dagens Storgata, inklusive Munken kino og Godsbygningen, sistnevnte utgjør en viktig del av stasjonsmiljøet. Planlagt løsning for omlegging av Storgata, med ny veg og ny kryssløsning, vil bli et fremmedelement sett i kulturhistorisk sammenheng med kvartalsstruktur i by. Lav løsning vil også gi større barrierevirkning, men vil kunne opprettholde stasjonens sammenheng med den kulturhistoriske byen.

Høy løsning vil gi en bedre vegkryssing gjennom omlegging av Storgata til en eldre trasé, men vil medføre riving av godsbygningen og tre verneverdige hus samt gi nærføring til Munken kino. Forbi jernbanestasjonen vil også høy løsning opprettholde stasjonens sammenheng med den kulturhistoriske byen, men vil i større grad dominere bybildet og bidra til å svekke de kulturhistoriske sammenhengene mellom byen og sjøen, og byen og Tollerodden enn lav løsning. Her må jernbaneutbyggingen ses i sammenheng med andre utviklingsprosjekt i Larvik sentrum som også vil endre konteksten gjennom en planlagt og godkjent høyere utnyttelse.

I vest vil traseen gå mellom de største kulturhistoriske verdiene. Med unntak av noen få bygninger som rives eller kappes berøres kulturminneverdier her i liten grad. Lav løsning vil gi høyere barrierevirkning enn høy løsning.

Indre havn høy løsning har samlet stor negativ konsekvens (---), mens Indre havn lav løsning har meget stor negativ konsekvens (----).

Tabell 7-2 Rangering av korridor og alternativ

Korridor	Alternativ	Samlet konsekvens	Rangering	Kommentar
Indre havn-korridoren	Indre havn høy	Stor negativ konsekvens (---)	1	Passering forbi Herregården antas å være mulig, via tilstrekkelige utredninger, avbøtende tiltak, hensyn under anleggsfasen og overvåking. Ellers liten grad av konflikt på resten av strekningen.
	Indre havn lav	Meget stor negativ konsekvens (----)	4	Antatt størst usikkerhet knyttet til grunnvannet og setningsskader. Strider mot nasjonale mål, og anbefales ikke.

7.3 Oppsummering Byskogen – Kleivertunnelen

Korridor	Beskrivelse	Samlet konsekvens	Rangering	Kommentar
Kongegata høy	De aller største verdiene er knyttet til kulturmiljøene 37 Storgata, Steinane og Bøkkerfjellet, 41 Bøkeskogen, 40 Hammerdalen og 42 Langestrand, alle med særlig høy verdi. I tillegg har kulturmiljø 39 Hovedbyen rundt Torget og Bøkelia middels til stor verdi. Når traseen legges på tvers av by-strukturen i Larvik blir mange av sentrumskvartalene berørt. Anleggs-perioden vil også gi varige konsekvenser ved stor risiko for endringer knyttet til vannmetning/ grunnvannstanden samt rystelser gjennom sprengning og anleggstrafikk. Dette kan føre til setningsskader på verneverdige bygninger. Alternativet medfører riving av tre bygninger i nordre del av området Steinane. Som følge av grunnforhold og valg av byggemetode må en stor andel verneverdige, eldre bygninger rundt Torget trolig rives. Riving vil føre til at flere stedstypiske bykvartalene med siste rest av	Stor negativ konsekvens (---)	2	Endring og forringelse av en relativt stor andel av Larviks kulturhistoriske sentrum. Noen flere hus berøres ved høy løsning enn ved lav.

Korridor	Beskrivelse	Samlet konsekvens	Rangering	Kommentar
	<p>den selvgrodde bystrukturen forsvinner. Torget 11 skal bygges opp igjen, mens Bredochs gate 1 og Torget 2A skal stå. Dette anses som positive tiltak, men det er usikkert i hvilken framtidig sammenheng bygningene vil bli stående i. Kvartalene skal imellom-tiden bli parker. Det må påregnes at gatestrukturen blir opprettholdt, men at nye bygningsstrukturer vil bli større og høyere. En høy stasjonsløsning vil være lettere å integrere i byen på en god måte da den er bedre tilpasset byens topografi.</p> <p>Ny jernbanebru over Farriselva vil komme i direkte konflikt med tekniske kulturminner i og ved elva. Tiltaket vil redusere kunnskaps- og opplevelsesverdien i området.</p>			
Kongegata lav	<p>De aller største verdiene er knyttet til kulturmiljøene 37 Storgata, Steinane og Bøkkerfjellet, 41 Bøkeskogen, 40 Hammerdalen og 42 Langestrand, alle med særlig høy verdi. I tillegg har kulturmiljø 39 Hovedbyen rundt Torget og Bøkølia middels til stor verdi. Som høy løsning, men de tre bygningene innenfor kulturmiljø 37 kan bestå. Anleggsarbeidet vil medføre større risiko for setnings-skader knyttet til vannmetning/ grunnvannstanden samt rystelser fra sprengning og anleggstrafikk enn høy løsning. Omfanget av hus som må rives ved Torget er likt. Ny jernbanebru over Farriselva vil komme i direkte konflikt med tekniske kulturminner i og ved elva. Den lave brua vil gi en større negativ visuell påvirkning ved at den vil oppleves som en barriere i kulturlandskapet.</p>	Stor negativ konsekvens (---)	3	Endring og forringelse av en relativt stor andel av Larviks kulturhistoriske sentrum. Lavere antall hus som berøres ved lav løsning enn ved høy, men det er større usikkerhet knyttet til setnings-skader.
Indre havn høy	<p>De aller største verdiene er knyttet til kulturmiljøene 35 Herregården og Tollerodden, 36 Torstrand, 37 Storgata, Steinane og Bøkkerfjellet, 40 Hammerdalen og 42 Langestrand, alle med særlig høy verdi. I tillegg har kulturmiljø 38 Larvik stasjon og Tollkammer stor verdi og kulturmiljø 39 Hovedbyen rundt Torget og Bøkølia middels til stor verdi. Indre havn-korridoren er spesielt utfordrende forbi Herregården, der høy løsning vil kreve gode nok løsninger for gjennomføring. Det skal spantes, men det er ikke mulig å utelukke at grunnvannet ved Herregården kan bli påvirket i større eller mindre grad. Høy løsning vil medføre riving av flere kulturhistoriske bygninger langs dagens Storgata, inklusive gods-</p>	Stor negativ konsekvens (---)	1	Passering forbi Herregården antas å være mulig, via tilstrekkelige utredninger, avbøtende tiltak, hensyn under anleggsfasen og overvåking. Ellers liten grad av konflikt på resten av strekningen.

Korridor	Beskrivelse	Samlet konsekvens	Rangering	Kommentar
	bygningen som utgjør en viktig del av stasjonsmiljøet. Høy løsnings vil gi nærføring til Munken kino. Ved jernbanestasjonen vil høy løsnings, sammen med andre vedtatte planer, i større grad dominere bybilde og bidra til å redusere de kulturhistoriske sammenhengene mellom byen og sjøen, og byen og Tollerodden. I vest vil traseen gå midt i mellom de største kulturhistoriske verdiene uten å påvirke store kulturhistoriske verdier. Med unntak av noen få bygninger som rives eller kappes berøres kulturminneverdier her i liten grad. Ny høy bru over Farriselva og dam-anlegget vil, med mindre det etableres avbøtende tiltak, kunne ødelegge de kulturhistoriske elementene tilknyttet jernbanen, elva og industrimiljøet innenfor kulturmiljøene 40 Hammerdalen og 43 Farriseidet-Øvre Hammerdalen.			
Indre havn lav	De aller største verdiene er knyttet til kulturmiljøene 35 Herregården og Tollerodden, 36 Torstrand, 37 Storgata, Steinane og Bøkkerfjellet, 40 Hammerdalen og 42 Langestrand, alle med særlig høy verdi. I tillegg har kulturmiljø 38 Larvik stasjon og Tollkammer stor verdi og kulturmiljø 39 Hovedbyen rundt Torget og Bøkkelia middels til stor verdi. Indre havn-korridoren er spesielt utfordrende forbi Herregården, der lav løsnings ikke er å anbefale på grunn av stor usikkerhet knyttet til setnings-skader på grunn av endringer av grunnvannet. Det skal spuntes, men det er ikke mulig å utelukke at grunnvannet ved Herregården kan bli påvirket i større eller mindre grad. Lav løsnings vil medføre riving av flere kulturhistoriske bygninger langs dagens Storgata, inklusive Munken kino og godsbygningen, som utgjør en viktig del av stasjonsmiljøet. Planlagt kryssløsnings for omlegging av Storgata vil bli et fremmedelement sett i en kulturhistorisk bysammenheng med kvartalsstruktur. Forbi jernbane-stasjonen vil lav løsnings bedre kunne opprettholde stasjonens sammenheng med den kulturhistoriske byen. I vest vil traseen gå mellom de største kultur-historiske verdiene, der lav løsnings vil gi størst barriere mellom bydelene. Med unntak av noen bygninger som rives	Meget høy negativ konsekvens (----)	4	Antatt størst usikkerhet knyttet til setningsskader på grunn av endringer av grunnvannet. Strider mot nasjonale mål, og anbefales ikke.

Korridor	Beskrivelse	Samlet konsekvens	Rangering	Kommentar
	<p>eller kappes berøres kulturminneverdier her i liten grad. Ny lav bru over Farriselva og dam-anlegget vil, med mindre det etableres avbøtende tiltak, kunne ødelegge de kulturhistoriske elementene tilknyttet jernbanen, elva og industrimiljøet innenfor kulturmiljøene 40 Hammerdalen og 43 Farriseidet-Øvre Hammerdalen.</p>			

8 SAMMENSTILLING AV KONSEKVENSVURDERING STOKKE – KLEIVERTUNNELEN

8.1 Sammenstilling

8.1.1 Stokke – Virik, rangering av korridorer og alternativ

Torp vest-korridoren har klart minst konflikt med kulturminner og kulturmiljøer. Alle alternativene medfører at Stokke stasjon må rives. Ut over det er de negative virkningene av mindre betydning. Gokstadkorridoren vurderes som dårligst for kulturmiljø i hovedsak på grunn av større grad av konflikter med automatisk fredete kulturminner og riving av både Stokke og Torp stasjon. Gokstadkorridoren har også større grad av nærføring, og derav negative visuelle konsekvenser for fredete kulturminner, blant annet Gokstadhaugen. Ingen av korridorene har stor og uakseptabel konsekvens for kulturmiljøet.

Tabell 8-1 Rangering av korridor og alternativ

Korridor	Alternativ	Samlet konsekvens	Rangering	Kommentar
Torp vest-korridoren	Torp vest	Liten negativ konsekvens (-)	2	Stokke stasjon må rives. Gravfelt ved Virik bli direkte berørt. Dette er allerede berørt av dagens jernbane. Ut over dette medfører korridoren ingen større konflikter, siden den ligger utenfor eller i kant med kulturmiljøene. Noen gårdsbruk vil bli direkte berørt. Traseen griper inn i nytt terreng. Noe visuell konsekvens for bygdeborg.
	Torp vest via Storås	Ubetydelig til liten negativ konsekvens (0/-)	1	Som Torp vest. De to alternativene sør for flyplassen har nokså likt, og lavt, konflikt-nivå med kulturminner og kulturmiljø. Vurderes som bedre enn Torp vest ut fra at den har lengre tunneler, og dermed mindre visuell påvirkning forbi fredet bygdeborg og kulturlandskapet ved Unneberg.
Unneberg-korridoren		Middels negativ konsekvens (--)	3	Stokke stasjon vil bli revet. Konflikt med flere automatisk fredete gravminner. Nærføring til flere automatisk fredete kulturminner. Korridor som avviker fra dagens jernbanetrasé over Råstad og From, og griper inn i nytt terreng.
Gokstad-korridoren		Middels til stor negativ konsekvens (-/---)	4	Både Stokke og Råstad stasjon vil bli revet. Konflikt med flere automatisk fredete gravminner. Nærføring til flere automatisk fredete kulturminner. Ny bergskjæring vil gi noe skjemming av Gokstadhaugen.

8.1.2 Virik – Byskogen, rangering av korridorer og alternativ

Stålakerkorridoren er samlet best på grunn av at en unngår store konflikter med store verdier. Av de to alternativene anses Stålaker vest å være best fordi man unngår riving av 1700-talles bebyggelse på Bærløkka. Verningenkorridoren vurderes som dårligst for kulturmiljø i hovedsak på grunn av direkte konflikt med RPBA-området Rauan - Roligheten.

Korridor	Alternativ	Samlet konsekvens	Rangering	Kommentar
Verningen-korridoren		Middels negativ konsekvens (--)	3	Direkte konflikt med RPBA-området Rauan – Roligheten, og bautasteiner ved Tinghaugen/ Rauanveien. Størst nærføring til helleristningsfeltet ved Haugen.
Stålaker-korridoren	Stålaker vest	Liten negativ konsekvens (-)	1	Konflikt med gravfelt ved Brønnum og størst nærføring til helleristningsfeltet på Haugen. Ellers få konflikter.

Korridor	Alternativ	Samlet konsekvens	Rangering	Kommentar
	Stålaker øst	Liten negativ konsekvens (-)	2	Ved Bærløkka berøres 1700-talls bebyggelse, og det er konflikt med automatisk fredet fotgrøft ved Lingum. Riving av en bygning ved Bærløkka medfører at denne korridoren rangeres som dårligere for kulturminner og kulturmiljø enn Stålaker vest.

8.1.3 Byskogen – Kleivertunnelen, rangering av korridorer og alternativ

Alle alternativene har store negative konsekvenser. Faren for setningsskader ved endring av grunnvannet, spesielt i det laveste laget, gjør at Indre havn lav vurderes som den dårligste løsningen. Indre havn lav er i strid med nasjonale mål, og anbefales ikke. Indre havn høy løsning er vurdert som best da det antas at denne løsningen er gjennomførbar med hensyn til Herregården og endringer av grunnvannet, og har i tillegg lavest konfliktnivå på resten av delstrekningen. Kongegatakorridoren vil medføre store negative konsekvenser for kulturhistoriske verdier, stedsidentitet og sammenhenger i Larvik by. Dette gjelder for både høy og lav løsning. Kongegatakorridoren (høy og lav) anbefales ikke på grunn av store negative konsekvenser for bystrukturen. Om en finner en løsning som reduserer risikoen, vil Indre havn høy løsning være det beste alternativet totalt. Her er det valgt å rangere dette alternativet best, til tross for samlet stor negativ konsekvens. Dette begrunnes også i at det ellers er liten grad av konflikt på delstrekningen.

Tabell 8-2 Rangering av korridor og alternativ

Korridor	Alternativ	Samlet konsekvens	Rangering	Kommentar
Kongegatakorridoren	Kongegata høy	Stor negativ konsekvens (---)	2	Endring og forringelse av en relativt stor andel av Larviks kulturhistoriske sentrum. Noen flere hus berøres ved høy løsning enn ved lav.
	Kongegata lav	Stor negativ konsekvens (---)	3	Endring og forringelse av en relativt stor andel av Larviks kulturhistoriske sentrum. Lavere antall hus som berøres ved lav løsning enn ved høy, men det er større usikkerhet knyttet til setningsskader.
Indre havnkorridoren	Indre havn høy	Stor negativ konsekvens (---)	1	Passering forbi Herregården antas å være mulig, via tilstrekkelige utredninger, avbøtende tiltak, hensyn under anleggsfasen og overvåking. Ellers liten grad av konflikt på resten av strekningen.
	Indre havn lav	Meget høy negativ konsekvens (----)	4	Antatt størst usikkerhet knyttet til grunnvannet. Strider mot nasjonale mål, og anbefales ikke.

8.1.4 Sammenstilling av konsekvenser for strekningen Stokke – Larvik

Innenfor hele strekningen anses *Torp vest via Storås* i sammenheng med *Stålaker øst* og *Indre havn høy løsning* å være det beste kombinasjonsalternativet. Dette begrunnes i at denne korridoren gir lavest konsekvens- og konfliktnivå for kulturminner og kulturmiljø. Det legges til grunn at driving av tunnel gjennom Storås kan gjøres uten skade på den automatisk fredete bygdeborgen på toppen. Det dårligste alternativet er Gokstadkorridoren i sammenheng med Verningenkorridoren og Indre havn lav løsning.

8.2 Fjerning av dagens spor

Fjerning av tekniske installasjoner på dagens spor vil generelt sett gi en positiv visuell- og støymessig påvirkning for det kulturhistoriske jordbrukslandskapet og de nedre deler av Larvik by, ved at kulturminner og kulturmiljø igjen vil bli liggende i sin opprinnelige kulturhistoriske sammenheng. Det samme gjelder for Gokstadhaugen. For både Larvik og Råstad stasjoner vil imidlertid fjerning av sporet endre den viktige kulturhistoriske konteksten mellom stasjonsmiljøene og jernbanesporet. Opplevelsen og lesbarheten av jernbanestasjonene som kulturminne vil bli redusert.

8.3 Drøfting av usikkerhet

Vurderingene i konsekvensutredningen for kulturminner og kulturmiljø er gjort på et overordnet nivå og ut fra generelle og prinsipielle vurderinger i korridorene. Plannivået gjør at flere av vurderingene og konklusjonene må regnes som usikre, men likevel gode nok til å gi en trygg indikasjon på konsekvenser forbundet med de ulike alternativene.

Unntaket er forbi Herregården i Larvik da det ikke kan utelukkes at grunnvannsnivået ved Herregården kan bli påvirket. Denne risikoen er ut fra en metodisk vurdering tatt med og vurdert som del av tiltaket. Det begrunnes i at det kreves grundige forundersøkelser for å kartlegge forholdene rundt Herregården og planlegge løsninger som sikrer at nødvendig hensyn til Herregården blir tatt. Da disse ikke foreligger på dette stadiet av planleggingsprosessen er usikkerheten knyttet til risiko derfor tatt inn som en del av omfangsvurderingen. Det finnes så langt ikke en bekreftelse på at avbøtende tiltak i tilknytning til Herregården vil bli gjennomført.

For tema kulturminner og kulturmiljø kan man ellers forvente størst differanse mellom vurderinger i kommunedelplanen og vurderinger ved senere planarbeid i de områder der det vil bli gjort arkeologiske registreringer. Dersom det blir påvist automatisk fredete kulturminner kan graden av negativ konsekvens bli større. Generelt er det potensial for nye funn i store deler av analyseområdet, i alle alternativene. Stort potensial for funn er ikke vektlagt i verdivurderingen av delområdene (for en nærmere vurdering av potensial, se kapittel 9 Potensial for funn av automatisk fredete kulturminner). Eventuelle usikkerheter knyttet til datagrunnlag og metodikk vil være:

- Kulturminnelovens § 9 registreringer /geofysiske undersøkelser er ikke gjennomført. Det vil kunne bli påvist nye funnlokalteter innenfor plan- og influensområdet.
- Usikkerhet rundt tiltaks- og anleggsbeskrivelse.
- Usikkerhet rundt endelig valg av lokaliteter for massedeponi og riggområder.
- Usikkerheter i registreringene.
- Usikkerhet i verdi-, omfangs- og konsekvensvurderingene.
- Det kan komme fram nye funn av fornminner i forbindelse med gjennomføring av tiltak og oppføring av nye konstruksjoner.

8.4 Konsekvenser i anleggsperioden

8.4.1 Generelle konsekvenser

Anleggsperioden vil medføre større negative konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø enn det framtidige anlegget fordi anleggsområdet på den enkelte strekningen vil berøre større areal enn det framtidige anlegget. Flere kulturminner kan derfor bli direkte og visuelt berørt langs traseene i anleggsfasen. Anleggsområdet samt tilkjøringsvegene til anlegget vil kunne gi stor belastning på kulturminner og kulturmiljøer.

Mange av konsekvensene i anleggsfasen vil medføre varige skader, og er derfor vurdert som del av virkninger i konsekvensutredningen. Dette er eksempelvis alvorlige setningssskader på grunn av sprengning eller graving, spesielt i byene der de eldre bygningene enten er oppført på tørrmurer eller tømmerflåter. Enn annen utfordring er den reelle risikoen for skader på automatisk fredete kulturminner og/eller fredet og verneverdig bygg i anleggsfasen der skadeomfanget bør reduseres ved tilstrekkelig risikoreduserende tiltak.

Anleggsgjennomføringen kan medføre midlertidig forringelse av kulturminnelokaliteter og/eller kulturmiljø og bygningsmiljø, og permanent forringelse av kulturminner og kulturmiljø dersom ikke gode sikringstiltak gjennomføres. Videre kan anleggsperioden kan bidra til økt støv og støy om tiltaket

blir etablert i nye områder som i dag er relativt uberørte. Økt støy og støv kan redusere den kulturhistorisk opplevelsesverdien i anleggsfasen. Videre kan atkomst til kulturmiljø bli midlertidig sperret i anleggsfasen.

Massedeponi forårsaker generelt store konsekvenser på funn som ligger i jorda. Når nye masser fylles oppå, trykkes jordmassene sammen og bidrar til ødeleggelser av de kulturminner som måtte ligge i det aktuelle området. Massedeponi i områder med kulturminner eller områder som er vurdert til å ha stort potensial for nye funn av automatisk fredete kulturminner, vil utløse undersøkelsesplikt jf. kulturminnelovens § 9 og eventuell dispensasjon jf. § 8, 4. ledd for kulturminner i området.

Riggområder: Riksantikvaren har presisert at riggområder er å anse som tiltak på lik linje med andre tiltak, for eksempel veg og jernbane. Det betyr at riggområde oppå marka utløser undersøkelsesplikt jamfør kulturminnelovens § 9, og eventuell dispensasjon jamfør kulturminnelovens § 8, 4. ledd for kulturminner i området. Dette gjelder også andre midlertidige tiltak som midlertidig deponi, planer der byggegrensen under anleggsperioden går ut over plangrensen, grøfting, drenering og så videre.

8.4.2 Konsekvenser spesifisert på geografi

Torp vest-korridoren:

- Økt støypåvirkning på Stokke prestegård og kirkested.

Unnebergkorridoren:

- Økt støypåvirkning på Stokke prestegård og kirkested.

Gokstadkorridoren:

- Økt støypåvirkning på Stokke prestegård og kirkested.
- Økt støypåvirkning på Sandar kirkested.

Verningenkorridoren og Stålakerkorridoren:

- Ingen

Kongegatakorridoren:

- Grunnforsterkninger knyttet til lav løsning innebærer boring for hver 1, 5 meter i en bredde på ca. 20 meter som må inngjerdes. Prinsegata skal benyttes som rampe ned i byggegropa. Disse arealene vil være helt utilgjengelig i ca. 2 år, og medføre mye søle og bløte masser som må kjøres bort.
- Anleggsgrensen for begge alternativene vil bli lik, men anleggstiden vil bli vesentlig lengre i lav løsning da mere masse må tas ut.
- Dybden på tunnelen i lav løsning vil medføre et års lenger anleggsperiode enn høy løsning, og derav en lenger periode der sentrumsområdet rundt Torget vil være utilgjengelig.
- Når anleggstrafikken, inklusive fjerning av masse ut av byen, skal foregå via eksisterende gateløp, vil det også påvirke større omkringliggende deler av Larviks kulturhistoriske sentrum. Et større omfang av sentrum vil bli berørt av økt tungtrafikk med støy og støv i en periode rundt fem år. Anleggstrafikken vil bidra til å redusere den kulturhistoriske opplevelsesverdien i relativt store deler av byens kulturhistoriske sentrum i denne perioden.

Indre havn-korridoren:

- Endringer i trykknivå ved punktering og kortslutning av trykknivå i vannførende lag kan oppstå ved sprengning, peling, spunting og komprimering, og medføre alvorlige setnings-skader på spesielt Herregården, men også andre verneverdige bygninger langs jernbanetraseen.
- Anleggstrafikk vil gi økt støy- og støypåvirkning, og vil kunne bidra til å redusere den kulturhistoriske opplevelsesverdien i vesentlige deler av byens sentrum over lang tid.
- Nærføring til Herregården, jernbanebygningen og andre verneverdige bygninger kan medføre uforutsette skader på disse dersom de ikke blir godt nok sikret i anleggsfasen.

8.5 Forslag til avbøtende tiltak og eventuelle kompenserende tiltak

8.5.1 Generelle tiltak i driftsfase

- Dersom tiltak medfører direkte konflikt med automatisk fredete kulturminner, og det ikke lar seg gjøre med plantilpasninger og regulering til hensynssoner med bestemmelser om vern, kreves det dispensasjon fra kulturminneloven, jmfør § 8, 4. ledd. Dersom dispensasjon blir gitt av Riksantikvaren, vil det normalt bli satt vilkår om arkeologiske utgravninger. Ved fjerning av automatisk fredete kulturminner etter dispensasjonsvedtak, vil sikring av kunnskapsverdien som kulturminnene har gjennom utgraving, være et viktig avbøtende tiltak.
- Sikkerheten ved sprenging under fredete anlegg eksempelvis i henhold til størrelser på sprengningssalver, varslingsrutiner og overvåking må utredes for å unngå skader på kulturminnene. Dette er særlig viktig ved Torp vest-korridoren via Storås og driving av tunnel under bygdeborg (ID 30808).
- En god tilpasning i kulturlandskapet reduserer negative konsekvenser, og nye inngrep bør ideelt sett legges i god avstand til kulturminner og kulturmiljø. Dette gjelder spesielt forbi Gokstadhaugen.
- Ved nærføring til automatisk fredete kulturminner må tiltaket planlegges nøye for å unngå at skjæringer og fyllinger berører kulturminnets sikringssone. Murte, vertikale støttemurer - helst natursteinsmurer - vil kunne gi mindre skadeomfang, og gir et bedre visuelt uttrykk.
- Det bør etableres enkle og «lette» brukonstruksjoner som hverken forringer eller konkurrerer visuelt med kulturhistoriske verdier.
- Bygninger som må rives på grunn av tiltaket bør flyttes innenfor samme område og bystruktur som de i dag er en del av. Dette gjelder gårdsbebyggelse generelt, men spesielt stasjons- og godsbygningene ved Stokke og Torp stasjon, et bolighus ved gårdstunet Bærløkka og godsbygningen ved Larvik stasjon.
- Bygninger oppført før 1850 må omsøkes og vedtas før riving eller flytting kan gjennomføres (kulturminneloven § 25 Meldeplikt for offentlige organer). Verneverdige bygninger som må rives/ flyttes må dokumenteres før tiltak gjennomføres. Rette myndighet er Kulturarv i Vestfold fylkeskommune.
- Ved nærføring av veg eller jernbane mot verneverdig bebyggelse bør det gjøres nødvendige tilpassinger som kan opprettholde og ivareta det opprinnelige visuelle inntrykket kulturminnet/ miljøet har hatt i sin opprinnelige situasjon. Støytiltak må også ses i denne sammenheng.
- Installering av jetpeler under Herregårdens fundamenter kan bidra til å redusere risikoen for setninger. Dette er en løsning som må diskuteres og godkjennes av Kulturarv, Vestfold fylkeskommune.
- En skjøtsels- og tilretteleggingsplan er et avbøtende tiltak som kan virke positivt for kulturminneverdiene i plan- og influensområdet.

8.5.2 Geografisk spesifikke tiltak i driftsfase

Torp vest-korridoren:

- Det foreslås at Stokke stasjon ikke rives, men flyttes og plasseres ved nytt spor, slik at jernbanerelasjonen og den historiske konteksten mellom stasjon og omkringliggende tettsteder opprettholdes.

Unnebergkorridoren:

- Det foreslås at Stokke stasjon ikke rives, men flyttes og plasseres ved nytt spor, slik at jernbanerelasjonen og den historiske konteksten mellom stasjon og omkringliggende tettsteder opprettholdes.
- Ved Råstad vestre (Askeladden ID 78673) vil tiltaket (ny jernbanestasjon) være i konflikt med/ ha nærføring til et større gravfelt med i alt 11 gravminner. Tiltaket bør legges så langt nordvest som mulig, og det må søkes god tilpassing til resterende deler av gravfeltet som ikke blir berørt.
- Videre vil ny veg trolig berøre et gravminne ved Råstad (Askeladden ID 12879) og et gravfelt ved Spurvehaugen med to gravhauger (ID 40437). Videre planlegging bør søke å unngå direkte konflikt.
-

Gokstadkorridoren:

- Det foreslås at hverken Stokke eller Råstad stasjon rives, men flyttes og plasseres ved ny jernbane, slik at jernbanerelasjon opprettholdes.
- Tiltaket vil være i konflikt med / ha nærføring til et større gravfelt Havna på From (Askeladden ID 1107)0. Tiltaket bør legges så langt nordvest som mulig, og det må søkes god tilpassing til resterende deler av gravfeltet som ikke blir berørt.
- Ny bergskjæring i Kråkåsen ved Gokstadhaugen bør dempes mest mulig. Vegetasjonstiltak kan vurderes.
- Det bør etableres et vegetasjonsbelte som buffersone mellom Sandar kirkegård og ny jernbanebbru. Ny bebyggelse mellom jernbane og kirkestedet bør unngås.

Verningenkorridoren:

- Skjæringer gjennom kulturmiljøene 31 Rauan og Roligheten og 32 Tinghaugen ved Rauanveien bør tilpasses slik at de ikke påvirker automatisk fredete kulturminner mer enn nødvendig. Gjelder spesielt lokalitetene Askeladden ID 48718 og ID 19109.

Kongegatakorridoren:

- Gjennom å etablere en kort løsmassetunnel fra bergtunnelens ende i Jegersborggata 3A og fram til Karlsrogata vil det være mulig å unngå riving av verneverdig bebyggelse i Jegersborggata 14 og 16 samt Karlsrogata 8.
- Ny bebyggelse/ tiltak rundt Torget bør ta hensyn til den omkringliggende kulturhistoriske strukturen i forhold til volum, høyder og variasjon.
- Historisk kvartals- og gatestruktur i sentrum bør opprettholdes så langt dette er mulig. Nye vegger bør derfor etableres som gater som del av eksisterende kvartalsstruktur. Her bør vegnormalen kunne fravikes i nødvendig grad.

Indre Havn-korridoren:

- Terrenget gjennom historisk hage samt forbi Kongeinnskripsjonene jamfør gjennomførte oppmålinger, må tilbakeføres.
- Det vil være en fordel om Storgata kan senkes noe forbi den fredete stasjonsbygningen, da oppbyggingen vegen gir mot bygningen kan medføre tekniske skader fra brøytekan og snø som smelter.
- Omleggingen av Storgata bør ta hensyn til den gamle godsbygningen slik at denne fortsatt kan stå, da den utgjør en viktig del av stasjonsmiljøet.
- Historisk kvartals- og gatestruktur i Larvik by bør opprettholdes så langt dette er mulig. Nye vegger bør derfor etableres som gater som del av eksisterende kvartalsstruktur. Her bør vegnormalen kunne fravikes i nødvendig grad.
- Brufundamenter bør tilpasses verdifulle industridekniske elementer i og ved Farriselva så langt dette er mulig, slik at kulturmiljøet ikke forringes unødige.

8.5.3 Anleggsfase

- Områder med automatisk fredete kulturminner må ikke berøres av arbeid i anleggsperioden. Automatisk fredete kulturminner forvaltes av Vestfold fylkeskommune etter kulturminnelovens bestemmelser.
- Sikkerheten ved sprenging under fredete anlegg eksempelvis i henhold til størrelser på sprengningssalver, varslingsrutiner og overvåking må utredes for å unngå skader på kulturminnene. Dette er særlig viktig ved Torp vest-korridoren via Storås og driving av tunnel under bygdeborg (ID 30808).
- For å begrense direkte og visuelle virkninger er det viktig at anleggsområdet ikke omfatter mer enn nødvendig areal, og at en unngår å legge rigg- og deponiområder i eller tett inntil viktige kulturminneverdier i planområdet.
- Fortrinnsvis bør rigg- og deponiområder legges til allerede berørte arealer innenfor planområdet, som for eksempel tidligere massedeponi og masseuttak. Konsekvenser for disse kan komme i konflikt med kjente kulturminner, også i kulturmiljø som kommer positivt ut.
- Innenfor sikringszone for automatisk fredete kulturminner er det ikke lov å kjøre med tunge kjøretøy, lagre anleggsutstyr eller byggematerialer, eller gjøre inngrep i grunnen. En

sikringssone på fem meter rundt automatisk fredete kulturminner er også automatisk fredet. Tiltak innenfor sikringssonen krever dispensasjon fra kulturminneloven.

- Forholdene rundt grunnvannutfordringen ved Herregården og i byene bør utredes ytterligere.
- Under anleggsperioden bør Herregårdsanlegget og automatisk fredete kulturminner gjerdes inn med et midlertidig gjerde.
- Eventuelle kulturminner nær inn mot anleggsområdet bør skjermes og avmerkes med sperrebånd. Under anleggsperioden bør automatisk fredete kulturminner som ligger nær tiltaksområdet gjerdes inn med midlertidig gjerde.
- Innenfor sikringssone for automatisk fredete kulturminner er det ikke lov å kjøre med tunge kjøretøy, lagre anleggsutstyr eller byggematerialer, eller gjøre inngrep i grunnen. En sikringssone på fem meter rundt automatisk fredete kulturminner er automatisk fredet. Tiltak innenfor sikringssonen krever dispensasjon fra kulturminneloven.
- Dersom stasjonsbygningene blir flyttes bør disse flyttes eller mellomlagres før anleggsarbeidet starter opp.

8.6 Behov for oppfølgende undersøkelser

En fullstendig oversikt over automatisk fredete kulturminner finnes ikke. En regner med at bare om lag 10 prosent av kulturminnene er kjent og kartfestet. De resterende er ikke synlige eller vanskelig synlige på markoverflaten, eller er ikke registrert. Så lenge kartfesting og registrering av automatisk fredete kulturminner aldri vil kunne bli fullstendig, vil en i offentlig forvaltning og arealplanlegging være avhengig av den informasjonen og de data kulturminnevernet til enhver tid kan få fram, dersom man skal oppfylle intensjonene og de lovpålagte oppgavene, samt krav som ligger i kulturminneloven.

I tillegg til selve jernbaneanlegget, vil tiltak som rigg og deponiområder, anleggsveger, og så videre kunne utløse krav om arkeologiske registreringer i henhold til kml § 9 (undersøkelsesplikten). Det er Vestfold fylkeskommune som har forvaltningsansvaret i det gjeldende området.

Arkeologiske registreringer med hjemmel i § 9 i kulturminneloven vil bli gjennomført som del av reguleringsplanprosessen i de områdene som er vurdert til å ha potensial for funn. Her inngår også geofysiske undersøkelser. Undersøkelsene kan gi funn som medfører direkte konflikt med automatisk fredete kulturminner. Dersom en planlagt utbygging kommer i konflikt med automatisk fredete kulturminner må planen justeres/endres, eller det må søkes dispensasjon fra kulturminneloven, jf. § 8, 4. ledd. Ved en eventuell dispensasjon stiller kulturminneloven vilkår, jf. § 10, at tiltakshaver dekker utgiftene til nødvendige arkeologiske undersøkelser for å sikre kunnskapsverdien.

Undersøkelser rundt Herregården må gjennomføres slik at risikoen blir tilstrekkelig minimert. Foreslåtte løsninger må godkjennes av Kulturarv, Vestfold fylkeskommune.

9 POTENSIAL FOR NYE FUNN AV AUTOMATISK FREDETE KULTURMINNER

9.1 Videre undersøkelser

Inneværende fase er en oversiktsplan hvor kunnskapsstatus må være god nok til å sikre beslutningsgrunnlag for valg av korridor. Etter at linjevalg er avgjort vil det være nødvendig med videre miljøoppfølging, blant annet ved at datagrunnlaget i konsekvensutredningen forsterkes for den valgte traseen. Dette bør gjøres med bruk av georadar, og gjennomføres så tidlig som mulig i forbindelse med videre planarbeid. De geofysiske undersøkelsene og videre § 9-undersøkelser (etter kulturminneloven) bør gjennomføres så tidlig som mulig, slik at de kan legges til grunn ved utarbeiding av reguleringsplanen.

Videre vil det være behov for en mer detaljert gjennomgang av nyere tids kulturminner i planområdet. Bygninger og konstruksjoner knyttet til jernbanehistorien bør vektlegges.

9.2 Vurdering av potensial for arkeologiske funn

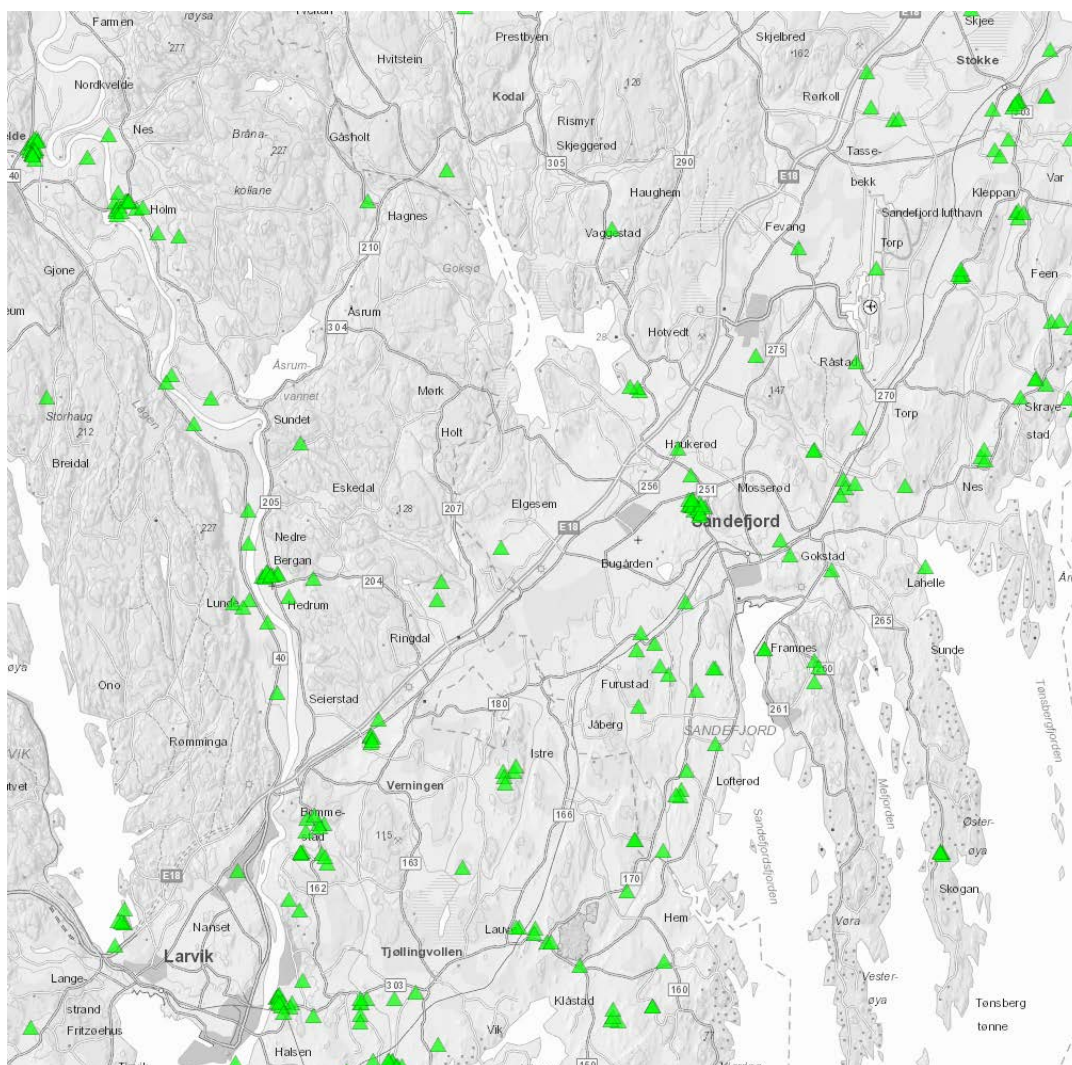
Landskapet har endret seg mye siden forhistorisk tid, enten ved at gamle bosetningsområder er forlatt og har grodd igjen, eller ved moderne påvirkning og landheving. Kotehøyder og strandforskyvningskurver er til god hjelp for å forstå landskapsendringer over tid. For denne delen av landet vet vi at de eldste bosetningssporene kan finnes så høyt som 180 meter over havet. Havet har med andre ord beveget seg i en sone mellom dagens nivå og helt opp til noen av de høyest liggende områdene i planområdet. Dette gjør at beltet der man kan forvente å gjøre funn er svært bredt. I steinalderen oppholdt man seg nær sjø og vann hvor det var variert næringstilgang. Dette vedvarte i seinere tider, selv om man da også valgte oppholdssteder ut fra andre hensyn, for eksempel tilgang til dyrkbar jord, beiteområder og annet.

Sør for Sandefjord er det kjent mange helleristningsfelt. Å lete etter helleristninger er et krevende arbeid. Dersom det blir funnet helleristninger og gropsteiner vil tilpassinger av en jernbanetrasé og/eller veg være vanskelig.

Det er mange kjente løsfunn i planområdet – noe som i seg selv er en klar indikasjon på høyt potensial for funn. Her følger en kortfattet gjennomgang av noen viktige funn i analyseområdet:

- Ved Stokke prestegård er det blant annet funnet en ringspenne av messing med dyrehodedekor, skålformet spenne av messing og bruddstykker av kleberkar. Sør for Bredholt ved Skogheim av Steinsholt er eggen av en skafhulløks funnet. Ved Husum nordøst for Torp Sandefjord lufthavn og like øst for analyseområdet er det funnet en halsring og fire armeringer i sølv. Ved Torp er det funnet en bergartsøks datert eldre steinalder (ID 77657). Ved Mjøllest er det funnet en jernøks av vikingtidstype (ID 75723). Ved Unneberg er det funnet en bronsegjenstand som kan være pynt på seltøy (ID 221349) og en meisel i jern (ID 221350) På Vestre Råstad, tett ved dagens jernbane, er det funnet en korsformet bronsespenne (ID 221695).
- Ved Sandar prestegård i Sandefjord er det funnet en trinnøks i bergart (30741), og ellers flere funn som trolig stammer fra gravhauger fra jernalderen. Ved Virik, sør for Sandefjord, er det funnet en arabisk mynt (dirham) fra 800-tallet (ID231536). Ved Brønnum sør for dagens jernbanetrasé er det funnet en ringspenne fra middelalder (ID 225760)

På Lund, Bergan og Østre Vittersø er det levert inn flere løsfunn fra steinalder. Ved Rauan øst for Lågen er det kjent mange løsfunn, blant annet del av en korsformet spenne (ID 222272), en sølvmynt fra 1578 (ID 222274), et mulig fragment av fibula (ID 221841), en torshammer i bly (ID 221839) og en mulig hengsle med sirkel- og prikkedekor (ID 222442).



Figur 9-1 Kartet viser utsnitt av nasjonal database for kulturminner, Askeladden, der forhistoriske løsfunn er vist med grønn trekant. Kilde: Riksantikvaren.no

Større sammenhengende jordbruksspor, det vil si funn av forhistoriske hus, tun, graver og dyrkingsspor kan forventes generelt i hele analyseområdet, men potensial for slike funn er særlig høyt ved Stokke, Bredholt, Stange, From, Gokstad, og alle gårdsområdene mellom Sandefjord og Larvik. Areal som ligger inn mot gårdstun og tettsteder har generelt høyt potensial for eldre gårdsbosetning og gravfunn. Det kan også forventes særlig komplekse funnområder inn mot byer og tettsteder, slik som Stokke, Sandefjord og Larvik. Funn av gamle vegger og spor etter ferdsel vil også finnes inn mot gårdsområder, men kan særlig forventes der man vet at folk har ferdes, slik som inn mot kirkene. Funn fra steinalder vil også kunne finnes i hele området, men basert på kjente lokaliteter og løsfunn er det trolig mest i Stållakerkorridoren.

Korridorer med høyest potensial for nye og komplekse funn er Gokstad-, Unneberg- og Vervingenkorridoren.

I tillegg til selve veginngrepet vil rigg- og anleggsområder, midlertidige deponi, anleggsveger, m.m., kunne utløse krav om arkeologiske registreringer jamfør kml § 9 (undersøkelingsplikten). Det er Vestfold fylkeskommune som har forvaltningsansvar i gjeldende område.

10 DOKUMENTINFORMASJON

10.1 Endringslogg

Rev.	Endring
00-1	Utkast – ikke ferdig kontrollert 04.05.2018
00A	Første utgave sendt 25.05.2018
01A	Oppdatert etter kommentarer fra Bane NOR sendt 10.08.2018
02A	Oppdatert etter kommentarer fra Bane NOR sendt 27.08.2018
03A	Rapporten er oppdatert i henhold til Bane NOR sine kommentarer. Sendt til Bane NOR 20.11.2018.

10.1.1 Terminologi

Verdikriteriene er beskrevet under metode. I tillegg er følgende ord benyttet:

Arkitektonisk verdi: Begrepet knytter seg til estetikk og bygningskunst, og vår opplevelse av byggverket.

Automatisk fredet kulturminne: Kulturminner fra oldtid og middelalder (inntil år 1537) og bygninger eldre enn 1650 er automatisk fredet etter Kulturminneloven (kml). Det er forbud mot inngrep i automatisk fredete kulturminner.

Fredet: Begrepet brukes bare om kulturminner som er fredet etter kulturminneloven, eller om områder fredet etter naturvernloven. Enkeltojekter som bygninger kan fredes ved enkeltvedtak etter Kulturminnelovens § 15, område rundt et fredet kulturminne etter § 19. Kulturmiljø kan fredes i medhold av Kulturminnelovens § 20.

Kulturlandskap: En bred definisjon av begrepet kulturlandskap er "Det menneskeomformede eller menneskepåvirkede landskap".

Kulturmiljø: Med kulturmiljø menes områder hvor kulturminner inngår som en del av en større helhet eller sammenheng, som for eksempel et fiskevær, et jordbrukslandskap eller et bygningsmiljø i en by. Begrepet omfatter alle grader av kulturpåvirkning, også landskapssammenhenger det knytter seg hendelser, tro og tradisjon til (jf. kml § 2).

Kulturminne: Med kulturminner menes alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro og tradisjon til (jf. kml § 2).

Kulturhistorisk verdi: Et kulturminne har verdi som bærer av kunnskap om for eksempel bygningshistorie, næringshistorie og/eller sosialhistorie. Det kan også være knyttet til en person eller hendelse som har betydning for stedet. Grad av verdi er avhengig av kulturminnets alder, autenticitet, sammenheng med miljøet og hvorvidt det er sjeldent eller representativt. I tillegg kan kulturminnet ha pedagogisk eller bruksmessig potensial.

10.2 Referanseliste

Planprogram, Kommunedelplan (KDP) med konsekvensutredning (KU), Dobbeltspor Stokke – Larvik, InterCity Vestfoldbanen, Bane NOR, desember 2017.

Konseptdokument for InterCity-strekningene, ICP-00-A-00004 rev. 02A, Jernbaneverket, 15.12.2016.

10.2.1 Kildeliste

Skriftlige kilder:

Anderson, H (red), Hansen, G, Øye, I.: UBAS-boken - De første 200 årene. Universitetet i Bergen, 2008.

Asplan Viak AS: Kulturhistorisk stedsanalyse for Tønsberg sentrum (DIVE (2013).

Bane NOR sin hjemmeside med liste over fredete, vernede og verneverdige baner, miljøer og objekter i jernbanen <http://www.banenor.no/Jernbanen/Miljo/Miljopavirkning/Kulturminne-og--miljo/>

Berg, L: Sandherred. En bygdebok. Kristiania. 1918.

Bjerknes, B. og Kristensen, R: Yttersø gård. Utkast til gårds-, personal- og bygningshistorisk undersøkelse. – Larvik 1999.

Brendalmo, J: Tønsberg før år 1000; frå gard til by.

Brendalsmo, J, Edvardsen, G. Petersen. Troels og Knudsen. Anne Merete: «Johan Caspar Herman Wedel Jarlsberg og Jarlsberg hovedgård».

Holme, Jørn (red.): De kom fra alle kanter - Eidsvollsmennene og deres hus, Cappelen Damm 2014.

Berg, S K, Hvinden-Haug, LJ og Larsen, Kari C: Kulturminnevurdering i Hammerdalen, Larvik. NIKU, 2009.

Bugge, Th., Stenberg, B og Thoresen, P: Bod og brygg. 1978.

Christensen, N. S. og Hagelund, O: Stokke bygdebok, Bind 1. Stokke kommune, 1979.

Christensen, N. S. og Hagelund, O: Stokke bygdebok, Bind 2. Stokke kommune, 1983.

Hartmann, E. og Mangset, Ø (Arkitektkontoret Rosland AS): Verneplan for Jernbanebygninger, NSB og Riksantikvaren 2003.

Haukeland, P. I: Hammerdalen. Et prosjekt i verdiskapingsprogrammet for kulturminner. En dybdestudie. Telemarksforskning TF-notat nr. 25/2010.Helle, Knut m.fl.: Norsk Byhistorie. Pax forlag 2006.

Jarlsberg Hovedgårds hjemmeside <http://jarlsberghovedgard.no>

Eriksson, J.E.G og Thoresen. P: Middelalderbyen. 1976.

Møller. V: Sandar. Grend og gård 1850-1970, med tidbilder fra næringsliv og kulturhistorie. Bind 1. Sandefjord kommune. 1978.

Olstad, Finn: Sandefjord historie. Bind 1: Strandsitter og verdensborger. Sandefjord kommune.1995.

Olstad, Finn: Sandefjord historie. Bind 2: En vanlig småby? Sandefjord kommune. 1997.

Rian, Øystein: Vestfold i Grevskapstiden 1671-1821. Vestfold fylkeskommune. 1980.

Riksantikvarens Database Askeladden

Riksantikvarens NB! Register

Riksantikvarens faktaark: Hammerdalen – en ny bydel med utgangspunkt i kulturminner. Skinner og Minner. Modernisering av Vestfoldbanen. Konsekvenser for kulturminnene. Revidert utgave. Fylkeskultursjefen i Vestfold for NSB Baneregion sør. September 1993.

Skinner og Minner. Modernisering av Vestfoldbanen. Konsekvenser for kulturminnene. Fylkeskultursjefen i Vestfold for NSB Baneregion sør, 1991.

Statens kartverk

Store Norske leksikon

Swensen. G, Berg. S. K, Holm, A og Stenbro, R: NIKU rapport 58 Transformasjon av industrimiljøer i by. En sammenlignende studie fra Drammen, Larvik og Oslo. 2012.

Vegvalg - Nasjonal verneplan for veier, bruer og vegrelaterte kulturminner. Statens vegvesen, region Sør, 2002.

Vestfold fylkeskommune: Regional plan for bærekraftig arealpolitikk. 2013.

Vestfold fylkeskommune, Kulturarvs hjemmeside.

Muntlige kilder:

Jens Rytter, Riksantikvarens distriktskontor Tønsberg.

Trude Aga Brun og Siv Abrahamsen, Vestfold fylkeskommune, Kulturarv.

ICP-36-A-25663

Utgitt 12. desember 2018

Utgitt av Bane NOR SF

Foto Anne Mette Storvik / Bane NOR SF

Postadresse Bane NOR SF, Postboks 4350, N-2308 Hamar

Epost postmottak@banenor.no

05280

Sentralbord/vakttelefon