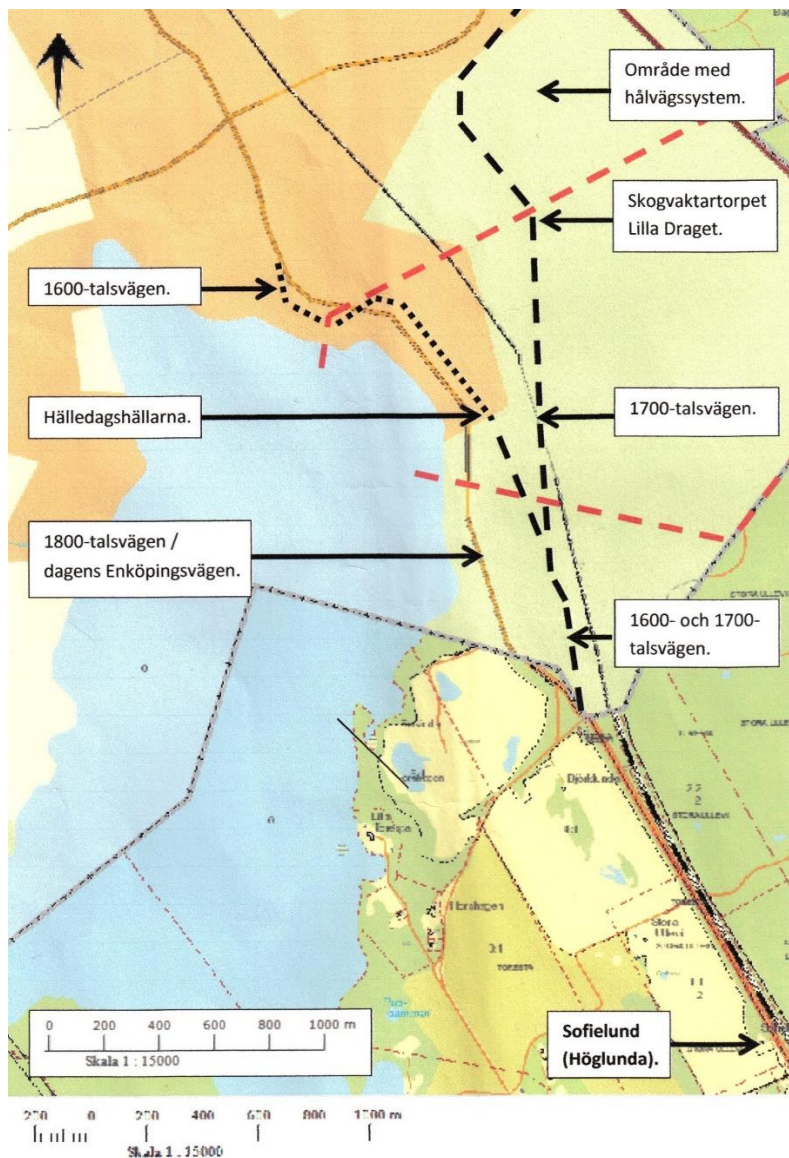


## Vägsträckan Höglunda-Kalmarsand

1600-talets landsväg passerade gränsen till Håbo härad vid Kalmarsand. För att slippa de besvärliga backarna över Hälledagshällarna omlades vägen i början av 1700-talet över Håbo häradsallmanning. Under 1800-talet omlades vägen återigen över Kalmarsand men då på den vägbank utefter sjösidan där vägen går än idag. Vintertid användes den särskilt markerade vintervägen som från Brofjärdens is gick upp på land förbi Toresta och fortsatte över Kalmarviken mot Gran.

På nedanstående karta ses de äldre vägsträckningarna (streckat: bevarade delar, prickat: ej bevarat) i anslutning till nuvarande Enköpingsvägen (orange).



Det övre röda strecket markerar den tidigare gränsen mellan Bro och Håbo härader. Omkring 1970 ändrades kommungränsen till det nedre röda strecket. Som synes går kommungränsen idag ytterligare en bit söderut.

**Äldsta vägarna.** Trakten har gamla väganor eftersom området kring Draget var den enda landförbindelsen söder om Uppsala mellan Stockholm och Bergslagen sedan det under järnåldern bildades ett näs mellan Kalmarviken och Lilla Ullfjärden. Man förflyttade sig ännu under medeltiden längs upptrampade stigar. Vid Lillsjön och vid Draget finns ännu kvar flera system med hålvägar. Här kan man säga att det var en "vägkorsning" eftersom sjötrafik mellan sjöarna förekom ända in på 1500-talet genom att man drog båtarna över näset.

Från Höglunda fortsatte **1600-talsvägen** längs nuvarande Enköpingsvägen eller egentligen den dåtida gränsen mellan åker- och utmarken på Stora Ullevis ägor, viken samtidigt var gräns mellan Bro och Lossa socknar. Vägen var inte lika spikrak som idag. Vid dagens S-kurva på Enköpingsvägen (gamla järnvägsövergången) fortsatte 1600-talsvägen norrut och svagt uppför genom Spånga skog (Lossa socken) mot Kalmarsand. Skogen lär i äldre tider ha hyst både rövare och fredlösa.

För att följa vägen ner mot Kalmarsands ängsmarker vid sjön måste man ta sig utför en lång och tvärbrant backe med sammanhängande släta berghällar, äventyrlig för resande. Här halkade hästarna lätt och säkert hände det att ett och annat ekipage välte. Backen kallades för Hälledagshällarna eller Hällebacken och var känd att vara krävande uppför och livsfarlig nedför, därtill kostsam att underhålla. De besvärliga Hälledagshällarna beskrivs något i kronofogden Träboms brev till landshövdingen 1716 där han vill "påminna om den långa och alltför svåra stora steniga backen, som nog bekant är, ligger rätt vid häradsskillnaderna, dock inom Bro Häraads Rågång, strax vid Callmare Sandh, Hälledagshällarna kallad, vilken man nu med största livsfara måste fara utför, och uppför må den resande köra dragarna fördärvade". Vägen fortsatte förbi Kalmarsand och passerade häradsgränsen, vilken var markerad med rågata och ett femstenarör (ännu kvar, strax bortom dagens silon).

Vid fornminnesinventeringen 1979 antecknades att vägen fortfarande kunde följas svagt från 1700-talsvägen fram till den dåvarande uppställningsplatsen för campingvagnar som då fanns innan husen byggdes ovanför badplatsen. Vägen var ca 600 m lång, tämligen otydlig men tydligast nedanför järnvägsbanvallen, 4-6 m bred, 0,1-0,3 m hög, delvis 0,1-0,2 m djup och lätt skålad. Vägen korsas av en hålväg.

1988 hade länsstyrelsen beslutat att vägen skulle "ges fortsatt hävd" men 15 år senare gav länsstyrelsen tillstånd för bebyggelse nedanför järnvägen om landsvägsbacken först undersöktes arkeologiskt. Undersökningen gjordes samma år på tre ställen av backens nedre del som var en sandslutning, 95 m lång och 3-4 m bred. På den nedersta delen var vägen svagt skålad men längre upp försedd med vägbank upp till 0,5 m. Några anmärkningsvärda fynd gjordes inte men efterkommande generationer förmenades genom byggtillståndet möjligheten att få betrakta denna märkliga och namnkunniga backe. Den ännu kvarstående vägen ovanför banvallen är mycket svår att upptäcka även om den till stor del följer befintlig stig.



*1600-talsvägen med Hällebacken enligt en karta från 1844 (grön). Längst upp till höger ansluter den till 1700-talsvägen (orange).*



Övre delen av Hällebacken är idag en stig, här sedd mot väster. Vägbanken är mycket svår att urskilja i terrängen. Anslutningen mot 1700-talsvägen utplånades dessutom i samband med en skogsförnyring i modern tid. Foto författaren 2015.



Övre delen av Hällebacken under 1980-talet, sedd mot öster. Järnvägsbanken går tvärs över vägen. Vägen är fornminne med beteckningen RAÄ Bro 197:1 (f.d RAÄ Kalmar 90) och 339 (korsande hålväg). Foto från Börje Sandén, UKF.



På nedsidan av banken syns de hala berghällarna på denna bild från 1980-talet. Denna del av backen är bortsprängd och bebyggd. Foto från Börje Sandén, UKF.



Nedersta delen av Hällebacken i sandslutningen strax innan området bebyggdes. Gatan som finns här idag heter Hälledagsvägen. Foto från Börje Sandén, UKF.

Någon gång i början av **1700-talet** omlades landsvägen över Håbo häradsallmänning för att man skulle slippa backen över hållarna. En ny väg bröts ut från 1600-talsvägen och drogs genom den "ansenliga och täta timmerskogen" i svagt uppförslut till skogvaktartorpet vid häradsgränsen, varefter vägen fortsatte utför och vidare mot Draget i Håbo härad. Exakt när vägomläggningen gjordes är svårt att fastställa men av tillgängligt kartmaterial att döma bör det ha skett någon gång mellan 1716 och 1743. På en karta över Bista 1743 är både gamla och nya landsvägen utritade. Den nya landsvägen blev 1/4 mil längre än den gamla men var bekvämare att resa på och lättare att underhålla. Den gamla vägen fortsatte emellertid att användas långt in på 1800-talet.

Ur Elers vägmaterial från 1792 kan vi läsa följande iakttagelse från Ullevi skog: "Såsom något märkeligt torde även böra nämnas att på tvenne frånskilda ställen å nyssnämnda skog synas stora rishögar på sidan om vägen uppkastade, till ett tecken därav, som berättelserna förmåla, att för längre tid tillbaka, en månglerska samt en annan person på dessa ställen skola av rövare blivit ihjälslagna, och att sedan till åminnelse bibehållande, av denna händelse, resande som gångande personer pläga på dessa högar kasta en riskvist eller gren, har av rishögarna således underhålles".

50 år senare ger Carl Jonas Love Almqvist i boken *Herrarne på Ekolsund* följande beskrivning av vägen: "Gärdena tog slut och man kom in på Allmanningen bortom Stora Ullevi. Det började nu blifva som mörkast; de höga furuträden på den vidsträckta, graftysta Allmanningen reste sina mäktiga toppar mot natthimmelen, likt jättar: och de åkande, som vågade sig inom deras krets, förekommo sig sjelfva likt oförsynta barn. Denna del af vägen är hemsk.. den har alltid förefallit mig ryslig!"



*Den bevarade delen av 1700-talsvägen är ca 2 km lång och slingrar sig förbi höjdpartierna. Vägen är 4-5 m bred medan vägbankens höjd varierar kraftigt. De första 700 m, räknat från järnvägsövergången på Enköpingsvägen, sammanfaller med 1600-talsvägens sträckning. Vägbanken på denna sträcka höjdes i samband med järnvägsbygget kring år 2000. Även andra sträckor av vägbanken har höjts sannolikt för att bära skogsbrukets fordon. Foto författaren 2013.*



På denna vägdelningskarta från 1844 är landsvägens tre sträckningar utritade. I mitten 1600-talsvägen (grön). Ovanför den är 1700-talsvägen. Längst ner är 1800-talsvägen (dagens Enköpingsvägen).

## Utvecklingen under 1800-talet och framåt

Under åren 1845-47 omlades allmänna landsvägen mellan Ullevi skog och Grans gästgivaregård i Yttergran. Då gjordes bankutfyllningen utefter berget i Mälaren vid Kalmarsand. Bl a fick ett berg som stack ut i sjön sprängas bort. Hösten 1846 var vägen så pass klar att kung Oskar I kunde använda den vid sin hemresa från Norge, på ditresan hösten 1845 gällde således den gamla 1700-talsvägen.

Karta och kostnadsförslag för omläggning av landsvägen från Stora Ullevi skog till Gran upprättades 1845 av förste lantmätare Carl Falk. Inom Bro härad berördes vägsträckan från hörnet av Stora Ullevi åkergräde till häradsgården vid Kalmarsand. Backen längs sjön fick inte ha större lutning än 1 fot (30 cm) i höjd på 20 fot (6 m) i längd. Tyvärr har inga profilritningar återfunnits i arkiven men däremot en beskrivning av vägarbetet. Vägen drogs från Stora Ullevi gård genom gamla grustakten på höjden samt dälden (fördjupningen) utför åt sjön vilket i stort sett var ett ganska lätt arbete i den jämna och glest bevuxna sand- och grusmarken, därefter längs sjösidan mot det utskjutande berget där mur och stenbröstningar fick anläggas, en kostsam sprängning av berget utfördes, därefter anlades den nya vägen genom åkervreten fram till gamla vägen vid Kalmarsands gamla krog varefter Kalmarsandsbacken genomskars. För vägen över åkervreten vid Kalmarsand erfordrades lerfyllning för att stadga vägbotten i den lösa sandmarken. Hela sträckan från Ullevi gård till Kalmarsands grind vid häradsgården var 3.090 alnar (1.854 m). Planen fastställdes av Kungl Maj:t som avdelade statsbidrag om 13.000 Rd Banco. Kontrakt skrevs i juni 1845. Arbetet, som påbörjades samma år, skulle vara klart i juli året därpå. Under 1845 skedde utstakning av vägen och 1846 utfördes sprängning av berget utmed Mälaren. Brist på arbetsfolk gjorde att färdigtidpunkten fick uppskjutas till 1 juni 1847. Arbetet avsynades och godkändes "med ovillkorligt gillande" 26 okt 1847.

När järnvägen kom under 1870-talet rätades vägen mellan Höglunda fram till järnvägs korsningen vid Toresta. Från början korsade vägen nära nog vinkelrätt järnvägen i en mycket stark S-kurva, men denna rätades senare något även om karaktären av S-kurva ännu består. Under 1930-talet breddades vägen till 7 m samtidigt som vägbanken höjdes.



*1800-talsvägen (dagens Enköpingsvägen) passerar det bergparti som fick sprängas bort för att man skulle kunna dra vägbanken längs sjön. Foto Börje Sandén, UKF.*



*Placeringen av milstolpen visar hur mycket vägen höjdes under 1930-talet (Skylten visar dåvarande kommungräns). Foto författaren 2011.*