



Lunds kommun
Stadsbyggnadskontoret
Box 41
221 00 Lund

stadsbyggnadskontoret@lund.se

Yttrande över Parkeringsstrategi. Inriktning för parkeringsplanering i Lunds kommun

Sammanfattning

Lunds Naturskyddsförening, LNF, välkomnar att parkeringsfrågorna tas upp till debatt och att det görs ett försök till långsiktig strategi. Det föreliggande förslaget är dock ofullständigt och kräver en rejäl bearbetning innan det kan ligga till grund för ett beslut. Målen i LundaMaTs och LundaEko måste självfallet vara en del av beslutsunderlaget.

Skälen för vårt ställningstagande

Den kommande strategin ska avse Lunds kommun men förslaget behandlar bara Lunds stadskärna, alltså innanför gamla stadsvallen, och det som benämns stadsutveckling, alltså större nyexploateringar. Det lämnar den helt övervägande delen av staden och byarna utanför. Rimligtvis ska även dessa områden belysas. Gatuparkering är exempel på en fråga som bör behandlas i en kommunövergripande strategi.

Det nuvarande antalet bilparkeringsplatser föreslås bibehållas, utan närmare motivering. Var finns underlaget som visar att just detta antal är det bästa? Vilka vetenskapliga studier om förhållandet mellan biltrafik och utvecklingen i en citymiljö bygger förslaget på?

Avsnittet om Mårtenstorget på sidan 3 hör inte hemma i en strategi som ska avse generella förhållanden, inte en enskild plats.

LNF menar att ett mål för planeringen för stadskärnan ska vara att säkerställa rimlig tillgänglighet för alla slags besökande. Det kan ske på olika sätt, varav förslaget om strategiskt placerade parkeringshus är ett. Det är då lämpligt att redovisa vilka överväganden som avgör vad som är rimligt. I en trång stadskärna som Lunds finns olika intressen som inte alla kan tillgodoses



samtidigt. Vilka trafikantgrupper ska prioriteras? Hur tillgodoses tillgänglighet för gående, cyklister, personer med funktionsvariationer i förhållande till önskemål om utrymme för bilparkering för besök i butiker och restauranger? God framkomlighet för kollektivtrafiken i centrum bör påverka behovet av bilplatser.

Förslaget att korttidsparkering ska prioriteras i stadskärnan menar LNF är riktigt, liksom att gatuparkering ska utgöra ett mindre tilltalande alternativ än parkeringshus.

Vad gäller stadsutvecklingsområden är tanken om större gemensamma parkeringsanläggningar god. De bör ligga ovan mark, både med tanke på kostnaderna som de framtida parkeringskunderna ska vara villiga att betala, och den låsning för framtida planering som underjordiska garage innebär. Det tar flera tiotals år innan investeringen i ett underjordiskt garage kan anses vara avskriven, och förutsättningarna för nyttjandet kan hinna ändras långt innan dess. Mobilitetshus med blandad användning är en god idé för att öka användningen och tryggheten. Till de föreslagna servicefunktionerna vill vi lägga stödsäker cykelparkering.

Det är en god idé att genomföra en särskild utredning om pendlarparkeringar i anslutning till kollektivtrafiken. De behöver inte ligga i tätorterna utan snarare utgå från kollektivtrafikens stomnät. Särskilt måste man beakta konflikten mellan bilparkering och önskemålet att bygga bostäder nära kollektivtrafikens knutpunkter.

Vid pendlarparkeringar och samåkningsparkeringar ska också finnas plats för cyklar.

Slutligen instämmer LNF i det sista avsnittet om att tillgången på besöksparkering för cykel i stadskärnan ska förbättras. Det finns dock inga riktigt skarpa förslag om hur det ska gå till. Vi föreslår att tekniska förvaltningen får i uppdrag att utarbeta tydliga förslag till åtgärder.

För Lunds Naturskyddsförening

Tomas Björnsson, ordförande

Epost: cicero@rtb.se

Tfn: 046 - 13 81 58