



Arkeologisk undersökning i

# NEDRE HEDEN

av hålväg RAÄ 75 vid Claes Ohlsons lager  
Åls socken, Leksands kommun, Dalarna



Arkeologisk rapport 2011:1

Benedict Alexander & Anna Lögdqvist



Arkeologisk undersökning i

# NEDRE HEDEN

av hålväg RAÄ 75 vid Claes Ohlsons lager  
Åls socken, Leksands kommun, Dalarna



Arkeologisk rapport 2011:1

Benedict Alexander & Anna Lögdqvist

Renritning: Benedict Alexander & Anna Lögdqvist

Form: Eva Carlsson

Omslagsbild: Nordöstra delen av hålvägen där åkermarken skymtar mellan träden.

Foto taget från sydväst. Fotograf: Benedict Alexander

Rapporten kan beställas från Dalarnas museum, Box 22, 791 21 FALUN  
tfn 023-76 55 00, fax 023-283 58, e-post [info@dalarnasmuseum.se](mailto:info@dalarnasmuseum.se)

© Lantmäteriverket Gävle 2006. Medgivande MS2006/02203

© Dalarnas museum 2011

Tryck: Dalarnas museum, Falun, 2011

ISSN 1400-8815

## *Innehåll*

Inledning .....	5
Syfte.....	5
Kunskapsläge.....	6
Metod .....	8
Kart- och arkivstudier .....	8
Kartering .....	8
Provschaktsgrävning.....	8
Resultat .....	9
Kartering .....	9
Hålvägssystemet, RAÄ-nr 75:1 .....	9
Tjärdalen, RAÄ-nr 299:1 .....	12
Schaktning genom vägbanken .....	13
Tolkning.....	14
Sammanfattning .....	15
Referenser.....	16
Arkiv .....	16
Tekniska och administrativa uppgifter .....	16

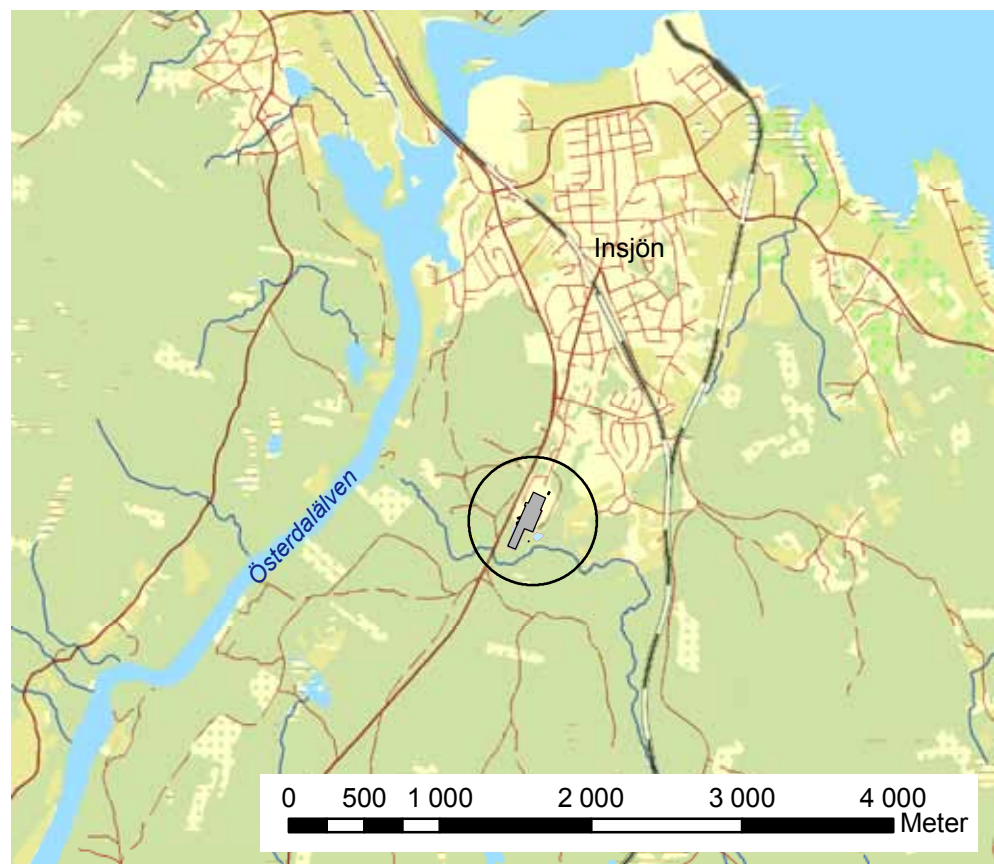


## *Inledning*

Med anledning av att Claes Ohlson AB planerade för utbyggnad av sina lagerlokaler söder om Insjön utförde Dalarnas museum en arkeologisk undersökning i maj 2003 (figur 1). I samband med utbyggnaden skulle RAÄ-nr 75:1 i Åls socken till större delen tas bort. Fornlämningen motsvarar ett hålvägs-system. Beslut om arkeologisk undersökning togs av Länsstyrelsen Dalarna (dnr 431-9390-02). Beställare var Clas Ohlson AB.

## *Syfte*

Undersökningens syfte var att utröna hålvägens utbredning, ålder, förutsättning samt lokalthistoriska betydelse och sammanhang.



Figur 1. Utdrag ur fastighetskartan med undersökningsområdet vid Claes Ohlsons lager markerat. Skala 1:50 000.

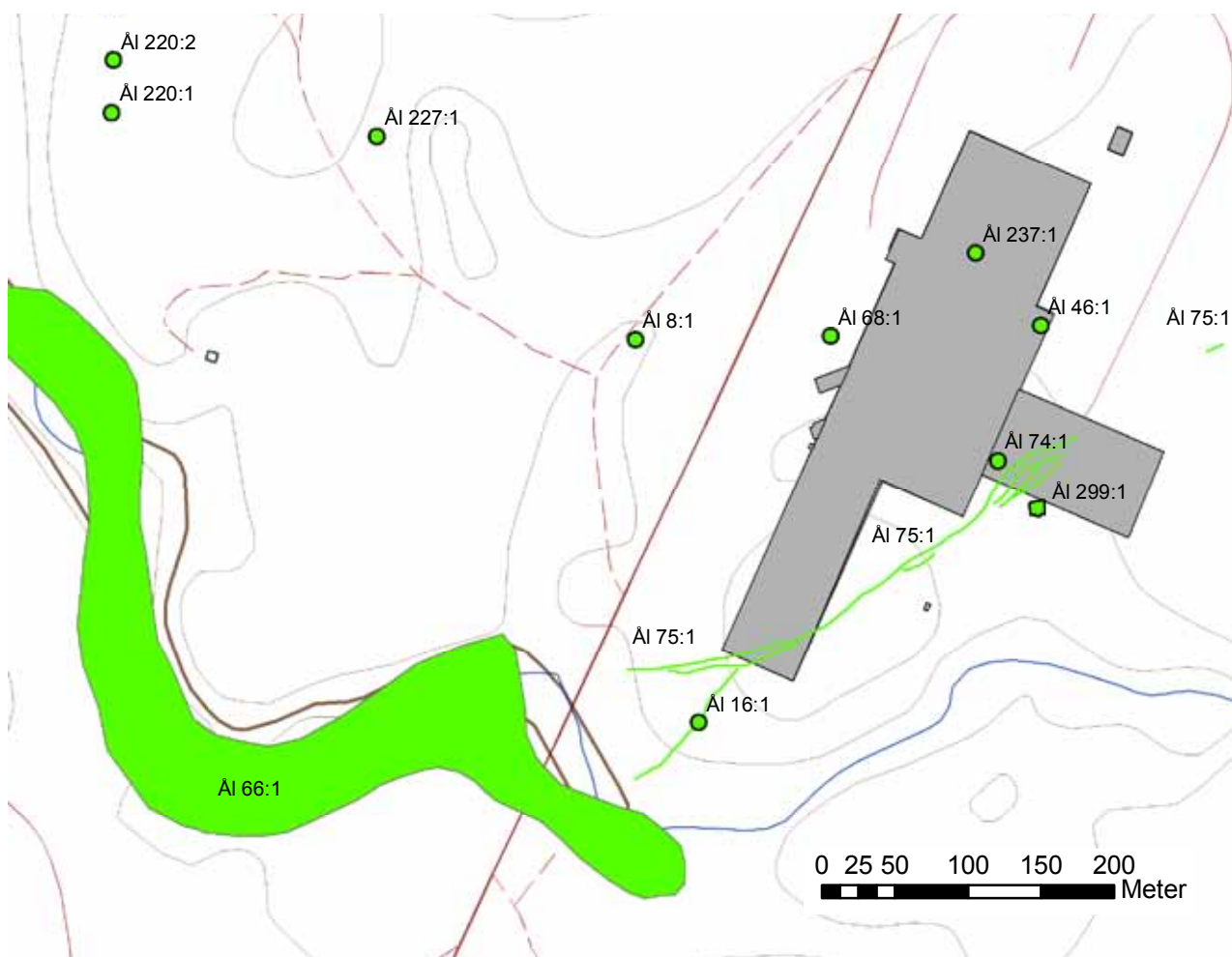


## Kunskapsläge

Namnet Insjön är egentligen namnet på själva sjön Insjön. Samhället fick detta namn först i samband med att järnvägen drogs fram på 1880-talet. Tidigare gick samhället under namnet Ål, vars äldsta skriftliga belägg är ifrån år 1325 (Sandberg & Carlsson 2008:9f). Under 1400-talet förekommer namnet också ett flertal gånger som benämning på bygden, men egen socken blev Ål först 1562. Namnet Ål är en terrängbeteckning, ett annat ord för revel, en långsträckt höjd (Carlsson & Lögdqvist 2006:6).

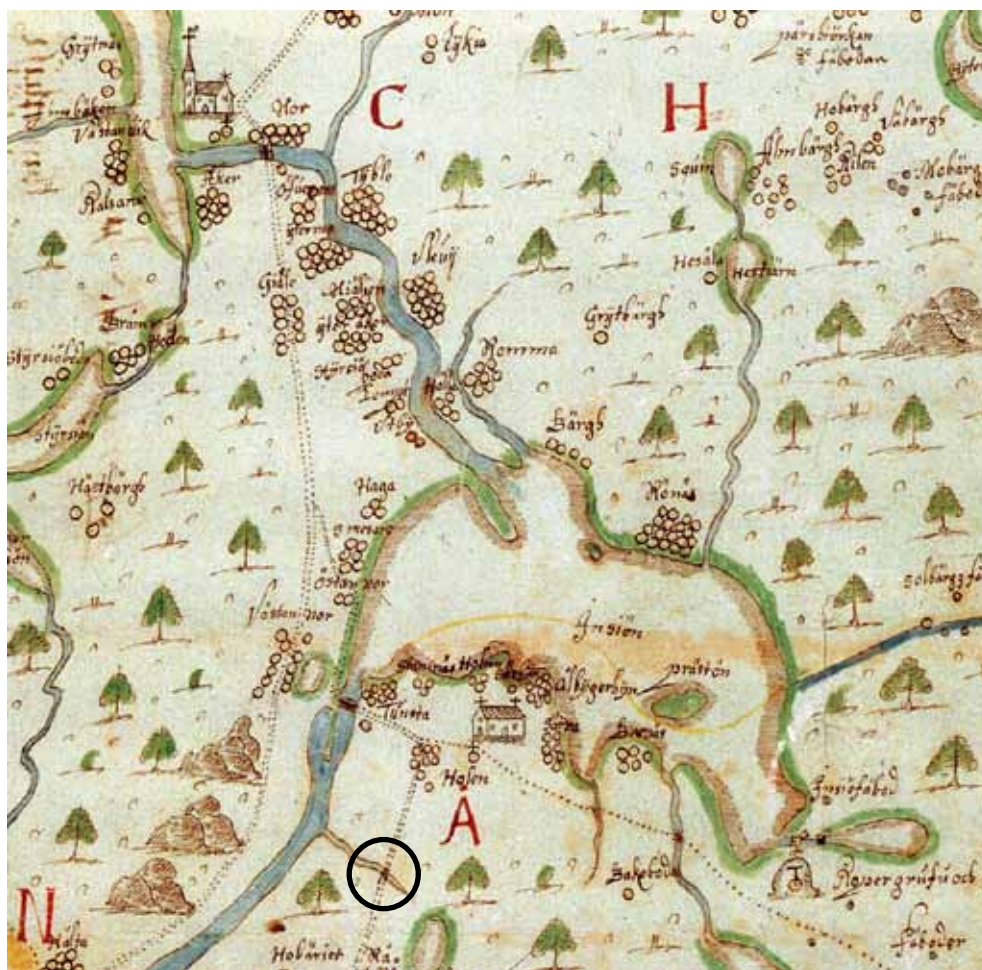
Under förhistorisk tid växte bygden fram på de bördiga sedimentjordarna strax söder om sjön, något som tydligt går att utläsa från fornlämningsbilden. Kartor från historisk tid, 1660-talet och framåt, visar dock att bebyggelsen då flyttats söderut mot sedimentjordsgränsen, möjligen för att frigöra den bördigaste marken till förmån för åker och äng (Sandberg & Carlsson 2008:7ff).

Åls skogsområden utgjordes av Övre och Nedre Hedens, Tunstas och Holens utmarker. Dessa områden, vilket även innefattar det aktuella undersökningsområdet med hålvägssystemet RAÄ-nr 75:1, ligger på isälvssand vilken ansågs vara oduglig som åkermark. Troligen utnyttjades råvaran i dessa skogar för kolning, tjärframställning och järnframställning. Inom dessa områden saknas också bebyggelseindikerande fornlämningar som gravar och gravfält, by- och gårdstomter samt smedjor (Sandberg & Carlsson 2008:9f). Av lämningarna att döma har en omfattande träkolsframställning skett i Åls



Figur 2. Hålvägssystemet med omgivande fornlämningar, varav de flesta kan kopplas till kolningsverksamhet. Lagerbyggnaden så som den byggts ut efter undersökningen. Skala 1:5 000.





Figur 3. På kartan över Leksand och Ål från 1668 (U10) syns landsvägsbron över Stråtbäcken.

skogsområden och träkolet har sannolikt använts till järnframställning. Nästan samtliga av de registrerade fornlämningar som omger det aktuella hålvägssystemet har anknytning till kolning (figur 2).

Under 1600-talet fick Kopparberget ensamrätt till Ålskogen, vilket ledde till att järngruvorna i Ål ödelades (Sandberg & Carlsson 2008:21). Detta privilegium varade fram till 1846 (Åhlman 1967:14). Tidigare krävde Kopparberget bränsleskatt i form av gruvved, vilken senare övergick till kol (Boëthius 1967:14). Detta ledde med tiden till klagomål i Ål om att det nästan inte fanns någon skog kvar i området (Boëthius 1967:54f).

Strax söder om hålvägssystemet rinner Stråtbäcken. Bäckravinen är registrerad i fornminnesregistret som plats med tradition, RAÅ-nr 66:1 (figur 2). Ett flertal sägner och spöckerier är knutna till den djupa bäckravinen. Här ska en vitklädd kvinna med knivar ha visat upp sig flera gånger och hästar och andra djur har antingen vägrat att gå förbi platsen eller skenat iväg. Enligt traditionen skall även Gustav Vasas män ha rastat vid Stråtbäckenbron efter att ha tagit kyrkklockan i Åls kyrka. Lokalbefolkningen tog emellertid tillbaka den samma natt. En kojruin RAÅ 16:1, rund 3,5-4,0 m i diameter, ligger i anslutning till hålvägen.

Landsvägen till Dalarna från Stora Tuna upp mot Leksand har gått här förbi sedan åtminstone 1600-talet, men troligen betydligt längre (figur 3). 1600-talskartan är småskalig, så av den framgår endast att vägen passerade Stråtbäcken. Jämför man storskifteskartan för skogsmarken med dagens vägsträckning ser man att vägen endast är rätad, de gamla krokigheterna finns

kvar som lokalvägar. Bäckens passerades förmodligen ca 50 m längre österut, d.v.s. där hålvägssystemet har sin sydvästra ände (figur 8).

De flesta fornlämningarna i omgivningen är kolningsgropar. När Clas Ohlsons centrallager byggdes ut år 1998 genomförde Dalarnas museum en arkeologisk undersökning av tre kolningsgropar, RAÄ-nr 46:1, 68:1 och 74:1 (DM projekt 869). De ligger i samma område som den aktuella hålvägen, den närmaste endast någon meter väster därom. Alla tre kolningsgroparna hade en tämligen samstämmig datering till ca 700-tal, d.v.s. vendeltid. Tidigare har en kolningsgrop, ca 800 m norr om hålvägssystemet, daterats till 950–1240 (Nordin 1996:10). Den kolningsgropen är registrerad som RAÄ-nr 9:1 i Åls socken och daterades i samband med en arkeologisk undersökning år 1996.

## Metod

Undersökningen har innefattat kart- och arkivstudier, kartering samt provschaktsgrävning.

### Kart- och arkivstudier

Inledningsvis kontaktades Vägverkets arkiv och museum. Det framkom emellertid att där inte fanns någon relevant information kring det aktuella området, varför vidare kart- och arkivstudier koncentrerades till Lantmäteriet, där äldre lantmäteriakter studerades.

### Kartering

Karteringen gjordes med hjälp av totalstation och X- Y- och Z-värden mättes in för varje mätpunkt. Mätpunkterna bands sedan samman till linjer. Mätpunkterna valdes ut beroende på vägens karaktär och förhållande till omgivningen. Där hålvägen var rak och utan större höjdskillnader togs färre punkter. Där vägen svängde mer och hade större nivåskillnader togs fler mätpunkter. Punkter togs vanligtvis i hålvägens övre ytterkanter, nedre ytterkant och dess mitt.

Där vägen var mer dikesliknande togs vanligtvis tre punkter. Två i dess ytterkanter och en i dess mitt. Samma sak gjordes där hålvägen var som flackast, uppe på tallhedsplatån. Vid vägbanken togs mätpunkter vid vägbankens nedre och övre ytterkant samt i dess mitt. Där hålvägen hade använts som ridstig i modern tid och därmed var kraftigt nederoderad togs mätpunkter i skadans botten samt i ytterkanterna. En linje med punkter togs även på cirka 10 meters avstånd från hålvägen för att få en jämförande höjdlinje i landskapet. Mätpunkter togs också på en korsande, modern stig samt motionsspår.

### Provschaktsgrävning

I den sträckning där hålvägssystemet utgjordes av en vägbank grävdes tre schakt med hjälp av en grävmaskin utrustad med planeringsskopa. Schakten grävdes tvärs över vägbanken för att se dess uppbyggnad och om den innehöll några konstruktioner samt daterbart material. De påförda lagren banades skiktvis av ned till naturlig mark. Därefter finrensades profilväggarna för hand och dokumenterades samt fotograferades. Inmätning av schakten skedde med totalstation.

## Resultat

### Kartering

I samband med karteringen genomfördes en mer utförlig och kompletterande beskrivning av hålvägssystemet och vägbanken som tillägg till den information som var registrerad i fornminnesregistret. I samband med karteringen påträffades även två tidigare oregistrerade delar av hålvägen (nr 4 och 8) samt en tjärdal i anslutning till hålvägssystemet, nu registrerad som RAÄ-nr 299:1.

Hålvägen har sin västra ände vid landsvägen och sydvästra ände vid Stråtbäcken och dess bäckravin RAÄ-nr 66:1. Hålvägarna passerade genom sandig tallhedsmark med steniga partier, och fortsatte därefter ut i jordbruksmark i öster.

Tallheden var till större delen bevuxen med just tallar, mossa och ris. Det fanns dock mindre inslag av gran och björk, främst i backpartierna. Terrängen var stenigare i de sluttningar som hålvägssystemet genomkorsade. Vid vägbanken korsade hålvägssystemet en sänka med våtmarkskaraktär och växtligheten bestod av gräs och mindre granar samt björk. När hålvägen närmade sig åkermarken i öster ändrades markkaraktären, och vegetationen dominerades av lövträd.

Få träd växte i hålvägarna vid tillfället för den arkeologiska undersökningen. Hur det har sett ut tidigare var svårt att säga, men inga stubbar fanns synliga, så vägarna verkar ha hållits efter även i modern tid (figur 4).

### Hålvägssystemet, RAÄ-nr 75:1

Alla hålvägarna har beskrivits från sydväst till nordöst (figur 5).

#### Hålväg 1

Hålvägen började vid en parkeringsficka, öster om riksväg 70, en del av den gamla dragningen av landsvägen. Vägen skar djupt genom en sandig erosionskant med inslag av stenar. På första höjden korsades vägen av en stig i NV-SÖ riktning.

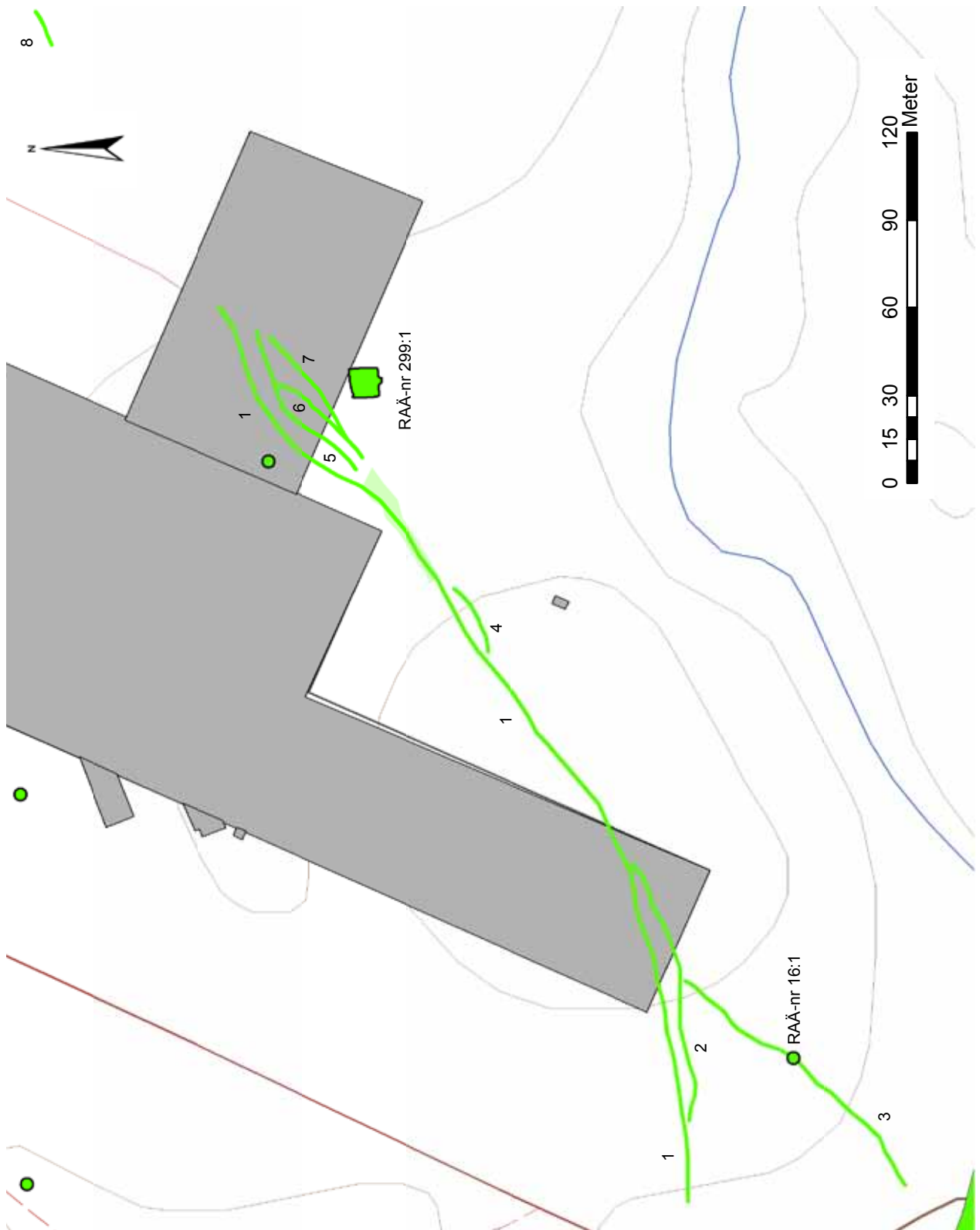
Efter ca 230 m hade en vägbank byggts över en "våtmark". Våtmarken var relativt torr vid inventeringstillfället, men syntes fortfarande på vägbankens östra sida. Sänkan var rikligt beväxt med mindre björkar, gräs och gran. Väster om vägbanken var marken utfylld för Clas Ohlsons lager.

Vägbanken var bevuxen med gräs och i dess mitt fanns en modern vattentrumma av plast. På denna hade vägbanken sjunkit ihop något. Vägbanken var ca 43 m lång och mellan 3,0–6,0 m bred.

I sluttningen ner mot vägbanken var marken väldigt sandig med få inslag av sten. I sluttningens nedre del anslöt en väg/stig från VNV som gick tvärs över vägbanken.



Figur 4. Delar av hålvägen var kraftigt "eroderad" då den använts som ridstig. Foto från NÖ. Fotograf: Benedict Alexander.



Figur 5. Plan över hålövågssystemet, RAÄ-nr 75:1, vägbanken är markerad med ljusare grönt, RAÄ-nr 299:1 är en tjärdal och RAÄ-nr 16:1 en kojruin. Skala 1:2 000.



Öster om vägbanken var marken kraftigt eroderad genom att den använts som ridväg. Därför har det tidigare tolkats som att hålvägen upphört där, detta är sannolikt en feltolkning och hålväg 1 bör ursprungligen ha gått i samma sträckning som den idag tillsynes moderna stigen. Parallellt med hålväg 1/ridstig grenar sig ytterligare 3 hålvägar ut från vägbankens östra ände och leder uppför en SV sluttning, se hålväg 5-7.

Öster om förgreningarna gick hålvägen inte längre att följa, men troligen var det fortsättningen av hålväg 1 som hittades öst om ett motionsspår/elljusspår (se beskrivning hålväg 8).

Hålväg 1 var bitvis kraftigt påverkad av att den under senare år använts som ridstig. Denna påverkan märktes främst i hålvägens västra ände samt vid backkrönet söder om vägbanken. Ingen torv eller växtlighet fanns i dessa partier utan stenar och rötter var blottlagda. I övrigt var hålvägen välbevarad. Hålväg 1 gick att följa ca 350 m.

#### *Hålväg 2*

Vägen tog sin början ca 20 m öst om erosionskanten och vek där av från hålväg 1 för att i övrigt gå parallellt, i Ö-V riktning, med denna. Hålväg 2 anslöt åter till hålväg 1 efter 87 m. Hålväg 2 var 87 m lång, 0,1–3,2 m bred och 0,1–0,3 m djup. Hålväg 2 var täckt med torv. Vägen var välbevarad och inte påverkad av någon recent störning. Inga större träd växte på vägen.

#### *Hålväg 3*

Vägen började i bäckravinen söder om hålväg 1 (västra delen). Precis nedanför hålvägens början finns ett elljusspår som antagligen har förstört delar av vägen. Hålväg 3 började i en erosionskant som den skar snett igenom (NÖ-SV) och fortsatte därefter uppför en sydvästbacke. Efter 103 m anslöt vägen till hålväg 2. Den mellersta delen av hålväg 3 var knappt synbar, mellan ca 28–67 m. I detta mellanrum fanns ett par gamla skogsmaskinsspår/väg och en stig som korsade vägen. Hålväg 3 var även bitvis övertäckt med ris och terrängen var ganska stenig. Antagligen har det tidigare vuxit träd i vägen, vilket skadat den ytterligare. Hålväg 3 var 103 m lång, 0,6–2,0 m bred och 0,1–0,7 m djup. Vägen var främst påverkad i erosionskanten samt i mitten, i övrigt täckt med torv och väl bevarad.

#### *Hålväg 4*

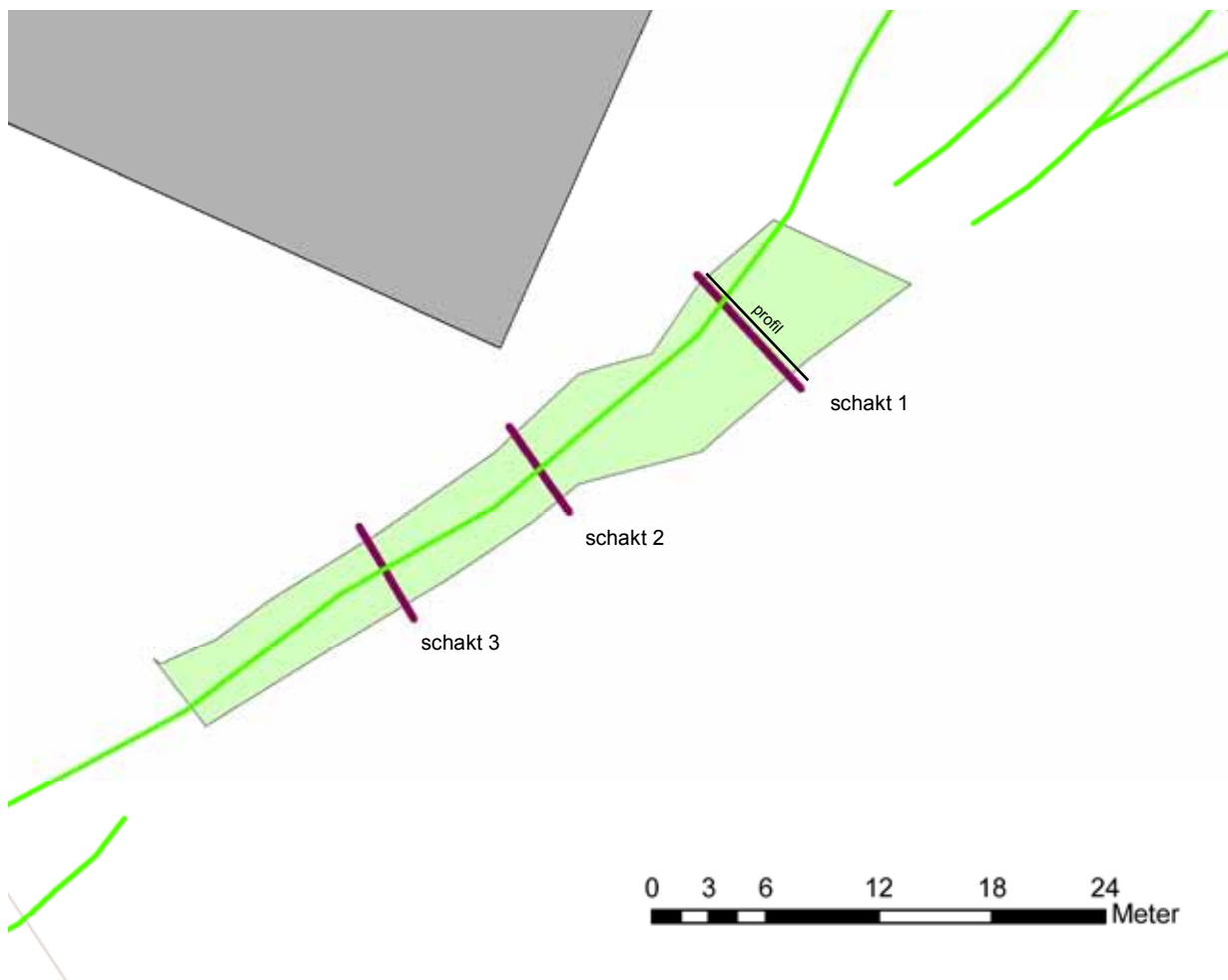
Det var en kort hålväg som tog sin början i sluttningen ner mot vägbanken, och som där grenade ut sig från hålväg 1. Därefter följde den hålväg 1 parallellt nedför sluttningen på dess sydöstra sida, mot vägbanken. Vid släntens slut upphörde hålvägen. Hålväg 4 var 23 m lång, 1,5–2,2 m bred och 0,1–0,3 m djup, täckt med torv samt bevuxen med några småträd men välbevarad. Denna hålväg var inte registrerad i fornminnesregistret sen tidigare.

#### *Hålväg 5*

Vägen tog sin början öster om vägbanken och utgjorde där den förgrening som låg närmast hålväg 1. Den östra delen var väldigt otydlig, framförallt de sista 30 m. I mittenpartiet låg ett antal större stenar i hålvägen och den var därför något bredare där än i övrigt. Hålväg 5 var ca 98 m lång, täckt med torv och väl bevarad.

#### *Hålväg 6*

Vägen började öster om vägbanken. Den utgjorde den mittersta hålvägen i förgreningen och sammanband hålväg 5 med hålväg 7. Hålväg 6 var ca 60 m lång, täckt med torv och bra bevarad.



Figur 6. Tre schakt grävdes genom vägbanken, hålväg 1, och en profil ritades längs schakt 1. Skala 1:400.

#### Hålväg 7

Den utgjorde den sydligaste vägen i förgreningen öster om vägbanken. Efter ca 60 m anslöt vägen till hålväg 5. Hålväg 7 var ca 70 m lång och övervuxen med torv samt relativt välbevarad.

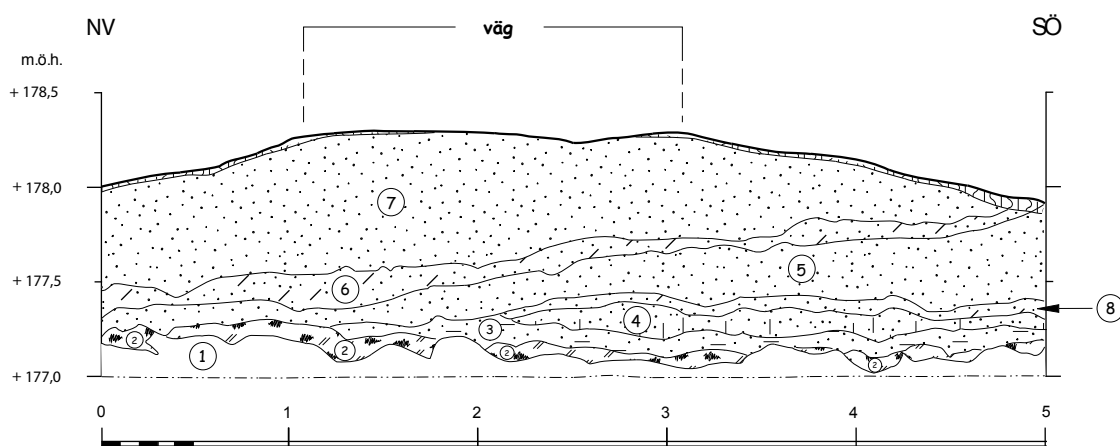
#### Hålväg 8

Vägen framkom omkring 115 m öster om platsen där hålväg 1 upphörde. Hålväg 8 var omkring 13 m lång, 1,2 m bred och 0,1 m djup. Vägen var övervuxen med torv samt sex stora träd, dock relativt väl bevarad. Denna utgör troligen en fortsättning av hålväg 1.

Hålvägen försvann sedan ut i åkermarken. Eventuellt kan en stig NV om åker vara en fortsättning på hålvägen. Stigen såg ålderdomlig ut och var inte särskilt rak. Vägen följde åkerns NV kant och fortsatte sedan ut mellan två åkrar (jfr figur 8).

#### Tjärdalen, RAÄ-nr 299:1

Invid hålväg 7 påträffades en tidigare oregistrerad tjärdal (figur 5). Denna låg i en sluttning mot våtmarken och var 6x4 m stor (V-Ö). I mitten av tjärdalen fanns en 1,5x2 m och 0,4 m djup grop, omgiven av en 1,8–2 m bred vall. Från öppningen i SSÖ fanns en ränna, 2 m lång, 0,9–1 m bred och 0,1–0,2 m djup ränna (NNV-SSÖ). På tjärdalens västra och östra sida fanns två stybbgropar, 1,1–1,5 m stora och 0,2–0,3 m djupa.



- 1 Naturlig, flammigt blekjordslager
- 2 Strimmigt kol- och sotlager, troligen brandlager
- 3 Strimmigt svämmat/svallat sandigt/lerigt lager, sot och kol
- 4 Ljusbrun/beige moig sand, relativt homogent, lite kol
- 5 Ljusbeige sandigt homogent lager, enstaka kolfragment
- 6 Mörkgrå sand, humöst med inslag av enstaka grus
- 7 Ljusbeige homogen sand med enstaka kolfragment. Antagligen påfört.
- 8 Diffust sandlager, liknar L6, enstaka kol och sot. Troligen gammal markhorisont/vägyta

Figur 7. Profil genom vägbanken, schakt 1. Skala 1:40.

Vid provstick med sond framkom måttliga mängder kol och sot under ett 0,03–0,05 m tjockt blekjordslager. Tjärdalen var bevuxen med en stor tall samt ett 20-tal småtallar, mossa och ris.

### Schaktning genom vägbanken

Sammanlagt grävdes tre schakt på tvärs genom vägbanken (figur 6).

#### Schakt 1

Schaktet grävdes i vägbankens norra ände. Det var 6,1 m långt, 0,8 m brett (NV-SÖ) och 0,92–1,25 m djupt. Schaktet grävdes lite längre än de övriga två schakten då denna del tolkades om äldre då den låg öster om nuvarande bruksväg. I schaktet påträffades två lager som tolkades som äldre marknivåer, L3 och L8 (figur 7). Ett synligt brandlager fanns precis ovan naturlig mark, L2.

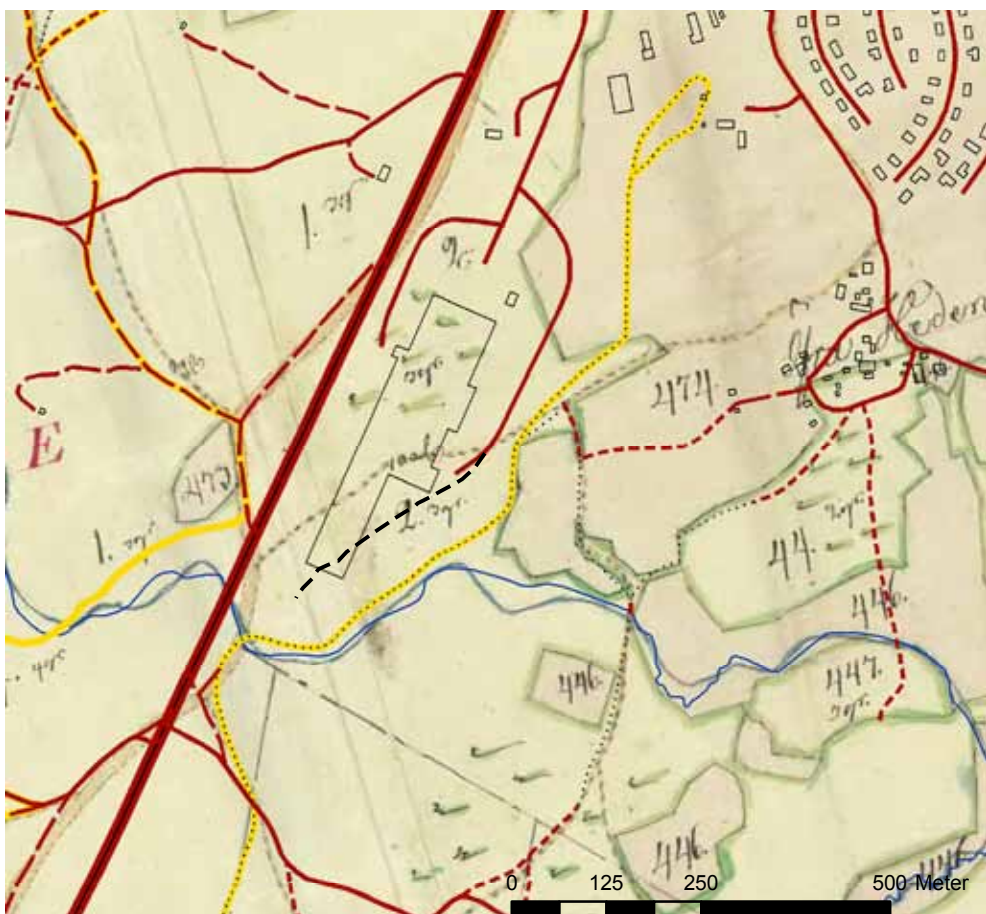
#### Schakt 2

Schaktet grävdes i mitten av vägbanken, ca 2,5 m SV om modernt dräneringsrör. Schaktet var 4,5 m långt, 0,8 m brett (NV-SÖ) och 0,98–1,64 m djupt. Den norra schaktväggen rasade de sista metrarna. Även i schakt 2 syntes två lager som gav intryck av att vara äldre marknivåer. Precis på den naturliga marken fanns ett tunt brandlager och däröver hittades några tegelfragment i ett lerliknande lager.

#### Schakt 3

Schaktet grävdes i södra änden av vägbanken och var 4,3 m långt, 0,8 m brett (NNV-SSO) samt 0,5–0,98 m djupt. Schaktet grävdes grundast mot södra kanten och tjockast i mitten. Ett 0,2 m tjockt brandlager fanns direkt på den naturliga marken. Däröver fanns ett 0,05–0,08 m tjockt, strimmigt sandlager med inslag av kol. Däröver och upp till ytan fanns ett relativt homogent sandlager med någon enstaka kolbit.





Figur 8. På storskifteskartan över Åls skog från 1814 (LMV U60-1:3) syns gamla landsvägen. En mindre väg gick åt öster mot Nedre Hedens åkermark. Den svarta steckade linjen markerar hålvägen enligt kartan från 1818. Kartan är rektifierad mot fastighetskartan, den gula markeringen är elljusspåret. Skala 1:10 000.

## Tolkning

De äldsta kartorna över området, förutom den översiktliga 1600-talskartan, var från början av 1800-talet. Som framgick av figur 2 var endast landsvägen och Stråtbäcken markerad på 1600-talskartan. På sockenkartan från 1807 var landsvägen fortfarande bara schablonmässigt utritad och den nu aktuella hålvägen endast markerad i anslutning till åkermarken (20-ÅL-4). Storskifteskartan över skogsmarken är däremot mer detaljerad (figur 8). Av den framgår hur landsvägen slingrade sig fram och att det gick en mindre väg mot nordost ungefär på det ställe som den nu dokumenterade hålvägen (U60-1:3). På storskifteskartan över Nedre Hedens inägomark från 1818 (20-ÅL-22) finns förutom den nyss nämnda vägen ytterligare en väg med en sydligare sträckning markerad. Den senare överensstämmer nästan helt med hålvägen. Ritmaneret skulle kunna antyda att man i början av 1800-talet kände till hålvägssträckningen, men av någon anledning "dragit" en ny väg lite längre norrut, förmodligen på lite torrare marker.

Man får intrycket att platsen där landsvägens korsar Stråtbäcken har varit en knutpunkt för flera kommunikationsleder. Själva bäckravinen har sannolikt också utnyttjats som en naturlig kommunikationsled, även om detta inte syns på någon karta. Stråtbäcken fortsätter ut i Dalälven, där den rinner ut i en långsmal vik, som sannolikt har fungerat bra att dra upp båtar i.

På flera ställen förgrenar sig hålvägen till 2–4 parallella vägar. Detta sker i slutningar och är naturligt då marken eroderar lättare där. Under vägbanken fanns lager som kan ha utgjort äldre vägytor.

Om man på kartorna analyserar hålvägens fortsättning in i jordbruksmarkerna får man intrycket av att åkermarken mestadels har anpassats till vägen och inte tvärtom. Hur hålvägarna fortsatte in i jordbruksmarken undersöktes inte vidare i fält vid den aktuella undersökningen. Man får anta att hålvägssystemet hör samman med den fortsatta vägstrukturen inåt bygden och dess inägomarker.

Ett flertal kolningsgropar ligger i närheten av hålvägen, men om de har någon sammankoppling med hålvägen är svårt att säga. Tre av dessa kolningsgropar har daterats till 700-tal. Tjårdalen kan däremot troligen ha utnyttjats samtidigt som hålvägen. Tjårdalen har i samband med arkeologisk undersökning år 2007 daterats till 1300–1400-tal (Altner 2010). Denna datering gör att man kan anta att hålvägssystemet åtminstone är medeltida, men kan ha sin upprinnelse i yngre järnålder. En äldre markhorisont under tjårdalen daterades till 555–615 e.Kr. Det kan vara samma som L2 i profilen i schakt 1. L8 tolkas som en eventuell tidigare vägyta.

Själva vägbanken gav däremot ett mer sentida intryck, med tanke på dess uppbyggnad och de tegelfragment som hittades i botten av de påförda sandlagren.

### *Sammanfattning*

Med anledning av att Claes Ohlson AB ska bygga ut sina lagerlokaler söder om Insjön utförde Dalarnas museum en arkeologisk undersökning i maj 2003. Undersökningen syftade till att utröna ett tidigare känt hålvägssystemets utbredning, ålder, förutsättning samt lokalhistoriska betydelse och sammanhang.

Hålvägssystemet karterades med totalstation och en kompletterande och utförlig beskrivning av hålvägarna gjordes. Tre schakt grävdes i den del som utgjordes av en vägbank, för att se om daterbart material samt konstruktioner kunde påträffas. Schakten var 4,3–6,1 m långa, 0,8 m breda och till ett djup av 0,5–1,64 m. Inom schakten iaktogs äldre markhorisonter och ett brandlager. I botten av schakt 2 framkom tegelfragment. Tegelfragmenten visar att vägbanken troligen är sentida. Hålvägssystemet ger intrycket av vara äldre än vägbanken.

Hålvägens ålder har inte kunnat fastställas. På flera kartor från början av 1800-talet finns en väg markerad, men det är främst en med lite nordligare sträckning, förmodligen nyare. Hålvägen finns markerad på en karta från 1818 och ritmaneret kan tolkas så, att det då är en äldre, mer eller mindre övergiven sträckning. I anknytning till hålvägen ligger RAÄ-nr 66:1, plats med tradition. Fornlämningen utgörs av en bäckravin till bäcken Stråtbäcken som kopplas till sägner och spökerier. Hålvägen sträcker sig från bäckravinen och in mot samhället. Hålvägen har dock troligen störst anknytning till landsvägen.

I samband med karteringen av hålvägen påträffades en tjårdal och två hålvägssträckor som inte var registrerad sen tidigare. Tjårdalen har vid en senare undersökning daterats till 1300–1400-tal. Sannolikt är hålvägssystemet samtida eller äldre.

## Referenser

- Altner, A. 2010. Arkeologisk undersökning i Nedre Heden av en medeltida tjärdal, fornlämning 299 Åls socken, Leksands kommun, Dalarna. Dalarnas museum arkeologisk rapport 2010:12. Falun.
- Boëthius, B. 1967. Skogens bruk. Ingår i Skogen, Bidrag till Åhls sockens historia. Häfte 6. Insjön.
- Carlsson, E & Lögdqvist, A. 2006. Arkeologiska undersökningar i Övre Heden vid schaktning för fjärrvärme och el, raä 11 m.fl. Åls Socken, Leksands kommun, Dalarna. Dalarnas museum arkeologisk rapport 2006:12. Falun.
- Nordin, A-C. 1996. Arkeologisk undersökning av kolningsgrop raä nr 9:2 vid riksväg 70 i Åls socken, Leksands kommun, Dalarna. Dalarnas museum arkeologisk rapport 1996:2. Falun.
- Sandberg, F & Carlsson, E. 2008. Arkeologisk utredning Tunsta i Insjön. Åls socken och Leksands kommun, Dalarna. Dalarnas museum arkeologisk rapport 2008:10. Falun.
- Åhlman, S. 1967. Skogen i Åhl. Ingår i Skogen, Bidrag till Åhl sockens historia, Häfte 6. Insjön.

## Arkiv

Dalarnas museum's arkiv, projekt 869

FMIS. Riksantikvarieämbetets fornminnesinformation. [www.fmis.raa.se](http://www.fmis.raa.se)

LMV. Lantmäteriet, [www.lantmateriet.se](http://www.lantmateriet.se) arkivsök: U11, U60-1:3, 20-ÅL-4, 20-ÅL-22

## Tekniska och administrativa uppgifter

Länsstyrelsens diarienummer:	431-9390-02
Länsstyrelsens beslutsdatum:	2002-11-20
Ekonomiskt kartblad:	13F 5c
Socken:	Ål
Fornlämning, raä nr:	75
Fastighet:	Nedre Heden
Koordinater, SV (RT 90, 2,5 gon V):	X: 6727140 Y:1460470
Höjd (RH 70):	lägsta 169 m.ö.h. högsta 186 m.ö.h.
Inmätning:	Totalstation
Uppdragsgivare:	Clas Ohlson AB
Utförandetid:	2005-05-15 – 2005-05-23
Schaktlängd:	15 m
Fälttid:	42 timmar
Grävmaskintid:	2 timmar
DM projektnummer:	986
DM diarienummer:	167/02
Arkeologisk personal:	Benedict Alexander Anna Lögdqvist
Fältarbetsledare:	Benedict Alexander
Projektansvarig:	Eva Carlsson

Dokumentationsmaterialet förvaras på Dalarnas museum. Inga fynd tillvaratogs.





**Dalarnas museum**

Postadress

Box 22, 791 21 Falun

Besöksadress

Stigaregatan 2-4, Falun

Tel 023-76 55 00

[info@dalarnasmuseum.se](mailto:info@dalarnasmuseum.se)

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