

Överklagande

av Detaljplan för spårväg på sträckan Clemenstorget-Bredgatan, Lunds kommun samt av motsvarande detalj- planer för spårväg i andra områden

***Överklagande av Länsstyrelsens beslut den 20 april 2015 om
"Detaljplan för Spårväg Clemenstorget-Bredgatan i Lund,
Lunds kommun" (Dnr 403-2955-15 81-B-0625) samt övriga
detaljplaner för samma spårväg***

2015-05-23

***Detta överklagandet görs till Mark- och Miljödomstolen (Växjö)
av sakägare på Sankt Laurentiigatan 10, Lund, som tidigare
också yttrat sig till Lunds kommun och till Länsstyrelsen i det
aktuella ärendet. Vi har då framfört synpunkter skriftligen som
inte har blivit tillgodosedda; jfr. PBL kap 13 §11.***

Till Mark- och Miljödomstolen (Växjö)

Detta är ett överklagande av sakägare på S:t Laurentiigatan 10, Lund efter ett kommunalt beslut om detaljplaner för spårväg i Lund. Överklagandet är ställt till Mark- och Miljödomstolen och inlämnat till rättsenheten vid Länsstyrelsen i Skåne via epost.

Tillsammans med andra sakägare i Lunds kommun, har vi redan den 28 maj 2014 lämnat ett yttrande till Byggnadsnämndens i Lund skrivelse 2014-04-25 om underrättelse och granskning av rubricerad detaljplan.

Eftersom kommunen inte svarat på eller ens kommenterat flera av våra invändningar mot detaljplanerna, samt heller inte lämnat begärda sakupplysningar och i sin vidare behandling av ärendet inte tagit hänsyn i alla delar av detaljplanen till lagens villkor och övriga bestämmelser, vill vi att Mark- och Miljödomstolen upphäver kommunens beslut från december 2014 om "Detaljplan för Spårväg Clemenstorget-Bredgatan i Lund, Lunds kommun." Vi motiverar denna vår begäran om upphävande av detaljplanen i denna skrivelse.

Vi har tidigare gjort en motsvarande framställan om bristerna i detaljplanerna för spårvägen hos länsstyrelsen i Skåne, som dock i ett beslut den 20 april 2015 avslog vår begäran vad gäller detaljplanen för spårväg Clemenstorget-Bredgatan. Vi hänvisar till detta senare beslut av länsstyrelsen, när vi nu överklagar detta avgörande (Dnr 403-2955-15 81-B-0625).

Jan Annerstedt & Marianne Rehnstedt

Innehållsförteckning

Det borde ha varit en detaljplan om spårväg – inte sex planer	2
Spårväg som redskap för genomgripande stadsplanering	4
Det saknas en detaljerad redogörelse för genomförandet	6
Även miljökonsekvensbeskrivningarna är ofullständiga	10
Spårvägen ger en negativ "strukturbildande effekt"	11
Lunds unika möjligheter till expertis utnyttjas inte	12
Detaljplanen har stora brister – också i dess enskilda förslag	13
1. "Spårvagnshållplats Clemenstorget" och dess konsekvenser	13
2. Borttagande av sex busshållplatser Sankt Laurentiigatan - Allhelgonakyrkan.....	14
3. Ny in/utfart till Allhelgonakyrkan vid Allhelgona kyrkogata?	14
4. Gnissel, buller och vibrationsproblemen måste lösas	15
5. Olycksrisker med spårväg får inte negligeras	15
6. Vart tar biltrafiken på Sankt Laurentiigatan vägen?	16
7. Ombyggnadstiden är ett problem som detaljplanen måste hantera	16

Det borde ha varit en detaljplan om spårväg – inte sex planer

Vi menar att det finns flera goda skäl för Mark- och Miljödomstolen att helt upphäva eller på annat sätt medverka till att ändringar blir möjliga i den aktuella detaljplanen, så att våra synpunkter som sakägare kan bli

tillgodosedda i en ny eller ändrad detaljplan. Ett upphävande av eller ändringar i detaljplanen skulle innebära att kommunen får tillfälle att konkret utveckla och leverera en detaljplan som uppfyller kraven på en detaljplan enligt gällande lagstiftning och dess tillämpning.

Vi menar också att flera av de synpunkter vi här och tidigare har framfört på innehållet i den aktuella detaljplanen och på argumentationen från de ansvariga, har bäring på övriga detaljplaner på sträckan Lund C – Brunnhög (dvs Etapp 1 av den planerade spårvägen i Lund). I sin tur bör detta föranleda att Mark- och Miljödomstolen medverkar till att Lunds kommun också måste göra kompletteringar och konsekvensändringar i dessa detaljplaner. De olika detaljplanerna syftar alla till anläggning av en enda spårvägssträcka i Lund, vilket kräver ändringar av förutsättningarna för aktuell infrastruktur och den byggda omgivningen längs hela sträckan, som alltså utgör en helhet, vilket också Lunds kommun själv konstaterar. Jfr. för övrigt PBL, kap 13, paragraf 11.

Med andra ord: Vi anser att Mark- och Miljödomstolen bör upphäva även övriga till spårvägens Etapp 1 kopplade detaljplaner. Det skulle alltså 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 PBL.

Systemplanering som borde ha presenterats som en helhetlig detaljplan

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.

Även sakägarna måste i det enskilda fallet kunna bedöma helheten - om den starkt påverkar den enskilda detaljplanerna

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 vår 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 sakägarna 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.

Med en flexibel elbusslösning uppnås en öppen, utvecklingsbar stadsutveckling

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 elbusslösning. 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 spårvägssystemet som byggs i landet på 100 år." (citat 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."

En stadsutveckling som från början underordnas valet av just ett spårvägssystem för kollektivtrafiken

Vi som bor och arbetar längs den planerade spårvägssträckningen, som för övrigt sammanfaller med den sk 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.

Systemvalet innebär också försämrad livsmiljö vid Sankt Laurentiigatan på grund av buller och andra störningar

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 Brunnsberg. 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. linjedragningarna 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, samtidigt 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. PBL, kap 13, paragraf 11.

I PBL (para 33) hävdas 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 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.

Systemvalet med spårväg innebär ett kraftigt ingrepp i en stadsutveckling med rötter i medeltida urbanisering

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 Clemensstorget och vidare längs S:t Laurentiigatan med passage över Norre Port innebär 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 bl a till kraven i PBL 4 kap, paragraferna 31 och 33.

Radikalt ändrat underlag för detaljplanen: Bussarna försvinner

Sedan vårt överklagande till länsstyrelsen av kommunens beslut om detaljplan för spårvägsavsnittet Clemensterget-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."

*Fel att ändra i
förutsättningarna för
detaljplanen under en
pågående process om
godkännande*

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 i stället ledas från Lund C via Spolegatan och Kung Oskars väg.

I ett brev av den 22 maj 2015 från Christian Rydén (trafikplaneringschef, Stadsbyggnadskontoret, Lunds Kommun):

"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 Clemensterget. 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 tillfälligheter 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 Oscars 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.

*Sämre service när alla
stadsbussar tas bort från
Sankt Laurentiigatan och
nuvarande busshållplatser
försvinner*

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 (Capio) som finns i samma byggnad.

Dessa förändringar av de kollektiva kommunikationerna längs Sankt Laurentiigatan innebär en radikal försämring 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 provas 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 ingå 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 provas.

Sakägarna lämnas utan denna för detaljplanen grundläggande information. Man kommenterar inte ens denna brist i sitt eget beslutsmaterial inför behandlingen i kommunfullmäktige.

*Brister i beslutsunderlaget
vid kommunens val av
spårväg hämmar vår
granskning av
detaljplanerna*

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 bl a:

"Om lämpligheten att i tre etapper anlägga spårväg i Lund skall provas, borde alternativen bland kollektiva transportlösningar inom Lund granskas innan valet görs av teknisk lösning (t ex 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 stadsmiljöns förändringar och därmed också spårvägens inverkan på de hus vi bebod och arbetar i. Den bedömningen görs inte i kommunens detaljplan, varken då eller senare (t ex inför behandlingen i fullmäktige). Vi skrev i maj 2014:

"Inte minst gäller bedömningen bebyggelsemiljöns 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 t ex 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."

Även ritningarna i detaljplanen innehåller fel eller är missvisande

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 innebär 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. (Stadsbyggnadskontoret-Tekniska förvaltningen PM 14-03-18, Spårvägens hållplats på Clemenstorget. Kommunstyrelsens uppdrag 2014-02-05).

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.

Som sakägare saknar vi elbussalternativet i en systematisk jämförelse mellan lämpliga lösningar för just vår del av Lund

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 (t ex 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 (t ex kartan på sid 3) visas att spårvägsprojektet i Lund enligt planerna går betydligt längre än bara etapp 1 (Lund C-Brunnhög) 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.

Ett klassiskt torg i Lund får sin karaktär och sina funktioner starkt begränsade

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 spårvägens etapp 2 till Dalby kan plattformslängder upp till 80 meter komma att bli aktuella. Det är möjligt att inrymma förlängningen av hållplatsen söderut inom torgytan".

Trots våra 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 innebär 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 inför 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 utgör sig för att lösa.

Detaljplaner måste bygga på och redovisa de optimala lösningarna

Medan andra städer (som Stockholm, Göteborg 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 (jfr "Bussplan Stockholm" från 2014 och motsvarande planer för elbussar i Göteborg och Umeå), 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 gäller den i detaljplanen oredovisade möjligheten att införa modern elbuss som fullgott alternativ till spårvagn. Elbuss-alternativet innebär 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 annorlunda näringsliv och ett socialt, kulturellt och ekonomiskt mera utvecklat samhälle än dagens. Dessa viktiga frågor tas inte upp i planen, som i olika delavschnitt har att pröva lämpligheten av att anlägga en spårvagn mellan Lund C och Brunnsög."

I utformningen av detaljplanen för sträckan Lund C-Brunnsög 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 ge 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 PBL's och MB's anda och bokstav.

Felaktigt att tidigt i planprocessen aktivt och definitivt utesluta andra tekniska lösningar än spårväg

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 vår 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 att redovisa sina överväganden, som kan påverka vår miljö, våra fastigheters attraktivitet

och våra 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 (väl känd från svenska och utländska städer med spårväg) och att denna effekt måste granskas i förhållande till de krav som ställs i PBL och i MB.

Detaljplaner bör innehålla lösningar som också minskar transportbehoven

Vi skriver i maj 2014: "Vår allmänna utgångspunkt när vi granskat detaljplanen är att stadens olika funktioner bör utvecklas så att transportbehoven minskas inom Lunds tätort, inom kommunen som helhet och inom regionen. Då behövs fortsatt flexibilitet inför stadsutvecklingen. Kanske behövs mera av 'blandstad', som gör det lättare att inom staden arbeta, bo och utveckla ett socialt liv. Spårväg innebär stora begränsningar för dagens och morgondagens samhällsliv och låser oss i strukturer som kanske redan idag inte längre är hållbara för den enskilde, för familjen, för näringslivet och för samhället i stort."

Kommunen väljer att bortse från dessa för den aktuella detaljplanen avgörande frågor och behandlar dem inte heller i förhållande till de övriga detaljplanerna som handlar om investeringar i spårvägens i Lund första etapp.

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 verksamma instrument att förena överordnade mål för stadsutvecklingen med detaljplanarbetet i ett så känsligt område som Clemensterget och angränsande gator och fastigheter.

Dessa påpekanden är skäl nog till att den aktuella detaljplanen avvisas och att en ny utformas för området.

Detaljplaner måste alltid balanseras mellan enskildas intressen och det allmänna, men måste då bygga på goda insikter

Redan i vår skrivelse från maj 2014 framhålls: "En kontinuerlig avvägning mellan allmänna intressen av en kostnadseffektiv, hållbar och flexibel kollektivtrafik och enskilda intressen i stadens fortsatta utveckling blir däremot möjlig med modern elbuss – jämfört med att placera spårväg från Clemensterget till Bredgatan och vidare."

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 som Lars Lindgren 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.

Utredningen kring samtliga stadsbussar i Lund har letts av professor Mats Alaküla och bygger på data och medverkan från Lunds Kommun,

Skånetrafiken (ansvarig för Lunds busstrafik) samt aktuella företag. Resultat har redan tagits fram, verifierats och delredovisats redan i april 2014 för Lunds kommuns trafikplanerare och ledningen för kommunens tekniska förvaltning. Rapporterna är tillgängliga. En sammanfattande rapport är daterad maj 2015.

Vi skriver redan i maj 2014: "Det förefaller som den aktuella detaljplanen inte på något sätt har tagit hänsyn till det forsknings- och utredningsarbete som sedan årsskiftet pågår bland forskare och andra experter på Lunds kommun, Skånetrafiken, och LTH och som enligt uppgift ger stort utrymme för att på ett flexibelt och kostnadseffektivt sätt möta kapacitetskraven på kollektiva persontransporter (också för sträckan mellan Lund C - Brunnshög)."

Vi har påpekat detta i vår skrivelse till kommunen med anledning av detaljplanerna för spårvägen. Kommunens stadsbyggnadskontor svarar oss med att man anser att "Elbussar är viktiga för Lund liksom spårvägen". Men kommunen har i övrigt inga kommentarer till det planeringsunderlag som tagits fram om stadsbussarna i Lund.

Vi skriver redan i maj 2014: "För att undvika onödiga ingrepp i det aktuella stadsrummet, bör detaljplanen enligt vår mening kompletteras, så att de resultat som LTH-utredningen redan tagit fram, används vid prövningen av markområdenas lämplighet för spårväg och för bebyggelsemiljöns utformning (enligt 2 kapitlet i PBL)."

Detaljplanen har stora brister – också i dess enskilda förslag

Under denna rubrik tar vi upp de påtagliga brister i den del av detaljplanen som omfattar delsträckan Clemenstorget - Bredgatan.

1. "Spårvagnshållplats Clemenstorget" och dess konsekvenser

Som redan nämnts menar vi att "Spårvagnshållplats Clemenstorget" i själva verket är en drygt 80 meter, närmare 90 meter lång spårvägsterminal med två spår och plattformar diagonalt placerade över Clemenstorget.

Detta stora ingrepp skulle förändra torget och den omgivande stadsbilden dramatiskt och försvåra möjligheterna att använda torget fullt ut med dess olika funktioner, t ex som marknadsplats sedan 1800-talet, som attraktiv fortfarande inbjudande mötesplats och som plats för vila och begrundan på någon av bänkarna längs fontänen vid de tider på året som det är enkelt att vila utomhus. Att hugga ned ett relativt stort antal plataner och därmed avlägsna delar av det gröna tak som ger skugga och unik sydländsk karaktär under sommarmånaderna är, för alla oss som dagligen rör oss på torget, svårt att acceptera.

Med en spårväglösning försvinner alltså ett stort antal träd, dels på Clemenstorget, dels längs Sankt Laurentiigatan. På Sankt Laurentiigatan skall träd på den ena sidan nyplanteras. På Clemenstorget förväntas i detaljplanen återplantering inte göras komplett. Framtidsbilderna i

*Vi som bor och arbetar vid
Sankt Laurentiigatan
förlorar en del av vår
grönska*

detaljplanen visar inte dessa negativa konsekvenser för det gröna stadsrummet. Flera av illustrationerna är felaktiga eller missvisande.

Detaljplanen bör redovisa hur mycket av planteringar i en i övrigt ganska måttlig grön stad som går förlorad med spårväg och hur ett alternativ kan utformas. Endast drygt 12% av stadsmiljön i den centrala delen av Lund består av parker, fasta planteringar och andra gröna ytor.

Det kommer att bli svårt för äldre och handikappade att snedda över torget, eftersom spåren är nedsänkta och ramperna besvärliga att ta sig över. Personer med rullator kommer att få gå runt delar av torget och deras väg mellan t ex bostad och affärer försvåras. Troligen gäller detta även för personer som hanterar barnvagn eller motsvarande.

Detaljplanen för tydliggöra dessa begränsningar i framkomlighet, analysera hur de skall hanteras och lämna förslag hur de kan undvikas. På denna punkt måste alltså detaljplanen förbättras.

2. Borttagande av sex busshållplatser Sankt Laurentiigatan - Allhelgonakyrkan

Med så många hållplatser borttagna (i detaljplanen anges sex förlorade busshållplatser) kommer de besökande till äldreboendet på Sankt Laurentiigatan, Dagcentret för äldre och inte minst det stora antalet besökare på Region Skånes tandkliniker och Capios läkarmottagningar på Sankt Laurentiigatan 10 att få problem att ta sig fram.

Kollektiva trafiklösningar för att ta sig till och från de nämnda institutionerna försvåras avsevärt med spårväg och indragna busshållplatser. Att ersätta dem med parkeringsfickor för taxi och privatbilar för de boendes angöring är inte en godtagbar lösning.

*Busshållplatserna längs
Sankt Laurentiigatan är
viktiga för besökande och
för boende*

Detaljplanen måste på dessa punkter genomarbetas på nytt och nya förslag tas fram som kan lösa problemen med tillgänglighet. Åtkomsten till fastigheter kan inte försämrats på ett så dramatiskt sätt som är föreslaget i detaljplanen för personer som kan ha svårigheter att ta sig fram långa sträckor gående, särskilt inte under vinterhalvåret.

3. Ny in/utfart till Allhelgonakyrkan vid Allhelgona kyrkogata?

Liknande problem rörande tillgänglighet till Allhelgonakyrkan uppstår om hållplatsen alldeles invid kyrkan försvinner och besökande som vill delta i religiös verksamhet eller i t ex musikkonserter i Allhelgonakyrkan inte enkelt kan ta sig in och ut från en hållplats. Det gäller särskilt äldre personer och personer med rörelseproblem.

Vid en busslösning uppstår inte detta problem och en inlösning av fastigheten Eskil 3 blir inte aktuell.

De som kommer från norr – t ex via Karl XI-gatan – riskerar större avstånd till affärerna runt Clemensterget, särskilt de som är rullstolsburna eller på annat sätt handikappade.

4. Gnissel, buller och vibrationsproblemen måste lösas

Gnissel, buller och vibrationsproblemen från spårvagn är ett verkligt problem i många städer med spårvägar. Gnisslet mellan rälsen och spårvagnens hjul av metall är svårt att undvika. Detta är ett välkänt och olöst problem för spårvägen – också med senaste tekniska lösningar. Vibrationerna har man försökt att minska genom att lägga rälsen först i betong och därefter isolera den med gummi, men den lösningen är kortsiktig och klarar sig inte mer än några år.

Detaljplanen måste adressera dessa problem så att byggnadstekniska och andra lösningar för omgivande fastigheter, boende och besökande inte leder till en försämrad miljö – om spårväg fortfarande skall vara alternativet till tysta, laddningsbara elbussar som kan köras inomhus.

Kraven på isolering är inte utrett vad gäller buller, stomljud och andra störningar

Konsekvenser för byggnaderna längs Sankt Laurentiigatan, för kulturskolan och musikgymnasiet vid samma gata, för de boende måste undersökas och åtgärder planeras så att de negativa effekterna av spårväg undviks. Hur skall fönster och dörrar isoleras mot buller? Hur skall de utskjutande köken ("holkarna") på Sankt Laurentiigatan isoleras från buller? Hur skall stomljuden från spårvägen hanteras i de närliggande bostäderna, i musikskolan, i kyrkan, i konsertlokaler? Etc.

Dessa frågor bör besvaras i detaljplanens nya version, där problemen finner en lösning före byggstart.

Vibrationer och magnetstörningar från den närbelägna spårvägen kan också riskera funktioner och tillförlitlighet hos avancerad medicinsk utrustning på Region Skånes och Capios mottagningar, liksom längre fram på spårvägen som t ex Universitetssjukhuset, BMC samt Kemicentrum. Det förefaller lämpligt att detaljplanen tar ett helhetsgrepp på just dessa möjliga störningar i en förbättrad version av detaljplanen.

Tysta elbussar, där varje däck fjädrar och jämnar ut vibrationer, är en stor fördel i Lund och andra städer med verksamheter och stadsmiljöer som är särskilt känsliga för ljud och vibrationer och där magnetstörningar etc inte blir aktuella.

5. Olycksrisker med spårväg får inte negligeras

Detaljplanen tar inte systematiskt upp hur olycksrisker kan undvikas och ännu hellre aktivt förebyggas. Detta problem måste utredas vidare så att detaljplanen ger ett verksamt underlag för att pröva lämpligheten av att anlägga spårväg mellan Lund C och Science Village Scandinavia/ESS och därmed också bygga sträckan Clemenstorget-Bredgatan.

Cykelstaden Lund har en trafikintensitet som måste kombineras bättre med spårvägsplanerna

Speciellt för cyklister är det viktigt att enkelt och olycksfritt kunna korsa järnvägen. Cykelkulturen i Lund innebär att cyklister rör sig relativt fritt på gatorna och utan verksam insatser i stadsrummet kan denna cykelkultur leda till många och svåra olyckor. I en stad som Göteborg, med en bättre cykelkultur, är allvarliga olyckor vanliga i samband med att cyklister passerar spår och råkar fastna i dessa eller på annat sätt hindras av spårvägens upphöjningar och installationer.

Cyklister skall enligt detaljplanen ledas enkelspårigt när de åker norrut längs Sankt Laurentiigatan, vilket troligen innebär att nya olycksrisker uppstår nära parkeringsfickorna för bilar på Sankt Laurentiigatan. Det förefaller bättre att detaljplanen redovisar alternativ till denna cykelled, t ex genom att låta cyklister köra i båda riktningarna på den norra delen av Sankt Laurentiigatan. Det medför konsekvensändringar i detaljplanen eller kanske en helt annan lösning.

Det är viktigt att just olycksriskerna för cyklister och gående analyseras mera ingående så att detaljplanen blir mera realistisk och åtgärderna mot olyckor kan hanteras som en del av den fortsatta planeringen.

6. Vart tar biltrafiken på Sankt Laurentiigatan vägen?

Det är inte utrett i detaljplanen vart biltrafiken på Sankt Laurentiigatan och delar av Karl XI-gatan skall ta vägen efter spårvägsbyggnationen. Hur påverkas gatorna i grannskapet? Hur säkras dessa gator så att elevernas och andras cykeltrafik till och från skolan och daginstitutionerna inte blir olycksdrabbad?

Detaljplanen granskar inte konsekvensen av att trafiksituationen blir låst på grund av spårväg

Spårvägen låser trafiksituationen och påverkar fler gator än Sankt Laurentiigatan, som tillsammans med dessa gator och gatuavsnitt inte kan ta hand om denna biltrafik fullt ut. Detaljplanen kan göras mera realistisk om analysen av biltrafiken tas med i helheten och får verka valet av trafiklösningar.

7. Ombyggnadstiden är ett problem som detaljplanen måste hantera

Att genomföra en så stor förändring på grund av en omfattande spårvägsinvestering kräver tid. Två år av störningar (som t ex bristande access till de berörda institutionerna, till äldreboendet och dagcentret, etc) innebär stora hinder för ett stort antal människor. Det gäller inte bara för de som bor och arbetar i det aktuella stadsområdet området, utan också de många tusen personer som dagligen besöker området. Byggnadstiden kan vara två år eller mera (även beroende på krav om t ex fördjupade arkeologiska undersökningar).

Detaljplanen bör specificera hur åren av byggnation skall hanteras så att olägenheter kan undvikas och problem kan lösas.

Spårvägens fleråriga, störande och komplicerade byggande behandlas bara ytterst summariskt i detaljplanen

Enligt 5 kap. 31 § PBL ska en detaljplan innehålla en genomförandebeskrivning. Länsstyrelsen har i sin behandling av vårt överklagande konstaterat att en genomförandebeskrivning finns införd i detaljplaneärendets planbeskrivning. Vi hävdar (se också tidigare avsnitt) emellertid att denna beskrivning inte innehåller alla de anförda delarna, nämligen vilka organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behöver vidtas med anledning av detaljplanens genomförande. Beskrivningen vilar också på ett bristfälligt, ofullständigt underlag (se också tidigare avsnitt).

Vi menar också att den miljökonsekvensbeskrivning som upprättats som förutsättning och del av gällande detaljplan inte är fyllestgörande. Den har

brister i beskrivningen av verkningarna för detaljplanen. Bland annat saknas helt – i de jämförelser som presenteras – elbussalternativen. Detaljplanen måste således på denna punkt kompletteras och miljökonsekvensbeskrivningen göras habil och korrekt enligt lagen.

Fram till dess måste, enligt vår mening, planen upphävas.

Det ironiska i sammanhanget, om vi får uttrycka det så, är att det är Lunds kommun som sedan våren 2014 delfinansierat en systematisk studie av just elbussar som alternativ i Lunds stadstrafik, en studie som genomförts vid LTH/Lunds universitet. Uppenbarligen har denna information och de rapporter som presenterats inte nått kommunens stadsbyggnadskontor i en så viktig fråga som den framtida kollektivtrafiken.

*Detaljplanerna för
spårväg måste ta särskild
hänsyn till stadsmiljöns
speciella kvaliteter*

Vi menar, sammanfattningsvis, att utredningarna inte tillräcklig redovisar transportlösningarna i förhållande till stadsmiljöns speciella kvaliteter i Lund och i de stora förändringar som man försöker genomföra med de aktuella detaljplanerna. Vi menar dessutom att markens lämplighet inte redovisats på det sätt som måste krävas samt att detaljplanen saknar ett sammanhållet program av den kvalitet som krävs, vilket krävs enligt 5 kap. 10 och 13 §§ PBL.

Länsstyrelsen hävdar i sitt svar till oss att detaljplanen överensstämmer med kommunens översiktsplan från 2010, som delvis, men bara delvis är reviderad vad gäller spårväg. Detta konstaterande är inte korrekt. Översiktsplanen för ett så stort och omfattande ingrepp som en spårväg i en stadskärna med medeltida anor innebär, finns inte behandlat i översiktsplanen för Lund ens med den mest vänliga tolkning av texten.

Det framgår t ex av Bilaga 1 till "Miljökonsekvensbeskrivningen för Spårvägen Lund C till ESS i Lund, Lunds kommun" att frågeställningarna är mera komplexa än vad Länsstyrelsens jurister hävdar. Mycket återstår att granska och använda innan detaljplanen kan göras mera komplett och att man kan tala om ett program och funktionsanalys som grund för de olika detaljplanerna. Det behövs, med andra ord, ett program enligt 5 kap. 10 § PBL.

Även i övrigt har utredningen i detaljplaneärendet brister, vilket vi pekat på i vår plädering på de föregående sidorna. tillräcklig. Det saknas således inte skäl att upphäva detaljplanen.

Prövningen av ärendet i sak ger också vid handen att det aktuella området, beläget centralt i Lund, och i resten av spårvägsområdet från Clemensterget till Brunnshög/ESS, inte har fått den grundliga utredning som krävs inför godkännandet av en detaljplan enligt PBL.

*Skall Lunds historiska
stadsvall reduceras till
gnisslande spårväg?*

Till exempel: Vi menar att 2 kap. 3 § PBL inte har tillämpats på ett sätt som lagstiftaren kan ha förväntat inför ett så omfattande ingrepp som spårväg innebär i en stad med medeltida anor med känslig, stadsmiljö av riksintresse. Det framgår helt tydligt att planläggning ska med hänsyn till natur- och kulturvärden. Vi menar att en spårväg ovanpå det som en gång var Lunds stadsvall/-mur inte kan förenas med uttryck i lagen som "en

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

Ingrepp som innebär att Lunds historiska Norreport reduceras till en grön minnesskylt och ett ständigt gnisslande dubbelspår i marken är en näst intill historisk skymf mot de av våra förfäder som för tusen år sedan grundlade staden och gjorde den till kulturcentrum för hela Norden. 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. Det är denna mark inte.

Områdets kulturmiljö har i stora delar ett riksintresse

Här uppvisar stadsbyggnadskontoret ointresse för en god helhetsverkan "med hänsyn till stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärdena på platsen". 2 kap. 6 § PBL. Riksintresset måste här gå före. Intrånget i "riksintresset kulturmiljö" kan inte anses godtagbart med hänsyn effekterna och de långsiktiga konsekvenserna.

Med denna inlaga överklagar vi besluten vid Länsstyrelsen, Skåne, och kräver att de aktuella detaljplanerna för Spårvägen i Lund upphävs för att kunna omarbetas. Det gäller särskilt Detaljplanen för Spårväg Clemensterget-Bredgatan, Lunds kommun.

Lund den 25 maj 2015

Jan Annerstedt & Marianne Rehnstedt
Sankt Laurentiigatan 10
222 21 Lund