



VÄXJÖ TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM
2015-08-26
meddelad i
Växjö

Mål nr P 2083-15

KLAGANDE

1. Jan Annerstedt
Sankt Laurentiigatan 10
222 21 Lund

2. Lennart Nord
Prennegatan 8 A
223 53 Lund

3. Marianne Rehnstedt
Sankt Laurentiigatan 10
222 21 Lund

MOTPART

Lunds kommun
Box 41
221 00 Lund

ÖVERKLAGAT BESLUT

Länsstyrelsen i Skåne läns beslut 2015-04-20 i ärende nr 403-4721-15, se bilaga 1

SAKEN

Detaljplan för spårväg i Lund, delsträcka Getingevägen-Tornavägen, Lunds kommun

DOMSLUT

Mark- och miljödomstolen avslår överklagandena.

BAKGRUND

Kommunfullmäktige i Lunds kommun (kommunen) beslutade den 18 december 2014 att anta detaljplan för spårväg avseende delsträckan Getingevägen-Tornavägen i Lund.

Kommunens beslut överklagades till Länsstyrelsen Skåne (länsstyrelsen) som i beslut den 20 april 2015 avvisade överklagandena.

Lennart Nord, Jan Annerstedt och Marianne Rehnstedt har nu överklagat länsstyrelsens avvisningsbeslut till mark- och miljödomstolen.

YRKANDEN M.M.

Lennart Nord yrkar som det förstås att han ska tillerkännas talerätt och att målet ska visas åter till länsstyrelsen för nytt beslut.

Jan Annerstedt och Marianne Rehnstedt yrkar som det förstås att de ska tillerkännas talerätt och att målet ska visas åter till länsstyrelsen för nytt beslut.

Lennart Nord anför huvudsakligen följande. Han bör betraktas som särskilt berörd och sakägare. Vid en planläggning av aktuell typ ska allmänheten kunna avge synpunkter för att i demokratiskt ordning kunna påverka planeringen.

Planeringsprocessen har haft grava fel. Väsentliga invändningar och förslag har inte tillgodosetts eller bekantgjorts beslutsfattarna inför godkännande och antagande av planerna. Den demokratiska ordningen enligt 5 kap. 17 och 23 §§ plan- och bygglagen har åsidosatts då man inte kan anföra besvär på annat sätt än att överklaga själva antagandet.

Länsstyrelsen borde tagit fasta på att han är medlem i föreningen Aktion för ett spårvägsfritt Lund. Han representerar föreningen och sig själv som professionell. Föreningen är en miljöförening i enlighet med 16 kap. 13 § miljöbalken.

Det är endast genom ett överklagande av en antagen plan som möjligheter till korrigering av lagstridigheter finns.

Kommunens uppdelning av projektet med spårväg i Lund genom sex detaljplaner gör att det saknas en helhetssyn.

Detaljplanen överensstämmer inte med gällande översiktsplan.

Jan Annerstedt och Marianne Rehnstedt anför huvudsakligen följande.

Det borde ha varit en detaljplan inte sex

Mark- och miljödomstolen bör upphäva samtliga detaljplaner kopplade till spårvägens Etapp 1. Det skulle ge kommunens stadsbyggnadskontor och tekniska förvaltning utrymme att förbättra och förnya även dessa detaljplaner så att alla sex detaljplanerna samtidigt kan anpassas till de högt ställda kraven på detaljplaner enligt plan- och bygglagen.

Etablering av spårväg utgör i alla avseenden en helhet i förhållande till den byggda omgivningen. Det handlar om en sammanhängande, integrerad systemlösning. Men denna systemlösning har alltså av Lunds kommun delats upp på sex detaljplaner. En så sammanhängande systemplanering borde ha presenterats som en enda detaljplan med samma grundläggande ramar och förutsättningar. Det går nämligen inte att ta självständig ställning till bara en av dessa sex detaljplaner utan att samtidigt se till konsekvenserna för de övriga fem. Ett exempel: Om bara en av detaljplanerna inte kan godkännas - för att den inte uppfyller PBLs eller miljöbalkens krav - blir konsekvensen att ett samlat spårvägsprojekt uppdelat på de övriga detaljplanerna inte kan genomföras. Varje detaljplan har en direkt påverkan på helheten i form av t ex trafikflödets intensitet och därmed gnissel och annat buller från spårvagnarna, andelen partiklar i omgivningen och andra för oss boende negativa inslag, etc.

Från ett sakägarperspektiv måste vi också förhålla oss till helheten – så som kommunen redan gör med spårvägens Etapp 1 - för att bättre förstå de samlade konsekvenserna för just vår del av systemlösningen. Vad gäller detaljplanerna måste vi som sakägare ges samma möjlighet att ge synpunkter både på helheten och på hur helheten påverkar den del av infrastrukturen och kollektivtransporterna som placeras och flödar bara några få meter från var bostad och arbetsplats.

Vår uppfattning är att Lunds kommun aktivt planerat och medvetet valt att stycka upp sin egen helhetsplan för Etapp 1 av spårvägsprojektet i sex detaljplaner för att undvika att ge oss enskilda sakägare reella möjligheter att ifrågasätta valet av samlad transportlösning för den aktuella sträckan. Man har, så som vi ser det, försökt undvika att öppna upp för konkreta synpunkter från sakägarna på de aktuella, moderna alternativen till spårväg, alternativ som skulle kunna göra en stadsutveckling mera fri från större ingrepp i stadsmiljön som en spårväg dessvärre innebär.

Vi får därmed med denna uppdelning mindre möjligheter att göra vår del av staden mera utvecklingsbar och mera öppen för ständig förändring, mera attraktiv, hållbar och klimatanpassad, vilket lätt kan göras via en flexibel elbuslösning. För oss som är boende och verksamma vid den föreslagna spårvägssträckan, borde möjligheten finnas att påverka den närmsta omgivningen, inte att begränsa våra möjligheter med en trafiklösning som inte är utvecklad för vår tid och våra förhållanden.

När Lund förra gången (för ca 100 år sedan) stod inför valet att etablera spårväg i stadsmiljön valde man med sin tids insikter och klokskap att utveckla stadskärnan utan stora trafikala ingrepp. Den generationen stadsplanerare gav därmed oss sentida lundabor en attraktiv stadsmiljö med egen karaktär, som fortsätter att utvecklas.

Spårväg som redskap för genomgripande stadsplanering

Ingen annan kommun i Sverige - som inte redan har eller har haft spårväg - överväger idag att bygga spårväg, när det redan finns en rad alternativa, främst laddningsbara elbussar och andra eldrivna fordon.

Vi tror att en kommun med större ansvar för sina medborgare än Lund, hade låtit de berörda sakägarna granska och bedöma effekterna av en spårvägsinvestering mera samlat och helhetligt och därmed givit medborgarna chans att påverka den byggda miljön. Det hade inneburit att de demokratiska intentionerna bakom plan- och bygglagens paragrafer hade fått ett större praktiskt genomslag.

Så här skriver Lunds kommun till Trafikverket med anledning av kommunens ansökan 2015 om statsbidrag till spårvägen: "Spårvägen i Lund är det första nya spårvagnssystemet som byggs i landet på 100 år." (citrat ur Förslag till Stadsmiljöavtal Lunds Kommun. Skrivelse till Trafikverket, Lunds kommun, 2015). Och det heter vidare i samma skrivelse: "Spårvägen blir en drivkraft för lokalisering längs stråket vilket i sin tur ökar resandeunderlaget."

Vi som bor och arbetar längs den planerade spårvägssträckningen, som för övrigt sammanfaller med den s k Lundalänken på sträckan mellan sjukhuset och E22, påverkas direkt av de stora förändringar som kommunen planerar för längs hela sträckan. Förändringarna förutsätter en omfattande expansion och förtätning av bostäder och övriga fastigheter längs hela sträckan.

Projekten längs stråket är nära förbundna element av en stadsutveckling som underordnas det spårvägssystem som kommunen vill starta vid Lund C och fortsätta - i sin första etapp - till Brunnshög. I en annan, ännu inte fullt planerad etapp, skall den gå vidare längs stadens östra delar respektive in i den medeltida stadskärnan via Bangatan, Klostergatan, förbi Domkyrkan) och in på Stora Södergatan. Jfr. linjdragningarna i den översiktsplan för Lunds kommun som senast förnyades i juni 2014 av Lunds kommunfullmäktige och länsstyrelsen.

Genom att välja just spårväg som lösning för kollektivtrafiken får man en extremt dyr, föga anpassbar och ekonomiskt riskfylld investering jämfört med t ex elbuss, som kan köras med lika hög kapacitet och hastighet, tystare och utan avgaser, sam-

tidig som elbussarna också har bättre energiekonomi, överlägsen flexibilitet och högre verkningsgrad än motsvarande spårvagnar.

Det saknas en detaljerad redogörelse för genomförandet

Vi menar alltså att flera av de synpunkter vi tidigare har framfört på den detaljplan som berör oss som sakägare allra närmast (Clemenstorget/Lund C - Bredgatan) också har bäring på övriga detaljplaner på sträckan, vilket i sin tur bör föranleda att domstolen medverkar till att Lund kommun kommer att behöva kunna göra konsekvensändringar i eller helt enkelt upphäva övriga fem detaljplaner, som alla syftar till anläggning av spårväg. Jfr. 13 kap. 11 § plan- och bygglagen.

Genomförandet av en detaljplan ska grundas på en väl genomtänkt planbeskrivning. Till en detaljplan ska fogas en beskrivning av hur planen ska förstås och genomföras. Av beskrivningen ska det bland annat framgå vilka organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för att planen ska kunna genomföras på ett samordnat och ändamålsenligt sätt. Det ska också framgå vilka konsekvenser dessa åtgärder får för fastighetsägarna och andra berörda. Planbeskrivningen ska även innehålla information om kommunen avser att ingå exploateringsavtal, avtalens huvudsakliga innehåll samt vilka konsekvenser avtalen får för genomförandet.

För en så stor och genomgripande investering som byggandet av en spårväg som löper genom en del av den gamla stadskärnan i Lund, så måste det finnas en detaljerad beskrivning av hur detaljplanen ska förstås och hur den skall genomföras. Spårväg över Clemenstorget och vidare längs S:t Laurentiigatan med passage över Norre Port innebar ett mycket stort och sannolikt ett näst intill oåterkalleligt ingrepp i Lunds medeltida stadsbild. Det är också sannolikt att det krävs ett stort antal exploateringsavtal. Hur dessa avtal skall komma till stånd, givet underlaget för detaljplanerna, och vilka konsekvenser de får finns inte redovisade på ett fyllestgörande sätt i detaljplanen. Vi hänvisar här bla till kraven i PBL 4 kap, paragraferna 31 och 33.

Radikalt ändrat underlag för detaljplanen: Bussarna försvinner

Sedan vart överklagande till länsstyrelsen av kommunens beslut om detaljplan för spårvägsavsnittet Clemenstorget-Bredgatan har en av de viktigaste planeringsförutsättningarna i den aktuella planbeskrivningen ändrats. En av detaljplanens viktigaste grunder håller på att ändras, Stadsbyggnadskontoret har nämligen efter samråd med Kommunstyrelsens AU i de nya planeringsförutsättningarna tagit bort busstrafiken helt från Sankt Laurentiigatan. I den detaljplan som vi har att yttra oss över och som vi nu formellt överklagar står: "På Sankt Laurentiigatan kombineras spårvägstrafik med busstrafik. Gång- och cykeltrafiken fortsätter löpa på bägge sidor om gatan. Längs gatan prioriteras spårtrafik, busstrafik och gång- och cykeltrafik. I Sankt Laurentiigatan använder spårväg och bussar samma körfält. Markbeläggningen är hårdgjord". Nu ändras förutsättningarna för detaljplanen radikalt: Hela busstrafiken skall enligt nya planer ändra körväg från nuvarande linjer som från Lund C via Sankt Laurentiigatan för att istället ledas från Lund C via Spolegatan och Kung Oskars väg. I ett brev av den 22 maj 2015 från trafikplaneringschefen i Lunds Kommun framgår: "Vi har under planeringsarbetet med Lund C haft dialog med Skånetrafiken, som liksom oss kommuntjänstemän tyckt detta är en intressant lösning. Huvudsyftet med att leda bussarna via Spolegatan/Kung Oskars väg är att få barriärfria byten och en mer attraktiv stationsmiljö vid resecentrum och Clemenstorget. Under arbetets gång landade vi i slutsatsen att fördelarna med ändra körväg är större än nackdelarna, varför vi valde att ha detta som inriktning i ramprogrammet (för Lund C)". Att detta får negativa, radikala konsekvenser för oss som bor och arbetar vid Sankt Laurentiigatan har man inte tagit hänsyn till. Bara genom tillfalligheter har vi fått upplysningar om att de nu aktuella detaljplanerna håller på att ändras redan innan de hunnit träda i kraft. Linjedragningen från Sankt Laurentiigatan till Spolegatan och Kung Oskars väg är visserligen ännu inte formellt beslutad (det beräknas ske efter sommaren 2015), men det förefaller sannolikt att den också kommer att ingå i den pågående översynen av Stadsbusslinjerna i Lund, som Lunds kommun och Skånetrafiken gemensamt genomför.

Det är också sannolikt att de många regionbusslinjerna, som också går över Sankt Laurentiigatan flyttas. Även detta ger en markant sämre service för besökande vid Region Skånes tandläkarcentral, Sankt Laurentiigatan 10 och på den vårdcentral för specialistvård som finns i samma byggnad. Dessa förändringar av de kollektiva kommunikationerna längs Sankt Laurentiigatan innebar en radikal församring också för oss boende.

Möjligheterna för framtida busstransport via det som länge kallats "Kunskapsstråket" minskar radikalt. Gatan ändrar karaktär och mister den nära kopplingen mot universitets- och sjukhusområdet via bussarna. Vi som bor vid Sankt Laurentiigatan förlorar kvaliteter i stadsmiljön. Det nuvarande "Kunskapsstråket" har sin början på Clemenstorget och går förbi vår fastighet vid Sankt Laurentiigatan, vidare längs Biskopsgatan och därefter passeras den nedre delen av Sölvegatan med den största koncentrationen av universitetsinstitutioner med ett stort antal forskare och lärare, studenter och besökare.

Spårvägens första hållplats vid Kunskapstråket ligger däremot först vid LTH, dvs långt efter Sölvegatans nedre delar, med många arbets- och mötesplatser.

Lämpligheten av att anlägga spårväg prövas inte

Enligt PBL skall framgå de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för att detaljplanen ska kunna genomföras på ett samordnat och ändamålsenligt sätt samt vilka konsekvenser dessa åtgärder får för fastighetsägarna och andra berörda. Vidare ska det framgå om kommunen avser att inga exploateringsavtal, dessa avtals huvudsakliga innehåll och konsekvenserna av att planen helt eller delvis genomförs med stöd av ett eller flera sådana avtal. I vårt yttrande till kommunen redan den 28 maj 2014 citeras kommunens egen skrivning att den aktuella "Detaljplanens syfte är att pröva lämpligheten att anlägga spårväg mellan Lund C och Science Village Scandinavia/ESS", men vi påpekar redan då att i det bifogade materialet finns ingen sådan prövning redovisad. Om vi som sakägare skall kunna bedöma detaljplanen och väga våra intressen gentemot kommunens

överordnade, måste kommunen redovisa vad den själv säger är nödvändigt för detaljplanen syfte, nämligen att spårvägens lämplighet på något sätt prövas.

Sakägarna lämnas utan denna för detaljplanen grundläggande information. Man kommenterar inte ens denna brist i sitt eget beslutsmaterial inför behandlingen i kommunfullmäktige. För oss som sakägare är det viktigt att sakargumenten i detta sammanhang redovisas och att de redovisas objektivt. Det har vi redan argumenterat för i vår skrivelse till kommunen från maj 2014. Vi skrev då bla: "Om lämpligheten att i tre etapper anlägga spårväg i Lund skall prövas, borde alternativen bland kollektiva transportlösningar inom Lund granskas innan valet görs av teknisk lösning (tex en jämförelse mellan nuvarande system av bussar men med ökad kapacitet, moderna elbussar som redan idag har hög kapacitet respektive spårväg). I andra städer av Lunds storlek och med Lunds krav på hög servicenivå kan elbussar redan idag tillgodose behoven av 'ett attraktivt kollektivtrafiksystem'." Vi påpekade redan i maj 2014 att transportlösningarna borde redovisas också i förhållande till stadsmiljons förändringar och därmed också spårvägens inverkan på de hus vi bebor och arbetar i. Den bedömningen görs inte i kommunens detaljplan, varken då eller senare (tex inför behandlingen i fullmäktige). Vi skrev i maj 2014: "Inte minst galler bedömningen bebyggelsemiljons utformning. En spårväg innebär ett för alla medborgare mycket stort och permanent ingrepp i en stad som i Lunds tillfälle har en unik struktur i sin stadskärna med djupa historiska rötter värda att bevara."

Detaljplanen är ofärdig – och i vissa stycken missvisande

Kommunen kommenterar inte våra krav och konstateranden att detaljplanen är ofärdig och måste kompletteras. Vi har inte fått den information vi begärt med anledning av att detaljplanen tex inte redovisar markens lämplighet för den avsedda åtgärden, nämligen att etablera en spårväg, Kraven på detaljplanens innehåll enligt Plan- och Bygglagens Kapitel 2 och 4 uppfylls därmed inte, som vi ser det. Detaljplanen, som nu är beslutad av Lunds kommunfullmäktige, är fortfarande ofärdig och måste enligt vår mening kompletteras även på en rad andra punkter.

Dessa finns angivna redan i vår skrivelse i maj 2014. En konsekvens av dessa brister och ofullständigheter är, som vi ser det, att detaljplanen saknar ett sammanhållet program, vilket krävs av en detaljplan enligt PBL 5 kap paragraferna 10 och 13. Detta framgår särskilt tydligt när detaljplanen tar upp de stora ingreppen som spårvägen kommer att få på Clemenstorgets utformning och framtida funktioner. Vi påpekar i maj 2014, liksom många andra bedömare av den aktuella detaljplanen också gjorde då och senare, att spårvägen får betydande, negativ inverkan på omgivningen. Vi skriver då till kommunen: "Det gäller hela det aktuella stadsområdet. Det gäller karaktären på torget och dess funktioner. Det gäller också angränsande gator med idag väl fungerande cykelleder in och ut ur stadskärnan. Det gäller inte minst de befintliga byggnaderna, som idag representerar mycket betydande kulturella och ekonomiska värden för Lund, dess medborgare och besökare."

Vi tog som exempel att det heller inte finns sammanhang mellan ritningar och ambitioner i texten till detaljplanen. Vi skrev i maj 2014: "Ritningarna på spårvägsterminalen i de aktuella handlingarna visar inte hur omfattande ingreppet blir på Clemenstorget. Proportionerna på ritningarna av terminalen på torget stämmer heller inte. (Det framgår inte heller att torghandelns pågående expansion på torget förhindras.)" Dubbelkopplade spårvagnar kräver i terminalläge minst 80 meters parkeringslängd. Höjdskillnader på grund av ramper mm gör att många personer som idag färdas över ett av Lunds största och mest välanvända torg får problem. Det gäller cyklister, yngre barn, äldre personer och rörelsehindrade. Vi som bor i området uppfattar att dessa hinder innebar att spårvägen kraftigt påverkar stadsrummets kvaliteter. Vi skrev i maj 2014: "Lokaliseringen av spårvagnshållplats Clemenstorget är i själva verket en närmare 90 meter lång spårvägsterminal med två spår och plattformar diagonalt placerade över Clemenstorget förändrar hela stadsbilden dramatiskt och försvårar möjligheterna att använda torget som attraktiv mötesplats."

Vi menar också idag att det ankommer på Lunds kommun att korrekt redovisa i text, bild- och kartmaterial vilka konsekvenser spårvägen får med detaljplanens upplägg till stadsplanelösning för dessa delar av staden. Plattformslängden används

för övrigt som kriterium med stor betydelse vid jämförelse mellan alternativa lägen av spårvägen på Clemenstorget.

Den genomgripande betydelsen av spårväg är oredovisad

Lund är en av landets äldsta städer med en unik, historisk stadsmiljö och med sina drygt 100 000 invånare en medelstorstad i Sverige. Internationellt sett är Lund till sin storlek en småstad. Till stadens kvaliteter hör att staden på många sätt är överblickbar och stora delar av den är nåbar inom gång- eller cykelavstånd kompletterat med ett finmaskigt nät av bussar till viktiga noder i centrum och i stadsdelarna. Redan i maj 2014 menade vi i vår granskning av detaljplanerna att kommunen borde ha undersökt flera alternativ till spårväg om syftet med detaljplanerna varit att skapa en mera hållbar stadsutveckling, som samtidigt skulle kunna bevara Lunds stads många kvaliteter. En sådan undersökning borde ha gjorts systematiskt och alternativen att granska borde ha varit de allra bästa busslösningarna (tex laddningsbara elbussar) som introduceras i städer i Europa, Kina och övriga världen. Bussalternativet till dyr och mindre flexibel spårväg (som finns i flera versioner med olika laddningsteknik) är i sammanhanget mycket billigare och mera energieffektivt och öppnar - inte minst - för fortsatt utveckling av ett hållbart och bättre klimatanpassat Lund än ett Lund med spårväg.

I detaljplanen för Spårvägen Clemenstorget-Bredgatan visas att spårvägsprojektet i Lund enligt planerna går betydligt längre än bara etapp 1 (Lund C-Brunnshög) och att man förbereder för dragning vidare längs Bangatan och framför stationsbyggnaden. Intentioner om förlängning finns också i översiktsplanen (ÖP2010), som förnyades i juni 2014. Dessa fakta med konsekvenser för trafikflöden mm bör redovisas i detaljplanen så att sakägare och andra kan bedöma hur genomgripande effekter spårvägen kommer att få enligt de fortsatta utbyggnadsplanerna. I den aktuella detaljplanen ges intrycket av att spårvägsterminalen med placering diagonalt över Clemenstorget är ett mindre ingrepp. I själva verket finns ett i sammanhanget oredovisat material om ett ännu större ingrepp på torget och för den samlade stadsmiljön. Jämför här kraven i PBL kap 5 paragraferna 10, 12, 13.

Från kommunens sida medger man dock i en i det aktuella detaljplanesammanhanget oredovisad programhandling (KS AU 2014-03-17, kommunkontoret 2014-03-18, sid 6-13). "Vid utbyggnad av sparvagens etapp 2 till Dalby kan plattformslängder upp till 80 meter komma att bli aktuella. Det är möjligt att inrymma förlängningen av hallplatsen söderut inom torgytan". Trots vara påpekanden från maj 2014 ges således en ofullständig och missvisande bild av de planerade ingreppens karaktär, omfattning och konsekvenser för Clemenstorget och för angränsande gator, inklusive S:t Laurentiigatan och vidare efter Norreport. Givet att de nu planerade åtgärderna för att etablera spårväg blir oåterkalleliga och att stora stadsbyggnadsvärden därmed går förlorade även för framtida generationer, måste beslutsunderlaget (detaljplanen) vara i alla avseenden sakligt korrekt och tillräckligt utförligt för att alla väsentliga konsekvenser skall framgå inför kommunfullmäktiges beslut om detaljplanen. Vi menar att så inte varit fallet.

Även miljökonsekvensbeskrivningarna är ofullständiga

Det är ett krav på kommunen att det skall göras en korrekt utförd miljökonsekvensbeskrivning (MB 6 kap paragraf 16). Till en sådan hör alternativa bedömningar, kanske särskilt viktigt om de föreslagna åtgärderna (spårväg i känslig innerstadsmiljö) får så stora konsekvenser som de som detaljplanerna innebär i praktiken. Vi skrev redan i vårt yttrande till Lunds kommun i maj 2014: "0-alternativet till spårväg, som innebar fortsatt och efter hand ökad användning av bussar, medför betydligt mindre ingrepp i gator, torg och byggnader. Men 0-alternativet redovisas ytterst sparsamt i detaljplanen och dess bilagor och ger oss sakägare, som har att granska detaljplanen, ingen möjlighet till en samlad bedömning av detta alternativ. Vi ser den bristande redovisningen som en allvarlig defekt och omotiverad begränsning i detaljplanen. Ett så stort ingrepp i vår del av staden måste prövas mot de alternativ som redan föreligger. Detaljplanen måste därför kompletteras ."

En sådan komplettering gjordes aldrig, såvitt vi kunnat utröna fram till idag. Stadsbyggnadskontoret gjorde dock en argumentativ kommentar till oss i sin redovisning

infor detaljplanebeslutet, men ingen utredning och heller ingen annan, relativt utförlig sakredovisning. Spårväg tycks ha uppfattats som en given faktor (ett axiom i detaljplanen), inte som något som behöver utredas och motiveras i förhållande till andra lösningar på hållbara persontransporter på sträckan Lund C-Brunnshög.

Här menar vi att stadsbyggnadskontorets och även kommunens tekniska och andra specialister uppträder som om det inte har behövts någon kvalificerad miljökonsekvensbeskrivning och professionell granskning av alternativen till spårväg i Lunds kommun. Vi menar även idag att en detaljplan måste bygga på och redovisa de bästa lösningarna på de problem som en detaljplan utger sig för att lösa. Medan andra städer (som Stockholm, Goteborg och Umeå) engagerar sin personal på stadsbyggnadskontor och miljöförvaltning och använder sig av extern expertis med specialkunskaper för att granska alternativa lösningar i samband med utvecklingen av sina detaljplaner så förefaller det som om Lund medvetet, men outtalat, avstår från att bedöma andra och mera effektiva, hållbara och bekväma lösningar för kollektiva transporter än den som representeras av spårväg.

Vi påpekar i vår kritik av den aktuella detaljplanen: "Detsamma galler den i detaljplanen oredovisade möjligheten att införa modern elbuss som fullgott alternativ till spårvagn. Elbuss-alternativet innebar inte bara betydligt mindre ingrepp i stadsmiljön med stora energiekonomiska vinster, utan också att aktuella markområden kan användas för de ändamål som respektive område är mest lämpat för." "Elbussar ger redan idag en stad som Lund många fler valmöjligheter och begränsar inte framtida generationers möjligheter att utveckla staden efter nya behov, ett anorlunda näringsliv och ett socialt, kulturellt och ekonomiskt mera utvecklat samhälle än dagens. Dessa viktiga frågor tas inte upp i planen, som i olika delavsnitt har att pröva lämpligheten av att anlägga en spårvagn mellan Lund C och Brunnshög." I utformningen av detaljplanen för sträckan Lund C-Brunnshög har Lunds kommun genom att tidigt i processen hårt binda planeringen till just spårväg avstått från att granska alternativa lösningar. Detaljplanearbete värd namnet måste hanteras på ett sådant sätt att det ger goda förutsättningar för att uppnå bra detaljplaner, dvs detaljplaner som vilar på de mest lämpade tekniska lösningarna på t ex kollektivtrafikens

kapacitetsproblem. Denna ambition framgår av PBLs och MBs anda och bokstav. Att tidigt i planprocessen aktivt och definitivt utesluta andra tekniska lösningar än spårväg genom denna typ av stadsmiljö ger domstolen ett starkt, i lagen grundat argument, som vi tolkar det, att inte låta kommunen verkställa den aktuella detaljplanen innan den omarbetats med hänsyn även till de redan tillgängliga alternativen till spårväg. Detaljplanen har, med andra ord, en systematisk defekt genom att valet av teknik föregått funktionsanalysen, som därmed blir begränsad. De boende och andra sakägare har inte fått de underlag som lagen stipulerar.

Spårvägen ger en negativ strukturbildande effekt

Vi menar i var skrivelse till kommunen från maj 2014 att spårväg i Lund, även på den aktuella sträckan Lund C - Bredgatan, kan ge en mycket negativ "strukturbildande effekt" som begränsar Lunds fortsatta utveckling. Erfarenheterna från Malmö (helt utan spårvagn) respektive Göteborg (med stora inslag av spårvagn) kan här ge värdefulla insikter till grund för en reviderad detaljplan. Inte heller detta mycket viktiga påpekande får kommunen att för oss som sakägare redovisa sina överväganden, som kan påverka var miljö, vara fastigheters attraktivitet och vara möjligheter att i framtiden utveckla staden efter nya mål och möjligheter.

Många andra bedömare har i likhet med oss påpekat att detaljplanen i detta avseende inte på något sätt redovisar den negativa struktureffekten och att denna effekt måste granskas i förhållande till de lagkrav som finns.

Vi menar att det inte är rimligt att utforma detaljplaner med så stora ingrepp som spårväg innebär för en liten eller medelstor stads fortsatta utveckling, utan att dessa detaljplaner utformas som en underordnad, integrerad del i den samlade stadsutvecklingen. PBL ger, som vi ser det, flera verk samma instrument att förena överordnade mål för stadsutvecklingen med detaljplanearbetet i ett så känsligt område som Clemenstorget och angränsande gator och fastigheter. Dessa påpekanden är skäl nog till att den aktuella detaljplanen avvisas och att en ny utformas för området.

Lunds unika möjligheter till expertis utnyttjas inte

Vid Lunds tekniska högskola (LTH) finns ett omfattande utredningsarbete klart om övergången till elbussar i Lunds stadstrafik. Den har genomförts av forskare med omfattande tekniska insikter och med stöd av några av landets ledande professorer med laddningsteknik för tunga elfordon som specialitet. Där ingår en optimeringsstudie av laddningsstationer som visar det tekniskt möjliga att just i Lund övergå till tystare, utsläppsfria och laddningsbara elbussar till en bråkdel av kostnaderna för spårväg.

Detaljplanen har stora brister – också i dess enskilda förslag

Den spårvagnsterminal som planeras på Clemenstorget skulle förändra torget och den omgivande stadsbilden dramatiskt samt försvåra möjligheterna att använda torget som marknadsplats. Ett stort antal träd och planteringar kommer att gå förlorade. Flera av illustrationerna är felaktiga och missvisande. De planerade åtgärderna kommer medföra att framkomligheten begränsas.

Till nackdel för de boende i området kommer ett stort antal busshållplatser att försvinna, att ersätta dessa med parkeringsfickor är inte en godtagbar lösning.

Det kommer uppstå tillgänglighetsproblem vid Allhelgonakyrkan till följd av att den närbelägna busshållplatsen försvinner.

Gnissel-, buller- och vibrationsproblematiken är inte adresserad på ett korrekt sätt i detaljplanen. Byggnadstekniska lösningar måste till för att de närboende inte ska få en försämrad miljö.

Detaljplanen tar inte upp hur olycksrisker kan undvikas och aktivt förebyggas. Det är viktigt att olycksriskerna för cyklister och gående analyseras mer ingående.

Spårvägen kommer ha stor påverkan på trafiksituationen i området. Gator och gatuavsnitt kommer inte kunna hantera biltrafik fullt ut.

Ombyggnadstiden är ett problem som detaljplanen måste hantera. Detaljplanen bör specificera hur åren av byggnation ska hanteras så att olägenheter kan undvikas och problem kan lösas. Den miljökonsekvensbeskrivning som upprättats är inte fyllestgörande. Detaljplanen måste kompletteras i dessa avseenden. Plan- och bygglagen har inte tillämpats på ett sätt som lagstiftaren kan ha förväntat inför ett så omfattande ingrepp som spårväg innebär i en stad med medeltida anor och känslig stadsmiljö av riksintresse. Vid planläggning av mark får mark endast tas i anspråk för att bebyggas om marken från allmän synpunkt är lämplig för ändamålet – det är inte denna mark. Stadskontoret har uppvisat ett ointresse för god helhetsverkan.


DOMSKÄL

Mark- och miljödomstolen instämmer i länsstyrelsens bedömning om att Lennart Nord, Jan Annerstedt och Marianne Rehnstedt inte kan anses ha rätt att överklaga kommunens beslut. Vad klagandena anfört vid domstolen föranleder ingen annan bedömning. Överklagandena ska därför avslås.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga 2 (DV427)

Överklagande senast den 16 september 2015.


Lena Pettersson


Lars Fransson

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Lena Pettersson, ordförande, och tekniska rådet Lars Fransson. Föredragande har varit beredningsjuristen Olof Eliasson.



INFORMATION FRÅN MARK- OCH MILJÖDOMSTOLEN

I domen i detta utskick under rubriken ÖVERKLAGAT BESLUT, på första sidan, hänvisas till "se bilaga 1". Den bilagan innehåller endast det beslut som domstolen har överprövat i domen. Eftersom du redan fått beslutet av den myndighet som meddelade beslutet bifogas det inte i detta utskick.

Om du vill att vi skickar beslutet till dig kan du begära det antingen per e-post till mmd.vaxjo@dom.se eller per telefon till 0470 – 56 01 00 eller per post till Växjö tingsrätt, Mark- och miljödomstolen, Box 81, 351 03 Växjö, så skickar vi beslutet till dig kostnadsfritt. Vid sådan begäran måste du ange vårt målnummer (det står högst upp i högra hörnet på domen) och om du vill ha beslutet skickat till dig per post eller e-post.



SVERIGES DOMSTOLAR

ANVISNING FÖR HUR MAN ÖVERKLAGAR - DOM I MÅL SOM HAR ÖVERKLAGATS TILL MARK- OCH MILJÖDOMSTOLEN

Den som vill överklaga mark- och miljödomstolens dom ska göra detta skriftligen. **Skrivelsen ska skickas eller lämnas till mark- och miljödomstolen.** Överklagandet prövas av Mark- och miljööverdomstolen vid Svea hovrätt.

Överklagandet ska ha kommit in till mark- och miljödomstolen **inom tre veckor** från domens datum. Sista dagen för överklagande finns angiven på sista sidan i domen.

För att ett överklagande ska kunna tas upp krävs att Mark- och miljööverdomstolen lämnar **prövningstillstånd**. Det görs om:

1. det finns anledning att betvivla riktigheten av det slut som mark- och miljödomstolen har kommit till,
2. det inte utan att sådant tillstånd meddelas går att bedöma riktigheten av det slut som mark- och miljödomstolen har kommit till,
3. det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas av högre rätt, eller
4. det annars finns synnerliga skäl att pröva överklagandet.

Om prövningstillstånd inte meddelas står mark- och miljödomstolens avgörande fast. Det är därför viktigt att det klart och tydligt framgår av överklagandet till Mark- och miljööverdomstolen varför klaganden anser att prövningstillstånd bör meddelas.

Skrivelsen med överklagande ska innehålla uppgifter om:

1. den dom som överklagas med angivande av mark- och miljödomstolens namn, datum för domen samt målnummer,
2. den ändring av mark- och miljödomstolens dom som klaganden vill få till stånd,
3. grunderna (skälen) för överklagandet,
4. de omständigheter som åberopas till stöd för att prövningstillstånd ska meddelas, samt
5. de bevis som åberopas och vad som ska styrkas med varje bevis.

Skriftliga bevis som inte lagts fram tidigare ska ges in samtidigt med överklagandet.

Om ni tidigare informerats om att **förenklad delgivning** kan komma att användas med er i målet/ärendet, kan sådant delgivningssätt också komma att användas med er i högre instanser om någon överklagar avgörandet dit.

Ytterligare upplysningar lämnas av mark- och miljödomstolen. Adress och telefonnummer finns på första sidan av domen.