



Lunds kommun
Tekniska förvaltningen
Box 41
221 00 Lund

tekniska.forvaltningen@lund.se

Yttrande över **Riktlinjer för parkering på gatumark i Lunds kommun**

Dnr: TN 2022/0376

Övergripande synpunkter

Lunds Naturskyddsförening LNF välkomnar att riktlinjer för parkering på gatumark tas fram, och att dessa även ger en hel del utrymme åt cyklisternas parkeringsbehov. Dock ställer vi oss tvivlande till hur de föreslagna riktlinjerna kan "stödja en hållbar stadsutveckling" som det talas om i texten. Som vi ser det bidrar inte förslaget nämnvärt till en minskad bilism, trots att detta är en absolut nödvändig del av ett hållbart samhälle.

Att klimatkrisen redan är här inser numera de flesta, och transporterens utsläpp är en starkt bidragande orsak till detta. Enligt en samstämmig forskning måste biltrafiken minska med 25 % om Parisavtalets mål ska kunna nås. Även kommunens egen LundaEko talar om att "utsläppen av växthusgaser från transportsektorn ska minska med minst 90 procent mellan 2010 och 2030". LNF efterlyser därför ett måldokument för biltrafiken i Lunds kommun i framtiden. Detta måldokument kan sedan i sin tur kan bli styrande för parkeringsutbudet.

När biltrafiken minskar blir det naturligt att i gengäld prioritera de gående, cyklisterna och kollektivtrafikanterna högre. Det bör bl.a. betyda att en hel del p-platser på trånga och starkt trafikerade gator tas bort. Även behovet av mer grönska i staden, både för ökad trivsel och för klimatanpassning, bör leda till ett minskat antal parkeringar på gatumark. Flera städer utomlands har idag genom enkelriktningar och borttagna gatuparkeringar åstadkommit en trevligare, renare och mindre bullrig gatumiljö. Här finns goda erfarenheter för Lund att ta efter.

Detaljsynpunkter

3.1 Ställningstagandet här avser troligen att korttidsparkering i stadskärnan prioriteras framför långtidsparkering. Det är knappast självklart att korttidsparkering ska prioriteras framför annan användning av gator och torg i stadskärnan (se vårt resonemang ovan).



3.2 Den mark i centrala staden som används för parkering ska regleras så att den får en hög beläggning och hög omsättning. Det betyder i regel avgifter och eventuellt tidsreglering. Om avgifter leder till låg beläggning på några ställen innebär detta slöseri med värdefull kommunal mark. Det bör då övervägas att på dessa ställen ersätta parkeringen med andra funktioner (bostäder, arbetsplatser, parker, cykelbanor och -parkering etc).

4.1 LNF välkomnar de positiva ställningstaganden som gäller cyklisternas behov, som föreningen länge påtalat. Föreningen efterlyser dock ett särskilt ställningstagande om att möjligheten till cykelparkeringar i stadskärnan ska öka.

Avgifter nämns inte i förslaget till riktlinjer. Det talas dock om en eventuell tidsreglering av cykelparkeringar, som kanske kan tänkas bygga på avgifter. Vad gäller avgifter anser LNF att det är svårt att hitta enkla tekniska lösningar, och att avgifter sannolikt leder till att många i stället parkerar sina cyklar på mindre lämpliga platser i närheten. Bara när det gäller skyddad långtids-parkering kan en avgift vara motiverad, och upplevas som acceptabel.

Ställningstagandet "bilparkeringsplatser kan övergå till cykelparkering" anser föreningen är bra, men alltför klen formulering. LNF förordar en mer tvingande formulering, som kan driva fram en snar utredning av vilka p-platser som på så sätt kan omvandlas.

6.2 Husbilar tar mer plats än vanliga bilar och passar inte i stadskärnan, anser LNF. Husbilar skulle i stället kunna ställas upp i Brunnshögsområdet, varifrån de som parkerar där kan ta spårvagnen ner till centrum (eventuellt med någon form av rabatterad turistbiljett).

6.3 Laddplatser reserverade för elfordon bygger in en ineffektivitet i systemet. P-platser med laddmöjlighet bör kunna användas även av andra fordon, så att de inte riskerar att stå tomma en stor del av dygnet. En möjlighet är att säkra tillgängligheten genom högre avgifter på dessa platser, vilket också minskar risken att elfordon står kvar länge efter laddning.

6.7 LNF anser det inte självklart att pendlarparkeringar bör finnas vid alla tåg- och kollektivtrafikterminaler. Vid centrala lägen, som Lunds C, kan ytorna bättre behövas för bostäder, affärer och arbetsplatser. Det är också tveksamt om längre pendling – även om den sker med kollektivtrafik – kan ingå i ett hållbart samhälle i någon större utsträckning.

7.3 Avgiften för boendeparkering bör motsvara avgiften för korttidsparkering. I annat fall utgör boendeparkeringen en omotiverad subvention som gynnar vissa boende på bekostnad av kommunen som helhet.

För Lunds Naturskyddsförening

Tomas Björnsson, ordförande

Epost: cicero@rtb.se, tfn: 0708-138158