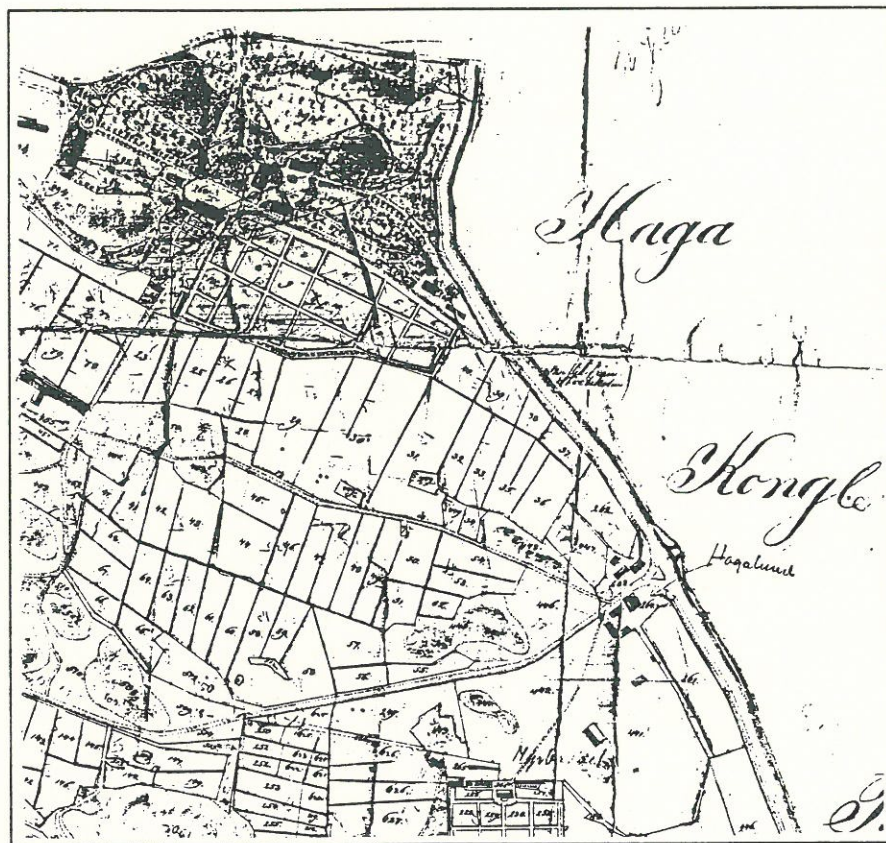


# Gamla Uppsalavägen vid Haga Norra



Arkeologisk utredning 1991 inför byggandet av trafikplats vid Haga Norra,  
Solna socken, Solna kommun



STOCKHOLMS LÄNS MUSEUM  
Länsmuseibyrån      Rapport 1991:10

# Gamla Uppsalavägen vid Haga Norra

Rapport 1991:10

© Stockholms läns museum / Läns museibyrån, Eva Skyllberg

---



STIFTELSEN STOCKHOLMS LÄNS MUSEUM

LÄNSMUSEIBYRÅN Warfvinges Väg 28 112 51 STOCKHOLM

Tfn 08 - 618 03 20 Tfx 08 - 618 95 80

## Bakgrund, syfte och metod

Initiativet till denna arkeologiska utredning har tagits av Vägverket med anledning av det planerade byggandet av en trafikplats vid Haga Norra. Utredningen har utförts av Stockholms Läns Museum, Läns museibyrån, under slutet av oktober och början av november 1991 inom ett område inom fastigheten Hagalund, enligt kartskiss 1. Uppdragsgivare var Vägverket.

Utredningen omfattade momenten kart- och arkivstudier, specialinventering samt provschaktning.

Uppdraget syftade främst till att dokumentera samt försöka datera den gamla sträckningen av landsvägen Stockholm-Uppsala vid Haga Norra och Stora Frösunda.

## Topografi och fornlämningsmiljö

Utredningsområdet utgörs av en sandig NNV-sluttning i ett något lägre parti mellan en mindre bergshöjd i V och Hagakullen som utgör en del av Brunkebergsåsen med en stor mängd påfört, tippat material. Några hundratal meter NÖ om utredningsområdet är Brunnsviken.

V om väg E4 finns rester av den gamla, nu övergivna, landsvägen mellan Stockholm och Uppsala.

Inom utredningsområdet finns endast en fornlämnning registrerad - en milstolpe (raä 24) som dock är flyttad två gånger tidigare vid omdragning och breddning av vägen.

I övrigt finns inom utredningsområdet den gamla entrén till Stora Frösunda gård, en grindstuga som hör till samma gård samt två femstenarör (av fem stenar byggd markering för fastighetsgräns), som ligger på gränsen mellan Stora och Lilla Frösunda fastigheter.

Utanför utredningsområdet, V om väg E4, i parken som hör till Stora Frösunda, finns en runsten (raä 23) som dock är flyttad till platsen från ett närbeläget gravfält Ö om E4. S om tippen finns Haga Norra grindar, även dessa utanför utredningsområdet.

Området är mycket starkt påverkat av närheten till väg E4, tippen, Volvokontoret V om E4, samt bebyggelsen runt Haga Norra. Det äldre kulturlandskapet är starkt undanträngt av dessa senare tiders verksamhet.

## Kart- och arkivstudier

För att försöka datera den del av landsvägen mellan Stockholm och Uppsala som berörs av exploateringen (se kartskiss 1), har äldre lantmäterikartor studerats. Denna väg borde ha funnits åtminstone sedan medeltiden men exakt vilken sträckning den hade är osäkert.

Den äldsta kartan (från 1637-38) över området visar endast gården Övre Frösundas inägor och området för vägen är inte redovisat. Det går därför inte att säga om vägen fanns redan under 1600-talet. På en karta upprättad år 1734 är dock vägen redovisad. Denna vägsträckning måste därför senast ha sitt ursprung i tidigt 1700-tal.

Kartor som använts:

1637-38, Geometrisk avmätning, A9:5, LMV Gävle.  
 1734, Arealavmätning, akt 4, LMV Stockholm  
 1736, Geometrisk delinering, akt 6, LMV Stockholm  
 1789, Arealavmätning, akt 19, LMV Stockholm  
 1792-93, Arealavmätning, akt 28, LMV Stockholm  
 1843, Arealavmätning, akt 66, LMV Stockholm  
 1892-1901, Laga skifte, akt 147, LMV Stockholm

Geologiskt kartblad, Stockholm NO, 1964.

## Specialinventering

Specialinventeringen omfattade området som framgår av kartsnitt 1, samt även området N om detta eftersom här finns två femstenarör som antagligen kommer att beröras av exploateringen.

Vid specialinventeringen dokumenterades följande lämningar:

### 1 Vägbank

ca 270 m l (N-S) och ca 10-15 m br. I S finns rester av asfaltsbeläggning. I övrigt har vägbanken beläggning av fint grus och grov sand. Asfaltsbeläggning kan eventuellt ha funnits men brutits bort. På båda sidor om vägbanan finns vallar som löper parallellt med vägsträckningen.

### 2 Milstolpe

av grå sandsten, 1 m h, 0,5 br vid basen och 0,2 m tj, avsmalnande uppåt. Stenpostament 1x1 m och 0,3 m h.

Inskrift:  $\frac{1}{2}$

J. Gyllenberg  
 Lands HD

### 3 Femstenarör

skadat, saknar mittsten (hjärtsten). Måtten mellan hörnstenarna är 1,23-1,52 m. Stenarna är 0,55-0,8 m h, 0,3-0,5 m br och 0,17-0,25 m tj.

### 4 Femstenarör

Måtten mellan hörnstenarna är 1,80-2,70 m. Hörnstenarna är 0,57-0,91 m h, 0,32-0,47 m br och 0,17-0,25 m tj. Mittstenen, (hjärtstenen) är 0,88 m h, 0,37 br och 0,33 tj. Mellan de bägge S hörnstenarna ligger ytterligare en sten 0,8 m l, 0,3 m h och 0,52 m br. På mittstenen syns spår av blå och gul färg.

### 5 Entré till Stora Frösunda gård

bestående av 2 grindstolpar, 0,35x0,45 m och 1,5 m h, av huggna stenar med toppig överdel, stående med 3 m mellanrum. Från grindstolparna följer i N och S murar av kallmurade huggna stenar, 3,5 m l (N-S), 1 m br och 1,2 m h. Murarnas fortsättning i N och S utgörs av jordvallar som varierar i höjd och bredd. På grindstolparna finns järnfästen till grindar.

Grindstugan som hör till Stora Frösunda gård kommer att kvarstå även efter byggandet av trafikplatsen och har därför ej dokumenterats särskilt.

Solna Stadsingenjörskontor har gjort en exakt inmätning av femstenarören. Kopior av denna dokumentation förvaras på Läns museibyrån.

## Provschaktning

Provschaktning gjordes med grävmaskin den 30 oktober 1991. Två schakt tvärs över vägbanan togs upp (se kartsnitt 1 samt fig 1 och 2). Schakten var ca 1,5 m br.

I schakten kunde inga spår av vägar äldre än 1900-tal iakttagas. De äldre vägkonstruktionerna har sannolikt grävts bort under anläggandet av 1900-talets väg som har ett djup av ca 1 m. I den nuvarande vägkonstruktionen kan dock eventuellt ingå återanvänt material från tidigare vägars konstruktion.

De två schakten visar med några smärre variationer upp en liknande konstruktion.

Området för vägen består i den centrala delen, under ett tunt skikt av torv och mylla, av en tät packning av sand och småsten - den gamla vägbanan.

I kanterna av vägbanan i anslutning till vallarna är vägbanken omrörd vid nedläggandet av kablar och dikesgrävning.

Schaktens botten bestod av sand.

Olika byggnadsfaser kan iakttagas. I den täta mittpackningen finns en kabel med skyddshölje av järn som har lagts ned i samband med anläggandet av denna vägbank. I V delen av schakten finns ett betongrör och vid nedläggandet av detta har man grävt igenom den täta packningen som verkar utgöra det äldsta skedet av vägbanken.

Endast vägbanan schaktades igenom, av vallarna dokumenterades enbart ytans konturer.

## Åtgärder och sammanfattning

Några spår av den äldre väg som senast 1734 fanns på platsen kunde inte påträffas vid schaktning, utan den blev bortgrävd vid anläggandet av 1900-talets väg.

Det skadade V femstenaröret, nr 3, kan borttagas efter den av Läns museibyrån gjorda dokumentationen.

Det Ö femstenaröret, nr 4, kommer eventuellt inte att beröras av trafikplatsen. I annat fall kommer det att flyttas och återuppsättas på annan plats utanför arbetsområdet.

Milstolpen kommer att beröras av vägens omdragning och den kommer därför att flyttas till annan plats.

Ansvar för flyttning, förvaring och återuppsättning av milstolpe och eventuellt av femstenarör tas av Solna kommun.

## Tekniska och administrativa uppgifter

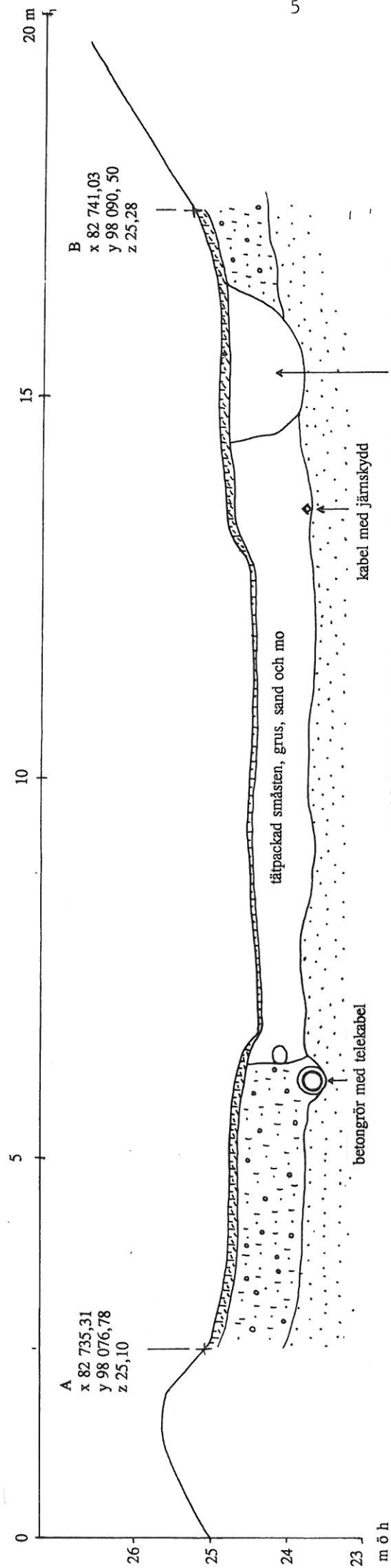
Dnr: 1991:144

Ekonomiskt kartblad: 10I 6f

Arkeologisk personal: Eva Skyllberg, Jonathan Lindström, Peter Bratt (uppdragsansvarig)

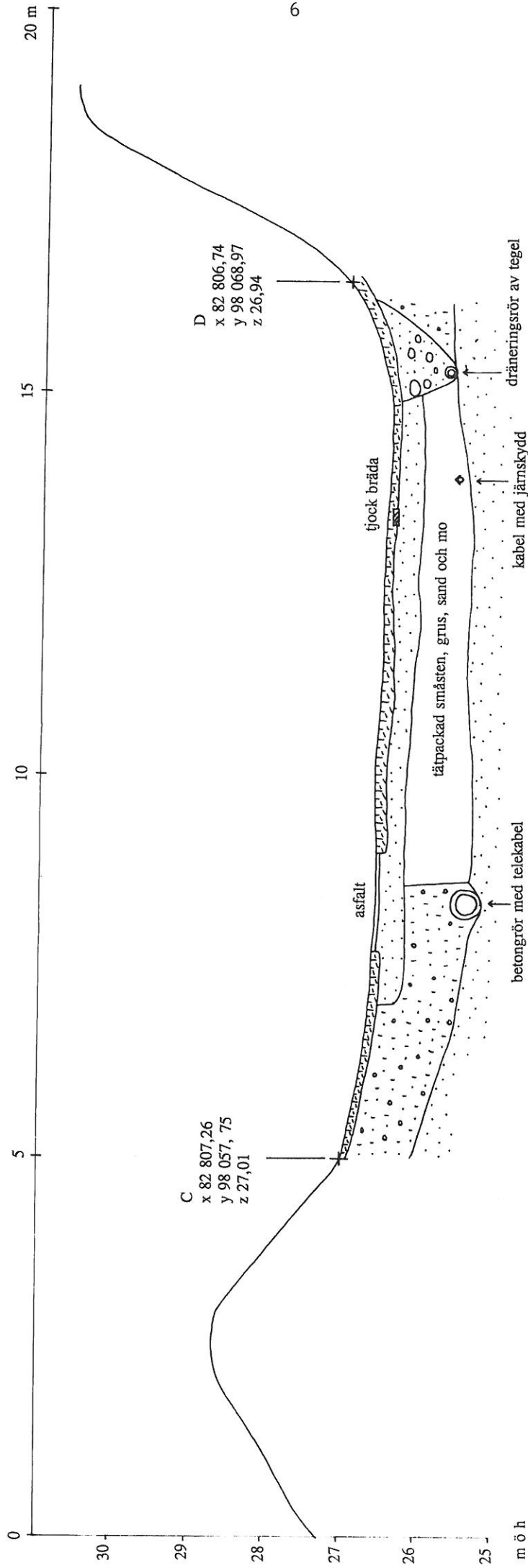
Dokumentationsmaterial och fynd förvaras på Stockholms läns museum, läns museibyran.

Figur 1  
 Profil A - B



Profil A - B  
 Hagalund  
 Solna sn  
 Up  
 Koordinatsystem: ST74  
 Höjdsystem: RH00  
 Upprättad av Eva Skyllberg och  
 Jonathan Lindström 1991-10-30

Figur 2  
 Profil C - D



Profil C - D  
 Hagalund  
 Solna sn  
 Up  
 Koordinatsystem: ST74  
 Höjdsystem: RHOO  
 Uppsättad av Eva Skylberg och  
 Jonathan Lindström 1991-10-30



# Kartskiss 1

utredningsområdet markerat med begränsningslinje, specialinventeringens nr 1-5, provschaktens placering A-B, C-D

