TRAFIKVERKET

PM Kulturarvsanalys

Ostlänken, delen Bibana Nyköping

Nyköpings Kommun, Södermanlands Län

Järnvägsplan Bibana Nyköping TRV 2018/127685
Järnvägsplan Sjösa-Skavsta TRV 2014/72085
Järnvägsplan Skavsta-Stavsjö TRV 2014/12084

Trafikverket
Postadress: Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå
E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: PM Kulturarvsanalys. Bibana Nyköping
Författare: Liselott Blombäck och Helena Fennö, KMV forum AB
Dokumentdatum: 2019-03-19
Ärendenummer: TRV 2018/127685

Upphovsmannen ansvarar för publikationens innehåll.
Europeiska unionen tar inget ansvar för hur innehållet används.
Fotografierna är tagna av KMV forum när inget annat anges. Kartorna är framställda eller bearbetade av KMV forum.

Innehåll

1. INLEDNING 5

1.1. Bakgrund 5

1.2. Syfte 5

1.3. Avgränsning 6

1.4. Metoder och källmaterial 7

1.5. Utgångspunkter för värdering 8

2. KULTURHISTORISK KARAKTÄRISERING 9

3. FÖRHISTORISK LANDSKAPSUTVECKLING 12

4. HISTORISK LANDSKAPSUTVECKLING 13

4.1. Bebyggelsen 15

4.2. Kommunikationer 22

5. LAGSKYDDADE KULTURMILJÖER 25

5.1. Kända fornlämningar 25

5.2. Potential för okända lämningar 28

5.3. Byggnadsminnen och kyrkliga kulturminnen 29

5.4. Riksintressen 29

6. SÄRSKILT VÄSENTLIGA KULTURMILJÖER 33

6.1. Bedömningsgrunder 33

6.2. Kulturhistorisk värdering 34

6.3. Känslighet och tålighet 37

7. BEDÖMNING AV ARKEOLOGISKA INSATSER 39

7.1. Särskilt känsliga/kostnadsdrivande fornlämningsmiljöer 39

7.2. Arkeologiska utredningar 39

8. KÄLLOR **41**

1. Inledning

1.1. Bakgrund

Regeringen beslutade den 7 juni 2018 att tillåta utbyggnaden av en ny dubbelspårig järnväg för höghastighetståg mellan Södertälje och Linköping (Trafikverkets hemsida). Ostlänken är den första delen av de nya stambanorna för höghastighetståg som planeras. Med en ny stambana skapas kapacitet för fler tåg och kortare restid mellan Östergötland och Mälardalen. Den dubbelspåriga järnvägen för höghastighetståg och snabba regionaltåg beräknas vara färdig mellan år 2033 och 2035. Planen är att Ostlänken även ska bli den första delen i ett framtida höghastighetsnät för tåg mellan Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö.

För närvarande tas underlag fram till en ny järnvägsplan som gäller den västra delen av en bibana som ska förläggas förbi Nyköping. Den aktuella delen sträcker sig från de västra delarna av tätorten Nyköping upp mot Skavsta flygplats. I söder ansluts den till den befintliga TGOJ-banan och i norr till höghastighetsjärnvägen. I planeringen ingår även en ny station som ska byggas vid Skavsta flygplats och som ska ligga på bibanan. Valet att gå vidare med en bibana och en station på bibanan istället för på höghastighetsbanan innebär att fler tåg kan stanna både i centrala Nyköping och vid Skavsta samt ger bättre kapacitet för både höghastighetståg och regionaltåg.

1.2. Syfte

Kulturarvsanalysen tas fram som underlag till järnvägsplanen. Den syftar till att analysera den förhistoriska och historiska landskapsutvecklingen inom analysområdet och att identifiera strukturer, samband, funktioner och enskilda objekt som är av betydelse för den kulturhistoriska läsbarheten. Analysen ska identifiera särskilt värdefulla kulturmiljöer och deras känslighet. Vidare ges en uppskattning av vilka erfordrade arkeologiska utredningar som kommer att behövas. Kulturarvsanalysen ska identifiera det lokaliseringsalternativ som är genomförbart och mest lämpligt ur kulturmiljösynpunkt, och tillsammans med den övriga samrådshandlingen bidra till att den långsiktigt mest hållbara lokaliseringen väljs.

Enligt Trafikverkets bilaga till uppdragsbeskrivning E3.10 Miljö ska en kulturarvsanalys status samrådshandling bygga vidare på samrådsunderlaget och omfatta följande frågeställningar:

- Analys av den förhistoriska landskapsutvecklingen fram till medeltid – Fornlämningar och områden med potential för fornlämningar redovisade i relation till det förhistoriska landskapets utveckling, t ex landhöjning. Underlag är t ex FMIS och arkeologiska utredningar som gjorts i området. Identifiera fornlämning av sådan dignitet att länsstyrelsen ej kommer ge tillstånd till ingrepp enligt 2 kap KML. Även särskilt känsliga och/eller kostnadsdrivande fornlämningsmiljöer ska identifieras. Bedömning av arkeologiska insatser samt uppskattning av kostnadsnivå inom respektive korridoralternativ.
- Analys av den historiska landskapsutvecklingen från medeltid till nutid – Redovisning och analys av områdets utveckling under historisk tid med fokus på att identifiera kvarvarande strukturer, samband, funktioner och enskilda objekt som är av betydelse för den kulturhistoriska förståelsen/läsbarheten. Markanvändning, bebyggelse, kommunikation, och industriella näringar ska ingå i analysen.

- Fördjupad karaktärisering av området ska utföras utifrån den översiktliga karaktäriseringen och den nya kunskap som tillkommit i detta skede. Fördjupningen innebär att särdragen förtydligas och informationen detaljeras. Karaktäriseringen ska lyfta fram områdets väsentliga särdrag och spegla tidsdjupet från förhistoria till nutid.
- Känslighetsanalys – Identifiera komplexa/värdefulla kulturhistoriska områden och samband utifrån deras sårbarhet och tålighet för förändringar.

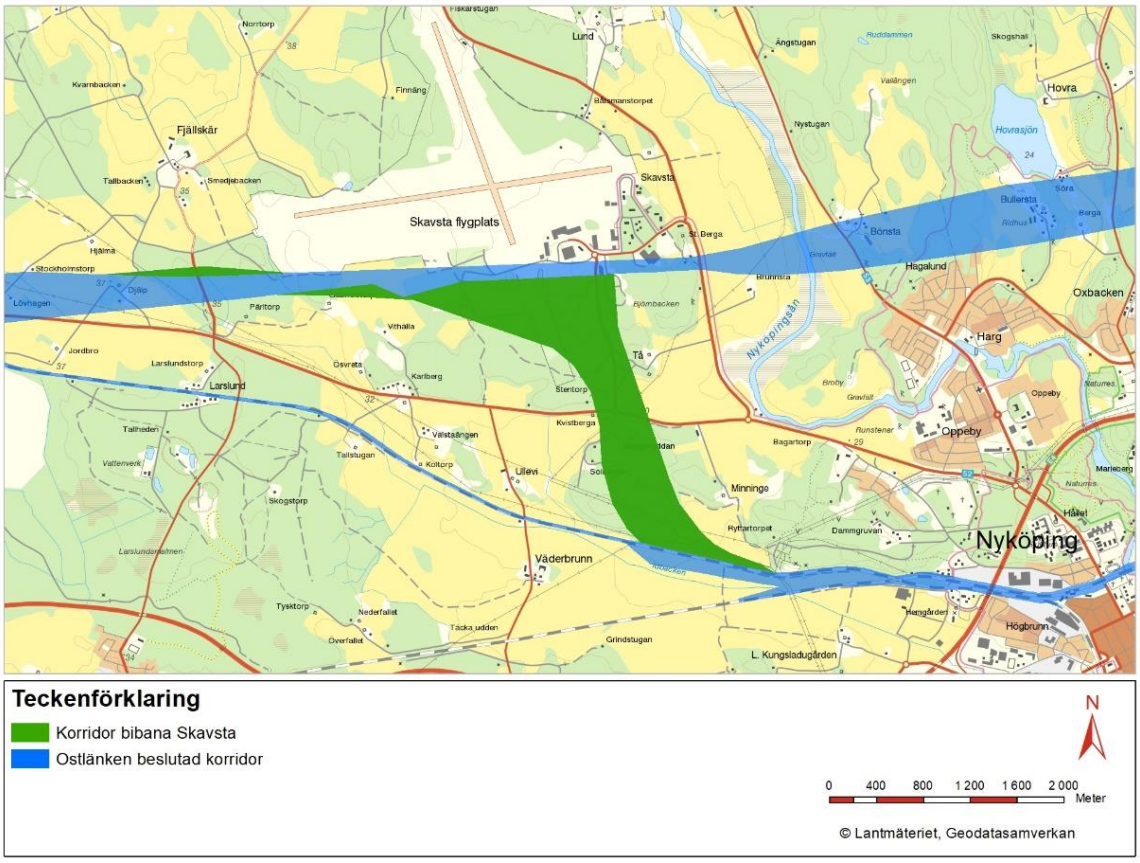
Figur 1. Ostlänkens sträckning med analysområdet markerat vid Skavsta.

1.3. Avgränsning

Kulturarvsanalysens geografiska avgränsning följer den beslutade korridoren, i fortsättningen kallat analysområdet , se figur 2. Inom och i nära anslutning till korridoren redovisas kulturmiljöaspekterna i detalj. För att sätta in de studerade kulturmiljöaspekterna i sitt sammanhang redovisas den övergripande kulturhistoriska landskapsutvecklingen för ett större omland i betydelsen det område som ligger närmast korridoren och som är synligt från den.

Trafikverkets riktlinjer för kulturarvsanalysers omfattning och innehåll utgör ramen för studiens tematiska avgränsning. Dagens landskap är utgångspunkten, och analysens syfte är att lyfta fram och ge den historiska förklaringen till sådana särdrag och fysiska uttryck som präglar dagens landskap. Analysen ska även innehålla en redovisning av miljöer och objekt

som har lagskydd och är utpekade på nationell, regional eller lokal nivå. Det omfattar fornlämningar enligt 2 kap Kulturmiljölagen (KML) och byggnadsminnen och kyrkliga kulturmiljöer enligt 3 och 4 kap KML. Det omfattar även riksintressen och kulturreservat som regleras genom miljöbalkens 3 respektive 7 kapitel.



Figur 2. Korridoröversikt. Den gröna korridoren som behandlas i denna kulturarvsanalys, benämns "analysområdet" i rapporten.

1.4. Metoder och källmaterial

Analysen baseras på fältstudier samt befintliga underlagsmaterial i form av tidigare framtagna kulturmiljöanalyser och utredningar, material från arkeologiska utredningar, relevant litteratur, inventeringar och kartunderlag såsom Riksantikvarieämbetets fornminnesregister (FMIS) och regionala underlag. Grundkartor och historiska kartor i kulturarvsanalysen publiceras med tillstånd från Lantmäteriet. Förhistoriska och historiska perioder som nämns i texten förklaras i nedanstående tabell.

Arkeologisk periodindelning				
Stenålder	-1700 f.Kr	Mesolitikum	Tidigmesolitikum	10000-6800 f.Kr
		jägarstenålder	Mellanmesolitikum	6800-5500 f.Kr
			Senmesolitikum	5500-4000 f.Kr
		Neolitikum	Tidigneolitikum	4000-3300 f.Kr
		bondestenålder	Mellanneolitikum	3300-2300 f.Kr
			Senneolitikum	2300-1700 f.Kr
Bronsålder	1700-500 f.Kr	Äldre bronålder	Period 1-3	1700-1100 f.Kr
		Yngre bronsålder	Period 4-6	1100-500 f.Kr
Järnålder	500 f.Kr-1050 e.Kr	Äldre järnålder	Förromersk järnålder	400 f.Kr-0
			Romersk järnålder	0-400 e.Kr
		Yngre järnålder	Folkvandringstid	400-550 e.Kr
			Vendeltid	550-800 e.Kr
			Vikingatid	800-1050 e.Kr
Historisk tid	1050 e.Kr-nutid	Medeltid	Tidigmedeltid	1050–1200
			Högmedeltid	1200-1350
			Senmedeltid	1350-1520
		Nyare tid	Tidigmodern tid	1520-1789
		Efterreformatorisk tid		

1.5. Utgångspunkter för värdering

Kulturarvsanalysen ska redovisa sådana funktioner och miljöer som är särskilt väsentliga för att områdets kulturhistoriska karaktär ska bibehållas eller stärkas. Detta inbegriper ett värderande moment, där vissa miljöer identifieras som särskilt viktiga att ta hänsyn till. De sammanhängande miljöer, samband eller enskilda objekt som är väsentliga för att områdets kulturhistoriska karaktär ska bibehållas eller stärkas bedöms som kulturhistoriskt värdefulla. Även sådana miljöer eller lämningar som genom sin historiska betydelse eller tidstypiska utformning är viktiga ur ett regionalt eller nationellt perspektiv kan vara särskilt värdefulla. Endast de miljöer som finns inom eller berörs av analysområdet har omfattats av värderingen.

Följande tregradiga skala har använts för att kunna jämföra och vikta miljöer mot varandra, vilket är samma bedömningsskala som användes för hela Ostlänkens kulturmiljövärden:

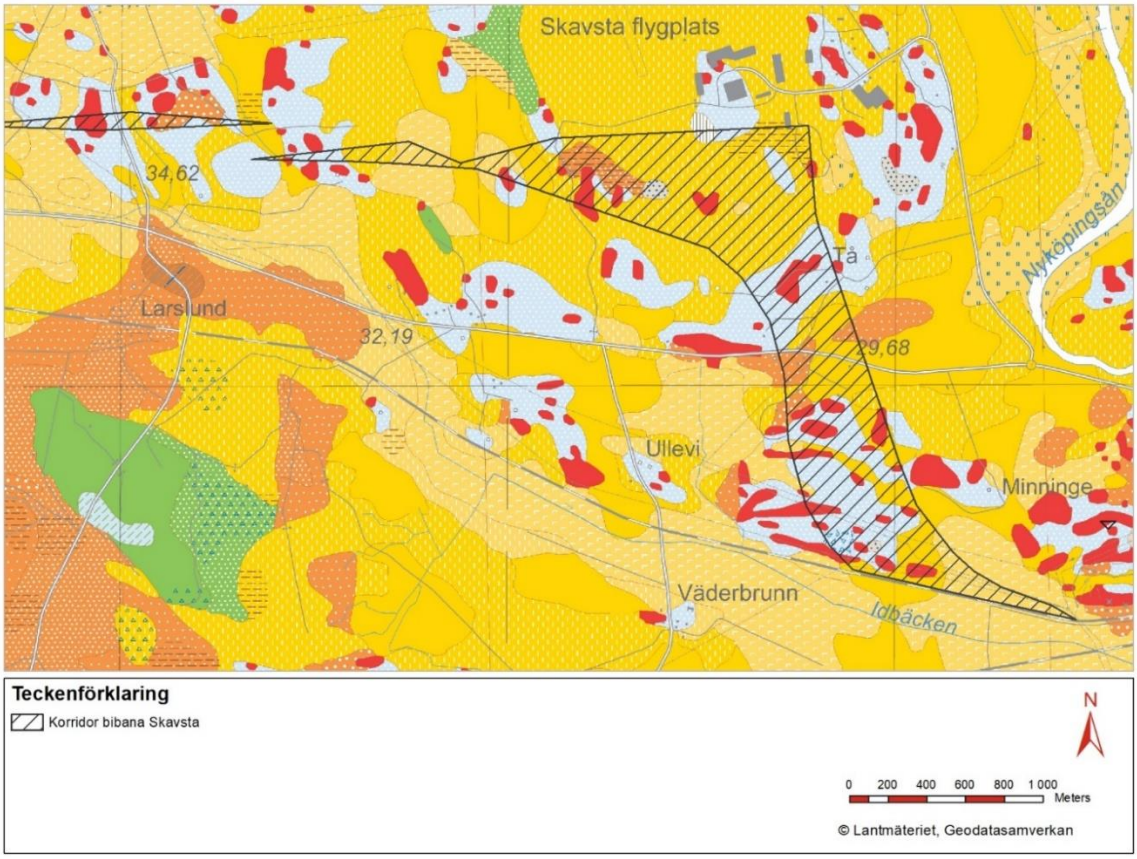
Mycket högt värde för kulturmiljön, klass 3: Värdebärande karaktärsdrag och samband som berättar om historiska funktioner och processer. Miljöerna är välbevarade och ingår i ett tydligt, läsbart sammanhang. Klassen omfattar även miljöer där det övergripande sammanhanget har brutits, men där miljöerna för övrigt är representativa för en särskild tidsperiod eller ett särskilt skeende.

Högt värde för kulturmiljön, klass 2: Representativa miljöer som berättar om en viss funktion, skeende eller sammanhang. Denna typ av miljöer är återkommande men viktiga för landskapets historiska läsbarhet.

Värde för kulturmiljön, klass 1: Avgränsade miljöer av begränsat kulturhistoriskt värde till exempel till följd av ändring eller där sammanhanget är otydligt eller har brutits. För dessa miljöer är graden av historisk läsbarhet begränsad.

2. Kulturhistorisk karaktärisering

Landskapet omkring korridoren är mestadels flackt och mosaikpräglat med delvis långa siktlinjer över åkermarkerna vilka bryts av höjder med skogspartier. Området inom korridoren är kuperat och till största delen skogbevuxet men har inslag av åkermarker där vyer över landskapet öppnar sig. De öppna markerna är belägna i korridorens södra-, centrala- och nordvästra del. Både området norr om väg 52 och söder om väg 52 utgörs av barrskogs-bevuxna urbergspartier. Delvis täcks berget av morän och däremellan återfinns postglacial silt eller lera och i området vid Kvistberga av postglacial sand (SGU).

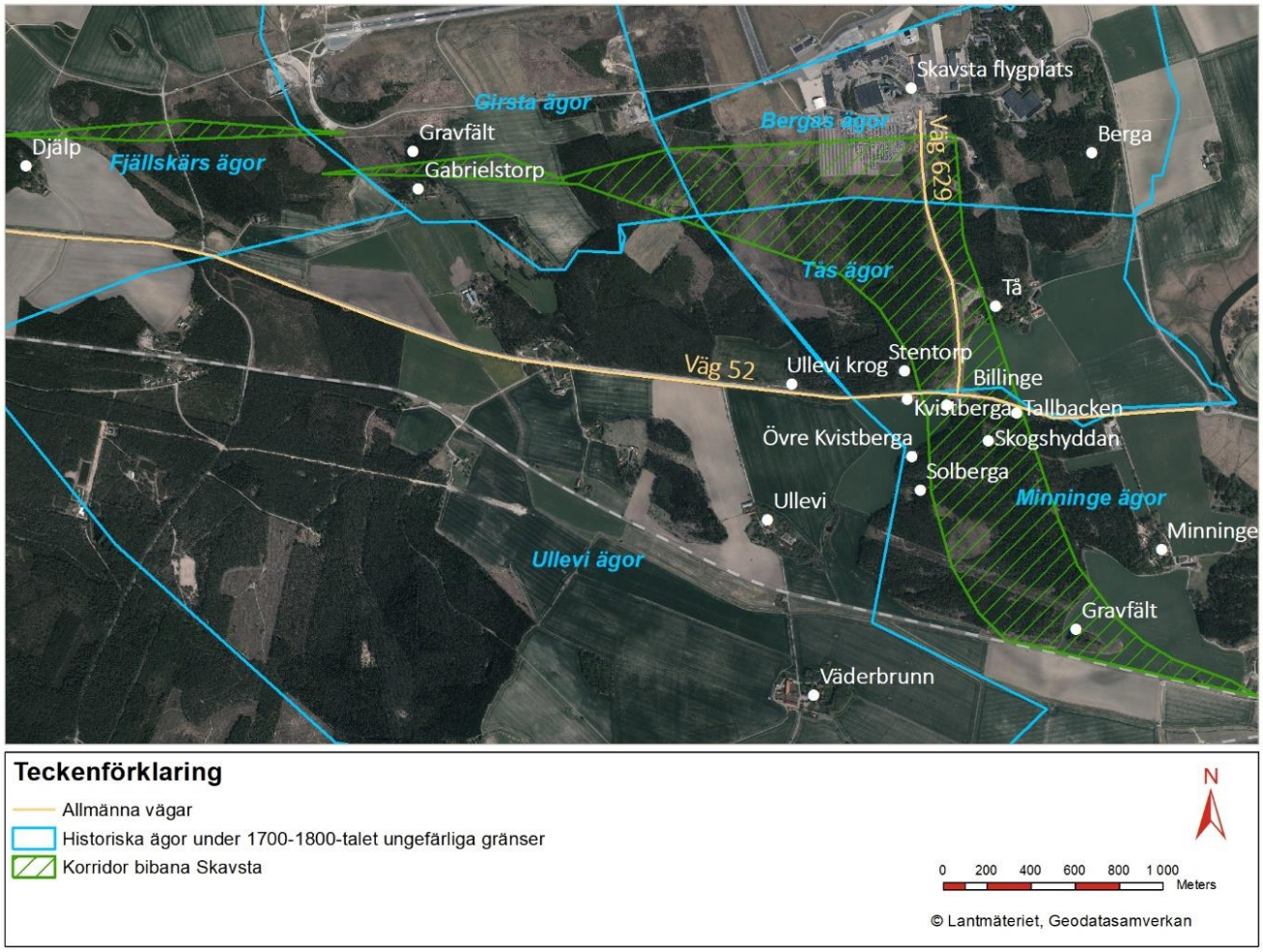


Figur 3. Teckenförklaring: Röd - urberg, Blå - morän, Orange - postglacial sand, Gul – postglacial silt eller lera. Källa: Sveriges geologiska undersökning (SGU).

Kulturhistoriskt kan området inom korridoren karaktäriseras genom de historiska ägorna som marken har varit knuten till. I norra delen passerar korridoren Fjällskärs-, Girstas-, Bergas- och Tås ägor. I södra delen berör korridoren Kvistbergas-, Minninges- och Bagartorps ägor.

I följande text kommer kulturmiljövärdena beskrivas i

- området norr om väg 52,
- kommunikationsmiljön i korridorens centrala del
- området söder om väg 52.



Figur 4. Karta som visar byarnas ägor under 1700 - 1800-talet, samt platser som omnämns i texten.

Området norr om väg 52

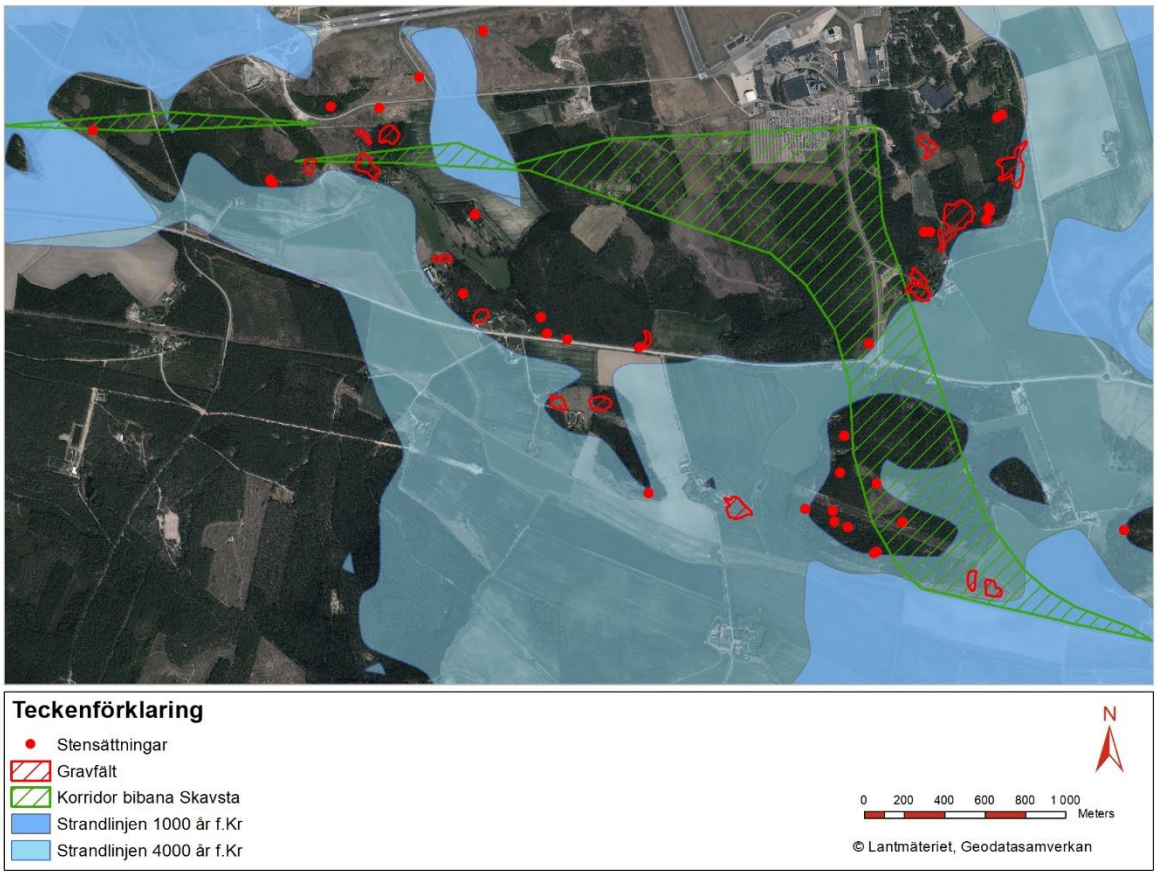
Längst norrut i korridoren ligger Skavsta flygplats. Området präglas i hög grad av närheten till flygplatsen med parkeringsplatser, en bred infartsväg, väg 629, och ödelagda områden innanför flygplatsens, stängslade säkerhetszoner. Civilflyget startade upp 1980 och innan dess låg en militär flygflottilj här, F11, som etablerades 1941. Marken som togs i anspråk för flygplatsen var utmark till gårdarna Berga, Tå, Skavsta, Minninge och Girsta. Flera gårdar revs när flygplatsen byggdes medan annan bebyggelse övergavs och förföll. I nordvästra delen finns höga kulturhistoriska värden på Girsta ägor vid Gabrielstorp. Det är en bebyggelsemiljö med bostadshus och uthus. Intill ligger ett sammanhållet fornlämningsområde med flera gravfält, en boplatslämning samt lämningar efter torpmiljöer. Fornlämningsmiljön runt flygplatsen består annars till största delen av militära anläggningar, exempelvis en skjutbana, flera stridsvärn m.fl. från andra världskriget och framåt. Bostadsbebyggelse inom eller nära anslutning till korridoren utgörs av Stentorp, Gabrielstorp och byn Tå. Vid Tå, som är ett utpekat kärnvärde inom riksintresseområdet ***Nyköpings dalgång***, finns ett välbevarat järnåldersgravfält som gränsar till analysområdet. Sammanlagt finns uppåt hundra gravar i form av högar och stensättningar i nära anslutning till korridoren. Byarna intill har anor från järnålder vilket ortnamnet Berga indikerar. Vid Skavsta-Berga, strax utanför korridoren, har en av länets få vikingatida silverskatter påträffats. I samma område finns även boplatser från bronsålder och lösfynd från yngre stenålder vilket visar att området har lång kontinuitet bakåt i tiden och att läget varit gynnsamt invid Nyköpingsån.

Kommunikationsmiljön i centrala den av korridoren
I korridorens centrala del passerar väg 52 i öst-västlig riktning, en historisk landsvägssträckning med belägg från 1600-talet som har rätats och byggts ut för att klara trafiken till och från flygplatsen. Intill cirkulationsplatsen finns flera övergivna sträckor av den gamla vägen kvar. Vid cirkulationsplatsen möts även Tå och Kvistberga åkermarker. Andra bevarade kulturmiljöinslag längs vägen är exempelvis milstolpar, gamla träd och torp som hyst vägkrogar, ex Ullevi krog väster om korridoren. I området finns också ett antal mindre vägar som binder samman byarna. En ny sträcka har tillkommit på senare år, väg 629, som är den nya infarten till flygplatsen från cirkulationsplatsen. I samband med bygget av den försvann större delen av den gamla infarten till byn Tå från sydväst.

Området söder om väg 52
Skogsområdet söder om väg 52 hyser både bebyggelse, fornlämningar och äldre vägsträckningar. Historiskt har marken hört till Minninge gård som ligger en bit öster om korridoren. Även Kvistberga har brukat marken inom eller i nära anslutning till korridoren. Skogen var under 1600 - 1700-talet kunglig kronojaktmark och hade anknytning till Nyköpings hus och Kungsladugården. Fortfarande nyttjas skogen som jaktmark och ridning, vilket ridstigar och jakttorn vittnar om. Längst söderut i området går TGOJ-banan (Trafikaktiebolaget Grängesberg–Oxelösunds Järnvägar). I området finns spridd bebyggelse, exempelvis Övre Kvistberga, Kvistberga, Skogshyddan och Solberga. I korridorens sydligaste del, där skogen möter åker och den redan befintliga järnvägen finns två gravfält med ett 40-tal högar och stensättningar samt en välbevarad varggrop. Det är oklart vilken gårdsenhet som gravfälten hört till. Lämningar efter gården eller byn finns troligen i gravfältens omedelbara närhet. På höjden i skogen finns även spridda, enstaka fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar i form av stensättningar från förhistorisk tid och skärpningar efter stenbrott och någon enstaka husgrund från historisk tid. Korridorens södra del gränsar till riksintresseområdet ***Arnö – Stora Kungsladugården***.

3. Förhistorisk landskapsutveckling

Landskapet i korridorens omland började ta form då de första öarna frilades från havsvatten vilket skedde under mellanmesolitikum för cirka 7000 år sedan (SGU). Tusen år senare täckte vattnet i princip dagens åkrar medan de uppstickande höjderna kring Tå och skogen i södra delen var beboliga, se figur 5. För 5000 år sedan hade den norra delen av analysområdet blivit fastland. Här möttes två havsvikar, en i öst-västlig riktning som sträckte sig mot Kolmården, numera Kilaån, och en nord-sydlig som Nyköpingsån är en rest av. Skogshöjden i södra delen av korridoren var en ö belägen i korsningen mellan de två havsvikarna. Under brons- och järnåldern var havsviken mot Kolmården fortfarande farbar och troligen en viktig kommunikationsled. I historisk tid tog landsvägen tog över trafiken vilken hade i princip samma sträckning som den forna havsviken. Bebyggelsen var lokaliserad längs vikarnas strandkanter vilket gravfälten, boplatserna och enstaka stensättningar på höjderna vittnar om. Det finns även lösfynd av verktyg från stenålder i närområdet, bland annat i Tå, vilket visar på det attraktiva läget. I närområdet har tidig bebyggelse etablerats vid Tå, Berga, Gabrielstorp och vid en icke namngiven plats i korridorens södra del. Dessa enheter har alla betydande gravfält som spänner över hela eller delar av järnåldern.



Figur 5. Karta som visar havets nivå under mesolitikum eller cirka 4000 år före år 0 samt under yngre bronsålder 1000 år före år 0 i kombination med fornlämningsbilden. Källa: SGU, FMIS och Lantmäteriet.

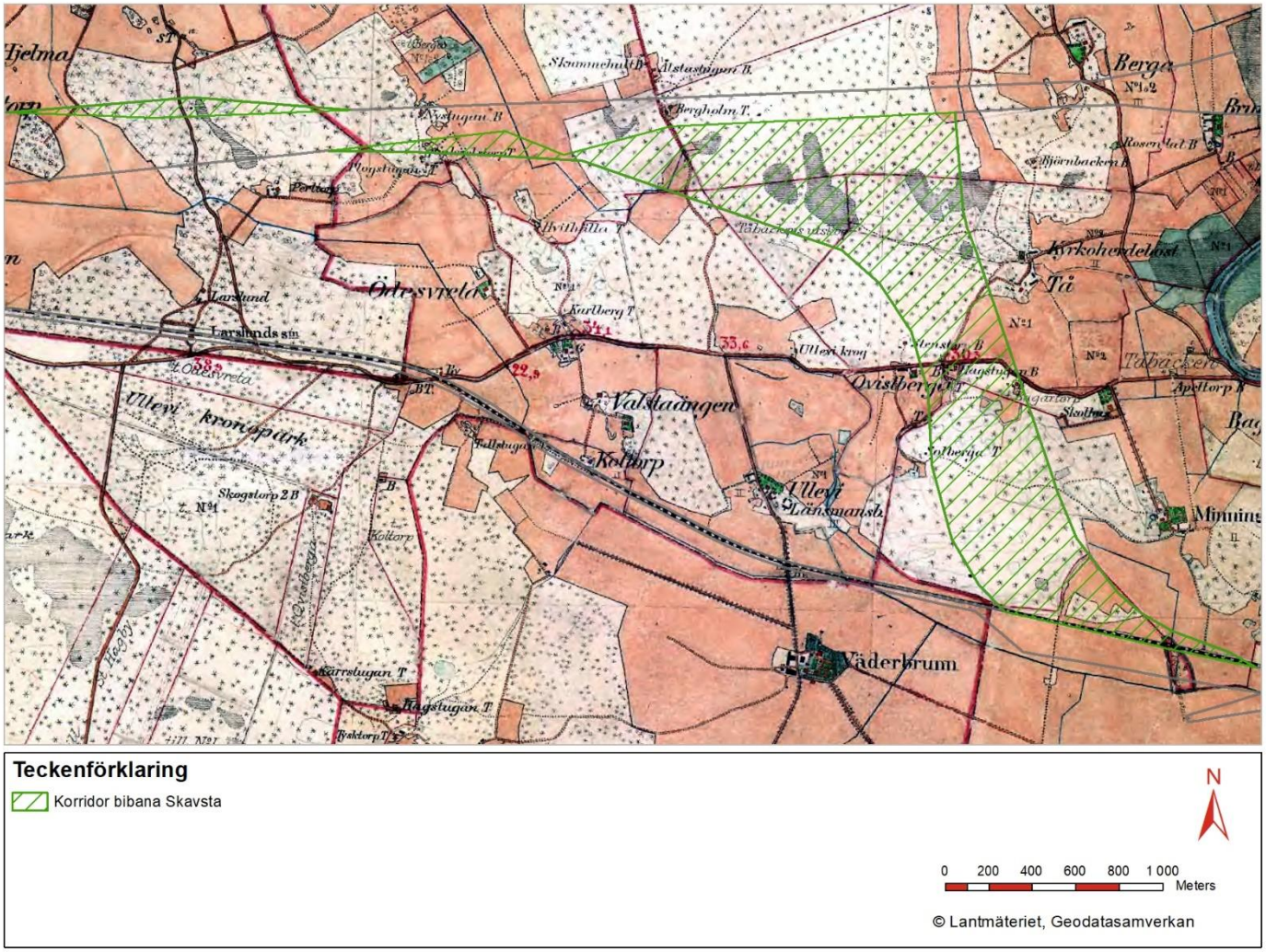
4. Historisk landskapsutveckling

Området som korridoren passerar genom har idag spridd bebyggelse bestående av större gårdar, mindre byar och enstaka före detta torp och backstugor som tidigare var underliggande de större gårdarna. Torpen och backstugorna är lokaliserade på gårdarnas utmarker. Odlingsmarkerna består idag av större brukningsenheter uppkomna vid framför allt storskiftena från 1760-talet fram till 1810-talet, samt enstaka laga skiften bland annat Brunsta år 1847 och Berga år 1830. Minninge storskiftades år 1764, Ullevi år 1806 och Kvistberga år 1811. (Lantmäterikartor C 64–14:1, C 64–14:2, C 64–14:3, C 64–14:4, C 64–8:3, C 64–36, C 64–67:6, C 64–45:2). Tå, Bagartorp och Väderbrunn genomgick inga skiften. Kommunikationsstråken visar på viktiga samband mellan gårdarna och dess utmarksbebyggelse samt hur man disponerat markerna och hur man rört sig inom området.

Längst i norr ligger Skavsta flygplats, nordväst om Nyköping. Flygplatsen anlades på Skavsta gårds ägor år 1942 som militärflygfält, F 11. När flygflottiljen lades ner den 30 juni 1980 (riksdagsbeslut 1974) fick den istället status som beredskapsflygplats. År 1984 invigdes flygplatsen som civilflygplats i kommunens regi. År 1992 ändrades namnet till Stockholm Skavsta flygplats och år 1998 övergick flygplatsen till privat ägo då ett brittiskt bolag köpte upp 90 procent av aktierna av kommunen. Väg 629, som går från väg 52 till flygplatsen, invigdes år 2011. Syftet var att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten till och från Skavsta flygplats och företagspark.

Ullevi, beläget sydväst om utredningskorridoren, ligger på en moränhöjd invid Idbäcken, se figur 4. Av namnet att döma har här funnits en kultplats tillägnad Ull. Bredvid bebyggelsen ligger ett gravfält från yngre järnålder. Idag består bebyggelsen av två gårdar, med bebyggelse huvudsakligen från 1800-talet. Den östra gården, länsmansgården, har en kringbyggd gårdsplan. Inte långt från Ullevi ligger Väderbrunn. Ursprungligen var Väderbrunn ett befäst slott, omgivet av vallgravar, troligen från tidig medeltid. Det tillhörde på 1600-talet Willem Momma. Momma startade tillsammans med Matthias Römer en egen bruksrörelse, då de år 1646 erhöll kungligt privilegium på vattenkraften i Storhusfallet i Nyköping. Väderbrunn hette tidigare Vesterbrunn och var tidigt känd för sin källa som gav mycket vatten. Väderbrunn var den största gården i Bergshammar och var tidigare kungsladugård, vilket innebar att gården skulle förse Nyköpingshus med smör, ost och slaktdjur. Detta är anledningen till utpekandet av riksintresset Arnö – Stora Kungladugården.

Korridoren ansluter mot riksintresseområdet *Arnö- Stora Kungsladugården* som utgörs av ett odlingslandskap präglat av Kungsladugården. Kungsladugården har sedan medeltiden tillhört Nyköpingshus, och har än idag kvar sin ursprungliga avgränsning mot staden. Stora och lilla Kungsladugården anlades under medeltiden för att förse det kungliga hovet vid Nyköpingshus med livsmedel. Gårdarna utgör påtagliga spår av ett kungligt landskap i huvudsak skapat av hertig Karl som en del av slottsförvaltningen. Vid Väderbrunn fanns också tidigare befästningsanläggningar som skyddade slottet. Under 1600-talet var skogen kronojaktmark med koppling till Nyköpingshus. Jakthållen i skogen finns inritade på historiska kartor (ex. Minninge ägor år 1686). Skogen i södra delen av korridoren utgör därmed ett viktigt historiskt samband med kungamakten.



Figur 6. Häradskartan från 1897 – 1901 som visar områdets karaktär innan flygplatsen byggdes. Den förordade korridoren är inlagd med gröna linjer. Källa: Lantmäteriet.

4.1. Bebyggelsen

Norr om väg 52

Gabrielstorp

Inom Girsta gamla ägor finns bebyggelse i form av bostadshus och ladugård med åkrar och ängar vid Gabrielstorp, se figur 4 och 7. Torpet hörde till Ullevi rote och finns upptaget i häradsförteckningen mellan 1734 och 1891 (Bygdeband). Intill bebyggelsen finns en betydande fornlämningsmiljö, se figur 8.

Figur 7. Bebyggelse i Gabrielstorp.

Figur 8. Gravfälten, som rymmer olika gravformer och härrör från hela järnåldern, är belägna i skogsmarken intill Gabrielstorp.

Tå

Merparten av bebyggelsen består av gårdsbebyggelse i skog eller i skogskant, se figur 4, 9-12. Intill Tå ligger ett bygravfält, vilket vittnar om en lång kontinuerlig bosättning. Byn finns tidigast belagd i de historiska källorna 1303 och som kyrkoherdeboställe 1341. I kartmaterialet indelas Tå i två enheter, dels som prästgård och dels som en skattegård. Det är troligt att Tå under lång tid bestått i ett skattehemman och en prästgård. Dagens Tå gårds huvudbyggnad uppfördes omkring 1830, med ekonomibyggnader från början av 1900-talet och framåt, bland annat ett tvåvåningsmagasin. Till gården hör också ett par f d arbetarbostäder av något yngre datum. Den förste kände ägaren till Tå gård hette Karl Ersson och brukade gården på 1830-talet. Manbyggnaden består av 1 ½ vånings byggnad, fyra fönsteraxlar lång, med vitmålad locklistpanel, fönster i bottenvåningen med tvärpost och på övervåningen mindre tvåluftsfönster med spröjs, frontespis med balkong ovan entrén, plåtklätt mansardtak och mindre utbyggnad på ena gaveln med trolig köksentré, se figur 9. Framför huset en gräsklädd rundel med blomplantering i mitten. På Tå gård bedrivs idag ett aktivt jordbruk. Väster om Tå gård har det tillkommit ytterligare bebyggelse. Det är ett vinkelbyggt bostadshus med delvist inglasad farstukvist, troligen uppfört vid 1900-talets början. Byggnaden är relativt välbevarad med kvarvarande äldre byggnadsdelar som vittnar om dess ålder, bland annat de dekorativt utformade taktassarna. Byggnaden är trots det inte opåverkad av förändringar då bland annat merparten av fönstren har bytts ut. Vidare har en långtidsparkering till Skavsta flygplats anlagts i direkt anslutning till Tå från nordöst. Den f d backstugan Stentorp, en rödmålad enkelstuga, se figur 4 och 10. Stentorp ligger avskilt, vid vägs ände utefter en liten grusväg i skogspartiet strax sydöst om cirkulationsplatsen vid väg 52.

Figur 9. Mangårdsbyggnad i Tå.

Figur 10. Stentorp på Tås ägor.

Figur 11. Långtidsparkeringen väster om Tå sett från väg 629.

Figur 12. Byggnad i utkanten av Tå belägen inom korridoren.

Söder om väg 52

Bagartorp

Utanför korridoren, öster om Minninge fanns tidigare en gård som hette Bagartorp. Trots att Bagartorp ligger en bra bit från korridoren finns det ett kulturhistoriskt samband mellan gården och den före detta backstugan Tallbacken, se figur 4 och 13. På 1600-tals kartor finns gården Bagartorp vid Nyköpingsån angiven och fynd på platsen pekar på att platsen varit bebodd redan under förhistorisk tid. Bagartorp revs 1990, men utmed väg 52 och inom korridoren ligger än idag Tallbacken, en före detta backstuga underliggande Bagartorp (finns med på Lantmäterikartor 1819, 1837, 1872, 1897). Då ägaren till Kvistberga köpte den del av Bagartorps mark som låg mellan vägen till Minninge och fram till gränsen mot Kvistberga (mitt emot vägen till Tå) tillfördes Tallbacken och torpet Karlsro till Kvistberga. Karlsro revs i samband med bygget av den nya cirkulationsplatsen. Tallbacken står fortfarande kvar, om än i förfallet skick, men nyttjas fortfarande.

Figur 13. Tallbacken

Kvistberga

Strax väster om korridoren och strax söder om väg 52 ligger idag Kvistberga, se figur 4 och 15. Ortsnamnet Kvistberga omnämns i ett diplom från 1430, men det är osäkert om det avser just den aktuella enheten. I det historiska kartmaterialet betecknas Kvistberga under 1700-talets slut som augmenthemman och senare som kronoskatthemman. Ett augmenthemman betalade en del av sin skatt, s k augment, till ett rusthåll. I Kvistbergas fall var det troligen till det näraliggande Minninge rusthåll. Kvistberga har enligt det historiska kartmaterialet flyttats, från början låg Kvistberga utmed inägo- och utmarksgränsen, vid bergs- och skogsområdet mellan Ullevi och Minninge (Lantmäterikarta 1745). Vid storskiftet 1811 flyttades gården till nuvarande plats som tidigare utgjorde Kvistbergas hage och åker. Ett torp beläget vid den historiska bytomten, benämnt Övre Kvistberga på kartor från 1827 och på häradskartan (1897 – 1901), sambrukades med Kvistberga (Häradsekonomen 1897–1901). Dagens bebyggelse ligger i stort sett i samma lägen som i det historiska kartmaterialet, men bebyggelsen i sig är relativt förändrad genom moderna tillägg och ombyggnationer.

Figur 14. Vid Övre Kvistberga finns moderniserad, äldre bebyggelse belägen nära Kvistberga gamla tomtplats.

Figur 15. Kvistberga sett från söder.

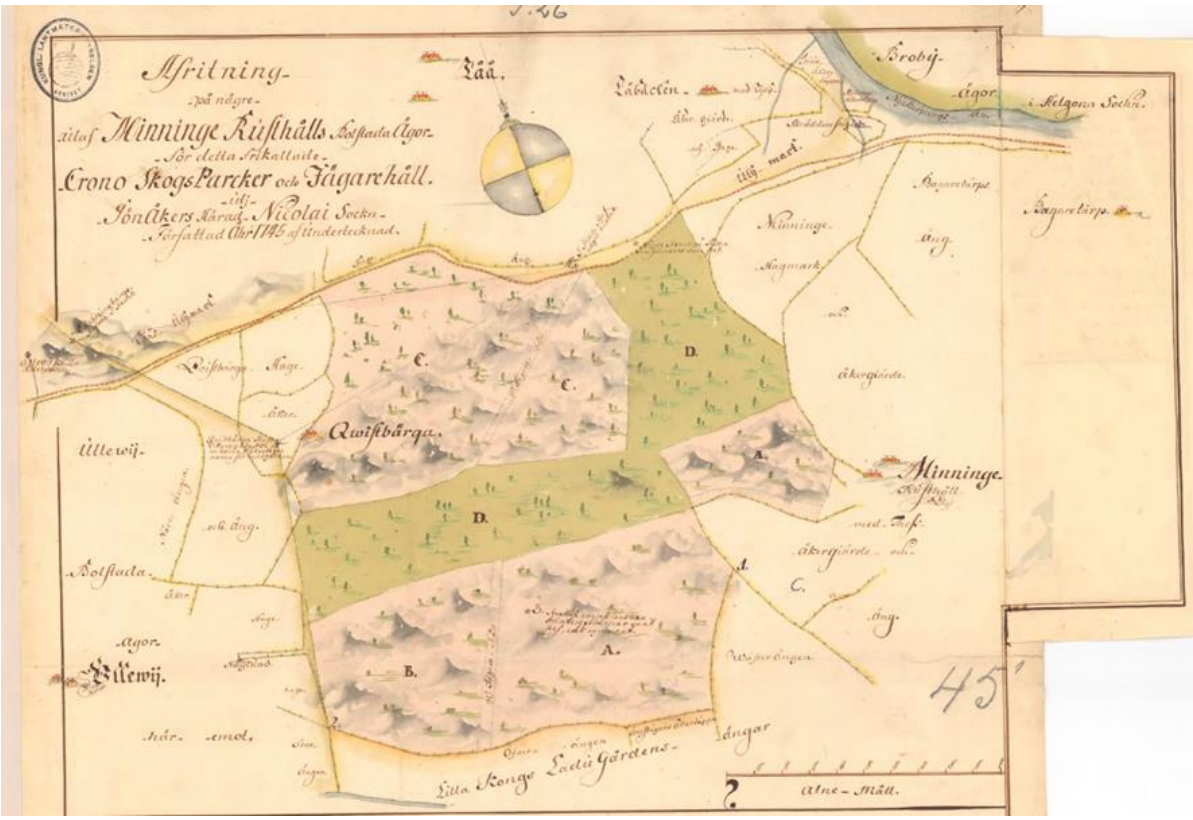
Minninge

Minninge finns skriftligt belagt sedan 1382. I kartmaterial från 1700-talet betecknas enheten som rusthåll, se figur 19. Minninge ligger visserligen ligger på relativt långt avstånd öster om korridoren, men då flera av de bebyggelseenheter som ligger inom korridoren varit underliggande eller skattskyldiga till Minninge finns det en stark kulturhistorisk koppling dit. Något längre söderut från Kvistberga, också strax utanför korridoren finns det före detta torpet Solberga, figur 4 och 17. Torpet var tidigare underliggande Minninge och finns omnämnt i husförhörslängder från början av 1800-talet. Torpet fungerade till en början som arbetarbostad till Minninge och sedan för hyresgäster. Mellan Minninge och Solberga går en större stig. En bebyggelseenhet söder om cirkulationsplatsen och inom korridoren utgörs av Skogshyddan (Lantmäterikartor 1798, 1827, 1897) och Billinge (Lantmäterikartor 1819, 1837, 1872, 1897 m.fl.), se figur 4 och 18. Vid Skogshyddan står idag ett bostadshus från början av 1900-talet, se figur 16. Tidigare fanns här ett båtmanstorp med den liten åker, Storns torp, med belägg från 1798.

Figur 16. Skogshyddan

Figur 17. Solberga

Figur 18. Billinge. Foto: Magnus Djerfsten.



Figur 19. Karta över Minninge ägor 1745. Källa: Lantmäteriets historiska kartor.

4.2. Kommunikationer

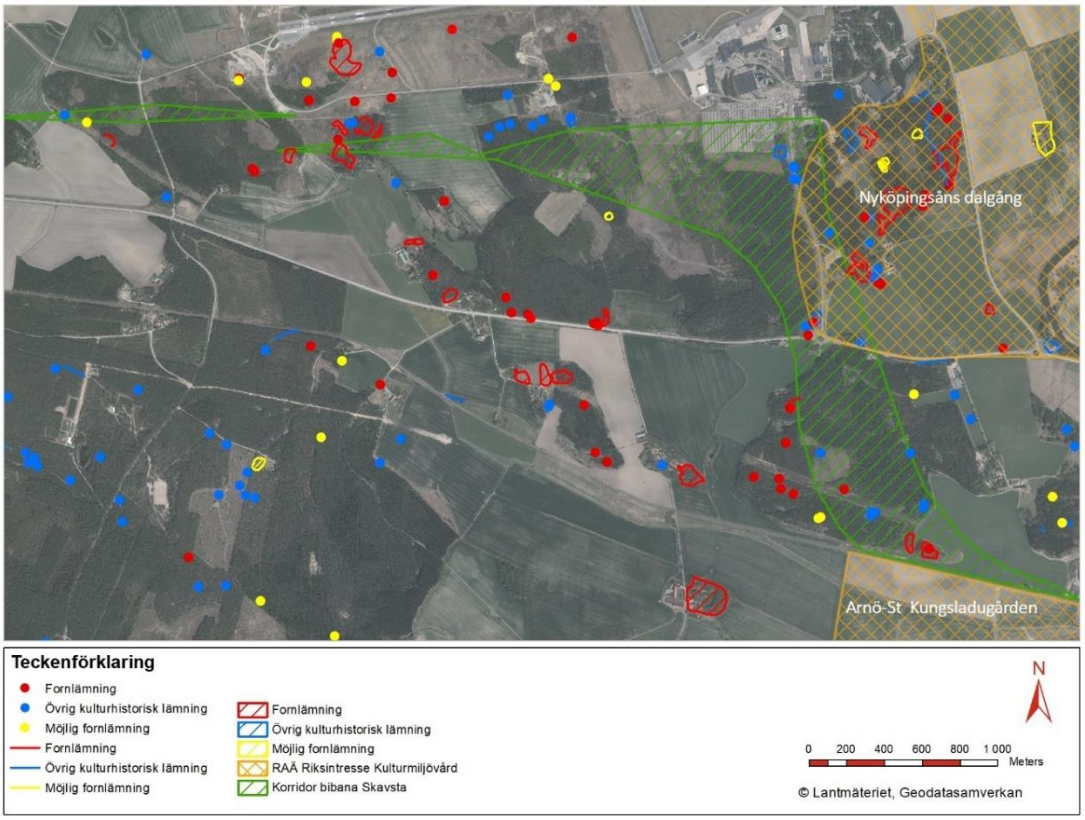
Området i norra delen av korridoren präglas i hög grad av närheten till flygplatsen. Väg 52 löper i öst - västlig riktning och följer skogskanternas brynzoner. Väg 52 är en äldre vägsträckning, med belägg från 1600-talet, som rätats och byggts ut för att klara trafiken till och från flygplatsen. Det finns fortfarande kulturmiljöinslag utefter vägen som minner om dess ålder, exempelvis milstolpar, gamla träd och den före detta vägkrogen Ullevi krog. Milstolpen som är belägen intill cirkulationsplatsen är skyddad som fornlämning (Nyköping 236:1). Den har ett högt värde eftersom den står på ursprunglig plats invid den gamla infarten till Tå som delvis försvann när den nya infartsvägen byggdes, se figur 20 och 21. Intill cirkulationsplatsen vid Billinge finns fortfarande övergivna sträckor av den gamla landsvägen kvar. Inom korridoren finns också att antal mindre vägar som binder samman byarna. I södra delen mellan Minninge och Solberga finns en större stig. Vid fältbesök 2018-09-21 påträffades en tidigare ej registrerad vägsträckning i bergigt skogsparti och lämningar efter en husgrund i närheten av platsen för Kvistberga by. Vägen är troligen en äldre sträckning av vägen som förband Minninge med Kvistberga med varandra, se figur 22. Längst i söder går TGOJ-banan.

Figur 20. Kommunikationsmiljö vid gamla infarten till Tå som låg mellan de båda ekarna. Milstolpen Nyköping 236:1 är fornlämning och står fortfarande på ursprunglig plats.

Figur 21. Den kvarvarande delen av gamla infartsvägen till Tå från väg 629 som fortfarande är i bruk samt byggnad belägen inom korridoren.

Figur 22. Övergiven stensatt vägsträcka i skogen vid Övre Kvistberga, troligen rest av förbindelsevägen mellan gamla Kvistberga och Minninge gårdar. Vägen är inte registrerad i Fornsök.

5. Lagskyddade kulturmiljöer

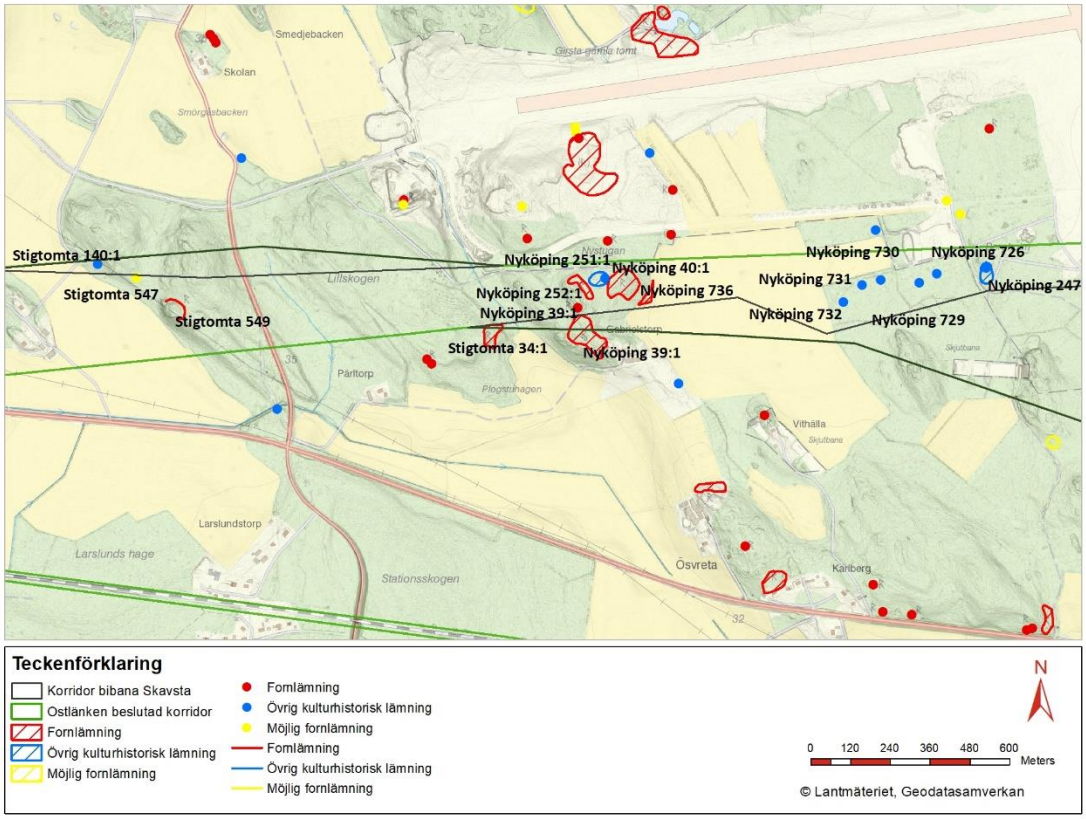


Figur 23. Skyddade värden. Riksintresseområden för kulturmiljövård samt registrerade lämningar i Fornminnesregistret/Fornreg. Uttaget 2019-02-25.

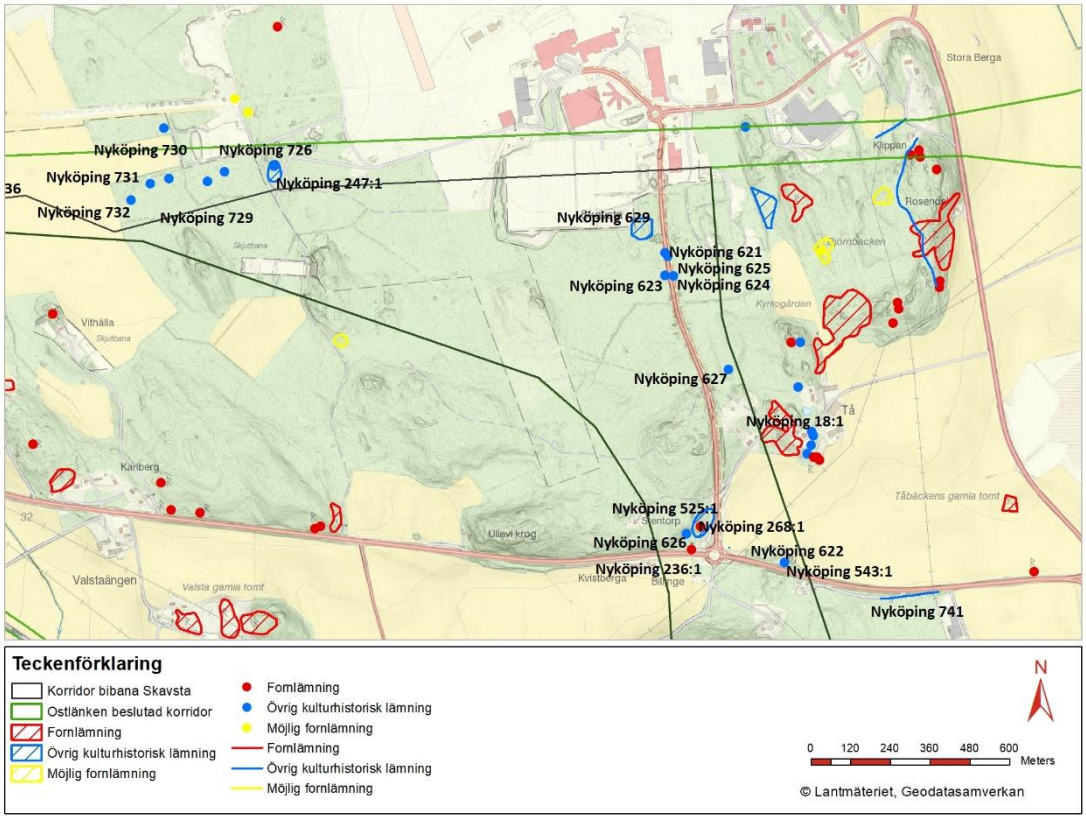
5.1. Kända fornlämningar

Korridorens nordvästra del löper genom **Fjällskärs** utmarksägor, figur 4 och 24. I skogsområdet rakt öster om gården Djälp finns ett par övriga kulturhistoriska lämningar registrerade, en kolbotten och en osäker stensättning (Stigtomta 140:1 och Stigtomta 547). I området finns även en hägnad registrerad som fornlämning med oklar datering (Stigtomta 549), se figur 24.

På **Girsta** historiska ägor vid Gabrielstorp nära intill flygplatsen, finns ett skogsparti med flera gravfält som troligen har varit i bruk under hela järnåldern (Nyköping 39:1, 40:1 och 251:1, 252:1), figur 4 och 24. Det finns sammanlagt ett drygt 60-tal synliga gravar där bland annat domarringar, triangulära och rektangulära gravformer ingår. Under en utredning år 2015 framkom även boplatslämningar i åkermarken intill (Nyköping 736). Två av gravfälten har gravformer som kan föras till äldre järnålder medan de övriga utgörs av högar och stensättning vilket brukar visa på gravar från yngre järnålder. Ett par hundra meter norr om Gabrielstorp finns ytterligare lämningar av gravar och boplats från bronsålder eller äldre järnålder vilket visar att området kring Gabrielstorp har varit av betydelse under lång tid. Intill gravfälten finns även lämningar efter ytterligare ett torp, Nystugan, en sentida enhet som brändes ner 1932 (Nyköping 251:1). Området har höga kulturhistoriska värden. På gränsen till analysområdet ligger även ett litet gravfält med domarringar och stensättningar (Stigtomta 34:1).



Figur 24. Fornlämningar på Fjällskärs och Girstas ägor.

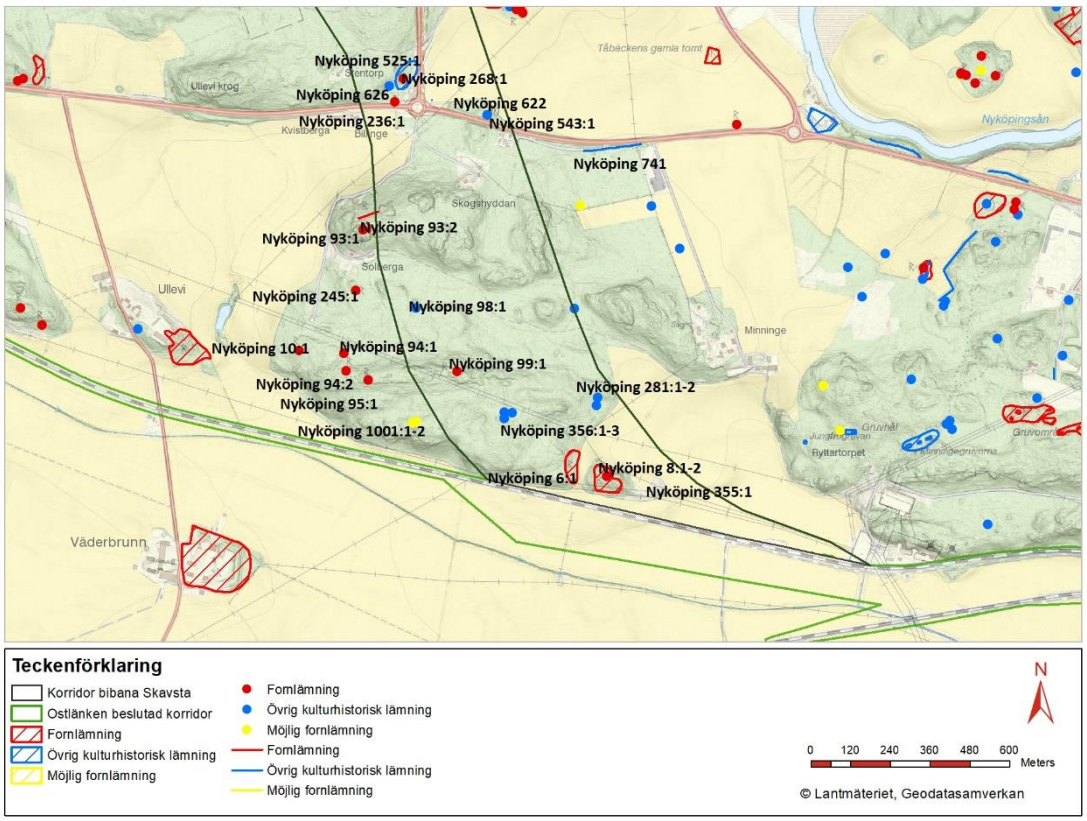


Figur 25. Fornlämningar närmast Skavsta flygplats.

Fornlämningsbilden närmast **Skavsta flygplats** präglas av militära lämningar. Det finns även lämningar efter torpet Bergholm, Nyköping 247:1, som finns belagd på karta från 1830 och därmed bör få ändrad antikvarisk bedömning till fornlämning. De flesta registrerade lämningarna framkom i samband med att den nya tillfartsvägen till flygplatsen utreddes och inför Ostlänkens projektering (Sörmlands museum 2008, SAU och Sörmlands Arkeologi AB, 2016). De utgörs av skyttevärn och jordvallar till kamouflagehangarer från tiden då flygflottiljen fanns på platsen och klassas som övriga kulturhistoriska lämningar då de är yngre än 1850 (Nyköping 525:1, 621, 623, 625, 626, 629, 726, 729, 731, 732) se figur 25.

Längre söderut vid cirkulationsplatsen finns lämningar efter en sentida källare, en stensättning, ett skyttevärnsområde och en halvmilsstolpe i gjutjärn från 1779 som står belägen vid väg 52 på ursprunglig plats (Nyköping 626, 268:1, 525:1, 236:1), se figur 25. Vid milstolpen fanns tidigare den gamla infarten till Tå från landsvägen, som löpte mellan två ekar som fortfarande står kvar. Milstenen är skyddad som fornlämning liksom stensättningen. Husgrunden är en övrig kulturhistorisk lämning och ligger i anslutning till den f.d. vägen till Tå. Direkt öster om cirkulationsplatsen finns ett område vilket utpekas som ett möjligt boplatsläge med anledning av närheten till gravfält. I rapporten föreslås fortsatt utredning för att fastställa eventuell fornlämning (SAU, 2016:24).

Figur 26. Bilden visar gravfältet Nyköping 18:1 i västra delen av Tå på gränsen till korridoren, se läget i figur 25.



Figur 27. Fornlämningar i korridorens södra del.

Den södra delen av korridoren sträcker sig genom ett tallskogsområde som idag används för jakt och ridning. Jakten har lång tradition bakåt i tiden i den här skogen, som tidigare var kronojaktmark till Kungsladugården. Skogen rymmer enstaka fornlämningar som gruvområden med skärpningar, skrotstensvarpar, en stenhägnad och enstaka ensamliggande stensättningar (Nyköping 92:2, 356:1 - 3, 281:1 - 2, 98:1, 99:1), se figur 27. Allra längst i söder där skogen möter åkermark finns två gravfält med sammanlat ett 40-tal högar och stensättningar samt en välbevarad varggrop (Nyköping 6:1, 8:1), se figur 27. Läget för en eventuell boplats som hör till gravfältet är inte känt men bör ha legat i gravfältets omedelbara närhet, eventuellt i åkermarken nedanför.

5.2. Potential för okända lämningar

Störst potential att påträffa fler fornlämningar finns det i områdena med gravfälten. I de flesta fall rör det sig om gravar som inte har någon synlig överbyggnad och som kan ligga utanför området eller mellan synliga gravar. Den gräns som idag markerar gravfälten är inte fastställd utan bara en uppgift om vad som är synligt ovan mark. För att fastställa gravfältens verkliga begränsningslinje utförs en förundersökning i avgränsade syfte, en åtgärd som beställs och hanteras av Länsstyrelsen i respektive län.

Vid gravfälten i Gabrielstorp kommer troligen antalet gravar att öka inom fornlämningsområdet och möjligen även i utkanten av det.

Vid Tå finns det möjlighet att gravfältet sträcker sig längre åt väster än vad som idag är känt. Där kan det även framkomma boplatslämningar i åkermarken.

Vid fältbesök konstaterades att det finns oregistrerade militära lämningar väster om väg 629.

I området öster om gamla Kvistberga tomt finns en oregistrerad väg och en osäker husgrund på höjden i skogen. Det borde även gå att hitta den gamla vägen mellan Kvistberga och Skogshyddan, en sträckning som drogs om på 1800-talet, eventuellt i samband med att en ny väg drogs fram till väg 52. Tidigare gick vägen över åkermarken mellan gamla och övre Kvistberga. Området behöver inventeras mer noggrant.

I närheten av gravfälten i södra delen av korridoren, kommer troligen den förhistoriska boplatsen påträffas vid utredning. Boplatser från järnåldern kan ibland täcka stora ytor.

Figur 28. Gravfält belägna i skogsområdet där de nya spåren ska ansluta till TGOJ-banans spår.

5.3. Byggnadsminnen och kyrkliga kulturminnen

Det finns inga byggnadsminnen eller kyrkliga kulturminnen inom analysområdet vilket är detsamma som korridoren för bibana Skavsta.

5.4. Riksintressen

Analysområdet tangerar riksintresseområde Nyköpingsåns dalgång som sträcker sig i nord-sydlig riktning ca 1 km öster om analysområdet. Den sydvästligaste delen av riksintresset ligger inom korridoren. I söder gränsar korridoren till riksintresset Arnö-Stora Kungsladugården.

Nyköpingsåns dalgångsbygd *(D 52)* präglas av herrgårdslandskap i norr och storbondebygd i söder. Genom Nyköpingsån binds det inre sjölandskapet samman med Östersjön. På den östra sidan av ån ligger en höjdsträckning med branta sluttningar ner mot ån och på den västra sidan ligger Skavstamalmen med sina flacka sandmoar som sluttar mjukt ner mot ån.

Figur 29. Siktlinje från Brunsta gård inom riksintresseområdet Nyköpings dalgång mot bebyggelsen i Tå.

De övergripande dragen i markanvändningen kring ån har bibehållits och är ovanligt tydliga, exempelvis vägarna som följer gränsen mellan in- och utmark. Det finns en lång platskontinuitet i dalgången där gravar från bronsålder, äldre järnålder, vikingatid och medeltid ligger kant i kant med den historiska bebyggelsen. På vardera sida av Nyköpingsån finns rika fornlämningsmiljöer med platser som varit viktiga under bronsålder och senare, exempelvis Släbro, Broby och Tuna, se figur 30. Hällristningsmiljön vid Släbro är länets största och unik i ett nordiskt perspektiv genom sina speciella symboler och figurer. Stormannagårdarna från järnåldern ligger som ett pärlband längs dalgången och visar på den maktställning som de en gång hade. Bebyggelsen utgörs av flera herrgårdar, enskilda gårdar och av Bärbo 1200-talskyrka med kyrkomiljö. Herrgårdsmiljöerna vid Näs, Tista, Täckhammar och Christineholm innefattar en mångfald av olika typer av bebyggelse såsom ekonomibyggnader, arbetarlängor, torp, arrendegårdar och storbondgårdar, parker och alléer. Brunsta är den enda jordbruksbebyggelsen som ligger kvar mitt i odlingsmarken på

Figur 30. Riksintresseområden för kulturmiljö samt viktiga värdeområden inom riksintresseområdet Nyköpingsåns dalgång. Källa: RAÄ och Lantmäteriet.

ursprunglig plats vilket har betydelse för förståelsen av markanvändningen och dess historia i dalgången. De betade sankängarna längs dalgångens kanter visar på ett ålderdomligt betesbruk och är viktigt för upplevelsen av å-miljön. Det öppna odlingslandskapet har stor betydelse för upplevelsen av landskapets och dalgångens karaktär.

Korridoren för bibana Skavsta korsar till en liten del riksintresset för Nyköpingsåns dalgång, som i den här delen omfattar ett större fornlämningsområde vid byarna Tå och Berga med flera gravfält. Sammanlagt finns uppåt hundra gravar i form av högar och stensättningar i nära anslutning till korridoren. Byarna har anor från järnålder. Vid Skavsta-Berga har man påträffat en av länets få vikingatida silverskatter. I samma område finns även boplatser från bronsålder och lösfynd av stenyxor (troligen stenålder, odaterade) vilket visar att området har lång kontinuitet bakåt i tiden och att läget varit gynnsamt vid Nyköpingsån. Söder om korridoren ligger ytterligare ett riksintresse för kulturmiljövården, ***Arnö-Stora Kungsladugården*** *(D 56).* Området utgörs av ett odlingslandskap präglat av Kungsladugården, vilken sedan medeltiden tillhört Nyköpingshus. Riksintresseområdet berörs inte av korridoren men järnvägen kommer att kunna ses från det. Gränsområdet är också redan påverkat av TGOJ-banan som går i riksintresseområdets norra gränslinje.

Figur 31. Sikt från riksintresset Arnö-Kungsladugården mot gravfälten i skogsbrynet som ligger inom korridoren.

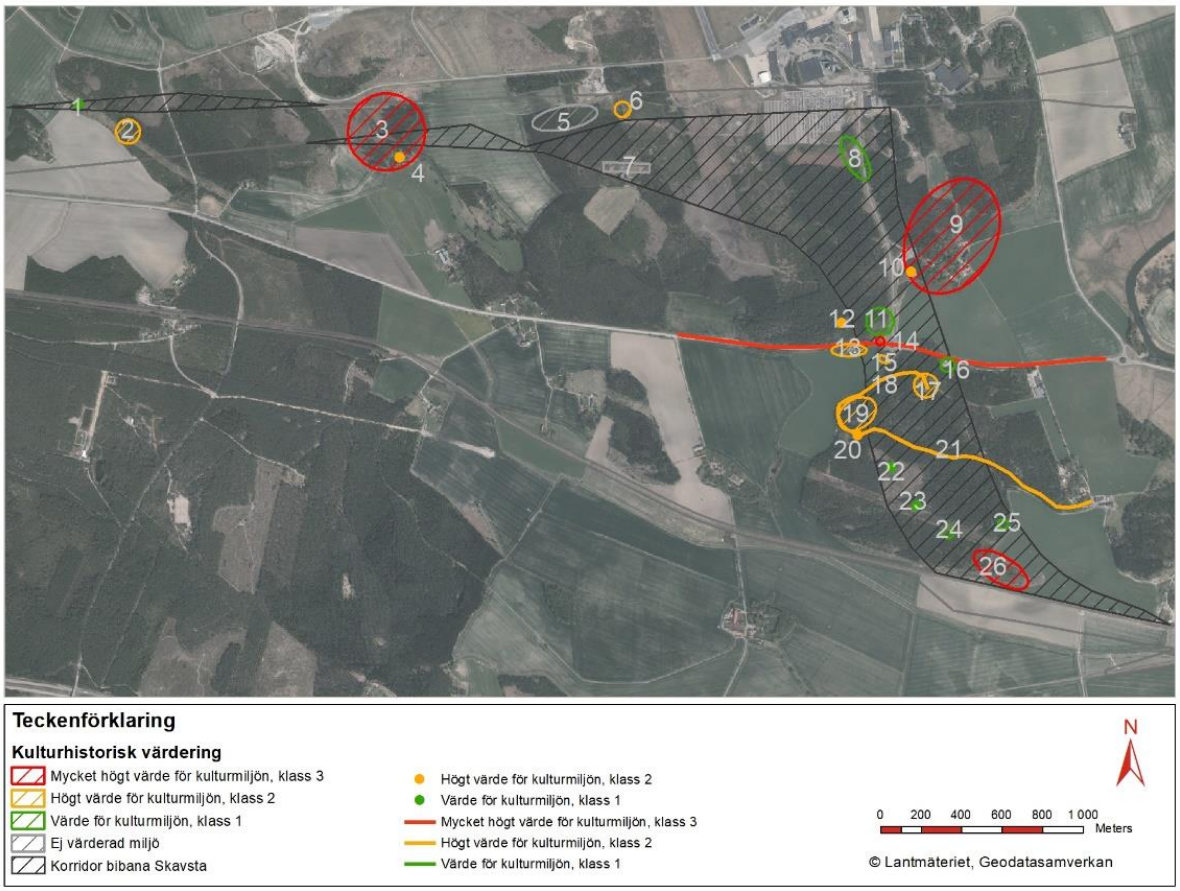
6. Särskilt väsentliga kulturmiljöer

6.1. Bedömningsgrunder

Som underlag till kulturarvsanalysen har fornlämningar, bebyggelse och andra viktiga kulturmiljöer inom korridoren värderats och beskrivits. Även särskilt viktiga kulturmiljöer och bebyggelse utanför korridoren som bedöms påverkas av de nya spåren, har analyserats. Värderingen i följande stycke redovisas dels som sammansatta miljöer vilka består både av fornlämningar, övriga kulturhistoriska lämningar samt kulturlandskap, bebyggelse, kommunikationer och övriga strukturer, dels som enstaka punktobjekt, exempelvis en byggnad eller en fornlämning. Kulturmiljöer och enstaka objekt har beskrivits och bedömts för hela korridoren med undantag för några av de militära lämningarna från 1940-talet i korridorens norra del som inte var åtkomliga vid fältbesiktningen. I beskrivningarna nedan hänvisar siffrorna inom parantes till värderingskartan i figur 32.

Klassningarna för fornlämningar överensstämmer med de klassningskategorier som gäller för kulturmiljöer i stort, 1 - 3, där 1 är det lägsta värdet, se kap 1.5. I värderingsarbetet av fornlämningarna togs även hänsyn till aspekter som:

- Regionalt eller nationellt värde
- Avläsbarhet/pedagogiskt värde
- Tillgänglighet med skyltar, vandringsleder, samt skötsel m.m.
- Vetenskapligt värde



Figur 32. Karta som visar kulturhistoriska värden inom korridoren och i dess närhet. Klass 3 motsvarar de högsta kulturmiljövärdena inom korridoren.

6.2. Kulturhistorisk värdering

Fjällskärs utmark (Nr 1 och 2)

Korridorens nordvästra del löper genom Fjällskärs utmarksägor. I skogsområdet rakt öster om gården Djälp finns ett par övriga kulturhistoriska lämningar registrerade, en kolbotten och en osäker stensättning (1) (Stigtomta 140:1 och Stigtomta 547). I området finns även en hägnad (2) registrerad som fornlämning med oklar datering (Stigtomta 549).

Fornlämningar, kolbotten och stensättning: klass 1
Fornlämning hägnad: Klass 2

Girsta och Bergas ägor (Nr 3 - 7)

Inom Girsta gamla ägor finns bebyggelse i form av bostadshus och ladugård med åkrar och ängar vid Gabrielstorp (4). Torpet hörde till Ullevi rote och finns upptaget i häradsförteckningen mellan år 1734 och 1891 (Bygdeband). Intill bebyggelsen finns en betydande fornlämningsmiljö i ett skogsparti med flera gravfält och som troligen har varit i bruk under hela järnåldern (3) (Nyköping 39:1, 40:1 och 252:1). Det finns ett drygt 60-tal synliga gravar där bland annat domarringar, triangulära och rektangulära gravformer ingår. Under en utredning år 2015 framkom även boplatslämningar i åkermarken intill (Nyköping 736). Två av gravfälten har gravformer som kan föras till äldre järnålder medan de övriga utgörs av högar och stensättning vilket brukar visa på gravar från yngre järnålder. Ett par hundra meter norr om Gabrielstorp finns ytterligare lämningar av gravar och boplats från bronsålder eller äldre järnålder vilket visar att platsen har varit av betydelse under lång tid. Intill gravfälten finns även lämningar efter ytterligare ett torp, Nystugan, en sentida enhet som brändes ner 1932 (Nyköping 251:1). I Skavstas närhet finns militära lämningar i form av stridsvärn (5) (Nyköping 524:1, 730, 726, 729) och en skjutbana (7) och lämningar efter torpet Bergholm på Berga ägor (6).

Helhetsmiljö: Klass 3
Bebyggelse: Klass 2
Fornlämningar: Klass 3

Dokumentvärde

Fornlämningsmiljön har ett högt dokumentvärde genom sin kombination av boplats, flera gravfält från olika perioder av järnålder, äldre väg, äldre odlingsmarker, ängar, diken, både stående och övergiven bebyggelse från historisk tid.

Upplevelsevärde

Fornlämningsmiljön ligger mycket nära Skavsta flygplats och är därför inte så lättillgängliga för besökare då bilvägen i princip är stängd för allmänheten. Gravfälten är bevuxna med äldre träd och snår och är så pass igenvuxna att det är svårt att identifiera gravarna. Upplevelsevärdet skulle kunna vara betydligt högre om gravfälten röjdes fram med sin mångfald av olika gravformer.

Tå (Nr 8 - 12)

Tå ligger i kanten av en större dalgång belägen i anslutning till Nyköpingsån (9, 10). Dalgången hade riklig tillgång på foder i form av strandängar och var en attraktiv boendemiljö redan under järnåldern. Inom analysområdet sträckte sig Tås ägor från landsvägen och norrut till Bergs utmarksägor vid Skavsta flygplats. Byn är oskiftad och hyser ännu en samlad bebyggelse med flera gårdar. Inom byn vid gränsen till korridoren

finns ett stort järnåldersgravfält. Fornlämningsbilden är rik och rymmer även fynd från stenålder. På Tås ägor ligger torpet Stentorp, strax utanför korridoren (12). I skogsområdet sydväst och norr om Tå finns spridda lämningar efter stridsvärn och andra militära anläggningar i skogen och längs infarten till flygplatsen (8, 11). Lämningarna härstammar från tiden när Skavsta var en militärflygplats det vill säja efter 1941 och har inte fornlämningsstatus.

Helhetsmiljö: Klass 3
Bebyggelse: Klass 3, byggnad inom korridor: Klass 2
Fornlämningar: Klass 3
Militära lämningar: Klass 1

Dokumentvärde
Bebyggelsen i Tå har på det stora hela tidstypisk karaktär och autentisk prägel, 1800 - 1900-tal. Området har upprätthållit jordbrukslandskapets olika delar – strandängar, ängar, hagmarker och åker. Järnåldersgravfältet har genom sin rumsliga placering direkt anknytning till byn Tå och visar att den historiska byn även hade en förhistorisk föregångare.
De militära lämningarna är idag en av få komponenter som visar på Skavstas militära bakgrund. Det finns fler lämningar som inte är registrerade i området och en noggrannare kartering skulle kunna visa på en mer detaljerad bild över hur övningsfälten såg ut. I kombination med historiskt material skulle lämningarna kunna visa på en intressant men kort period av Sveriges historia.

Upplevelsevärde
Lång boendekontinuitet på platsen. Representativ oskiftad bebyggelse med upplevelsevärde. Skavsta flygplats intilliggande långtidsparkering har negativt påverkat upplevelsen av byn från nordväst. Gravfältet är väl avläsbart i västra delen då skogsvegetationen här inte är så tät. Högt upplevelsevärde.
De militära lämningarna förekommer oftast som gropar och i något enstaka fall kan rester av träkonstruktioner finnas kvar. Upplevelsevärdet är begränsat.

<u>Kommunikationsmiljö (Nr 14)</u>
Området innefattar del av väg 52, en milstolpe på ursprungsplats samt den gamla infarten till Tå som idag inte finns kvar men platsen flankeras ännu av två äldre ekar. Landsvägen väg 52 är en gammal landsväg som i princip har behållit samma sträckning i århundranden. Rätningar har dock gjorts vilket har inneburit att övergivna sträckor av landsvägen finns kvar i terrängen längs vägen. Inom området finns flera mindre vägar som binder samman byarna. I södra delen mellan Minninge och Solberga går en större stig. Det finns även en övergiven vägsträckning i skogen som tros ha förbundit även gamla Kvistberga med Minninge.

Helhetsmiljö: Klass 3
Fornlämning, milstolpe: Klass 3
Vägsträckning, v 52: klass 3

Dokumentvärde
Landsvägens äldre sträckning är ett dokument som visar det historiska resandet. Äldre vägar berättar om hur människor har rört sig inom ett landskap och hur de har knutit människor och bygd närmare varandra. Vägar lades ofta i området mellan skogsmark och

den mer värdefulla åkermarken. På så sätt blev vägen ofta en naturlig gräns mellan den odlade och den icke odlade marken. Lämningar efter äldre kommunikationsnät har ett stort kulturhistoriskt intresse, eftersom de visar på den politiska och ekonomiska utvecklingen i området och landet.

Upplevelsevärde
Det är alltjämt möjligt att förstå den gamla infarten till byn Tå, och det ålderdomliga intrycket förstärks av milstolpen intill som fortfarande står på sin ursprungliga plats. Detta trots att den nya infartsvägen till Skavsta har brutit vägens samband med Tå. Placeringen av cirkulationsplatsen och dess upphöjda läge har inneburit att siktlinjen från det öppna landskapet vid Ullevi ner mot Nyköpingsån delvis är skymd.

Kvistberga (Nr 13)
I det historiska kartmaterialet betecknas Kvistberga under 1700-talets slut som augmenthemman och senare som kronoskatthemman. Som augmenthemman betalade Kvistberga troligen skatt till Minninge rusthåll. Idag ligger Kvistberga beläget utmed väg 52, dit gården flyttade vid storskiftet 1811. Tidigare låg Kvistberga längre söderut där sedermera torpet Övre Kvistberga låg (19). Övre Kvistberga och Kvistberga har i tider sambrukats och de båda enheterna förbands genom en väg över åkermarken. Vägen flyttades senare till dagens sträckning i skiljelinjen mellan skogen och åkermarken. Fornlämningsbilden utgörs av en stensättning, en hägnad och en övergiven vägsträckning belägna strax utanför korridoren (19). Den sistnämnda kan vara en äldre sträckning av vägen mellan det historiska Kvistberga och Minninge.

Helhetsmiljö: Klass 2
Fornlämningar: Klass 2

Dokumentvärde
Bebyggelselägena för Kvistberga och Övre Kvistberga har ett kulturhistoriskt värde då de berättar områdets bebyggelsehistoriska utveckling och den samhälls- och socialhistoriska strukturen. De enstaka fornlämningarna berättar om den äldre markanvändningen.

Upplevelsevärde
Bebyggelsen är till stor del förändrad genom om- och tillbyggnader och nytillskott, men har trots det visst upplevelsevärde genom bebyggelselägeskontinuiteten. Av fornlämningarna är det framför allt den övergivna vägsträckningen mellan Kvistberga och Minninge som har ett upplevelsevärde. Hägnaden och stensättningen är otydliga.

Minninge och Bagartorp (Nr 16 - 26)
Minninge ligger beläget strax utanför korridoren, och inom korridoren finns Billinge (15), Solberga (20) och Skogshyddan (17) som tidigare var underliggande torp till Minninge. Det finns även en stig mellan Solberga och Minninge (21). Gården Minninge var förr en hamnplats vid en djupt inskuren vik. Bagartorp ligger än längre bort från korridoren, ned mot Nyköpingsån, och gården är idag riven. Utefter väg 52 finns dock en f d backstuga som tillhörde Bagartorp och som ligger inom korridoren, Tallbacken (16).
Skogsmarken har i historisk tid varit kronojaktmark och jakthållen finns utmarkerade på historiska kartor. Skogen används än idag som jaktmark och ett antal jakttorn är belägna i området. Spridda fornlämningar är belägna inom den skogsklädda höjden inom analysområdet. De utgörs av enstaka stensättningar (22, 23) och lämningar av gruvverksamhet i form av skärpningar (24, 25). I området där bibanan tar av från de

befintliga spåren och fortsätter norrut, finns ett par gravfält utan anknytning till en idag befintlig gård (26). De två registrerade gravfälten ligger på en moränås på en bergssluttning och består tillsammans av 40 synliga gravar från järnåldern.

Bebyggelsemiljö: Klass 2
Fornlämningsmiljö för gravfälten i söder: Klass 3
Enstaka fornlämningar i skogen: Klass 1

Dokumentvärde
Bebyggelsen har framför allt samhälls- och socialhistoriskt värde då den visar på den sociala strukturen i området med de större gårdarna och deras underliggande torp Billinge, Solberga och Skogshyddan.
Enstaka stensättningar i krönlägen tenderar ofta att vara markörer för att hävda marker. De visar på att området har tagits i besittning under en period, eventuellt under bronsålder eller äldre järnålder. Gruvhålen med enstaka husgrunder i nära anslutning visar att utmarksskogen har varit en viktig ekonomisk resurs under historisk tid på flera sätt. Gravfälten är de enda synliga dokumenten efter en tidigare förhistorisk gård med okänt namn. Möjligen kan det vara föregångaren till någon av gårdarna i närheten, ex Minninge. Den övergivna gården bör finnas inom ett femtiotal meter ifrån gravarna och eventuellt kan den finnas spår av den i åkermarken nedanför. Här finns potential att hitta kopplingar mellan boplats och gravfält vid framtida undersökningar.

Upplevelsevärde
Bebyggelsen har visst upplevelsevärde trots nyare tillägg och förändringar, framför allt genom att det finns en historisk kontinuitet för bebyggelselägena**.** De stensättningar som ligger inom korridoren är relativt otydliga och osäkra. Gruvmiljön har ett visst upplevelsevärde. Gravfälten är idag svårtillgängliga då ingen väg leder dit. Vid något tillfälle har skogen tagits ner på det västra gravfältet och slyn har vuxit upp och bildat en tät, ogenomträngig mur. Det östra gravfältet är bevuxet med äldre skog och har inte samma omfattning av sly.

6.3. Känslighet och tålighet

- Gravfälten vid Gabrielstorp, Tå och i de två i södra delen är känsliga för utradering. Effekterna av utradering är att den förhistoriska årsringen försvinner i landskapet vilket minskar läsbarheten och förståelsen av den förhistoriska markanvändningen och bebyggelseutvecklingen. En positiv effekt är att detaljkunskapen om gravfälten ökar när de grävs ut.

- Gravfältens samband med bebyggelsen kan brytas och läsbarheten försämras vid partiella ingrepp.

- Fornlämningsmiljöerna är känsliga för skador under byggtiden.

- Bebyggelsen i Tå, som är ett kärnvärde i riksintresset Nyköpingsåns dalgångsbygd, är känslig för att boendemiljön genom bibanans anläggande försämras i sådan omfattning att bebyggelsen riskerar att överges.

- Den kvarvarande delen av den äldre infartsvägen till Tå från sydväst med de flankerande ekarna vid väg 52 är fortfarande väl avläsbar i området. Vägen, som redan till stora delar tagits bort, är känslig för total utradering vilket innebär att läsbarheten försämras och den nya barriären skär av byn åt väster.

- Milstolpen riskerar att få minskat kulturmiljövärde om den måste flyttas från sin ursprungliga plats.

- Väg 52:s historiska landsvägssträckning riskerar att få en annan dragning vilket kan minska de kulturhistoriska värdena och läsbarheten.

- Anläggandet av långtidsparkering i direkt anslutning till Tå har påverkat upplevelsen av byns infart västerifrån. Tå är känsligt för ytterligare ingrepp i riksintresseområdet vilket kan innebära att kumulativa effekter medverkar till att kulturmiljövärdena minskar eller ödeläggs i byn och byns samband med omgivande landskap.

- Skogsområdet i södra delen av korridoren är känsligt för åtgärder som påverkar intrycket av skogen som fond till riksintresseområdet Arnö-Stora Kungsladugården och dess funktion som kronojaktmark.

- Området längs med och väster om infartsvägen till Skavsta har viss tålighet för de nya järnvägsspåren då den nya infartsvägen redan har förändrat miljön i stor omfattning.

7. Bedömning av arkeologiska insatser

7.1. Särskilt känsliga/kostnadsdrivande fornlämningsmiljöer

- Fornlämningsmiljön vid Gabrielstorp innehåller ett stort antal gravar, en boplats och torplämningar. En full arkeologisk process enligt Kulturmiljölagen kommer troligen beslutas om i det här fallet vilket innebär att både arkeologiska utredningar etapp 1 och 2, förundersökningar och undersökningar kommer att behöva genomföras. Eftersom korridoren här är så smal och går samman med korridoren för höghastighetsbanan så finns det troligen små möjlighet att dra linjen så att dessa fornlämningar kan bevaras.

- Fornlämningsmiljön med två gravfält längst i söder nära TGOJ-banan. Här finns det potential att finna den tillhörande boplatsen, vars läge idag inte är känt. Även här blir bedömningen att hela processen enligt kulturmiljölagen kommer att behövas utföras, det vill säja både arkeologiska utredningar etapp 1 och 2, förundersökningar och undersökningar enligt KML kap 2.

- Gravfältet i västra delen av Tå. Beroende på hur spårlinjen dras kommer detta gravfält att påverkas i olika hög grad. Bedömningen är att det troligen kommer att krävas en förundersökning i avgränsande syfte för att ta reda på hur långt gravfältet sträcker sig åt väster. Förhoppningsvis behöver inte gravfältet påverkas men det kan även bli så att åtminstone delar av gravfältet kommer att grävas ut.

- Milstolpe vid väg 52. Är klassad som fornlämning och tillstånd kommer att krävas för att flytta stolpen till ny plats, beroende på hur väg 52 kommer att ledas om. Kostnaderna för flytten bedöms som ringa i jämförelse med kostnaderna för de arkeologiska åtgärderna vid gravfälten.

- De enstaka punktobjekten inom området, exempelvis stensättningar och andra övriga kulturhistoriska lämningar, bedöms utgöra mindre kostnader i jämförelse med gravfälten om det inte framkommer fler fornlämningar vid utredningarna.

7.2. Arkeologiska utredningar

När en spårlinje är vald och beslut är fattat om markanspråk, ansöks om tillstånd hos Länsstyrelsens kulturmiljöenhet för ingrepp i fornlämning enligt Kulturmiljölagen 2 kap (KML). I första hand kommer en **utredning etapp 1** att genomföras, då en fältinventering och arkivstudie företas. Länsstyrelsen kan sedan välja att gå vidare med en **utredning etapp 2** vid vilken fornlämning konstateras genom att sökschakt dras. Då det redan konstaterats att det finns oregistrerade lämningar inom korridoren kommer fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar att öka i antal för bibanans spårlinjeområde. Processen går vidare genom att **förundersökningar** genomförs i syfte att få ett bättre beslutsunderlag för upphandling av de slutliga arkeologiska undersökningarna. I det sista stadiet tas fornlämningarna bort med villkoret att de dokumenteras i samband med den **arkeologiska undersökningen** och avrapporteras. Detta är nästan alltid ett särskilt villkor som Länsstyrelsen ställer när tillstånd medges att ta bort fornlämning. Kostnaderna för de olika stegen i processen är beroende av vilken vetenskaplig kvalité och ambitionsnivå Länsstyrelsen anser att undersökningarna ska hålla och vilken aktör som de anlitar. Det är

Länsstyrelsen som äger hela processen och handlar upp arkeologiska aktörer för uppdragen medan kostnadsansvaret ligger på uppdragsgivaren, det vill säja Trafikverket.

8. Källor

Foton och kartillustrationer är framtagna av KMV forum om inget annat anges.

Digitala källor

www.bygdeband.se

http://www.bygdeband.se/plats/309781/sverige/sodermanlands-lan/nykoping/nykopings-st-nicolai/minninge/

http://www.bygdeband.se/plats/2287042/sverige/sodermanlands-lan/nykoping/nykopings-st-nicolai/minninge/7solberga-torp-under-minninge/

http://www.bygdeband.se/plats/264957/sverige/sodermanlands-lan/nykoping/nykopings-st-nicolai/taa/

http://www.bygdeband.se/?post_type=attachment&p=2288061

http://www.bygdeband.se/plats/2287033/sverige/sodermanlands-lan/nykoping/nykopings-st-nicolai/minninge/billinge-torp-pa-minninge/

http://www.bygdeband.se/plats/2285198/sverige/sodermanlands-lan/nykoping/nykopings-st-nicolai/kvistberga/ovre-kvistberga/

https://sokisamlingar.sormlandsmuseum.se/items/show/424983

http://www.bygdeband.se/plats/411418/sverige/sodermanlands-lan/nykoping/nykopings-st-nicolai/mats-hedbloms-stora-plats/hogbrunn/stora-kungsladugardens-skola/

https://www.sormlandsmuseum.se/globalassets/pdf-lista---rapporter/byggnadsvardsrapporter/2009/brunsta-gard.pdf

http://www.bygdeband.se/plats/139805/sverige/sodermanlands-lan/nykoping/nykopings-st-nicolai/skavsta-flygplats/

https://www.trafikverket.se/TrvSeFiler/Foretag/Planera_o_utreda/Regionala_underlag/sodermanland/VMN_070%20629%20Ny%20anslutning%20Skavsta/vmn_070_629_tillfart_skavsta_samlad_effekt_bedom_r.pdf

http://www.bygdeband.se/?post_type=attachment&p=616428

Fornlämningar i Riksantikvarieämbetets register Fornsök, betraktelsedatum 2018-10-06
http://www.fmis.raa.se/cocoon/fornsok/search.html?utm_source=fornsok&utm_medium=block&utm_campaign=ux-test

Riksintresseområde för kulturmiljö, Riksantikvarieämbetet
https://www.raa.se/app/uploads/2017/01/D_riksintressen.pdf

Förhistoriska strandnivåer, SGU https://www.sgu.se/produkter/kartor/kartgeneratorn/

Trafikverkets hemsida om Bibana Skavsta https://www.trafikverket.se/nara-dig/projekt-i-flera-lan/Ostlanken/Omradesinformationdelprojekt/Nykoping/bibana-skavsta/

Tryckta källor

Kulturhistoriskt värdefulla miljöer i Södermanland, artikel i Sörmlandsbygden 1988:2

Bilaga till MKB Järnvägsutredning Ostlänken avsnitt Järna – Norrköping. Miljökonsekvensbeskrivning för kort bibana med Skavsta station på bibanan. Nyköpings kommun, Södermanlands län. Trafikverket 2017-10-05.

PM Kompletterande lokaliserings utredning, Bibana Skavsta, Ostlänken. Granskningshandling 2017-11-13. Trafikverket D.nr: TRV 2017/60493.

Svensson, I. 2008. *Tillfartsväg Skavsta flygplats*. Särskild utredning. Arkeologiska meddelanden 2008:01, Sörmlands museum.

Societas Archaeologica Upsaliensis. 2016:24. *Arkeologi inför ny cykelväg*. Arkeologisk utredning etapp 1. Rapport 2016:24. Westrin, K.

Societas Archaeologica Upsaliensis och Sörmlands Arkeologi AB. 2016. *Ostlänken Skavsta*. Arkeologisk utredning etapp 2 Rapport 2016:02. Svensson, I.

Kartor

Geometrisk avmätning Minninge och Bagartorp 1686. LM akt C11:149

Geometerisk avmätning Minninge 1745. LM karta C64-45:1

Storskifteskarta och redovisning av jagbackar 1764. Minninge och Bagartorp LM akt C64-45:2

Gränsbestämning 1798. LM akt 04-nik-82

Storskifteskarta Quistberga 1812. LM akt 04-nik-96

Minninge, Ullevi och Qvistberga Jagbackar 1819 LM

Rågångskarta över Minninge och Tåbäcken 1872. LM akt 04-nik-178

Häradskartan Stigtomta, S:t Nikolai socken 1897 - 1901. LM akt J112-56-4

TRAFIKVERKET

Trafikverket, 972 42 Luleå. Besöksadress: Sundsbacken 4.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se