

# KARTERING AV HÅLVÄGS- SYSTEM VID FLOTTSSUND

Alsike och Danmarks socknar, Knivsta och Uppsala kommuner  
Uppsala län

SAMUEL BJÖRKLUND



Rapporter från Arkeologikonsult 2020:3369

ARKEOLOGIKONSULT  
Optimusvägen 14  
194 34 Upplands Väsby  
Tel: 08-590 840 41

[www.arkeologikonsult.se](http://www.arkeologikonsult.se)

OMSLAGSBILD: Hålvägar, tidigare bedömda som ryggade åkrar, i norra delen av L1944:4231.  
Foto från nordväst.

**ALLMÄNT KARTMATERIAL:**

Fastighetskartan: © Lantmäteriet Dnr: 50007066\_140003  
Terrängkartan, samt GSD-Översiktskartan: Lantmäteriet (CC0)

© Arkeologikonsult 2020

Upphovsrätt, där inget annat anges, enligt Creative Commons licens CC BY.  
Villkor finns tillgänglig på <http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.sv>

# KARTERING AV HÅLVÄGS- SYSTEM VID FLOTTSSUND

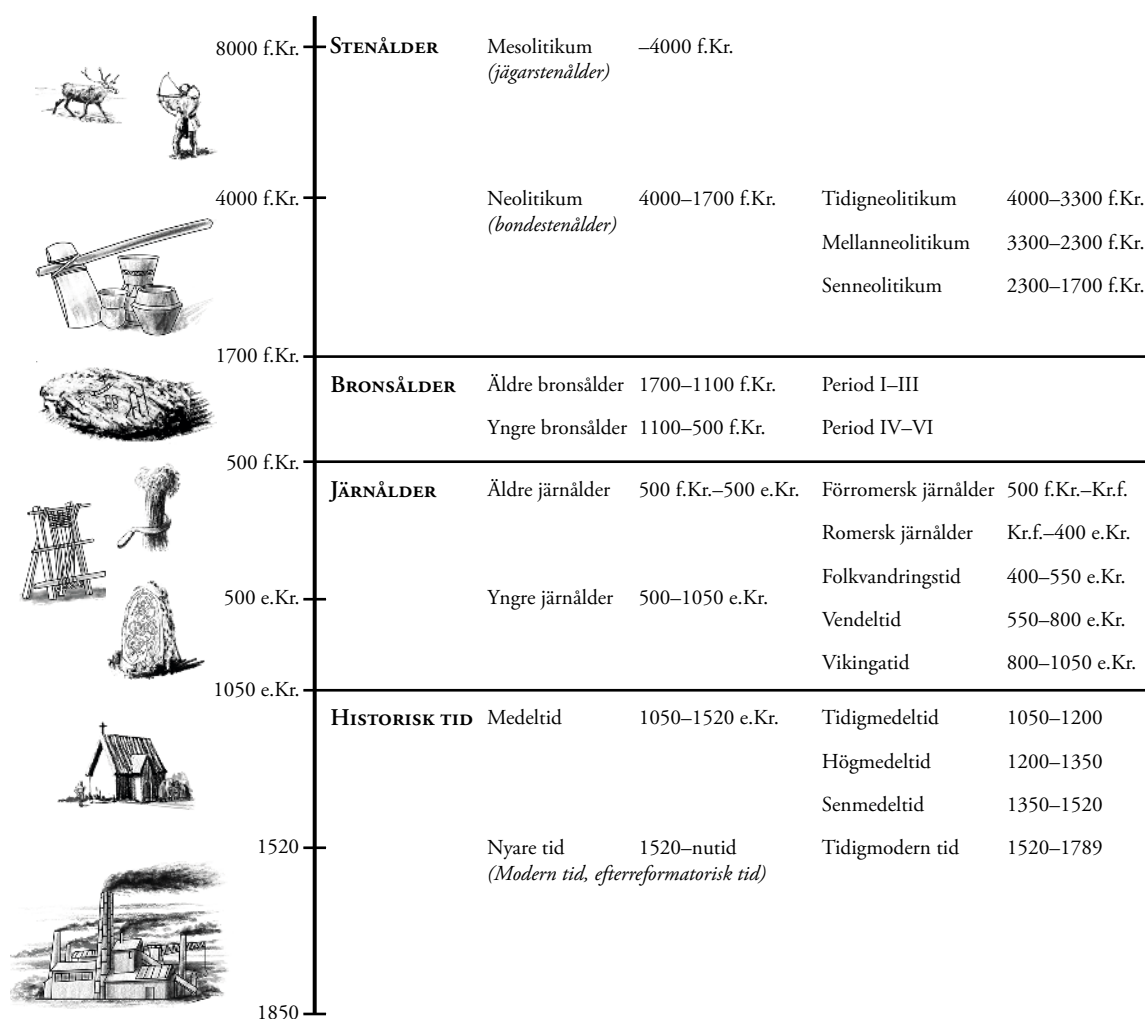
Alsike och Danmarks socknar, Knivsta och Uppsala kommuner  
Uppsala län

SAMUEL BJÖRKLUND

Rapporter från Arkeologikonsult 2020:3369



## ARKEOLOGISK PERIODINDELNING



### ANTIKVARISK BEDÖMNING

Antikvarisk bedömning anger hur man enligt kulturmiljölagen (1988:950), och till viss del även skogsvårdslagen (1979:429), bedömt lämningen och dess eventuella lagskydd vid registreringstillfället. Den slutgiltiga bedömningen görs alltid av Länsstyrelsen.

**Fornlämning** är en lämning som omfattas av skydd enligt kulturmiljölagen. För att en lämning ska kunna bedömas som fornlämning krävs att den tillkommit före 1850, är en lämning efter människors verksamhet under forna tider, som har tillkommit genom äldre tiders bruk och som är varaktigt övergiven. Det är förbjudet att utan tillstånd från länsstyrelsen rubba, ta bort, gräva ut eller på annat sätt ändra eller skada en fast fornlämning.

**Möjlig fornlämning** innebär att man vid registreringstillfället inte kunnat ta ställning till om lämningen är en fornlämning

eller inte. Lämningen måste vara bekräftad i fält. Möjlig fornlämning kan även anges för en lämning som har undersökts i samband med en arkeologisk undersökning, men där man inte fastställt lämningens utbredning.

**Övrig kulturhistorisk lämning** används för kulturhistoriska lämningar som har tillkommit efter 1850, men som ändå anses ha ett antikvariskt värde. Bedömningen används även för vissa lämningar som inte uppvisar fysiska spår, till exempel fyndplats eller plats med tradition.

**Ingen antikvarisk bedömning** används för lämningar som blivit helt borttagna genom en arkeologisk undersökning eller förstörda. Inget skydd enligt kulturmiljölagen kvarstår. Lämningar som endast är kända via kartmaterial, skriftlig eller muntlig källa och inte har kunnat återfinnas i fält, kan inte heller ha en antikvarisk bedömning.

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

---

INLEDNING OCH SAMMANFATTNING.....	7
OM HÅLVÄGAR.....	7
TOPOGRAFI .....	7
FLOTTSUND OCH KUNGSHAMN.....	8
RESULTAT AV KARTERINGEN .....	10
Nordsydliga hålvägssystem .....	10
Östvästliga hålvägssystem.....	10
Lokala färdvägar.....	12
ÖVERGRIPANDE ANALYS .....	15
Åt väster.....	15
Åt norr.....	15
Åt söder .....	16
Åt öster .....	16
REFERENSER .....	17
Kartor .....	17
ADMINISTRATIVA UPPGIFTER.....	19



Figur 1. Det inventerade området markerat på Terrängkartan. Skala 1:50 000.

## INLEDNING OCH SAMMANFATTNING

På uppdrag av Länsstyrelsen i Uppsala har Arkeologikonsult genomfört en kartering av hålvägssystem vid Flottsund i Uppsala och Knivsta kommuner med syftet att höja kvalitén på innehållet i Kulturmiljöregistret (KMR), särskilt avseende den geometriska informationen.

Sammanlagt har 16,5 kilometer hålvägar karterats. De som tidigare var registrerade i Kulturmiljöregistret (KMR) har reviderats avseende utbredning och beskrivning (L1944:4231, :4261, :4281, :4373, :6441, :6630, :6632, :7361, :7362, :7426 och :7453). Därtill har nya hålvägar och hålvägssystem (L2020:4596, :4597, :4638, :4640, :4641, :4703, :4705, :4707, :4708, :4715, :4717) samt en bytomt

(L2020:4725) och en tjärdal (L2020:4736) registrerats i KMR. Tre sedan tidigare registrerade fossila åkrar (L1944:4233, :5280, och :5281) konstaterades vara hålvägssystem som ingår i det stora hålvägssystemet L1944:4231 och en fossil åker registrerad som osäker (L1944:5279) bedöms vara en naturbildning bestående av naturliga sandterrasser (se figur 6).

Av en tillfällighet inventerade Skogsstyrelsen samtidigt ett överlappande område på västra sidan av väg 255 och registrerade bland annat två hålvägssystem (L2020:4150 och :4159) i KMR. I denna rapport används Arkeologikonsults inmätningar, men med lämningsnummer från Skogsstyrelsens registrering.

## TOPOGRAFI

De karterade hålvägarna ligger öster om Fyrisåns utlopp i Mälaren, Flottsund, i en sandig västsluttning bestående av gamla strandvallar som bildar små höjdryggar och naturliga terrasser (figur 1). Sluttningen är mestadels täckt av skonsamt brukad skogsmark, huvudsakligen bestående av barrträd och björkar där enstaka ålderdomliga tallar förefal-

ler vara över 200 år gamla. Fyrisåns dalgång i väster består av åkermark eller strandängar, och just vid utloppet bryter ån igenom Uppsalaåsen. Åt öster övergår sandmarkerna i det oländiga skogsområdet Lunsen med spridda berghällar, talrika småkärr och storblockig morän.

## OM HÅLVÄGAR

Hålvägar är spår av äldre färdvägar i form av rännformade fördjupningar. De uppstår i sluttande sandig terräng. När en stig har trampats upp och vegetationslagret nöts bort, resulterar nederbörd i att vattnet drar med sanden nedför sluttningen varvid stigen urholkas. En viktig förutsättning är att marken bearbetats av hovar eller klövar – människors fötter kan delvis hjälpa till men räcker inte (figur 2 och 3). Markens lutning påverkar också, en kraftigare lutning medför kraftigare erosion. Om hålvägen blir för djup eller blöt trampas en ny stig upp parallellt med denna och en ny hålväg bildas. Två eller flera sådana näraliggande hålvägar benämns som hålvägssystem.

Hålvägar är arkeologiskt svårdaterade men har ibland indirekt kunnat visas vara från järnålder, medeltid eller nyare tid. Enkla rid- och gångstigar var länge den vanligaste typen av färdvägar, men kombinerades

med vägbankar över vattendrag eller sankmarker redan under yngre bronsålder och järnålder, och i Mälardalen finns flera exempel på vikingatida vägbankar flankerade av runstenar. Det var först under 1500- och 1600-talen som ett omfattande allmänt vägnät för vagnstrafik växte fram, och på lokal och regional nivå har enkla stigar och ridvägar bildat hålvägar in på 1900-talet.

Ett organiserat system med allmän skyldighet att vidmakthålla ett allmänt vägnät framkommer i flera medeltida landskapslagar och kan vara ännu äldre. Intressant nog skiljde lagtexterna mellan att *rödja väg (rydha)*, dvs. hugga ur skog och öppna för en väg (sannolikt för vintervägar och vägar på torrt underlag), och att *bygga väg (byggia)*, dvs. anlägga en bro över vatten eller sankmark (exempelvis ris- eller kavelbroar, eller grusbankar och utfyllningar) (Brink 2000).



**Figur 2.** Exempel på hålväg som håller på att bildas. Ryttare från Kungshamns gård använder stigen regelbundet, och hästhovarna luckrar upp jorden. Foto från väster.



**Figur 3.** Upplandsleden vid passagen av väg 255. I den branta sandiga sluttningen sker viss erosion, men notera hur de övre rötterna förhindrar erosion och hur stigens bakom denna är helt plan. Foto från väster.

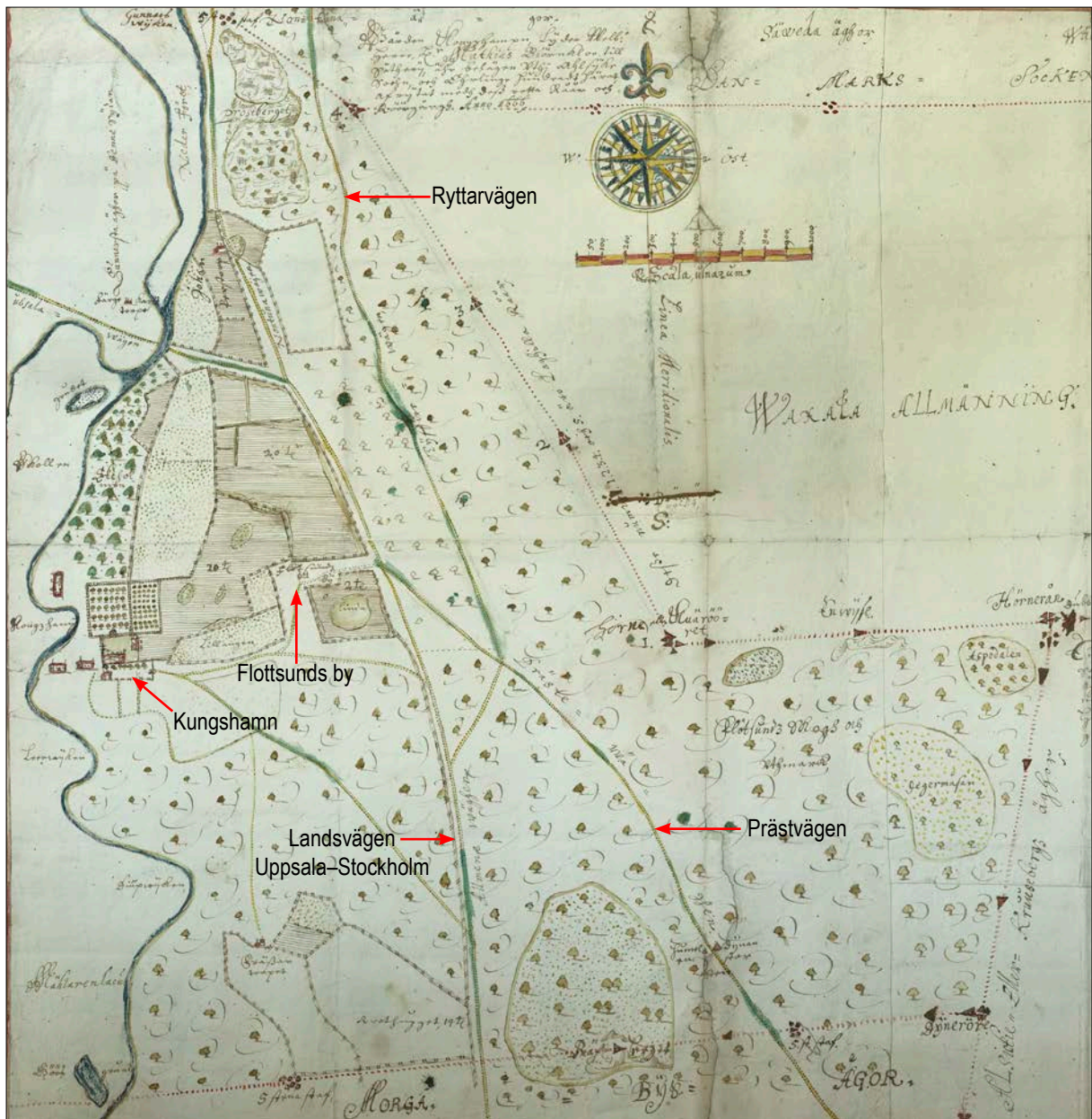
## FLOTTSUND OCH KUNGSHAMN

En kommunikationsmässig nyckelpunkt i närområdet är Flottsund, som nämns första gången 1295 (*flottasund*) och då avsåg sundet vid Fyrisåns nuvarande utlopp i Mälaren. Förleden *flöte* betyder 'avlagring från vatten, sediment; grund' (Wahlberg 2003). En by med samma namn nämns första gången i en förteckning från 1344 över ärkebiskopens ägor, där två torpkarlar i Flottsund omtalas (RA, SDHK 4955).

Omnämmandet tyder tillsammans med markförhållandena och andra faktorer på att bebyggelsen anlades tidigare under medeltiden. År 1656 bildades säteriet Kungshamn på byns ägor, varefter byborna avhystes (Berg & Lindkvist 2016).

Den äldsta kartan över Kungshamn från 1666 (Riksarkivet) redovisar flera intressanta detaljer som inte





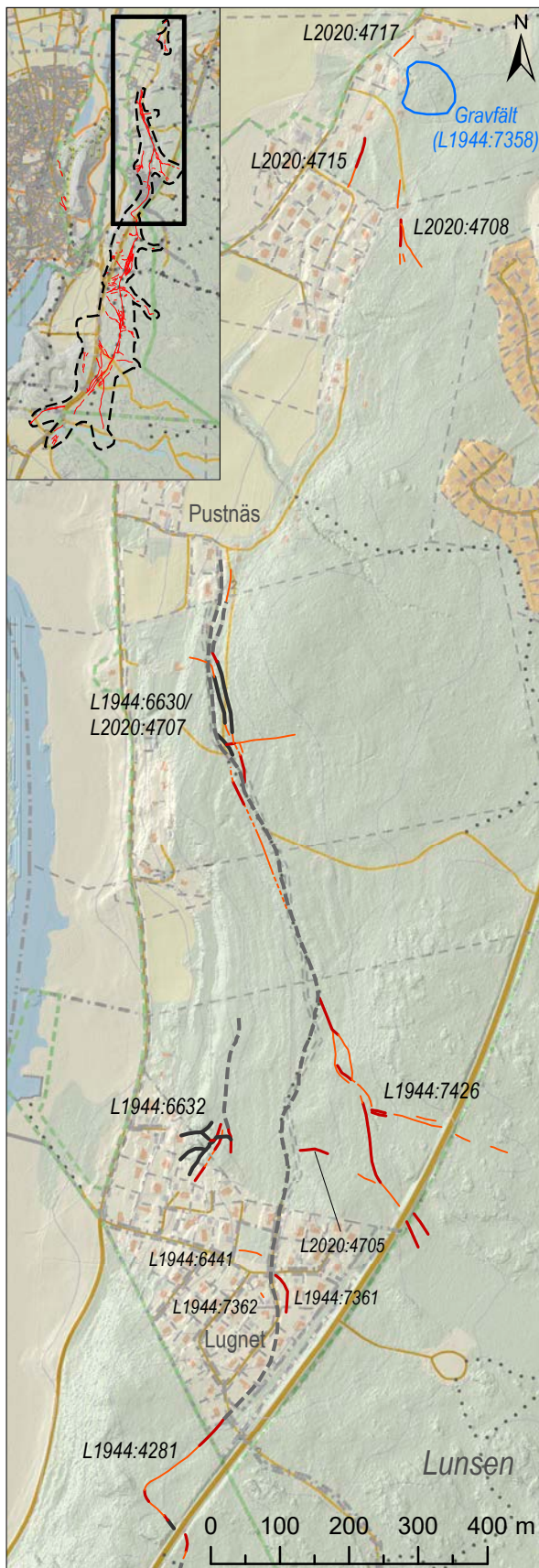
**Figur 4.** Utsnitt ur kartan över Kungshamn från 1666 med vissa objekt markerade. Skal- och vinkelfelen i kartan är så stora att den inte går att rektifiera mot nutida kartor. Riksarkivet.

framgår av senare kartor, särskilt läget för Flottsunds by och två vägar: en nordsydlig väg med namnet *Ryttarevägen* och en väg åt sydöst kallad *Prästvägen* (figur 4). Kartan redovisar även landsvägen Uppsala–Stockholm som hade denna sträckning fram till 1972, och ett färjeställe vid Flottsund. Färjestället ersattes i början av 1800-talet av en bro (brofästena LL1941:2173/2203 på figur 6) som i sin tur ersattes av den nuvarande bron 1924.

Förutsättningarna för en passage av Flottsund har förändrats kraftigt av landhöjningen, och möjligen

även sedimentavlagringar och erosion. Sannolikt blev sundet så grunt att det gick att vada över under vikingatiden, men vadstället kan då ha varit upp till 150 meter brett (Berg & Lindkvist 2016). Under 1200- och 1300-talen skedde en relativt snabb strandlinjeförskjutning vid Mälaren (Sporrong 2002) varefter Fyrisån mynnade på platsen. Vadstället bör ha blivit lättare att passera, och enligt uppgifter från 1500-talet användes det av Gustav Vasa (Berg & Lindkvist 2016). Från 1500-talet och framåt muddrades ån för att möjliggöra passage med båt, vilket föranledde anläggandet av färjestället.

# RESULTAT OCH LOKAL ANALYS



Figur 5. Resultatet i norra delen. Skala 1:10000.

## Nordsydliga hålvägssystem

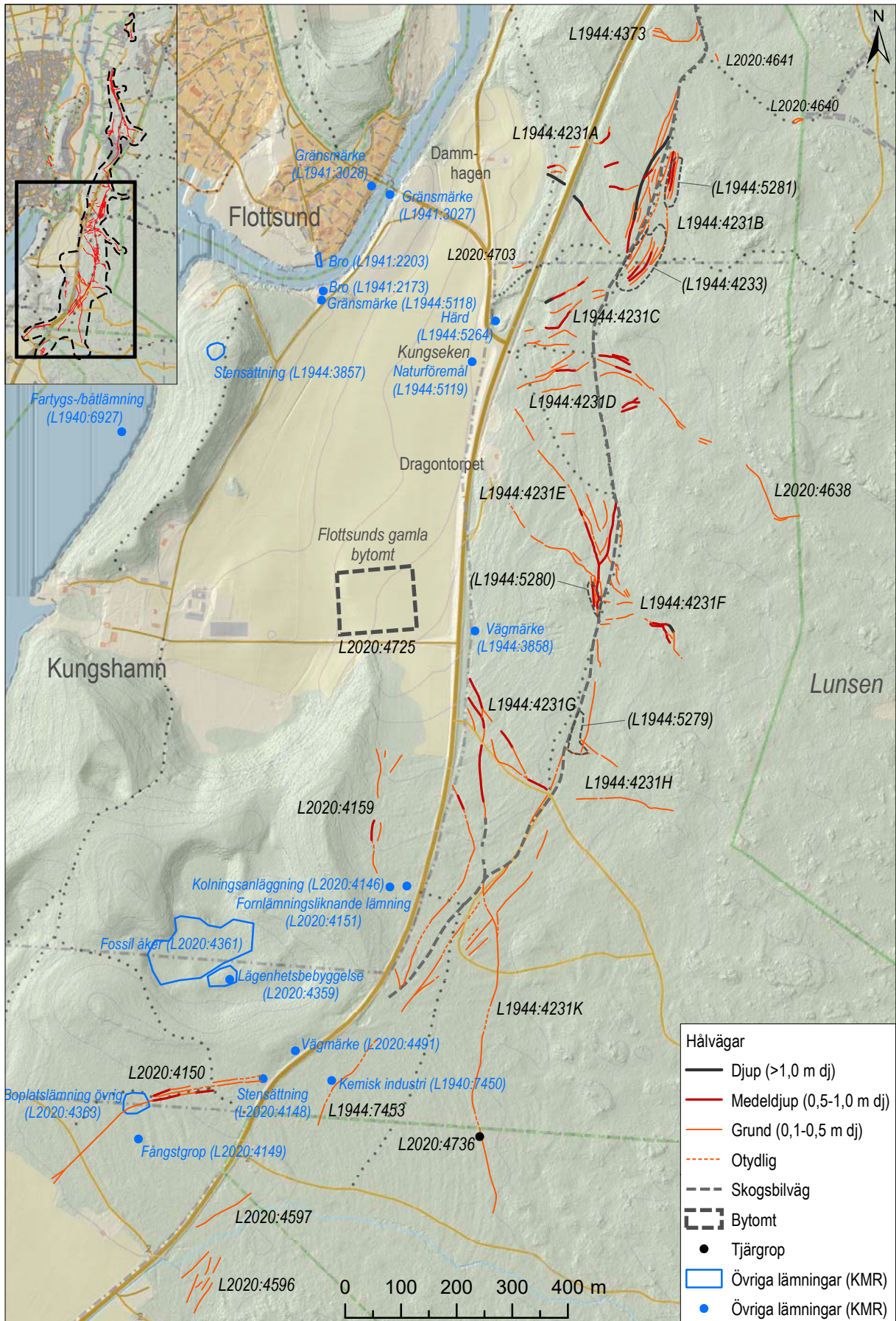
Flera av hålvägssystemen har ingått i en nordsydlig färdväg som kan följas i minst fyra kilometer. Sträckningen sammanfaller med en nordsydlig skogsväg, som tyvärr överlagrar hålvägssystemen i långa partier (figur 5 och 6). Längst i söder grenar hålvägarna ut i olika riktningar (2020:4150, :4596 och :4597), och därtill kan den nuvarande landsvägen ha överlagrat ytterligare hålvägar. Norr om Pustnäs saknas spår på grund av åkermark och bebyggelse, men möjligen är två hålvägar med flat botten (L2020:4717 och :4715) bevarade rester längst i norr. Två omfattande partier kan särskilt nämnas: L1944:6630/L2020:4707 vid Pustnäs består av tre parallella 1,5 meter djupa hålvägar varav skogsvägen går i botten av den västra, och L1944:4231B i centrala delen består av cirka sju parallella hålvägar, varav en är påtagligt djup och bred i förhållande till markens sluttning.

Från den nordsydliga färdvägen vinklar knippen av hålvägar av ned mot Flottsund, dels från norr (L1944:4373 och L1944:4231C), och dels från söder (L1944:4231E, L1944:4231G och L2020:4159), varav de två sistnämnda möjligen i första hand har gått mot Flottsunds bytomt. En ytterligare uppsättning hålvägar (L1944:4231A) kan leda mot vad- eller färjestället, men också mot Dammhagen där torp har legat från 1600-talet och framåt.

## Östvästliga hålvägssystem

I södra och mellersta delen korsas den nordsydliga färdvägen av fyra hålvägssystem. Två av dessa leder in i det inre av Lunsen och är relativt omfattande (L1944:4231F och L1944:4231D/L2020:4638). Det förstnämnda systemet både korsar den nordsydliga färdvägen och ansluter till denna i nordlig riktning. Det sistnämnda systemet tycks inte ansluta till den nordsydliga färdvägen utan korsar denna i rät vinkel och har dessutom en annan riktning åt väster, kanske mot ett vadställe med annan placering.

L1944:4231H och L1944:4231K i söder konvergerar mot Flottsunds bytomt. Den senare går att följa 950 meter och är den längsta hålvägen i hela området. Dess sträckning överensstämmer med Prästvå-



Figur 6. Resultatet i södra delen. Skala 1:10 000.



**Figur 7.** Flottsunds gård i bakgrunden. På impedimentet i förgrunden finns resterna av Kungseken (registrerad i KMR som L1944:5119). Eken beräknas ha varit över 700 år när den brandskadades 1962 och därefter knäcktes av stormar och torka 1967 och 1969. Gustav Vasa ska enligt legenden ha vilat i dess skugga, och senare utgjorde den förlaga för sparbankseken. Foto från nordöst.

gen på 1666 års karta (se mer nedan). L1944:4231H kan vara en avgrening från L1944:4231F i riktning mot Flottsunds by.

## Lokala färdvägar

Övriga hålvägar bedöms vara lämningar efter mer lokal kommunikation. Ett antal hålvägar i norr tycks leda från Nântuna by till dess utmarker: L2020:4708, den östra hålvägen vid L1944:6630 och L1944:7426/

L2020:4705 (som delvis tycks ha använts i sen tid) samt möjligen även L2020:4640/4641.

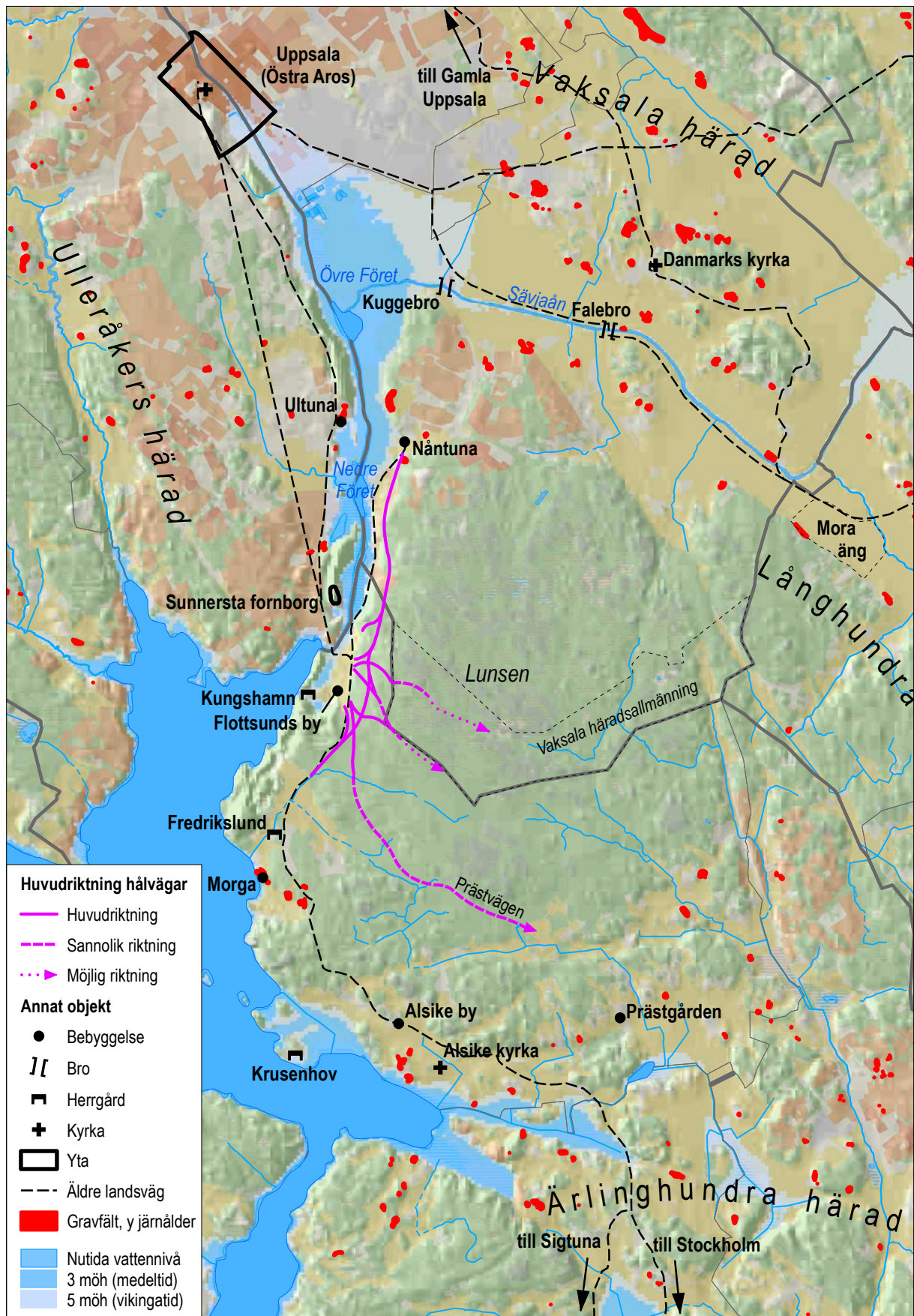
Vid Lugnet finns ett atypiskt hålvägssystem med korta men intill 2,5 meter djupa hålvägar (L1944:6632). De västra hålvägarna ger nästan intryck av att vara sandtäckter eller medvetna nedgrävningar i den branta sluttningen, de östra ser mer ut som klassiska hålvägar. Hålvägarna tycks vara relaterade till torpet Lugnet som anlades på 1600-talet.



**Figur 8.** Den nordligaste delen av hålvägen efter Prästvågen (L1944:4231H) syntes tydligt i slutningen ned mot Flottsund. Foto från sydväst.



**Figur 9.** Exempel på flack hålvåg i sydöstra delen av L1944:4231. Om markvegetationen varit längre eller om markberedning skett på platsen hade hålvågen varit svår att upptäcka. Foto från nordväst.



**Figur 10.** Översikt över området runt hålvägssystemen. Utöver nuvarande strandlinje redovisas strandlinjer 3 respektive 5 meter över den nuvarande (motsvarade tidig medeltid och vikingatid). Skala 1:80 000.

# ÖVERGRIPANDE ANALYS

Hålvägarna har tidigare varit belägna i en gränzon, mellan Alsike socken i Ärlinghundra härad i söder och Danmarks socken i Vaksala härad i norr. Tidigare var detta, och Flottsunds vadställe, också gränsen mellan Attundaland och Tiundaland, samt Stockholms respektive Upplands län fram till 1971.

## Åt väster

Några hålvägar tycks konvergera mot Flottsunds by vilket kan ge en antydning om när de varit i bruk. Andra hålvägssystem konvergerar mot ett vad eller färjeställe vid Flottsund som kan ha varit i bruk från vikingatiden och framåt, eventuellt med lite olika lägen. Denna typ av platser, åmynningar, har också ofta använts för omlastning av varor mellan sjö- och landtransporter, och sådana omlastningsplatser kan också ha varit målet för en del av kommunikationen i området, då framför allt under senmedeltid och tidigmodern tid.

På andra sidan av Flottsund ligger Sunnersta fornborg på Uppsalaåsen. Den är inte ordentligt undersökt arkeologiskt, men utseende och läge tyder närmast på en datering till yngre bronsålder/förromersk järnålder (Anders Bornfalk Back, e-post 2020-06-18). Även med en traditionell datering till folkvandringsringtid förefaller fornborgen varit i bruk tidigare än vadstället.

Ultuna är en tänkbar destination. Efterled *-tuna* tyder på att platsen varit en centralort i den mellersta järnålderns samhällsorganisation (Vikstrand 2013). Detta stärks ytterligare av att förleden innehåller gudanamnet Ull och sannolikt ska kopplas till namnet på Ulleråkers härad. Vid Ultuna har både gravar och boplatzlämningar från mellersta bronsålder till tidig medeltid påträffats, och det finns starka belägg, bland annat i form av vendeltida båtgravar, för att Ultuna under yngre järnålder hyst en ansevärd bebyggelse med aristokratiska inslag (Hulth 2013).

Längre åt nordväst ligger Uppsala som ursprungligen kallades Östra Aros och var hamnplats för Gamla Uppsala. Senast på 1100-talet tycks platsen i praktiken ha börjat överta Gamla Uppsalas position som centralplats, med en framväxande stadsbebyggelse, och kyrkor och kungsgårdar förlagda till platsen.

Detta befästes formellt 1273 genom att biskopssätet flyttades dit från Gamla Uppsala och staden övertog namnet Uppsala.

## Åt norr

Åt norr har hålvägssystemen helt säkert gått till Nántuna som också är en *tuna*-ort, belägen endast en knapp kilometer från Ultuna, och åtskilt av Fyrisån idag och en havsvik under järnåldern. Det ringa avståndet har förklarats med att *-tuna*-namn ursprungligen kan ha använts för vanliga boplatser, men en annan teori är att det har funnits centralorter som inte är punktuella utan snarare områden med en rad centrala samhällsfunktioner (Vikstrand 2010). Nántuna skulle i så fall kunna vara en östlig del av ett sådant komplex runt Ultuna.

Tydliga arkeologiska indikationer på en centralplats vid Nántuna saknas, men få arkeologiska undersökningar har genomförts i närheten. Tre höggravfält tyder i alla fall på bebyggelse under den yngre järnåldern.

Den nutida vägen söderut från Nántuna går längs botten av dalgången, som lägst endast 2,5 meter över havet, och nedanför en brant sluttning. På grund av landhöjningen har vägen kunnat anläggas tidigast under sen medeltid, och troligare snarare under 1500- eller 1600-talen. Före dess har det nord-sydliga hålvägssystemet av topografiska skäl varit den enda rimliga färdvägen söderut från Nántuna. Den redovisas på 1666 års karta som Ryttarevägen (figur 4), och upphörde sannolikt ganska snart därefter att användas. På kartor från mitten av 1800-talet var delar av färdvägen i bruk som lokala skogsvägar och -stigar.

Under järnåldern bildade Nántuna tillsammans med andra byar en liten bygd på södra sidan av en havsfjärd som täckt Sävjaåns dalgång. Fjärden torrlades efter hand och senast under vikingatiden fanns en bro vid Falebro enligt en runsten på platsen. En västligare bro över Sävja, Kuggebro, finns belagd på en karta från 1640 (KMR L1939:4554), men kan vara äldre då bebyggelse på platsen nämns 1316 (*Coggenes*, Dahlbäck et al 1984). Det är möjligt att hålvägssystemet användes under vikingatid/

medeltid för färder från västra delen av Alsike socken via Falebro (och möjligen Kuggebro) mot de centrala delarna av Vaksala härad och Gamla Uppsala, och möjligen också för att ta sig torrskodd till Östra Aros/Uppsala, och även 1600- och 1800-talet om man av någon anledning ville undvika färjestället vid Flottsund.

## Åt söder

Söder om Flottsund ligger Fredrikslund, en herrgård från 1700-talets mitt, som anlades vid Morga, en by omgiven av flera gravfält från yngre järnålder. Längre söderut ligger Krusenberg, ett säteri som anlades på 1640-talet, vilket ledde till att Alsike by med nio gårdar avhystes. Nära Alsike by och kyrka finns flera gravfält av både äldre och yngre järnålderskaraktär, och i närheten ligger Tuna. Färdvägar mellan dessa platser och Nântuna/Ultuna bör ha förekommit sedan mellersta järnåldern.

Landsvägen mellan Uppsala och Stockholm via Flottsund har varit densamma sedan åtminstone 1600-talet och sannolikt ännu längre tillbaka, men det var först vid 1200-/1300-talen det innersta av viken sydöst om Alsike torrlades så att vägen kunde dras där.

## Åt öster

På kartan från 1666 nämns Prästvågen, identisk med L1944:4231H, som även skymtar i lokalhis-

toriska källor (Carlsson 1960). Den tycks under nyare tid ha fungerat som genväg mellan Flottsund och östra delen av Alsike socken. Namnet antyder att den möjligen utgått från Prästgården i Alsike socken.

Längre norrut leder två hålvägssystem i ungefär samma riktning ut i Lunsen. Åt väster tycks de gå mot (olika?) vadställen vid Flottsund. Möjligen kan de ha använts för transport till och från Vaksala häradsallmanning, men det norra hålvägssystemet tycks dock inte vika av norrut (mot Vaksala), och det södra passerar nästan förbi häradsallmanningen innan den viker av in i skogen. De kan också ha haft ungefär samma funktion som Prästvågen, det vill säga som genväg mellan Flottsund och östra delen av Alsike socken. I så fall bör de tre färdstråken inte varit i bruk samtidigt. De skulle också kunna vara äldre huvudvägar från Ärlinghundra (och möjligen Sigtuna) mot Nântuna/Ultuna/Östra Aros, som varit i bruk under yngre järnålder och äldre medeltid, som efter hand ersattes av landsvägen Stockholm–Uppsala.

Utifrån de geografiska förutsättningarna framstår det dock som sannolikt att den mest använda landsvägen under vikingatid och tidig medeltid mellan stora delar av Attundaland i sydöst och centrala delar av Tiundaland i norr, däribland Gamla Uppsala, bör ha följt den så kallade Långhundraleden, förbi Mora äng.



## REFERENSER

---

- BERG, PETER & LINDKVIST, ANN (2016). *Flottsund - vad-, färje- och broställe. Arkeologisk utredning. Kungshamn 1:1, 2:2, 3:1, 4:1, 5:1, Alsike socken, Uppland, Knivsta kommun, Uppsala län*. SAU rapport 2016:2. Uppsala, Societas archaeologica Upsaliensis.
- BORNFALK BACK, ANDERS, e-post 2020-06-18.
- BRINK, STEFAN (2000). Forntida vägar. Bebyggelsehistorisk tidskrift. 2000 (NR 39), s. 23-64.
- CARLSSON, EVERT (1960). Vi i Alsike. <http://www.krusenberg.org/kultur/via.pdf>, hämtad 2020-06-19.
- DAHLBÄCK, GÖRAN, RAHMQVIST, SIGURD & FERM, OLLE (RED.) (1984). *Det medeltida Sverige. Bd 1 Uppland. 2 Tiundaland. Ulleråker, Vaksala, Uppsala stad*. Stockholm: Vitterhets-, historie- och antikvitetsakademien.
- HULTH, HELENA (2013). *Att återvända. Arkeologi i olika skeden från Södra Gärdet i Ultuna. Arkeologiska för- och slutundersökningar. Fornlämning Uppsala 555, Ultuna 2:1 Uppsala stad (f d Bondkyrko sn), Uppland*. SAU rapport 2013:6. Uppsala, Societas Archaeologica Upsaliensis.
- KMR – Kulturmiljöregistret, <https://app.raa.se/>
- RA – Riksarkivet, SDHK (Medeltidsbrev), <http://sok.riksarkivet.se/SDHK>
- SPORRONG, ULF (2002). Om ”vattuminskningen” i södra delen av Rytterne socken under medeltiden. *Nya anteckningar om Rytternes socken : medeltidsstudier tillägnade Göran Dahlbäck*, s. 17-28.
- WAHLBERG, MATS (RED.) (2003). *Svenskt ortnamnslexikon*. Uppsala, Språk- och folkminnesinstitutet (SOFI).
- VIKSTRAND, PER (2010). Ortnamn och den äldre järnålderns högstatusmiljöer. *Makt, kult och plats : högstatusmiljöer under äldre järnåldern : kultplatser : två seminarier arrangerade av Stockholms läns museum under 2009 och 2010*, s. 24-30.
- VIKSTRAND, PER (2013). *Järnålderns bebyggelsenamn. Om bebyggelsenamnens uppkomst och ålder i Mälarskapskapen*. Uppsala, Institutet för språk och folkminnen.

### Kartor

Kungshamn 1666

Kungshamn, Alsike socken.

Karta över ”gården Kongshamn, lyder velb:e herre, h:r Mathias Biörnkloo till säterij ... afriktat ... anno 1666”. Belägen i Alsike socken.



## ADMINISTRATIVA UPPGIFTER

Arkeologikonsults projektnr:	3369
Uppdragsgivare:	Länsstyrelsen i Uppsala
Uppdragsnr i KMR:	202000792
Län:	Uppsala
Landskap:	Uppland
Kommun:	Uppsala, Knivsta
Socken:	Danmark, Alsike
Fastighetsbeteckning:	
Berörda fornlämningar:	
Typ av undersökning:	Inventering
Utförandetid, fältarbete:	30/4-19/5 2020
Inmättningsmetod:	GPS
Koordinatsystem:	SWEREF99 TM
Höjdsystem:	RH2000
Projektledare/rapportansvarig:	Samuel Björklund
Fältpersonal:	Samuel Björklund
Planer och layout:	Samuel Björklund
Kvalitetsgranskning:	Anna Hed Jakobsson
Fynd:	Inga fynd tillvaratogs



Rapporter från Arkeologikonsult 2020:3369