

Parkering

Bilen har allt sedan sitt intåg i staden ställt mer och mer krav på utrymme - och det gäller inte minst behovet av utrymme för parkering. Sedd i ett historiskt perspektiv är frågan en modern företeelse som ställer helt nya krav på staden.

Idag täcker befintliga platser det p-behov som centrumbebyggelsen alstrar. Det är egentligen aldrig något problem att hitta parkeringsplats. Men beroende på tidpunkt kanske den plats man helst skulle vilja ha är upptagen. Vid räkning av allmänt tillgängliga parkeringsplatser (inkl ca 250 kantstensparkeringar) i centrala Uddevalla i mars 1995 konstaterades att nyttjandegraden på dessa ca 3 000 platser en fredag var 41% (mellan kl 11 och 18). Klockan 12-13 var nyttjandegraden ca 48%. På de ca 2 000 mest centralt belägna p-platserna (begränsat av östra delen av Kampenhof i väster, Lotshagen i norr, Herrnhut i öster, Lancaster i söder) var beläggningsgraden drygt 53%. (Vid en parkeringsräkning i november 1988 konstaterades att nyttjandegraden för de ca 2 000 mest centralt belägna platserna var ca 80% fredag middag. Här måste observeras att det inte rör sig om exakt samma platser, varken Lancaster eller Herrnhut var byggda då.) Med hänsyn tagen till variationer under året samt behov av ett antal (ca 10%) fria platser för att undvika oönskad söktrafik kan vi ändå konstatera att parkeringsbehovet idag gott och väl täcks av parkeringsplatstillgången.

Ett skäl till att behovstäckning idag finns, är att ett flertal rivningstomter på kvartersmark utnyttjas för parkering (mer än 500 p-platser). Skulle dessa tillfälliga p-platser komma att utnyttjas för sitt egentliga ändamål, bebyggelse, så förändras situationen. Bebyggs dessutom Kampenhof försvinner ytterligare parkeringsplatser (i storleksordningen 400-500 p-platser). I centrumplaneringens längre tidsperspektiv måste därför frågan om framtida parkeringsplatser diskuteras redan idag.

Av stadsbildsskäl måste det vara riktigt att luckor i kvartersstrukturen byggs igen. Dessutom har vi i det föregående redovisat att Kampenhof på sikt bör bebyggas. Totalt skulle det här innebära att ca 1 000 av dagens p-platser försvinner. Dessutom kommer ny bebyggelse att alstra ett eget parkeringsbehov som i dagsläget är svårt att bedöma storleken på, beroende på att vi inte vet vilken typ av verksamhet som bebyggelsen kan komma att innehålla respektive andelen bostäder i bebyggelsen.

Inom den gamla stadsstrukturen bör ambitionen vara att försöka tillskapa parkeringsplatser för det egna behovet på egen tomtmark. Av flera olika skäl

kan detta emellertid vara svårt att genomföra, varför vi måste utgå från att andra lösningar av parkeringsbehovet bör finnas. T ex parkeringsavlösen på kommunala p-platser eller annan långsiktig p-lösning med fastighetsanknutna avtal. Vid planeringen av Kampenhof måste det eget alstrade parkeringsbehovet lösas på egen tomtmark. Men dessutom måste mark reserveras för en parkeringsanläggning som i princip motsvarar det antal p-platser som försvinner vid en exploatering av området, i storleksordningen 400-500 platser.

Parkeringsfrågan har i stadskärnan en betydligt större betydelse för möjligheten till genomförande av ett byggprojekt än i extern exploatering där markparkering kan anordnas. Denna fråga får en, relativt sett, ännu större betydelse vid exploatering av de förhållandevis små tomter som återstår att bebygga i stadskärnan. Olika förslag och idéer inom detta område bör kontinuerligt diskuteras, så att inte parkeringsfrågan blir den avgörande punkten huruvida en exploatering kan komma till stånd.

Med dagens läge på bl a bostadsmarknaden kommer förmodligen flertalet av de nuvarande parkeringsplatserna att finnas kvar. Det är då av stor vikt att de ges en bättre miljö och anpassning till stadsbilden. Detta kan t ex åstadkommas med hjälp av plank eller staket mot gaturummet samt trädplantering. Den stora markparkeringen på Kampenhof kan ges en ansiktslyftning med hjälp av trädplantering. Dessa träd kan sedan omplanteras den dag området bebyggs. De stora parkeringsanläggningarna, p-husen respektive Kampenhof, bör förses med en enhetlig skyltning på och till anläggningarna, så att ingen tveksamhet råder om att det är parkeringsplatser i centrum.

Förslag till åtgärder:

- Förbättra miljön på Kampenhofs parkering med fler träd.
- Gör enhetlig skyltning till de stora parkeringsanläggningarna: P Centrum.
- Planera för framtida möjlighet till p-hus på Kampenhof.
- Miljöförbättra de små, tillfälliga parkeringsplatserna på kvartersmark med träd respektive plank eller staket mot gatumarken.
- Bygg ny anslutning till p-däcken i kv Thorild och Gyldenlöve i kv Sundberg. Innebär ny "bro" över Lagerbergsgatan och medför att rampen på Kampenhof kan tas bort.

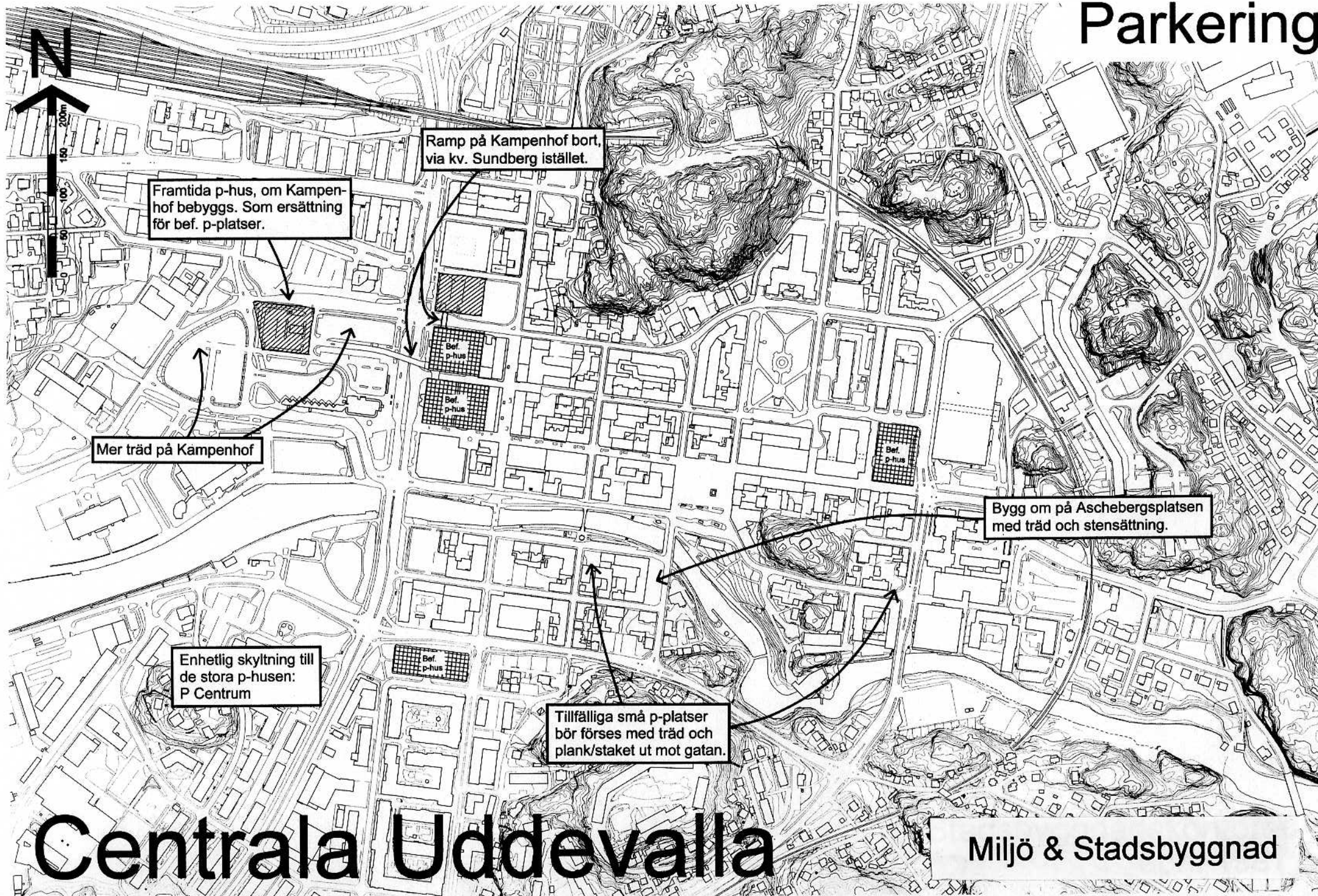
Konsekvenser

Att plantera träd på Kampenhof innebär en trevligare miljö på en idag steril yta. Att tillskapa en parkering i park skulle betydligt höja kvaliteten och attraktiviteten på parkeringen.

En enhetlig skyltning kan leda till ett effektivare utnyttjande av parkeringsanläggningarna.

Om befintliga parkeringsplatser på rivningstomter respektive om Kampenhof bebyggs så måste ett nytt parkeringshus byggas för att täcka det behov som finns respektive det behov som tillskapas. Det är därför av största vikt att en sådan planering sker.

Om bilrampen på Kampenhof försvinner så innebär det att området kan disponeras på ett bättre sätt, jämfört med att ha den kvar. Konsekvenserna för luftmiljön på Lagerbergsgatan måste utredas innan ställning tas till byggande av ny tillfart från kv Sundberg.



Ramp på Kampenhof bort,
via kv. Sundberg istället.

Framtida p-hus, om Kampen-
hof bebyggs. Som ersättning
för bef. p-platser.

Mer träd på Kampenhof

Bygg om på Aschebergsplatsen
med träd ochstensättning.

Enhetlig skyltning till
de stora p-husen:
P Centrum

Tillfälliga små p-platser
bör förses med träd och
plank/staket ut mot gatan.

Utbildning

Olika former av utbildning har under lång tid utgjort ett viktigt inslag i stadsbilden och i förutsättningarna för ett komplett stadsliv. Folkskola/grundskola och läroverk/gymnasieskola har berikat stadsmiljön. Under de senaste åren har grundskolan försvunnit från centrala staden, men "ersatts" av högskoleutbildning.

Med ett större inslag av boende i stads kärnan, för alla kategorier, så borde förutsättningarna för en ny grundskola öka i stadscentrum.

Ur ett långsiktigt planeringsperspektiv borde därför plats för en grundskola i centrum studeras. Men stadscentrum innehåller inte särskilt många obebyggda platser som uppfyller kraven på en lämplig skoltomt. Ej heller finns särskilt många befintliga lokaler som kan tänkas uppfylla dessa krav. Med utgångspunkt från parametrarna läge (i förhållande till bostäder i centrum), tomtyta respektive miljö har ett antal platser utpekats. Dessa redovisas på kartan på motstående sida.

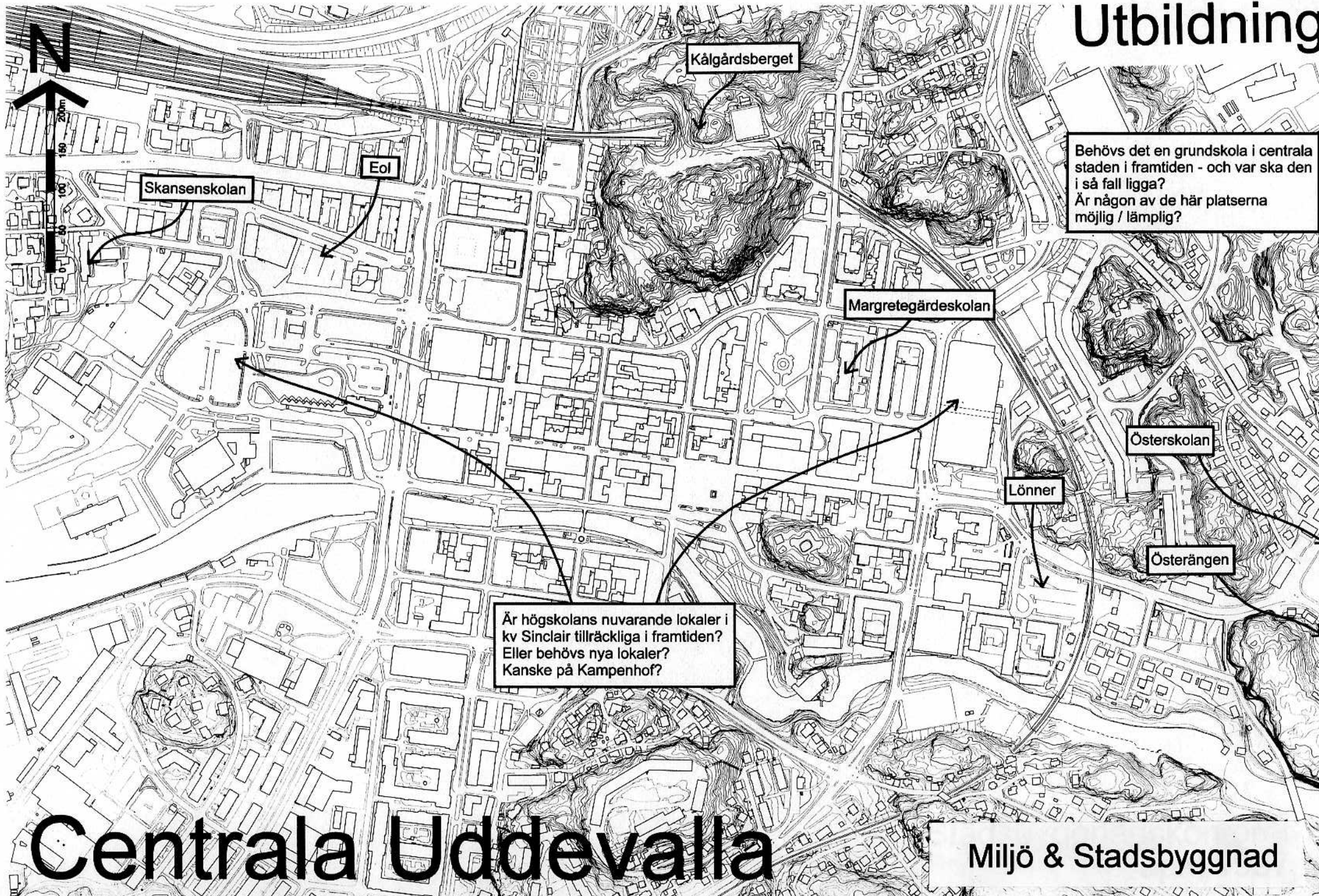
Samhället blir mer och mer kunskapsberoende. En högskoleutbildning i staden spelar därför en mycket viktig roll för att utveckla samhället i en positiv riktning. Med en förhoppningsvis god utveckling av högskolan i Uddevalla ställs kanske krav på nya och större lokaler. En förutsättningslös diskussion om högskolans lokalisering och utrymmesbehov i framtiden bör föras. Är Kampenhof kanske en tänkbar placering?

Förslag till åtgärder

- Utred förutsättningarna för en ny grundskola i centrala staden.
- Utred/klarlägg framtida utrymmesbehov för högskolan inkl möjlig framtida lokalisering.

Under samrådet angående det här materialet har Skolförvaltningen (numera Barn och Utbildning) meddelat att man inte ser något behov av en ny grundskola i centrum, inte ens på sikt. Högskolan har inte redovisat några synpunkter på materialet. Med anledning av ovanstående föreslås att frågorna inte utreds vidare för närvarande.

Utbildning



Skansenskolan

Eol

Kålgårdsberget

Margretegårdeskolan

Lönnér

Österskolan

Österängen

Behövs det en grundskola i centrala staden i framtiden - och var ska den i så fall ligga?
Är någon av de här platserna möjlig / lämplig?

Är högskolans nuvarande lokaler i kv Sinclair tillräckliga i framtiden?
Eller behövs nya lokaler?
Kanske på Kampenhof?

Centrala Uddenvalla

Miljö & Stadsbyggnad

Kultur, nöjen och fritid

Från att tidigare varit koncentrerade till stadskärnan har lokaler för rubricerade verksamheter brunnit upp, flyttat ut ur stadskärnan eller helt enkelt lagts ned. Samtidigt har naturligtvis lokaler tillkommit i centrum, t ex Bohusläns museum, nöjeslokaler etc.

Vi måste i den fysiska miljön skapa förutsättningar för ytterligare sådana aktiviteter. Ett attraktivt samhälle måste ge plats även för det som berikar fritiden och intellektet.

Centrala staden bör bli ett kulturens, nöjenas och fritidens vardagsrum. Aktiviteter kring gatan och det offentliga rummet innebär människor i rörelse och därmed livfullhet. I stadskärnan känns det naturligt att låta axeln Bäveån utgöra en sådan utgångspunkt, från Hasselbacken i öster till Bohusläns museum i väster. Men dessutom är Kungsgatans västra del på sätt och vis redan idag ett nöjesstråk och bör så förbli.

I och i anslutning till Bäveån kan olika arrangemang anordnas, t ex skulpturutställningar som har med vatten att göra. I Hasselbacken bör finnas förutsättningar att anordna servering. Kontakten mellan Kungstorget och Hasselbacken kan förbättras genom en ny trappa, som tidigare beskrivits. Hasselbacken är på sätt och vis platsen som kan inrymma mycket av det som rubriken ovan står för. Den är en plats i Uddevallabornas hjärtan och bör kunna utvecklas och göras mer attraktiv.

En annan idé är att göra Kungsgatan till en skulpturgata. Konstverk sponsrade av fastighetsägare och köpmän skulle kunna göra gatan attraktiv och lockande för andra än den gängse publiken.

Stadslivet skulle ytterligare berikas om det centralt i samhället fanns en byggnad för teater och konserter, eventuellt kompletterad med biblioteksbyggnad så att ett kulturcentrum skapades. Med tanke på markbehov och Bohusläns museums placering (för samordningsvinster) förefaller Kampenhof i så fall vara den rätta platsen.

Mer boende i stadskärnan innebär större behov av lokaler för ungdomar. Befintlig verksamhet i kvarteret Dagson bör drivas vidare och utvecklas på platsen alternativt i någon annan befintlig lokal i centrum.

Tillfälliga nöjesaktiviteter, som Fjordfestivalen, hänger intimt samman med andra aktiviteter i stadskärnan, och bör därför även framdeles lokaliseras till Museiparken, eventuellt kompletterad med ytor väster om Hotel Riverside, om sådant behov skulle finnas. Ovanstående gäller tills dess att Kampenhof exploateras, när och om så sker får lokaliseringen av tillfälliga

nöjesaktiviteter omprövas. Problemet med "långvariga" inhägnader måste emellertid få en bättre lösning än för närvarande.

Förslag till åtgärder:

- Utnyttja Bäveån och dess landområde för aktiviteter av skilda slag.
- Öka Hasselbackens attraktivitet med åtgärder som gör den till Uddevallabornas oas igen; servering, lunchmusik sommartid, glasskiosk modell mindre etc.
- Bibehåll västra delen av Kungsgatan som stadens handels- och nöjesgata, men gör den också till stadens kulturgata med skulpturer som ett unikt och lockande särdrag.
- Planera för ytterligare kulturbyggnader på Kampenhof.
- Utveckla verksamheten med ett ungdomens allaktivitetshus i centrum.
- Ge plats för tillfälliga nöjesaktiviteter vid Museiparken med omnejd.

Konsekvenser

Förslagen innebär måttliga ekonomiska konsekvenser. Det gäller även för en planering av någon form av kulturhus på Kampenhof. Ett realiserande av planerna innebär emellertid stora ekonomiska insatser.

Miljö- och upplevelsemässigt bedöms förslagen stärka Uddevalla som kultur- och nöjesstad.

Kultur, nöjen och fritid



Planera för ytterligare kulturbyggnader på Kampenhof.

Bibehåll västra Kungsgatan som handels- och nöjesgatan, men gör den också till **kulturgata** med skulpturer som ett unikt och lockande särdrag.

Tillfälliga nöjesaktiviteter i Museiparken med omnejd.

Gör Hasselbacken till Uddevalla-bornas oas igen; servering, lunchmusik, glasskiosk etc.

Utveckla verksamheten med ett ungdomens allaktivitetshus. Här eller någon annanstans.

Utnyttja Bäveån och dess landområde för aktiviteter av skilda slag.

Centrala Uddevalla

Miljö & Stadsbyggnad

Gestaltning

Den stad som sakta men säkert växte fram i gränslandet mellan hav och skog byggdes med traditionella och kända material, med en mänsklig skala och omsorg om detaljer samt med en lokalt baserad kunskap och hantverkskicklighet. I dagens byggande - som i så mycket annat - har den lokala förankringen till stor del försvunnit och påverkan sker från många olika håll. Och i ett industrialiserat byggande har omsorgen om detaljen gått förlorad.

Vi måste försöka komma åter till det för staden unika och karakteristiska, utan att för den skull hemfalla åt nostalgi eller teknikfientlighet. Att analysera förutsättningarna, att beskriva det speciella, att redovisa goda detaljlösningar osv, kan utgöra utgångspunkten för framtagande av ett gestaltungsprogram, som i sin tur kan fungera som kunskapsbas vid detaljplanarbeten, ombyggnader/renoveringar av gator och hus mm. En visuellt vacker stad ger förutsättningar för en levande stad som är orienterbar och överblickbar.

Förslag till åtgärder:

☛ Ta fram ett gestaltungsprogram som kan ligga till grund för framtida beslut i plan- och bygglovsärenden mm. Men det skall även ge underlag vid projektering av gator i stadskärnan, t ex vad gäller materialval och färgsättning samt mer generellt vad gäller gators linjeföring i stadsmiljön.

Konsekvenser

Ett bra gestaltungsprogram utgör utgångspunkten för specifika ställningstaganden i varje enskilt fall då ju även den givna platsens förutsättningar måste vägas in.

Gestaltungsprogrammet får inte bli så styrande att det hämmar eller kväser goda och annorlunda idéer. Å andra sidan får det inte bli så luddigt att det blir verkningslöst. Ett dilemma!



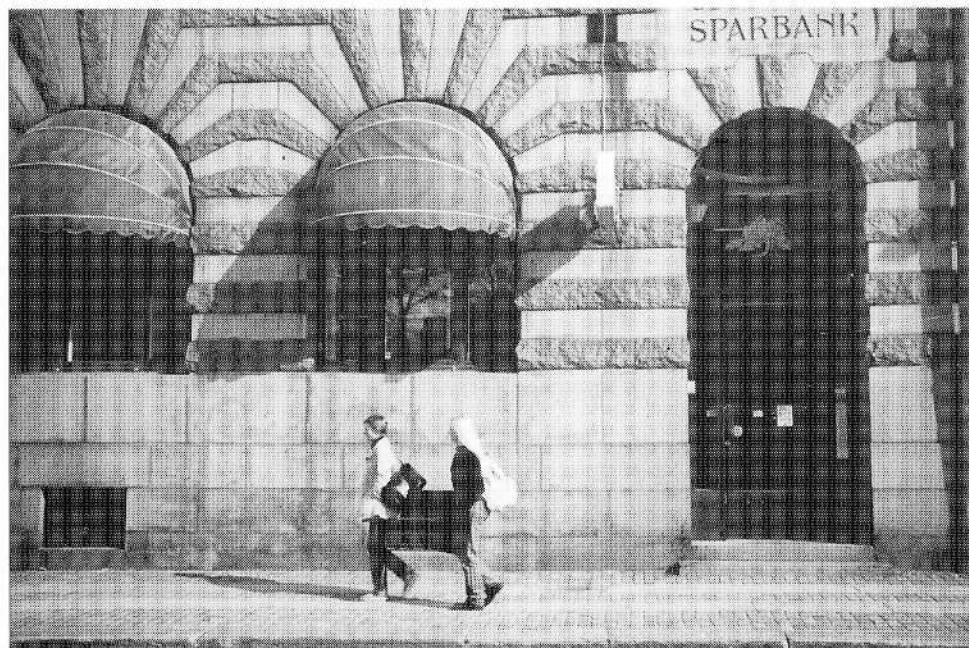
Skiss: Förslag till ny utformning av Kungsgatans västra del



Kv Kilbäcken vid Torggatan



Kv Vägge vid Stora Hellevigsgatan



Kv Åberg vid Norra Hamngatan



En del av ett övergångsställe

Miljö

Den historiska staden var ingen bra plats att bo i om man betänker de sanitära förhållanden som de flesta levde under. Bäckar och diken utgjorde kloaker som var smitthärdar för allehanda sjukdomar. Tekniska arrangemang för en god hygien saknades. Å andra sidan fanns inte bilen som idag för oväsen och smutsar ner luften. Så det är naturligtvis ett helt annat samhälle vi lever i idag, jämfört med tidigare.

Även om faktorer i staden gör den relativt "störd", så finns det fog för att påstå att den "mellanstora" staden kan vara en resurshushållande och måttfull struktur, jämförd med andra samhällsbildningar och bebyggelser. Stadens täthet minskar bilberoendet. Butiker, arbetsplatser mm kan nås med buss, cykel eller till fots. Den här strukturen måste vi bygga vidare på genom att satsa på centrum vad gäller både boende och verksamheter. Men det innebär också att plats måste finnas för rekreation och avkoppling. En väl avvägd kompromiss mellan friytor och bebyggelse måste komma till stånd.

Ett kretsloppsanpassat samhälle innebär att plats måste finnas för kompostering. I en gles bebyggelsestruktur är detta relativt lätt att åstadkomma, i en tät stadsstruktur är det svårare. Utgångspunkten bör vara att varje ny byggnad i centrum anpassas så långt som möjligt till ett kretsloppsanpassat omhändertagande av det avfall som alstras i huset. För befintlig bebyggelse kan utrymmesbrist innebära att gemensamma lösningar måste komma till stånd.

Biltrafiken påverkar luftmiljön i stadskärnan. Stadens topografiska karaktär med bebyggelsen placerad mellan berg och med Byfjorden/Bäveån som en kil in i staden - i den förhärskande vindriktningen - komplicerar situationen. Bilavgaserna har en tendens att bli kvar i "grytan". Detta förhållande accentueras vintertid vid sk inversion. I korsningen mellan Lagerbergsgatan och Norra Drottninggatan har kvävedioxid- och kolmonoxidhalter uppmätts som överstiger Naturvårdsverkets riktvärden. En bidragande orsak till detta är de trafikstockningar som idag uppstår på gatorna vid nuvarande korsnings utformning. En annan orsak är förmodligen det trånga gaturum som Lagerbergsgatan bildar öster om korsningen. Luftmiljön kan troligen förbättras om Lagerbergsgatan breddas öster om Norra Drottninggatan, men som tidigare beskrivits innebär det oacceptabla ingrepp i stadsmiljön i sig. Med ny utformning av korsningen och anläggande av en varuangöringsficka (så att trafikstockning inte uppstår vid lastning/lossning) öster om korsningen kan förhoppningsvis en stor del av problemen bemästras.

Om luftmiljön i centrala staden inte successivt förbättras - eller om den rent av försämras - bör området innanför ringleden, men inkl Lagerbergsgatan, utgöra en miljözon. Tanken med en sådan skall vara att förhindra vissa typer av fordon (som inte klarar uppställda miljökrav) samt förhindra onödig genomfartstrafik. I första hand bör genomförandet av en sådan miljözon ske på ett informellt sätt, genom information, annonsering och skyltning, för att sålunda uppmärksamma trafikanterna om problematiken. Om inte dessa insatser räcker, bör utredas om beslut kan fattas som innebär förbud mot viss trafik i miljözonen.

Ambitionen skall vara att nationella, regionala och eventuella andra miljö kvalitetsmål som sätts upp skall klaras inom rimlig tid. Här är det på sin plats att påpeka att inte bara trafikregleringsåtgärder löser eventuella problem. En modernare bilpark med renare motorer är en förutsättning och också en sannolik utveckling.

Problem med bilavgaser har nära anknytning till trafikbullerfrågan; ju mer trafik, desto mer avgaser och buller. Närhet till gatan och teknisk standard på husen har också avgörande betydelse för vilket ljudklimat som kan erhållas inne i byggnaderna. Tidigare har påpekats att vi inte kan räkna med lika låga ljudnivåer i stadscentrum som i en bebyggelse placerad på landsbygden. Men ambitionen måste vara att i stadskärnans bostadsbebyggelse eftersträva en ljudnivå som är så låg som möjligt. I ny bebyggelse kan olika åtgärder medverka till en god ljudmiljö, i befintlig bebyggelse måste hänsyn tas till bl a ekonomiska realiteter samt kulturhistoriska värden.

Förslag till åtgärder:

- ☛ Ta tillvara och förstärk stadens resurshushållande struktur (täthet och närhet) genom att verka för fler bostäder och verksamheter i centrala staden.
- ☛ Ta tillvara och förstärk stadens "gröna" struktur med parker, träd och blommor så att förutsättningar för rekreation och avkoppling skapas.
- ☛ Skapa förutsättningar för ett kretsloppstänkande i staden med återbruk och återanvändning av byggnader och material.
- ☛ Placera och utforma återvinningsstationer i centrala staden som tar hänsyn till stadsbilden.
- ☛ Arbeta i riktning mot en uppfyllelse av vid varje tidpunkt gällande miljö-kvalitetsmål.
- ☛ Upprätta en s k miljözon för området innanför ringleden (inkl Lagerbergsgatan) om inte luftmiljön successivt förbättras.
- ☛ Upprätta detaljplaner som ger möjlighet till en relativt sett god ljud- och luftmiljö i stadsbebyggelsen.
- ☛ Upprätta lokala riktvärden för störningar, avseende buller och avgaser, som kan användas vid detaljplaneupprättande.

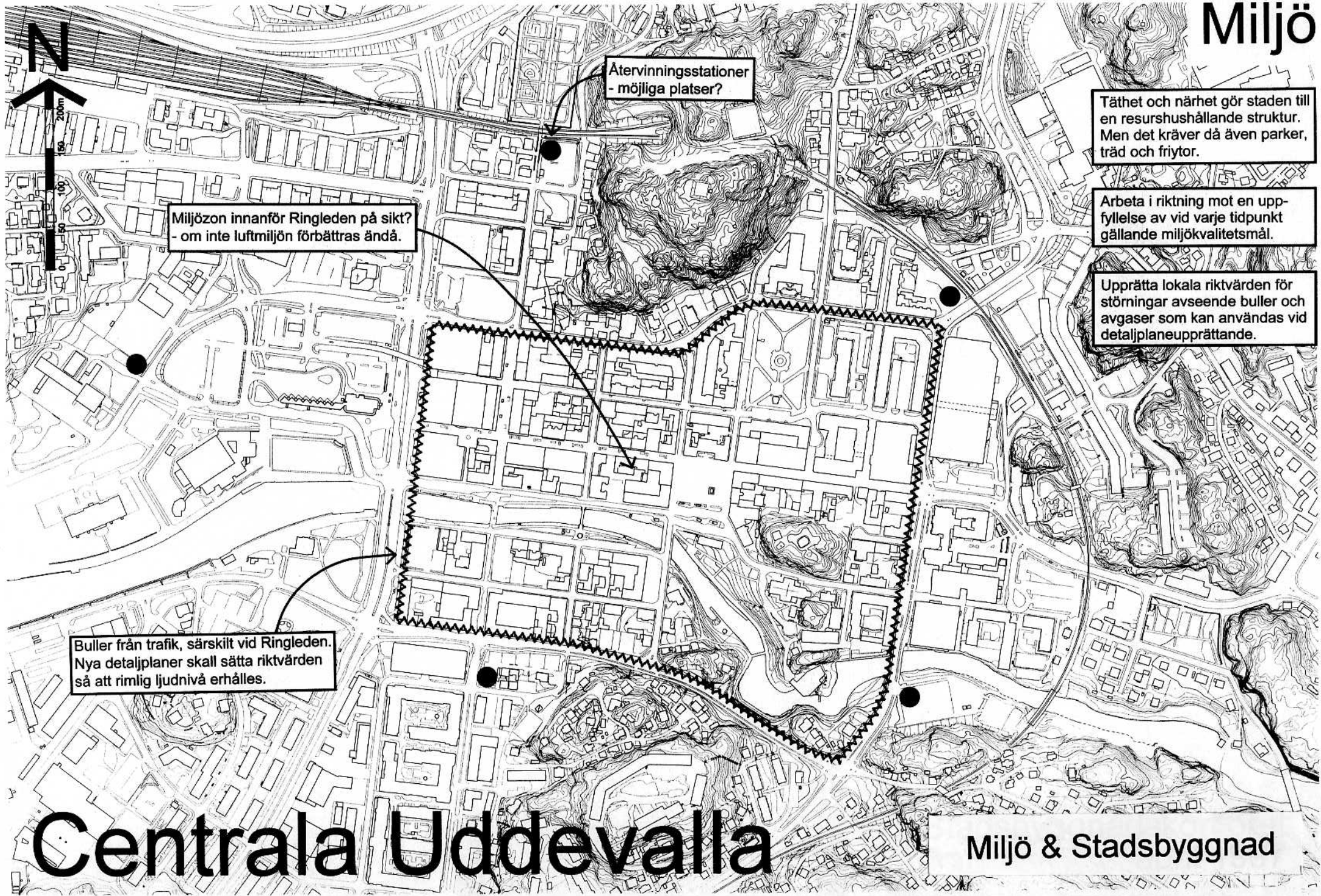
Konsekvenser

Mer bostäder och verksamheter i centrala staden innebär att den befintliga stadsstrukturen kan förstärkas, vilket medför positiva konsekvenser ur ett resurshushållningsperspektiv. Men om mer bostäder och verksamheter i centrala staden innebär mer avgaser och buller p g a mer biltrafik, medför det en belastning på den lokala miljön.

Trädplantering, anläggande och skötsel av grönytor och parker kostar naturligtvis pengar. Det värde som skapas är emellertid svårt att beräkna i ekonomiska termer, utan har mer med trivsel och skönhet att göra.

Att utforma återvinningsstationer som smälter in i stadsmiljön bör inte vara en omöjlighet. Det stora problemet är att finna platser i staden som är strategiskt placerade på gångavstånd från centrums bostäder. Kanske måste man acceptera att de ligger lite perifert och kräver bil för att nås?

Miljömål respektive riktvärden som sätts upp i detaljplaner kan komma att kräva olika former av direkta eller indirekta åtgärder. Dessa åtgärder måste emellertid sättas i relation till andra mål för centrala staden och i varje enskilt fall får för- och nackdelar ställas mot varandra.



Återvinningsstationer
- möjliga platser?

Täthet och närhet gör staden till en resurshushållande struktur. Men det kräver då även parker, träd och friytor.

Miljözon innanför Ringleden på sikt?
- om inte luftmiljön förbättras ändå.

Arbeta i riktning mot en uppfyllelse av vid varje tidpunkt gällande miljökvalitetsmål.

Upprätta lokala riktvärden för störningar avseende buller och avgaser som kan användas vid detaljplaneupprättande.

Buller från trafik, särskilt vid Ringleden. Nya detaljplaner skall sätta riktvärden så att rimlig ljudnivå erhålles.

Centrala Udddevalla

Miljö & Stadsbyggnad