



PI/ET

Beskrivning till förslag till  
ändrad och utvidgad stadsplan för  
Bromstensvägen m m  
inom stadsdelarna Bromsten och Sundby  
i Stockholm  
Pl 8061 A

Stadsplaneförslaget innebär att bl a gällande stadsplan, som  
avsåg breddning av norra delen av Sundbyvägen, ändras så att  
Bromstensvägen ges en direkt förbindelse med Ulvsundavägen och  
Rissneleden i Sundbyberg.

Stadsplaneförslaget avser ändring av de av KM den 14 januari  
1972 (Pl 7036A), den 11 december 1970 (Pl 6916), ÖA den 20 sep-  
tember 1960 (Pl 5101A), KM den 15 januari 1960 (Pl 4375 C1 del 1),  
den 18 juni 1954 (Pl 4153), den 25 januari 1954 (Pl 4152), den 26  
augusti 1941 (Bromsten 12) och den 27 juni 1914 (Bromsten 1)  
fastställda stadsplanerna.

Byggnadsförbud Bf:5482J för del av kv Ottar och delar av kv Styr-  
björn gäller till och med den 30 juni 1985.

#### Planområdets omfattning och befintliga förhållanden

Planområdet har en yta av ca 13 ha och sträcker sig från nu-  
varande Bromstensvägen i söder till Ulvsundavägen i norr. Plan-  
förslaget utgörs i huvudsak av ett trafikområde för blivande Brom-  
stensvägen. Trafikleden går igenom gammal villabebyggelse och  
berör industriområden i sydväst och i norr. Några omgivande  
kvarter med villabebyggelse ingår även i planområdet.

Kommunen äger i huvudsak marken som berörs av trafikleden.  
Huvuddelen av villatomter och industrimark är i privat ägo.

#### Topografi

Terrängen inom planområdet är mycket kuperad och stiger norrut

ca 14 m från lägsta delen i söder vid nuvarande Bromstensvägen och sänker sig därefter ca 5 meter vid Ulvsundavägen i norr. I söder passerar Bromstensvägen över Spångaån och ett område med lera som har en mäktighet av ca 17 m.

### Planförslaget

Planförslaget innebär i huvudsak att ett trafikområde för Bromstensvägen förlängs i nordöstlig riktning. Trafikleden passerar planskilt över Västeråsbanan och ansluts via ramper till Duvbovägen och till Rissneleden i Sundbyberg. Leden byggs med två körfält och trafikmängden beräknas till 15 000 - 20 000 fordon per dygn. Gatukontorets projekteringsritningar har utgjort underlag för stadsplaneförslaget. En del av gamla Sundbyvägen ligger kvar och används som lokalgata. Den ges ett nytt läge vid järnvägsviadukten och förbinds under Bromstensvägen med Mamrevägen. Sörlidsbacken avslutas i bägge ändarna med vändplaner.

Genom byggandet av trafikleden kan nuvarande Bromstensvägen stängas av vid Bällstavägen i enlighet med Trafikplan 77. Bostadskvarteren söder om Västeråsbanan trafikförsörjs provisoriskt från gamla Sundbyvägen i avvaktan på planändring för ny tillfart till området.

Längs ledens östra sida byggs en dubbelriktad gång- och cykelväg som ansluter till en befintlig ramp över Ulvsundavägen. Gång- och cykelvägen nås via trappor från Sörlidsbacken, Mamrevägen och Ekstocksvägen samt via ramper från bl a Duvbovägen och gamla Sundbyvägen. En gång- och cykelväg väster om Ulvsundavägen föreslås som leder norrut mot nordöstra Bromsten.

Kvarteret Hallsten har utökats ca 10 m mot Spångaån. För att möjliggöra ett framtida tredje spår för SJ har 10 m bred förgårdsmark utlagts inom en del av kvarteret Hallsten. Magasinsvägen föreslås få ny tillfart söderifrån från Bromstensvägen och får vändplan vid nya Bromstensvägens viadukt över järnvägen. Ekstocksvägen avslutas med en vändplan omedelbart öster om denna viadukt. Gång- och cykel förbindelse mellan de bägge vägarna möjliggörs över ett mindre parkmarksområde under viadukten.

Den befintliga bebyggelsen närmast den blivande Bromstensvägen norr om järnvägen får förutom bostäder inrymma kontors-, affärs- och verkstadslokaler på grund av det bullerstörda läget.

Bullerskydd föreslås mot bebyggelsen närmast trafikleden. Bullerskydden utföres delvis som ett ca 2 m högt plank och delvis som en kombination av plank och bullervall. Broar och ramper utföres med täta räcken. Med dessa åtgärder skall bullernivån hållas under de av trafikbullerutredningen (TBU) rekommenderade gränsvärdena för bostäder utomhus 60 dBA och inomhus 35 dBA och för kontor utomhus 70 dBA och inomhus 45 dBA.

Industriområdet i kv Ottar har utökats norrut och ges en ny infart från Duvbovägen. Gatan avses trafikförsörja ett vid senare planläggning utökat industriområde norr om kv Ottar.

Området, i nuvarande kv Östen, närmast söder om Ulvsundavägen som försörjs via Mamrevägen har utlagts till industriområde.

Ett område för elnätstation föreslås mellan Mamrevägen och spårområdet.

Spångaån har utlagts till parkmark.

Stockholm den 17 juni 1985  
STOCKHOLMS STADSBYGGNADSKONTOR  
Stadsplaneavdelningen

Bertil Andersson

Per Illerfors