

Norra Hamnen

Området mellan hamnanläggningarna i väster och Hotel Riverside i öster bör på sikt bebyggas. Framtida dispositionsstudier bör närmare redovisa hur området kan användas, men i dagsläget förefaller det vara viktigt att skapa förutsättningar för bostäder i ett centralt och vattennära läge, kompletterat med verksamheter som bör ha anknytning till platsens karaktär.

Närheten till eventuella störande verksamheter i hamnområdet, de geotekniska förhållandena, närheten till avloppsreningsverket samt den översvämningensrisk som finns i området i dag, är faktorer som måste värderas när och om området blir aktuellt för en exploatering.

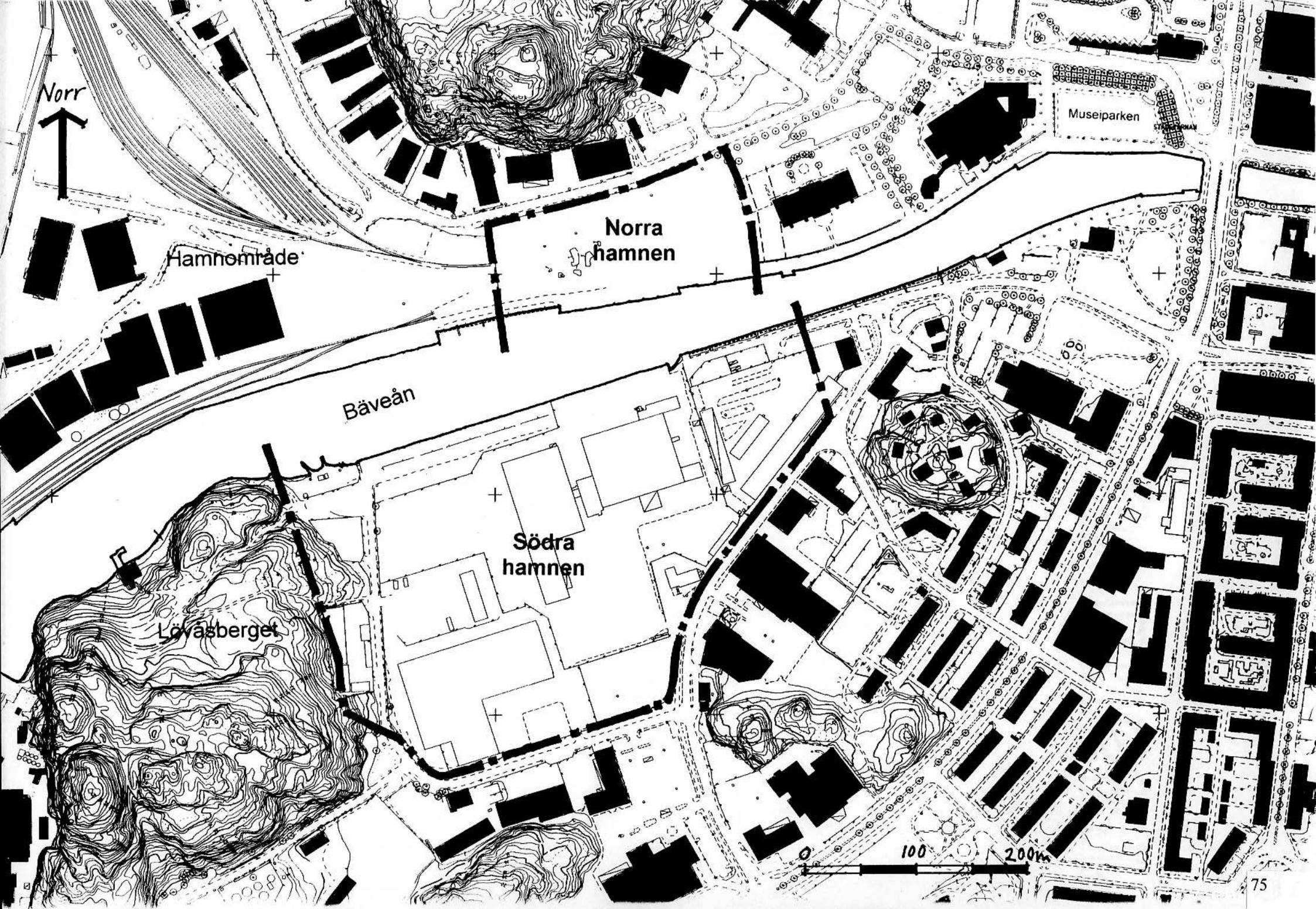
Tills vidare bör området utnyttjas som grönområde med plats för diverse tillfälliga aktiviteter. Dessutom bör del av området kunna användas för förråd/magasin till skolfartyget Brita.

Södra Hamnen

Området utmed Bäveåns södra strand från Lövåsberget i väster och in mot gamla badhuset har ett mycket fördelaktigt läge i direkt anslutning till stadscentrum med utbyggt vägnät samt med vattenkontakt.

Naturligtvis skall området kunna fortleva som verksamhetsområde, men om det i framtiden skulle bli aktuellt att lägga ner eller flytta verksamheterna så bör möjligheten och lämpligheten av att bebygga området med bostäder prövas i en dispositionsstudie.

Det bör emellertid betonas att detta skall ses på mycket lång sikt och att företagens verksamheter i området inte får försvåras.



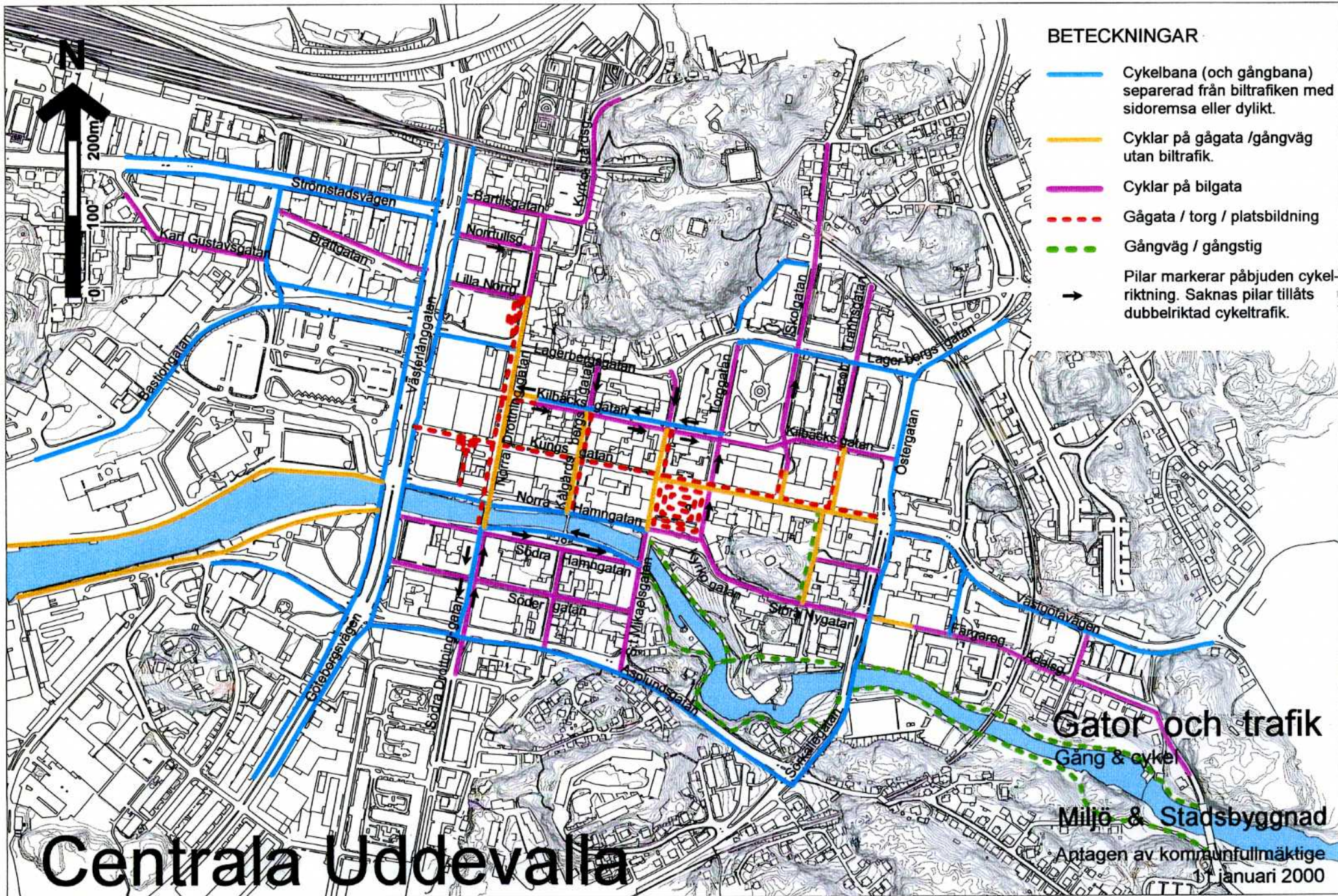
Markanvändning - gator och trafik

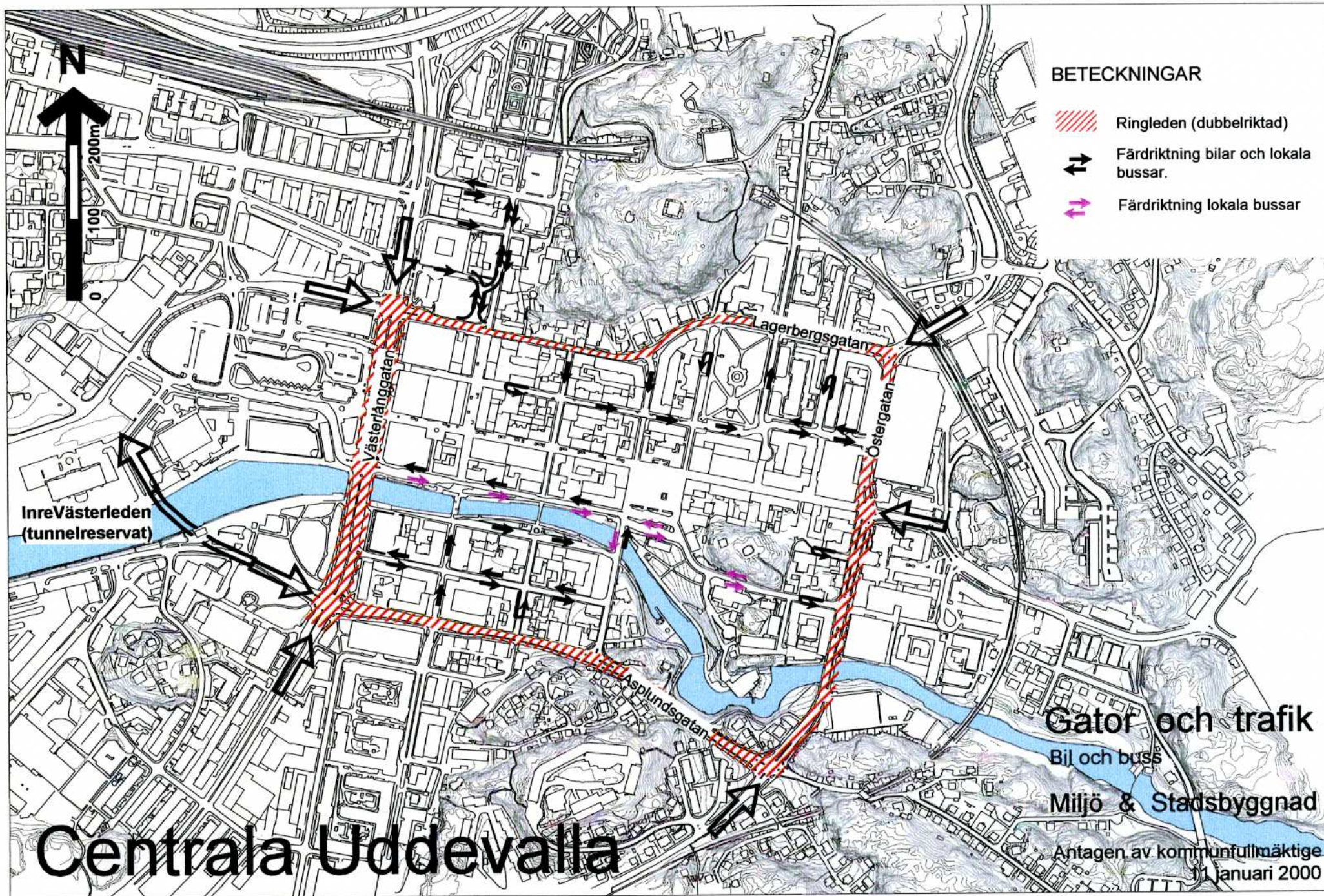
Gatunätet i staden måste belysas och planeras ur två aspekter; dels som ett mycket viktigt inslag i den totala upplevelsen av stadsmiljön, dels som ett utrymmesbehov för en säker och effektiv trafikmiljö. Dessa båda utgångspunkter måste finnas med när förslag till förändringar redovisas.

Med en medveten strategi för gatunätets utformning så kan det tåla förändringar i användandet utan att behovet av ombyggnad behöver bli så stort. Ett generellt uppbyggt gatunät som tar tillvara de värden och miljökvaliteter som gatan traditionellt står för kan medge sådana förändrade funktioner. I sammanhanget måste det också innebära att trafikrytmen anpassas till de förutsättningar som staden ger, vilket i sin tur bör innebära en säkrare trafikmiljö för de oskyddade trafikanterna.




På de följande kartorna redovisas förslag till hur gatunätet bör användas för "Gång och cykel" respektive "Bil och buss". Det bör emellertid observeras att gatorna, som en följd av ovanstående resonemang, bör vara utformade för att klara framtida förändringar i funktionen. Staden är inte statisk, den förändras ständigt.

Efter kartbilderna redovisas förslag och rekommendationer till åtgärder på olika gator och platser som kan medverka till en bättre stadsmiljö och en säkrare trafikmiljö.





BETECKNINGAR

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

Inre Västerleden
(tunnelreservat)

Gator och trafik

Bil och buss

Miljö & Stadsbyggnad

Antagen av kommunfullmäktige
11 januari 2000

Centralla Uddevalla

Generella åtgärder

Motorfordonstrafiken måste anpassas till de oskyddade trafikanterna. I allmänna termer genom att hastigheten i stadskärnan dämpas. Och speciellt gäller detta vid övergångsställen. En tydlig markering och utformning av dessa, gärna i kombination med "extra" belysning, bör kunna leda till en säkrare trafikmiljö. Sådana åtgärder är inte minst viktiga utmed ringleden, där fordons hastigheten idag är relativt hög.

Material i gaturummet, från beläggning till belysningsstolpar, bör vara anpassade till platsens karaktär. I centrum skall stadsgatukaraktären behållas och förstärkas.

Utmed Bäveån

Utveckla gång- och cykelstråken västerut på båda sidor av ån. På norra sidan ut mot hamnens område, med anslutning till gång- och cykelbana vid Bastiongatan (se nedan). På södra sidan ut till Lövåsberget.

Från Hasselbacken och österut, ända till Regementsparken, bör gångstigar utmed vattnet iordningställas. På södra sidan har nyligen en gångstig anlagts, vilket är positivt - även om den i alla delar inte "när ner till vattnet".

Bastiongatan

Ny separat gång- och cykelbana bör anläggas på den södra sidan av gatan. Från Slängom (vid Strömstadsvägen) i väster, till befintlig gång- och cykelbana i korsningen med Bävebäcksgatan. Mellan Bävebäcksgatan och Västerlånggatan bör ny gång- och cykelbana anläggas på den norra sidan. Komplettering med trädplantering bör ske.

Västerlånggatan/Göteborgsvägen

Från korsningen med Strömstadsvägen i norr, till korsningen med Aspungsgatan i söder, bör gatuavsnittet på sikt förses med separerade gång- och cykelbanor på båda sidorna. Förutsättningar för att ersätta de signalreglerade korsningarna med cirkulationsplatser bör studeras. Dessutom bör kompletterande trädplantering ske så att karaktären av stadsgata förstärkes.

I ett tidigt skede bör övergångsställets utformning studeras. Detta gäller särskilt vid korsningen med Kungsgatan (gågatan). Här bör biltrafiken snarast anpassas till de gåendes villkor.

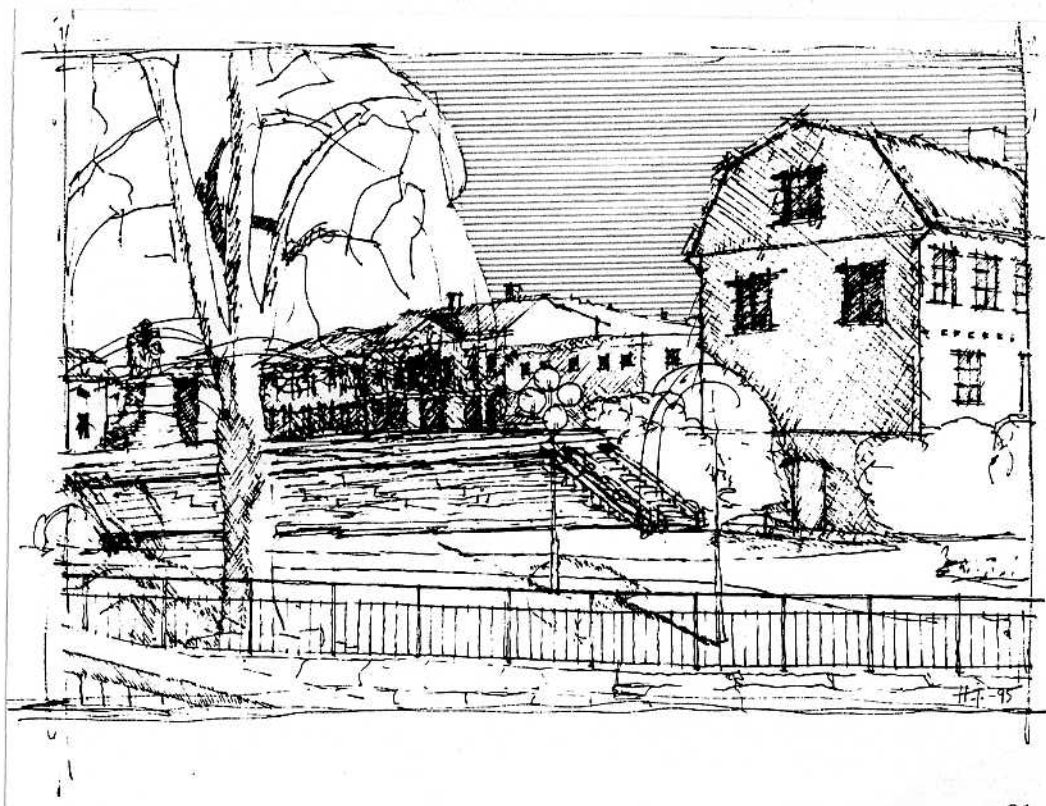
Lagerbergsgatan

Gatan bör på sikt byggas om med mer stadsmässiga material och med åtgärder som dämpar hastigheten. I den västra delen (mellan kvarteren Sundberg och Gyldenlöve) kan gatan byggas om så att separat gång- och cykelbana får plats. I övrigt föreslås ingen breddning av gatan. Mellan korsningen med Norra Drottninggatan och Margretegårdeparken hänvisas cyklister till Kilbäcksgatan. Stor omsorg bör läggas vid övergångsställets utformning. Vid kvarteret Bildes norra sida bör en lastficka anläggas för undvikande av stopp i trafiken p g a varutransporter till vid gatan belägna butiker.

Med tanke på gatans karaktär bör övervägas förbud mot ovidkommande tung trafik alternativt införande av s k miljözon.

Kungstorget

Befintlig busshållplats kan byggas om så att Norra Hamngatan förlängs upp mot torget. På andra sidan gatan, mot Hasselbackshuset, kan en grönyta anläggas. En bredare trappa ner mot Hasselbacken förstärker sambandet mellan Kungstorget och Bäveån, se figur nedan. Se även sidorna 22-23.



Östergatan

Ett mer stadsmässigt uttryck bör på sikt eftersträvas, vilket kan leda till dämpad hastighet. Innan dess bör övergångsställets utformning ses över samt förutsättningarna för trädplantering utmed gatan studeras.

Asplundsgatan

Liksom på Östergatan bedöms de primära åtgärderna vara att studera övergångsställets utformning samt möjligheterna att plantera träd utefter gatan. På lång sikt bör karaktären av stadsgata förstärkas.

Norra Drottninggatan

Korsningen med Lagerbergsgatan bör flyttas västerut så att bättre sikt erhålles i korsningen. Med ett sådant arrangemang kan då en mindre platsbildning skapas väster om kvarteret Kålgården samt gågatudelen på Norra Drottninggatan förlängas över Lagerbergsgatan.

Södra Hamngatan

Gatan bör på sikt byggas om till ett utseende som liknar Norra Hamngatans.

Norra Hamngatan

Den västligaste delen av gatan (utmed kvarteret Koch) bör byggas om på samma sätt som resten av Norra Hamngatan. Detta kan skapa utrymme för en uteservering mellan ån och gatan. Se figur nedan.

Färgaregatan/Ådalsgatan

För utvecklandet av ett gent gång- och cykelstråk mellan centrum och de östra stadsdelarna bör förutsättningarna för en passage av Bohusbanan utredas.

Gågatorna

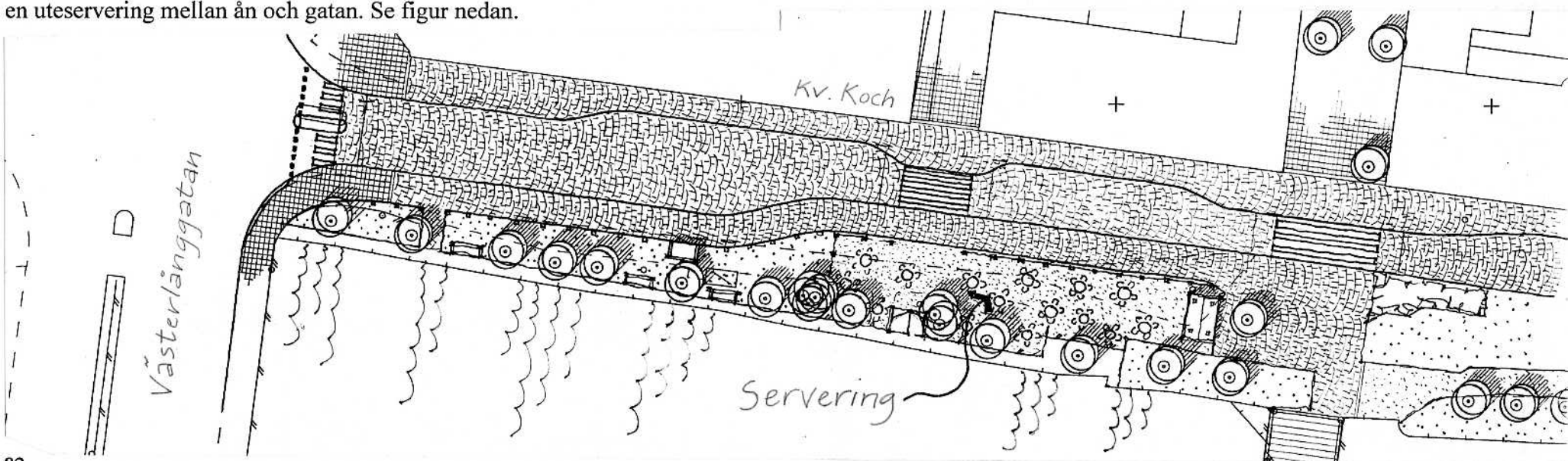
Gågatorna bör på sikt få ett likartat utseende. Gatorna skall naturligtvis vara anpassade för gående, utan nivåskillnader, men känslan av den "historiska" gatan med trottoarer på ömse sidor av körbanan kan vara ett lämpligt sammanhållande motiv. Träd på gågatorna bör prioriteras framför buskar.

Inre västerleden

Som en avlastning av den mycket trafikerade Västerlånggatan kan den s k Inre västerleden fungera. Mark för ett sådant tunnelalternativ bör reserveras.

Helgonaleden

Den s k Helgonaleden föreslås utgå som vägreservat i kommunens planering. Med tanke på kapaciteten på Östergatan och Asplundsgatan bedöms inte trafikleden behövas. Dessutom skulle ett genomförande av Helgonaleden innebära allvarliga konsekvenser för den kulturhistoriskt intressanta bebyggelsemiljön i bl a kvarteren Waldenström och Sankt Anna vid Helgonabacken.



Ämnesvisa riktlinjer

Många olika faktorer påverkar den fysiska miljön i centrala staden. För att på bästa sätt ta tillvara de kvaliteter stadskärnan besitter måste dessa faktorer från fall till fall prövas och värderas i samband med olika planeringssituationer.

Under den här rubriken behandlas kortfattat olika ämnen som på ett eller annat sätt kan komma att påverka utvecklingen i stadskärnan. Varje ämne är viktigt i sig, men de bör också beaktas gemensamt vid utvärderingar så att de totalt sett bästa helhetslösningarna åstadkommes.

Fornlämningsområde

Inom ramen för Riksantikvarieämbetets projekt Medeltidsstaden har Uddevalla undersökts. Syftet med projektet var att utröna inom vilka delar av staden man kan finna medeltida kulturlager. Sådana är fast fornlämning och lyder därmed under Kulturminneslagen. *På markanvändningskartan redovisas området.* Inom detta område gäller att grävning i marken måste föregås av tillstånd från länsstyrelsen. Detta skall särskilt uppmärksammas vid upprättande av nya detaljplaner.

Kulturmiljö

En mycket viktig faktor i upplevelsen av staden är igenkännandet av hus och platser. För att kunna förstå och bry sig om staden innebär det, att det av tidigare generationer byggda måste bevaras.

Det gällande kulturminnesvårdsprogrammet från 1983 behandlar bl a ett antal miljöer inom centrala staden som är bevaransvärda, men sedan programmet upprättades har synsättet på kulturmiljön delvis förändrats, varför behov föreligger av en uppdatering av detsamma. Även bebyggelse från modern tid bör ingå i programmet. Kulturförvaltningen har ett uppdrag att ta fram ett nytt kulturminnesvårdsprogram.

I den kvartersvisa redovisningen föreslås varsamhets- och/eller skyddsbestämmelser för bebyggelsen inom ett antal kvarter. Det kan i sammanhanget noteras att det numera också finns möjlighet att utfärda skyddsbestämmelser för allmänna platser, vilket bör uppmärksammas vid upprättandet av framtida detaljplaner.

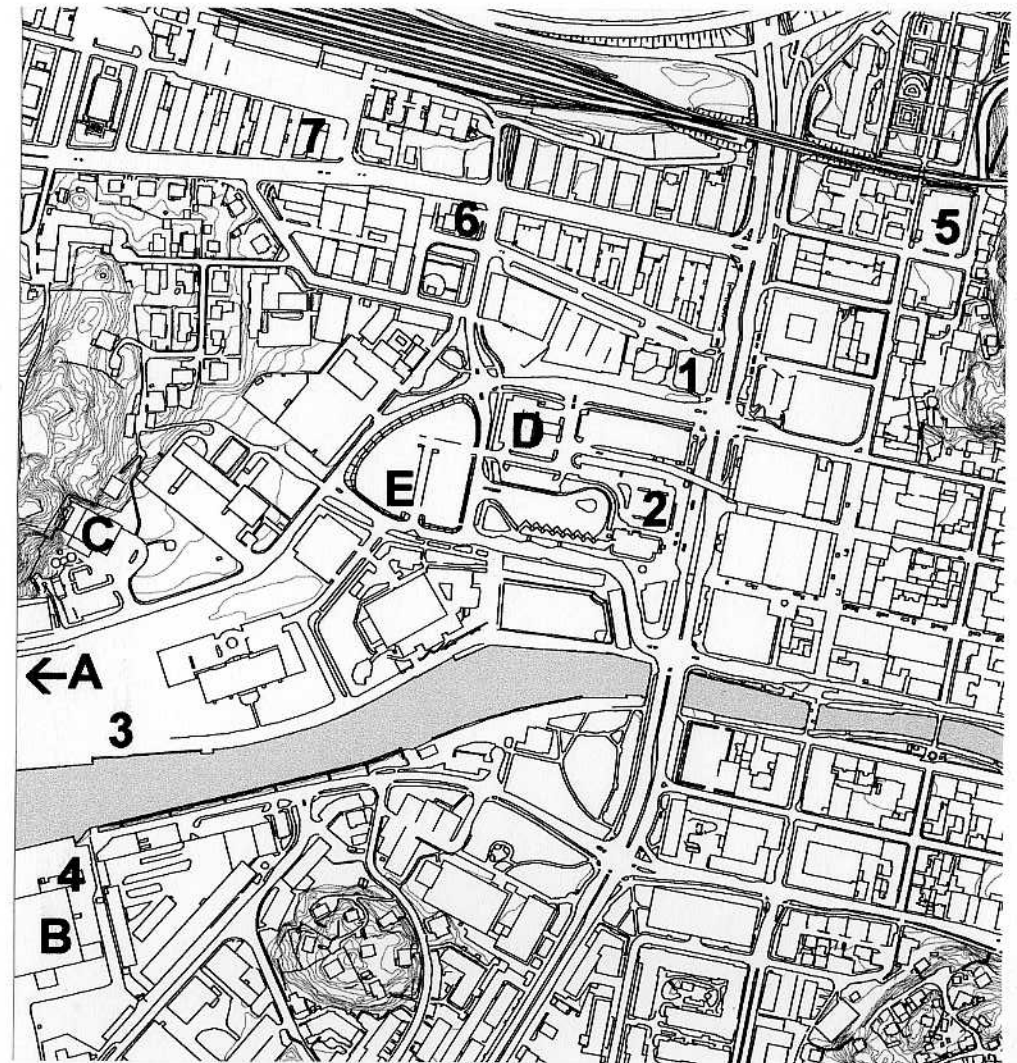
Förorenad mark

Miljö & Stadsbyggnad har inlett ett arbete med kartläggning av områden som kan vara förorenade av kemikalier. Av detta arbete har bl a följande framkommit (se även karta):

Stadens gasverk låg i kvarteret Eol (1). Här kan det därför förekomma förorenad mark. Gasverkstomter innehåller ofta allvarliga föroreningar av aromatiska kolväten, fenoler, kreosoter mm. Kampenhofs bomullsspinneri (2) hade en stor förbränningsanläggning som eldades med kol, kvicksilver kan förekomma i marken. Norra hamnen (3) anlades en gång i tiden genom utfyllnad med deponimassor. Kanske ligger slagget från Kampenhofs koleldning här. I Södra hamnen (4) har förekommit trähus- och fönstertillverkning varvid utfördes tryckimpregnering som kan ha gett föroreningar i form av bl a kopper, krom och arsenik.

I kv Lotshagen (5) har det funnits en Caltex-mack. Petroleumprodukter kan finnas kvar i marken efter dess verksamhet. Strax utanför planområdet har det funnits bensinstationer på Strömstadsvägen, Shell och OK (6,7). Även från dessa kan man eventuellt befara förorenad mark. På andra ställen i centrala staden har det också funnits bensinstationer. Föroreningar från dessa är emellertid förmodligen bortgrävda.

Risken för förorenad mark måste uppmärksammas i samband med markarbeten. Det bör också noteras i eventuella detaljplaner inom områdena.



Geoteknik

Terrängen i centrala staden karakteriseras av höga branta bergspartier och däremellan plana lerområden. Berggrunden utgörs i huvudsak av granit och gnejs. Bergets kvalitet är varierande, krosszoner med dåligt berg och lerslag i bergformationerna förekommer.

Lersedimenten har ofta mycket stor mäktighet, speciellt kring Bäveån där bergytan kan ligga 60-70 meter under markytan. Leran är lös och delvis kvick, d v s känslig för omrörning och vibrationer. Närmast markytan kan leran vara gytjig. De lågt belägna områdena mot Bäveån är uppfyllda, men är ändå så lågt belägna att de kan översvämmas vid extrema högvattenstånd.

Bebyggelse inom lerområdena kräver i allmänhet pålning. Vid stödpålning kan problem med infästning av pålspetsarna uppstå då bergytan ibland är mycket brant. Grundläggning direkt på mark kan förekomma vid lättare och lägre bebyggelse, i princip ej över två våningar.

Förutsättningar för jordskred förekommer ställvis utefter Bäveån.

Vid detaljplanläggning får från fall till fall utvärderas om geotekniska undersökningar och utredningar skall utföras.

Översvämningsrisk

De låglänta delarna utmed Bäveån översvämmas, som ovan redovisats, vid extrema högvatten. Utfyllnader måste göras med lätt material, annars sätter sig marken ytterligare. För att säkerställa ett undvikande av översvämningsrisken, bör marknivån ligga på ca +2,2 meter i Uddevalla stads lokala höjdsystem. Markplan i bebyggelsen bör alltså inte ligga under den här nivån. För bostäder skall första våningsplan ligga på minst +2,5 meter i Uddevalla stads lokala höjdsystem. Avloppssystemet ligger under dämningnivån, vilket innebär att potentiell översvämningsrisk föreligger.

Dessa frågor bevakas vid detaljplaneupprättande.

Radon i mark

Enligt Översiktlig kommuntäckande kartläggning av markradonförhållanden inom Uddevalla kommun (Miljö- och hälsoskyddskontoret, juni 1990) så ligger större delen av centrala staden inom bedömt lågriskområde ("lerområdena"), medan resterande del ligger inom bedömt normalriskområde.

Ovanstående innebär att det inte behöver vidtagas några speciella åtgärder vid byggnadsarbeten inom området. Gångse byggnadsteknik säkerställer att ett tillräckligt skydd mot radonstrålning åstadkommes.

Luftföroreningar

Sedan fjärrvärmenätet byggts ut i centrala staden, så är det bilarna som är den klart dominerande utsläppskällan vad gäller luftföroreningar. Stadens topografi kan, särskilt vintertid, förvärra problemen. Men i första hand är det biltrafiken i sig som åstadkommer luftföroreningarna. I förordning om miljö kvalitetsnormer (1998:897) anges värden för kvävedioxid, svaveldioxid och bly som inte får överskridas. Enligt Miljöbalken skall kommunen vid planering och planläggning iaktta dessa normer. Värdena för kvävedioxid får inte överskridas efter den 31 december 2005, för svaveldioxid och bly gäller värdena redan idag.

Om inte bilparken på sikt genomgår genomgripande förbättringar på av-gassidan, så kan det finnas behov av trafikreglerande åtgärder på de gatuavsnitt som idag är hårdast belastade. Trafikregleringarna kan t ex bestå av förbud för genomfartstrafik för tunga fordon eller begränsning av framkomligheten. Införande av sk miljözon bör utredas om inte andra åtgärder visar sig vara tillfyllest. Breddning av gaturummet på bekostnad av kulturhistoriskt intressanta miljöer bör inte genomföras.

Vid detaljplaneupprättande bör noteras att ventilationsintag primärt inte placeras i fasad som vetter mot gata med stor trafik.

Trafikbuller

Ambitionen måste vara att i stadskärnans bostadsbebyggelse eftersträva en ljudnivå som är så bra som möjligt. I ny bebyggelse kan olika åtgärder medverka till en god ljudmiljö, i befintlig bebyggelse måste hänsyn tas till ekonomiska och tekniska realiteter samt till kulturhistoriska värden.

Inne i stadskärnan måste vi vara medvetna om att ljudnivåerna är högre än ute på landsbygden, varför det kan vara svårt att i alla lägen hävda samma riktvärden för trafikbuller. Som riktlinjer för vägtrafikbuller inom centrala staden vid ny bostadsbebyggelse föreslås följande:

Ekvivalent ljudnivå inomhus: 30 dBA

Ekvivalent ljudnivå utomhus: 55 dBA

(avser uteplats samt lekplats)

Maximal ljudnivå inomhus: 45 dBA

(avser utrymmen avsedda för sömn och vila mellan kl 22-06, ljudnivån får överskridas fem gånger per natt)

Detta förslag till riktlinjer innebär avsteg från Naturvårdsverkets riktvärden som anger högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå utanför fasad. Motivet för avsteget är att det på många ställen i staden finns tänkbara bostadslägen som av andra skäl än ljudskäl kan sägas vara goda eller eftertraktade bostadsmiljöer, men som skulle komma att hamna över 55 dBA utanför fasad.

Detta förhållande kan kompenseras genom krav i detaljplan att sovrum primärt skall vara placerade vid husets tysta sida. Ovanstående kan också innebära krav i detaljplan på att balkonger skall vara inglasade.

För befintlig bebyggelse skall ovanstående riktlinjer följas om det är rimligt med hänsyn till ekonomiska och tekniska förutsättningar samt bebyggelsens kulturhistoriska värden.

För buller från järnvägen bör i så stor utsträckning som möjligt Banverkets och Naturvårdsverkets gemensamma riktvärden eftersträvas (Buller och vibrationer från spårbunden linjetrafik, utgåva BVPO 724.001).

En plan för åtgärder mot trafikbuller i Uddevalla tätort togs fram i december 1988. Principerna för att vidtaga åtgärder i befintlig bebyggelse enligt denna bör även gälla framgent.

Järnvägen

Bohusbanan och Herrljungabanan, som tangerar planområdet i dess norra och östra del, utgör riksintressen. På flera ställen utmed järnvägen ligger bebyggelsen nära spårområdet. Detta kan leda till trafikbuller såväl som en risk vid eventuell urspårning. I sammanhanget måste emellertid konstateras att antalet tågpassager per dygn är relativt få - och nattetid mycket begränsade - samt att hastigheten är reducerad genom stadskärnan, vilket innebär måttliga ljudstörningar och en mycket liten sannolikhet för urspårningar.

Dessutom innehåller den befintliga bebyggelsen i närheten av järnvägen värden som måste beaktas, vilket medför att det finns ytterligare motiv för att hävda ett bevarande av den.

Vid nyplaneringsfall i närheten av järnvägen bör ny bebyggelse särskilt prövas med hänsyn till olika effekter av trafik på spåret.

Järnvägen och gatunätet korsar varandra i samma plan på fem ställen i anslutning till planområdet. Att bygga bort dessa plankorsningar förefaller svårt, men det hindrar inte att frågan tas upp till behandling.

De fysiska förutsättningarna för en utveckling av järnvägen bör diskuteras med Banverket.

Farligt gods-transporter

År 1992 utförde Vägverket en räkning av transporter med farligt gods på väg E6 och rv 44 utanför tätorten. Då konstaterades att fordon skyltade med farligt gods var ca 100 respektive ca 50 per dygn på dessa vägar, innebärande ca 4% av totala antalet tunga fordon. 50% av transportererna utgjordes av brandfarliga vätskor, 11% av komprimerade gaser, 5% av frätande ämnen och resterande utgjordes av styckegods. Ca 90 fordon, av totalt 150, hade start- eller målpunkt inom tätortsområdet, det är dock oklart hur många av dessa som passerade centrala Uddevalla. Resterande fordon (60 st) utgjorde genomfartstrafik, vilket innebär att flertalet av dem passerade stadsmotorvägen genom centrala staden. Med en utbyggd Sunningesundsled kommer merparten av denna trafik att försvinna från centrum.

På järnvägen transporteras (för närvarande) regelmässigt två dagar per vecka totalt tre vagnar svaveldioxid med vardera ca 60 ton. Svaveldioxiden kommer från Göteborg på förmiddagen för vidare transport till Vargön på eftermiddagen. Vagnarna befinner sig i Uddevalla ca fem timmar.

Om störning uppstår på Bohusbanan, som t ex förhindrar godståg att passera Marieholmsbron till och från Hisingen i Göteborg, kan trafik med farligt gods komma att ske genom Uddevalla. Sådan störning bedöms ske en till två gånger per tio år.

Hantering av farligt gods i hamnverksamheten förekommer frekvent. Mängderna har emellertid minskat jämfört med tidigare år. Dessutom ankommer allt mer av det farliga godset i containrar som inte öppnas, vilket ökar säkerheten. För centrala Uddevalla bedöms säkerheten vara betryggande, med beaktande av avståndet till de kajer där hamnens farliga gods hantearas.

Skador i samband med en olycka där farligt gods förekommer blir olika beroende på vilka ämnen som frisläpps och i vilken omgivning det sker. Om olyckan sker i anslutning till bebyggelse är det framförallt explosiva och brandfarliga ämnen samt giftiga gaser, bl a ammoniak, fenol och svavelsyra, som kan orsaka skador på människor och egendom. Om olyckan inträffar i anslutning till ett vattendrag kan främst kemikalier av olika slag, men även oljeprodukter och fenol, medföra ekologiska skador.

Vid en riskbedömning analyseras sannolikheten för respektive konsekvensen av en olycka. Risken med farligt gods-transporter genom centrala staden bedöms som liten, då sannolikheten för att en olycka skall inträffa är ringa. Med Sunningesundsleden minskar risken ytterligare vad gäller vägtrafiken. Avseende järnvägstrafiken bedöms risken som mycket liten.

Uppvärmning

I princip hela planområdet omfattas av kommunens fjärrvärmeområde, vilket innebär att uppvärmningen av bebyggelsen så gott som uteslutande sker genom fjärrvärmeleveranser.

Enligt den energiplan som antogs av kommunfullmäktige den 8 september 1998 skall fjärrvärmeproduktionen även i fortsättningen till övervägande del baseras på miljömässigt fördelaktiga bränslen samt att konvertering till annan uppvärmning än fjärrvärme endast skall tillåtas om en övergång eller komplettering görs till lokalt, miljövänligt producerad värme.

Vatten

Bäveån och Byfjorden måste tas tillvara på bästa sätt. De har utgjort förutsättningarna för stadens uppkomst och tillväxt. Idag bör vi försöka skapa en bättre kontakt med vattnet genom att planera för nya stråk utmed strandkanterna. Det kan gälla gång- och cykelväg vid Södra Hamnen västerut mot Lövåsberget samt promenadstig utmed Bäveån österut.

Vid Bohusläns museum och/eller Hasselbacken skulle en bättre vattenkontakt kunna skapas med hjälp av trappor ner mot vattnet.

Fontäner och vattenspeglar i lägen med en annars ganska "hård" miljö kan medverka till en större attraktivitet och rent av skapa förutsättningar för nya mötesplatser.

Belysning av Bäveån och dess stränder kan också medverka till att göra miljön vid vattnet mer attraktiv i stadskärnan.

Dagvatten

Föroreningar, bl a tungmetaller, kan ibland förekomma i dagvatten från framförallt trafikerade gator. I framtida miljöarbete kan det innebära att det ställs krav på rening av dagvatten innan det når recipient. Åtgärder kan komma att kräva utrymme.

Avloppsvatten

I Skansverket, som är inbyggt i Skansberget, omhändertas avloppsvatten från centrala staden liksom från stora delar av övriga tätorten med omnejd. Verket är dimensionerat för 70 000 personekvivalenter. Idag är ca 15 000 hushåll samt några industrier med normalt avloppsvatten anslutna. Det innebär en utnyttjandegrad på ca 75 %.

Verkets placering i Skansberget gör att dess omgivningspåverkan kan hållas på en mycket låg nivå. Luktproblem uppkommer emellertid ca en

gång per månad då torrslam transporteras bort från verket. Åtgärder för att komma till rätta med detta luktproblem håller på att utredas samt planeras för utförande.

Verksamheter med omgivningspåverkan

Inom planområdet, eller i direkt anslutning till det, finns det vissa verksamheter som kan innebära en omgivningspåverkan. Konsekvenser av denna omgivningspåverkan på närområdet måste beskrivas i samband med eventuella exploateringsstudier och därpå följande detaljplaner.

De områden som närmast berörs är Norra och Södra Hamnen samt Kampenhof och de verksamheter som kan ge anledning till störningar är hamnverksamheten (A), buller och damm, industriverksamhet i Södra hamnen (B), buller, samt Skansverket (C), lukt. Dessutom finns på Kampenhof en bensinstation (D) och en återvinningsstation (E). Det förutsätts att dessa flyttas när/om området exploateras. Se karta på sidan 84.

Parkering

Parkeringsfrågan i centrala staden bör kontinuerligt studeras.

Konsekvenser av ett bebyggande av Kampenhof respektive ett bebyggande av de rivningstomter i stadskärnan som utnyttjas för parkering innebär förmodligen att en del av dessa allmänna parkeringsplatser måste ersättas. I dagsläget verkar det som ett parkeringshus på Kampenhof är en rimlig lösning på det eventuellt framtida problemet. Mark för p-hus bör reserveras i en eventuell framtida detaljplan för området.

Gällande parkeringsnorm bör för bostäder redovisa p-platsbehov i form av antal platser per lägenhet i stället för som nu antal platser per 1 000 m² bruttoarea. Skälet är att det skulle ge ett enklare beräknings sätt.

Parkeringsnormen bör kontinuerligt studeras för att genom anpassningar revideras till det reella parkeringsbehovet. Vid detaljplaneupprättande kan alternativa normtal utnyttjas om särskilda skäl föreligger.

Både tillfälliga och permanenta parkeringsplatser i stadskärnan bör ha ett propert utseende. Markparkeringar bör mot gatan vara avgränsade med staket eller plank.

Korttidsangöring av turistbussar bör ske inom Kampenhofsområdet, förslagsvis vid befintlig parkeringsficka norr om Bohusläns museum. För långtidsuppställning av turistbussar kan befintlig parkering i anslutning till Bastiongatan vid hamnområdet användas.

Anpassning för rörelsehindrade

Vid anläggandet av gator och platser måste hänsyn tas till olika kategorier av nyttjare av stadsrummet. Stadens centrala delar skall vara tillgängliga också för personer med funktionshinder. Olika typer av markmaterial, nivå-skillnader mm måste studeras för att i varje enskilt fall erhålla den ur olika aspekter bästa lösningen. Det bör i sammanhanget konstateras att olika platser i staden ställer olika krav på material och utseende.

Det är av stor vikt att ett omsorgsfullt arbete läggs ned i projekteringsfasen likväl som under genomförandet.

I ett kommande gestaltningsprogram bör redovisas principer för val av material i olika delar av staden där anpassning för rörelsehindrade är en aspekt som måste belysas. Tillgängligheten till centrala platser och gångstråk för personer med funktionshinder skall bibehållas eller förbättras.

Gestaltning

Ett gestaltningsprogram bör upprättas som redovisar principiella ställningstaganden vad gäller materialval, färgsättning mm på byggnader, gator och platser. I ett gestaltningsprogram bör även ingå någon form av grönplan som redovisar principer för denna viktiga del i stadsbyggnadsgestaltningen.

KONSEKVENSBESKRIVNING

Många faktorer påverkar utvecklingen av samhället. Här görs ett försök att i sammanfattad och översiktlig form redovisa vilka konsekvenser de åtgärder som föreslås i översiktsplanen för centrala Uddevalla kan komma att innebära.

Först redovisas ett försök till riktninganalys som belyser centrala stadens möjligheter att utgöra ett livskraftigt samhälle på lång sikt. Därefter redovisas hur planens förslag står i överensstämmelse med uppställda mål i programarbetet samt vilka kvarstående konflikter som kan förekomma.

Riktninganalys

Om stadskärnan i Uddevalla skall fortsätta utvecklas så att den även framgent utgör det kommersiella, kulturella och utbildningsmässiga centrumet i regionen så måste de förutsättningar som byggt upp staden utnyttjas och utvecklas. De historiska aspekterna blir därför väsentliga som bakgrund och avstamp inför den fortsatta utvecklingen.

Det handlar om att ta tillvara det för Uddevalla centrum unika och låta det få genomslag samt utgöra ledstjärnan i det fortsatta arbetet med att utveckla stadskärnan. Det kan handla om att bygga rutnätsstaden färdig, att anpassa gator och platser till den historiska miljön samt att utveckla kontakten med vattnet och stadsbergen.

Att satsa på centrala staden innebär att det skapas förutsättningar att nyttja tillgängliga resurser på ett optimalt sätt. Den relativt täta, mellanstora staden har service, handel och bostäder på gångavstånd. I en stadskärna av Uddevallas storlek finns många av dessa funktioner samlade inom ett begränsat geografiskt område. Ett attraktivt stadscentrum skapar förutsättningar för att dessa funktioner skall överleva och utvecklas.

Det är därför av stor vikt att resurser satsas på stadskärnan så att den kan fortsätta att utvecklas.

Centrala Uddevallas utveckling mot en kretsloppsanpassning kan inte enbart ses ur centrumperspektivet, utan måste ses i ett större sammanhang där även omlandet ingår i utvärderingen. Men att utnyttja befintliga resurser, sedan tidigare exploaterade markområden samt att anpassa trafikmiljön till de oskyddade trafikanternas villkor bör utgöra viktiga utgångspunkter i ett sådant synsätt, varför man kan hävda att stadskärnan har förutsättningarna för att kunna utgöra ett, samt vara del i ett, långsiktigt hållbart samhälle.

I ett komplext samhälle finns naturligtvis alltid faktorer som utgör negativa sidor i sammanhanget. Stadens topografi, struktur och storlek gör att biltrafiken inom vissa stadsavsnitt innebär en miljöpåverkan. Denna påverkan bör på sikt åtgärdas. Sett i ett större sammanhang kan man emellertid hävda att stadens täthet innebär ett, relativt sett, lågt bilutnyttjande vilket medför positiva effekter på samhället i stort.

En riktninganalys (så som den redovisas i Grundelius: Villkor för en hållbar utveckling, 1994) skall visa om ett beslut eller en åtgärd leder i riktning mot en långsiktigt hållbar samhällsutveckling eller ej. Metoden är inte på något sätt entydig eller exakt utan snarast en checklista som kan användas

för att belysa ett antal väsentliga frågor. Metoden kan utvecklas och preciseras i takt med dess tillämpning i olika sammanhang. Den kan ha ett betydande värde bl a genom att frågan om hållbar samhällsutveckling på så sätt ges en konkret innebörd i de vardagliga planerings- och beslutssituationerna. Både frågeställningarna och svaren måste emellertid tolkas med viss försiktighet.

Nedanstående sex frågor (i *kursiv* stil) är relativt allmänna och kan användas i skilda sammanhang. Principen är att om svaret på samtliga frågor blir "ja", så står planen inte i konflikt med en utveckling mot ett långsiktigt hållbart samhälle. Vid "nej" som svar får betydelsen av detta ställas i relation till alternativ, kunskapsunderlag mm. I vissa fall är kanske inte samtliga frågor relevanta att ställa. Det bör observeras att de sex svaren är relativt allmänt hållna och baseras på planens åtgärdsförslag - och centrala Uddevallas förutsättningar - i mer eller mindre generella termer.

1. Minskar energianvändningen? Övergår vi till att använda förnyelsebara energikällor?

- Den relativt täta stadsmiljön innebär fördelar bl a ur kommunikationssynpunkt; förutsättningar finns för t ex utnyttjande av kollektiva transportmedel, att gå, att cykla - många målpunkter inom ett begränsat område kan minska transportbehovet och därmed energianvändningen. Det utbyggda fjärrvärmenätet skapar förutsättningar för ett utnyttjande av förnyelsebara energikällor på ett praktiskt genomförbart sätt.

2. Ökar naturens energiuppsyggande kapacitet? Ökar naturens biologiska mångfald?

- Om sedan tidigare exploaterade områden återanvänds/bebyggs, så kan man åtminstone hävda att de inte minskar. Men dessutom viktigt att centrala stadens naturområden (i form av stadsbergen och parkerna mm) inte exploateras.

3. Skapas slutna kretslopp för materia?

- Nej, inte mer här - och inte i dagsläget - än på andra ställen i samhället.

4. Håller vi oss inom gränserna för vad naturen och människorna tål?

- En stad innebär (med automatik?) en påfrestning både på natur och människor. De åtgärder som föreslås i den här planen bedöms emellertid inte i sig försämra situationen.

5. Löser vi flera problem samtidigt i ett helhetsperspektiv utan att samtidigt skapa nya?

- Man kan rentav säga att det är ett av huvudmotiven med det här planarbetet; att visa på lösningar som i ett helhetsperspektiv är de bästa för centrala Uddevalla.

6. Tillämpar vi försiktighetsprincipen? Allt går ju inte att beräkna i förväg!

- Försiktighetsprincipen kan också sägas utgöra ett av huvudmotiven för planarbetet; att ta tillvara det befintliga - det som under generationer byggts upp, att utnyttja sedan tidigare exploaterad mark osv.

Sammantaget och sammanfattningsvis bedöms de åtgärder som redovisats innebära att centrala Uddevalla har förutsättningar att bli ett för människorna i staden på bästa sätt långsiktigt hållbart samhälle.

Måluppfyllelse

I det inledande programarbetet uppställdes målsättningar som skulle ligga till grund för det fortsatta arbetet. Nedan återges målformuleringarna kommenterade med hänsyn till hur föreslagna åtgärder bedöms uppfylla dem i generella termer.

Den övergripande målsättningen lyder så här: *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 Bäveån och Byfjorden lyder målsättningen så här: *Bäveån och Byfjorden skall upplevas som magneter i staden, istället för som barriärer.*

Stadsbergen gavs följande målsättning: *Stadsbergen skall bevaras och utnyttjas som identitetsskapare, men de måste göras mer tillgängliga.*

Den historiska staden gavs följande målsättning: *Slå vakt om den historiska miljön som är en del av stadens identitet och betona och förstärk stadens läge som en brytpunkt för kommunikationer.*

Målsättningen för stadsmiljön i övrigt presenterades så här: *Variation och mångfald skall skapa förutsättningar för en levande och vacker stad med en långsiktigt hållbar utveckling där människors behov och önskningar tillfredställes.*

Målsättningarna är allmänt hållna varför man utan större svårighet kan hävda att föreslagna åtgärder uppfyller målsättningarna.

Sett i ett miljömässigt/ekologiskt perspektiv innebär åtgärderna sammantaget positiva effekter. En satsning på stadskärnan innebär ett tillvaratagande

av befintliga resurser. Vi behöver inte ianspråkta jungfrulig naturmark. Tvärtom låter vi t ex stadsbergen förbli oexploaterade samt förhoppningsvis utvecklade till oaser för stadens befolkning, gäster, växter och djur. Att ta tillvara stadskärnans resurser innebär att vi utnyttjar försiktighetsprincipen för att bibehålla en framtida handlings- och valfrihet.

Sociala aspekter kan innebära överväganden om både skadliga miljöbetingelser och betydelsen av goda levnadsförhållanden. På minuskontot bör nämnas bullerförhållandena på vissa platser i staden. Positivt är att vi skapar möjlighet till ett utökat boende i staden som bör leda till ett väl integrerat samhälle, under förutsättning att varierade upplåtelseformer och lägenhetsstorlekar erbjuds. Kombinationen med många arbetsplatser förstärker möjligheten till integration. En god servicestruktur och en bra kollektivtrafikförsörjning ger god tillgänglighet. Ett tillvaratagande av den historiska miljön kan utgöra grogrunden för en kulturell identitet i staden som i sin tur kan innebära delaktighet och gemenskap. Social trygghet innebär att det finns förutsättningar för ett socialt nätverk och en viss social kontroll i omgivningen. Dessa förutsättningar bedöms finnas i stadskärnan, liksom stadskärnan med sin varierade bebyggelse ger förutsättningar att länge bo kvar i området. Ett visst mått av social otrygghet beroende på nöjesaktiviteter i stadskärnan på kvällar och nätter bör emellertid inte underskattas.

Samhällsekonomiskt är stadscentrum navet kring vilket det mesta i kommunen snurrar. Att genomföra föreslagna åtgärder bedöms ytterligare förstärka detta faktum. Kommunalekonomiskt kan naturligtvis åtgärderna innebära att resurser måste satsas. På det hela taget måste emellertid detta ses i ett långt tidsperspektiv med etappvisa utbyggnader som får göras när den kommunala ekonomin så tillåter.

Kvarstående konflikter

Inledningsvis bör kunna sägas att generella konflikter inte kvarstår vad gäller åtgärder inom den gamla rutnätsstaden. Det bör vara ett allmänt intresse att de hål som finns i strukturen bör byggas igen. Detsamma bör kunna sägas om föreslagna åtgärder i gatusystemet, även om de innebär ett investeringsbehov.

Buller- och avgasproblematiken är en kvarstående konflikt som måste ses i ett helhetsperspektiv. Ambitionen måste vara att få till stånd en så god miljö som möjligt, men vidtagna åtgärder måste ske i ett avvägt sammanhang med andra viktiga faktorer som påverkar livet i staden.

Inre västerleden innebär en stor investering som inte förbättrar miljön i stadskärnan i övergripande termer. Däremot skulle byggandet av leden innebära en välbehövlig avlastning av Västerlånggatan. Inre västerleden bör därför redovisas som reservat i planen.

På Kampenhofsområdet har länge funnits ett exploateringsintresse. Samtidigt utgör området en viktig resurs när behov finns av tillfälliga markutnyttjanden samt vid större evenemang då det krävs ett stort antal parkeringsplatser. Konflikten mellan dessa båda ytterligheter är mycket svårlöst, varför fortsatta studier och diskussioner behövs innan slutgiltig ställning tas i frågan. Som tidigare redovisats är det av största vikt att inte området successivt och slumpmässigt övergår till annan, oönskad användning. Kampenhofsfrågans lösning måste ses i ett sammanhang. En konkret konflikt i sig är emellertid miljön inom området idag. Mer träd och avgränsningar med t ex staket skulle behöva komma till stånd ganska omgående.

Norra Hamnen bör också utredas ytterligare innan definitiv ställning tas. Konflikter med hänsyn till de geotekniska förhållandena samt omgivningspåverkan bör utredas vidare.

Södra Hamnen är ett specialfall där åtgärder inte bör vidtagas så länge etablerade verksamheter fungerar i området.

FORTSATT ARBETE

I generella termer bör det fortsatta arbetet med centrala Uddevalla utgå från att vi skall försöka finna så bra helhetslösningar som möjligt som kan stärka stadskärnans attraktionskraft och som står i överensstämmelse med de uppställda målsättningarna. Ambitionen skall vara att eftersträva lösningar som ger möjlighet till ett variationsrikt och flexibelt centrum som tål de förändringar som vi vet kommer att ske framgent. Detta arbete bör ske i samverkan med de parter som har intresse av stadscentrums utveckling.

Konkret behöver fortsatta planmässiga studier ske av *Kampenhofsområdet* så att ett bra beslutsunderlag kan framställas. Detsamma gäller studier av *Norra Hamnen*. Södra Hamnen bör inte utredas vidare för närvarande.

Ett *gestaltningsprogram* behöver upprättas. Detta program skall bl a innehålla riktlinjer för kommande detaljplaner, riktlinjer för utformandet av gator och platser samt riktlinjer för hur grönskan skall tas tillvara och utvecklas i stadsrummet.

Inom vissa kvarter måste nya *detaljplaner* upprättas innan ny bebyggelse kan komma till stånd. Då kommer översiktsplanens rekommendationer att omvandlas till planbestämmelser i samverkan med fastighetsägare, brukare och myndigheter.

Ett klarläggande av stabilitetsförhållandena inom befintliga bebyggelseområden bör göras där så inte skett tidigare.

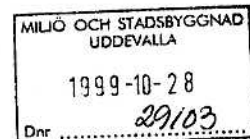
LÄNSSTYRELSENS GRANSKNINGSYTTRANDE

Enligt 4 kap 2§ PBL så skall till översiktsplanen fogas det granskningsyttrande som länsstyrelsen avgett i samband med utställning av planförslaget. Granskningsyttrandet redovisas här i något förminskad form.



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALAND

Plan- och bostadsenheten
Margareta Wallin



1999-10-28

Dnr 29103

K 994762

Granskningsyttrande
1999-10-25

Diarienummer:
201-22592-99

Sid 1(3)

Uddevalla kommun
Miljö och Stadsbyggnad

451 81 UDDEVALLA

Länsstyrelsens granskningsyttrande enligt 4 kap 9§ PBL över utställt förslag till fördjupning av kommunens översiktsplan för CENTRALA UDDEVALLA, Uddevalla kommun

Utställningshandlingar daterade i maj 1999.

1. Sammanfattning

Länsstyrelsen bedömer att behandlingen av **riksintresset** för järnvägen i föreliggande plan har vissa brister. Förtydliganden krävs på några punkter. Bristerna kan dock förväntas åtgärdas under den rullande processen kring översiktsplanen.

Mellankommunala samordningsfrågor behandlas i den kommuntäckande planen.

Länsstyrelsen bedömer att behandlingen av **Hälsa och säkerhet** har fått en godtagbar behandling. Fortsatt och fördjupad behandling krävs dock, men bristerna kan förväntas avhjälpas i den fortsatta fysiska planeringen.

2. Allmänt

De synpunkter som Länsstyrelsen framförde i samrådet den 22 januari 1999 har i flera avseenden beaktats. Föreliggande dokument är en sammanslagning och revidering av tidigare redovisat program (april 1997) och plan (oktober 1998). Planförslaget har på så sätt blivit tydligare än i samrådsskedet. Länsstyrelsen anser dock att planen kunde blivit ännu tydligare om slutsatser och ställningstaganden fått en klarare struktur.

3. Riksintressen

Fördjupningsområdet tangeras av Bohusbanan och Älvsborgsbanan som båda är av riksintresse.

Den upprustning av Bohusbanan som genomförts och fortgår samt förändringar i samhället som medför ändrade resmönster är faktorer som talar för en ökande trafik på Bohusbanan. En markanvändning som försvårar järnvägens utnyttjande i framtiden kan därför inte godtas.

För Uddevalla och dess innerstad innebär detta att åtgärder inom befintlig eller tillkommande bebyggelse i anslutning till järnvägen som kan försvåra

järnvägens utnyttjande ej får vidtas, bl a skall Banverkets och Naturvårdsverkets riktvärden för god miljö kvalitet avseende buller och vibrationer alltid beaktas i den kommunala planeringen. Vidare skall ny bebyggelse eller fastighetsbildningar i närheten av järnvägen särskilt prövas. Länsstyrelsen hänvisar till Banverkets yttrande som bifogas.

Både länsstyrelsen och kommunen inser att den äldre bebyggelsen intill järnvägen har stor betydelse för stadens karaktär. Detta har också understrukits av kommunen. Mot detta står nödvändigheten av att järnvägstrafiken/riksintresset kan bibehållas och utvecklas, inte minst vad gäller turtätheten.

Länsstyrelsen anser att det måste vara en angelägen uppgift för kommunen att i dialog med Banverket försöka hitta fysiska och tekniska lösningar på hur båda dessa element ska kunna bestå och utvecklas. Mot bakgrund av Banverkets yttrande kan riksintresset inte anses tillgodosett med stöd av föreliggande dokument. Länsstyrelsen anser det dock inte osannolikt att en fortsatt dialog kan utmynna i fysiska och tekniska åtgärder som kan tillgodoses båda. Dessa möjligheter måste snarast prövas i en programdiskussion.

4. Hälsa och säkerhet

Avsnittet om "Hälsa och säkerhet" har kompletterats på flera punkter. Så vitt Länsstyrelsen kan utläsa är dock dokumentet inte komplett. Vissa allvarliga riskfaktorer saknas. Dokumentet ger istället en mera visionär bild av hur de olika kvarteren skulle kunna utvecklas på ett bra sätt. Det är viktigt för den intresserade allmänheten att kunna utläsa utvecklingsambitionerna.

Länsstyrelsen anser dock att det för upplysnings skull är angeläget med en mera konkret redovisning. Eftersom detta är ett viktigt underlag för allmänheten bl a för att kunna utläsa miljö- och riskfaktorer är det exempelvis värdefullt att på en karta kunna utläsa var olika sådana verksamheter finns eller har förekommit.

Länsstyrelsen förutsätter att de restriktioner som föranleds av exempelvis förorenad mark till fullo kommer att beaktas i det fortsatta planeringsarbetet och att kommunen har sammanställt och använder ett planeringsunderlag som tydligt visar detta.

Trafiksäkerhet

Länsstyrelsen delar Banverkets uppfattning att plankorsningar måste betraktas som en stor säkerhetsrisk vid järnvägen och därför särskilt bör uppmärksammas i kommunens fortsatta fysiska planering. Kommunen bör i dialog med Banverket studera möjligheterna att långsiktigt öka säkerheten genom att skapa planskilda korsningar.

Geoteknik

Statens geotekniska institut rekommenderade i samrådsskedet en komplettering av texten rörande klarläggande av stabilitetsförhållandena inom befintliga bebyggelseområden. Kompletteringen bör, i enlighet med vad som

föreläsa i kommunens samrådsredogörelse, införas i utställningshandlingen. Institutet har från geoteknisk synpunkt ingen övrig erinran. Länsstyrelsen hänvisar till SGI: s yttrande som bifogas.

5. Övrigt

Det är angeläget att de övergripande strukturerna, exempelvis trafikstrukturen, får en tydligare koppling till de föreslagna åtgärderna i fördjupningen. Länsstyrelsen delar Banverkets uppfattning att det är viktigt med en samordning av den regionala kollektivtrafiken som ett medel att stärka Centrala Uddevallas roll som centrum i kommunen och regionen. Åtgärder som underlättar främst fotgängarkontakten mellan centrum, järnvägsstation och Kampenhofterminalen bör därför redovisas i förslaget.

Det är önskvärt att kommunen gör en trafiknätsanalys för Centrala Uddevalla och inarbetar den i fördjupningen. Länsstyrelsen hänvisar till Vägverkets yttrande som bifogas.

6. Beredning

Vid beredningen av detta ärende har olika statliga sektorsföreträdare givits tillfälle att lämna synpunkter på planförslaget. I den slutliga handläggningen har länsarkitekt Sven Öjersjö deltagit.


Göran Bengtsson


Margareta Wallin

Bilaga för kännedom:

Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från Banverket västra Banregionen 1999-08-16, Statens geotekniska institut 1999-06-10, samt Vägverket Region Väst 1999-07-16.

Kopia till: Enligt sändlista,
MAPE/akten, pärmen