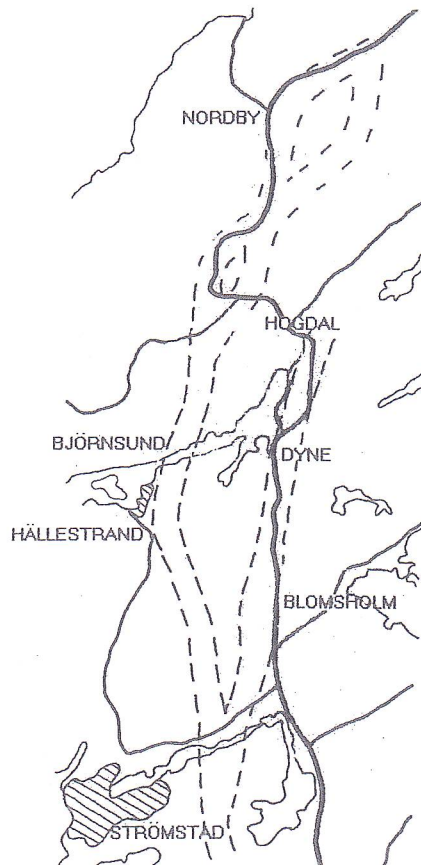


Kulturhistorisk förstudie

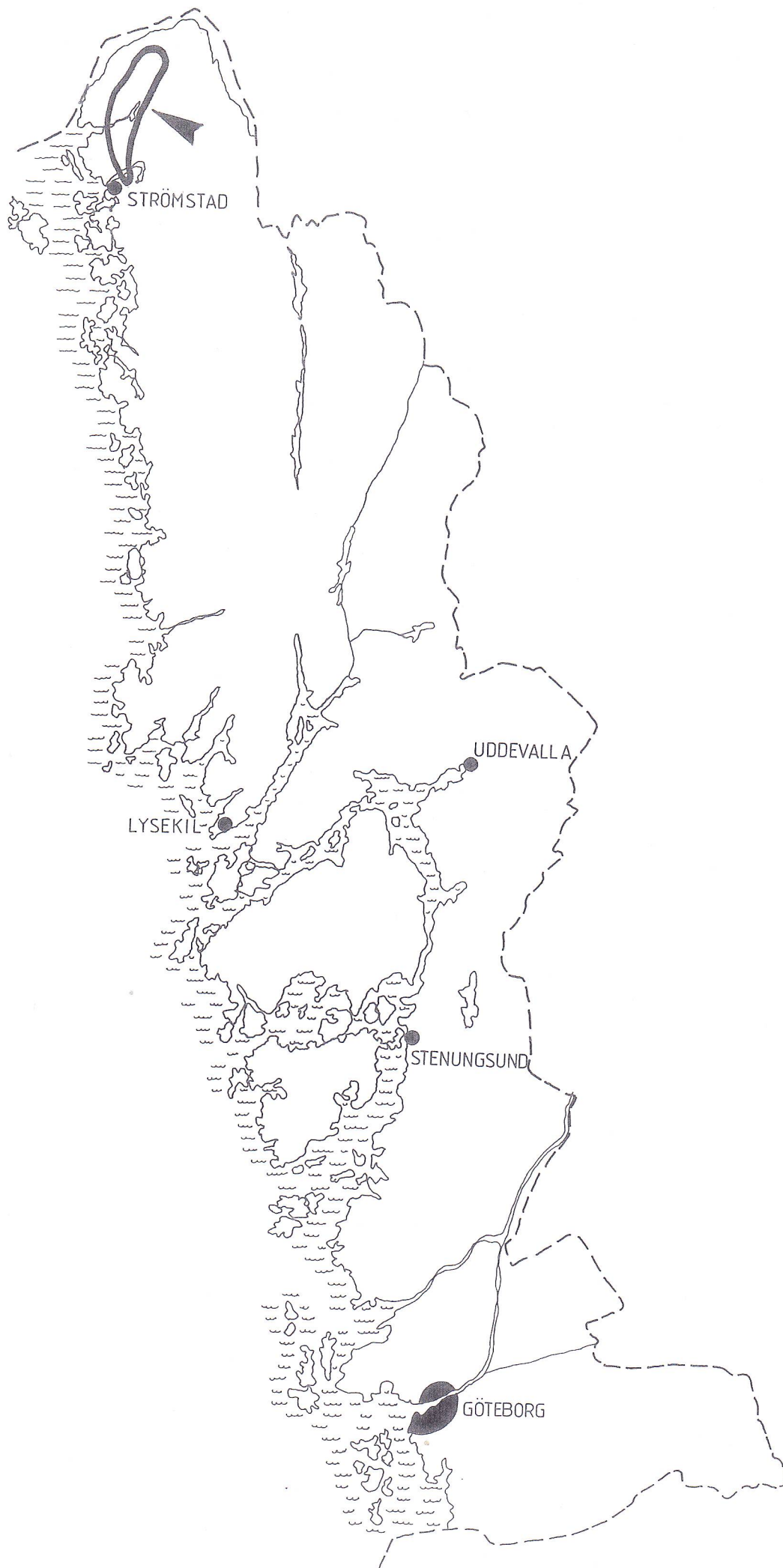
Ny sträckning väg E6 etapp Hogdal-Strömstad

Skee-Hogdals socken
Strömstads kommun



Rapport 1997:31

Lars Rydbom
Jan Ottander



Innehållsförteckning

1 Inledning

- 1.1 Bakgrund
- 1.2 Utredningsområdet och underlaget för undersökningen
- 1.3 Syfte
- 1.4 Metodval
- 1.5 Utgångspunkter för analysen
- 1.6 Slutsats

2 Sammanvägd bedömning av de båda vägalternativen

- 2.1 Det västra alternativet
- 2.2 Det östra alternativet
- 2.3 Nollalternativ

3 Förutsättningar i landskapet

- 3.1 Naturgeografin
- 3.2 Fornlämningarna
- 3.3 Kulturmiljön

4 Beskrivning av alternativen - Inverkan på miljön

- 4.1 Alternativ öst
 - 4.1.1 Allmänt om alternativ öst
 - 4.1.2 Kulturmiljöer samt fornlämningsmiljöer
 - 4.1.3 Övriga kulturvärden
 - 4.1.4 Landskapsbild
- 4.2 Alternativ väst
 - 4.2.1 Allmänt om alternativ väst
 - 4.2.2 Fornlämningarna
 - 4.2.3 Kulturmiljöer
 - 4.2.4 Övriga kulturvärden
 - 4.2.5 Landskapsbild
- 4.3 Gemensam sträckning söder om Strömsvattnet
 - 4.3.1 Allmänt om förslaget
 - 4.3.2 Formminnen

5 Källor

6 Tekniska och administrativa uppgifter

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Med anledning av planerad ny vägsträckning för E6:an har Bohusläns museum genomfört en förstudie till miljökonsekvensbeskrivning för de olika alternativen. De föreslagna alternativen kan separeras i 2 huvudsträckningar, varav det västra innefattar två mellanalternativ. För den norra delen, norr om Hogdal, hänvisar Bohusläns museum till den tidigare Konsekvensutredningen för väg E6, delen Hogdal - Svinesund.

1.2 Utredningsområdet och underlaget för undersökningen

Underlaget utgörs av två alternativa vägkorridorer ca 400 meter breda. Analysen gäller i grova drag området söder om Hogdal och fram till den punkt där de båda korridorerna gått samma i höjd med Strömsvattnets sydspets. I det östra alternativet finns en fastlagd dragning av vägen från Svinesund och ner till Hogdal, för vilken även en arkeologisk förundersökning utförts. För det västra alternativet, med två alternativa dragningar av delsträckor, föreligger endast vägkorridorer där sträckningen norr om fornlämningsmiljö Torp finns utredd i en förstudie.

1.3 Syfte

Förstudien syftar till att ge en översiktlig bild av kulturmiljön som kommer att beröras vid eventuellt vägarbete samt identifiera möjliga effekter av genomförandet inom de olika huvudalternativen.

1.4 Metodval

Undersökningen är baserad på byråmässiga studier av kartmaterial, register och övrig relevant litteratur. Som komplement till detta har även gjorts en okulär besiktning i fält. Ett antal miljöer eller i vissa fall objekt med högt bevarandevärde som kan beröras av den eventuella vägen, har därefter valts ut och presenterats mer utförligt. Huvudalternativen har omfattat två korridorer genom landskapet, vilka haft en bredd på ca 400 meter vardera. I princip har enskilda fornlämningar och kulturmiljöer som hamnat inom de respektive huvudalternativen medtagits. En utvidgning av vägområdet har skett då miljöerna och/eller den enskilda fornlämningen krävt detta för att deras upplevelsevärde inte skall skadas påtagligt och i de fall där fornlämningars verkliga utbredning är okänd.

1.5 Utgångspunkter för analysen

För att göra en rättvis bedömning mellan de två alternativen har vi sett det som mycket väsentligt att väga in de värden som finns dokumenterade i förstudien till "Hogdal-Svinesund" (det västliga alternativet) i den slutliga analysen för att få en helhetsbild av de två alternativen.

Korridorernas bredd medför att analysen är svår att göra i den mycket kuperade terrängen, där vägen såväl kan förläggas utmed bergskrönet som nere i dalbotten. I vägalternativen beskrivs ej heller vad som ytterligare erfordras i form av arbetsvägar, trafikplatser, viadukter och nya uppsamlingsvägar för att tillskapa en fungerande tillfart till de enskilda gårdarna. Museet är angelägen om en fortsatt dialog angående den framtida dragningen och utformningen av vägen i nästa utredningsskede.

1.6 Slutsats

Sammanfattningsvis kan sägas att båda alternativen innebär en betydande påverkan på kulturmiljön och inget av de två alternativen tillgodoser alla anspråk på värnandet av densamma. I valet av vägalternativ måste, enbart bland kulturmiljövårdens förespråkare, ett stort antal faktorer vägas in vid det slutliga valet av bästa vägalternativ.

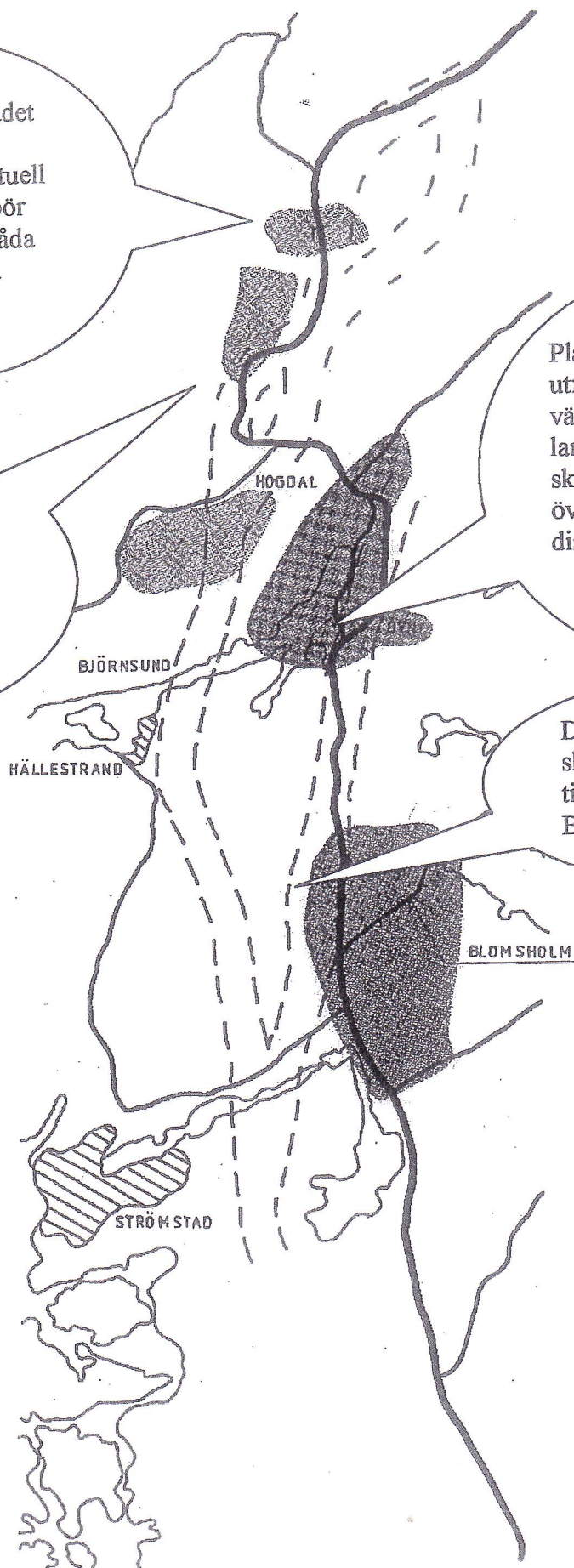
Kulturmiljövården vill, utan större eftertryck, förorda det östra alternativet till sträckning. Förslaget är dock helt avhängigt ambitionen i den fortsatta planeringen att lokalisera och utforma den nya vägen på ett för kulturmiljön så skonsamt sätt som möjligt. I vägvsnittet mellan Dyne och Värmlandbro bör största möjliga hänsyn tas för att tillskapa en väg som ger minimal påverkan på det omgivande landskapet. Särskild hänsyn skall ges till det unika området vid Blomsholm. Om dessa önskemål från kulturmiljövården ej kan uppfyllas rekommenderar museet det västliga alternativet med de förbehåll som finns presenterade för respektive område i denna rapport.

Hällristningsområdet kring Torp skall bevaras. En eventuell västlig dragning bör förläggas till de båda alternativa östliga korridorerna.

Placering och utformning skall vara väl underordnat landskapets skönhetsvärden. Bron över kilen skall ges en diskret utformning

Dragningen över bergen skall utformas med hänsyn till kulturmiljön kring Blomsholm.

Fornlämningstätt område med i huvudsak boplatser av stenålderskaraktär.



2 Sammanvägd bedömning av de båda vägalternativen

2.1 Det västra alternativet

Det västra av de två huvudalternativen kommer till stor del beröra mer eller mindre orörda naturmiljöområden. De befintliga vägarna som genomkorsar området följer här dalgångarnas orientering i nordost-sydvästlig riktning.

Positiv förändring:

Den helt nya placeringen av vägen genom landskapet skulle få bort den tunga trafiken från de två mycket betydelsefulla miljöerna kring Blomsholm och Hogdal.

Detta skulle audiellt och framför allt visuellt höja upplevelsevärde samt motverka den tudelning, nuvarande motorväg bidrar till inom de respektive miljöerna.

Negativ förändring:

Att anlägga en motorväg i detta område behöver inte innebära att äldre kommunikationssamband bryts, men skulle ändå bli en mycket dominerande faktor i det äldre kulturlandskapet. Detta kan på sikt dock medföra att bygdens historiska strukturer blir otydliga och försvinner.

Vägen skulle också kunna innebära att äldre samband bryts. Påtaglig risk finns för att det nu relativt orörda naturområdet, fysiskt kommer att avdela landskapet och bilda en svår genomtränglig korridor, en sk. barriäreffekt.

Inom Hogdalsnäset kan det västra alternativet även beröra områden med fornlämningar av mycket högt bevarandevärde samt att enstaka betydelsefulla objekt skulle försvinna och/eller att upplevelsevärde kan gå förlorat.

För att undvika de mest betydelsefulla miljöerna krävs, i den norra delen, att vägen dras inom det östliga alternativ, i de två områden där vägen delar sig på Hogdalsnäset. Sett till vägsträckningen som helhet kan antalet fornlämningar förväntas öka stort, oavsett var vägen kommer att dras inom korridoren.

2.2 Det östra alternativet

Miljön karaktäriseras av det stora Hoppareberget i söder, slättområdet utanför Blomsholm och ett kuperat bergsområde norr om detta. Vägens sträckning, i enlighet med det östra huvudalternativet, innebär att man till viss del behåller den äldre kommunikationsleden i landskapet.

Positiv förändring:

Att styra trafiken bort från riksintresseområdet, innebär i sig en förbättring, då motorvägen idag, genom sin närhet, utgör en mycket negativ effekt på den magnifika miljön kring Blomsholm. Av yttersta betydelse blir då att vägen infogas så diskret som möjligt i landskapet och att den utformas så att buller och visuell påverkan minimeras, möjligen genom en försänkt väg, i sin sträckning över Hopparebergets östsida.

Negativ förändring:

En placering och utformning av vägen på ett sätt som inte tillgodoser kulturmiljövårdens synpunkter kan medföra att den nya vägen upplevs dominerande och störande inslag i miljön kring Blomsholm. Vägens sträckning kan också komma att påtagligt förändra närmiljön för storhögen (RAÄ 14 Skee sn.) samt den ålderdomliga gården Flateby.

För området kring Dyne och Dynekilen medför det östra förslaget en hög och mycket påtaglig bro mellan bergen invid kilen och Dyne gård. Vidare kan vägen söder om denna bro, om ingen respekt ges till att värna landskapets skönhetsvärden, innebära att ett mycket vackert landskapsavsnitt går förlorat.

2.3 Nollalternativ

Motorvägen är idag så hårt belastad med tung trafik, främst vad avser godstrafik, att förhållandena är att betrakta som oacceptabla. Vägens genomfart över västra delen av detta uttagna riksintresseområde har därigenom en mycket störande inverkan på miljön kring Blomsholm. Då inga reella alternativ finns för att kanalisera bort trafiken till andra transportleder ses en förändring av nuvarande väg E6 som nödvändig.

3 Förutsättningar i landskapet

3.1 Naturgeografien

De planerade vägalternativen sträcker sig över områden med relativt stora höjdmässiga variationer. Den södra delen, söder om Hoppareberget, karaktäriseras av ett småskaligt landskap med mindre berg, lerslätter och strandängar. Inom detta område, liksom det väster om Blomsholm, återfinns man de bärkraftigare jordbruksmarkerna.

För det västra huvudalternativet dominerar naturgeografien norr om Strömsvattnet av kuperad terräng med relativt stora höjdskillnader. Ett sprickdalslandskap, vilket genomkorsas av dalgångar i nordost-sydvästlig riktning. Jordarten mellan bergsmassiven utgörs främst av morän och sandjordar. Inom flera låglänta partier finns även myrmarker.

På Hogdalsnäset tar de stora bergs och skogsområden vid med stora höjdmässiga variationer, på vilken endast mindre områden med brukbar mark återfinns.

Mellan dessa områden skär den grunda havsviken Dynekilen in i landskapet, vilket skiljer Hogdalsnäset från landet söder därom.

Det östra alternativet går över Hopparebergets östra sida, ner i lerslättsområdet mellan Skee-Vässby och Blomsholm. Därefter karaktäriseras miljön av stora höjdskillnader på vardera sidan om nuvarande E6:ans sträckning.

3.2 Fornlämningarna

Fornlämningarna inom det aktuella området visar på bosättningar från äldsta stenålder fram till idag. Från att ursprungligen ha haft en ekonomi baserad på jakt och insamling, kom under yngre stenåldern ekonomin att kompletteras med jordbruk och boskapsskötsel. Jordbruket kom sedan att dominera näringen under brons- och järnålder.

Närheten till havet har vid sidan av jakt, jordbruk och boskapsskötsel, under hela den tid området varit befolkat varit en viktig försörjningskälla, där fiske, säl och fågeljakt samt insamling varit av stor betydelse.

Ett flertal stenåldersboplatser finns registrerade inom båda huvudalternativen, dock med en klar tonvikt på det västra. Dessutom finns flera fyndplatser för slagen flinta samt lösfynd av stenåldersredskap registrerade. Boplatserna återfinns vanligen i dalgångarna, och är företrädesvis anlagda på sandmarker.

Inom det västra alternativet, inom fornlämningsområde 4 på Hogdalsnäset, finns en dö, vilket är en gravtyp från yngre stenåldern. Detta är den enda grav från stenåldern som finns företrädd inom de två vägkorridorerna genom landskapet.

Från bronsåldern dominerar fornlämningsbilden av rösen och stensättningar. Dessa gravar är vanligen anlagda på exponerade och/eller högt liggande platser i terrängen. Boplatser från denna tid är dåligt kända, men kan förväntas ligga i dalgångarna i anslutning till gravarna. Till perioden bronsåldern brukar även hållristningar och skålgropar tillföras. Denna typ av fornlämningar finns främst representerade på Hogdalsnäset och kommer i första hand att hamna i konflikt med det västra av de två huvudalternativen.

De tydligaste koncentrationerna av lämningar från järnåldern uppvisar området kring Blomsholm, med monumentala gravar i form av högar, skeppssättningar, domarringar

och gravfält. Inga kända boplatser finns registrerade från denna tid, men troligen återfinns även dessa i dalgångarna, ner till en nivå på knappt 10 m ö h, mot bakgrund av strandlinjeförskjutningen över området. Möjligen kan även några av de ovan nämnda registrerade boplatserna tillhöra denna period, då viss användning av flinta tycks ha förekommit även under yngre brons- och järnåldern. Enstaka gravar i form av högar hamnar inom de båda huvudalternativen och många av de berörda områdena, främst dalgångarna inom båda huvudalternativen, kan förväntas innefatta lämningar såsom boplatser från denna tid.

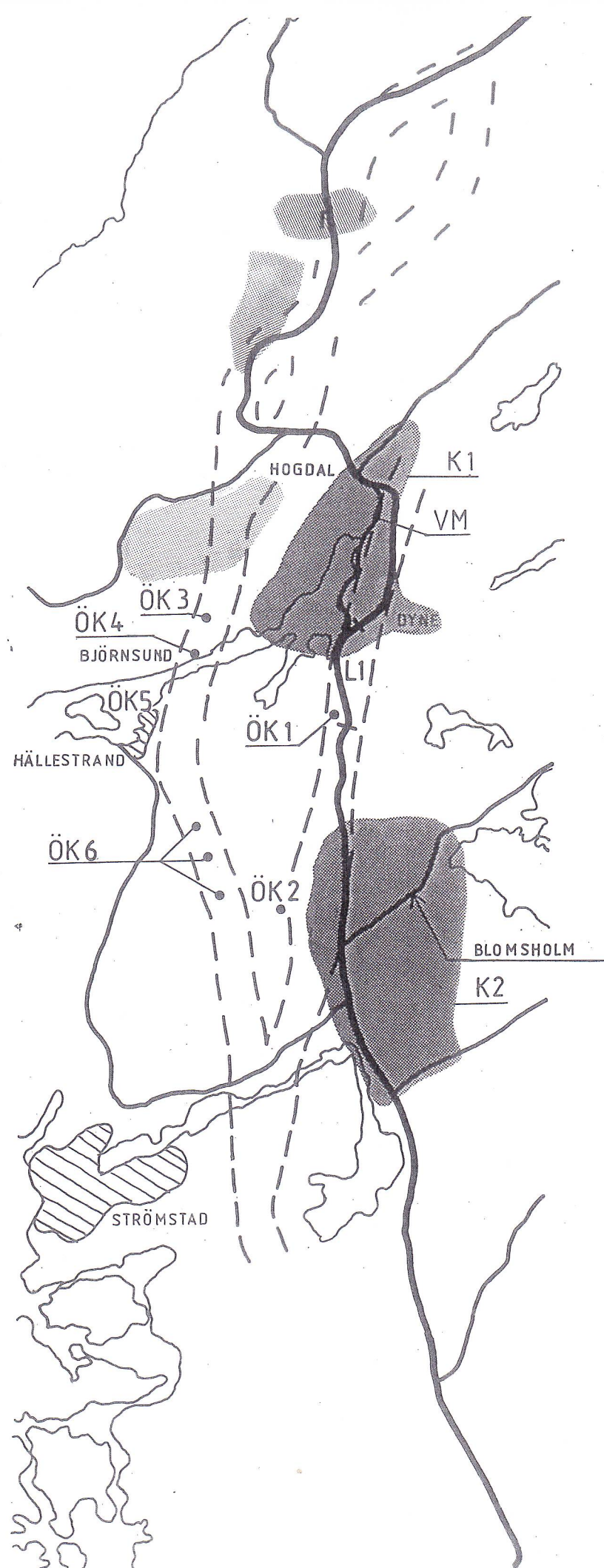
By/gårdstomter är fornlämningar som inte sällan, genom skriftliga källor kan hänföras ner till medeltid. Dess markerade läge enligt ekonomiska kartan utgår från dess placering enligt skifteskartor från främst 17- och tidigt 1800 tal. Den ursprungliga placeringen är dock ofta mycket osäker då gårdarna under århundradena kan ha flyttat runt inom ett större område.

Flera by/gårdstomter finns registrerade inom området söder respektive väster om Strömsvattnet. Ett annat område med koncentration av denna fornlämningskategori ligger i dalgången väster och nordväst om Blomsholm. Även inom Hogdalsnäset finns ett flertal by/gårdstomter registrerade.

3.3 kulturmiljön

"En kulturmiljö är en kulturhistoriskt värdefull plats. Den är värdefull därför att den visar på traktens historia. För oss idag att kunna förstå människorna igår." (Ur kulturmiljöer i Strömstad 1996:4).

Kulturmiljöprogrammet för Strömstad kommun redovisar ett stort antal kulturmiljöer såväl från förhistorisk som historisk tid. Programmets redovisade miljöer skall ej ses som exakta då ett mer djuplodande inventeringsmaterial saknas. Följaktligen och helt medvetet har, inför en framtida inventering, miljöernas exakta avgränsning inte tydliggjorts i detta program. I programmet redovisas tre miljöer som ingår i utredningsområdet, Torp söder om Nordby, Hogdal-Dynekil-Dyne samt Blomsholm. Torp finns redovisad i texten under fornlämningar medan övriga två under kulturmiljöer.



4 Beskrivning av alternativen - Inverkan på kulturmiljön

4.1 Alternativ öst:

4.1.1 Allmänt om alternativ öst:

Vägens dragning följer i stora drag befintlig väg E6, en väg som har kontinuitet i sin sträckning från tiden för de första kartorna och av topografin att döma sannolikt har utgjort den stora och betydelsefulla kommunikationsleden i nord-sydlig riktning sedan medeltiden. Smärre avvikelser från befintlig väg har dock funnits, dels var vägen mer slingrande förr och dels har dragningen av vägen mellan Dyne och Hogdal skiftat under olika tider.

Kontinuiteten i sträckning i en bitvis så smal passage som den mellan Hogdal och Blomsholm är ett värde i sig att slå vakt om men innebär också ett problem vid ny vägdragning, då den nya på flera ställen måste passera över befintlig europaväg.

4.1.2 Kulturmiljöer samt fornlämningsmiljöer.

Den östra sträckningen, i den del som här behandlas, berörs två uttagna kulturmiljöer: Dyne- Dynekilen-Hogdal (Se K1 på bif. karta) samt Blomsholm (se K2).

Dyne - Dynekilen – Hogdal (K1)

Längst in i Dynekilen, på ena sidan om ett bergsparti ligger Hogdal, ett gammalt sockencentrum med kyrka, stenvalvsbro ett gammalt gästgiveri och en tidigare tullstation.

Området har lång jordbrukshistorisk kontinuitet och innehåller välbevarad bebyggelse. Den äldsta sockenkyrkan byggdes ca år 1200 och byn Hogdal är skriftligt dokumenterad 1391. I dalgången nordväst om kyrkan finns tre medeltida ödegårdar. Dynekilen är krigshistoriskt intressant då det här har inträffat ett sjöslag i samband med Karl XII's fälttåg i Norge. I det inre av Dynekilen, i höjd med Gåshultsskär, finns ett område markerat där eventuella lämningar av vrak kan förväntas hittas. Dessa marinarkeologiska lämningar åtnjuter samma skydd som fornlämningar på land. Området i och runt Dynekilen är en uttagen miljö (nr 14) i KMV-programmet för Strömstad och den norra delen av KMV-området är uttaget som värdefullt odlingslandskap i Strömstad kommun. Dessutom är en bilväg från 1920-talet uttagen i Vägverkets vägminnesvårdsprogram.

(Ur: Kulturmiljöer i Strömstad 1996:24-25, Värdefulla odlingslandskap i Göteborgs och Bohus län 1995:159)

Dynekilen utgörs av en smal vik kantad av höga bergssidor. Här finns Ladholmen, en f. d. lastageplats och Dyne gård, en ensamgård som i Johan Oedmans" Bohusläns Beskrifning " beskrivs som" övermåttan väl beläget". Bebyggelsen idag utgörs av hus som främst karaktäriseras av det sena 1800-talets schweitzerstil men med en karaktär av storgård. Hogdal är en kyrkby belägen i en dalgång med gårdar belägna mellan berg och åkermark utmed dalen sidor.

Inom miljön finns även en rest av den gamla vägen mellan Hogdal och Dyne (se VM), vilken leder från Hogdals gästgiveri och utmed Dynekilen mot Dyne och vidare utmed befintlig sträckning av E6. Dess tillkomst är kring 1830 men byggdes ut som ett nödhjälpsarbete 1921-23. Vägen är idag i privat ägo men utgör en av de bäst bevarade tidiga bilvägar i länet. Denna västliga sträckning finns upptagen som värdefull vägmiljö i Vägverkets och Länsstyrelsens Vägminnesvårdsprogram.

Blomsholm, Rogstad-Kåröd, Skee sn (K2)

Blomsholm är en unik fornlämningsmiljö med ett 160-tal gravar, huvudsakligen fördelade på sju gravfält. Här återfinns länets största gravhög, den största skeppssättningen och den största domarringen. Även flera av de övriga gravarna har betydande dimensioner. Bland ensamliggande gravar märks särskilt en större hög och några resta stenar av ansenliga dimensioner i miljöns norra del. Fornlämningarna tillhör framförallt järnåldern med en tyngdpunkt i tiden 220 - 600 e. Kr.

Vid denna tid var Blomsholm mycket strategiskt beläget, i skärningspunkten mellan två inre vattendägar. En nord-sydlig från Dynekilen-Hogdal ner till Skee och en öst-västlig i Strömsvattnet.

Andra fornlämningar av särskild betydelse är framför allt ett för Bohuslänska förhållanden ovanligt område med fossila åkrar invid det nordligaste gravfältet samt en hållristning i miljöns södra del.

Inom området finns dessutom en säterimiljö med tradition från sent 1600-tal och med en huvudbyggnad som är tillkommen under 1700-talet.

Miljön utgör Bohusläns kanske mest framträdande järnåldersmiljö, troligen med en kontinuitet i bebyggelsen under hela perioden. Inom densamma finns dessutom unika fornlämningar, vilka indikerar platsens betydelse i ett sammanhang utöver det rent bebyggelselokalisering. Flera av fornlämningarna är av den arten att de präglar ett betydande landskapsrum.

Miljön är klassad som Riksintresseområde (nr 41) samt uttagen som jordbruksmiljö (nr 2) och fornlämningsmiljö (nr 12) i Strömstad kommun.

(Ur: Kulturmiljöer i Strömstad 1996:10 & Fornlämningsmiljöer i Gbg's och Bohus län 1984:47)

Blomsholm är därtill ett säteri, grundat under 1600-talets förra hälft genom sammanläggning av byarna Foss och Bojen samt ytterligare gårdar i Skee och Tjärnö socknar under Blomsholm. På de förstnämnda två gårdarna/byarna förlades säteriet. Inom området finns ytterligare en gård, Landeröd, belagd under senare delen av medeltiden och som därefter blivit öde. Befintligt corps- de-logi är uppfört omkring 1710. Utmed vattendraget mellan Färingen och Strömsvattnet, i Foss by, bedrevs tidigt sågverksamhet, tidigast belagd 1612, och kvarnverksamhet, tidigast belagd 1702.

Inom Blomsholmsområdet har under de sista fem åren bedrivits ett omfattande fornvårdsarbete som ett samarbete mellan länsstyrelsens kulturmiljöenhet, riksantikvarieämbetet, Bohusläns museum, Strömstad kommun och ägaren till Blomsholms säteri. Som fornvårdsinsats är arbetet på Blomsholm en av de största i landet och detta inbegriper markvård med röjning och framtagande av fornlämningar, skyltning invid enskilda lämningar samt tillskapande av vandringsled, besöksparkering och ett "visitor center" förlagt till den gamla statarlängan.

Synpunkter: Vägverkets ursprungliga alternativ till dragning av vägen väster om Blomsholm innebär att vägen dras mycket nära, -och väl synligt från-, gården och på dess av tradition hävdade åkermarker. Förslaget är att anse som ett ur antikvarisk synvinkel helt förkastligt alternativ som därtill innebär ett ingrepp i en av miljöns viktiga fornlämningar, den idag ej vårdade storhögen Raä 14 samt genom det område inom vilken den under medeltiden övergivna gården Landeröd skall ha legat.

Vägverkets östra alternativ har en alternativ mindre sträckning i höjd med Blomsholm lagts in som bättre möjliggör ett fjärmande från den värdefulla miljön kring Blomsholm. Den föreslagna dragningen av detta östra alternativ skulle ligga högt på bergssidan och skyddad av befintlig trädridå mot den öppna marken kring Blomsholm. Längre norrut, i höjd med Blomsholms gård och norrut, skulle den synliga kontakten mellan vägen och gården samt de viktigaste lämningarna i kulturmiljön vara brutna av ett flertal impediment och mindre berg. Den föreslagna dragningen innebär dock att vägen kommer att höras mer än befintlig E 6 genom sitt läge i landskapet.

Museet anser att all ansträngning bör göras för att erhålla en sträckning och en utformning av vägen, som så diskret som möjligt, infogas i landskapet. Härigenom främjas möjligheter för gemene man att uppleva den magnifika miljön kring Blomsholm utan störningar orsakade av en ny vägdragning av väg E6, såväl visuella som audiella.

Beträffande Dyne, se under landskapsbild.

4.1.3 Övriga kulturvärden:

Söder om Dynekilen går vägen i ett smalt pass mellan höga berg. Väster om vägen ligger ett antal egnahem på Baggeröds mark som kan knytas till småskalig stenhuggeriverksamhet i närheten (se ÖK1). De små stenhuggarbostäderna är anmärkningsvärt välbevarade enskilda byggnader och agglomerationen som helhet måste anses som mycket välbevarad. Förslaget innebär vidare en dragning mycket nära eller direkt på brukningscentrum på gården Stora Vässby (Skee Vässby 2:1, 3:1).

Söder om Stora Vässby ligger gården Flateby (se ÖK 2). Bostadshuset är daterat till 1600-talet enligt Gods och Gårdar. Möjligen kan denna datering vara knuten till huset tillkomsttid på den ursprungliga byplatsen strax norr om gården och att samma byggnad har flyttats med i samband med utflyttningen från densamma. Huset är dock mycket gammalt och av stort kulturhistoriskt intresse. På gården finns därtill ett timrat magasin som även det är av hög ålder.

Synpunkter: Även om ett bevarande av stenhuggarbostäderna saknar stöd i kommunens kulturmiljöprogram såväl som i detaljplan besitter denna förtätade bebyggelse med välbevarad bebyggelse från 1900-1920 ett stort kulturhistoriskt värde varför en dragning på denna sida vägen bör undvikas. Beträffande Stora Vässby så kommer denna gård att helt försvinna alternativt få den nya sträckningen så nära att dess sammanhang med det omgivande landskapet helt försvinner.

Flateby gård berörs inte direkt av den föreslagna vägsträckningen men kommer att skäras av från landskapet kring Blomsholm genom den föreslagna östra alternativet. Miljöns närområde liksom vägbuller kommer dock innebära en markant förändring i gårdsmiljön.

4.1.4 Landskapsbild:

Landskapet kring Hogdal och Dynekilen är kraftigt kuperat med höga berg som omger smala dalstråk respektive smala havsvikar. Landskapet besitter stor skönhetsvärden genom den trånga kilen, de branta och höga bergen och det småskaliga jordbrukslandskapet vid Hogdal och norrut liksom vid Dyne (se L1).

Synpunkter: En motorväg i denna del tenderar att bli mycket påtaglig och störande för helhetsintrycket i såväl dalgången vid Hogdal, den förmodade bron vid Dyne gård samt dess dragning över bergen söder om Dyne. Lokaliseringen och utformningen av denna väg bör ta sin utgångspunkt i en strävan att minimera den visuella påverkan på miljön såväl som att minimera risken för buller i denna smala natursköna del kring Dynekilen. Bron över Dyne innebär en påtaglig förändring av kulturmiljön vid Dyne och riskerar att skära av kontakten mellan Dyne gård och Dynekilen.

4.2 Alternativ väst:

4.2.1. Allmänt om alternativ väst:

Vägdragningen mellan det egentliga utredningsområdets början strax norr om avfarten till Lökholmen och fram till Bohusbanan i norr utgör en helt igenom ny vägsträckning. Vägen är på Hogdalsnäset dragen i en smal dalgång och på bergsområden och på andra sidan Dynekilen i bergig terräng samt utmarkspartier kännetecknande av sand och pinnmo.

4.2.2 Fornlämningar:

Sundby-Torp, Hogdals sn (K3)

Området utgörs av ett morän och mindre bergsryggar genombrutet lerbäcken. Miljön domineras av en större hällristning vid Torp med ett 125-tal figurer och ca 175 skålgropar, vilken omges av fem mindre hällristningar och fem skålgropsförekomster. Inom miljön finns dessutom två högar samt några stensättningar varav en kvadratisk. Fornlämningsområdet beskrivs som en väl samlad bronsåldersmiljö i central del av socken. (Ur: Fornlämningsmiljöer i Gbg's och Bohus län 1984:44) Vårdinsatser sker för en av dessa ristningslokaler - RAÅ 210.

Synpunkter: Fornlämningsskildern med den sammanhållna bronsåldersmiljön, vilken även innefattas av ristningarna vid Uppegård, Nedergård och Medby, norr om den uttagna miljön, får tillmätas ett synnerligen högt bevarandevärde. Vägalternativet, vilket skär rakt igenom detta område, får ur antikvarisk synvinkel anses som helt otänkbar. Museet förordar därför det östra av de två alternativa vägsträckorna i detta område.

Linkas-Knävattnet, Hogdals sn

Området utgörs av ett småkuperat parti, inom ett större tämligen otillgängligt bergsområde.

Ett 25-tal fornlämningar av huvudsakligen rösekaraktär finns spridda inom miljön varav ca 15 ligger samlade till ett par gravfält. I det största av de senare återfinns dessutom en närmast skeppssättningsliknande oval stenvall, med nu kullfallna stenar.

Fornlämningsområdet beskrivs som karaktäristisk rösemiljö med inslag av helt unika fornlämningar. (Ur: Fornlämningsmiljöer i Gbg's och Bohus län 1984:44)
 Vägområdet berör den sydöstra delen av fornlämningsmiljön Inom vilken 3 fornlämningar ligger. Dessa är RAÄ 137 - stensättning, RAÄ 139 - gravfält och RAÄ 342 - boplatz.

Synpunkter: Då endast den uttagna miljöns sydöstra del faller inom vägområdet får påverkan anses som mindre allvarlig. Detta under förutsättning att vägen anläggs i dalgången där nuvarande E6 ligger. Skulle vägen komma att ligga i dalgången väster om nuvarande vägsträckning (i höjd med Torp) skulle däremot den miljö, där de på bergshöjder exponerade gravarna ligger, mycket påtagligt försämrats.



Mörk-Stuveröd, Hogdals sn

Norr om Dynekilen, kommer vägen att gå genom fornlämningsområde nr 4, vilket utgörs av ett större kuperat bergsområde kring mindre dalstråk.

Inom miljön är ett varierat fornlämningsbestånd varav två megalitgravar med omgivande kretsar av resta stenar är mycket framträdande. Dessutom återfinns inom miljön fyra hållristningar varav en med 130 figurer och 150 skålgropar. Ett gravfält med högar i avsides läge inom miljöns västra del är det ända kända inom socken. (Ur: Fornlämningsmiljöer i Gbg's och Bohus län 1984:44-45)

Synpunkter: I utredningsområdet för vägen ligger inom fornlämningsmiljön fyra registrerade fornlämningar - se föregående sida. Dessa är RAÄ 110 - långröse, RAÄ 111 - dös, RAÄ 238 - hållristning, och Raä 283 - stensättning. Miljön har setts som en helhet, vilken kommer att tudelas oavsett var vägen kommer att läggas inom korridoren. Dessutom får dösen tillmätas ett synnerligen högt bevarandevärde, mot bakgrund av att detta är den ända kända dös som påträffats inom Hogdalsnäset.

RAÄ 126 Hogdal sn

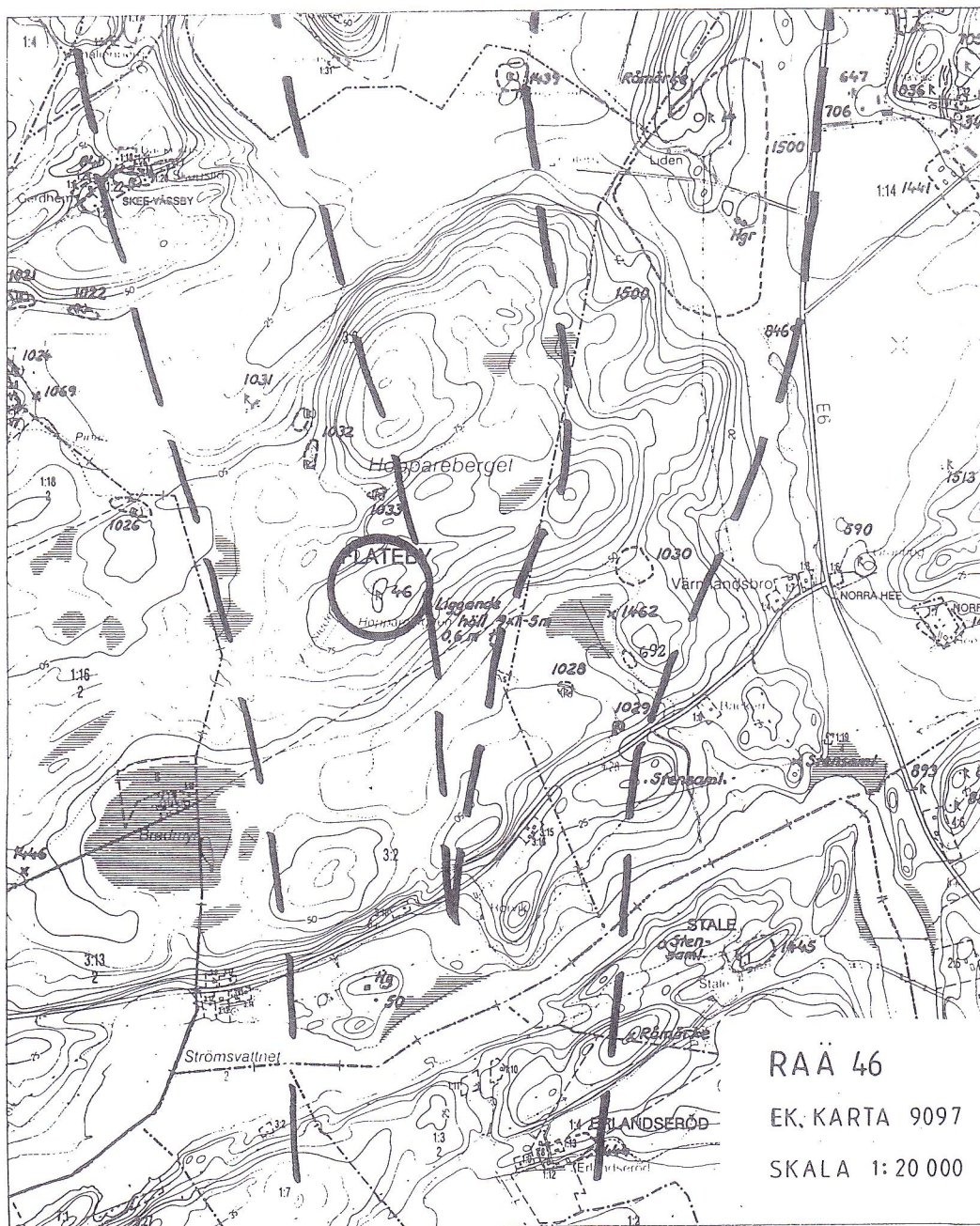
Där vägen går över Dynekilen passerar den på västra sidan om en fornborg, vilken tagits ut som fornlämningsobjekt nr 2 av Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län. Fornborgen, vilken är 170x140 m stor, begränsas av stup, branta avsatser samt inom vissa partier, av stenar uppbyggda vallar.

Synpunkter: Fornlämningen kommer inte att fysiskt beröras av den nya vägsträckningen, men miljön, med dess strategiska läge invid Dynekilens norra strand, kommer att förändras om en bro skulle dominera perspektivet inom området. Fornborgen ingår i det uttagna KMV-området nr 14, i Strömstad kommun.

RAÄ 46, Skee sn

På Hoppareberget passerar vägen det av Länsstyrelsen uttagna fornlämningsobjektet nr 8 i Strömstad kommun. Fornlämningen utgörs av ett gravfält bestående av 6 gravar. Av dessa är 3 långrösen, 2 närmast runda stensättningar och 1 röse. Gravfältet ligger på en höjd av 85 m över havet och är placerat på västra delen av ett flackt bergsområde. Nordväst om RAÄ 46, inom vägkorridoren, finns för närvarande 3 kända boplatser. Dessa är RAÄ 1033 & 1032 a & b samt vid bergets fot finns flera parallella hålvägar registrerade - RAÄ 1031.

Synpunkter: Fornlämningen är ej besökt i samband med förstudien, men antas ha ett mycket högt bevarandevärde eftersom det uttagits som fornlämningsobjekt i Strömstad kommun. Inom denna del av Hoppareberget finns för närvarande ingen bebyggelse eller annan form av exploatering. Enligt nuvarande västra huvudalternativ kommer Raä 46 att hamna mitt i den angivna korridoren. Mot bakgrund av gravfältets placering på ett krönläge 85 m ö h, skulle en eventuell motorväg över denna del av Hoppareberget kraftigt påverka fornlämningsmiljön negativt, oavsett var i sträckningen vägen kommer att byggas.



4.2.3 Kulturmiljöer:

Det västra alternativet berör, inom utredningsområdet, inga av de kulturmiljöer som finns redovisade i kulturmiljöprogrammet./ Däremot så berörs Nordby längre norrut som var föremål för utredning i samband med utredning av sträckan Hogdal-Svinesund./

4.2.4 Övriga kulturvärden:

Den föreslagna vägen passerar dels dalgången vid Hogdals-Hälle/Stuveröd samt därtill den gamla gårdstomten till hemmanet Skuleröd (se ÖK 3 . Den förstnämnda är en uppodlad smal dalgång med gårdar och torp samt egnahem utmed dess sidor och den senare är en gårdsplats med rester, i form av stengrunder, av ett stort antal byggnader.

Gården finns redovisad i Gods och gårdar från 1940-talets mitt och var då en fungerande jordbruksenhet. Längre söderut ligger Björnsund (se ÖK 4), utskeppningshamn för sten samt norrom ett stenbrott och med två äldre stenarbetarbostäder samt ytterligare två senare tillkomna fritidshus.

Hällstrand (se ÖK 5) är ett stenhuggarsamhälle som tillkom under slutet av 1800-talet och tillhör tillsammans med Krokstrand vid Idefjorden de två största i Strömstad kommun. Samhällets bebyggelse är relativt välbevarat från stenhuggeriepoken även om en viss förtätning och förändring av enstaka hus skett under senare decennier. Motorvägens dragning är tänkt att ligga på bergen öster om och ovanför samhället: Ytterligare söderut är vägen dragen genom, eller i direkt närhet av, en koncentration av stenarbetarboställen, fördelad på tre bebyggelseagglomerationer, Backelid/Hällan, Anneberg-Amalienborg samt Gerdhem-Skogslid, samtliga gårdar belägna under Vässby (se ÖK 6). Bebyggelsen är i sen tid delvis förtätad med fritidshus.

Synpunkter: Bebyggelsen in Björnsund kommer med det västra vägalternativet att helt försvinna alternativt ligga mycket nära och nedanför densamma.

Motorvägens dragning på bergen ovanför och bakom Hällestrand bör innebära att samhället inte direkt drabbas av vägen. Däremot kan samhällets attraktionskraft som boendemiljö minska i och med ett ökat buller från vägen bakom samhället samt från bron vid Björnsund.

Dragningen av vägen kommer innebära att de tre bebyggelseansamlingarna från Backelid till Skogslid (ÖK6) sannolikt kommer att direkt påverkas av vägen och sannolikt helt försvinna.

4.2.5 Landskapsbild:

Ur denna aspekt är överfarten vid Björnsund den stora och markanta förändringen. Björnsund (se L 2) utgör det smalaste partiet av Dynekilen och omges på båda sidor av höga och branta berg.

Synpunkter: Förändringen berör inte direkt någon av de uttagna kulturmiljöerna. Från den gamla landsvägen söder om Hogdal samt från vissa platser längre västerut utmed Dynekilen kommer bron över sundet att kunna skymtas på långt avstånd. För bebyggelsen vid Björnsund samt Hällestrand, se övriga kulturmiljöer.

4.3 Gemensam sträckning söder om Strömsvattnet:

4.3.1 Allmänt om förslaget:

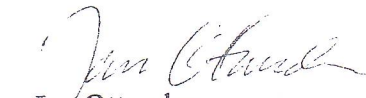
Dragningen av vägen på en bro över Strömsvattnet är helt ny och saknar föregångare och likaså den fortsatta dragningen av vägen ned till utredningsområdet sydliga avgränsning.

4.3.2 Fornminnen:

Även om utredningsområdena skär varandra i höjd med överfarten över Strömsvattnet innebär de två alternativen att enstaka lämningar söder om Strömsvattnet berörs i olika hög grad. För den alltjämt bebyggda gårdstomten Erlandseröd innebär det östra alternativet att vägen sannolikt dras strax väster om gården medan gårdens närmiljö i det västra alternativet inte förändras i samma utsträckning. Detsamma gäller gården

Lunden med dess ursprungliga gårdsplats strax norr om befintlig gårdsplats. I det västra alternativet däremot dras vägen nära platsen för gårdstomten till den idag rivna gården Norra Slön. Mellan Stora Slön och järnvägen finns i vägkorridorens närhet ytterligare kända medeltida gårdslägen.

Uddevalla 1997-11-24


Jan Ottander
Antikvarie


Lars Rydbom
Antikvarie

5 Källor:

Tryckta Källor:

- Bertilsson, U
Winberg, B
- Fornminnesmiljöer i Bohuslän.
Kulturhistorisk rapport 10. Länsstyrelsen i
Göteborgs och Bohus län 1984.
- Brandt, T
- Vägverket i Göteborgs och Bohus län:
Surte 1991 Vägminnevårdsprogram. Surte
1991 Vägverket i Göteborgs och Bohus
län: Surte 1991.
- Elling, B, Kullbratt, L
- Kungsvägen genom Bohuslän. Vägverket i
Göteborgs och Bohus län: Surte 1991
- Hultengren, S
Olsson, K
- Värdefulla odlingslandskap i Göteborgs
och Bohus län. Länsstyrelsen i Göteborgs
och Bohus län., Miljöavdelningens rapport
1995:21.
- Nordström, P
- Den rätta vägen? Kulturhistoriskt
planeringsunderlag för
Arlandaförbindelsen E18-E4.
Riksantikvarieämbetet och Länsstyrelsen i
Stockholms län 1997.
- Tizelius C. A
- Bohusläns märkligare gårdar. Lund 1926
- Westerlind, A-M
- Kulturarvet och transportsystemen.
Kulturhistorisk metodbeskrivning för
Göteborgs och Bohus län. Länsstyrelsen i
Göteborgs och Bohus län.
- Westerlind, A-M m fl
- Kulturvärden och MKB.
Riksantikvarieämbetet 1997

Otryckta Källor:

Kulturmiljöer i Strömstad. Översiktlig kulturhistoriskt underlag för Strömstad
kommun. Bohusläns museum 1996

Hogdal-Svinesund, Kulturhistorisk utredning.

Konsekvensutredning avseende kulturmiljöer för väg E6, delen Hogdal-Svinesund.
Bohusläns museum 1990.

Blomsholm, Skee socken, Strömstad kommun. Miljökonsekvensanalys. Bohusläns museum 1992.

Bohusläns museum: Fornlämningsregister.

6 Tekniska och administrativa uppgifter

D nr BM	562/97 K
Fastigheter:	Lunden 1:2 m fl
Socken:	Skee & Hogdal
Kommun:	Strömstad
Län:	Göteborg och Bohuslän
Landskap:	Bohuslän
Ekonomisk karta:	9087, 9096, 9097, 10006, 10007, 10017
Koordinater:	X 6544,0 Y 1235,5
Uppdragsgivare:	GF Konsult AB Gårdavägen 2 Box 5056 402 22 Göteborg
Ansvarig institution:	Bohusläns museum
Antikvarie/ärkeolog	Jan Ottander
Bebyggelseantikvarie	Lars Rydbom
Layout:	Mariette Martinsson
Kartritning	Anette Olsson