



2015-04-20

Dnr 403-2955-15
81-B-0625

Kontakt
Rättsenheten
010-224 16 60

Se sändlista



Överklagande av beslut om att anta detaljplan för Spårväg Clemenstorget - Bredgatan, Lunds kommun

Beslut

Länsstyrelsen avvisar överklagandena från Lennart Nord, Torsten Davidson, Samfällighetsföreningen Spexaren.

Länsstyrelsen avslår överklagandena i övrigt.

Redogörelse för ärendet

Kommunfullmäktige i Lunds kommun har den 18 december 2014, § 220, beslutat att anta detaljplan för spårväg delsträcka Clemenstorget-Bredgatan i Lund. Syftet med de sex detaljplanerna är att anlägga spårväg mellan Lund C och Science Village Scandinavia/ESS, för att tillgodose det långsiktiga behovet av ett attraktivt kollektivtrafiksystem mellan Lund C och Brunnsnäs/ESS.

Alla sex detaljplanerna har överklagats till länsstyrelsen.

Beslutet om spårvägen Clemenstorget-Bredgatan har överklagats av Birgitta Järvstad (fastigheten Norrtull 13), Nicklas Callsen (fastigheten Norrtull 11) Eha Pöhl (fastigheten Norrtull 13), Gustaf och Ing-Britt Lagerquist (fastigheten Norrtull 13), Ulla Wadell (fastigheten Norrtull 12), Evert Stenlund (fastigheten Norrtull 11), Gunhild Ahlström (fastigheten Norrtull 13), Styrelsen Brf Lennart (fastigheten Brädgården 4), Lennart Nord (fastigheten Gernandtska lyckan 17), Torsten



Davidson (fastigheten Gråbröder 32), Samfällighetsföreningen Spexaren (fastigheten Spexaren 1-85), Rolf Hallgren (fastigheten Sankt Peter 34), Jan Annerstedt och Marianne Rehnstedt (fastigheten Sankt Peter 34).

Birgitta Järvstad, Nicklas Callsen, Eha Pöhl, Gustaf och Ing-Britt Lagerquist, Ulla Wadell, Evert Stenlund, Gunhild Ahlström, anför, så som det får förstås, i huvudsak följande. Man har inte tagit hänsyn till oskyddade trafikanter, likt gående och cyklister. Man har inte heller tagit hänsyn till synpunkter gällande ut- och infartsmöjligheterna till fastigheterna längst uppe mot trafikljuskorsningen, dvs. möjligheterna att ha kvar ut- och infarterna till de berörda fastigheterna likt idag. Man har inte tagit hänsyn till möjligheterna att förena spårvägens sträckning nordväst om Clemenstorget, så att torget förblir i oförändrat skick. Man har inte på ett trovärdigt ekonomiskt sätt presenterat en trovärdig kostnadskalkyl. Därtill finns inga andra alternativa fordonsförslag så som elbussar eller trådbussar, och kostnadskalkyler till dessa, presenterade. Endast spårvagn presenteras som ett trovärdigt alternativ. Man borde ha tagit till sig vad folk i allmänhet anser och även presentera olika välutredda alternativ som man kan rösta om i en folkomröstning. Utredningen om spårvägen är bristfällig trafikmässigt, kostnadsmässigt samt gällande alternativa trafikslag i form av elbussar eller trådbussar. Man har köpt in och provat elbussar i andra städer runt om i världen, bl.a. Kina, samt i Sverige, bl.a. Umeå. Där är man så pass nöjd med resultaten att man ska köpa in fler elbussar. Både Göteborg och Stockholm ska provköra elbussar. Mätningarna gällande buller- och vibrationseffekter avseende spårvägen ifrågasätts med tanke på att det inte bara ska gå vanliga bussar som idag utan dessutom bli fler. Effekterna av buller och vibrationer borde redovisas med hänsyn till varje sakägare. Då trafiken kommer att öka ifrågasätts trafiksäkerheten. Trafikkorsningen Bredgatan/Allhelgona Kyrkogata/Laurentiigatan är redan idag olycksdrabbad, inte minst för gående och cyklister. För kommunens sida är miljöfrågan allt igenom överordnad trafiksäkerhetsfrågan. Drifts- och underhållskostnader blir högre med spårvagn än alternativen som finns. Särskilt då vibrationer och ljud från skenor kontinuerligt måste underhållas för att inte bli störande för de boende runtomkring. Det är stor risk för olägenheter både på tidiga morgnar och sena kvällar. Kulturmiljön och grönskan påverkas negativt av ingreppet i Clemenstorget.

Styrelsen Brf Lennart anför i huvudsak följande. De har inte fått konkreta och tillfredsställande svar gällande vibrationsbekämpande åtgärder. De har inte fått konkreta svar angående hur man har planerat för parkeringsplatser/boendeparkering



inom området Karl XI-gatan/Spolegatan/Fredsgatan eller vilka åtgärder som kommer att vidtas så att biltrafiken från, den för biltrafik avstängda, Sankt Laurentiigatan inte kommer att flytta till Karl XI-gatan. Vid samrådsmötet då samma fråga ställdes svarade representanter från kommunen att man inte visste var de 7 000 – 8 000 bilar som dagligen trafikerar Sankt Laurentiigatan kommer att ta vägen. De har inte fått svar på hur man planerar att lösa framkomligheten från Clemenstorgets norra sida till Malmborgs och Bangatan på den södra sidan för rollator- och rullstolsbundna personer och föräldrar med barnvagn är spårvagnsspåren blir nedsänkta 28 cm under markytan tvärs över Clemenstorget. I kommunens svar på deras synpunkter anfördes att detaljplanen inte medger att Clemenstorget får en 80 meter lång spårvägsterminal utan att det inom det detaljplanerade området medges en hållplats till en längd av cirka 30 meter. Vid samrådsmötet för detaljplanen meddelades att det vid hög trafikbelastning kommer att kopplas ihop två vagnar à 30 meter vardera. Då räcker inte en 30 meter lång hållplats. Diagonalen på Clemenstorget är cirka 89 meter. Med hänsyn till ovanstående kan inte heller kommunens påstående att det endast kommer att fällas 13 plataner och lindar stämma.

Rolf Hallgren yrkar att länsstyrelsen upphäver beslutet och anför i huvudsak följande. Borttagandet av busshållplatser vid Sankt Laurentiigatan samt vid Allhelgonakyrkan kommer att göra det omöjligt för funktionsnedsatta personer att kunna utnyttja kollektivtrafiken i Lund för att besöka Allhelgonakyrkan, folktandvården, Capio Citykliniken och dagcentralen för seniorer på Sankt Laurentiigatan. Boendet på äldreboendet på Sankt Laurentiigatan kommer att få det svårare att besöka andra delar av staden. Stadsbyggnadskontoret har som svar på ovan angett att avstånden till kollektivtrafiken kommer att öka för vissa resenärer och att detta anses rimligt i sammanhanget. Detta utlåtande strider mot kommunens policy med namnet "Värna och vinna staden – fördjupning av översiktsplan för staden Lund" I punkten 6.4.2. i denna handling anges bl.a. att funktionshindrade ska ha korta gångavstånd samt möjligheten att på egen hand nyttja kollektivtrafiken och färdas på ett säkert sätt. Under punkten 6.4.4. nämns vidare att god tillgänglighet är att hållplats finns nära start- och målpunkten och att vägen dit är framkomlig och trygg. I punkten 6:6 hänvisas till 7 § socialtjänstlagen om att socialnämnden ska verka för att offentliga lokaler och allmänna kommunikationer blir lätt tillgängliga för alla samt att människor som av fysiska, psykiska eller andra skäl möter betydande svårigheter i sin livsföring får möjlighet att delta i samhällets gemenskap och leva som andra. Utanför detaljplan för spårväg Lund har dessutom bestämts att



Clemenstorget ska grusbeläggas. Detta kommer ytterligare att försvåra att förlytta sig 300-400 meter till närmsta busshållplats. Nämnden har i sitt utlåtande angett att spårvägens påverkan på kulturmiljön har utretts med bl.a. länsstyrelsen. Vid telefonkontakt med länsantikvarien har han fått uppgift att denne inte har yttrat sig i frågan. Kommunen och politiker har också nonchalerat stadsantikvariens åsikt gällande spårvagnsprojektet. Tidigare stadsantikvaries uppfattning är också att Lunds unika stadsmiljö kommer att förstöras av projektet. Bevarandeplanerna för Clemenstorget-Sankt Laurentiigatan har helt nonchalerats. Eftersom Lunds stadskärna är av riksintresse bör Riksantikvariens utlåtande inhämtas.

Jan Annerstedt och Marianne Rehnstedt yrkar att länsstyrelsen upphäver beslutet och anför i huvudsak följande. Kommunen har inte lämnat begärda sakupplysningar och inte tagit hänsyn till lagarnas (PBL och MB) villkor och bestämmelser. I PBL krävs att 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 bl.a. 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. Det finns så betydande brister i underlaget, och i beskrivningen av, detaljplanen att de ifrågasätter hur den förväntas bli genomförd. Spårväg över Clemenstorget och vidare längs Sankt Laurentiigatan med passage över Norreport innebär ett mycket stort och sannolikt ett näst intill oåterkalleligt ingrepp i Lunds stadsbild. Det är också sannolikt att det krävs ett antal exploateringsavtal och hur dessa avtal ska komma till stånd och vilka konsekvenser de får finns inte redovisade på ett fyllestgörande sätt (4 kap. 31-32 §§ PBL). Kommunen påstår sig i syftet med detaljplanen pröva lämpligheten med spårvägen men någon sådan prövning görs inte i planbeskrivningen. Det är viktigt att sakargumenten redovisas och att alternativa kollektiva transportlösningar inom Lund granskas när valet görs. Transportlösningarna borde också redovisas i förhållande till stadsmiljöns förändringar och därmed också i förhållande spårvägens inverkan på de hus de bor och arbetar i. En sådan bedömning saknas i detaljplanen. Utredningen är inte tillräcklig. Markens lämplighet redovisas inte och detaljplanen saknar ett sammanhållet program, vilket krävs enligt 5 kap. 10 och 13 §§ PBL. Ritningarna visar inte hur omfattande ingreppet på Clemenstorget är. Proportionerna på



ritningarna av terminalen på torget stämmer inte och det framgår inte att torghandelns pågående expansion på torget förhindras. Dubbelkopplade spårvagnar kräver i terminalläge minst 80 meters parkeringslängd. Höjdskillnader på grund av ramper m.m. gör att många personer, cyklister, yngre barn, äldre och rörelsehindrade, som idag färdas över ett av Lunds största och mest välanvända torg, får problem. I detaljplanen för Clemenstorget visas att spårvägsprojektet i Lund enligt planerna går betydligt längre än bara etapp 1 och att man förbereder för dragning vidare längs Bangatan och framför stationsbyggnaden. Intentioner om förlängning finns också i översiktsplanen. Dessa fakta bör redovisas i detaljplanen så att sakägare och andra kan bedöma hur genomgripande effekter spårvägen kommer att få enligt de fortsatta utbyggnadsplanerna. Att man inte har prövat spårvägen mot något alternativ är inte acceptabelt. På det sättet saknas en miljökonsekvensbeskrivning och ingen redovisad professionell granskning avseende alternativen har gjorts. Äldre kommer att få svårt att ta sig fram på Laurentiigatan. Detaljplanen måste genomarbetas på nytt och nya förslag tas fram som kan lösa problemen med tillgänglighet. Gnissel, buller och vibrationsproblem från spårvagn är ett verkligt problem i många städer med spårvägar och det blir sannolikt så även i Lund. Detaljplanen måste adressera dessa problem så att byggnadstekniska och andra lösningar för omgivande fastigheter, boende och besökande inte leder till en försämrad miljö. För reella problem måste det finnas en teknisk lösning före byggstart. Detaljplanen tar inte upp problemen för stadens många cyklister som har krav att enkelt och olycksfritt kunna korsa spårvägsrälsen. Olycksriskerna måste analyseras mer ingående så att detaljplanen blir mer realistisk och åtgärderna mot olyckor kan hanteras som en del av den fortsatta planeringen. Att genomföra en detaljplan med en omfattande spårvägsinvestering kräver tid och kommer att ta minst två år av störningar som kommer att innebära hinder för ett stort antal människor.

Skäl för beslutet

Klagorätt

Av 13 kap. 8 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL, framgår att bestämmelser om vem som får överklaga ett beslut om antagande av detaljplan finns i 22 § förvaltningslagen (1986:223).



I 22 § förvaltningslagen anges att ett beslut får överklagas av den som beslutet angår om det har gått honom emot och beslutet kan överklagas.

Av praxis (jfr. Mark- och miljööverdomstolens dom den 17 juni 2014, mål nr P 10894-13) framgår att beslut avseende en detaljplan anses angå ägare till de fastigheter som ligger inom planområdet eller som gränsar direkt till detta eller endast skiljs åt från detta av en väg. Därutöver anses beslut angå ägare till fastigheter i nära grannskap, om de är särskilt berörda med hänsyn till arten och omfattningen av den aktuella åtgärden, natur- eller trafikförhållandena på platsen m.m.

Rättspraxis när det gäller vem som ska anses särskilt berörd av en detaljplan på sådant sätt att denne betraktas som sakägare är relativt snävt. Det krävs att man på något sätt kan visa att man är direkt berörd av beslutet, t.ex. att regleringen i detaljplanen på något vis påverkar äganderätten till den egna fastigheten. Mer allmänna eller indirekta effekter på boende eller verksamheter i ett samhälle eller en stadsdel eller ett grannskap kan inte anses medföra att man betraktas som sakägare, även om planen kan upplevas ha betydelse för livsvillkoren i samhället, stadsdelen eller grannskapet.

Den krets av personer, föreningar, organisationer och andra som enligt PBL ska ges tillfälle att yttra sig över en detaljplan under planprocessen är vidare än den krets som har rätt att överklaga ett antagandebeslutet. Anledningen till detta är bl.a. att kommunen ska ha ett brett beslutsunderlag för detaljplanen. Klagorätt över en antagen detaljplan har emellertid endast den som detaljplanen angår eller som i övrigt anses särskilt berörd av den.

Såvitt framkommit är Lennart Nord, Torsten Davidson och Samfällighetsföreningen Spexaren inte ägare till eller bosatta i någon fastighet som ligger inom planområdet eller någon fastighet som gränsar direkt till planområdet eller som är avskild från planområdet endast av en gata eller väg. De har därmed inte klagorätt på denna grund.

Vad länsstyrelsen därefter har att pröva är om klagandena ändå ska ha klagorätt på grund av att de anses särskilt berörda av detaljplanen.

Lennart Nord bor på Prennegatan i Lund, som fågelvägen ligger cirka en km söder om planområdet. Med hänsyn härtill, samt då detaljplanen inte innehåller någon reglering som direkt påverkar hans möjligheter att utnyttja sitt boende, anser



länsstyrelsen att han inte är särskilt berörd av detaljplanen. Han saknar därmed klagorätt.

Vad gäller överklagandet från Samfällighetsföreningen Spexaren konstaterar länsstyrelsen att enligt dess stadgar omfattar föreningens uppgifter verksamhetsförvaltning av grönområden, lekplatser, parkeringsplatser och dylikt i området, ansvar för kvartersgården och garagebyggnaderna samt förvaltning av de ledningar och rör (t.ex. för avlopp och dagvatten) som samfälligheten äger. Medlemmar i föreningen är fastighetsägarna inom kvarteret Spexaren. Kvarteret Spexarens närmaste punkt ligger fågelvägen nästan 2 km nordost om planområdet. Med hänsyn härtill samt då detaljplanen inte innehåller någon reglering som påverkar föreningens verksamhet anser länsstyrelsen att föreningen inte är särskilt berörd av detaljplanen. Den saknar därmed klagorätt.

Torsten Davidson bor på Knut den stores gata, som fågelvägen ligger 150-200 meter sydost om planområdet. Med hänsyn härtill, samt då detaljplanen inte innehåller någon reglering som direkt påverkar hans möjligheter att utnyttja sitt boende, anser länsstyrelsen att han inte är särskilt berörd av detaljplanen. Han saknar därmed klagorätt.

Sammantaget anser länsstyrelsen därmed, även med beaktande av vad Lennart Nord, Torsten Davidson och Samfällighetsföreningen Spexaren har anfört, att de inte kan anses vara berörda av detaljplanen i den mening som avses i PBL. De betraktas därmed inte som sakägare med rätt att överklaga kommunfullmäktiges beslut. Deras överklagande ska därför avvisas.

Formalia

Fråga om brister i underlaget

Det har anförts att det finns brister i underlaget. Av planbeskrivningen framgår inte vilka organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för att planen ska kunna genomföras på ett samordnat och ändamålsenligt sätt. Det framgår inte heller vilka konsekvenser åtgärderna får för fastighetsägarna och andra berörda.



Enligt 5 kap. 31 § PBL ska en detaljplan innehålla en genomförandebeskrivning. Länsstyrelsen konstaterar att en genomförandebeskrivning finns införd i detaljplaneärendets planbeskrivning och innehåller alla de anförda delarna, nämligen vilka organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behöver vidtas med anledning av detaljplanens genomförande. I den miljökonsekvensbeskrivningen som upprättats gällande detaljplanen har också verkningarna för detaljplanen beskrivits. Enligt länsstyrelsens mening saknas således anledning att upphäva planen på grund av det anförda.

Vidare har det anförts att utredningen inte är tillräcklig då transportlösningar inte redovisats i förhållande till stadsmiljöns förändringar och att markens lämplighet inte redovisats samt att detaljplanen saknar ett sammanhållet program, vilket krävs enligt 5 kap. 10 och 13 §§ PBL.

I 5 kap. 10 § PBL anges att om kommunen bedömer att det behövs för att underlätta detaljplanearbetet så ska kommunen ange planens utgångspunkter och mål i ett särskilt program. I 5 kap. 13 § PBL anges bl.a. att om det finns ett program enligt 10 § ska kommunen redovisa detta.

I förarbetena till PBL anges bl.a. följande gällande 5 kap. 10 § PBL. Innehållet i paragrafen överensstämmer med 5 kap. 18 § första stycket ÄPBL; dock med den förändringen att huvudregeln inte längre är att detaljplanen ska grundas på ett program. I stället blir det frivilligt för kommunen att ange planens utgångspunkter och mål i ett särskilt program om det behövs för att underlätta detaljplanearbetet. Som exempel på situationer när ett program skulle kunna underlätta detaljplanearbetet har regeringen angett mer komplicerade planer som berör många intressenter och som innehåller starka motstående intressen eller när kommunens översiktsplan inte är aktuell i förhållande till de frågor som ska regleras i detaljplanen, dvs. då den föreslagna detaljplanen kommer att sakna stöd i översiktsplanen (prop. 2009/10:170 Del 1 s. 235 f. och 443).

I paragrafen görs också tydligt att det är kommunen och ingen annan som gör bedömningen om ett program behövs för att underlätta detaljplanearbetet.

Länsstyrelsen konstaterar att detaljplanen överensstämmer med kommunens översiktsplan och därmed behövs inget program enligt 5 kap. 10 § PBL. Även i



övrigt finner länsstyrelsen att utredningen i detaljplaneärendet är tillräcklig. Det saknas således skäl till att upphäva detaljplanen på grund av det ovanstående.

Prövning i sak

Det aktuella området är beläget centralt i Lund, från Clemenstorget till Bredgatan, och avser uppförande av spårvägstrafik. Området utgörs idag av gator men också torgyta (Sankt Laurentiigatan och Bredgatan samt Clemenstorget). Den nya bebyggelsen innefattar spårvagnshållplats vid Clemenstorget, borttagande av busshållplats vid Sankt Laurentiigatan och Allhelgona kyrkan, ny in/utfart till Allhelgonakyrkan vid Allhelgona kyrkogata, ny gemensam in/utfart till Kråkelyckan 3 och 6, trafikreglering, endast enkelriktad behörighetstrafik i Sankt Laurentiigatan samt inlösen av fastigheten Eskil 3.

Enligt 1 kap. 2 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL, är det en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten. Detta innebär att kommunen själv, inom vida ramar, har att avgöra hur marken ska disponeras samt hur miljön ska utformas i den egna kommunen. Stor vikt bör således tillmätas de lämplighetsbedömningar som kommunen företagit. Vid en överprövning av kommunens beslut om antagande av detaljplan bör beslutet upphävas endast om kommunen i sin bedömning gjort en felaktig avvägning mellan motstående enskilda intressen eller motstående enskilda och allmänna intressen, eller i de fall då kommunen har begått fel vid handläggningen av planärendet. Länsstyrelsens prövning i ett ärende avseende en överklagad detaljplan avser i allt väsentligt frågor som är av betydelse för de klagande i deras egenskap av sakägare eller boende, dvs. frågor som rör de klagandes enskilda intressen (jfr 2 kap. 1 § PBL).

Av 2 kap. 2 § PBL framgår att planläggning ska syfta till att mark- och vattenområden används för det eller de ändamål som områdena är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov. Företräde ska ges åt sådan användning som från allmän synpunkt medför en god hushållning.

Av 2 kap. 3 § PBL framgår att planläggning ska med hänsyn till natur- och kulturvärden, miljö- och klimataspekter samt mellankommunala och regionala förhållanden främja

1. en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse, grönområden och kommunikationsleder,



2. en från social synpunkt god livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper,
3. en långsiktigt god hushållning med mark, vatten, energi och råvaror samt goda miljöförhållanden i övrigt, och
4. en god ekonomisk tillväxt och en effektiv konkurrens.

Även i andra ärenden enligt denna lag ska hänsyn tas till de intressen som anges i första stycket 1–4.

Av 2 kap. 4 § PBL framgår att vid planläggning får mark tas i anspråk för att bebyggas endast om marken från allmän synpunkt är lämplig för ändamålet.

Av 2 kap. 5 § PBL framgår att vid planläggning ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet bl.a. med hänsyn till möjligheterna att ordna trafik.

Av 2 kap. 6 § PBL framgår att vid planläggning ska bebyggelse och byggnadsverk utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt bl. a. med hänsyn till stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan samt trafikförsörjning och behovet av en god trafikmiljö.

Enligt 11 kap. 10 § PBL ska länsstyrelsen, när den har fått ett meddelande om att en kommun beslutat att anta en detaljplan inom tre veckor besluta om den ska överpröva kommunens beslut eller inte. Länsstyrelsen ska överpröva kommunens beslut, om beslutet kan antas innebära att

1. ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken inte tillgodoses,
2. regleringen av sådana frågor om användningen av mark- och vattenområden som angår flera kommuner inte samordnas på ett lämpligt sätt,
3. en miljökvalitetsnorm enligt 5 kap miljöbalken inte följs,
4. strandskydd enligt 7 kap miljöbalken upphävs i strid med gällande bestämmelser, eller
5. en bebyggelse blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Enligt 11 kap. 11 § PBL ska länsstyrelsen upphäva kommunens beslut att anta en detaljplan i dess helhet, om beslutet har en sådan innebörd som anges i 10 § andra stycket.



Länsstyrelsen gör följande bedömning.

Kulturmiljö och trafiksäkerhet

Angående kulturmiljön har länsstyrelsen i samrådsskedet yttrat sig och ansett att intrånget i riksintresset kulturmiljö får anses godtagbart med hänsyn till de positiva effekter som förslaget i övrigt medför.

Det har anförts att Riksantikvariens utlåtande borde inhämtas gällande kulturmiljön. Länsstyrelsen finner att underlaget är tillräckligt och att det således inte finns skäl till inhämtande av ett sådant utlåtande.

Klaganden har anført att trafiksäkerheten kommer att påverkas med ökad trafik på andra gator utanför planområdet. Kommunen har i bl.a. samrådsskedet redogjort för förändring av trafiken och anført bl.a. följande. Effekterna för busstrafiken och biltrafiken längs Bredgatan har studerats i särskild trafiksimulering och fördröjningarna har bedömts som mycket måttliga. Detaljplanerna för spårvägen föranleder inte ändringar av parkeringsplatser på Karl XI gatan, Spolegatan eller Fredsgatan. I ramprogrammet för Lund C hanteras vilka körvägar bussar kommer att ha från Lund C till sjukhusterminalen. I det programarbetet utreds de frågor som kan påverka parkeringsmöjligheter längs gatorna. Karl XI gatan är idag reglerad med förbjuden genomfartstrafik. Risken för ökad trafik på denna gata bedöms vara liten. Vidare har trafikflödet runt Clemenstorget tagits upp specifikt i planbeskrivningen i en tabell över fördelning och förväntad trafikminskning eller trafikökning. I planbeskrivningen anges följande. Avstängning för allmän biltrafik på Sankt Laurentiigatan leder till att befintlig biltrafik omfördelas på andra gator. Utifrån genomförda trafikräkningar och trafikanalyser har en beräkning/skattning gjorts för hur omfördelningen kommer se ut. Eftersom möjligheten att köra på Sankt Laurentiigatan minskar kommer flera gator få ökade trafikmängder istället, medan enstaka gator också får minskningar. Störst ökning bedöms ske på Kung Oscars väg, som på sträckan mellan Spolegatan och Kävlingevägen kan förväntas få en ökning på cirka 3 000 fordon per dygn (en ökning om 35 % jämfört med dagens 8 900 fordon per dygn).

I planbeskrivningen anføres i övrigt att spårvägen utformas för att ge en hög trafiksäkerhet och stor vikt kommer att läggas vid tydlighet avseende var spårvägen



rör sig. Hållplatserna kommer att vara tydligt skyltade och belysta för att skapa trygghet och säkerhet för resenärer och andra som rör sig i anslutning till hållplatsen. Korsningar kommer att utformas med god sikt och hög säkerhetsnivå. Länsstyrelsen bedömer i denna fråga att kommunen haft ett tillräckligt underlag för sitt planbeslut.

Frågor om trafiksäkerhet, miljö kvalitetsnorm och skada på riksintressen, så som kulturmiljö, är sådana frågor som länsstyrelsen ska bevaka i samband med allmänbevakningen enligt 11 kap. 10 § PBL.

Länsstyrelsen beslutade den 19 januari 2015 att inte överpröva den aktuella detaljplanen. Detta innebär att länsstyrelsen redan tagit ställning till hur planen förhåller sig till de allmänna intressena 11 kap. 10 § PBL och bedömt att detaljplanen är förenlig med bl.a. miljö kvalitetsnormer och riksintressen. Länsstyrelsen har vidare bedömt att bebyggelsen inte blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet. Länsstyrelsen finner inte nu anledning att göra en annan bedömning.

Alternativa trafikslag

Det har anförts att det saknas alternativa förslag till spårväg, så som elbussar eller trådbussar, och att det borde ha upprättats en miljökonsekvensbeskrivning, MKB, gällande alternativen samt att det kommer att bli stora kostnader för underhåll för att undvika olägenheter och störningar i spårvägstrafiken. I planbeskrivningen anges att detaljplanen syftar till att pröva lämpligheten att anlägga just spårväg och att det inte föreslås andra tekniska lösningar som alternativ. I miljökonsekvensbeskrivningen görs också jämförelser med nollalternativet bestående av utökad befintlig busstrafik samt ett jämförelsealternativ med BRT (Bus Rapid Transit) vilket utgörs av separat bussbana som trafikeras med 25 meter långa dubbelbussar. Alternativa lösningar för utbyggnad och investering för att utveckla kollektivtrafiken har studerats under årens lopp och spårvägen har bedömts vara den bästa lösningen för stråket Lund C-ESS då denna ger bäst förutsättningar för ökat kollektivresande och stadsutveckling i stråket.

Länsstyrelsen anser att miljökonsekvensbeskrivningen uppfyller kraven i lagstiftningen.



Hållplatsen Clemenstorget, övrig förändring av torget och Sankt Laurentiigatan

I planbeskrivningen anges att detaljplanen inte reglerar hur hållplatsen eller plattformarna ska utformas men på illustrationsplanen redovisas den yta längs spårvägslinjen som planeras för hållplatsändamål. Länsstyrelsen konstaterar också i detta sammanhang att planbestämmelserna och plankartan är bindande enligt PBL medan planbeskrivningen är kommunens intentioner och illustrationerna som visas i denna är därför inte bindande. I granskningsskedet har kommunen också angett följande. Illustrationerna redovisar en bild av hur spårvägen kan komma att projekteras inom det detaljplanelagda området. Detaljplanen medger inte att Clemenstorget får en 80 meter lång spårvägsterminal. Inom det detaljplanelagda området på Clemenstorget medges en hållplats till en längd om cirka 30 meter. Det är först vid en ytterligare utbyggnad av spårvägen i Lund som större del av Clemenstorget behöver tas i anspråk och länsstyrelsen konstaterar att den prövningen inte omfattas av den nu befintliga detaljplanen. Länsstyrelsen noterar vidare att kommunen uppgett att för att hållplatsen ska kunna byggas på torget krävs att cirka 13 av 100 stycken plataner, lindar och pilar behöver fällas. Även om torget förändras så är det således väldigt många träd som står kvar i förhållande till de som behöver tas bort.

Härutöver har kommunen redan i samrådsskedet angett följande gällande förändringen av Clemenstorget. Spårvägen kommer att innebära ett intrång på torgytan och den förändrar förutsättningarna för torgets användning och gestaltning. Utifrån behovet av ett sammantaget välfungerande stationsområde har olika placeringar av spårvägens hållplats utretts. Den samlade lösningen av stationsområdet, med ett mycket stort resenärflöde, omfattande busstrafik, utökad cykelparkering och förbättrade stadskvaliteter påverkas kraftigt av de olika spårlösningarna. Kommunstyrelsen tog baserat på omfattande alternativstudier ett inriktningsbeslut den 3 april 2013 vilket bl.a. innebär att spårvägshållplatsen placeras på Clemenstorget. Vad som nu anförs i ärendet gällande Clemenstorget och anläggande av hållplats på torget kan inte anses påverka klagandenas enskilda intressen.

Buller och vibrationer

Mätningar gällande buller och vibrationer ifrågasätts och de borde redovisas närmare. Kommunen har inte heller svarat på vilka åtgärder för bekämpande av



buller och vibrationer som kommer att tillämpas. I infrastrukturpropositionen (prop. 1996/97:53), anges följande riktvärden för trafikbuller som normalt inte bör överstigas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur:

30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus,

45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid,

55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)

70 dB(A) maximalnivå vid uteplats i anslutning till fasad.

Det finns idag inga speciella riktvärden för spårvagnstrafik utan ljud från spårvagnar kategoriseras som järnvägsbuller. Riktvärdena bör ses som långsiktiga mål och är inte rättsligt bindande. De ska vara vägledande för bedömningar med hänsyn till lokala faktorer och särskilda omständigheter i det enskilda fallet. En bullerutredning har tagits fram för detaljplanerna för spårvägen. I utredningen har man, för att få en bättre uppfattning om hur den samlade bullersituationen kommer att se ut med införandet av spårväg, beräknat buller från både spårvagnar och vägtrafik. Bullerutredningen visar bullervärden för hela spårvägssträckan och påverkan på enskilda fastigheter. För de fastigheter där bullerriktvärdena överskrids presenteras förslag på åtgärder som utgår från fyra kriterier som tagits fram. Fastighetsägarna kan söka bidrag från kommunen för åtgärder de behöver göra för att minska bullerpåverkan på deras fastigheter. Vilken typ av åtgärder som blir aktuella i de enskilda fallen är enligt länsstyrelsens mening inte något som kommunen behöver ange inom ramen för detaljplanen. Vidare har det i bullerutredningen presenterats mätresultat för varje enskild fastighet. Det har i genomförda beräkningar gällande fastigheten Norrtull 11, 12 och 13 inte visats på överskridande av riktvärdena för nybyggnation av infrastruktur när det gäller den ekvivalenta ljudnivån. Den maximala ljudnivån inomhus (stomljud) beräknas inte heller överskridas. Utredningen visar också hur vibrationer från spårvägen påverkar befintlig bebyggelse. Åtgärder såsom att avisolera spåren med någon typ av massafjädersystem i form av ballastmatta föreslås. Åtgärder på befintliga byggnader är inte realistiskt men eventuellt vid nybyggnation kan sådana åtgärder vara realistiska. Länsstyrelsen bedömer att utredningen är godtagbar och finner ingen anledning att på denna grund häva planen.



Tillgängligheten

Det har anförts att detaljplanen strider mot översiktsplanen och kommunens policy gällande tillgänglighet. Länsstyrelsen anser, i likhet med kommunen, att detaljplanen inte strider mot kommunens översiktsplan. Därtill kommer att en översiktsplan endast är vägledande och inte bindande för kommunen. En policy är inte heller någon reglerande markanvändningsplan. I övrigt framgår följande i planbeskrivningen. Hållplatsernas plattformar har en höjd på cirka 28 cm över spårnivån för att passa insteget på spårvagnarna och göra dessa tillgängliga. Plattformarnas höjd kommer att anpassas till omgivande mark så att de blir tillgängliga för alla. I samrådsskedet har kommunen dessutom angett följande i sitt yttrande. Planområdets avgränsning på Clemenstorget gör minsta möjliga intrång för att ge en flexibilitet i omkringliggande utformning. Fördjupade studier till hållplatsutformning finns i designkonceptet för spårvägssträckan, där t.ex. ramplutningar, taktilla plattor, möblering och skyltning finns med. Generellt sätt är god tillgänglighet och användbarhet ett angeläget mål vid utformningen av både hållplatslägen men även överfarter och tillfarter till spårvägen. Marknivåer runt hållplatslägen studeras så att tillgänglighetsaspekter ska kunna efterlevas i största möjliga mån. Gångbanor har dimensionerats enligt de kommunala standarder som används generellt i gatumiljön. Busshållplatsen längs Sankt Laurentiigatan tas bort. Från Clemenstorgets hållplats till Sankt Laurentiigatan 10 är det cirka 140 meter vilket är ett acceptabelt avstånd till en hållplats. Tillgängligheten för funktionshindrade till Capio Citykliniken försämras inte då det fortsatt kommer att finnas busshållplatser vid Lund C samt att spårväghållplats kommer att finnas på Clemenstorget. Från Clemenstorgets hållplats till Tandvårdscentralen på Sankt Laurentiigatan är det cirka 200 meter vilket är ett acceptabelt avstånd till en hållplats. Detaljplanen innebär ingen försämring av angöring till fastigheter längs Sankt Laurentiigatans södra sida. Tillgänglighetsfrågor är högt prioriterade i projekteringen av spårvägen. I vissa lägen kan omvägar behöva tas till perronger för att garantera trafiksäkerhet, men i övrigt ska tillgängligheten vara god. Länsstyrelsen konstaterar också att kommunen i granskningsyttrandet att befintliga infarter och parkeringsmöjligheter på Laurentiigatan 10 kommer att bibehållas och därtill kommer vissa parkeringsmöjligheter att ordnas mellan de nya träden på sydöstra sidan av gatan. Länsstyrelsen finner att det som anförts beträffande tillgänglighet inte påverkar de klagandes enskilda intressen på sådant sätt att planen ska upphävas.



Intentioner om expansion

Klagandena har anfört att intentioner om expansion inte har redovisats i detaljplanen. Frågor som rör behov av expansion i framtiden och detaljplanering för andra projekt än det som nu är aktuellt kan inte tas upp till prövning i det aktuella ärendet. I vilken ordning och hur utbyggnader ska ske i en kommun är politiska frågor som faller inom ramen för det kommunala planmonopolet.

Olägenheter under byggtiden

I samband med byggandet av det aktuella projektet kommer det att tas fram en miljöplan för miljöskyddsåtgärder, så som byggbuller, vari regleras störningar för kringliggande bebyggelse. Miljöplanen ska tas fram i samverkan med tillsynsmyndigheten och miljönämnden.

Övriga olägenheter

Länsstyrelsen finner att planen kommer att innebära en stor förändring av närområdet men att den inte kan anses medföra sådana betydande olägenheter för de klagande eller i övrigt sådan påverkan på området att planen av det skälet inte kan godtas.

Mot bakgrund av det ovanstående får den antagna planen anses uppfylla kraven på tillräckligt beaktande av allmänna och enskilda intressen. Då det inte heller i övrigt har anförts någon omständighet som bör föranleda att det överklagade beslutet upphävs ska överklagandena avslås.

Detta beslut kan överklagas hos Mark- och miljödomstolen vid Växjö tingsrätt, se nedan.



Beslut i ärendet har fattats av länsassessor Ann Westerdahl efter föredragning av länsassessor Johanna Wallentin.

Ann Westerdahl

Johanna Wallentin

Sändlista: Delg.kv.

Birgitta Järvstad genom ombud: Gunnar Järvstad, Plåtslagarevägen 4 C, 227 30 Lund

Styrelsen Brf Lennart, C/o Kerstin Bergöö, Karl XI-gatan 3 A, 222 20 Lund

Lennart Nord, Prennegatan 8 A lgh 1202, 223 53 Lund

Torsten Davidson, Knut den stores gata 7, 222 21 Lund

Samfällighetsföreningen Spexaren, C/o Karl Walett, Uardavägen 2 D, 224 71 Lund

Rolf Hallgren, Sankt Laurentiigatan 10 lgh 1409, 222 21 Lund

Jan Annerstedt och Marianne Rehnstedt, Sankt Laurentiigatan 10, 222 21 Lund

Nicklas Callsen, Allhelgona Kyrkogata 6 B, 223 62 Lund

Eha Pöhl, Allhelgona Kyrkogata 2, 223 62 Lund

Gustaf och Ing-Britt Lagerquist, Allhelgona Kyrkogata 2, 223 62 Lund

Ulla Wadell, Allhelgona Kyrkogata 4, 223 62 Lund

Evert Stenlund, Allhelgona Kyrkogata 6 A, 223 62 Lund

Gunhild Ahlström, Allhelgona Kyrkogata 6 A, 223 62 Lund

Exp till:

Kommunfullmäktige i Lunds kommun

Lantmäteriet



HUR MAN ÖVERKLAGAR

Om ni vill överklaga länsstyrelsens beslut ska ni skriva till Mark- och miljödomstolen vid Växjö tingsrätt. **Överklagandet ska dock skickas till Länsstyrelsen Skåne, Rättsenheten, 205 15 MALMÖ.**

Av överklagandet ska framgå vilket beslut ni överklagar (ange diarienummer) och hur ni vill att beslutet ska ändras. Ni bör också tala om varför ni anser att beslutet ska ändras.

Skrivelsen ska undertecknas. Uppge även namn och telefonnummer. Om ni har handlingar eller annat som ni anser stöder er uppfattning bör ni skicka med detta.

Länsstyrelsen måste ha fått ert överklagande **inom tre veckor** från den dag ni fick del av beslutet. Annars kan överklagandet inte tas upp till prövning. Om **förenklad delgivning** tillämpas gäller istället de regler som informerats om i samband med bekräftelsen på överklagandet.

Behöver ni veta mer om hur ni ska göra kan ni kontakta länsstyrelsen, tfn 010-224 16 60 (exp).