



2019-03-04

Lunds kommun
Stadsbyggnadskontoret

stadsbyggnadskontoret@lund.se

Samrådsyttrande, detaljplan för del av Helgonagården 8:1 m fl i Lund,
Lunds kommun (Ideontorget)
Er beteckning PÅ 26/2016a

Sammanfattning

Lunds Naturskyddsförening, LNF, anser att planförslaget för Helgonagården 8:1 bör omarbetas så att det främjar miljö kvalitetsmålen begränsad klimatpåverkan och god bebyggd miljö. Förslaget är negativt för klimatmålet genom att uppmuntra till biltrafik trots att förutsättningarna för andra transportsätt är goda. Vidare har vi svårt att se hur den föreslagna gestaltningen ska kunna utveckla området till en attraktiv offentlig plats med ett rikt stadsliv.

LNF:s synpunkter

Planområdet kännetecknas idag av storskalighet och ödslighet som inte främjar möten mellan människor. Stora parkeringsytor dominerar och växtlighet är sparsamt förekommande. Det ser helt enkelt trist ut och man kan ifrågasätta om ytterligare stora byggnadsvolymer är rätt sätt att skapa en mänskligare miljö.

Det behövs mer grön rekreationsyta centralt inom planområdet. I förslaget hänvisas till att Forskarparken ska ges bättre kvaliteter, men det kan inte kompensera för att den är mycket liten och ligger långt bort från Ideontorget. Dessutom ska Forskarparken utgöra fördröjningsdamm vid skyfall, vilket knappast kan kombineras med lekutrustning eller annan möblering.

LNF föreslår att växtlighet används för att dela upp markytorna i mindre rum. Vegetation i olika former bidrar till bättre mikroklimat, fördröjning av dagvatten, renare luft och ger en positiv upplevelse. Väl utvecklade trädkronor kan i någon mån dämpa de kraftiga vindar som uppstår mellan de stora huskropparna. Dagvattnet kan med fördel ledas i gräsklädda svackdiken, som rymmer större volymer än rör.

Området är väl försett med kollektivtrafik och har kort avstånd till stadens centrum. Förutsättningarna att, i enlighet med LundaMaTs III, prioritera gång, cykel och kollektivtrafik framför personbil är goda. Närheten till motorvägen och särskilt den nya planerade avfarten motverkar dock möjligheterna att begränsa motortrafiken för att nå miljömålen minskad klimatpåverkan och hållbar stadsutveckling.

Parkeringsfrågan har avgörande betydelse här. I planbeskrivningen hänvisas till parkeringsutredningar som fastighetsägarna har låtit utföra. Uppgifterna är kortfattade men det framgår att beläggningsgraden idag är låg. Likväl beräknar kommunen den

framtida parkeringsefterfrågan utifrån sin parkeringsnorm som uppenbarligen idag överskattar den faktiska efterfrågan. Det riskerar att leda till överutbud av parkering, fördyrat byggande, subventionering av p-platser, och därmed onödig biltrafik med negativa miljöeffekter. Bara det faktum att det idag finns lediga, billiga parkeringsplatser i området borde få kommunen att ifrågasätta och noggrant utvärdera sin parkeringsnorm innan de väljer att använda den som underlag för att ställa krav.

Detaljplanen föreslår underjordiska garage i kombination med att gällande parkeringsnorm ska tillämpas. I tät stadsbebyggelse kan parkeringsgarage vara rimligt, men det kan endast accepteras i kombination med att antalet parkeringsplatser hålls mycket lågt. Då finns det nämligen en möjlighet att det begränsade utbudet skapar en betalningsvilja som kan matcha de höga kostnaderna för att bygga garage under jord liksom de höga driftkostnaderna. Annars blir resultatet att dessa kostnader slås ut på alla, även de som inte äger eller pendlar med bil.

Kommunen bör ta sitt ansvar för att säkerställa att kostnaderna för parkering synliggörs genom att minska antalet platser som krävs, och verka för att kostnaderna bärs av dem som utnyttjar platserna. Underjordisk parkering bör begränsas starkt, och parkeringshus utformas så att de medger ombyggnad till annan verksamhet.

För Lunds Naturskyddsförening

Tomas Björnsson
ordförande