



E 6 : a n s n ä r o m r å d e i H a l l a n d

E6-an blir, när den är fullt utbyggd som motorväg, en mycket värdefull infrastrukturtillgång för Hallands län. På samma sätt som för hundra år sedan, då Västkustbanan hade fullbordats, kommer den förbättrade vägkommunikationen att skapa nya etableringsmöjligheter för olika företag. Markanvändningen intill E6-an kommer att förändras. Denna process har börjat och vid några av länets trafikplatser har olika verksamheter redan etablerat sig. Planering för ytterligare etableringar pågår.

Det halländska landskapet har stora skönhetsvärden och från motorvägen kan många vackra vyer upplevas. En skicklig motorvägsplanering har väl utnyttjat landskapets möjligheter att ge trafikanter en varierad och positiv upplevelse av resan genom Halland. Dessa skönhetsvärden i landskapet är angelägna att lyfta fram och bevara.

Ett behov av att göra en för länet samlad studie av motorvägens konsekvenser och möjligheter konstaterades för flera år sedan. Framför allt kommunerna skulle då få ett gemensamt planeringsunderlag som grund för olika mark- och bebyggelseöverväganden i motorvägens när-område.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

	sidnr
1. FÖRORD	3
2. INLEDNING	4
3. FÖRSLAG TILL GEMENSAMMA MÅL OCH STRATEGIER - EN SAMMANFATTNING	5
4. NULÄGE OCH TRAFIKUTVECKLING	11
5. NATUR- OCH KULTURLANDSKAPET	15
6. HISTORISKT PERSPEKTIV	18
7. INTRESSEANALYS	21
8. GEMENSAMMA STRATEGIER - ETT UTVECKLAT FÖRSLAG	27
9. LITTERATUR OM VÄGAR OCH LANDSKAP	36
BILAGA 1 LOKALISERING OCH ANPASSNING AV BEBYGGELSEN TILL VÄGEN OCH OMGIVANDE LANDSKAP Exempel och synpunkter	37
BILAGA 2 PLANERINGSUNDERLAG FÖR KOMMUNERNA	45
BILAGA 3 RESAN LÄNGS E6 Kartfolder (separat)	70
BILAGA 4 FOTO - OCH FIGURFÖRTECKNING	71

1. FÖRORD

Denna rapport är resultatet av en studie, som kommunerna via Kommunförbundet Halland samt länsstyrelsen och vägverket gemensamt tagit fram.

Studien har ett långsiktigt tidsperspektiv och bildar ett samlat kunskapsunderlag för länet. De nu antagna översiktsplanerna i kommunerna har utgjort grunden för en analys av markanvändningen sett ur ett "E6-perspektiv".

Arbetsgruppen har dessutom utifrån en samlad bedömning av hela motorvägen i Halland lagt synpunkter på den långsiktiga användningen av övriga markområden i motorvägens närområde. Dessa synpunkter förutsätts i kommunerna bli sammanvägda med lokala aspekter.

I rapporten har förslag till gemensamma mål och strategier formulerats för det fortsatta arbetet med olika frågor kring E6. Vidare ingår råd om gestaltning och utformning av verksamhetsområden intill större vägar.

Studien har uppmärksammats utanför länet bl a på grund av samarbetsformen och det regionala greppet.

Kommunförbundets länsplangrupp har fungerat som referensgrupp. I länsplangruppen ingår en planeringsansvarig från varje kommun. I arbetets slutskede har kommunerna representerats av:

Hasse Andersson	Kungsbacka kommun
Leif Johansson	Varbergs kommun
Kåre Tengné	- " -
Jan-Erik Forsberg	Falkenbergs kommun
Björn Lundberg	- " -
Olle Olin	Halmstads kommun
Eva Mill	Laholms kommun

Arbetsgruppen för studien har utgjorts av:

Stellan Haverling	Länsstyrelsen
projektledare	
Christer Källqvist	K-Konsult
särskild utredare	
Ingegärd Widerström	Länsstyrelsen
Sven Olov Johansson	Vägverket
Benny Birgersson	- " -
Olle Olin	Halmstads kommun

Halmstad i januari 1992

2. INLEDNING

Motorvägen -- Hallands pulsåder

Motorvägen är en av länets främsta infrastruktur-tillgångar. En pulsåder för kommunikation såväl mellan den norra och södra delen, som förbindelse mellan kustbygdens orter.

Motorvägen i Halland är en del av E6 och sammanbinder tre viktiga regioner i Norden: Öresund, Göteborg och Oslo.

Vid projektering av en motorväg tas hänsyn till det landskap som vägen skall inplaceras i. Vid goda förhållanden brukar också estetiska plusvärden tillskapas när vägens linjeföring är i harmoni med landskapet. Även de synintryck som de vägfarande upplever beaktas vid planeringen. Dels på det sätt som vägen rytmiskt förs genom landskapet men även så att bebyggelse, landskapsrum och utblickar tillför resan stimulerande synupplevelser. Viktigt blir då att dessa värden kan bestå och helst ytterligare förstärkas när förändringar i omgivningen aktualiseras.

Syftet med denna studie är att på bästa sätt ta till vara de resurser, som skapas av motorvägen(E6) för länets utveckling samtidigt som landskapsvärdena bevaras/ förstärks och trafikanternas upplevelse av Halland blir positiv.

3. FÖRSLAG TILL GEMENSAMMA MÅL OCH STRATEGIER - EN SAMMANFATTNING

Kommunerna har en viktig uppgift att följa exploateringsutvecklingen längs vägen och skydda mot olämpliga ingrepp i landskapet som omger vägen.

En viss beredskap bör skapas kring de större trafikplatserna för att kunna möta efterfrågan på mark för olika slags etableringar och samtidigt bibehålla en handlingsfrihet för framtida angelägna projekt både lokala och regionala.

Annonslägen och lägen för terminalverksamheter är särskilt viktiga att studera.

Vägen är också en kollektiv angelägenhet för länet; olika åtgärder inom länet vinner som regel på att samordnas eller behandlas på ett likvärdigt sätt.

Denna rapport utmynnar i förslag till ett gemensamt synsätt som bör utgöra grund för planeringen kring E6. Detta sammanfattas nedan som gemensamma mål och strategier för planeringen.

Dessutom redovisas i särskild bilaga förslag för resp kommun. Dessa kan vara utgångspunkter för kommunens planläggning och beslut kring E6.

Samhällsutveckling

MÅL: att tillvarata motorvägens potential för en positiv samhällsutveckling på kort och lång sikt.

STRATEGI:

- principer för bebyggelse och miljöutformning längs motorvägen utvecklas gemensamt i länet
- behovet av olika terminalfunktioner utreds
- riktlinjer för markanvändning i motorvägens närområde tas upp i kommunernas översiktsplanering

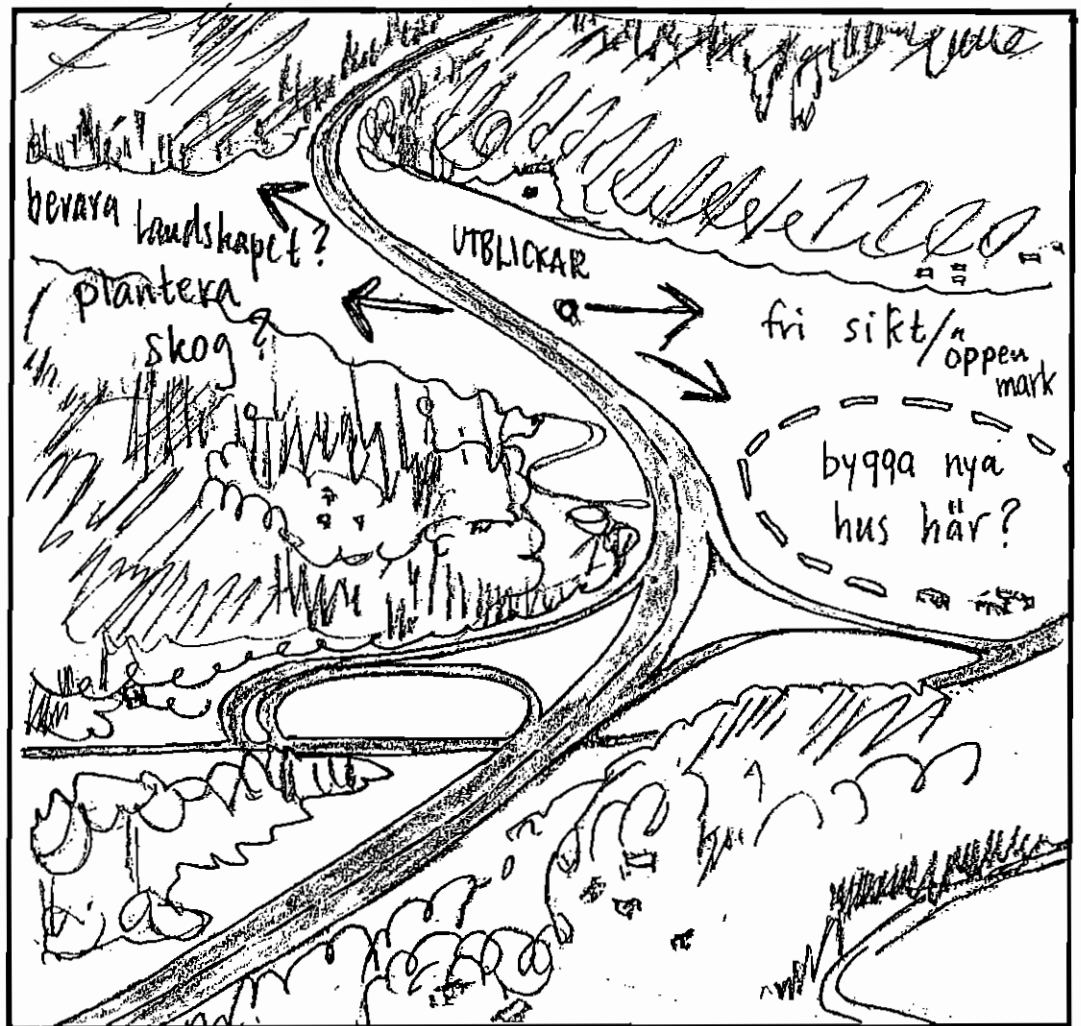
Funktion

Motorvägens huvudfunktion är att vara en effektiv och trafiksäker transportled.

MÅL: att säkerställa vägens funktionsduglighet på lång sikt.

STRATEGI:

- konsekvenserna av förändringar i vägmiljön följs upp
- vägvisning och skyltning samordnas, störande reklam undviks
- utrymmen reserveras vid trafikplatserna för tillfällig fordonsuppställning vid olika säkerhetstillbud
- vägverket som väghållare ges en aktiv och samordnande roll



Natur och kultur

Halland är rikt på vackra och värdefulla natur- och kulturmiljöer. Många kan upplevas vid färd på motorvägen.

MÅL: att säkerställa kvalitéer i det natur- och kulturlandskap som omger motorvägen.

STRATEGI:

- öka kunskapen om och förståelsen för de värden som finns nära vägen.
- undvika ingrepp som skadar natur- och kulturvärdena längs motorvägen
- bevara det öppna landskapet längs vägen
- ta till vara möjligheter att bibehålla och skapa nya utblickar
- försköna landskapet, i första hand i vägens närområde



Den halländska profilen

Halland karaktäriseras bland annat av spännande kontakter med öppet hav och dramatiska kontraster mellan odlad öppen slättbygd, sluten skogsbygd och bergig vildmarksterräng. De största orterna är belägna längs kusten i goda kommunikationslägen.

MÅL: att ge resenärerna en positiv och variationsrik bild av Halland.

STRATEGI:

- slå vakt om de mest unika utblickarna och vyerna
- bibehålla växlingen i landskapet
- arbeta med tydliga former och uttryck vid planering av områden, bebyggelse och anläggningar
- arbeta med att ge de större trafikplatserna / kommuninfarterna egna identiteter.



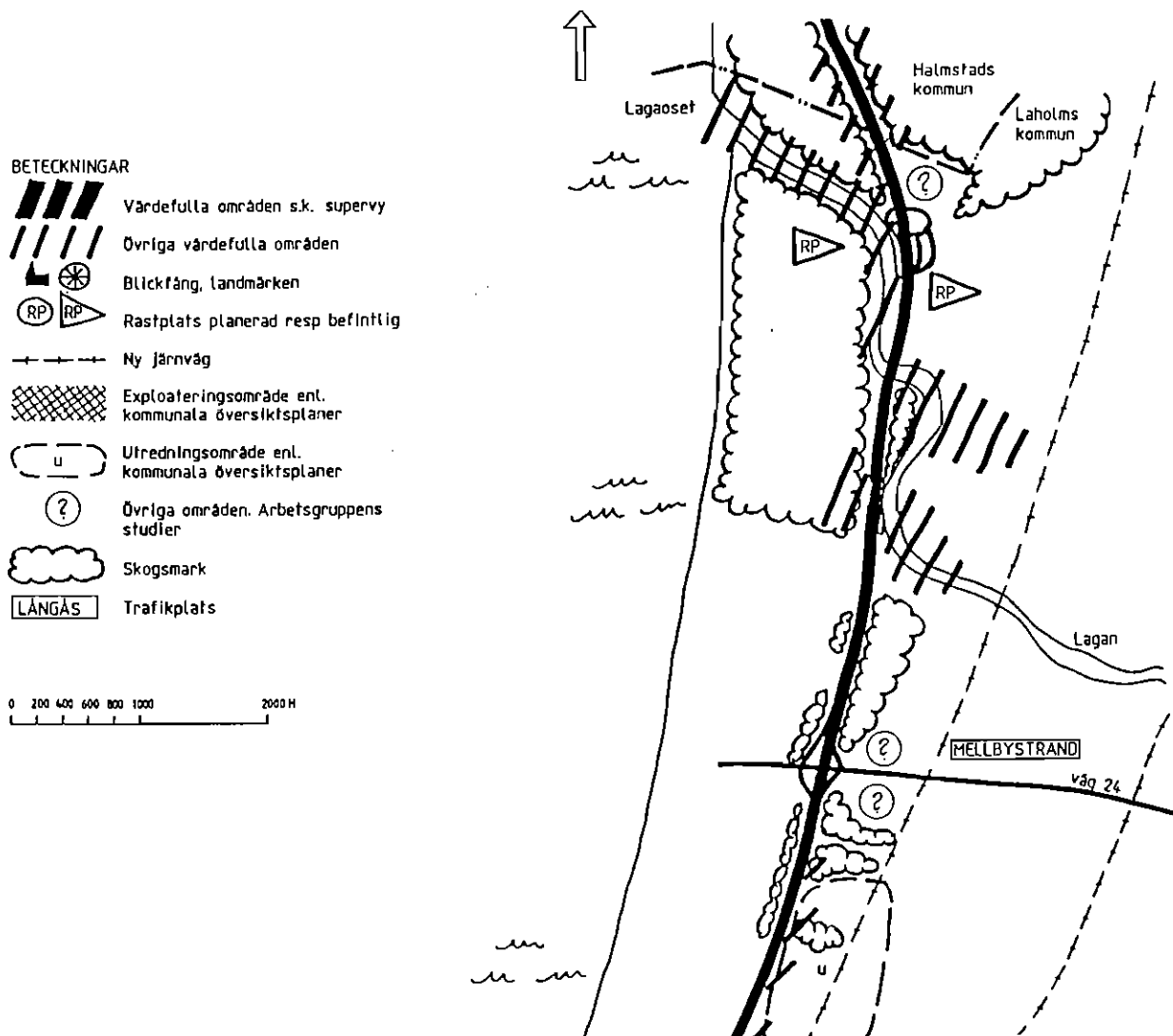
Sk animeringsskylt för Halland med de halländska symbolerna ginsten och laxen

Planeringsunderlag

I bilaga 2 i rapporten redovisas en serie kommun-kartor och beskrivningar med planeringsinformation.

Kartorna och beskrivningarna utgör en helhetsbedömning av i första hand närområdet till motorvägen genom Halland. De är främst tänkta att vara ett sektorsunderlag för kommunerna vid planläggning och ställningstaganden i olika mark- och bebyggelse-ärenden.

Planeringsunderlaget bör kunna bli en gemensam referensgrund avseende de särskilda värden som finns längs motorvägen och vad som kan ha stor betydelse för trafikanternas upplevelser av Halland.



Slutsatser

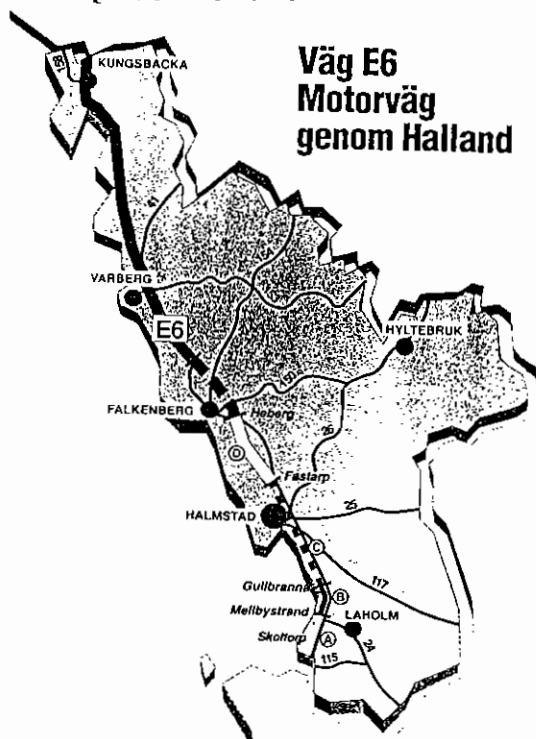
- * Ta vara på kraften i E6 för samhällsutvecklingen
- * Samverka kring utnyttjandet av den resurs som motorvägen utgör
- * Slå vakt om vägens funktionsduglighet på lång sikt
- * Lägg fast de viktiga kvalitéerna i landskapet och bebyggelsen
- * Bygg upp planeringsberedskap längs E6
- * Utred och reservera mark för viktiga funktioner, t ex terminallägen och säkerhetsplatser
- * Slå vakt om landskapskaraktären
- * Profilera länet, kommunerna och de enskilda tätorterna längs vägen
- * Hushålla med annonslägena

4. NULÄGE OCH TRAFIKUTVECKLING

Del av stomnätet

E6 är tillsammans med bland annat E3 och E4 en stomväg av nationell betydelse, vilket bl a innebär att vägverket strävar efter en likartad vägstandard längs hela sträckan. Dessa vägar har också en speciell betydelse för de långväga godstransporterna i landet.

E6 är även pulsådern i Skandinavaxeln, dvs Köpenhamn - Osloregionen. Denna region har över 6 miljoner invånare och nästan 1/3 av Skandinaviens industriproduktion.



Sammanhängande motorväg genom Halland

Hallandskommunerna har i tjugio år strävat efter att få E6 utbyggd till motorväg genom länet. Under 1990-talet synes detta kunna bli förverkligat. Vinsterna har redan blivit märkbara i norra ländelen genom minskade olyckstal och ökad tillgänglighet till Göteborg. Restiderna har minskat och blivit mer stabila.

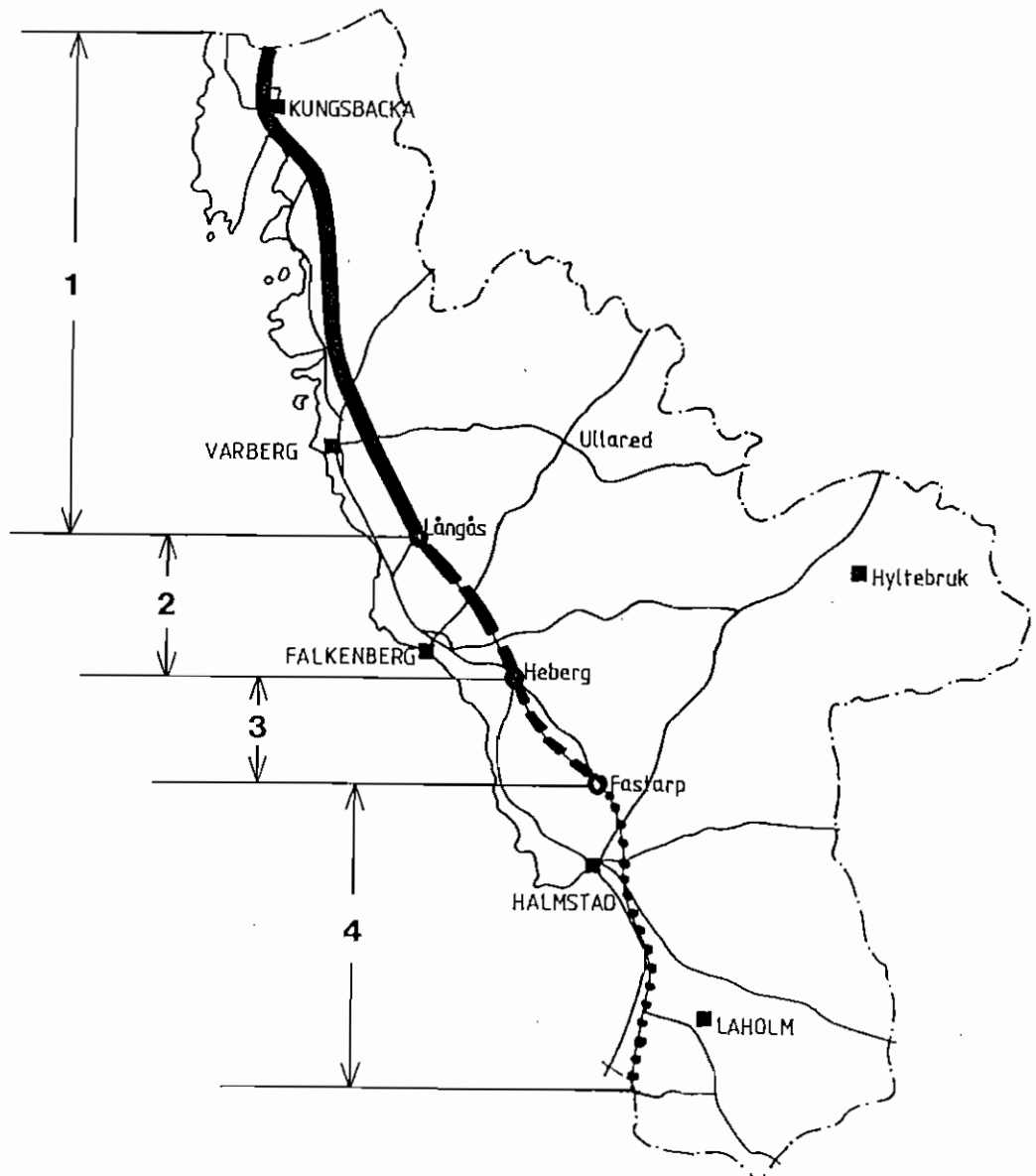
Vägverket arbetar för att resterande motorvägsutbyggnad skall ske snabbt och vara färdigställd genom Halland år 1996.

Denna rapport utgår från att det finns en utbyggd motorväg genom hela Halland.

Vägsträckning och utbyggnad

Januari 1992 är läget följande:

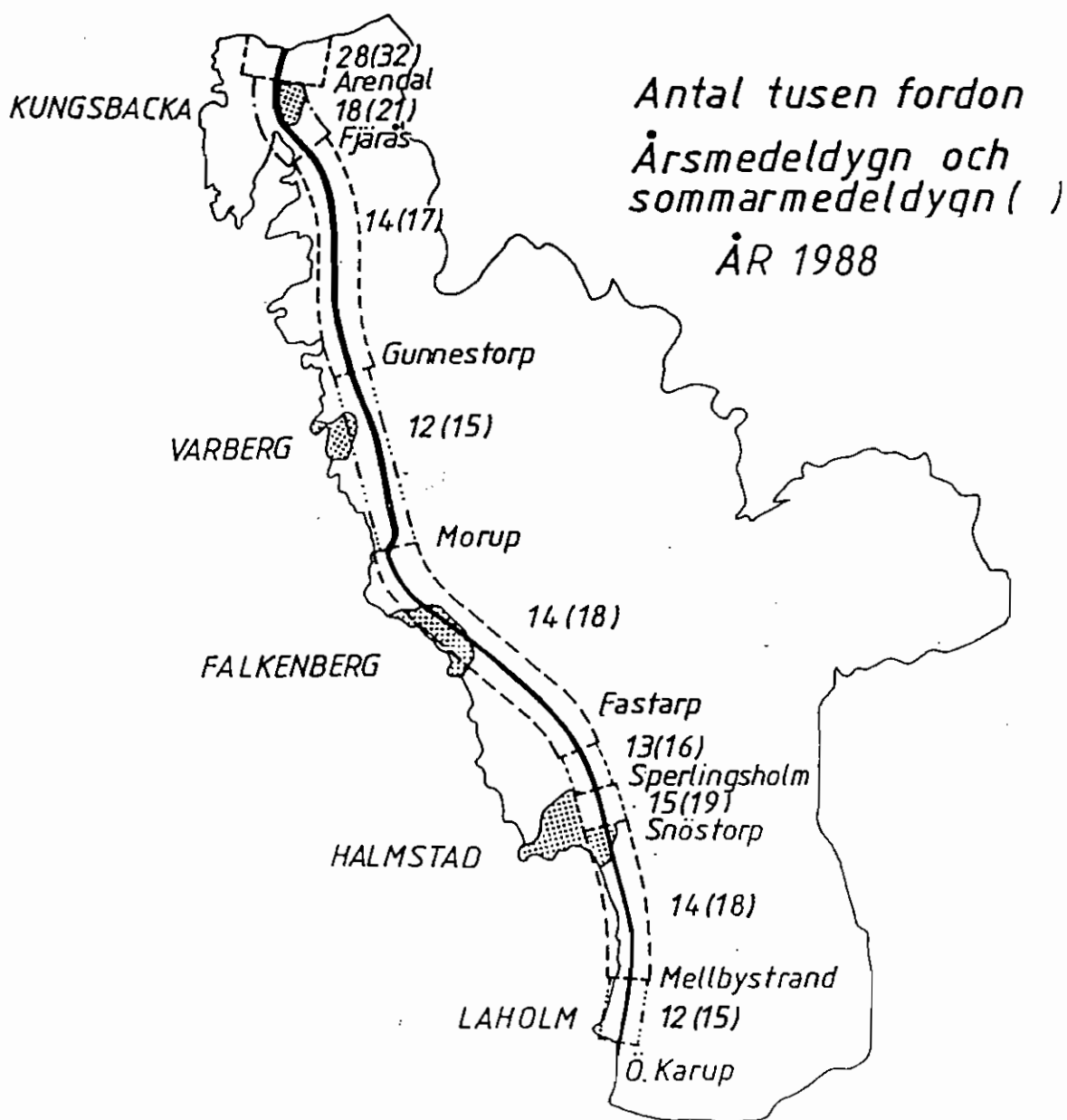
1. Norra länsgränsen - Långås.
Utbyggd motorväg.
2. Långås - Heberg.
Motorväg i ny sträckning.
Utbyggnad pågår, färdig 1993.
3. Heberg - Fastarp.
Motorväg i ny sträckning.
Projektering pågår. Ej fastställd.
4. Fastarp - Södra länsgränsen.
Motortrafikled; kompletteras med en ny körbana.
Utbyggnad är påbörjad för delen Mellbystrand -
södra länsgränsen



Trafikutveckling

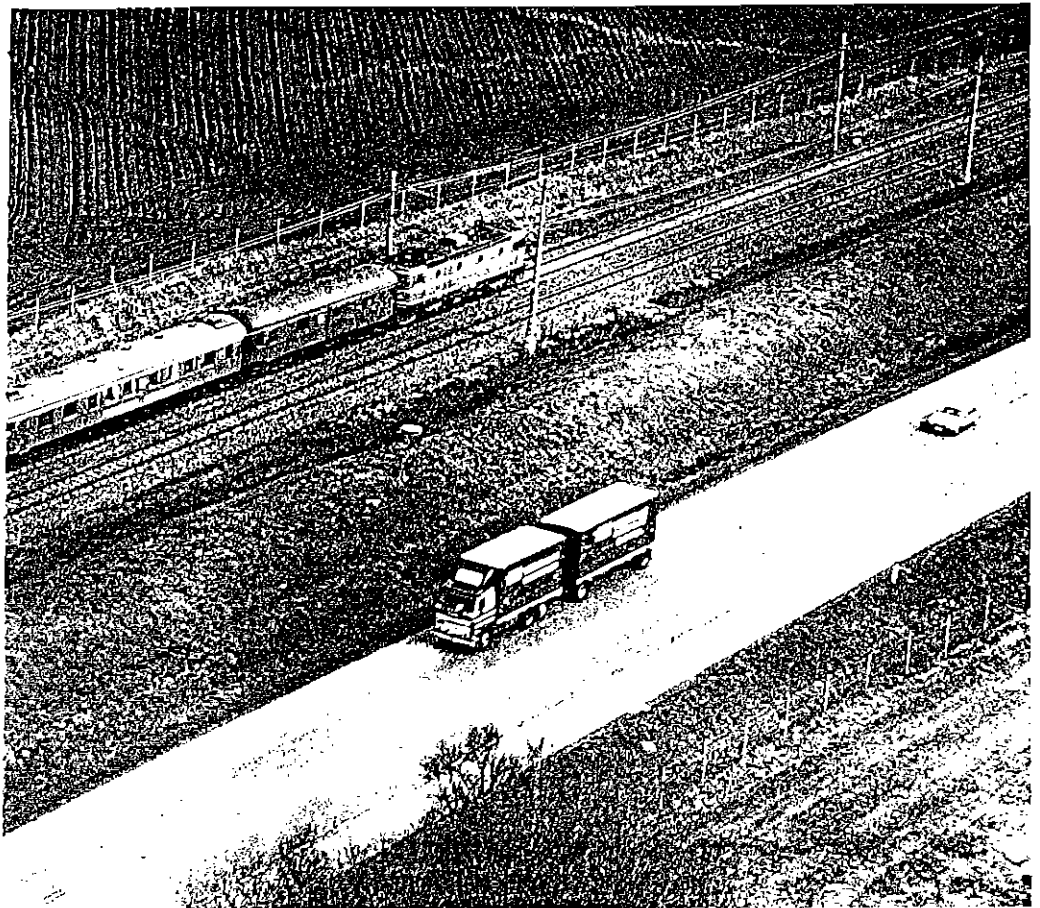
E6 i Halland har idag en trafik på ca 14000 fordon/årsdygn, se figur. Med en ökning på drygt 2% per år kommer årsdygnstrafiken på E6-an att uppgå till ca 20000 fordon år 2010.

Om man bedömer att i varje bil färdas 1.5 personer så innebär detta att i stort sett "hela Sveriges befolkning" färdas på E6-an under ett år.



Samordning med Väst kustbanan

Banverket har genom sin stomplan och sina utredningar för olika delprojekt planerat att Väst kustbanan under 1990-talet byggs ut i delvis nya sträckningar, ofta parallellt med E6. Detta påverkar utbyggnadstakten för E6 och landskapsbilden förändras. En samordning är nödvändig. Bland annat är det viktigt att upprätthålla ett tillräckligt stort säkerhetsavstånd mellan järnväg och väg.



De kommunala översiktsplanerna

I de kommunala översiktsplanerna har framtida ändrad markanvändning angetts på flera platser längs E6. Fördjupade översiktsplaner kommer att upprättas för en del av dessa områden. I några fall pågår också upprättande av detaljplaner. Dessutom finns några gällande detaljplaner intill motorvägen, där bygggrätterna ännu inte utnyttjats. Hur områdena faktiskt kommer att utnyttjas och därmed utformas är i de flesta fall ännu inte bestämt. Kommentarer ges i bilagan "Planeringsunderlag".

5. NATUR- OCH KULTURLANDSKAPET

Naturlandskapet

Halland är från geologisk, biologisk och klimatologisk synpunkt ett övergångslandskap. Flera tydliga zoner kan urskiljas både från öst till väst och från nord till syd.

I öster finns det högt liggande urbergsområdet, som är en del av småländska höglandet. Innan detta i väster övergår i kustslätten bildas i övergången en böljande lågslätt med uppsplittrade berggrundsöar.

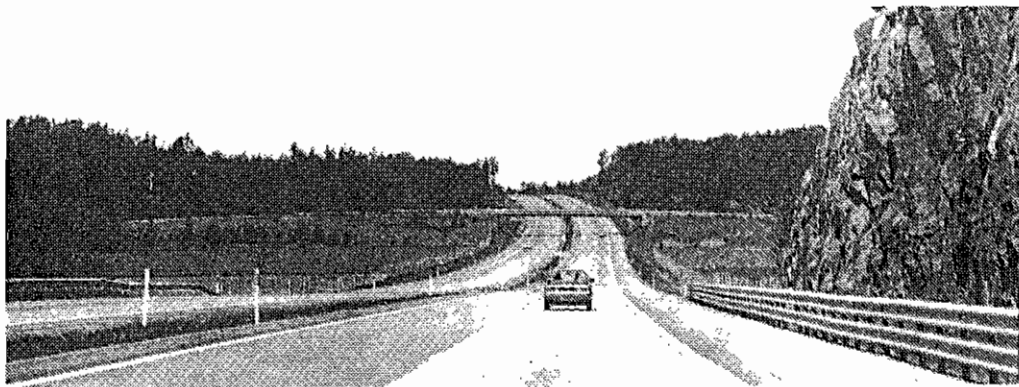
Kustslätten är som bredast i söder och når upp till Värö.

Här vidtar ett skärgårdslandskap med en kust som mycket präglas av slipade urbergshällar. I söder skapar kustslätten långgrunda sandstränder.

Hallands växtlighet präglas av ett maritimt klimat d v s milda höstar och vintrar.

Motorvägen genom Halland passerar i huvudsak tre olika landskapstyper. Dessa är från norr till söder

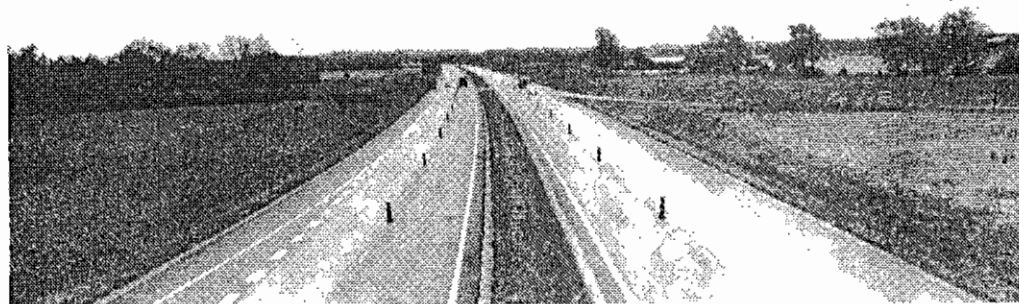
- sprickdalsterrängen
- den kulliga terrängtypen
- slättområdena



1. *Sprickdalsterrängen* dominerar i Kungsbacka kommun och i norra delen av Varbergs kommun. Den karaktäriseras av bergplatåer, som styckas upp av rätlinjiga sprickor och uppodlade smala dalstråk. Lövskogen förekommer rikligt på bergslutningarna i detta kuperade landskap.



2. *Den kulliga terrängtypen* karaktäriseras av ett mjukt, böljande landskap med måttliga höjdvariationer. Detta landskap dominerar där E6 går genom Halmstads och Falkenbergs kommuner. Särskilt märks detta genom de många skog-klädda kullarna och bergen som reser sig markant i det omgivande jordbrukslandskapet, t ex Nyårsåsen, Rydsbjär och Skrea backe.

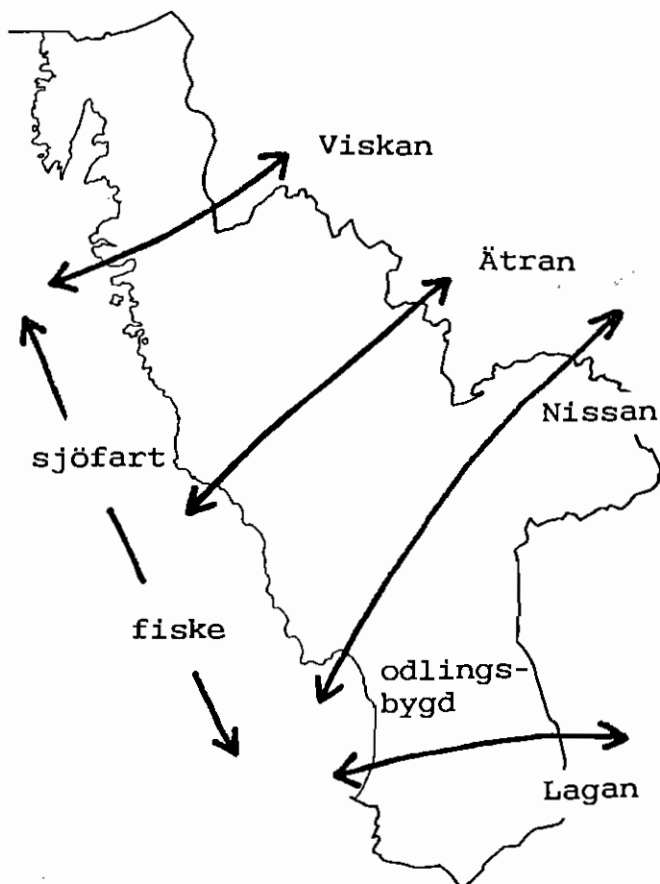


3. *Slättområdena* i länet utgörs främst av sedimentslätter. Kustslätten i Laholms kommun är 20 km bred och begränsas vid havet av sandstränder och dynområden. Kustformen upprepar sig norrut till södra delen av Varbergs kommun men i mindre skala. Morän- och bergformationer når ibland havet i form av uddar.

Kulturlandskapet

Vid människans succesiva omvandling av naturlandskapet till ett kulturlandskap är det i Halland främst tre naturbetingelser som gett olika livsförutsättningar:

1. *Kusten i söder* med ett öppet slättlandskap innanför. Detta är en gammal odlarbygd.
2. *Kusten i norr* med skärgård och karga klippor som har gett förutsättningar för sjöfart och fiske
3. *Floddalarna* som har inneburit uråldriga kontakter inåt land



Det gamla Halland bestod av heden vid havet. När ljunghedsarealen var som störst, kring 1850, fanns inom ett bälte 1,5 mil från havet knappast någon skog alls. Halland har fått sitt nuvarande utseende genom uppodling och dikning samt skogsplantering på ljunghedarna. Först gjordes en skyddsplantering vid kusten med tall, senare i början av 1900-talet planterades gran på hedarna längre från havet. Stengärden och mangelhålor vittnar även om denna tids odlarnit.

Spåren efter människans omvandling finns också i övrigt rikligt bevarade. Den tidsålder som alltså ger landskapet framträdande drag är bronsåldern, vars monumentala gravhögar reser sig över sydhallands slätter. Även andra av landskapets 7000 fornlämningar ligger på framträdande lägen på åsryggar och berg.

Halland är också ett gränsland med många spår från den danska tiden. Städerna är utpräglade handelsstäder med äldre medeltida föregångare.

6. HISTORISKT PERSPEKTIV

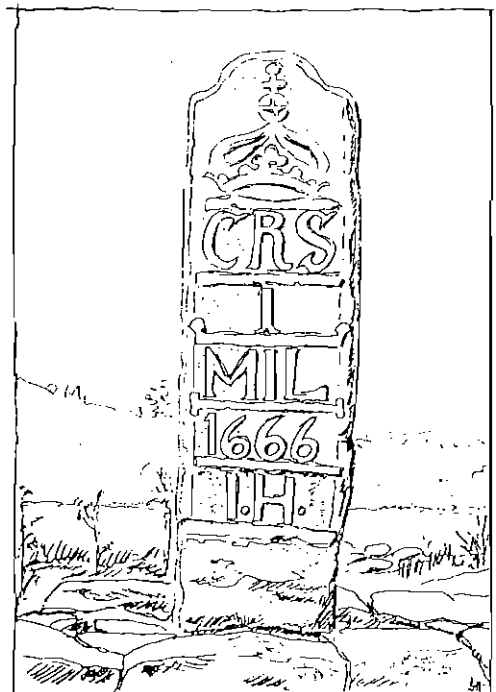
När bebyggelsen under järnåldern blev mer stationär utvecklades ett system av rid- och körvägar. Färdvägarna förlades till höjdsträckningarna, där underlaget var fast och man kunde färdas torrskodd.

Detta vårt första vägsystem sökte sig fram längs två nordsydliga stråk. En inre väg en bit från kusten, där nordsydliga ändmoräner gav naturliga förutsättningar för en torr, fast och någorlunda slät väg och en yttre väg nära kusten, som växte fram senare när kustbosättningarna ökade. Denna kustväg mötte större hinder vid passage över de många vattendragen och på vissa ställen försvårades framkomligheten av högvatten vår och höst.

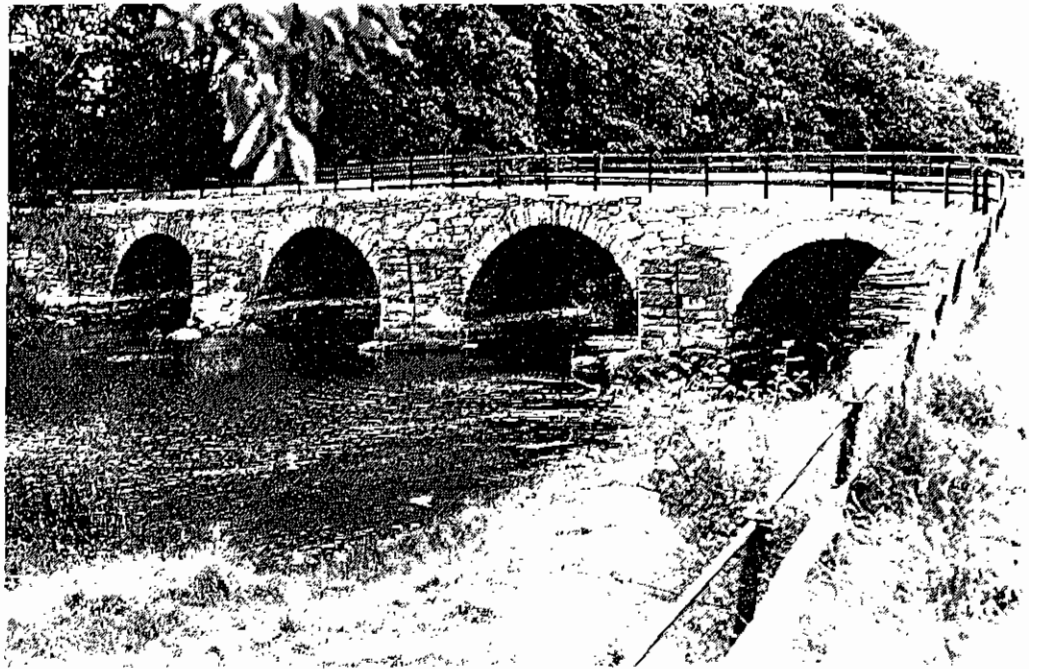
Under medeltiden tog den katolska kyrkan initiativ till väg- och brobyggen. Den ökade handeln och städernas uppkomst gjorde att resandet fick större betydelse.

Kustvägen mellan Malmö och Lödöse (Göteborg), som band ihop de halländska städerna anlades troligen under tidig medeltid, likaså landsvägarna längs ådalarna.

Från mitten av 1600-talet organiserades vägröjning och väghållning. En enhetlig svensk mil fastställdes och milstolpar sattes upp. Gästgiverier inrättades och skjutstjänst organiserades.



Gammal milsten
i Norvåra socken,
Varbergs kommun



Gamla träbroar över de större åarna ersattes på 1800-talet med stenvalvsbroar som nu är vackra historiska minnesmärken. Bro över Viskan vid Åsby.

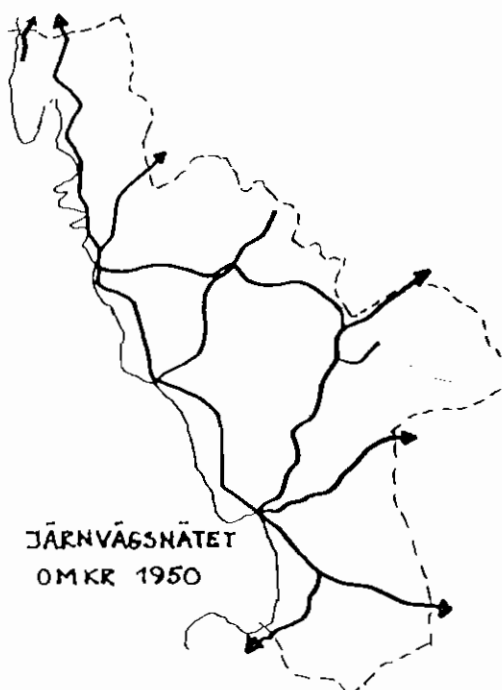
Vattenvägarna längs kusten och vattendragen var de dominerande transportlederna under hela dansktiden. När Halland blev svenskt, byggdes nya vägar för att binda ihop Sverige med det nya landskapet. Skälen var främst strategiska och militära.

Det äldsta sättet att ta sig över ett vattendrag var att vada eller färjas över. På 1600-talet började man bygga broar. Flertalet broar var av trä men utefter stora landsvägen mellan Skåne och Göteborg byggdes många broar i sten.



Fd stationsbyggnad i Getinge

På 1870-80-talen övertog järnvägarna en stor del av både landsvägarnas och vattenledningarnas transporter. Stationerna förlades medvetet till platser, som tidigare varit svåråtkomliga, vilket innebar att nyodling av mark kunde ske. Järnvägarnas framväxt hängde också samman med industrialiseringens intåg. Nya samhällen kunde uppstå vid stationerna och till järnvägarna drogs industrier. Järnvägsnätet var som störst på 1930-talet. Fram till denna tid försumrades vägnätet men en vägupprustning påbörjades på 1930-talet. Denna upprustning har med olika avbrott pågått till i dag. Motortrafikleden i södra länsdelen anlades i början av 1960-talet. Det första motorvägsavsnittet, från norra länsgränsen ner till Fjärås, öppnades för trafik år 1973. Ett uppehåll i utbyggnaden gjordes fram till 1976. Arbetet har därefter i stort sett pågått kontinuerligt och nu, år 1991, är byggnadsarbetena igång utanför Falkenberg. Denna sträcka öppnas för trafik hösten 1993.



7. INTRESSEANALYS

E6 - - Vägen som ett riksintresse

E6 är ett riksintresse i egenskapen av att vara länets och regionens viktigaste anläggning för kommunikation. I 2 kap 8 § NRL (naturresurslagen) anges, att "Mark- och vattenområden som är särskilt lämpliga för anläggningar för...kommunikationer ...skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder, som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av sådana anläggningar. Områden som är av riksintresse ... skall skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna."

Transporter och terminaler

Terminalerna är knutpunkter mellan olika transportnät. För alla transporter har terminalernas läge och utformning stor betydelse. I terminalerna skall byte mellan olika trafikslag och fordon kunna ske på ett bekvämt, rationellt och smidigt sätt. Olika former av person- och fordonsservice kan även behövas.

Utformningskraven är givetvis olika för person- resp godsterminaler men lägeskraven är ofta desamma och gemensamma servicebehov finns.

Längs E6 i Halland behövs terminaler vid de största trafikplatserna där stora trafikflöden möts/ delas upp. Regionalt sett mycket viktiga knutpunkter är trafikplatserna med Viskastigen (väg 41) och Nissastigen (väg 26).

Med väl utvecklade terminaler kan t ex Europaförbindelserna från Oslo/ Göteborg utnyttjas effektivt regionalt (inlandskommunerna) och lokalt (hallandskommunerna).

Terminaler med järnvägsanslutning kan få särskilt stor betydelse allteftersom Väst kustbanan moderniseras.

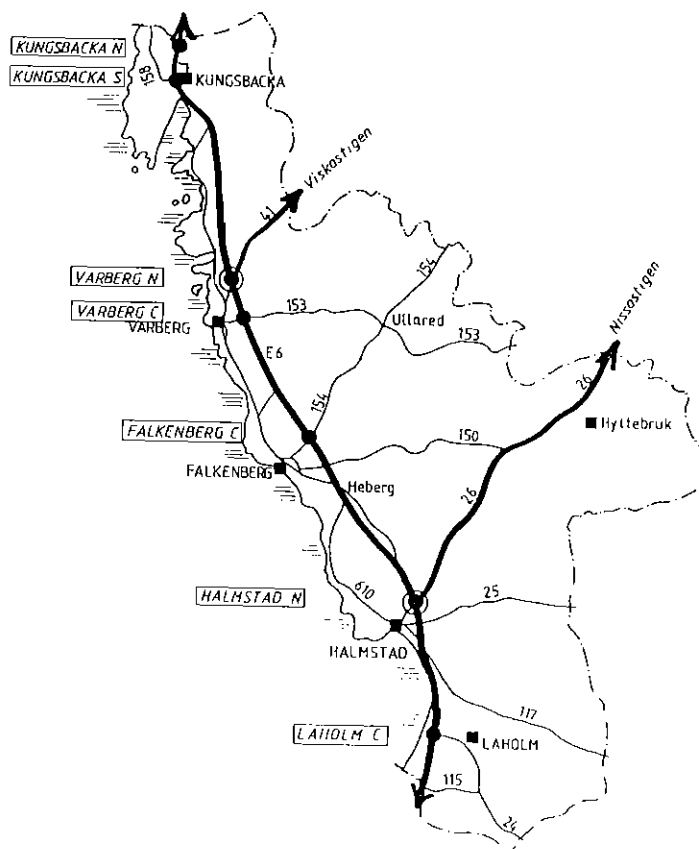
Terminalerna blir också utmärkta informationspunkter för inlandets kommuner, orter och verksamheter.

De kommersiella intressena

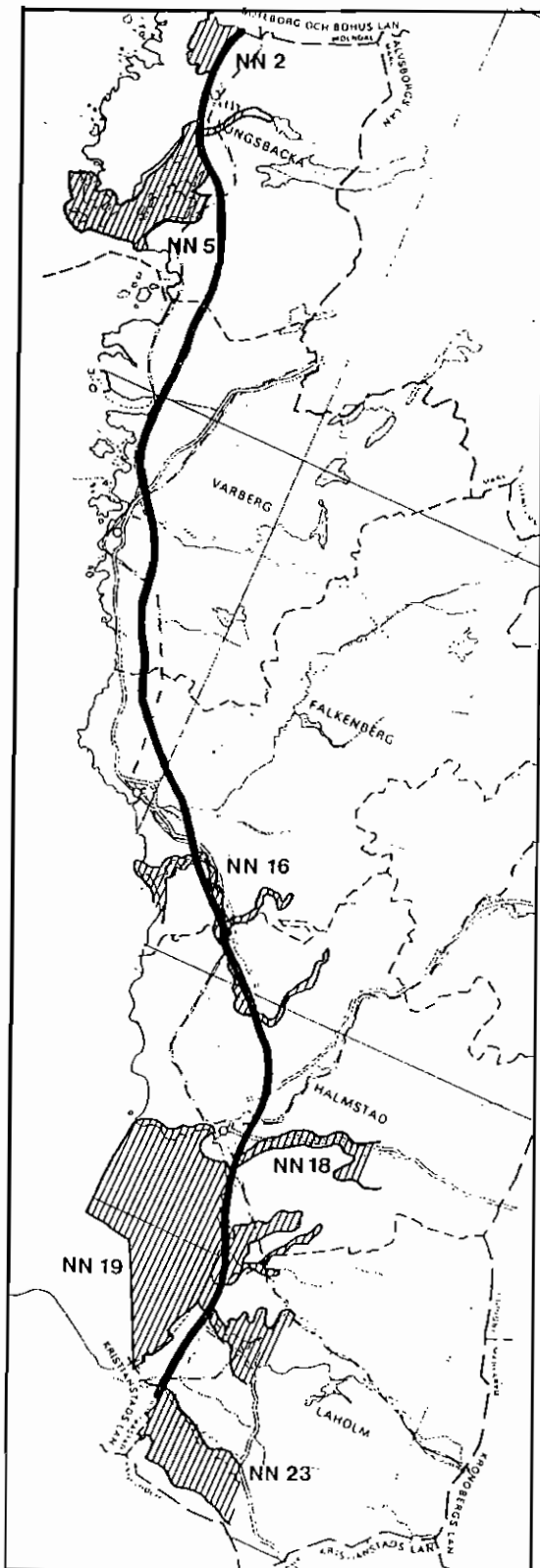
Stora kommunikationsleder är och har alltid varit attraktiva för handel och köpenskap. Längs motorvägar råder speciella förhållanden genom att motorvägens trafikregler begränsar trafikantens möjligheter att stanna och direkt utnyttja olika erbjudanden, som annonseras i vägens närhet. Områdena vid trafikplatserna blir därför mycket intressanta för lokalisering av verksamheter. Detta förstärks av en restriktiv hållning till etablering i skyddsvärda områden. Genom att i god tid planlägga markområden med god tillgänglighet från de större tvärvägarna och då tillämpa någon form av utnyttjandeprioritering kan de för regionen mest värdefulla etableringarna erbjudas de bästa lägena.

En annan typ av etableringsintresse finns bland industrier, speciellt de som tillverkar konsumtionsvaror. Dessa strävar efter annonsering av sitt varumärke riktad till alla förbipasserande. Detta kan då ses som komplement till annan reklam. Denna typ av annonsering kan ibland vara av stort kommunalt intresse, t ex om det gäller någon av ortens större verksamheter.

Kommunerna bör behandla dessa typer av exploateringsintressen i den fortsatta översiktsplaneringen.



Riksintressen Naturvård
BEVARANDE enl naturresurslagen



Följande områden påverkar motorvägens närområden:

NN 2 Sandsjöbacka

En i det nordhalländska sprickdalslandskapet framträdande drumlin med bl a vidsträckta hällmarker med ljunghedar och tallskog.

NN 5 Kungsbackafjorden - Rolfsån
Kungsbackafjordens innersta del med strandängar och grundbottnar är värdefulla för fågellivet samt för fiskreproduktion. Utblickarna över fjorden är vackra.

NN 16 Suseån

Suseåns slingrande lopp framträder tydligt i omgivande öppna jordbrukslandskap. På strandbrinkarna är floran och faunan rik. Lax och öring ger sportfiske i ån.

NN 18 Fylleåns dalgång

Fylleån bildar innan utloppet i Laholmsbukten översvåmningsmarker och strandängar värdefulla för fågellivet.

NN 19 Laholmsbukten m m

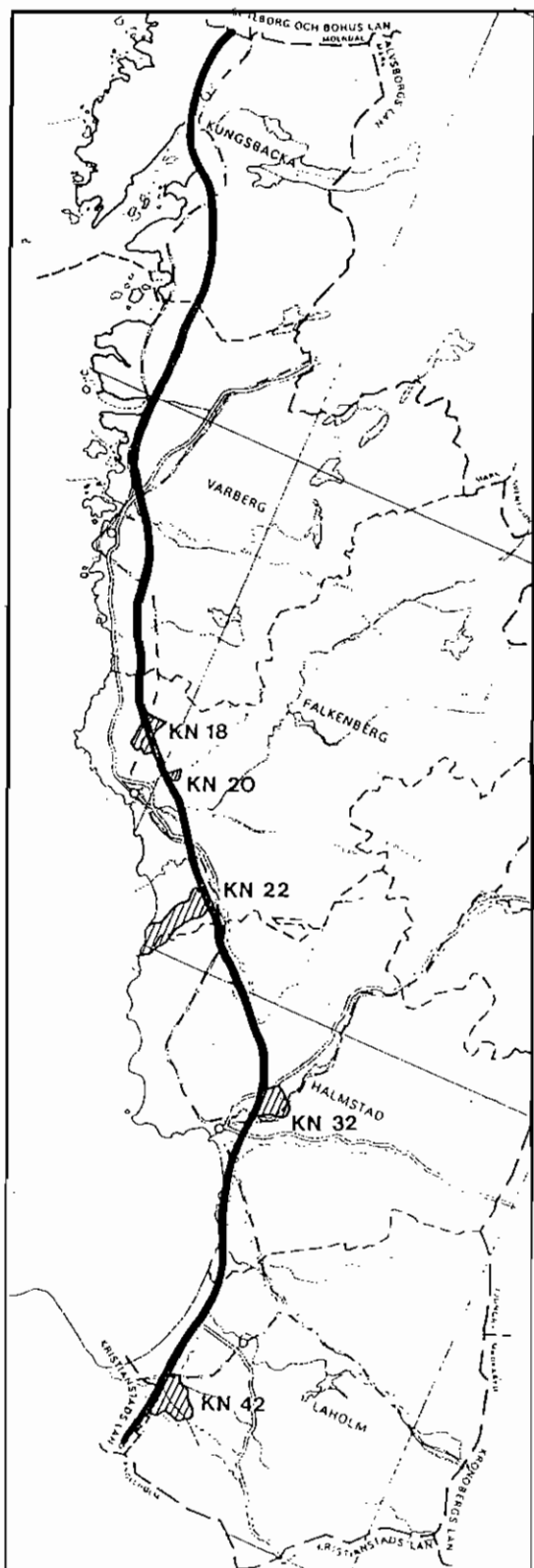
Lagan och Genevadsån har värdefulla laxbestånd. Deras utlopp i bukten bildar en vetenskapligt intressant sandvandringskust. Eldsbergaåsen är av stort geomorfologiskt intresse och har på krönet ett stort antal fornlämningar.

NN 23 Hallandsås

Innan Hallandsås reser sig markant från omgivande jordbruks-slätt passeras Stensån, som också är en värdefull å för laxfisket. Ädellövskogen, främst bok på åsens nordsluttning präglar omgivningarna starkt. Vida utblickar över hav och slätt.

**Riksintressen Kulturminnesvård
BEVARANDE enl naturresurslagen**

Följande områden påverkar motorvägens närområde:



KN 18 Lindhults gods m m
Lindhult är en välbevarad och delvis unik storgård i denna fullåkersbygd. Omgivande landskap har märgelgravar och exempel från 1800-talets sjösänkningar (Rammsjön).

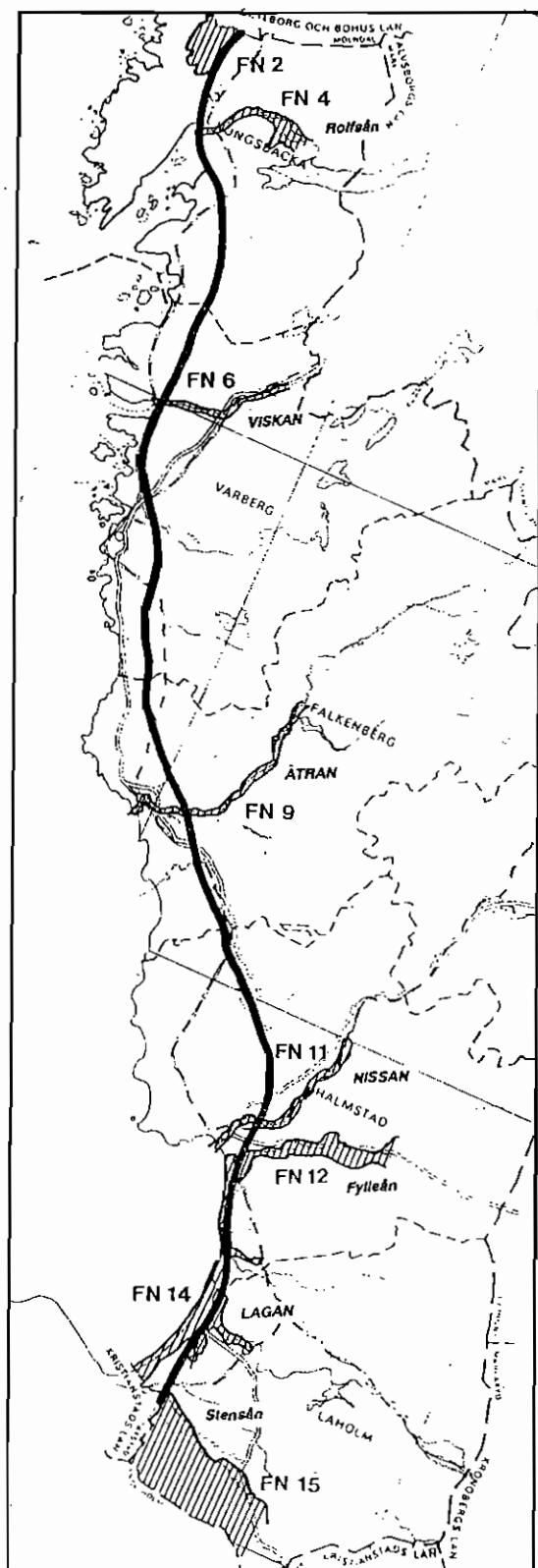
KN 20 Vinbergs kyrkby
Från E6 syns Vinbergs kyrka i ohuggen granit skapad av en av Västsveriges mest kända kyrkoarkitekter Adrian Pettersson.

KN 22 Vastaddalen
Den vackra dalen har ett levande och välhävdat kulturlandskap typiskt för mellersta Halland med många förhistoriska lämningar och traditionell bondebebyggelse samt en unik kvarnanläggning vid Berte.

KN 32 Sperlingsholms gods
Här finns flera välbevarade byggnader i ett typiskt herrgårdslandskap med alléer. Hallands största gravhög från bronsåldern - Ivars kulle - ligger väl synlig från E6.

KN 42 Dömostorp
Skottorps slott och Dömostorp är två storgårdar på slätten vid foten av Hallandsås. Gårdarna har anor från 1400-talet. Landskapet präglas av märgelgravar och alléer.

Riksintressen Friluftsliv BEVARANDE enl naturresurslagen



Följande områden påverkar motorvägens närområden:

Som framgår av kartbilderna sammanfaller ofta intressena för friluftsliv med naturvård eller kulturmiljövård.

FN 2 Sandstjörbacka
(Se under NN 2). Strövområde

FN 4 Lygnern - Rolfsån
(Se under NN 5)

FN 6 Viskan
Ån är av värde för fritidsfisket genom förekomsten av bl a laxö-ring och ål.

FN 9 Ätran-Högvasdsån
Ätran med Högvasdsån är västkustens viktigaste laxproducent och en av Sveriges bästa laxåar. Ätran rinner genom ett kulturlandskap som är mycket naturskönt och omväxlande samt kulturhistoriskt av riksintresse.

FN 11 Nissan
Ån är av värde för fritidsfisket genom förekomsten av bl a lax, vilken ökat de senaste åren.

FN 12 Fylleåns dalgång
Fylleåns dalgång har intressant natur med forsar och fall som är lättillgängliga via vandringsleder och strövtigar. Ån är också av värde för fritidsfisket genom förekomsten av lax och öring.

FN 14 Laholmsbukten
Vid Snapparp finns en vacker och välbesökt rastplats med utsikt över Lagans mynning. Hallands längsta badstrand.
(Se också NN 19).

FN 15 Hallandsås
På nordslutningen ligger en mycket vacker rastplats Kungsrasten med hänförande utsikt över Hallands län. Laholmsbuktens milslånga sandstrand med dyner kan ses från slutningen.

Omistliga vyer -- utblickar

Färdas man längs motorvägen genom Halland kan man uppleva några mycket vackra landskaps - och havsutblickar. Dessa räknas upp nedan och beskrivs i bilagan "Resan längs E6".

I särklass är följande omistliga vyer sk supervyer:

Färd norrut

Hallandsås - Skottorp
Laxvik - Påarp
Getinge - Slöinge
Ölmevallasjön - Torpasjön
Hanhals - Kungsbackafjorden

Färd söderut

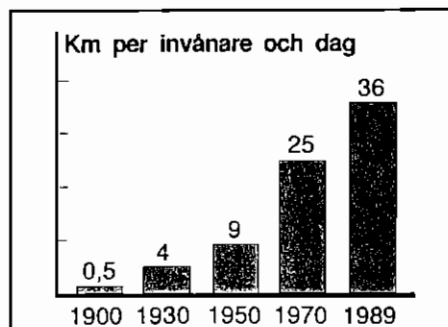
Kungsbackafjorden - Hanhals
Skrea backe - Heberg
Slöinge - Getinge
Påarp - Laxvik
Skottorp - Hallandsås

Dessutom finns vackra vyer bland annat vid:

Sandsjöbacka
Fjäråsslätten - Fjärås bräcka
Ölmevallasjön
Stråvalla kyrka
Klosterfjorden med vägtunnlarna
Vinberg - Skrea backe
Eftra - Suseån
Getinge - Fastarp
Lagan - Snapparp

8. GEMENSAMMA STRATEGIER - ett utvecklat förslag

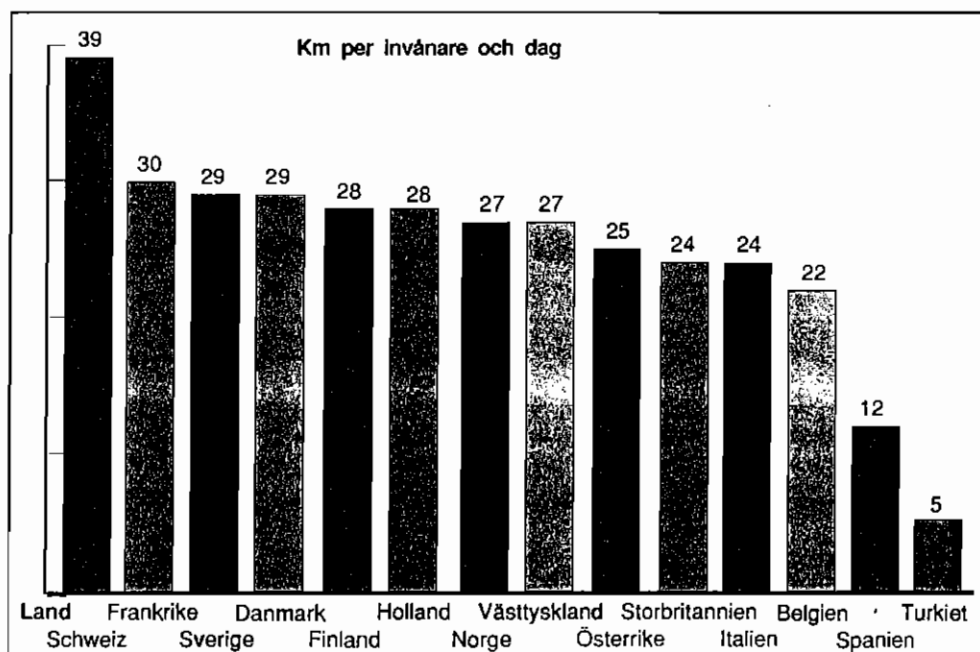
Utvecklingen av kultur, vetenskap och handel samt yrkesliv, hantverk och näringsverksamhet har alltid varit förenad med en växande geografisk rörlighet. Sambandet är dubbelriktat. Rörligheten påverkar också den ekonomiska utvecklingen.



Rörlighetens långsiktiga utveckling

Att kunna röra sig fritt är ett djupt rotat behov - långt större än vad som kan mätas i betalningsvilja för en viss resa. Begreppen resa och rörlighet innebär i själva verket frihet att söka kunskaper, upplevelser och sociala kontakter.

Större rörlighet leder inte bara till flera resor. Det innebär även fler möten mellan människor. Därför kan man inte, som ibland i samhällsdebatten, behandla resande som enbart en fråga om energi. Resandet skall inte reduceras till en resursåtgång utan främst betraktas som ett medel för att underlätta kontaktmöjligheterna människor emellan. Välfärdsutvecklingen under nittonhundratalet har varit förenad med en kraftigt vidgad rörlighet.



Jämförelse av rörligheten i Europa. Marktransporter per invånare. Källa: ECMT, FN

Samhällsutveckling

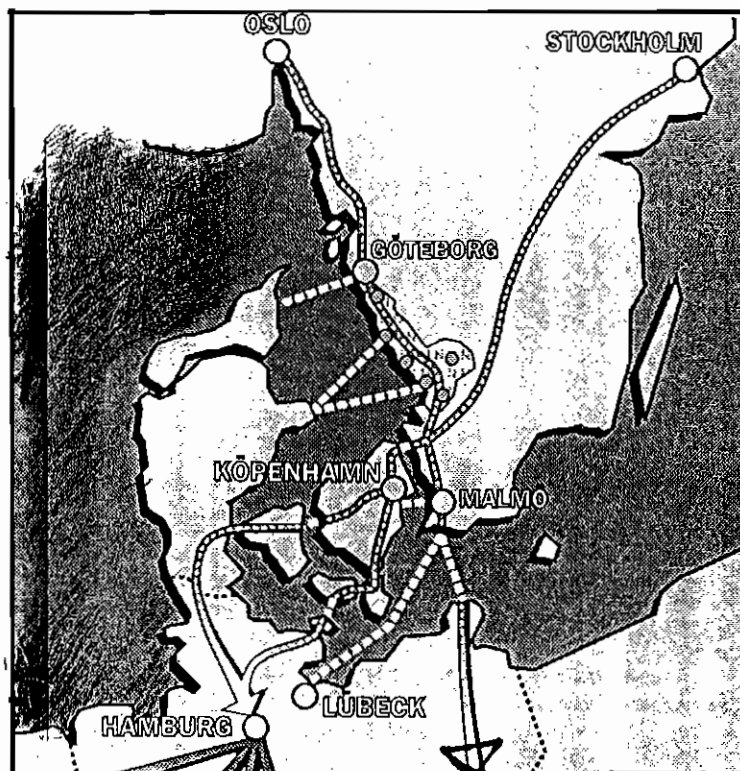
Samhällsutveckling - att tillvarata vägens potential för en positiv samhällsutveckling på kort och lång sikt, att kanalisera exploateringsintressen till lämpliga platser och att hushålla med tillgängliga markresurser.

Vägens betydelse för samhällsutvecklingen

För Hallands del blir den till motorväg utbyggda E6-an den huvudsakliga pulsådern i det framtida vägnätet och en drivande kraft i länets utveckling.

Användningen och utformningen av motorvägens närområden blir av stor betydelse för hur denna kraft tas till vara.

Vägen skapar utvecklingsmöjligheter som kan nyttjas mer eller mindre förutseende. Kortsiktiga intressen måste granskas med utgångspunkt från en föreställning om vad som är att vänta i ett längre tidsperspektiv. Detta är givetvis både svårt och osäkert men nödvändigt om man vill försöka hushålla med resurserna och upprätthålla en hög handlingsberedskap för framtida möjligheter.



Integrationssträvandena i Europa kommer att leda till större differentiering av varu- och tjänste-produktion med ökat transportbehov som följd. Kraven på utbildning och specialkunskaper tilltar och innebär i en fri arbetsmarknad, tillsammans med flexiblere arbetstider och fortsatt utveckling av data- och teleteknik, att stora förändringar kan ske i arbetslivs- och bosättningsmönster. Behovet växer att upprätthålla sociala kontaktnät över större avstånd och att kunna bosätta sig mera obundet av arbetsuppgifterna för tillfället. Den ökade rörligheten innefattar därför också ett förändrat behov av individuella resor.

Hur kraven på ökad rörlighet möts med bl a utbyggnad av transportsystemen kommer att få avgörande betydelse för olika regioners utvecklingsmöjligheter.

Markanvändning och hänsynstaganden inom vägens när-områden

Områdena kring E6, särskilt intill större tätorter är av stort intresse för olika företagsetableringar. Här kan företagen visa upp en tilltalande "profil" för förbifarande presumtiva kunder. Ett gott intryck anses ha stort värde ur reklamsynpunkt.

De större trafikplatsernas omgivningar blir p g a sin trafiktillgänglighet särskilt intressanta för exploatering. Här är därför en god framförhållning i planeringen särskilt viktig så att utrymme kan reserveras för viktiga samhällsintressen och ett bra bedömningsunderlag föreligga när olika typer av etableringar aktualiseras.

Underlaget kan successivt förbättras och variera från översiktlig redovisning av planeringsförutsättningarna till fördjupad översiktsplan, områdesbestämmelser eller detaljplan. Formerna och detaljeringsgraden bör anpassas efter behovet av beredskap och styrning.

Intressanta ur regional synpunkt är trafikplatserna vid Viskastigen (väg 41) och Nissastigen (väg 26). Även trafikplatserna vid vägarna 24, 25, 153 och 154 har stor regional betydelse. I anslutning till dessa trafikplatser bör behovet av regionala terminalfunktioner för vägtrafiken utredas och redovisas i översiktsplaneringen liksom behovet av markområden för beredskaps- och säkerhetsfunktioner för trafiken. Lämpliga markområden bör reserveras.

Exploateringsstrycket kring de stora trafikplatserna ger ofta upphov till mycket storskaliga anläggningar med krav på en utformning som skall väcka uppmärksamhet. De är svåra att anpassa både till stadens och landsbygdens miljö. Stor omsorg måste därför ägnas åt utformningen för att ge anläggningarna ett eget uttryck och samtidigt anpassa den till omgivningen.

Utformningen av vägens närområde vid passage av en tätort erbjuder en möjlighet att på ett positivt sätt presentera samhället. Intrycket kan bli den minnesbild av orten som den förbipasserande får med sig. Ett gott intryck kanske senare lockar till närmare bekantskap.

Medvetenhet om vad man presenterar och omsorg om utformningen av trafik och bebyggelsemiljön, lättbegriplig vägvisning och information samt god landskapsplanering bör därför vara av stort intresse för kommunernas beslutsfattare, företagen m fl.

SAMHÄLLSUTVECKLING Förslag till gemensam strategi

- *Allmänna principer för bebyggelse- och miljöutformning utmed E6 bör utvecklas ytterligare med utgångspunkt från de lokala förutsättningarna.*
- *Behovet av utrymmen intill E6 för terminalsäkerhets- och beredskapsfunktioner bör utredas gemensamt förslagsvis med länsstyrelsen som huvudman. (Riksentresse).*
- *Närmare riktlinjer för markanvändning och krav på bebyggelse- och miljöutformning inom närområdet till E6 bör diskuteras i den kommunomfattande översiktsplanen mot bakgrund av långsiktiga överväganden. Vidareutveckling kan vid behov ske i fördjupade översiktsplaner och säkerställande i områdesbestämmelser eller detaljplan.*

Funktion

Funktion - att säkerställa vägens funktionsduglighet på lång sikt och i ett lokalt, nationellt och internationellt sammanhang.

Vägens funktion

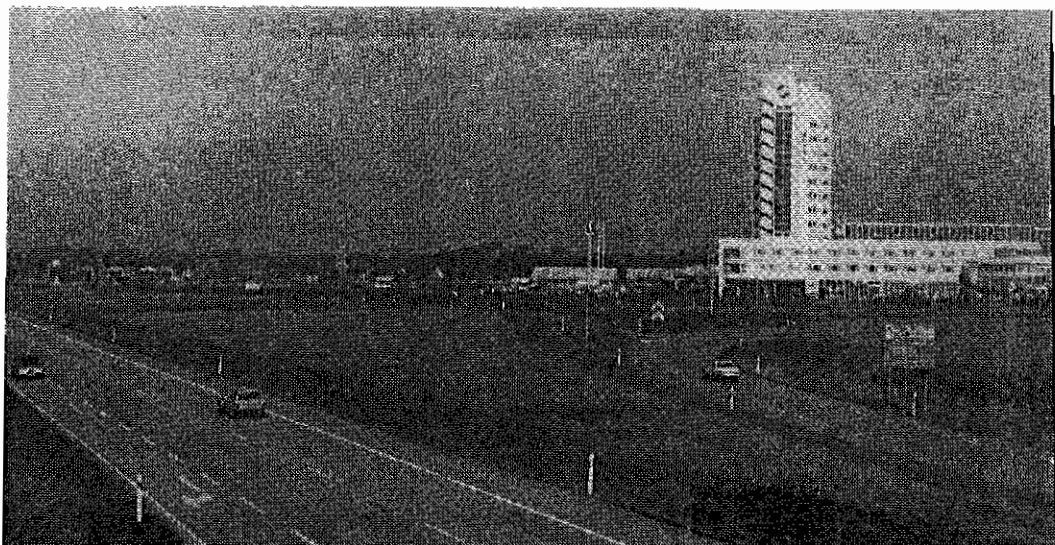
E6:ans uppgift är att tillgodose efterfrågat transportbehov såväl lokalt inom Halland som långväga i ett nationellt och internationellt perspektiv. Vägen skall ha god framkomlighet, uppfylla säkerhetskrav och ta hänsyn till miljön.

Väg E6 är en kommunikationsled av riksintresse och har som sådan ett lagligt skydd i naturresurslagen (NRL). Detta innebär att vägens vitala funktioner och säkerhet skall tryggas också i framtiden.

Närområdets inverkan på vägens funktion

Vägens närområde kan påverka funktionsdugligheten med avseende på framkomlighet, trafiksäkerhet och miljö. En lugn och harmonisk omväxling i det område trafikanten ser längs vägen bidrar till en positiv upplevelse och därmed en trafiksäkrare körning.

Vid projektering och byggande av E6 genom länet har stor omsorg lagts ner på att ge vägen hög standard och att anpassa vägen till det omgivande landskapet. Förändringar i närområdet måste därför prövas utifrån ambitionen att dels ta tillvara möjligheterna E6 ger för Halland, dels att samtidigt behålla vägens höga standard och funktion. Stora trafikallstrande etableringar i nya lägen nära vägen kan på lång sikt innebära nedsatt funktionsduglighet och krav på förbättringar och kanske ombyggnad av vägen i ny sträckning.



Placering av verksamheter, byggnader eller annat på ett sådant sätt att de blir kraftigt iögonfallande eller dyker upp plötsligt kan ha en negativ inverkan på trafiksäkerheten. Sådant kan vara en placering alltför nära vägen, olämplig skyltning eller ljusreklam. Exempel på utformning av närområdet visas i särskild bilaga. För vägens funktion är det också betydelsefullt att den i sin övergripande roll inte samtidigt får karaktären av lokalgata inom en tätort. Framkomlighet och säkerhet påverkas då negativt.

Fordon med miljöfarligt gods kan i samband med olyckor eller problem med lasten av säkerhetsskäl behöva transporteras bort från vägen. I närheten av trafikplatserna bör därför reserveras lämplig mark för tillfällig uppställning av dessa.

FUNKTION Förslag till gemensam strategi

För att säkerställa att förändringar i närområdet inte försämrar vägens funktion bör

- konsekvenserna av nya inslags påverkan alltid studeras och beskrivas och samråd alltid ske med vägverket
- behovet av vägvisning och reklamskyltning i görligaste mån samordnas och störande skyltning undvikas
- mark reserveras vid trafikplatserna för uppställning av fordon som av säkerhetsskäl behöver komma bort från vägen
- Vägverket i egenskap av ansvarig väghållare ges en aktiv och samordnande roll

Natur och kultur

Natur och kultur - att säkerställa kvalitéer i natur och kulturlandskapet som omger v gen.

E6 omgivningar  r ett levande och vackert landskap. Men hur vägens omgivningar utvecklas är helt avhängigt av hur vi brukar eller ändrar markanvändningen, bevarar eller tillför nya element i kulturlandskapet.

Sprickdalslandskapet och den kulliga terrängen har egenskaper som g r att färden på E6 växlar mellan slutna och öppna rum. Horisonten förändras ständigt av topografin.

I det öppna slättlandskapet kan finnas avsnitt där upplevelserna f r bilisten på E6 påverkas av en mycket avlägsen markanvändning.

Ett särskilt hot mot det öppna landskapet som också kan  ka i styrka utg r igenplanteringen av åkermark och den därav följande skogsutbredningen.

NATUR OCH KULTUR Förslag till gemensam strategi

- Att öka kunskapen om och förståelsen för de natur- och kulturv rden som finns nära vägen
- Att undvika ingrepp nära vägen som minskar upplevelserna från v gen av natur- och kulturvärdena.
- Att bevara det öppna odlingslandskapets karaktär så som det upplevs från vägen och förhindra att detta skogsplanteras.
- Att ta till vara möjligheterna att skapa nya utblickar från vägen.
- Att försköna landskapet, främst i vägens närområde, genom t ex terr ngmodellering och plantering.

Den halländska profilen

Halländsk profil - att ge resenärerna en positiv bild av Halland, där landskapets särdrag framhålls, att ge kommuner och större tätorter en egen och specifik karaktär.

Bilisten

Ett problem för en region med hög vägstandard är att genomströmningen är stor men att målpunkterna ofta ligger utanför regionen.

E6 genom Halland är ca 150 km lång och för en normalbilist tar färden ca 1 tim och 40 min. De intryck han/hon får i 90 km/tim är viktiga och präglar hans/hennes uppfattning av Halland.

Bilisternas krav på en god väg begränsas inte till vägens tekniska standard; det finns också krav på att kunna färdas i en lugn miljö och i ett landskap där vackra utblickar tagits till vara och det halländska landskapets karaktär visas upp. Allt detta som gör en färd stimulerande och till något mer än bara en transport.

Läget vid havet är Hallands största tillgång och det som gör landskapet unikt.

Utblickarna mot havet är viktiga. Det är dock endast på ett fåtal ställen havet kan upplevas från vägen men dessa är desto viktigare och måste bevaras.

Motorvägen går genom flera olika landskapstyper, vilket ger en återkommande växling mellan öppna och slutna rum, varierande utblickar samt skiftande växtlighet och färgprakt.

Omgivningens utseende och karaktär är därför betydelsefulla faktorer då de påverkar bilistens förhållning till uppmärksamhet i trafikmiljön.

Ofta har man en kort synkontakt med värdefulla inslag i vägens omgivningar. En succesiv varseblivning av det sevärda är därför av stor vikt så att överraskningar undviks.

Turisten

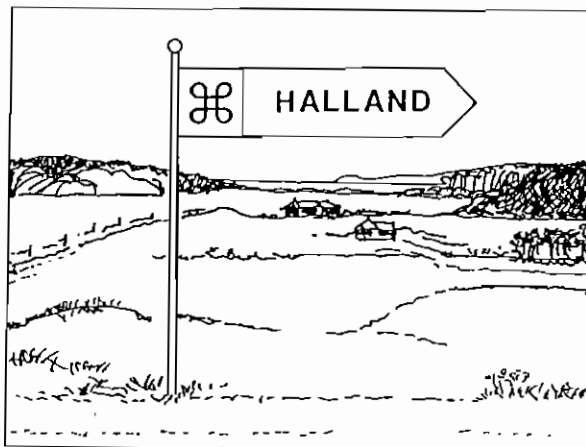
Samhällena som förr låg längs vägen har nu hamnat vid sidan av. De har behov av att annonsera sig ut mot vägen och locka in turister.

Fordonens höga hastigheter och det relativt ringa antalet avfarter gör att attraktiva turistmål längs vägen inte är lika tillgängliga längre. Eftersom turismen samhällsekonomiskt är en viktig näring för länet och kommunerna, är vägvisningsfrågorna av stor betydelse.

Skyltar kan uppmärksamma de platser man passerar.

Att informera om olika turistobjekt i trakten är lämpligt att göra på informationskartor i anslutning till rastplatser.

Tydliga lokala identiteter bör också åstadkommas då de ofta skapar större uppmärksamhet än skyltar. Lokala identiteter kan utgöras av olika symboler, byggnadsstilar parker och planteringar etc.



DEN HALLÄNDSKA PROFILEN Förslag till gemensam strategi

- Slå vakt om unika utblickar och vyer.
- Bibehåll växlingen i landskapet - bevara t ex ljunghedar och öka lövträdsinslaget.
- Arbeta med tydliga former och uttryck vid planering av anläggningar, byggnader och landskapsåtgärder.
- Arbeta med att ge de större trafikplatserna och kommuninfarterna tydlig identitet.

9. Litteratur om vägar och landskap

Alexander C,
Notes on the Synthesis of Form

Branzell A,
Att notera rumsupplevelser

Corbusier Le, (C E Jeanneret) 1946
Den nya staden

Lorenz Hans, 1971
Trassierung und Gestaltung von Strassen und
Autobahnen

Lynch Kevin
The Image of the City

Lynch Kevin
Appleyard, Myer, The View from the Road

Rappe Ulla, 1977
Riksväg 15 i Kalmar län

Tunnard Christopher, 1966
Boris Pushkarev 1966, Man-Made America, Chaos Or
Control

Varming M, 1970
Motorveje i landskabet

Vägverket, 1991-03
Publ 1991:4 Broestetik

Vägverket Malmöhus län, 1991
Gröna och säkra vägar

Westerling Orvar
Bebyggelse i landskap

BILAGA 1

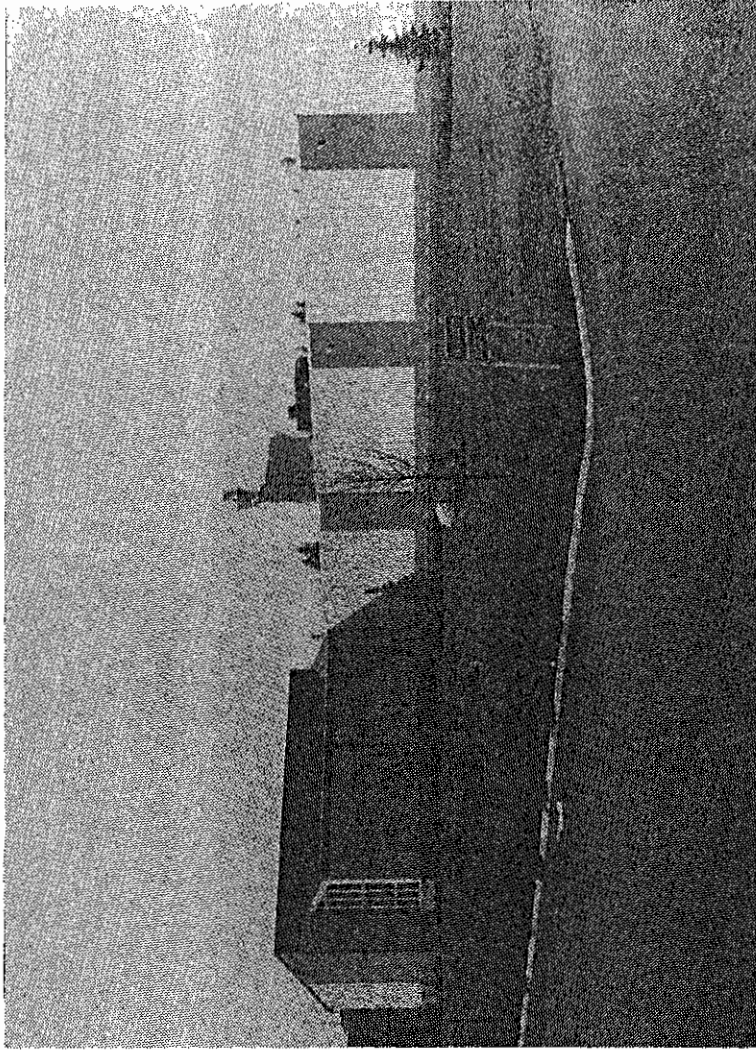
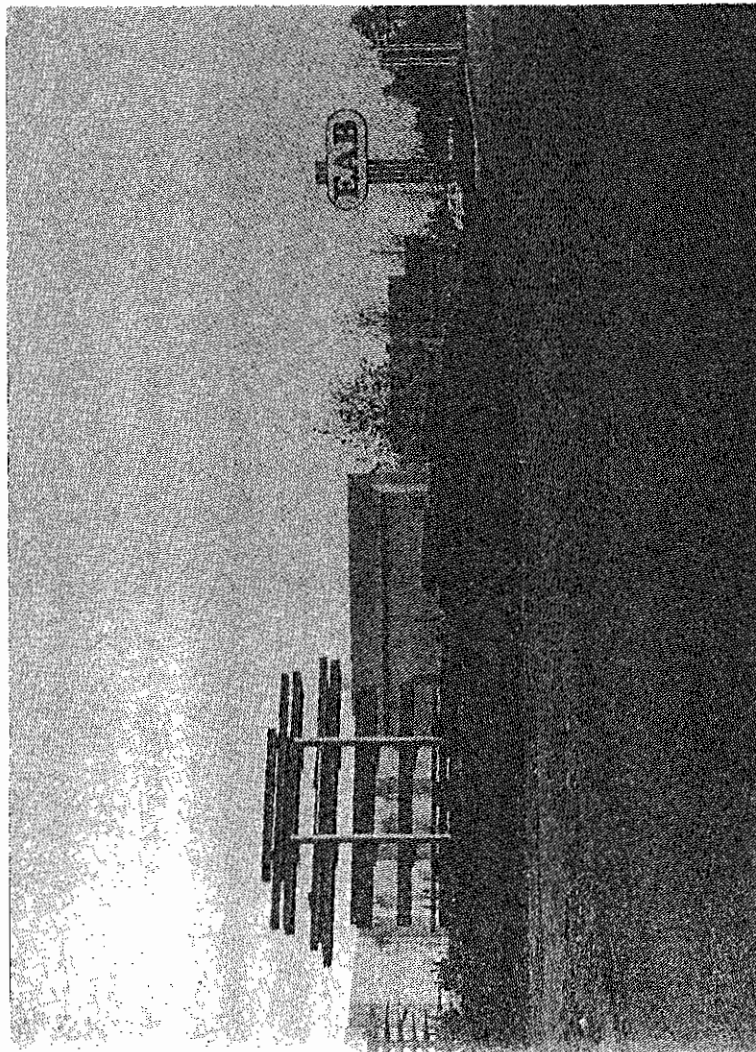
Lokalisering och anpassning av bebyggelsen
till vägen och omgivande landskap

EXEMPEL OCH SYNPUNKTER

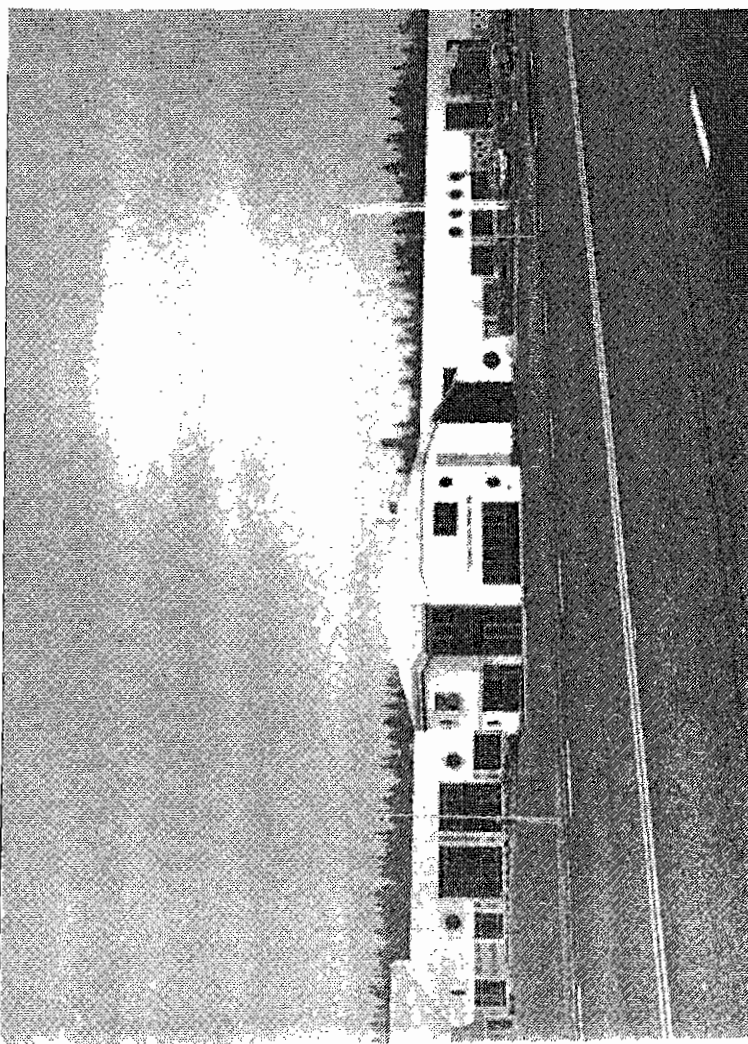
Till alla kulturlandskap hör bebyggelse men denna har i alla tider underordnat sig landskapet och anpassat sig efter platsens förutsättningar. Det nya i vår tid är det starka exploateringsstryck, som finns kring städerna och längs de större vägarna. Den nya typen av bebyggelse har en funktion och krav på yta och tillgänglighet, som gör att den varken hör hemma i stadens mönster eller på landet. Den måste finna sitt eget uttryck. Anpassningen till det omgivande landskapet är mycket viktig och kan bland annat ske på följande sätt.

- Bryn och vegetationsstråk som bildar gräns i landskapet är särskilt viktiga för upplevelsen såväl som för ekologin. Därför bör nödvändiga ingrepp göras så små som möjligt.
- Spara naturpartier eller skapa planteringar som kan ge byggnaderna en mjukare anslutning till landskapet och en bättre och vackrare vägmiljö. Planterade träd eller andra växter längs vägen kan förstärka en speciell karaktär. Detta kan ge t ex ett blomsterflor vid ett visst tillfälle på året, som ger resenären ett positivt minne av färden och Halland.
- Ny bebyggelse lokaliseras till ett begränsat antal områden.
- Avstånd, en viss distans till motorvägen gör att varseblivningen förlängs och den attraktiva exponerade ytan utökas.
- Byggnadernas skala och arkitektoniska utformning anpassas till platsens förutsättningar. Nivåanpassning är viktig.
- Stora byggnader kan genom medvetet arbete med färg och form fås att harmoniera väl med landskapet. Planteringar kan användas för att dölja eller dämpa synintryck av byggnader eller anläggningar i närmiljön.
- Skyltning bör om möjligt arbetas in i fasaden. Belysning är viktig men bör användas sparsamt och samordnas med övrig belysning, så att övergången mellan upplysta ytor och mörk omgivning blir mjuk.

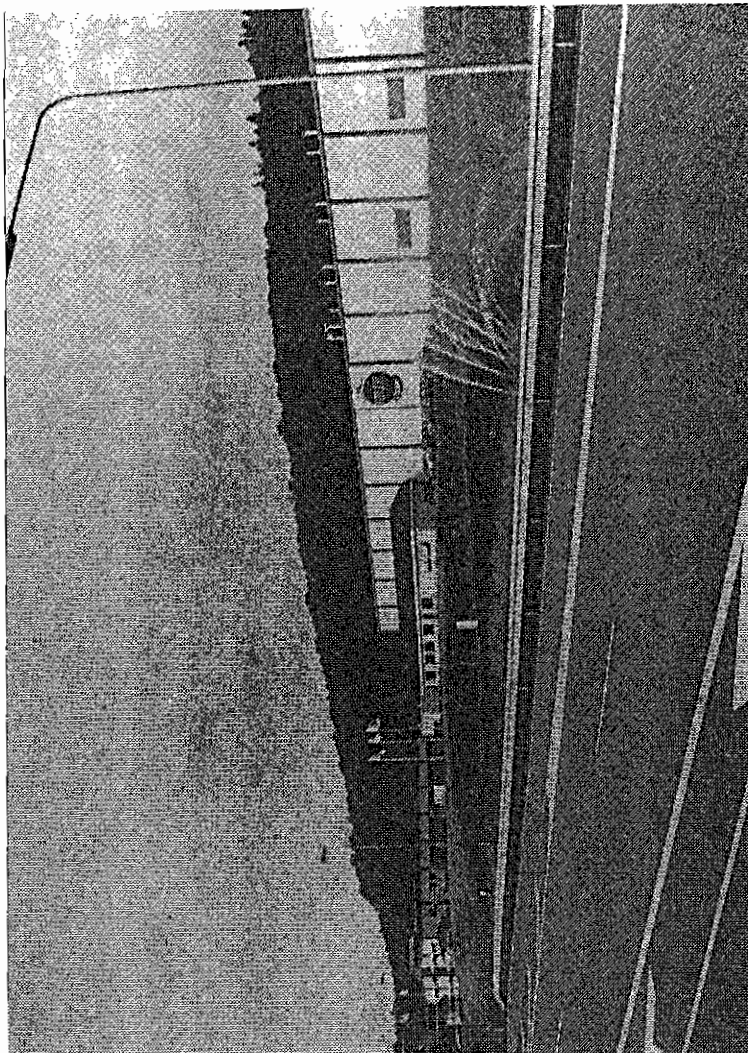
Några exempel från södra Sverige 1991



Samma företag kan upplevas mycket olika vid färd i
motsatta riktningar.
Ett upplag som på den vänstra bilden minskar starkt
byggnadernas annonsvärde



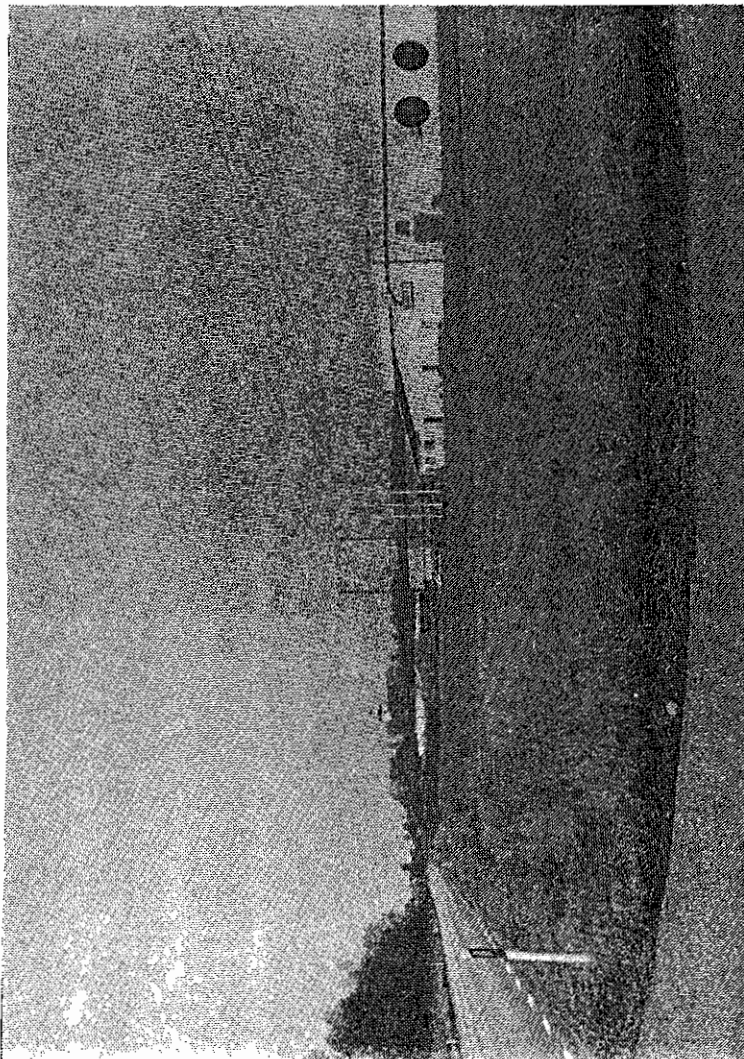
Väl utformad byggnad som annonserar företaget genom sitt rika formspråk och samspel mellan mark och byggnad. Avståndet till huvudvägen är cirka 60 meter. Företagsnamnet visas mycket blygsamt. En varierad plantering skulle ytterligare kunna ha höjt det positiva intrycket.



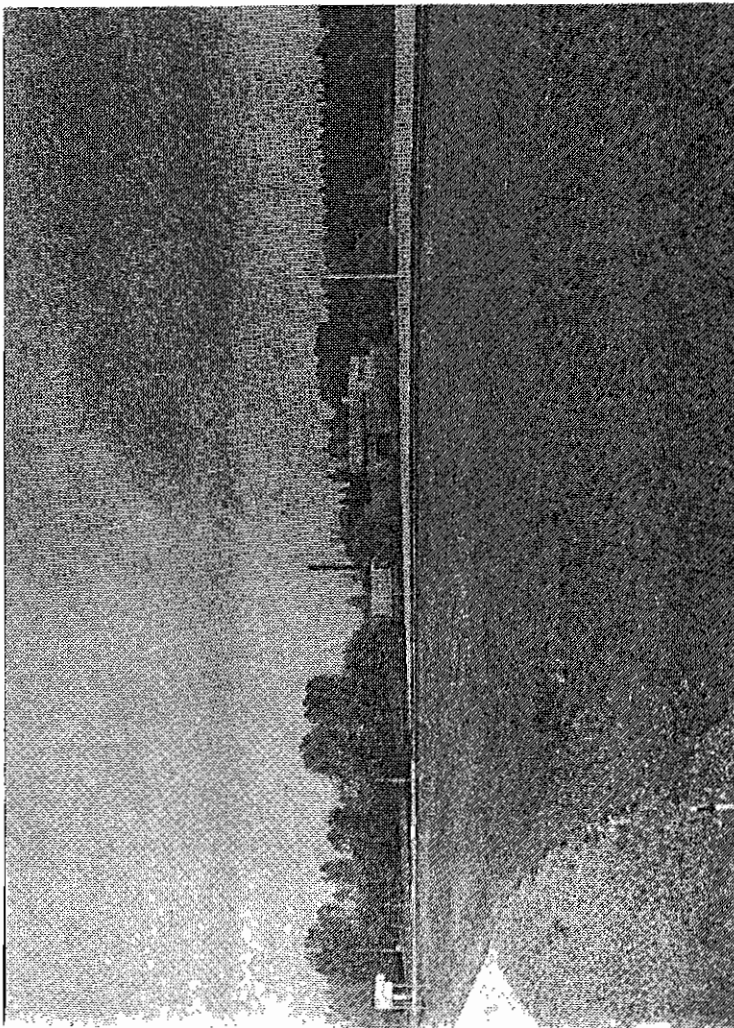
Här har en vattenspegel med sprutande vatten utnyttjats för att på ett positivt sätt annonsera bebyggelsen. Huset bakom skulle dock vunnit på en mer fantasirik fasad.



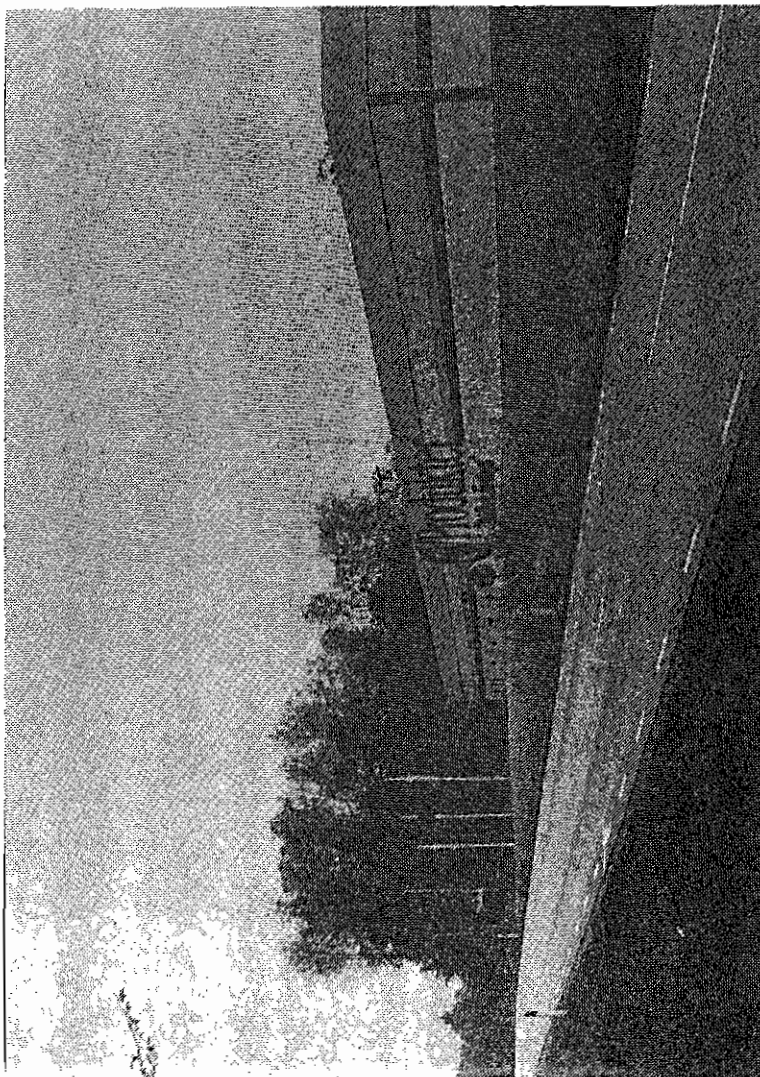
Denna byggnad framhävs bland annat genom det prydligt iordningställda området framför.



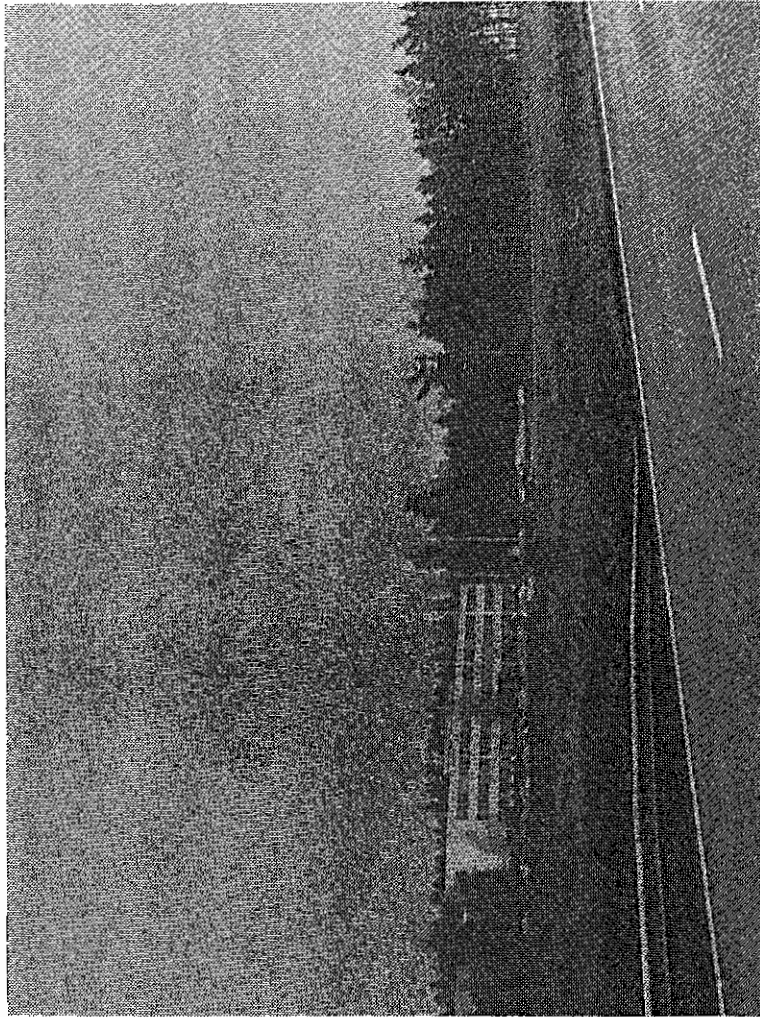
Placeringen en bit från vägen upplevs riktig men det obearbetade fältet framför gör att byggnaderna inte kommer till sin fulla rätt. Annonsvärdet går förlorat.



Byggnader kan samspela med landskapet (vänstra bilden) och ändå synas. Högra bilden visar hur strävan att annonsera sig väl mot vägen lett till att industribyggnaden genom sin storlek och utformning blivit mycket dominerande. Hörnet är nästan påträngande. Avståndet till vägen är 40-50 meter. Den väl utformade kontorsbyggnaden till höger kommer inte till sin rätt.



Byggnad nära vägen som annonserar sig alltför väl.
Den överstora reklamskylten förstärker närheten.
Avståndet till vägen är cirka 30 meter.



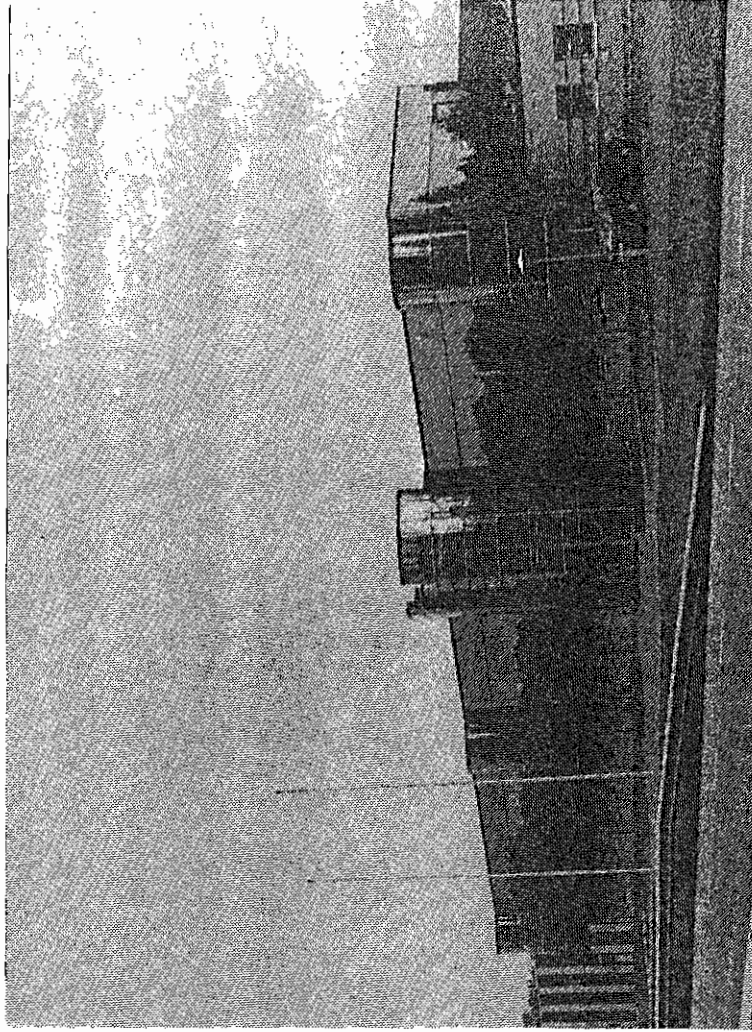
Genom att skogen glesats ut märks denna lite högre
byggnad väl från vägen trots att avståndet är
relativt stort.



Denna byggnad harmonierar dåligt med landskapet. En kraftigt terrasserad tomt och huset placerat nära slänten utan vegetationstillskott. Genom det höga läget skärs skogens horisontlinje av. Husets färgsättning förstärker kontrasten; röda pelarband och takfotsmarkeringar mot vit fasad. Byggnaden upplevs påträngande trots viss distans till vägen. Reklamskyltar saknas ännu.



Låg industribyggnad som döljs bakom träd- och buskvegetation. Elegant men kraftfull annonsering uppnås genom de vita uppstickande tak- och skorstenskonstruktionerna med företagsnamn på. Trots närheten till vägen upplevs byggnaderna inte påträngande. Avstånd till vägen är cirka 30 meter.



För trafikanten kan överdrivna budskap och extrema former både vara överraskande och påträngande. Avståndet mellan husfasad och väg är ca 30 meter.

BILAGA 2

PLANERINGSUNDERLAG FÖR KOMMUNERNA

Detta är ett planeringsunderlag avsett för i första hand kommunerna i Halland.

Avsikten är att materialet skall ge en grundläggande vägledning angående de särskilda värden som finns längs motorvägen och vad som har stor betydelse för de vägfarandes upplevelser av Halland.

Planerad markanvändning i motorvägens närområde såsom den redovisats i kommunernas översiktsplaner (ÖP 90) anges och kommenteras.

Även andra av arbetsgruppen bedömda intressanta markanvändnings- och exploateringsfrågor på längre sikt har redovisats och kommenterats. Kommunerna får, när så bedöms angeläget, ta ställning inom den normala översiktsplaneringens ram.

Beskrivningarna och kartorna behandlar motorvägen kommunvis från norr till söder.

Underrubrikerna som kan förekomma i resp avsnitt är:

- *Supervy*

Omistliga mycket värdefulla utblickar från motorvägen, beskrivs noggrannare i bilaga 3 "Resan längs E6".

- *Värdefulla områden*

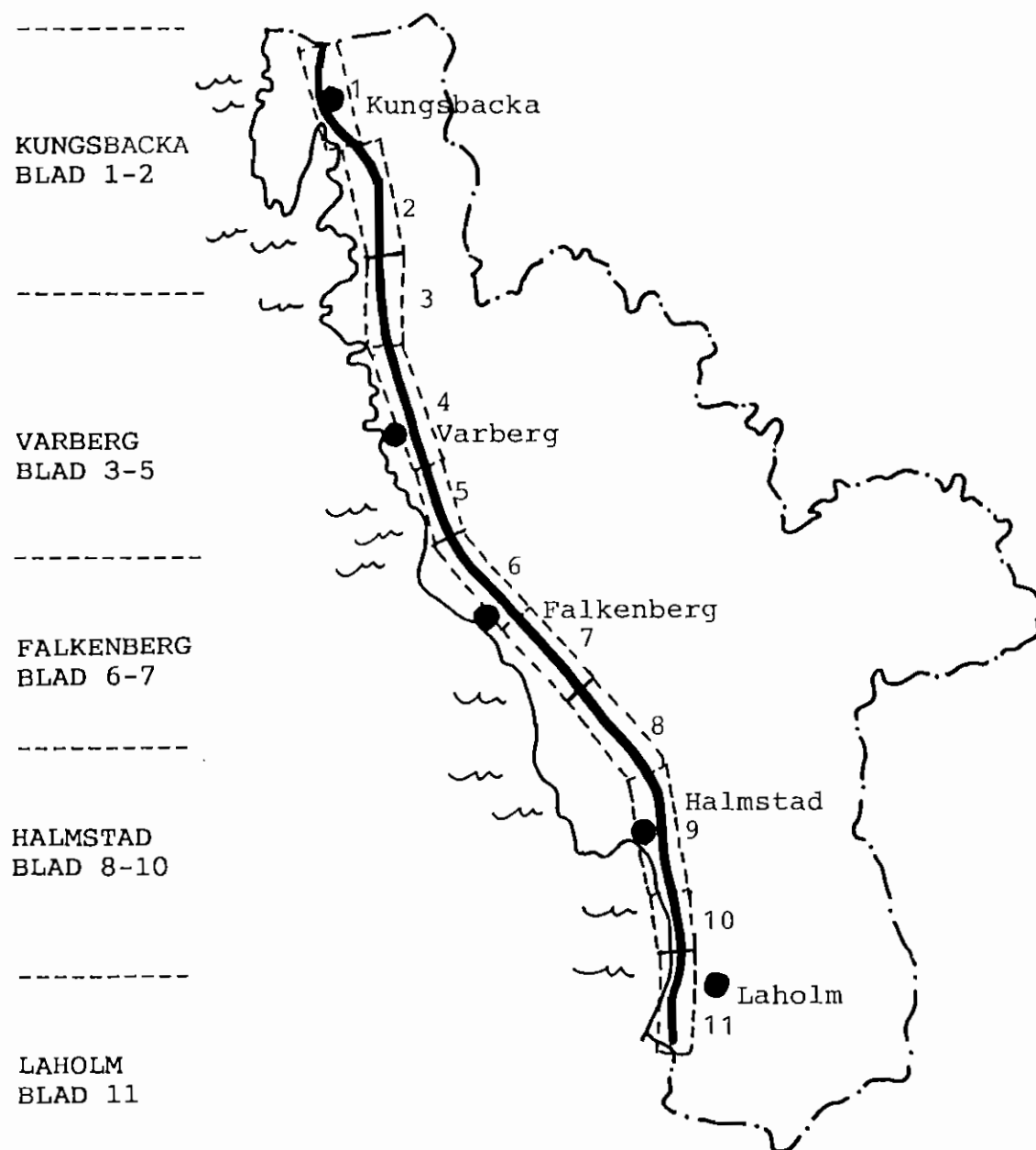
Här anges orsaken/ motivet till värderingen. Beskrivning finns i annan del av rapporten.



- *Blickfång*
Här anges objekt/ landmärken i omgivningen som är tydliga eller utgör speciella företeelser i landskapet.
- *Rastplatslägen*
Här kommenteras befintliga och planerade lägen.
- *Ny järnväg*
Här kommenteras utredda och planerade sträckningar.
- *Exploateringsområden enl kom ÖP*
Här redovisas planerade områden enligt kommunernas översiktsplaner med kommentarer.
- *Utredningsområden enl kom ÖP*
Här redovisas sådana områden där efter särskilda kommunala utredningar viss exploatering kan vara möjlig. Kommentarer ges.
- *Övriga områden/ lägen. Arbetsgruppens studier.*

Här anges sådana områden/lägen som arbetsgruppen särskilt uppmärksammat utifrån motorvägens funktion/ landskapsupplevelser/ natur / kulturaspekter. Dessa områden kan utgöra resurser av allmänt intresse på lång sikt. Resp kommun får överväga lämpligt ställningstagande och eventuell planeringsinsats.

KARTÖVERSIKT OCH BLADINDELNING



Kungsbacka kommun

Kartblad 1-2

Supervy: KUNGSBACKAFJORDEN - HANHALS

Synkontakten med fjordens inre del är påtagligt vacker.
Ett relativt orört landskap med flacka strandängar. Rolfsån och Kungsbackaån slingrar sig fram i dalbotten.

VÄRDE: Vidsträckt havsutsikt öppnar sig efter en längre färd i bergs- och skogsterräng.

HOT: Inga påtagliga.

Supervy: TORPASJÖN - ÖLMEVALLASJÖN

Del i nordhalländska bergs- och hedlandskapet med berg i dagen.
Dramatiskt stundtals och starkt kuperat, vilket förstärks av den vackra skogssjön. Orörd natur.

VÄRDE: Rastplats av vildmarkskaraktär med naturstigar och friluftsbad. Fint exempel på hur landskaps förutsättningar utnyttjats väl genom rastplatsens utformning.

HOT: Kommersiella intressen.

Värdefulla områden

Sandsjöbacka naturreservat med sina ljunghedar.

Långsträckta vackra utblickar både från norr/ nordväst och söder över slätten mot Fjärås bräcka och kyrka. Även utblickar mot Kungsbackafjorden. Bör hållas öppen och helst fri från exploatering.

Hela sträckan söder om Fjärås till kommungränsen är skyddsvärd. Dramatiskt bergs- och skogslandskap med utblickar över sjöar och smala dalgångar. Speciellt utblickarna mot Torpasjön och över Solrydsdalen.

Blickfång

- * Fjärås kyrka (kultur)
- * Fjärås bräcka (natur, geologi)

Rastplatslägen

Torpasjön på östra sidan är en vacker och unik rastplats. Även vid Ölmevallasjön på västsidan finns en rastplats. Kommersiella inslag är olämpliga.

Exploateringsområden enl kom ÖP

Områden med god tillgänglighet vid Onsalavägen norr om E6 (Kolla), väster om Kungsbackaån.

Större verksamhetsområde planeras söder om södra utfarten från Kungsbacka (Varbergsvägen) vid Hammar.

Fjärås stationssamhälle avses få växa mot öster. Ett mindre område för verksamheter planeras nordväst om trafikplatsen. Bebyggelsen förutsätts anpassad så att utblicken från norr mot Fjärås bräcka inte begränsas.

Eventuell exploatering - utredningsområden i ÖP

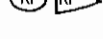
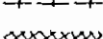
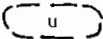
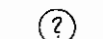
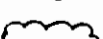
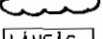
Områdena väster om trafikplatserna Kungsbacka norra (Arendal) och Kungsbacka centrum (Särövägen) kan utgöra exploateringsområden med möjlighet till goda annonslägen och trafikförhållanden på sikt. Utredning skall göras enligt kommunens översiktsplan.

Det kuperade och mestadels skogklädda området söder om Hanhals kyrka och öster om motorvägen kan på sikt bli exploaterat. Utredning skall göras enligt kommunens översiktsplan.

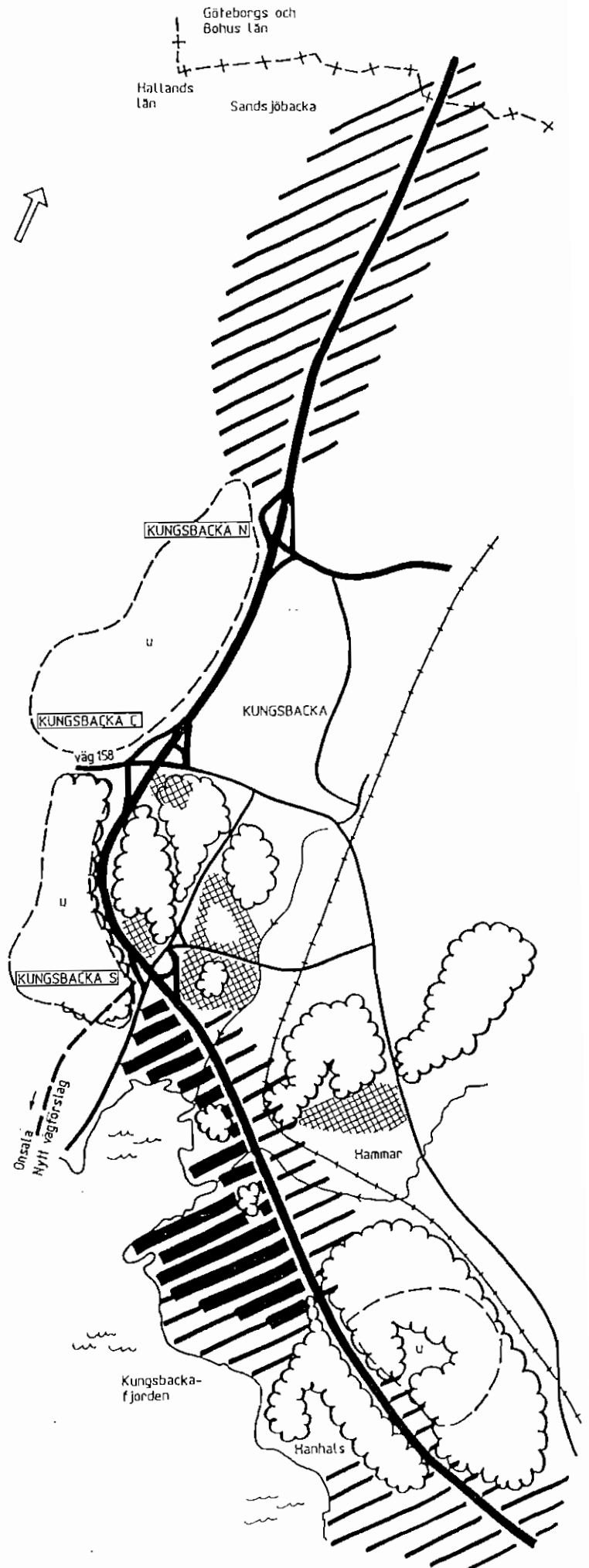
Övriga områden/ lägen. Arbetsgruppens studier.

Vid Frillesås trafikplats kan finnas mindre områden som på sikt är lämpliga för trafikanknutna verksamheter. Eventuell exploatering måste föregås av utredning och kommunalt ställningstagande.

BETECKNINGAR

-  Värdefulla områden s.k. supervy
 Övriga värdefulla områden
 Blickfång, landmärken
 Rastplats planerad resp befintlig
 Ny järnväg
 Exploateringsområde enl. kommunala översiktsplaner
 Utredningsområde enl. kommunala översiktsplaner
 Övriga områden. Arbetsgruppens studier
 Skogsmark
 Trafikplats

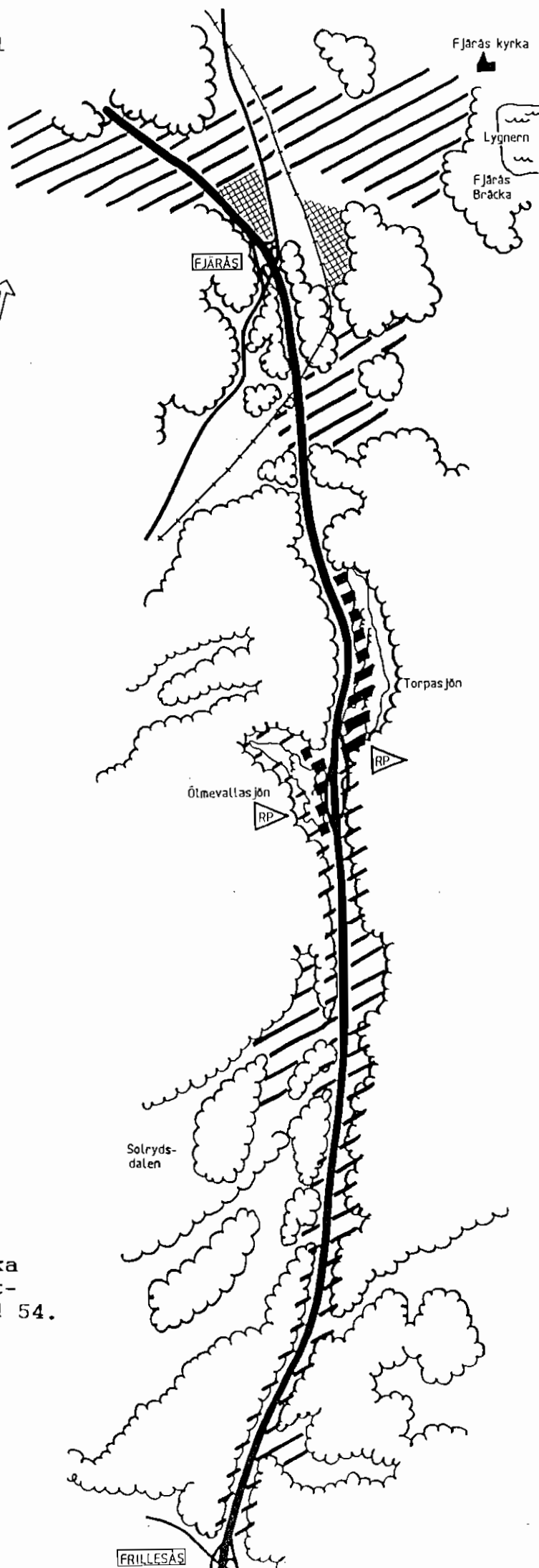
0 200 400 600 800 1000 2000 M



BETECKNINGAR

-  Värdefulla områden s.k. supervy
 Övriga värdefulla områden
 Blickfång, landmärken
 Rastplats planerad resp befintlig
 Ny Järnväg
 Exploateringsområde ent. kommunala översiktsplaner
 Utredningsområde ent. kommunala översiktsplaner
 Övriga områden. Arbetsgruppens studier
 Skogsmark
 Trafikplats

0 200 400 600 800 1000 2000 M



OBS Södra delen av Kungsbacka kommun återfinns på kartblad 3 (Varberg N), sid 54.

Kartblad 2

KUNGSBACKA S

Varbergs kommun

Kartblad 3-5

Värdefulla områden

Sträckan Stråvalla - Åskloster är skyddsvärd. Utblickarna vid Stråvalla kyrka, Ambjörntorp - Sunnvära och den vackra vyn mot söder från tunnelmynningen bör hållas öppna; ej påverkas.

Vid färd norrut öppnar sig Klosterfjorden och Värö bruks många skorstenar tecknar sig mot horisonten. Tunnlarna syns i fonden.

Lövskogspartierna norr om Varberg N (Gunnestorp) är särskilt värdefulla men det finns också vackra skogsbryn på flera ställen längre norrut..

Blickfång

- * Stråvalla kyrka (kultur)
- * Kraftledning från Ringhals (teknik)
- * Värö kyrka från söder (kultur)
- * Tunnelmynningen från söder (teknik)
- * Värö bruk från söder (teknik)
- * Lindbergs kyrka norrifrån (kultur)
- * Stenbro vid Åttabro (kultur)
- * Radiomaster vid Grimeton (kultur/ teknik)
- * Telemast Träslöv (teknik)
- * Vindkraftverk Tvååker (teknik)

Rastplatsläge

Vid Himle finns rastplats öster om vägen och restaurang/ bilservice/ golfbana mm väster om vägen.

Ny järnväg

Nytt järnvägsspår byggs väster om E6. Det nya spåret berör bl a trafikplatserna Himle, Tvååker och Långås.

Exploateringsområden enl kom ÖP

Större markområden inom detaljplan finns vid trafikplatsen Varberg Nord (Gunnestorp) väster om E6. Utökning mot väster kan vara möjlig. Området i sydväst vid Månsagård är exponerat mot söder och kräver särskilda studier. Yta för terminalfunktioner bör finnas nära trafikplatsen.

Väster om vägen vid trafikplatsen Varberg C pågår arbete med detaljplaner (Holmagärde). Närområdet bör hållas fritt från bebyggelse. Utblicken från vägen bör studeras.

Vid Himle rastplats och delvis inne på Varbergs sommarlands område finns utrymme inom detaljplan för verksamheter.

Eventuell exploatering - utredningsområde i ÖP.

Det detaljplanelagda området vid trafikplatsen Varberg N kan på sikt utökas mot väster.

Övriga områden/lägen. Arbetsgruppens studier.

Vid Väröbacka trafikplats, i nordost, kan på längre sikt exploatering bedömas lämplig ur trafiksynpunkt.

Nordost om trafikplatsen Varberg N finns redan idag verksamhet etablerad vars läge kan ifrågasättas.

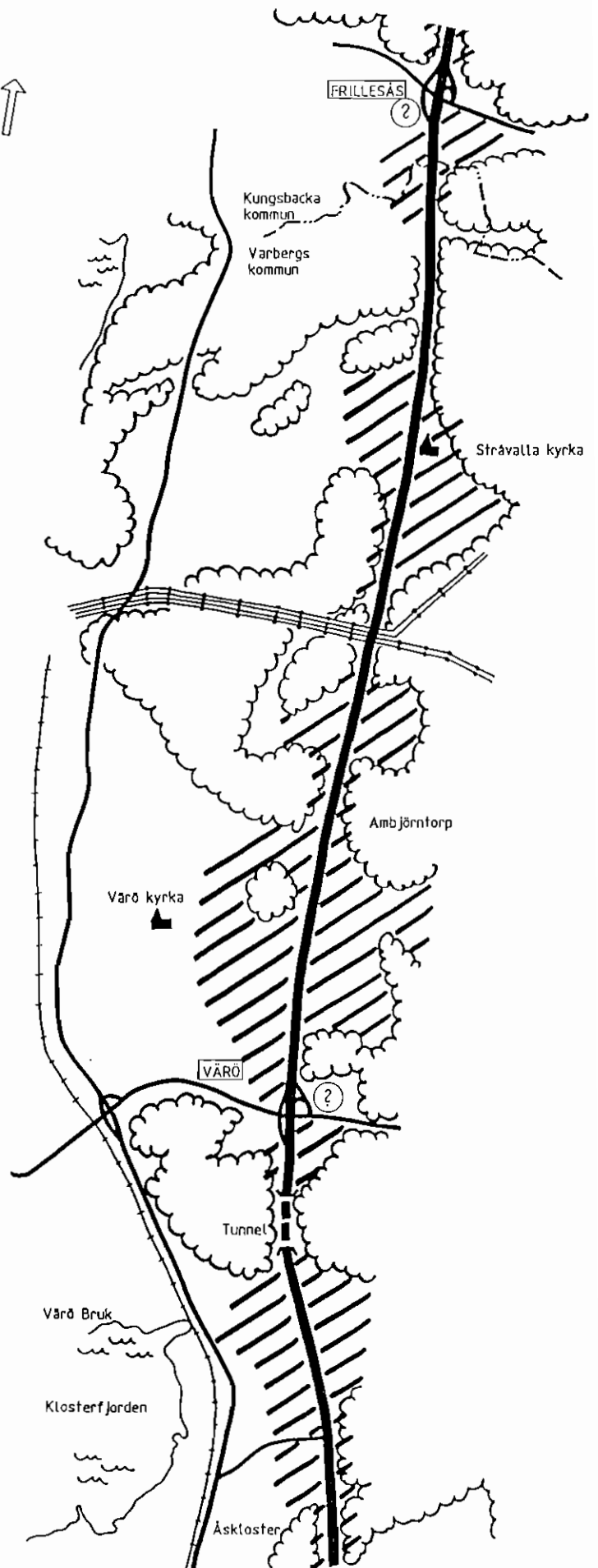
Sydost om trafikplatsen Tvååker finns områden som på sikt kan utvecklas för verksamheter med behov att ligga nära E6.

För samliga områden gäller att eventuell exploatering måste föregås av utredning och kommunalt ställningstagande.

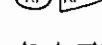
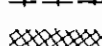
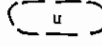
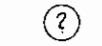
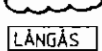
BETECKNINGAR

-  Värdefulla områden s.k. supervy
 Övriga värdefulla områden
 Blickfång, landmärken
 Rastplats planerad resp befintlig
 Ny järnväg
 Exploateringsområde ent. kommunala översiktsplaner
 Utredningsområde ent. kommunala översiktsplaner
 Övriga områden. Arbetsgruppens studier
 Skogsmark
 Trafikplats

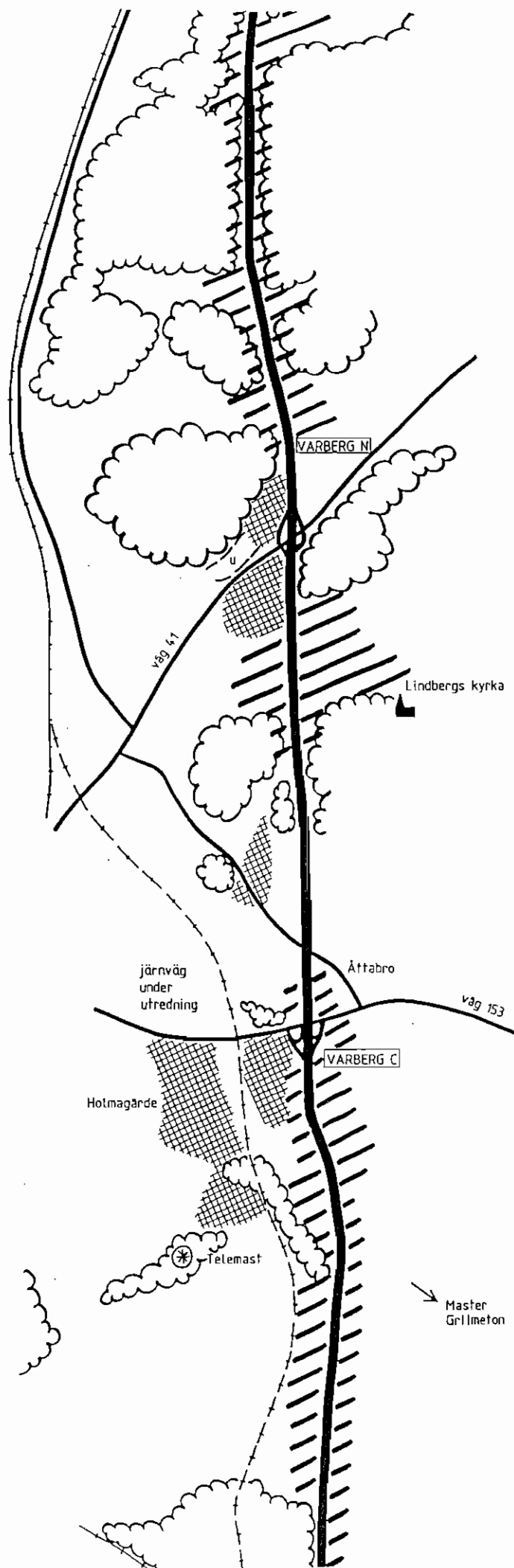
0 200 400 600 800 1000 2000 M



BETECKNINGAR

-  Värdefulla områden s.k. supervy
 Övriga värdefulla områden
 Blickfång, landmärken
 Rastplats planerad resp befintlig
 Ny Järnväg
 Exploateringsområde enl. kommunala översiktsplaner
 Utredningsområde enl. kommunala översiktsplaner
 Övriga områden. Arbetsgruppens studier
 Skogsmark
 Trafikplats

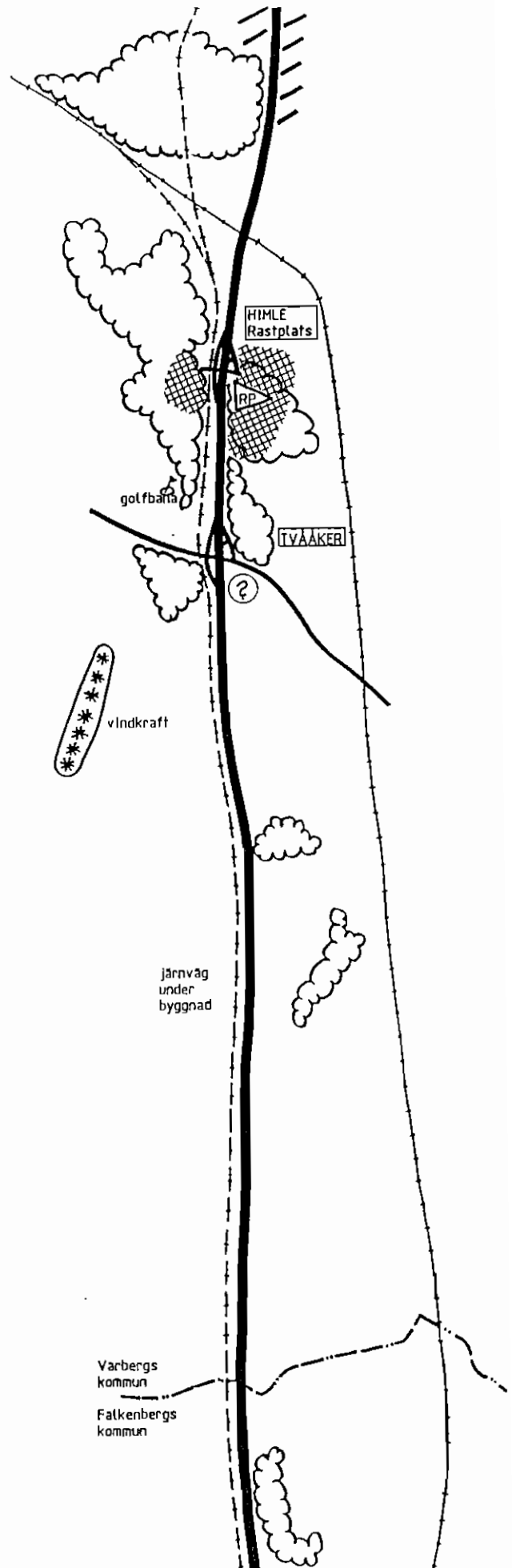
0 200 400 600 800 1000 2000 M



BETECKNINGAR

-  Värdefulla områden s.k. supervy
 Övriga värdefulla områden
 Blickfång, landmärken
 Rastplats planerad resp befintlig
 Ny Järnväg
 Exploateringsområde enl. kommunala översiktsplaner
 Utredningsområde enl. kommunala översiktsplaner
 Övriga områden. Arbetsgruppens studier
 Skogsmark
 Trafikplats

0 200 400 600 800 1000 2000 M



Falkenbergs kommun

Kartblad 6-7

Supervy: SKREA BACKE - HEBERG (söderut)

Uppe på Skrea backe med utsikt mot söder (ca 30 m nivåskillnad) öppnar sig ett storslaget landskap med Klosterbjär i fonden.

I denna vy, ned mot Heberg, finns attraktiva lägen för etablering vid trafikplatsen med gamla E6.

Dessa lägen är väl exponerade och kan lätt bli ett dominerande inslag i vyn.

Slättområdet sydväst om motorvägen är särskilt känsligt.

VÄRDE: Den storslagna utblicken.

HOT: Byggnader och anläggningar i närområdet som skär av eller begränsar siktfältet.

Supervy: SLÖINGE - GETINGE

Från den högt belägna nya rastplatsen vid Stenstorp är utsikten hänförande över Suseåns dalgång och mot Mostorps stenslott inbäddat i lövskogen.

VÄRDE: Den storslagna utblicken.

HOT: Förändring av det öppna jordbrukslandskapet.

Värdefulla områden

Torebo - Lindhult bokskogsparti i storslaget slättlandskap.

Utblicken från Skrea backe norrut mot Vinbergs kyrka och slättlandskapet.

Långsträckta utblickar utmed Suseåns dalgång mellan Slöinge och Heberg samt vid passagen av Berte kvarn i Slöinge.

Bör hållas fria från förändringar.

Blickfång

- * Vinbergs kyrka (kultur)
- * Skrea kyrka (kultur)
- * Berte kvarn (industrialhistoria)
- * Mostorp (kultur)

Rastplatslägen

På Skrea backes nordsluttning ner mot Ätrons strand planeras en rastplats på västra sidan. Vid Stenstorp, mitt för Mostorp finns ett utomordentligt bra läge med vacker utsikt.

Ny järnväg

Ny järnväg är planerad väster om Slöinge. Utredning för alternativa sträckningar pågår mellan Heberg och Långås, varav ett alternativ redovisas på kartan. Speciellt korsningen med Ätran och sträckningen förbi Vinbergs kyrka är känslig och kräver detaljstudier.

Exploaterings- och utredningsområden enl kom ÖP

I kommunens översiktsplan redovisas områden i Långås och längs motorvägen öster om Falkenberg som "Möjliga utvecklingsområden - för tätortsutveckling på sikt". Någon precisering i tiden anges inte.

Trafikplats Långås, mellan samhället och E6. "Fasaden" mot vägen bör särskilt studeras, öppet platt jordbrukslandskap.

Trafikplats Falkenberg C, som blir porten mot Falkenberg kan på sikt omges av olika exploateringar. En tydlig "stadssymbol" kan här vara önskvärd. Utformningen mot vägen bör särskilt studeras. Yta för terminalfunktioner bör finnas.

I sydvästra delen planeras bostäder, särskilda bolleråtgärder kan krävas.

Särskild hänsyn bör även tas till Vinbergs kyrkomiljö norr om motorvägen.

Mellan Ätran och väg 150 väster om motorvägen kan befintligt verksamhetsområde vid Ågård utvidgas i riktning mot E6 fram till det planerade området för rastplats.

I Slöinge kan ett mindre område tillskapas när järnvägen flyttas.

Övriga områden/ lägen. Arbetsgruppens studier.

I sydöstra kvadranten vid Långås bör undersökas om inte området närmast motorvägen skall ingå i det utredningsområde kommunen angett i översiktsplanen.

Vid trafikplats Falkenberg Syd söder Ätran kan mindre ytor på sikt vara lämpliga att utnyttjas för någon form av exploatering med trafikanknytning.

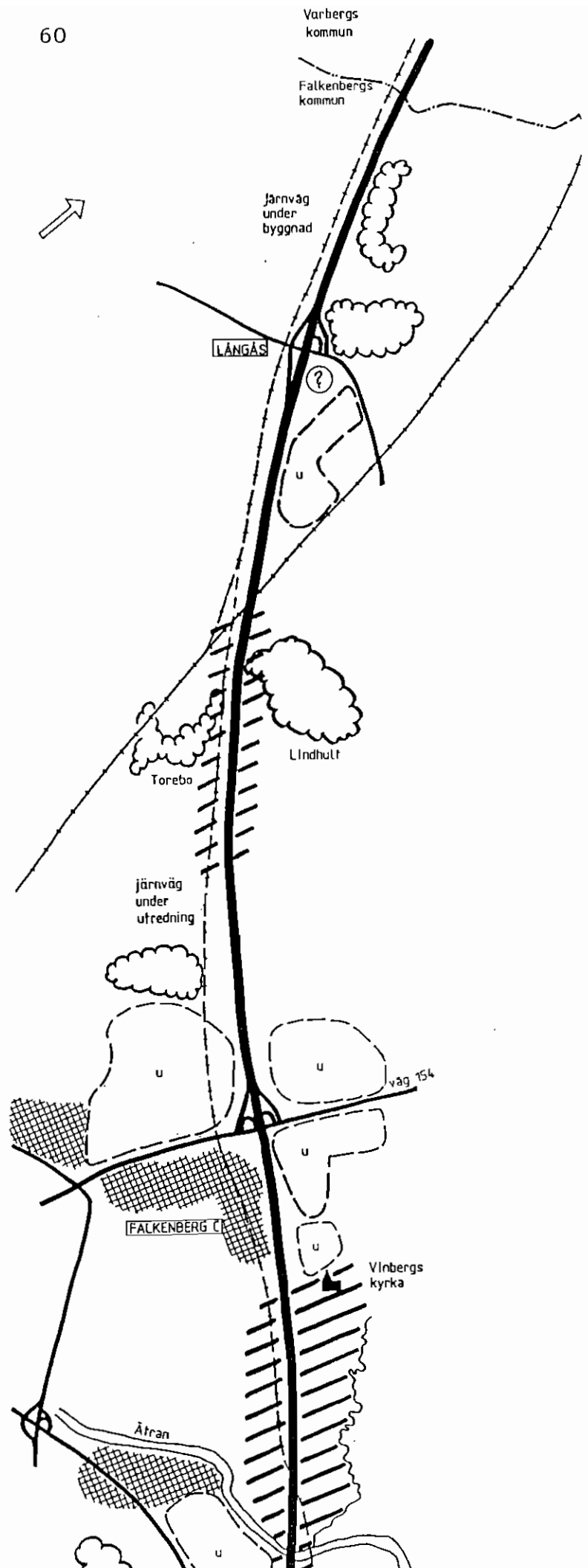
Vid Hebergs trafikplats kan ett mindre område nordost om E6 vara lämpligt att studera för verksamheter med annonseringsbehov.

För samtliga områden gäller att eventuell exploatering måste föregås av utredning och kommunalt ställningstagande.

BETECKNINGAR

-  Värdefulla områden s.k. supervy
 Övriga värdefulla områden
 Blickfång, landmärken
 Rastplats planerad resp befintlig
 Ny Järnväg
 Exploateringsområde enl. kommunala översiktsplaner
 Utredningsområde enl. kommunala översiktsplaner
 Övriga områden. Arbetsgruppens studier
 Skogsmark
 Trafikplats

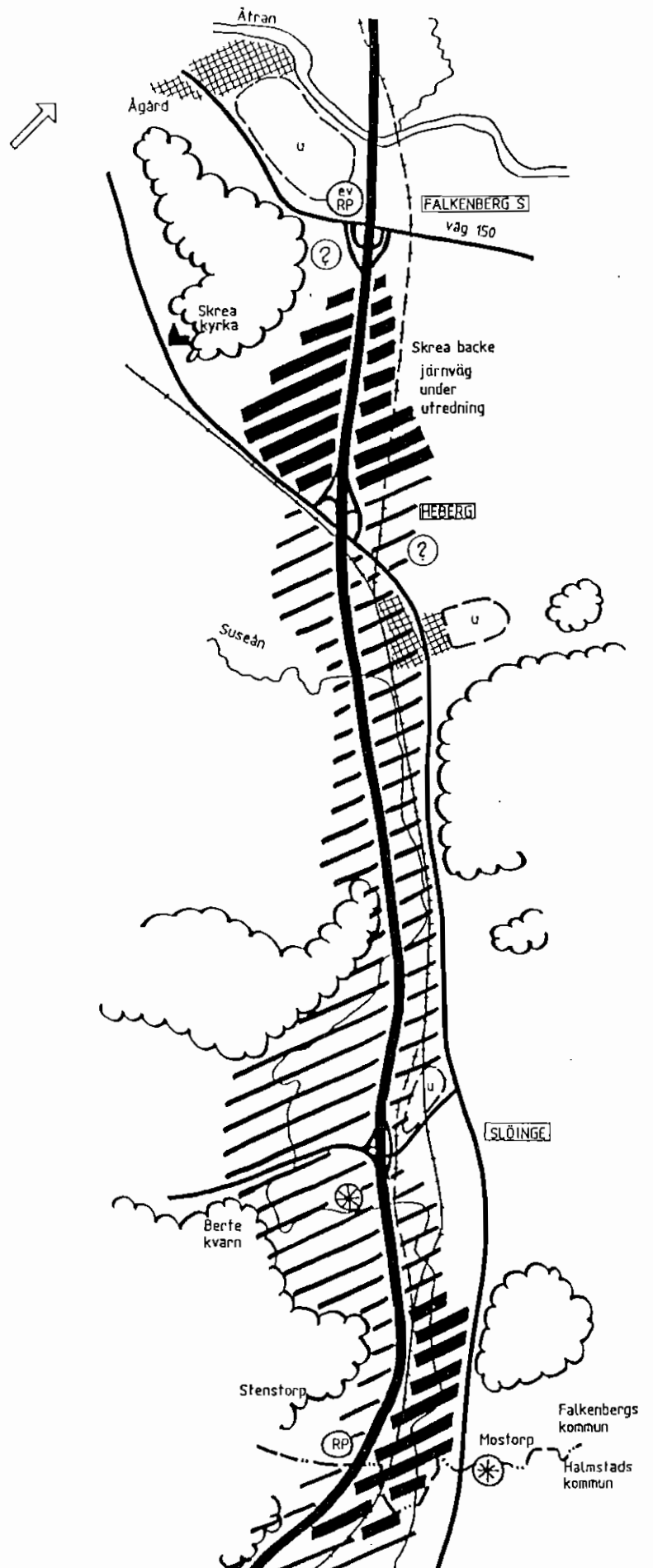
0 200 400 600 800 1000 2000 M



BETECKNINGAR

-  Värdefulla områden sk. supervy
 Övriga värdefulla områden
 Blickfång, landmärken
 Rastplats planerad resp. befintlig
 Ny Järnväg
 Exploateringsområde enl. kommunala översiktsplaner
 Utredningsområde enl. kommunala översiktsplaner
 Övriga områden, Arbetsgruppens studier
 Skogsmark
 Trafikplats

0 200 400 600 800 1000 2000 M



Kartblad 7

FALKENBERG S

Halmstads kommun

Kartblad 8-10

Supervy: SLÖINGE - GETINGE

Från den högt belägna nya rastplatsen vid Stenstorp är utsikten hänförande över Suseåns dalgång och mot Mostorps vackra stenslott inbäddat i lövskogen.

VÄRDE: Den storslagna utblicken.

HOT: Förändring av det öppna jordbrukslandskapet.

Supervy: PÅARP - LAXVIK

Vid färd norrut kommer vyn plötsligt efter ett backkrön. Här öppnar sig bukten på vänster sida, och hela Halmstad kan ses. Intressant stadssilhuett.

Närheten till havet upplevs starkt. Solnedgång, storm och andra vädertyper kan upplevas. På natten ser man stadens alla ljus mot himlen. Det är en ganska lång vy, man hinner uppleva den.

Vid färd söderut upplevs havet starkt med bränningar, solglitter och Hallandsås i bakgrunden.

VÄRDE: Utblicken över havet vid Påarp är kanske Hallands vackraste. Vyn är vacker bland annat genom att vatten finns med. Inget i närområdet är störande eller pockar på uppmärksamhet.

HOT: Bebyggelse som skärmar av vyn speciellt i dess västra kant. Anläggningar, t ex bullervallar kan bli lika avskärmande.

Värdefulla områden

Slättlandskapet mellan Getinge och Fastarp med vidsträckta utblickar och fågellokalen Soskinnet.

Närområdet vid Holm - Biskopstorp och bronsåldershögar i Sperlingsholm söder om Nissastigen. Strandskogen vid Nissan, lövskogen mot Sperlingsholm, och strandvallen i Vallås.

Fylleåns näraliggande strandpartier och Trönninge ängar är ett fint inslag längs vägen. Söder om Fyllebro kan eventuellt en ny damm eller våtmark skapas.

Strandskogen vid Gullbranna - Tönnersa som når ända fram till vägen ger kontrast och ökar utblickarnas värde.

Blickfång

- * Mostorp (kultur)
- * Fröllinge (kultur)
- * Nyårsåsens tv-mast (teknik)

- * Eurostop (höghus)
- * Trade center (höghus)
- * Pilkington (industri)
- * Söndrums vattentorn (teknik)
- * Hamnsilon (industri)

Rastplatslägen

Stenstorp, se Falkenberg
Snapparp, se Laholms kommun.

Exploateringsområden enl kom ÖP

Vid planläggning i Getinge och Holm bör "fasaden" mot E6 särskilt uppmärksammas.

Kårarps verksamhetsområde bör få en storskaligt tydlig karaktär mot E6. Gestaltningen kan ha stor betydelse för attraktiviteten.

Stenalyckan exploateras inom gällande detaljplan. Fasadutformningen mot E6 bör ägnas stor omsorg.

Eventuell exploatering - Utredningsområde i ÖP

Wrangelsro i Kårarp, delvis beläget i sluttning mot vägen, har särskilt goda förutsättningar att annonsera verksamheterna mot E6.

Villmansstrand - Kistinge, framtida möjlighet som kan exponeras mot E6.

Övriga områden/lägen. Arbetsgruppens studier.

Sydväst om trafikplatsen Getinge kan finnas lämpligt läge för trafikanknutna verksamheter.

Norr om trafikplatsen vid Fastarp kan exploateringsmöjligheter finnas. Området är känsligt från landskapssynpunkt.

Hela området vid trafikplats Halmstad Nord (Nissastigen) är strategiskt beläget för olika terminalfunktioner. En väl anpassad bebyggelse öster om E6 vid Karlstorp har mycket goda annonsvärden.

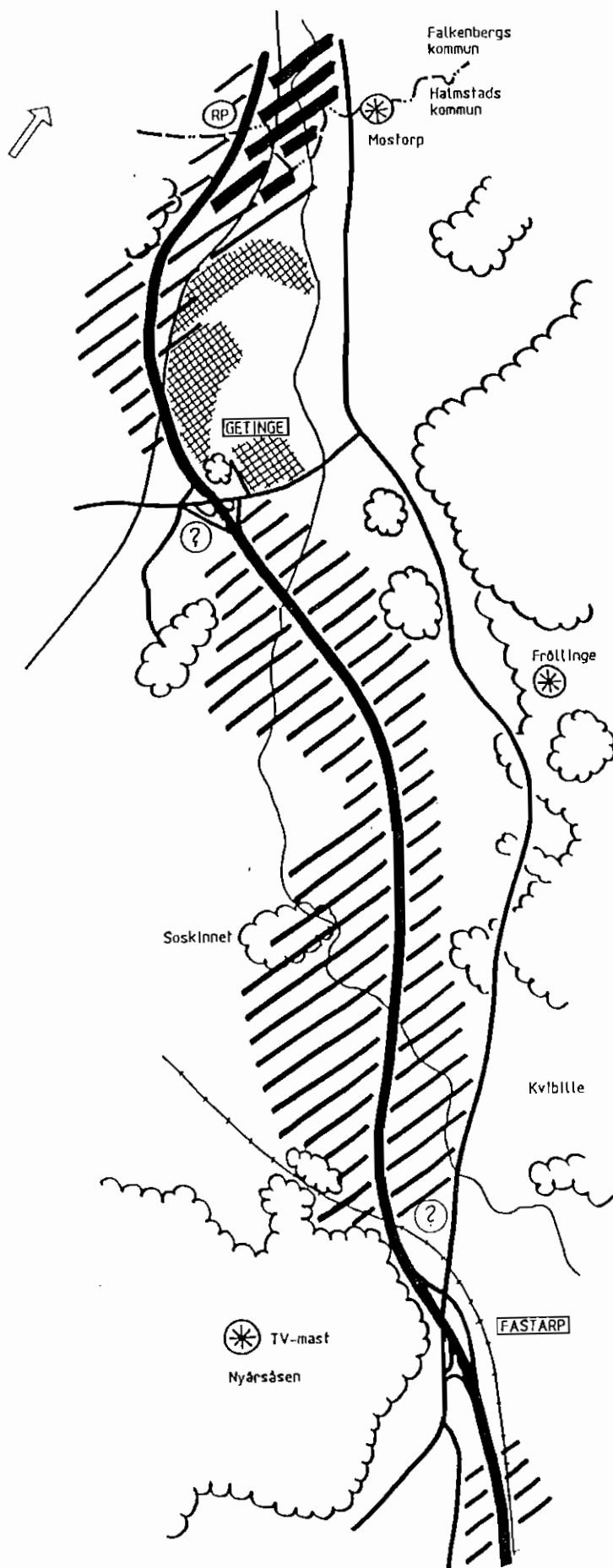
Strandtorpområdet vid Östra stranden bör kunna utnyttjas för turiständamål. Exponerat mot motorvägen.

För samtliga områden gäller att eventuell exploatering måste föregås av utredning och kommunalt ställningstagande.

BETECKNINGAR

-  Värdefulla områden s.k. supervy
 Övriga värdefulla områden
 Blickfång, landmärken
 Rastplats planerad resp befintlig
 Ny Järnväg
 Exploateringsområde enl. kommunala översiktsplaner
 Utredningsområde enl. kommunala översiktsplaner
 Övriga områden. Arbetsgruppens studier
 Skogsmark
 Trafikplats

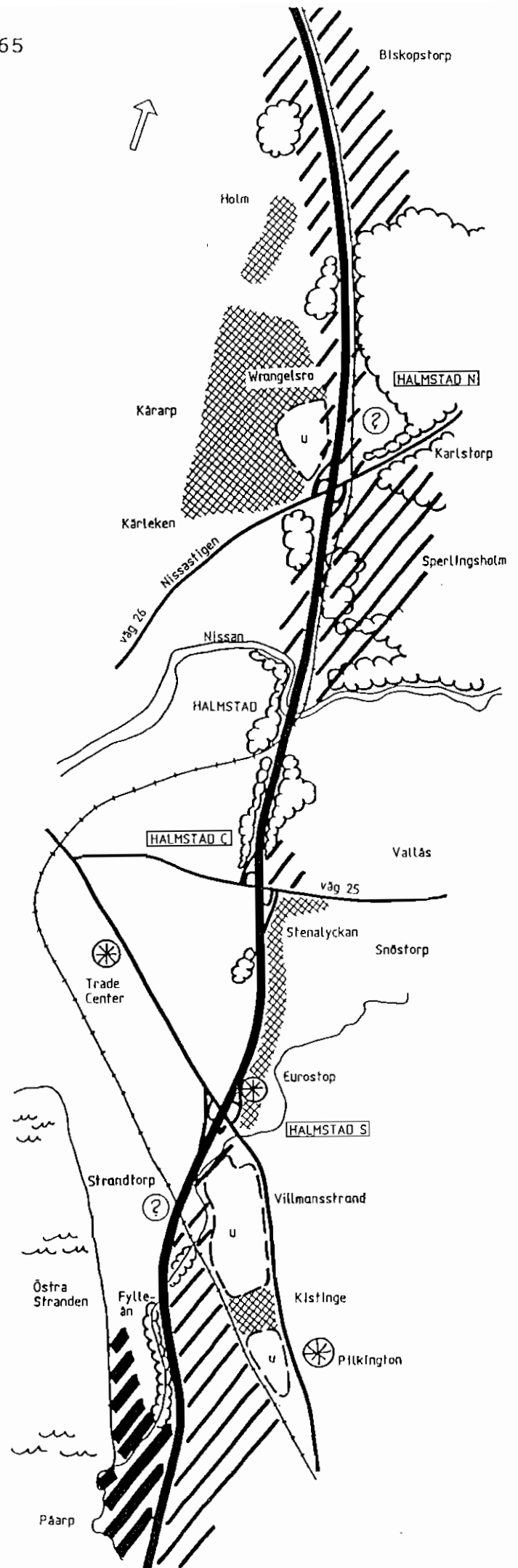
0 200 400 600 800 1000 2000 M



BETECKNINGAR

-  Värdefulla områden s.k. supervy
 Övriga värdefulla områden
 Blickfång, landmärken
 Rastplats planerad resp befintlig
 Ny Järnväg
 Exploateringsområde enl. kommunala översiktsplaner
 Utredningsområde enl. kommunala översiktsplaner
 Övriga områden. Arbetsgruppens studier
 Skogsmark
 Trafikplats

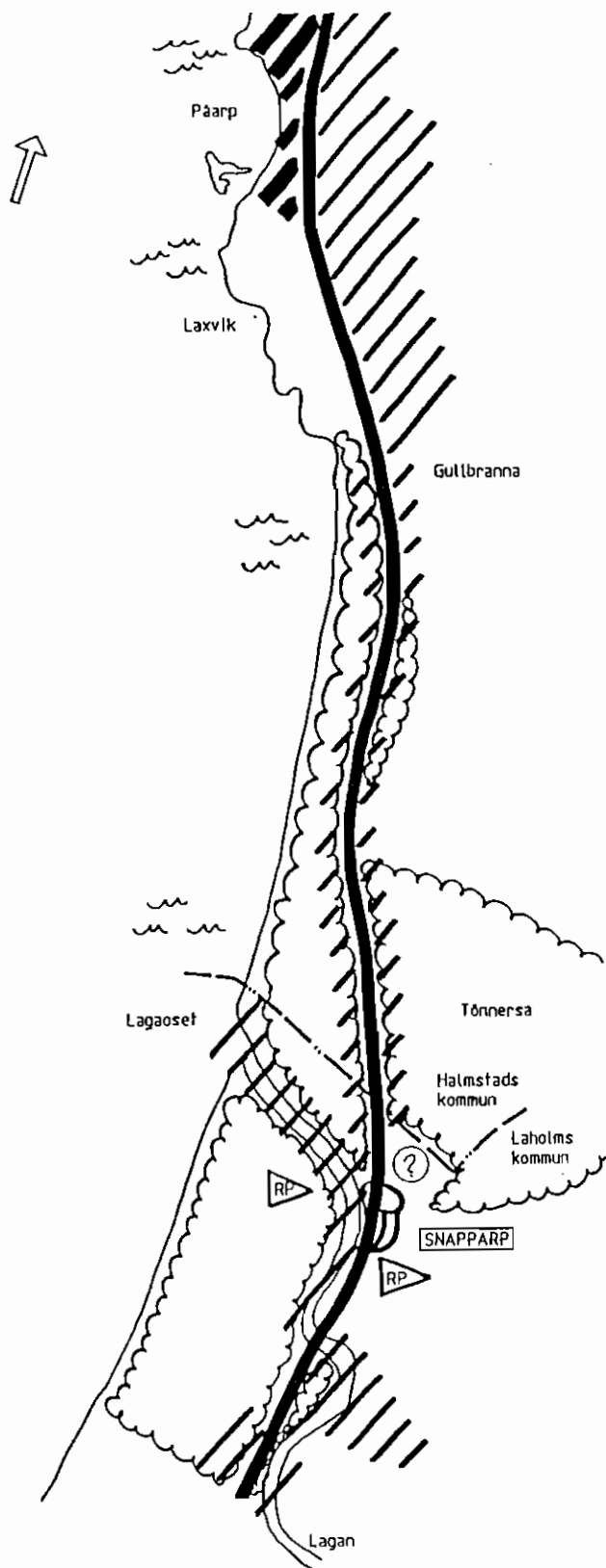
0 200 400 600 800 1000 2000 M



BETECKNINGAR

-  Värdefulla områden s.k. supervy
 Övriga värdefulla områden
 Blickfång, landmärken
 Rastplats planerad resp. befintlig
 Ny järnväg
 Exploateringsområde enl. kommunala översiktsplaner
 Utredningsområde enl. kommunala översiktsplaner
 Övriga områden. Arbetsgruppens studier
 Skogsmark
 Trafikplats

0 200 400 600 800 1000 2000 M



Laholms kommun

Kartblad 11

Supervy: SKOTTORP - HALLANDSÅS

Från söder är det en av de längsta utblickarna, "porten till Halland". 1-2 mil åt nordväst över Laholmsbukten mot Tylösand. Sandstränderna och buktens mjuka linje presenterar sig för vägfararen. Slätten i kontrast till skogen på åsen blir väldigt tydlig. Praktexempel på hur vägens värden tagits till vara är rastplatsens läge och utformning (Kungsrasten).

Från norr möts man av åsens sluttning med skiftande färger, mest lövskog, och vägens raka linje uppför. Blicken dras mot ljuset, havet i väster. Ett ingrepp här blir påtagligt och stör fonden framför åsen.

VÄRDE: Vägen i sig har medfört ett stort ingrepp i kulturlandskapet som i övrigt är ganska oexploaterat. Ett karaktäristiskt storgodsjordbruk präglar slätten och dess bebyggelse i kontrast mot skogklädda Hallandsås.

HOT: En enstaka byggnad har ingen betydelse. Större byggnader i närheten av åsen kan störa den harmoniska utblicken. Söderifrån mot nordväst är denna mest känslig. Tex kan en industribebyggelse norr om trafikplatsen vid Östra Karup lätt bli dominerande. Detta område ligger inom Båstads kommun i Kristianstads län.

Värdefulla områden

Snapparp med utblick mot havet och Lagaoset. Lagans stränder. Strandskogen Laxvik - Mellbystrand.

Blickfång

- * Utblicken från Hallandsås, unikt långt blickfång över Laholmsbukten och slätten.

Rastplatslägen

Snapparp med vackert läge vid Lagan kan utvecklas t ex med övernattningsscamping. Byggs Snapparp ut till trafikplats kan ytterligare utvecklingsmöjligheter finnas.

Ny järnväg

Ny sträckning kan inverka på områdena öster om vägen vid Mellby och i viss mån på omgivningen till trafikplats Skottorp.

Exploaterings- och utredningsområden enl kom ÖP

Söder om trafikplatsen Mellbystrand finns sk annonslägen öster om E6. Närzonen bör sparas. "Fasadens" utformning bör studeras. Områdets tall-
dungar bör bevaras och utgöra stöd för framtida bebyggelse.

Vid Skottorps samhälle ned mot Pråmhuset kan mindre ytor nyttjas, varvid "fasaden" mot vägen bör studeras.

Övriga områden/ lägen. Arbetsgruppens studier.

Vid Snapparp kan finnas utvecklingsmöjligheter. Se ovan under "Rastplatslägen".

Öster om trafikplatsen Mellbystrand kan en del mindre områden i bra trafikläge bli av intresse att utnyttja för trafikanknutna verksamheter.

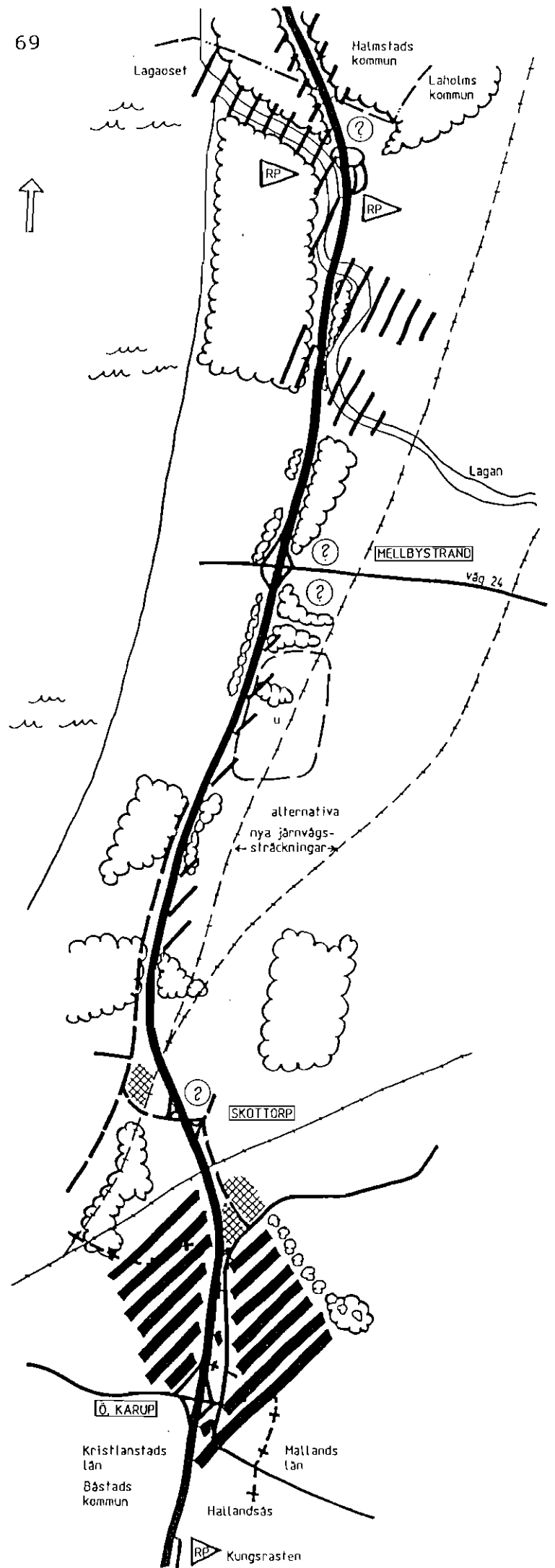
Vid trafikplats Skottorp i nordost bedöms framtida exploateringsmöjligheter finnas.

För samtliga områden gäller att eventuell exploatering måste föregås av utredning och kommunalt ställningstagande.

BETECKNINGAR

-  Värdefulla områden s.k. supervy
 Övriga värdefulla områden
 Blickfång, landmärken
 Rastplats planerad resp. befintlig
 Ny järnväg
 Exploateringsområde enl. kommunala översiktsplaner
 Utredningsområde enl. kommunala översiktsplaner
 Övriga områden. Arbetsgruppens studier
 Skogsmark
 Trafikplats

0 200 400 600 800 1000 2000 M



Kartblad 11

LAHOLM

BILAGA 3

RESAN LÄNGS E6

Natur- och kulturupplevelser

Vid färd på motorvägen genom Halland kommer bilisten att få uppleva hur landskapets karaktär växlar. Denna växling sker mellan olika vida och djupa utblickar över öppna slättlandskap, ibland avskärmade av skogklädda åsar och höjder. Det är också en växling mellan olika slutna rum där ängsmarker och jordbruksbebyggelse intar en naturlig del i rummet. Längre norrut i Halland förekommer även en mer tydlig variation i topografin med "backar upp och ner".

På några ställen i länet kan man också få utblickar över havet. De ger de vägfarande en vision av att vägen går i ett kustnära läge. Dessa utblickar betraktar vi vara omistliga vägvyer. De ingår i vårt begrepp "supervyer".

Dessa och andra vackra vyer tillsammans med några intressanta landskapsavsnitt har beskrivits i bifogad folder "Resan längs E6". Kartan med dess text skall ses som en illustration till utredningen och kan också användas som en turistguide för bilisten på motorvägen.

(Kartfolder bifogas)

BILAGA 4

Foto- och figurförteckning

omslag	Foto: Christer Källqvist (CK)
sid 6	Skiss (CK)
sid 7	Foto: Thomas Carlén Hämtat från Hallands natur
sid 8	Vägverket Halland Hallandssymbol
sid 11	Vägverket Halland E6-broschyr
sid 12	Karta utbyggnadsläge jan 1992
sid 13	Vägverket Halland Fordonsmängder
sid 14	Foto: Göran Lundqvist (GL) Hämtat från Trafiksäkerhetsprogram
sid 16	Foton: CK
sid 17	Karta kulturhistoria
sid 18	Foto: Lennart Lundborg (LL) Hämtat från Länsstyrelseskrift
sid 19	Foto: LL Hämtat från Länsstyrelseskrift
sid 20	Foto: LL Hämtat från Länsstyrelseskrift
sid 20	Karta järnvägsnät i Halland
sid 22	Karta exploateringspunkter mmm
sid 23	Karta riksintresse naturvård
sid 24	-"- -"- kulturvård
sid 25	-"- -"- friluftsliv
sid 27	Figurer ur Vägverkets skrift "Gemensamma vägar"
sid 28	Figur ur Länsstyrelseskrift "Kort om Halland"
sid 32	Foto: CK
sid 35	Figur ur Länsstyrelsens skrift "Information Vägvisning Turism"
sid 38 - 44	Foton: CK
sid 46	Foto: LL Hämtat från Länsstyrelseskrift

Kartorna har ritats av:

Monica Angsvik och Barbro Toftgård

Sandsjöbacka

Efter Kungsbacka går E6 in i en smal passage mellan två bergspartier. Det stora Sandsjöbackareservatet i väster är ett välkänt och mycket besökt strövområde och de vackra sluttningarna med ljung och enbuskar syns från vägen. Rastplatsen ligger vackert i skogs- och hedlandskapet

Fjäråsslätten och Fjärås bräcka

Jfr nedan

Hanhals och Kungsbackafjorden SUPERVY

Utsikten över havet i Kungsbackafjorden är både påtaglig och vacker. Strandängarna, där Rolsån och Kungsbackaån rinner ut, kan anas. (Jfr också nedan, Kungsbackafjorden)

KUNGSBACKA

Kungsbackafjorden - Hanhals SUPERVY

Här upplevs det karaktäristiska landskapet i Nordhalland med platta dalgångar som är uppodlade och i detta de markant uppstickande bergshöjderna. Västerut syns de flacka kuststrandängarna och dess fortsättning ut i Kungsbackafjorden.

Sandsjöbacka

Jfr ovan.

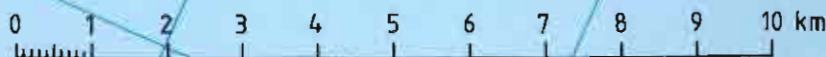
Fjäråsslätten mellan Fjärås bräcka och Kungsbackafjorden

Den vackra och breda Fjäråsslätten var en gång öppet hav mellan Lygnern och fjorden innan inlandsisen blev liggande med ett stort lass grus och morän som definitivt täppte till denna vattenförbindelse.

Fjärås bräcka syns från vägen som en markant vägg i öster samtidigt som landskapet öppnar sig åt väster och fjorden och havet syns en kort stund.



Färd söderut



Fjärås bräcka

Ölmevalla - Torpasjön m rastplatser

SUPERVY

De starkt kuperade, delvis kala berghedspartierna med branter mot Torpasjön och Ölmevallasjön utgör en märkbar kontrast mot det annars öppna landskapet i Halland.

Här finns två vackra och välbesökta rastplatser, särskilt på den östra sidan. Från denna leder flera strövstigar upp i berget där man kan få en vidsträckt utsikt över Kungsbackafjorden.

Ambjörntorp - Sunvåra - Väröbacka

Det stora öppna landskapsrummet bildas här av jordbruksslätterna runt Värö kyrka och Väröbacka. I detta landskap finns också flera ändmoränstråk varav järnåldersgravfältet Jättahögen är särskilt framträdande.

SUPERVY

är
na, där
n
den)

Solrydsdalen

Denna långsträckt dalgång, som är uppodlad, ger omväxling i skogslandskapet.

Stråvalla

Vägen går genom en bergskärning och visar det för nordhalland karaktäristiska kuperade och lite karga landskapet. Strax därefter syns Stråvalla vackra medeltidskyrka i öster.

bräcka och

ätten var en gång
jorden innan
ett stort lass grus
till denna

som en markant
skapet öppnar
vet syns en kort

Solrydsdalen

Vacker dalgång, karaktäristisk för nordhalland.

Ölmevallasjön

Jfr ovan

Ringhals kärnkraftverk

syns inte. Det gör däremot de mäktiga kraftledningarna från Ringhals.

Väröbackadalen - Ambjörntorp

Ett kuperat och vackert landskapsrum med uppstickande bergknallar. Havet och Värö bruk anas i väster. Jfr oval

Munkåns dalgång - Torparedalen

Måktiga randberg reser sig ur den av lera täckta, platta dalbotten med bebyggelsen i rad utmed dalsidorna. Munkåns dalgång är geologiskt intressant.

Klosterfjorden och "tunnlarna"

E6 korsar Viskan, som är en viktig lax-öringå, i en bred dalgång där havet i Klosterfjorden hastigt syns i väster och Värö bruks många skorstenar avtecknar sig mot himlen. Framför bilisten syns sedan länets längsta bergtunnlar, 265 m.

Lunnabergsåsen

Alldeles väster om vägen syns en vacker ändmoränrygg med talldungar, ekskog, ängspartier och gravfält.

Åttabro

Den gamla stenvalvsbron ses på östra sidan av E6. Jfr nedan

VARBERG

Åttabro - korsn E6/153

153:ans överfart höjer sig över landskapet och skär av detta. Utsikten åt öster är vacker, den gamla stenvalvsbron syns, och de blånande bergen bortom är "Åkulla bokskogar".

Grimeton

De måktiga radiomasterna från vida omkring både från norr och betraktas som "kulturminnen".

RESAN LÄNG



Utblickar och vy

vägen syns en
bygg med talldungar,
er och gravfält.

Himle rastplats

Den vackert belägna naturrastplatsen på östra sidan E6 syns inte från vägen, men gör inte den bilist besviken som ändå väljer att vika av. Bredvid motellet, på västra sidan, ligger dels Himle golfbana och dels Sommarlandet med Jätten Himle uppstickande över trätopparna.

Torebo - Lindhult

Här kommer nya E6 nära bok- och lövskogen vid godset Lindhult, en välgörande visuell upplevelse i det skoglösa slättlandskapet som föresten är gammal sjöbotten. Omgivande fullåkersbygd har flera märkegravar.

Vägverkets råd för kultur och skönhet har tilldelat E6-sträckningen mellan Långås och Gunnestorp "Vackra vägars pris" år 1991. Här finns exempel på hur vägen med skicklighet och omsorg har anpassats till och samordnats med de naturliga förutsättningarna.

eton

åktiga radiomasterna från 30-talet syns
omkring både från norr och söder. De kan
tas som "kulturminnen" från vår tid.

Tvååkers-slätten

Mycket platt, öppet och trädöst landskap
som når ut till havet. Här är blåstigt och de
7 vindkraftverken avtecknar sig effektivt
mot himlen i väster.

IS E6 I HALLAND

Intressant eller vackert landskap

Getinge - Slöinge

Från den högt belägna rastplatsen får man en fantastisk utsikten hänförande över Suseån och Mostorps vackra stenslott inbäddat i naturen.

Skrea backe - Vinberg

Efter Skrea backes höjdpunkter passeras Ätran i en bred dalgång. Än är här kantad med al. Laxfisket är ett av de mest betydelsefulla för sportfisket i landet. Åt öster reser sig Vinbergs kyrka med sitt spetsiga torn. Det storböljande landskapet i Ätrådalen kan anas längre österut.

FALKENBERG

Suseån - Eftra

På vägen mellan Getinge och Slöinge slingrande Suseåns dalgång. Vid Berte kvarn syns den gamla vägen. Här viker sedan Suseån genom Vastadalen och ned till Skrea backe.

Vinberg - Skrea backe

Utblickarna över kustslätten och Ätråns breda dalgång bryts av Skrea backes "drumlinformade moränhöjd".

Skrea backe - Heberg SUPER

Nedant för Skrea backe öppnar sig slätten och ger milsvida utblickar åt söder över det vackra jordbrukslandskapet med bergåsarna i fjärran.

LLAND

eller vackert landskap

Getinge - Slöinge

SUPERVY

Från den högt belägna rastplatsen vid Stenstorp är utsikten hänförande över Suseåns dalgång och med Mostorps vackra stenslott inbäddat i lövskogen.

Fastarp - Getinge

Karaktäristiskt hallänst landskap med genuin jordbruksbebyggelse och vida utblickar över slätten. (Jfr nedan)

Suseån - Eftra

På vägen mellan Getinge och Heberg följer vägen den slingrande Suseåns dalgång. Vid Berte kvarn syns den gamla kvarnmiljön nära vägen. Här viker sedan Suseån av mot väster genom Vastadalen och ned till havet.

Skrea backe - Heberg SUPERVY

Nedanför Skrea backe öppnar sig slätten och ger milsvida utblickar åt söder över det vackra jordbrukslandskapet med bergåsarna i fjärran.

Getinge - Fastarp

Den nya sträckningen av E6 går här i ett vidöppet, delvis böljande jordbrukslandskap. Åt väster når denna slätt ända till havet men ibland avskärmas siktältet av de stora restbergen som Aggaredsbjär och Rydsbjär utgör. I öster avgränsas rummet av de stora bergs- och skogsområdena vid Kvibille. Nere i sänkan ligger Soskinnet, viktig fågelrastplats. På avstånd brukar man se sädgässen vår och höst.

IS E

Holm - Biskopstorp

I öster ser man en framträdande rullstensås med vackra ekar och golfbana intill.

Laxvik - Påarp

SUPERVY

En av de i Halland mest typiska och vackraste vyerna utmed havet. Halmstad i fjärran vänder sig mot bilisten.

HALMSTAD

Halmstad - Sperlingsholm

Efter passage av Nissan öppnar sig åt öster ett herrgårdslandskap vid Sperlingsholm med alléer och fornlämningar. Bronsåldershögen Ivars kulle med sina träd på toppen framträder särskilt när man kommer från norr.

Påarp - Laxvik

SUPERVY

Mycket vacker havsutsikt över Laxviken med Påarpshöjden i förgrunden. Närheten till strandängarna är påtaglig.

Trönninge ångar och Fylleåns utlopp

Vägen passerar de flacka fuktängarna och kärrpartierna kring Fylleåns utlopp, vilka utgör ett viktigt fågelskyddsområde. I väster anas strandängar och dyner inom Hagöns naturreservat. Fylleån är av stort värde för lax och öring.

SUPERVY

mest typiska
na utmed
fjällan vänder

Lagan - Snapparp

Efter passage av Lagan, vid den välbesökta
rastplatsen Snapparp, öppnar sig landskapet ett
kort ögonblick ut till åns mynning och havet. Här
kan man ana stranden, sanddynerna och den
karaktäristiska strandsporrn.



Färd norrut

Hallandsås - Skottorp

SUPERVY

Den storslagna utsikten över Laholms
slätten bildar porten till Halland. Den
upplevas från den nya rastplatsen Ku
rsten liksom Laholmsbuktens vida
strandlinje med Tylösand i fjärran.
Intill rastplatsen finns strövmråde på
med spår, stigar och vandringsleder.

LAHOLM

arp - Laxvik SUPERVY

cket vacker havsutsikt åt hö-
med Påarpshöjden i fonden.
rheten till strandängarna är
aglig.

Laxvik - Mellbystrand

Tallskogen, som ursprungligen
planterades som skyddsskog på flyg-
sandsfälten, ger en säregen och lite
vildmarksartad inramning av vägen.

Skottorp - Hallandsås SUPERVY

Strax före Ö Karups trafikplats öppnar
sig jordbruksslätten med Skottorps slott
och Dömostorp - två storgårdar som
tillsammans med alléer och mäger-
gravar satt sin prägel på detta
landskap, majestätiskt avslutat i söder
av Hallandsås. Åsens nordsluttning har
vacker ädellövskog, främst bokskog
med rik flora, därtill förkastningsbranter
och raviner.

Fylleåns

ta fukt-
na kring
gör ett
de. I vä-
h dynen
vat.
för lax

parp

av Lagan, vid den välbesökta
apparp, öppnar sig landskapet ett
ut till åns mynning och havet. Här
stranden, sanddynerna och den
strandsporr.

Hallandsås - Skottorp

SUPERVY

Den storslagna utsikten över Laholms-
slätten bildar porten till Halland. Den kan
upplevas från den nya rastplatsen Kungs-
rasten liksom Laholmsbuktens vida sand-
strandlinje med Tylösand i fjärran.
Intill rastplatsen finns strövområde på åsen
med spår, stigar och vandringsleder.

LAHOLM

- Mellbystrand

gen, som ursprungligen
ades som skyddsskog på flyg-
alten, ger en säregen och lite
ksartad inramning av vägen.

Skottorp - Hallandsås

SUPERVY

x före Ö Karups trafikplats öppnar
ordbruksslätten med Skottorps slott
Dörestorp - två storgårdar som
ammans med alléer och mägerl-
var satt sin prägel på detta
skap, majestätiskt avslutat i söder
Hallandsås. Åsens nordsluttning har
ker ädellövskog, främst bokskog
rik flora, därtill förkastningsbranter
raviner.

Färd norrut

R
E
S
A
N
L
Ä
N
G
S
E
6
I
H
A
L
L
A
N
D