



*ÖVERSIKTSPLAN FÖR TANUMS KOMMUN FÖR DJUPAD FÖR
ORTERNA FJÄLLBACKA OCH GREBBESTAD*

TRYCKVERSION MED UTSNITT FRÅN PLANHANDLINGEN GÄLLANDE

UNDERLAG

SAMRÅDSHANDLING JANUARI 2024



Denna handling är ett utdrag av texter hämtade från samrådshandlingen för fördjupning av Tanums översiktsplan för Fjällbacka och Grebbestad. Texterna i detta utdrag berör underlagsdelen.

Om det av misstag uppstått en skillnad mellan de två handlingarna är det den versionen som är publicerad på webben som är den rätta.

Mycket av det kartmaterial som tillhör planen är i form av en interaktiv karta där läsaren själv kan styra vilka lager som ska visas och därmed också andra attribut såsom teckenförklaring och informationsrutor som hör till varje enskilt objekt i kartan. Endast mark- och vattenanvändningskartan visas med full läsbarhet i denna handling. Objektsinformationen för alla de områden som visas i markanvändningskartan redovisas som en tabellbilaga.

Övriga kartor visas symboliskt då handlingen annars skulle bli alltför omfattande. Det vill säga vad gäller kartor hänvisas till webbhandlingen.

Innehåll

Byggd miljö	5
Om innehållet	5
Byggd miljö- Gestaltad livsmiljö	5
Byggd miljö- Kulturmiljö	15
Byggd miljö- Bostadsförsörjning	57
Grönstruktur	65
Grönstruktur- Landskap	65
Grönstruktur- grönstruktur	71
Grönstruktur- ekosystemtjänster	75
Mobilitet	83
Mobilitet- Fjällbacka	83
Mobilitet- Grebbestad	101
Metod och bakgrund	119
Teknisk infrastruktur	141
Vatten och avlopp	141
Energi	142
Hälsa och säkerhet	143
Översvämning och klimatanpassning	143
Geoteknik	144
Buller	145
Förorenad mark	146

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

BYGGD MILJÖ

Om innehållet

I detta avsnitt redovisas resultatet av fyra olika kunskapsunderlag. En faktaruta till nedan till höger förklarar mera om varje avsnitt.

Byggd miljö- Gestaltad livsmiljö

I detta avsnitt Gestaltad livsmiljö visas möjliga inriktningar sett utifrån vad som främjar den gestaltade livsmiljön uppdelat i fyra olika karaktärsområden. Genom att trycka på knapparna ovan redovisas de olika möjliga inriktningarna.

Avsnittets förslag till inriktningar ligger till grund för många av ställningstagandena vad gäller mark- och vattenanvändningen för de bägge orterna. Underlaget bildar också bas för de övergripande rekommendationerna vad gäller mark- och vattenanvändning för de områden som ej är angivna som utvecklingsområden eller kärnområden för ekosystemtjänster.

De möjliga inriktningarna som de tagits fram i underlaget är dock inte sammanvägda med andra allmänna intressen varför vissa ställningstagande vad gäller mark- och vattenanvändningen kommer skilja sig åt från detta underlag.

Fjällbacka

Karaktärsområden - Möjliga inriktningar

Kärnan - Fjällbacka

Den gestaltade livsmiljön är särskilt viktig att arbeta med i samhällets kärna. Dels för att det här finns kulturhistoriskt känsliga miljöer med värden som behöver beaktas och värnas, dels för att detta är ett av kommunens attraktivaste och mest besöksintensiva områden som har stor betydelse både för Fjällbackabor och för besökande. Detta innebär att det finns stort behov av hållbar, tydlig och tillgänglig gestaltning.

Vid ny- och ombyggnation av bebyggelse behöver hänsyn tas till strukturer, proportioner och gestaltningen av den befintliga bebyggelsen och miljön. Krav bör ställas på färgsättning, materialval och skala (där vita bostadshus med röda tegeltak och röda sjöbodrar och magasin är tradition). Stor hänsyn ska tas till inriktningar för utpekade kulturmiljöer. Kommunen ser en utmaning i området för bevarande av befintliga strukturer och uttryck. Ianspråktagande av ytor som ska vara allmänt tillgängliga samt ombyggnation av befintlig bebyggelse kan få stor negativ påverkan på kulturmiljövärden i

Gestaltad livsmiljö

Gestaltad livsmiljö

Kärnan - Fjällbacka



Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

området både på enskilda objekt och i miljöer samt på ortens identitet.

Strukturen som gammalt fiskeläge med sjöbodan vid vattnet innebär att stora delar av strandlinjen närmst vattnet inom kärnan inte är tillgänglig för allmänheten. De tillgängliga, offentliga miljöerna som finns inom kärnan är därmed extra viktiga att bevara och utveckla. Vattenkontakten kan även stärkas genom siktlinjer säkerställs mellan bebyggelsen.

Vid utformningen och utveckling av offentliga miljöer ska en sammanhållen gestaltning eftersträvas vilket kan stärka områdets identitet och anpassas till och även stärka de historiska värden som finns. Vid gestaltning av offentliga miljöer ska god tillgänglighet för alla eftersträvas. Behoven hos personer med funktionsvariation bör användas som utgångspunkt och utformningen bör ske i dialog med lokala föreningar eller liknande som har kunskap om behov och utmaningar.

Den historiska kärnan som besöksmål innebär att stor vikt ska läggas vid att skapa miljöer och stråk för besökare som ofta utgörs av oskyddade trafikanter och ge utrymme för det spontana.

Det utsatta läget vid kusten innebär att offentliga rum bör utformas med hänsyn till lokalklimatet och genom sin gestaltning kan skyddade platser skapas för lek och möten. Grönska i liten skala kan bidra till ett gott lokalklimat och till att stärka ekosystemtjänsterna i området. Vetteberget med Kungsklyftan är viktiga identitetsbärare för den historiska kärnan.

Höjdområdena är karaktärsskapande och styrande för områdets struktur och utveckling och är även viktiga i sin funktion som målpunkt och rekreativ miljö. Centrumnära höjdområden bör bevaras och utvecklas som rekreationsområden.

Centrumområde - Fjällbacka

Inom centrumområdet behöver den gestaltade livsmiljön särskilt ta hänsyn till det varierade landskapet och tillgängliggöra viktiga målpunkter.

Vid nybyggnation och ombyggnation inom centrumområdet finns en större möjlighet till variation i gestaltning och placering av bebyggelsen än samhällets kärna, då området redan idag har ett mycket varierat uttryck. Utmaningen i området är att studera konsekvenserna av att frångå traditionell placering och gestaltning av bebyggelse och den påverkan detta kan ha på samhällets identitet och struktur.

Gestaltad livsmiljö

Centrumområde - Fjällbacka

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

Bebyggelse som placeras i mindre traditionella lägen kan med fördel ges ett mindre traditionellt arkitektoniskt uttryck och istället anpassas till den miljö den placeras inom. Ny bebyggelse som utmanar i exempelvis placering eller skala behöver studeras i ett större perspektiv där omgivningspåverkan konsekvensbeskrivs. Färgsättning och placering av bebyggelse utanför kulturmiljöer bör utgå från en begränsad omgivningspåverkan i landskapet snarare än en anpassning till en traditionell stil. Viktiga målpunkter inom centrumområdet är starkt knutna till vardagslivet i Fjällbacka och de funktioner som behövs för helårsboende. Särskilt viktiga är de för barn och unga då flera platser pekas ut som betydelsefulla för deras fysiska och sociala aktiviteter utanför hemmet.

Viktigt att bevaka är tillgängligheten till dessa platser för oskyddade trafikanter samt hur de är gestaltade utifrån ett trygghetsperspektiv exempelvis belysning. Centrumnära höjdområden bör bevaras och utvecklas som rekreationsområden.

Inom centrumområdet ligger samhällets infartsparkeringar. Dessa parkeringar utgör entréer till Fjällbacka och kan med fördel ha en enhetlig och tilltalande gestaltning som avspeglar samhällets identitet och kultur. Infartsparkeringar ska vara lättillgängliga för besökande som kanske inte har en god kännedom om hur samhället geografiskt ser ut. Detta innebär att tydlig skyltning från samhällets infarter bör finnas liksom tydlig skyltning och kommunikation om hur besökande tar sig från besöksparkeringen till målpunkter i samhället. Kopplingar för gående och cyklister mellan infartsparkeringar och besöksmål behöver också ha en god, trygg och tillgänglig standard.

Inland - Fjällbacka

Inlandet präglas av skogsklädda höjdområden, dalgångar och öppet jordbrukslandskap. Stora delar utgörs av ett kulturlandskap med en identitet präglad av jordbruket.

Ny enstaka och spridd bebyggelse bör anpassas i sin placering till befintliga traditionella lägen och underordnas landskapet. Bebyggelse bör inte placeras så att den bryter siktlinjer i öppna dalgångar.

Ny bebyggelse i mindre traditionella lägen så som på höjdområden bör i sin gestaltning anpassas till att samspela med naturmiljön och anpassas till terrängen, plansprängning bör undvikas. Anpassning kan ske genom grundläggning på plintar, med källare eller med suterrängvåning. I inlandet finns värdefulla rekreationsområden med vandringsleder.

Gestaltad livsmiljö
Inland - Fjällbacka

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

De rekreativa värdena kan stärkas genom ökad tillgänglighet med markerade leder och entréer till rekreationsstråk.

Gestaltad livsmiljö

Kustland - Fjällbacka

Kustland - Fjällbacka

Kustlandets värden som natur- och rekreationsområde bör värnas vid all utveckling. De rekreativa värdena kan stärkas genom ökade samband mellan mötesplatser och genom ökad tillgänglighet med markerade leder och entréer till rekreationsstråk.

Av särskilt stor vikt är en sammanhängande tillgänglighet till strandområden längs med kusten. De kustnära höjdområdena har en särskilt stor betydelse för upplevelsen av Fjällbacka både sett på håll från havet och inlandet, men även för utblickar, rekreation och gemensam identitet och stolthet i orten.

Byggnaders gestaltning och placering bör underordnas landskapet och ges en utformning som harmoniserar med naturmiljön. Bebyggelse bör inte placeras på toppen av höjdområden så att en siluettverkan uppstår. Ny bebyggelse ska anpassas till terrängen och plansprängning bör undvikas. Anpassning kan ske genom grundläggning på plintar, med källare eller med suterrängvåning.

Vid ny- och ombyggnad inom samlade fritidshusområden ska bebyggelse anpassas i skala, höjd, proportioner och utformning till befintlig bebyggelse.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka	Grebbestad		Metod och bakgrund		

Grebbestad

Karaktärsområden - Möjliga inriktningar

Kärnan - Grebbestad

Den gestaltade livsmiljön är särskilt viktig att arbeta med i samhällets kärna. Dels för att det här finns kulturhistoriskt känsliga miljöer med värden som behöver beaktas och värnas, dels för att detta är ett av kommunens attraktivaste och mest besöksintensiva områden som har stor betydelse både för Grebbestadsbor och för besökande. Detta innebär att det finns stort behov av hållbar, tydlig och tillgänglig gestaltning.

Kärnan i Grebbestad skiljer sig delvis från kärnan i Fjällbacka då området även rymmer större delar av samhällets service- och handelscentrum. Kärnan i Grebbestad har även en mer varierad bebyggelse och en högre andel helårsboende. Grebbestad kan således uppfattas ha en samhällskärna som är mer aktiverat under större delar av året än Fjällbacka.

Vid ny- och ombyggnation av bebyggelse behöver hänsyn tas till strukturer, proportioner och gestaltningen av den befintliga bebyggelsen och miljön. Krav bör ställas på färgsättning, materialval och skala. Stor hänsyn ska tas till inriktningar för utpekade kulturmiljöer. Kommunen ser en utmaning i området för bevarande av befintliga strukturer och uttryck då privata intressen av att ianspråkta ytor som ska vara allmänt tillgängliga samt ombyggnation av befintlig bebyggelse kan få stor negativ påverkan på kulturmiljövärden i området både på enskilda objekt och i miljöer samt på ortens identitet. Mindre gränder i den täta bebyggelsen som av hävd är allmänt tillgängliga är särskilt utsatta för privatisering.

I kärnan finns flera verksamheter i vattennära läge med tydlig koppling till Grebbestads kultur och historia. Dessa verksamheter behöver ges utrymme i kärnan att fortsatt verka och utvecklas för att värna samhällets identitet. Bryggpromenaden är samtidigt ett av samhällets mest besökta stråk och det är viktigt att detta offentliga rum är fungerande för olika funktioner och tryggt för besökande.

Vid utformningen och utveckling av offentliga miljöer ska en sammanhållen gestaltning eftersträvas vilket kan stärka områdets identitet och anpassas till och även stärka de historiska värden som finns. Vid gestaltning av offentliga miljöer ska god tillgänglighet för alla eftersträvas. Behoven hos personer med funktionsvariation bör användas som utgångspunkt och utformningen bör ske i dialog med lokala föreningar eller liknande som har kunskap om behov och utmaningar.

Gestaltad livsmiljö

Kärnan - Grebbestad



Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka	Grebbestad		Metod och bakgrund		

Den historiska kärnan som besöksmål innebär att stor vikt ska läggas vid att skapa miljöer och stråk för besökare som ofta utgörs av oskyddade trafikanter och ge utrymme för det spontana.

Det utsatta läget vid kusten innebär att offentliga rum bör utformas med hänsyn till lokalklimatet och genom sin gestaltning kan skyddade platser skapas för lek och möten. Grönska i liten skala kan bidra till ett gott lokalklimat och till att stärka ekosystemtjänsterna i området.

Gestaltad livsmiljö
Centrumområde - Grebbestad

Centrumområde - Grebbestad

Inom centrumområdet behöver den gestaltade livsmiljön särskilt ta hänsyn till tillgängligheten för oskyddade trafikanter samt utvecklingen av målpunkter och mötesplatser.

Stora delar av centrumområdet utgörs av bebyggda miljöer med främst enbostadshus men även mindre flerbostadshus. Vid nybyggnation och ombyggnation inom centrumområdet finns en större möjlighet till variation i gestaltning och placering av bebyggelsen än samhällets kärna, då området redan idag har ett mycket varierat uttryck.

Utmaningen i området är att studera konsekvenserna av att frångå traditionell placering och gestaltning av bebyggelse och den påverkan detta kan ha på samhällenas identitet och struktur. Bebyggelse som placeras i mindre traditionella lägen kan med fördel ges ett mindre traditionellt arkitektoniskt uttryck och istället anpassas till den miljö den placeras inom.

Ny bebyggelse som utmanar i exempelvis placering eller skala behöver studeras i ett större perspektiv där omgivningspåverkan konsekvensbeskrivs. Färgsättning och placering av bebyggelse utanför kulturmiljöer bör utgå från en begränsad omgivningspåverkan i landskapet snarare än en anpassning till en traditionell stil. Viktiga målpunkter inom centrumområdet är starkt knutna till vardagslivet i Grebbestad och de funktioner som behövs för helårsboende. Särskilt viktiga är de för barn och unga då flera platser pekats ut som betydelsefulla för deras fysiska och sociala aktiviteter utanför hemmet. Viktigt att bevaka är tillgängligheten till dessa platser för oskyddade trafikanter samt hur de är gestaltade utifrån ett trygghetsperspektiv exempelvis belysning.

Höjdområdena Svinnäs och Stödberget är karaktärsskapande grönområden och styrande för områdets struktur och utveckling. De är även viktiga i sina funktioner som målpunkter och rekreativa miljöer. Centrumnära höjdområden bör bevaras och utvecklas som rekreationsområden.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka	Grebbestad		Metod och bakgrund		

Inom centrumområdet ligger samhällets infartsparkeringar. Dessa parkeringar utgör entréer till Grebbestad och kan med fördel ha en enhetlig och tilltalande gestaltning som avspeglar samhällets identitet och kultur. Infartsparkeringar ska vara lättillgängliga för besökande som kanske inte har en god kännedom om hur samhället geografiskt ser ut. Detta innebär att tydlig skyltning från samhällets infarter bör finnas liksom tydlig skyltning och kommunikation om hur besökande tar sig från besöksparkeringen till målpunkter i samhället. Kopplingar för gående och cyklister mellan infartsparkeringar och besöksmål behöver också ha en god, trygg och tillgänglig standard.

Inland - Grebbestad

Inlandet präglas av skogsklädda höjdområden, dalgångar och öppet jordbrukslandskap. Stora delar utgörs av ett kulturlandskap med en identitet präglad av jordbruket.

Ny enstaka och spridd bebyggelse bör anpassas i sin placering till befintliga traditionella lägen och underordnas landskapet. Bebyggelse bör inte placeras så att den bryter siktlinjer i öppna dalgångar.

Ny bebyggelse i mindre traditionella lägen så som på höjdområden bör i sin gestaltning anpassas till att samspela med naturmiljön och anpassas till terrängen, plansprängning bör undvikas. Anpassning kan ske genom grundläggning på plintar, med källare eller med suterrängvåning.

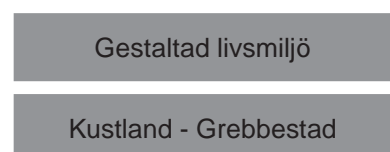
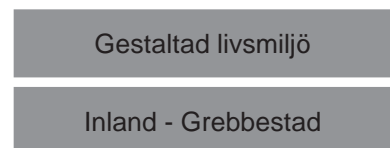
I inlandet finns värdefulla rekreationsområden med vandringsleder.

De rekreativa värdena kan stärkas genom ökad tillgänglighet med markerade leder och entréer till rekreationsstråk.

Kustland - Grebbestad

Kustlandets värden som natur- och rekreationsområde bör värnas vid all utveckling. De rekreativa värdena kan stärkas genom ökade samband mellan mötesplatser och genom ökad tillgänglighet med markerade leder och entréer till rekreationsstråk. Av särskilt stor vikt är en sammanhängande tillgänglighet till strandområden längs med kusten.

Kustlandet i nordväst har ett varierat landskap med obebyggda höjdområden och öppna dalgångar. Här finns en stor andel fritidshus men även en del helårsboende. Den äldre fritidshusbebyggelsen har kompletterats med nya bostäder som uppförts och planlagts för under senare år. Strukturen inom området med smala vägar och åter-



Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

vändsgator är inte anpassat för en hög andel bostäder. Med attraktiva mötesplatser längs kusten är detta ett välbesökt område och infrastrukturen för oskyddade trafikanter behöver utvecklas och stärkas.

Kustlandet söder om Grebbestads centrumområde har en stark koppling till turism och besöksnäringen i Grebbestad. I direkt anslutning till centrum och badplatsen finns Grebbestads camping och ett etablerat gångstråk går från samhällskärnan ned till besöksanläggningen Tanumstrand. Sportshopen är en viktig mötesplats och handelsplats både för besökande och för boende. Under senare år har flera detaljplaner för bostäder tagits fram inom området, främst för friliggande villor.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

Metod och bakgrund

Underlaget i detta avsnitt har tagits fram för att kunna formulera en övergripande tematisk inriktning för den byggda miljön, som är en del av orternas gestaltade livsmiljö.

Underlagen ger även en aktuell kunskapsbas för de bägge orterna. Det behövs för att kunna redovisa vad som är allmänna intressen av väsentlig betydelse, vad gäller den byggda miljön.

Om genomförda utredningar- Gestaltad livsmiljö

Om begreppet gestaltad livsmiljö

Gestaltad livsmiljö är ett brett kunskapsområde och omfattar stadsbyggnad, arkitektur, form, design, konst och kulturarv.

Inom ramen för detta planarbete är det utformningen av byggda livsmiljöer i samhällena som är av särskilt intresse gällande den gestaltade livsmiljön. Kulturmiljö, gestaltning och arkitektur ses inom ramen för denna rubrik i ett samlat sammanhang.

Inom begreppet gestaltad livsmiljö inryms också aspekter som kvalitet, långsiktig hållbarhet och tillgänglighet för alla.

Avgränsning och underlag

Arbetet med gestaltad livsmiljö för FÖP Fjällbacka och Grebbestad har definierats utifrån kommunens översiktsplans bebyggelsestrategi för samhällsområdena samt översiktsplanens övergripande rekommendationer.

Inriktningen syftar till att belysa hur bebyggelse och offentliga miljöer kan utvecklas och vilka parametrar som är viktiga att beakta för att skapa attraktiva, inkluderande miljöer utifrån samhällenas identitet.

Arbetsmetod

En karaktärsanalys har resulterat i en övergripande indelning av samhällena i fyra olika delområden för båda orterna; kärna, centrumområde, inland och kustland. Områdena har studerats utifrån fem utgångspunkter för gestaltad livsmiljö.

Identitet och kultur

- Gestaltning av bebyggelse
- Mötesplatser för alla
- Grön- och blåstruktur (se även separat underlag under fliken för Grönstruktur ovan).
- Strukturer för mobilitet (se även separat underlag under fliken för Mobilitet ovan).

Riksdagsmål

*Riksdagen antog 2018 följande mål och delpreciseringar för politik för gestaltad livsmiljö:
"Arkitektur, form och design ska bidra till ett hållbart, jämlikt och mindre segregerat samhälle med omsorgsfullt gestaltade livsmiljöer, där alla ges goda förutsättningar att påverka utvecklingen av den gemensamma miljön."*

Det ska uppnås genom att:

- *hållbarhet och kvalitet inte underställs kortsiktiga ekonomiska överväganden*
- *kunskap om arkitektur, form och design utvecklas och sprids*
- *det offentliga agerar förebildligt*
- *estetiska, konstnärliga och kulturhistoriska värden tas till vara och utvecklas*
- *miljöer gestaltas för att vara tillgängliga för alla*
- *samarbete och samverkan utvecklas, inom landet och internationellt.*

Kärnan för politikområdet är ett gemensamt skapande och en helhetssyn på den gestaltade livsmiljön.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	
Gestaltad livsmiljö					

För varje område har en inriktning formulerats som beskriver vad som är viktigt att tänka på för bebyggelses placering och utformning samt i utvecklingen av offentliga miljöer.

Viktiga mötesplatser, stråk och strukturer har identifierats och redovisas i ett kartunderlag tillsammans med en beskrivning av en plats eller områdes värde för den gestaltade livsmiljön.

Som underlag till arbetet har resultatet från genomförda dialogarbeten och workshops legat till grund samt inriktningarna för kulturmiljö och grönstruktur.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

Byggd miljö- Kulturmiljö

I detta avsnitt Kulturmiljö visas värdebeskrivningar och värden som är känsliga för förändringar i den fysiska miljön. Områdena är avgränsade och skiljer sig flera fall från tidigare värdebeskrivningar. Detta kunskapsunderlag är menat att utgöra en aktuell redovisning av värdekärnor som redovisas mer övergripande i annat underlag. De områden som bedömts innehålla värdefull miljö ur kulturmiljöhistoriskt hänseende finns beskrivna områdesvis. Genom att trycka på respektive område ges fullvärdiga beskrivningar i textform. Samma information finns kopplade till varje objekt om endast kartan visas.

Avsnittets förslag vad gäller värden som är känsliga för förändring är avsedda att utgöra kunskapsunderlag kring vad som utgör allmänt intresse, och som är av väsentlig betydelse, när utveckling sker inom orterna.

Fjällbacka- Förslagen inriktning för varje område

1 Nestorsgården med närområde

Museal gårdsmiljö och variationsrik, småskalig trähusbebyggelse

Värdebeskrivning

- Avgränsat smalt område intill Föreningsgatan och Fridhemsvägen vid Vettebergets östra sida, inbegripande tre mindre tomter bebyggda med traditionellt utformade träbyggnader med småskaliga volymer, träpanelklädda fasader och tegeltäckta sadeltak
- Helhetsmiljön representerar ett äldre bebyggelsemönster av småskaliga, topografiskt anpassade trähus från 1800-talet och början av 1900-talet
- Nestorsgården utmärker sig i egenskap av att vara en museal gårdsmiljö inbegripande ett mycket välbevarat dubbelhus uppfört 1849 samt tre ekonomibyggnader, varav de två minsta sannolikt är uppförda under 1900-talets första del. Byggnaden har bevarat sin karaktär från sekelskiftet 1900 såväl utvändigt som invändigt och nyttjas idag som besöksanläggning och hembygdsgård.
- Området ingår i Riksintresse för Kulturmiljövård Fjällbacka [O 48].

Kulturmiljö



Kulturmiljö

Område 1



Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

Värden som är känsliga för förändringar i den fysiska miljön

- Området är känsligt för förändring. För att området ska bevara dess kulturhistoriska kvaliteter förutsätts en bibehållen markanvändning och att byggnader bevaras och underhålls.
- Byggnaderna är känsliga för förändring avseende deras volym och proportioner, takvinkel samt exteriöra gestaltning ex. med fasadmateriäl, fönstersättning och kulörer. Eventuella förändringar bör utformas med hänsyn till byggnadernas ursprungskaraktär
- Nestorsgården ägs av Tanums kommun och förvaltas av Kville Hembygdsförening och ett vårdprogram finns framtaget för att säkerställa att gårdsmiljön hanteras med hänsyn till dess kulturhistoriska värden

Kulturmiljö

Område 2



2 Målgården

Sentida flerbostadshus i trä med omsorgsfullt utförande

Värdebeskrivning

- Flerbostadsområde från skiftet 1980-90-tal med omsorgsfullt och enhetligt gestaltad bostadsarkitektur som på ett övergripande vis anknyter till äldre träbyggnadstradition med ljust- och rödmålade träfasader, sadeltak med röda, enkupiga tegelpannor och en för sin tid typisk utformning med varierade, vinklade planformer och takfall.
- Flerbostadshusen inom området är ritade av Sture Johanssons arkitektkontor. Sture Johansson (1928-2017) var en framstående arkitekt med bred verksamhet, bland annat har han från 1960-talet och framåt ritat ett flertal villor och sommarhus inom Tanums kommun.
- Detaljplanen för bostadsområdet Målgården fastställdes 1988 och bygglov beviljades samma år.

Värden som är känsliga för förändringar i den fysiska miljön

- Området är känsligt för förändring. För att området ska bevara dess kulturhistoriska kvaliteter förutsätts en bibehållen markanvändning och att byggnader bevaras och underhålls.
- Byggnadernas egenskaper kring volym och proportioner, takvinkel samt exteriöra gestaltning med fasadmateriäl, fönstersättning och kulör ska värnas. Eventuella förändringar bör utformas med hänsyn till byggnadernas ursprungskaraktär.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka	Grebbestad		Metod och bakgrund		

5 Lerstens kvarn med omnejd

Kulturlandskap och byggnader med koppling till agrar småindustri

Värdebeskrivning

- Landskapsavsnitt invid Dinglevägen vid samhällets sydöstra infart. Miljön utgörs av en flack dalgång med ett öppet jordbrukslandskap med inslag av hällmark som ramas in av randskog med lövträd och omgivande bergshöjder. Stengärdesgårdar, åkerholmar, äldre vägsträckningar och vägstenar stärker karaktären av ett bevarat, småskaligt äldre kulturlandskap.
- Gårdsmiljön Lerstens Nedergård, belägen söder om vägen, utgörs av ett större bostadshus i två våningar med sadeltak täckt med enkupigt tegel, hög stenfot, vitmålad panelklädd fasad samt spröjsade äldre träfönster. Byggnaden bevarar karaktärsdrag från 1800-talet men präglas delvis av genomförda förändringar under 1900-talet, ex. vis i form av en glasveranda åt väster samt en större tillbyggnad åt söder. Av äldre ekonomibygnader återstår idag två mindre, rödfärgade träbyggnader med sadeltak samt lämningar efter en större länga med murad/gjuten bottenvåning.
- Lerstens Nedergård var en av de ursprungliga delägande gårdarna till Lerstens kvarn, en andelsägd väderkvarn som uppfördes 1907 på en höjd strax norr om vägen. Den från början fristående väderkvarnen byggdes med tiden ihop med en ny, större kvarnbyggnad i trä och vingarna på väderkvarnen revs. 1986 brann kvarnbyggnaden ner till grunden. Nya verksamhetsbyggnader i gul plåt uppfördes och dessa används idag i den foderproduktion som fortfarande pågår. Av äldre byggnader vid anläggningen Lerstens kvarn finns idag en rödmålad, mindre träbyggnad med sadeltak, spröjsade vita träfönster och vita träportar. Byggnaden bedöms vara uppförd under 1900-talets första decennier.
- I direkt anslutning väster om kvarnen återfinns två små bostadshus i trä med tegeltäckta sadeltak, stengrunder och vitmålade panelfasader. Byggnaderna har, åtminstone tidvis, använts som personalbostäder åt anställda vid Lerstens kvarn. Bostadshusen förmodas kunna vara uppförda under 1900-talets början men har renoverats och förändrats flertalet gånger och mist delar av sin äldre karaktär. Att de bägge bostadshusen är bevarade är likväl av stor vikt för berättelsen om kvarnverksamheten och förståelsen för dess historia.
- Verksamhetsområdet vid Lerstens kvarn har, trots att få äldre byggnader finns kvar, genom sitt (från vissa synvinklar) väl exponerade läge, ett miljöskapande värde där produktionsbygg-

Kulturmiljö
Område 5



Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

naden med sin högresta volym fungerar som ett landmärke. Anläggningen representerar på ett tydligt vis hur en typisk agrar småindustri från tidigt 1900-tal utvecklats över tid, en verksamhet som dessutom fortsatt är i drift med kontinuitet sedan 1907.

Värden som är känsliga för förändringar i den fysiska miljön

- Området är känsligt för förändring. För att området ska bevara dess kulturhistoriska kvaliteter förutsätts en bibehållen markanvändning och att såväl byggnader såväl som kulturlandskapet bevaras och underhålls.
- De äldre byggnadernas egenskaper kring volym och proportioner, takvinkel samt exteriöra gestaltning med fasadmateriäl, fönstersättning och kulör ska värnas. Eventuella förändringar bör utformas med hänsyn till byggnadernas ursprungskaraktär.

Kulturmiljö

Område 6



6 Liden - Lersten

Småhus som flankerar den södra infarten.

Värdebeskrivning

- Välvägränsat område längs Dinglevägen med en varierad småhusbebyggelse, i huvudsak tillkommen under 1900-talets första decennier. Miljön har en övergripande karaktär med tidstypiska utförda, småskaliga byggnadsvolymer med stengrunder, träfasader, tegeltäckta sadeltak och stora, uppväxta trädgårdar som flankerar vägen. Enstaka hus är sannolikt äldre, men har över tid förändrats i ganska hög grad.
- Området som helhet har stort miljöskapande värde för gatubilden där de småskaliga byggnaderna tillåter värdefulla, långa siktlinjer längs vägen vid denna östra infart till samhället. Tillsammans med närbelägna, öppna f.d. jordbruksmarker bidrar området till en ”mjuk” övergång mellan omgivande landsbygd och de mer tätbebyggda centrala delarna av samhället.

Värden som är känsliga för förändringar i den fysiska miljön

- Området är känsligt för förändring. För att området ska bevara dess kulturhistoriska kvaliteter förutsätts en bibehållen markanvändning och att byggnader bevaras och underhålls.
- Byggnadernas egenskaper kring volym och proportioner, takvinkel samt exteriöra gestaltning med fasadmateriäl, fönstersättning och kulör ska värnas. Eventuella förändringar bör utformas med hänsyn till byggnadernas ursprungskaraktär.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka	Grebbestad		Metod och bakgrund		

7 Bräcke - Ödsmål

Kulturlandskap med gårdsmiljöer i gamla lägen

Värdebeskrivning

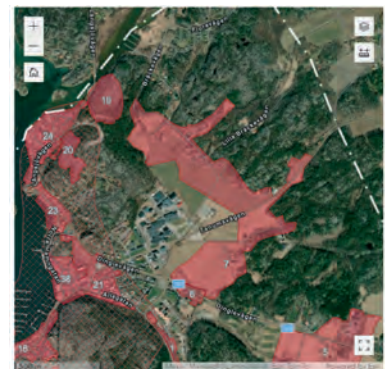
- Landskapsavsnitt med flack dalgång dominerad av vidsträckt, öppen åkermark inramad av omgivande bergshöjder. I nordväst finns inslag av utskjutande bergskilar och åkerholmar vilket ger åkermarkerna där en mer uppbruten, småskaligare karaktär än söder om Tanumsvägen. Till kulturlandskapet hör även rester av äldre vägsträckningar och flera gamla gårdstomter med placering i typiska lägen med stöd mot bakomvarande berg.
- Helhetsmiljö med äldre gårdsmiljöer belägna på ömse sidor om Tanumsvägen vid randzonen mellan berget och den öppna jordbruksmarken. Området uppvisar stort miljöskapande värde som tätortsnära landsbygd med huvudsaklig karaktär från tidigt 1900-tal.
- Dagens gårdsmiljöer präglas av relativt stora manbyggnader med hög stenfot, vitmålade träfasader, tegeltäckta sadeltak samt tillhörande, traditionellt utformade ekonomibyggnader av olika ålder, samtliga utförda med sadeltak och röda fasader. Vid flera av de äldre gårdarna har man kring mitten av 1900-talet kompletterat de äldre manbyggnaderna med ytterligare bostadshus utförda med sadeltak, ljusst målad träpanel och gjuten källarvåning.

Värden som är känsliga för förändring i den fysiska miljön

- Området är känsligt för förändring. För att området ska bevara dess kulturhistoriska kvaliteter förutsätts en bibehållen markanvändning och att såväl byggnader såväl som kulturlandskapet bevaras och underhålls.
- Byggnadernas egenskaper kring volym och proportioner, takvinkel samt exteriöra gestaltning med fasadmateriäl, fönstersättning och kulör ska värnas. Eventuella förändringar bör utformas med hänsyn till byggnadernas ursprungskaraktär

Kulturmiljö

Område 7





8 Sälvik

Tidigare strandsittarläge med småskalig trähusbebyggelse

Värdebeskrivning

- Väl avgränsad kustnära miljö kring den tidigare strandsittarbebyggelsen vid Sälvik, beläget på en smal kustremsa mellan Skuggeberget och en havsvik strax söder om centrala Fjällbacka. Bebyggelsemiljön präglas av relativt välbevarade, småskaliga trähus från perioden 1860-1910.
- Merparten av de äldre byggnaderna är utförda som mindre dubbelhus placerade med långsidan mot havet, fritt grupperade tätt inpå Sälviksvägen utmed strandkanten. Lite högre upp på bergsslutningen öster om vägen, bakom raden av äldre hus, finns ett område med bostadshus av yngre modell.
- Längst i söder i området återfinns ett stort bostadshus i trä med karaktär från 1900-talet första decennier, en större ombyggnad utfördes 1936 vilket gav huset dess nuvarande utseende med brutet tak. Till bostadshuset hör även två äldre uthus placerade på den lummiga, stenmursomgärdade tomten. Bostadshuset var tidigare manbyggnad vid ett mindre jordbruk med tillhörande marker vid den sänka i söder som nu nyttjas till camping.
- Det delvis bevarade äldre bebyggelsemönstret i Sälvik minner alltjämt om det tidigare strandsittarläget (sen länge integrerat med samhället Fjällbacka) och området som helhet har ett stort miljöskapande värde för gatubilden längs Sälviksvägen, i synnerhet då man närmar sig söderifrån från campingen.

Värden som är känsliga för förändringar i den fysiska miljön

- Området är känsligt för förändring. För att området ska bevara dess kulturhistoriska kvaliteter förutsätts en bibehållen markanvändning och att byggnader bevaras och underhålls.
- Byggnadernas egenskaper kring volymer och proportioner, takvinkel samt exteriöra gestlaning med fasadmateriäl, fönstersättning och kulör ska värnas. Eventuella förändringar bör utformas med hänsyn till byggnadernas ursprungskaraktär.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

16 Sälviksvägen - Smedgatan - Föreningsgatan

Variationsrik bostadsbebyggelse präglad av 1930-talets egnahemsbyggande

Värdebeskrivning

- Bebyggelsemiljö med övergripande karaktär från 1900-talets första hälft. Området som helhet har stort miljöskapande värde och ger gatubilden en historisk förankring i en del av samhället som i stort domineras av senare tiders villabebyggelse.
- Längs Smedjegatan och Föreningsgatan återfinns ett flertal äldre trähus, huvuddelen med prägel från det tidiga 1900-talet men ett fåtal uppvisar drag av en mer småskalig 1800-tals karaktär.
- Övriga hus i området uppvisar, i något varierande grad, tidstypiska utföranden som speglar det omfattande husbyggandet på egna, relativt stora tomter som genomförts i Fjällbacka under 1900-talet, med början på 1930-talet.
- Längst i söder, angränsande mot Sälvik, återfinns en tät rad med traditionellt utformade sjöbodnar med rödmålade träfasader och tegeltäckta sadeltak. Flera av bodarna har stått på platsen åtminstone sedan mitten av 1900-talet.
- Området bedöms i sin helhet kunna ingå i Riksintresse för Kulturmiljövård Fjällbacka [O 48].

Värden som är känsliga för förändringar i den fysiska miljön

- Området är känsligt för förändring. För att området ska bevara dess kulturhistoriska kvaliteter förutsätts en bibehållen markanvändning och att byggnader bevaras och underhålls.
- Byggnadernas egenskaper kring volym och proportioner, takvinkel samt exteriöra gestaltning med fasadmateriäl, fönstersättning och kulör ska värnas. Eventuella förändringar bör utformas med hänsyn till byggnadernas ursprungskaraktär.
- För enskilda byggnader Klass I (se KBI) bör en vårdplan upprättas i samråd med fastighetsägaren.

Kulturmiljö
Område 16





18 Oxnäs, Södra hamnen, Håkebacken, Framstranden

Välbevarade miljöer från Fjällbackas äldre historia samt efter återuppbyggnaden efter branden 1928

Värdebeskrivning

- Omfångsrik miljö bland annat inbegripande Framstranden där Fjällbackas äldsta bebyggelse troligen återfanns i området vid södra hamnen. Helhetsmiljön uppvisar ett flertal välbevarade bostadshus i trä från 1800-talets andra hälft och början av 1900-talet, med enstaka bevarade hus från tiden före 1860.
- Vid Framstranden härrör merparten av trähusbebyggelsen från tiden efter branden 1928. Bebyggelsemönstret på det nedbrunna området mellan torget och Telegrafhuset präglas av 1930-talets planering och är bebyggt med resliga hus som är regelbundet placerade på relativt stora, privata tomter
- Söder om Telegrafhuset återfinns en avgränsad gatusträcka som representerar det äldre bebyggelsemönstret med tätt placerade, mindre trähus utan egentliga tomter, den struktur som tidigare var rådande i hela området
- Utmed Håkebacken återfinns en förtätad bebyggelsemiljö som förändrats relativt lite över tid vad gäller bebyggelsemönstret, men något mer vad gäller själva husen. Eftersom huslägena ofta är oförändrade ger det strukturen värdefull kontinuitet bakåt i tiden. Till skillnad från vid Backen vänder de flesta husen här långsidan mot havet.
- På Oxnäs återfinns en avgränsad miljö som minner om fiskeläget Fjällbackas äldsta historia. Längst ut på udden finns det ursprungliga bebyggelsemönstret med bevarade 1800-talshus, exempelvis ett flertal enkelhus utan någon trädgård eller privat tomtmark. Längre in på Oxnäs har större dubbelhus kompletterats och ibland ersatt de tidigare enkelhusen.
- Marken mellan husen i området har, likt vid många äldre strandstadsområden utmed kusten, varit fri och ägd av ingen men som använts av alla. Idag är marken i huvudsak indelad i separata fastigheter och gränserna mellan de enskilda tomterna har gradvis markerats med staket och terrasseringsar.
- Ute på Badholmen uppfördes 1925 det karaktärsskapande varmbadhuset som fortsatt finns bevarat.
- Vid södra hamnen återfinns en rad av traditionellt utformade sjöbodar, en byggnadstyp som har lång kontinuitet på platsen.
- Området ingår i Riksintresse för Kulturmiljövård Fjällbacka [O 48].

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

Värden som är känsliga för förändringar i den fysiska miljön

- Området är mycket känsligt för förändring. För att området ska bevara dess kulturhistoriska kvaliteter förutsätts en bibehållen markanvändning och att byggnader bevaras och underhålls
- För enskilda byggnader Klass I (se KBI) bör en vårdplan upprättas i samråd med fastighetsägaren.

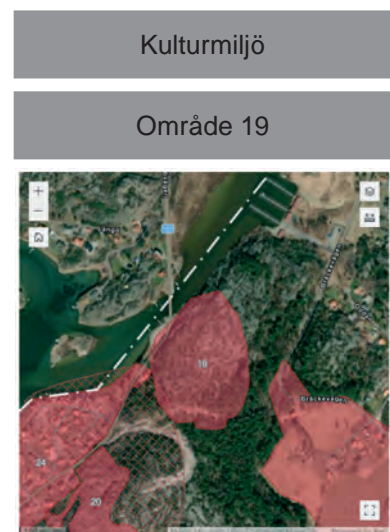
19 Stenbrott på Möre (Fjällbacka 2)

Värdebeskrivning

- Landskapsparti med hällmarkskaraktär med många spår av tidigare stenbrytning. Området utgörs av ett flertal mindre stenbrytningsplatser och innehåller spår av olika brytningsteknik, vägsystem samt fundament/grunder för byggnader och anläggningar.
- Stenbrytningen på platsen bedrevs sannolikt från 1890-talet och fram till 1940-talet. Verksamheten på platsen drevs av Granitaktiebolaget C.A Kullgrens Enka, vid tiden ett av de största företagen inom granitindustrin, och under en tid av bolaget Fjällbacka stenhuggeri AB.
- Stenbrottsmiljön har högt kulturhistoriskt värde enligt rapport ”Sten.doc 2.0 Den bohuslänska granitindustrin – kunskapsuppbyggnad och planeringsunderlag”. I Samma underlag framhålls att området bör betraktas som en utpekad kommunal kulturmiljö.
- I området ingår även en fornlämning (gravfält).
- Området ingår i Riksintresse för Kulturmiljövård Fjällbacka [O 48].

Värden som är känsliga för förändringar i den fysiska miljön

- Stenbrottslämningarna i området bör värnas som spår från den tid då brytning och bearbetning av Bohusgranit var en av de viktigaste näringarna i nora Bohusläns granitbälte.
- Områdets värden är känsligt för förändringar i form av exploatering inom området vilket försvårar läsningen av spåren i landskapet.



Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka	Grebbestad		Metod och bakgrund		

Kulturmiljö
Område 20



20 Stenbrott på Källvikshöjden, (Fjällbacka 1)

Värdebeskrivning

- Landskapsparti med hällmarkskaraktär med spår av tidigare stenbrytning.
- Stenbrytningen på platsen bedrevs sannolikt från 1890-talet och fram till 1940-talet. Verksamheten på platsen drevs av Granitaktiebolaget C.A Kullgrens Enka, vid tiden ett av de största företagen inom granitindustrin, och under en tid av bolaget Fjällbacka stenhuggeri AB.
- Stenbrottsmiljön har högt kulturhistoriskt värde enligt rapport ”Sten.doc 2.0 Den bohuslänska granitindustrin – kunskapsuppbyggnad och planeringsunderlag”. I Samma underlag framhålls att området bör betraktas som en utpekad kommunal kulturmiljö.
- Området bedöms i sin helhet kunna ingå i Riksintresse för Kulturmiljövård Fjällbacka [O 48].

Värden som är känsliga för förändringar i den fysiska miljön

- Stenbrottslämningarna i området bör värnas som spår från den tid då brytning och bearbetning av Bohusgranit var en av de viktigaste näringarna i nora Bohusläns granitbälte
- Områdets värden är känsligt för förändringar i form av exploatering inom området vilket försvårar läsningen av spåren i landskapet.
-

21 Liden - Dinglevägen samt Fjällbacka kyrka med omnejd Byggnader med koppling till municipalsamhällets framväxt

Värdebeskrivning

- Omfångsrik bebyggelsemiljö som på ett övergripandevis berättar om Fjällbackas utveckling i början av 1900-talet och funktionen som ett municipalsamhälle.
- Inom området finns ett flertal småskaliga verksamhetsbyggnader, merparten tillkomna under 1900-talets första decennier. Byggnaderna återspeglar hur fokus i Fjällbacka successivt flyttades från havet till mer landbaserad näringsverksamhet. Många äldre komplement- och verksamhetsbyggnader har i takt med att de förlorat sitt ursprungliga syfte rivits, och genom att stå kvar bidrar de ännu bevarade byggnaderna till att ge området, och hela Fjällbacka, en mer innehållsrik och varierad bebyggd (historisk) miljö.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

- I delområdet Sumpan, i anslutning till Trädgårdsgatan, återfinns ett flertal välbevarade bostadshus om 1,5 våning med villakarakter. Området började bebyggas på 1930-talet efter att ha planlagts med rymliga villatomter i enlighet med trädgårdsstadens ideal. Merparten av 1930-tals husen i området har ett tjugotalsinspirerat stiluttryck med ljusmålade panelfasader, sexdelade träfönster, murade källarvåningar, förstukvistar/verandor med takbalkonger samt tegeltäckta brutna tak. Området förtätades med hus på 1950-60-talen.
- Längs Falkegatan och utmed Allégatan längst i söder återfinns, vid sidan om bostadshus, även byggnader med lokaler i botten samt renodlade butiks- och servicebyggnader som utgör en förlängning av affärerna i Galärbacken. Byggnaderna, någon enstaka från 1800-talet men merparten från tidigt 1900-tal, speglar handeln under 1900-talets första år och utgör en viktig beståndsdel i centrala Fjällbacka med stort värde för gatubilden.
- Fjällbacka kyrka uppfördes i granit 1892 efter ritningar av Adrian C Petersson. Kyrkan representerar det sena 1800-talets skede med nya kapell och kyrkor som uppfördes i den bohuslänska kustbebyggelsen, på grund av de långa avstånden till den egentliga sockenkyrkan.
- Kyrkans placering på en terrass uppe på Kyrkberget gör byggnaden väl synlig i centrala tätorten samt från Fjällbackafjorden och bidrar till att kyrkobyggnaden utgör en viktig del i bebyggelsebilden i Fjällbacka.
- Omedelbart norr om kyrkan ligger ett bårhus med murar av granitblock, byggt 1957. Terrängen på kyrkotomten är bergig och begravningsplatsen ligger separat i en svacka nordost om Kyrkberget och invigdes 1907. Kyrkogårdens grusgångar, stenmur, trädrader och smidesgrindar samt bårhuset och församlingshemmet är värdefulla för helhetsmiljön.
- Området ingår i Riksintresse för Kulturmiljövård Fjällbacka [O 48].

Kulturmiljö

Område 21



Värden som är känsliga för förändringar i den fysiska miljön

- Området är känsligt för förändring. För att området ska bevara dess kulturhistoriska kvaliteter förutsätts en bibehållen markanvändning och att byggnader bevaras och underhålls.
- Byggnadernas egenskaper kring volym och proportioner, takvinkel samt exteriöra gestaltning med fasadmaterial, fönstersättning och kulör ska värnas. Eventuella förändringar bör utformas med hänsyn till byggnadernas ursprungskaraktär
- För enskilda byggnader Klass I (se KBI) bör en vårdplan upprättas i samråd med fastighetsägaren.



23 Källvik

Det tidiga 1900-talets kustnära bebyggelse

Värdebeskrivning

- Avgränsat landskapsavsnitt i form av en smal kustremsa mellan Källvikshöjdens berg samt Långsjövägen och strandkanten i väster. Bebyggelsen uppvisar en varierad karaktär präglad av 1900-talets första hälft och husen är placerade direkt norr om Långsjövägen och vänder långsidan mot gatan och havet.
- Före 1920-talet fanns få hus i området och från denna tid återfinns idag bara en handfull bevarade byggnader, däribland några dubbelhus. Merparten av de äldre husen är utförda med hög stenfot (ofta inrymmande källare), vitmålade träfasader och tegeltäckta sadeltak. Efter att en plan fastställts för området 1929 påbörjades en viss utbyggnad, bland annat i form av ”villor” med brutet tak av liknande typ som återfinns i Sumpan. Från denna tid återfinns endast ett fåtal byggnader, varav två är välbevarade med överlag bibehållen tidstypisk utformning.
- Övriga bostadshus i området härrör främst från tiden efter 1940-talets mitt, efter att en ny utbyggnadsfas tog sin början. Byggnaderna från 1940-50-talet är idag tämligen förändrade där mycket av det ursprungliga och tidstypiska uttrycket förminskats genom renoveringar och ombyggnader. Nyare hus återfinns även norr om Långsjövägen mellan bergshöjderna invid Källviksvägen.
- Längst strandkanten återfinns en rad med traditionellt utformade sjöbodar med rödmålade träfasader och tegeltäckta sadeltak. Flera av bodarna har stått på platsen sedan mitten av 1900-talet och är välbevarade, en bod är dock förmodligen uppförd redan på 1920-talet.
- Områdets bebyggelsemönster med bostadshus (från tre tydliga 1900-tals epoker) på ena sidan vägen och äldre sjöbodar på andra sidan vägen, visar hur ett kustområde som inte var en del av det gamla fiskeläget Fjällbacka, uppstått och utvecklats under 1900-talet.
- Området ingår i Riksintresse för Kulturmiljövård Fjällbacka [O 48].

Värden som är känsliga för förändringar i den fysiska miljön

- Området är känsligt för förändring. För att området ska bevara dess kulturhistoriska kvaliteter förutsätts en bibehållen markanvändning och att byggnader bevaras och underhålls.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

- Byggnadernas egenskaper kring volym och proportioner, takvinkel samt exteriöra gestaltning med fasadmateriäl, fönstersättning och kulör ska värnas. Eventuella förändringar bör utformas med hänsyn till byggnadernas ursprungskaraktär
- För enskilda byggnader Klass I (se KBI) bör en vårdplan upprättas i samråd med fastighetsägaren.

24 Mörhult

Tidigare strandsittarläge med välbevarad 1800-talsbebyggelse

Värdebeskrivning

- Väl avgränsad kustnära miljö kring det tidigare egna samhället/byn Mörhult som är beläget på en udde där Anräsälven mynnar ut i havet strax norr om centrala Fjällbacka. Den tidiga bebyggelsen vid Mörhult växte fram i samband med den stora sillperioden under 1700-talets andra hälft.
- Under stenindustriperioden vid skiftet 1800/1900-tal fick många inflyttade arbete i de lokala stenbrotten vilket gjorde att Mörhults befolkning ökade ytterligare. Mörhult växte ihop med Källvik i början av 1900-talet och området är sedan många år helt integrerat med Fjällbacka.
- Helhetsmiljön präglas av såväl 1800-talets - som 1900-talets byggnadstradition och uppvisar, trots att nya hus kontinuerligt tillkommit efter hand, ett relativt sammanhållet uttryck där bebyggelsen domineras av småskaliga bostadshus och mindre komplementbyggnader med tegeltäckta tak och panelklädda fasader i trä. Längst strandkanten i stora delar av området återfinns en tät rad med traditionellt utformade sjöbodar med rödmålade träfasader och tegeltäckta sadeltak. Merparten av bodarna är tillkomna efter mitten av 1900-talet, ett litet antal äldre bodar återfinns dock.
- I Bustöt och Höwen återfinns ett i huvudsak bevarat äldre, tätt och oregelbundet bebyggelsemönster med rester av den äldre strukturen med ej avgränsad mark närmast bostadshusen. Ett flertal välbevarade byggnader från 1800-talet och det tidiga 1900-talet återfinns i form av enkel- och dubbelhus, en äldre ryggåsstuga samt fem tvåkammarhus.
- Noterbart är att ett relativt stort antal av husen i Mörhult är rödfärgade/rödmålade i stället för vita eller ljusmålade. Variationen av fasadkulörer är annars stor i området där hus målade i vita, gula och blå nyanser förekommer.



Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

Värden som är känsliga för förändring i den fysiska miljön

- Området är känsligt för förändring. För att området ska bevara dess kulturhistoriska kvaliteter förutsätts en bibehållen markanvändning och att byggnader bevaras och underhålls.
- Byggnadernas egenskaper kring volym och proportioner, takvinkel samt exteriöra gestaltning med fasadmateriäl, fönstersättning och kulör ska värnas. Eventuella förändringar bör utformas med hänsyn till byggnadernas ursprungskaraktär
- För enskilda byggnader Klass I (se KBI) bör en vårdplan upprättas i samråd med fastighetsägaren.

Kulturmiljö
Område 38



38 Backen

Stadskärna med vindlande, trånga gator och verksamheter vid kajen

Värdebeskrivning

- Väl avgränsad och sammanhållen, tät bebyggelsemiljö norr om Vetteberget med ett för Bohusländska kustsamhällen karaktäristiskt utseende där husen trängs på den obrukbara mark som sträcker sig ner mot havet och smala gator vindlar sig mellan de oregelbundet placerade husen. Husen i området har traditionellt vänt gaveln mot havet och det gör också många av de äldre husen fortsatt.
- På typiskt vis ligger de äldre bostadshusen på norra sidan om Norra Hamngatan medan det på andra sidan vägen längs strandkanten och invid nuvarande Fjällbacka brygga återfinns några äldre (men ombyggda) magasin samt en tät rad med traditionellt utformade sjöbodnar med tegeltäckta sadeltak och rödmålad träfasader. Merparten av bodarna förmodas ha uppförts under 1900-talets första hälft, en ännu äldre bevarad bod nära f.d. Badis ses på gammalt foto med ljusmålad träfasad, idag är den röd lika övriga. Två sjöbodnar i söder är uppförda redan på 1890-talet, bägge är sedan de byggdes utförda med en inredd bostad på loftet/vindsvåningen.
- Inte många hus har bevarats sedan 1700-talet, men huslägena är många gånger desamma vilket ger strukturen kontinuitet bakåt i tiden och gör att det tidiga fiskeläget bebyggelsemönster fortsatt ändå kan upplevas. Basehuset (Fjällbacka 163:45) på Norra Hamngatan skall ha uppförts på 1790-talet och det är ett av få bevarade bostadshus från samhällets äldsta historia.
- Det stora antalet småskaliga bostadshus i trä från 1860-1910-talet och den välbevarade äldre gatustrukturen med inslag av kul-

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

lerstensgator, trappor, gränder och murar bidrar till att tydliggöra samhälles framväxt och har ett mycket stort identitetsskapande och miljöskapande värde i den tätbebyggda miljön i centrala Fjällbacka.

- Området ingår i Riksintresse för Kulturmiljövård Fjällbacka [O 48].

Värden som är känsliga för förändringar i den fysiska miljön

- Området är känsligt för förändring. För att området ska bevara dess kulturhistoriska kvaliteter förutsätts en bibehållen markanvändning och att byggnader bevaras och underhålls.
- Byggnadernas egenskaper kring volym och proportioner, takvinkel samt exteriöra gestaltning med fasadmateriäl, fönstersättning och kulör ska värnas. Eventuella förändringar bör utformas med hänsyn till byggnadernas ursprungskaraktär.
- För enskilda byggnader Klass I (se KBI) bör en vårdplan upprättas i samråd med fastighetsägaren.



Grebbestad- Föreslagen inriktning för varje område

3 Kuseröd-Östra Kuseröd

Kulturlandskap med samlad äldre bebyggelse i söder

Värdebeskrivning

- Utbrett landskapsavsnitt längs en dalsänka med en övergripande agrar prägel med vissa bevarade gårdsmiljöer belägna i ett kulturlandskap präglat av omgivande trädbevuxta höjdryggar, öppna gräsmarker och stora åkerholmar med berg i dagen. De tidigare odlingsmarkerna sträcker sig från Kuseröd i norr nedtill Gliskilen och havet i söder.
- Norr om Sövallsvägen återfinns ett flertal större bostadshus i trä samt några äldre ekonomibyggnader. Ett fåtal av bostadshusen uppvisar, trots omfattande renoweringar, en karaktär av sent 1800-tal/tidigt 1900-tal. Merparten av husen bedöms dock vara tillkomna i senare tid.
- Vid Östra Kuseröd, direkt söder om Sövallsvägen, återfinns en ansamling med ett flertal bevarade, småskaliga gårdsmiljöer med övergripande karaktär av sent 1800-tal med typisk placering i anslutning till en stor åkerholme/bergknalle som utgjorde Kuseröds bytomt före skiftena under 1800-talets första hälft. Manbyggnaderna är utförda med vitmålade träfasader och tegeltäckta sadeltak och i miljön ingår ett flertal traditionellt utformade ekonomibyggnader av olika storlek och ålder, samtliga utförda med rödfärgade träfasader.
- Byggnaderna i Östra Kuseröd är tätt och lite oregelbundet grupperade i anslutning till smala grusvägar som bitvis kantas av stengärdesgårdar. Där vägarna möts i en trevägskorsning uppstår en tydlig platsbildning med ett gårdstun.
- Trots att förtätning skett inom området och att flera av bostadshusen är relativt nybyggda så bidrar den i grunden bevarade, äldre bebyggelsestrukturen med de tätt grupperade byggnaderna kring gårdstunet och utmed de äldre genomfartsvägarna till att ge området karaktär av en samlad äldre bymiljö.

Värden som är känsliga för förändringar i den fysiska miljön

- Området är känsligt för förändring. För att området ska bevara dess kulturhistoriska kvaliteter förutsätts en bibehållen markanvändning och att såväl byggnader såväl som kulturlandskapet bevaras och underhålls.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

- Byggnaderna är känsliga för förändring avseende deras volym och proportioner, takvinkel samt exteriöra gestaltning med fasadmateriäl, fönstersättning och kulörer. Eventuella förändringar bör utformas med hänsyn till byggnadernas ursprungskaraktär.

4 Sövall

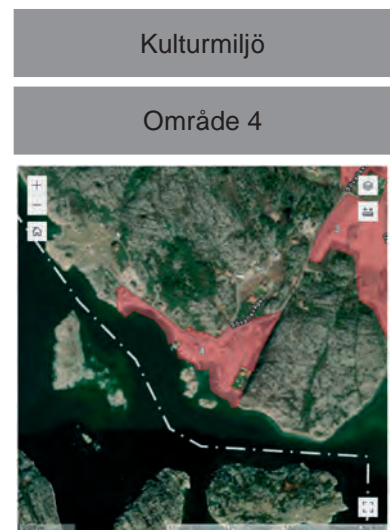
Kustremsa med öppet kulturlandskap och äldre träbebyggelse

Värdebeskrivning

- En dalsänka med hällmarksmosaik och ett öppet kulturlandskap med strandäng (hävdad betesmark) beläget mellan omgivande bergsryggar och söder om Sövallsvägen den uppbrutna kustremsan med holmar och skär samt grund strandmark.
- Intill vägen återfinns en tämligen glest placerad trähusbebyggelse av varierande karaktär och ålder, gemensamt är att bostadshusen är utförda med ljusmålad träpanel och tegeltäckta sadeltak. De äldsta byggnaderna området utgörs av ett fåtal småskaliga gårdsmiljöer i traditionella lägen med enkla, små ekonomibyggnader och traditionellt utformade sjöbodar.
- Gårdsmiljöerna som helhet uppvisar en förhållandevis välbevarad karaktär från 1800-talets andra hälft. Merparten av sjöbodarna är förlagda på berghällar i områdets södra del och är tillsynes relativt gamla och karaktäriseras av sina grånade träfasader.

Värden som är känsliga för förändringar i den fysiska miljön

- Området är känsligt för förändring. För att området ska bevara dess kulturhistoriska kvaliteter förutsätts en bibehållen markanvändning och att såväl byggnader såväl som kulturlandskapet bevaras och underhålls.
- Byggnaderna är känsliga för förändring avseende deras volym och proportioner, takvinkel samt exteriöra gestaltning med fasadmateriäl, fönstersättning och kulörer. Eventuella förändringar bör utformas med hänsyn till byggnadernas ursprungskaraktär.





9 Rörviks gård med omnejd

Välbevarad lantlig bebyggelsemiljö med 1800-tals karaktär

Värdebeskrivning

- Välbevarad helhetsmiljö kring Rörviks gård med ett flertal äldre träbyggnader och ett agrart, småskaligt kulturlandskap med delvis hägnad jordbruksmark som bryts upp av berg i dagen österut mot väg 163.
- Bebyggelsemiljön inbegriper flera småskaliga, panelklädda bostadshus och komplementbyggnader med tegeltäckta sadeltak samt några traditionellt utformade ekonomibygnader utförda med sadeltak och rödfärgade fasader. Flertalet av byggnaderna uppvisar en 1800-talskaraktär, på ett av bostadshusens fasad är även året 1847 markerat.
- De äldsta byggnaderna är placerade tätt inpå ömse sidor om en slingrande, smal grusväg (en f.d. fägata) som kantas av stengärdesgårdar. Sammantaget ger ansamlingen av olika hus fritt placerade invid vägen en karaktär som påminner om en traditionell klungby och dagens karaktär motsvarar i stor utsträckning den som går att utläsa på karta över Rörvik från 1822.
- Kärnområdet, längs den före detta Fägatan, med flera välbevarade byggnader från 1800-talet utgör tillsammans med några senare tillkomna bostadshus samt ekonomibygnader en helhetsmiljö av tätortsnära landsbygd med stora upplevelsemässiga kvaliteter och stort miljöskapande värde.

Värden som är känsliga för förändringar i den fysiska miljön

- Området är känsligt för förändring. För att området ska bevara dess kulturhistoriska kvaliteter förutsätts en bibehållen markanvändning och att såväl byggnader såväl som kulturlandskapet bevaras och underhålls.
- Byggnadernas egenskaper kring volym och proportioner, takvinkel samt exteriöra gestaltning med fasadmateriäl, fönstersättning och kulör ska värnas. Eventuella förändringar bör utformas med hänsyn till byggnadernas ursprungskaraktär.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka	Grebbestad		Metod och bakgrund		

11 Rörvik-Asken

Tätortsnära landsbygd med äldre gårdsmiljöer

Värdebeskrivning

- Landskapsavsnitt dominerat av en öppen dalgång med kulturlandskap i form av tidigare brukad jordbruksmark med lämningar efter äldre stenhägnader. Mitt i dalgången i nord-sydlig riktning rinner ett öppet dike som mynnar ut i söder vid Trälvik. Delar av den tidigare jordbruksmarken i norr har nyligen börjat planeras och bebyggas med nya villor.
- Bebyggelsemiljön som helhet präglas av ett mindre antal äldre, småskaliga gårdar med manbyggnader och ekonomibyggnader placerade i traditionella lägen mot de anslutande öppna markerna.
- I öster återfinns bebyggelsen samlad på ömse sidor direkt invid den smala Rörviksvägen. Intill bergssidan längst i väster av dalgången återfinns en ensamliggande gårdsmiljö.
- De äldre byggnaderna vid gårdsbildningarna utgörs av förhållandevis välbevarade trähus med ljusmålade panelfasader, hög stenfot och tegeltäckta sadeltak med en övergripande karaktär av 1900-talets första del. Till merparten av de äldre bostadshusen hör mindre ekonomibyggnader med traditionell utformning med röda fasader och sadeltak. Vid den ensamliggande gårdsmiljön i väster återfinns vid sidan av bostadshus och två ekonomibyggnader även en undantagsstuga om 1,5 våning med hög stenfot.

Värden som är känsliga för förändringar i den fysiska miljön

- Området är känsligt för förändring. För att området ska bevara dess kulturhistoriska kvaliteter förutsätts en bibehållen markanvändning och att såväl byggnader såväl som kulturlandskapet bevaras och underhålls.
- Byggnadernas egenskaper kring volym och proportioner, takvinkel samt exteriöra gestaltning med fasadmaterial, fönstersättning och kulör ska värnas. Eventuella förändringar bör utformas med hänsyn till byggnadernas ursprungskaraktär.

Kulturmiljö

Område 11





12 Ulmekärrssand - Grönemad

Havsnära kulturlandskap med friliggande trähus

Värdebeskrivning

- Öppet, flackt strandområde inramat av bergshöjder åt norr, öster och söder. Området utgörs till stora delar av ett hävdad kulturlandskap i form av strandäng med inhägnad betesmark, mindre delar utgörs av ljunghed och gräsmarker som närmast vattnet övergår i sandstrand.
- I sydöst återfinns ett urval av olika typer av traditionellt utformade bostadshus med panelklädda fasader och tegeltäckta sadeltak. Byggnaderna utgör förhållandevis välbevarade exempel på småskaligt trähusbyggande från sent 1800-tal fram till mitten av 1900-talet.
- Området som helhet utgör en traderad struktur i landskapet kring Grönemad med bebyggelsen placerad med "ryggen" mot höjder och bergknallar samt öppna strand- och gräsmarker ut mot vattnet.
- Vid sekelskiftet 1900 anlades en konserverfabrik samt en cementfabrik invid det öppna strandområdet. Fabriksbyggnaderna är rivna men det bevarade bryggläget (Kullgrens brygga) vittnar om tidigare utskeppning av fabrikenas industriprodukter samt granit från de närbelägna stenbrotten

Värden som är känsliga för förändringar i den fysiska miljön

- Delar av området är känsligt för förändring med avseende på dess öppna karaktär som allmän strandmark med utblickar mot Källareholmen och den intilliggande skärgården. För att området ska bevara dess kulturhistoriska kvaliteter förutsätts en bibehållen markanvändning och att kulturlandskapet bevaras och underhålls.
- Bryggläget på stranden har ett kontinuitets- och symbolvärde och bryggan minner om områdets 1900-talshistoria med den tidigare fabriksverksamheten, och mer specifikt då om den gamla utskeppningsbryggan vilken låg på samma plats som dagens brygga.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka	Grebbestad		Metod och bakgrund		

13 Sandhaken-Krossekärns hamn

Kustremsa med hamn, sjöbodas och fyrfrontshus

Värdebeskrivning

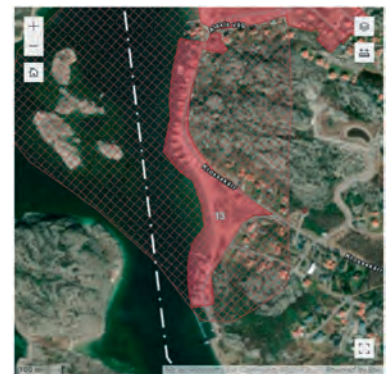
- Kustremsa med berg och hållmark som närmast havet möter öppet strandområde med sandmark.
- I områdets norra del återfinns ett stort antal, relativt glest placerade, sjöbodas på rad. Bodarna är rödmålade och traditionellt utformade med tegeltäckta sadeltak. Flertalet bodas är uppförda under 1900-talets första hälft.
- Inom området återfinns två äldre, stora bostadshus i form av ett trefrontshus och ett fyrfrontshus, bägge utförda med tegeltäckta sadeltak och med hög stenfot. Hustyperna är ovanliga men samtidigt typiska för norra Bohuslän från 1900-talets början.
- Längst i söder ligger Krossekärns hamn med dess utpräglade karaktär av småskalig maritim verksamhet med traditionellt utformade röda byggnader och bodas, en kran samt bryggas och kajer i trä.
- Området som helhet har stort miljöskapande värde med en utpräglad kustnära karaktär men av lite annat slag än den som återfinns i de betydligt tätbebyggdare äldre fiskelägena, ex. som i centrala Grebbestad.

Värden som är känsliga för förändringar i den fysiska miljön

- Området är känsligt för förändring. För att området ska bevara dess kulturhistoriska kvaliteter förutsätts en bibehållen markanvändning och att såväl byggnader såväl som kulturlandskapet bevaras och underhålls.
- Byggnadernas egenskaper kring volym och proportioner, takvinkel samt exteriöra gestaltning med fasadmateriel, fönstersättning och kulör ska värnas. Eventuella förändringar bör utformas med hänsyn till byggnadernas ursprungskaraktär.

Kulturmiljö

Område 13





14 Grönemadsvägen

Välbevarad helhetsmiljö längs gammal vägsträckning

Värdebeskrivning

- Väl avgränsat landskapsavsnitt bestående av flera välbevarade trähus från sekelskiftet 1900 längs med en smal, äldre vägsträckning, inramad av bergknallar och stengärdsgårdar.
- Miljön är agrart präglad med flera bostadshus och traditionellt utformade ekonomibyggnader placerade i typiska lägen och med anslutande öppen jordbruksmark direkt söder om vägen.

Värden som är känsliga för förändringar i den fysiska miljön

- Området är känsligt för förändring. För att området ska bevara dess kulturhistoriska kvaliteter förutsätts en bibehållen markanvändning och att såväl byggnader såväl som kulturlandskapet bevaras och underhålls.
- Byggnadernas egenskaper kring volym och proportioner, takvinkel samt exteriöra gestaltning med fasadmateriäl, fönstersättning och kulör ska värnas. Eventuella förändringar bör utformas med hänsyn till byggnadernas ursprungskaraktär.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka	Grebbestad		Metod och bakgrund		

15 Ulmekärr-Solberga

- Kulturlandskap med äldre gårdsmiljöer

Värdebeskrivning

- Välbevarad helhetsmiljö som utgörs av de två äldre gårdsbildningarna Ulmekärr och Solberga vilka är förlagda på ömse sidor om en landsväg, i ett agrart och småskaligt kulturlandskap i form av en smal dalgång inramad av randskog och berg.
- De bägge gårdsmiljöerna inbegriper manbyggnader med hög stenfot, vitmålade träfasader och tegeltäckta sadeltak samt ett flertal traditionellt utformade ekonomibyggnader av olika ålder, samtliga utförda med sadeltak och röda fasader
- Gårdarna Ulmekärr och Solberga utgör tydliga landmärken genom sin placering i traditionella lägen längs dalsidorna invid landsvägen, omgivna av öppen och aktivt brukad jordbruksmark med inslag av äldre ädellövträd och trädrader
- Gårdsmiljön Ulmekärr har ett särskilt strategiskt läge vid en äldre vägkorsning, men även vid Solberga finns spår av äldre vägstrukturer med bland annat bevarade stengardister.

Värden som är känsliga för förändringar i den fysiska miljön

- Området är känsligt för förändring. För att området ska bevara dess kulturhistoriska kvaliteter förutsätts en bibehållen markanvändning och att såväl byggnader såväl som kulturlandskapet bevaras och underhålls.
- Byggnadernas egenskaper kring volym och proportioner, takvinkel samt exteriöra gestaltning med fasadmaterial, fönstersättning och kulör ska värnas. Eventuella förändringar bör utformas med hänsyn till byggnadernas ursprungskaraktär.
- Kompletterande bebyggelse kan tillkomma i en placering i randzonen där berg och skog möter åkermark. Anpassning behöver även ske gällande tillkommande bebyggelses utformning.

Kulturmiljö

Område 15





25 Stenbrott vid Ulmekärr-Kuserödsmyren (Grebbestad 2-5)

Hällmarksområde med tydliga spår av tidigare stenbrytning med storbrott i söder och flera platser i norr med småbrott.

Värdebeskrivning

- Spåren på platsen utgörs av storskaliga brottväggar, vägsystem för transport av sten till utskeppningshamnen i sydväst (Munksund). Vidare finns skrotstenshögar som i flera fall är upplagda i kallmurade staplar och utgör minnen av bearbetningsplatser.
- Verksamheten på platsen bedrevs av Granitaktiebolaget C.A Kullgrens Enka, vid tiden ett av de största företagen inom den bohuslänska granitindustrin, från sent 1800-tal och fram till 1920-1930-talet.
- Området har högt kulturhistoriskt värde enligt rapport ”Sten. doc 2.0 Den bohuslänska granitindustrin – kunskapsuppbyggnad och planeringsunderlag”. I Samma underlag framhålls att området bör betraktas som en utpekad kommunal kulturmiljö.

Värden som är känsliga för förändringar i den fysiska miljön

- Stenbrottslämningarna i området bör värnas som spår från den tid så brytning och bearbetning av Bohusgranit var en av de viktigaste näringarna i nora Bohusläns granitbälte
- Områdets värden är känsligt för förändringar i form av exploatering inom området vilket försvårar läsningen av spåren i landskapet.
- Insatser som minskar igenväxning och möjliggör fortsatt läsbarhet av spåren inom området är positivt.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka	Grebbestad		Metod och bakgrund		

26 Greby gravfält med omnejd Riksintressant gravfältsområde

Värdebeskrivning

- Stora delar av området är utpekade som riksintresse för kulturmiljövården Greby [O 50]. Uttryck för riksintresset: Gravfält bestående av 200 högar och stensättningar med resta stenar (200-600 e Kr.)
- Med sin täta koncentration av gravhögar och inslag av höga, resta stenar utgör Greby gravfält ett dominerande inslag i landskapsbilden som präglas av ett öppet kulturlandskap med långa siktlinjer.
- Greby gravfältets ljungebevuxna slätter med hävdad ängsmark utgör en unik fornlämningsmiljö inbegripande länets största järnåldersgravfält.
- Greby gravfält ägs och förvaltas av Statens fastighetsverk.

Värden som är känsliga för förändringar i den fysiska miljön

- Området är mycket känsligt för förändring. För att området ska bevara dess kulturhistoriska kvaliteter förutsätts en bibehållen markanvändning och att såväl gravlämningar såväl som kulturlandskapet bevaras och underhålls. Mycket stor restriktivitet ska gälla mot åtgärder som påverkar landskapsbilden.
- Fornlämningar som inte ingår i riksintresseområde hanteras i enlighet med KML.
- Eventuell nyttillkommande bebyggelse som visuellt kan komma att påverka fornlämningsområdet och dess omgivning bör undvikas.

Kulturmiljö

Område 26



Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka	Grebbestad		Metod och bakgrund		

Kulturmiljö
Område 27



27 Grebbestad kyrka och Grebbestads Folkhögskola Symbolbyggnader vid den norra infarten

Värdebeskrivning

- Grebbestad Kyrka uppfördes 1890-92 i granit efter ritningar av arkitekt Adrian C Petersson. Kyrkan representerar det sena 1800-talets skede med nya kapell och kyrkor som uppfördes i den bohuslänska kustbebyggelsen, på grund av de långa avstånden till den egentliga sockenkyrkan.
- Kyrkan utgör en viktig del i bebyggelsebilden i norra Grebbestad, som att den utgör ett faktiskt landmärke sedd från sjösidan.
- Kyrkogårdens grusgångar, stenmur, trädrader och smidesgrindar är värdefulla för helhetsmiljön. De äldre kvarteren på kyrkogården har en stor andel karaktärsskapande gravramar och höga eller halvhöga gravvårdar.
- Lindska gården, Grebbestad 2:317, är ett relativt välbevarat trähus byggt 1890 som tidigare fungerat som komministerbostad och periodvis även som pastorsexpedition. Idag bedriver Svenska Kyrkan diakonal verksamhet på platsen. Byggnaden är utförd med hög stenfot (låg källarvåning i suterräng med en större port på kortsidan ut mot gatan) vitmålad träpanel och ett tegeltäckt sadeltak. Byggnaden har en tydlig, såväl visuell som funktionell, koppling till kyrkomiljön och har ett stort miljömässigt värde för gatubilden på Sövallsvägen.
- Grebbestads folkhögskola utgör en egen delmiljö som med sina många huskroppar av varierande ålder speglar de skilda decennier då de olika skolbyggnaderna uppförts (1930-tal, 1960-tal, 2000-tal). Mellangården har ett stort egenvärde som en god representant för sin tids arkitekturstil och det senaste nybygget ger en tydlig bild av det tidiga 2000-talets arkitektoniska stiluttryck.

Värden som är känsliga för förändringar i den fysiska miljön

- Området är känsligt för förändring. För att området ska bevara dess kulturhistoriska kvaliteter förutsätts en bibehållen markanvändning och att byggnader bevaras och underhålls.
- Byggnadernas egenskaper kring volym och proportioner, takvinkel samt exteriöra gestaltning med fasadmateriäl, fönstersättning och kulör ska värnas. Eventuella förändringar bör utformas med hänsyn till byggnadernas ursprungskaraktär.
- För enskilda byggnader Klass I (se KBI) bör en vårdplan upprättas i samråd med fastighetsägaren.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka	Grebbestad		Metod och bakgrund		

28 Gissleröd

Tätortsnära landsbygd med äldre gårdsmiljö och enkelhus

Värdebeskrivning

- Avgränsad helhetsmiljö med övergripande lantlig karaktär från tidigt 1900-tal med ett fåtal traditionellt utformade träbyggnader placerade på ömse sidor om Grönemadsvägen.
- Gissleröd 1:143 är en av mycket få välbevarade, äldre gårdsmiljöer som bevarats i den absoluta närheten till de centrala delarna av Grebbestad. Gårdens äldre byggnader utgörs av ett bostadshus och en rödfärgad, långsträckt ekonomibyggnad med sadeltak och en mindre snedtäcka. Ekonomilängan är placerad med långsida och snedtäcka tätt ut mot Grönemadsvägen med dess krökta sträckning. Dagens bostadshus uppfördes åt folkhögskolerektor Alfred Ahlström omkring 1919. Huset har brutet tegeltäckt tak med två låga och långa taklyft/takkupor, rödfärgad locklistfasad med vita snickerier och spröjsade träfönster samt står på en hög sockel (med inredd källare) i rusticerad cementsten.
- På den motsatta sidan vägen återfinns ett mindre dubbelhus uppfört i början av 1900-talet. Huset står på en stengrund och har vitmålad träpanel och tegeltäckt sadeltak. Trots sentida förändringar uppvisar huset (främst långsidan mot vägen) en huvudsaklig karaktär från tidigt 1900-tal.
- Området är fornlämningstätt och inbegriper hållristningar och en domarring.

Värden som är känsliga för förändringar i den fysiska miljön

- Området är känsligt för förändring. För att området ska bevara dess kulturhistoriska kvaliteter förutsätts en bibehållen markanvändning och att såväl byggnader såväl som det omgivande kulturlandskapet bevaras och underhålls.
- Byggnadernas egenskaper kring volym och proportioner, takvinkel samt exteriöra gestaltning med fasadmateriäl, fönstersättning och kulörer. Eventuella förändringar bör utformas med hänsyn till byggnadernas ursprungskaraktär.
- För enskilda byggnader Klass I (se KBI) bör en vårdplan upprättas i samråd med fastighetsägaren.
- Fornlämningar hanteras i enlighet med KML.

Kulturmiljö

Område 28





30 Krossekärr-Kuseröd

Kulturlandskap med äldre gårdsmiljöer

Värdebeskrivning

- Dalgång inramad av berg med exempel på småskalig gårdsbyggelse med övergripande karaktär av sent 1800-tal förlagd i traditionella lägen längs dalsidorna med omgivande öppen jordbruksmark.
- Flera äldre manbyggnader varav merparten är utförda med hög stenfot, vitmålade träfasader och tegeltäckta sadeltak samt ett flertal traditionellt utformade ekonomibyggnader av olika ålder, samtliga utförda med sadeltak och röda fasader
- Längst i norr återfinns ett flertal träbyggnader, av varierande utformning, grupperade tätt på bägge sidor om en smal, äldre grusväg vilket ger miljön en karaktär liknande en traditionell radby.

Värden som är känsliga för förändringar i den fysiska miljön

- Området är känsligt för förändring. För att området ska bevara dess kulturhistoriska kvaliteter förutsätts en bibehållen markanvändning och att såväl byggnader såväl som kulturlandskapet bevaras och underhålls.
- Byggnadernas egenskaper kring volym och proportioner, takvinkel samt exteriöra gestaltning med fasadmateriäl, fönstersättning och kulör ska värnas. Eventuella förändringar bör utformas med hänsyn till byggnadernas ursprungskaraktär.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka	Grebbestad		Metod och bakgrund		

31 Gisslerödsbacken-Bryggerigatan

Friliggande trähus från 1800- och 1900-talen

Värdebeskrivning

- Utbrett centrumnära område med ett flertal äldre, karaktärs-
skapande bebyggelsemiljöer, däribland oregelbundet placerade,
småskaliga trähus från 1800-talets senare del samt villastads-
bebyggelse från 1930-40-talen som kompletterats med nya hus
under 1960-talet.

Värden som är känsliga för förändringar i den fysiska miljön

- Området är känsligt för förändring. För att området ska bevara
dess kulturhistoriska kvaliteter förutsätts en bibehållen markan-
vändning och att byggnader bevaras och underhålls.
- Byggnadernas egenskaper kring volym och proportioner, tak-
vinkel samt exteriöra gestaltning med fasadmateriäl, fönstersätt-
ning och kulör ska värnas. Eventuella förändringar bör utformas
med hänsyn till byggnadernas ursprungskaraktär.
- För enskilda byggnader Klass I (se KBI) bör en vårdplan upprät-
tas i samråd med fastighetsägaren.

Kulturmiljö
Område 31





32 Västra Ertseröd

Kulturlandskap med välbevarad äldre gårdsmiljö

Värdebeskrivning

- Landskapsavsnitt med ett varierat kulturlandskap inbegripande randskog av ädellöv, öppen odlingsmark med bevarade rester av äldre ängs/betesmarker inramat av omgivande berg och uppbrutet av flera åkerholmar. Centralt i området vid en trädbevuxen, större åkerholme återfinns den äldre gårdsbebyggelsen som uppvisar en huvudsaklig karaktär från tidigt 1900-tal.
- Gårdsmiljön inbegriper två större manbyggnader med hög stenhot, vitmålade träfasader och tegeltäckta sadeltak samt ett flertal traditionellt utformade ekonomibygnader av olika ålder, samtliga utförda med sadeltak och röda fasader.
- Den aktivt brukade jordbruksmarken bidrar tillsammans med den traditionellt utformade gårdsbebyggelsen till upplevelsen av ett välbevarat kulturlandskap och en helhetsmiljö med stark agrar prägel. Gårdsmiljön i sig utgör även ett tydligt landmärke genom byggnadernas placering på en åkerholme som höjer sig svagt över den öppna jordbruksmarken som sträcker sig ända ned till landsvägen.

Värden som är känsliga för förändringar i den fysiska miljön

- Området bör betraktas som en kulturhistoriskt värdefull helhetsmiljö bestående av såväl kulturlandskap som äldre gårdsbebyggelse, de aktuella byggnaderna ligger dock utanför den gräns som fördjupningen definierat för samhällsområdet.
- Området är känsligt för förändring. För att området ska bevara dess kulturhistoriska kvaliteter förutsätts en bibehållen markanvändning och att såväl byggnader såväl som kulturlandskapet bevaras och underhålls.
- Byggnadernas egenskaper kring volym och proportioner, takvinkel samt exteriöra gestaltning med fasadmateriäl, fönstersättning och kulör ska värnas. Eventuella förändringar bör utformas med hänsyn till byggnadernas ursprungskaraktär
- Fornlämningar hanteras i enlighet med KML.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka	Grebbestad		Metod och bakgrund		

33 Nedre Långgatan - Övre Långgatan

Oregelbundet 1800-tals gytter möter ordnad trädgårdsstad

Värdebeskrivning

- Utbrett, centralt beläget område som inrymmer en omfattande kulturmiljö som präglas av friliggande trähus, merparten är renodlade bostadshus men också talrika inslag av verksamhetslokaler förekommer. Området mellan Nedre Långgatan och Östra Långgatan inbegriper ett flertal äldre, småskaliga, terränganpassade trähus, varav många härrör från 1800-talet. Tillsammans med små eller obefintliga tomter/trädgårdar, smala och vindlande gator, branta trappor samt trånga gränder uppvisar denna miljö flera centrala karaktärsdrag som tydligt kan kopplas till samhällets historia som ett fiskeläge som succesivt utvecklades till att få status som köping.
- Av äldre, välbevarade hus i området utmärker sig Bockehuset och Kaptensgården. Bockehuset (Grebbestad 2:67) är en rödfärgad tvåkammarstuga som troligtvis uppfördes på nuvarande plats i Grebbestad vid mitten av 1800-talet. Sedan 1950 ägs fastigheten av Tanums kommun och i Bockehuset bedrivs idag museal verksamhet av Kulturföreningen Gamla Grebbestad. Kaptenshuset (Grebbestad 7:2) är ett vitmålat bostadshus, om två våningar med stenkällare i sutteräng. Byggnaden har en mycket välbevarad karaktär från 1800-talets mitt, men äldsta delen av huset uppfördes vid 1700-talets slut. Tanums kommun äger fastigheten sedan 1974, år 2008 utsågs Kaptensgården till byggnadsminne.
- I sydöstra och östra delarna av området övergår den gyttriga och täta bebyggelsestrukturen från 1800-talet successivt till en karaktär av trädgårdsstad med mer regelbunden planstruktur, större tomter och bostadshus med tydligare prägel av 1900-talets första hälft. Den ”nya” bebyggelsestrukturen är tydligt kopplad till framväxten av municipalsamhället och sedermera köpingen Grebbestad.
- Sammantaget är den äldre bebyggelsemiljön i området central för identiteten i centrala Grebbestad med dess karaktär som ett typiskt bohuslänskt kustsamhälle som växt fram från ett mindre fiskeläge.

Värden som är känsliga för förändringar i den fysiska miljön

- Området är känsligt för förändring. För att området ska bevara dess kulturhistoriska kvaliteter förutsätts en bibehållen mark-

Kulturmiljö

Område 33



Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka	Grebbestad		Metod och bakgrund		

användning och att byggnader samt gatumiljöer bevaras och underhålls.

- Byggnadernas egenskaper kring volym och proportioner, takvinkel samt exteriöra gestaltning med fasadmateriäl, fönstersättning och kulör ska värnas. Eventuella förändringar bör utformas med hänsyn till byggnadernas ursprungskaraktär.
- För enskilda byggnader Klass I (se KBI) bör en vårdplan upprättas i samråd med fastighetsägaren.
- Bockehuset och Kaptensgården förvaltas av Tanums kommun och vårdprogram finns framtagna för att säkerställa att byggnaderna hanteras med hänsyn till deras kulturhistoriska värden.

Kulturmiljö

Område 34



34 Östra Långgatan-Pilgatan-Esplanaden Municipalsamhällets villastad

Värdebeskrivning

- Centrumnära område med bostadsbebyggelse friliggande trähus av villakarakär. Bebyggelsestrukturen i området som helhet är tydligt förknippad med framväxten av municipalsamhället Grebbestad.
- Östra Långgatan och Storgatan utgör goda exempel på den villastad som växte fram i delar av Grebbestad på 1930- 40-talen efter den under 1900-talet första decennier framstående arkitekten Albert Lilienbergs stadsplan. Villorna i området utgörs i huvudsak av relativt enkelt utformade trähus med ljusmålade panelfasader, brutna tak eller sadeltak täckta med tegel och murade källarvåningar. De tillhörande tidstypiska trädgårdarna är förhållandevis stora och inramas med låga staket, grindar, häckar och fruktträd.
- Bostadshuset på Pilgatan är av liknande utförande men är överlag något mindre än de övriga i området. ”Egnahemshuset” på Pilgatan var bland de första privatbostäderna som byggdes i Grebbestad efter det att egentlig tomtmark började styckas av och säljas på 1920-talet.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka	Grebbestad		Metod och bakgrund		

Värden som är känsliga för förändringar i den fysiska miljön

- Området är känsligt för förändring. För att området ska bevara dess kulturhistoriska kvaliteter förutsätts en bibehållen markanvändning och att byggnader bevaras och underhålls.
- Byggnadernas egenskaper kring volym och proportioner, takvinkel samt exteriöra gestaltning med fasadmateriäl, fönstersättning och kulör ska värnas. Eventuella förändringar bör utformas med hänsyn till byggnadernas ursprungskaraktär.
- För enskilda byggnader Klass I (se KBI) bör en vårdplan upprättas i samråd med fastighetsägaren.

35 Esplanaden 1-11

Sen modernistiska flerbostadshus i tegel och puts

Värdebeskrivning

- Avgränsat centrumnära område med tre friliggande hyreshus om två våningar, uppförda mellan 1966-71. Området är ett av mycket få exempel i Grebbestad på flerbostadshus tillkomna under miljonprogrammets s.k. rekordår.
- Byggnaderna uppvisar en bevarad tidstypisk karaktär med flacka tak, fasadtegelklädda gavlar med mönstermurning, ljust putsade fasader utmed långsidorna, ospröjsade fönster, avsaknad av fönsteromfattningar samt balkongernas plåträcken.

Värden som är känsliga för förändringar i den fysiska miljön

- Byggnadernas egenskaper kring volym och proportioner, takvinkler samt exteriöra gestaltning med fasadmateriäl, fönstersättning och kulör ska värnas. Eventuella förändringar bör utformas med hänsyn till byggnadernas ursprungskaraktär.

Kulturmiljö

Område 35





36 Böstebo

Verksamheter och bostadshus kring ”bryggan”

Värdebeskrivning

- Avgränsad kustremsa med byggnader invid kajen/bryggan samt intill berget direkt öster om Strandvägen. Bebyggelsemiljön utgörs av en rik blandning av bostadshus i trä och olika slags verksamhetslokaler, i huvudsak präglade av 1900-talets och det tidiga 2000-talets varierande byggnadsskick. Det är endast byggnader inom området som tillkommit före 1970 som bedöms kunna uppvisa något uttryckligt kulturhistoriskt värde.
- De två f.d. konserverfabrikerna på bryggan har miljöskapande värde samt ett betydande samhällshistoriskt och socialhistoriskt värde. Tillsammans med gångbrygga/kaj och sjöbodrar (av sentida utförande) visar de tydligt på områdets, och hela Grebbestads, historiska koppling till traditionella maritima näringar. Även övriga äldre byggnader i området (såväl bostadshus som verksamhetsbyggnader) bidrar i hög grad till förståelsen av samhällets utveckling under det tidiga 1900-talet.

Värden som är känsliga för förändringar i den fysiska miljön

- Området är känsligt för förändring. För att området ska bevara dess kulturhistoriska kvaliteter förutsätts en bibehållen markanvändning och att äldre byggnader bevaras och underhålls. Den välbekanta bebyggelsestrukturen med bostadshus placerade öster om vägen och i huvudsak sjöbodrar och verksamhetsbyggnader placerade invid strandkanten/kajen/bryggan är ett karaktärsdrag värt att bevara.
- Byggnadernas egenskaper kring volym och proportioner, takvinkeln samt exteriöra gestaltning med fasadmateriell, fönstersättning och kulör ska värnas. Eventuella förändringar bör utformas med hänsyn till byggnadernas ursprungskaraktär.
- För enskilda byggnader Klass I (se KBI) bör en vårdplan upprättas i samråd med fastighetsägaren.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka	Grebbestad		Metod och bakgrund		

37 Grönemadsvägen-Lundenvägen-Grebbestadsskolan Variationsrik bostadsbebyggelse från perioden 1900-1970

Värdebeskrivning

- Området inbegriper en heterogen bebyggelsemiljö från 1900-talet präglad av stora tomter bebyggda med friliggande hus med olika stiluttryck, merparten utförda med ljusmålade panelfasader och tegeltäckta sadeltak.
- Invid Lundenvägen återfinns områdets äldsta byggnader i form av några välbevarade, större bostadshus från första delen av 1900-talet. Flera av byggnaderna har tidigare ingått i gårdsmiljöer, men endast bostadshusen och ett fåtal små komplementbyggnader finns idag bevarade.
- I väster återfinns skoltomten med Grebbestadsskolan. Skolmiljön innefattar ett flertal, delvis sammanbyggda, skolbyggnader med olika byggår (1931, 1945 samt 1960- och 70-talen). Var och en av skolans huskroppar är relativt välbevarad från sin tillkomsttid vilket sammantaget ger en pedagogisk återspeglning av hur skolbyggnader från olika tidsepoker utformats.

Värden som är känsliga för förändringar i den fysiska miljön

- Området är känsligt för förändring. För att området ska bevara dess kulturhistoriska kvaliteter förutsätts en bibehållen markanvändning och att byggnader bevaras och underhålls.
- Byggnadernas egenskaper kring volym och proportioner, takvinkel samt exteriöra gestaltning med fasadmateriäl, fönstersättning och kulör ska värnas. Eventuella förändringar bör utformas med hänsyn till byggnadernas ursprungskaraktär.
- För enskilda byggnader Klass I (se KBI) bör en vårdplan upprättas i samråd med fastighetsägaren.

Kulturmiljö

Område 37



Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	
Kulturmiljö					

Metod och bakgrund

Underlaget i detta avsnitt har tagits fram för att kunna formulera en övergripande tematisk inriktning för den byggda miljön, som är en del av orternas gestaltade livsmiljö.

Underlagen ger även en aktuell kunskapsbas för de bägge orterna. Det behövs för att kunna redovisa vad som är allmänna intressen av väsentlig betydelse, vad gäller den byggda miljön.

Om genomförda utredningar- Kulturmiljö

Ställningstaganden för kulturmiljöer utgör ett underlag som inom FÖP-området ersätter kommunens kulturminnesvårdsprogram från 1984 och därtill avses komplettera andra fortsatt gällande kulturmiljöunderlag.

Avgränsning och underlag

Här redovisas kulturhistoriskt värdefulla miljösammanhang med varierande utbredning, men med det gemensamt att de är på områdesnivå och således inte fokuserar på enskilda byggnader. Kulturmiljöbeskrivningarna ska fungera som ett generellt stöd för detaljplaneläggning, byggande och lovprövningar, med översiktlig karaktärisering, värdesbeskrivning och inriktning för respektive område.

De kulturhistoriska bebyggelseinventeringarna (KBI) för Grebbestad och Fjällbacka har fungerat som ett underlag i arbetet, både vad gäller värdebeskrivning samt geografisk utbredning av de områden som ingår i KBI.

Avsikten har varit att de olika underlagen skall korrespondera i möjligaste mån. Mot bakgrund av KBI:ernas höga detaljeringsnivå är det väsentligt att dessa fortsatt ses som ett viktigt stöd vid all hantering av de byggnader och miljöer som omfattas av KBI:erna.

Arbetsmetod

En översiktlig inventering med exteriör fotografering har utförts på plats i bägge samhällena. Information har hämtats från kommunens kulturminnesvårdsprogram, kulturhistoriska bebyggelseinventeringar samt från litteratur, kartor och äldre foton.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

Mötesplatser och stråk

I detta avsnitt Mötesplatser och stråk pekats ett antal viktiga mötesplatser och stråk ut som har betydelse för respektive ort.

Beskrivningarna kan tjäna som underlag för att förstå hur orterna används.

Mötesplatser och stråk som pekats bedöms också av vara av väsentlig betydelse som allmänt intresse.

Sker utveckling eller förändring av kring de värdebeskrivna objekten utgör värdebeskrivningarna underlag för att kunna bedöma om hänsyn behöver tas. Det kan också utgöra underlag till för att visa på hur vidareutveckling av värdena kan ske.

Fjällbacka - Föreslagen inriktning var varje objekt

Mötesplats 1

En viktig plats för handelsstråket i kärnan. Platsen har potential att utvecklas som mötesplats och stärkas som offentlig plats. Gestaltningen av platsen domineras idag av funktionen som parkeringsplats samtidigt som skalan, strukturen och handelsetableringarna ger stöd för en multifunktionell plats med torghandel, servering med mera.

Mötesplats 2

Ingrid Bergmans torg är en av samhällets viktigaste och mest välkända mötesplatser för besökande. Södra Hamngatan utgör dock en barriär och begränsar uppfattningen av platsen som ett torg. Platsen kan utvecklas med en mer rumsskapande gestaltning som kan avgränsa och tydliggöra torget som plats och även stärka platsens funktion.

Mötesplats 3

Längs Södra Hamngatan finns ett mindre parkområde och en parkering som öppnar upp mellan Vettebergets brant, gatan och vattnet. Detta är en plats som idag är relativt anonym men med stor potential för utveckling. Stora delar av strandlinje inom samhället är inte tillgängligt för allmänheten då sjöbodarna ligger närmast vattnet. Denna plats som ligger längs Södra Hamngatans viktiga stråk kan bli en mer aktiv och öppen plats genom medveten gestaltning som kan aktivera platsen.

Mötesplatser och stråk

Mötesplatser och stråk

Mötesplats 1

Mötesplatser och stråk

Mötesplats 2

Mötesplatser och stråk

Mötesplats 3

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

Mötesplatser och stråk

Mötesplats 4

Mötesplats 4

Badholmen är en viktig mötesplats för boende, besökare, barn och unga. Ute på Badholmen finns ett vandrarhem samt en populär badplatsen med hoppturn. Platsen har potential att utvecklas som mötesplats och besöksmål i samhället.

Mötesplatser och stråk

Mötesplats 5

Mötesplats 5

Norra Hamnen har potential att stärka stråket vid Hamngatorna. Platsen har utformats med en genomtänkt gestaltning vilket kan sätta ramarna för fortsatt utveckling av offentliga miljöer i samhället.

Mötesplatser och stråk

Mötesplats 6

Mötesplats 6

Öster om Vetteberget ligger vad många helårsboende anser vara samhällets centrum. Här finns funktioner som affär, skola, vårdcentral och bibliotek. Här finns även infartsparkeringar för besökande. Detta är en plats med potential, där stråk kan stärkas och ytor kan nyttjas mer effektivt.

Mötesplatser och stråk

Mötesplats 7

Mötesplats 7

Fotbollsplanerna är en viktig plats för barn och unga i samhället. Dessa platser kan utvecklas genom att prioritera tillgängligheten för oskyddade trafikanter samt genom en trygg gestaltning med exempelvis belysning.

Mötesplatser och stråk

Mötesplats 8

Mötesplats 8

Vetteberget och Kungsklyftan är en av Fjällbackas mest besökta platser och en viktig del av samhällets identitet. Höjdområdet är ett rekreativsområde med utsiktspunkter och vandringsstråk som nyttjas av såväl ortsbor som besökande.

Mötesplatser och stråk

Mötesplats 9

Mötesplats 9

Hockeyrinken är en viktig mötesplats för barn och unga i samhället. Dessa platser kan utvecklas genom att prioritera tillgängligheten för oskyddade trafikanter samt genom en trygg gestaltning med exempelvis belysning.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

Stråk Norra hamngatan

Norra Hamngatan är ett stråk som leder genom ett av samhällets äldsta bebyggelseområden. Med Norra Hamnplan som mötesplats har Norra Hamngatan potential att stärkas som etablerat stråk och bli en mer integrerad fortsättning längs strandlinjen från Södra hamngatan.

Mötesplatser och stråk

Stråk Norra Hamngatan

Stråk Södra hamngatan

Södra hamngatan och Galärbacken är Fjällbackas mest etablerade stråk i kärnan. Viktigt för såväl boende som besökare. Gatusektionen är smal och flera trafikslag ska kunna samspela. Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter är en viktig fråga för gestaltningen av gaturummet. Den smala sektionen innebär begränsningar för breddning och det är svårt att hitta ytor för gång- och cykelvägar. De smala strukturerna är även en del av de höga kulturvärdena inom området.

Mötesplatser och stråk

Stråk Södra Hamngatan

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka	Grebbestad		Metod och bakgrund		

Grebbestad- Föreslagen inriktning var varje objekt

Mötesplatser och stråk

Mötesplats 10

Mötesplats 10

Vid Hamnplan och Tage Wikströms gata ligger det som identifieras som Grebbestads centrum för handel och service. Här finns även varvsverksamhet med båtförvaring och båtlyftkran i direkt anslutning till hamnen. Hamnplan används till stor del för parkering. Området ligger lågt och översvämmas vid högt vatten. Platsen har potential att utvecklas i sin gestaltning. Det är dock viktigt att beakta de funktioner som finns på platsen idag så som varvsverksamheten som är viktig för identiteten för samhället samt risk för översvämning.

Mötesplatser och stråk

Mötesplats 11

Mötesplats 11

Torget i Grebbestad är en plats med stor potential. Med sitt läge i hjärtat av kärnan och längs huvudstråket i samhället finns här möjligheter att skapa ett rum för många. Idag används stora delar av ytan för parkering och en del som grönyta med en mindre lekplats.

Mötesplatser och stråk

Mötesplats 12

Mötesplats 12

Vadskär är en populär mötesplats i samhället för bad, bastu, utsikt och fiske. Platsen har potential att utvecklas som mötesplats och som besöksmål längs ett viktigt stråk.

Mötesplatser och stråk

Mötesplats 13

Mötesplats 13

Grebbestad badplats och bryggpromenad är viktiga och välbesökta mötesplatser i samhället. Gestaltningen av stråket kan vara vägledande för andra offentliga miljöer för en enhetlig utformning. Här ges utrymme för fotgängare och cyklister och öppnar upp för möten och plats för vila.

Mötesplatser och stråk

Mötesplats 14

Mötesplats 14

Sportshopen är ett handelsområde men även en besöksanläggning med flera aktiviteter för barn och unga. Sportshopen är idag en mötesplats i samhället för både boende och besökare och med sin lokalisering vid väg 163 utgör det även en entré till Grebbestad.

Mötesplatser och stråk

Mötesplats 15

Mötesplats 15

Tanumstrands besöksanläggning är en mötesplats i samhället med restaurang, service och bad.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka	Grebbestad		Metod och bakgrund		

Mötesplats 16

Siljevi idrottsplats är en viktig motionsanläggning för hela kommunen. Här finns idag främst fotbollsplaner men platsen är en viktig entré till omgivande rekreations- och naturområden. Det finns idag behov av fler fotbollsplaner i Grebbestad och Siljevi som mötesplats har potential att utvecklas och tillgängliggöras för fler idrottsverksamheter.

Mötesplatser och stråk

Mötesplats 16

Mötesplats 17

Stödberget är en välbesökt plats för både boende och besökare. Ett centrumnära rekreativområde för utsikt och vandring. Höjdområden är karaktärsskapande för hela samhället och utgör en del av ramverket för samhällets struktur och gestaltning. Entréerna till Stödberget kan förtydligas och tillgängliggöras för fler.

Mötesplatser och stråk

Mötesplats 17

Stråk Nedre Långgatan-Strandgatan

Stråket från hamnplan i norr till badplatsen i söder är välbesökt av såväl boende som besökande. Mötesplatser omger Nedre Långgatan och Strandgatan både längs vattnet och längs bergssidan. Här samlas utrymmen för infrastruktur, service, handel och restauranger samt mindre vattenanknutna verksamheter. Stråket har en varierad gestaltning och en varierad tillgänglighet. Här finns stor potential för att med utformning av offentliga miljöer öka attraktiviteten och tillgängligheten för fler.

Mötesplatser och stråk

Stråk Nedre Långg.- Strandg.

Stråk Kustpromenaden

Promenadstråket från Grebbestad centrum till Tanumsstrands besöksanläggning är ett välbesökt rekreativstråk i samhället som tillgängliggör strandområden och kustlinjen.

Mötesplatser och stråk

Stråk Kustpromenaden

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

Mötesplatser och stråk

Metod och bakgrund

Se inledande avsnitt om metod och bakgrund under avsnittet Gestaltad livsmiljö.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

Byggd miljö- Bostadsförsörjning

Bostadsförsörjning

En bostadsmarknadsanalys för hela kommunen har tagits fram under våren 2023. Inom arbetet med analysen gjordes ytterligare detaljerade studier gällande utvecklingen i Fjällbacka och Grebbestad.

Prognosen bygger på att samma bebyggelsemönster som funnits sedan tidigare fortsätter. I det förslag till mark- och vattenanvändning som tagits fram har dock förutsättningarna för att detta är den troliga utvecklingen förändrats då merparten av de bostadsområden som föreslås ligger så till att de är mer attraktiva för helårsboende än delårsboende.

Fjällbacka- Bostadsförsörjning- Behov till 2045

Befolkning och bostäder idag

I Fjällbacka bor drygt 900 personer. Enligt kommunens datablad över befolkningsutvecklingen har befolkningen ökat från 963 till 970 personer mellan åren 2015 och 2022, det vill säga med sju personer. Generellt kan befolkningsutvecklingen sägas vara avstannande.

Inom samhällsområdet finns i dagsläget cirka 500 helårsbostäder och cirka 600 bostäder som används som fritidsboende. I genomsnitt cirka 65% av småhusen är fritidshus, men andelen är högre i områdena vid kusten och lägre inåt land.

Baserat på de senaste årens befolkningsutveckling och bostadsbyggande har antalet helårsboende ökat med cirka 1 person per år, eller cirka 0,5 helårshushåll per år, samtidigt som det byggts cirka 4,5 nya bostäder per år. En mycket stor del av tillskottet till bostadsmarknaden kan alltså antas tillgodose behovet av fritidsbostäder. I nedanstående prognos fram till år 2045 antas att cirka 1/5 av tillskottet blir helårsbostäder, vilket är i linje med den historiska utvecklingen.

Prognos

En framtidsprognos med cirka 3 nya helårsboende per år ger ett bostadsbehov av cirka 1,5 nya helårsbostäder per år, eller cirka 35 bostäder fram till år 2045.

Samtidigt kan antalet delårsboende förväntas öka med cirka 12 per år vilket motsvarar cirka 5,5 fritidsbostäder per år, eller cirka 125 bostäder fram till år 2045.

Detta innebär att det behövs 7 bostäder per år, vilket ger totalt cirka 160 bostäder fram till år 2045. Detta fördelat på 1/5 för helårsboende och 4/5 för fritidsboende, och baserat på 2,11 personer per hushåll.

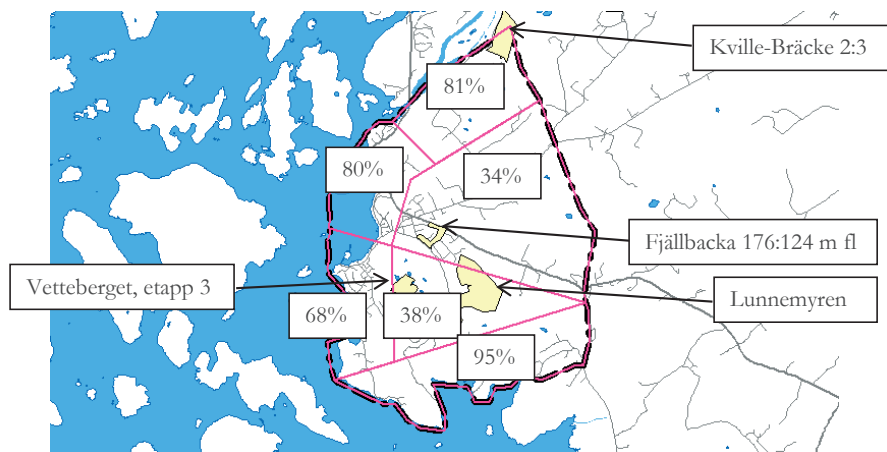
Bostadsförsörjning

Sammanställning över befolkningsutvecklingen och bostadsbehovet för Fjällbacka enligt bostadsmarknadsanalysen.

Fjällbacka, bostadsbehov	Idag	Tillskott behov, prognos per år	Tillskott sammanräknat till 2045	Totalt sammanräknat till 2045
Helårsboende	900 personer	+3	+74	ca 1000 personer
Delårsboende	1266 personer	+12	+264	ca 1500 personer
Boende totalt	2166 personer	+15	+35	ca 530 personer
Helårsbostäder	500 bostäder	+1,5	+35	ca 530 bostäder
Delårsbostäder	600 bostäder	+5,5	+125	ca 720 bostäder
Bostäder totalt	1100 bostäder	+7	+160	ca 1250 bostäder

Till höger och på nästa sida visas ett utsnitt från en bostadsmarknadsanalys över kommunen som är framtagen våren 2023, växla mellan kartor med prickarna i ovankant. Den första två kartorna visar kvoten mellan helårs och delårsboende och det sista två kartorna utvecklingen som en jämförelse mellan åren 2015 och 2022.

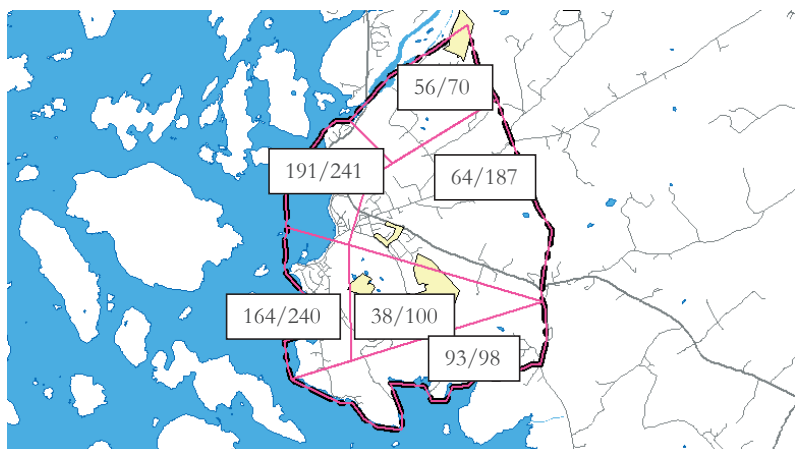
Rosa linjer visar indelning i områden som undersökts. Gula områden visar pågående detaljplaner för bostäder. Avstyckningsplaner har ej ingått.



Utsnitt från Bostadsmarknadsanalys framtagen våren 2023

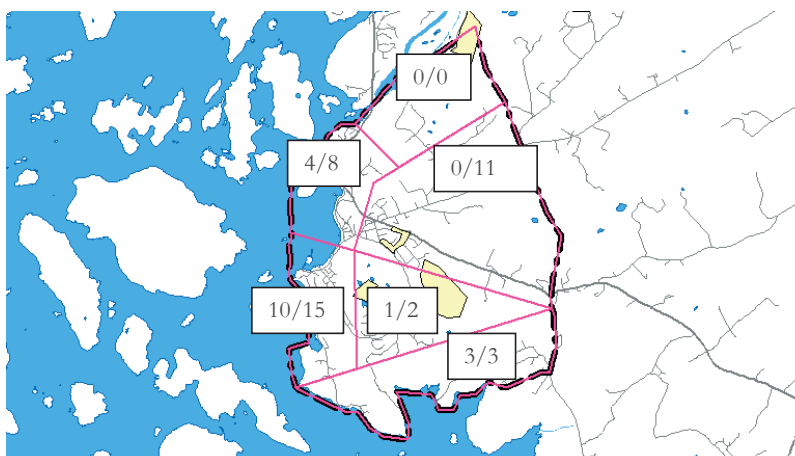
Karta ovan: Procentandel av bostadshus som används för delårsboende

Bostadsbeståndets användning uttryckt som helårs- eller delårsberoende är beroende på var bostaden är placerad. Nära kusten är andelen delårsboenden hög, inåt land lägre.



Karta överst: Antalet bostadshus som används för delårsboende / totala antalet bostadshus.

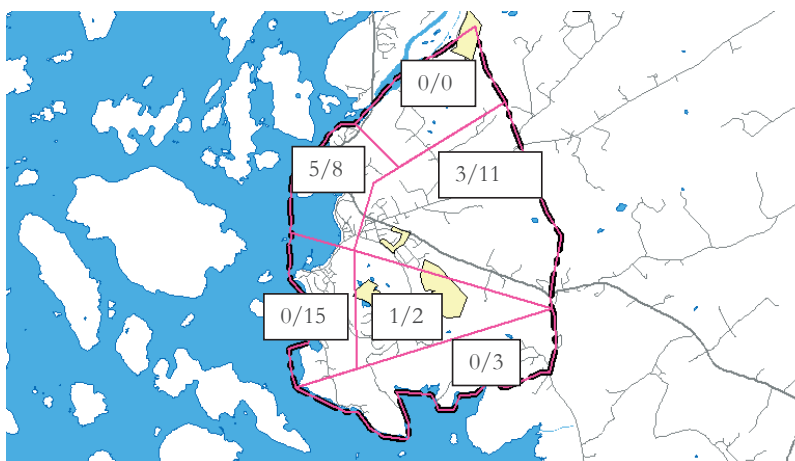
Huvuddelen av de bostäder som nyttjas för helårsboende utgörs av samhällskärnan nord och öster om Vetteberget, där det finns 185 bostadsbyggnader för detta ändamål. I områdena mot nord, söder och väster finns det sammanlagt 145 bostadshus för helårsboende. Dessa 145 bostadshus är grannar med 504 bostadshus som används för fritidsboende. Sammanlagt finns det 936 bostadshus.



Karta mellan: Antal nya bostadshus som används för delårsboende av de nya bostadshus som kom till mellan 2015 och 2022.

Av de 39 bostadshus som tillkom under perioden används 32 för delårsboende (ca 82%).

Sammanlagt har det genom omvandling och nybyggnation tillkommit i snitt ca 5 bostadshus per år som används för fritidsboende under perioden 2015-2022.



Karta nederst: Antal bostadshus som tillkommit utanför detaljplan jämfört med totala antalet bostadshus som kom till mellan 2015 och 2022.

Huvuddelen av nya bostäder tillkommer inom detaljplan (30 av 39 bostadshus, 23 % utanför detaljplan). Eftersom avstyckningsplan inte ingått i underlaget kan särskilt delområdet centralt längs med kusten vara missvisande då en avstyckningsplan från 1927 gäller för detta område.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka	Grebbestad		Metod och bakgrund		
Bostadsförsörjning					

Grebbestad- Bostadsförsörjning- Behov till 2045

Befolkning och bostäder idag

I Grebbestad bor knappt 2 100 personer. Enligt kommunens datablad över befolkningsutvecklingen har befolkningen ökat från 1908 till 1965 personer mellan åren 2015 och 2022, dvs 57 personer. Generellt finns en svagt ökande trend i befolkningsutvecklingen.

Inom samhällsområdet finns i dagsläget cirka 1200 helårsbostäder och cirka 1000 bostäder för fritidsändamål. I genomsnitt cirka 60% av småhusen är fritidshus, men andelen är högre i områdena vid kusten och lägre i centrum och inåt land.

Baserat på de senaste årens befolkningsutveckling och bostadsbyggande har antalet helårsboende ökat med cirka 8 till 10 personer, eller cirka 4 helårshushåll per år, samtidigt som det byggts drygt 20 nya bostäder per år. Baserat på att ett genomsnittligt hushåll består av 2,11 personer innebär detta att endast 1 av 5 nya bostäder har behövts för att tillgodose bostadsbehovet för helårsboende. Återstående tillskott till bostadsmarknaden kan antas tillgodose behovet av fritidsbostäder.

Grebbestad, bostadsbehov	Idag	Tillskott behov, prognos per år	Tillskott sammanräknat till 2045	Totalt sammanräknat till 2045
Helårsboende	2200 personer	+8	+211	ca 2400 personer
Delårsboende	2110 personer	+38	+844	ca 3000 personer
Boende totalt	4310 personer	+46	+1055	ca 5400 personer
Helårsbostäder	1200 bostäder	+4,5	+100	ca 1300 bostäder
Delårsbostäder	1000 bostäder	+17,5	+400	ca 1400 bostäder
Bostäder totalt	2200 bostäder	+22	+500	ca 2700 bostäder

På nästa sida och uppslaget efter det visas ett utsnitt från en bostadsmarknadsanalys över kommunen som är framtagen våren 2023, växla mellan kartor med prickarna i ovankant. Den första två kartorna visar kvoten mellan helårs och delårsboende och det sista två kartorna utvecklingen som en jämförelse mellan åren 2015 och 2022.

Rosa linjer visar indelning i områden som undersökts. Gula områden visar pågående detaljplaner för bostäder. Avstyckningsplaner har ej ingått.

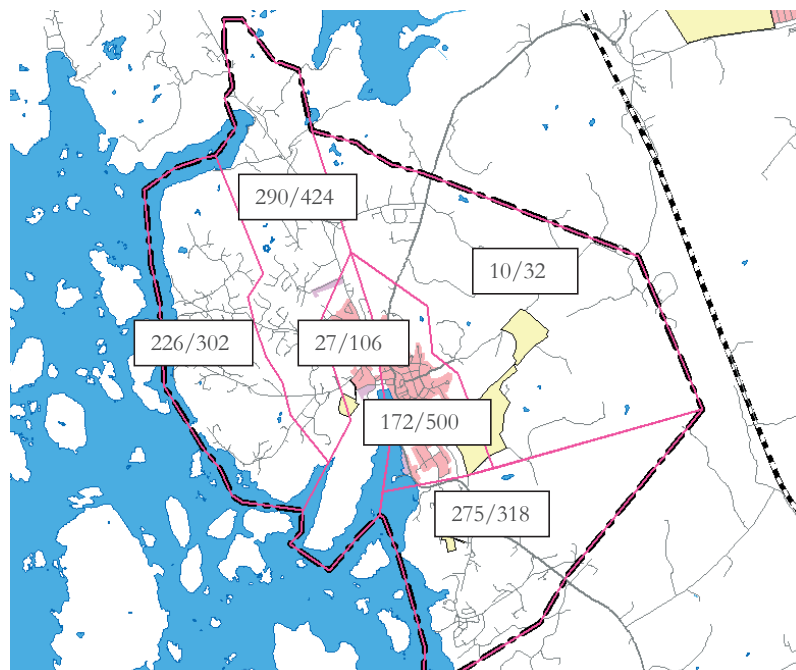
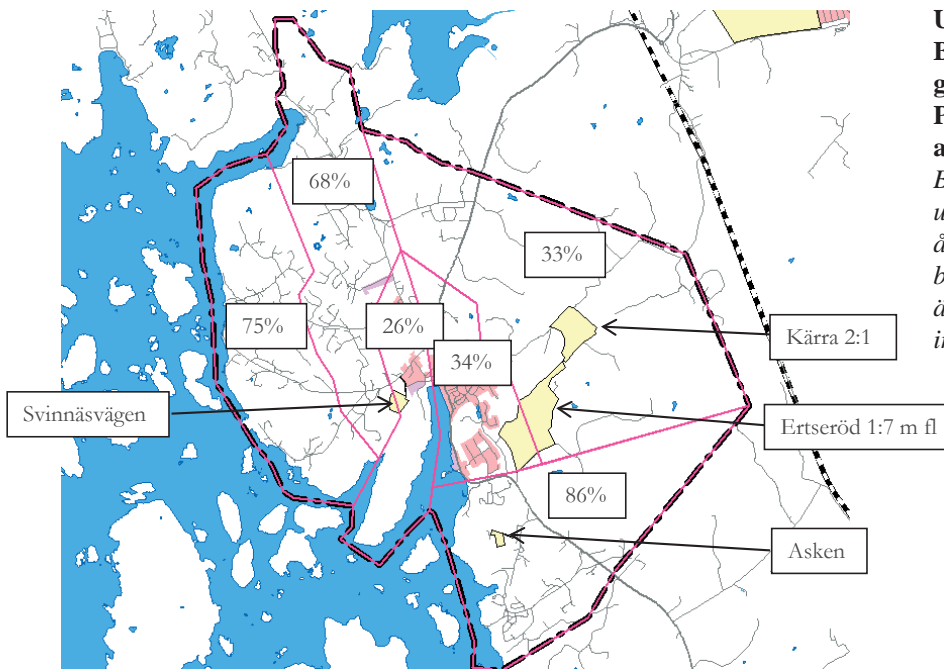
Prognos

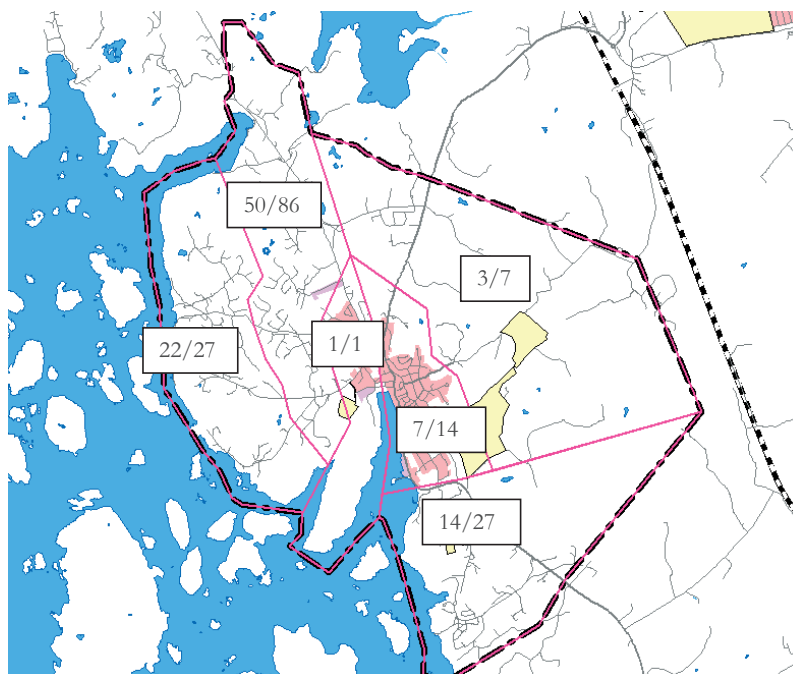
En framtidsprognos med cirka 8 nya helårsboende per år ger ett bostadsbehov av cirka 4,5 nya helårsbostäder per år, eller cirka 100 bostäder fram till år 2045.

Samtidigt kan antalet delårsboende förväntas öka med cirka 38 per år vilket motsvarar cirka 17,5 fritidsbostäder per år, eller cirka 400 bostäder fram till år 2045.

Detta innebär att det behövs 22 bostäder per år, vilket ger totalt cirka 500 bostäder fram till år 2045. Detta fördelat på 1/5 för helårsboende och 4/5 för fritidsboende, i linje med den historiska utvecklingen, och baserat på 2,11 personer per hushåll.

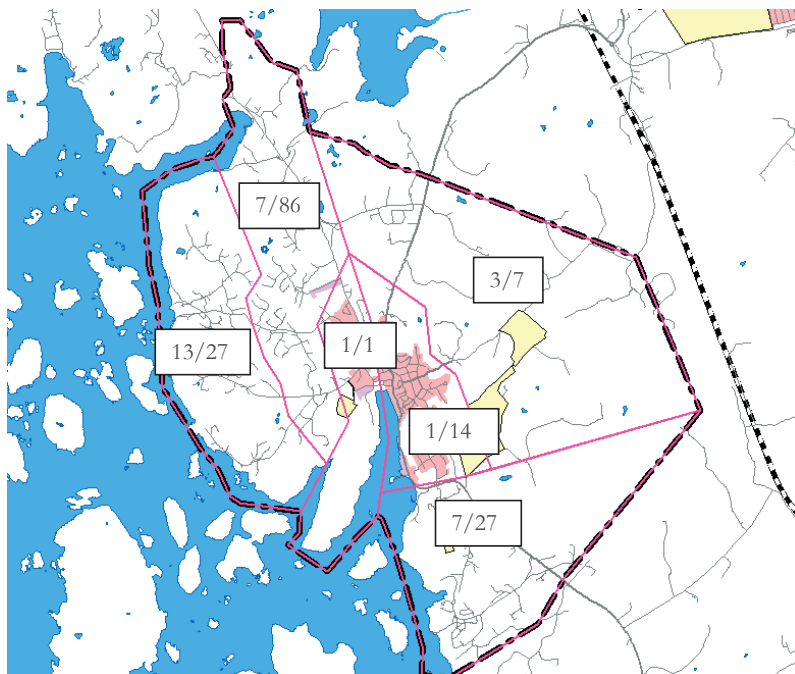
Bostadsförsörjning



[Inledning](#)[Fjällbacka](#)[Grebbe stad](#)[Underlag](#)[Kartor](#)[Vad tycker du?](#)[Byggd miljö](#)[Grönstruktur](#)[Mobilitet](#)[Teknisk infrastruktur](#)[Hälsa och säkerhet](#)[Fjällbacka](#)[Grebbe stad](#)[Metod och bakgrund](#)[Bostadsförsörjning](#)

Nedan: Antal nya bostadshus som används för delårsboende av de nya bostadshus som kom till mellan 2015 och 2022.

Oavsett område så har omkring hälften eller mer av de bostadshus som tillkommit under perioden använts för fritidsboende. Andelen följer i stort den övergripande användningen av hela bostadsbeståndet (se undantaget området ner mot Tanumstrand).



Bostadsförsörjning

Utsnitt från Bostadsmarknadsanalys framtagen våren 2023
Fördelning bostadshus som tillkommit utanför detaljplan jämfört med totala antalet bostadshus som kom till mellan 2015 och 2022.
Huvuddelen av nya bostäder tillkommer inom detaljplan. Av de 162 bostadshus som tillkom under perioden ligger 32 utanför detaljplan. Det motsvarar ca 20 % av bostadshusen i det aktuella urvalet.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

Bostadsförsörjning

Metod och bakgrund

Om genomförda utredningar- Bostadsförsörjning

En bostadsmarknadsanalys har tagits fram som utgör ett underlag för den pågående fördjupade översiktsplanen för Fjällbacka och Grebbestad. Underlaget omfattar bland annat analyser av marknadsförutsättningar och trender, trolig befolkningsutveckling och förväntat bostadsbehov i kommunen fram till år 2045. Hänsyn har tagits till den stora efterfrågan på delårsboende i kommunen.

Analysen visar att förväntat behov fram till år 2045 bedöms rymmas inom pågående planering och utnyttjade byggrätter.

Arbetsmetod

För att få fram ett förväntat behov för bostäder för Fjällbacka och Grebbestad har ortsspecifika scenarier tagits fram. Scenarierna bygger på att befolkningsökningen fortsätter att vara fördelad som de senaste 10 åren, med cirka 10% av kommunens befolkningstillväxt i Fjällbacka och 30% av tillväxten i Grebbestad. En annan utgångspunkt är att åldersfördelningen fortsätter att vara densamma som idag i de två orterna. Läs mer om detta i Bostadsmarknadsanalysen.

GRÖNSTRUKTUR

Grönstruktur- Landskap

I detta avsnitt Landskapsanalys redovisas resultatet av en landskapsanalys för de bägge orterna. Resultatet är en områdesindelning av respektive samhällsområde där varje område fått en värdebeskrivning.

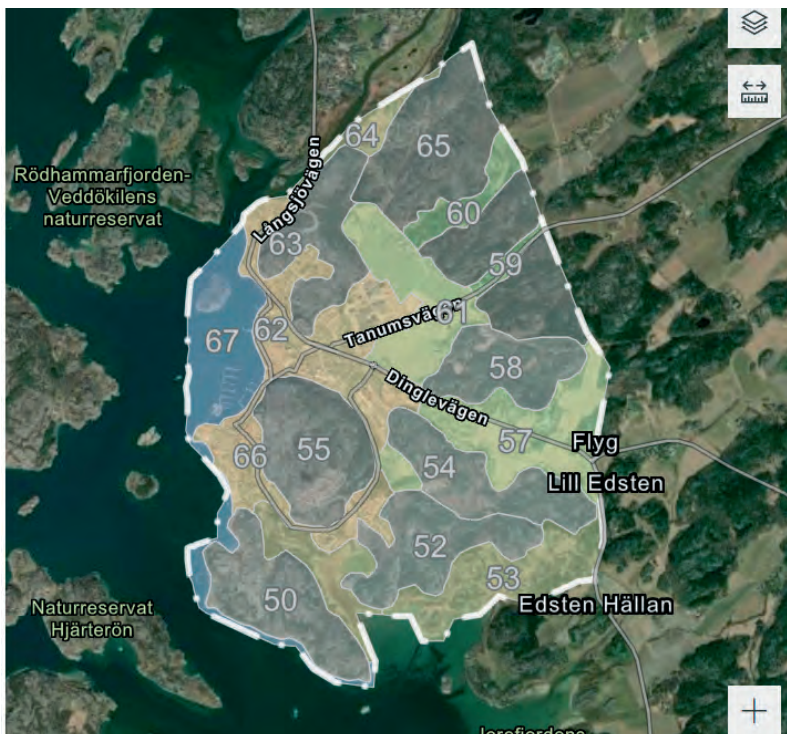
Värdebeskrivningarna, särskilt avsnittet om viktiga värden, tjänar som underlag för att beskriva de allmänna intressen som bedöms vara av väsentlig betydelse vad gäller landskapsbild.

Fjällbackas landskap

Landskapsanalys

Fjällbacka karaktäriseras av de kustnära bergen så som Vetteberget, Kvarnberget, Skuggeberget och Källvikshöjden. Bergen står i kontrast till dalgångarna vid exempelvis Bräcke och Lersten. Bergshöjderna i inlandet är mer skogsbeklädda och lägre än de kustnära bergen.














Klicka i kartan ovan för att läsa om de olika karaktärområdena i Fjällbacka och dess värden. Inom karaktärsområden för Samlad bebyggelse/Centrumbebyggelse har ingen värdering eller ställningstaganden formulerats då det inte utgör en del av grönstrukturen.



Landskapsanalys

Landskapsanalys- Fjällbacka

Landskapsanalys

-  Bergshöjder
-  Dalgång
-  Hav
-  Kustnära bergshöjder
-  Kustnära dalgång
-  Kustnära, centrumnära
-  Lägre bergshöjder
-  Samlad bebyggelse/centrumb
-  Smal dalgång
-  Större dalgång
-  strandområde/myrning
-  Centrumnära berg
-  Våtmark

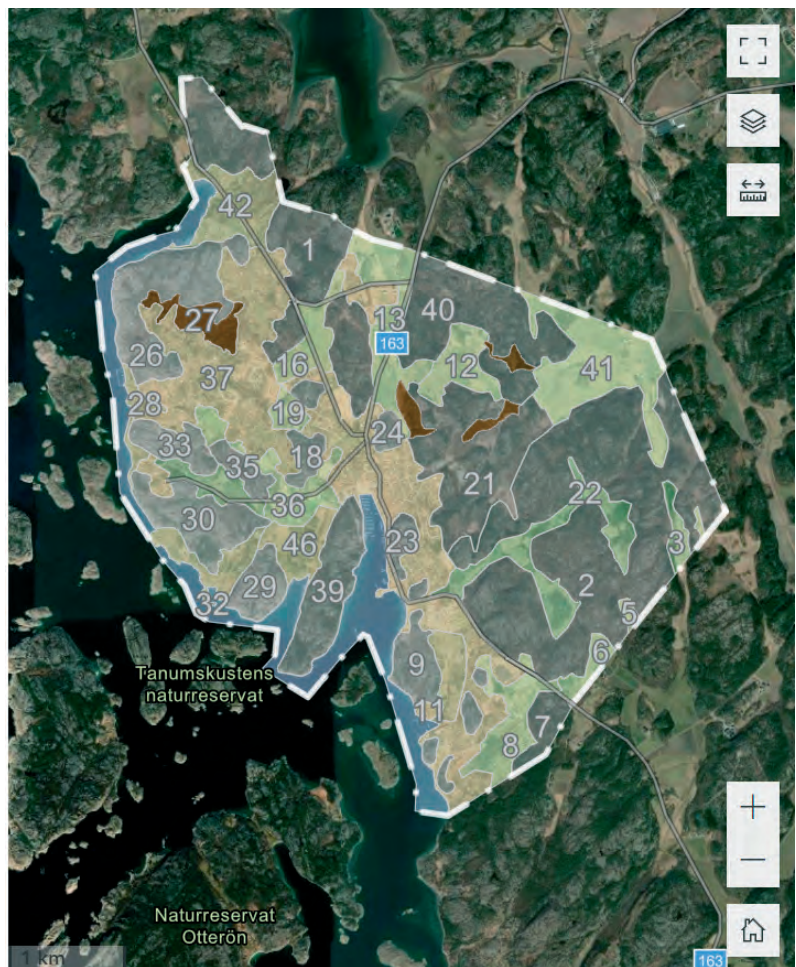
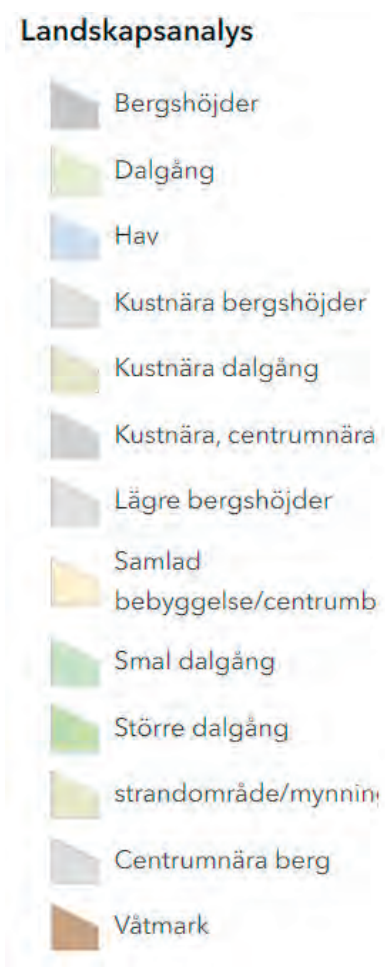
Landskapsanalys- Grebbestad

Grebbestads landskap

Landskapsanalys

Grebbestad karaktäriseras av de kustnära bergshöjderna vid Rörvik, Stödberget, Svinnäs, Gliskilen, Korssekärr och Edsviken-Ulmekärrsand. Bergen står i kontrast till dalgångarna vid exempelvis Greby, Falkeröd, Vrångeröd-Kärra och Ulmekärr.

Klicka i kartan ovan för att läsa om de olika karaktärområdena i Grebbestad och dess värden.



Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

Metod och bakgrund- Vad finns i detta avsnitt?

Underlagets roll

Underlaget i detta avsnitt har tagits fram för att kunna formulera en övergripande tematisk inriktning grönstruktur.

Underlagen används också för att kunna redovisa vad som är allmänna intressen av väsentlig betydelse vad gäller grönstrukturen i de bägge orterna.

En kombination av underlaget från ekosystemanalysen och landskapsanalysen har använts för att kunna peka ut områden i mark- och vattenanvändningskartan där den fortsatta användningen av områdena kommer präglas av dess roll vad gäller grönstrukturen.

Om landskap

Landskapstyper

Landskapet kan beskrivas i landskapstyper där form, volym och struktur utgör indelningsgrunden. Landskapstyper har en generell uppbyggnad och kan därför förekomma på flera olika områden.

Den landskapstyp som definieras inom FÖP-områdena är ett kustnära sprickdalslandskap. Det karaktäriseras av väl avgränsade bergshöjder som närmast havet är kala, även bergssidorna. Längre in är bergen mer bevuxna men fortfarande glest. Generellt är bergen relativt obebyggda.

Bergshöjderna omges av smala dalgångar som ofta är bebyggda eller uppodlade. Tät lövvegetation och bebyggelse återfinns längs med dalsidorna. Landskapet är småskaligt och har en tydlig rumslighet där kontrasten mellan berg och öppna dalgångar är viktiga för läsbarheten av landskapet. Dalgångarna har ofta tydliga riktningar med siktstråk. Landskapet är orienterbart men samtidigt är det begränsat med längre utblickar. Vida utblickar över havet och skärgården medges främst från kustnära bergshöjderna. Längre in ökar rumsligheten vilket gör det svårare att få några vidsträckta vyer.

Landskapstypen är känslig för skalbrott och nya inslag som bryter mot landskapets tydliga struktur och riktningar. Till exempel är de smala dalgångarna känsliga för nya inslag som bryter siktstråk och som försvagar kontrasten mellan de öppna dalgångarna och omgivande berg. Bergshöjderna upplevs generellt som relativt opåverkade och har därmed en låg visuell tålighet mot nya inslag, särskilt de kustnära bergen.

Landskapsanalys

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

Karaktär

Karaktärsområden

Ett karaktärsområde är ett område som har en rad gemensamma egenskaper vilka ger en särskild landskapstyp. Karaktärsområdet innehåller även unika kännetecken som är knutna till just det området eller platsen.

Beskrivningen av karaktärsområdena lyfter fram de strukturer och element i landskapet som bedöms vara avgörande för områdets karaktär som t ex skala, topografi, vegetation, markanvändning och vattenmiljöer. Funktionella aspekter i landskapet lyfts fram, t ex orienterbarhet, landmärken, sociala stråk samt ekologiska och historiska funktioner. Även människans koppling till och upplevelser av landskapet beskrivs.

Skydd

Landskapsbildsskydd

Landskapsbildsskydd är en äldre skyddsform (som bildades med stöd av 19 § naturvårdslagen). Länsstyrelserna hade enligt lagstiftningen en möjlighet att besluta om att det inom vissa utpekade landskapsavsnitt fodrades länsstyrelsens tillstånd för att uppföra nybyggnader eller vidta vissa andra arbetsföretag. Syftet med landskapsbildsskyddet var att skona landskapet från olyckliga förändringar av topografin och störande inslag i form av bebyggelse, andra arbetsföretag eller reklamordningar.

För områden som omfattas av landskapsbildsskyddet kan tillstånd behövas enligt både plan-och bygglagen, PBL; och förordnandet om landskapsbildsskydd. Det finns exempel på åtgärder som har bedömts vara förenliga med landskapsbildsskyddet, men ansetts vara otillåtna enligt PBL då de inte uppfyllde kravet på hänsyn till omgivningen. Det finns även exempel på motsatsen där en byggnad som meddelats bygglov enligt PBL ansetts skada landskapsbilden på ett sådant sätt att den var otillåten enligt landskapsbildsskyddet.

Fjällbacka skärgården omfattas till delar av landskapsbildsskydd. För samhällsområdet berörs huvudsakligen den södra delen.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

Naturgeografi och historisk användning

Naturgeografiska förutsättningar

Områdena i FÖP-området präglas av ett kuperat landskap med väl avgränsade bergshöjder och smala sprickdalar. Landskapets riktning är huvudsakligen nord-sydlig och nordost – sydvästlig och har skapats av sprickstrukturer i bohusgraniten. Inlandsisen, som hade samma riktning, har sedan bildat landskapets övergripande former och höjdskillnader. Jordarter domineras av lera/silt i dalgångarna, ofta med partier av sandiga/grusiga områden. De högsta öarna och bergknallarna sticker som högst upp 55 – 75 meter över de flacka dalgångarna som ofta bara ligger några enstaka meter över havsnivån.

Den högsta nivå som havet nått upp till efter den senaste inlandsisens avsmältning kallas högsta kustlinjen. Den är en viktig naturgeografisk gräns i landskapet och bildar gräns för avsättning av finkorniga jordar. FÖP-områdena har legat helt under högsta kustlinjen. Först för 10 000 år sedan dök de högsta höjderna upp som öar i ett kustlandskap.

Präglat av människan

Människans användning av landskapet – kulturhistorisk utveckling

Historiskt sett har människans nyttjande av mark och skog påverkat landskapet ända sedan vi under stenåldern övergick från jägare och samlare till ett mer stationärt liv med allt mer inriktning mot jordbruk under yngre stenåldern för ca 6000 år sedan. Människan har funnits i områdena under lång tid. Fasta boplatser är dock yngre än vad som påträffats på andra platser i Bohuslän. Områdena här ute i yttre kustbandet har helt enkelt inte varit tillgängliga förrän under yngre stenåldern på grund av havsnivån. Området har dock nyttjats för jakt och fiske långt tidigare.

Människor har tidigt bosatt sig i randzonen vid bergshöjderna och isälvsavlagringarna intill det hav och de vikar som sedan blev lerslätter. Områdena bestod av öar i yttre skärgården på den här tiden och flera boplatser från yngre stenålder finns i områdena på strategiskt skyddade platser.

Att människan sedan vistats här regelbundet under brons- och järnålder vittnar den mångfald av fornlämningar som återfinns i landskapet. Här finns ett stort antal rösen, hållristningar och gravfält, flera med väl placeringar i landskapet för att vara synliga och förmedla ett budskap till kommande generationer. Vi ser exempel på rösen som ligger på de högsta höjderna och hållristningar placerade på klippor vända mot forna havsvikar. I sammanhanget har Greby

Naturgeografi och historik

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

gravfält som med sin storlek och exponerade läge en särskild betydelse.

Jordbruket har varit grunden för människans försörjning under lång tid och något som påverkat landskapet i hög grad. Uppodlandet sker först på marker med lättare jordar för att sedan alltmer övergå till att hela dalgångarna blir uppodlade i takt med att redskapen förbättras och utdikning sker av de tyngre lerjordarna. Från medeltiden och fram till idag har markanvändningen intensifierats allt mer. Till detta kan läggas en ökad exploatering de senaste 150 åren i form av byggnader och vägar. De äldsta beläggen av Fjällbacka och Grebbestad är från 1600-talet då de benämns som fiskeplats eller båtplats till de omgivande gårdarna. Sillperioderna och stenbrytningen har sedan haft mycket stor betydelse för samhällenas tillväxt genom åren. Särskilt stenhuggeriet har lämnat tydliga spår i landskapet på ett stort antal platser.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

Grönstruktur- grönstruktur

I detta avsnitt Grönstruktur visas sammanhängande naturområden och värdefulla naturmiljöer.

Sammanhängande naturområden redovisas på flera olika sätt, dels som grönstråk och dels som sammanhängande partier av biotoper med lövskog, barrskog, våtmarker, vattendrag, gräsmark, hällmark och potentiellt sandiga miljöer. De två redovisningsformerna kompletterar varandra och bidrar till att skapa en förståelse för vilka element som bygger upp grönstrukturen inom samhällsområdena.

Vid utveckling av samhällena kommer några av de inventerade områdena behöva tas i anspråk. Med underlaget i botten finns goda förutsättningar att behålla gröna stråk i tillräcklig omfattning. Om samhällsutvecklingen innebär att gröna stråk skärs av kan detta underlag hjälpa till för att förstärka befintliga gröna stråk, alternativt skapa nya gröna stråk. På så sätt motverkas risken för att värdefulla naturmiljöer isoleras och den gröna infrastrukturen försämras.

De särskilt utpekade områdena som anses vara av stort värde för grönstrukturen utgör en syntesanalys där flera olika områden med olika naturvärden vägts samman. Dessa områden utgör allmänna intressen av väsentlig betydelse där hänsyn kommer behöva tas vid utveckling i eller i anslutning till de värdebeskrivna områdena.

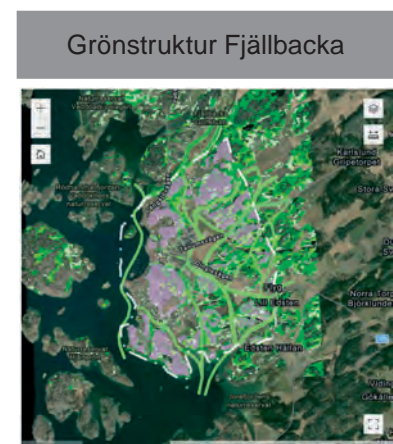
Fjällbackas natur

Nätverk - natur

Grönstrukturen följer i stora drag landskapets höjdryggar, dalgångar och vattendrag. På detta sätt hjälper grönstrukturen även människor och djur att orientera sig, ger platser dess identitet och kopplar an till den historiska utvecklingen i landskapet. Parker och naturområden tillför också estetiska och upplevelsemässiga värden och är grundläggande för en god hälsa.

På kartan Nätverk natur redovisas olika naturtyper så som hällmarker och skog, identifierade områden med stort värde för grönstrukturen som ädellövskog vid Vetteberget, Anräsälven, kustbandet Sälvik-Tångekilen samt områden där potentialen är god att utveckla nya sandiga miljöer vid Skeppstad, Ödsmål och söder om Dinglevägen.

I Fjällbacka finns ett tiotal småvatten spridda i landskapet. Ett småvatten kan vara allt från ett tjärn, vattenfyllda kärr till anlagda dammar. De flesta av dessa småvatten är belägna på Vetteberget. När det gäller småvattens funktion för exempelvis groddjur finns stora variationer. Småvatten belägna i hällmarksområden utan jordtäckan är ibland oakttraktiva för groddjur. Tre mindre vattendrag



Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

finns i området. Det största av dessa tre är Ålebäcken som mynnar vid Skeppstad vid Jorefjorden. I anslutning till bebyggelsen vid Sumpan leds högre flöden i detta vattendrag vidare i trummor och en bergtunnel genom Vetteberget för att slutligen mynna i Fjällbackas hamnområde. Det innebär att Ålebäckens naturliga fluktuationer och flöden neströms Sumpan uteblir. De tre vattendragen är också påverkade av grävningar och uträtningar.

Ett hot mot nätverket av natur är fragmentering vilket innebär att livsmiljöer för växter och djur minskar i storlek eller att avståndet emellan dem ökar till följd av bla exploatering. Vid en exploatering inom FÖP-området är det därmed viktigt att studera hur nya samband kan tillskapas eller hur kompensationsåtgärder kan vidtas.

Grönstruktur Grebbestad



Grebbestads natur

Nätverk - natur

Grönstrukturen följer i stora drag landskapets höjdryggar, dalgångar och vattendrag. På detta sätt hjälper grönstrukturen även människor och djur att orientera sig, ger platser dess identitet och kopplar an till den historiska utvecklingen i landskapet. Parker och naturområden tillför också estetiska och upplevelsemässiga värden och är grundläggande för en god hälsa.

På kartan Nätverk natur redovisas olika naturtyper så som hållmarker och skog, rödlistade arter, identifierade områden med stort värde för grönstrukturen så som dalgången vid Greby och Björnås, Brattås och Sövall men även områden där potentialen är god att utveckla nya sandiga miljöer vid Sövall, Björnås och Södra Edsvik.

I Grebbestad finns ett tiotal småvatten spridda i landskapet. Ett småvatten kan vara allt från ett tjärn, vattenfyllda kärr till anlagda dammar. Åtta mindre vattendrag finns i området. Särskilt noterbart är att i anslutning till Grebbestads tätort är att tre av dessa idag har kraftigt försämrade spridningsfunktioner eftersom långa sträckor är förlagda i trummor och rör under mark. De åtta vattendragen är också påverkade av grävningar och uträtningar.

Ett hot mot nätverket av natur är fragmentering vilket innebär att livsmiljöer för växter och djur minskar i storlek eller att avståndet emellan dem ökar till följd av bla exploatering. Vid en exploatering inom FÖP-området är det därmed viktigt att studera hur nya samband kan tillskapas eller hur kompensationsåtgärder kan vidtas.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	
Grön infrastruktur					

Metod och bakgrund

Kartläggning

Kartläggning nätverk natur och grönstråk

Under respektive ort finns kartor som visar olika naturtyper som är viktig för den gröna infrastrukturen. Informationen kommer från en heltäckande kartering av Sveriges marktäckte som har tagits fram Skogsstyrelsen med hjälp av satellitdata och laserdata. Kartorna visar också markfuktighet, där underlaget är framtaget utifrån en matematisk modell av terrängen och vattnets rörelser i landskapet.

En övergripande kartläggning av grönstråk har gjorts för varje ort. Grönstråken påvisar viktiga samband som ej bör brytas och identifierar behov av nya kopplingar för att stärka sambanden. Större strukturella stråk i landskapet är vattendrag, randskogar och bryn, kloror och dalgångar. Mindre stråk är ex småvatten, stenmurar och åkerholmar i jordbrukslandskapet samt villatradgård inom byggd miljö.

Om identifierade stråk bryts av ny bebyggelse bör det studeras hur kopplingen kan återställas alternativt bör lämpliga kompensationsåtgärder studeras.

Sammanhängande nätverk

Nätverk natur

Vilka arter som förekommer på en plats beror på en rad olika faktorer såsom hur habitatkvaliteten är lokalt och hur landskapet runt omkring ser ut och fungerar. Vilka spridningsmöjligheter som finns för arterna beror bland annat på om det finns liknande miljöer i närheten och hur vi människor brukar landskapet.

De senaste decennierna har det blivit allt tydligare att förlusten och fragmenteringen av livsmiljöer är några av de största hoten mot den biologiska mångfalden. Fragmentering innebär att livsmiljöer för växter och djur har minskat i storlek och avståndet emellan dem har ökat. Fragmentering av livsmiljöer kan exempelvis uppstå genom ändrad markanvändning såsom vid exploatering, men kan också uppkomma när kontinuerligt hävdade marker såsom slätter- och betesmarker växer igen eller när äldre skogar avverkas.

För växter och djur är det därför av stor vikt att det finns sammanhängande ekologiskt funktionella landskap. Hänsyn till och bevarande av naturvärden berör ofta vissa mindre områden eller enskilda objekt, men för en fungerande grön infrastruktur behöver planering och agerande ske på landskapsnivå. Grön infrastruktur definieras som ett nätverk av natur som bidrar till fungerande livsmiljöer för växter och djur och till människors välbefinnande. Det

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

är också viktigt finns ett fungerande utbyte mellan områden så att individer av olika arter kan förflytta sig mellan områdena (ekologisk konnektivitet).

Vattnet i sjöar och vattendrag fungerar som spridningskorridorer för många arter. Växter och djur kan spridas längs med vattendrag men också i sidled vid tillfällen då vattenflödena är höga och stränder svämmar över. Många arter är helt beroende av fungerande spridningskorridorer annars riskerar de till slut att försvinna. För många fiskarter sker leken, yngeltiden och den huvudsakliga uppväxten i olika typer av miljöer. Typiska arter som rör sig längs vattendragen är öring och ål, men även andra arter såsom mört, elritsa och abborre vandrar upp sjöarnas tillflöden under vårens lektid. Förutom själva vattenmiljöerna är deras kantzoner mycket viktiga då de bidrar med skugga och mat för de vattenlevande arterna. De är också viktiga livsmiljöer för många arter och skyddar mot översvämningar.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

Grönstruktur- ekosystemtjänster

En ekosystemtjänsts-inventering har gjorts för de bägge samhällena.

I Fjällbacka och Grebbestad har ett antal kärnområden identifierats där de sammanlagda värdena av kartlagda ekosystemtjänster är särskilt hög och viktig för orten och den specifika platsen.

Kärnområden för olika ekosystem

Kärnområden- Fjällbacka

Fjällbackas kärnområden för ekosystemtjänster utgörs av de centrurnära och obebyggda bergen Källvikshöjden, Vetteberget, Kvarnberget, Sälvik-Skuggeberget samt den kustnära dalgången vid Tångekilen. Dessa områden har många ekosystemtjänster som knyter an till de inventerade tjänsterna. Områdena är viktiga att bibehålla med nuvarande karaktär alternativt utveckla så att ekosystemtjänsterna som finns i området kan stärkas.

Ekosystemtjänster - Fjällbacka

Områden med tjänster för ekosystem

1. Kulturella ekosystemtjänster - rekreation och hälsa

Höga rekreativvärden finns på de centrurnära bergshöjderna Källvikshöjden, Vetteberget och Kvarnberget samt de lägre bergshöjderna vid Bräcke, Ödsmål och berget söder om Dinglevägen. Kustbandet erbjuder många kulturella tjänster så som bad vid badholmen, badberget och Sälvik-Bredvik samt möjligheter till båtliv och fågelskådning vid exempelvis Tångekilen. Motionsspåret och idrottsplatsen vid Tångekilen/bergshöjden norr om Skeppstad är en viktig plats för friluftsliv och motion.

Ekosystemtjänster - Fjällbacka

1. Kulturella - Rekreation och hälsa

Lämpliga åtgärder/möjligheter för rekreation och hälsa:

- Bevara Vetteberget, Källvikshöjden och Kvarnberget som centrurnära rekreativområden.
- Utveckla skolskog/uteklassrum vid bergshöjd söder om Dinglevägen, i anslutning till skolan.
- Utveckla Tångekilen till en multifunktionell yta med plats för rekreation, så som med spänger och fågeltorn.
- Skapa välkomnande entréer i form av exempelvis förbättrad skyltning till rekreativområdena.
- Tillgänglighetsanpassa stigar/skogsområden i de lägre skogspartierna för de som har svårt att nå de högre bergshöjderna i centrum, eller utveckla rekreativstråk i dalgången.
- Utveckla koncept-stigar exempelvis den korta respektive långa promenaden.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

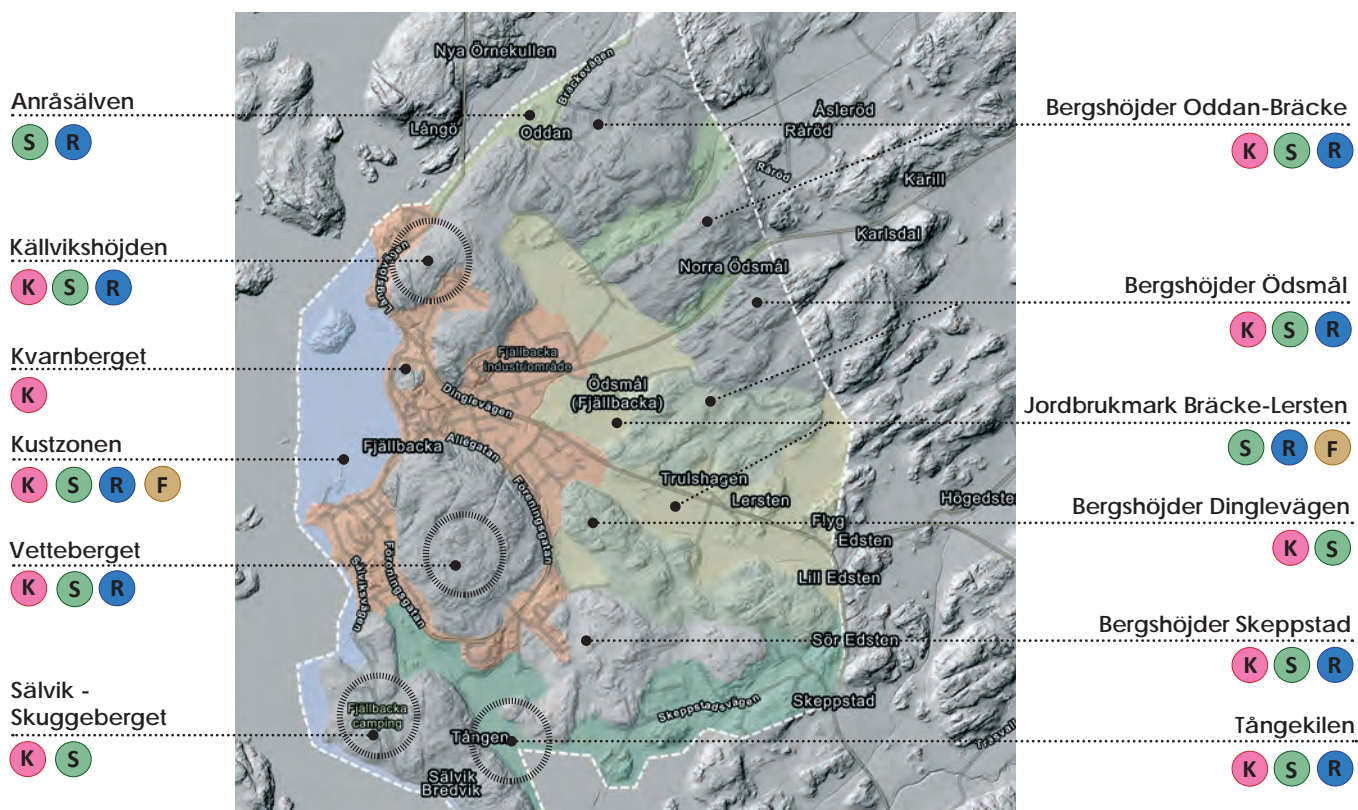
Ekosystemtjänster - Fjällbacka
2- Kulturella- Identitet.

2. Kulturella ekosystemtjänster - Identitetsbärande, symbolvärde, kulturarv

Värden som är identitetsbärande och därmed har ett högt symbolvärde för Fjällbacka är de karaktäristiska bergshöjderna Vetteberget, Källvikshöjden, Kvarnberget och Sälvik-Skuggeberget. Kustmiljön och fiskesamhället och det omgivande kulturlandskapet med sina lämningar utgör centrala delar i känslan av historisk och lokal identitet i Fjällbacka, likaså utgör Fjällbacka kyrka med kyrkogård ett viktigt symbolvärde för orten.

Lämpliga åtgärder/möjligheter för identiteten, symbolvärdet och kulturarvet:

- Förbättra tillgängligheten till de centrumsnära utsiktsplatserna
- Gör kulturmiljöstärkande åtgärder exempelvis i form av skyltning
- Bevara viktiga landskapselement som bergshöjderna, stenmurar, diken i landskapet samt bebyggelse vid nybyggnation.
- Bevara siktlinjer



Karta över Ekosystemtjänster i Fjällbacka

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

3. Reglerande ekosystemtjänster - reglering av vattenflöden

Viktigt ytor för att stödja tjänster kopplat till reglering av vattenflöden i Fjällbacka är vattendragen Anråsälven, Ålebäcken, vattendrag vid Tångekilen och småvatten på Vetteberget och bergshöjderna. Även ytor med god infiltrering så som skogsbeklädda marker på bergshöjder, lågpunkter i landskapet så som dalgångar och vattendrag, anlagda gröna ytor som parkmiljöer (Ingrid Bergmans torg, lekplatser), trädgårdar och öppna gräsytor inom bebyggelsen är också de viktiga.

Lämpliga åtgärder/möjligheter för reglering av vatten:

- Bygg ej i lågpunkter, utnyttja dessa för infiltration
- Återskapa ett våtmarksområde vid Tångekilen för biologisk mångfald, vattenrening och fördröjning.
- Identifiera och utveckla multifunktionella ytor som får över-svämmas
- Utveckla gräsytorna vid äldreboendet till en multifunktionell yta för bla infiltration, odlingslotter eller mer pollinerarvänliga odlingar.

Ekosystemtjänster - Fjällbacka

3. Reglerande- Vattenflöden

4. Reglerande ekosystemtjänster - pollinering

Viktiga områden för pollinering inom området är knutna till odlingsmarken i dalgångarna vid Bräcke och Lersten, ljung och annan växtlighet på hällmarkerna vid Vetteberget, Källvikshöjden, Sälvik – Tången, de skogsbeklädda bergshöjder samt vattendragen Anråsälven, Ålebäcken, vattendraget vid Tångekilen samt småvatten på Vetteberget och bergshöjderna. Även villaträdgårdar och mindre parkområden inom bebyggda miljöer gynnar tjänsten om miljöerna är sådana att pollinörerna trivs.

Lämpliga åtgärder/möjligheter för pollinering:

- Bevara jordbruksmark
- Restaurera våtmarker och vattendrag
- Bevara hällmarker med ljung och annan viktig växtlighet eller småvatten
- Utveckla parkmiljöer och rena grasmattor till ängsytor för att skapa miljöer där pollinörer trivs, exempelvis vid äldreboendet.
- Utred möjligheten att anlägga odlingslotter vid äldreboendet
- Bevara död ved i skogsmark
- Skötsel av vägkanter, randzoner

Ekosystemtjänster - Fjällbacka

4. Reglerande- Pollinering

5. Försörjande ekosystemtjänster - livsmedel

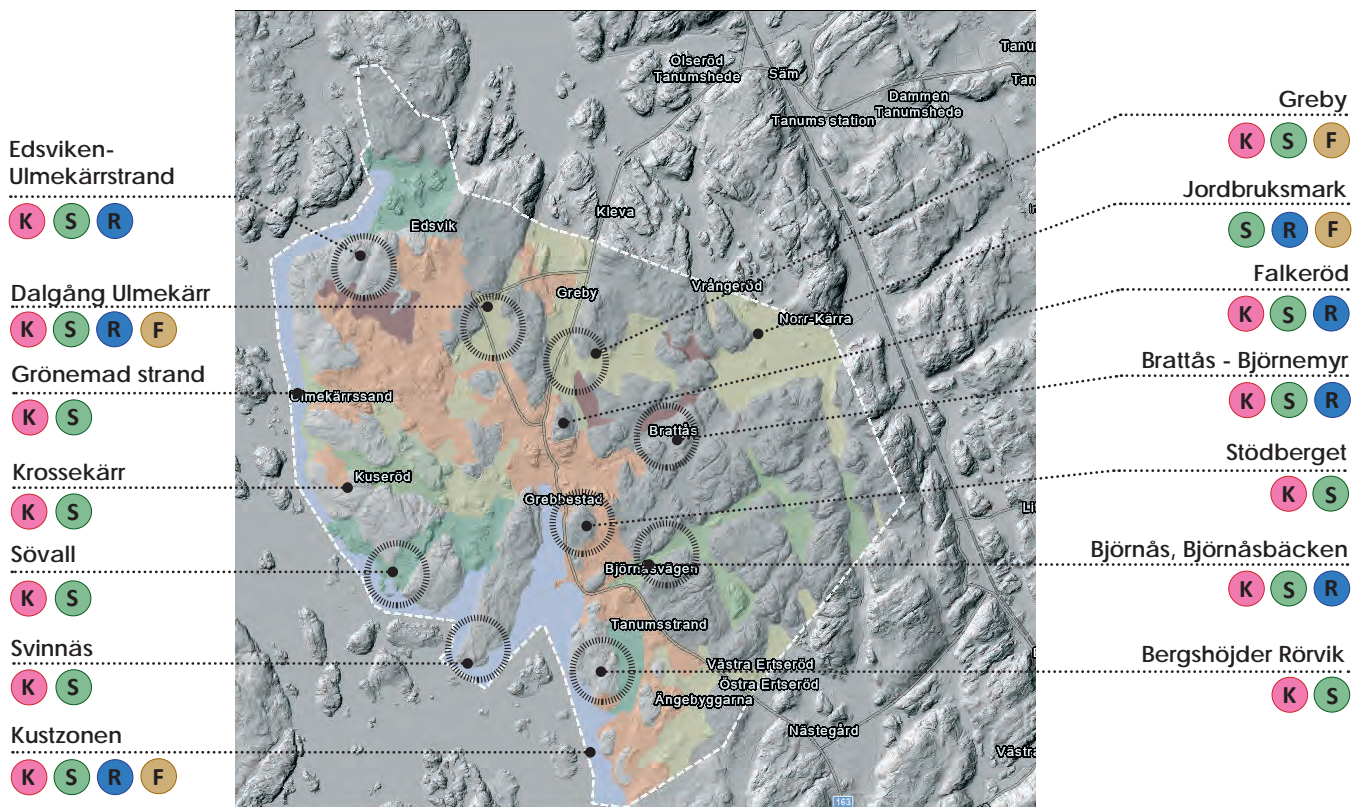
Större sammanhängande stödberättigade jordbruksblock finns i dalgången vid Bräcke samt Lersten medan mindre områden finns insprängda i dalgången vid Råröd.

Bär- och svampplockning sker på de skogsbeklädda bergshöjderna vid Bräcke, Ödsmål, norr om Skeppstad och söder om Dinglevägen.

De grunda kustområden är uppväxt- och födelseplats för olika fiskarter och har stor betydelse för kustsamhället och dess möjlighet till att erbjuda försörjande tjänster i form av marina mat.

Lämpliga åtgärder/möjligheter för de försörjande tjänsterna är att:

- Bygg ej på jordbruksmark.
- Bibehålla brukningsvägar och god tillgänglighet.
- Utred möjligheten att anlägga odlingslotter vid äldreboendet



Karta över Ekosystemtjänster i Grebbestad.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

Kärnområden- Grebbestad

Grebbestads kärnområden utgörs av de obebyggda bergshöjderna Stödberget och Rörvik, Björnås med bäckravin, Brattås med Björnemyr, Greby, dalgången vid Ulmekärr, bergshöjderna vid Edsviken - Ulmekärr, Sövall och Svinnäs. Dessa områden har många ekosystemtjänster som knyter an till de karterade tjänsterna. Områdena är viktiga att bibehålla med nuvarande karaktär alternativt utveckla så att ekosystemtjänsterna som finns i området kan stärkas.

Områden med tjänster för ekosystem

1. Kulturella ekosystemtjänster - rekreation och hälsa

Höga rekreativvärden finns på de bostadsnära bergshöjderna vid Edsviken-Ulmekärr, Falkeröd, Svinnäs, Stödberget och Rörvik. Kustbandet erbjuder många kulturella tjänster så som bad samt möjligheter till båtliv och fågelskådning. Motionsspåren och idrottsplatsen vid Siljevi är en viktig plats för friluftsliv och motion. Viktiga rekreativstråk och stigar finns bland annat i kulturlandskapet mellan Greby gravfält och Falkeröds hembygdsgård, vid Björnåsbäcken med bäckravin samt längs stranden mellan Strandvägen och Tanumstrand.

Lämpliga åtgärder/möjligheter för rekreation och hälsa:

- Bevara bergshöjderna vid Edsviken-Ulmekärr, Falkeröd, Svinnäs, Stödberget och Rörvik som bostadsnära rekreativområden.
- Skapa välkomnande entréer i form av exempelvis förbättrad skyltning till rekreativområdena.
- Tillgänglighetsanpassa stigar/skogsområden i de lägre skogspartierna för de som har svårt att nå de högre bergshöjderna eller utveckla rekreativstråk i dalgångarna.
- Utveckla konceptstigar exempelvis den korta respektive långa promenaden.

2. Kulturella ekosystemtjänster - Identitetsbärande, symbolvärde, kulturarv

Värden som är identitetsbärande och därmed har ett högt symbolvärde för Fjällbacka är de karaktäristiska bergshöjderna Vetteberget, Källvikshöjden, Kvarnberget och Sälvik-Skuggeberget. Kustmiljön och fiskesamhället och det omgivande kulturlandskapet med sina lämningar utgör centrala delar i känslan av historisk och lokal identitet i Fjällbacka, likaså utgör Fjällbacka kyrka med kyrkogård ett viktigt symbolvärde för orten.

Ekosystemtjänster - Grebbestad

1. Kulturella - Rekreation och hälsa

Ekosystemtjänster - Grebbestad

2- Kulturella- Identitet.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

Lämpliga åtgärder/möjligheter för identiteten, symbolvärdet och kulturarvet:

- Förbättra tillgängligheten till de centrumsnära utsiktsplatserna.
- Gör kulturmiljöstärkande åtgärder exempelvis i form av skyltning.
- Bevara viktiga landskapselement som bergshöjderna, stenmurar, diken i landskapet samt bebyggelse vid nybyggnation.
- Bevara siktlinjer.

Ekosystemtjänster - Grebbestad

3. Reglerande- Vattenflöden

3. Reglerande ekosystemtjänster - reglering av vattenflöden

Viktiga ytor för att stödja tjänster kopplat till reglering av vattenflöden i Grebbestad är vattendragen, våtmarker och småvatten i landskapet, ytor med god infiltrering så som skogsbeklädda marker på bergshöjder, lågpunkter i landskapet så som dalgångar och vattendrag, anlagda gröna ytorna som parkmiljöer, trädgårdar och öppna gräsytor inom bebyggelsen är också de viktiga.

Lämpliga åtgärder/möjligheter för reglering av vatten:

- Bygg ej i lågpunkter, utnyttja dessa för infiltration
- Utred möjligheten att restaurera våtmarker och vattendrag, exempelvis Kuserödsmyren i syfte att stärka landskapets egen förmåga att hålla kvar och balansera vattenflöden
- Identifiera och utveckla multifunktionella ytor som får översvämmas.

Ekosystemtjänster - Grebbestad

4. Reglerande- Pollinering

4. Reglerande ekosystemtjänster - pollinering

Viktiga områden för pollinering inom området är knutna till odlingsmarken i dalgångarna, ljung och annan växtlighet på hållmarkerna, de skogsbeklädda bergshöjder samt vattendragen. Även villaträdgårdar och mindre parkområden inom bebyggda miljöer gynnar tjänsten om miljöerna är sådana att pollinörerna trivs.

Lämpliga åtgärder/möjligheter för pollinering:

- Bevara jordbruksmark.
- Restaurera våtmarker och vattendrag.
- Bevara hållmarker med ljung och annan viktig växtlighet eller småvatten.
- Utveckla parkmiljöer och rena gräsmattor till ängsytor för att skapa miljöer där pollinörer trivs.
- Utred möjligheten att anlägga odlingslotter.
- Bevara död ved i skogsmark.
- Skötsel av vägkanter, randzoner.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

5. Försörjande ekosystemtjänster - livsmedel

Större sammanhängande stödberättigade jordbruksblock finns i dalgången vid Greby, Vrångeröd-Kärre, Björnås och Ulmekärr.

Bär- och svamplockning sker på de skogsbevädda bergshöjderna vid Kärre-Björnås-Ertseröd, Brattås-Björnemyr och Kleva, öster om Greby.

De grunda kustområden är uppväxt- och födelseplats för olika fiskarter och har stor betydelse för kustsamhället och dess möjlighet till att erbjuda försörjande tjänster i form av marina mat.

Lämpliga åtgärder/möjligheter för de försörjande tjänsterna är att:

- Bygg ej på jordbruksmark.
- Bibehålla brukningsvägar och god tillgänglighet.
- Utred möjligheten att anlägga odlingslotter.

Vad finns i detta avsnitt?

Underlagets roll

Underlaget i detta avsnitt har tagits fram för att kunna formulera en övergripande tematisk inriktning grönstruktur.

Underlagen används också för att kunna redovisa vad som är allmänna intressen av väsentlig betydelse vad gäller grönstrukturen i de bägge orterna.

En kombination av underlaget från ekosystemanalysen och landskapsanalysen har använts för att kunna peka ut områden i mark- och vattenanvändningskartan där den fortsatta användningen av områdena kommer präglas av dess roll vad gäller grönstrukturen.

Ekosystem

Kartläggning

En övergripande kartläggning av ekosystemtjänster har gjorts. Kartläggningen har skett av ett urval av ekosystemtjänster och lyfter var det finns potential för utveckling av nya ekosystemtjänster. I de gröna värdena ingår utöver skog och mindre parkmiljöer även hållmarker och jordbruksmark.

Kartläggningen är tänkt att användas som ett underlag i efterföljande planering för att göra avvägningar i olika exploateringsfrågor, till exempel var det är lämpligt eller mindre lämpligt att bygga bostäder eller vilka grönområden som är mer viktiga att bevara än andra för att skapa en robust miljö.

Ekosystemtjänster - Grebbestad

5. Försörjande- Livsmedel

Ekosystemtjänster

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

Så kallade kärnområden med ekosystemtjänster lyfts. Dessa områden är hotspot-områden där de sammanlagda värdena av kartlagda ekosystemtjänster är särskilt hög och viktig för orten och den specifika platsen. Kärnområden är ofta multifunktionella och visar att det finns många sammanlagda värden ur ett ekosystemtjänstperspektiv. Kärnområden är viktiga att hantera varsamt.

Områden där få eller inga ekosystemtjänster finns är generellt platser som är tätt bebyggda eller hårdgjorda på ett sådant sätt att ekosystemtjänster i stort sett saknas. Avsaknaden av dessa tjänster riskerar att medföra att dessa områden blir mer utsatta och mindre robusta för exempelvis stora regnmängder eller värme.

Vad har kartlagts?

Följande ekosystemtjänster har kartlagts:

Försörjande ekosystemtjänster:

- livsmedelsproduktion
- skogsbruk
- energi

Reglerande ekosystemtjänster:

- reglering av vattenflöden
- pollinering

Kulturella ekosystemtjänster:

- rekreation och hälsa
- identitet, kulturarv och symbolvärde

Stödjande ekosystemtjänster

- grön infrastruktur

MOBILITET

Avsnittet består av två delar Utgångspunkter och Förslag. Se fakta-ruta nedan till höger vad varje avsnitt behandlar.

Mobilitet- Fjällbacka

Utgångspunkter- Historik

I detta avsnitt visas hur trafikstrukturen vuxit fram genom kartanalyser av området.

Analysen syftar till att skapa en förståelse för nuvarande trafik-situation.

Trafikstrukturen i både Fjällbacka och Grebbestad har analyserats ur ett historiskt perspektiv, för att förstå vilka stråk och kopplingar som har ett längre tidsdjup, vilka rörelsemönster och beteenden som ändrats eller skapats av infrastrukturutbyggnaden, och hur trafiksystemet hänger samman med samhällets utveckling under de senaste 100 åren.

Indata till analysen har varit Generalstabskartan från 1932, Ekonomiska kartan från 1938 samt historiska ortofoton från 1956 och 1974. En slutsats är att väldigt lite har ändrats när det gäller transportinfrastrukturen från 1950-talet och fram till idag. Mer detaljer beskrivs inledningsvis i trafikkapitlet för varje tätort.



Kartbild som visar vägnätet inom och runt Fjällbacka år 1956 (källa: Lantmäteriet).

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

Utgångspunkter
Historisk tillbakablick

Historisk tillbakablick

Gatustrukturen i Fjällbacka genomgick stora ändringar under perioden från 1930-talet till början av 1950-talet. Från 1950-talet och fram till i dag är det dock i stort sätt samma infrastruktur som finns kvar och som fortfarande används, trots att det skett en omfattande utveckling av bebyggelse och trafikflöden – särskilt under senare år.

Efter branden i södra del av tätorten 1928 byggdes en ny ringväg runt Vetteberget för att kunna säkerställa framkomlighet för räddningstjänsten. Under branden hade hus behövt sprängas för att släckningsfordon skulle nå fram till branden längs den trånga Södra Hamngatan. Den nya ringvägen öppnade också upp en ny utvecklingsriktning för Fjällbacka, och möjliggjorde ny bostadsbebyggelse och etablering av en campingplats i denna del av tätorten.

1951 öppnades också Långöbron som innebar en ny förbindelse norrut längs kusten från tätorten. Denna ändring gjorde Långsjövägen till en genomfartsgata, och innebar en större trafikpåverkan på norra delen av tätorten, men angjorde också nya utvecklingsområden och kortade restiden till Grebbestad och andra samhällen längs kusten.

Utgångspunkter
Utmaningar

Utgångspunkter- Utmaningar

I detta avsnitt redovisas förutsättningar som är av betydelse för att kunna utreda mobilitet inom orterna.

För att fånga in olika gruppers olika utmaningar och behov har en uppdelning på fastboende, deltidsboende, besökare och nyttotrafik för verksamheter använts.

Fastboende

Fjällbacka har cirka 800 permanentboende invånare (SCB, 2020). Av dessa bor cirka 60 procent i småhus och 40 procent i flerbostadshus. Det finns en relativt hög andel invånare i åldersgruppen 65 år och uppåt (37 procent) jämfört med genomsnittet för riket (20 procent).

Offentlig service i Fjällbacka inkluderar grundskola F-6, förskola, servicehus för äldre, bibliotek, miljöstation vid reningsverket, Norra Hamnen, samt återvinningsstation vid parkeringen ”Stallarna” (vid Falkevägen intill väg 163).

Deltidsboende

Med deltidsboende avses personer som har sin folkbokförda adress i annan kommun men som tillbringar stor del av året, framför allt sommarhalvåret (tidig vår till sen höst) i Tanum. Enligt SCB fanns det i 2020 inom Fjällbacka tätort 383 fritidshus. Detta utgör cirka 40 procent av den samlade småhusbebyggelsen i tätorten.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

För deltidsboende är inte resor till och från arbete eller skola lika avgörande som för fastboende, även om det finns deltidsboende som förlänger säsongen i fritidshuset genom att om möjligt kombinera med jobb. En förskjutning mot mer hembaserat arbete (orsakat av både teknikutvecklingen och restriktioner kopplade till Covid 19-pandemin) kan möjliggöra detta utan att alstra ytterligare pendlingsresor på in- och utfartsvägarna. Men de flesta deltidsboende använder bilen för att nå fram till dörren med bagage och vara flexibla för ytterligare resor.

En viss andel av de interna resorna görs med cykel eller till fots, sannolikt en högre andel för fritidshus inom tätortsområdet än mer perifera lägen som Skeppstad i söder eller Oddan i norr.

Det antas också att flera deltidsboende med privat båt har sin båtplats i Fjällbacka snarare än i kommunen där de är fastboende. Antagandet underbyggs av en undersökning av delårsboende i norra Bohuslän som visar att 70 procent av de fritidsboende i Tanums kommun har småbåt, och 80 procent av dessa har egen båtplats. Privat båt har potential att vara ett alternativt färdmedel till bil för utflykter och andra resor inom kommunen, men småbåtshamnarna alstrar också trafik då många tar bilen till och från båten.

Besökare

Fjällbacka har under årtionden varit en populär destination för besökare till Bohuskusten från både in- och utland, med gästhamn, restauranger, handel, övernattningsplatser och sevärdheter. För att förenkla används den samlade beteckningen besökare snarare än turister, för att fånga upp olika grupper men samtidigt särskilja från fastboende och deltidsboende.

Staden har en populär gästhamn, men de flesta besökare använder privat bil. Den mest intensiva besöksäsongen sträcker sig från mitten av juni till mitten av augusti.

Verksamheter

Tetra Pak Inventing AB (förpackningsindustri) är lokaliserad längs Tanumsvägen i Fjällbacka industriområde. I övrigt är näringslivet i Fjällbacka till stor del inriktat på turistnäringen.

Angöringen till Fjällbacka industriområde från E6 kan ske via Grindmotet, längs väg 163 och Tanumsvägen utan större påverkan på centrala delar av samhället. För resor mot E6 norrut kan möjligtvis väg 163 och Tanumsvägen ses på som alternativ, även om dessa körvägar bör anses som mindre lämpliga och önskvärda för godstrafik.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

Utgångspunkter
Livsrum



Utgångspunkter- Livsrum

En analys har tidigare genomförts över vad som karakteriserar de olika gatorna och vägarna i samhället utifrån dess användning och trafikmiljö, analysen kallas livsrumsanalys.

Analysen har uppdaterats utefter aktuella förhållanden. Analysen tjänar som en bas för att kunna förstå användningen av olika trafikrum och hur dessa upplevs för gående, cyklister och bilister. Särskilt brister i trafikmiljön för vissa sträckor gällande olika målgruppers användande kommer på ett lättskådligt sätt fram i analysen.

Livsrum i Fjällbacka

Två gaturum har enligt den uppdaterade analysen genomgått en förändring och klassats om från mer renodlade transportrum där gående och cyklister inte välkomnas, till integrerade transportrum med utrymme för längsgående gång- och cykeltrafik (med inga eller ringa korsningsanspråk). Detta gäller väg 163/Dinglevägen på sträckan förbi Fjällbacka kyrkogård, samt Föreningsgatan söder om Vetteberget, med sammanhängande gångbana från Löparvägen och västerut.

Båda dessa sträckor var viktiga ”saknade länkar” i den förra strukturen, och har bidragit till säkrare och mer effektiva cykel- och, framför allt, gångrörelser inom tätorten. Längs norra delen av Föreningsgatan återstår fortfarande en länk med karaktär av transportrum utan plats för mjuka trafikanter i sektionen. De flesta gående vill längs störstadelen av denna sträcka välja att röra sig längs den parallella Fridhemsvägen i stället, som växlar mellan karaktär av integrerat frirum och renodlat frirum. I norra ändan ansluter den åter till Föreningsgatan, vilket innebär att gatans nordligaste segment från korsningen Fridhemsvägen via korsningen med Allégatan och fram till korsningen med Nestorsgatan kan upplevas otrygg.

Längs väg 163 genom tätorten kan det vara en utmaning att gatan ofta ändrar karaktär, samtidigt som skyltad hastighet inte alltid ändras i överensstämmelse med omgivningen. I söder sänks den tillåtna hastigheten till 60 km/h där gatan övergår från transportrum till integrerat transportrum. Längre norrut smalnar sektionen av och korsningsanspråket ökar, fram till korsningen med Föreningsgatan där gatan igen får en bredare sektion och karaktär av ett transportrum som kan tillåta högre hastighet, men integrerat med en enkelsidig trottoar som bidrar att hålla hastigheten nere.

Gående har inga eller mycket begränsade korsningsanspråk längs sträckan fram till korsningen med Tanumsvägen, där hastighetsgränsen reduceras till 40 km/h (tidigare 50 km/h). I denna punkt

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

finns korsande flöden av både gående och cyklister, koncentrerade till en passage med refug mellan körbanorna. Gaturummet behåller sin karaktär av integrerat transportrum genom de täta trevägs-korsningarna med Tanumsvägen och Falkevägen och vidare förbi kyrkogården till Dinglevägen (som tidigare nämnt en sträcka som tidigare utgjorde ett mer renodlat transportrum). Hastighetsgränsen på 40 km/h är genomgående på sträckan.

Vid trevägskorsningen med Dinglevägen ändras gatans karaktär, sektionen smalnar av och den målade mittlinjen upphör. Antalet av- och påfarter och korsningsanspråk för gående ökar också längs sträckan av väg 163 som också kallas Långsjövägen, med karaktär av mjuktrafikrum. Längs vattnet kan nog gaturummet under sommarens högsäsong nästan upplevas som ett integrerat frirum, med flertalet parkeringar och sjöbodar samt vackra utblickar mot skärgården.

Med undantag av en kortare sträcka förbi det så kallade "Skäret" (som kan upplevas som ett integrerat transportrum, men där kurvan kan bidra till att hålla biltrafikens hastigheter nere) fortsätter karaktären av mjuktrafikrum längs väg 163 ända fram till Mörhult och tätortens norra ytterkant. Hastighetsgränsen ökas här till 50 km/h och gaturummets karaktär övergår till ett transportrum. Norr om bron över Anräsälven finns dock viss bebyggelse och korsningsanspråk som ger gaturummet karaktär av ett integrerat transportrum där också mjuka trafikanter kan vistas. Möjligtvis innebär detta att hela sträckan med hastighetsgräns 50 km/h norr om tätorten upplevs som ett integrerat transportrum av bilister – dock sannolikt i högre grad för de som kommer från norr.

Ändringar 2011-2023

Följande ändringar har genomförts när det gäller utformningen av gaturum i Fjällbacka under 2011–2023. Dessa kan anses som förbättringar som innebär att gaturummets utformning går mer i linje med dess användning, och som har gynnat gående och cyklister genom att skapa större utrymme och mer sammanhängande stråk för dessa färdslag:

- Omvandling från renodlat transportrum till integrerat transportrum längs väg 163/Dinglevägen förbi kyrkogården
- Omvandling från transportrum till integrerat transportrum längs Föreningsgatan söder om Vetteberget, med ny gångyta
- Södra Hamngatan omgjord till integrerat frirum under sommarens högsäsong för besökare och deltidboende.

Utgångspunkter
Livsrum

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	
Utgångspunkter					
Livsrum					

Förbättringsbehov

Norra delen av Föreningsgatan fungerar fortfarande som ett renodlat transportrum, vilket kan innebära otydlighet och otrygghet för gående och cyklister. Alternativ för delar av sträckan finns via lokala bostadsgator som löper parallellt, men inte hela vägen. Med eventuell framtida utbyggnad söder om eller på Vetteberget bör denna länk åtgärdas för att skapa mer effektiva, attraktiva och sammanhängande stråk för gående och cyklister och tydliga, trafiksäkra korsningspunkter.

Väg 163/Dinglevägen har samma hastighetsgräns genom tätorten, men en mycket skiftande karaktär och utformning, vilket kan innebära otydlighet för bilister när det gäller mjuka trafikanters anspråk på att röra sig längs eller korsa gaturummet. Brister finns också när det gäller ledstråk till/från centrum (t.ex. Falkevägen och Allégatan).

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

Åtgärdsförslag- Nya kopplingar

I detta avsnitt visas på möjliga åtgärder i form av nya kopplingar, åtgärderna är om de genomförs av den omfattningen att de påverkar hela trafikföringen genom samhället.

En synas av föreslagna åtgärder har tagits med in i planförslagsdelen av handlingen. (De två föreslagna kopplingarna i norr har i planförslagsdelen slagits samman till en gemensam ny koppling).

Huvudinriktning

För att uppnå en minskning av den vägbundna trafiken i centrala Fjällbacka samt underlätta för en framtida tätortsväxt föreslås en ny eller förstärkt koppling mellan väg 163/Dinglevägen och Tanumsvägen längre norrut. En koppling söderut via Föreningsgatan finns redan i dag, men kan behöva göras om för att kunna hantera större flöden och hantera ökade anspråk från både gående och cyklister att röra sig längs och på tvärs av gaturummet.

En koppling norrut mot Fjällbackas verksamhetsområde kan underlätta för godstransporter och avlasta den befintliga korsningen mellan väg 163/Dinglevägen och Tanumsvägen. Lösningen kan också stödja ny stadsutveckling längs Tanumsvägen.

I kartan redovisas också ett alternativt läge längre österut. En fördel med ett östligare läge är att färre bostäder och verksamheter i centrala Fjällbacka påverkas av trafiken. Behov och läge kan behöva studeras närmare i kommande FÖP-arbete baserat på planerade utbyggnadsvolymer i södra delen av Fjällbacka tätort.

En fortsättning förbi verksamhetsområdet och vidare norrut till väg 163 för att skapa en östlig ”förbifart” är svår att genomföra och anses ligga bortanför FÖP:ens tidshorisont.

Åtgärdsförslag
Nya kopplingar



Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

Åtgärdsförslag
Mobilitetspunkter



Åtgärdsförslag- Mobilitetspunkter

I avsnittet pekas fem möjliga mobilitetspunkter ut för Fjällbacka. Flera av de utpekade objekten är redan idag till sin funktion liknande en mobilitetshub och några är nya.

I planförslaget behandlas mobilitetspunkterna olika beroende på var de ligger och när i tiden det finns behov av dem.

Mobilitetspunkter

Begreppet används här för att beskriva tänkbara lägen för olika kombinationer av platsspecifika åtgärder som kan bidra till hållbar mobilitet och avlasta transportinfrastrukturen, särskilt under högsäsong. I storstäder används ibland begreppet mobilitetshub för att beskriva en lösning där parkering (ofta över flera plan) samlokaliseras med kollektivtrafik och/eller cykelparkering (gärna inklusive utthyrning och service). I mindre orter är kombinationen av markvärde och efterfrågan fördelat över året oftast otillräcklig för att bygga p-hus med lönsamhet. Istället kan det vara andra lösningar, både permanenta och tillfälliga, som gör nytta. Att påverka resvanor kan också kräva att lösningarna finns kvar över tid, på samma plats. Det blir därför särskilt viktigt att hitta rätt lokalisering för olika mobilitetsåtgärder såsom infartsparkering, cykelparkering, laddstationer eller bytespunkter för kollektivtrafik, samt att undersöka vilka kombinationer av utbud som behövs för att göra lösningen mer attraktiv och enkel att använda både för boende och besökare.

Beskrivningar

1. Centrala Fjällbacka

Där Allégatan möter Skolgatan och Kyrkvägen och övergår i Galärbacken finns ett torg som i dagsläget används som bilparkering (klass 1, 23 platser, tidsbegränsat till 3 timmar, första timme avgiftsfri). I tillägg finns en parkeringsyta längs Kyrkvägen strax norr om torget (18 platser). Stora parkeringsytor detta läge bidrar till ökad trafikalstring på Falkevägen och västra delen av Allégatan och påverkar också Galärbacken. Det finns också en risk att förbipasserande fotgängare som ställt sin bil längre bort tänker att de vill försöka hitta en mer central parkering nästa gång.

Det vore intressant att diskutera potential i att omvandla västra delen av Allégatan och torget till ett frirum eller integrerat frirum utan besöksparkering, med enhetlig, sammanhängande markbeläggning som indikerar att gående och cyklisterna har prioritet. En

Åtgärdsförslag
Nya kopplingar
1. Centrala Fjällbacka

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

omvandling av platsen skulle också skapa en trevligare, mer inbjudande entré till Galärbacken och hela Backenområdet.

En något sämre tillgänglighet till verksamheterna skulle sannolikt vägas upp av en ökad attraktivitet för människor att vistas i området. Platsen kan också vara väl lämpad för cykelparkering eller som start/slutpunkt för en småskalig cirkulerande turisttrafik med eldrivna fordon (som även skulle kunna öka tillgängligheten för äldre och människor med funktionsvariationer), samt för turistinformation.

2. Falkevägen

Vid Falkevägen, nära väg 163, finns i dag både busshållplats och en större parkeringsyta med bussparkering (cirka 60 platser, tidsbegränsat till 4 timmar, samt cirka 2 bussplatser) och en återvinningsstation. Dessa funktioner är relativt väl lokaliserade med begränsad negativ påverkan på omgivningen. Inriktningen bör dock vara parkering för kortare tidsperioder, medan långtidsparkering med fördel lokaliseras längre bort.

Om turistbussarna behöver större ytor kan det vara intressant att undersöka möjlighet till korttidsangöring här och parkering längre bort, exempelvis längs Tanumsvägen. Funktionen skulle kunna samlokaliseras med mer attraktiva väntytter med väderskydd för kollektivtrafiken.

3. Föreningsgatan vid väg 163

Punkten indikerar ett läge vid Föreningsgatan nära avfarten från väg 163 där det finns två befintliga ytor för infartsparkering. I likhet med punkt 2 bedöms också denna funktion ligga lämpligt till i relation till sin funktion.

Det finns en brist på skyltning, både för bilister på väg 163 och för gående som vill ta sig från platsen till Fjällbacka centrum. Längs väg 163 söderifrån skyltas camping och vårdcentral via Föreningsgatan medan centrum med både sevärdheter och parkering skyltas rakt fram längs väg 163/Dinglevägen mot Falkegatan. Efter korsningen skyltas mot P (Infart) till höger via Tanumsvägen (punkt 4). En infartsparkering i läget nära korsningen mellan väg 163 och Föreningsgatan har dock mycket god potential att fånga upp resande söderifrån, och ligger tillräckligt nära centrum för att nå till fots (400 meter längs Allégatan från korsningen med Föreningsgatan till Galärbacken, vilket motsvarar cirka fem minuters gångväg).

Tydlig skyltning från väg 163/Dinglevägen förväntas kunna tillkomma, och en satsning på Allégatan som ett sammanhängande

Åtgärdsförslag
Mobilitetspunkter
2. Falkevägen

Åtgärdsförslag
Mobilitetspunkter
3. Föreningsgatan vid väg 163

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

mjuktrafikrum kan öka attraktiviteten som ledstråk (Bokstaven B i kartan matande stråk).

En infartsparkering för dagsbesökare bör inte ligga för långt från tätorten, och med fördel kunna ligga på samma plats över tid – både för att etablera vanor hos resenärerna och för att kunna satsa på kringliggande strukturer som skyltning och attraktiva matande stråk.

Det kan också vara intressant att undersöka vilka andra funktioner som skulle kunna samnyttja ytorna med en infartsparkering under högsäsong. Exempel är parkering till kommunal service, parkering eller idrottsplats till skola, återvinningsstation, pendelparkering, paketutlämning, eller vinterförvaring av båtar.

En ytterligare potential med en infartsparkering i detta läge är att den kan vara tillräckligt nära centrum för att också kunna vara attraktiv för resenärer som kommer längs väg 163 norrifrån. En skylt i korsningen med Falkevägen om en gratis infartsparkering 300 meter längre fram (gärna i kombination med annan service som cykeluthyrning eller laddmöjlighet) skulle kunna locka besökare dit snarare än till mer belastade stråk och parkeringsytor centralt.

Även Coop vid Allégatan skulle gynnas av ett större passerande flöde, och möjlighet kan finnas att diskutera samnyttjande av ytor och gemensamma satsningar på utformning och skyltning.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

4. Tanumsvägen

Den befintliga infartsparkeringen vid Tanumsvägen är tydligare skyltad från väg 163, och erbjuder ett stort antal p-platser samt ställplatser för husbilar i ett område med relativt få konkurrerande anspråk. Funktionen säkerställs i ny detaljplan och samlas söder om Tanumsvägen. Bilister som kommer längs väg 163 norrifrån behöver dock passera genom största delen av samhället för att komma hit, och parkeringen är inte heller skyltad från detta håll. Även trafik söderifrån behöver passera genom en del av samhället, och parkeringsskylten i korsningen mellan Tanumsvägen och väg 163 är liten och lätt att missa (juni 2023).

Funktionen skulle därför gynnas av en tydligare skyltning samt information om parkeringstid och kostnad, alternativt realtidsinformation om beläggningen på mer centrala besöksparkeringar för att indikera när den mer perifera infartsparkeringen är ett bra alternativ.

Tillgängligheten till infartsparkeringen för trafik söderifrån skulle också förbättras av den nämnda möjliga kopplingen mellan Föreningsgatan och Tanumsvägen (eller alternativet längre österut). Avståndet till centrum är något längre jämfört med ytorna längs Föreningsgatan söder om väg 163 (600 meter till korsningen mellan väg 163 och Falkevägen, och 1 km till Ingrid Bergmans torg). Detta kan upplevas väl långt för gående, särskilt med längre sträckor längs integrerade transportrum med brist på visuella intryck och variation.

Det finns en gång- och cykelväg med relativt hög standard längs hela Tanumsvägen (Bokstaven C i kartan matande stråk), men passagen över väg 163 och fortsättningen längs Falkevägen skulle kunna uppgraderas.

Med vissa satsningar skulle denna infartsparkering kunna bli en attraktiv utgångspunkt för besökare som kan tänka sig att uppleva Fjällbacka på cykel, särskilt om stödjande funktioner som uthyrning och service finns.

Åtgärdsförslag
Mobilitetspunkter
4. Tanumsvägen

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

Åtgärdsförslag
Mobilitetspunkter
5. Dinglevägen

5. Dinglevägen

Om varken infartsparkeringen vid punkt 3 (Föreningsgatan) eller en mer tillgänglig punkt 4 visar sig möjliga att uppnå på sikt så kan ett läge vid punkt 5 undersökas för en långsiktig infartsparkering för resenärer söderifrån. Platsen har koppling till en framtida sydlig vägförbindelse mot Föreningsgatan, och ligger för långt från centrum för att erbjuda byte till gång eller cykel. En satsning på denna plats behöver därför ses i relation till annan utveckling i området och utgör ett intressant läge för pendlingsparkering och busshållplats. Med kollektivtrafik skulle också en möjlig funktion som billig långtidsparkering kunna bli aktuell.

För trafik norrifrån är det svårt att etablera attraktiva lösningar för infartsparkering. Den yta som finns i dag och skulle kunna användas ligger strax söder om Långöbron med ett avstånd på 1,2 km till Fjällbacka kaj och 1,5 km till Ingrid Bergmans torg, längs en sträcka utan cykelväg. Matning skulle behöva ske med kollektivtrafik, men ytans storlek innebär en mycket begränsad efterfrågan.

Attraktiviteten för en infartsparkering längs väg 163 norr om tätorten försvagas också av att många besökare som kommer till Fjällbacka norrifrån efter sin vistelse sannolikt vill fortsätta mot sydost, och att det finns ett motstånd mot att åka ”åt fel håll” för att hämta bilen.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

Åtgärdsförslag- Matande stråk

I avsnittet visas fyra olika stråk av varierande karaktär med förslag till åtgärder som förbättrar eller behövs för att utveckla samhället.

Stråken har olika användargrupper men gemensamt för de olika åtgärdsförslagen är att det är gående och cyklisters trafikmiljö som föreslås förbättras, i vissa stråk är miljön delad med andra trafikslag.

Matande stråk

Vissa stråk har identifierats för uppgradering i relation till nämnda mobilitetsåtgärder i avsnitten nya kopplingar och mobilitetspunkter och den föreslagna utvecklingen inom fördjupning av översiktsplanen. Dessa stråk visas i kartan under följande bokstäver:

A. Föreningsgatan-Allévägen-Centrum

Sammanhängande stråk för gående och cyklister behövs längs Föreningsgatan mot Allévägen och centrum.

B. Allégatan

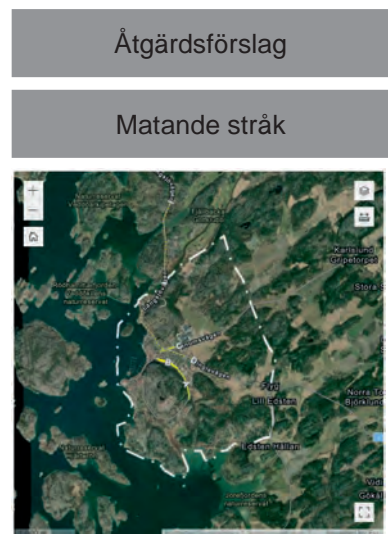
Allégatan har potential att fungera som ett attraktivt ledstråk mellan infartsparkeringar vid Föreningsgatan (punkt 3 i kartan) och centrum via Galärbacken. Gatan kopplar också centrum till Fjällbacka skola och funktionen som skolstråk skulle gynnas av dedikerade ytor för gående. Det kan också finnas nytta för Coop med ett ökat passerande gångflöde, men också möjliga konflikter med butikens kundparkering och varuleveranser som kan behöva studeras.

C. Tanumsvägen

Tanumsvägen har redan en dedikerad gång- och cykelbana mellan väg 163/Dinglevägen och infartsparkeringen öster om Fjällbacka verksamhetsområde (punkt 4 i kartan). Anslutningen till själva infartsparkeringen samt skyltningen mot centrum behöver vara tydlig, och potential skulle kunna finnas till cykeluthyrning (som också kan samnyttjas av anställda i området och bidra till att reducera verksamheternas parkeringsbehov). Korsningen över väg 163/Dinglevägen och vidare via Falkevägen är viktig för ett tydligt och attraktivt ledstråk mot centrala målpunkter.

D. Väg 163-Tanumsvägen

En ny koppling mellan väg 163 och Tanumsvägen kan också avlasta väg 163/Dinglevägen mellan Föreningsgatan och Falkevägen. Detta gaturum bedöms dock kunna behålla sin funktion som integrerat



Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

transportrum, medan Allégatan borde prioriteras som mjuktrafikrum.

En sammanhängande cykelväg genom samhället har inte pekats ut som en prioriterad åtgärd inom FÖP:ens tidshorisont primärt på grund av brist på utrymme i väg 163:s sektion och svårigheter att identifiera alternativa stråk. Skulle en koppling på lång sikt kunna etableras öster om samhället och Långsjövägen göras om till kommunal väg så öppnas fler möjligheter att prioritera cyklisterna högre i utformningen, till exempel genom ombyggnad till en så kallad 2-minus-1-väg med cykelbana på båda sidor och ett körfält för bilar som använder cykelbanan (med väjning) vid möte.

Det finns också ”mjuka” åtgärder med potential att gynna både besökare och boende i form av tillfälliga trafikföreskrifter och styrning av trafik i centrala delar av tätorten. Exempel på befintliga och nya lösningar för styrning beskrivs nedan under tänkbara åtgärder.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

Åtgärdsförslag- Användargrupper

I detta avsnitt beskrivs tänkbara lösningar för de utmaningar och behov som redovisas i tidigare avsnitt. Resonemangen har legat till grund för inriktningar kopplat till mobilitet under Mål och inriktningar samt i förlängningen även mark-och vattenanvändningen för samhället.

Lösningarna bygger på resultat från workshop med representanter från olika förvaltningar inom Tanums kommun i november 2022, på inspel från medborgardialog som genomfördes under hösten 2022, på från tidigare mobilitets- och trafik-utredningar i området, samt på referenser från andra kommuner och städer.

På samma sätt som i avsnittet Utmaningar beskrivs tänkbara mobilitetslösningar utifrån de fyra identifierade användargrupperna fastboende, deltidboende, besökare och verksamheter. För att undvika upprepning beskrivs de olika förslagen kopplade till en primär användargrupp som lösningen i första hand utformas för, men med beskrivning av synergier med andra gruppers behov.

Stor vikt har lagts på att hitta lösningar som är lämpliga för Fjällbacka och Grebbestads specifika utmaningar och att beskriva anpassningar baserat på lokala förutsättningar. Bland tänkbara åtgärder finns lösningar på en mer övergripande eller administrativ nivå, men också platsspecifika exempel och förslag.

Fastboende

Ny bebyggelse bör prioriteras i lägen med förutsättning att använda andra färdmedel än bil för att nå arbetsplatser och andra målpunkter. Mindre utbyggnadsvolymer bör i stor grad bygga vidare på befintlig infrastruktur och service, vilket innebär utveckling inom tätortsområdet eller i direkt anslutning. För större utbyggnadsvolymer kan ny service i form av förskola/grundskola vara aktuellt, men det bör också här finnas förutsättningar för cykel eller kollektivt resande via befintliga eller nya strukturer.

Kustnära lägen har under senare år visat sig ha en attraktivitet som gör det svårt att etablera områden med hög andel fastboende. För att skapa underlag för kommunal service, kollektivtrafik och annat utbud året om kan det vara aktuellt att satsa på nyetablering av bostäder i områden där det redan finns en högre andel fastboende, exempelvis längs Föreningsgatan öster och söder om Vetteberget. I närheten finns också skola, sporthall, vårdcentral och livsmedelsbutik.

Det är svårt att bygga för fastboende i Fjällbacka utan att räkna med minst en bil per bostad, men en målsättning för planeringen

Åtgärdsförslag
Användargrupper

Åtgärdsförslag
Fastboende

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

kan vara att reducera behovet av fler bilar per bostad. För att underlätta för detta behöver fler resor inom samhället göras till fots eller med cykel. Det är också intressant att undersöka hur funktioner som skolskjuts, färdtjänst och andra kommunala fordon skulle kunna samordnas och eventuellt nyttjas av flera för lokala transportbehov. Det kan också finnas uppsökande, mobila tjänster som kan minska resbehovet inom samhället, såsom bokbuss, enklare vårdtjänster, paket- och/eller matleveranser.

Etablering av pendlingsparkeringar i tillgängliga lägen både för bil och kollektivtrafik bidrar kanske inte till att minska bilinnehavet per bostad, men kan vara en funktion som kan samnyttja ytor med infartsparkeringar under sommarsäsongen. En potential kan dock finnas i att göra dessa ytor lättåtkomliga och attraktiva för cykelresor, genom trafiksäkra och väldimensionerade matande stråk, väderskydd och service/luftpump. Det finns också en potential att underlätta kombinationsresor med buss och cykel genom möjlighet att ta med egen cykel på bussen eller erbjuda låncyklar/elsparncyklar vid strategiska hållplatser.

Åtgärdsförslag

Deltidsboende

Deltidsboende

Denna användargrupp gynnas ofta av samma satsningar som för fastboende, med ökad möjlighet att röra sig inom samhället till fots och med cykel. Detta har potential att ersätta delar av det lokala resandet med bil och parkeringsbehovet centralt, särskilt under högsäsongen. Många deltidboende kommer också fortsättningsvis att använda bilen för att ta sig till och från Fjällbacka, men ledstråk till och från kollektivtrafikhållplatser och eventuella stödjande funktioner som cykeluthyrning och tydlig skyltning kan öka möjligheten att ta emot besökare eller hyresgäster som inte har egen bil. Den ökade befolkningen under sommarhalvåret kan också innebära att det blir möjligt att trappa upp utbudet av exempelvis kollektivtrafik eller mobila tjänster såsom hemleverans av matvaror under denna period.

Som nämnt har många deltidboende privat båtplats i området, vilket också alstrar trafik och medför utmaningar för parkering och för uppställning under högsäsong. Det kan finnas potential för samnyttjande kopplat till nämnda mobilitetspunkter, exempelvis genom att erbjuda vinterförvaring av båtar, eller – om sjösättningsramper finns i närheten – som ett alternativ till båtplats vid brygga.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

Besökare

För att göra nya mobilitetslösningar attraktiva och användarvänliga behövs tydlig information samt kontinuitet och förutsägbarhet över tid. Detta innebär att lämpliga lägen för infartsparkeringar bör säkerställas i kommunens planering och finnas kvar över tid. Ytorna behöver också vara väldimensionerade och gärna inkludera markreserver för framtida expansion vid behov. I Fjällbacka är infartsparkeringen vid Tanumsvägen relativt väldimensionerad i nuläget. Vid Föreningsgatan är antalet platser lägre, men viss möjlighet till expansion kan finnas. Vid Falkevägen är ytorna begränsade, och behöver istället regleras med pris och tidsbegränsning.

Utöver tillgängliga ytor behövs tydlig skyltning och information, både via digitala kanaler och på plats, för att göra lösningen attraktiv. En fördel med information via digitala kanaler kan vara att besökare ges möjlighet att planera sin resa i förväg, samt att en app eller hemsida också skulle kunna inhämta realtidsinformation om beläggningen på centrala parkeringsplatser, i kombination med priser, parkeringstider och eventuella stödjande funktioner.

Stödjande funktioner kan vara möjlighet till cykeluthyrning, cykelverkstad, matande kollektivtrafik, laddmöjlighet för elbilar, livsmedelsbutiker, turistinformation eller annan service på plats. Det handlar också om effektiva, skyltade och välgestaltade ledstråk för gående och cyklister mellan infartsparkeringen och centrala målpunkter i staden. Det kan även vara intressant för besökare att underlätta för kombinationsresor med kollektivtrafik och cykel, som nämnt under ”fastboende”.

Gästhamnar och båtplatser erbjuder möjlighet att ta emot flera besökare utan att belasta centrala vägar och parkeringar på land, men utrymmesbrist kan också finnas i hamnen. Många besökare som kommer utan egen båt är sannolikt också intresserade av att uppleva platsen från vattnet. Det kan finnas potential i att nyttja och utveckla befintliga noder för turbåtstrafik och se till att dessa är bra kopplade till kollektivtrafik och tillgängliga från infartsparkeringar. En angränsande fråga är möjlighet att ta emot lite större passagerarbåtar i centrala lägen.

I Strömstad har infartsparkeringar med matande gratis kollektivtrafik funnits flera säsonger. Det kan vara intressant med ett mellankommunalt samarbete kring utmaningar och lösningar för hantering av topparna i besöksstrafiken, och fördelar med ett gemensamt förhållningssätt som skapar förutsägbarhet och bidrar till ändrade vanor och beteenden hos besökare. Ett exempel på ett samarbete kan vara kring digital information om parkeringsutbud för att uppmuntra fler att använda infartsparkeringarna.

Åtgärdsförslag

Besökare

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	
Åtgärdsförslag					
Verksamheter					

Verksamheter

Satsningar behövs för att öka möjligheterna till hållbar arbetspendling, både för befintliga verksamheter och vid nyetablering. Eventuella lägen för nya verksamhetsetableringar bör ta hänsyn till detta. Befintliga och nya väglänkars potential att leda bort tung trafik från tätbebyggda områden och centrala stråk bör undersökas, samt möjligheter att styra verksamhetstransporter till vissa tider på dygnet.

Potential kan finnas för lokala samlastningscentraler som bidrar till att minska antalet transporter inom tätorten, där det också kan vara möjligt att lasta om till eldrivna fordon för trafikering i tätbebyggda områden. Om efterfrågan inte finns på tätortsnivå skulle funktionen kunna studeras för kommunen som helhet, med en tänkbar yta närmare väg E6. Ytorna för omlastning/samlastning har även potential för samnyttjande med infartsparkeringar, till exempel genom att styra godsaktiviteter till nattetid. Viss tidsmässig styrning av leveranser förekommer redan.

Det finns flera möjliga lösningar och åtgärder för att skapa effektiv logistik och minska tunga transporter med gods och avfall inom området. En sådan åtgärd kan vara bidragande till att minska trängsel under de tidpunkter på dygnet när trafiken är störst. Om leveranser regleras till att endast ske under förmiddagar kan risken för trängsel minskas. De tidsreglerade leveranserna kan vara olika under vardag och helg. Under vardagarna kan leveranser ske under en längre tidsintervall än på helgerna, när trafiken är högre. Ett sådan åtgärd reducerar konflikterna mellan tunga transporter och andra trafikslag i området.

Godstrafik kan även regleras genom lastplatser där leverantörer kan lasta av och hämta gods på angivna platser utan att blockera gator. Detta kan vara aktuellt vid leveranser till verksamheter som är belägna där gatuvägnätet är begränsat, till exempel vid Galärbacken i Fjällbacka. Genom en sådan åtgärd kan risken för köbildning minskas.

Genom att samarbeta med företag som transporterar gods till och från orterna kan man hitta lösningar som minskar trafikbelastningen och ökar trafiksäkerheten. Denna åtgärd kräver således samverkan mellan kommun och näringsidkare. Näringsidkare behöver i sin tur kommunicera detta till leverantörer.

Mobilitet- Grebbestad

Utgångspunkter- Historik

I detta avsnitt visas hur trafikstrukturen vuxit fram genom kartanalyser av området.

Analysen syftar till att skapa en förståelse för nuvarande trafiksituation. Trafikstrukturen i både Fjällbacka och Grebbestad har analyserats ur ett historiskt perspektiv, för att förstå vilka stråk och kopplingar som har ett längre tidsdjup, vilka rörelsemönster och beteenden som ändrats eller skapats av infrastrukturutbyggnaden, och hur trafiksystemet hänger samman med samhällets utveckling under de senaste 100 åren.

Indata till analysen har varit Generalstabskartan från 1932, Ekonomiska kartan från 1938 samt historiska ortofoton från 1956 och 1974. En slutsats är att väldigt lite har ändrats när det gäller transportinfrastrukturen från 1950-talet och fram till idag. Mer detaljer beskrivs inledningsvis i trafikkapitlet för varje tätort.

Utgångspunkter

Historisk tillbakablick



Kartbild som visar vägnätet inom och runt Grebbestad år 1956 (källa: Lantmäteriet).

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

Utgångspunkter
Utmaningar

Historisk tillbakablick

På liknande sätt som i Fjällbacka genomfördes också de senaste större strukturändringarna i Grebbestads gatunät under 1930- till 1950-tal. Strandvägen etablerades som en genomgående länk söder om tätorten och ersatte den tidigare huvudvägen via Repslagargatan och Övre Långgatan. Sistnämnda koppling har senare försvårats av ny bebyggelse i Repslagargatans norra ände. Väster om samhället byggdes också Sövallsvägen under slutet av denna tidsperiod.

Centralt i Grebbestad är gatunätet i stort sett oförändrat jämfört med hur det såg ut på 1950-talet. Den huvudsakliga ändringen är omvandlingen av hamnplan till en central parkeringsyta och justeringar i gatunätet norr och väster om platsen

Utgångspunkter- Utmaningar

I detta avsnitt redovisas förutsättningar som är av betydelse för att kunna utreda mobilitet inom orterna.

För att fånga in olika gruppers olika utmaningar och behov har en uppdelning på fastboende, deltidsboende, besökare och nyttotrafik för verksamheter har använts.

Fastboende

Grebbestad har cirka 2000 permanentboende invånare (SCB, 2020). Av dessa bor cirka 75 procent i småhus och 25 procent i flerbostadshus. Andelen invånare i åldersgruppen 65 år och uppåt (30 procent) är lägre än i Fjällbacka (37 procent), medan andelen invånare under 20 år är på samma nivå i båda tätorterna (17 procent, jämfört med 24 procent för riket).

Offentlig service i Grebbestad inkluderar grundskola F-6, förskola, folkhögskola, äldreboende, återvinningscentral vid södra långtidsparkeringen, samt paketutlämning på Coop.

Största arbetsgivarna i Grebbestad, vid sidan av kommunen, är turistanläggningen TanumStrand samt Sportshopen, båda söder om centrum. Många av de bofasta pendlar till arbetsplatser i de närliggande orterna.

Deltidsboende

Med deltidsboende avses personer som har sin folkbokförda adress i annan kommun men som tillbringar stor del av året, framför allt sommarhalvåret (tidig vår till sen höst) i Tanum. Enligt SCB fanns det i 2020 cirka 150 fritidshus i centrala Grebbestad, vilket utgör 30 procent av småhusbebyggelsen i området. I tillägg finns en omfattande bebyggelse på Grönemad i tätortens nordvästra delar,

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

med nästan 700 småhus varav 40 procent är klassade som fritidshus. Ett ytterligare område söder om Edsvik rymmer 130 fritidshus. Säsongsboende är också möjligt vid Grebbestadfjorden camping, söder om tätorten.

För deltidboende är inte resor till och från arbete eller skola lika avgörande som för fastboende, även om det finns deltidboende som förlänger säsongen i fritidshuset genom att om möjligt kombinera med jobb. En förskjutning mot mer hembaserat arbete (orsakat av både teknikutvecklingen och restriktioner kopplade till Covid 19-pandemin) kan möjliggöra detta utan att alstra ytterligare pendlingsresor på in- och utfartsvägarna. Men de flesta deltidboende använder bilen för att nå fram till dörren med bagage och vara flexibla för ytterligare resor.

En viss andel av de interna resorna görs med cykel eller till fots, sannolikt en högre andel för fritidshus inom tätortsområdet än mer perifera lägen som Edsvik eller Grönemad.

Det antas också att flera deltidboende med privat båt har sin båtplats i Grebbestad snarare än i kommunen där de är fastboende. Antagandet underbyggs av en undersökning av delårsboende i norra Bohuslän som visar att 70 procent av de fritidsboende i Tanums kommun har småbåt, och 80 procent av dessa har egen båtplats. Privat båt har potential att vara ett alternativt färdmedel till bil för utflykter och andra resor inom kommunen, men småbåtshamnarna alstrar också trafik då många tar bilen till och från båten.

Besökare

Även Grebbestad är en mycket attraktiv destination för besökare, med handel, övernattning, och annan service. För att förenkla används den samlade beteckningen besökare snarare än turister, för att fånga upp olika grupper men samtidigt särskilja från fastboende och deltidboende.

Grebbestad är ett populärt resmål för många båttureturer, men de flesta besökare tar sig hit med egen bil. Till skillnad från Fjällbacka kan även resor med tåg utgöra ett alternativ för besökare till Grebbestad, men avståndet innebär att andelen besökare som väljer detta färdmedel sannolikt är låg. Resvägen mellan stationen och centrala Grebbestad är 5 kilometer, vilket motsvarar 15-20 minuter på cykel. Lokalbussar kopplar Grebbestad till tågstationen och till regional busstrafik i Tanumshede.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

Verksamheter

Näringslivet i Grebbestad är inriktat på service och turistnäringens behov. TanumStrand söder om samhället är en större hotell-, spa- och konferensanläggning som lockar besökare och alstrar godstrafik. Det samma gäller Sportshopen som till en början etablerades i centrala Grebbestad men som senare har expanderat till en större, extern handelsverksamhet, också den belägen söder om tätorten.

Den kortaste vägen till både TanumStrand och Sportshopen för godstrafik via E6 norrifrån går via väg 163 genom tätorten. För trafik söderifrån finns det inte heller någon tidsvinst i att välja annan väg, även om målpunkten ligger söder om samhället, och angöring via små och krokiga landsvägar. Detta innebär att störstadelen av godstrafiken med målpunkt inom FÖP-området behöver passera den trånga och tätbebyggda delen av väg 163 genom Grebbestad centrum.

De främsta utmaningarna uppstår kring tätortsnära handels- och verksamhetsområden, dit anställda och – framför allt kunder – tar sig med bil. Problematiken förstärks om både inkommande och utgående gods transporteras på väg. Mobilitetsåtgärder behöver titta både på godstransporter och på pendlingstrafiken i tillägg till alternativa färdmedel för besökare, exempelvis genom att erbjuda väldimensionerade och entrénära cykelparkeringar. Nya verksamhetsetableringar bör utredas noga med tanke på mobilitet, både när det gäller lokalisering och satsningar på hållbara trafiklösningar som ackompanjerar utbyggnaden.

Grebbestad är bland regionens främsta landningsplatser för kräfta och räka. Denna verksamhet alstrar godstrafik i form av transporter på land, men är också identitetsbärande för samhället.

Leveranser i området sker främst till dagligvaruhandel, restauranger, gästhamn samt företag i området. Under sommarmånaderna ökar antalet transporter att både i form av privatpersoner transporter och leveranser till verksamheter. Detta skapar trängsel i området och riskerar att skapa köbildning.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

Utgångspunkter- Livsrumsrum

Livsrumsrum i Grebbestad

Från ÖP 2030: "Trafiksituationen sommartid medför tidvis begränsad framkomlighet. Trafikmängden ökar samtidigt som genomfartstrafiken går genom samhällets trånga, centrala delar där många människor rör sig. Vid höga vattennivåer svämmar vatten ibland över torget och genomfartsvägen, något som medför att vägen periodvis måste stängas av. Vid dessa tillfällen leds genomfartstrafiken vid Övre Långgatan."

Ändringar 2011-2023

Den uppdaterade livsrumsanalysen för Grebbestad har i mindre grad än Fjällbacka observerat tydliga ändringar i gaturumskaraktärer på grund av ombyggnad, men analysen har kompletterats med nya stråk och ökad detaljeringsgrad. Den största ändringen är Strandvägen från campingen till Sportshopen, som ändrat karaktär från renodlat transportrum till integrerat transportrum genom etableringen av en ny, parallell gång- och cykelväg på sträckan.

Förbättringsbehov

Grebbestad skulle gynnas av en väg 163 genom centrum med sammanhängande karaktär av mjuktrafikrum, där hastigheter hålls nere och där gående och cyklister anspråk på korsa och att röra sig längsmed gaturummet tydliggörs. Detta skulle dock kräva att mängden motoriserad trafik reduceras, särskilt under högsäsong, och att särskilt tunga transporter kan undvikas under de timmar på dygnet där flest människor vistas i området. Både gående och cyklister skulle också gynnas av en tydligare koppling över Hamnplan. Livsrumsanalysen indikerar också en brist på sammanhängande, effektiva ledstråk mot centrala målpunkter från infartsparkering och station.

Mellan tätorten och bebyggelseområdena i nordväst finns flera stråk som används av gående och cyklister, men som är utformade som renodlade transportrum. Särskilt Grönemadsvägen bedöms ha behov och potential att omvandlas till integrerat transportrum med plats för gående och cyklister i gatusektionen, och även fungera som mjuktrafikrum på sträckan närmast centrum med förskola och planerad ny skola.

Utgångspunkter

Livsrumsrum





Åtgärdsförslag- Nya kopplingar

I detta avsnitt visas på möjliga åtgärder i form av nya kopplingar, åtgärderna är om de genomförs av den omfattningen att de påverkar hela trafikföringen genom samhället.

En syntes av föreslagna åtgärderna har tagits med in i planförslagsdelen av handlingen.

Huvudinriktning

Flera strukturändringar har diskuterats för trafiknätet i Grebbestad under de senare åren, med koppling till framtida utvecklingsmöjligheter både i västra och östra delen av samhället. På principnivå har dessa betecknats som "västra" respektive "östra" vägen, där västra vägen skulle erbjuda en avlastning av väg 163 söder om Greby och en ökad tillgänglighet till Grönemad samt angöra en tänkt ny bebyggelse på Svinnäs (som inte längre är aktuell). Den östra vägen är också angöringsväg för nya utbyggnadsområden öster om tätorten med anslutning till Greby i norr, men är också möjlig som en avlastning av väg 163 genom samhället med en tänkt koppling mot Replslagargatan i söder.

Även utan utveckling på Svinnäs bedöms Västra Vägen göra stor nytta för att leda trafik mot Grönemad bort från belastade centrala stråk. Lösningen är också tänkt att kunna angöra ett nytt verksamhetsområde norr om staden och en ny skola, vilket också har potential att reducera antal framtida resor genom samhället längs väg 163. I kartan visas två delsträckor av den västra vägen – den ena en mer effektiv koppling från Greby mot Havstensundsvägen i norr, och den andra en ny koppling mellan Havstensundsvägen och Grönemadsvägen via Industrivägen längre söderut.

Den tänkta kopplingen öster om samhället, östra vägen, har diskuterats i olika lägen och utformningar under en längre tid, både som en genomgående förbindelse som avlastning för väg 163 med särskild nytta vid översvämningar och för Räddningstjänstens insatstider, och som olika delsträckor med huvudsyfte att angöra ny bebyggelse (som skulle addera nya trafikflöden till den väg 163 utan att lösa befintliga utmaningar). I detta läge bedöms inte en delvis utbyggnad göra nytta som för västra vägen, eftersom utbyggnaden i så fall skulle innebära en ökad trafikbelastning på centrala delar av samhället och en sannolik utmaning att uppnå god tillgänglighet för Räddningstjänsten. En delvis utbyggnad av östra vägen med tillhörande bebyggelse innebär också en risk att "bygga bort" framtida avlastning av väg 163 i lämpligt läge eller möjlighet till omledning vid störningar.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad	Metod och bakgrund		

Även om hela östra vägen inte byggs ut i en etapp bör tillräckliga ytor reserveras i kommunens planer både i bredd och längd för att möjliggöra stråkets funktion som omledningsväg i framtiden. Det innebär också att bebyggelse längs vägen bör placeras och utformas för att tåla påverkan från den trafik som på sikt kan bli aktuell i stråket, inklusive godstransporter och ett periodvis högre biltrafikflöde.

Stråket möjliggör att både befintliga och tillkommande invånare i södra och östra delarna av tätorten kan nå Tanumshede och väg E6 utan att behöva passera genom centrum. Om den norra delen av kopplingen visar sig svår att etablera kan också stråket österut från Bryggerigatan via Kärre mot stationen vara aktuellt att studera som alternativ.

Åtgärdsförslag

Mobilitetspunkter



Åtgärdsförslag

Mobilitetspunkter

1. Repslagaregatan

Åtgärdsförslag- Mobilitetspunkter

I avsnittet pekas fem möjliga mobilitetspunkter ut för Grebbestad. Flera av de utpekade objekten är redan idag till sin funktion liknande en mobilitetshub och några är nya.

I planförslaget behandlas mobilitetspunkterna olika beroende på var de ligger och när i tiden det finns behov av dem.

Mobilitetspunkter

Begreppet används här för att beskriva tänkbara lägen för olika kombinationer av platsspecifika åtgärder som kan bidra till hållbar mobilitet och avlasta transportinfrastrukturen, särskilt under högsäsong. Ett antal platser har identifierats med potential att fungera som långsiktiga lösningar för en mer hållbar mobilitet, med huvudfokus på avlastning under sommarens högsäsong. Att lösningen är långsiktig kräver att ytor reserveras i kommunens planering för mobilitetslösningar, men utesluter inte samnyttjande med andra funktioner om förutsättningar för detta finns.

Beskrivningar

1. Repslageragatan

Den befintliga infartsparkeringen vid Repslagargatan i tätortens södra del är väldimensionerad och en lösning som används för långtidsparkering. Potential för förbättringar finns som skulle göra lösningen mer attraktiv också för dagsbesökare. Exempelvis skulle huvudangöringen till området behöva flyttas till södra delen, där det huvudsakliga biltrafikflödet kommer ifrån, för att korta ner cirkulerande flöden och ge besökaren mer effektiva körvägar till och från sin parkeringsplats. Att flytta infarten kan också göra det enklare att separera gångflödet från biltrafikflödet och skapa bättre korsningsmöjligheter för gående mot centrum. Läget är relativt centralt, med 400 meters avstånd västerut till Strandvägen, och 700 meter norrut till centrum via Repslagargatan och Lydénbacken. Men det finns brist på sammanhängande gångvänliga stråk och korsningsställen med tydlig skyltning/vägvisning (C). Särskilt kopplingen västerut kan ha potential att upplevas attraktiv då den snabbt leder besökare till karaktäristiska miljöer vid vattnet.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

2. Sportshopen

En stor befintlig parkeringsyta finns också vid Sportshopen. En cykelväg med god standard förbinder området med centrum längs Strandvägen. Läget är för långt från centrum för gångtrafik, med cirka 1,7 km till Nedre Långgatan via Strandvägen (F). Med cykel är det dock möjligt att nå centrum på 5 minuter (med något längre restid i motsatt riktning på grund av höjdskillnader). En infartsparkering i detta läge skulle alltså i första hand rikta sig mot besökare som vill ta sig vidare med cykel, alternativt i kombination med en matande kollektivtrafik. Ifall kommunen vill undersöka möjlighet att i större grad använda dessa ytor som avlastning för mer centrala parkeringsplatser under högsäsong skulle en diskussion kunna föras med Sportshopen om samverkan kring attraktivitetshöjande åtgärder och stödjande funktioner. Exempelvis skulle en gratis, matande kollektivtrafik kunna transportera besökare mellan parkeringen och centrum, men också föra båtgäster från hamnen till Sportshopen.

Åtgärdsförslag
Nya kopplingar
2. Sportshopen

3. Planerad skola vid Grönemadsvägen

Den planerade skolan vid Grönemadsvägen har ett strategiskt intressant läge för att kunna fungera som infartsparkering under sommar månaderna. Detta beror både på en ökad tillgänglighet för besökare med bil som ankommer från norr med Västra vägen, och på befintliga stråk som med relativt begränsade uppgraderingar kan erbjuda attraktiva ledstråk mot centrum (A). Skolans långa period med sommarstängt förväntas också sammanfalla med perioden då en infartsparkering för besökare gör störst nytta, vilket innebär att befintliga ytor kan nyttjas (möjligtvis med utökad parkering på skolgård eller idrottsplats). Avståndet från Grönemadsvägen till Hamnplan via befintliga relativt gångvänliga stråk är 800 meter.

Åtgärdsförslag
Mobilitetspunkter
3. Planerad skola vid Grönemad

4. Planerad parkering vid Havstenssundsvägen

Inom planarbetet med skolan diskuteras också ett nytt verksamhetsområde längs Havstenssundsvägen. Inom eller i anslutning till detta område kan det också finnas potential att etablera en ny infartsparkering, i bästa fall en anläggning som kan ligga kvar på samma plats över flera säsonger. Beroende på verksamheternas karaktär och behov kan det även här finnas viss potential till samnyttjande. I tillägg diskuteras möjlighet till trailerparkering för båt, i ett läge med potential att nå sjösättningsramper både i Edsvik (kommunal), Grönemad och vid Hamnplan (privat drivna). Ledstråk mellan parkeringen och centrala målpunkter kan också öka tillgängligheten med hållbara färdmedel till nya arbetsplatser i området. Avståndet

Åtgärdsförslag
Nya kopplingar
4. Planerad parkering vid Havstenssundsvägen

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad	Metod och bakgrund		

Åtgärdsförslag
Mobilitetspunkter
5. Greby

är cirka 800 meter till kyrkan och 1,3 km till Hamnplan, vilket kan upplevas väl långt för gående.

5. Greby

Skulle ytan vid Havstensundsvägen inte visa sig att vara tillgänglig, och om östra vägen blir verklighet med anslutning mot Greby så kan det finnas överlappande nyttor som talar för en mobilitetspunkt i detta läge, där både infartsparkering, pendelparkering, busshållplats, återvinningsstation, service och andra nyttor kan samlokaliseras. Avståndet till centrum är dock långt (1,8 km till Hamnplan), vilket innebär behov av cykelinfrastruktur eller matande bussar med högre turtäthet än den reguljära kollektivtrafiken.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

Åtgärdsförslag- Matande stråk

I avsnittet visas nio olika stråk av varierande karaktär med förslag till åtgärder som förbättrar eller behövs för att utveckla samhället.

Stråken har olika användargrupper men gemensamt för de olika åtgärdsförslagen är att det är gående och cyklisters trafikmiljö som föreslås förbättras, i vissa stråk är miljön delad med andra trafikslag.

Matande stråk

Vissa stråk har identifierats för uppgradering i relation till ovan nämnda mobilitetsåtgärder och den föreslagna utvecklingen inom FÖP-området.

På liknande sätt som för Fjällbacka skulle sammanhängande cykelstråk med hög kvalitet genom tätorten göra en nytta, men utrymmet är svårt att hitta med dagens trafikflöde och funktion för väg 163. Med en lösning där Sportshopen, TanumStrand och bostäder söder om tätorten kan använda östra vägen för angöring skulle Nedre Långgatan bli mer lämpad som cykelstråk och strandpromenaden bli ett mer renodlat gångfartsstråk. Både gående och cyklister skulle också gynnas av tydligare ledstråk för dessa trafikslag vid Hamnplan. Parkeringsytorna vid Hamnplan både för besökare till handelsverksamheter och till tätorten mer generellt bör också anses som en mobilitetspunkt med möjlighet att se över vilka funktioner som finns, vad de har för ytor och placering samt gällande föreskrifter/bestämmelser som påverkar användning och beteenden.

Det finns också ett antal mindre stigar och passager som är mycket viktiga för möjligheterna att röra sig till fots och med cykel utan att blandas med biltrafik. Dessa stråk behöver beaktas vid framtida exploatering såsom förhandsbesked och planläggning. Information om användningen kan finnas både i Stravas intensitetskartor, underlag från medborgardialog samt kommunala kartsikt. Dessa visas i kartan under bokstäver A-I:

Beskrivningar

A. Grönemadsvägen-Hamnplan

Indikerar kopplingen mellan en infartsparkering vid ny skola (se punkt 3 under föreslagna åtgärder- mobilitetspunkter) och centrala målpunkter vid Hamnplan. Detta innebär relativt få uppgraderingar av befintliga stråk samt en ny korsning över Grönemadsvägen med hastighetsreducerande åtgärder.

Åtgärdsförslag
Matande stråk

Åtgärdsförslag
Matande stråk
A. Grönemadsvägen-Hamnplan

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

Åtgärdsförslag
Matande stråk
B. Centrum-Tågstationen

B. Centrum-Tågstationen

Kopplingen österut via Kärra är redan ett skyltat cykelstråk mot stationen och Tanumshede. Stråket har potential att göras ännu mer attraktivt både för besökare och arbetspendling genom en bättre utformning och mer effektiv linjedragning på vissa platser. Olika tekniska lösningar kan studeras för att minimera påverkan på kringliggande fastigheter och jordbruksmark. Planering öster om samhället behöver säkerställa en attraktiv och trafiksäker öst-västlig cykelförbindelse mot stationen.

Åtgärdsförslag
Matande stråk
C. Sportshopen-Centrum

C. Sportshopen-Tanumstrand-Centrum

Stråket representerar det ovan nämnda behovet av en attraktiv koppling mellan befintlig infartsparkering och centrala målpunkter (se beskrivning av punkt 1 under föreslagna åtgärder- mobilitetspunkter), genom skyltning och en mer gångvänlig utformning av gaturum och vägar/stigar. Stråket innefattar en tydlig, trafiksäker korsning över både Repslagargatan och Strandvägen.

Åtgärdsförslag
Matande stråk
D. Väg 1012 och 1013

D. Väg 1012 och 1013

Detta stråk representerar behov av en förstärkt koppling till centrum vid etablering av en ny infartsparkering vid det planerade verksamhetsområdet längs Havstenssundsvägen norr om tätorten (se beskrivningen av punkt 4 under föreslagna åtgärder- mobilitetspunkter). Särskilt lämpat för cykel, och en uppgradering av detta anspråk i gaturummet skulle också gynna campinggästerna i Edsvik.

Åtgärdsförslag
Matande stråk
E. Planerad skola och Östra vägen

E. Planerad skola och de östra delarna

Vid ny byggnation i tätortens östra delar behövs ett tydligare skolstråk med god trafiksäkerhet både på sträcka och i korsningar. Funktionen sammanfaller i mycket begränsad utsträckning med behov kopplat till infartsparkeringar under sommartid, men är en viktig mobilitetsåtgärd för att reducera antalet bilresor för lämning och hämtning av barn till skolan. Det kan också finnas potential att förbättra befintliga stråk och korsningspunkter, exempelvis förbi folkhögskolan och kyrkogården.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

F. Sportshopen-Strandvägen

Cykelbanan längs Strandvägen mellan centrum och Sportshopen finns redan, men har potential att användas mer om parkeringen vid Sportshopen i större grad skulle användas som infartsparkering, samt om befintlig infartsparkering vid Repslagargatan kopplas till Strandvägen med en ny gång- och cykelväg. Utmaningar finns dock längre norrut längs väg 163/Strandvägen, där utrymmet för cyklister är begränsat och mjuka trafikanter ofta får vika för biltrafiken eller samsas om samma utrymme trots olika hastigheter och behov.

Åtgärdsförslag
Matande stråk
F. Sportshopen-Strandvägen

G. Förbättrade livsrum längs vägar och gator mellan centrum och väst.

Ett antal mindre vägar inom FÖP-området har en utformning som inte främjar användningen som cykelstråk, trots att avstånd och behov innebär att det finns potential för fler cykelresor. Det kan vara svårt att hitta ytor för breddning och finansiering för ombyggnad, men när dessa stråk i framtiden behöver rehabiliteras/göras om bör lösningar identifieras som möjliggör för parallella gång- och cykelstråk som kan bidra till att reducera biltrafikalstringen vid fritidshusområden, campingplatser och andra målpunkter (bad, grönområden, småbåtshamnar) nordväst om Grebbestad.

Åtgärdsförslag
Matande stråk
G. Förbättrade livsrum

H. Tanumstrand-Centrum, västligt stråk

TanumStrand är en viktig målpunkt där tillgängligheten för gående och cyklister skulle kunna förbättras. Den västra kopplingen i bilden är en befintlig stig där både vägmärken och utformning skulle kunna ses över, också utifrån möjlighet att etablera en cykelväg i samma stråk. Är detta inte möjligt så är den östra kopplingen sannolikt den mest effektiva cykelförbindelsen mellan TanumStrand och Grebbestad centrum, och aktuell för uppgradering (möjligtvis i samverkan med hotellet).

Åtgärdsförslag
Matande stråk
H. Tanumstrand-Centrum

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad	Metod och bakgrund		

Åtgärdsförslag
Matande stråk
I. Sammanhängande cykelstråk

I. Sammanhängande cykelstråk längs med kusten

Tanums kommun har ambitionen att skapa en sammanhängande cykelled längs kusten mellan Fjällbacka och Grebbestad (och vidare mot Hamburgsund). Störstadelen av denna kopplingen ligger utanför avgränsningsområdet för denna FÖP, men är en viktig fråga att beakta i planeringen. Eftersom väg 163 innebär utmaningar både när det gäller utrymme och kostnadsbild för nya gång- och cykelvägar, planerar kommunen för enklare lösningar där mindre vägar och stigar kopplas samman. Stråket (I) i kartan representerar därför en ambition om ett sammanhängande cykelstråk, och inte ett exakt läge för detta. En lokaliseringsutredning eller motsvarande fördjupning kring cykelleden skulle kunna resultera i ett markreservat i FÖP/ÖP som kan vara vägledande för annan planering i området för att undvika att förutsättningarna för stråket försämras.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

Åtgärdsförslag- Användargrupper

I detta avsnitt beskrivs tänkbara lösningar för de utmaningar och behov som redovisas i tidigare avsnitt. Resonemangen har legat till grund för inriktningar kopplat till mobilitet under Mål och inriktningar samt i förlängningen även mark-och vattenanvändningen för samhället.

Lösningarna bygger på resultat från workshop med representanter från olika förvaltningar inom Tanums kommun i november 2022, på inspel från medborgardialog som genomfördes under hösten 2022, på från tidigare mobilitets- och trafik-utredningar i området, samt på referenser från andra kommuner och städer.

På samma sätt som i avsnittet Utmaningar beskrivs tänkbara mobilitetslösningar utifrån de fyra identifierade användargrupperna fastboende, deltidboende, besökare och verksamheter. För att undvika upprepning beskrivs de olika förslagen kopplade till en primär användargrupp som lösningen i första hand utformas för, men med beskrivning av synergier med andra grupperns behov.

Stor vikt har lagts på att hitta lösningar som är lämpliga för Fjällbacka och Grebbestads specifika utmaningar och att beskriva anpassningar baserat på lokala förutsättningar. Bland tänkbara åtgärder finns lösningar på en mer övergripande eller administrativ nivå, men också platsspecifika exempel och förslag.

Fastboende

Ny bebyggelse bör prioriteras i lägen med förutsättning att använda andra färdmedel än bil för att nå arbetsplatser och andra målpunkter. Mindre utbyggnadsvolymer bör i stor grad bygga vidare på befintlig infrastruktur och service, vilket innebär utveckling inom tätortsområdet eller i direkt anslutning. För större utbyggnadsvolymer kan ny service i form av förskola/grundskola vara aktuellt, men det bör också här finnas förutsättningar för cykel eller kollektivt resande via befintliga eller nya strukturer.

Kustnära lägen har under senare år visat sig ha en attraktivitet som gör det svårt att etablera områden med hög andel fastboende. För att skapa underlag för kommunal service, kollektivtrafik och annat utbud året om kan det vara aktuellt att satsa på nyetablering av bostäder i områden där det redan finns en högre andel fastboende.

Det är svårt att bygga för fastboende i Grebbestad utan att räkna med minst en bil per bostad, men en målsättning för planeringen kan vara att reducera behovet av fler bilar per bostad. För att underlätta för detta behöver fler resor inom samhället göras till fots eller med cykel. Det är också intressant att undersöka hur funktioner som

Åtgärdsförslag
Användargrupper

Åtgärdsförslag
Fastboende

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

skolskjuts, färdtjänst och andra kommunala fordon skulle kunna samordnas och eventuellt nyttjas av flera för lokala transportbehov. Det kan också finnas uppsökande, mobila tjänster som kan minska resbehovet inom samhället, såsom bokbuss, enklare vårdtjänster, paket- och/eller matleveranser.

Etablering av pendlingsparkeringar i tillgängliga lägen både för bil och kollektivtrafik bidrar kanske inte till att minska bilinnehavet per bostad, men kan vara en funktion som kan samnyttja ytor med infartsparkeringar under sommarsäsongen. En potential kan dock finnas i att göra dessa ytor lättåtkomliga och attraktiva för cykelresor, genom trafiksäkra och väldimensionerade matande stråk, väderskydd och service/luftpump. Det finns också en potential att underlätta kombinationsresor med buss och cykel genom möjlighet att ta med egen cykel på bussen eller erbjuda låncyklar/elsparncyklar vid strategiska hållplatser.

Åtgärdsförslag

Deltidsboende

Deltidsboende

Denna användargrupp gynnas ofta av samma satsningar som för fastboende, med ökad möjlighet att röra sig inom samhället till fots och med cykel. Detta har potential att ersätta delar av det lokala resandet med bil och parkeringsbehovet centralt, särskilt under högsäsongen. Många deltidsboende kommer också fortsättningsvis att använda bilen för att ta sig till och från Fjällbacka, men ledstråk till och från kollektivtrafikhållplatser och eventuella stödjande funktioner som cykeluthyrning och tydlig skyltning kan öka möjligheten att ta emot besökare eller hyresgäster som inte har egen bil. Den ökade befolkningen under sommarhalvåret kan också innebära att det blir möjligt att trappa upp utbudet av exempelvis kollektivtrafik eller mobila tjänster såsom hemleverans av matvaror under denna period.

Många deltidsboende har också båtplats i området, och det kan vara intressant att undersöka om fler lokala resor för utflykter, inköp eller annat skulle kunna göras med småbåt, till exempel genom att möjliggöra ”korttidsangöring” i strategiska lägen.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

Besökare

För att göra nya mobilitetslösningar attraktiva och användarvänliga behövs tydlig information samt kontinuitet och förutsägbarhet över tid. Detta innebär att lämpliga lägen för infartsparkeringar bör säkerställas i kommunens planering och finnas kvar över tid. Ytorna behöver också vara väldimensionerade och gärna inkludera markreserver för framtida expansion vid behov. Den befintliga infartsparkeringen/långtidsparkeringen vid Repslagargatan är relativt väldimensionerad i nuläget. I norr har ett tidigare läge för infartsparkering försvunnit, och en ny plats för funktionen behöver säkerställas. Vid Hamnplan är ytorna begränsade, och behöver istället regleras med pris och tidsbegränsning.

Utöver tillgängliga ytor behövs tydlig skyltning och information, både via digitala kanaler och på plats, för att göra lösningen attraktiv. En fördel med information via digitala kanaler kan vara att besökare ges möjlighet att planera sin resa i förväg, samt att en app eller hemsida också skulle kunna inhämta realtidsinformation om beläggningen på centrala parkeringsplatser, i kombination med priser, parkeringstider och eventuella stödjande funktioner.

Stödjande funktioner kan vara möjlighet till cykeluthyrning, cykelverkstad, matande kollektivtrafik, laddmöjlighet för elbilar, livsmedelsbutiker, turistinformation eller annan service på plats. Det handlar också om effektiva, skyltade och välgestaltade ledstråk för gående och cyklister mellan infartsparkeringen och centrala målpunkter i staden. Det kan även vara intressant för besökare att underlätta för kombinationsresor med kollektivtrafik och cykel, som nämnt under ”fastboende”.

Gästhamnar erbjuder möjlighet att ta emot flera besökare utan att belasta centrala vägar och parkeringar på land, men utrymmesbrist kan också finnas i hamnen. Många besökare som kommer utan egen båt är sannolikt också intresserade av att uppleva platsen från vattnet. Det kan finnas potential i att nyttja och utveckla befintliga noder för turbotrafik och se till att dessa är bra kopplade till kollektivtrafik och tillgängliga från infartsparkeringar. En angränsande fråga är möjlighet att ta emot lite större passagerarbåtar i centrala lägen.

I Strömstad har infartsparkeringar med matande gratis kollektivtrafik funnits flera säsonger. Det kan vara intressant med ett mellankommunalt samarbete kring utmaningar och lösningar för hantering av topparna i besöksstrafiken, och fördelar med ett gemensamt förhållningssätt som skapar förutsägbarhet och bidrar till ändrade vanor och beteenden hos besökare. Ett exempel på ett samarbete kan vara kring digital information om parkeringsutbud för att uppmuntra fler att använda infartsparkeringarna.

Åtgärdsförslag

Besökare

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

Åtgärdsförslag
Verksamheter

Verksamheter

Satsningar behövs för att öka möjligheterna till hållbar arbetspendling, både för befintliga verksamheter och vid nyetablering. Eventuella lägen för nya verksamhetsetableringar bör ta hänsyn till detta. Befintliga och nya väglänkars potential att leda bort tung trafik från tätbebyggda områden och centrala stråk bör undersökas, samt möjligheter att styra verksamhetstransporter till vissa tider på dygnet.

Potential kan finnas för lokala samlastningscentraler som bidrar till att minska antalet transporter inom tätorten, där det också kan vara möjligt att lasta om till eldrivna fordon för trafikering i tätbebyggda områden. Ytor för omlastning/samlastning har potential för samnyttjande med infartsparkeringar, till exempel genom att styra godsaktiviteter till nattetid.

En sak som kan vara svårare att styra genom den fysiska planeringen handlar om att i större utsträckning nyttja närproducerade råvaror lokalt, både som del i platsens marknadsföring, och för att reducera transportbehovet. Havet har också potential att i större grad nyttjas som transportväg, vilket skulle kunna undersökas för att avlasta vägnätet och i synnerhet väg 163.

Det finns flera möjliga lösningar och åtgärder för att skapa effektiv logistik och minska tunga transporter med gods och avfall inom området. En sådan åtgärd kan vara bidragande till att minska trängsel under de tidpunkter på dygnet när trafiken är störst. Om leveranser regleras till att endast ske under förmiddagar kan risken för trängsel minskas. De tidsreglerade leveranserna kan vara olika under vardag och helg. Under vardagarna kan leveranser ske under en längre tidsintervall än på helgerna, när trafiken är högre. Ett sådan åtgärd bedöms resultera i en reduktion av konflikter mellan tunga transporter och andra trafikslag i området.

Godstrafik kan även regleras genom lastplatser där leverantörer kan lasta av och hämta gods på angivna platser utan att blockera gator. Detta kan vara aktuellt vid leveranser till verksamheter som är belägna där gatuvägnätet är begränsat, till exempel vid Nedre Långgatan i Grebbestad. En sådan åtgärd kan bidra till att risken för köbildning minskas.

Genom att samarbeta med företag som transporterar gods till och från orterna kan man hitta lösningar som minskar trafikbelastningen och ökar trafiksäkerheten. Denna åtgärd kräver således samverkan mellan kommun och näringsidkare. Näringsidkare behöver i sin tur kommunicera detta till leverantörer.

Metod och bakgrund

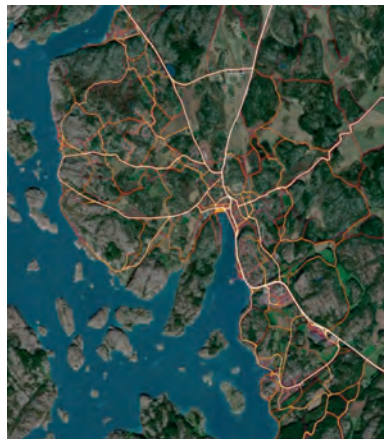
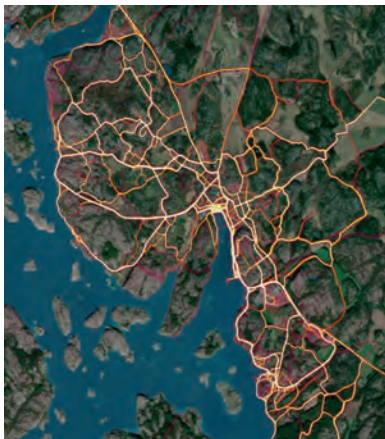
Avsnittet består av två delar Bakgrund och Metod. Underlaget har utgjort grund för de åtgärdsförslag som visas i respektive ort.

Bakgrund

Gång- och cykeltrafik



Vänstra kartorna: Utsnitt från Stravas intensitetskarta (global heatmap på [strava.com](https://www.strava.com)) som visar viktiga stråk för löpning/promenad i Fjällbacka ovan och Grebbestad nedan.



Högra kartorna: Utsnitt från Stravas intensitetskarta (global heatmap på [strava.com](https://www.strava.com)) som visar viktiga stråk för cykel i Fjällbacka ovan och Grebbestad nedan.

Bakgrund- Gående och cyklande

Gång- och cykeltrafik

I Fjällbacka finns gång- och cykelbana längs Föreningsgatan som går runt Vetteberget. Det finns även kortare sträckor i centrala Fjällbacka som är kategoriserade som gång-och cykelbana, men det ett längre sammanhängande gång-och cykelstråk saknas.

Data från Strava visar på att det finns ett stort flöde av cyklister längs väg 163 Långsjövägen/Dinglevägen. Den cykeltrafiken antas komma både söder ifrån, från Hamburgsund samt från väg 163 och mindre vägar. Även Tanumsvägen används av cyklister i större utsträckning, och en viss cykeltrafik finns runt Vetteberget.

Det största flödet av gående i Fjällbacka finns i Södra Hamngatan, Galärbacken och Allégatan. Många gående rör sig runt, men även på

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

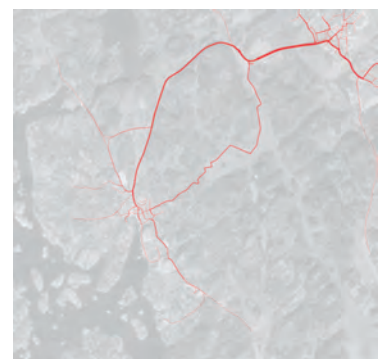
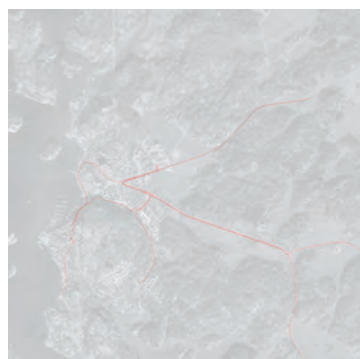
Vetteberget, samt längs hela Fjällbackas kust där det finns bad och hamnar. Många gående rör sig även norr om centrala Fjällbacka upp mot Fjällbacka golfklubb och Veddö naturreservat.

I Grebbestad finns gång- och cykelbana längs med väg 163, Kustvägen och Strandvägen, mellan Sportshopen och gästhamnen där banan övergår till gångstråk längs hamnen och trottoar mellan bebyggelse.

I data insamlat genom appen Strava utmärker sig vissa gator och vägar som väl använda av motionärer till fots och på cykel. Detta till exempel cyklisters användning av sträckan söder om Grebbestad längs med väg 163 från Fjällbacka. Sträckan går genom Grebbestad centrum längs med väg 163 där en viss del av flödet delar sig vid avfarten till Grönemadsvägen i riktning mot campingen och en viss del av flödet fortsätter mot Tanum.

Gående verkar också röra sig i samma stråk längs väg 163 i höjd med Sportshopen. Men gående rör sig generellt mer i centrum och till skillnad från cyklister, mer på stråk och stigar som går ut till havet eller längst kusten, till exempel mellan Tanumstrand och Grebbestad samt ut på naturstigar mot Grönemad. Vissa av dessa vägar är stigar i skog, berg, klippor eller bryggor där framkomligheten för cyklister är begränsad.

Västra Götalandsregionens potentialstudie för cykling^[1] visar potential för arbetspendling på väg 163, Stationsvägen, Grönemadsvägen/Havsstensundsvägen samt några mindre vägar vid Tanumstrand och Grönemad. Studien visar även potential för stråk kopplat till Grebbestadsskolan.



[1] Västra Götalandsregionen (2018). Stråkstudie över potentiella belastningsstråk för arbets- och skolpendling vid 30 minuters cykling. <https://www.vgregion.se/potentialstudie>. Fjällbacka till höger och Grebbestad till vänster.



Resandestatistik för linje 878 (som passerar Fjällbacka men även Hamburgsund och Grebbestad). Källa: Västtrafik



Resandestatistik för linje 875 (som passerar Fjällbacka men även Hamburgsund och Grebbestad). Källa: Västtrafik

Bakgrund.- Kollektivtrafik

Buss och tåg

Busslinjerna 877 och 878 trafikerar Grebbestad, busslinjen 872 trafikerar Fjällbacka och linjen 875 trafikerar både Fjällbacka och Grebbestad. Linjerna 878, 875 och 877 går via Tanums station där koppling till regional tåg i riktning mot Göteborg och Strömstad finns.

Kommunikationer på väg E6 nås via väg 163. Inom eller i anslutning till Grebbestad och Fjällbacka trafikerar tåg, stadsbussar, regionbussar, expressbussar. Knutpunkterna för främst region- och expressbussar Tanums shoppingcenter och för regiontåg Tanum Station.

Resandet med kollektivtrafik är relativt jämnt fördelat under året, men de finns variationer när det gäller andelen resenärer med Västtrafikkort respektive ToGo-appen. Viseringar med Västtrafikkort utgörs bland annat av skolresor, samt till viss grad arbetspendling för kommunens anställda. Dessa resor visar därför en markant nedgång under sommarveckorna, med en reduktion på mer än 50 procent jämfört med andra delar av året. Viseringar med ToGo-appen ökar under sommaren, särskilt på linje 875 via Fjällbacka som hade 2022 års högsta resenärstal under sista veckan i juli.

Elever i grundskolan i Tanums kommun har rätt till skolskjuts om avståndet mellan folkbokföringsadress och anvisad skola är över 2 km för förskoleklass och årskurs 1, eller 3 km för elever i årskurs 2-9. För gymnasieelever under 20 år är kilometergränsen 6 km. Busskorterna är giltiga på alla 800-linjer under helgfria dagar samt höstlov, sportlov och påsklov (men inte under sommarledigheten).

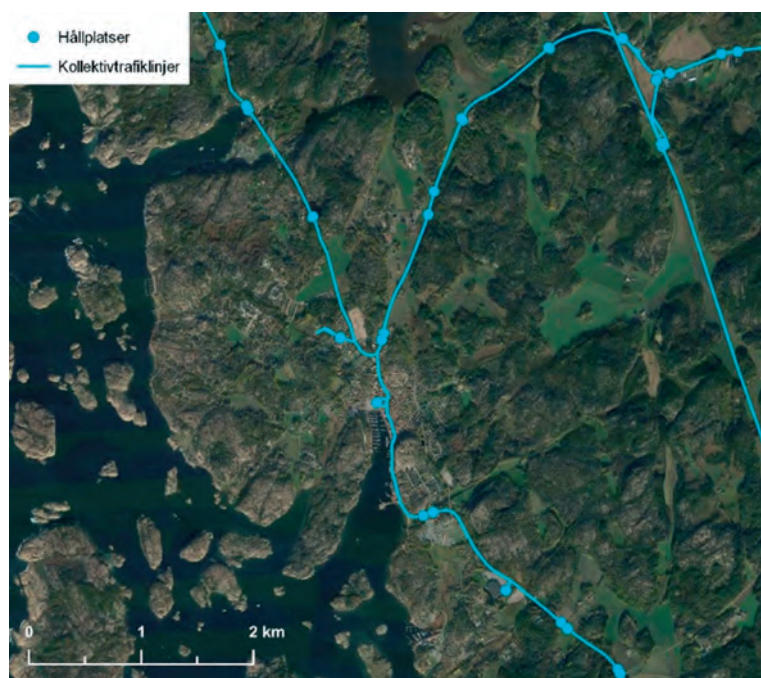
Bakgrund

Kollektivtrafik

Uppdelningen mellan Västtrafikkort och biljetter köpta i ToGo-appen kan också ge en indikation på variationen i antalet resor som görs av fastboende respektive besökare.

Mellan Fjällbacka och Dyngö (med ett fåtal fastboende) finns anropsstyrd kollektivtrafik med båt som opereras av Västtrafik/Postbåten med cirka två dagliga avgångar i båda riktningar. Under sommarens högsäsong tillkommer flera privata aktörer och utbudet av passagerartrafik på vatten ökar.

Ovan: Kollektivtrafiklinjer i Fjällbacka, nedan kollektivtrafiklinjer i Grebbestad.



Väg 163 genom Fjällbacka (Dinglevägen)



Väg 163 söder om Grebbestad (Strandvägen)



Ovan: Trafikflöde av personbilar och tunga fordon på väg 163 genom Fjällbacka- fördelning under olika tider på året och ändring under perioden 2013-2022. (Källa: mätningar utförda av Trafikverket).

Nedan: Trafikflöde av personbilar och tunga fordon på väg 163 genom Grebbestad: fördelning under olika tider på året och ändring under perioden 2013-2022. (Källa: mätningar utförda av Trafikverket)

Bakgrund- Biltrafik

Personbilstrafik

För de flesta av kommunens invånare är förutsättningarna för resande med bil med närheten till väg E6 och ett väl utbyggt vägnät god. Antal privatägda personbilar i trafik per 1000 invånare efter år och kommun var år 2021 i Tanums kommun 472 bilar. Detta kan jämföras med att talet för Göteborgs kommun var 265 i samma mätning. Genomsnittet för riket är 477 bilar per 1000 invånare.

Länsväg 163 är ett viktigt stråk inom kommunen, både lokalt och regionalt, och sträcker sig från Grindmotet vid väg E6 via Fjällbacka och Grebbestad till Tanumshede, där den korsar E6 igen vid Tanumsmotet och fortsätter österut till Bullarebygden. På lokal nivå knyter väg 163 samman Fjällbacka och Grebbestad och är en viktig länk mellan orterna. Koppling mot väg E6 är viktig för kommunen och väg E6 är utpekat riksintresse för kommunikation.

Sträckan mellan Fjällbacka och Tanumshede skyltas som turistväg och är en del av Kustvägen Bohuslän. Inom Tanums kommun finns inga vägar av riksintresse.

Biltrafiken i Grebbestad och Fjällbacka varierar beroende på ett antal faktorer som tid på året, veckodag, tid på dygnet och särskilda evenemang. Under sommarmånaderna (juni-augusti) upplever Grebbestad och Fjällbacka en betydande trafikökning på grund av dess popularitet som turistmål. Därför kan trafiken vara ganska tung under denna period, särskilt på helgerna. Generellt sett är det större risk för köbildning och högre biltrafik i orterna under sommarmånaderna och särskilt på helgerna, vilket också kan medföra en brist på tillgängliga parkeringsplatser och cirkulerande söktrafik.

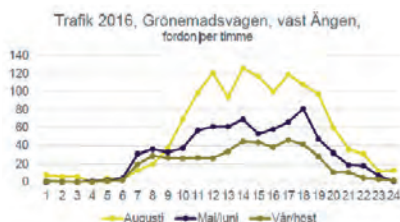


Bild från Trafikutredning Grebbestad Ängens förskola (2021). Data från Trafikverket.

Utifrån tidigare genomförda trafikmätningar och trafikutredningar i Grebbestad kan en sammanställning göras. Siffrorna i datan är baserad på trafikflödet som uppmätts vid 14 mätpunkter. Detta är data som är inhämtad utöver den data som Trafikverket erhåller för statliga vägar. Enligt de lokala trafikmätningarna genomförda i perioder mellan år 2009 – 2018 uppmäts de högsta trafiktalen på ett flertal punkter längs väg 163. Mätningarna visar på att trafiken är tätare i centrala delar av tätorterna, medan det är färre bilar på de mindre centrala vägarna. Detta indikerar att det utöver genomgående resor och besökare också görs ett antal resor inom tätortsområdena av fastboende, deltidboende eller verksamhetsutövare.

När under dygnet trafiken är som störst kan visas enligt trafikmätningar som gjordes 2016 i juni respektive september på Grönemadsvägen. Dessa mätningar visar på att flödena var som högst i juli och augusti, med toppar under dygnet uppmätta mellan klockan 12–17. Mätningarna på Grönemadsvägen kan ge en indikation på hur variationen ser ut under olika säsonger.

Under vintermånaderna är trafiken i vanligtvis lättare då det är färre besökare och deltidboende i orterna. Det kan dock fortfarande finnas en del lokal trafik, särskilt under vardagar när folk pendlar till arbetet.

Sammantaget är trafikmängden i Grebbestad varierande beroende på årstid och lokala evenemang, men trafiken är generellt tyngst under sommarmånaderna. Utifrån denna sammanställning kan det konstateras att det finns underlag för implementering av mobilitetsåtgärder för att lösa de trafikala konflikter som uppstår under sommartid när flera användargrupper behöver tillgång till vägnätet vid samma tidpunkt.

Inledning

Fjällbacka

Grebbestad

Underlag

Kartor

Vad tycker du?

Byggd miljö

Grönstruktur

Mobilitet

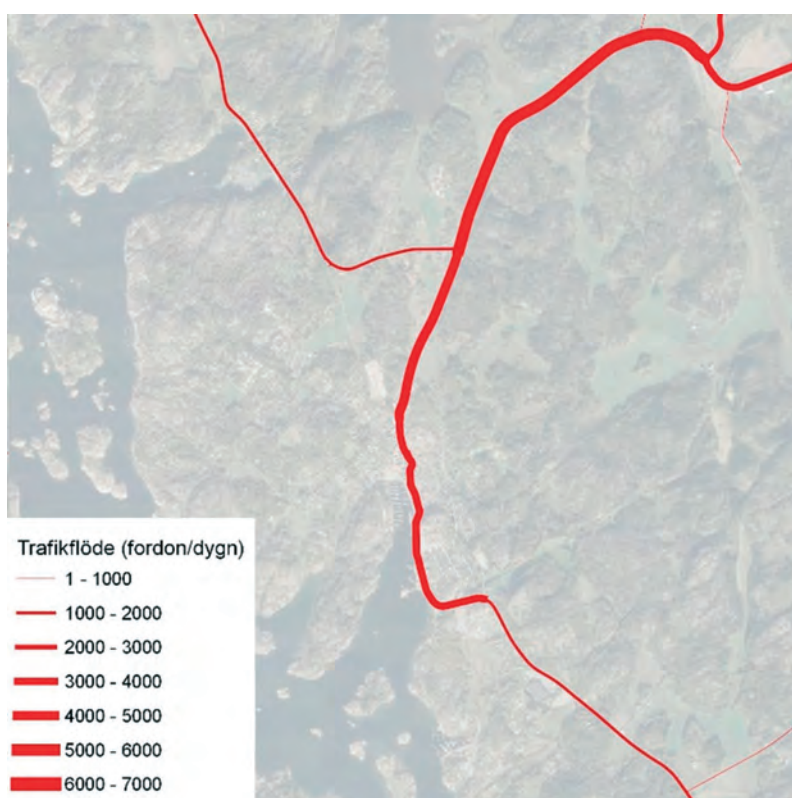
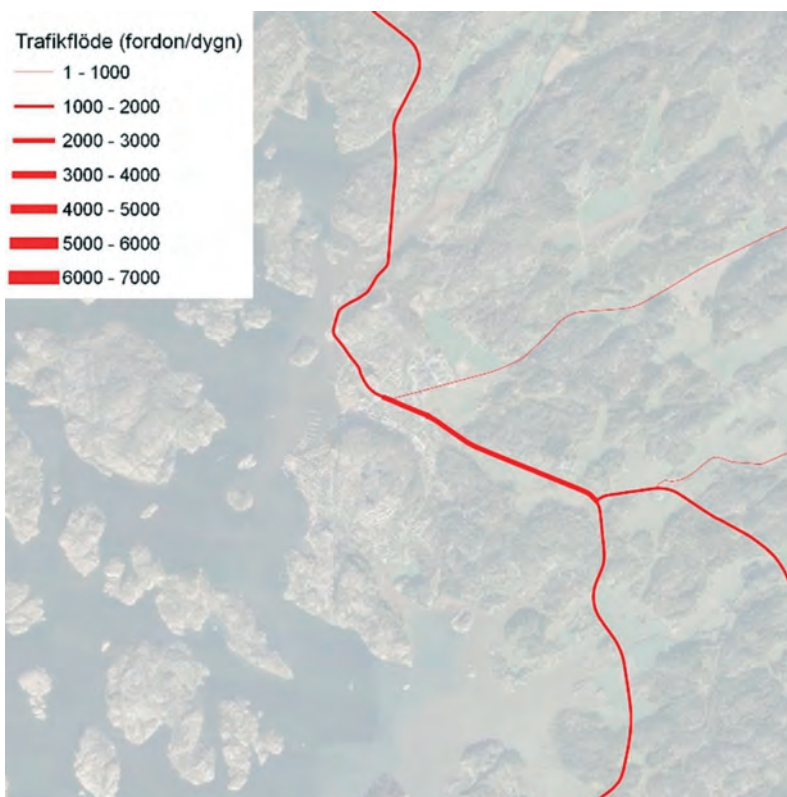
Teknisk infrastruktur

Hälsa och säkerhet

Fjällbacka

Grebbestad

Metod och bakgrund



Personbilflöde i Fjällbacka (överst) och Grebbestad (nederst). Källa Trafikverket 2022.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

Bakgrund
Godstrafikflöden

Bakgrund- Godstrafik

De flesta transporter av varor till och från Grebbestad och Fjällbacka sker med lastbilar som når eller passerar orterna kommer från väg E6 och väg 163. Detta innebär att trafiken i staden kan vara begränsad till de mindre vägarna och gatorna. Under sommarmånaderna när turismen är stor förekommer det dock en ökad mängd av leveranser av varor till verksamheter såsom restauranger, butiker och hotell.

Trots att godstrafiken är relativt begränsad, kan lastbilar och andra tunga fordon fortfarande påverka trafikflödet i staden, särskilt under högsäsong. Under dessa perioder ökar antalet tunga fordon på vägarna.

Under sommarmånaderna utgör tung trafik cirka 5 procent av den totala trafiken (Trafikutredning Grebbestad Ängens förskola 2021-05-12). Trots att mängden av tung trafik i Grebbestad är begränsad kan den fortfarande påverka trafikflödet och trafiksäkerheten i staden, särskilt under högsäsong.

Till Grebbestad kommer det största godsflödet norrifrån, och kan behöva passera genom tätbebyggda områden för att nå verksamheter i södra delarna. För Fjällbacka är godsflödet mer jämnt fördelat mellan den norra och södra infarten. Det kan vara rimligt att anta att godstrafik till eller från områden söder om Tanums kommun väljer Grindmotet eller Rabbalshedemotet för att nå Fjällbacka, men sistnämnda erbjuder en låg vägstandard, vilket också speglas i flödesmätningarna.

För godstransporter som angör båda orterna är väg 163 den mest effektiva förbindelsen (13 km med 16 minuters körtid utan störningar). Alternativ väg till Fjällbacka via Skistad innebär drygt 3 km längre resa och 3 minuter längre körtid. Vid störningar i centrala eller södra Grebbestad går alternativ väg via Tanumshede, och innebär 7 km eller 5 minuters extra körtid utan störning.

Inledning

Fjällbacka

Grebbestad

Underlag

Kartor

Vad tycker du?

Byggd miljö

Grönstruktur

Mobilitet

Teknisk infrastruktur

Hälsa och säkerhet

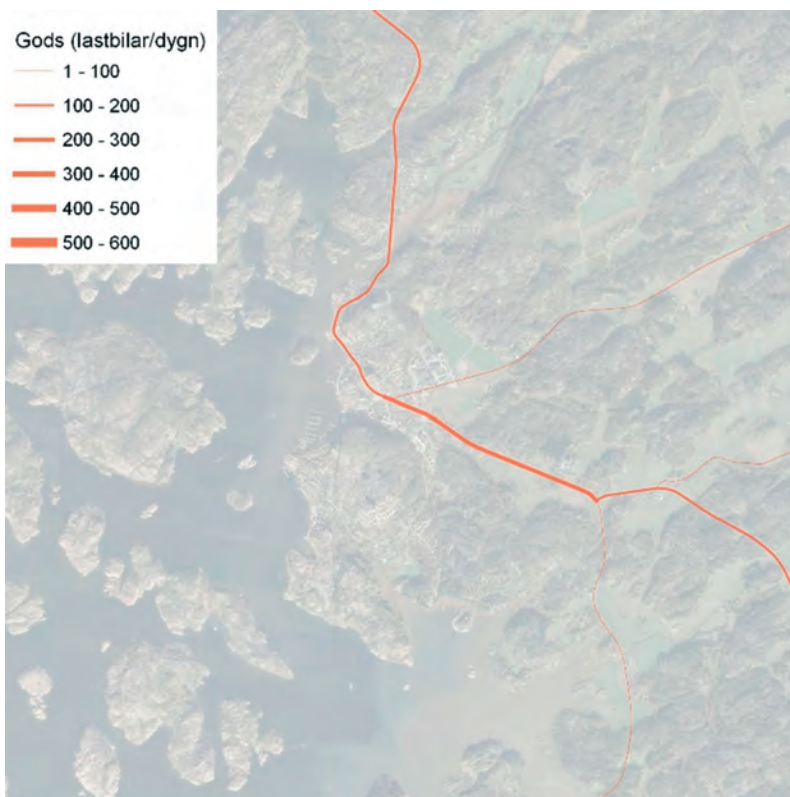
Fjällbacka

Grebbestad

Metod och bakgrund

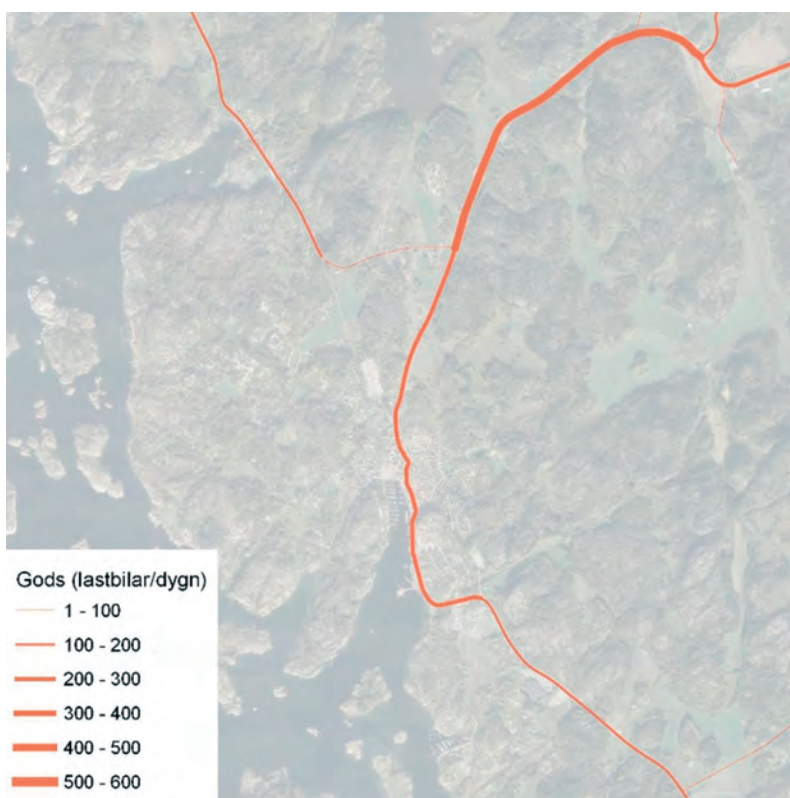
Gods (lastbilar/dygn)

- 1 - 100
- 100 - 200
- 200 - 300
- 300 - 400
- 400 - 500
- 500 - 600



Bakgrund

Godstrafikflöden



*Godstrafikflöde genom Fjällbacka (ovan) och Grebbestad (nedan).
Källa: Trafikverket, 2022*

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

Bakgrund
Säsongsvariationer

Bakgrund- Säsongsvariationer

Trafiken varierar över året

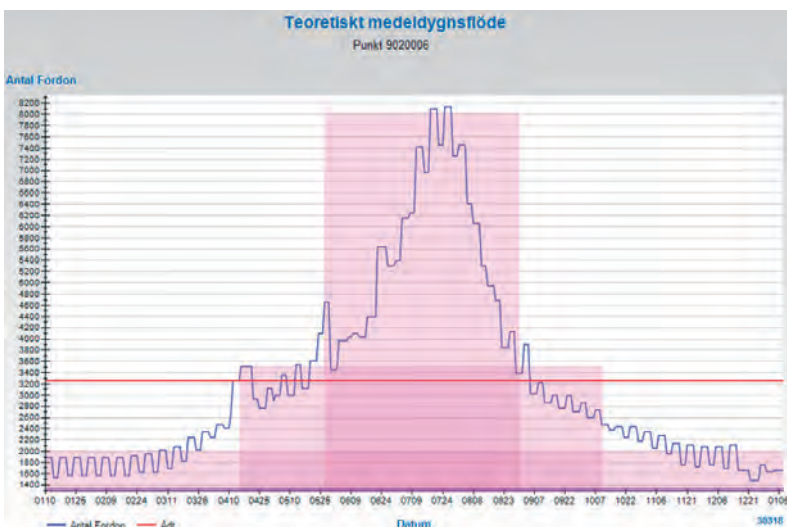
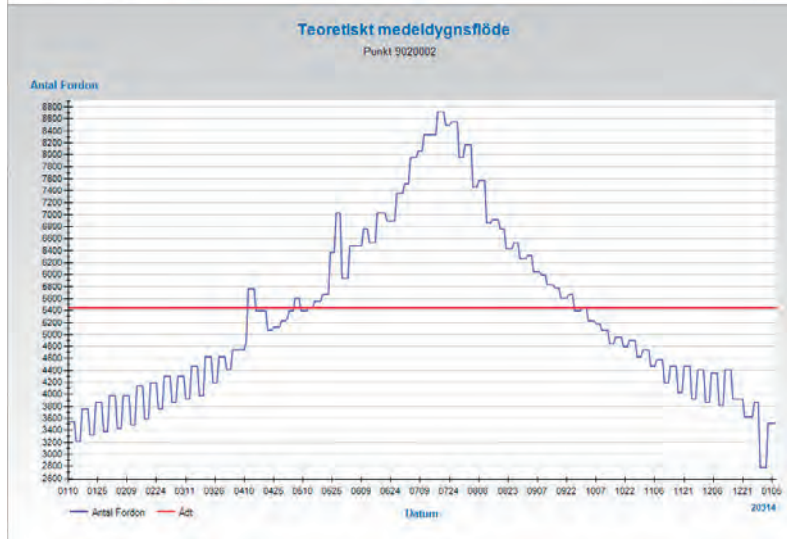
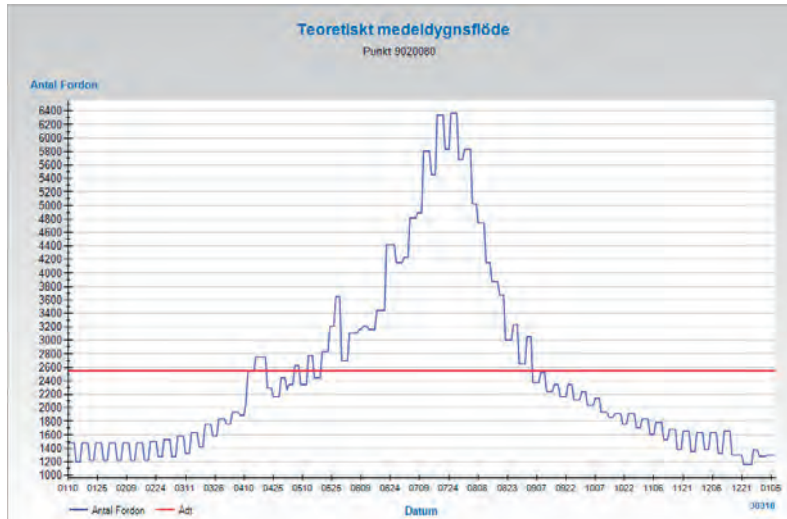
Trafikmängderna på vägnätet inom Tanums kommun varierar kraftigt under året. Under sommarperioden är trafikflödet betydligt högre än under vinterperioden.

Från vägtrafiksflödesdata (TIKK) genomfördes de senaste trafikmätningarna på det statliga vägarna i kommunen under år 2022, och dessförinnan vart fjärde år mellan 2005 och 2017. Mätningarna genomförs minst en gång per kvartal och mätningarna har sedan utgjort underlag för ett medelvärde under året, årsmedeldygnstrafik (ÅDT). Utifrån vägtrafiksflödesdata (TIKK) redovisas en teoretisk säsongsvariation som påvisar att trafiken mer än dubblas under sommarhalvåret, i jämförelse med vinterhalvåret. Detta gäller nästan alla statliga vägar inom Tanums kommun. På en del vägar, exempelvis väg 163 genom centrala Fjällbacka och Grebbestad, kan det vara uppemot tre gånger så mycket trafik under sommarhalvåret. Det bör också tas i beaktning att det under sommarhalvåret kan vara högre trafikmängder under storhelger och under dagar med fint väder.

Uppskattningarna för de större vägarna visar på en ökning i fordonstrafiken med 2,5 gånger under sommarens högsäsong på väg 163 jämfört med vinterns lågsäsong. Under hela perioden från mitten av maj till mitten av september ligger trafikflödet över årsmedelvärdet, med den mest trafikintensiva perioden under sex veckor från midsommar och fram till en vecka in i augusti. Som kurvorna ovan indikerar finns liknande variationsmönster för båda dessa mät-punkter.

De största trafikflödena inom kommunen, med undantag för trafiken på väg E6, mäts längs väg 163 norr om Grebbestad och innebär en ÅDT om cirka 5500 bilar.

De fastboende i Grebbestad och Fjällbacka kan tolkas att utgöra cirka 50 procent av årsmedeldygnstrafiken, men bara 25 procent under maxtrafik under sommarmånaderna. Deltidsboende med mer intensiva besök från påsklov i mars/april till oktober. De del-tidsboende kan tolkas utgöra cirka 20 procent av maxtrafiken. En viss godstrafik förekommer och den står för cirka 5 procent av trafikflödet, resterande 50 procent av flödet under sommarens max dygn utgörs av dagsbesökare.



Graferna redovisar en teoretisk säsongsvariation utifrån vägtrafikflödesdata (TIKK) som påvisar att trafiken mer än dubblas under sommarhalvåret, i jämförelse med vinterhalvåret.

Ovan: Vinterhalvår

Mitten: Sommarhalvår

Nedan: Variation i medeldygnsflydet under ett år. Fastboende och godstrafik står för en basnivå hela året. Mellan mars/april och oktober syns delårsboende som ett markant tillskott. Under sommarmånaderna läggs besökare på trafikflödet.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

Bakgrund
Parkering

Bakgrund- Bilparkering

Bilparkering

Parkering är en utmaning i båda tätorterna, särskilt under sommarens högsäsong (se avsnitt Säsongsvariationer för mer om säsongsvariationernas storlek och påverkan).

Bedömningar av parkeringstal i Tanums kommun kan variera beroende på typ av verksamhet och områdets behov av parkeringsplatser. Behov varierar utifrån säsongsvariation och användargrupp. Parkeringsköp kan i vissa fall tillämpas om ett behov inte kan lösas inom egna fastigheten.

I Grebbestad och Fjällbacka har fastboende och deltidboende fasta parkeringsmöjligheter medan besökare har andra förutsättningar. Flera företag och verksamheter har egna parkeringsplatser eller tillgång till allmänna parkeringsplatser i närheten av sina lokaler. Det finns också flera större parkeringsplatser som kan användas av besökare och boende.

Trots att parkering i orterna är utmanande under högsäsong strävar orterna att tillhandahålla tillräckligt med parkeringsplatser för att möta lokala behov och säkerställa en god tillgänglighet för besökare och boende. För att möta parkeringsbehovet finns infartsparkeringar för besökande. Fler åtgärder kan tillämpas, se mer under respektive Orts förslag till åtgärder.

Camping/Husbil

I anslutning till Sportshopen finns en ställplats på grusplan med plats för cirka 100 husbilar. Denna ställplats är öppen året om, men saknar stöd i gällande detaljplan och riskerar därför att försvinna. Sportshopen har även en naturställplats som är öppen säsongsvis och är lokaliserad på gräsplan närmre centrum, vid Repslagaregatan. På naturställplatsen finns plats för cirka 120 husbilar. Campinggäster utgör 75 procent av Tanums kommuns årliga gästnätter och under sommarmånaderna är beläggningen på ställplatserna hög och platser bokas innan ankomst. Att parkera på dessa platser kostar mellan 200–250 kronor per dygn under sommaren.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

Cykelparkering

Enligt kommunens bestämmelser för cykelparkering kan cykel parkeras där det inte är gångfartsområde eller finns förbudsskyltar mot parkering av cykel.

Det finns flera platser där det är möjligt att parkera cykel i Grebbestad och Fjällbacka. Vid flera allmänna platser och byggnader finns det cykelställ. Det finns flera cykelställ längs med cykelvägar och vid utflyktsmål och badplatser. Cykelställ finns även vid busstationerna i båda orterna. Det finns också cykelställ vid livsmedelsbutikerna i både Grebbestad och Fjällbacka.

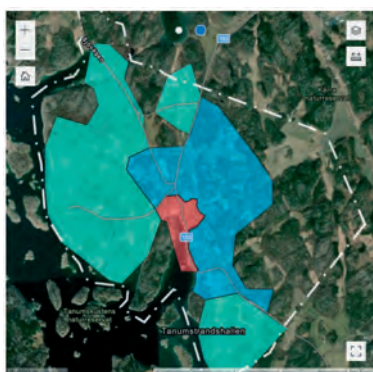
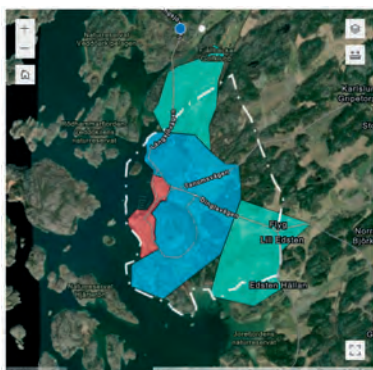
Det finns ytor avsedda för cykelparkering i parkeringsruta nära gästhamnen i Grebbestad. Det finns även några cykelparkeringar i ställ i anslutning till handel och verksamheter. I Fjällbacka parkeras cyklar på yta vid hamnen, i anslutning till hotell och restaurang Bryggan.

Cykelparkering finns även i anslutning till verksamheterna vid TanumStrand och GrebbestadFjorden som även erbjuder cykeluthyrning.

Gästhamn

Utöver de användargrupper som når kustorterna med bil och kollektivtrafik tillkommer besökare som når Grebbestad och Fjällbacka med fritidsbåt. I gästhamnen i Fjällbacka finns 180 båtplatser och i gästhamnen i Grebbestad finns cirka 250 båtplatser.

Bland besökarna som kommer med egen småbåt till Grebbestad och Fjällbacka är det mycket vanligt att uppsöka naturhamnar. Att detta är väderberoende gör att antalet båtar som övernattar i gästhamnarna kan variera. Många båtbesökare som övernattar i naturhamnar gör kortare stopp i gästhamnarna för att komma åt olika typer av service, butiker med mera under dagtid och behöver därför inte avlägga hamnavgift.



Bakgrund- Zonindelning

Möjlig zonindelning

Parkeringsstrategier eller kommunala parkeringsnormer och parkeringstal för planering använder sig ofta av en zonindelning för att differentiera krav och rekommendationer utifrån exempelvis markpriser och tillgång på mark, förutsättningar för resor med kollektivtrafik och andra färdmedel än bil, faktiskt bilinnehav och avstånd till viktiga målpunkter. För dessa olika zoner anges ett normtal för parkeringsplatser per bostad (eller per kvadratmeter kontors- eller handelsyta) både för bil och för cykel som ska tillhandahållas.

Ofta pekas stadskärnan ut med behov av särskilda parkeringsbestämmelser (zon 1- röd i kartan) med tät, blandad bebyggelse och en mix av boende och andra verksamheter. Den täta bebyggelsen medför att det kan vara svårt att inrymma parkering på den egna fastigheten, samtidigt som allmänna ytor och dedikerade fastigheter kan finnas tillgängliga i närheten.

Utanför stadskärnan finns det övriga tätortsområdet (zon 2- blå i kartan) med en tydligare funktionsindelning i bostadsområden, handelsområden och verksamhetsområden. I många fall ser också befolkningssammansättningen annorlunda ut i dessa områden, med en yngre genomsnittsålder och en högre andel barnfamiljer som också innebär ett högre bilinnehav jämfört med stadskärnan. Samtidigt är detta tätortsområden med relativt korta avstånd till målpunkter och goda förutsättningar för resor med andra färdmedel med bil. Ofta finns också ett relativt bra utbud av kollektivtrafik i denna typ av områden. Framtida utvecklingsområden i anslutning till tätorten kan behöva definieras som en del av denna zon, med relevanta parkeringsbestämmelser som vägledning i planeringsprocessen.

Den yttre parkeringszonen (zon 3- grön i kartan) består av övriga sammanhängande bebyggelseområden med ett visst utvecklingstryck, men där det ofta finns begränsad service och andra målpunkter och sämre förutsättningar för resor till fots, med cykel eller kollektivtrafik. I denna planering kan det handla om Grönemad nordväst om Grebbestad eller Skeppstad söder om Fjällbacka. Utanför dessa zoner förutsätts att parkering kan lösas på den egna fastigheten, utan särskild reglering.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

Jämförelse

En genomlysning av andra kommuner indikerar att två platser per bostad är en vedertagen norm för områden utanför den tätaste stadskärnan i många kommuner. För enbostadshus med gemensam parkering finns också flera exempel på en parkeringsnorm motsvarande Strömstad (1,5-1,6 platser per bostad). I dessa parkeringstal är 0,1 besöksplatser per bostad inräknade. I många större och komplexa projekt kommer det behöva genomföras särskilda utredningar av särskild parkerings- och mobilitetsfrågor för att definiera ytbehov och eventuella andra åtgärder som kan påverka parkeringsbehovet och främja hållbara resealternativ, till exempel cykel och kollektivtrafik. Gällande cykelparkeringar finns följande precisering i Strömstads parkeringsnorm: ”Cykelparkeringar för boende, besökare och anställda placeras nära entréer och utrustas gärna med väderskydd då det höjer attraktiviteten. Vid cykelparkeringar ska det även finnas möjlighet att låsa fast sin cykel. Cykelparkeringars placering ska prioriteras framför bilparkeringar.” I Strömstads parkeringsnorm redovisas flera tabeller med schabloner för variation i efterfrågan på parkering vid olika tider för att illustrera potentialen för samnyttjande.

Samnyttjande

Exempelvis finns det mycket goda förutsättningar för samnyttjande mellan skola, pendelparkering, kontor eller industri under dagtid på vardagar, kombinerat med parkering för idrottsplats, samlingslokaler eller till viss grad handel på kvällar och helger. Utöver variationer i behov under olika tider på dygnet och dagar i veckan finns i Fjällbacka och Grebbestad också stora variationer mellan årstider där det kan finnas potential för samnyttjande.

Exempel kan vara parkeringsytor för skola eller idrottsplats, samt till viss grad kontor och samlingslokaler som har en lägre användningsgrad under semesterveckorna och skulle kunna frigöra platser för besöksparkering både för kortare och längre tid, särskilt i strategiska lägen vid infarter.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

Beläggning och avgifter

En kartläggning av faktisk användning av befintliga parkeringsplatser i Fjällbacka och Grebbestad skulle kunna resultera i ett användbart planeringsunderlag för fortsatt arbete med åtgärder och regleringar. Betalning via SMS eller app kan ge möjligheter att enkelt komma åt data från flera anläggningar och analysera användningen över tid. Från vissa leverantörer av parkeringsappar (exempelvis EasyPark) kan även data om söktrafik/cirkulationsvägar innan och efter själva parkeringen finnas tillgängliga. Genom kartläggningen kan plats-specifika utmaningar identifieras, till exempel där avgiftsbelagda eller överfyllda parkeringsplatser driver besökare eller andra till att ställa sig på mindre lämpliga platser, exempelvis i närliggande bostadsområden. Det kan också vara möjligt att studera potential för samnyttjande av parkeringsytor på en mer konkret, plats-specifik nivå.

Bakgrund

Trafiksäkerhet

Säkerhet

Trafiksäkerhet

Att cykla tryggt och säkert mellan bostadsområden och till centrum samt genom och mellan orter kan vara svårare under högsäsong då fler trafikanter delar på väg- och gatuutrymme.

De flesta av de rapporterade olyckorna i Fjällbacka har förekommit mitt i centrum vid Galärbacken, Ingrid Bergmans torg och söder ut på Södra Hamngatan. Det har även förekommit flera olyckor i olika svårighetsgrad längs väg 163/Dinglevägen.

Identifierade brister och rapporterade olyckor på väg enligt data från Strada är lokaliserade i centrala Grebbestad. Ett kluster av olyckor finns längs väg 163 i höjd med Hamnplan och söder ut på Nedre Långgatan. Fortsatt söderut finns ett flertal olyckor i olika svårighetsgrad rapporterade längs Strandvägen och vid Grebbestads camping.

Metod- Livsrumsanalys

Gatustruktur och livsrum

I förbindelse med kommunens arbete med Hastighetsöversyn under 2011 genomfördes en livsrumsanalys för alla tätorter. Livsrumsmodellen utvecklades under 1990-talet, och har blivit ett etablerat verktyg för att beskriva gaturummets funktion och anspråk i tidiga planeringsskeden. Handböckerna Vägar och gators utformning (VGU), Trafik för en attraktiv stad (TRAST) och Rätt fart i staden gör alla hänvisning till Livsrumsmodellen. I livsrumsmodellen delas staden in i tre olika ”rum” och i två ”mellanrum”. Vi talar om

- Frirum,
- Integrerat frirum,
- Mjuktrafikrum,
- Integrerat transportrum och
- Transportrum.

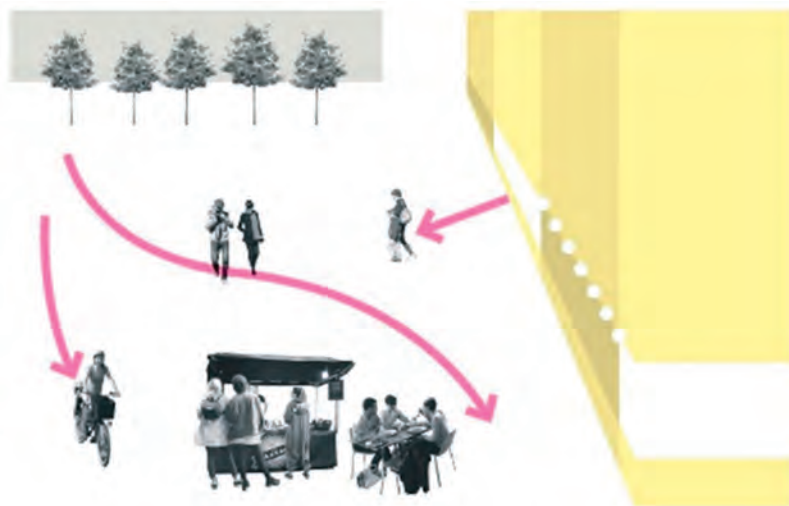
En ambition bör vara att på sikt ge de olika rummen en gestaltning som tydliggör deras roll för bilister, gående, cyklister och andra som rör sig i gaturummet. Dagens utformning har ofta fokus på biltrafiken. Detta ger en otydlighet som kan göra det svårt att läsa av gaturummets egentliga funktion och hur de olika trafikanterna förväntas agera.

Analysen bygger på den tidigare kartläggningen från 2011 som baserades på platsbesök, och har uppdaterats med stöd i bilddata från Google Street View daterat 2018 (Fjällbacka), 2019 och 2022 (Grebbestad) samt platsbesök i båda tätorterna under hösten 2022.

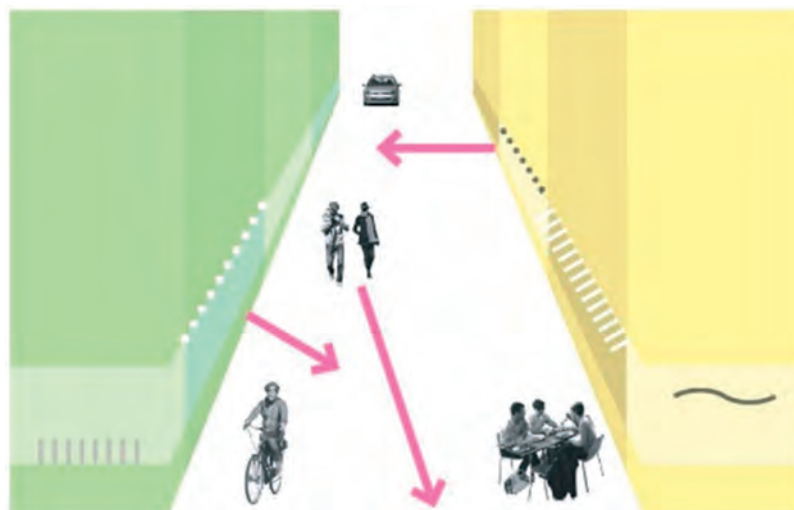


Figur 6: Livsrumsmodellens rum benämns frirum, integrerat frirum, mjuktrafikrum, integrerat transportrum och transportrum (Rätt fart i staden, Sveriges Kommuner och Landsting och Trafikverket 2008)

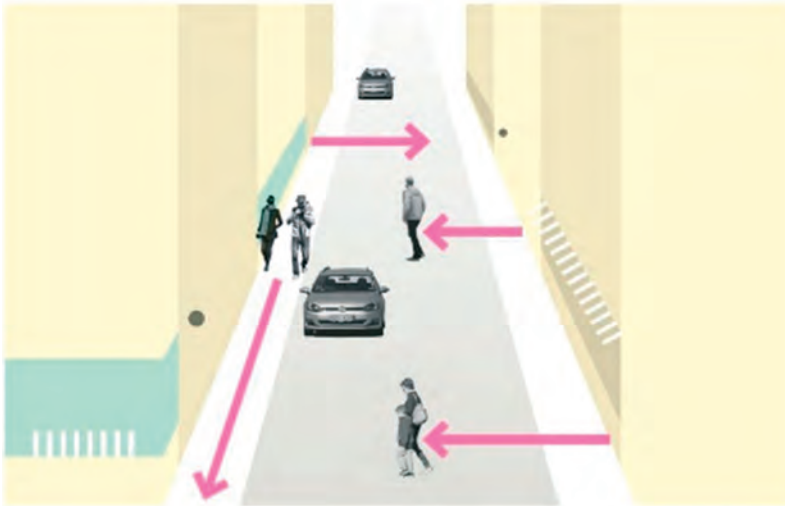
Livsrumsmodellens rum benämns frirum, integrerat frirum, mjuktrafikrum, integrerat transportrum och transportrum (Rätt fart i staden, Sveriges Kommuner och Landsting och Trafikverket 2008).



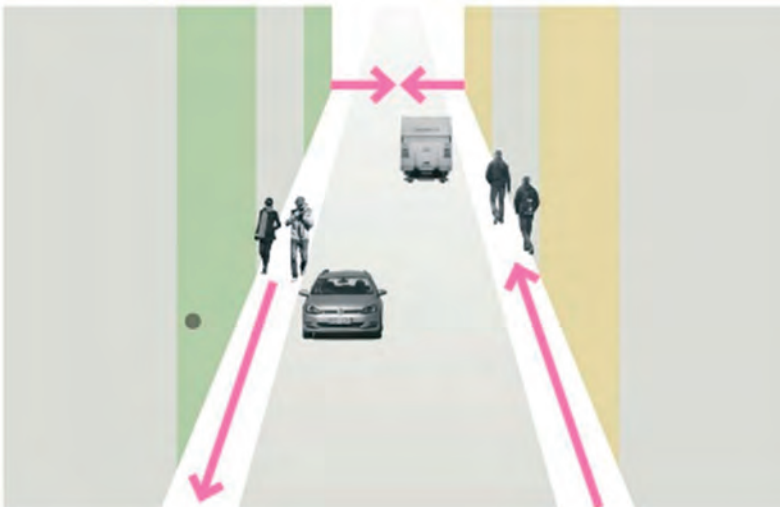
Ovan: Frirum (F)- Rum för cyklister, fotgängare och lekande barn. Motorfordonstrafik bör inte förekomma. Utformningen utgår ifrån gående och cyklisters perspektiv och hastighet vilket innebär detaljrikedom och småskalighet med många möjligheter till möten mellan människor. Exempel på sådana bilfria områden är torg, parker, lekplatser, avstängda gator och separata gång och cykelvägar. Mopedtrafik är inte lämplig på dessa platser.



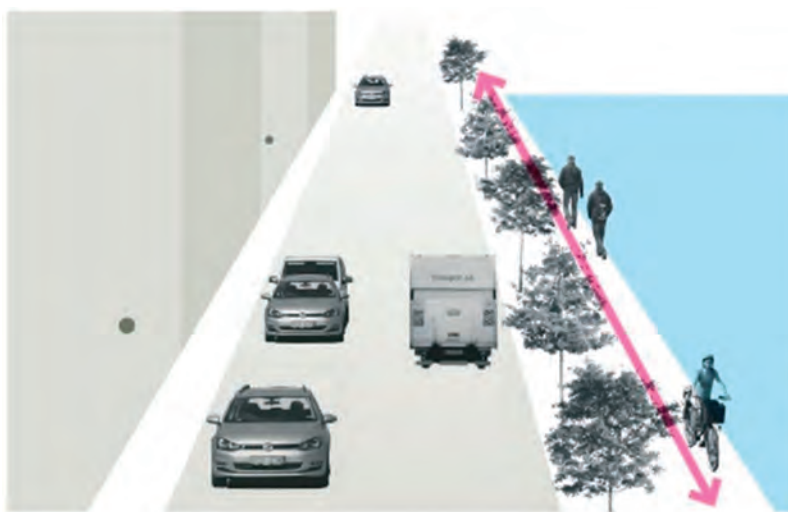
Ovan: Integrerat frirum (IF)- Ett gaturum där fotgängare och cyklister är prioriterade. Motorfordon har möjlighet till begränsad inkörning och behöver visa stor hänsyn till de oskyddade trafikanterna. Låg fart är en förutsättning och prioritet för fotgängare och cyklister gäller. Väggar består ofta av hus med entré mot rummet. Olika typer av aktiviteter känns naturliga att göra i rummet. Ytorna har delad funktion.



Ovan: Mjuktrafikrum (M)- Rum som tillmötesgår människors anspråk att lätt röra sig i rummets längs- och tvärriktning. Fordon och oskyddade trafikanter ska samspela i rummet. Biltrafikens ytor bör begränsas så långt det går med hänsyn till gatans funktion. Väggarna uttrycker ett anspråk på kontakt och närvaro



Ovan: Integrerat transportrum (IT)- Oskyddade trafikanter färdas i rummet men har ringa anspråk att korsa det. Det finns också ringa anspråk för vistelse i rummet. Väggarna vänder sig mot rummet men har inget anspråk på det. Långa avstånd mellan entréer och korsningsanspråk uppstår i anslutning till korsningar med andra gator. Oskyddade trafikanter har ett anspråk på trygghet i form av andra trafikanter men utan samspel dem emellan. Gaturummet har ofta en transportfunktion.



Ovan: Transportrum (T)- Rum för enbart motorfordonstrafik, där gång- och cykelpassager på ett tryggt och bekvämt sätt är separerade. Väggarna vänder sina anspråk bort från rummet. Transportrummet har en renodlad transportfunktion.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

Metod- användargrupper

Användargrupper

Fast- och deltidboende, besökare och verksamheter

För att kategorisera tänkbara åtgärder och lösningar samt beskriva deras nytta kopplas dessa till olika användargrupper som finns i de berörda samhällena. Dessa grupper är fastboende, deltidboende, besökare och verksamheter. Vissa åtgärder gynnar flera användargrupper, men det kan också finnas risk för intressekonflikter.

En inledande beskrivning av grupperna ges nedan, och följs sedan upp i de platsspecifika beskrivningarna och åtgärdsförslagen.

Fastboende

Målsättningar och lösningar som riktas mot fastboende kan handla om att reducera antalet bilresor inom samhället för inköp, aktiviteter, utflykter, etc). Det kan innebära satsningar på gång- och cykelstråk mellan boende och målpunkter, att möjliggöra att ta emot gäster som inte har egen bil, undersöka potential i delningsekonomi för mobilitet, samåkning, möjlighet till arbetspendling med cykel/kollektivtrafik. I kommande planering handlar det också om att möjliggöra ny bebyggelse som stödjer hållbara resor.

Deltidsboende

För deltidboende är många av lösningarna som för fastboende relevanta, men det kan också finnas särskilda satsningar på cykelinfrastruktur till fritidshusområden, eller möjlighet att ta båt till målpunkter inom tätorten eller i omgivningen. Potential finns också i mobila, uppsökande tjänster som alternativ till individuella resor.

Besökare

För besökare är särskilt prioriterade åtgärder de som har påverkan på trafiken under maxdygn och maxsnitt, men också särskilt utpekade stråk och platser där det finns utmaningar. Ökad andel besökare som använder andra färdmedel än bil för att nå sina målpunkter (åtminstone sista sträckan). Spridning av besökare över olika tider på året. Spridning av besökare till olika delar av samhället och kommunen Tydlig information kan bidra till önskvärt beteende, t.ex. om infartsparkeringar

Metod

Användargrupper

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Fjällbacka		Grebbestad		Metod och bakgrund	

Metod
Användargrupper

Verksamheter

För verksamheter kan lösningar handla om att bättre nyttja kapaciteten i befintliga fordon; styra leveranser till alternativa tider på dygnet/dagar i veckan; omställning till eldrivna fordon som kan trafikera i tätort med mindre störningar under olika tider på dygnet; centraler för om-/ samlastning vid infart; bidrag till hållbara pendlingssatsningar; samt att identifiera lägen för nyetablering som stödjer hållbara resmönster.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Vatten och avlopp			Energiförsörjning		

TEKNISK INFRASTRUKTUR

Vatten och avlopp

VA- Pågående arbete och behov

Vatten och avlopp

En stor andel av hushållen inom samhällsområdena är anslutna till kommunalt vatten och avlopp. Kommunen arbetar kontinuerligt med att se över det kommunala verksamhetsområdet för vatten och avlopp. Kommunen arbetar med en VA-plan som redovisar hur anläggningar för vatten och avlopp ska byggas ut och vilka investeringar som ska göras. Det finns befintliga bebyggelseområden inom samhällena där anslutning till det kommunala VA-nätet är motiverat utifrån vattentjänstlagen.

Vattenverket i Tanumshede förser samhällena med dricksvatten. Avloppsvattnet renas vid kommunens avloppsreningsverk i Fjällbacka samt i Bodalen utanför Grebbestad.

Ett nytt vattentorn med högreservoar och ny huvudmatarledning planeras i samhällets östra del för att säkra VA-försörjningen för planerad byggnation.

Enskilda anläggningar för vatten och avlopp behöver uppfylla särskilda villkor och följa de föreskrifter som finns för att skapa fungerande system av god standard utan risk för hälsa och miljö.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Vatten och avlopp			Energiförsörjning		

Energi

Energiförsörjning

En hållbar energianvändning är en viktig del i den långsiktiga samhällsplaneringen. Kommunen har en energi och klimatplan och arbetar med att ta fram en energiplan med laddinfrastruktur.

Inom kommunen produceras förnybar energi i form av vindkraft. Det finns inga befintliga eller planerade vindkraft inom samhällsområdena för Fjällbacka och Grebbestad.

Inom kommunen finns det ett stort intresse hos enskilda fastighetsägare att installera solcellsanläggningar på exempelvis taktytor.

Elnätet i kommunen ägs av Ellevio. Ellevio avser att anlägga en luftledning mellan Fjällbacka och Grebbestad för att minska sårbarheten i elnätet och möjliggöra för regional utveckling.

HÄLSA OCH SÄKERHET

Översvämning och klimatanpassning

Ändrat klimat

Klimatförändringar förutses orsaka både havsnivåhöjning och fler extrema vädersituationer, vilket ökar risken för översvämningar från hav, sjöar och vattendrag, dagvatten, grundvatten, dammar, kulvertar samt från ledningsnätet. Västra Götalands län förväntas bli mest berörd av ökad nederbörd och stigande havsnivåer. Inom Fjällbacka och Grebbestad kommer det att leda till påtagliga konsekvenser för samhällena och bebyggelsen längs med kusten.

I samhällsplaneringen är det viktigt att bevaka vilka konsekvenser det framtida klimatet kan innebära och ta fram strategier och åtgärdsplaner för att säkra befintliga och framtida bebyggelsemiljöer.

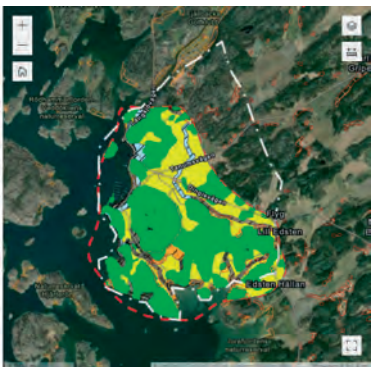
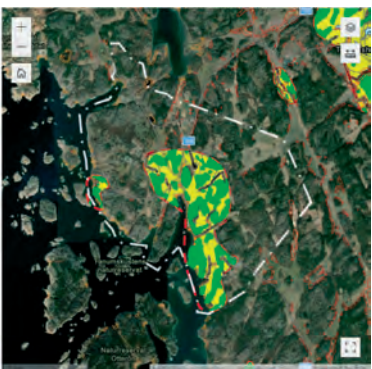
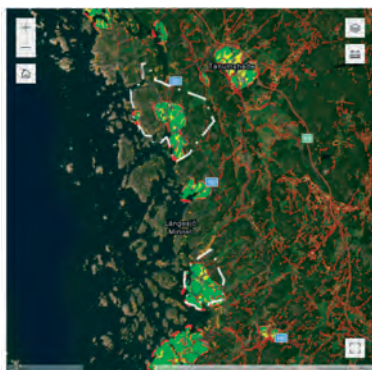
För samhällsområdena har en övergripande kartläggning gjorts som redovisar lågpunkter, havsnivåer och riskzoner för översvämning. För Grebbestad pågår arbete med en översvämningstrategi med förslag om åtgärder med skyfallsleder, skyfallsytor och högvattenskydd.

Vid planering och byggnation i översvämningshotade områden ska Länsstyrelsens rekommendationer för säkerhetsnivåer avseende stigande vatten följas.



Översvämning på industrivägen i Grebbestad





Geoteknik

Skredrisker och stabilitet

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) färdigställde under år 2014 en ”översiktlig stabilitetskartering” som syftar till att vara ett stöd för bedömning om var skredrisker kan förekomma. I utredningen studerades blanda annat Fjällbacka och Grebbestad.

Längs den västra kusten i Fjällbacka har stora delar av strandlinjen kritiskt låga säkerhetsfaktorer. Markerade områden längs kustlinjen bör prioriteras för vidare utredning. Utmed Södra hamngatan har en fördjupad utredning genomförts som visar att stabilitetsförhållandena är otillfredsställande och att skredrisk föreligger. Utredningen visar på förslag till förstärkningar för att öka stabiliteten inom området.

Ett flertal områden inom Grebbestad har otillfredsställande stabilitet. De flesta av dessa områden är belägna utmed kusten samt enstaka områden som följer dalgångarna in från havet. Många av områdena närmast vattnet har kritiskt låga säkerhetsfaktorer och är på kartan markerade orange med svart skraffering. Resultatet av utredningarna finns publicerade i kartstudier. Kartor benämnda (a) visar på områden som saknar respektive har förutsättningar för skred och ras. I kartor benämnda (b) har uppföljande beräkningar utförts inom de områden som pekats ut i kartorna benämnda (a) där förutsättningar för skred och risk finns. Olika slutsatser redovisas i det tillhörande PM:et. Efter det att beräkningarna har utförts kvarstår en del områden som bör undersökas djupare eller där åtgärder behöver vidtas. Dessa områden har lyfts in i det digitala kartmaterialet.

Dessa bör prioriteras för vidare utredningar. Vid Grebbestadbryggan har kommunen genomfört mer detaljerade utredningar som visar på bristande stabilitet. Utredningen visar på förslag till åtgärder för att öka stabiliteten inom området. Åtgärderna behöver emellertid genomföras på privatägd mark, och har inte blivit genomförda.

Inom övriga delar av samhällsområdena för Fjällbacka och Grebbestad finns fler områden med låga säkerhetsfaktorer som bör prioriteras för vidare utredningar.

Inledning	Fjällbacka	Grebbestad	Underlag	Kartor	Vad tycker du?
Byggd miljö	Grönstruktur	Mobilitet	Teknisk infrastruktur	Hälsa och säkerhet	
Översvämning och klimatanpassning		Geoteknik	Buller	Förorenad mark	

Buller

Trafik och besöksnäring

Biltrafiken är den bullerkälla som påverkar flest människor inom Fjällbacka och Grebbestad. För Grebbestad kan järnvägstrafiken på Bohusbanan ha en bullerpåverkan inom områdets östra del. Biltrafiken inom orterna varierar stort över året och har som störst intensitet under sommarmånaderna vilket innebär att även trafikbullret intensifieras under denna tid.

Det finns även verksamheter inom orterna som kan vara bullerstörande. De flesta industriverksamheter som kan vara störande ligger i samhällenas utkanter men det finns även miljöer inom områdenas centrum- och kärnområden som kan vara bullerstörande så som verksamhet kopplat till fiskeindustrin.

Inom orternas centrum- och kärnområden kan det under sommarmånaderna förekomma miljöer som kan uppfattas som störande och bullriga med hög ljudnivå från restaurangverksamheter med hög musik och från exempelvis bilar, båtar och högljudda människor i det offentliga rummet.

Bullerstörningar kan undvikas eller förebyggas genom lämplig placering av vägar, bullrande verksamheter etc. Lokalisering av ny bostadsbebyggelse kan också styras till områden som inte är bullerstörda. Störningar från befintliga bullerkällor kan minskas genom åtgärder som till exempel bullerplank, vallar, fönsterbyte eller genom reglering av trafiken.



Kollektiv busstrafik i Grebbestad



Förorenad mark

Föroreningar och behov av skyddsavstånd för viss verksamhet

Förorenad mark och miljöfarliga verksamheter

Inom både Fjällbacka och Grebbestad samhällsområden finns områden med potentiellt förorenad mark samt verksamheter som kan klassas som miljöfarliga. Kartan redovisar information från Länsstyrelsen med markområden med mycket stor risk, stor risk, måttlig risk, liten risk, ej riskklassad, rörande risk för markföroreningar. Kartan redovisar även kända områden med känslig markanvändning, mindre känslig markanvändning

Det finns flera verksamheter som har skyddsavstånd till annan bebyggelse och som därför kan påverka både befintlig och nyttillkommande bebyggelse.

De verksamheter, anläggningar och dylikt i kommunen som kan medföra risker är:

- Företag som hanterar brandfarliga eller explosiva ämnen/material
- Försäljningsställen för drivmedel och gasol
- Trafikolycksdrabbade platser
- Hamnanläggningar
- Fritidsbåtshamnar – speciellt populära gästhamnar
- Campingplatser
- Muddertippningsplatser
- Djurhållning
- Avloppsreningsverk
- Verksamhet som innebär sprängning och/eller krossning av bergmaterial

Brand- och miljöfarliga ämnen hanteras även av andra verksamheter, men i mindre omfattning. Riskerna hos övriga verksamheter varierar beroende på verksamheten och kan t ex vara störande vad gäller buller, lukt eller nedsmutsning

