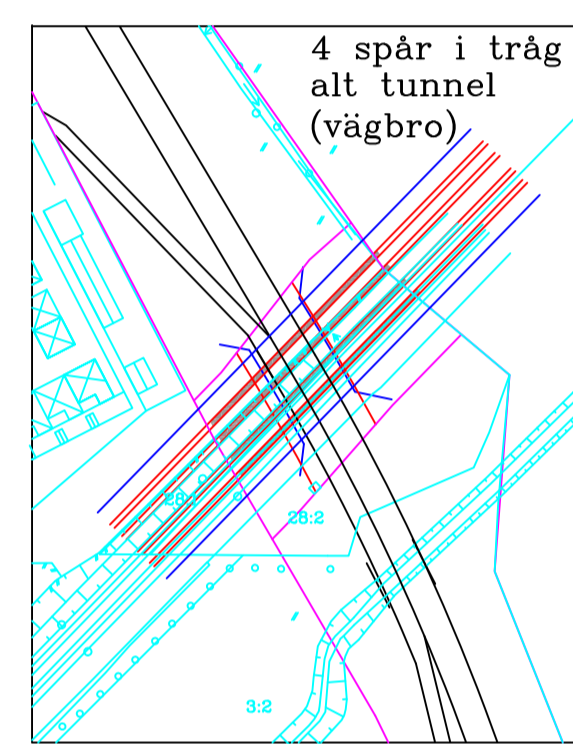
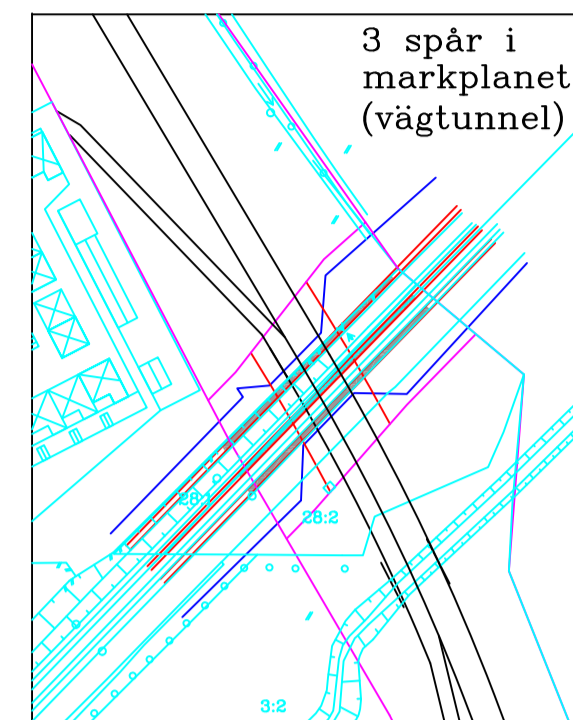
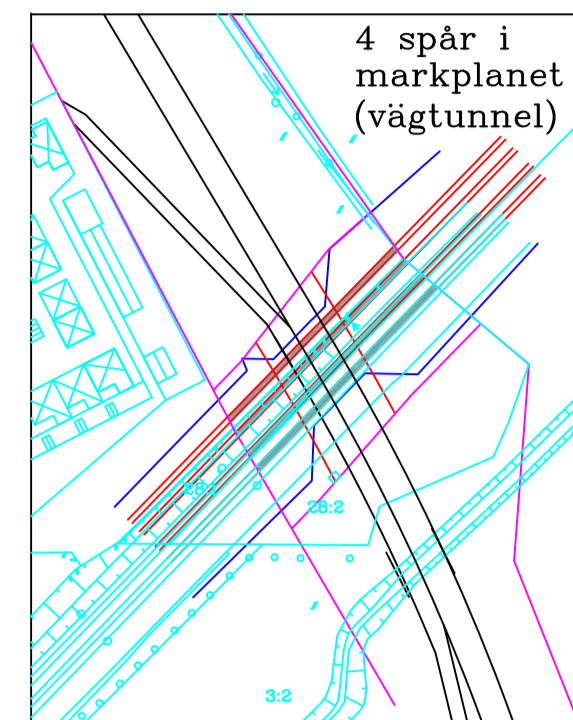
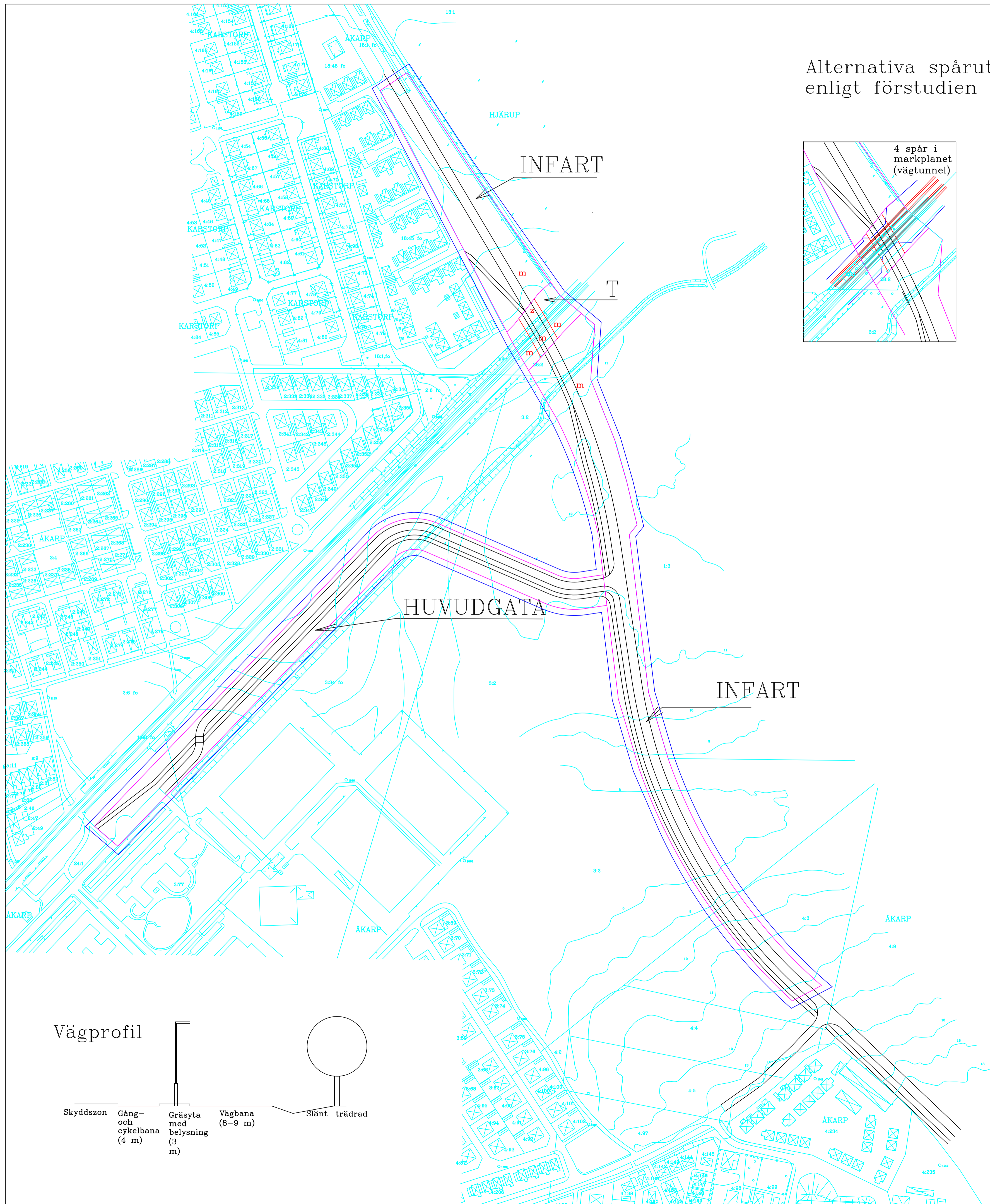


# Alternativa spårutformningar enligt förstudien



**Planbestämmelser**  
Följande gäller inom område med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåten

**Gränsbeteckningar**  
 - Linje 6 m utanför planområdet  
 - Användningsgräns  
 - Egenskapsgräns

**Markanvändning**

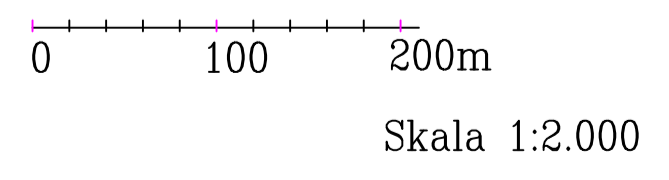
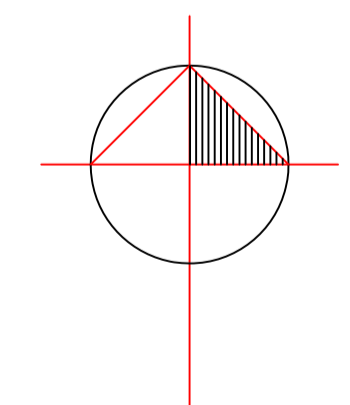
**Allmän platsmark**  
**INFART** Infartstrafik  
**HUVUDGATA** Trafik mellan olika områden  
**Kvartersmark**  
**T** Järnvägsområde

**Begränsning av markens bebyggande**  
**z** Marken får antingen byggas över med bro för allmän körtrafik på en fri höjd ovan räl av minst 6,5 m eller vara tillgänglig för allmän körtrafik till en fri höjd av minst 4,6 m. Körbanan får placeras på högst +18,0 meter.

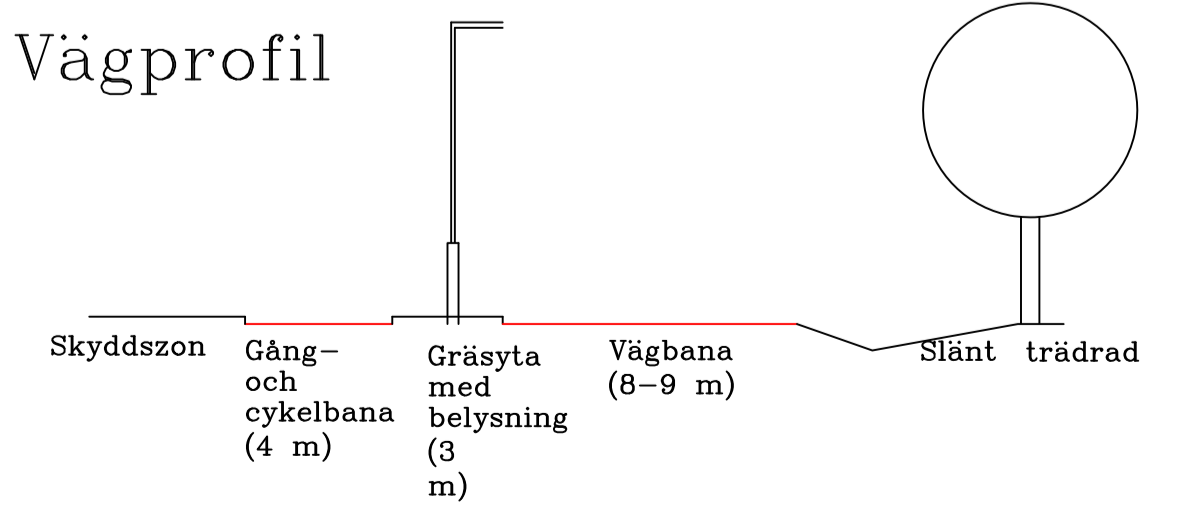
**Risk och störningsskydd**  
**m** För verksamheten inom vägområdet ska de i regeringens proposition 1996/97:53 redovisade riktvärdesnivåer för "väsentlig ombyggnad av trafikinfrastrukturen" (vid fasad: 70 dBA maxvärde, 55 dBA ekvivalentvärde, inomhus: 30 dBA ekvivalentvärde och 45 dBA maxvärde) gälla.  
 Naturvärdsverkets riktvärden avseende vibrationer från järnvägstrafiken (0,4 mm/s resp 14 mm/s<sup>2</sup> vid sovrum) ska gälla som riktvärden.

**Administrativa bestämmelser**

Genomförandetiden är 15 år från den dag detaljplanen vunnit laga kraft



**Vägprofil**



**Detaljplan för del av Gränsvägen i Åkarp, Burlövs kommun**

Upprättad 2000-04-17, rev 2000-06-26  
Robert Werner arkitektkontor

Robert Werner ark SAR

Antagen av kommunfullmäktige 2000-10-16		
Genomförandetid slutar	2019-05-13	Arkiv nr 199

## Detaljplan för del av Gränsvägen i Åkarp Burlövs kommun

---

### *Planbeskrivning*

#### ***Bakgrund***

Den ökade trafiken för såväl bil- som järnvägstrafiken har inneburit omfattande störningar i Åkarps samhälle. Tätortens enda korsning med järnvägen, vid Alnarpsvägen, är mycket hårt belastad och långa köer bildas i samband med bomfällningarna. Då stambanan är hårt belastad i detta avsnitt innebär det att väntetider på 10–15 minuter inte är ovanliga. Ur miljösynpunkt innebär detta en svåra barriäreffekt, ohälsosamma utsläpp från bilar på tomgång och höga bullernivåer.

Banverket har tagit fram en förstudie om förutsättningarna att öka framkomligheten på södra stambanan. Ett utökat antal spår på stambanan innebär att den befintliga plankorsningen vid Alnarpsvägen eventuellt kommer att stängas, Sockervägen förlängas över järnvägen och anslutas till Alnarpsvägen samtidigt som Gränsvägen byggs ut fram till Lundavägen och passerar järnvägen planskilt i samhällets östra gräns. Ett avtal mellan Burlövs kommun, banverket och vägverket har upprättats bland annat för att kunna möjliggöra utbyggnaden.

#### ***Planens syfte och huvuddrag***

Planarbetet syftar till att förbättra miljön i Åkarps samhälle genom att möjliggöra ett genomförande av den östra trafiklänken ”Gränsvägen”. Planarbetet syftar också till att genomförandet av vägbygget ska kunna utföras på ett sådant sätt att det framtida utnyttjandet av marken mellan Gränsvägen och befintlig bebyggelse inte försvåras. Möjligheten att uppföra bostäder alternativt komplettera den befintliga idrottsanläggningen söder om järnvägen bör kunna ske i huvudsaklig överensstämmelse med gällande områdesplan och översiktsplan.

Eftersom Gränsvägen kommer att bli samhällets avgränsning österut ska detaljplanen utformas så att vägen kommer att utgöra en naturlig avslutning av samhället mot det skånska slättlandskapet.

#### ***Plandata***

Planområdet är beläget omedelbart öster om befintlig bebyggelse i Åkarps samhälle. I öster gränsar planområdet till Staffanstorps kommun respektive det öppna landskapet mellan Åkarp och Hjärup, i söder till gälland detaljplan för södra delen av Gränsvägen, i väster till befintliga eller planerade utbyggnadsområden i Åkarp och i norr till befintlig del av Gränsvägen.

Marken ägs huvudsakligen av Burlövs kommun. Banverket äger järnvägsområdet.

### ***Planprogram***

Ett planprogram för detaljplanen har upprättats den 28 september 1998.

Länsstyrelsen har i sitt yttrande över planprogrammet ansett att detaljplanearbetet bör samordnas med banverkets arbete med järnvägsplanen för södra stambanan.

Länsstyrelsens anser dessutom

- att området mellan Alnarpsån och järnvägen bör beskrivas ur naturvårdssynpunkt
- att en arkeologisk utredning enligt 2 kap 11 § kulturminneslagen behövs och
- att alternativet att utöka spårområdet till tre spår inte längre är aktuellt.

### ***Kommentarer***

Underhandskontakter mellan länsstyrelsen, banverket och kommunen har inneburit att kommunen kan ta fram samrådshandlingar till detaljplanen. Eftersom spårets höjdläge inte kommer att fastläggas förrän efter banverkets förstudie ansåg man att samrådshandlingarna kunde innehålla ett tunnel- och ett broalternativ.

Länsstyrelsens övriga synpunkter har arbetats in i samrådshandlingarna.

### ***Tidigare ställningstagande***

#### ***Riksintressen***

Inom planområdet är södra stambanan klassad som riksintresse för kommunikation. I Staffanstorps kommun finns en naturgasledning av riksintresse för kommunikation. Denna är lokaliserad mellan 100 och 300 meter från den planerade vägen.

#### ***Översiktsplanen***

I Burlövs översiktsplan antagen av kommunfullmäktige den 19 oktober 1998 är området utlagt som en trafiklänk mellan Lundavägen och Gränsvägen. Även i den tidigare översiktsplanen från 1990 var området utlagt för detta ändamål.

För området mellan Gränsvägen och befintlig bebyggelse föreslås ett utbyggnadsområde på ca 220 lägenheter med blandad bebyggelse. Detta överensstämmer i princip med den områdesplan som upprättades för området 1985. Utbyggnaden beräknas ske inom den närmsta tioårsperioden

Området mellan Alnarpsån och järnvägen är i översiktsplan 98 utlagt som viktig ekologisk korridor. Avsikten är att bland annat anlägga fördröjningsdammar.

#### ***Detaljplaner***

Det nu föreslagna planområdet är inte tidigare detaljplanlagt. Den tilltänkta Gränsvägen är emellertid detaljplanlagt såväl norr som söder om planområdet. Norr om järnvägen finns detaljplan för Gränsvägens förlängning in mot samhället. Detaljplanen "Åkarp 18:1 m fl, Karstorpsområdet, Burlövs kommun" är fastställd av länsstyrelsen i Malmöhus län den 11 oktober 1985. Planen möjliggör uppförandet av ett bostadsområde om högst två våningar väster om planerad Gränsvägen. Området är utbyggt i sin helhet.

I söder finns detaljplan för Gränsvägen från Lundavägen och fram till Dalslundsvägens förlängning, för Dalslundsvägens anslutning till Gränsvägen och för mellanliggande numera utbyggda bostadsområde. Planens benämning är ”Åkarp 4:9 m fl, Solliden, Östragård, Åkarp, Burlövs kommun”. Den är fastställd av länsstyrelsen i Malmöhus län den 17 juni 1987.

Väster om Gränsvägen fram till befintlig bebyggelse mellan Lundavägen och järnvägen upprättades en områdesplan 1985 ”Dalslund öster”. I denna föreslås utbyggnad av knappt 300 lägenheter. Den södra delen ingår i ovan nämnda detaljplan och är således utbyggd.

För en mindre område väster om Gränsvägen har en avstyckningsplan upphävts.

### ***Förutsättningar***

#### *Landskapsbild*

Planområdet är beläget i det fria slättlandskapet mellan Åkarp och Hjärup. Öster om planområdet har förekomster av boplatser och andra kulturminnen kunnat konstaterats.

#### *Biltrafik*

Vägstrukturen i Åkarp med endast en passage över järnvägen innebär att i princip all trafik utnyttjar Alnarpsvägen för förflyttningar såväl inom samhället som vid transporter till målpunkter utanför samhället. Belastningen på Alnarpsvägen är idag ca 4.000 fordon per årsmedeldygn. Köbildningsproblem uppstår ofta i samband med de många och ofta tidsmässigt långa tillfällen när järnvägsbommarna är nedfällda.

#### *Järnvägstrafik*

Södra stambanan har dubbelspår genom Åkarps samhälle. I dagsläget belastas sträckan av ca 270 järnvägstransporter dagligen. Järnvägstrafiken beräknas öka med ca 30% till 345 tåg år 2010. Med anledning av att det redan har konstaterats framkomlighetsproblem på sträckan har banverket på att utarbetat en förstudie som redovisar hur förutsättningarna för järnvägstrafiken ska kunna förbättras. De alternativ som utretts är en utökning till tre eller fyra spår förlagda antingen i tunnel, tråg eller i markplanet.

### ***Planförslaget***

Detaljplanen redovisar två alternativa lösningar beträffande Gränsvägens korsning med södra stambanan. Det ena alternativet innebär att vägen går på en bro över järnvägen, som då har sänkts. Det andra alternativet innebär att järnvägen ligger kvar i sitt nuvarande höjdläge och att vägen går i en tunnel under denna. Ca 250 meter norr respektive söder om järnvägen har Gränsvägen i bägge alternativen nått befintlig marknivå. Detta innebär att förutom de 250 metrarna närmast järnvägen blir utformningen av detaljplanen för Gränsvägen lika för de båda alternativen.

### *Båda alternativen*

Gränsvägen utbyggnad innebär att befintlig del av Gränsvägen norr om järnvägen förbinds med Lundavägen i en sträckning öster om Åkarps samhälle. Passagen med södra stambanan görs planskild. Den föreslagna sträckningen överensstämmer med såväl den av kommunfullmäktige 1998 antagna översiktsplanen som den tidigare planen från 1990. Länsstyrelsen har inte framfört några synpunkter på översiktsplanen i denna del. I samband med tidigare detaljplaner har länsstyrelsen uttalat att man inte har någon erinran mot sträckningen som sådan och att den av landskapsbildsskäl bör förläggas som en tunnel vid passagen med järnvägen.

I norr ansluter detaljplanen till det område för gatutrafik som ingår i detaljplanen från 1985 "Åkarp 18:1 m fl, Karstorpsområdet, Burlövs kommun". I denna plan finns Gränsvägen illustrerad förbi stambanan.

Söder om anslutningen till Stationsvägen går Gränsvägen i en svag båge tills den ansluter till det område som i detaljplanen "Åkarp 4:9 m fl Solliden, Östragård Åkarp, Burlövs kommun" angetts som område för gatutrafik.

Resterande avsnitt fram till Lundavägen samt anslutningen till samhället via Dalslundsvägen finns redan detaljplanelagda i ovan nämnda plan.

Stationsvägens förlängning öster om Åkarps station ingår också i detaljplanen. Den föreslås placeras mellan Alnarpsån och södra stambanan. Drygt 200 meter från Gränsvägen korsning med järnvägen viker Stationsvägen över ån för att ansluta till Gränsvägen 250 meter söder om järnvägen.

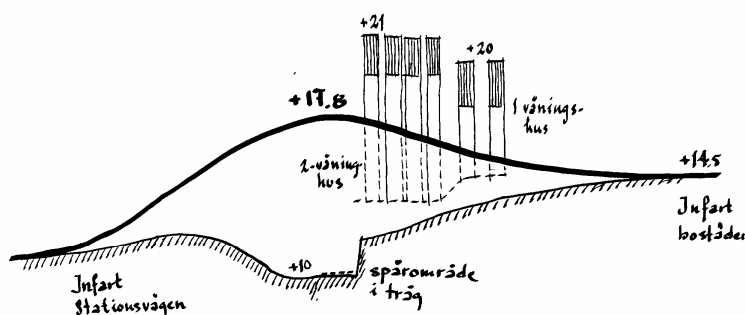
Detaljplanens område för gatutrafik har gjorts 30 meter brett. Detta innebär att utrymme för såväl separat gång- och cykelväg som skiljeremsa finns.

Norr om järnvägen finns bostadsbebyggelse i närhet av vägen. I båda alternativen blir vägen lokaliserad ca 25 meter från vägområdet.

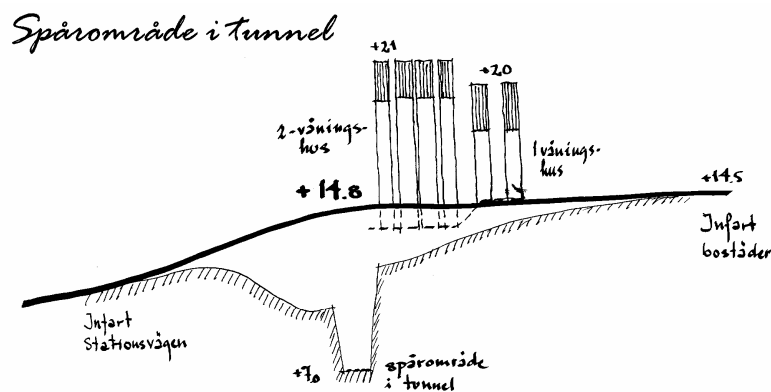
### *Alternativ vägbro*

En planskild korsning i form av vägbro innebär att järnvägen förläggs i tunnel eller tråg förbi Åkarp. I trågalternativet sänks järnvägen vid korsningen med Gränsvägen från +12,5 meter till +10 meter medan det i tunnelalternativet sänks till +7 meter.

### *Spår område i tråg*



I trågalternativet påbörjas markhöjningen drygt 50 meter söder om nuvarande Gränsvägen. Gatan stiger från +14,5 meter vid Gränsvägen till ca +17,8 meter vid bronns högsta punkt. Markhöjden för intilliggande bostäder varierar mellan +13,5 och +15 meter. Detta innebär att takfotshöjden för tvåvåningshusen närmast järnvägen och ligger på +19 och envåningshusen längre norrut på +18 meter. Taknockarna är ca två meter högre.



I tunnelalternativet ligger bronns högsta punkt på samma höjd som befintligt läge på Gränsvägen, nämligen +14,8 meter

Söder om järnvägen når vägen befintlig marknivå efter ca 250 meter. I detta läge föreslås den nya infarten till Stationsvägen lokaliseras.

Alnarpsån kan ligga kvar i sin nuvarande sträckning. Detaljplanen föreslår att en bro byggs över ån för att därmed kunna säkerställa den i översiktsplanen redovisade ekologiska korridoren utmed ån.

#### *Alternativ vägtunnel*

En vägtunnel kommer att ligga på ca +7,0 meter. För att erhålla samma lutning som med broalternativet; ca 4%, kommer vägen att sänkas omedelbart efter infarten till bostadsområdet i norr. I söder är nivåskillnaderna mellan väg och järnväg likvärdiga, vilket innebär att vägen når markplanet vid den planerade infarten till Stationsvägen.

Alnarpsåns lopp förbi Gränsvägen måste flyttas söderut. Den föreslås gå under Gränsvägen strax norr om infarten till Stationsvägen. Nivåförhållandena för Alnarpsån är tillräckligt stora för att en sådan förlängning av åns sträckning kan göras utan att genomströmningen påverkas.

#### *Planbestämmelse "m"*

Den i detaljplanen redovisade planbestämmelsen "m" om buller- och vibrationsnivåer avser endast påverkan från fordonstrafiken på Gränsvägen. Belastningen från järnvägstrafiken på södra stambanan är således inte medtagen i denna detaljplan. Då trafiken på Gränsvägen blir förhållandevis begränsad kommer buller och vibrationer från järnvägstrafiken att bli dominerande. Konsekvenserna för de boende utreds för närvarande i banverkets järnvägsutredning. I samband med

kommunens upprättande av detaljplan för själva järnvägsområdet kommer en störningsbestämmelse att tas fram för såväl järnvägs- som vägtrafiken.

De i planbestämmelserna framtagna bullerbegränsningarna innebär att vägbron bör förses med en 50 cm hög absorbent medan tunnelalternativet inte kräver några extra åtgärder. Avsikten med bestämmelsen är att bullerdämpningen ska kunna ske med modernast tänkbara metod. Att endast reglerar bullerplankets höjd ger ingen flexibilitet i möjligheten att uppfylla de annars så viktiga kraven på hälsa och säkerhet.

### ***Konsekvenser av detaljplanen och förslag till åtgärder***

#### *Trafik*

Utbyggnaden av Gränsvägen har en viktig funktion att fylla oavsett om andra trafikåtgärder vidtas. Olägenheterna i Åkarps centrum är redan påtagliga och trafiken på järnvägen ökar kontinuerligt. Redan 2002 anger banverket att trafiken ökar från nuvarande 270 till nästan 350 tågset per dygn. Då utbyggnaden av södra stambanan troligen inte kommer att påbörjas förrän tidigast 2005 bör en provisorisk korsning mellan Gränsvägen och södra stambanan byggas omgående. Detaljplanen möjliggör ett sådant förfarande.

I avtalet mellan banverket, vägverket och kommunen knyts inte utbyggnaden av Gränsvägen till södra stambanan utan till Yttre Ringvägens färdigställande. Andra delar i avtalet är att sammanbinda Sockervägen med Alnarpsvägen norr om järnvägen och att göra en gc-tunnel under järnvägen i anslutning till Alnarpsvägen. Dessa förändringar innebär att trafikbelastningen fördelas på ett bättre sätt mellan flera olika vägar.

#### *Hälsa och säkerhet (utanför planområdet)*

En utbyggnad av vägsystemet i enlighet med det ovan skisserade kommer att medföra avsevärda förbättringar på såväl miljön som säkerheten.

Borttagandet av plankorsningen mellan järnvägen och Alnarpsvägen innebär att den största säkerhetsrisken avseende tågtrafiken försvinner.

Omfördelningen av trafiken från Alnarpsvägen till Sockervägen och Gränsvägen innebär betydande miljöförbättringar inne i Åkarps samhälle. Trafiken på Alnarpsvägen beräknas minska från 4.000 till högst 3.000 per årsmedeldygn. Befintlig del av Gränsvägen kommer att få minskad eller oförändrade trafikmängder. Totalt sett kommer att säkerheten att öka och bullernivåerna blir oförändrade eftersom den största bullerkällan kommer från E6.

Den största trafikökningen sker på Sockervägen där trafiken ökar från dagens ca 1.000 till 4.500 fordon per årsmedeldygn. Vägen kommer att flyttas från befintliga bostadsområden så att erforderliga bulleråtgärder kan vidtas.

*Hälsa och säkerhet (inom planområdet)*

En utbyggnad av Gränsvägen enligt detaljplanen innebär att trafikmängden kommer att uppgå till mellan 1.200 och 2.000 fordon per årsmedeldygn. Den stora spännvidden beror på var den nya anslutningen till E6 lokaliseras och hur den utformas.

Norr om järnvägen kommer Gränsvägen att lokaliseras 30 till 50 meter från närmsta bostadshus. I vägbroalternativet kommer marken närmast järnvägen att höjas ca fyra meter. Befintliga bostadshus är i två våningar dvs ca åtta meter höga.

Vägbroalternativet innebär att järnvägsbanken förbi planområdet sänks med ca tre meter och att järnvägen antingen förläggs i tunnel eller tråg genom Åkarps samhälle.

Bostadsbebyggelsen närmast vägområdet är utformade utan fönster mot vägen alternativt har en garagelänga placerats mellan bostadshusen och vägområdet. Inga uteplatser är lokaliserade mot vägområdet. Vägbrons visuella intrång för de boende norr om järnvägen blir således förhållandevis litet.

Sänkningen av järnvägen medför minskat visuellt intrång för såväl de boende som från det omgivande landskapet.

I vägtunnelalternativet kommer det visuella intrycket av vägen att bli lägre medan järnvägens inverkan på närområdet upplevs högre.

Det buller som är dominerande alstras av järnvägen. För närvarande uppgår bullret utomhus från järnvägen till 71 dBA. Förläggs järnvägen i tunnel eller tråg kompletterat med ett två meter högt plank kommer bullret år 2010 att uppgå till 66 dBA. Enligt naturvårdsverkets råd och riktlinjer "Beräkningsmodell för vägtrafikbuller" alstrar 2.000 fordon på en vägbro som är fyra meter hög och förlagd på 40 meters avstånd från bebyggelsen ca 54 dBA med en 50 cm hög bullerabsorbent. Andelen tunga fordon har uppskattats till 5%, vägbansans lutning till 4% och hastigheten till 70 km/h.

Vägtunnelalternativet innebär att bullret från vägen på 40 meters avstånd utan extra åtgärder uppgår till ca 50 dBA. I detta alternativ ligger järnvägen kvar i markplanet. Nuvarande buller från järnvägen uppgår till 71 dBA. Med ett bullerskydd på 2,5 meter kommer bullret år 2010 att uppgå till mellan 66 och 68 dBA beroende på hur långt från bostadshusen spåren förläggs.

De redovisade exemplen innebär att bullret från järnvägen överstiger framtagna riktvärden på 55 dBA ekvivalentvärde vid uteplats respektive 60 dBA ekvivalentvärde för tomten i övrigt. Detaljplanens störningsbestämmelse avser endast vägtrafikens störningar. I samband med banverkets arbete med järnvägsutredningen och kommunens detaljplan för själva järnvägsområdet kommer störningarna från järnvägen att behandlas.

Även för området söder om järnvägen kommer behovet av bullerdämpande åtgärder att utredas i samband med detaljplanarbetet för järnvägsområdet. Enligt kommunens översiktsplan ska området utnyttjas för bostadsändamål.



Området söder om Dalslundsvägen har byggts ut i enlighet med gällande detaljplan. Enligt ovanstående beräkningsmodell kommer ljudnivån vid tomtgräns att understiga 55 dBA under förutsättning att en 2 meter hög vall uppförs mellan vägen och tomtgränsen

Stamledningen för naturgas ligger inom gällande säkerhetsavstånd för området kring järnvägen och norr därom. För denna del har ledningen zonklassificering C vilket inte innebär hinder att bygga Gränsvägen.

#### *Riksintressen*

Södra stambanan och naturgasledningen är av riksintresse för kommunikation.

Utbyggnaden av Gränsvägen påverkar inte dessa.

#### *Landskapsbild och kultur (båda alternativen)*

Den föreslagna sträckningen av Gränsvägen gränsar till det fria slättlandskapet mellan Åkarp och Hjärup vilket i såväl översiktsplan 98 som i översiktsplan 1990 klassas som ”kulturhistoriskt intressant miljö”. Området är en viktig del av vad som finns kvar av det öppna jordbrukspräglade slättlandskapet.

Vägen kommer att påverka landskapsbilden och utgöra en gräns mellan tätorten Åkarp och angränsande landskap. Efter hand som Åkarp byggs ut i enlighet med gällande översiktsplan kommer det visuella intrånget av vägen att minska.

#### *Landskapsbild och kultur (vägbroalternativet)*

Vägbroalternativet innebär att marken på en kort sträcka (100 m) höjs med som mest fyra meter. Bostadsbebyggelsen i anslutning till vägbron är i två våningar och ca åtta meter höga. Detta alternativ innebär att järnvägen sänks med ca tre meter.

Vägbron kommer i och för sig att synas i landskapet men intilliggande bebyggelse kommer att dominera då den är mellan fyra och åtta meter högre än bron. Höga estetiska krav kommer dessutom att ställas på bron utformning och närområde. För att minska vägbankens påverkan på landskapsbilden bör slänterna utformas förhållandevis flacka. Järnvägsbankens sänkning kommer att innebära att det visuella intrånget från järnvägstrafiken kommer att minska i denna del.

#### *Landskapsbild och kultur (vägtunnelalternativet)*

Vägtunnelalternativet medför att vägen sänks från +14,5 m till +7 m samtidigt som järnvägsbanken ligger kvar i sitt nuvarande höjdläge.

Det visuella intrånget från vägtunneln kommer att bli minimal såväl för de boende som från det omgivande landskapet. Synintrycket från järnvägen kommer emellertid att öka något eftersom spårantalet ökas.

*Natur*

Gränsvägen kommer att utgöra Åkarps östra avgränsning mot det intilliggande landskapet. Detta innebär att estetiska krav måste ställas på vägens utformning.

I samband med vägprojekteringen bör ambitionsnivån vara att förlägga vägbanan så lågt som möjligt.

Inom planområdet finns ett mindre vegetationsparti i anslutning till Alnarpsån och järnvägen. Byggandet av Gränsvägen kommer att medföra intrång i detta.

Kompletterande planteringar kommer att utföras i samband med vägbyggnaden, vilket innebär att totalt sett kommer andelen vegetation att öka

Området mellan Alnarpsån och södra stambanan är i kommunens översiktsplan redovisat som ekologisk korridor. En förlängning av Stationsvägen innebär intrång i korridoren.

I vägbroalternativ kan dessutom en planskild gång- och cykelförbindelse skapas under Gränsvägen. Detta kan på sikt innebära att en attraktiv rekreationsförbindelse skapas med Hjärups samhälle.

Detaljplanen har utformats så att tillgängligheten till den ekologiska korridoren och ån ökas genom att delen närmast ån kan utnyttjas för gång- och cykeltrafik. Stationsvägens anslutning till Gränsvägen har utformats så att naturområdet kring den ekologiska korridoren kan utökas med ett nästan 2 ha stort område mellan Stationsvägen och Gränsvägen.

*Administrativa frågor**Genomförandetid*

Genomförandetiden är 15 år från den datum planen vinner laga kraft.

Upprättad den 17 april 2000, reviderad den 26 juni 2000

Robert Werner arkitektkontor

Robert Werner  
ark SAR

## Detaljplan för del av Gränsvägen i Åkarp Burlövs kommun

---

### **Genomförandebeskrivning**

#### **Avtal**

I samband med överläggningar om Burlöv kommuns deltagande i ett flertal viktiga regionala infrastrukturprojekt tecknades 1996-12-13 ett avtal mellan banverket, vägverket och Burlövs kommun.

I den del av avtalet som behandlar Gränsvägen förutsätts att utbyggnaden av en planskild korsning mellan södra stambanan och Gränsvägen ska ske i anslutning till att Yttre Ringvägen färdigställs. Burlövs kommun förbinder sig att upprätta detaljplan för Gränsvägen med 15 års genomförandetid.

#### **Tidsplan**

Yttre Ringvägen invigdes den 17 juni 2000. Kommunens avsikt är att kunna slutföra detaljplanearbetet för Gränsvägen under år 2000.

Detaljplanen upprättas med beaktande av banverkets arbete med järnvägsutredning och järnvägsplan för motsvarande område.

Samråd hölls under vintern 1999/2000 och utställningen hölls under våren 2000.

#### **Genomförandetid**

Genomförandetiden är 15 år från det datum detaljplanen vinner laga kraft.

#### **Fastighetsplan**

Området saknar fastighetsplan.

#### **Fastighetsbildning**

Burlövs kommun resp banverket äger all mark inom planområdet. Vägområdet kommer att utgöra egen fastighet.

#### **Kostnader**

Burlövs kommun svarar för kostnaderna för upprättande av detaljplanen samt projektering och byggande av Gränsvägen.

Banverket svarar för projektering och byggande av den planskilda korsningen mellan Gränsvägen och södra stambanan. Banverket svarar också för bullerskyddsåtgärder till följd av tågtrafikbuller på så sätt som framgår av ovan nämnt avtal.

Upprättad den 17 april 2000, reviderad den 26 juni 2000

Robert Werner arkitektkontor

Robert Werner  
ark SAR