



## Beskrivning till

Ändrad stadsplan för

kv. Övind n.n. (Solna centrum)

inom stadsdelarna Solna, Bromsten och Sundby

i Stockholm,

Pl. 6945

Planen avser ändring av den av kungl. maj:t den 16 maj 1919, den 15 april 1955 (Pl. 3836 D), den 14 februari 1958 (Pl. 4495 A), den 6 november 1959 (Pl. 4373 C), den 24 november 1961 (Pl. 4125 F) och den 11 maj 1964 (Pl. 5105) samt den av överståthållarämbetet den 5 januari 1953 (Pl. 3895), den 16 maj 1958 (Pl. 5151), den 2 april 1962 (Pl. 5973), den 20 juni 1963 (Pl. 5783), den 13 december 1963 (Pl. 5633) och den 13 april 1967 (Pl. 6486) fastställda stadsplanen.

Planen omfattar Spånga centrum och en ny sträckning av Bromstensvägen utmed centrumområdet och järnvägen (Västeråsbanan). Området gränsar, i norr och öster mot kvarteren Torun, Gylla, Inga, Astrid och järnvägsområdet för Västeråsbanan, i söder och väster mot kvarteren Ferdinand, Stig, Guldfren, Livsten, Algot, Folke, Gudbjörn, Värsta Gård, Mäskrosen och Andreas.

Syftet med ändringen är i första hand att möjliggöra en trafikseparering inom Spånga centrum och angränsande områden. Detta har möjliggjorts genom att flytta Bromstensvägens förlängning, som i gällande stadsplan går genom bl.a. kvarteren Livsten och Rörik samt väster om kv. Hedvig, till Statens Järnvägars område omedelbart väster om Västeråsbanan. Bromstensvägen får karaktären av radiell sekundärled med fyra körfält, mellan centrala Stockholm och Järnvägs kommun med möjlighet till en uppfartsramp till Spångaviadukten för trafiken österifrån mot Järvaområdet. Vidare har trafiken mellan Hässelbyvägen och Spånga Kyrkväg förlagts söder om kvarteren Hjalmar och Övind. Genom denna perifera förläggning av genomfartstrafiken har centrumområdet kunnat göras bilfritt med undantag för tillfarter till fastigheter och parkeringsplatser.

Centrumområdet nås norrifrån med bil via den till entrégata omvandlade Spånga Stationsväg till vilken ansluts två parkeringsområden ett vid kv. Hedvig, ca 30 platser, ett vid Spångaviadukten med ca 60 platser och framtida utbyggnadsmöjlighet med ca 75 platser i kv. Bo. Söderifrån sker tillfart till centrumområdet från Hässelbyvägen via ett parkeringsområde för ca 120 bilar.

Avstängda för biltrafik blir södra delen av Lundagårdsvägen, Värsta gårdsvägen mellan Gryningsvägen och Hässelbyvägen, Värsta Allé samt gatorna inneslutna mellan kvarteren Kristian, Slode, Övind och Hjalmar. Östra delen av kv. Värsta Gård, tas i anspråk för en barnstugetomt samt parkmark med möjlighet att anordna en större lekplats. Ovannämnda åtgärder möjliggör bilfria stråk för gående och cyklister dels mot Solhöjdslingan i norr på viadukt över Västeråsbanan och Spånga Stationsväg dels mot sydväst till skoltomten i kv. Gudbjörn, dels mot söder via Solhagavägen (f.d. Stjärnfallsvägen) och en viadukt till villaområdet kring Stjärnfallsvägen. Utmed den nya Bromstensvägens södra sida har även lagts ett parkstråk för gång- och cykeltrafik.

I anslutning till gång- och cykelviadukten över Västeråsbanan förläggs i ett övre plan en stationsbyggnad för pendeltågstrafiken med hiss och rulltrappsförbindelse till perrongen och en bussterminal i gatuplanet. Centrum av gångviaduktens cirkulära ramp ges byggnadsrätt avsedd för en kioskbutik.

Byggnadsrätten på tomten nr 1 i kv. Övind ändras för att bättre ansluta till bebyggelsen utmed Solhagavägen.

Lundagårdsvägen och Kronofogdevägen i väster samt Solhagavägen, Stinsbacken och Spånstigen sydost om Spångaviadukten har stängts av för genomgående trafik och försetts med vändplaner.

Nordväst om kv. Hedvig utanför planområdet planeras en infartsparkering och en mindre idrottsplats.

STOCKHOLMS STADS STADSBYGGNADSKONTOR  
Stadsplaneavdelningen den 18 juli 1969

Per Holmgren

Kurt Thöldte