

# Centrala Uddevalla

Fördjupning av kommunens översiktsplan

Antagen av kommunfullmäktige

11 januari 2000



## INLEDNING

Översiktsplanen för centrala staden utgör en del av den fördjupade översiktsplanen för tätorten, "Staden Uddevalla". Till skillnad från övriga delar i den fördjupade översiktsplanen redovisas "Centrala Uddevalla" separat, beroende på att stadscentrum är en så komplex företeelse att det inte har varit praktiskt möjligt att inordna det arbetsmässigt med övriga i planen ingående delar. "Staden Uddevalla" antogs av kommunfullmäktige den 8 oktober 1996.


Arbetet har bedrivits inom en projektgrupp bestående av representanter för Bohusläns museum, Västkustens Fastighetsägareförening, Uddevalla Cityköpmän AB (numera Uddevalla Centrumförening), Uddevalla Evenemangs- och TuristForum AB samt de kommunala förvaltningarna Socialkontoret, Kulturförvaltningen, Näringslivs- och arbetsmarknadsförvaltningen, Tekniska kontoret och Miljö & Stadsbyggnad.

I mindre arbetsgrupper, då speciella ämnesområden dryftats, har även representanter för andra kommunala förvaltningar respektive andra externa intressegrupper medverkat.

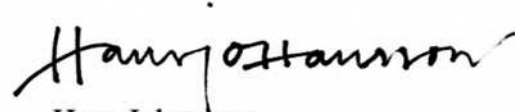
Den formella behandlingsgången har följt plan- och bygglagens regler för översiktsplaner. Ett program var föremål för remiss och samråd sommaren 1997. Därefter framställdes ett plandokument som skickades på remiss och samråd hösten/vintern 1998/99. Vid dessa tillfällen var materialet utställt på Rådhuset, Stadsbiblioteket och Stadshuset för inhämtande av allmänhetens synpunkter. Efter bearbetning ställdes materialet ut i slutlig form sommaren 1999. Kommunfullmäktige antog planen den 11 januari 2000.

Det huvudsakliga arbetet med översiktsplanen och dess sammanställning har gjorts av Miljö & Stadsbyggnad genom planarkitekt Hans Johansson. Kartorna har ritats av karttekniker Britt-Marie Käll.

MILJÖ & STADSBYGGNAD



Håkan Björkman  
stadsbyggnadschef



Hans Johansson  
planarkitekt

## BAKGRUND

I mitten av 1970-talet inleddes arbetet med centrumplanering för Uddevalla, vilket ledde fram till en centrumplan som antogs av kommunfullmäktige 1977. Den planen har därefter utgjort det översiktliga planeringsinstrumentet för centrala staden. Mycket av det som föreslogs i centrumplanen har genomförts, men på drygt 20 år förändras förutsättningarna och det är nu hög tid att arbeta fram en ny översiktlig plan för centrala staden.

## PLANERINGSPROCESSEN

En översiktlig plan för centrala staden skall utmynna i ett dokument som kan utgöra underlag för direkta genomförandeåtgärder, detaljplaner, långsiktiga strategiska ställningstaganden mm. Varierande krav ställs därför på den översiktliga planen. Samtidigt vet vi att förutsättningarna förändras med tiden - och kanske sker det snabbare idag än någonsin tidigare.

Det är därför viktigt att planen görs så flexibel att den klarar av att möta nya och förändrade förutsättningar. Och än viktigare; att vi utformar den fysiska miljön så att den också tål förändringar. Men det är också nödvändigt att planen har klart uttalade mål, vilket gör bilden mer komplex. Men samhället är sammansatt och komplicerat. Särskilt gäller detta i centrala staden där många skall samsas och där många intressen finns etablerade.

Den översiktliga planen bör därför inte bara utmynna i ett dokument, den bör också vara en levande planeringsprocess som följer de förändringar som sker i staden, reagerar på dem, och söker påverka dem i överensstämmelse med de uppställda målen. Därför är det mycket viktigt att även efter planens antagande jobba vidare i planens anda för att på det sättet ge den trovärdighet. Genom att följa de uppställda målen vad gäller karaktär och utformning, genom att en gemensam kunskapsbas byggs upp inom planeringsorganisationen och att samstämmighet om grundläggande värderingar etableras. När samstämmigheten finns kan en trovärdig plan utarbetas och genomföras. En väl fungerande planeringsprocess innebär att alla aktörer är delaktiga.

I arbetet med planen har vi försökt följa nedanstående arbetsprincip:

- 1: FÖRUTSÄTTNINGAR för planen klargörs (inventeringar, analyser).
- 2: Redovisning av MÅL som planen avser uppnå.
- 3: Förslag till ÅTGÄRDER för att nå de uppställda målen.
- 4: Beskrivning av de föreslagna åtgärdernas KONSEKVENSER.

Utgående från de slutsatser som dras redovisar översiktsplanen hur mark och vatten bör användas inom centrumområdet samt ämnesvisa riktlinjer inom olika områden. Dessutom redovisas en samlad konsekvensbedömning av förslaget samt behov av kompletterande och framtida arbetsuppgifter för att ytterligare förstärka och betona centrala Uddevallas värden och konkurrenskraft.

Med tanke på att staden innebär en dynamisk och föränderlig struktur, så kan det uppfattas som motsägelsefullt att vid en viss given tidpunkt slå fast mark- och vattenanvändningen för lång tid framöver. Men samtidigt är det av stor vikt att veta vilka riktlinjer och förutsättningar som skall gälla. Om vi då utgår från de värden och förutsättningar som staden utvecklats och levt med under 500 år samt försöker finna helhetslösningar som betonar och förstärker dessa aspekter, så kan en fysisk plan för centrala Uddevalla bidra till en fortsatt god utveckling. Men vi måste vara medvetna om - och arbeta med utgångspunkt från - att de åtgärder vi föreslår skall kunna tåla de ständiga förändringar som stadscentrum utsätts för.

## MÅLSÄTTNING

Planen för centrala Uddevalla skall formulera den framtida inriktningen för den fysiska miljön - på kort och lång sikt. Med tanke på att vi lever i en föränderlig värld krävs ständig förnyelse för att möta nya krav och önskemål. Det är därför viktigt att planen är så "öppen" att den ger goda förutsättningar för ett framtida Uddevalla vars behov vi inte känner idag. Men det är också viktigt att målen med planen är konkreta och att de leder fram till adekvata åtgärder. För att kunna formulera målsättningar måste vi ha en bild av staden; hur den ser ut och fungerar idag. Vårt försök till tolkning av dagens centrala Uddevalla redovisas på sidorna 5-17.

N: 2.

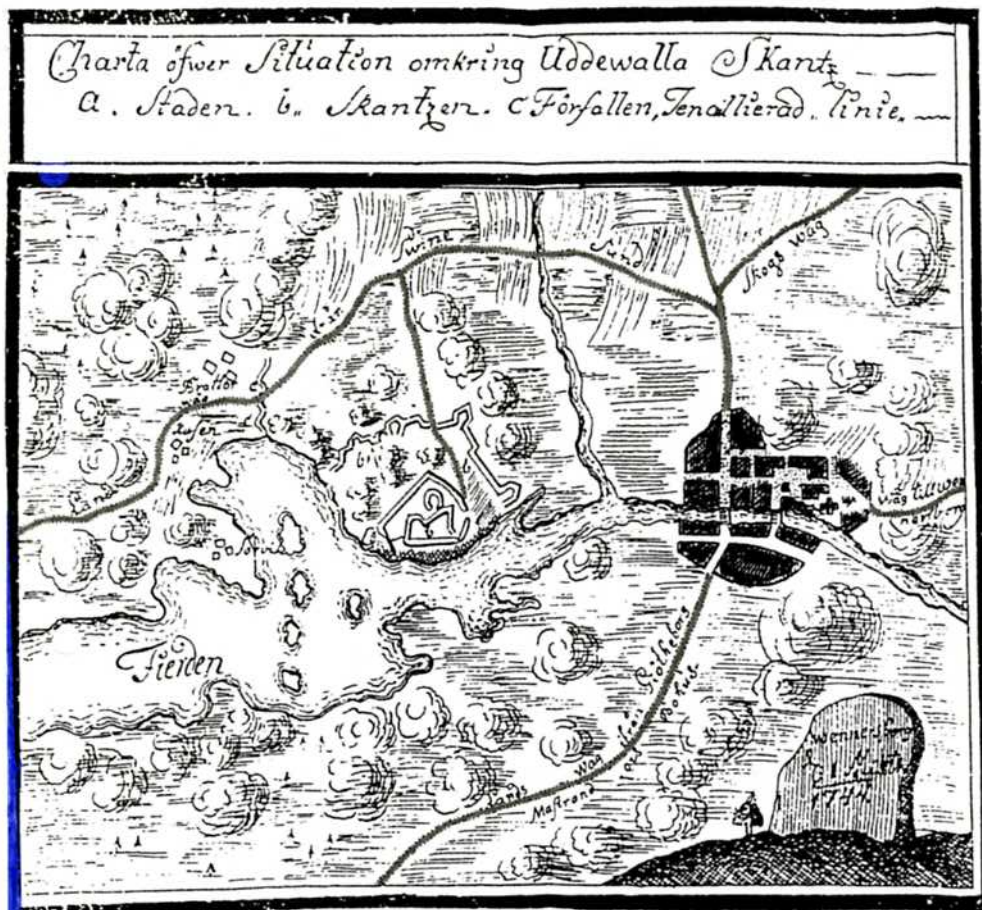
## En nulägesbeskrivning

### I MINNET

Det som idag utgör centrala Uddevalla har under en mycket lång tid också varit Uddevalla stad. Det måste vi ha i åtanke när vi försöker beskriva hur centrala Uddevalla ser ut och fungerar idag.

Under 450 långa år utvecklades staden från sitt nya läge vid Bäveån till en livskraftig stad - annars hade den inte varit kvar. Yttre påverkan spelade naturligtvis stor roll, t ex i form av bränder, plundringar och pålagor. Men jämfört med hur Uddevalla tätort vuxit under de senaste 50 åren, kan vi våga påstå att utvecklingen, i fysiska termer, gick förhållandevis långsamt.

Den "historiska" centrala staden var hela staden, den "moderna" centrala staden utgör bara en liten del av hela staden. Men både det "historiska" och det "moderna" sätter sin prägel på hur centrala staden upplevs idag.



Kopia i Krigsarkivet. ("Carta och beskrifning öfver Norska gränsen författad år 1743 och 1744")

Kopierad i november 1932

Kopia av karta i Krigsarkivet ("Carta och beskrifning öfver Norska gränsen författad år 1743 och 1744"). Kopierad i november 1932 av G Englund

("Centrala staden" benämns fortsättningsvis och för enkelhets skull "staden".)

## DET AV NATUREN GIVNA

*De naturgivna förutsättningarna i form av berg, växtlighet och vatten i och runt staden ger omväxling, utblickar, orienterbarhet mm. Staden är mycket naturskönt belägen och upplevs som en grön stad, mycket tack vare den grönska som naturligt finns på bergen. Man kan rent av påstå att stadens naturgivna läge är unikt jämfört med många andra städers.*

*Naturen ger också spänning; man vet inte vad som döljer sig bakom nästa bergknalle, men när man väl upptäcker det dolda slås man ofta av häpnad.*

*- Vad fint det var här!*

*Bäveån och Byffjorden har erbjudit transportvägar och utkomst. Det är naturligt att staden placerats vid vattnet - det har de flesta bosättningar. Fina möten mellan staden och vattnet finns, t ex vid Bohusläns museum och Hasselbacken, men det kan ifrågasättas om vi idag tar till vara och utnyttjar vårt vattennära läge på ett för staden fördelaktigt sätt. På sätt och vis fungerar Bäveån och Byffjorden, och anslutande landområden, idag mer som barriärer än som magneter och naturliga utgångspunkter för stadens framtida utveckling.*

*Men naturen och topografin skapar också problem i dagens stad. Bergen, och delvis vattnen, utgör hinder i kommunikationerna mellan stadens och tätortens olika delar. Det finns inte så många möjligheter att ta sig från söder till norr. Det är bl a därför trafiksituationen på Västerlånggatan stundtals är besvärlig.*

*Naturen i staden ger karaktär och identitet, skulpturala effekter och variation. Det är av yttersta vikt att detta tillvaratas på ett medvetet sätt.*



Från Kålgårdsberget mot söder



Från Strömbergsfallet mot kv Garvaren

## DET AV MÄNNISKAN BYGGDA

*De av människan skapade förutsättningarna för livet i staden hänger naturligtvis samman med de av naturen skapade, men beror också på mänskliga idéer och ideal. Ibland blir effekten positiv; det människogjorda förstärker på ett bra sätt det naturgivna, men ibland blir effekten den motsatta.*

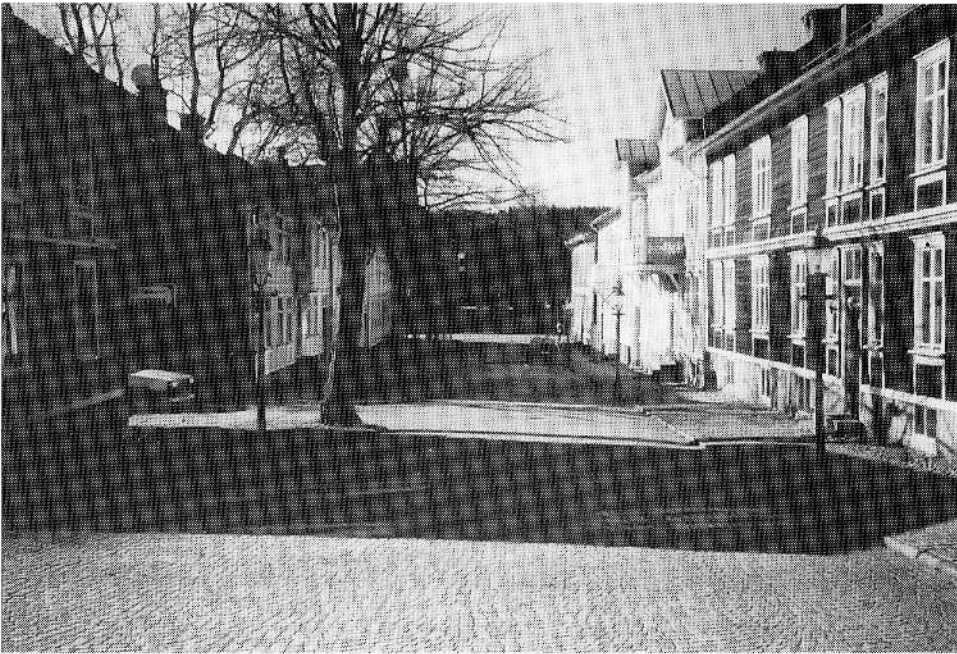
### *Rutnätsstaden*

*Den rutnätsstad vi har idag är ett arv från tiden efter stadsbranden 1806. Kvartersuppbyggnaden (50x100 m) ger i sig en rimlig skala i staden, med utgångspunkt från människan och det sätt hon färdades på förr. Idag ser vi hur kvartersformerna naggas i kanterna av kraven/önskemålen från den moderna människan och hennes färd sätt.*

*Rutnätsstaden är anpassad till det naturgivna. Den tar hänsyn till bergen och låter dessa vara i fred. Trots sin fyrkantiga form upplevs inte rutnätsstaden som ett främmande element. Delvis beroende på att den har funnits i 200 år, delvis beroende på att den är en logisk och enkel form.*

*En förutsättning för den positiva upplevelsen av rutnätsstaden är att det finns en variation och uppdelning inom varje kvarter. Idag ser vi flera exempel på hur en byggnad breder ut sig över hela kvarteret utan att bekymra sig om skala och proportioner. Med den "gamla" husindelningen utspelar sig det sociala livet på gatan, med det "moderna" kvartersstora huset utspelar sig livet inne i huset - gatan blir öde.*

*Rutnätsstaden medför tydlighet och anknytning till historien. "Gammal som gatan", säger man ju.*



Jacob Trahngatan mot söder



Från Lilla Norrgatan mot kv Gyldenlöve med kv Sundberg i förgrunden

## Kommunikationerna

De av människan skapade kommunikationsstråken medför att staden har ett bra läge, sett i ett större och längre perspektiv. Man kan rent av säga att läget är strategiskt. Riksväg och europaväg möts i staden, järnväg och en likviktig hamnverksamhet finns också. Påverkan på staden är naturligtvis både positiv och negativ. Positiv i och med att "skärningspunkterna" finns i staden, negativ på grund av buller, avgaser och barriäreffekter.

Staden är, och har varit, mötesplats för ett relativt stort omland, vilket naturligtvis hänger samman med stadens goda läge ur kommunikationssynpunkt, både i nutid och dåtid. (I det här sammanhanget bör man kanske fundera på vilka konsekvenserna blir, både positiva och negativa, av planerade flyttningar av de stora vägarna.)

I den gamla rutnätsstaden har naturligtvis den hela tiden ökande biltrafiken ställt till problem. Rutnätsstadens mått är inte heller anpassade till de hastigheter moderna fordon uppnår. Konsekvensen har blivit en funktionsuppdelning; vissa gator har utformats efter bilarnas krav och andra efter de gåendes krav. Men konflikter uppstår där människor och bilar möts, t ex i korsningen mellan Västerlånggatan och Kungsgatan. I dagsläget verkar det som att bilen leder på poäng, men den gående är ännu inte utslagen.

Å andra sidan kanske man kan säga att den gående har övertaget på ett förhållandevis stort antal gator i staden; där den gående - så att säga - redan vunnit på "walk over".

De trafikintensiva gatorna i staden som bildar ringleden Västerlånggatan/Lagerbergsgatan/Östergatan/Asplundsgatan medverkar positivt till att onödig trafik inte påverkar stadskärnan. Å andra sidan utgör de barriärer för kontakten mellan stadskärnan och de utanför liggande delarna.

Det enda(?) stället i staden där gående och bilar samverkar - på de gåendes villkor - är korsningen Kålgårdsbergsgatan/Kungsgatan!!!

Avstängningar av gator för biltrafik gör att gående/cyklande får en säker och god miljö. Men man kan också hävda att dessa avstängningar gör vissa stadsmiljöer livlösa och "åsidosatta". Ibland tar sig avstängningarna sådana uttryck att de gamla gaturummen tappar en stor del av sin ursprungliga karaktär.



Strömstadsvägen mot väster före ombyggnad



Korsningen Stora Nygatan / Östergatan mot väster





Kungsgatan vid kv Banken



Kungstorgets busshållplats med Hasselbackshuset i fonden

*Gågatornas gestaltning i form av markbeläggningar, växtlighet och "möbler" uppvisar en stor variation, som i sig kan upplevas positivt, men som också kan ge ett intryck av rörighet. I mångt och mycket beror naturligtvis variationen på att de olika delarna tillkommit vid olika tidpunkter med olika trender och ideal. I en del fall försvinner "det gamla gaturummet" till följd av vidtagna åtgärder. Här har dock den angränsande bebyggelsen, och dess gestaltning, en minst lika stor betydelse.*

*Kollektivtrafiken i staden är väl utbyggd och utnyttjad. Med utvecklingen av en terminal vid Kampenhof, även för lokaltrafiken, har Kungstorget mist sin betydelse som knutpunkt. De stora hållplatsytor som finns där kan och bör därför omdanas.*

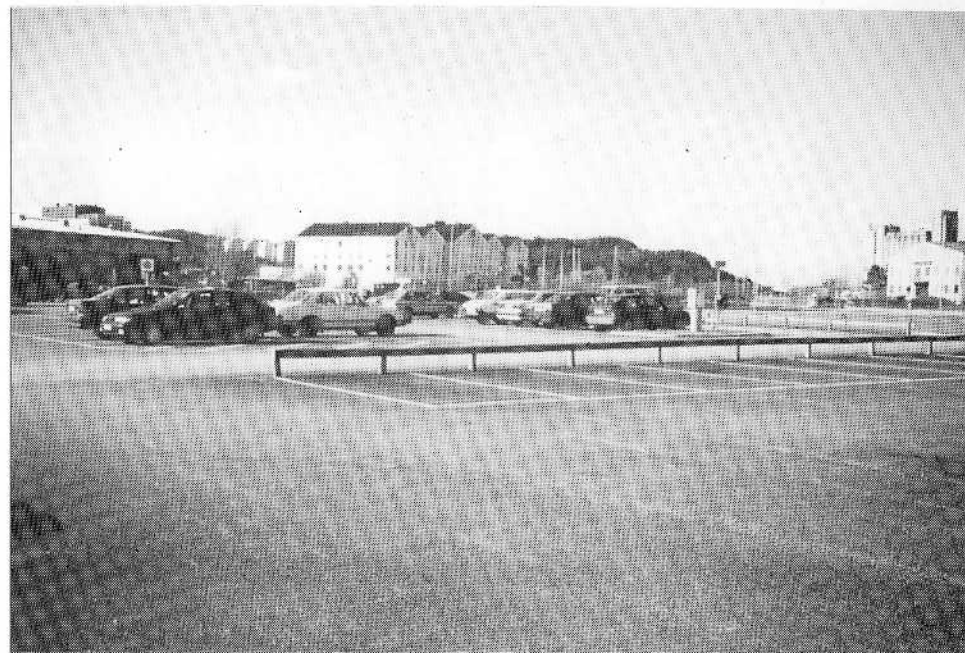
## Parkering

I staden finns ett stort antal parkeringsplatser, i form av anlagda platser i parkeringshus och på mark samt i form av "tillfälliga" platser på rivnings-  
tomter. De stora parkeringarna finns i utkanten av handelscentrum, medvetet placerade där för att undvika trafik inne i stadskärnan. De många parkeringsplatserna gör att det aldrig är problem att hitta parkeringsplats vid besök i staden.

Stora parkeringsplatser är en nymodighet som idag behövs i staden, men som staden och dess form ursprungligen inte är skapad för. Storskaligheten förstärks ibland p g a frånvaron av stadsmässighet i utformningen. Exempelvis genom trista fasader eller "oändliga" asfaltytor. Promenaden från vissa parkeringsanläggningar (t ex Kampenhof) in till stadskärnan kan kännas lång. Vilket beror på en i vissa stycken torftig och tråkig miljö, som dessutom på vissa avsnitt kan upplevas som farlig.

Parkeringsplatserna som finns inne i stadskärnan upplevs oftast som tillfälliga - och är det förhoppningsvis också. Avsaknad av avskärmning och grönska förstärker intrycket av tillfällighet och fulhet.

Tre typer av parkeringsområden i staden kan urskiljas; anläggningar i form av p-hus och dylikt, rivningstomter samt övrig mark (impediment).



Parkeringen på Kampenhof mot sydväst



Kv Vägge vid Asplundsgatan

## Byggnader

I staden finns många vackra byggnader. Ibland har de symbolverkan (som rådhuset, kyrkan och klocktornet), men oftast är de vanliga "bruksbyggnader" som är vackra för att de speglar sin tid och har en historia. Vi har i staden inte några palatsliknande solitärer som strålar i sin egen prakt (och det är väl lika bra det). Det vackra uppstår när samverkan och ursprung kan skönjas, när omsorg om det genuina råder, när moderna idéer och ideal inte förvanskar och ändrar.

De vackra husen anpassar sig till skalan, proportionerna och materialen i rutnätsstaden. En byggnad blir ful när den inte tar hänsyn till dessa förutsättningar. T ex när den breder ut sig över ett helt (eller ett halvt) kvarter eller när den kläs in med material som inte finns i det ursprungliga. (Härav följer inte att en ny byggnad inte kan vara modern - det bör den vara.)

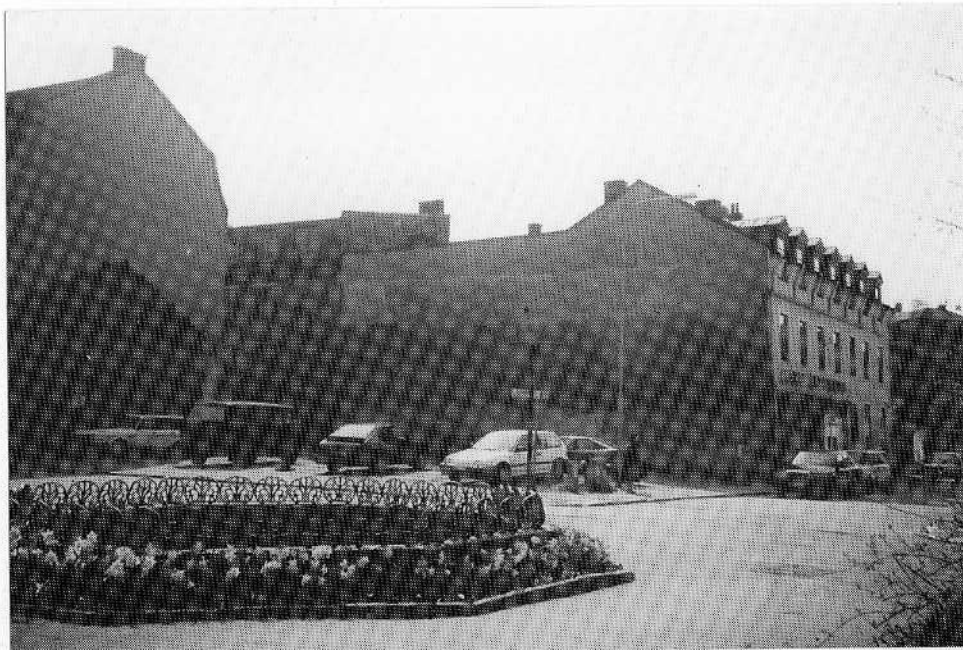
De miljöer och hus man inte ser direkt är också viktiga, inte minst gårdsmiljöer som finns kvar i den äldre bebyggelsen, men som saknas i den moderna tidens byggande.

Ibland ser man inte heller gatuhusen. T ex på gågatorna där man på nära håll inte ser fasaderna på grund av skärmtak och regnskydd. Dessa medför dessutom en evig skugga.

Men det fulaste med bebyggelsen i staden är den bebyggelse som inte finns. Ovärdade rivningstomter som bryter sönder gaturum och kvartersgränser. Som utnyttjas som parkeringsplatser eller upplag.



Kv Krummedike vid Kungstorget



Kv von Ascheberg i korsningen Södra Hamngatan / Stora Hellevigsgatan

## Boende

Staden är en attraktiv boendemiljö. Även om det bullrar och låter så vill folk bo i staden. Naturligtvis finns det gränser för vad man tål, men toleransnivån är - och bör vara - större inne i staden än utanför.

Boende är, och har varit, en förutsättning för ett komplett stadsliv. Under modern tid har många bostadslägenheter i stadskärnan ersatts med något annat. Det har varit miljöer som kanske inte har uppfyllt alla krav på god boendemiljö för alla kategorier av människor, men som för vissa varit den bästa miljön och som i sin egenskap av bostadsmiljö kompletterat och berikat stadsmiljön.

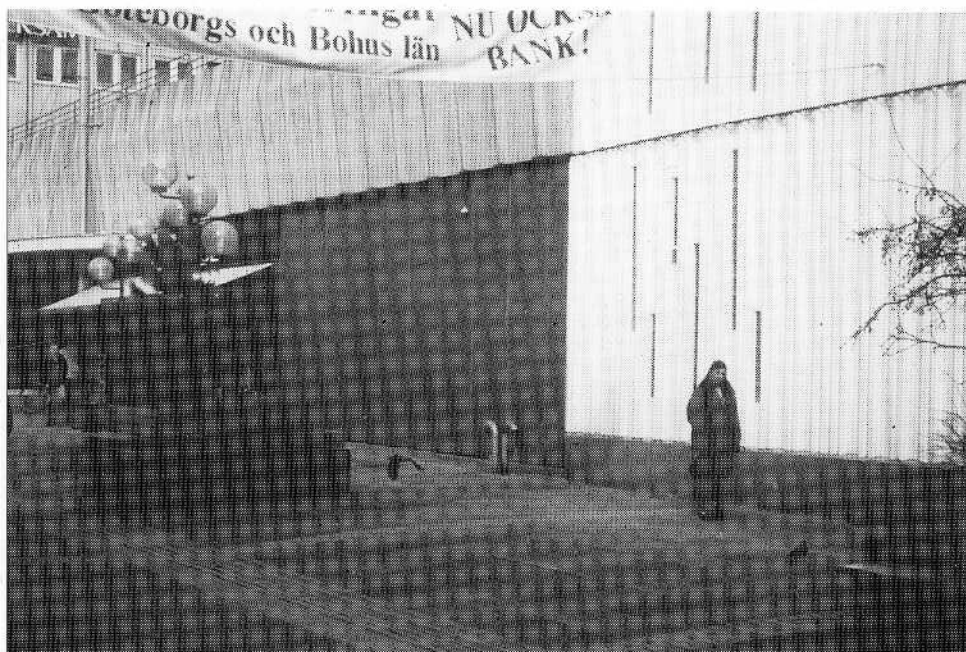
Men även idag finns det många goda bostadsmiljöer i staden, miljöer som kan betraktas som goda även för t ex barnfamiljer.



Kv Garvaren



Kv Flickskolan vid Jacob Trahns gatan



Kungsgatan vid kv Thorild



Kungsgatan vid kv Bagge

## Handel

Tillsammans med boendet får vi förmoda att handeln varit stadens ursprung och drivfjäder. Förutsättningarna för handeln har förändrats mycket under modern tid och särskilt under de allra senaste åren då externa etableringar i allmänhet och Torp i synnerhet börjat konkurrera om kunderna.

Fördelen med staden som köpcentrum är den varierade och mänskliga miljön. En nackdel är att det kanske inte är tillräckligt tydligt i form av entréer (vissa butiksentréer ligger ju bokstavligt talat inne i husen) och omfattning. Var börjar handelscentrum och var slutar det?

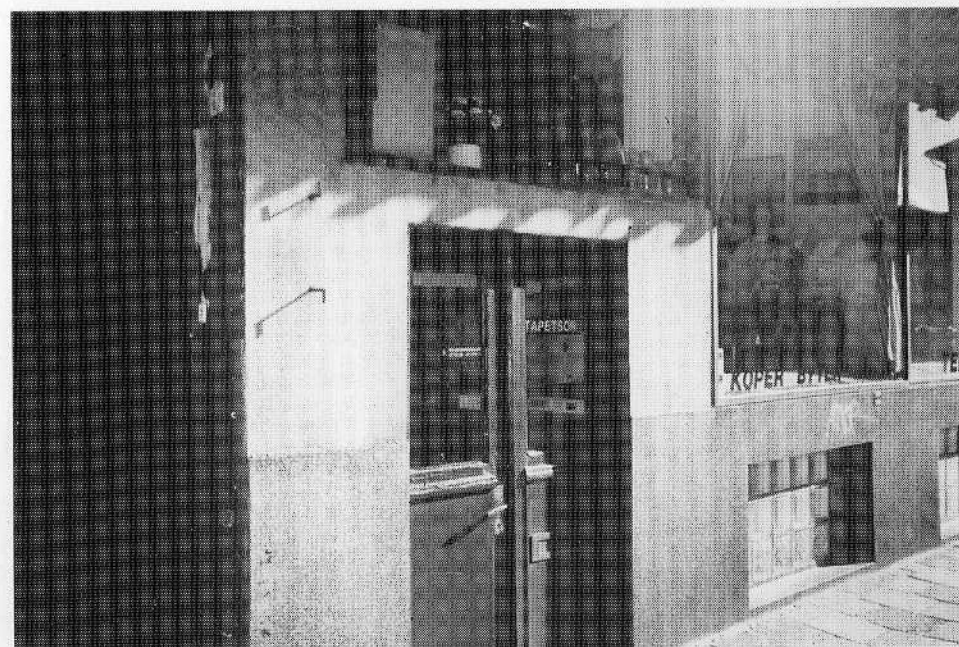
En tydlig tendens är den dränering som sker av de östra delarna av staden. Nu verkar det till och med som att ett så centralt läge som vid västra sidan av torget inte är tillräckligt centralt. Å andra sidan måste vi vara medvetna om att korsningen Norra Drottninggatan/Kungsgatan är - och har alltid varit(?) - stadens absoluta mittpunkt.

### *Kontor, hantverk och service*

*I en levande stad krävs allehanda funktioner; det räcker inte med boende och handel. Människor som arbetar i staden gör den livfull och dynamisk. En tendens som kan skönjas är att det sker en utflyttning av kontorsverksamhet till industriområden (jämför handeln). För hantverk och service märks den här tendensen än tydligare. Samtidigt står lokaler tomma inne i staden!*



Kv Krummedike vid Kungstorget



Kv Stake vid Kilbäcksgatan



Agnebergsgymnasiet i kv Trahn från Västgötavägen



Högsolan i kv Sinclair från korsningen Kungsgatan / Östergatan

## Utbildning

*I den östra delen av staden finns en stark koncentration av utbildningsenheter i form av gymnasieskolorna och högskolan. De ger liv och rörelse under dagtid och de har en mycket stor betydelse för stadens framtoning och utveckling. Men räcker nuvarande lokaler och utbyggnadsmöjligheter för en fortsatt utveckling mot en framtida konkurrenskraftig högre utbildning som kan locka till sig elever från när och fjärran? Och vilken miljö erbjuder vi dem?*

## *Kultur, nöjen och fritid*

*Bohusläns museum, stadsbiblioteket och Östraboteatern är tre platser i staden för den traditionella kulturen. Östraboteatern är inte i första hand byggd för teater och dylikt och dessutom ligger den inte precis i centrala staden. Den nya länsteatern i kvarteret Bastionen är däremot byggd för sitt ändamål, men ligger väl inte heller den i de centrala delarna av staden.*

*Biografsalongerna i staden har med årens lopp blivit färre - men det är nog en tendens som finns i de flesta av Sveriges städer.*

*Nöjen i form av restauranger, kaféer och liknande finns det relativt gott om i staden - åtminstone jämfört med för ett antal år sedan.*

*Hotell finns det också gott om, även om vissa lider av sviterna från 80-talet och idag ändrar inriktning och användningsätt.*

*I staden finns möjligheter till fritidsaktiviteter i t ex simhallen och Agnebergshallen.*

*I staden finns ingen utpräglad nöjesgata, inget kulturstråk eller dylikt. Vill man se det negativt kan man säga att det medför en splittring av resurserna, vill man se det positivt kan man säga att det aktiverar olika delar av staden.*



Hasselbackshuset från Hasselbacken



Skulptur vid kajen väster om Bohusläns museum





## AVRUNDNING

*Staden är mötesplatsen, boplatser, handelsplatsen och arbetsplatsen för människor i en relativt stor region. Och det har alltid varit avsikten med staden. Och staden består av ett antal olika delar; naturgivna och byggda, som tillsammans påverkar och påverkas stadens förutsättningar. Den "mittenstorlek" Uddevalla har bör kunna leda staden i en positiv riktning även i framtiden. I den mellanstora staden finns möjligheter till ett varierat utbud, men ändå en närhet och en rimlig skala.*

*Men den viktigaste förutsättningen är människan. Det är människan som gör staden. Om inte människan finns i staden och trivs där, så är det ingen stad.*

Med utgångspunkt från vad som ovan redovisats kan vi ställa upp ett övergripande mål för centrala staden:

**CENTRALA UDDEVALLA SKALL UTIFRÅN SINA EGNA FÖRUTSÄTTNINGAR OCH MÖJLIGHETER STÄRKA SIN ROLL SOM CENTRUM FÖR KOMMUNEN OCH REGIONEN. MÄNNISKAN, OCH HENNES BEHOV OCH VÄRDERINGAR, SKALL VARA MÅTTSTOCKEN. MED ANDRA ORD; MÄNNISKAN SKALL SÄTTAS I CENTRUM!**

För att rollen som centrum i kommunen och regionen skall kunna stärkas måste det som är speciellt med centrala Uddevalla tas tillvara. Det fortsatta arbetet med den fysiska planen för centrala Uddevalla bör därför utgå från det som är unikt med staden;

- Bäveån och Byfjorden
- Stadsbergen
- Den historiska staden
- Stadsmiljön.

Med dessa för centrala Uddevalla genuina förutsättningar och med människan som minsta gemensamma nämnare kan vi formulera konkreta mål för de fyra ovan redovisade rubrikerna. Dessa mål redovisas i det följande tillsammans med förslag till åtgärder för att uppfylla målen.