



LUNDS
NATURSKYDDSFÖRENING

2008-03-18

Vision 2020
Box 41
221 00 LUND

Vision för Lunds centrum 2020

Sammanfattning

Miljömålen för hållbar utveckling och minskad klimatpåverkan måste vara grunden för utvecklingen av Lunds centrum, och ska genomsyra alla förslag. Den goda staden som skisseras i visionsdokumentet förutsätter kraftiga styrningar för att realiseras, och alla önskemål kan inte tillgodoses. LNF anser att kommunledningen måste våga fatta beslut som visar att miljömålen är allvarligt menade.

Lunds Naturskyddsförenings synpunkter

Utvecklingen av Lunds centrum hänger samman med dess omgivningar, även regionalt, och det är inte helt lätt att bara diskutera stadskärnan.

LNF vill därför poängtera, att en av de viktigaste förutsättningarna för att behålla och utveckla stadskärnans attraktionskraft är att den inte får dräneras genom stora handelsetableringar i stadens utkant.

För att minska transporternas energiförbrukning är det bra att arbetsplatser, service och bostäder ligger nära varandra (högst på cykelavstånd) och att funktionerna blandas. Det talar för att andelen bostäder i centrum ska öka, eftersom många människor nu pendlar in till sina arbeten i centrum. Det begränsade utrymme som står till buds för att förtäta inom den befintliga bebyggelsen anser LNF bör användas för bostäder hellre än verksamheter.

I den mån någon mark i själva centrum kan frigöras för nya ändamål anser LNF att möjligheterna att skapa mer växtlighet ska prioriteras. Grönska är viktigt för människors trivsel och hälsa, och har betydelse för det lokala mikroklimatet i stenstaden, som vindskydd och som temperaturutjämnare under sommarens värmeböljor. Boende i centrum ska kunna ha barn, och barn ska ha någon plats att röra sig på. Var finns barnperspektivet i visionen?

Det finns möjligheter att bygga bostäder i områdena alldeles utanför själva centrum, och avstånden är små. Här kan den önskade funktionsblandningen komma till stånd genom att fler verksamheter etableras i bostadshusens bottenvåningar.

I visionen anges att fotgängare och cyklister ska prioriteras i stadskärnan, och detta synsätt vill LNF applådera varmt. Vidare anges att



2008-03-18

kollektivtrafiken ska utvecklas – utmärkt! Därav följer att bussarna inte är problemet – de är en del av lösningen!

Det finns inga som helst möjligheter att uppnå miljömålen utan att radikalt begränsa omfattningen av biltrafiken, och största effekten här får man genom att minska antalet bilresor mellan staden och dess omland. Att vänta på tekniska lösningar för miraklet ”miljövänlig privatbil” finns det inte tid till. Även miljöfordon bidrar till trängsel, buller, markintrång, barriäreffekter och trafikolyckor. Det är orimligt att staden ska upplåta 10–20 kvadratmeter mark för varje bilist som vill ställa ifrån sig sitt fordon inom stadskärnan. Ett första steg mot en bilfri innerstad kan vara att ta bort alla gatuparkeringar i stadskärnan, då frigörs ytor som kan användas till planteringar, cykel- och gångytor. Ett större sammanhängande system av gång- och cykelgator tillsammans med gårdsgator utan parkering skulle göra centrum mer attraktivt.

En frågeställning som kommunen måste studera i en kommande utredning är hur leveranserna ska komma fram till affärer och restauranger på ett trafiksäkert och miljömässigt godtagbart sätt.

Om privatbilarna försvinner från gatorna ökar framkomligheten för kollektivtrafiken. Det måste gå snabbt att nå centrums olika delar med buss, eller spårtrafik – snabbare än med bil. LNF tar inte ställning till exakt vilka gator som busslinjerna ska trafikera. Vi vill understryka att kollektivtrafiken hör hemma i centrum, och vi ser inte busstrafiken som störande. Knutpunkten vid Botulfsplatsen har ett strategiskt läge och får gärna finnas kvar där. Med ett hänsynsfullt körsätt från bussförarnas sida (som det finns tekniska möjligheter att kontrollera) utgör bussen ingen stor trafikfara. Privatbilar vilkas förare inte har samma kontroll på sin körstil kan däremot verkligen innebära risker för andra trafikanter.

Ur klimatsynpunkt är det helt nödvändigt att styra över trafik från privatbilism till kollektivtrafik. Därför måste stadskärnan bli *mer* tillgänglig för kollektivtrafikresenärer, inte *mindre* genom att hållplatser och knutpunkter flyttas från stadskärnan till Lund C. Kollektivtrafiken är i många fall det enda färdmedelsvalet för barn, äldre och rörelsehindrade och för deras skull måste linjenätet vara finmaskigt i stadskärnan, där målpunkterna finns.

Prognoserna pekar mot en kraftig ökning av antalet tågresenärer vid Lund C. Området vid stationen måste därför studeras noga för att klara strömmarna av olika slags trafikanter på ett smidigt sätt, och för att behålla den färdmedelsfördelning till och från stationen som idag råder och som innebär att en överväldigande del av besökarna till Lund C anländer till fots, med cykel eller med kollektivtrafik. Ombyggnaden av Lund C får inte innebära att fler besökare och resenärer kommer dit med privatbil. Vi har svårt att förstå att det skulle finnas utrymme vid stationen för att skapa den knutpunkt som nu finns vid Botulfsplatsen, när man samtidigt måste skapa mer plats för fler regionala bussar och fler cykelställ. Bytet mellan olika färdmedel är ofta det mest negativa för

2008-03-18

en kollektivresenär, och det måste på alla sätt underlättas för att kollektivtrafiken ska vara attraktiv. Ytterligare ansträngningar måste till för att göra det möjligt att ställa cyklar inom rimligt avstånd från stationen.

LNF vill samtidigt poängtera vikten av att Lundalänken snarast konverteras till spårburen trafik. Det skulle innebära en statushöjning för kollektivtrafiken, och locka ännu fler resenärer och pendlare till kollektivtrafiken och till Lunds centrum.

LNF ser gärna att all taxitrafik till och från stationen hänvisas till Västra Stationstorget, och att möjligheterna att förbjuda biltrafik på Bangatan utreds. En sådan lösning skulle skapa bättre framkomlighet för bussarna med kortare restider som följd, samt göra det mycket mer trafiksäkert att cykla på Bangatan.

Att gräva ner järnvägen skulle lösa många problem. LNF anser likväl inte att det är en bra idé att driva, eftersom det inte finns realistiska möjligheter att det genomförs inom överskådlig tid. Däremot kan spåren och perrongerna byggas över, för att skapa bättre väderskydd och även möjligheter till handel och service. Transportkapaciteten måste öka och vi anser att man måste bygga fler spår söder om Lund C.

För Lunds Naturskyddsförening

Margit Anderberg

Grönegatan 7, 222 24 Lund
046-184140, 070-697 06 99
manderberg@bredband.net