

ARKEOLOGGRUPPEN AB, RAPPORT 2020:51

ARKEOLOGISK UNDERSÖKNING I
FORM AV SCHAKTNINGSÖVERVAKNING

Getingmidjan och Munkbrohamnen - Riddarholmen



L2015:7789 (RAÅ Stockholm 103:1)
Gråmunkeholmen 3 m.fl.
Stockholms stad
Uppland

Tomas Ekman



ARKEOLOGGRUPPEN I ÖREBRO AB

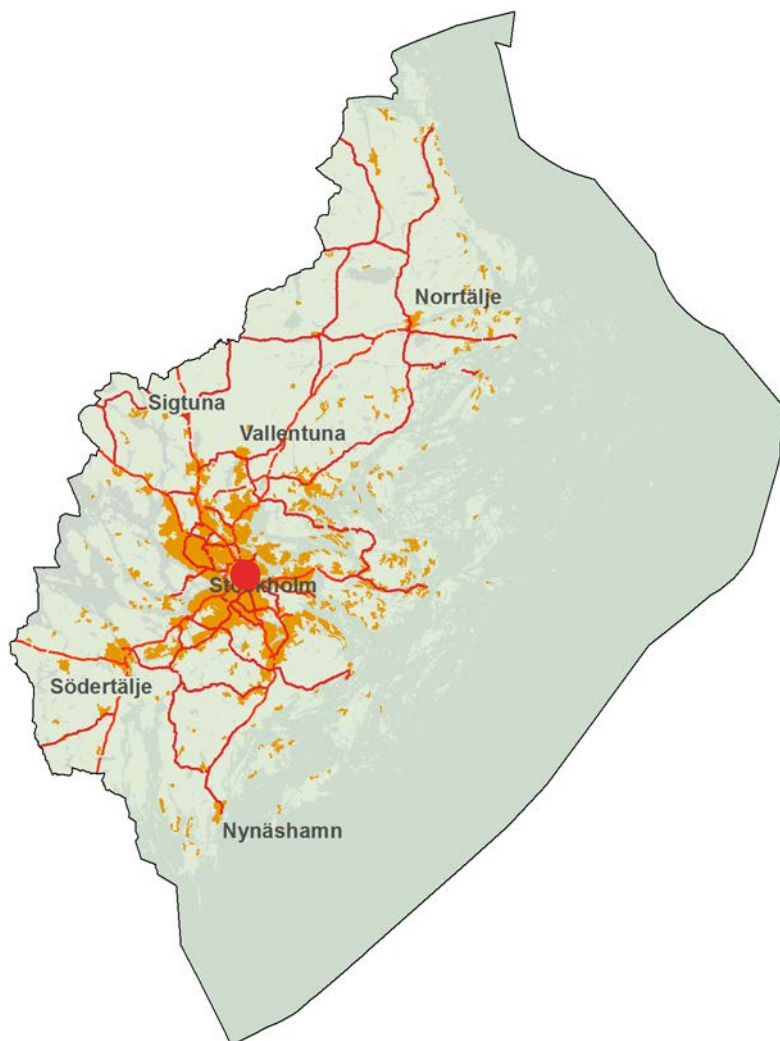
Radiatorvägen 11, 702 27 Örebro

Telefon 019-60904 10

www.arkeologgruppen.se

arkeologgruppen@arkeologgruppen.se

Översigtskarta över Stockholms län med platsen för schaktningsövervakningarna markerad i rött.



© 2020 Arkeologgruppen AB
Arkeologgruppen rapport 2020:51

Författare	Tomas Ekman
Kvalitetsgranskning	Helmut Bergold
Grafisk form	Sabina Larsson
Omslagsfoto	Trängsel vid Munkbrohamnen år 1886. Teckning av Gustaf Broling. Ur: <i>Illustrerad Tidning</i> .
Foto	Arkeologgruppen AB om inte annat anges i figurtexten.

Kartor ur allmänt kartmaterial, © Lantmäteriet Dnr R50223371_200001



ARKEOLOGGRUPPEN AB, RAPPORT 2020:51

ARKEOLOGISK UNDERSÖKNING
I FORM AV SCHAKTNINGSÖVERVAKNING

Getingmidjan och Munkbrohamnen - Riddarholmen

L2015:7789 (RAÅ Stockholm 103:1)
Gråmunkeholmen 3 m.fl.
Stockholms stad
Uppland

Tomas Ekman

Lst dnr 43111-409-2017, 431-3349-2019

Tekniska och administrativa uppgifter

Län	Stockholm
Kommun	Stockholm
Landskap	Uppland
Socken	Stockholm
Fastigheter	Gråmunkeholmen 3, Gamla stan 1:30, Gamla stan 1:31, Norrmalm 6:1

Fornlämningsnummer	L2015:7789
Lämningstyp	Stadslager
Datering	Medeltid–historisk tid

Typ av undersökning	Arkeologisk undersökning i form av schaktningsövervakning
Länsstyrelsens beslutsdatum	2017-03-17, 2018-03-22 (43111-409-2017) 2019-01-24 (431-3349-2019)
Länsstyrelsens diarienummer	43111-409-2017, 431-3349-2019
Uppdragsnummer i Fornreg	201800252, 201900119
Arkeologgruppens projektnummer	AG2017_24, P19006

Projektledare	Tomas Ekman
Fältpersonal	Tomas Ekman

Undersökningstid	2017–2020
Undersökt yta	170 löpmeter och 9 borrhål
Inmätningsteknik	Manuell, RTK-GPS
Koordinatsystem	SWEREF 99 TM
Höjdsystem	RH 2000

Arkiv

Arkivmaterial förvaras tillsvidare hos Arkeologgruppen AB.

Digitalt arkiv

Digitala data förvaras tillsvidare hos Arkeologgruppen AB.

Fynd

Inga fynd tillvaratogs.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	5
Inledning	5
Bakgrund och kulturmiljö.....	7
Syfte och målgrupper.....	11
Metod och genomförande.....	11
Resultat och tolkning.....	13
Getingmidjan	13
Område A. Hebbes trappa.....	13
Område B. Lilla trappan (bakom Hebbeska huset).....	14
Område C. Spårtunneln	15
Område D. Arkivtrappan	15
Område E. Nytt landfäste för Norrströmsbron	15
Område F. Upprustning av pumpstation	15
Munkbrohamnen.....	18
Utvärdering av resultaten i förhållande till undersökningsplanen	22
Referenser	23



Figur 1. Karta över Stockholm med platsen för undersökningen markerad med en svart ring. Skala 1:250 000.

Sammanfattning

Projektet Getingmidjan innebär en under flera år pågående upprustning och ombyggnad av befintlig järnväg mellan Södermalm och Stockholms Central. En del av projektet är en ombyggnad vid Munkbrohamnen. En central del berör passagen vid Riddarholmen. Då arbetsområdet som helhet ingår i registrerad fornlämning, L2015:7789, lika med Stockholms stadslager, har Arkeologgruppen AB på uppdrag av Länsstyrelsen i Stockholms län utfört schaktningsövervakning på flera platser inom arbetsområdet.

Redovisningen i rapporten följer den indelning i sex mindre arbetsområden som förekom inom projektet. Schaktningsövervakningen kunde klarlägga att inga orörda lager eller konstruktioner berördes av arbetena. Däremot fanns rikliga spår av tidigare markarbeten, framförallt från 1950-talet.

Vid Munkbrohamnen gällde uppdraget schaktningsövervakning i samband med borrhövar på nio provtagningsplatser för geoteknisk undersökning. Proverna togs ned till bedömd bottennivå, cirka 25 meters djup. I proverna återfanns spridda fynd av yngre rödgods, glas, porslin och trärester. Samtliga fynd bedöms ha kommit till platsen vid successiva dumpningar och utfyllningar som skett främst under 1800-talet samt i modern tid. Rapporten redovisar sannolika nivåer för ursprunglig bottennivå vid respektive provtagningsplats. Rapporten ger även en redovisning av sammansättningen på de omfattande fyllnadsmassor som byggt upp det nuvarande kajområdet.

Inledning

Med anledning av planerad upprustning av befintlig järnväg mellan Södermalm och Stockholms Central inom kvarteret Gråmunkeholmen 3 på Riddarholmen, Stockholms stad, har Arkeologgruppen AB genomfört arkeologiska undersökningar i form av schaktningsövervakningar.

Av samma skäl har även genomförts geotekniska undersökningar med borrhövar vid Munkbrohamnen, kvarteren Gamla Stan 1:30, Gamla Stan 1:31 och Norrmalm 6:1, Stockholms stad. Arkeologgruppen har utfört arkeologisk schaktningsövervakning vid provtagningen.

Uppdragsgivare i båda ärendena var Länsstyrelsen i Stockholms län och kostnadsbärare var Trafikverket.



Bakgrund och kulturmiljö

Riddarholmen är kanske främst bekant för sitt kloster med tillhörande kyrka, nu känd som Riddarholmskyrkan. Klostret anlades under 1270-talet och tillhörde franciskanerorden. Klostertiden och dess bevarade lämningar finns väl beskrivna av Bengtsson (2002) och Bergman & Söderlund (2013). Efter reformationen kom klosterbyggnaderna att användas för ett stort antal ändamål, till exempel skola, hospital och myntverk.

Under Gustaf II Adolfs regim tomtindelades Riddarholmen. Ön kom snart att hysa representativa Stockholmsbostäder för några av rikets mest namnkunniga adelssläkter. Under 1800-talet omvandlades adelspalatsen till säte för myndigheter och rättsinstanser. Då kom också ön att bli navet i den ångdrivna mälartrafiken. Trafikprofilen höjdes ytterligare när Sammanbindningsbanan byggdes. Den invigdes år 1871 och förband Stockholm Södra med Stockholm Norra. Därefter har tunnelbanan tillkommit, parallellt med järnvägsspåren. För mer utförlig historik angående Riddarholmen se Ekman (2018) och Sundberg & Reuterskiöld (1940).



Figur 3. Ett tåg på väg till Stockholms Central på den nya Sammanbindningsbanan. Tågsetet passerar just Köttorget. Ur "16 Utsigter i Färgtryck af Sammanbindningsbanan genom Stockholm" (1870).



Figur 4. Utsnitt ur Jonas Brolins stadskarta från år 1771, lagd över den aktuella Fastighetskartan. Den illustrerar relationen mellan Inrikeshamnen och dagens Munkbrohamnen.

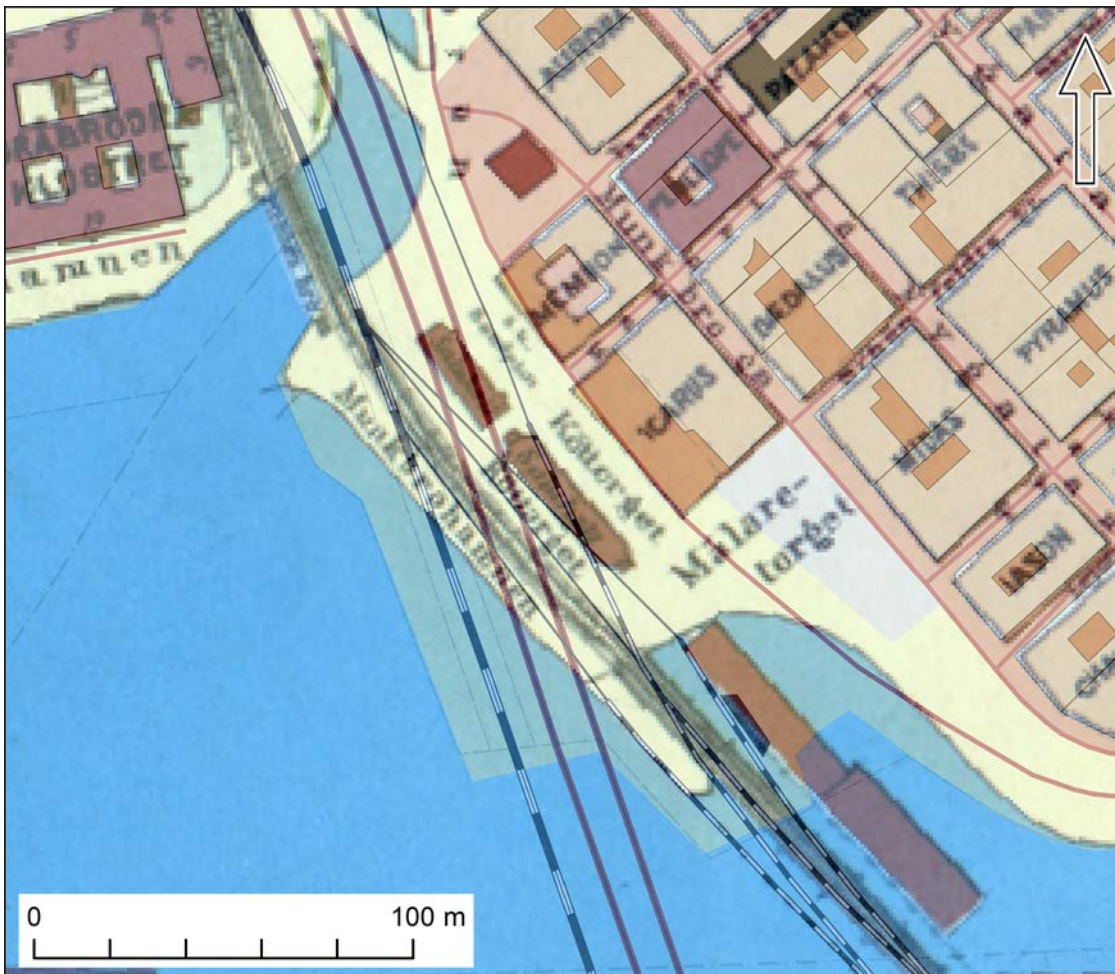
Munkbrohamnen anlades i samband med bygget av Sammanbindningsbanan. Hamnen togs i bruk år 1870. Den behövdes för de allt fler ångbåtar som främst levererade jordbruksprodukter från Mälardalen till den växande staden. Munkbrohamnen hade dock äldre föregångare. Redan under 1700-talets tidigare del fanns en kajskoning vid infarten till Riddarholmskanalen. År 1749 anlades en sammanhängande kajskoning till Kornhamn (nuvarande Kornhamnstorg). Hamnanläggningen kallades då "Inrikeshamnen" med tilläggsplatser för fartyg från mälärstäderna och Örebro (Hjulhammar 2010:58).

Under järnvägens viadukt kunde man från hamnen enkelt ta sig till saluhallarna och -torgen i västra Gamla Stan, vid Köttorget, Mälartorget (Flugmötet) och Kornhamnstorg. Vid Köttorget fanns sedan år 1875 Köttorgshallen som år 1918 kompletterades med Munkbrohallen. Båda revs inför bygget av tunnelbanan i början av 1950-talet.

Nuvarande kaj i hamnen är huvudsakligen anlagd under 1950-talet. Eventuella äldre inslag kan dock ingå i den nuvarande konstruktionen. Marknivån varierar mellan +0,5 och +1,8 meter över havet.



Figur 5. En vanlig dag i Munkbrohamnen år 1895.
Foto: Stockholms Stadsmuseum.



Figur 6. Utsnitt ur stads-karta från år 1930 som visar salutorg och -hallar uppbyggda kring Munkbrohamnen. Överlägg av aktuell fastighetskarta. Skala 1:2000.

Syfte och målgrupper

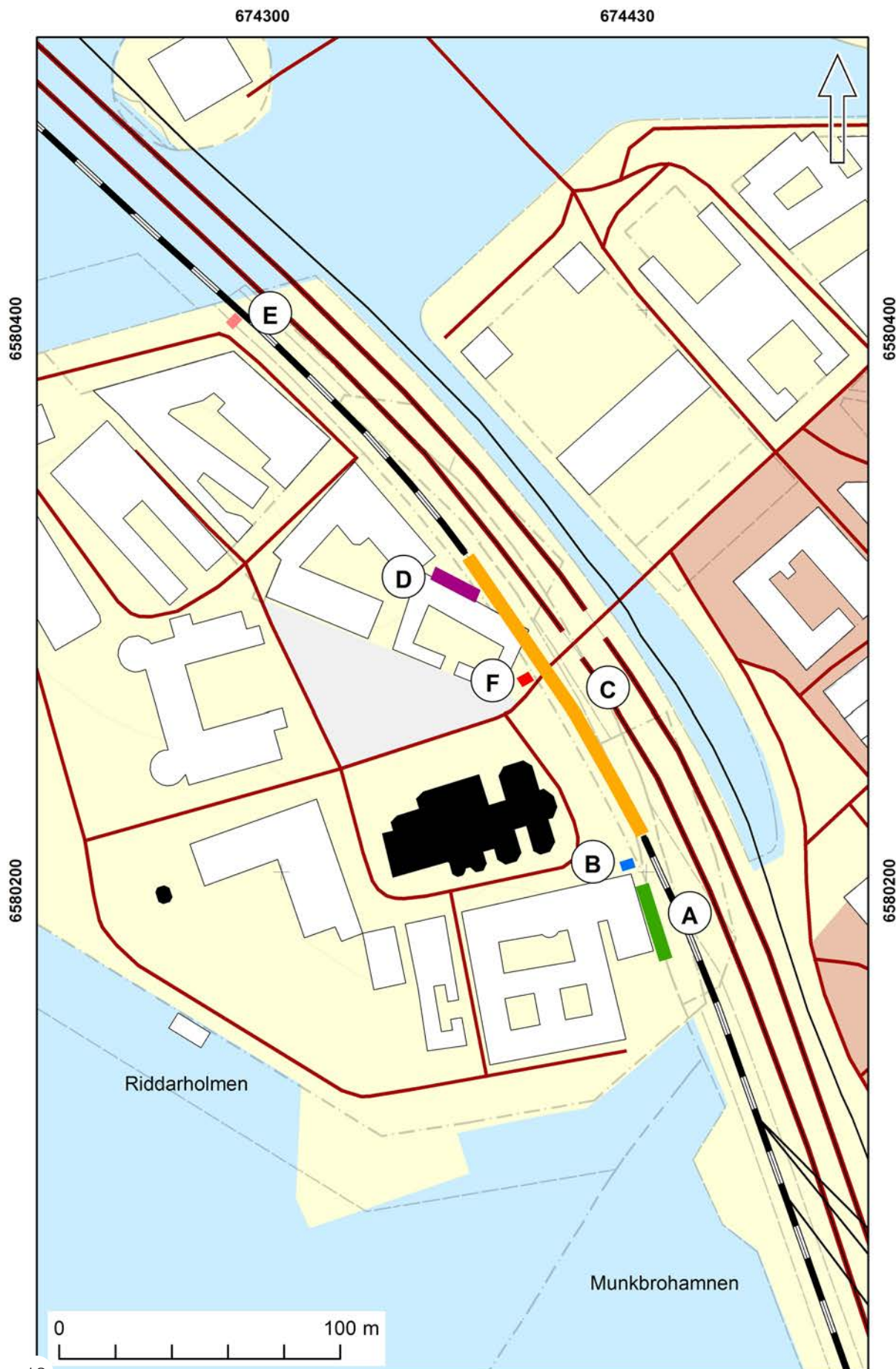
Syftet med undersökningarna vid Getingmidjan var att med ett vetenskapligt arbetsätt dokumentera bevarade delar av fornlämningen som berördes av arbetsföretaget. I fråga om borrhproverna gällde att utifrån dessa bedöma om konstruktioner eller kulturlager genomborrades. Om möjligt skulle då maxdjup och eventuellt innehåll beskrivas. Målgrupp för rapporten är främst Länsstyrelsen och Trafikverket.

Metod och genomförande

Uppdraget utfördes vid Getingmidjan genom punktvis övervakning av schaktningsarbetet. Då det rörde sig om ett flerårigt projekt var det viktigt med ett nära samarbete med entreprenörer på plats för att bevakning skulle kunna ske på rätt plats och tid. Planering skedde via telefon- och elektronisk post samt på plats. Arbetsområdet utgjordes av mark inom den befintliga järnvägens närområde, vilket gjorde att förväntningarna på att finna orörda lämningar var relativt små.

Borrhproverna vid Munkbrohamnen togs med olika metoder, de flesta med så kallad mullvad eller skruvborr. Ingen av dessa ger borrhkärnor lämpade för analys, däremot kan materialet från skruvborrningen bedömas på plats. Provtagningen kom att ske under en längre period och bedömningen av materialet fick snarast formen av stickprov. Ett bättre underlag gav de analysrapporter som efter hand färdigställts för de geotekniska undersökningarna. I föreliggande rapport har de olika källmaterialen sammanvägts i resultat- och tolkningsdelarna.

Dokumentation skedde löpande i text och med foto. Som underlag för inmätning användes respektive projekts planeringsunderlag.



Figur 7. Arbetsområde A-F inom projektet Getingmidjan. Skala 1:2000.

Resultat och tolkning

Getingmidjan

Redovisningen av resultat följer Trafikverkets indelning i arbetsområden, såsom de redovisas i Trafikverkets ansökan till Länsstyrelsen, daterad 2016-12-20. På Riddarholmen fanns åtta arbetsområden betecknade A-H. Område G och H redovisas inte, då de inte blev föremål för schaktövervakning.

OMRÅDE A. HEBBES TRAPPA

Trappan skulle rivas och ersättas med en ny, något bredare och tillgänglighetsanpassad trappa. Genom delvis förändrad projektering och arbetsgång kom behovet av övervakad schaktning att minskas. Däremot tillkom djupschaktning i ytan nedanför trappan. Mellan trappan och spårområdet finns en äldre arbetstunnel som rensades ur och fick förstärkningar i väggar och tak. Framför arbetstunneln grävdes ett cirka 20 meter långt, 4 meter brett och upp till 2,3 meter djupt schakt. Syftet var att byta en äldre vattenledning och att säkra betongfundament för järnvägens räkning.



Figur 8. Utsikt från arbetstunneln mot Södermalm. Djupschaktet delvis igenlagt.

Schaktet innehöll till stor del fyllning av sand och grus, med enstaka större stenar. I den västra sidans norra del, vid trappan, framkom berg redan på cirka en meters djup. Berget var sprängt och tjänade som underlag för trappans betongfundament. Längre söderut på den västra sidan följde under bärlagret ett cirka 0,2 meter tjockt raseringslager av sentida karaktär. Under detta kom ett upp till 1 meter tjockt lager av sprängsten, blandat med en del natursten. Under stenlagret kom sedan ett minst 0,5 meter tjockt raseringslager utan moderna inslag. Det innehöll dock inte heller äldre fynd än porslin från slutet av 1800-talet. I schaktets östra halva fanns enbart fyllning av sand och grus.

OMRÅDE B. LILLA TRAPPAN (BAKOM HEBBESKA HUSET)

Den lilla trappan är belägen strax nordväst om Hebbes trappa och leder via några få trappsteg upp till kyrkplanen. Trappan skulle förlängas något och delvis byggas om. Ett mindre område direkt norr om trappans stödmur behövde schaktas ur. Det rörde sig om cirka 2×3 meter, ned till ett djup av 1,3 meter. Schaktet var uppfyllt med bärlager av sand ovanpå ett krosslager, som sin tur vilade på ett utfyllnadslager med inslag av byggsrot. Därunder följde, på cirka 0,6 meters djup, ett äldre raseringslager dominerat av tegel och kalkbruk. I underkant av raseringslagret kom rester av en tegelmur. Tre skift kunde urskiljas. Stenarna var 0,30×0,15×0,08 meter stora. Under murresten skymtade ett betongfundament.



Figur 9. Schaktning vid spårtunneln. Betongskiktet synligt under sanden.

OMRÅDE C. SPÅRTUNNELN

Tunneln byggdes vid den stora trafikomläggningen i början av 1950-talet. Då förenades den södra och den västra tunnelbanan. Fjärrtågen fick flytta in i den nya tunneln som följde Riddarholmskanalens västra strand och borrhade sig under hörnet på Hessensteinska palatset, i det nu aktuella projektet skulle tunneln ses över och få ett nytt tätskikt.

Under ytskiktet av gatsten följde ett tunt, endast 0,05 meter tjockt lager sand. Under detta följde betong. Betongen var mycket solid och tog lång tid att avlägsna. När så skett följde kontroll och tätning. Ett mindre schakt, cirka en meter brett, togs upp på tunnelns västra sida. Där fanns enbart fyllning från 1950-talets tunnelbygge.

OMRÅDE D. ARKIVTRAPPAN

Arkivtrappan är en del av passagen längs kanalen norr om bron. Den förbinder det högre liggande området bakom Hessensteinska huset med det lägre vid Riksarkivet. Trappan skulle rivas och ersättas med en ny. I samband med detta arbete gjordes en del schaktning i Arkivgatan, främst i samband med ledningsarbete. Djupet på dessa schakt översteg sällan 0,6 meter. Såväl vid trappan som i gatan berördes enbart fyllnadsmassor.

OMRÅDE E. NYTT LANDFÄSTE FÖR NORRSTRÖMSBRON

Arbetena berörde enbart den del av Norra Riddarholmskajen som anlades mot slutet av 1800-talet och som följaktligen inte bör räknas som fornminne. Stickprovskontroller visade att arbetena begränsade sig till planerat område.

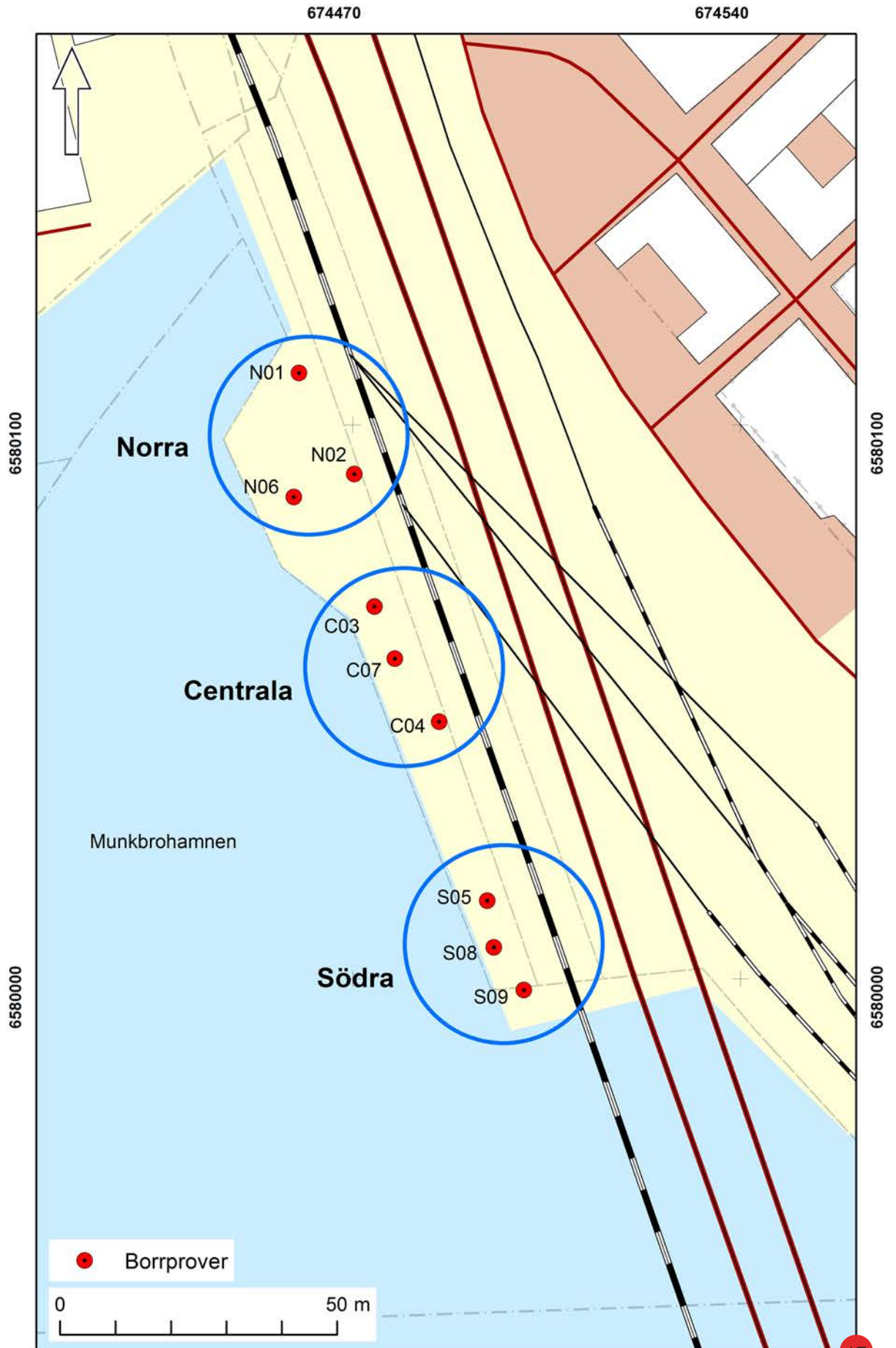
OMRÅDE F. UPPRUSTNING AV PUMPSTATION

Nära det västra brofästet för Riddarholmsbron finns en underjordisk pumpstation för dagvatten. Den skulle rivas och en ny station skulle byggas. I samband med detta frilades den befintliga stationen till ett djup av cirka en meter. Schaktningen berörde enbart sentida fyllnadsmassor.



Figur 10: Bilden klagör omfattningen av ingreppen vid 1950-talets tunnelbygge. Foto: Stockholms Stadsmuseum.

Schaktningsövervakningen kunde klarlägga att ingen orörd del av fornlämningen berördes av det aktuella projektet. På flera platser fanns raseringsmassor med innehåll från äldre konstruktioner, främst i form av tegel och kalkbruk. Ingen av platserna visade orörda lämningar. Raseringsmassorna kom till största delen från 1950-talets tunnelbygge, vilket visades av inblandning av byggsrot från perioden. Äldre massor utan sentida inblandning fanns bara i botten av schaktet i område A och i område B. De murrester som återfanns i område B kommer sannolikt från det så kallade Geijerska huset som revs på 1860-talet inför bygget av Sammanbindningsbanan.



Figur 11. Plan med provplatserna 01–09.

Munkbrohamnen

I de geotekniska undersökningarna ingick borrhovningar som skulle ge ett förstärkt underlag för de geotekniska modellerna. I själva kajen togs nio borrhovningar med olika metoder (se mer under "Metod och genomförande"). Provplatserna fördelar sig på tre grupper; norra (N), centrala (C) och södra (S) i tabellerna 1–3 nedan. Numreringen 01–09 följer den numrering som gjordes vid provtagningen. Nedan görs en sammanfattning av resultaten från provserien, med relevans för kulturmiljön. Som kulturindikerande inslag har valts förekomst av tegel och trä i proverna. Då dessa oftast samvarierar med inslag av humusjord noteras även denna. Övriga kulturindikatorer förekommer endast i enstaka fall och noteras i kolumnen "Övrigt".

Observera att angivelserna för djup inte anger absoluta gränser. De är beroende av provtagningens nivåer för de enskilda proverna. Till exempel: den lägsta angivna nivån för N06 är 12,4 meter. Det kommer från ett delprov som omfattade djupet 11–12,4 meter. Följande prov innehöll enbart sand. Nivån med organiskt material upphör med andra ord någonstans mellan 11 och 12,4 meter. Samtliga nivåuppgifter anges i meter, utgående från kajens yta med ett medelvärde av +1,5 m över havet.

TABELL 1: NORRA GRUPPEN, N01, N02, N06

Prov-nr	Fyllning djup (m)	Trä (m)	Tegel (m)	Humusjord (m)	Övrigt (m)
01	4–9	6–9	4–9	7–9	
02	7–11,7	7–11,7	7–11,7	7–11,7	Ben, yngre rödgods 8–9 meter
06	9,6–12,4	11–12,4	9,6–12,4	9,6–12,4	Glas 10–11 meter

TABELL 2: CENTRALA GRUPPEN C03, C04, C07

Prov-nr	Fyllning djup (m)	Trä (m)	Tegel (m)	Humusjord (m)	Övrigt (m)
03	10–25,7	15,9–17,4	10–25,7	13–18,9	Porslin, yngre rödgods 13–15
04	15,7–27	18,7–19,7 20,7–22	15,7–27	15,7–24	Porslin 15,7–18
07	6–25	13–16 18–19 21–22	6–25	13–16 18–19 21–22	Porslin 13–15 20–21 Träkol 13–16 21–22

TABELL 3: SÖDRA GRUPPEN S05, S08, S09

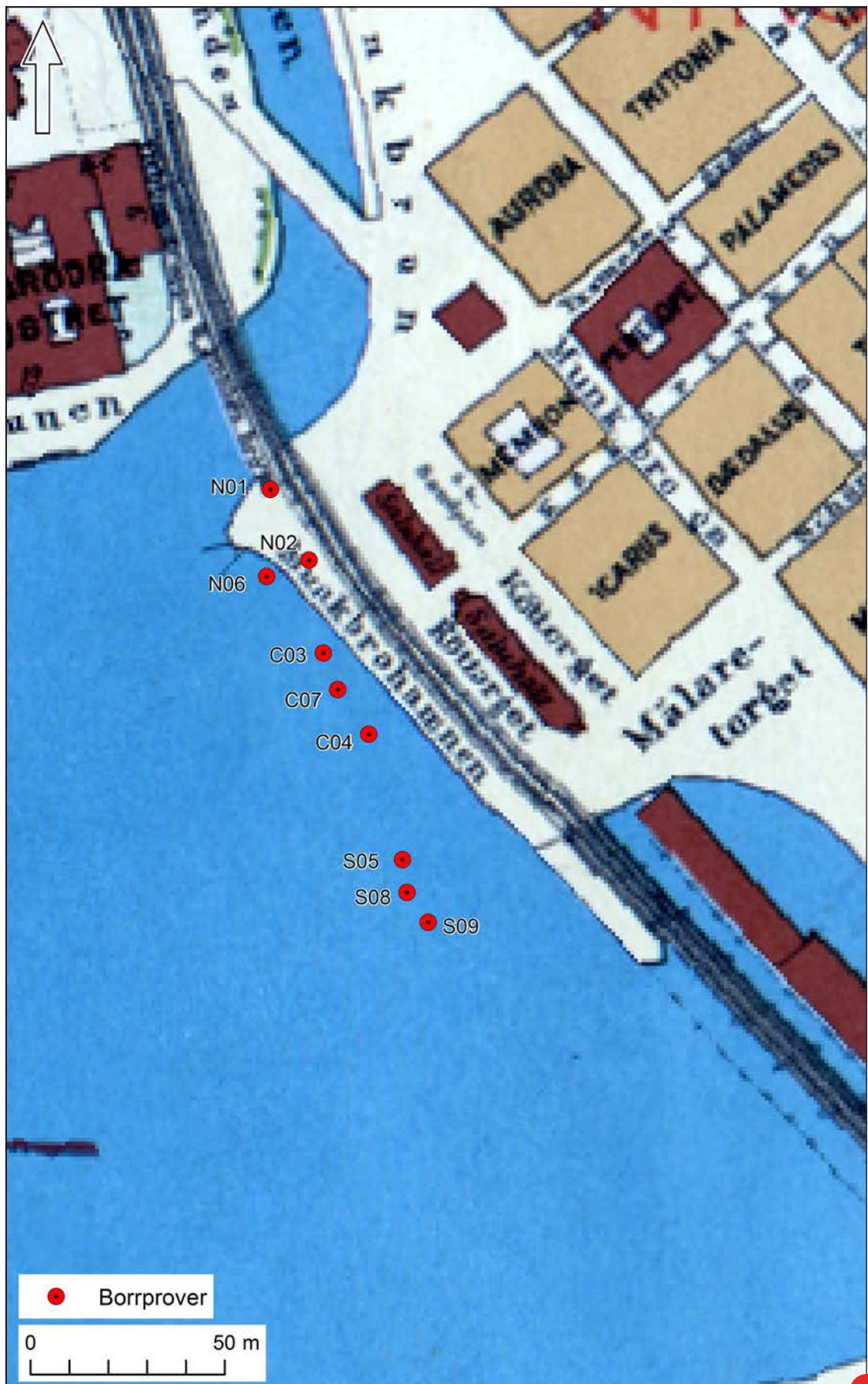
Prov-nr	Fyllning djup (m)	Trä (m)	Tegel (m)	Humusjord (m)	Övrigt (m)
05	20–21	–	20–21	20–21	
08	13–24	22–23	13–14 16–17 20–21 22–24	13–14 19–20 21–24	Glas 16–17
09	19–25	23–25	19–20 22–25	22–25	

Genomgående för borrhöverna var det dominerande inslaget av sprängsten som fyllnadsmaterial i de övre nivåerna. I mindre grad förekom detta i den Södra gruppen där sand och grus vidtog högre upp.

De kulturpåverkade nivåerna i proven återfinns i den Norra gruppen mellan 4 och 12,4 meter. Då botten är relativt brant sluttande närmast Riddarholmen blir intervallet något missvisande. Ett medeltal för tjocklek på kulturpåverkade lager kan här bedömas till cirka 4 meter. Den Norra gruppen har ett 1–2 meter tjockt lager med markant humushalt i botten-nivån. Det samvarierar väl med inslagen av trärester och tegelkross. Mindre inslag av djurben och fönsterglas förändrar inte bilden. Mellan nivåerna i de enskilda borrhålen finns inga märkbara variationer. En jämförelse med äldre kartor visar att denna del av kajen, närmast Riddarholmen, ingick i den äldre kajen, innan 1950-talets stora ombyggnad. Fyllningen kan eventuellt vara från 1700-talskajen, men mer sannolikt är att den är från anläggningen av Munkbrohamnen under 1860-talet. Troligen hämtades fyllningen från Riddarholmen och bygget av Sammanbindningsbanan.

Den Centrala gruppen visar en mer heterogen bild jämfört med den Norra gruppen. Fyllningen utgörs huvudsakligen av sand, med mindre inslag av humus. Trä i större omfattning förekommer enbart i prov C07 medan tegel hittas på alla nivåer, från 6 till 27 meters djup. Glas och porslin noteras från flera nivåer. Glaset utgjordes av fönsterglas och buteljglas. Porslinet hade enstaka inslag av blåvitt, imiterat kinesiskt porslin, i övrigt bruksporslin från 1800- och 1900-talet. Smärre skärvor av yngre rödgods förekom också, oftast alltför fragmentariska för att närmare kunna bestämmas. Skikt med större humusinslag och växtrester varvades med sandskikt som enbart innehåller tegelrester. Omkring ett djup av 22 meter noteras rikligt med trärester, något som möjligen kan ange ett skeppsvrak, då proven antyder att cirka 22 meter kan vara en äldre bottennivå. Sammanfattningsvis tolkas resultaten i den Centrala gruppen som att ett äldre skikt återfinns mellan 20–22 meter och att fyllningen ovanför är ett resultat av många lass som tippats under en begränsad period.

Den Södra gruppen visar en likartad bild från de tre borrhålen. Ned till en nivå av cirka 20 meter består fyllningen av sand och grus med enstaka inslag av tegelkross. Därefter märks en ökad inblandning av humusjord ned till 24 meter. I detta något mera humösa lager fanns trärester i S08 och S09 i ett förhållandevis välavgränsat skikt mellan 22–24 meter. I samma skikt märktes även växtrester och gyttja. Detta är sannolikt ett äldre bottenskikt, som täcks av fyllnadsmassor från 1950-talet.



Figur 12. Kartan från 1930 (se även figur 6) med platserna för borrproverna markerade. Skala 1:1500.

Utvärdering av resultaten i förhållande till undersökningsplanen

Syftet med undersökningarna var att vetenskapligt dokumentera bevarade delar av fornlämningen. I fråga om borrhproverna gällde att utifrån dessa bedöma om konstruktioner eller kulturlager genomborrades. Om möjligt skulle då maxdjup och innehåll beskrivas.

Metoden för Getingmidjan innebar framförallt övervakning av schaktning. Uppdraget sträckte sig över en flerårig period med punktvisa insatser i fält. Det ställer krav på samordning och en strukturerad dokumentation, något som i stort sett fungerat inom detta projekt. Resultaten har inskränkt sig till att bestämma arten av de lämningar som påträffats. Så brukar vara fallet i en hårt exploaterad miljö av den här typen. Inga orörda lager eller konstruktioner påträffades, vilket i sig är ett resultat med bäring på framtida markarbeten inom området.

För borrhproverna var avsikten att övervaka provtagningen och bedöma provmaterialet på plats. Då denna metod kom att bli mycket tidskrävande och svårplanerad valdes en delvis annan strategi. Punktvisa fältbesök kompletterades med analys av den geotekniska rapporten. Borrhproverna vid Munkbrohamnen togs under en period av 2–3 månader. Omständigheterna för borrhpersonalen var stundtals besvärliga och flera prover krävde upprepade försök innan tillfredsställande prover erhöles. Det gjorde att närvaro på plats av arkeolog snarast fick formen av stickprov. I stället valdes en modell där fokus lades på analys av den tekniska rapporten från provtagningen. Det framstod som en ekonomiskt försvarbar lösning då ett försök till kontinuerlig övervakning medfört orimliga kostnader med osäkert vetenskapligt utfall. Utifrån dessa förutsättningar anses uppdraget ha gett ett gott resultat.

Arbetet har utförts enligt den undersökningsplan som upprättades med de förändringar som stämde av med Länsstyrelsen under arbetets gång. Tidsåtgång och ekonomiska förutsättningar som bestämdes i samråd med Länsstyrelsen under projektets gång har fungerat tillfredsställande.

Referenser

Tryckta källor

- Bengtsson, L. 2002. *Franciskanerklostret på Gråmunkeholmen*. St. Eriks Årsbok 2002, s. 75–90.
- Bergman, A. & Söderlund, K. 2013. *Gråbrödraklostret i Stockholm: stående byggnader och arkeologiska lämningar, Riddarholmen, Stockholm*. Stockholms Stadsmuseum.
- Ekman, T. 2018. *Vid Överkommissariens hus. Arkeologisk undersökning i form av schaktningsövervakning RAÅ-nr Stockholm 103:1, Gråmunkeholmen 3, Stockholms stad, Uppland*. Rapport Arkeologgruppen 2018:17.
- Hjulhammar, M. 2010. *Stockholm från sjösidan: marinarkeologiska fynd och miljöer*. Stockholms stad Monografier 211.
- Sundberg, H. G. F. & Reuterskiöld, C. A. 1940. *Utredning rörande stadens rätt till Riddarholmen*. Stadskollegiets utlåtanden och memorial. Bihang. Nr 55.

Otryckta källor

- ÅF Consult: Markteknisk undersökningsrapport – Munkbrokajen, Getingmidjan. Med bilaga 1–3. Projekt ID 761781

Arkeologgruppen AB

RAPPORT 2020:51

