

## Boende

Att bo i staden var förr naturligt. Idag är det näst intill ovanligt att bo i centrala staden. Stadscentrum har fått en annan funktion. Men den befintliga stadsstrukturen är bärare av egenskaper ingen ny stadsbildning kan ge. Att bygga vidare på den existerande stadsmiljön och att låta boendet återerövra staden är en mycket viktig utgångspunkt. En av de grundläggande faktorerna för ett komplett stadsliv är boendet.

Ett funktionsblandat samhälle är ett robust samhälle. Att bo i staden innebär närhet till kultur, nöjen, handel och arbetsplatser. Det innebär att bilberoendet minskar, vilket ju främjar uppbyggnaden av ett resurssnålt samhälle. Det kan också innebära trygghet om tillräckligt många bor i centrum. Bostäder innebär mindre vandalism, inbrott och annan kriminalitet.

Att bo i centrala staden kan innebära konflikter med andra stadsanknutna verksamheter. Exempelvis buller och avgaser från trafiken, störande ljud från nöjeslokaler mm. Även om ambitionen måste vara att minimera dessa störningar, så måste vi inse och acceptera att stadsmiljön innehåller störningskällor.

Om utgångspunkten är att öka antalet lägenheter i centrala staden, så måste ambitionen vara att finna lägen för bostäder som i rimlig mån kan klara de störningsmoment som centrum alstrar. Men vi måste också ha i åtanke att olika kategorier av människor vid olika åldrar ställer olika krav på boendemiljön. Med tekniska åtgärder i form av bättre isolerade ytterväggar och fönster, placering av tekniska anläggningar som luftintag samt planlösning-disposition kan man komma en god bit på väg mot en rimlig boendemiljö i många stadscentrala lägen. Men aspekter som utemiljö i form av friytor, solbelysning samt utsikt måste också vägas in i en helhetsbild innan ställning tas till om en exploatering är lämplig eller ej.

I princip kan man säga att bostäder mot Kungsgatans västra del (väster om Kungstorget) ej är att rekommendera, sett ur ett generellt boendeperspektiv, p g a de störningar som kan förekomma sena kvällar och nätter. Å andra sidan kan en viss kategori av människor uppleva den här miljön som mycket attraktiv.

Idag finns i stadscentrum ett antal nyligen upprättade detaljplaner som redovisar bostadsändamål. Vi vet också att det finns en efterfrågan på bostäder i centrum, men de ekonomiska realiteterna är när detta skrivs sådana att en nyproduktion ej är aktuell i särskilt stor omfattning. Men för att ytterligare

på sikt förstärka centrala staden som en bebodd stadsdel, samt skapa förutsättningar för ett varierat utbud, behöver fler detaljplaner för bostadsändamål tas fram - om de provas lämpliga.

För att stärka boendet i stadscentrum bör därför i nya detaljplaner provas lämpligheten av bostäder i följande kvarter:

- Bilde,
- Hegardt,
- Bagge,
- Dagson,
- von Ascheberg,
- Vägge,
- Rud och Kagg,
- Eol samt
- Rehnskjöld inkl angränsande kvarter på Kampenhof.

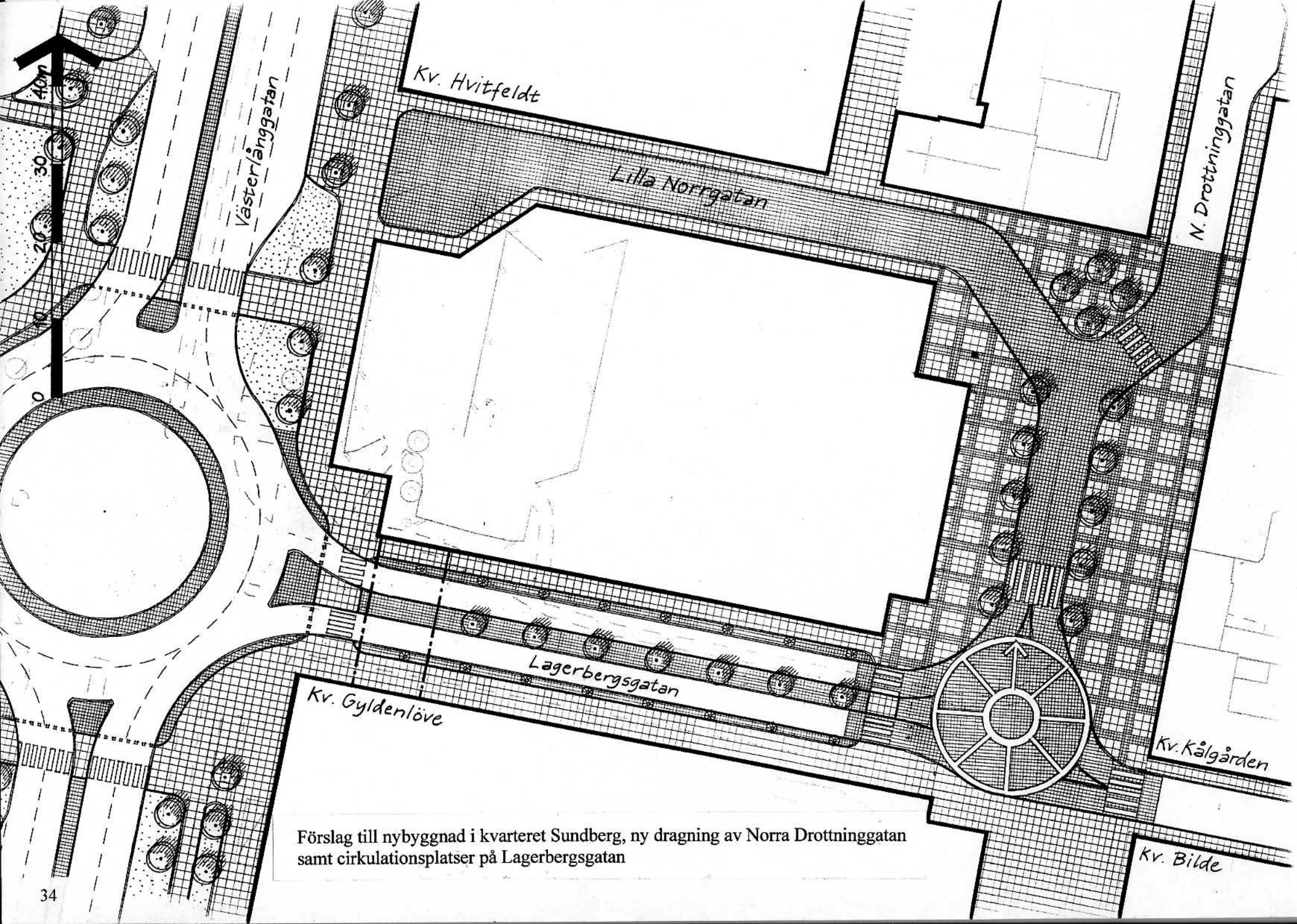
Sett i långt tidsperspektiv bör även i dispositionsstudier provas möjligheten att placera bostäder utefter Båveån i ett västligt läge, i första hand på den norra sidan väster om Riverside, men även på den södra sidan vid södra hamnen.

## Konsekvenser

I princip innebär ett ökat boende i centrala staden positiva effekter sett i ett helhetsperspektiv. Eventuella störningar i form av buller, avgaser etc måste emellertid provas inledningsvis i varje ovanstående uppräknat kvarter, innan vidare utredningar sker.

# Boende





Förslag till nybyggnad i kvarteret Sundberg, ny dragning av Norra Drottninggatan samt cirkulationsplatser på Lagerbergsgatan

## Verksamheter

Stadens ursprung och växtkraft står säkert att finna i läget och de goda förutsättningar för handel med olika varor som detta medförde. Parallellt med denna externa handel fanns en mer lokalt präglad marknad som utgjorde grunden för det dagliga livet i staden. Torghandel, butiker och hantverk var nödvändiga delar i det liv som staden förutsatte. Efterhand kompletterades stadslivet med industriell verksamhet som gav staden ytterligare en dimension och fick samhället att växa.

I modern tid har strukturförändringar skett; industrierna har lagts ned eller flyttat ut ur stadskärnan. Och i skrivande stund pågår samma sak med handels- och kontorsverksamhet - etableringar utanför stadskärnan medför att centrala staden utsätts för en ny förändring.

Ett attraktivt centrum skapas av många faktorer; utseende, historia, varuutbud etc. Och dessa faktorer samverkar. Ett bra centrum är hela stadens och hela omlandets mötesplats och därmed angelägenhet.

En varierande struktur (och hyressättning) ger förutsättningar för olika typer av verksamheter/handel. Ett dynamiskt näringsliv kräver ett brett utbud av lokaler. I stadskärnan skall det finnas lokaler av varierande storlek och med olika hyresnivåer. Exklusiva lokaler och slitna och billiga lokaler måste finnas. Det innebär ett allsidigt varuutbud och rikligt med verksamheter som tillgodoser många grupperns behov. Mångfald är ett av stadskärnans främsta konkurrensmedel.

Centrala staden och dess butiker och övriga verksamheter måste utvecklas på sina egna villkor; att ta tillvara det unika med stadskärnan jämfört med andra stadscentrum och externa handelsplatser. Det handlar då om en varierad miljö med kulturella, historiska och estetiska värden. För att slå vakt om stadskärnan och dess kvaliteter måste vi medverka till att verksamheter utgör en integrerad del av stadslivet. I en dynamisk miljö förändras emellertid förutsättningarna hela tiden. Därför måste den fysiska planeringen ha som utgångspunkt att stadsmiljön skall vara så robust att den tål dessa förändringar, men samtidigt bevaka att dessa förändringar inte medför olägenheter för de olika kategorier av människor som bor i, arbetar i eller besöker stadskärnan.

Tillgänglighet i form av väl belägna parkeringsplatser och busshållplatser är av största vikt för en väl utvecklad verksamhetsmiljö, liksom attraktiva gågator och bekväma cykelstråk som på ett naturligt sätt ansluter till centrum. Detta ger förutsättningar för en tydlig markering av handelscity. Andra

direkt fysiska åtgärder för att tydliggöra centrum är "stadssportar" respektive tydligare skyltning på de stora vägarna.

Gatulivet är ett av stadskärnans starkaste karaktärsdrag. Det sociala livet på gatan förstärks om butiksentréer och skyltfönster vänder sig mot gaturummet. Handel och servering i gaturummet måste ske på de befintliga butikernas och serveringarnas villkor och i första hand vara avsedda för befintliga verksamheter utefter gatorna. Tillfälliga respektive mobila verksamheter skall placeras på Kungstorget.

En strategi för den fysiska utvecklingen av verksamheter (butiker, kontor, hantverk och service) i centrala staden bör innebära att man i första hand fyller tomma lokaler och i andra hand tillskapar nya lokaler utefter Bäveån. Först därefter bör andra områden komma till utnyttjande, t ex Kampenhof. Detta resonemang bygger naturligtvis på att befintliga lokaler respektive möjliga nya lokaler utefter Bäveån kan inrymma planerade verksamheter. Exemplet saluhall kan åskådliggöra resonemanget. Om en etablering av saluhall blir aktuell bör i första hand befintlig lokal utnyttjas, t ex gamla saluhallen vid torget eller gamla brandstationen. Om inte någon av dessa lokaler (eller någon annan befintlig lokal) av ett eller annat skäl passar, bör en etablering vid Bäveån komma till stånd, t ex i kv Tordenskjöld. Om ej heller förutsättningarna finns för att bygga en saluhall vid Bäveån, bör annan plats i centrala staden sökas, t ex på Kampenhof.

Eftersom ett bra handelscentrum i stadskärnan är hela stadens angelägenhet, och många faktorer och intressenter spelar in, så bör en samarbetsgrupp bildas. I den gruppen bör (på ett eller annat sätt) ingå representanter för alla intressen i centrala staden. Målsättningen med gruppen skall vara att sätta upp gemensamma mål, utarbeta idéer och åtgärdsförslag som stämmer överens med målen, belysa genomförandeaspekter (kostnader och dylikt), utarbeta marknadsföringsstrategier, skötsel- och vårdföreskrifter mm. Gruppens arbete bör utmynna i ett handlingsprogram där alla de här aspekterna behandlas. För ett praktiskt genomförande, både av handlingsprogram och därpå följande åtgärder samt samordning, är det en klar fördel om ansvaret för detta ligger hos en person, en "centrumsamordnare".

## Förslag till åtgärder:

- Ändra/upprätta detaljplaner utefter Bäveån så att handelsverksamheter kan etableras vid Hamngatorna.
- Planera för en utbyggnad av Kampenhof.
- Studera förutsättningarna för skyltning "Centrum" på de stora vägarna, i samarbete med Vägverket.
- Upprätta nya regler för gatuhandeln.
- Bilda en centrumgrupp.
- Forma den fysiska miljön (gator, parkering, gågator etc) så att en attraktiv stadskärna utvecklas, vilket innebär konkurrensfördelar för verksamheter i centrum.

## Konsekvenser

Den fysiska miljön utgör en av förutsättningarna för en attraktiv verksamhetsmiljö. Om stadskärnan har kvaliteter i sig kan den förmodligen bidra till en bra verksamhetsmiljö. Förslagen till åtgärder bedöms medverka till en positiv utveckling av Uddevalla som handels- och verksamhetsstad. Man måste emellertid vara medveten om att andra faktorer än den fysiska miljön i stadscentrum har avgörande betydelse för utvecklingen.

En etablering av verksamheter på Kampenhof kan naturligtvis påverka stadskärnan i övrigt i negativ riktning om eventuella etableringar där konkurrerar med befintliga verksamheter. Därför bör inte Kampenhof utnyttjas för kommersiella verksamheter förrän stadskärnan har en högre utnyttjande-grad. Verksamheter som inte kan "få plats" i stadskärnans befintliga kvarterstruktur bör av förklarliga skäl kunna etableras tidigare.

# Verksamheter

Tydligare skyltning vid de stora vägarna - i samråd med Vägverket

Handel i Kv Sundberg

Planera för handel på Kampenhof

"Stadsportar" som symbol för handelscity.

Centrums intressen bör tas tillvara av en "Centrumgrupp". En "centrumsamordnare" bör leda verksamheten.

Gatu- och torghandel. I första hand bef. verksamheter på gågatorna. Tillfällig resp. mobil handel på torget.

Detaljplaner utmed Bäveån skall medge handel i bottenvåning

Strategi:

- 1: Fyll tomma lokaler
- 2: Nya lokaler inom stads kärnan, först och främst vid Bäveån.
- 3: Nya lokaler på Kampenhof

Forma den fysiska miljön så att en attraktiv stads kärna utvecklas ⇒ konkurrensfördelar för verksamheter i centrum

# Centrala Uddevalla

Miljö & Stadsbyggnad

## Gator och trafik

Det gatunät som centrala staden uppvisar är ett arv från den plan som togs fram efter den stora stadsbranden 1806. Den här gatustrukturen är i mångt och mycket betydligt starkare än det som finns mellan gatorna. Hus har rivits och ersatts med nya, men gatorna har kvar - i relativt stor omfattning - mycket av sin ursprungliga karaktär. Men gaturummet har utsatts för påfrestningar. Moderna fordon, dess antal och hastighet, var inte de gamla gatorna tänkta för. Detta har lett till att vissa gator har funktionsuppdelats; några har blivit bilvägar, medan andra har blivit gågator.

Vi bör i det fortsatta arbetet med gator och trafik belysa dessa båda aspekter parallellt; gatan som ett viktigt fysiskt karaktärsdrag i staden, och gatan som underlag för olika funktioner; biltrafik, cykeltrafik och gångtrafik.

En fungerande trafikmiljö får inte innebära att vi bygger bort gaturummets historiska och arkitektoniska kvaliteter. Gatan är det stadsbyggnads-element som tydligast formar staden. Gatan bör därför råda, vilket innebär att den skall utgöra en överordnad struktur som ger sammanhang och helhet. Husen, platserna, butikerna, restaurangerna mm skapar variationen. Trafiken i centrala staden måste anpassas till de villkor som staden i övrigt ger.

En gata i staden får därför inte - medvetet eller omedvetet - omformas till en väg. Målsättningen måste vara att bevara, eller återskapa, gatukaraktären. Detta kan exempelvis ske med hjälp av material, träd respektive körfältsbredd. Gatan torde i sig också innebära lägre hastighet än en väg. Lägre hastighet innebär säkrare trafik. En sänkning av hastigheten från 50 km/h till 30 km/h medför en betydligt säkrare miljö för de oskyddade trafikanterna. Lägre hastighet ger också en bättre miljö med mindre buller. Lägre hastighet bör även ge en större trivsel i allmänna termer. Vägar skapar barriärer i staden, gator är en del av staden. En gata är generell, den kan användas av många olika trafikslag, antingen samtidigt eller vid olika tider. Bygger vi gator, istället för vägar, blir behovet av framtida ombyggnader, p g a nya förutsättningar, mindre. En väl utformad bilgata kan utan större åtgärder bli en trevlig gågata.

### Övergripande trafiksystem

Vatten och berg i centrala staden ger förutsättningarna och skapar problemen för trafikförsörjningen av stadskärnan. Ringleden (Lagerbergsgatan, Östergatan, Asplundsgatan och Västerlånggatan) kommer under överskådlig

tid att utgöra den länk som leder in trafiken i stadscentrum. Ringleden bör även fortsättningsvis vara dubbelriktad, men trafiken måste anpassas till en lugnare och säkrare trafikrytm. Som ett första led i en sådan omdaning bör övergångsställen ses över och göras säkrare. I ett längre tidsperspektiv bör dessa trafikleder byggas om till gator i staden.

Om en planerad utbyggnad av Kampenhofsområdet kommer till stånd, vore det en fördel om trafiken på Västerlånggatan kunde avlastas, så att ett bättre samband mellan stadskärnan och Kampenhof åstadkommes. Den s k Inre västerleden över Bäveån kan medverka till en sådan avlastning. Det föreslås därför att mark reserveras för denna led, men bara som tunnel, ej som bro. En bro skulle negativt inverka på möjligheten för större båtar att ta sig in till stadskärnan samt motverka en utveckling av gångstråken utmed ån.

Lagerbergsgatan är den smalaste länken i ringledssystemet och därför är de miljömässiga problemen i form av buller och avgaser störst här. En lugnare trafikrytm, tillskapande av lastficka (för varuangöring) samt införande av miljözon kan förbättra förhållandena. Att bredda gatan (till en väg) på bekostnad av kulturhistoriskt intressant bebyggelse kan inte vara förenligt med ett framsynt stadsbyggande.

Biltrafiken på Östergatan och Asplundsgatan har mycket hög framkomlighet och därmed hastighet. Hastighetsdämpande åtgärder vid i första hand övergångsställen bör komma till stånd. Om en cirkulationsplats byggs vid Östergatans korsning med Kungsgatan kan ett mer stadsmässigt uttryck erhållas vid denna port till stadskärnan. Såvitt kan bedömas idag, är kapaciteten på Östergatan och Asplundsgatan tillräcklig även med en mycket lång planeringshorisont. Den s k Helgonaleden har legat som ett reservat i tidigare planer, som en ny länk i ringleden. Konsekvenser av ett byggande av Helgonaleden skulle vara att kulturhistoriskt intressant bebyggelse i kvarteret Waldenström vid Helgonabacken måste rivas, samt i övrigt innebära en stor påverkan på angränsande kvarter med kulturhistoriskt intressant bebyggelse (S:t Anna). Det föreslås med anledning av ovanstående att mark för Helgonaleden ej reserveras i planen.

### Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken i Uddevalla är väl utbyggd. För ett framtida ökat bussresande och därmed resurssparande måste den lokala kollektivtrafiken prioriteras vad gäller framkomlighet. Liksom med trafiken i övrigt och de förändringar i förutsättningar som tiden och vanorna innebär, bör ett flexibelt ga-

tunät vara en god utgångspunkt för ett framtida väl utnyttjat kollektivtrafiknät. Principen bör vara den att lokala bussar kan framföras på det lokala gatunätet innanför ringleden, medan regionala bussar inte skall trafikera lokalgatorna inom stadskärnan.

Sedan Kampenhofsterminalen byggdes har behovet av hållplatser vid Kungstorget minskat. Den hållplatsanläggningen kan därför byggas om till ett utseende som stämmer bättre överens med behovet och stadsbilden. Ny hållplats föreslås i anslutning till Kungsgatan vid Östergatan. Här kan även regionala bussar angöra. En hållplats här innebär ett strategiskt läge i anslutning till gågatans östra del.

### Biltrafik

Biltrafiken i stadskärnan måste anpassas till de oskyddade trafikanterna, de som går och cyklar. På vissa gator bör det innebära att biltrafik inte får förekomma, medan det på andra gator bör innebära att bilarnas hastighet anpassas till de oskyddade trafikanternas förutsättningar. Biltrafik i stadskärnan innebär en komplex situation; samtidigt som man inser att bilen är en säkerhetsrisk och miljöfara, är hela samhället uppbyggt på bilanvändande. Förutsättningarna för en levande stadskärna, med allt vad det innebär, medför att vi i dagsläget måste acceptera bilen - och göra det bästa av situationen.

Ett generellt utseende på lokalgatorna i stadskärnan i framtiden innebär en robust struktur som ger goda förutsättningar att klara av nya önskemål och krav utan allt för stora åtgärder. I dagsläget föreslås att biltrafiken innanför ringleden får framföras enligt karta på sidan 42. Målsättningen för Kålgårdsbergsgatan bör vara att på sikt avleda korsande trafik över Kungsgatan.

### Cykeltrafik

En stor fördel med cykeln är att den tar sig fram nästan överallt, helst den genaste vägen. En stor nackdel med cykeln är att man som cyklist ofta utsätts för trafikfaror. En utgångspunkt måste därför vara att hitta så gena sträckningar som möjligt som samtidigt är så trafiksäkra som möjligt. I vissa fall torde separata cykelbanor vara att föredra, i andra fall kan cykeltrafiken samsas med biltrafiken - under förutsättning att bilarna har en hastighet som är anpassad till cyklarna.

I första hand är det cykeltrafiken utmed ringleden som behöver separeras från biltrafiken, även om ambitionen måste vara att dämpa biltrafikens has-

tighet på dessa gator. På Östergatan och Asplundsgatan finns idag utbyggda cykelbanor på hela sträckan, medan det på Västerlånggatan och Lagerbergsgatan förekommer på delsträckor. På Västerlånggatan bör slutmålet vara att det skall finnas separata cykelbanor på hela sträckan, förutsättningar för det bör finnas. På delar av Lagerbergsgatan är emellertid gaturummet så smalt att en utbyggnad av separat cykelbana måste innebära rivning av hus, vilket inte bör ske, som ovan nämnts. Därför föreslås istället att cyklarna trafikerar Kilbäcksgatan i den här delen av centrum (från Norra Drottninggatan till Torggatan). Från Torggatan och österut fortsätter stråket ut mot Lagerbergsgatan via Torggatan, eller mot Östergatan via Kungsgatans östra del, som då måste vara dubbelriktad för cykeltrafiken.

Utanför ringleden fortsätter cykeltrafiken på befintliga stråk. Dessutom bör Båveåns kajer göras i ordning för cykling västerut så långt som möjligt. Ett gent stråk österut skulle kunna åstadkommas i Färgaregatans förlängning över Bohusbanan till Ådalsgatan/Tureborgsvägen. Förslaget förutsätter förmodligen att övergången bevakas med bommar.

### Gångtrafik

Gående i centrum och till centrum måste garanteras en säker och gemytlig miljö. Det kan uppnås om biltrafiken anpassas till de gåendes villkor. Den viktigaste aspekten är då bilarnas fart. Hastigheten på gatorna måste dämpas. Det gäller i första hand vid övergångsställen på ringleden. Inne i stadskärnan är trafikrytmen förhållandevis långsam redan idag. En trivsamt miljö kan t ex uppnås genom rätt materialval på gångytor i varje specifik situation. Inne i stadskärnan bör inte asfalt användas på trottoarer; släta betongplattor, betongmarksten eller i vissa fall gatsten kombinerad med granithällar bör utgöra materialvalet inne i centrum.

Det gågatusystem som finns i centrum idag bör behållas. Fler specifika gågator bedöms inte finnas behov av i dagsläget. Men med ett förhållnings sätt till gatan inom stadskärnan som betonar den genuina gatukaraktären vad gäller materialval och utseende kan gatan "klara av" många olika funktioner - från bilgata till gågata - utan större ombyggnader.

Befintliga gågator bör på sikt erhålla ett likartat utseende. Ett förhållningssätt kan då vara att den ursprungliga gatukaraktären, med trottoarer och körbana, "känns igen". Det skapar en anknytning till den historiska funktionen, en kontinuitet, men behöver inte innebära att traditionella material måste användas. Träd bör prioriteras framför buskar på gågatorna.



## Förslag till åtgärder:

- ☛ Anpassa gator och trafik i centrala staden till de förutsättningar stadsmiljön ger.
- ☛ Förbättra ringleden med träd och dylikt så att en mänskligare miljö erhålles - återställ gatukarakteren. Gör Västerlånggatan till en aveny.
- ☛ Anpassa biltrafiken på "öppna" gator till förmån för de oskyddade trafikanterna.
- ☛ Förbättra miljön och säkerheten för gående och cyklande tvärs ringleden.
- ☛ Bygg om korsningen Kungsgatan/Östergatan till cirkulationsplats.
- ☛ Utred möjligheterna att bygga om andra korsningar till cirkulationsplatser.
- ☛ Reservera mark för den sk Inre västerleden som tunnel under Bäveån.
- ☛ Prioritera kollektivtrafiken vad gäller framkomlighet så att ett effektivt system för lokal och regional trafik erhålles.
- ☛ Bygg ny hållplats mellan Högskolan och Agnebergsskolan, strategiskt placerad i den östra delen av stadscentrum.
- ☛ Bygg cykelbana utmed hela Västerlånggatan.
- ☛ Reservera mark för gång- och cykelstråk i Färgaregatans förlängning över Bohusbanan.
- ☛ Bygg på sikt om gågatorna så att de får ett likartat utseende där den "historiska" gatan känns igen. Träd på gågatorna bör prioriteras framför buskar.
- ☛ Omstudera trafikföringen för bussarna på Kampenhof.

## Konsekvenser

En lugnare trafikrytm innebär klara fördelar ur miljö- och säkerhetssynpunkt. Att sänka medelhastigheten på ringleden med tio km/h skulle innebära att det tar 53 sekunder längre tid att köra ett varv runt stadskärnan - om nu någon skulle komma på den tanken.

En förstärkning av gatukarakteren (med lugnare trafikrytm) innebär också ett hänsynstagande till kulturmiljön.

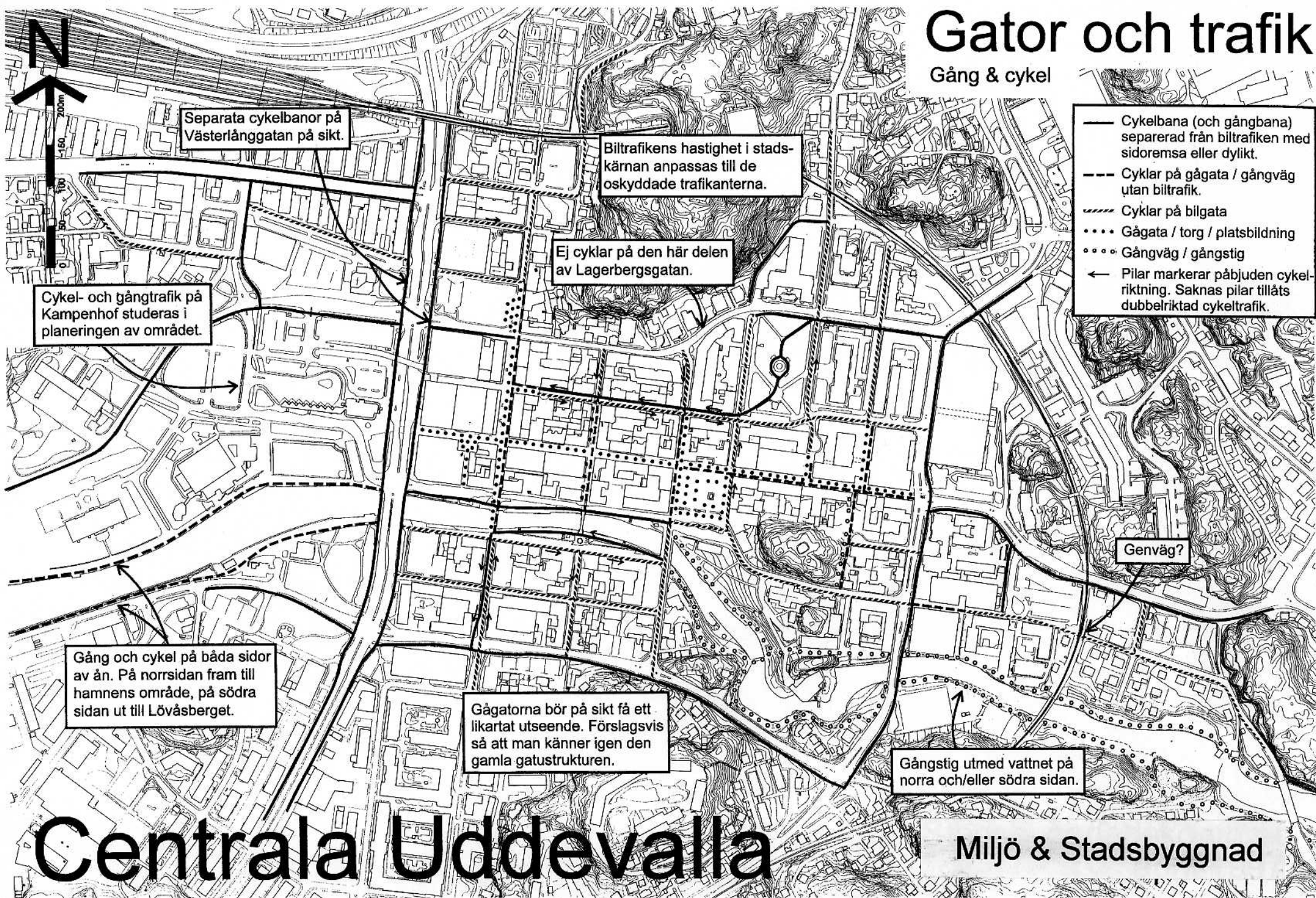
Cirkulationsplatser kan medverka till en lugnare och jämnare trafikrytm som främjar miljön.

En total ombyggnad av stadens vägar till stadsgator kan innebära relativt stora kostnader. Sådana åtgärder bör emellertid ses i ett långsiktigt planeringsperspektiv.

Att bygga Inre västerleden innebär mycket stora kostnader. Att reservera mark för den innebär att valfrihet erhålles. Totalt sett innebär Inre västerleden inte en bättre miljö, däremot medför det en bättre miljö på Västerlånggatan.

# Gator och trafik

Gång & cykel



Separata cykelbanor på Västerlånggatan på sikt.

Biltrafikens hastighet i stads-kärnan anpassas till de oskyddade trafikanterna.

Ej cyklar på den här delen av Lagerbergsgatan.

Cykel- och gångtrafik på Kampenhof studeras i planeringen av området.

Gång och cykel på båda sidor av ån. På norrsidan fram till hamnens område, på södra sidan ut till Lövåsberget.

Gågatorna bör på sikt få ett likartat utseende. Förslagsvis så att man känner igen den gamla gatustrukturen.

Gångstig utmed vattnet på norra och/eller södra sidan.

Genväg?

- Cykelbana (och gångbana) separerad från biltrafiken med sidoremsa eller dylikt.
- - - Cyklar på gågata / gångväg utan biltrafik.
- /// Cyklar på bilgata
- Gågata / torg / platsbildning
- Gångväg / gångstig
- ← Pilar markerar påbjuden cykelriktning. Saknas pilar tillåts dubbelriktad cykeltrafik.

# Centrala Udddevalla

Miljö & Stadsbyggnad

# Gator och trafik

Bil och buss

Prioritera kollektivtrafiken vad gäller framkomlighet. Lokala bussar i stadskärnan. Regionala bussar på Ringleden och utanför.

Lagerbergsgatan är den enda "gatan" i Ringleden. Bör bevaras! Men i detaljer kan den förbättras.

På lång sikt bör Ringleden byggas om till gator i staden med lägre hastighet - inte vara vägar.

- Ringleden (dubbelriktad)
- Färdriktning bilar och lokala bussar.
- Färdriktning lokala bussar

Gör Västerlånggatan till en aveny.

Omstudera trafikföringen för bussarna på kampenhof.

Om Kampenhof bebyggs är det en fördel om Västerlånggatan avlastas med hjälp av den s.k. Inre Västerleden. Mark reserveras för tunnel - men stora kostnader.

Ringleden är även i framtiden den länk som leder in biltrafiken i centrum.

Mindre hållplats

Cirkulationsplats

Ny busshållplats

På kort sikt bör övergångsställen på Ringleden byggas om på gåendes villkor.

Östergatan och Asplundsgatan har hög framkomlighet. Bör på sikt mer anpassas till de oskyddade trafikanterna.

Den goda framkomligheten på Östergatan och Asplundsgatan gör att Helgonaleden (som ersättning) inte bedöms som nödvändig. Bör tas bort.

# Centrala Udddevalla

Miljö & Stadsbyggnad