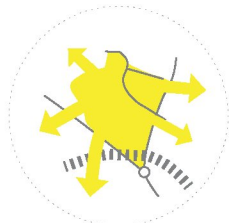


# Program för Vinsta-Johannelund

Samrådshandling april 2022  
Dnr 2019-12309







Vänd utåt och integrera



Sammanhållen och anpassad skala med centrummarkering, landskap som landmärke

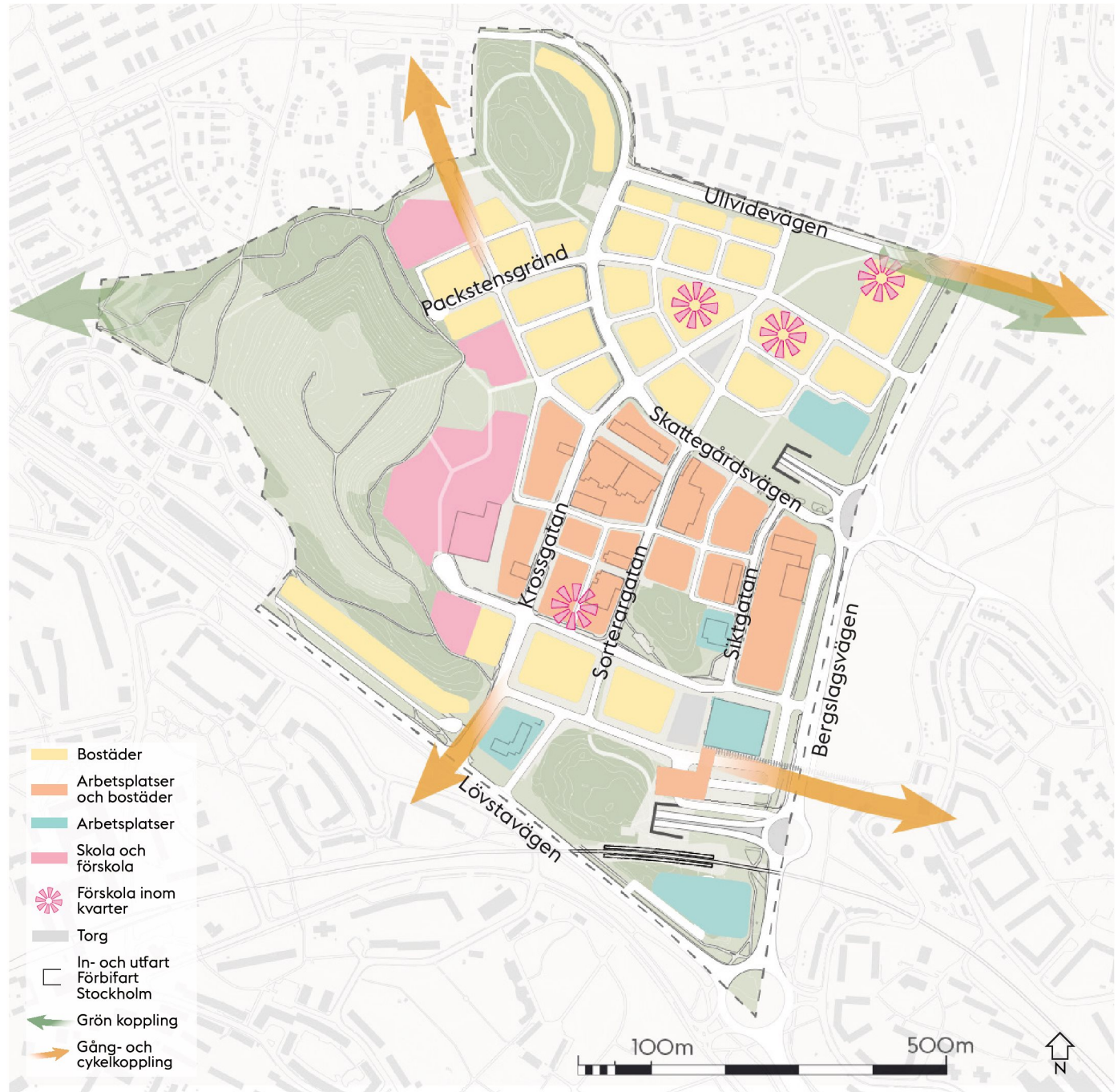


Koppla samman grönska



Karaktärsfull kulturhistoria

Programmet bygger på fyra arkitektoniska idéer som tillsammans ger vägledning för att omvandla Vinsta-Johannelund från verksamhetsområde till en innehållsrik och karaktärsfull blandstad.



Karta: Föreslagen strukturplan för programområdet. Linjerade byggnader inom strukturen redovisar kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i området.



# Välkommen med synpunkter!

## Samrådet pågår 19 april – 31 maj 2022

Stadsbyggnadskontoret har upprättat ett förslag till program som syftar till att utreda förutsättningar för stadsutveckling av Vinsta-Johannelund. Det innebär en omvandling av Vinsta verksamhetsområde med nya bostäder, arbetsplatser, skolor, parker och torg med målet att området i framtiden är en innehållsrik och karaktärsfull stadsdel med cirka 3 500 - 4 000 bostäder och cirka 3 000 arbetsplatser. Området i anslutning till tunnelbanestationen Johannelund studeras som en möjlig bytestpunkt för kollektivtrafik med en ny bussterminal.

Du kan få information om förslaget, ställa frågor och lämna synpunkter under programsamrådstiden.

### Se förslaget

Förslaget visas 19 april – 31 maj 2022 på stadsbyggnadskontoret, Tekniska nämndhuset, Fleminggatan 4. På stadsbyggnadsexpeditionen kan du få handlingarna utskrivna mot avgift. Förslaget visas också på Hässelby gårds bibliotek, Hässelby torg 10.

Information om förslaget finns på [stockholm.se/detaljplaner](https://stockholm.se/detaljplaner). Sök på diarienummer 2019-12309. Följ programarbetet på [stockholm.se/detaljplaner](https://stockholm.se/detaljplaner) och [vaxer.stockholm.se](https://vaxer.stockholm.se).

### Samrådsmöten

Samrådsmöte i form av öppet hus hålls den 10 maj 2022 klockan 17-20 i Vinsta grundskola västra, Sorterargatan 26. Stadens representanter kommer att finnas på plats för att berätta om förslaget, svara på frågor och ta emot synpunkter.

Ett digitalt informationsmöte hålls den 3 maj 2022 klockan 17-18. Mötet går att ansluta till via projektets webbplats: [vaxer.stockholm/vinsta-johannelund](https://vaxer.stockholm/vinsta-johannelund)

### Kontaktpersoner

- Monika Rudenska, stadsbyggnadskontoret, [monika.rudenska@stockholm.se](mailto:monika.rudenska@stockholm.se), 08-508 27 266
- Nina Wahlman Fält, exploateringskontoret, [nina.wahlman.falt@stockholm.se](mailto:nina.wahlman.falt@stockholm.se), 08-508 876 30
- Kerstin Alquist, trafikkontoret, [kerstin.alquist@stockholm.se](mailto:kerstin.alquist@stockholm.se), 08-508 26 077

### Läs mer på webben:

[vaxer.stockholm/vinsta-johannelund](https://vaxer.stockholm/vinsta-johannelund)

### Synpunkter lämnas skriftligen senast 31 maj 2022:

Skicka dina synpunkter via:

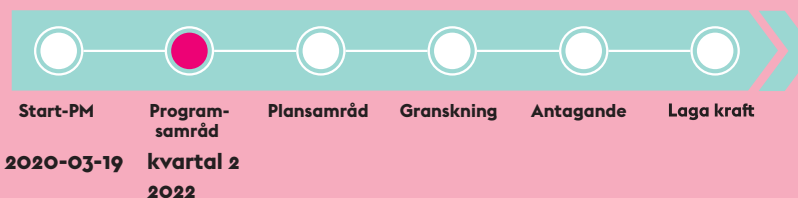
- [stockholm.se/detaljplaner](https://stockholm.se/detaljplaner), sök på diarienummer.
- E-post med diarienummer i ärenderaden till: [stadsbyggnadskontoret@stockholm.se](mailto:stadsbyggnadskontoret@stockholm.se)
- Brev med diarienummer till: Stockholms stadsbyggnadskontor, Registraturen, Box 8314, 104 20 Stockholm.

**Ange diarienummer 2019-12309**

### Stadsbyggnadsprocessen

Stadsbyggnadsprocessen innehåller många steg från idé till färdig byggnad. Först tas ett politiskt beslut (**start-PM**) i stadsbyggnadsnämnden att börja studera hur en plats kan utvecklas. Sen arbetar staden fram ett förslag som samråds med medborgare, sakägare, remissinstanser och intresseorganisationer, detta sker under **programsamråd**, **plansamråd** och **granskning**. Efter det antas planen av politikerna i stadsbyggnadsnämnden eller kommunfullmäktige och planen får **laga kraft**.

Ett **program** är ett dokument som upprättas för ett större område, som underlag för flera framtida detaljplaner inom området. Programmet innebär en möjlighet för staden att på ett tidigt stadium lyfta frågor till diskussion. I det här programmet redovisas ett förslag till helhetsgrepp för utveckling av Vinsta-Johannelund. Fortsatt utveckling av området kommer att ske i efterföljande detaljplaner.





# Sammanfattning

## Programförslaget innehåller:

- Cirka 3 500-4 000 bostäder
- Cirka 3 000 arbetsplatser
- Ny skola och förskolor
- Ny gång- och cykelbro mellan Vinsta och Vällingby
- Nya torgbildningar
- Utveckling av grönområden
- En bussterminal

## Programförslagets arkitektoniska idé:

- Vänd utåt och integrera
- Sammanhållen och anpassad skala med centrummarkering, landskap som landmärke
- Sammanhängande grön infrastruktur
- Karaktärsfull kulturhistoria

Programhandlingen ska användas som planeringsunderlag i kommande stadsutveckling, det vill säga markanvisning och planläggning. Dokumentet ska fungera som vägledning och underlag för beslut som fattas i de kommande processer och projekt som sammantaget bidrar till utvecklingen i Vinsta-Johannelund.

**Programmets syfte** är att omvandla Vinsta-Johannelund från verksamhetsområde till innehållsrik och karaktärsfull blandstad med både bostäder och arbetsplatser. Gatustrukturen ska utvecklas och kompletteras. Programmet syftar även till att skapa förutsättningar för en bytespunkt för kollektivtrafiken mellan tunnelbanan, lokala bussar och regionala bussar som trafikerar Förbifart Stockholm.

Under **planeringsförutsättningar** redogörs för stadens övergripande strategiska dokument. Vinsta är en del av ABC-staden Vällingby (Arbete, Bostad, Centrum) som är utpekad som riksintresse för kulturmiljö. Stadsbilden utgörs av verksamhetsområden och parkområdet Johannelundstoppens siluett. Vinsta inramas av Bergslags-

vägen och Lövsstavägen som knyter ihop stadsdelar men även utgör barriärer. Området ligger vid en framtida bytespunkt, där busslinjer som trafikerar Förbifart Stockholm korsar busslinjer i västerort. I området finns flera platser som riskerar att översvämmas vid skyfall. Ett stort antal potentiellt förorenande verksamheter har bedrivits inom området.

**Programförslagets arkitektoniska idé** är att stärka kopplingar till omgivningen, skapa en sammanhängande stadsstruktur och grön infrastruktur, skapa samverkan mellan befintlig och tillkommande bebyggelse samt bygga på områdets kulturhistoriska värden. Den arkitektoniska idén är även att markera områdets centrum med ett landmärke samt att anpassa skalan



Karta: Föreslagen strukturplan för programområdet. Linjerade byggnader inom strukturen redovisar kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i området.



genom att underordna sig Johannelundstoppen och hålla en fallande bebyggelseskala från Johannelunds tunnelbanestation och utåt i området.

Programförslaget består av en strukturplan som redovisar ett övergripande gatunät med kvartersstruktur och plan-

erade grönområden. Vinsta föreslås utgöra en blandstad med arbetsplatser placerade centralt vid tunnelbanestationen och Förbifart Stockholm och med betoning på bostäder i de yttre delarna som kopplar an till omgivande bostadsområden. Programområdet är indelat i sju karaktärsområden

som utgår från befintlig karaktär och potential för funktioner och utformning. Flera mindre parker och en större park planeras utöver en utveckling av Johannelundstoppen. Gatunätet bygger vidare på befintlig gatustruktur men kompletteras med nya kopplingar som gör gatunätet mer finmaskigt. I områdets sydöstra del föreslås en bussterminal nära tunnelbanan.

I **konsekvensdelen** bedöms omvandlingen till blandstad innebära en mer differentierad stadsdel med nya behov av service och tjänster kopplade till bostäder. Dagens trafikstruktur utgår från tung trafik. Fortsatt trafikanalys och trafikutredning behövs, såväl för motorfordon som gång- och cykeltrafik. För att skapa trygga gångstråk och kopplingar till kollektivtrafik är det viktigt att säkerställa aktiva funktioner och service i anslutning till dessa, framför allt invid Johannelunds tunnelbanestation. Möjlighet till en ny bytespunkt och närheten till tunnelbanan skapar god tillgänglighet för kollektivtrafik. Förslaget innebär ett stort tillskott av bostäder i ett läge

där befintlig infrastruktur kan nyttjas och en förändrad markanvändning som bättre motsvarar stadens nuvarande behov. Vid kraftiga skyfall finns översvänningsrisker redan idag och ny bebyggelse får inte förvärra situationen utan snarare förbättra förutsättningarna. Föreningssituationen behöver utredas och även föreningar i grundvatten.

I avsnittet **medskick till kommande planläggning** beskrivs att planläggning och utbyggnad kommer att ske i etapper. Etappindelning i de områden som är upplåtna med tomträtt kommer till stor del påverkas av de befintliga tomträttshavarnas intresse och vilja att utveckla sina tomträtter. För att överblicka och säkerställa den ekonomiska genomförbarheten behöver detaljplanläggning omfatta flera fastigheter. Detaljplanering bedöms kunna påbörjas under 2023-2024, med byggstart tidigast 2026. Utbyggnadstiden bedöms bli cirka 15 år från det att den första detaljplanen fått laga kraft.

Utöver framtagna utredningar krävs ytterligare övergripande utredningar för programområdet och på detaljplanenivå. Dessa redovisas i programmets sista avsnitt.



Flygvy över Vinsta-Johannelund sett från norr. Överst till vänster i bild syns Vällingby centrum och bortanför det Grimsta naturreservat. Överst till höger syns Hässelby. Närmast i bild syns bostadsbebyggelsen i Vinsta.







# Innehåll

Inledande texter	Programförslag	Konsekvenser	Medskick till kommande planläggning
Uppdrag och inriktning .....6	Arkitektonisk idé .....20	Stadsliv och stadsbild ..... 40	Etappindelning ..... 46
<b>Planeringsförutsättningar</b>	Strukturplan ..... 21	Stads- och landskapsbild ..... 40	Fastighetsrättsliga
Planeringsunderlag .....9	Blandstad..... 21	Service ..... 40	frågor och arrenden..... 46
Vision 2040 .....9	Skola och förskola..... 22	Bostäder..... 41	Markanvisningar ..... 47
Översiktsplan .....9	Service..... 22	Trafik och gata ..... 41	Tekniska frågor ..... 47
Riksintressen .....9	Bebyggelsestruktur.....23	Park- och grönsstruktur ..... 41	Ekonomi..... 47
Framkomlighetsstrategin och	Områdesanalys .....24	Barnperspektiv ..... 42	Tidplan..... 47
strategi för offentliga rum ..... 10	Karaktärsområden ..... 25	Jämställdhet och trygghet ..... 42	Fortsatt planering och utredningar ... 48
Markanvändning ..... 10	Lövstavigen..... 25	Kulturmiljö..... 42	Medverkande..... 49
Byggnadsordningen..... 10	Noden.....26	Miljö och hälsa..... 43	
Arkitekturpolicyn ..... 10	Blandkvarteren.....26	Naturvärden..... 43	
Förutsättningar ..... 11	Bo-staden .....28	Buller ..... 43	
Stads- och landskapsbild ..... 11	Skattegårdsvägen.....28	Luftföroreningar ..... 43	
Boendes upplevelse ..... 12	Gula kvarteren.....29	Farligt gods..... 43	
Verksamheter och arbetsplatser..... 12	Skolbyn .....29	Markföroreningar ..... 43	
Platsens historia och kulturmiljö .....13	Bebyggelsens skala .....31	Dagvatten och skyfall ..... 43	
Park och grönsstruktur ..... 14	Park och grönsstruktur .....32		
Trafik och gata ..... 15	Landskapsbild och naturvärden.....32		
Miljö och hälsa.....16	Koppla samman grönt.....32		
	Kulturmiljö ..... 34		
	Trafik, gata och kopplingar .....35		
	Gatunät.....35		
	Angöring och parkering .....35		
	Gång .....36		
	Cykel.....36		
	Kollektivtrafik.....37		
	Ny utformning av gator.....38		



# Uppdrag och inriktning

## Bakgrund

Programområdet ligger strategiskt vid tunnelbanestationen Johannelund mellan Vällingby och Hässelby gård i anslutning till Förbifart Stockholm. Vinsta är utpekat som ett område med mycket stora stadsutvecklingsmöjligheter i Stockholms översiktsplan. Det strategiska läget i kombination med minskade och förändrade behov av industriområden innebär att Vinsta verksamhetsområde har stor potential att utvecklas till en blandad stadsdel med bostäder, arbetsplatser, service, kommunikationer, parker och torg. Kopplingarna till Johannelundstoppen och Nälstastråket samt nya parker är betydelsefulla för god tillgång till park- och grönområden i västerort. Även kopplingen till Vällingby liksom till Hässelby gård är i översiktsplanen utpekat som ett prioriterat strategiskt samband som behöver stärkas.

## Syfte

Programmets syfte är att omvandla Vinsta-Johannelund från verksamhetsområde till innehållsrik och karaktärsfull blandstad med både bostäder och arbetsplatser. Det innebär att

bebyggelse- och gatustrukturen utvecklas och kompletteras samt att delar av området som idag används för verksamheter kan omvandlas till andra funktioner. Programmet syftar också till att skapa förutsättningar för en bytespunkt för kollektivtrafiken mellan tunnelbanan, busslinjer i västerort samt busslinjer som tillkommer med Förbifart Stockholm.

Med omvandlingen till blandstad behöver även rekreativa allmänna platser, grönska och offentlig service såsom skola och förskola säkerställas. Utgångspunkten är att ta tillvara befintliga kvaliteter inom området och tillföra nya. Befintliga kvaliteter såsom service, restauranger och kommunikationer ger en bra grund för en blandad stadsmiljö som erbjuder de urbana kvaliteter som både boende och företag efterfrågar.

Programmets ledord för områdets omvandling är hållbar transformation. Programförslaget ger ramar för en framtida omvandling bland annat genom beskrivning av den arkitektoniska idén och strukturplanen.

Sammanfattat bygger programförslaget på att bygga på befintlig bebyggelsestruktur och infrastruktur, värna arbetsplatser samt bevara och utveckla grönskan som finns. Dessutom identifieras det som viktigt att bevara det kulturhistoriska arvet samt att utveckla området mot en stadsmiljö med karaktären blandstad.



**Programmets ledord för områdets omvandling är hållbar transformation**

## Avgränsning

Programområdet omfattar Vinsta verksamhetsområde och avgränsas österut av Bergslagsvägen och söderut av Lövvästvägen. Norrut avgränsas det av Ullvidevägen och Skattegårdsvägens sträckning, medan Johannelundstoppen utgör programområdets västra avgränsning.

## Följande utredningar har tagits fram för programmet:

- Stads- och landskapsanalys
- Arbetsplatspotential
- Dagvatten- och skyfallsutredning
- Geoteknisk utredning
- Historisk inventering av markföroreningar
- Kulturmiljöutredning
- Naturvärdesinventering
- Groddjursinventering
- Trafikutredning

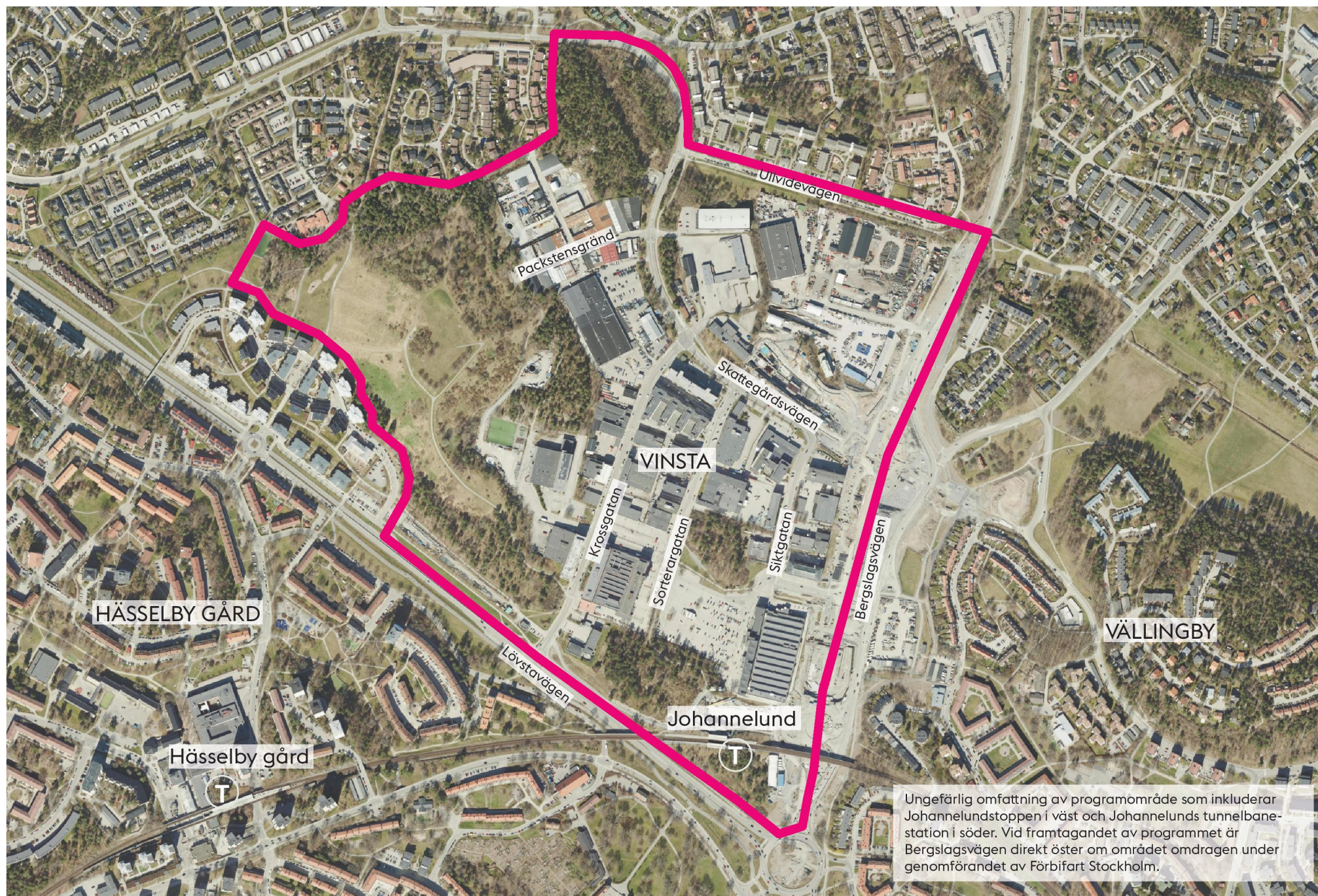
## Arbetsprocess

Inför programsamrådet har initiala utredningar tagits fram för att ge en tydligare bild av platsens förutsättningar. Dessa har sedan legat till grund för den struktur som i det här skedet presenteras som förslag till utveckling av programområdet. Förslaget har även övergripande studerats utifrån en teknisk och ekonomisk genomförbarhet.



# Planeringsförutsättningar







# Planeringsunderlag

Stadsutvecklingen i Stockholm utgår från ett antal styrdokument. I dessa dokument beskrivs strategier för hur Stockholm ska växa samtidigt som befintliga kvaliteter ska värnas och utvecklas.

## Vision 2040

Stadens vision syftar till att skapa ett Stockholm som håller samman, är klimatsmart samt är ekonomiskt och demokratiskt hållbart. Ett centralt tema är att överbrygga sociala skillnader. För att nå visionen krävs både ett aktivt arbete inom staden, ett förstärkt samarbete med regionens aktörer samt en fördjupad dialog med stadens invånare och byggaktörer.

## Översiktsplan

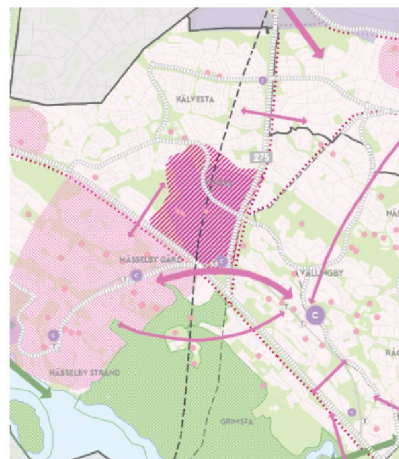
Stockholms översiktsplan betonar att Stockholm ska växa som en tät, sammanhållen, klimatsmart och tålig stad där bebyggelse och grönstruktur samspelar och ger förutsättningar för goda livsmiljöer. Staden ska byggas på ett sätt som minimerar behovet av att resa, möjliggör fler resor med gång och cykel, och stödjer en kapacitetsstark och frekvent kollektivtrafik.

## Riksintressen

Programområdet ligger inom influensområdet för Bromma flygplats som är ett utpekat riksintresse för kommunikation. Inom influensområdet gäller hinderbegränsning som innebär att höjder på byggnader, master och andra objekt begränsas för att inte äventyra flygsäkerheten. I de fall höga hus eftersträvas inom de hinderbegränsade ytorna ska detta prövas i ett tidigt skede i samråd med Swedavia.

Sträckan av väg 275 utmed programområdets östra sida utgörs av Bergslagsvägen. Väg 275 är utpekat riksintresse för kommunikation. Mellan trafikplats Fredhäll och trafikplats Tureberg är den av särskild betydelse för regional och interregional trafik.

Programområdet ligger även inom riksintresse för kommunikationer för Förbifart Stockholm som är planerad



Karta: Utsnitt ur översiktsplanens stadsutvecklingskarta. Vinsta anges som omvandlingsområde med mycket stora stadsutvecklingsmöjligheter.

och genomförs. Två av- och påfarter för anläggningen planeras inom programområdet mot Bergslagsvägen.

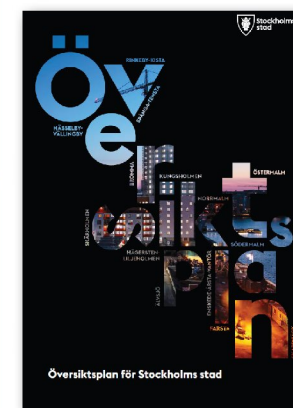
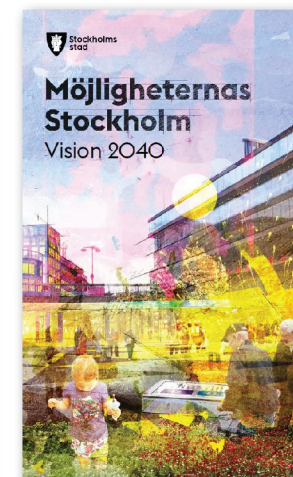
Strax öster om programområdet ligger Vällingby som till stor del omfattas av riksintresse för kulturmiljö. Stadsdelen är planerad utifrån ett ideal om en självförsörjande förort enligt idén om den så kallade ABC-staden (Arbete-Bostad-Centrum).

Följande strategiska dokument ligger huvudsakligen till grund för programarbetet:

- Stockholms översiktsplan
  - Lokala utvecklingsmöjligheter
- Framkomlighetsstrategin och Strategi för offentliga rum inklusive underliggande planer bland annat:
  - Cykelplanen
  - Gångplanen
  - Stomnäsplanen
- Grönare Stockholm
- Dagvattenstrategin
- Lokalt åtgärdsprogram för Räcksta trask

## Se gällande detaljplaner

[etjanst.stockholm.se/Byggochplantjansten/gallande-planer/sok-via-karta](https://etjanst.stockholm.se/Byggochplantjansten/gallande-planer/sok-via-karta)







# Förutsättningar

Programområdet är ett verksamhetsområde med industrikaraktär som med tiden fått förändrad användning med bland annat mer service och dagligvaruhandel i takt med ett minskat behov av större industrilokaler.

## Stads- och landskapsbild

I Stockholms byggnadsordning beskrivs verksamhetsområden och vägledning ges för hur man i stadsplaneringen bör förhålla sig till dem. I takt med Stockholms expansion och strukturförändringar har områden för industrier kontinuerligt flyttats för att ge plats åt annan användning. Områden som tidigare betraktats som perifera har genom utbyggd kollektivtrafik och vägnät blivit tillgängliga och attraktiva för bostäder och service. De ofta storskaliga byggnaderna med få entréer och slutna bottenvåningar skapar bristfälliga samband både inom områdena och till omgivande stadsdelar. Det kan därför vara motiverat att bryta upp stora volymer för att skapa ett integrerat gatunät samt ordna fler entréer mot gatan.

Vinsta är inget undantag och olika delar av programområdet har olika karaktärer. Södra delen av Vinsta verksamhetsområde domineras av stora verksamhetsbyggnader vilket

skapar stora kvarter med långa fasader men även stora öppna ytor. Mellersta delen utgörs av mer urban rutnätskaraktär, där förgårdsmarken till stor del utgörs av hårdgjorda ytor för parkering och godshantering. I den norra delen av programområdet bryts kvartersstrukturen upp i en glesare struktur med verksamheter med större gårdsytor. I nordvästra delen utgör Gula kvarteret en låg industribebyggelse med slutna fasader mot gatan. Programområdet skärmas av från omgivande stadsdelar genom Bergslagsvägen och Lövsstavägen och grönområdet Johannelundstoppen.

Johannelundstoppen består av skulpturalt formade schaktmassor från stadens utbyggnad under rekordåren under 60-talet. Johannelundstoppens form samt utsikten mot det omgivande landskapet har hög känslighet för ändring och har ett stort värde i utvecklingen av området som karaktärsbärare och landmärke.



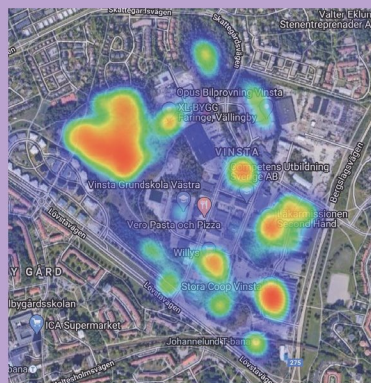
Karta: Stads- och landskapsbildsanalys.



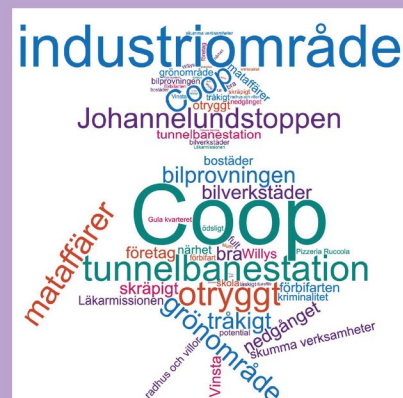
## Boendes upplevelse

I ett tidigt skede har boende i närområdet fått svara på en enkät om Vinsta-Johannelund. Resultatet visar att området mest används för motion och promenader, handel eller att man rör sig genom området på väg någon annanstans.

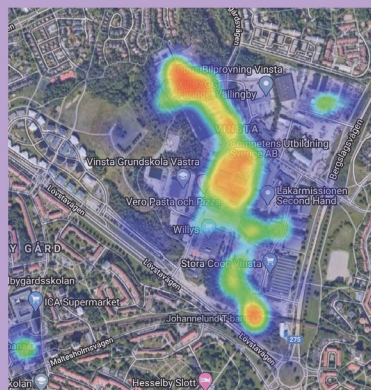
Många uppgav att Johannelundstoppen och Stora Coop var favoritplatser medan Gula kvarteret, tunnelbanestationen och kvarteret mellan Krossgatan och Sorterargatan upplevs som otrygga platser.



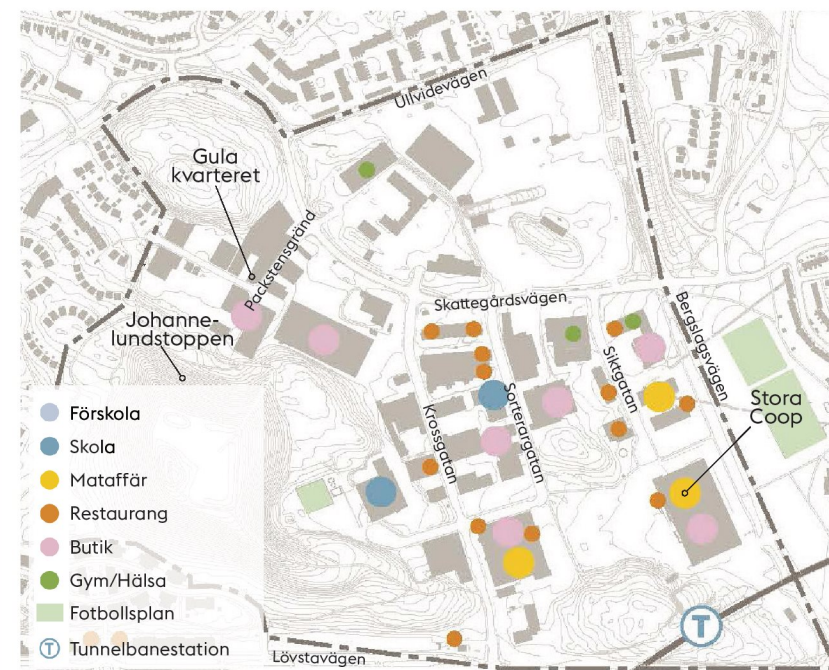
Mest förekommande favoritplatser i enkätundersökningen.



Vinstas karaktär enligt närboende.



Mest förekommande otrygga platser i enkätundersökningen.



Karta: Målpunkter identifierade i framtiden landskapsanalys. Källa: Nivå Landskapsarkitektur

## Verksamheter och arbetsplatser

1950-talets utbyggnad av området utgjordes initialt av lättare industri och lager. Sedan 90-talets mitt har traditionell industriverksamhet ersatts av mindre verksamheter inom tjänstesektorn, utbildning och handel. Området har genomgått betydande förändringar och det finns verksamheter som idag bedrivs på tillfälliga bygglov då detaljplanerna för området anger

industriverksamhet samt lager och förråd. Vinsta grundskola västra ligger inom programområdet i tidigare kontorslokaler och strukturen är inte anpassad för säkra skolvägar. Vällingby brandstation ligger i korsningen Krossgatan/Löfstavägen. Gula kvarteret i områdets nordvästra del är upplåtet med arrende och utgörs till stor del av utrymmeskrävande verksamheter.



## Platsens historia och kulturmiljö

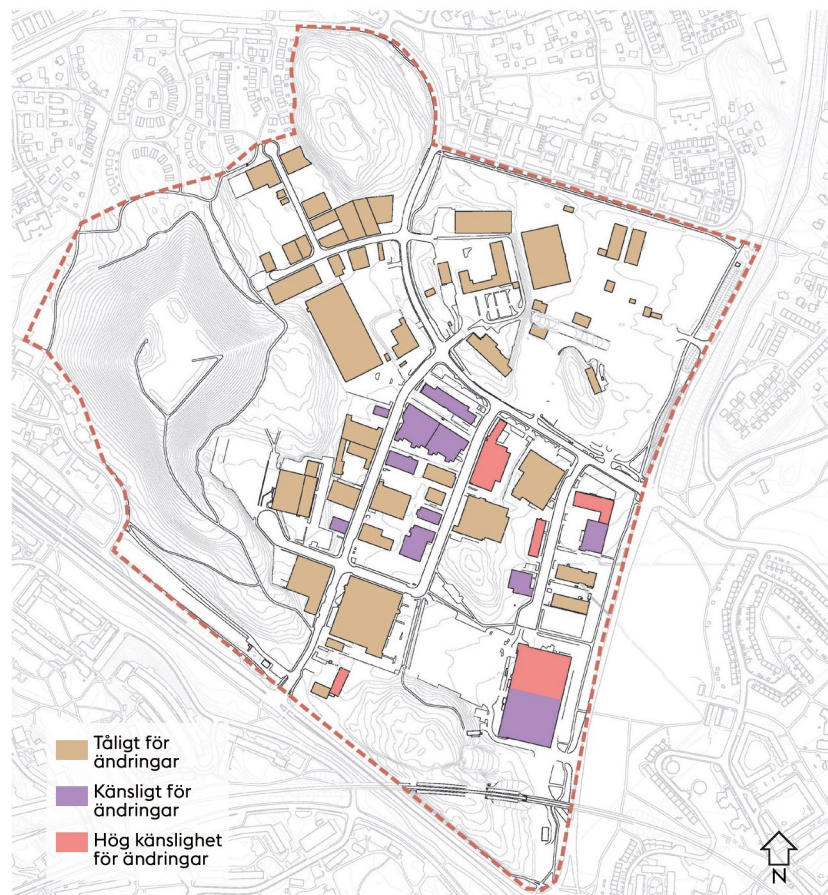
Vinsta är en del av ABC-staden som kulturmiljö och har därför ett kulturhistoriskt värde. ABC-stadens grundläggande princip var att skapa en stadsdel där arbete, skola, service, kollektivtrafik och bostad skulle finnas i nära anslutning. På så vis skulle livskvaliteten för invånarna förbättras.

Vinsta utgjorde arbete (A) i ABC-staden. Inom området har individuella byggnader och landskapselement ett eget värde och ett värde som del av helhetsmiljön. Tunnelbanestationen Johannelund invigdes 1956, medan Vinstas bostadsområden i stort byggdes ut under 70-talet och planerades med en övervägande del småhus, villor och radhus. Vinsta gård

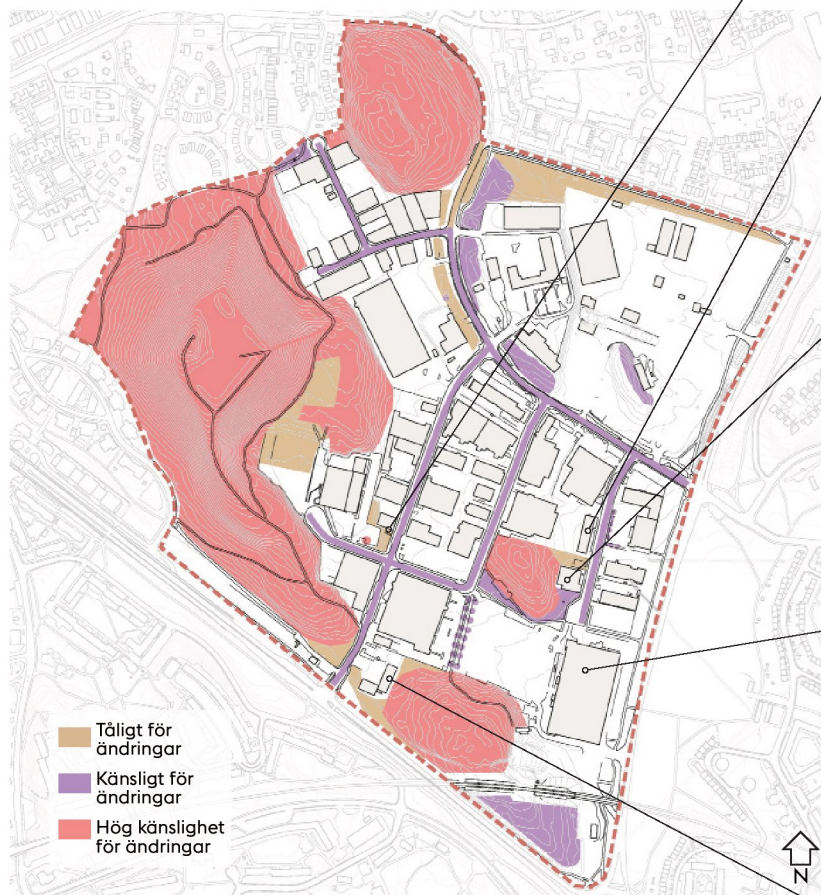
som området tidigare tillhörde finns bevarad öster om Bergslagsvägen. Vinsta verksamhetsområde har utgjort en tydlig industristadsdel som med tiden förändrats i takt med minskat behov av stora industrilokaler.

I Vinsta verksamhetsområde finns ett flertal fornlämningar registrerade men med osäkra uppgifter, dessa behöver

utredas och kvalitetssäkras. Bland annat finns en fornlämning registrerad i skogspartiet mellan Sorterargatan och Siktgatan i form av en hög, cirka 10 meter i diameter och cirka 0,6–1 meter hög, samt av odlingsterrasser.



Karta: Kulturklassificering av byggnader. Källa: Nyréns Arkitektkontor



Karta: Kulturklassificering av den yttre miljön. Källa: Nyréns Arkitektkontor

Några av de känslighetsklassade byggnaderna inom programområdet. Källa: Nyréns Arkitektkontor





### Park och grönstruktur

Inom programområdet finns Johannelundstoppen (1) i västra delen och en parkdel (2) väster om toppen. I parken finns lekplats, konstgräsplan och pulkabacke. Naturområdet utmed Skattegårdsvägen (3) i program-områdets nordvästra del präglas av stora höjdskillnader. Mellan Sorterargatan och Siktgatan i

Vinsta verksamhetsområde finns ett skogsparti av blandskogskaraktär som kallas Fornminnesparken (4). Invid Johannelunds tunnelbanestation finns en naturhöjd (5).

Framtagen områdesanalys konstaterar att området idag har mycket naturmark som till stor del bör bevaras och utvecklas. Det finns stor potential att binda samman programområdets

grönytor med omkringliggande grönområden, exempelvis Nälstastråket, Kälvesta och Grimsta naturreservat. Lekplatser bör tillföras, både inom grönområden och på andra ytor. Man bör även sträva efter gröna stråk inom området.

### Parkplan

Stadsdelsområdet Hässelby-Vällingbys gällande parkplan från 2016 har pekat ut tre strategier för grönstruktur:

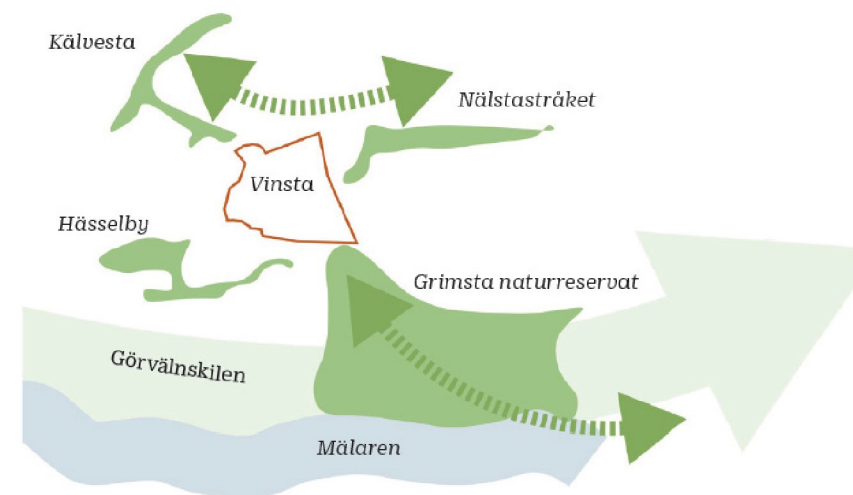
- Värna och utveckla grönstrukturen i samklang med stadsdelarnas karaktär, struktur och landskapets topografi.

- Värna och utveckla kopplingarna till regionalt viktiga områden utanför Hässelby-Vällingby.
- Värna och utveckla svaga samband inom Hässelby-Vällingby

Utöver dessa redovisas även strategier för buller, barriärer, ekologiska värden, kulturhistoriska värden, sociala värden, träd och skötsel.



Karta: Inventering av befintlig grönstruktur. Källa: Nivå Landskapsarkitektur



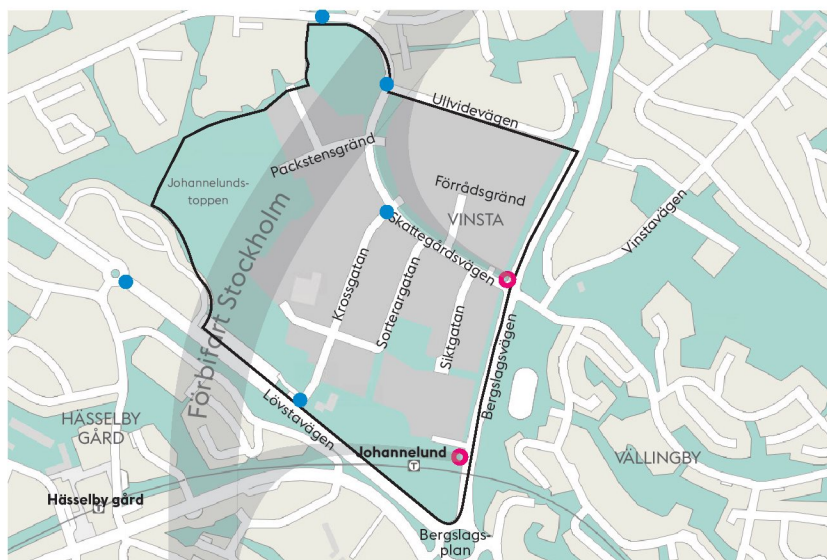
Karta: Gröna samband i närområdet. Källa: Nivå Landskapsarkitektur

### Se gällande parkplan för Hässelby-Vällingby här

[start.stockholm/om-stockholms-stad/sa-arbetar-staden/natur-parker-och-gronomraden/](http://start.stockholm/om-stockholms-stad/sa-arbetar-staden/natur-parker-och-gronomraden/)







Karta: Programområdets gatunät med ungefärlig dragning av Förbifart Stockholm med av- och påfarter i Vinsta markerat i rosa. Busshållplatser markeras i blått.

### Trafik och gata

Vinsta inramas i öster av Bergslagsvägen som tillhör det primära vägnätet och i söder av Löfstavägen. Båda gatorna knyter ihop stadsdelar men utgör samtidigt tydliga barriärer. Från Löfstavägen utgör Krossgatan huvudstråk in i programområdet och är även utryckningsväg för Vällingby brandstation. Från Bergslagsvägen utgör Skattegårdsvägen huvudstråket genom Vinsta och leder vidare mot Kälvesta nordväst om programområdet.

Verksamhetsområdet har planerats i huvudsak för bil- och lastbilstrafik, med kantstensparkering och förgårdsmark som karaktäriseras av parkering

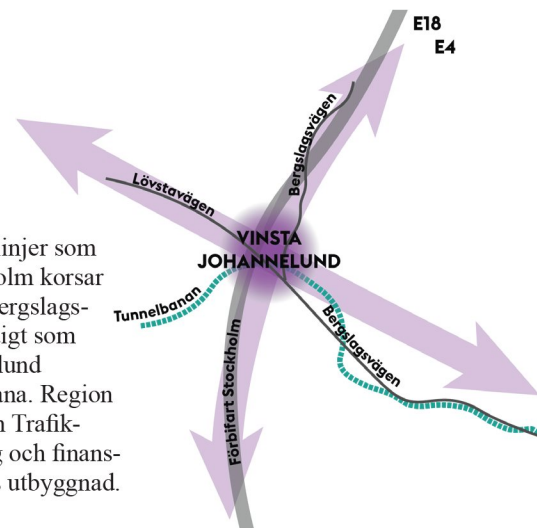
och lastkajer. Gående hänvisas till trottoarer medan cyklister samsas med bilister. En kombinerad gång- och cykelbana löper längs med Skattegårdsvägen i öst-västlig riktning.

Tunnelbanans gröna linje trafikerar Johannelunds station i programområdets södra del. Busslinjer trafikerar området med stopp vid hållplatserna Krossgatan och Ullvidevägen. Sydväst om programområdet trafikerar flera busslinjer Löfstavägen. Det är idag långt mellan busshållplatser och tunnelbanestationen vilket försvårar byten mellan färdmedlen. Samtidigt ligger Vinsta-Johannelund vid en möjlig knutpunkt för kollektiv-

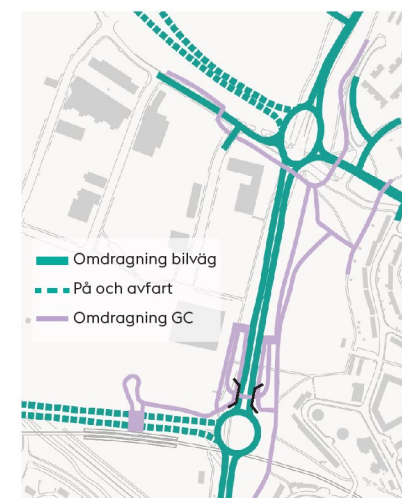
trafiken, där framtida busslinjer som trafikerar Förbifart Stockholm korsar busslinjer som trafikerar Bergslagsvägen-Löfstavägen samtidigt som tunnelbanestation Johannelund erbjuder byten till tunnelbana. Region Stockholm ansvarar genom Trafikförvaltningen för planering och finansiering av kollektivtrafikens utbyggnad.

### Förbifart Stockholm

E4 Förbifart Stockholm är en motorvägsled under byggnation som ska knyta ihop länets norra och södra del och avlasta Essingeleden. Förbifarten har två av- och påfarter utmed Bergslagsvägen i direkt anslutning till programområdet, varav en intill Johannelunds tunnelbanestation. Som del av förbifartens arbete anläggs nya busshållplatser vid Bergslagsvägen. Bygget av Förbifarten ökar antalet körfält på Bergslagsvägen och passager för gående och cyklister görs planskilda genom både en gång- och cykeltunnel samt en gång- och cykelbro. De två gång- och cykelkopplingarna är dock ogena och innebär långa omvägar för den som inte kan gå i trappor, vilket särskilt drabbar funktionsnedsatta och cyklister. Tunnelmynningen intill tunnelbanan blir också en barriär mellan tunnelbaneuppgången och området. Det blir långt och kan vara svårt att orientera sig mellan de nya busshållplatserna och tunnelbanan. Förbifarten beräknas vara klar år 2030.



Vinsta har ett strategiskt läge för en bytestpunkt för kollektivtrafik med både tunnelbana, flera passerande busslinjer och Förbifart Stockholms planerade av- och påfarter.



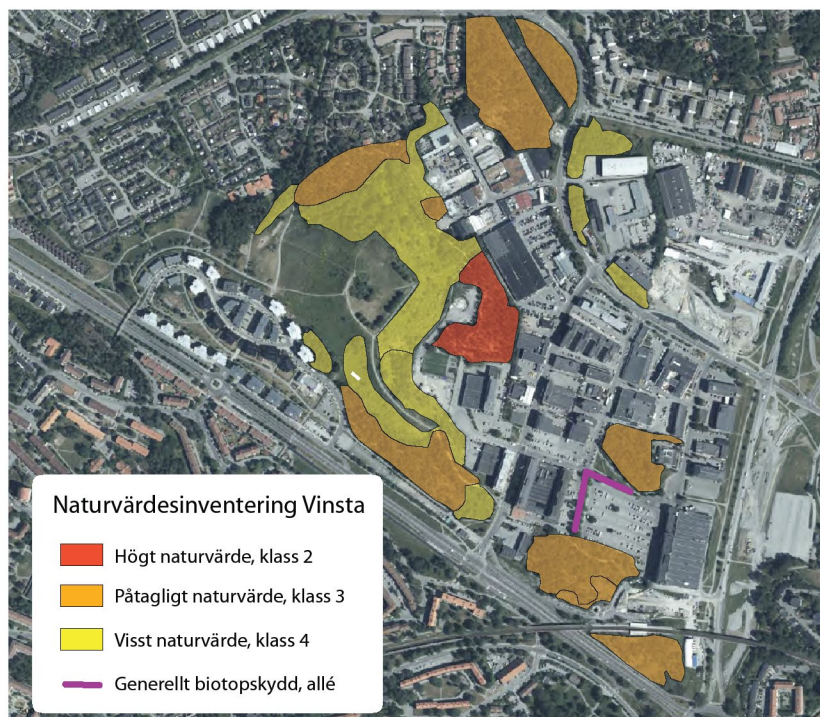
Karta: Förbifart Stockholms utbredning för av- och påfarter vid Vinsta med tillhörande komplettering av gång- och cykelvägnätet.



## Miljö och hälsa Naturvärden

För området har en naturvärdesinventering och en utredning för habitat-nätverk för groddjur gjorts. Stockholms stad har tagit fram habitatnätverk för fokusartgrupperna groddjur, barrskogsarter och eklevande insekter. Del av programområdet ingår i habitatnätverk för groddjur med lokal inom Johannelundstoppens grönområde. I framtiden groddjursinventering bedöms att det

inte finns förutsättningar för groddjur att fortplanta sig inom det inventerade området, då det saknas lämpliga små-vatten. Inom programområdet finns tallskog med högt naturvärde invid Johannelundstoppen. Utöver naturvärden runt Johannelundstoppen innehar även grönområden nära tunnelbanan och i norra delar av programområdet påtagliga naturvärden.



Karta: Framtagen naturvärdesinventering med klassificering av naturvärden i området. Källa: Ekologigruppen

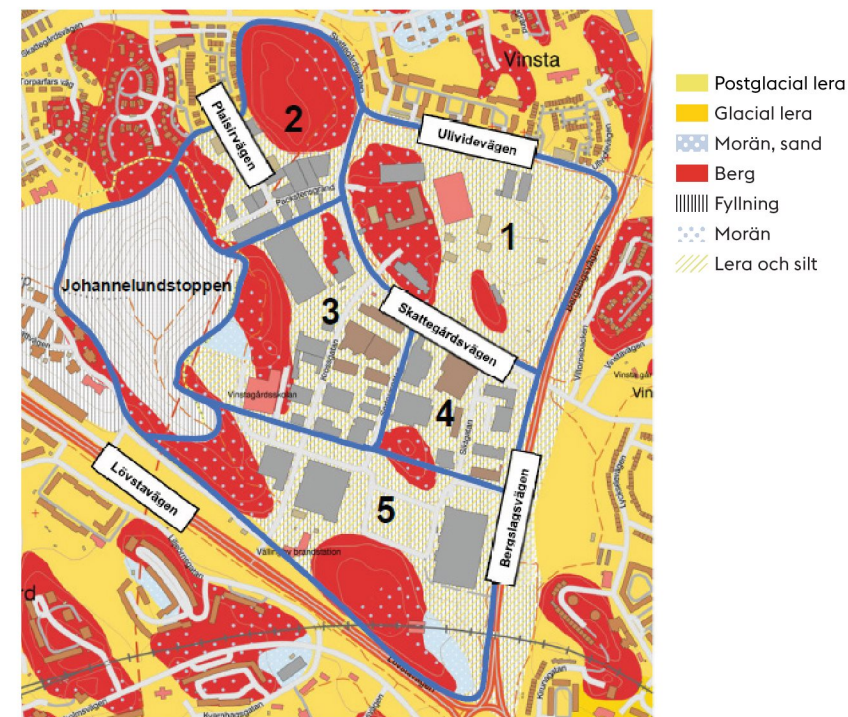
## Buller

Lövstavvägen och Bergslagsvägen utgör de största bulleralstrande vägarna i anslutning till programområdet. Men även Krossgatan och Skattegårdsvägen bidrar till buller.

## Geotekniska förhållanden

Inom området förekommer mycket varierande markförhållanden med olika geotekniska förutsättningar. Det finns områden med lera, morän, morän på berg, berg i dagen och fyllning

på lera och silt. Johannelundstoppen tillskapades i samband med den stora utbyggnadseran under 1900-talets mitt och utgörs av schaktmassor från byggnadsprojekten. Delar av området som är bebyggt idag är utsatt för sättningar och det finns även indikation på mäktiga lerlager större än tre meter. Vid en omvandling av området behöver markens stabilitet säkerställas och förstärkningsåtgärder kommer att bli aktuella.



Karta: Geologisk karta ur framtagen geoteknisk utredning över området Vinsta-Johannelund uppdelat i områdena 1 till 5 samt Johannelundstoppen. Källa: WSP



### Farligt gods

Inga gator inom programområdet ingår i det primära eller sekundära vägnätet för farligt gods. Bergslagsvägen öster om och Lövstavadägen söder om programområdet är klassade som sekundärleder för farligt gods.

### Luftföroreningar

Lövstavadägen och Bergslagsvägen ger upphov till luftföroreningar i området. Förbifart Stockholm kommer att utgöra lokal källa för höjda halter av luftföroreningar invid tunnelmynningar och lufttorn vilket kommer att behöva beaktas i detaljplaneskedet.

### Markföroreningar

Ett stort antal potentiellt förorenande verksamheter har bedrivits inom programområdet ända sedan mitten på 1950-talet. De södra och centrala delarna har främst huserat grafiska industrier medan bildmontering och skrothantering har bedrivits i de norra delarna. Andra verksamheter som bedrivits i området är kemtvätt, drivmedelsförsäljning, ytbehandling, elektronisk industri och mindre verkstadsindustrier. I södra delen av programområdet finns en brandstation och i väster ligger Johannelundstoppen där huvudsakligen schakt- och rivningsmassor deponerats. Verksamheterna kan ha förorenat byggnader, mark och avloppsledningar.

Det saknas information om vilka kemikalier som har använts och som potentiellt kan ha förorenat området

för flera av verksamheterna. Några av verkstadsindustrierna kan ha använt klorerade lösningsmedel som kan ha förorenat grundvattnet. Analyser av länshållningsvattnen från Trafikverkets pågående verksamhet visar att PFAS förekommer i grundvattnet.

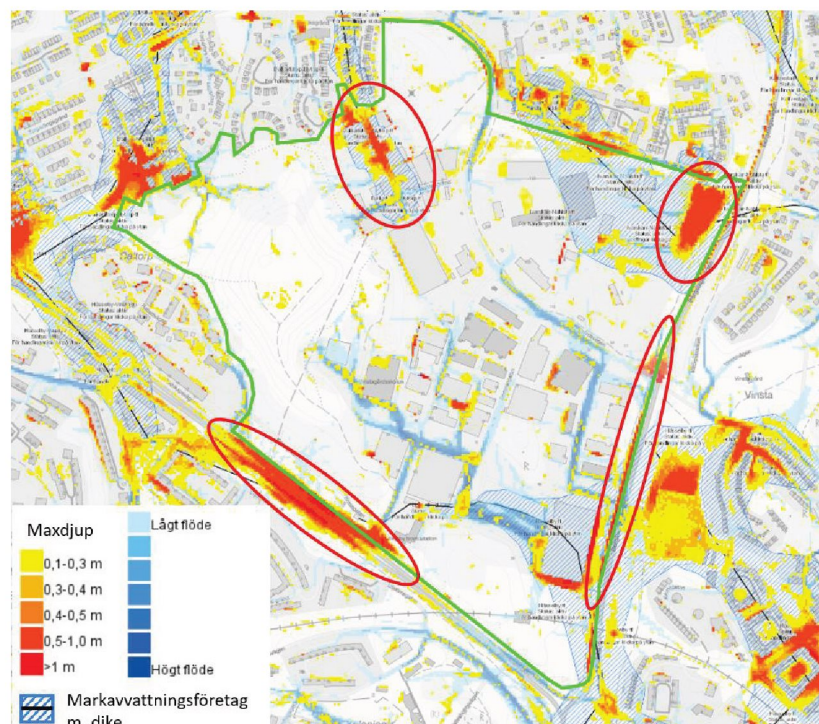
### Dagvatten och skyfall

Ledningsnätet för dagvatten i nordvästra delen av programområdet leds till Mälaren-Görväln, medan nordöstra delen avvattnas till Bällstaån. Södra delen av området leds till Räcksta Träsk. Ytligt avrinner vattnet från hela området till Räcksta Träsk, och därefter vidare till vattenförekomsten Mälaren-Fiskarfjärden.

Dagvattenledningsnätet i området har begränsad kapacitet och marköversvämningar riskerar att inträffa redan vid ett 10-årsregn. Inom och i nära anslutning till programområdet finns flera platser som riskerar att översvämmas vid skyfall. Vid skyfall utgör befintliga gator de huvudsakliga rinnstråken. Modelleringar visar att vatten från programområdet rinner till andra riskutsatta områden vid skyfall.

### Vattenskyddsområde och lokala åtgärdsprogram

Delar av programområdet ligger inom sekundär skyddszon för Östra Mälarens vattenskyddsområde och resterande del av programområdet avrinner också till detta område. I Stockholm stad tas Lokala



Karta: Modellerat maxdjup och flödesstråk vid 100-årsregn enligt Stockholm Vatten och Avfalls skyfallsmodellering inklusive modellering av Bällstaån (Stockholm Vatten och Avfall, 2018), samt markavvattningsföretag (Länsstyrelsen, 2020). Utredningsområdet markerat i grönt och riskutsatta områden inringade i rött. Källa: WSP

åtgärdsprogram (LÅP) fram för stadens vattenförekomster. I åtgärdsprogrammet för Räcksta träsk finns åtgärder som föreslås genomföras inom programområdet med fokus på reduktion av fosfor och kväve.

### Markavvattningsföretag

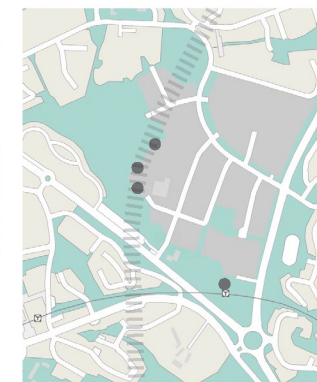
Det finns tre aktiva markavvattningsföretag inom programområdet

(Länsstyrelsen, 2020). Dessa är benämnda Dalkarlstorp-Nytorp tf, Ivarskärr-Nählsta tf och Hässelby tf. I nuläget är det svårt att se de diken som ska finnas enligt Länsstyrelsens geografiska information. Det är troligt att nuvarande dagvattenledningsnät har ersatt de tidigare diken.

Se det lokala åtgärdsprogrammet för Räcksta träsk här



miljobarometern.  
stockholm.se/vatten/  
sjoar/racksta-trask/  
lokalt-atgardsprogram-  
for-racksta-trask/



Karta: Lufttorn från Förbifart Stockholm







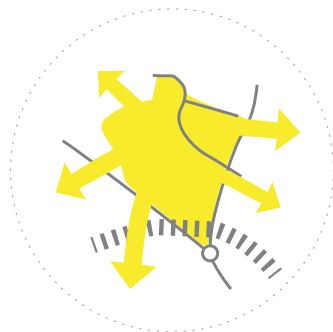
# Programförslag



## Arkitektonisk idé

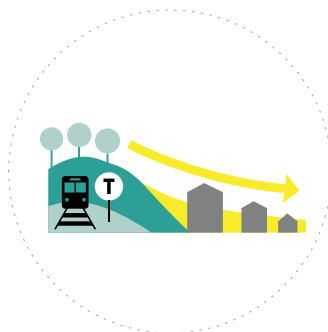
Med bakgrund av gjorda analyser har ett antal stadsbyggnadsprinciper tagits fram som fungerar som programområdets områdesövergripande arkitektoniska idé.

Det är de grova penseldragen om vad området ska bidra med i sig självt, men även i koppling till omgivande stadsdelar och staden i stort.



### Vänd utåt och integrera

Den nya stadsbyggnadsstrukturen ska stärka kopplingen till angränsande områden och annonsera området utåt. Behovet av en ny kollektivtrafiknod i Vinsta-Johannelund med en bussterminal i anslutning till tunnelbanan kan stärka området som nod. Bergslagsvägen och Lövvästvägen är utpekade i översiktsplanen som urbana stråk vilket innebär att de ska integreras mer i stadsbilden. Det är därför prioriterat att tillskapa nya kopplingar. Genom att placera nya bebyggelse mot vägarna skapas en mer "aktiv" bild av området utåt, liksom förutsättningar för att integrera och locka fler till området.



### Sammanhållen och anpassad skala med centrummarkering, landskap som landmärke

I och med en utveckling av en kollektivtrafiknod vid Johannelunds tunnelbanestation, kompletteras den med ett landmärke exempelvis i form av ett höghus som markerar områdets urbana kärna.

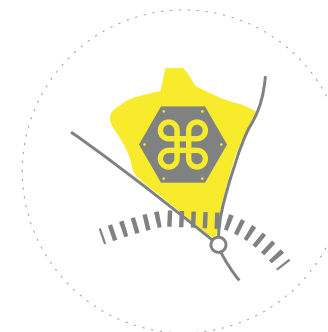
Undantaget höghuset vid tunnelbanestationen, ska ny bebyggelse underordnas Johannelundstoppens höjd och anpassas i områdets ytterkanter till befintlig bebyggelse och utvecklingen av nya urbana stråk. Bebyggelsens skala anpassas till närliggande bebyggelse, kulturmiljö



och gaturummens proportioner i syfte att skapa en trivsamt och harmonisk stadsmiljö. Grundskalan för programområdet är huvudsakligen fyra till sex våningar, men skiljer sig för de olika karaktärsområdena. Johannelundstoppen är även i fortsättningen områdets stora landmärke och bevarandet och utvecklingen av grönområden är en viktig del av omvandlingen.

### Koppla samman grönska

Den nya stadsbyggnadsstrukturen ska koppla samman de befintliga och nya parkerna och grönområden inom området till grönska inom angränsande områden. Detta för



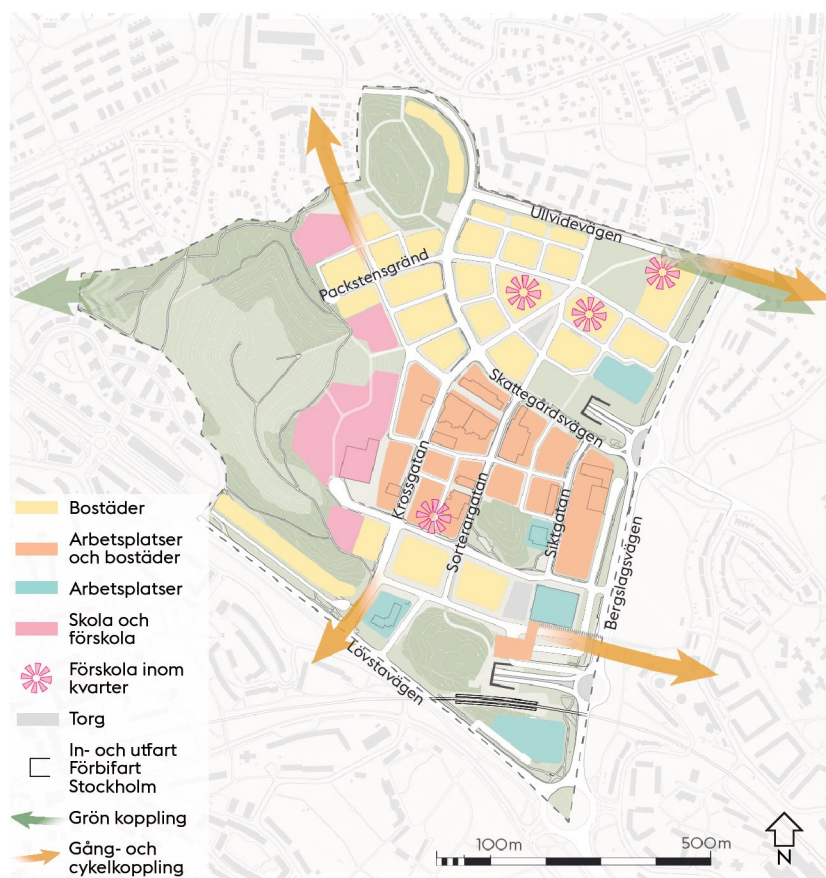
att skapa en sammanhängande grön infrastruktur som främjar rekreation och hälsa men även stärker naturvärden.

### Karaktärsfull kulturhistoria

Den nya bebyggelsen ska anpassas och samverka med kulturhistoriskt värdefulla miljöer för att skapa en identitetsstark och attraktiv stadsbild. Området har utgjort en del i ABC-staden som verksamhetsområde, vilket fortsatt ska kunna avläsas genom byggnader, gatustruktur och landskapselement.



# Strukturplan



Karta: Funktioner inom området. Linjerade byggnader inom strukturen redovisar kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i området.

För att beskriva en möjlig utveckling av området i enlighet med programmet, har en strukturplan tagits fram. Strukturplanen ger en överblick av den nya kvartersstrukturen och funktioner. Planen visar också det övergripande gatunätet, planerade grönområden och befintlig kulturhistoriskt värdefull bebyggelse.

## Blandstad

Inom programområdet ska en blandning av bostäder, arbetsplatser och allmänna platser skapas. Grönområden tillskapas som en del i bebyggelsestrukturen i form av parker och gröna kopplingar i gaturummet. Tyngdpunkten för blandningen av arbetsplatser, service och bostäder ligger centralt i området och i den södra delen vid tunnelbana och föreslagna bussterminal. I de norra delarna ligger tyngdpunkten på bostäder kompletterat med mindre inslag av arbetsplatser för att möjliggöra service.

Målsättningen är en fördelning om cirka 30 procent kvadratmeter bruttoarea (BTA) arbetsplatser och 70 procent kvadratmeter BTA bostäder. Arbetsplatserna föreslås blandas med bostäder i de centrala delarna av

området. En tidig bedömning är att cirka 3 500 till 4 000 lägenheter och cirka 3 000 arbetsplatser kan skapas vid en omvandling av området enligt programförslaget.

I bostadsanvändningen kan även servicebostäder och seniorboende möjliggöras. Som arbetsplatser räknas de användningar som ryms inom centrumändamål, kontor och icke störande verksamheter.

Programmet definierar varken bostadstyp eller upplåtelseform. Den prövningen sker i kommande planeringsarbete och markanvisningar i detaljplaneskedet och vid bygglovsprövning.

## Strategiskt medskick



Målsättningen är en fördelning om cirka 30 procent kvadratmeter bruttoarea (BTA) arbetsplatser och 70 procent kvadratmeter BTA bostäder.

Antal bostäder är beräknade enligt schablonen 100 kvadratmeter BTA/ bostad.

Antal arbetsplatser är beräknade på schablonen 50 kvadratmeter BTA/ arbetsplats.

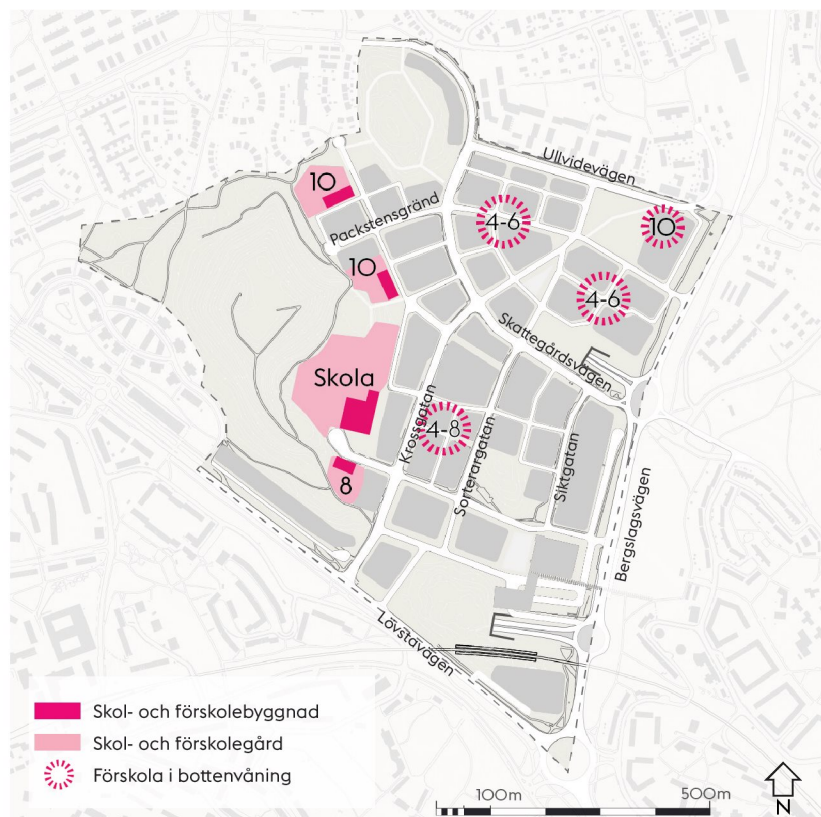


## Strategiskt medskick

Arbetsplatser bör planläggas som centrumändamål i de centrala delarna för att möjliggöra service.

Centrumändamål bör planläggas i bottenvåning i utpekade lägen för att skapa en levande gatumiljö.

Vinsta behöver cirka 55 förskoleavdelningar.



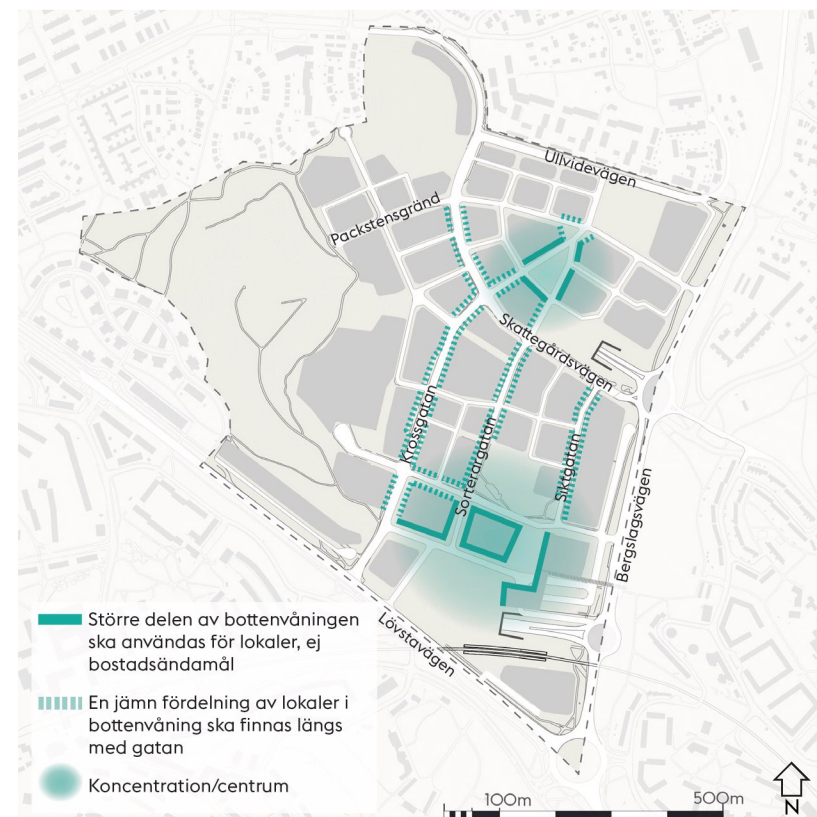
Karta: Föreslagen placering av skola och förskolor. Siffrorna anger antalet förskoleavdelningar. Antalet avdelningar påverkas av antalet bostäder i området.

### Skola och förskola

För cirka 4 000 planerade bostäder finns behov av två skolor F-9 i området. Områdets befintliga skola invid Johannelundstoppen föreslås vara kvar och ges stöd i detaljplan. Skolan har i dagsläget tillfälligt planstöd. Förbifartens lufttorn kommer att ligga i närheten av skolområdet. Enligt utredningarna framtagna för Förbifart Stockholm kommer utsläpp från lufttornen inte att överskrida de gällande riktvärden för luft. Påverkan från tillkommande utsläpp från förbifartens lufttorn behöver utredas vidare i kommande planeringsarbete. Om inte förutsättningar för skola visar sig

gynnsamma behöver andra skollägen utredas inom området. Beroende på antal bostäder som planeras i området kan nya skollägen i anslutning till programområdet vara aktuella.

En tidig bedömning är att cirka 55 förskoleavdelningar (med 18 barn/avdelning) behövs. Tre fristående förskolor föreslås i områdets västra del invid Johannelundstoppen, en större förskola i ett större bostadskvarter i områdets norra del samt cirka tre förskolor med fyra till åtta avdelningar vardera i kvartersstrukturen med slutna kvarter. I förskolorna inom kvarteren blir förskolegårdarna mindre.



Karta: Stråk där lokaler och service planeras koncentreras i bottenvåningar.

### Service

När området kompletteras med bostäder ska utrymme skapas för service. I de centrala och södra delarna av området föreslås en stor del av arbetsplatser planläggas som centrumändamål för att även möjliggöra service i form av vårdcentral, tandläkare med mera. Området kommer att ha behov av dagligvaruhandel och i kommande skeden bör det planeras för minst en matbutik i södra delen av området (nära kollektivtrafik) samt en i mitten av det norra området.

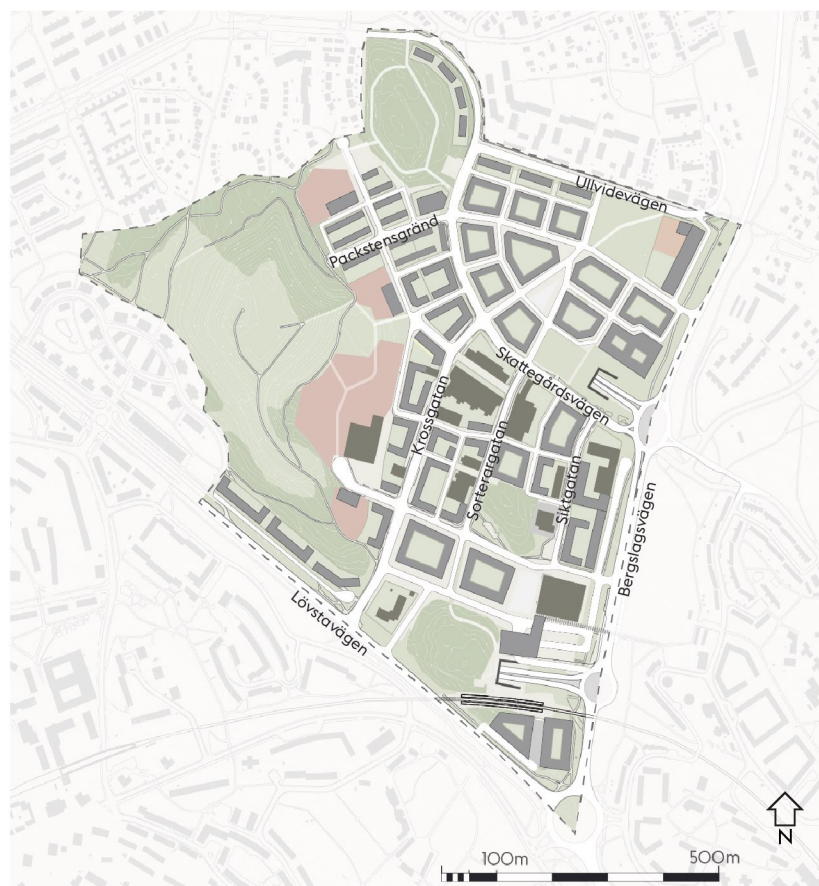
För att ge förutsättningar för en levande gatumiljö samt att sprida ut möjligheten till lokal service inom området föreslås bottenvåningar i utpekade lägen planläggas för centrumändamål. På kartan är två typer av minsta andel av bottenvåning som ska reserveras för verksamheter angivet. I de centrala delarna utformas större delen av bottenvåningen som lokaler för arbetsplatser (förslagsvis centrumändamål) och i strategiska stråk ska en jämn fördelning av lokaler i bottenvåning finnas.



## Bebyggelsestruktur

Utöver strukturplanen har även en illustrationsplan tagits fram. Illustrationsplanen syftar till att illustrera en möjlig placering av nya byggnader.

Illustrationsplanen har tagits fram för att kunna göra tidiga bedömningar av möjliga bebyggelsestrukturer. Bland annat för att kunna bedöma lämpliga byggnadshöjder, kvartersstrukturer, möjliga etappindelningar för kommande detaljplaneskede samt definiera framtagna karaktärsområden. Illustrationsplanen har utgått från de arkitektoniska idéerna med kopplingar till omgivning och att bevara kulturhistoriskt värdefulla byggnader. Kvarteren är tänkta att motsvara idéerna som finns i respektive karaktärsområde och de olika skalorna och funktionerna som de omfattar. Viktigt att notera är att illustrationsplanen bara är ett sätt att definiera kvartersstrukturer och byggnadsvolymer. Exakta utformningar behöver studeras i efterföljande planeringsarbete där mer detaljerade förutsättningar kan identifieras.



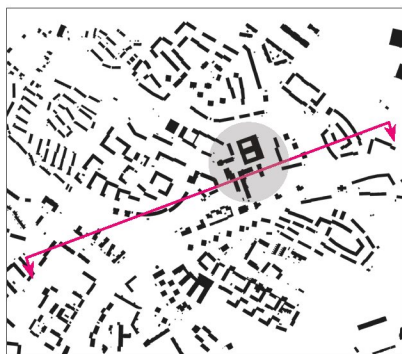
Karta: Illustrationsplan för programområdet.



## Områdesanalys

En jämförande områdesanalys har gjorts mellan Hässelby gård, Vinsta-Johannelund och Vällingby för att få en förståelse för de olika strukturerna i närområdet och hur utvecklingen i Vinsta-Johannelund kommer att påverka denna struktur och silhuett.

I jämförelsen har bebyggelsestruktur, centrumstorlek och tvärsektionsnitt studerats. Grå markering visar på områdenas centrum. Föreslagen utbyggnad av Vinsta-Johannelund innebär att det lokala centrumet och dess näromgivning utvecklas med ny bebyggelsestruktur som kommer att avvika från tunnelbanestadens planmönster. Hässelby gård har en mindre men mer jämnt fördelad skala än Vinsta som tydligt redovisar större sammanhängande grön- och bebyggelseområden. Analysen har redovisat ett släktskap mellan Vinsta och Vällingby i centrumstorlekar.



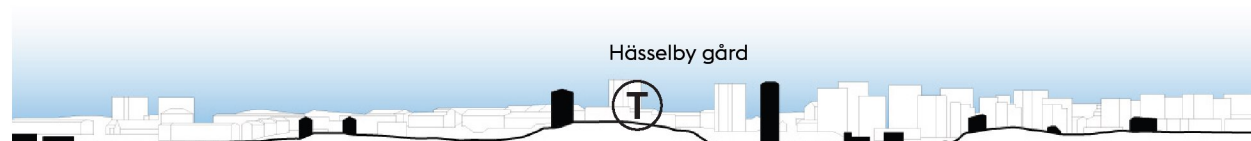
Hässelby gård



Vällingby centrum



Vinsta-Johannelund



Området växte fram under hela 1950-talet. Under denna tid markerades höjdryggarna i landskapet genom rader av punkthus och Hässelby är inget undantag. Husen orienterades i nordost-sydvästlig

riktning för att uppnå största möjliga solljusinfall. Bebyggelsen består framför allt av tidstypiska låga skiv- och lamellhus blandat med högre punkthus kring innergårdar. Den nya höjdskalet innebär en

förändring av ytterstadens siluett. Från att bebyggelsen hållit sig under trädtopparnas nivå kom nu de höga punkthusen att dominera över landskapet och utgöra viktiga orienteringspunkter i stadsväven.



En av de första tunnelbaneförorterna. Bebyggelsestrukturen i Vällingby är planerad utifrån konceptet ABC-stad där alla funktioner ska finnas inom området. Vällingby centrum är placerad ovanpå tunnelbanan och all transport matas in under centrum. Stadsmiljön är relativt tät

och sammanhängande. Det bilfria centrumet karaktäriseras av låga kommersiella byggnader uppdelade i flera kvarter. Runt centrum är bostäder placerade i fallande skala och består av olika hustyper. Bebyggelsens placering är anpassad till terrängen och högre hus bryter igenom siluetten.

Grönstråk genom bebyggelsen bildar sammanhängande gröna promenader. I början av 2000-talet genomgick Vällingbycentrum en omfattande förnyelse med nya byggnader för handel och bostäder.



Den nya stadsbyggnadsstrukturen bygger vidare på den befintliga kvarters-strukturen där nya bostads- och centrumkvarter kompletterar de byggnader som bevaras. Nya Vinsta stärker kopplingen till angränsande områden och annonserar området utåt.

Tunnelbanestaden återspeglas genom topografin där husen placeras på höjder och markeras med ett högre hus vid den nya kollektivtrafiknoden. Utöver att Johannelundstoppen försättningsvis är områdets stora landmärke planeras parker och

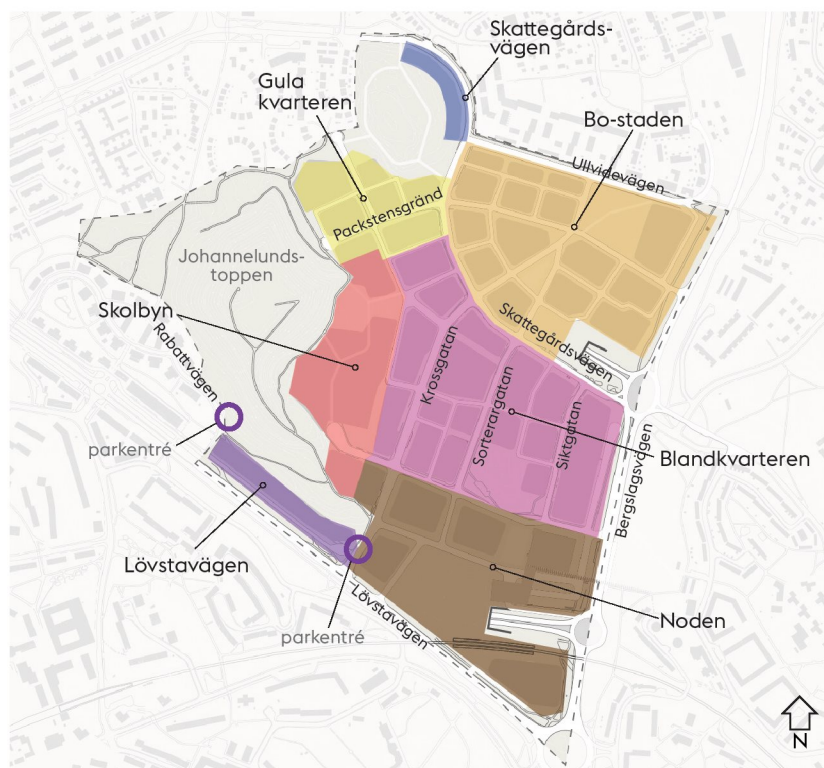
grönstråk i dalgångarna. I Vinsta integreras kollektivtrafikstrukturen och blandstadens funktionsblandning i stadsbyggnaden vilket skiljer sig från de angränsande centrumen i Hässelby gård och Vällingby centrum, vilket är ett medvetet angreppssätt.



# Karaktärsområden

Programområdet är indelat i sju karaktärsområden. Varje karaktärsområde har en specifik arkitektonisk idé som utgår från platsens förutsättningar men också de övergripande

stadsbyggnadsprinciperna. Karaktärsområdena konkretiserar och ger vägledning till en hållbar transformation av Vinsta-Johannelund.



Karta: Karaktärsområden.

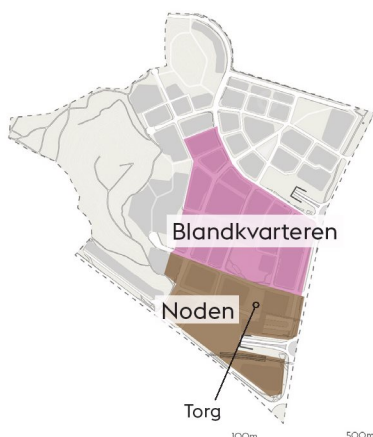
## Löfstavägen

Ny stadsfront mot Löfstavägen och förstärkta entréer till Johannelundstoppen



Löfstavägen är utpekad som ett urbant stråk i översiktsplanen och är en av västerorts större gator. Ny bebyggelse skapar en stadsfront mot Löfstavägen med mellanrum som öppnar upp mot Johannelundstoppen. Bebyggelsen ska stärka entréerna till Johannelundstoppen från Krossgatan respektive Rabattvägen. Entrén till Rabattvägen är särskilt viktig för att tillgängliggöra Johannelundstoppen från Hässelby gård. Byggnaderna annonserar entrén till Vinsta-Johannelund och bör utformas med omsorg för detta. Entrén till området vid korsningen Löfstavägen/Krossgatan kan tydliggöras med en mindre platsbildning. Bebyggelsen ska stärka det urbana stråket och bygga vidare på den befintliga bebyggelsegruppen med lamellbyggnader som ligger nordväst om området. Utmed Löfstavägen finns en skyfallsproblematik och skyfallslösningar behöver integreras i utformningen av området.

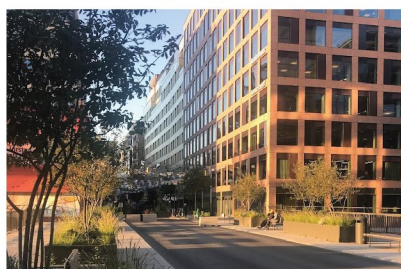




## Noden

Noden samlar kollektivtrafiken i området och utformas som bytespunkt. Tunnelbana, buss och handel ger höga flöden av människor.

Karaktärsområdet Noden inbegriper tunnelbanestationen, arbetsplatser och en bussterminal som alla skapar ett högt flöde av människor. Norr om tunnelbanan föreslås större kvarter med högre exploatering som samspelar med ökad intensitet, stadsliv och funktion som lokalt centrum. Syftet är att skapa en urban karaktär med



mix av bostäder, kontor och handel. Mindre stråk kan möjliggöras med allmänna passager genom kvarteren för att skapa genhet och undvika långa och storskaliga fasadlängder. Platsen norr om av- och påfarten för Förbifart Stockholm bedöms lämplig för en bytespunkt för kollektivtrafik som sammankopplas med tunnelbanan. En ny gång- och cykelbro uppförs över Bergslagsvägen. Det är en utmaning att skapa trygga, tydliga, och gena kopplingar mellan tunnelbana, bussar och området på grund av stora höjdskillnader och Förbifart Stockholms tunnelmynning vid tunnelbanan som skapar en betydande barriär. Terminalutformningens samspel med offentligt stadsrum ska verka för att stärka och tydliggöra både kopplingar inom programområdet och det strategiska sambandet Vällingby – Vinsta-Johannelund – Hässelby.

Ett torg skapas invid platsen där entré till tunnelbana respektive bussterminal möts. Torget kan behöva utformas för att hantera stående vatten vid skyfall. Sorterargatan som leder från tunnelbanan vidare norrut i området bibehåller den tydliga riktningen som kopplar samman karaktärsområdena Bo-staden och Noden. Mot Bergslagsplan söder om tunnelbanan föreslås nya kvarter som bidrar till att annonsera utvecklingen av Vinsta-Johannelund. Platsen föreslås utvecklas med arbetsplatser eller en större målpunkt som kulturhus, idrottshall eller simhall.

## Blandkvarteren

Befintliga verksamheter kompletteras med bostäder.

Autentiskt och identitetsstarkt.



Stadsmiljön utvecklas genom att befintlig kulturhistoriskt värdefull bebyggelse kompletteras med ny. Det befintliga rutnätet behålls för att fortsatt kunna avläsas men kompletteras med nya tvärgator och stråk för gång- och cykeltrafik. Ny bebyggelse ska komplettera den befintliga med fasader ut mot gatan för att skapa tydligare gaturum. Den nya bebyggelsen bör även framhäva de kulturhistoriskt värdefulla byggnader som bevaras och därmed inte dominera över dessa.

Området skapar möjlighet för bostäder i kombination med modernt hantverk och kultur i enlighet med den verksamhetsanalys som tagits fram. Med den bevarade och planerade strukturen kan nya intressanta platsbildningar skapas mellan det nya och det gamla, där grönska och parkmark blir ett viktigt inslag.

Blandkvarteren ska kunna innehålla en blandning mellan bostäder och arbetsplatser. För att uppnå målet för hela området med cirka 30 procent kvadratmeter bruttoarea (BTA) arbetsplatser och 70 procent kvadratmeter BTA bostäder behöver detta delområde ha en fördelning om cirka 55 procent arbetsplatser och 45 procent bostäder.





Visionsbild för en möjlig ny torgbildning inom karaktärsområdet Noden. Torget föreslås utformas för att kunna omhänderta skyfall. Vid Noden föreslås även en centrummarkör i form av en högre byggnad. I bakgrunden syns Johannelunds tunnelbanestation och den föreslagna bussterminalen.





## Bo-staden

Bostadsområde  
som bildar ett  
sammanhängande  
delområde som kan  
präglas av samtida  
arkitektoniskt uttryck.

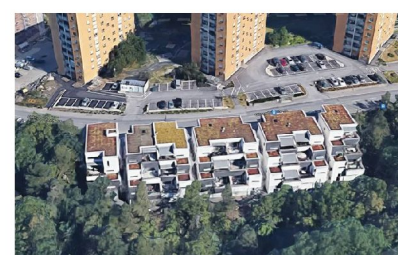
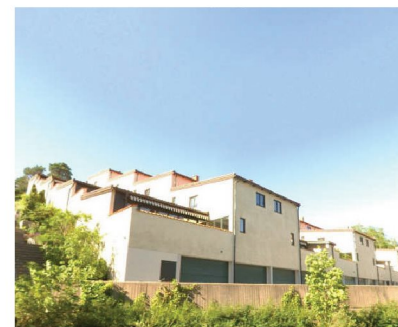


En ny kvartersstruktur skapas med kvarter som möjliggör trivsamma bostadsgårdar och gaturum med proportioner i mänsklig skala och ljusa miljöer. Bo-staden ansluter till befintlig bebyggelses skala norr om Ullvidevägen och anpassar sig till befintliga stråk. Tyngdpunkten på bostäder inom karaktärsområdet innebär ett större behov av förskoleplatser i närområdet och förskolor föreslås därför inom kvartersstrukturen som en del av områdets funktionsblandning. Ett nytt torg placeras i korsningen mellan tre centrala stråk och i nordöstra delen skapas en ny park. Parken skyddas från buller genom ny bebyggelse längs med Bergslagsvägen.



## Skattegårdsvägen

Slingrande gaturum  
förstärks med  
bebyggelse och skapar  
en stadsgata i stark  
knutpunkt.



Skattegårdsvägen är en av de gator i västerort som kopplar ihop flera stadsdelar; Vinsta, Vällingby och Nälsta. Skattegårdsvägens slingrande gaturum förstärks med en ny bebyggelserad som ramar in grönskan i topografin på västra sidan gatan. Föreslagen placering längs med en grön höjd kräver goda lösningar för terränganpassning och för att skapa attraktiva vistelsevärden. Befintlig grönska och topografi ska fortsättningsvis vara avläsbar genom släpp i planerad bebyggelse. Den nya bebyggelsen annonserar Skattegårdsvägen som en stadsgata, utpekad i översiktsplanen.





## Gula kvarteren

Stadsradhus och lägre flerbostadshus med färgsättning inspirerad av dagens bebyggelse.



Området utvecklas med lägre flerbostadshus i form av låga lameller och stadsradhus vilket utgör en tydlig arkitektonisk koppling till det befintliga området nordväst om programområdet där bebyggelsestrukturen är småskalig. Gula kvarteren får sitt namn och färgval från den bebyggelsen som finns där idag och från dess karaktärsfulla variation av gula nyanser. Färgskala som knyter an till de befintliga verksamheterna i Gula kvarteret bör känneteckna området. För att sammanfoga det nya området med omgivningen skapas nya tydliga stråk och kopplingar, främst till det intilliggande radhusområdet i nordväst men även i Packstensgränds förlängning som entré till Johannelundstoppen.

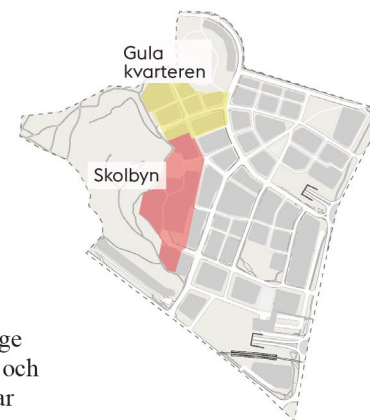


## Skolbyn

Befintlig plats för skola stärks och utvecklas intill grönområdena vid Johannelundstoppen.



Det befintliga skolområdet med grundskola stärks och utvecklas. Tre nya förskolor föreslås uppföras i området. Närheten till Johannelundstoppen och ostört läge ger möjlighet till goda utemiljöer och friytor för skol- och förskolegårdar som vänds mot Johannelundstoppen. Det finns goda kopplingar till skolan från intilliggande områden men nya och trygga trafiksäkra kopplingar för barnen bör säkerställas vid utvecklingen av området. Norr om skolbyggnaden, inom skolgården finns ett område med höga naturvärden som bevaras och integreras i skolgårdsmiljön.







Visionsbild för hur gaturummet inom  
karaktärsområdet Blandstaden kan se ut.



# Bebyggelsens skala

Programmet anger en huvudinriktning för antal våningar inom olika sekvenser av programområdet. I detaljplaneskedet preciseras höjd och volym för enskilda byggrätter som kan öka eller minska beroende på platsspecifika förhållanden. En tidig bedömning är att det inom större delen av programområdet kan provas en indragen våning så länge som den upplevda skalan i stadsrummet inte påverkas negativt samt att gårdar inte skuggas för mycket.

## A. Lövestavägen

Bebyggelsen längs med Lövestavägen ska utgöra en sammanhållen stadsfront i syfte att bidra till Lövestavägens urbana omvandling. En enhetlig skala om cirka sex våningar bedöms som lämplig att pröva i kommande planläggning.

## B. Bergslagsvägen

Bergslagsvägens storskaliga gaturum ger möjlighet till en högre bebyggelseskala. Skalan om cirka sju våningar är lämplig att pröva. Volymhanteringen ska dock ske i samklang med den mer lågmälda bebyggelseskalan i Vällingby.

## C. Noden

En högre skala föreslås i områdets centrala delar med högre andel lokaler i bottenvåningar och närhet till

kollektivtrafikknutpunkten. Möjlighet till större kvarter har identifierats och en enhetlig bebyggelseskala om cirka sju våningar bedöms lämplig att pröva i kommande planläggning.

## D. Kollektivtrafiknoden

I kopplingen mellan tunnelbana och bussterminal föreslås ett höghus som syftar till att markera kollektivtrafikknutpunkten och annonsera det nya lokala centrumet. Höghuset kommer att utgöra ett fondmotiv för Bergslagsvägens gaturum söder om Bergslagsplan och kan bidra till att visuellt stärka sambandet mellan Vällingby, Vinsta och Hässelby som översiktsplanen pekar ut. Höghuset ska studeras i förhållande till omkringliggande höghus som markerar lokala centrum enligt tunnelbanestadens

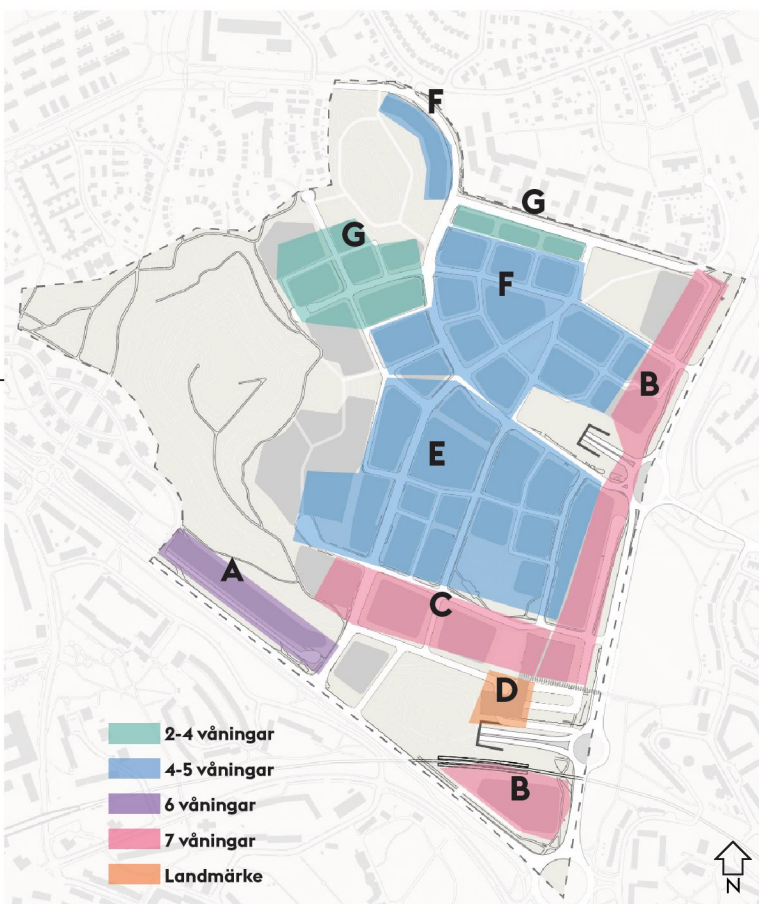
planeringstanke, exempelvis Vällingby och Hässelby. Förhållande till Johannelundstoppen som landmärke ska studeras.

## E. Blandkvarteren

Ny bebyggelse ska bidra till en balanserad stadsbild i området. Den nya bebyggelsen bör framhäva den kulturhistoriska befintliga bebyggelsen genom att inte dominera i skala över de högre byggnaderna inom området, anpassas i skala till de lägre byggnaderna samt varsamt förhålla sig till den befintliga bredden på gaturummen. I de inre delarna av kvarteren där nya, smalare gator skapas behöver bebyggelsen vara lägre för att hålla lämpliga proportioner till gatubredderna. En bebyggelseskala om cirka fyra till fem våningar bedöms lämplig att pröva.

## F. Bo-staden och Skattegårdsvägen

Den nya bebyggelsen ska förhålla sig till skalorna i närliggande områden genom att vara något högre men ändå koppla an utan att utgöra en för stor kontrast till det som karaktäriserar kringliggande stadsdelar. Cirka fem våningar bedöms som lämplig att pröva vid de större gaturummen.



Karta: Föreslagna ungefärliga våningsantal inom programområdet.

Vid smalare gaturum (lokalgator) behöver bebyggelsehöjden anpassas till fyra våningar.

## G. Gula kvarteren och Ullvidevägen

En enhetlig två-trevåningsskala av stadsradhus eller lägre flerbostadshus bedöms som lämplig att utgå ifrån i de områden som möter befintlig bebyggelse med lägre skala. Fyrvåningsskala bedöms kunna provas i lägen där det anses lämpligt.

## Strategiskt medskick

I detaljplaneskedet preciseras höjd och volym för byggrätter som då kan öka eller minska beroende på platsspecifika förhållanden.



## Park- och grönstruktur



Karta: Blå cirklar visar entréer till Johannelundstoppen som bör lyftas fram i gestaltning och stadsbyggnadsstruktur.



Karta: Befintliga och nya grönområden.

Med fler boende i området ställs större krav på parktillgången. Programmet föreslår att flera mindre parker och en större park planeras utöver en utveckling av Johannelundstoppen. Johannelundstoppen med sin utsikt är unik i stadsdelen och ska prioriteras som grönområde i den kommande utvecklingen. Vid planläggning i anslutning till parken är det viktigt att se över möjlighet för tydligare kopplingar, addera aktiviteter där det är möjligt och att stärka entréerna till parken. Respektive parkområde beskrivs nedan. I det fortsatta planeringsarbetet är det viktigt att utreda hur de olika parkerna kan komplettera varandra.

### Landskapsbild och naturvärden

Inom den nya stadsstrukturen föreslås delar av befintlig natur och landskapsformer sparas. Det är viktigt att nya gator och ny bebyggelse anpassas så att nya stödmurar och bergsskärningar undviks så långt det är möjligt. Inom programområdet finns flera branta och otillgängliga platser som är svåra att bebygga men som kan ge mervärden genom att naturmark kan skymta fram i stadsstrukturen. I programområdets södra del finns även ett område som sparas av kulturhistoriska skäl då där finns en fornlämning (park 3). Både befintliga som tillkommande grönområden och gröna inslag ska vara synliga

i gaturummet och utgöra viktiga stadsbyggnadselement.

### Koppla samman grönt

Målsättningen är att koppla samman Vinsta med närliggande stadsdelar och parkstrukturer trots barriärerna som de stora vägarna och den dramatiska topografin utgör.

På kartan markeras de gator som är särskilt viktiga att ge en grön karaktär, för att koppla samman grönstrukturen och för att bidra till skyfalls- och dagvattenhantering i området. Det kan vara genom trädplanteringar och/eller förgårdsmark.





Karta: Befintliga och nya grönområden med Johannelundstoppens entréer markerade.

### 1. Ny park i mötet mellan ny och befintlig bebyggelse vid kvarteret Torplyckan

Parken föreslås kompletteras med möjligheter till lek och ska även koppla samman naturområdet invid (se park 2) med Johannelundstoppen och fungera som en entré till den senare. Parken kan även fungera som koppling och mötesplats som kan nyttjas av boende i både befintlig och ny bebyggelse samt av planerad förskola. Tack vare topografin finns möjlighet att skapa en mer tillgänglig entré till de norra delarna av toppen här.

Placeringen i terrängen innebär också att parken som lågpunkt kommer fylla en viktig funktion vid skyfall, något som ska tas i beaktande i vidare planering. Parken kan komplettera Johannelundstoppen med nya lekfunktioner.

### 2. Naturområdet vid Skattegårdsvägen.

Området präglas av stora nivåskillnader vilket påverkar möjligheterna till utveckling. Här föreslås naturvärden och naturkaraktären få styra utformningen och ingreppen blir små, eventuellt lämnas området i befintligt skick. I vidare planering ska möjligheterna till gångstig och bänkar utredas samt eventuella naturvårdsinsatser.

### 3. Fornminnesparken

I Fornminnesparken finns en fornlämning i form av en hög och odlings-terrasser. Kulturmiljön ska styra utformningen och informationsskyltar som informerar om fornlämningarna föreslås sättas upp. Här är det mycket viktigt att behålla befintlig topografi i områdets södra delar och att undvika stödmurar. Möjligheten till att tillskapa sittplatser och vad mer som kan tillföras för att göra parken till en väl tillgänglig mötesplats behöver utredas i fortsatt planeringsarbete.

### 4. Tunnelparken

Ovanpå Förbifart Stockholms av- och påfart föreslås en ny mindre park. Den anläggs i ett för programområdet centralt läge vid Skattegårdsvägen. Parkens funktion bör planeras med utgångspunkt i en analys av bullersituationen och eventuella andra restriktioner från Förbifartens tunnelmyning.

### 5. Vinstaparken

Vid Ullvidevägen föreslås en något större park än övriga inom programområdet (cirka ett hektar). Parken ska vara tillgänglig och bjuda på andra sociotopvärden än de som dominerar i övrigt, där naturvärden och rörelse är de främsta värdena. Här föreslås exempelvis idrottsytor, blomsterprakt och eventuellt en mindre lekplats. Parken kan komma att fylla en funktion som vattenmagasin vid skyfall vilket därför ska beaktas i utformningen.

### 6. Naturområde vid Johannelunds tunnelbanestation

Vid tunnelbanan finns ett naturområde med vikt för områdets karaktär som ett kuperat skogsområde. Skogsområdet ska fungera som en del i entrén till området från tunnelbanan och bör utvecklas utifrån de höga naturvärden som finns på platsen samt utvecklas som gångstråk. Det är viktigt att entrén

till området vid tunnelbanestationen upplevs trygg, trevlig och inbjudande att vistas vid. Det är även viktigt att grönområdet inte bidrar till en känsla av baksida eller inaktivt och otryggt stråk. Därför bör möjlighet till kompletterande bebyggelse som möter Nodens södra kvarter utredas i området i fortsatt planeringsarbete.

### 7a. Johannelundstoppen

Johannelundstoppen utvecklas med hänsyn till det kulturhistoriska värdet. Topografin är mycket brant och målpunkter bör anpassas till att området är svårtillgängligt. Toppen med utsikten över kringliggande stadsdelar och vidare bort till Kista och innerstaden är en stor tillgång för närområdet och även för ett större omland. Entréerna till området bör utvecklas och stärkas samt att mötesplatsen på toppen uppgraderas.

### 7b. Slinga runt Johannelundstoppen

Runt Johannelundstoppen ska möjligheterna att röra sig till fots utvecklas. Fokus läggs på området närmre bebyggelsen där det inte är lika brant. Slingan går över en skolgård, och det måste vara tydligt i den fysiska miljön att det går att röra sig förbi skolgården. Det blir viktigt att arbeta med tillgängligheten för denna slinga.

## Strategiskt medskick



Park 1 och 5 kan komma att fylla en funktion som vattenmagasin vid skyfall.

Vidare utredning behövs göras för fornlämningen i Fornminnesparken.

## Strategiskt medskick



Johannelundstoppen är en stor tillgång för närområdet och behöver därmed tillgängliggöras.

Möjlighet till kompletterande bebyggelse som möter tunnelbanan, bussterminalen och Nodens södra kvarter bör utredas inom delar av naturområdet vid Johannelunds tunnelbanestation.



# Kulturmiljö

## Strategiskt medskick



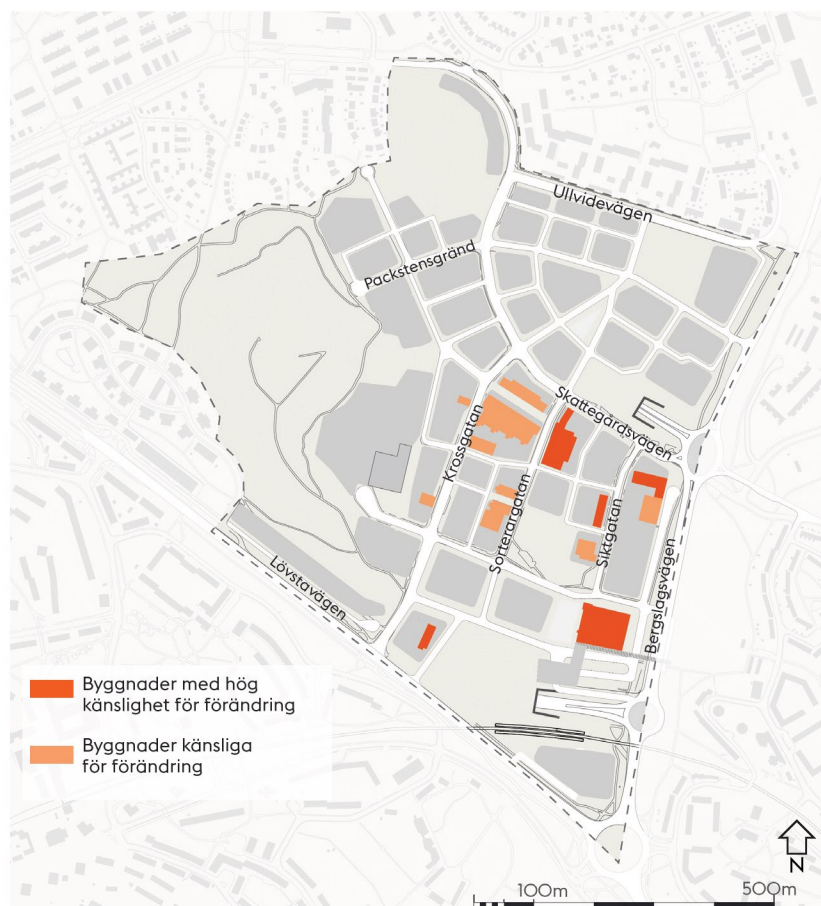
Byggnader med hög känslighet för förändring bör bevaras och enbart förändras med utgångspunkt i deras ursprungliga karaktär.

Möjlighet till förändringar anpassade till kulturhistoriska värden ska utredas i kommande skeden.

## Strategiskt medskick



Inför planskedet behövs djupare utredningar av respektive byggnads kulturvärden och hur eventuella förändringar kan förhålla sig till dessa värden.



Karta: Kulturhistoriskt värdefulla byggnader.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att området kan utvecklas men att gatustrukturen, vissa landskapselement och byggnader med stort kulturhistoriskt värde bör bevaras.

I kulturmiljöutredningen är byggnaderna inom området indelade i tre kategorier; byggnader med hög känslighet för ändringar, byggnader som är känsliga för ändringar, samt byggnader som är tåliga för ändringar. Inför planskedet behövs djupare utredningar av respektive byggnads kulturvärden och hur eventuella förändringar kan förhålla sig till dessa värden. Dessutom är det viktigt att i en sådan utredning utreda påverkan på eventuella kulturvärden i Vinsta kopplade till ABC-staden.

Genomförandet av programförslagets bussterminal innebär en rivning av en byggnad som pekats ut som känslig för ändring. Platsen har identifierats som det läge där bäst förutsättningar för att skapa en god kollektivtrafikknutpunkt finns. Öster om den befintliga brandstationen finns behov av att skapa en ny bussgata. Förändringar av närliggande gator kan innebära ett behov av ändringar i befintliga byggnader vilket får

studeras inom ramen för kommande planläggning.

Fornlämningarna i området kan fungera värdebärande för platsen. Parken centralt i området där en fornlämning finns, Fornminnesparken, är viktig att bevara såväl utifrån grönska som kulturmiljö och kan skapa en identitet. Det är viktigt att bära med i det fortsatta planeringsarbetet att även om byggnader inte pekats ut som kulturhistoriskt värdefulla kan de fortfarande vara aktuella att bevara eller omvandla utifrån miljönytta.

Johannelundstoppen som landskapselement föreslås fortsatt kunna utläsas i silhuetten och berätta om tunnelbanestadens utbyggnad. Vinstas gatustruktur föreslås fortsatt att behålla sina riktningar. För nya användningar för området ställs samtidigt krav på säkerhets- och trygghetsaspekter som påverkar hur gaturummen programmeras.



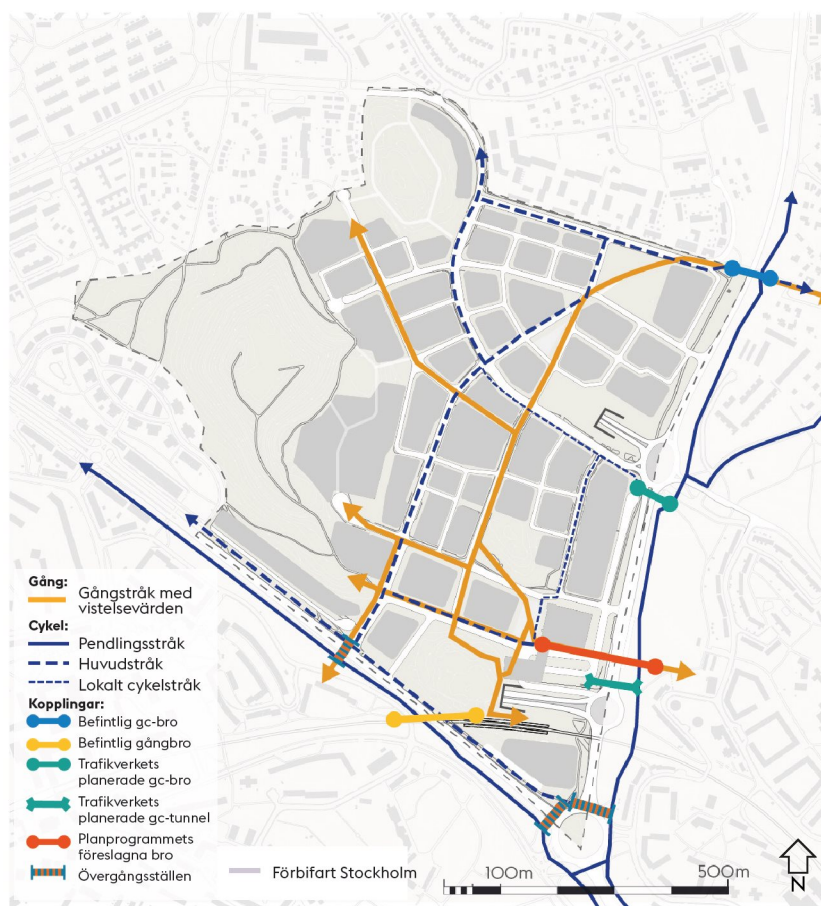




## Strategiskt medskick



Det är viktigt att arbeta med att överbrygga barriärerna kring Vinsta med nya och utvecklade kopplingar för gående och cyklister.



Karta: Gång- och cykelstråk som är prioriterade samt kopplingar till närområdet.

## Gång

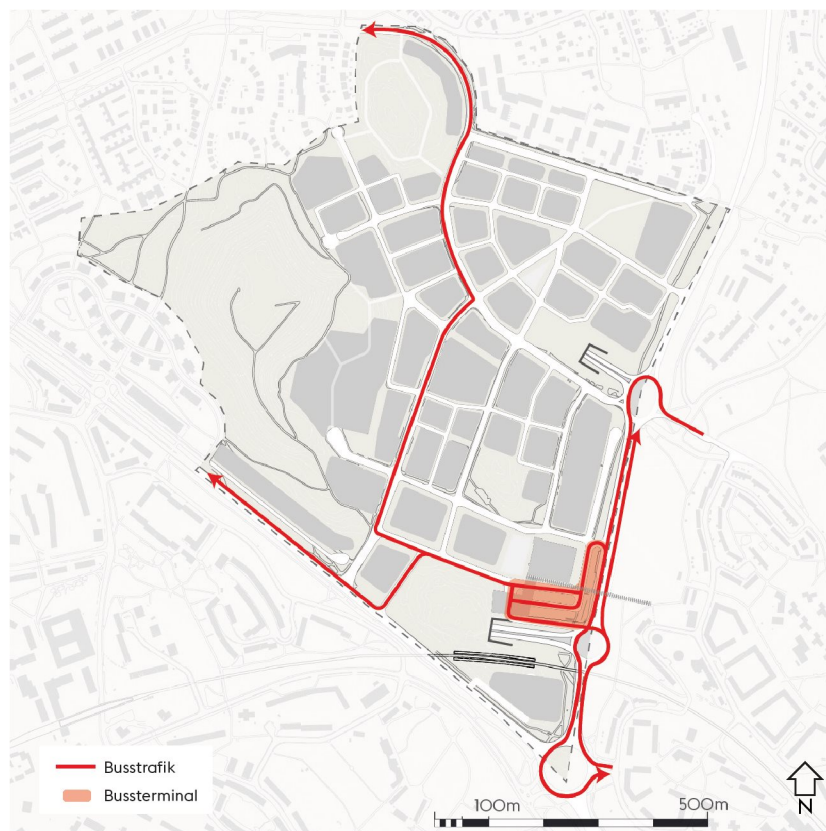
Alla gator ska utformas för att skapa trivsamma och trygga gaturum för gångtrafikanter. Inom området föreslås några stråk utformas med fokus på att möjliggöra vistelse i gaturummet. Dessa stråk är även de viktigaste gångstråken inom samt till och från området, dessa är utmarkerade på kartan. Generellt behöver gångnätet bli mer finmaskigt och genare än i dagsläget för att möta områdets nya funktioner. Ny utformning av gaturummet ska bidra till ökad trygghet och göra området mer orienterabart.

En ny gång- och cykelbro föreslås från det föreslagna bussterminalområdet, strax norr om den av Trafikverket planerade gång- och cykeltunneln utmed Bergslagsvägen. Syftet är att minska barriäreffekten och minska avståndet mellan Vinsta och centrala Vällingby. För programmet genomförande är det viktigt att utreda möjligheterna för brokopplingen i tidigt skede. Den av Trafikverket planerade tunneln under Bergslagsvägen bör inordnas i bytespunkten och anslutningarna anpassas till bussterminalens utformning.

## Cykel

Med anledning av de stora trafikbarriärerna i anslutning till området är det viktigt att säkerställa gena och attraktiva cykelstråk. Området föreslås kompletteras med nya cykelvägar för att ansluta till omkringliggande cykelvägnät. Krossgatan och dess förlängning föreslås bli ett nytt huvudecykelstråk i området. Skattegårdsvägen fortsätter utgöra ett viktigt stråk i västra delen av programområdet. Österut föreslås ett nytt huvudstråk för cykel längs Ullvidevägen som använder befintlig gång- och cykelbro i nordost. För att underlätta rörelser till Vällingby föreslår programmet en ny gång- och cykelbro i anslutning till den föreslagna bussterminalen, samma bro som nämns under avsnittet *Gång*. Ett nytt huvudecykelstråk föreslås längs berget i brons förlängning. Planområdet utvecklas också med lokala cykelvägar inom området, dessa är markerade på kartan.





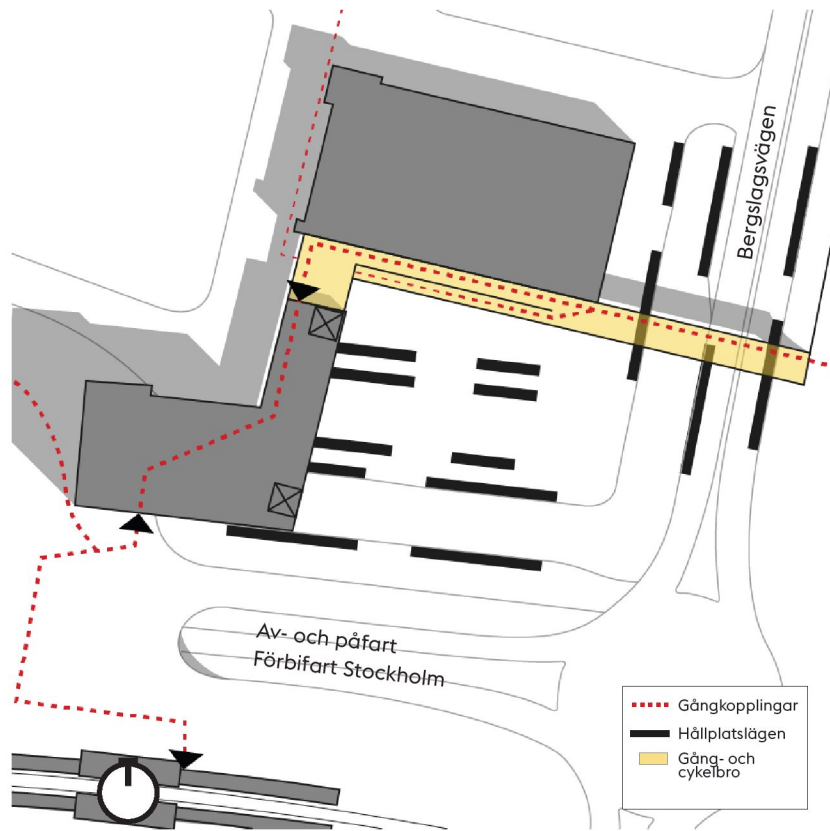
Karta: Föreslagna dragningar för busslinjer genom programområdet.

### Kollektivtrafik

En yta i sydöstra delen av programområdet norr om Förbifart Stockholms södra tunnelmynning föreslås reserveras för en framtida bussterminal vilket skapar goda förutsättningar för byten mellan buss och tunnelbana. Ytan för terminalen utgår ifrån trafikförvaltningen förslag till busslinjenät, som baseras på prognoser för framtida kollektivtrafikresande. Det preliminära linjenätet omfattar elva ordinarie busslinjer som trafikerar Vinsta-Johannelund varav tre är stombusslinjer. Den nya gång- och cykelbron används för att koppla

samman busstrafiken på båda sidor om Bergslagsvägen.

Byggnaden närmast tunnelbanan som även föreslås bli ett höghus som markerar platsen, är tänkt att koppla samman bussterminalen med tunnelbanan. Det är viktigt att passager genom byggnaden blir trygga och attraktiva. I och med den planerade bussterminalen förbättras förutsättningarna för busstrafiken till och från området markant. Terminalens placering skulle möjliggöra omstigning mellan bussar samt kortast möjliga avstånd till tunnelbanan. Ett



Karta: Möjlig disposition av bussterminalen. Gul yta markerar föreslagen gång- och cykelbro över Bergslagsvägen mot Vällingby och röd streckad linje rörelsestråk.

tidigt utformningsförslag om en L-formad terminal bedöms kunna ge en effektiv markanvändning och ha begränsad påverkan på den infrastruktur som byggs i samband med Förbifarten. Placering och utformning av terminal och eventuell väntshall ska studeras vidare i detaljplaneskedet. Skyfallshantering som fångar upp vattnet innan det når ytan för terminalen behöver också utredas vidare. Även eventuella skyddsåtgärder för farligt gods på Bergslagsvägen behöver studeras. Då den planerade terminalen till stor del är placerad på kvartersmark är det viktigt med en dialog mellan

den aktuella tomträttshavaren och Trafikförvaltningen.

För att möjliggöra en effektiv buss-traffic föreslås en ny bussgata öster om brandstationen som kopplar bussterminalens trafik till Lövsåvägen. En bussterminal enligt det tidiga utformningsförslaget behöver två busskopplingar till Bergslagsvägen, en infart för bussar från rondellen samt en anslutning norr om terminalen. Föreslagna busskopplingar behöver utredas vidare i nästa skede.

### Strategiskt medskick

Det är viktigt att med omsorg skapa trygga och attraktiva kopplingar mellan centrala Vinsta och Vällingby och Hässelby gård, men även mellan tunnelbanan och den föreslagna bussterminalen.

### Strategiskt medskick

Vinsta-Johannelund ligger vid en framtida knutpunkt i kollektivtrafiknätet. Två busskopplingar till Bergslagsvägen är avgörande för en framtida bussterminal.



## Strategiskt medskick



För att rymma alla nya funktioner när området omvandlas behövs nya gator och ny utformning av befintliga. Exakta mått behöver sättas utifrån respektive gatas behov av funktioner.

### Ny utformning av gator och torg

Gators utformning fyller många funktioner i utvecklingen av staden. De bidrar till stadsbildens karaktär, ger förutsättningar för trafikerörelser och vistelse. Plantering av gatuträd kan koppla samman grönområden, ge bättre lokalklimat och hjälpa till att rena dagvatten.

Nya gator behöver anläggas och vissa befintliga gator kan behöva breddas för att rymma alla funktioner som behövs så som gångbanor,

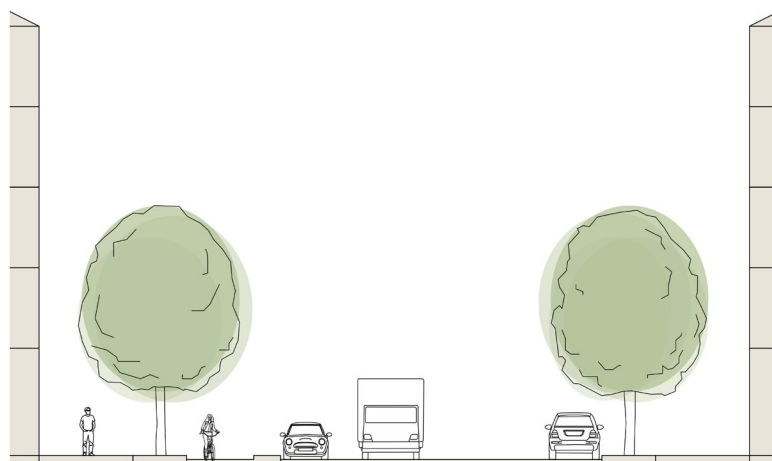
trädplanteringar, dagvattenlösningar, angöringsplatser, eventuella uteserveringar samt utrymme för kollektiv-, cykel- och biltrafik.

Huvudgator med funktioner som buss och cykel behöver vara cirka 27 till 30 meter breda, där de möter Bergslagsvägen och Lövestavägen kan utformningen behöva se annorlunda ut för att klara den komplexa trafiksituationen. Lokalgator kan göras cirka 15 till 20 meter breda beroende på funktioner och gatans karaktär.

Utformning och bredder behöver studeras mer detaljerat i nästa skede.

Inom områdets norra delar (bland annat Bo-staden och Gula kvarteren) behövs en ny höjdsättning av mark och gator tas fram för att klara tillgänglighet till de nya kvarteren samt att leda skyfallsvatten åt rätt håll. Inom Bo-staden behöver marken jämnas ut för att skapa möjlighet till ett sammanhängande gatunät och tillgängliga entréer till ny bebyggelse.

I programförslaget föreslås två nya torgbildningar. Ett torg centralt inom Noden invid bussterminalen och tunnelbanestationen samt ett mindre torg av mer lokal karaktär norr om Skattegårdsvägen inom Bo-staden. Torg som stadselement utgör bland annat mötesplatser, orienteringspunkter, kan stärka stråk och skapa centrumpunkter. Torg kan även liksom parker och gator bidra med grönska och lågpunkter som förbättrar lokalklimat och omhändertar dagvatten och skyfall.



Sektion: Huvudgata, cirka 27 meter bred. Exempelvis är Skattegårdsvägen lämpad för det med busstrafik och dubbelriktat cykelstråk.



Sektion: Två exempel på lokalgator med dubbsidig respektive enkelsidig trädplatering, som skulle vara cirka 20 respektive 15 meter breda.



# Konsekvenser



# Stadsliv och stadsbild

Programförslaget medför förändringar i stadsdelen som behöver belysas. Här beskrivs konsekvenserna för stadsbild, nuvarande verksamheter och andra viktiga aspekter som påverkas av förslaget.

## Stads- och landskapsbild

Den nya stadsbyggnadsstrukturen bygger vidare på den befintliga kvartersstrukturen där nya bostads- och centrumkvarter kompletterar de byggnader som bevaras. Med programmets föreslagna omvandling kommer framför allt karaktären av området att förändras från verksamhetsområde till blandstad. Även stadsbilden och delvis gatustrukturen kommer att förändras. Johannelundstoppen är utpekad som ett karaktärsskapande landskapselement som även i fortsättningen ska vara ett tydligt landmärke i området. Ny bebyggelse underordnas dess höjd undantaget ett nytt höghus intill tunnelbanan. Genom att även lyfta de karaktärsskapande byggnaderna i programområdet kan områdets identitet stärkas och bidra till att öka möjligheterna att dessa bevaras i efterföljande planeringsprocess. Det blir viktigt att dessa byggnader tar plats i stadsbilden och att

nya byggnader inordnar sig eller underordnar sig dessa så att inte siktlinjer förloras och riktmärken försvinner. Ett annat riktmärke är brandstationens torn vid områdets sydvästra entré, som en eventuell platsbildning vid denna entré bör tillvarata.

En komplettering av befintligt gatunät med nya tvärförbindelser gör området mer gång- och cykelvänligt och ökar tillgängligheten i området. Det medför en förändring i områdets struktur men bevarandet av hierarkin i det befintliga systemet bidrar ändå till att upplevelsen av stadsstrukturen bevaras.

Programmet pekar ut områden som kan utvecklas med en viss typ av byggnader som stadsradhus eller lameller samt färgval som Gula kvarteret, med ambition om att skapa arkitektonisk och visuell koppling mellan nyttillkommande bebyggelse,

befintliga byggnader samt närliggande områden. Detta bidrar till att möjligheterna för att befintlig identitet och karaktär bevaras och minskar risken för att stadsbilden går förlorad.

## Service

Omvandlingen av programområdet från industriprägel till en blandad stadsdel innebär en mer differentierad stadsdel med ökat behov av bostads- nära service och tjänster kopplade till andra typer av verksamheter. Närheten till Vällingby centrum och Hässelby gård gör det viktigt att i det fortsatta planeringsarbetet analysera potentialen för platsen för att komplettera service- och verksamhetsutbudet i stadsdels-

området. För att skapa trygga gångstråk och kopplingar till kollektivtrafik är det viktigt att säkerställa aktiva funktioner och service i anslutning till dessa, framför allt invid Johannelunds tunnelbanestation.

Omvandlingen till en blandad stadsdel med bostäder, verksamheter och service innebär att utrymmeskrävande och störande verksamheter inte kommer att kunna vara kvar på sikt. En omvandling av programområdet innebär även att vissa byggnader rivs och en del verksamheter flyttas för att möjliggöra bostadsbyggande eller andra nya funktioner i de delar som föreslås.



Verksamhetsområdet Gula kvarteret.



## Bostäder

Programförslaget innebär ett stort tillägg bostäder i ett läge där befintlig infrastruktur kan nyttjas och en förändrad markanvändning som bättre kan motsvara de behov som finns i staden. Omvandlingen från industriområde till blandstad bedöms svara upp mot den förändring som redan börjat ske i Vinsta verksamhetsområde. För att programområdet ska ansluta till omgivande stadsdelar är det viktigt att i fortsatt planeringsarbete se över hur gränslandet kan utvecklas sömlöst och naturligt, för att överbrygga de skarpa gränser som finns idag mellan industrikaraktären och bostadsbebyggelsen.

## Trafik och gata

En omvandling medför att fler människor vistas i området. Dagens trafikstruktur utgår till stor del från tung trafik och godshantering. I fortsatt planeringsarbete blir det viktigt att analysera trafikflöden genom området för såväl motortrafik som för gång- och cykeltrafik. Den ökade biltrafiken som Förbifart Stockholm alstrar för Lövstavägen och Bergslagsvägen begränsar möjligheten till nya in- och utfarter på dessa vägar vilket behöver beaktas. Programförslaget innebär ett mer befolkat Vinsta som i sig innebär ökad trygghet och underlättar för att röra sig genom området och till omkringsliggande stadsdelar.

För gående och cyklister innebär föreslagen bro över Bergslagsvägen en genare koppling och mer direkta förbindelser mellan Vinsta och Vällingby. Det är viktigt att i fortsatt arbete säkerställa upplevelsen av trygga stråk. Förbifart Stockholms tunnelmynning innebär en stor barriär intill bussterminalen och tunnelbanan och utgör en låst förutsättning för programmet att hantera. Förslaget om att förlägga bussterminalen nära tunnelbanan syftar till att skapa en förbättrad tillgänglighet och en attraktiv kollektivtrafik för området. Den nya bussterminalen och tunnelbanan bildar tillsammans en ny kollektivtrafiknod som ökar mobiliteten generellt i västerort. Befintlig tunnelbanestation bedöms samtidigt inte vara dimensionerad för de bytesflöden som bussterminalen och den nya bebyggelsen i Vinsta innebär.

Gångvägen från tunnelbanan vidare norrut bidrar tillsammans med förlängningen av Sorterargatan till att bibehålla den tydliga riktningen norrut i området som kopplar samman Bostaden och Noden. Gröna kopplingar som föreslås med planerad utveckling skapar goda förutsättningar för ett trivsamt gaturum där trädplanteringar med fördel kan bidra till att skapa en tydlighet i gatuhierarkin. På detta vis kan orienterbarheten i området stärkas vilket bidrar till en trivsammare och tryggare stadsmiljö.

## Park- och grönsstruktur

Programmet föreslår att andelen park- och grönsstruktur inom Vinsta verksamhetsområde utökas vilket sammantaget ger framtida invånare en närhet till rekreativa allmänna platser. I fortsatt planeringsarbete är det viktigt att säkerställa kvalitativa ytor som motsvarar behovet och som kompletterar varandra med funktioner. Parken intill avfarten från Förbifart Stockholm kommer att påverkas av bullernivåer från tunnelmynningen, vilket är viktigt att minimera.

En utveckling av Johannelundstoppen med tillkommande entréer till området bidrar till att tillgängligheten till grönområdet för boende och besökare förbättras. Här föreslås även att nya aktiviteter möjliggörs på platsen. En utveckling mot en mer programmerad grönyta och målpunkter kan bidra till att platsen upplevs som tryggare och mer kontrollerad. Samtidigt är det även viktigt med oprogrammerade ytor som är mer anpassade för fri lek och rörelse vilket är platser där ungdomar upplever att de kan få en fristad i en annars vuxendominerad miljö.



Gångstråk vid Johannelundstoppen.



### Barnperspektiv

Med omvandlingen kan industriområdets barriärverkan minska. Det är viktigt att utgå från barnens perspektiv i utformningen av allmänna platser och skapa trygga och säkra stråk genom området.

Då grönområdena stärks både inom programområdet samt till omgivningarna, bidrar de till trygga och säkra gångvägar för barnen till och från skolan samt till olika funktioner inom området. Det är viktigt att tillgodose behovet av skol- och förskoleplatser som omvandlingen av Vinsta-Johannelund innebär. Tidigt i planeringsskedet bör behovet av friytor för barnens hälsa, lek och lärande säkerställas.

Nya skolor och förskolor som lokaliseras intill omgivande befintliga bostadsområden kan få en överbryggande funktion som minskar eventuella gränser och integrerar den nya bebyggelsen och boende i stadsdelsområdet.

De tre fristående förskolornas lokalisering intill Johannelundstoppen ger förutsättningar som medför god tillgång till grönyta för barnen. Tre förskolor med fyra till åtta avdelningar föreslås inom kvartersstrukturen. Dessa förskolor får en mer urban lokalisering där det är mer ont om ytor, vilket innebär att det är särskilt viktigt att säkerställa behovet av friytor och placeringen i dessa lägen för att skapa

bra miljö för barnen i relation till boendemiljön.

### Jämställdhet och trygghet

Inom programområdet finns idag flera olika slags verksamheter. Genom att bevara delar av befintlig bebyggelse utifrån kulturmiljöhänsyn finns också förutsättningar för att de verksamheter som finns där kan vara kvar i området. Det bidrar till målet om att skapa en blandstad med ett diversifierat utbud av lokaler och verksamheter. En större variation ger plats för kultur och mer oprogrammerade verksamhetslokaler för boende eller besökare att etableras. Lämpligheten att bevara verksamheter behöver samtidigt utgå från att det går att förena med bostadsändamål, vilket behöver studeras i detaljplaneskedet.

Den storskaligt trafikmiljön i närområdet till den föreslagna buss-terminalen innebär utmaningar för Vinstas utveckling som behöver studeras vidare. I syfte att skapa en trygg och inbjudande stadsmiljö vid tunnelbanestationen och koppla ihop entrén till Vinsta-Johannelund med resten av programområdet, bör möjlighet till kompletterande bebyggelse som möter tunnelbanan, bussterminalen och Nodens södra kvarter utredas inom delar av naturområdet vid Johannelunds tunnelbanestation. Programförslaget innebär aktiva bottenvåningar i anslutning till bussterminalen och tunnelbanan för att få ökad mänsklig närvaro och ”ögon mot gatan”

som fungerar trygghetsskapande. I detaljplaneskedet behöver dessa aspekter analyseras vidare för att säkerställa funktioner som bidrar till att platsen blir trygg och aktiverad. Möjligheten att tillskapa en större målpunkt som ett kulturhus, simhall eller idrottshall söder om tunnelbanan kan också förbättra tryggheten, men är avhängigt att infart från Lövstavägen går att tillskapa.

Programmets ambition att skapa en blandning av arbetsplatser och bostäder skapar goda förutsättningar för en levande stadsdel. Genom att även skapa en mindre torgbildning i norra delen av programområdet ges förutsättningar för levande kvarter även i mer perifera lägen i Vinsta. Tillsammans med att huvudstråk för levande bottenvåningar pekats ut skapas förutsättningar för en gatu-hierarki inom området vilket bidrar till ökad orienterbarhet. Potentialen för bottenvåningar behöver utredas vidare

kring möjlighet till kommersiellt innehåll eller andra funktioner.

### Kulturmiljö

Då stora delar av området planeras att rivas med planförslaget innebär det en risk för att den kulturhistoriska miljön som området som helhet utgör går förlorad. Även planerna på att förändra den användning och programmering som området historiskt har haft medför en risk för förlorade kulturhistoriska värden. Detta med hänsyn till enskilda byggnaders värde men även Vinstas kulturhistoriska koppling som del av ABC-staden. Eventuella byggnader som bevaras kan bidra till att bevara kulturhistoriska värden. Kulturmiljön behöver fortsatt utredas i det efterföljande planeringsarbetet. Dels bevarandet, dels i hur byggnaders karaktär ska koppla an till ny bebyggelse runt om. Ny intilliggande bebyggelse bör med fördel underordna sig alternativt inordna sig.



Bevarandevärda kontorsbyggnader längs med Sorterargatan.



# Miljö och hälsa

## Naturvärden

Programförslaget innebär i stor utsträckning en omvandling av redan hårdgjorda ytor, att befintliga naturvärden tillvaratas och att grönska tillförs och sammankopplas genom trädplanteringar. Förslaget medger att delar av naturområdet utmed Skattegårdsvägen tas i anspråk för bebyggelseutveckling, vilket medför lokala negativa förluster av naturvärden. Bebyggelsens påverkan på naturvärdena behöver därför undersökas närmare i fortsatt planering.

Med ökad befolkning i Vinsta ökar användningen av rekreativa ytor i intilliggande naturområden, vilket kan påverka naturvärden. Det är därför viktigt att programmera tåliga rekreativa miljöer som kan svara mot behovet för att avlasta delar av parkmarken och grönområden med höga naturvärden. Högre bebyggelse som skymmer grönska kan försvåra spridningskorridorer för insekter, både visuellt och fysiskt. För att skapa förutsättningar för spridningskorridorer genom området är det viktigt att säkerställa en grön kontinuitet mellan programområdets

grönytor. Vidare förväntas den tillkommande grönska som programmet medför bidra till att stärka gröna nätverk. På sikt förväntas programmet därför bidra till positiva konsekvenser för naturmiljön.

## Buller

Programområdets närhet till av- och påfarter till Förbifart Stockholm innebär att bullerpåverkan behöver tas i beaktan vid fortsatt planläggning. Bebyggelsen utmed Bergslagsvägen har möjlighet att fungera bulleravskärmande från Bergslagsvägen men även utmed Lövestavägen. Förbifarten innebär även en ökad trafikalstring på Bergslagsvägen och stadens inriktning om att omvandla Bergslagsvägen till ett urbant stråk behöver utredas mer med anledning av bland annat bulleraspekten.

## Luftföroreningar

Förbifart Stockholm är en förutsättning inom programområdet som behöver beaktas. Tunnelmynningarna och tunnelns lufttorn med tillkommande utsläpp behöver tas hänsyn till när nya funktioner tillkommer inom programområdet, för att åstadkomma

miljöer som inte påverkar människors hälsa negativt, till exempel när det gäller föreslagen skolgård i Skolbyn.

## Farligt gods

Bergslagsvägen och Lövestavägen utgör sekundärleder för farligt gods och innebär därför en potentiell risk som behöver tas hänsyn till i fortsatt planskede. Riskavstånd för bebyggelse och vistelseytor behöver hållas och eventuella säkerhetsåtgärder i bebyggelseutformning kan behöva vidtas, liksom även vilka användningar som kan medges utmed lederna.

## Markföroreningar

Föroreningssituationen behöver utredas i hela programområdet. Utredning av föroreningar i grundvatten bör genomföras koordinerat för hela programområdet så att eventuella källor kan identifieras och vid behov åtgärdas. Provtagning av ytliga jordlager i Johannelundstoppen behöver göras för att säkerställa att området är lämpligt som rekreationsområde alternativt att åtgärder som krävs för att säkerställa lämpligheten är ekonomiskt genomförbara.

## Dagvatten och skyfall

### Dagvatten

Kommande dagvattenhantering inom programområdet ska följa stadens dagvattenstrategi och riktlinjer. Det innebär att lokal dagvattenhantering och infiltration ska säkerställas. Att förstärka möjligheten till infiltration av dagvatten är särskilt viktigt då det finns en risk för sättningar i området. Ledningsnätet i området har begränsad kapacitet och fördröjning utöver stadens åtgärdsnivå kommer att behövas.

### Skyfall

Vid kraftiga skyfall finns översvämningssrisk inom programområdet redan idag. Det är viktigt att ny bebyggelsestruktur inte förvärrar situationen för befintlig bebyggelse och om möjligt skapar bättre förutsättningar.

Programmets struktur reserverar preliminära ytor som kan hantera stående vatten vid skyfall. Ytornas placering och storlek behöver studeras vidare tidigt och samlat i nästa skede och kan påverka omfattning och





Karta: Utpekade delområden för hantering av skyfall.

placering av ny bebyggelse. När området omvandlas kommer en ny höjdsättning av marken behöva göras för att skapa tillgängliga lutningar på gator men även för att säkerställa en hållbar skyfallshantering. Därför krävs en preliminär höjdsättning av hela programområdet där principer för höjdsättningar av allmän plats utreds. Två av områdena ligger utanför eller delvis utanför programområdet och möjligheten att minska översvämningsrisken i dessa områden bedöms som begränsad.

**1.** Vid korsningen Lövstavgatan/Krossgatan finns idag risk för stående vatten vid skyfall, som kan innebära problem för framkomligheten. Preliminär bedömning är att programförslaget har begränsade möjligheter att minska översvämningsrisken inom detta område, men föreslagen ny bussgata kan förbättra framkomligheten till och från brandstationen vid en översvämningssituation.

**2.** Ny bebyggelse och tvärgator påverkar ytavrinningen vid skyfall som kan innebära att höjder på gator eller placering av bebyggelse behöver justeras. Två områden är preliminärt avsatta som översvämningsbara ytor vid händelse av ett skyfall, en nedsänkt del av torget och ett dike längs med Bergslagsvägen. Höjdsättning av mark i förhållande till Förbifart Stockholm, befintlig bevarad bebyggelse samt

föreslagen bussterminal och lämpliga skyfallslösningar för dessa är särskilt viktigt att studera. Genomförandet av programförslaget får inte medföra ökade flöden ut från området då det riskerar att förvärra situationen i ett redan riskutsatt område i sydväst.

**3.** Området delar lågpunkter med bebyggelsen norr om Ullvidevägen. Den nya bebyggelsestrukturen får inte försämra situationen för den befintliga bebyggelsen eller för Förbifart Stockholm. Inom området föreslås preliminärt tre ytor för att hantera vatten vid skyfall. En del av den nya parken, ett större nedsänkt område närmast Bergslagsvägen och ett dike längs med Bergslagsvägen.

**4.** I områdets nordvästra del finns idag översvämningsrisk vid skyfall som kan påverka befintlig bebyggelse och verksamheter. Ny bebyggelse ska utformas och höjdsättas så att den klarar ett skyfall och inte försämrar situationen för befintliga bostadshus. En parkyta som idag är en lågpunkt avsätts samt preliminärt en mindre del av föreslagen förskolegård som yta för att omhänderta stående vatten vid skyfall.

**5.** Inom området finns idag inga större skyfallsrisker, men ytterligare utredning krävs för att säkerställa att framkomligheten i Bergslagsplan inte försämras.

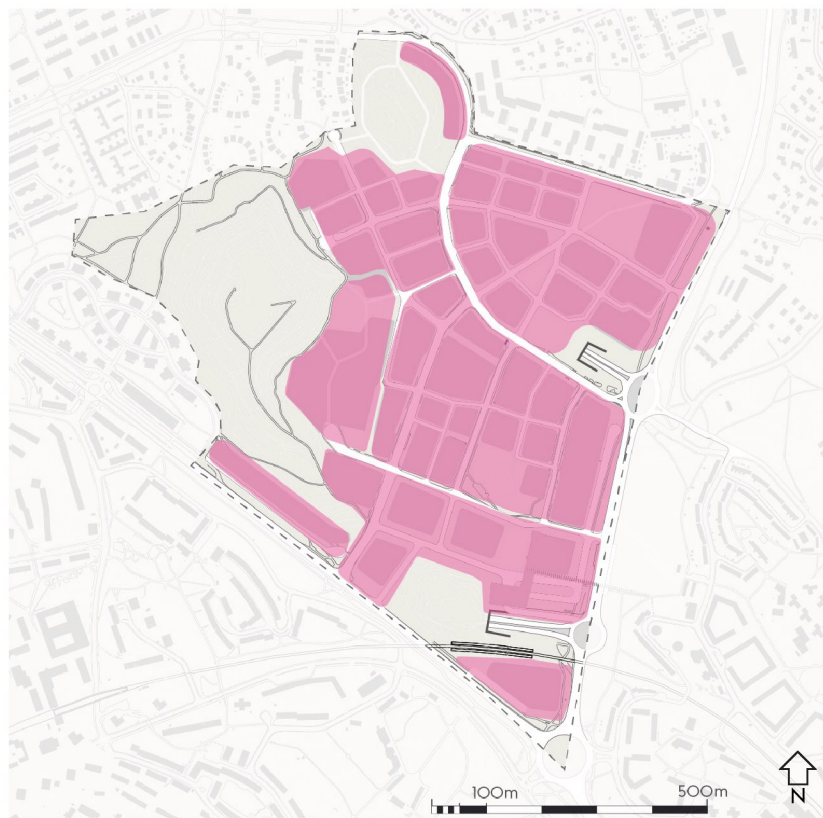


# Medskick till kommande planläggning

### Etappindelning

Planläggning och utbyggnad kommer att ske i etapper. För att överblicka och säkerställa den ekonomiska genomförbarheten behöver detaljplanläggning omfatta flera fastigheter. Eventuellt är det möjligt att dela upp området i mindre detaljplaner men det behöver utredas vidare. Befintliga verksamheter som fortsatt bedriver sin

verksamhet kan påverka planläggning av bostäder om det visar sig vara olämpligt med bostäder i närheten av verksamheten. Centrala delar invid tunnelbanestationen med nya gator och den föreslagna bussterminalen är viktiga för områdets utveckling som helhet och startas därför lämpligtvis tidigt. Då terminalen planeras vara en kvartersmarksanläggning som till



Karta: Möjlig etappindelning för genomförandet av programförslaget.

stor del är placerad på en befintlig tomträtt är det viktigt med en dialog mellan den aktuella tomträtthavaren och Trafikförvaltningen. Trafikförvaltningen ansvarar för och bekostar terminalutbyggnaden. Genomförandet av programmet behöver ske över en lång tid rent logistiskt och det är viktigt att programområdet och enskilda byggnader och användningar kan fungera även under utbyggnadens tidshorisont. Kartan redovisar en schematisk bild över hur en övergripande etappindelning skulle kunna se ut. Indelningen påverkas av flera frågor och kommer att studeras vidare efter programskedet.

Vid en etappindelning behöver staden ta hänsyn till kostnader och intäkter för att kunna finansiera utbyggnad av allmän plats. Avgränsning av etapper och detaljplaner påverkas även av intilliggande gällande planer och/eller bebyggelse. Nya gator behöver kunna anslutas till befintliga gator och farliga eller störande verksamheter i närheten kan förhindra planläggning av nya bostäder, skola eller förskola. Till exempel är det viktigt att planläggning av skolan sker tillsammans med planläggning av de närmaste kvarteren där det idag kan bedrivas verksamheter som inte är lämpliga att kombinera med skola. Den fortsatta planeringen behöver säkerställa säkra skolvägar.

Det är viktigt att själva utbyggnaden av Vinsta-Johannelund sker med

hänsyn till transportsystemets funktion. Särskilt Förbifart Stockholm och busstrafiken är viktigt att störa så lite så möjligt, men även verksamheter måste kunna bedrivas och vardagslivet fungera för de boende. Trafiksäkra och trygga miljöer både för de som flyttar in och för de som redan bor eller går i skola eller arbetar i området behöver också säkerställas under programmets genomförande.

I området krävs delvis ny infrastruktur som gator samt dagvatten- och skyfallshantering som även kan påverka planering av etappindelning. Etappindelningen bör samordnas med ledningsägare som exempelvis Stockholm Exergi då tidplaner för nya planerade ledningar kan påverka möjligheterna till utbyggnad i området.

Etappindelning i de områden som är upplåtna med tomträtt kommer till stor del påverkas av de befintliga tomträtthavarnas intresse och vilja att utveckla sina tomträtter.

### Fastighetsrättsliga frågor och arrenden

När nya planer är antagna och en ny stadsstruktur ska skapas krävs att nya fastigheter bildas och befintliga regleras. I området finns ett antal arrenden, såsom en stor del av marken norr om Skattegårdsvägen samt marken kring Packstensgränd. I de områden där bostäder föreslås



och marken idag är upplåten med arrende är en konsekvens att befintliga verksamheter på sikt behöver avvecklas.

### Markanvisningar

Markanvisning kommer att ske i enlighet med stadens markanvisningspolicy med programmet som grund. Beslut om de första markanvisningarna beräknas kunna fattas efter programmets godkännande. En markanvisning är en option att under viss tid och på vissa villkor ensam få förhandla med staden om förutsättningarna för genomförandet av ny bostadsbebyggelse eller annan exploatering inom ett visst markområde som staden äger.

### Tekniska frågor

#### Ledningar

Stockholm Exergi planerar att bygga en ny huvudledning för fjärrvärme som sannolikt kommer att passera genom programområdet. Svenska kraftnät och Stockholm Vatten och Avfall planerar även nya huvudledningar som kommer att påverka möjligheterna till bebyggelse inom området framförallt längs Bergslagsvägen och korsningen Bergslagsvägen/Ullvidevägen. I området kan såväl omläggning som nyförläggning av ledningar behövas. Även nya typer av ledningar kan behövas vilket då sker i samarbete



Karta: Trolig dragning av huvudledning för fjärrvärme.

med berörda ledningsägare. Till exempel kan det vara aktuellt att möjliggöra försörjning med fjärrkyla till kontorsbyggnader och sopsugsledningar för hushållsavfall. Även befintliga ledningar i marken kan komma att påverka utformningar av den föreslagna bussterminalen och intilliggande infrastruktur, torg, kvarter och andra funktioner inom programområdet och behöver studeras i detalj i kommande detaljplaneskede.

#### Avfall

För närvarande utreds möjligheterna att anlägga en sopsugsanläggning inom området. En central hantering av hushållssopor kan minska tunga transporter i området. Däremot kvarstår transportbehovet för

avfallshantering för verksamheterna i området och för avfallsfraktioner som inte hanteras av sopsugen.

#### Grundläggning

Marken inom området har varierande geotekniska förutsättningar. Inom områden med sämre bärighet kan markförstärkningsåtgärder i form av exempelvis pålning bli aktuellt. Vidare utredningar av geotekniska förhållanden och långtidsmätningar av grundvattennivåer samt även markmiljöundersökningar krävs för området.

#### Infrastruktur

Gatunätet inom området kommer till stor del att utgå ifrån dagens förutsättningar med komplettering av nya gator samt ombyggnad av befintliga. Underjordisk infrastruktur kommer att behöva ses över och kompletteras.

#### Schaktning och sprängning

Berg- eller jordschakt och fyllningsarbeten kommer att krävas för både den nya bebyggelsen och för att klara av lutningar på nya gator i området.

#### Ekonomi

Stadens utgifter för att genomföra investeringar i ny allmän platsmark, så som gator och parker med mera, finansieras genom intäkter av upplåtelse och överlåtelse av stadens mark till ny bebyggelse. Flera andra

nämnders investerings- och/eller driftbudget påverkas av projektet. Kostnader för genomförande av programmet kommer till stor del påverkas av omfattningen av bland annat markföroreningar, sprängning, schaktning, anläggning av nya gator och dagvattenhantering. Ett flertal fördjupade utredningar behöver göras i området för att klargöra de ekonomiska förutsättningarna för ny bebyggelse. Trafikförvaltningen bekostar terminalutbyggnaden.

### Tidplan

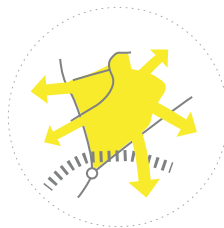
Då ungefär hälften av marken inom programområdet är upplåten med tomträtt är tidplanen för utbyggnad av området till stor del beroende av befintliga tomträttshavares intresse och vilja till förändring.

Arbetet med de första detaljplanerna bedöms kunna påbörjas under 2023-2024, under förutsättning att programmet godkänns, med första byggstart tidigast under 2026 då Trafikverkets arbeten i området beräknas vara klara. Den totala utbyggnadstiden bedöms till cirka 15 år från det att den första detaljplanen fått laga kraft.

En målsättning bör vara att få en förhållandevis jämn inflyttning av nya boende för att underlätta utbyggnad av exempelvis förskolor och service och för att bättre kunna möta efterfrågan på nya bostäder över tid.

## Fortsatt planering och utredningar

I programskedet har behovet av ytterligare utredningar identifierats. Dessa kan göras för hela programområdet eller i kommande detaljplaner. Vilken nivå som är lämplig för utredningarna behöver tydliggöras under det fortsatta arbetet.



### Vänd utåt och integrera

- Utreda stråk och kopplingar för gång- och cykel
- Gång- och cykelutredning
- Barnkonsekvensanalys
- Fördjupad trafikutredning med trafikanalys
- Angöring-, parkering- och mobilitetsutredning



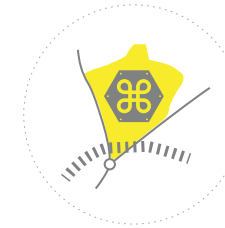
### Sammanhållen och anpassad skala med centrummarkering, landskap som landmärke

- Stadsbilsanalys
- Höjdsättning
- Solstudie
- Volym- och höjdstudie



### Koppla samman grönska

- Landskapsbilsanalys
- Grönstruktur
- Friyteanalys



### Karaktärsfull kulturhistoria

- Fornlämningsområden
- Antikvarisk konsekvensanalys
- Kulturhistorisk inventering och analys

### Övriga tematiska utredningar

- Bullerutredning
- Luftkvalitet
- Skyfalls- och dagvattenutredning
- Markavvattningsföretag
- Dagvattenutredning
- Hydrogeologisk utredning
- Grundvattenmätning
- Utredning om sulfidbergförekomst
- Geoteknisk utredning
- Radonmätning – markradon
- Markmiljöutredning
- Arbetsplatspotential

- Etappindelning
- Ledningssamordning



# Medverkande

---

## Projektnamn

Dnr 2019-12309

### Stadsbyggnadskontoret

Monika Rudenska  
Julia Nedersjö  
Karolina Wendel

### Exploateringskontoret

Nina Wahlman Fält  
Yvonne Brinck  
Frida Nordström  
Emma Zetterman  
Angelika Dalvén

### Trafikkontoret

Kerstin Alquist

### Miljöförvaltningen

Sandra Wetterstrand

### Konsulter

WSP

### Övriga

Tomträttshavare i Vinsta genom representanter:  
Anders Rastin, Archus Partner  
Ted Mattsson, Archus Partner  
Martin Nord, Torkel Öste Fastighetskonsulter AB

### Bilagor:

- Stads- och landskapsanalys, Nivå landskapsarkitektur, 2020
- Arbetsplatspotential, WSP, 2020
- Dagvatten- och skyfallsutredning, WSP, 2020
- Geoteknisk utredning, WSP, 2020
- Historisk inventering av markföroreningar, Kemakta Konsult AB, 2020
- Kulturmiljöutredning, Nyréns Arkitektkontor, 2020
- Naturvärdesinventering, Ekologigruppen, 2020
- Groddjursinventering, Ekologigruppen, 2020
- Trafikutredning, Ramboll, 2021

### Omslagsbild:

Visionsbild för karaktärsområde Blandstaden, Nicholas Gulick, WSP.

### Fotografier, kartor och illustrationer:

Fotografi och illustration, Stockholms stad, sida 3, 9-10, 12, 18, 20, 25, 28-29, 38, 41, 48  
Fotografi och illustration, WSP, sida 4, 13, 15, 24, 26-30, 40  
Fotografi, Nyréns Arkitektkontor, sida 13, 42  
Illustration, Niras arkitekter, sida 29  
Karta, Stockholms stad, sida 6, 8-12  
Karta, WSP, sida , 2, 15-17, 21-26, 28-29, 31-37, 44, 46-47  
Karta, Nyréns Arkitektkontor, sida 13  
Karta, Ekologigruppen, sida 16  
Karta, Nivå Landskapsarkitektur, sida 14

### Tryck:

Åtta.45 Tryckeri AB, Stockholm 2022



Stockholms  
stad