

REGISTRERING AV STENÅLDERSLOKALER INFÖR VESTFOLDBANEPROSJEKTET

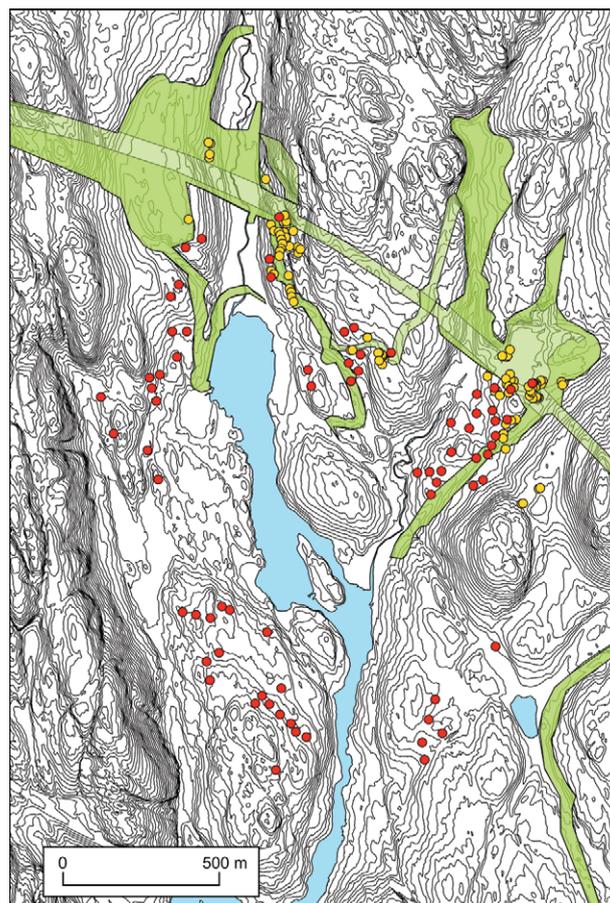
Per Persson

Det har gjorts registreringar inför den nya järnvägen mellan Larvik och Porsgrunn i flera omgångar; 1993–94, 2008, 2010–12. De första registreringarna längs sträckan ägde rum redan 1990 men då inte i samband med järnvägsplanerna, utan med planer på att anlägga en gasledning från Kårstø i Rogaland till gränsen till Sverige vid Kornsjø. Gasledningen kallades «Fjellpipe». Den blev aldrig byggd. Syftet med registreringen var att utreda konflikter mellan gasledningen och kulturminnen. En av rapporterna berör sträckan i Telemark och Vestfold (Rui 1990). I Eidanger påträffades sex stenålderslokaler, vid Langangen 37, vid Kjose två och mellan Faris och Lågen påträffades ytterligare två stenålderslokaler.

De första registreringarna av stenåldersboplatser inför modernisering av järnvägen mellan Larvik och Porsgrunn, gjordes 1993–94. Detta i samband med en utredning av «Konsekvenser for kulturminnene ved Modernisering av Vestfoldbanen» och syftade till att värdera olika alternativa sträckor för den nya järnvägen (Trøim 1994). Registreringen var inte total utan den syftade till att ge en indikation på fyndpotentialen i olika områden. Totalt påträffades 47 tidigare okända stenålderslokaler vid denna registrering, huvuddelen vid Langangen. Tillsammans med de som tidigare registrerats inför gasledningen var det då 73 stenålderslokaler som registrerats vid Langangen, figur 2.4.1.

Bägge dessa registreringar genomfördes med en metodik som framförallt gick ut på att finna så många lokaler som möjligt. Undersökningen av en plats avbröts så fort det påträffades artefakter i ett provstick. Därför är det ett mycket blygsamt fyndmaterial från lokalerna, i många fall en enda flinta. Det finns i regel inga upplysningar om storleken på lokalerna.

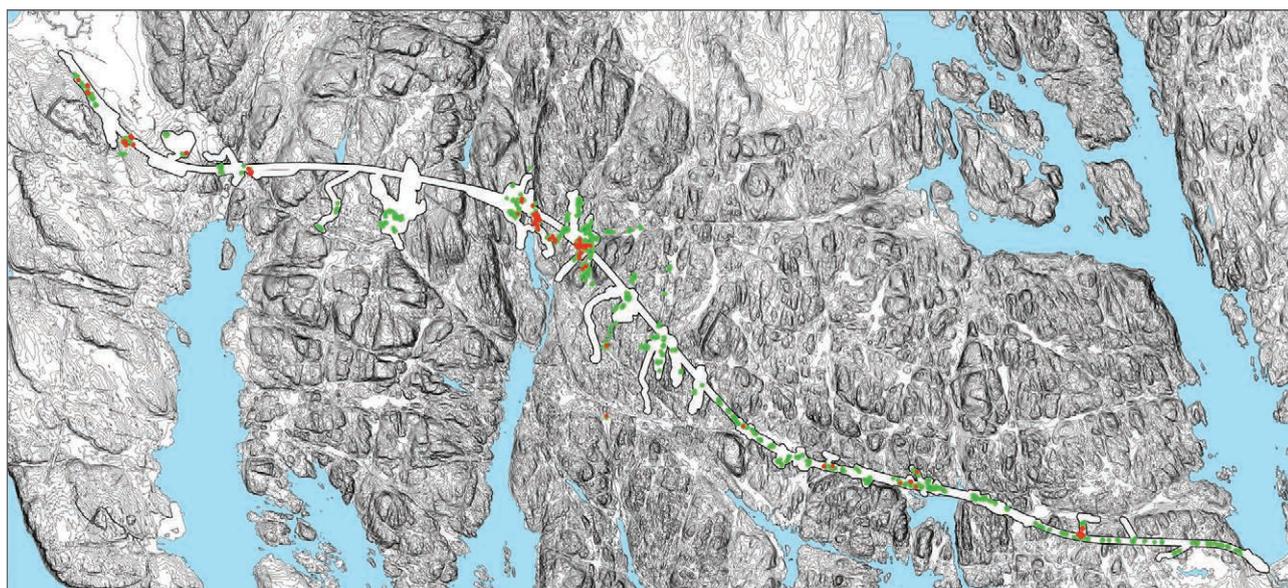
Nästa registrering genomfördes 2008 av Vestfolds fylkeskommune och den är för delen av den nya järnvägssträckan som ligger i Vestfold (Lia 2008). Året därpå gjordes motsvarande registrering av Telemark fylkeskommune (Demuth 2009). För Telemarks del följde ytterligare tilläggsregistreringar till följd av ändringar i planerna för järnvägsbygget.



Figur 2.4.1. Registreringar i kring Langangsfjorden. Röda cirklar anger stenåldersboplatser som registrerats antingen 1990 i samband med planerna för gasledningen «Fjellpipe», eller 1993–94 i samband med konsekvensutredning inför modernisering av Vestfoldbanen. Orange cirklar anger positiva provstick under registreringarna 2009–12 inför utbyggnaden av Vestfoldbanen. Den senaste utbyggnadsplanen är markerat med grönt. Höjdenkurvor med 5 meters ekvidistans. Karta: Per Persson.

Figure 2.4.1. Surveys around the Langangsfjord, a part of the investigated area. (Red dots = sites found during surveys in the 1990s. Orange dots = test pits with finds from surveys 2010–2012. Light green = areas affected by the railway construction.

Den första gjordes under 2010 (Nyland 2010) och därefter gjordes ytterligare två under hösten och vintern 2011–2012 (Finmark 2012; Solem 2012). Vid dessa registreringar har det grävts totalt 1695 provstick, figur 2.4.2. Av dessa noterades 161 stycken som



Figur 2.4.2. Provstikk grävda inför Vestfoldbanen. Röda cirklar markerar provstikk med fynd, gröna provstikk utan fynd. Totalt är det ca 1700 provstikk som är grävda längs järnvägssträckan. Karta: Per Persson.

Figure 2.4.2. Test pits from the railway construction project, ca. 1,700 in total (red dots = finds, green dots = no finds).

positiva, vilket, i de flesta fallen, betydde att man påträffade flinta i sticket.

Från en bebyggelsearkeologisk utgångspunkt är det intressant att undersöka hur pass representativt registreringsresultatet är för boplatser med olika datering. Eftersom stenåldersbebyggelsen i stor utsträckning förmodas varit strandbunden är detta det samma som att se hur provsticken är fördelade på olika höjd.

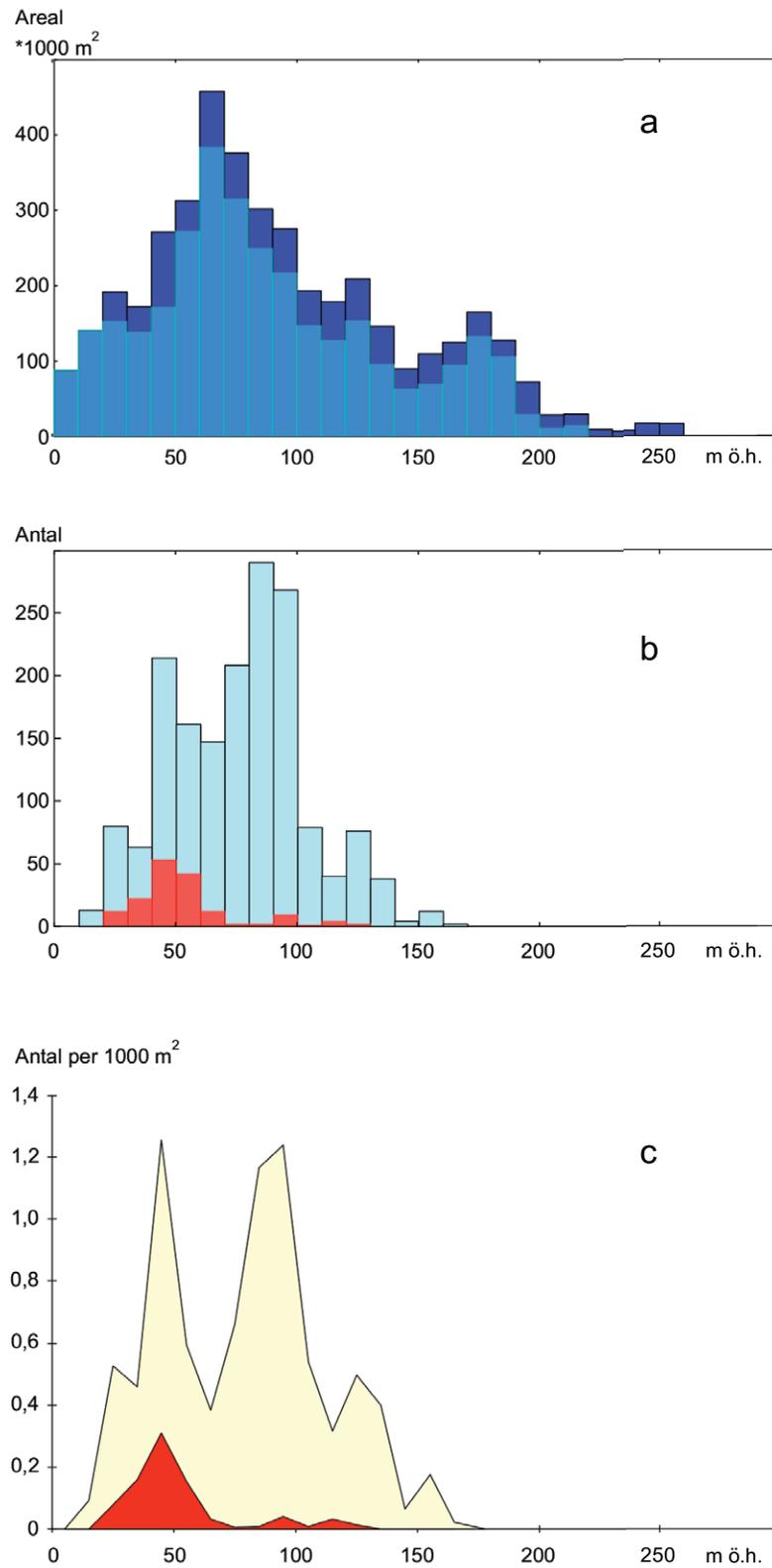
Registrering efter stenålderslokaler begränsades till de områden som direkt berördes av anläggningsarbetena, undantaget var då framförallt de sträckor där järnvägen skall gå i en tunnel. Figur 2.4.3a visar hur stor yta av anläggningsområdet som ligger i olika höjdintervall. Figur 2.4.3b visar hur provsticken fördelas på samma intervall. På de högsta höjderna i anläggningsområdet är det inte grävt några provstikk. Det beror antagligen på att det är lite jord i dessa områden. Flest provstikk har grävts i höjdintervaller 80-90 m ö.h., men relaterat till arealen på anläggningsområdet inom de olika höjdintervallen, så är tätheten provstikk lika stor mellan 40-50 m ö.h. som mellan 80-90 m ö.h., figur 2.4.3c. Högst andel positiva provstikk är det mellan 30 och 60 m ö.h. Där påträffades fynd i 1/3-1/4 av alla grävda provstikk.

Speciellt dålig representativitet är det för registreringen i höjdintervallet 10-20 m ö.h. I detta

intervall har bara grävts ett provstikk på 10000 kvadratmeter av anläggningsområdet, jämfört med 12 provstikk på samma areal på 40-50 m ö.h. Havet stod 20 m ö.h. ungefär 2800 f.Kr. det betyder att strandbundna boplatser senare än denna tid har mycket liten chans påträffas vid registreringen.

2.4 SURVEYS OF STONE AGE SITES AHEAD OF THE EXCAVATIONS ALONG THE RAILWAY

There have been carried out surveys by excavation of trial pits in the area since 1990. The first survey was in connection with the plans for to build a gas pipeline. This pipeline was never built. Later, there were a series of surveys for the planning of the railway. In connection with the last plans, there were surveys from 2008 and onwards. In total ca. 1700 test pits were then excavated; 161 of them yielded finds, in most cases a few pieces of worked flint. Finds were mainly made in test pits between 30 and 60 m.a.s.l., this despite the fact that many test pits were excavated on higher levels (fig. 2.4.3). Few test pits are dug below 20 m.a.s.l., corresponding to a shoreline dating of BC 2800 and later.



Figur 2.4.3. a/ Anläggningsområdets arealfördelning på olika höj dintervaller; 0–10 m ö.h., 10–20 m ö.h., osv. Den ljusare kurvan anger arealen när de områden som ligger ovanpå tunnelsträckorna har räknats bort. b/ Fördelningen av provstick på höj dintervall, rött anger andelen positiva provstick. c/ Täthet med provstick på olika höj dintervall, rött anger andelen positiva provstick. Höjderna baseras på höjddatabas över Norge med 10 meters lucka. Figur: Per Persson.

Figure 2.4.3. (a) Terrain at different height affected by the railway-construction project. Diagram showing the extent of different elevations with a 10 m height interval; 0–10, 10–20 m.a.s.l. etc. (b) The number of test pits at different elevations (red = test pits with finds). (c) The density of test pits at different elevations (red = test pits with finds).