

## GRANSKNINGSHANDLING

# E18 Köping-Västjädra

Köpings, Hallstahammars och Västerås kommuner,

Västmanlands län

PM Kulturarvsanalys

2019-05-10



**Trafikverket**

Postadress: Box 1140, 631 80 Eskilstuna

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Kulturarvsanalys – E18 Köping-Västjädra

Skapat av: Ezequiel Pinto-Guillaume, WSP

Dokumentdatum: 2019-05-10

Ärendenummer: TRV 2015/101929

Uppdragsnummer: 145923

Version: 2.0

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Lars Königsson

Fotografi: WSP

# Innehåll

Inledning.....	5
Sammanfattning .....	5
Metodik.....	6
Översiktlig kulturhistorisk karaktärisering och landskapets utveckling.....	6
Landskapets förutsättningar.....	7
Historisk utveckling .....	8
Stenålder (13 000 – 1700 f.Kr.) .....	9
Äldre bronsålder (1700 – 1100 f.Kr.) .....	10
Yngre bronsålder – äldre järnålder (1100 f.Kr. – 500 e.Kr.) .....	12
Yngre järnålder (500 – 1100 e.Kr.) .....	14
Medeltid – historisk tid (1100 – 1400 e.Kr. ).....	15
1500-tal – 1600-tal .....	17
1700-tal .....	18
1800-tal – ca 1945-tal .....	18
Ca 1945 - idag .....	18
Exempel på fysiska spår som speglar landskapets tidsdjup .....	20
Lagskyddade kulturmiljöer och objekt .....	21
Riksintressen för kulturmiljövården .....	21
Bedömning av aktuella värden inom utredningsområdet som återspeglar den riksintressanta historien .....	22
Läsbarheten av vattenrummet som kommunikationsmiljö.....	22
Byggnadsminnen och kyrkliga kulturminnen .....	22
Regionala och kommunala intressen .....	23
Länsstyrelsens program för bevarande av odlingslandskapets natur- och kulturvärden .....	23
Kulturmiljövårdsprogram .....	23
Kulturhistoriska miljöer eller sammanhang som ej är utpekade i tidigare program för kulturmiljö eller landskap .....	30
Sylta .....	30
Torpmiljö, trafikplats Eriksberg.....	30
Soldattorp, Hillsta .....	31
Tängby .....	31
Fornlämningar .....	32
Fornlämningsmiljö .....	32
Kända fornlämningar inom utredningsområdet .....	32

Trafikplats Strö .....	32
Sylta.....	32
Orresta.....	33
Söder om Öster Vreta .....	33
Hältuna.....	34
Sörberga - Häljesta.....	34
Söder om Viby .....	34
Norr om Sofieberg.....	35
Trafikplats Morgendal.....	36
Norr om Häljeby .....	36
Från Visberget till Hjorttorpet (söder om) .....	36
Söder om Kristineberg .....	37
Söder om Kvalsta .....	37
Åby.....	38
Trafikplats Sörstafors.....	38
Trafikplatsen Eriksberg.....	39
Sydost om Berga.....	40
Norr om Åskebro.....	40
Rastplatsen (Svedvi) norr om Stentorp .....	41
Norr om Talltorp .....	42
Västjädra Trafikplats.....	42
Potential till nyfynd .....	43
Omfattning av fortsatt arkeologi .....	43
Förslag på hur värden ska bibehållas och/eller stärkas .....	51
Förslag på hur värden ska bibehållas eller stärkas .....	51
Källor.....	52
Otryckta källor.....	52
Litteratur .....	52
Digitala källor.....	54
Historiska kartor .....	54
Krigsarkivet .....	54
Rikets allmänna kartverks arkiv.....	54
Lantmäteristyrelsens arkiv.....	54

## Inledning

PM Kulturarvsanalys ska bestå av en översiktlig karaktärisering av området som lyfter fram områdets väsentliga kulturhistoriska särdrag och speglar tidsdjupet från förhistoria till nutid. PM ska redovisa miljöer och objekt i området som har lagskydd och kulturhistoriska värden på nationell, regional och lokal nivå. Även landskapsutvecklingen under historisk tid fram till nutid ska redovisas där kulturhistoriska samband och funktioner beskrivs. Detta kommer att beskrivas i text och bilder. I PM:et ska även kända kulturmiljöer som bedöms vara särskilt väsentliga för att områdets kulturhistoriska karaktär redovisas, förslag ska ges på hur de ska bibehållas och/eller stärkas. Fornlämningar redovisade i relation till det förhistoriska landskapets utveckling, t ex genom studier av topografi och historiska strandlinjer. Särskilt känsliga fornlämningsmiljöer ska identifieras. Arkeologisk bedömning av potential av okända fornlämningar i området, samt kostnadsbedömning av arkeologiska insatser ingår i PM:et.

## Sammanfattning

Det område som analyserats inom denna PM ligger huvudsakligen utefter E 18:s norra sida mellan trafikplats Strö och trafikplats Västjädra. På sträckan mellan Hältuna och trafikplats Morgendal kommer vägen att breddas på södra sidan av vägen, varför analysen då omfattar södra sidan.

I kulturarvsanalysen ingår även landskapet i ett större sammanhang och de samband som skapar förståelse för landskapet som helhet.

Hela området ligger inom Mälardalens jordbrukslandskap som utmärks av öppna vyer över ett brukat landskap avbrutet av skogklädda höjdparter. Landskapet är till viss del präglat av 1800- och 1900-talens rationaliseringar inom jordbruket, men speglar ett tidsdjup som jordbruksbygd till bronsålder. Landskapet är en levande jordbruksbygd och utgörs idag främst av åkermark, men även till en del av betade områden. Äldre bebyggelse och gårdsstrukturer har till stor del bevarats vilket gör att både landskapsbild och användning har lång kontinuitet. Inom den undersökta sträckan korsas E 18 av flera äldre vägar som sammanbundit olika gårdar, byar och socknar. Vissa av dessa äldre vägar har skurits av genom tillkomsten av E 18, medan andra även idag fungerar, antingen i samma läge eller i ett något ändrat läge.

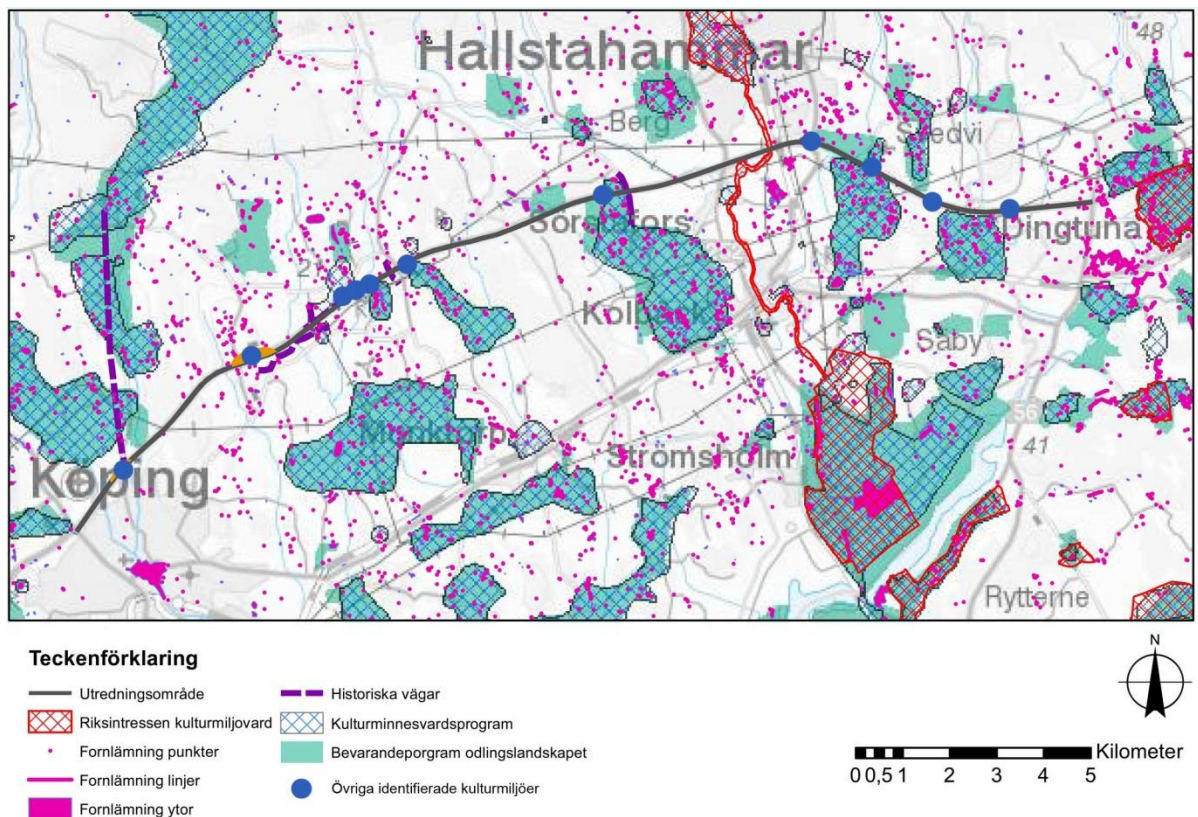
Inom utredningsområdet finns ett riksintresse för kulturmiljövården, Strömsholms kanalmiljö [U 7]. Inga byggnadsminnen eller kyrkor finns inom utredningsområdet. Inom eller i anslutning till utredningsområdet finns ett flertal områden som är utpekade i kommunala och regionala program avseende landskap och kulturmiljö. Vidare finns flera lagskyddade fornlämningar. Det finns också indikationer på att nya fynd kan påträffas i samband med byggskedet. Beroende på var grävarbeten sker kan det därför uppstå ett behov av arkeologiska undersökningar.

Inom ramen för detta PM har även vissa landskapsavsnitt och bebyggelsemiljöer som bedöms ha kulturhistoriska värden identifierats *utanför* de områden som sedan tidigare finns utpekade på kommunal och regional nivå.

## Metodik

Utredningen är i huvudsak begränsad till omgivningarna ca 28 meter norr om E18, samt inom den södra sidan på sträckan Hälltuna-Morgendal. Generellt är tillgången på kunskapsunderlag om kulturhistoriska värden mycket god. Information har inhämtats från bland annat översiktsplaner, kulturmiljöprogram, historiska kartor och litteratur. Under 2015 har det även gjorts ett fältbesök. Utgångspunkten för kulturhistoriska bedömningar är tidigare genomförda värderingar, vilka bland annat kommer till uttryck i riksintressebeskrivningar och befintliga klassificeringar, samt bedömningar som gjorts i fält med det historiska kartmaterialet som grund.

## Översiktlig kulturhistorisk karaktärisering och landskapets utveckling



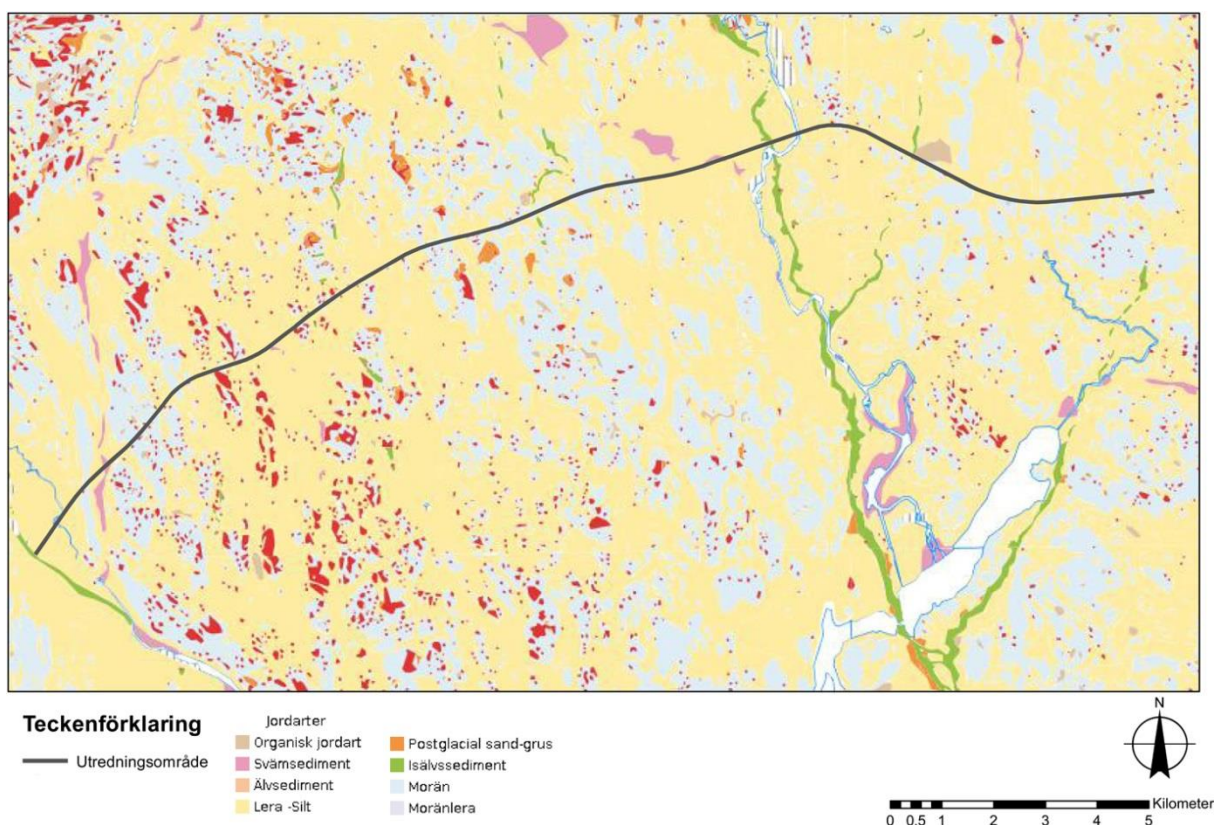
Figur 1 Översiktskarta över kulturmiljövärden i området

# Landskapets förutsättningar

Landskapets förutsättningar lägger grunden för hur det sedermera kommer att tas i anspråk och nyttjas. Berggrundens och den underliggande geologin har i stor utsträckning styrt de kvartära avlagringarna i form av jordarter.

Berggrunden i sig har påverkat vegetationen och mänsklig aktivitet på platsen.

Den senaste nedisningen har fått stor betydelse genom att den slipat berggrunden och avsatt olika jordarter.



Figur 2 Jordartskarta med utredningsområdet markerat med svart

De geografiska förutsättningarna i ett område har varit avgörande för hur bosättningar och markanvändning har kunnat utvecklas. Detta har varierat beroende på olika landskapstyper och med olika tiders teknologier. För att ge ett förhistoriskt tidsdjup beskrivs därmed jordarter, topografi och förhistoriska strandlinjer.

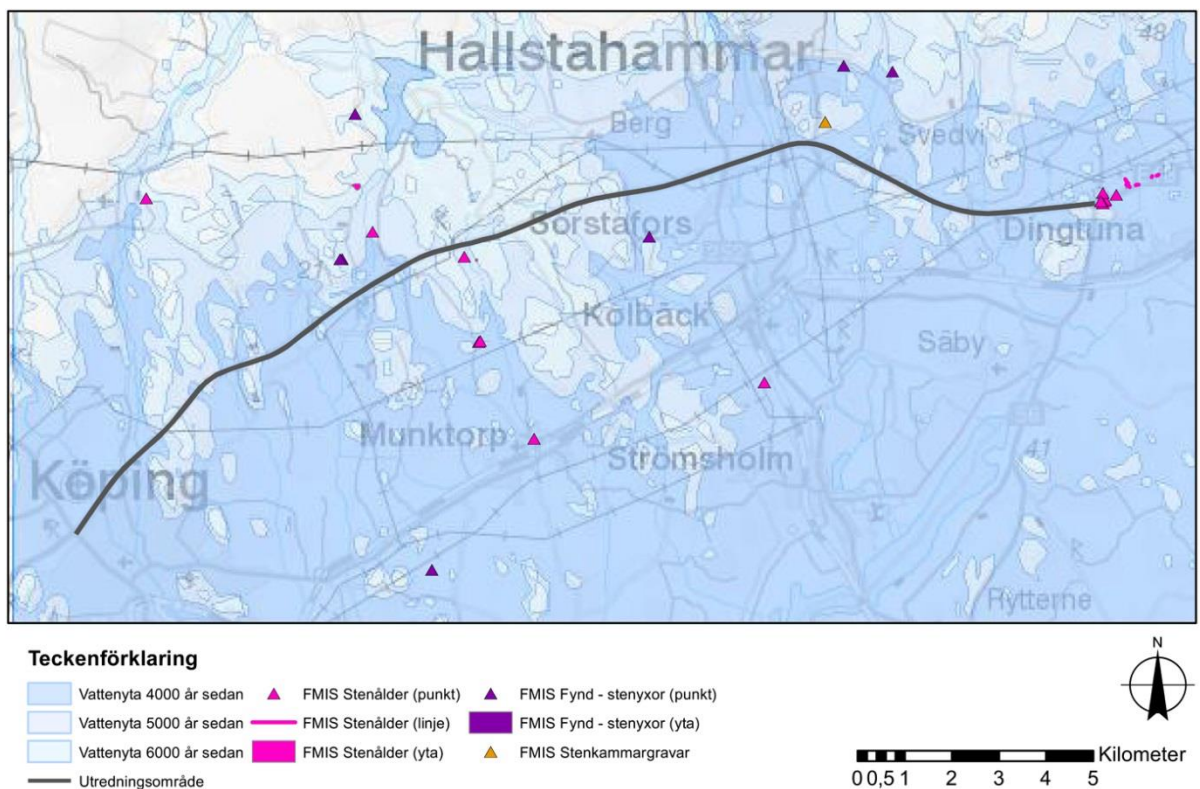
Generellt sett lokaliserades boplatser och gårdar på svaglutande mark av mer väl-dränerade jordarter som morän, sand och silt. I samband med inlandsisens avsmältning frigjordes stora mängder av lera och silt på de djupast belägna havsbottenarna. Dessa lerjordar har hög vattenhållandeförmåga och en hög halt av växtnäringsämnen. Lermarken har därför i första hand nyttjats som jordbruksmark.

De centrala delarna av utredningsområdet började stiga ovanför vattenlinjen allt sedan 6000, och även om det fanns förutsättningar för förhistoriska bosättningar utifrån jordartstyper och topografin, har man hittills inte påträffat några förhistoriska lämningar efter boplatser från stenåldern.

Utredningsområdet fördelar sig över ett brett slättområde med ett svagt kuperat och stenbemängt skogslandskap. Landskapet har en typisk mälardalskaraktär med lerslätter mellan uppstickande morän- och bergsåspartier. Inom den berörda delsträckan utgörs marken av en omväxlande uppodlad lerbunden mark och höglänt moränbunden blockrik skogsmark.

## Historisk utveckling

Mälardalen är ett kulturlandskap med en historia som sträcker sig flera tusen år tillbaka. Spåren efter olika kulturer hittar vi idag oftast på tidig torrlagda höglänta marker, åsar och moränkullar. Den historiska indelningen som vi har använt nedan är baserad på ett råd från Länsstyrelsen för just detta utredningsområde: Stenålder, Äldre bronsålder, Yngre bronsålder – Äldre järnålder; Yngre järnålder samt Medeltid – Historik tid.<sup>1</sup>



Figur 3 Utredningsområdet och omgivning under yngre stenålder för ca 6000-4000 år sedan

<sup>1</sup> Ulla Bergquist, Länsstyrelsen i Västmanlands län, Rapportmöte 2015-10-14, Trafikverket, Solna.



## **Stenålder (13 000 – 1700 f.Kr.)**

Länets hittills äldsta kända boplats hittades vid gården Dalkarlstorp i Kila socken, cirka 40 kilometer norr om Västerås. Boplatsen som undersöktes i etapper i början av 1970-talet påvisade en permanent bosättning som efterlämnat avfallsrester och spår av redskapstillverkning. Bosättningen har daterats till sen mesolitisk tid, cirka 4500 f.Kr. Invånarna levde på jakt och fiske, åkerburket var ännu inte introducerat i det som är Sverige idag.

Av gravtyper som är sällsynta i Västmanland kan hällkistan i Bjurhovda nämnas. År 1968 gjordes en utgrävning av denna hittills enda stenkammargrav i länet. Som typ kan gravformen dateras till den yngre stenåldern, cirka 1800-1500 f.Kr. Formen är rektangulär och kistan är normalt byggd av flata hällar, täckta av ett eller flera takblock.<sup>2</sup>

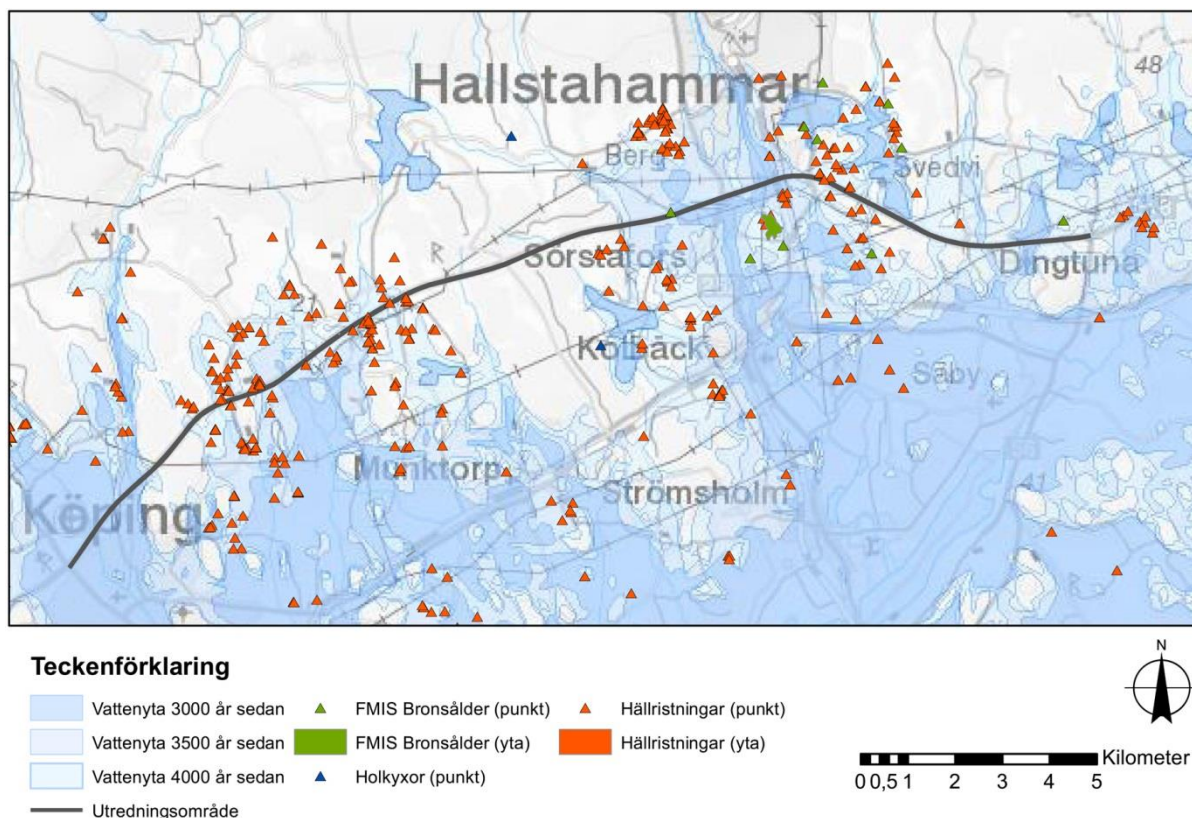
I närheten av utredningsområdet, söder om en fornborg vid Visberget och cirka 60 meter norr om det utredningsområdet har en fyndplats registrerats i vilken ett par stenyxor med hål som kan dateras till stenåldern har hittats. Under stenåldern hade yxorna en betydande värdefull användning för att röja skog, bila plank och holka ur stockbåtar, men de hade även en icke-världslig dimension, de offrades till gudar och makter i våtmarker.<sup>3</sup>

Det finns inget som tyder på att det funnits vare sig en säsongvis eller bofast befolkning i utredningsområdet eller dess omedelbara närhet under stenålder. Med utgångspunkt i fyndet av stenyxorna strax söder om Visberget och på liknande sätt hällkistan i Bjurhovda kan man konstatera ändå att det redan under stenålder funnits människor i området.

---

<sup>2</sup> Engel 1988, s. 1.

<sup>3</sup> Welinder 2009, s. 189-191.



Figur 4 Utredningsområdet och omgivningarna under äldre bronsålder för ca 4000-3000 år sedan.

### Äldre bronsålder (1700 – 1100 f.Kr.)

Under bronsåldern öppnades landskapet ytterligare då den första mer stationära befolkningen i kommunen etablerar sig i området. Bronsåldersbygdens olika fasta fornlämningar återfinns på nivåer mellan 15 och 50 meter över havet. Detta gäller främst rösen, skärvtenshögar, skålgropar och hällristningar. Det totala antalet sådana lämningar i Västmanlands län uppgår i runda tal till cirka 2000 objekt, fördelade på drygt 300 rösen och 500 skärvtenshögar samt närmare 1200 skålgropsförekomster och 44 hällristningar.<sup>4</sup>

Bland fornlämningarna inom och i nära anslutning till utredningsområdet kan man anmärka ett röse strax väster om Västjädra trafikplats och en hällristning söder om Viby. Länets till ytan största ristning finns i Munktorps socken i Häljesta by. Ytterligare 10 stycken kända lokaler med ristningar finns i länet. Hällristningen vid Viby utgör ett betydelsefullt objekt som inte kan flyttas. Vid platsbesök av både SAU och WSP förutom några enstaka skålgropar kunde inte hällristningen, som ursprungligen beskrevs under den första inventeringen på 60-talet som 4 x 1,3 meter stor, återfinnas. Området var kraftigt övertorvat. SAU skulle ut under andra hälften av november 2015 och avtäckta hällen.<sup>5</sup> Under den arkeologiska utredningen som utfördes under hösten 2015 påträffades ytterligare en hällristning bara några meter bort mot sydost.

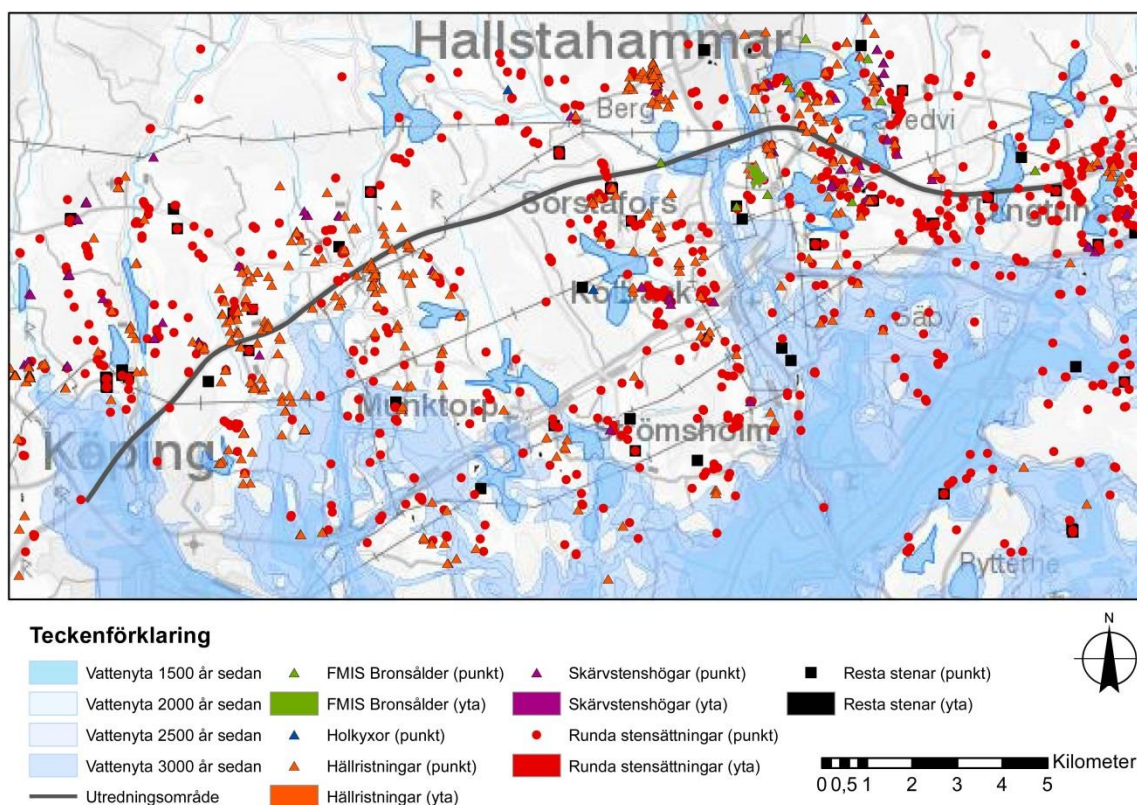
<sup>4</sup> Norr och Nyström 2008, s. 9-10.

<sup>5</sup> Minnesanteckningar, samrådsmöte, 2015-11-17, Länsstyrelsen i Västmanlands län, Västerås.

Koncentrationer av lämningar från bronsåldern inom och i nära anslutning till utredningsområdet kan läsas på tre områden. Den första ligger kring Gullvagnshögen vid Hälltuna, där de närmaste hällristningarna ligger cirka 80 meter norr om utredningsområdet. Det andra området sträcker sig mellan Viby och Häljeby. Här ligger hällristningarna inom och väldigt nära utbredningsområdet på fyra ställen. I utredningsområdets östra del finner vi ytterligare en koncentration strax norr om trafikplats Eriksberg vid Brånsta, där den närmaste hällristningen ligger cirka 15 meter norr om utredningsområdet.

Bland de lämningstyper som vi har valt för analysen av den äldre bronsåldern finns boplatser, de stora gravhögar samt gravfält på högre partier i landskapet. Skålgropar som klassificeras av Riksantikvarieämbetet under lämningstyp "hällristning" oftast förknippas med bronsålder men de är nästan omöjliga att datera om de inte står i relation till andra objekt i landskapet. De dateras generellt från stenåldern till järnålder. Vi har valt att inkludera holkyxor och hällristningar i vår analys av den äldre bronsålder p.g.a. deras uppskattade kronologi med början cirka 1500 f.Kr.

På den västra halvan av utredningsområdet kan vi observera en koncentration av lämningar från bronsåldern i Källsta – Hälltuna-området samt i sträckan mellan Viby och Åsby. Utredningsområdet kommer i kontakt med hällristningarna vid Viby och söder om Hägersta. Vid trafikplatsen Morgendal fanns en hällristning som är undersökt och borttagen. På den östra halvan av utredningsområdet, i bäcken vid Åby hittades en holkyxa i det området som var vattnet under äldre bronsålder. De stora koncentrationer med bronsålderslämningar ligger 1,5 kilometer längre norrut vid Rallsta-Erikslund och lika långt söderut vid Nibble. Längre mot öster kommer vi i kontakt med ytterligare en koncentration av bronsålderslämningar norr om Berga. Strax öster om trafikplatsen Eriksberg ligger en hällristning endast 15 meter norr om utredningsområdet.



Figur 5 Utredningsområdet och omgivningar under yngre bronsålder – äldre järnålder för ca 3000-1500 år sedan.

### Yngre bronsålder – äldre järnålder (1100 f.Kr. – 500 e.Kr.)

Under yngre bronsåldern hade Mälardalen redan en ledande ställning inom Östersjöhandeln.<sup>6</sup> Kunskapen om bronsåldersbebyggelsen är fragmentarisk och ganska osäker. Undersökningar visar en mångfald av funktioner där boplats lämningar och i enstaka fall hus uppträder i skärvtenshögar i närheten. I andra sammanhang uppträder skärvtenshögar i gravmiljöer.<sup>7</sup>

Inom loppet av den äldre järnåldern fortsatte koloniseringen längs dalgångar och farbara vattendrag. Skedet inleddes med en klimatförsämring.

Levnadsvillkoren blev hårdare. Slättermark röjdes i skogen, lövträd användes till vinterfoder åt kreaturen. Vid odling hade man god hjälp av den nya metallen - järnet.

Äldre järnålder är rikligt representerad i det västmanländska materialet. Mälardalen stod i livlig kontakt med det övriga Europa, speciellt med det romerska riket och dess provinser. Ett bevis på detta är den bronsurna som 1818 hittades i Frycklinge, Björcksta socken. Från ungefär samma tid har stammar kvinnograven i Tuna, Badelunda socken. Under en flat jordhög i en enkel träkista hittades en rik uppsättning gravgåvor. Bland dem fanns en importerad

<sup>6</sup> Arbman 1938, s. 84 och 105; Landström 2012, s. 55.

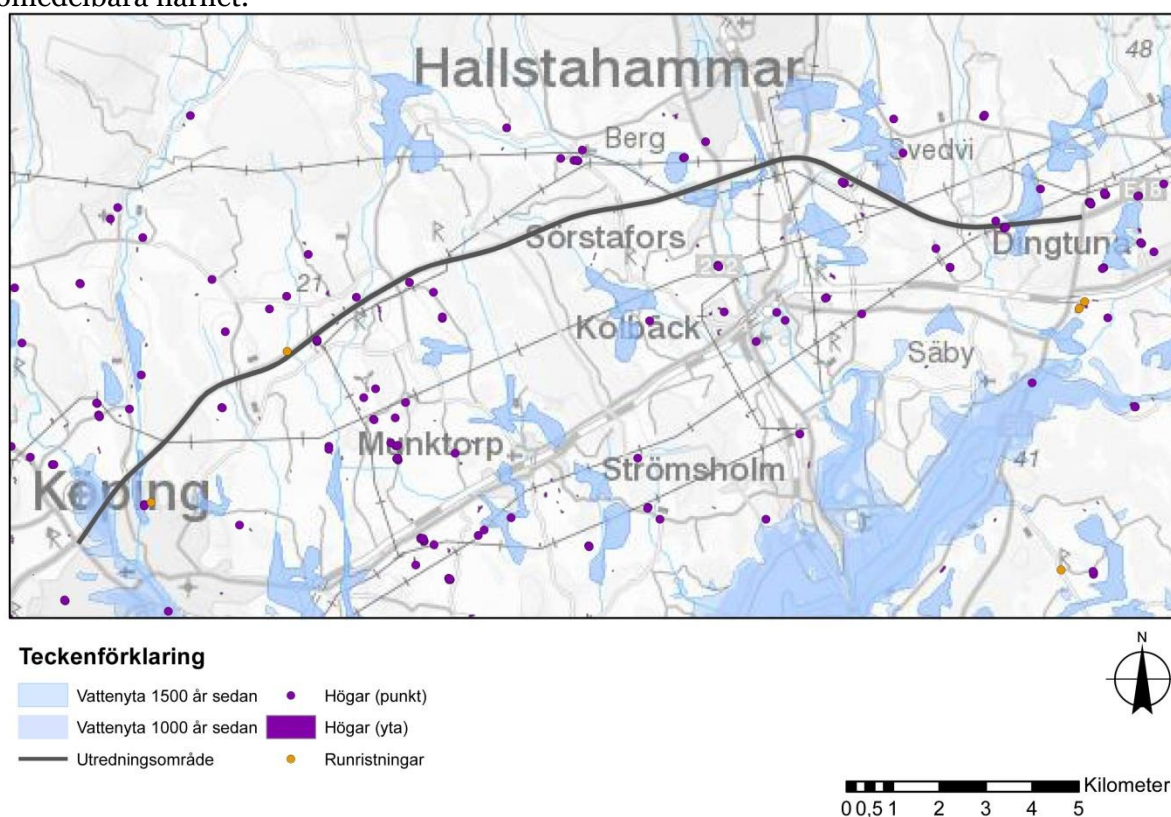
<sup>7</sup> Olausson 1997, s. 101.

romersk glasbägare och några silverskedar.<sup>8</sup> Föremål och idéer strömmade över till Skandinavien genom handel av olika slag.<sup>9</sup>

Den äldre järnålders bebyggelse i Västmanland var koncentrerad till slättbyggen nere vid Mälaren, där man hade de bästa förutsättningarna för jordbruk och boskapsskötsel.<sup>10</sup> Bilden av en gård i betydelsen eller flera hus inom en mer eller mindre avgränsbar yta framträder i Mälardalen först under slutet av förromersk järnålder (150 f.Kr. – Kristi födelse). Tidiga bybildningar har observerats i Västmanland som möjligen kan vara ett uttryck för ett regionalt särdrag.<sup>11</sup>

Kring år 0, under äldre järnålder, har processen nått så långt att hela området utom vid Köping ligger över vatten. Detta innebär att den förhistoriska bygden är lokaliserad högre upp i terrängen än den medeltida, då vattennivån har sjunkit och nya marker succesivt har torrlagts. I området finns täta förekomster av gravfält, gravar och boplatser.

De koncentrationer av lämningar som diskuterades under äldre bronsålder kvarstår och nu kompletteras med skarvstensrösen under yngre bronsåldern. Dock ligger inga av dessa skärvtenshögar inom utredningsområdet eller dess omedelbara närhet.



Figur 6 Utredningsområdet och omgivningarna under yngre järnålder för ca 1500-1000 år sedan.

<sup>8</sup> Engel 1988, s. 1.

<sup>9</sup> Welinder 2009, s. 366.

<sup>10</sup> Wikborg 2011, s. 123.

<sup>11</sup> Olausson 1997, s. 104 och 111.

## Yngre järnålder (500 – 1100 e.Kr.)

Järnålderns storbygder blir tydliga genom fornminnesregistrets uppgifter om gravfält, fossil åkermark, stensträngar och spår av tidig järnhantering.

Runstenar ger oss en idé om vilka vägar man använde. Efter Fimbulvinterns<sup>12</sup> påverkan förändras områdets sociala utveckling radikalt. En viktig aspekt i skillnaden mellan den äldsta och den yngsta järnåldern i Västmanland är hur gravar placerades i landskapet. Under äldre järnålder är placeringen ofta på högre partier i landskapet, under den senare perioden placeras gravarna ofta i direkt relation till boplatserna.<sup>13</sup>

Utmed norra Mälärstranden löper Eriksgatan i öst-västlig riktning. Vid denna väg, i mötet med den nord-sydgående vägen på Badelundaåsen ligger en av Sveriges mest monumentala fornminnesplatser, Anundshögsområdet som består av med elva högar, tio runda stensättningar och fem skeppssättningar. I Mälardalen är det bara Uppsala högar som kan konkurrera. Förvånansvärt lite är känt om Anundshögsområdet. Men med hänvisning till de grävda kungshögarna vid Gamla Uppsala och Ottarshögen i Vendel, Uppland, har en generell datering för Anundshög varit folkvandringstid (400-550 e. Kr). Utifrån en mindre arkeologisk undersökning och jämförelser med över 350 storhögar i Mälardalen föreslår arkeolog Peter Bratt att Anundshög bör dateras till 900-tal e. Kr. Gravarna vid Anundshögsområdet är anlagda på en äldre boplatz som nyttjats åtminstone fram till romersk järnålder.<sup>14</sup>

Inom loppet av periodens senare tid, från vikingatiden (800-1050 e Kr) fram till tidig medeltid inträffar en verklig expansionsperiod. Det är i princip då som jordbrukslandskapet, såsom vi känner det från de äldsta geometriska kartorna, växer fram. De äldsta byarna grundas. Genom att tolka fossila jordbruksformer kan kulturlandskapets utseende och omfattning fastställas.

Till senare delen av järnåldern räknas generellt även länets många fornborgar. Antalet kända är 49. Att Mälardalen hade många och täta kontakter med övriga delar av Europa och Asien framgår av fyndet i Östjädra, Dingtuna, länets största förhistoriska silverskatt. Skatten som lades ner omkring år 1000 får betraktas som en handelsmans kassa.<sup>15</sup>

De historiska byarna i området har ofta hög ålder med kontinuitet till järnåldern. De var ofta små (3-4 gårdar) och koncentrerade till höjdpartierna i slättlandskapet.

De första tydliga spåren av kommunikationssystem härrör från den tid dagens landskapsstrukturer växer fram. Som del av Mälarens rika centralbygd har säkerligen socknarna tidigt bundits samman med ett nät av enklare vägar.

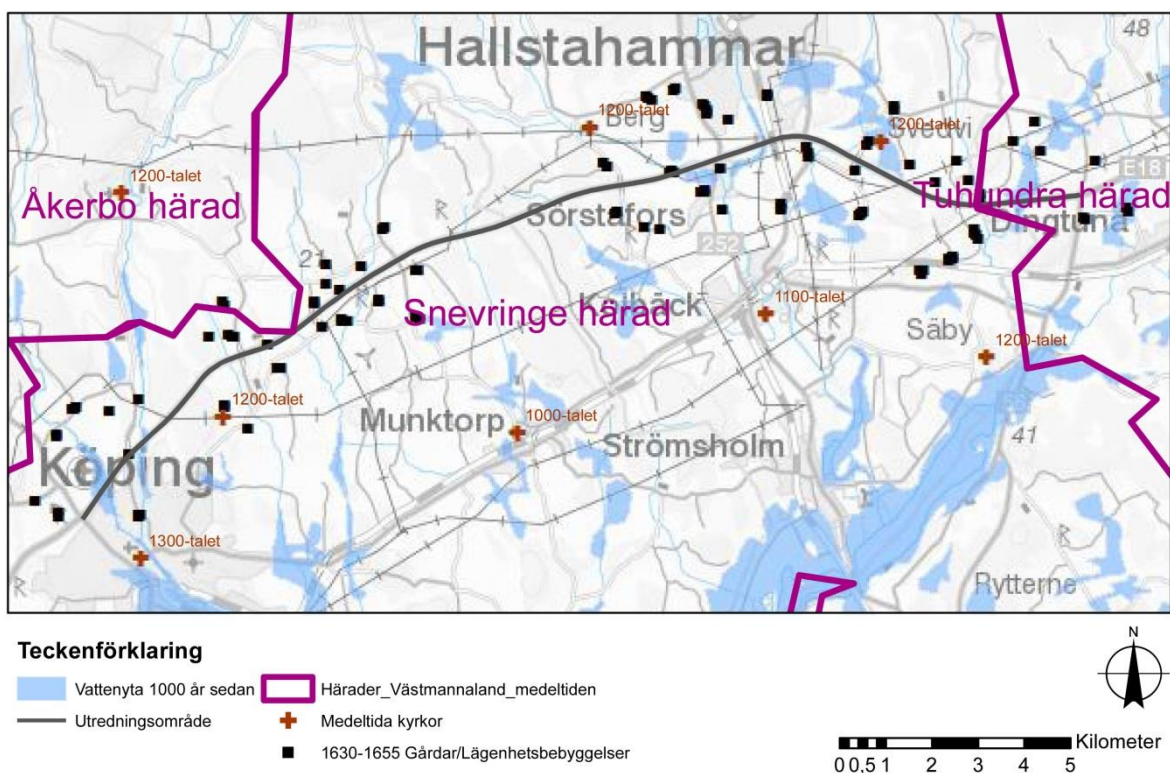
---

<sup>12</sup> Gräslund 2007, s. 118.

<sup>13</sup> Ambrosiani 1964, s. 191-195; Löwenborg 2010, s. 5-6.

<sup>14</sup> Bratt 2004, s.286-287; Emanuelson 2007, s. 7.

<sup>15</sup> Engel 1988, s. 2.



Figur 7 Utredningsområdet och omgivningarna under medeltiden för ca 1000-500 år sedan.

### Medeltid – historisk tid (1100 – 1400 e.Kr. )

Någon gång kring 1000-talet slutade befolkningen i och med kristendomens införande att gravlägga sina döda vid gravfälten och gjorde det istället vid kyrkan. Gårdarna placerades också mer centralt i förhållande till jordbruksmarken, ofta mellan de olika gårdarna, så att gödsel kunde tas ut på åkrarna.

Den härads- och sockenindelning vi ser idag blir tydlig i och med socknarnas tillkomst under medeltiden, med sockenkyrkan som centralpunkt. Det aktuella området ligger inom Åkerbo härad med Köping, Snevringe härad med Munktorps Bergs, Kolbäcks, Säby och Svedvi socknar, samt Tuhundra härad med Dingtuna socken. Mycket tyder på att det mönstret med gårdar och byar vi ser i landskapet har sitt ursprung i den yngre järnåldern. Under denna tid och in i tidig medeltid skedde en viss tillväxt av antalet gårdar varefter stagnation eller minskning av antalet bebyggelseenheter uppträdde ca 1350-1450 och därefter skedde en återhämtning och tillväxt.

Under tidig medeltid, ca 1000-1200 infördes solskiftesmodellen med geometriskt utformade bytomter och gården som delades in i tegar som storleksmässigt var reglerade efter tomtstorleken. Två säde infördes, vilket innebar att en by hade två åkergården där det ena odlades medan det andra

vilade. Solskiftet fanns reglerat i den medeltida Västmannalagen. Den medeltida åkerns areal var liten; utanför åkern fanns ofta en betydligt större ängsmark.

Både Köping och Västerås växte fram som viktiga urbana centra i området under tidig medeltid. Mälaren var mycket viktig för transporter och sträckte sig längre in i landet än idag. Vid sjöns innersta vik sammanstrålade viktiga landvägar med sjöleden. Området blev tidigt en knutpunkt för handel, hantverk och administration. Staden Köping växte fram som handelscentrum under den allmänna urbaniseringsvågen i Sverige kring mitten av 1200-talet, men full stadsrättighet erhöles inte förrän 1474. I takt med landhöjningen kom dock staden att hamna allt längre från sjön. Västerås börjar troligtvis växa fram under 1000-talet och har sedan 1100-talet varit ett kyrkligt centrum som stiftsstad. Staden utvecklades under medeltiden till förvaltningscentrum, lärdomsstad och kommersiell knutpunkt. Kyrkans roll och närheten till Bergslagen har i stor utsträckning präglat stadens tidiga historia.



Figur 8. Kommunikationer och knutpunkter. Vid Herrevadsbro mötte landsvägen den viktiga sträckningen i nord-sydlig riktning som Kolbäcksån utgjorde. På åsen i anslutning till ån gick en viktig vägsträckning från Bergslagen och söderut. Utsnitt ur karta över Västmanland från 1658 av Joannes Janssonius.

Genom bygden gick en viktig landsväg i öst-västlig riktning. Denna var en del i ett nät av vägar på nationell nivå där sträckningarna korsade olika centralpunkter där handelsplatser eller städer uppstod. Vägsträckningen ingick i den medeltida Eriksgatan, den resa som nyvalda kungar måste genomföra genom de olika landskapen för att bekräftas av landskapens lagmän. Eriksgatan gick över Herrevadsbro i Kolbäcks socken på sin väg mellan Örebro och Västerås. Platsen var en viktig knutpunkt i Västmanland; här flöt Kolbäcksån från Dalarna och Eriksgatan korsade ån. Längs med ån finns flera rester av broar och vad. Strömsholmsåsen med sin nordsydliga riktning som följer Kolbäcksåns dalgång erbjöd ett naturligt underlag för vägen som förband



Bergslagen med Mälaronrådet. Strax söder om Strömsholm bands vägsystemet samman med sjöförbindelserna över Mälaren. Ett äldre vägnät av mindre vägar har sedan medeltiden bundit samman kyrkorna och socknarna i området

### 1500-tal – 1600-tal

Odlingslandskapet och den agrara bebyggelsen genomgår under denna tid endast mindre förändringar och har i stort sett kvar en medeltida bystruktur. Kolbäckens vattensystem har haft stor betydelse för den tidiga bruksindustrins utveckling. Vattensystemet utgjorde en länk mellan Bergslagens bruksbygder och Mälaren. Stångjärnshammaren i Trångfors anlades 1628 och Hallsta hammare inrättades 1638, den senare med tillstånd att smida både koppar och järn. Närheten till Bergslagen har spelat stor roll för Köping som fungerade som utskleppningshamn för bergsbruksprodukter. Staden område utvidgas österut under 1640-talet, men befolkningsmässigt gick staden tillbaka något.



Figur 9. Utsnitt ur äldre karta över Västmanland med aktuell vägsträckning inlagd. Röd linje markerar E18s ungefärliga sträckning. Vägnätet visas på kartan på ett schematiskt sätt, men visar viktiga kommunikationssamband och centralpunkter. Här syns bl.a. Munktorps läge som knutpunkt i vägnätet (Westmannia KrA 0400).

Den viktiga landsvägen norr om Mälaren gick söder om dagens E18. Korsande vägar i nord-sydlig riktning historiskt set lokaliserats till de åsar som sträcker sig genom landskapet. Vid Kolbäck mötte den riksomfattande landsvägen en viktig väg mot Södermanland där vattenvägen vid Kvicksund förde vidare söderut. En viktig väg mot Bergslagen gick tidigt norrut vid Strö. De äldre landsvägarna följde landskapets strukturer och band samman socknar och bygder. Vägarna i

nord-sydlig riktning samt större åar var också viktiga transportleder för näringslivet; för metallprodukter från norr.

### **1700-tal**

Fram till 1700-talets mitt genomgår landskapet inga större förändringar. Med 1700-talets storskifte sker en individualisering av jordbruksdriften och man strävar efter att koncentrera ägoinnehavet till större ytor. Byarna behåller i stor utsträckning sin gamla struktur med en samlad bebyggelse och ängsmarken upptog ännu en betydande del av den odlingsbara marken.

Staden köping gynnades av en stadsstödd textilindustri som inrättades under 1730-talet. Strandförskjutningen hade gjort att man delvis använde prämar som förde gods till Mälaren för vidare transport. Köping var en liten stad i förhållande till Västerås som var områdets administrativa centrum. Kolbäcksån var en viktig transportled inom den svenska industrin som var en prioriterad näring under 1700-talet. Med Strömsholms kanal, som invigdes 1795 underlättades transporter och förutsättningarna för industrietableringar stärktes.

### **1800-tal – ca 1945-tal**

En större tillväxt av antalet gårdar uppstår under 1800-talet. Inom utredningsområdet har ägandet dominerats av skattebönder. Det laga skiftet som genomfördes under 1800-talet innebar att varje gård skulle samla sin jord i ett stycke. Många bybildningar försvann när gårdar flyttade ut ur byn och blev ensamgårdar. I och med skiftena ökade också uppodlingsgraden och åkerarealen ökade på ängens bekostnad.

Sörstafors växer fram som en mindre bruksort invid Kolbäcksån med verksamheter inom trä- och pappersindustri under sent 1800-tal. Ett vattenkraftverk anlades vid Kolbäcksån på 1930-talet. Köping genomgår en industrialisering, där Köpings mekaniska verkstad som anlades vid 1800-talets mitt blir en viktig arbetsgivare. Under 1900-fortsätter stadens industrialisering och framför allt under 1940-talet etableras många företag.

Järnvägarnas tillkomst under 1800-talets andra hälft fick stor betydelse för industrialisering och transportmöjligheter, men minskade den genomgående landsvägstrafiken. Detta satte sin prägel på vägarna ända till bilismens genombrott. En järnvägssträckning drogs invid kolbäcksån på östra sidan vilket skapade förutsättningar för vidare industrialisering i området.

### **Ca 1945 - idag**

Den höga uppodlingsgraden har inneburit att endast små områden med ängsmark blivit kvar inom området. En rationalisering av åkermarken skedde under efterkrigstiden där vissa små oekonomiska enheter tagits ur bruk och framför allt har åkerytorna i många fall sammanslagits till större enheter.

Området har ännu en starkt agrar prägel och landsbygdens bebyggelsestruktur har förändrats i relativt liten utsträckning.

När ett nytt infrastrukturnät började byggas efter andra världskriget drogs oftast vägen över det gamla kulturlandskapet och gamla strukturer bröts av. Vägarna byggdes i en ny skala där regioner bands samman medan barriärer skapades i landskapet på lokal nivå. Under efterkrigstiden har större motortrafikleder placerats utanför bymiljöerna eller historiska vägsträckningar.

En viss avindustrialisering har skett vid Sörstafors, men en del industriell verksamhet, som gjuteri finns kvar på orten. I Köping pågick en viss industrialisering underperiodens början och staden har till stor del behållit sin industrikaraktär. I anslutning till efterkrigstidens moterleder har nya verksamhetsområden tillkommit strax utanför staden, en utveckling som ännu pågår.

# Exempel på fysiska spår som speglar landskapets tidsdjup

## *Bronsålder och äldre järnålder*

Gravar, hållristningar, bronsålderns ofta högt i landskapet

## *Yngre järnålder*

Gravar, ofta kopplade till gårdar som finns kvar än idag  
Runstenar berättar om viktiga äldre färdvägar  
Bygdens strukturer med byar och gårdar

## *Medeltiden*

Flera medeltida kyrkor i landskapet – berättar om de historiska sockencentra vilka bygden var strukturerad kring. Kyrkan låg ofta centralt i socknen.  
Byar med reglerade bytomter som berättar om landspaslagarnas solskifte.

## *1500-1600-tal*

Milstenar utefter landsvägar börjar sättas upp från 1600-talets mitt

## *1700-talet*

Gårdarna i anslutning till sina ägor efter storskifte  
Milstenar berättar om äldre landsvägar  
Äldre vägar  
Soldattorp berättar militär historia med indelningsverket och om soldatfamiljens levnadsvillkor.

## *1800-talet – ca 1945*

Åkerlandskap med, i stort sett, avsaknad av ängsmark  
Gårdar i mera perifera delar av bygden som berättar om effekten av laga skiftet  
Torp i utkanten av odlingslandskapet som berättar om befolkningstillväxt  
Vissa mindre vägar byggdes ut och förbättrades genom arbetsmarknadsprojekt

## *Ca 1945-fram till idag*

Motortrafikleder – bilismens vägar. Dessa har knutit samman regioner, men bildat barriärer i det lokala landskapet.  
Modern väglandskapsbebyggelse i anslutning till trafikplatser.  
Agrarbebyggelse som inte längre används inom jordbruket -berättar om en allt större rationalisering av jordbruket

## Lagskyddade kulturmiljöer och objekt

### Riksintressen för kulturmiljövården

Utredningsområdet för E18 Köping-Västjädra korsar över ett riksintresse för kulturmiljövården, Strömsholms kanalmiljö [U 7] (delen i Bergs, Hallstahammars, Kolbäcks och Säby sn).

#### **Strömsholms kanalmiljö [U 7]**

**(delen i Bergs, Hallstahammars, Kolbäcks och Säby sn)**

##### *Motivering:*

Järnbruks- och *kommunikationsmiljö* i sammanflätat transport- och produktionssystem med landets näst äldsta kanal utmed Kolbäcksån och dess sjösystem. (*Tidigindustriell miljö, Bruksmiljö, Slottsmiljö, Kraftverksmiljö*).

##### *Uttryck för riksintresset:*

Järnbruken är lokaliserade till forssträckor där kanaler med slussar bildar transportleder förbi fallen. Kanalen, från 1776-95, är ombyggd under 1800-talet. Trångfors hammarsmedja från 1799-1800, med bevarad interiör, kolhus och arbetarbostäder. Kraftstation uppförd 1898-99. På det s.k. Skansenområdet finns brukskontor, bostad för den kanalansvarige samt Mekanikhus (teknisk chef), arkivbyggnad och f.d. gästgiveri. Det av Tessin d.ä. ritade Strömsholms 1600-talsslott med slottskapell från 1700-talet är uppfört efter ritningar av Carl Hårleman. På området har sedan 1500-talet funnits stuteri, och omgivande landskap är starkt präglad av hästarnas bete. (Kanalmiljön berör även Fagersta och Surahammars kommun).

Strömsholms kanal följer Kolbäcksåns vattensystem och passerar genom historiska bruksbygder. Den 11 mil långa farleden passerar 14 sjöar, från Barken i norr till Mälaren i söder. Avseende Riksintresset finns följande text i översiktsplanen:

*”Rekommendationer i ÖP: All planering, eller andra typer av förändringar, som berör Strömsholms kanal/Kolbäcksån, ska beakta områdets status som riksintresse. Vägningar behöver göras mellan riksintressenas värden och den planerade förändringen, så att inte påtaglig skada på något riksintresse uppstår”*

## **Bedömning av aktuella värden inom utredningsområdet som återspeglar den riksintressanta historien**

Områden som är av riksintresse för kulturmiljövården ska enligt 3 kap. 6 § miljöbalken skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada kulturmiljön. För att uppnå detta bör följande punkter särskilt beaktas för den sträcka av riksintresset som berörs av aktuellt projekt:

### **Läsbarheten av vattenrummet som kommunikationsmiljö**

Upplevelsen av landskapet från vattenvägen bör beaktas

Segelfri höjd, minimum 2,5 m inom vattenleden beaktas, även under byggnadsskedet

Särskild försiktighet iakttas under byggskedet inom och i anslutning till riksintresseområdet.

Broutformning anpassas till landskapets höga upplevelsevärden

Varsamhet iakttas vid strandzonen, dess karaktär bevaras.

### **Byggnadsminnen och kyrkliga kulturminnen**

Inom utredningsområdet finns inga byggnadsminnen eller kyrkor. Svedvi kyrka ligger norr om E18 inom området Svedvi och skyddas av Kulturmiljölagen och ingår i ett område som är av kommunalt intresse för kulturmiljövården.



*Figur 8 Svedvi kyrka och det omkringliggande agrara landskapet. Vy från nordost.*

## Regionala och kommunala intressen

### Länsstyrelsens program för bevarande av odlingslandskapets natur- och kulturvärden

Programmets övergripande mål är att säkerställa ett representativt urval av olika typer av värdefulla odlingslandskap. Det landskap vi ser berättar om kolonisationsförlopp, hur människor har livnärt sig, hur man odlat, tagit till sig ny teknik och implementerat nya system. De värdefullaste odlingslandskapen är de områden som tydligast berättar om landskapets historiska sammanhang. I Länsstyrelsens program anges även: ”*De spår som finns i landskapet och som berättar områdets historia är värdefulla att bevara. Detta gäller i hela länet och inte bara de områden som tagits med i bevarandeprogrammet.*” De områden som utpekats av länsstyrelsen sammanfaller i stora delar med de kulturmiljöer som finns utpekade på kommunal nivå.

### Kulturmiljövårdsprogram

Vissa områden är utpekade av intresse för kulturmiljövården i kommunala kulturmiljöprogram för Köpings, Hallstahammars och Västerås kommun. Inom dessa finns ofta flera olika egenskaper som samverkat till att ge området ett särskilt kulturhistoriskt värde. Inom dessa områden är det viktigt att beakta miljön som helhet och sambanden i landskapet. Nedan beskrivs kortfattat de områden som ligger inom utredningsområdet, eller så nära utredningsområdet att de kan komma att påverkas av planerad ombyggnad. Då störst påverkan kan komma att uppstå vid trafikplatserna har hänsyn tagits till detta. (För en mer utförlig beskrivning hänvisas till respektive kommuns program.)

#### *Gålby – Uckelsta/ Valstaån*

Slättlandskap med skogklädda partier. Öppen välhävdad betesmark. Ett stort antal fornlämningar från brons- och järnålder belägna på höjdparter. Inom området finns mindre byar och gårdar som Gålby, Rya och Åkerby med äldre välbevarat bebyggelsebestånd. (Länsstyrelsens program)

Området är även utpekat på kommunal nivå, delvis med samma text som länsstyrelsen. Område kring Valstaån med ett betydande antal fornlämningar från brons- och järnåldern. På ett berg nära ån ligger en fornborg- Korslötsskans, troligen från järnåldern. Bronsåldersrösen och flera mindre järnåldersgravfält finns i området. Inom området förkommer mindre byar med välbevarat byggnadsbestånd. (Kommunalt kulturmiljöprogram)

#### *Sörberga*

By belägen på ett mindre höjdparti i ett öppet slättlandskap. Inom byn finns ett mindre järnåldersgravfält samt några högar och en rund stensättning. Sörberga är ett karaktäristiskt exempel på en by med ett gårds- eller bygravfält som visar på bebyggelsekontinuitet tillbaka till järnåldern. Byn har tre gårdar med traditionell bebyggelse. (Kommunalt kulturmiljöprogram)

Att beakta:

Strukturellt sammankopplat med Norrberga som ligger norr om E18  
Äldre vägsträckning mellan Sörberga och Norrberga, löper under E18

#### *Norrberga – Viby*

Viktigt fornlämningsområde med i huvudsak lämningar från järnåldern men även bronsålder, belägna på höjdparter i det omgivande slättlandskapet. Gårdarna ligger också på höjdparter. Gravfält bestående av grunda stensättningar och någon hög. Här finns även gravfält med kvadratiska stensättningar och resta stenar, vilket tyder på äldre järnålder. Även ensamliggande rösen och runda stensättningar. Både rösen och en håll med skålgropar visar på bosättning under bronsålder. Viby har två gårdar med traditionell bebyggelse. Norrberga by (nära E18) består av två gårdar som har ett karaktäristiskt läge på ett höjdparti. (Kommunalt kulturmiljöprogram)

Dessutom fastigheterna Norrberga 4:1 och Norrtuna 3:1 ligger inom kulturminnesvårdsprogram för Sörberga- Likaså fastigheten Häljesta 2:6 ligger inom kulturminnesvårdsprogram och beverandeprogram för odlingslandskapet Häljesta.

Att beakta:

Känsligt kulturlandskap i an slutning till vägens norra sida som börjar längre västerut än vad som visas på länsstyrelsen utbredningskarta.

Äldre vägsträckning mellan Sörberga och Norberga, löper under E18



*Figur 9 Viby. Sammanhållen ålderdomlig gårdsmiljö. Figur 14 visar gårdsbildning från söder strax norr om E18*



*Figur 10 Viby. Detalj. Miljön rymmer flera välbevarade ålderdomliga byggnader*





Figur 11 Viby. Sammanhållen ålderdomlig gårdsmiljö; ekonomibyggnad



Figur 12 Viby. Sammanhållen ålderdomlig gårdsmiljö; manbyggnad

### Häljesta

Höjdparti i ett utpräglat jordbrukslandskap. I den nuvarande byn finns hållristningar samt ett större järnåldersgravfält, som visar på en bebyggelsekontinuitet från bronsåldern fram till idag. (Länsstyrelsens program)

Ett viktigt fornlämningsområde beläget på ett höjdparti i ett utpräglat jordbrukslandskap. I den nuvarande byn Häljesta finns hållristningar, föreställande människor, fotsulor och skepp mm, som visar på en bebyggelsekontinuitet från bronsåldern fram till idag. Ristningarna är de märkligaste i Västmanland. I byn finns även ett järnåldersgravfält som består av ett stort antal runda stensättningar, men också rösen, högar, treuddar och en rest sten. Byns bebyggelse är av traditionell utformning. (Kommunalt kulturmiljöprogram)

### Häljeby Risbro

Bördigt slättlandskap avbrutet av mindre höjdparter. Fodermarken består av enbuskmark och annan trädbärande mark. Fornlämningar från brons- och framför allt järnåldern finns på höjdpartierna. De välbevarade byarna ligger längs den smala vägen Vid Sillsta och Häljeby ligger järnåldersgravfält och bebyggelse i närheten av varandra. De ålderdomliga byarna har inte genomgått några större förändringar sedan 1700- och 1800-talen. Bebyggelsen i Häljeby, Sillsta, Hässle och Risbro är särskilt värdefull. (Länsstyrelsens program) (Området är även utpekad på kommunal nivå, delvis med samma text som länsstyrelsen.) Fornlämningarna utgörs av ensamliggande rösen och stensättningar som kan dateras till brons- respektive järnåldern. I Häljeby finns även ett järnåldersgravfält bestående av en hög och flera runda stensättningar. Bebyggelsen är välbevarad och kan i huvudsak hänföras till 1800-talet. (kommunalt kulturmiljöprogram)

Att beakta:

Häljebys höjdparti fortsätter norr om E18

### *Åsby*

Den ensamliggande gården Åsby har ett karaktäristiskt läge på ett höjdparti omgivet av ett öppet jordbrukslandskap. Öster om gården börjar dock ett större skogsparti. Inom gården finns ett flertal äldre byggnader. (Kommunalt kulturmiljöprogram)

### *Tubben*

Tubben ligger i ett öppet jordbrukslandskap omgivet av skogbeväxta höjdparter. Fodermarkerna vid Tubben är välhävade och innehåller mycket höga biologiska värden. I de öppna delarna finns en stor örtrikedom och i övrigt mycket intressanta växtsamhällen. I betesmarkerna finns husgrunder, en lada, stengärdesgård och odlingsrösen. (Länsstyrelsens program)

### *Viby-Vänsta-Yllesta-Bolunda*

Ett typiskt mäljarlandskap med vidsträckta åkrar, avbrutna av mindre skogklädda höjdparter. Byarna sammanbinds av ett äldre vägnät. En del av betesmarkerna i området har höga biologiska värden. I betesmarkerna kring Yllesta finns en stengärdesgård. Flera lämningar och spår av människors aktivitet i äldre tider finns vid Gränby; fägator, stengärdesgård äldre åkrar och odlingsrösen. På höjdpartierna finns en större koncentration av fornlämningar från brons- och järnåldern. Vid gården Värpeby ligger Västmanlands största bronsåldersröse. (Länsstyrelsens program)

(Området är även utpekad på kommunal nivå, delvis med samma text som länsstyrelsen.) Den äldre kyrkvägen mellan Kolbäcks och Bergs kyrkbyar passerar genom området. Torpet Kristineberg är intressant då det 1749 blev fideikommiss. Ett större område där ett stort antal fornlämningar, äldre bebyggelse och ursprungligt vägnät samverkar till ett värdefullt kulturlandskap. Hela området är känsligt, bland annat för förändring av vägnätet. (Kommunalt kulturmiljöprogram)

Att beakta:

Äldre vägsträckning mellan Kolbäcks och Bergs kyrkbyar löper under E18. (Nuv. Vänstavägen)

Torpet Kristineberg ligger ca 120 meter norr om E18

### *Svedvi kyrkby/Svedvi*

Svedvi kyrkby ligger i ett öppet jordbrukslandskap som bryts av mindre, delvis skogbevuxna höjdparter. Markerna innehåller fornlämningar och betesmarkerna har en rik flora. Svedvi kyrka är sannolikt från 1200-talet. I byn finns flera mindre, välbevarade gårdar. (Länsstyrelsens program)

Kyrkbyn består av en välbevarad jordbruksbebyggelse belägen utmed äldre väg. Gården Skällby med byggnader i huvudsak från tiden kring 1800. Norr om gården finns runda stensättningar som visar på en forntida bosättning. I odlingslandskapet som sträcker sig upp mot Fjällsta finns ett höjdparti med ett stort antal fornlämningar, både mindre gravfält och ensamliggande lämningar. Rösen kan sannolikt dateras till bronsåldern medan övriga lämningar stammar från järnåldern. (Kommunalt kulturmiljöprogram)

I översiktsplanen anges följande rekommendation:

*”Det är angeläget att bevara byggnader och miljöer kring Svedvi kyrkby, Skällby gård och höjdpartiet Fågelsjö- Fjällsta. Vid eventuella förändringar är bestämmelserna i 2 kap. 6 § i plan- och bygglagen tillämpliga.”*

Såväl fornfynd som ortnamn antyder att kyrkplatsen i Svedvi har sitt ursprung i en förkristen kultplats. En äldre väg passerar genom byn; denna har skurits av av E18, men rester av den syns, framför allt på södra sidan av vägen. En äldre ekonomibyggnad ligger i direkt anslutning till vägen på norra sidan. På storskifteskarta finns endast byenheten söder om vägen medan området norr om vägen var då obebyggt.

Att beakta:

Äldre ekonomibyggnad ca 2 m nor om E18, annan mindre byggnad ca 25m norr om E18.

Rester av äldre vägsträckning kan anas både norr och söder om vägen. (bruten av E 18).

Bebyggelsemiljön strax norr om E 18 är historiskt kopplad till Berga by söder om vägen.



*Figur 13 Berga –Svedvi. Bebyggelse invid E18:s norra sida. Äldre ekonomibyggnader, timmer.*



*Figur 14 Berga –Svedvi. Husen ligger inom område som kommer tas i anspråk för vägområde och kommer behöva rivas/flyttas*



Figur 15 Berga – Svedvi. Bebyggelse, bostadshus 1900-talets första hälft. Strax norr om E18



Figur 16 Berga – Svedvi. Bebyggelse, bostadshus 1900-talets första hälft. Strax norr om E18

### *Begra Årby*

Landskap med åkrar, stenbundna betesmarker och mindre skogspartier. Åskullerna mellan Borgby och Årby är värdefulla inslag i det öppna landskapet. Ett flertal intressanta kulturhistoriska lämningar finns i området; genuin gårdsmiljö, stengårdsgårds, trögårdsgård äldre åkrar, odlingsrösen, husgrunder. Området har stor täthet av fornlämningar från brons- och järnålder. Utmed den äldre vägen ligger några byar med till övervägande delen välbevarad bebyggelse som kan dateras till tidigt 1800-tal. (Länsstyrelsen odlingslandskap

En äldre väg sammanbinder ett fornlämningstätt område, där landskapet växlar mellan åkrar, stenbundna betesmarker och mindre skogspartier. Vägen, som har ursprunglig karaktär slingrar mellan landskapets mindre förhöjningar på vilka fornlämningarna är belägna. Området har stor täthet av fornlämningar både från brons- och järnålder (gravfält, hällristningar, skålgropar). Landskapsbilden är känslig, bl. a. för förändring av vägnätet. (kommunalt kulturmiljöprogram)

Att beakta:

Utpekad område gränsar mot E18:södra sida. Samband finns dock även norr om vägen, ex. Berga och äldre vägsträckning

### *Fjällsta/Fågelsjö*

Åsliknande skogsbevuxet höjdparti, omgivet av öppet slättlandskap. I sluttningarna förekommer öppna och trädbevuxna hagmarker. Betesmarkerna innehåller ett flertal spår efter människors aktivitet i äldre tider, såsom stensträngar, stengårdsgård, äldre åkrar och odlingsrösen. Fornlämningarna består både av mindre gravfält och ensamliggande lämningar. Området är ett bra exempel på en kombinerad brons- och järnåldersbygd. (Länsstyrelsens program) I kommunalt kulturmiljöprogram ges i stort sett samma beskrivning.

### *Håskesta - Åskebro*

Området kännetecknas av ett omväxlande landskap med åkrar, betesmarker och mindre skogspartier. I betesmarkerna finns stengårdsgårdar, äldre åkrar, odlingsrösen och husgrunder. Vid Vretabäcken, som är en nedskuren bäck med forsar och meandrar, finns en värdefull löväng med hassel ek och rik flora. Ett

stort antal fornlämningar, främst från järnålder, förekommer i landskapets mindre höjdparter. Håskesta är en välbevarad by, Åskebro har likartad karaktär, men har genomgått en del förändringar ( Länsstyrelsens program)

Ett stort antal fornlämningar, bl.a. gravfält med högar och runda stensättningar, även ett flertal ensamliggande fornlämningar. Byarna Håskesta och Åskebro med äldre bebyggelse. Ett värdefullt kulturlandskap med ett stort antal fornlämningar och äldre bebyggelse. (Kommunalt kulturmiljöprogram.)

#### *Oppvreta*

Öppet jordbrukslandskap, hagmark med ekbackar. De många fornlämningarna hör ihop med den bronsåldersbygd som växte fram i Östjädra. Kring Oppvreta gård finns lämningar från järnåldern.. (Länsstyrelsens program).

Östra delen domineras av ensamliggande stensättningar och rösen som hör till den bronsåldersbygd som växte fram i Östjädra. Järnålders-gravfälten grupperas kring Oppvreta gårdar i väster. De består av runda stensättningar, sannolikt från äldre järnålder. Intressant bebyggelse finns i Oppvreta med byggnader från 1800-talet. (Kommunalt kulturmiljöprogram).

#### *Översiktsplan Köping 2012*

I översiktsplanen för köpings kommun anges att kommunens miljö kvalitetsmål syftar till att ta tillvara kulturmiljön och de kulturhistoriska värdena.

Kommunen har följande övergripande mål för kulturmiljön:

- Kommunen ska verka för att värdefulla kultur- och rekreativmiljöer behålls och utvecklas, även sådana områden som har potential för besöksnäring eller betydelse för kommunens invånare.
- Kommunen ska verka för att den kulturhistoriska bebyggelsen värnas både som enskilda byggnader och i sitt miljömässiga sammanhang.
- Kulturmiljöerna ska stärka Köpings identitet och attraktionskraft.

#### *Översiktsplan Hallstahammar 2011*

Kommunen har följande övergripande mål för kulturmiljön:

Värdefulla kulturmiljöer vårdas, bevaras och görs tillgängliga.

Ett levande och varierat kulturlandskap finns i kommunen.

Ett stort intresse finns hos medborgare och berörda fastighetsägare för att bevara värdefulla byggnader, anläggningar och kulturmiljöer.

#### *Översiktsplan Västerås 2012*

I Översiktsplan för Västerås behandlas kulturmiljö främst i bilagor till planen. I Västerås miljöprogram (2005) anges bland annat:

Vi ska aktivt arbeta för att stärka och bevara Västerås natur- och kulturtillgångar Grönområden och vatten som bidrar till stadens identitet och karaktär, är bärare av kulturhistoriska värden, har god tillgänglighet och kvalitet för människors rekreation eller bidrar till ett hälsosamt lokalklimat, ska säkerställas och vidareutvecklas.

Som riktlinje för utpekade områden med särskilda kulturmiljövärden anges bland annat:

Vid prövning av ny bebyggelse eller annan ändring av markanvändning ska särskild hänsyn tas inom de områden som avgränsats som miljöhänsynsområden.

### **Kulturhistoriska miljöer eller sammanhang som ej är utpekade i tidigare program för kulturmiljö eller landskap**



*Figur 17 Bebyggelsemiljö norr om E18*



*Figur 18 Bebyggelsemiljö norr om E18*

### **Sylta**

Bymiljö, dock ej bevarad i sin helhet. (Bytomt ca 55 meter norr om E18) Äldre vägsamband norr och söder om E18. (Vägsträckning ändrad vid E18). Minnessten söder om E18 vid Sylta. (vägbyggnad, arbetsmarknadsåtgärd) Fornlämningar.



*Figur 19 Torpmiljö trafikplats Eriksberg. Torpbebyggelse*



*Figur 20 Torpmiljö trafikplats Eriksberg. Stenhägnad*

### **Torpmiljö, trafikplats Eriksberg**

Nordväst om trafikplatsen torpmiljö samt tillhörande stenmur (delvis genombruten av modern väg) som markerar äldre ägo gräns. Platsen ligger i

gränsen mellan flera byar och har successivt påverkats av industrialiseringen kring Kolbäcksån vid Rallsta. Hänsyn bör tas till stenvallen.



*Figur 21 Hillsta: soldattorp*



*Figur 22 Hillsta: soldattorp. Detalj*

### **Soldattorp, Hillsta**

– ca 42 m norr om vägen. Torpet, som finns med på en karta från 1788 är bevarat, men delvis ombyggt. Flera andra byggnader 1940 tal och senare finns närmare E18, men dessa bedöms sakna särskilt kulturhistoriskt värde. Soldattorpet bedöms, trots ombyggnader, ha ett kulturhistoriskt värde och ge förståelse för platsen. Detta bör beaktas i planeringen.



*Figur 23 Tängby. Betat landskap, äldre bebyggelse, stenhägnader Byggnad invid E18: s norra sida står idag tom.*



*Figur 24 Tängby. Betat landskap, äldre bebyggelse, stenhägnader Byggnad invid E18: s norra sida står idag tom.*

### **Tängby**

Betat landskap invid befintlig rastplats. Landskapet är omväxlande med steniga betesmarker, ett flertal stenhägnader och fossila åkerpartier. Miljön nära vägen ligger i utkanten av den äldre byn och gården närmast vägen med åker som numera används som betesmark är tillkommen i samband med laga skifte under sent 1800-tal.

Området ter sig småskaligt och rymmer vissa upplevelsevärden.

## Fornlämningar

Köpings kommun inventerades för första gången i början av 1960-talet. I samband med utgivningen av Gula kartan i slutet av 1980-talet inventerades området på nytt. Då påträffades ca 25 % nya fornminnen. Fornminnen har också upptäckts i samband med ny- och ombyggnader av bl.a. vägar och järnvägar (ÖP – Planeringsunderlag uppdaterat 2014-03-10, s. 15). Sträckan Västjädra-Köping studerades översiktlig i samband med arkeologisk förundersökning år 2000 som utfördes.<sup>16</sup> De observationer som gjordes då diskuteras inom respektive område nedan.

## Fornlämningssmiljö

Fornlämningssmiljön inom utredningsområdet domineras av ristningar i form av hållristningar från bronsålder samt gravar och gravfält från både äldre och yngre järnålder, med några få undantag, som exempelvis ett område som möjligen kan kopplas till stenåldern. Även historiska lämningar efter torp är vanligt förekommande.

## Kända fornlämningar inom utredningsområdet

### Trafikplats Strö

I området runt Ströbohög (**RAÄ Köping 56:1**) har tidigare funnits ett gravfält (**RAÄ Köping 86:1**) under det som idag är trafikplats Strö. Gravfältet är undersökt och borttaget på 1930-talet. Det daterades genom fynd till vendeltid-vikingatid. I samband med planer på att bygga en rast- och parkeringsplats undersöktes området söder om Ströbohög 2010. Ytterligare två gravar (**RAÄ Köping 334** och **RAÄ Köping 335**) påträffades cirka 60 meter nordväst om det borttagna gravfältet. Gravarna daterades till 800-talet (Karlenby 2011, 4). Även dessa objekt har undersökts och tagits bort. Det är viktigt att notera att Ströbohög är utpekad av Köpings kommun som "Framträdande fornminne" - ÖP.

*Dessa fornlämningar bildar ett arkeologiskt sammanhang som skapar en remsa som löper över Trafikplats Strös syd västra del. Mot nordost går terrängen ner, i den utsträckning möjligheten att träffa på nya gravar verkar vara tämligen liten.*

Norr om väg E18 mellan Trafikplats Strö och Sylta finns inga registrerade kulturhistoriska lämningar. År 1991 utfördes en arkeologisk utredning av väg E18 mellan köping och Hålltuna.

### Sylta

Vid Sylta, norr om den befintliga väg E18 finns det ett gravfält (**RAÄ Köping 39:1**) bestående av fjorton gravar och en stensträng som är delundersökt och

---

<sup>16</sup> Ählström 2001.



välbevarad. Gravfältet vid Sylta undersöktes delvis 1962. Det var upptaget som undersökt och borttaget i FMIS. Vid fältinventering observerades bränd lera och skörbränd sten i åkermark i anslutning till södra delen av Sylta bytomt, som idag ligger norr om det karterade gravfältet (Hermodsson 2008, 5).

När Stiftelsen Kulturmiljövård i Mälardalen utförde en särskild arkeologisk utredning 2007 påträffades en välbevarad del av gravfältet. Gravfältet har daterats till såväl äldre som yngre järnålder. Tolkningen och utvärderingen från den särskilda arkeologiska undersökningen är att det kan finnas fler gravar och båtgravar inom den kvarvarande delen av gravfältet. Det faktum av detta gravfält på ett felaktigt sätt blivit bedömt som undersökt och borttaget vid andragångsinventeringen är oroväckande. Utifrån det har arkeologen Örjan Hermodsson föreslagit att bättre utvärdera andragångsinventeringens resultat, särskilt inom Köpings område (jf. Hermodsson 2008, 7).

#### *Undersökningsområde*

Om projektet kommer i kontakt med gravfältet kommer en arkeologisk undersökning förmodligen att krävas av Länsstyrelsen i Västmanlands län. Storskifteskartan över Sylta från 1773 visar att byn låg cirka 100 meter norr om gravfältet **RAÄ Köping 39:1**. Äldsta belägg för Sylta är 1349 i Ortnamnsregistret.

*Tillsammans med gravfältet Köping 118:1 som ligger 300 meter söderut bildar dessa fornlämningar ett arkeologiskt sammanhang som skapar en remsa som löper i N-S riktning över moränförhöjningar i landskapet.*

### **Orresta**

Cirka 125 meter norr om utredningsområde för den planerade väg E18 finns två gravar (**RAÄ Köping 20:1-2**) på en låg moränrygg i skogsmark. Med tanke på att moränhöjden fortsätter söderut och kommer som närmast omkring 50 meter från den befintliga vägen E18 finns det stor möjlighet att fler gravar kan finnas längre söderut. I kanterna av moränhöjden finns band av glaciallera som ofta sammanhänger med förhistorisk agrar bosättning då dessa jordar var lättbrukade med den tidens odlingsteknik.

#### *Bevakningsområde*

Med tanke på det som påpekades vid Sylta för resultaten från andragångsinventeringen bör detta område kontrolleras före exploatering genom en särskild arkeologisk utredning.

### **Söder om Öster Vreta**

Där väg E18 passerar söder om Öster Vreta, kommer den planerade vägen i kontakt med en plats för en grav (**RAÄ Köping 18:1**) som låg cirka 17 meter nord om den befintliga vägen i kanten av en moränhöjd i skogsmark. Röset är enligt FMIS förstörd och ytterligare uppgifter saknas.

#### *Bevakningsområde*

Med tanke på terrängens morfologi och på det som påpekades vid Sylta för resultaten från andragångsinventeringen bör detta område kontrolleras före exploatering genom en särskild arkeologisk utredning. Flera lämningar kan finnas på och runt moränhöjden.

### **Hälltuna**

Utredningsområdet (andragångsinventeringen) i arkeologiska utredningen som utfördes 1991 längs den norra delen av väg E18 tar slut vid väg 609.

Moränhöjderna strax öster om väg 609 är intressanta lägen för förhistoriska lämningar, speciellt med tanke på alla lämningar (gravar och hällristningar) som finns registrerade söder om den befintliga E18. Andragångsinventeringen bör detta område kontrolleras före exploatering genom en särskild arkeologisk utredning.

#### *Bevakningsområde*

Med tanke på att området inte har inventerats sedan 1988 och efter erfarenheten vid Sylta bör resultaten bör området kontrolleras.

### **Sörberga - Häljesta**

Området har inte inventerats sedan 1988. Söder om Norrberga finns en moränhöjd där gården Sörberga ha legat. Denna moränhöjd ligger i sin norra del mycket nära den befintliga vägen. På Sörbergas höjd har både gravar och hällristningar påträffats. Vid kanterna av moränhöjden finns band av glaciärra som ofta sammanhänger med förhistorisk agrar bosättning då dessa jordar var lättbrukade med den tidens odlingsteknik.

#### *Bevakningsområde*

Eftersom det kan finnas spår av fossila åkrar bör detta område kontrolleras före exploatering genom en särskild arkeologisk utredning.

### **Söder om Viby**

E18 skär igenom en moränhöjd som sträcker sig mot söder. Tre gravfältsområden, av vilka två ligger på den norra sidan (**RAÄ Munktorp 279:1** och **RAÄ Munktorp 256:1**) har identifierats vid 1988-års inventering. Norr om E18 finns även andra gravar (**RAÄ Munktorp 277:1 -2** och **RAÄ Munktorp 255:1**) och hällristningar (**Munktorp 254:1**). Vid 1988-års inventering påpekades att fler anläggningar eventuellt kan finnas mellan **RAÄ Munktorp 255** och **RAÄ Munktorp 256** då den höga vegetationen gjorde området svåröverskådligt. Allt visar på att det kan finnas fler lämningar i området.



Figur 25 Möjlig plats för hällristning RAÄ Munktorp 254:1. Snarare en annan hällristning objekt SAU 153 (2015).

#### *Bevakningsområde*

Detta område bör kontrolleras före exploatering genom en särskild arkeologisk utredning. Även söder om väg 18 finns ett gravfält som kan vara en del av samma sammanhang.

#### **Norr om Sofieberg**

Norr om E18 finns en fornlämning som består av välbevarad hällristning (**RAÄ Munktorp 130:1**) som ej är undersökt. Vid dokumentation år 2006 framkom ingen ny information.

Det är viktigt att notera att söder om väg E18 ligger Häljesta hällristningar (**RAÄ Munktorp 129:1** och **RAÄ Munktorp 129:3**) som är utpekade av Köpings kommun som "Framträdande fornminne".<sup>17</sup>

#### *Bevakningsområde*

Om projektet kommer i kontakt med hällristningen kommer att krävas att ansöka om tillstånd till ingrepp i fornlämning hos Länsstyrelsen i Västmanlands län.

---

<sup>17</sup> ÖP samt Broström & Ihrestam 2006.

## Trafikplats Morgendal

Det finns uppgifter om att på den plats där väg 610 korsar över väg E18 har det funnits en by/gård (**RAÄ Munktorp 117:3**) som kallas Backen som sannolikt förstördes vid motorvägsbygget. Norr om väg E18 fanns ett gravfält (**RAÄ Munktorp 117:1**) och en hållristning (**RAÄ Munktorp 117:2**) som enligt FMIS är undersökta och borttagna. Hela området ser ut att ha varit en moränhöjd som har skadats under bygge av de olika vägarna.

### *Bevakningsområde*

Med tanke på det som påpekades vid Sylta för resultaten från andragångsinventeringen bör detta område kontrolleras innan exploatering genom en särskild arkeologisk utredning.

## Norr om Häljeby

Där Trafikplatsen Mordandal slutar mot väst kommer E18 i kontakt med ännu en moränhöjd som vägen skär igenom. Söder om vägen finns ett gravfält och flera hållristningar. Gravfältet kan ha sträckt lägre norrut och skadats vid vägbygget, men med tanke på topografin kan möjliga lämningar finnas kvar på den norra sidan av vägen.

Området består främst av åkermark. Öster och norr om trafikplatsen i åkermarken observerades ett kulturpåverkat parti med två kulturlager. Det som låg närmare vägen tolkades som ett möjligt odlingslager. Under förundersökningen påträffades även vid moränslutningens nordostligaste en härd<sup>18</sup> (**RAÄ Munktorp 856:1**) som kan vara rester av en förhistorisk bosättning. Den är klassificerad som övrig kulturhistorisk lämning. Härden ligger knappt 8 meter nordväst om befintlig väg E18.

### *Bevakningsområde*

Med tanke på det som påpekades vid Sylta för resultaten från andragångsinventeringen bör detta område kontrolleras före exploatering genom en särskild arkeologisk utredning.

Drygt 300 meter längre fram längs vägen finns en husgrund (**RAÄ Munktorp 704:1**) från nyare tid. Samråd med Länsstyrelsen kommer att krävas då vägen kommer i kontakt med lämningen.

## Från Visberget till Hjorttorpet (söder om)

Söder om Visberget och drygt 80 meter norr om den befintliga E18 finns en fyndplats registrerad (**RAÄ Munktorp 127:1**) där man har hittat ett par stenxor med hål som kan dateras till stenåldern.

---

<sup>18</sup> Ählström 2001, s- 3-4.

Det är viktigt att notera att drygt 450 meter mot nordväst ligger Visbergets fornborg (**RAÄ Munktorp 118:1**) som är utpekad av Köpings kommun som "Framträdande fornminne" - ÖP.

Området norr om E18 mellan Visberget i Köpings kommun och Hjörttorpet i Halstahammars kommun har varit mål för en rad arkeologiska utredningar. Arkeologikonsult Ab utförde en specialinventering 1995 då boplatser och visten som kan vara förhistoriska identifierades, dessa är ej undersökta. I samband med denna inventering påträffades en torplämning (**RAÄ Munktorp 642:1**) som kan vara så gammal som från medeltiden. Ett tidigt samråd med länsstyrelsen kommer att krävas för att se om en arkeologisk förundersökning behövs.

Norr om väg E18 i Bergs socken i samband med Skog och historia inventeringen har under 2006 Stiftelsen Kulturmiljövård identifierat två husgrunder av vilka en kan vara från förhistorisk tid och är en fornlämning som inte har undersökts. Den ligger drygt 150 meter norr om den befintliga vägen. I gränsen mellan kommunerna, drygt 130 meter norr om väg E18 fann man även ett gränsmärke (**RAÄ Munktorp 858**) som ej är undersökt.

#### *Bevakningsområde*

Även om en yta som är drygt 2 kilometer lång längs E18 redan varit föremål för arkeologiska utredningar och inventeringar, kan det, utifrån topografin, vara möjligt att lämningar som inte är synliga ovan mark kan finnas längs den norra delen av vägen.

### **Söder om Kristineberg**

Det finns uppgifter att under den befintliga väg e18 fanns ett torp (**RAÄ Kolbäck 241:1**) som gick under namnet Kristinelund. Torpet kan ses på Haradsekonomiska kartan från 1905-1096. Lämningarna från torpet lär ha försvunnit med anläggande av väg E18.

### **Söder om Kvalsta**

När man når området söder om Kristineberg går terrängen upp och bildar en förhöjning som är cirka 450 meter bred. Längs hela den östra sidan av moränhöjden finns det kulturhistoriska lämningar. Norr om och närmast den befintliga väg E18 fanns en förhistoriskt grav (**RAÄ Kolbäck 49:2**) som försvann och troligtvis förstördes i samband med byggandet av väg E18. Omkring 15 meter norr om den befintliga vägen finns ett grav (**RAÄ Kolbäck 49:1**) kvar i en stenbunden ås i skogsmark. Denna grav är en fornlämning. Om vägprojektet kommer i kontakt med graven kommer krävs ansökning om tillstånd till ingrepp i fornlämning hos Länsstyrelsen i Västmanlands län.



Figur 26 Övertorvad stensättning (grav) RAÄ Kolbäck 49:1

Längre norrut på samma sida av moränhöjden finns det ytterligare förhistoriska gravar och även söder om väg E18 finns det gravfält, enstaka gravar och fossila åkrar.

#### *Utredningsområde*

Alla dessa lämningar bildar en remsa som korsar över E18. Det finns en möjlighet att ännu fler gravar eller andra spår av mänsklig förhistorisk aktivitet kan finnas i området. Detta område bör kontrolleras före exploatering genom en särskild arkeologisk utredning.

#### **Åby**

Drygt 80 meter norr om den befintliga väg E18 vid Åby finns en fyndplats (**RAÄ Kolbäck 321:1**) registrerad där man har hittat en holkyxa av Mälardalstyp. Dessa yxor brukar dateras till Bronsåldern.

#### **Trafikplats Sörstafors**

Inga orörda markpartier berördes vid förundersökningen 2001.<sup>19</sup> Inom trafikplatsen finns det uppgifter att en grav/gravar (**RAÄ Svedvi 321:1**) har funnits. Dessa påträffades 1935 i samband med flera fynd som daterades till 500-talet. Gravarna togs bort/förstördes i samband med byggandet av väg E18. Skadestatusen är oklar. Det skulle inte skada att göra en visuell besiktning av

<sup>19</sup> Ählström 2001, s. 4.

platsen. Vid trafikplatsens slut mot väst finns det en moränhöjd som ursprungligen korsade vägen. Under den befintliga väg E18 fanns det ett grav- och boplatssområde (**RAÄ Svedvi 107:2(3)**) som är undersökt och borttaget. Strax söder om det finns ett gravfält (**RAÄ Svedvi 107:1**) som kan ha ett samband med de borttagna lämningarna. Många lämningar spolierades när man tog upp grustaget vid vattenverket som ligger norr om E18. En skeppssättning förstördes bl.a. utan någon undersökning.

#### *Utredningsområde*

Med tanke på att det längre upp i samma moränhöjd finns ytterligare gravar och att många andra lämningar tagits bort bör detta område kontrolleras före exploatering genom en särskild arkeologisk utredning. Lämningarna bildar en N-S remsa i landskapet.

### **Trafikplatsen Eriksberg**

Området består främst av skogsbevuxen moränmark. Inga orörda markpartier påträffades under förundersökningen 2001.<sup>20</sup>

Strax före Trafikplatsen Eriksberg på norra sidan av E18 finns en stensträng (**RAÄ Svedvi 93:2**). I samband med hägnaden börjar en moränhöjd som fortsätter drygt 200 meter längs den norra sidan av vägen. Man kan se att byggandet av väg E18 kan ha skurit av foten av moränhöjden. Under den befintliga vägen fanns det ett gravfält registrerat (**RAÄ Svedvi 93:3**) som är undersökt och borttaget. På den norra sidan av vägen finns ett gravfält (**RAÄ Svedvi 93:1**) kvar. Det handlar tydligen om en och samma gravfält, där den södra delen har tagits bort i samband med byggandet av väg E18. Några meter väster om det kvarliggande gravfältet fanns en grav- och boplatssområde (**RAÄ Svedvi 93:4**) som är också undersökt och borttaget.

Norr om den västra delen av Trafikplatsen Eriksberg finns en rad spridda mindre moränhöjder. På den som ligger närmast (38 meter) E18 finns en hällristning (**RAÄ Svedvi 14:1**) från bronsåldern. På de höjder som ligger längre bort finns ytterligare hällristningar och en grav.

#### *Bevakningsområde*

Eftersom vägprojektet kommer i kontakt med stensträngen på den västra sidan av trafikplatsen, kommer det att krävas en ansökan om tillstånd till ingrepp i fornlämning hos Länsstyrelsen i Västmanlands län.

Notera att den södra delen av trafikplatsen kommer i kontakt med hemmanet Brånsta. Gården finns omnämnd sedan 1399 enligt Ortnamnregistret. Det kan finnas delar av fossila åkrar kvar i området.

---

<sup>20</sup> Ählström 2001, s. 5.

## Sydost om Berga

Strax sydost om Berga skär E18 längs drygt 600 meter igenom en moränhöjd på vilken förhistoriska lämningar har registrerats. Omkring 25 meter norr om E18 finns ett gravfält (**RAÄ Svedvi 149:1**) som ej är undersökt. Cirka 125 meter längre fram och under E18 fanns det ett gravfält (**RAÄ Svedvi 152:1-4**) som undersöktes och togs bort vid anläggningen av motorvägen.

### *Utredningsområde*

Med tanke på dessa lämningar och även på de gravar och gravfält som finns på den västra delen av moränhöjden, söder om E18, bör detta område kontrolleras före exploatering genom en särskild arkeologisk utredning. Fler gravar kan finnas emellan de redan inventerade lämningarna. I kanterna av moränhöjden finns band av glaciallera som ofta sammanhänger med förhistorisk agrar bosättning då dessa jordar var lättbrukade med den tidens odlingsteknik.

## Norr om Åskebro

Omkring 320 meter efter att E18 har passerat Hillsta kommer motorvägen i kontakt med ytterligare en moränhöjd. Etthundra meter in längs vägen, på en högpunkt i moränhöjden hittades en grav (**RAÄ Svedvi 139:1**) som undersöktes och togs bort i samband med byggandet av motorvägen. Med tanke på områdets topografi och även två gravfält som ligger söderut på samma moränhöjd bör man kontrollera området norr om E18 före exploatering genom en särskild arkeologisk utredning.

E18 kommer under en kort sträcka in i Säby socken. Samma moränhöjd som vi hade observerat startade strax efter Hillsta, fortsätter längs hela Säby sockens del. Omkring 22 meter norr om den befintliga vägen finns en förhistorisk grav (**RAÄ Säby 120:1**).





Figur 27 Stensättning (grav) RAÄ Säby 120:1.

#### *Utredningsområde*

Söder om motorvägen finns ytterligare en grav och ett gravfält, med hänsyn till detta och även topografin i området bör man kontrollera området norr om E18 inom Säby socken före exploatering genom en särskild arkeologisk utredning.

#### **Rastplatsen (Svedvi) norr om Stentorp**

Ingen tidigare orörd mark påträffades vid den arkeologiska förundersökningen 2001.<sup>21</sup>

När man byggde E18 och rastplatsen norr om Stentorp, klöv man av en del av en moränhöjd som blev kvar norr om rastplatsen. I de kvarstående norra delarna har man registrerat två stensträngar (**RAÄ Dingtuna 262:2** och **RAÄ Dingtuna 262:4**), en grav (**RAÄ Dingtuna 262:1**) samt en fornlämningsliknande lämning (**RAÄ Dingtuna 262:3**). Alla dessa lämningar ligger kvar i landskapet och beroende på om rastplatsen kommer att finnas kvar i den nya vägen, om den skulle flyttas ut kommer den att komma i kontakt med den ena stensträngen. I så fall kommer det att krävas en ansökan om tillstånd till ingrepp i fornlämning hos Länsstyrelsen i Västmanlands län.

#### *Utredningsområde*

Även i detta fall, med tanke på områdets topografi och även ytterligare lämningar som ligger söderut på samma moränhöjd bör man kontrollera

---

<sup>21</sup> Ählström 2001, s. 5.

området norr om E18 före exploatering genom en särskild arkeologisk utredning.

### **Norr om Talltorp**

På krönet av en låg moränhöjd i skogsmark finns en förhistorisk grav (**RAÄ Dingtuna 129:1**) i Skogsområde. Den enstaka graven har en intressant placering med vy över dalen och ån.

#### *Utredningsområde*

En visuell kontroll av moränhöjden bör göras innan exploateringen.

### **Västjädra Trafikplats**

Under den arkeologiska förundersökningen 2001 påträffades ingen orörd mark i den västra delen av trafikplatsen. I den östra delen berördes mellan 1-2 meter av orörd åkermark men inget av värde framkom.<sup>22</sup>

Området kring Västjädra trafikplats stod i fokus för en arkeologisk utredning etapp1. Under arbetet identifierades stensättningar, hålvägar och stensträngar.<sup>23</sup> Området studerades vidare med en förundersökning<sup>24</sup> och karterades genom en särskild utredning, etapp 2 år 2004 längs väg E18 mellan Västjädra och Västerås.<sup>25</sup>

Hela Västjädra Trafikplats ligger inom ett komplext fornlämningsområde. Hela trafikplatsen ligger på ett höjddparti i landskapet. Där trafikplatsen börjar har två gravar hittats. Den ena som ligger mitt i vägdelningens början är förstörd (**RAÄ Dingtuna 128:2**) och den andra som är placerad cirka 18 meter söder om den befintliga vägen (**RAÄ Dingtuna 128:1**) är möjligen borttagen utan tillstånd (RAÄ:s kommentar i FMIS). Längre fram, på den södra sidan av ingången till trafikplatsen har man funnit spår av en färdväg (**RAÄ Dingtuna 641:1**), en fornlämningsliknande lämning (**RAÄ Dingtuna 642:1**) och en grav (**RAÄ Dingtuna 125:1**). Alla dessa tre ligger kvar.

I mitten av trafikplatsen låg en grav (**RAÄ Dingtuna 554:1**) som undersöktes och togs bort sannolikt i samband med byggnaden av väg E18. Även på den norra delen av trafikplatsen Västjädra, där väg 622 fortsätter norrut hittade man en fornlämningsliknande lämning (**RAÄ Dingtuna 556:1**) som är nu undersökt och borttagen.

När en särskild arkeologisk utredning, etapp 2 samt specialinventering efter stenålderslämningar utfördes år 2000 längs väg E18 mellan Västjädra och Västerås hittades ytterligare lämningar i form av färdvägar (**RAÄ Dingtuna 639:1**, **RAÄ Dingtuna 638:1**, **RAÄ Dingtuna 644:1** och **RAÄ Dingtuna 645:1**) samt två gravar (**RAÄ Dingtuna 115:1** och **RAÄ Dingtuna 643:1**). På den norra delen av trafikplatsen hittade man ytterligare en grav (**RAÄ**

---

<sup>22</sup> Ählström 2001, s. 6.

<sup>23</sup> Anttila 2001.

<sup>24</sup> Ählström 2005a

<sup>25</sup> Ählström 2005b.

**Dingtuna 110:1**) som kan ha ett samband med ett antal stensättningar som ligger strax nordost om trafikplatsen.

När man når slutet av trafikplatsen mot ost har man tagit bort en fornlämningsliknande lämning (**RAÄ Dingtuna 271:1**). Vid särskild undersökning år 2006 konstaterades att den tidigare registrerade stensättningen var en naturbildning. Norr om den befintliga väg E18 finns en stensättning (**RAÄ Dingtuna 271:2**) och en boplats (**RAÄ Dingtuna 693**). Båda ligger på en moränhöjd. Den nya vägen kan möjligtvis undvika graven men kommer att träffa på boplatsen. I så fall kommer det att krävas en ansökan om tillstånd till ingrepp i fornlämning hos Länsstyrelsen i Västmanlands län. *Det handlar om en mycket rik fornlämningsmiljö som följer terrängens topografi och bildar ett kluster mor öst och sedan en lång remsa på den västra sidan av förhöjningen i landskapet samt en mindre kluster 200 meter mot väst. Möjligen har dessa enheter ett samband med de lämningar som ligger på Oppvreta mot Västerås.*

Hela trafikplatsens område har varit utsatt för en särskild arkeologisk utredning. Så man skulle kunna dra slutsatsen att alla lämningar som är synliga ovanför har identifierats. Utifrån topografien kan det vara möjligt att lämningar som inte är synliga ovanför mark kan finnas kvar.

## Potential till nyfynd

Antalet arkeologiska undersökningar längs E18 är som helhet stort, men i det aktuella utredningsområdet mer sparsamma. Förutom en mycket övergripande arkeologisk förundersökning (Ällström 2001) har nyligen en arkeologisk förundersökning utförts av SAU. Förutom det finns det några mer detaljerade arkeologiska undersökningar utförda vid Strö (Karlenby 2011), Sylta (Hermodsson 2008) och Västjädra trafikplats (Ählström 2005a). Det bedöms finnas två särskilt känsliga fornlämningsmiljöer som ligger i anslutning till utredningsområdet:

Sylta med gravfältslokalen Köping 39:1.  
(Obs plats för möjlig förhistorisk bosättning!!!)

Viby med hållristningslokalen Munktorp 254:1.  
Eventuellt kan fler anläggningar finnas i området.

## Omfattning av fortsatt arkeologi

Idag är det okänt hur många fornlämningar som kommer att hittas inom arbetsområdet, vidare är det svårt att bedöma hur välbevarade de kommer att vara. Vidare har vi inte kännedom om Länsstyrelsens ambitionsnivå inför eventuella undersökningar.

Välbevarade fornlämningar kan ha stor vetenskaplig potential och är därför värda en större arkeologisk insats än skadade som kanske kan undersökas mer summariskt. Vidare är vissa arkeologiska perioder mer intressanta än andra eftersom kunskapsläget om dessa inte är lika gott.

Det finns även många andra faktorer som ska vägas in i bedömningen av vilken nivå man ska lägga undersökningarna på. Inte minst gäller det att ha bra frågeställningar till objekten, så att ny kunskap kan utvinnas. Generellt sett genererar alla undersökningar ny kunskap.

Ytan för de två särskilt känsliga fornlämningsmiljöerna täcker för Sylta cirka 2500 m<sup>2</sup> och för Viby cirka 4500 m<sup>2</sup>. Dessa ytor kräver (om Länsstyrelsen i Västmanlands län beslutar) en arkeologisk förundersökning.

Hällristningarna vid Viby kan inte flyttas eller tas bort, gravfältet vid Sylta kan komma att kräva en arkeologisk slutundersökning.

Förutom att det behövs det antikvarisk/arkeologisk medverkan under byggtiden i fall några lämningar som inte påträffades under den övergripande utredningen upptäcks under arbetet. Förmodligen berörs inte lika många olikartade fornlämningar i det här arbetsområdet. Men det finns en hög risk att man träffar på boplatser/agrara lämningar från brons- och järnålder i moränslutningar under byggarbeten. Det blir då nödvändigt med större undersökningar.

Dock i sina shape-filer från den arkeologiska utredningen 2015 har SAU utpekat att arkeologisk utredning etapp 2 behövs för 55 objekt samt att en arkeologisk förundersökning behövs för 21 objekt.

Kulturmiljöer som är särskilt väsentliga för att områdets kulturhistoriska karaktär ska bibehållas eller stärkas

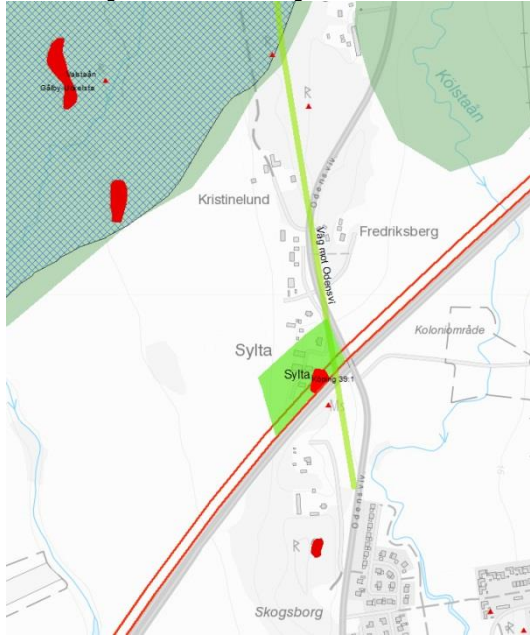

Ur kulturmiljösynpunkt är målet att bibehålla landskapets historiska läsbarhet samt bruks- och upplevelsevärden. Nedan redovisas kulturmiljöer som direkt påverkas av projektet. Baserat på kulturarvsanalysen kan landskapet inom utredningsområdet delas in i tre huvudområden efter trafikplatser:

Strö – Sörstafors: Till största delen storskaligt agrarlandskap med vida landskapsrum

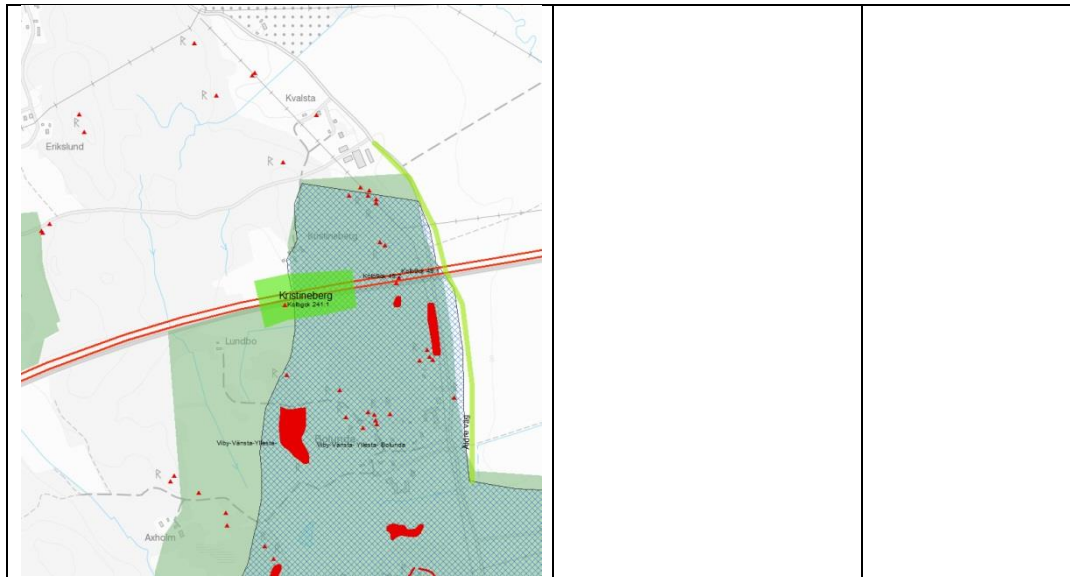
Sörstafors – Eriksberg: Dalgång utefter Kolbäcksån invid bruksorten Sörstafors, Odlingslandskapet storskaligt och industripåverkat.

Eriksberg Västjädra: Agrarlandskap, delvis mer småbrutet än sträcka 1.

Tabell 1: Kulturmiljöer sträckan Strö - Sörstafors

Område/Karta	Beskrivning	Att beakta
<p><b>1. Gålby-Uckelsta-Sylta-Kölstaån</b></p> 	<p>Fysiska uttryck Bymiljö (bytomt ca 56m norr om väg. Ej bevarad helhetsmiljö) Bebyggelse troligen tidigt 1900-tal Äldre vägsamband (Ändrad vägsträcka) Minnessten – vägbyggnad, arbetsmarknadsåtgärden Fornlämning (Medelhögt värde) Sylta by har på storskifteskartan tre tomter utefter byvägen. Både tomtindelning och äldre vägar kan anas idag. Bebyggelse har senare tillkommit söder om byn. <b>■ = Känsligt kulturhistoriskt område</b></p>	<p>Rester av äldre vägsträckning . Äldre bytomt ca 50 m norr om E18. Äldre bebyggelse ca 22m norr om E18. Samband i kulturmiljön norr och söder om E18. Minnessten söder om E18 vid Sylta.</p>
<p><b>2. Hälltuna</b></p> 	<p>Fysiska uttryck Gårdsmiljö (ej bevarad helhet) Fornlämningar i anslutning till gård. Äldre lövträd i anslutning till bebyggelse Gårdsmiljö med äldre bebyggelse och hagmark med äldre lövträd <b>■ = Känsligt kulturhistoriskt område</b></p>	<p>Ekbackar söder om gården Äldre vägsträckning (landsväg) söder om E18 Äldre bebyggelse ca 50 m norr om E18</p>
<p><b>3. Norrberga - (Sörberga) – Viby</b></p>	<p>Fysiska uttryck Flackt kulturlandskap,</p>	<p>Äldre vägsträckning under E18</p>

	<p>rikliga åkerholmar vid Norrberga  Vida utblickar norrut vid Norrberga  Landskap med höga upplevelsevärden norr om väg vid Norrberga samt mot söder om vägen  Samlad äldre agrar miljö vid Norrberga  Ålderdomlig bebyggelse vid Viby  Ett flertal fornlämningar i anslutning till Sörberga och Viby (Hällristningar)  Äldre vägsamband mellan Sörberga, Norrberga  ■ = <b>Känsligt kulturhistoriskt område</b>  Flera byar ligger tätt i höjddpartierna. Äldre väg mellan Norrberga och Sörberga.  Åkerlandskap rikt på åkerholmar, vilket ger bibehållen småskalig karaktär.  Gårdsmiljöer karaktäristiskt på höjder. Viby med ålderdomlig välbevarad bebyggelse</p>	<p>mellan Norrberga och Sörberga  Känsligt åkerlandskap med åkerholmar.  Hagmarker Vibys samband med omgivande fornlämningar  Minimering av påverkan av projektet vid Viby så att förutsättning för bevarande av miljön stärks.</p>
<p><b>4. Bolunda-Vänstavägen</b>  <b><u>Kristineberg</u></b></p>	<p>Torpet Kristineberg, äldre vägsträckning  ■ = <b>Känsligt kulturhistoriskt område</b></p>	<p>Äldre vägsträckning under E18  Torpmiljö Kristineberg norr om E18</p>


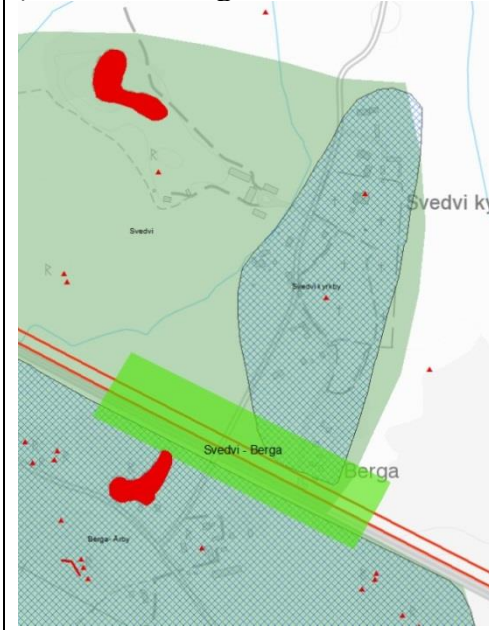


Tabell 2: Kulturmiljöer sträckan Sörstafors - Eriksberg



Område	Beskrivning	Att beakta
<p><b>5. Kolbäckån-Sörstafors</b> (riksintresseområde för kulturmiljövården)</p>	<p>Kolbäckån löper naturligt i landskapet. Vid bron har ett par tidigare holmar i ån blivit en del av västra åstranden.</p>	<p>Miljö inom riksintresse.</p> <p>Upplevelsevården från både vägen och vattenleden.</p> <p>Åstrandens karaktär bevaras, intrång i miljön minimeras</p>


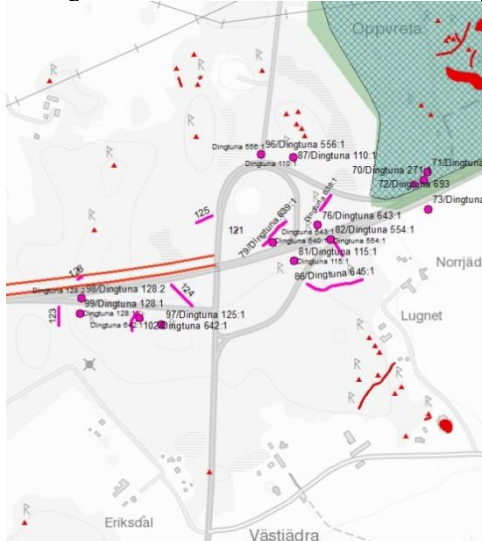
Tabell 3: Kulturmiljöer sträckan Eriksberg - Västjädra

Område	Beskrivning	Att beakta
<p><b>6. Trafikplats Eriksberg med torpet Rosenberg/ Södra Löttorpet</b> Torpmiljö – stenhägnad (delvis rasad)</p>	<p>Fysiska uttryck Stenhägnad visar äldre ägo­gräns Torpmiljö Det idag mycket förändrade</p>	<p>Nordväst om trafikplatsen torpmiljö samt tillhörande stenvmur (delvis genombruten av modern väg) som</p>

	<p>landskapet bär flera spår som berättar om områdets historia. Platsen ligger i gränsen mellan flera byar och successivt påverkats av industrialiseringen kring Kolbäckån vid Rallsta. Inom trafikplatsen norr om vägen finns en äldre torpmiljö med bland annat en mur.</p> <p><b>■ = Känsligt kulturhistoriskt område</b></p>	<p>bedöms markera äldre ägogräns. Hänsyn bör tas till stenvallen</p>
<p><b>7. Svedvi-Berga</b></p> 	<p>Fysiska uttryck          Bebyggelse 1800-tal och tidigt 1900-tal invid väg          Äldre väg samband visar äldre sträckning (äldre väg norr om E18, spår av äldre väg söder om)          Kulturlandskap med vida utblickar mot norr          Svedvi som helhet värdefull kulturhistorisk miljö.          Bebyggelsemiljö norr om E18 kopplad till Berga söder om vägen. Denna del av Berga var dock obebyggd på 1700-talets skifteskarta. Bebyggelse bestående av ekonomibyggnader trol. 1800-tal,</p>	<p>Äldre byggnader mycket nära vägens norra sida. Rester av äldre väg på båda sidor av E:18.</p>



	<p>bostadshus tidigt 1900-tal.  <span style="background-color: #90EE90; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px; vertical-align: middle;"></span> = <b>Känsligt kulturhistoriskt område</b></p>	
<p><b>8. Hillsta</b>  Soldattorp – ca 42 m norr om vägen, delvis ombyggt. Flera andra byggnader 1940 tal och senare Skräpmark kring torpet.</p> 	<p>Fysiska uttryck  Soldattorp  Äldre samband, mindre väg avskuren  Bebyggelsemiljö, soldattorp finns utsatt på karta från 1788 och finns bevarad på platsen. I övrigt enklare byggnader strax norr om E18; 1940-tal eller senare.  <span style="background-color: #90EE90; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px; vertical-align: middle;"></span> = <b>Känsligt kulturhistoriskt område</b></p>	<p>Bebyggelse ca 20 m från vägen  Soldattorpet bedöms, trots ombyggnader, ha ett kulturhistoriskt värde och ge förståelse för platsen. Detta bör beaktas i planeringen</p>
<p><b>9. Tängby</b></p> 	<p>Fysiska uttryck  Betat landskap, stenig mark  Spridd äldre agrar bebyggelse  Odlingsrösen  Fossila åkerpartier  Miljö nära vägen resultat av Laga skifte  Småskalig jordbruksmark med äldre bebyggelse och mycket rikliga äldre stenstrukturer och murar. Stenigt betat landskap, trädrika hagmarker. Äldre åkertegar synliga i</p>	<p>Betat landskap med vissa upplevelsevärden. Stenig mark med äldre stenmurar. Bebyggelse ca 30m från vägen. (Rastplats kan anpassas bättre till landskap)</p>

	betesmarken.  = <b>Känsligt kulturhistoriskt område</b>	
<p><b>10. Oppvreta – Trafikplats Västjädra</b></p> 	<p>Fysiska uttryck          Viktig fornlämningsmiljö          – väntar på resultat från SAU:s arkeologiska utredning</p>	<p>Känsligt landskap i anslutning till trafikplats Västjädra</p>

# Förslag på hur värden ska bibehållas och/eller stärkas

## **Förslag på hur värden ska bibehållas eller stärkas**

Särskild försiktighet iakttas inom områden med kulturhistoriska värden utpekade som riksintresse eller som ingår i miljö som pekats ut som kulturhistoriskt intressant av länsstyrelse eller kommun.

Landskapets höga upplevelsevärden gör att väg bör ansluta väl till landskapet. Strukturer i landskapet såsom stenmurar bör så långt möjligt bevaras.

Etableringsytor bör ej förläggas till särskilt utpekade områden eller områden med äldre markstrukturer såsom murar äldre väg, fornlämning eller hagmark. Vid schaktningar inom område med kulturvärden bör så litet intrång som möjligt i landskapet eftersträvas.

Den visuella kopplingen mellan landskapen på båda sidor om E18 bör beaktas och göras tydlig. Detta kan göras genom att strukturer i landskapet såsom murar och äldre vägsträckningar bibehålls så nära den nya väganläggningen som möjligt.

Skytning av vägen bör i största möjliga mån anpassas till landskapet och placering i de känsliga områdena undvikas.

Ny bro över Kolbäcksån utformas så att skada på riksintresse undviks. Bron anpassas att även ses från vattenrummet. Så lite intrång i miljön kring ån eftersträvas. Försiktighet skall iakttas under byggskede så att strandområde och vattenmiljö påverkas i så liten utsträckning som möjligt.

I de fall vägen kommer nära kulturhistorisk bebyggelse bör vägen utformas så att fortsatt användning av byggnaderna blir möjlig.

Det historiska tidsdjupet/den kulturhistoriska karaktären

Kulturmiljövärden i området kan stärkas genom att trafikplatser anpassas till den omgivande kulturmiljön. Vägkanter/vägslänter gestaltas och förses med sådan växtlighet så att den ansluter väl till landskapet, synlig sprängsten/makadam undviks Detta kan innebära att väglandskapet upplevs ta mindre plats i landskapet.

Äldre vägar som passerar under vägen bör i sin utformning anpassas till landskapet och harmoniera med äldre kulturlandskap. (Försiktighet bör iakttas under byggskede.) Ett tydliggörande av dessa historiska strukturer kan stärka den kulturhistoriska karaktären

# Källor

## Otryckta källor

Kulturminnesvårdsprogram för Hallstahammars kommun, oktober 1985.

Länsstyrelsen i Västmanland / Västmanlands Läns Museum,  
Byggnadsinventering i Industriinventering i Hallstahammars kommun 1998-  
1999.

Odlingslandskap och landskapsbild, Studier till kulturmiljöprogram för Sverige,  
Riksantikvarieämbetet, 1996.

Program för bevarande av odlingslandskapets natur- och kulturmiljöer,  
Länsstyrelsen i Västmanlands län 1991.

Särskilda områden av intresse för kulturminnesvården i köpings kommun, Del 1  
1987-05-06 (Länsstyrelsens web-GIS 2015-09-14).

Spaning 12-13/2008, Västmanlandslänsmuseum.

Västeråsbygden, Ett program för kulturminnesvård, Del I Beskrivning,  
Fornminnen och andra kulturlämningar, sammanställd 1987.

Översiktsplan för Hallstahammars kommun, antagen 2011-10-31.

Översiktsplan för Köpings kommun antagen 2012-09-24.

Översiktsplan för Västerås antagen 2012-12-06.

## Litteratur

Anttila, Kaisu (2001). E 18, s Västerås, Västjädra - Västerås, Skälby: arkeologisk  
utredning, etapp 1 : Västmanland, Dingtuna och Lundby socknar. Västerås:  
Västmanlands läns museum.

Ambrosiani, Björn (1964). *Fornlämningar och bebyggelse: studier i  
Attundalands och Södertörns förhistoria*. Diss. Uppsala: Univ.

Arbman, H. (1938). *Mälardalen som kulturcentrum under yngsta bronsåldern*.  
Winther-Festschrift. Köpenhamn.

Bratt, Peter (2004). "Anundshög – ett maktcentrum i Västmanland under yngre  
järnåldern". I: Larsen, J. H. & Rolfsen, P. (red) *Halvdanshaugen – arkeologi,  
historie og naturvitenskap*. Universitetets kulturhistoriske museer. Skrifter nr.  
3. Universitet i Oslo.

Broström, Sven-Gunnar & Ihrestam, Kenneth (2006). Rapport över dokumentation av hållristningar vid Åsby. I Munktorps socken Västmanland. Botark-rapport 2006 - 08. (Raä dnr: 326-3416-2010)

Emanuelson, Maud (2007). *Furby: boplatzlämningar från yngre romersk järnålder: antikvarisk kontroll: RAÄ 506, Furby 4:15, Badelunda socken, Västmanland*. Västerås: Stiftelsen Kulturmiljövård Mälardalen.

Engel, Thomas (1988). *Regionalt kulturminnesvårdsprogram för Västmanlands län, Länsstyr.*, Västerås.

Gräslund, Bo (2007). *Fimbulvintern, Ragnarök och klimatkrisen år 536-537 e.Kr*. Saga & Sed, s. 93-123.

Hermansson, Örjan (2008). *Kartering av gravfält vid Sylta. En välbevarad del av ett undersökt gravfält*. Kulturmiljövård Mälardalen Rapport 2008:12.

Karlenby, Leif, *Gravar vid Ströbohög: förundersökning/slutundersökning, Västmanland, Köpings socken och kommun, fastigheten Strö 4:12 m fl, del av gravfältet Köping 86:1*, Arkeologgruppen AB, Örebro, 2011.

Landström, Lars E. (2012). *Med Uppsala i centrum: Uppsalaområdet under bronsålder och äldre järnålder in i vendeltid*. Uppsala: Institutionen för arkeologi och antik historia, Uppsala universitet.

Löwenborg, Daniel (2010). "The Iron Age Shock Doctrine" i *Excavating the digital landscape: GIS analyses of social relations in central Sweden in the 1st millennium AD*. Diss. Uppsala: Uppsala universitet, 2010.

Norr, Svante & Nyström, Marie (2008). *Irsta: två planområden i äldre järnåldersmiljö: Irsta socken, Västerås kommun, Västmanland; särskild arkeologisk utredning*. Upplands Väsby: Arkeologikonsult.

Olausson, Michael (1997). *Hus och tomt i Uppland och Södermanland under yngre bronsålder och äldre järnålder*, Bebyggelsehistorisk tidskrift, nr. 33, 1997, s. 95-115.

Ählström, Jan (2001). *E18 Västjädra-Köping. Säkerhetshöjande åtgärder: Förundersökning. RAÄ-115, 443, 321, 93, 349, 408, Häljeby 4:6, Sörsta 3:10, Frössvi 1:115, Näs 1:142, Rallsta 5:1 & 11:3, Tängby 1:13, Östjädra 2:23, Dingtuna-Råby 2:1, Munktorp, Kolbäck, Hallstahammar och Dingtuna socken, Västmanland, Västmanlands län*. Västerås: Västmanlands läns museum.

Ählström, Jan (2005a). E18, delsträckan Västerås-Västjädra. Gravar, stensträngar och andra aktivitetsytor. Förundersökning, RAÄ 168, 271, 349, 650, 692-697. Östjädra 2:23, Oppvreta 1:8, Eklunda 1:1, Folkesta 3:1, Västerås 2:41 och 4:1. Lundby och Dingtuna socken, Västmanland. Västmanlands läns museum Kulturmiljöavdelningen Rapport A 2005:A34. (RAÄ dnr 321-349-2006).

Ählström, Jan (2005b). E18, delen Västerås-Västjädra. Särskild utredning, etapp 2 samt Specialinventering efter stenålderslämningar. Oppvreta 1:8 m fl, Lundby och Dingtuna socken, Västmanland. Västmanlands läns museum, Kulturmiljöavdelningens rapport 2005:A18. (RAÄ dnr 321-3079-2005).

Welinder, Stig (2009). *Sveriges historia. 13000 f.Kr.-600 e.Kr. : [vid isranden, röda älgar på bergen, hundar och harpuner, eld och träpålar, hallonflickan, hög och harg, sten, brons och järn, levande döda, livet i hallen, sköldborgarnas män, långt före Sverige]*. Stockholm: Norstedt.

Wikborg, Jonas (2011) ”Den äldre järnålders samhälle” i Eklund, Susanna & Wikborg, Jonas (2011). *Skälby: en järnåldersby i Västmanland*. Uppsala: Societas archaeologica Upsaliensis, s. 118-150.

## **Digitala källor**

(Ur [www.kolbäcksbygden.se](http://www.kolbäcksbygden.se) Kolbäcks hembygdsförening)  
[www.bebyggelseregistret.raa.se](http://www.bebyggelseregistret.raa.se).

## **Historiska kartor**

### **Krigsarkivet**

Westmannia KrA 0400

### **Rikets allmänna kartverks arkiv**

Generalstabskartan, Västerås, 1868, J234-74-1.

Generalstabskartan Örebro, 1840, J234-73-1.

Häradsekonomiska kartan, Köping 1905-11, Jii2-73-9.

Ekonomiska kartan, Häljeby, 1962, J133-11G1d64.

Ekonomiska kartan Sörstafors, 1963, J234-11G1e64.

Ekonomiska kartan, Vista, 1964, J133-11G0c65.

### **Lantmäteristyrelsens arkiv**

Köping socken, Hälltuna nr 1 Storskifte 1773.



**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, Box 1140, 631 80 Eskilstuna  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

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