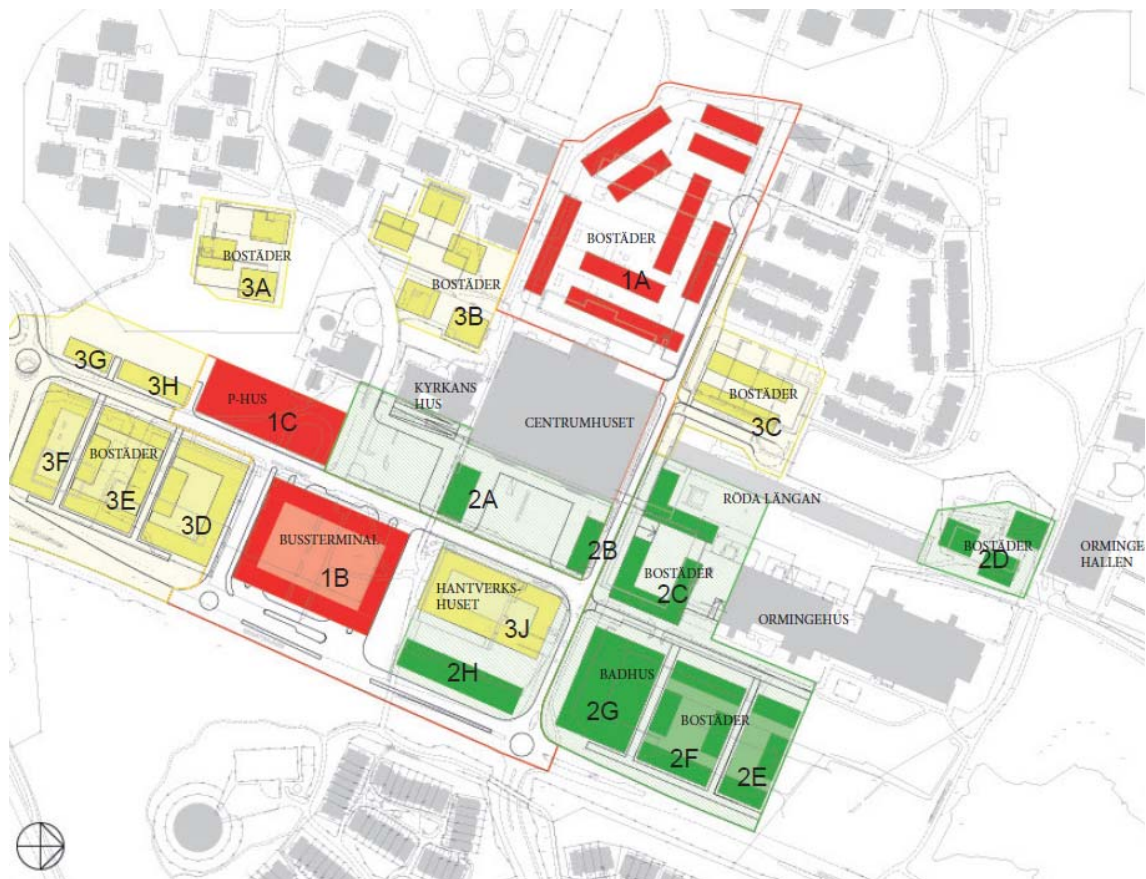


## Orminge, Stadsutveckling Alternativt programförslag Nacka kommun



## Innehållsförteckning genomförandestrategi av alternativförslag

<b>1</b>	<b>INLEDNING .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>FÖRUTSÄTTNINGAR OCH UTGÅNGSPUNKTER .....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>UTBYGGNADETAPPER AV ALTERNATIVFÖRSLAGET .....</b>	<b>6</b>
3.1	ETAPP 0, ÅR 1 .....	6
3.2	ETAPP 1, ÅR 2-5 .....	7
3.3	ETAPP 2, ÅR 3 - 10.....	9
3.4	ETAPP 3, ÅR 5 - 20.....	11
<b>4</b>	<b>KASSAFLÖDE.....</b>	<b>13</b>
<b>5</b>	<b>JÄMFÖRELSE MELLAN GRUNDFÖRSLAGET OCH ALTERNATIVFÖRSLAGET .....</b>	<b>13</b>

## 1 Inledning

Inför samrådet av planprogrammet för Orminge har beslut tagits om att studera ett alternativt utformningsförslag som innebär att bussterminalen lokaliseras till kommunal mark söder om Hantverkshuset. Förslaget innebär att Hantverkshuset kan bli kvar och att man inte behöver riva detta hus/kvarter tidigt i genomförandeprocessen. Tomten med Hantverkshuset kan däremot utvecklas. I ett första skede kan ett bostadshus anläggas mellan Mensättravägen och Hantverkshuset. På längre sikt finns möjligheten att ägarna av Hantverkshuset river denna byggnad, byggd för industriändamål, och ersätter den med ett nytt hus som inrymmer såväl verksamheter som bostäder.

I denna rapport har de ekonomiska aspekterna av alternativförslaget utretts. I den avslutande sammanfattningen har en jämförelse gjorts av stadsbyggnadsmässiga och ekonomiska skillnader mellan planprogramförslaget (i det följande kallat grundförslaget) som nu är ute på samråd och detta alternativförslag.

Arbetet med denna pm har utförts under ledning av Johan Berggren, Petra Carlenarson och Terese Karlqvist på Nacka kommun i samarbete med Structor (Per Fladvad och Peter Stenberg). Illustrationer har utförts av White arkitekter (bl.a. Geoff Denton, Pontus Pyk och Yara Hormazábal Cortés).

## 2 Förutsättningar och utgångspunkter

Som i grundförslaget måste ett genomförande baseras på etapper som genererar ett rimligt kassaflöde och som också beaktar behovet av att infartsparkering samt att centrumet i övrigt fungerar under hela genomförandetiden.

Villkoren och förutsättningarna för ett genomförande av alternativförslaget är något annorlunda än av grundförslaget. Största skillnaden är att första etappen kan genomföras på mark som kommunen äger och att Hantverkshuset inte behöver rivras.

Av bilden på nästa sida framgår förslag till tre etapper för genomförandet av utbyggnaden. För etapp 1, med rött markerat, finns ingen klar intressent. Möjlighet finns att ta upp diskussionen med den intressent som visat intresse av att genomföra den första etappen av grundförslaget.

Etapp 2, med grönt markerat, omfattar i princip samma områden och exploatering som grundförslaget. Dvs. mark som antingen kommunen äger eller med fastighetsägare som uttryckligen framfört att de vill utveckla sina markinnehav. Skillnaden är att i alternativförslaget kan en byggnation också ske av ett bostadshus mellan Hantverkshuset och Mensättravägen. Marken där detta hus är tänkt är i huvudsak i kommunal ägo.

Projekt/exploateringarna i etapp 3, med gult markerat, omfattar på samma sätt som i grundförslaget markområden/projekt som ansetts lämpliga för en förtätning/utveckling. Merparten av dessa områden är bebyggda idag och det krävs rivningar och flytt av verksamheter för att möjliggöra dessa exploateringar. Det är alltså en större osäkerhet om dessa projekt kommer att kunna genomföras och bedömningen är också att de ligger längre fram i tiden.

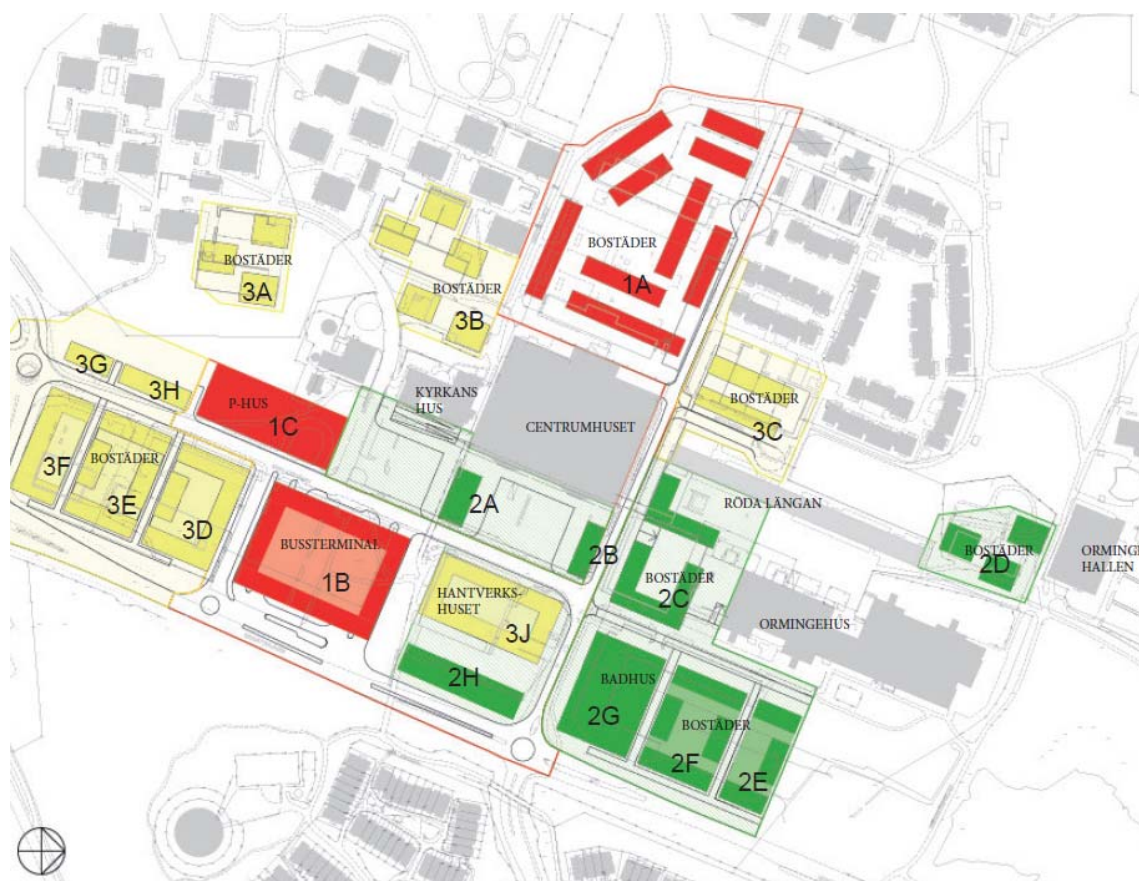


Bild 1, Föreslagna utbyggnadsetapper av alternativförslaget

Utbyggnadstakten har, som i grundförslaget, bedömts till att ca 50-75 bostadsrätter och att lika många hyresrätter kan tillkomma per år, dvs. totalt 100-150 lgh/år. Bedömningen grundas på efterfrågebilden i Orminge med närliggande områden.

Projektets intäkter och kostnader baseras på de arealer/volymer som illustreras i förslaget ovan. Föreslagna hushöjder i alternativförslaget följer i princip tankarna i grundförslaget – aktuellt planprogramförslag.

Kommunens intäkter skiljer sig mellan bostadsrätter och hyresbostäder och om marken är i kommunal eller privat ägo. NAI Svefa och Forum Fastighetsekonomi har var för sig under 2014 bedömt värdet av byggrättigheter i Orminge i dessa marknadsvärdeutlåtanden:

- NAI Svefa, Värdering av byggrätter för bostäder i Orminge centrum, 2014-05-19.
- Forum Fastighetsekonomi, Värdeutlåtande avseende exploatering av delar av Orminge, 2014-04-28

Kalkylerade intäkter för såväl grundförslaget som detta alternativförslag baseras på dessa värderingar.

Bedömningarna utgår ifrån att kommunen äger marken, att normal grundläggning krävs, att detaljplan vunnit laga kraft samt att gatukostnadsersättning ingår i angivna värden. Ersättning för VA-anslutningar tillkommer. Vidare förutsätts att parkering för bostäder löses genom garageparkering inom kvartersmark. Värdenivån är maj 2014.

För mark som är i kommunal ägo bedöms bostadsrätter vid markanvisning kunna generera en intäkt i nivån 4 800 – 5 800 kr kvm<sup>1</sup> per ljust BTA<sup>2</sup>. Hyresbostäder bedöms generera ca 2 000 kr per ljust BTA. Om marken är i privat ägo bedöms kommunen kunna teckna avtal som ger en intäkt om 2 000 – 3 000 kr för bostadsrätter och ca 1 000 kr per kvm ljust BTA för hyresrättsändamål för täckande av de allmänna investeringar som är nödvändiga.

Verksamhetsytor kommer att kunna generera intäkter i storleksordningen 1 000 kkr per kvm. I förhållande till intäkter från bostäder så är dessa intäkter små och osäkra.

Intäkterna för byggrättigheterna i alternativförslaget bedöms i vissa delområden bli något lägre än i grundförslaget med hänsyn till att stadsmiljön inte blir lika god. I och med att Hantverkshuset blir kvar så påverkar det stadsbilden och den visuella miljön negativt i Orminge centrum. Bedömningen är att det kan påverka ersättningen för i första hand bostadsrätter i centrumnära området med 500 – 1000 kr per kvm ljust BTA, samt att värdet på de befintliga kommersiella fastigheterna blir lägre.

En svårbedömd byggnation i alternativförslaget är anläggandet av ett nytt p-hus med 500 infartsparkeringsplatser med underliggande livsmedelshall om 3 000 kvm. I och med att Hantverkshuset med sin livsmedelshall blir kvar finns indikationer på att intresset för en ny livsmedelshall är svagt, även om den ligger i direkt anslutning till infartsparkeringen och bussterminalen. Bedömningen är att denna investering, för p-huset, måste ha ett medskick om ca 90 miljoner. (Investering ca 150 miljoner med ett bestående intäktsvärde om ca 60 miljoner).

I programmet angivna kostnader för infrastruktur och allmän platsmark utgörs av erfarenhetstal från jämförelseobjekt och baserat på översiktlig mängdberäkning.

Övriga förutsättningar, osäkerheter och knäckfrågor är i princip de samma som i grundförslaget, dvs.:

1. Att skapa ersättningsyta för infartsparkering under tiden man bygger ett parkeringshus som kan nyttjas dels för infartsparkering men även för handelsändamål.
2. Att möjliggöra en tillräckligt omfattande exploatering av Sarvträsktomten, med vattenutblick, och med en utformning av exploateringen så att man inte får onödigt höga kostnader för grundläggning och konstruktioner.

En annan fråga som påverkar exploateringen av detta område är om man inom kommunen avser att bygga ett badhus eller ej.

3. Vidare måste buller analyseras så att bostadshus kan anläggas så nära Mensättravägen, Kanholmsvägen samt bussterminalen som föreslagits.
4. När det gäller ledningsomläggningar har antagits att huvudledningarna i befintliga gator kan ligga kvar. Det fortsatta arbetet måste säkerställa detta. Det kommer innebära vissa justeringar av både alternativförslaget som av grundförslaget.

---

<sup>1</sup> Kvm = Kvadratmeter

<sup>2</sup> BTA = Bruttoarean är summan av alla våningsplans area och begränsas av de omslutande byggnadsdelarnas utsida.

- Förhandlingar måste ske med SL angående deras medfinansiering av bytespunkten/bussterminalen. I och med att detta hus bedöms tillkomma runt 2020 så ska behovet av ytterligare busshållplatslägen under tiden fram till dess också utredas. Möjlighet finns att temporärt anlägga ytterligare 1-2 busshållplatslägen för trafik ut resp. in mot Stockholm på Kanholmsvägen. En annan fråga som måste överenskommas med SL om är driftstöd till den infartsparkering/p-hus som anläggs.

Vidare måste planeringen för ombyggnad och upprustning av allmän platsmark fördjupas för att kostnaderna bättre ska kunna bedömas. Likaså måste kostnader för förvärv, rivning och sanering av Toyota- och OK/Q8-tomtarna och förhandling med dessa verksamhetsutövare om flytt till nya lägen ske.

Sedan planprogrammet varit ute för samråd har en kompletterande riskbedömning utförts för att dels bedöma möjligheten att anlägga föreslagen byggnation med hänsyn till den olycksriskpåverkan som är förknippad med befintlig panncentral, föreslagen bussterminal och transporter av farligt gods på Mensättravägen (sekundär transportled för farligt gods), dels bedöma om det finns skillnader ur risksynpunkt mellan förslagen.

Analysen visade att båda förslagen bedöms kunna genomföras med tillräcklig hänsyn till människors hälsa och säkerhet. Med hänsyn till närheten till panncentralen kan särskilda riskreducerande åtgärder krävas för bostadskvarteren 3A och 3B, det gäller i bägge förslagen, samt att man vid utformning beaktar vissa riskaspekter vid anläggandet av bussterminalen och vissa andra byggnader. Åtgärderna är inget som skiljer alternativen åt.

### 3 Utbyggnadsetapper av alternativförslaget

#### 3.1 Etapp 0, år 1

I denna etapp sker förberedande arbeten för etapp 1 samt projektering av allmän platsmark som ska upprustas. Markanvisning sker av exploateringarna i etapp 1.

Tabell 1, Kostnader i etapp 0

Åtgärd	Omfattning	Övriga förutsättningar	Kostnader (miljoner)
Detaljplaneläggning, projektering och projekt-/byggledning	Planläggning av etapp 1. Upprustning allmän plats inkl. nya rondeller på Mensättravägen och ny infartsväg (Utövägen) samt nödvändiga ledningsomläggningar. Markanvisningar och avtalsförhandlingar		5
<b>Summa</b>			<b>5</b>

Total kostnad ca 5 miljoner.

## 3.2 Etapp 1, år 2-5

Planläggning och utbyggnad sker av Nybackatomten, kvarter 1A, kvarter 1B (Bussterminal med bostäder mm) och kvarter 1C (parkeringshus med handel/livsmedelshall i bottenplanet).

Vidare anläggs en ny infartsväg med rondell på Mensättravägen till centrum (mot Kanholmsvägen). En ny rondell anläggs också i korsningen Mensättravägen och Edövägen.

Nödvändiga ledningsomläggningar kopplat till detta utförs, samtidigt som Edövägen rustas. En ny gc-bro<sup>3</sup> anläggs över Mensättravägen. Som ersättning för musikskolans befintliga lokaler på Nybackatomten förhyrs eller anläggs en ersättningsbyggnad/lokal.

Planavtalsdiskussioner påbörjas med ägarna till Ormingehus. I samband med avtalsdiskussionerna med ägarna till Ormingehus så avtalas om förvärv av del av deras markinnehav inom den s.k. Sarvträsktomten. Markanvisning sker också av kommunal mark i etapp 2.

Totalt bedöms ca 340 bostäder tillkomma i denna etapp, varav i princip 60 % bostadsrätter och 40 % hyresrätter.

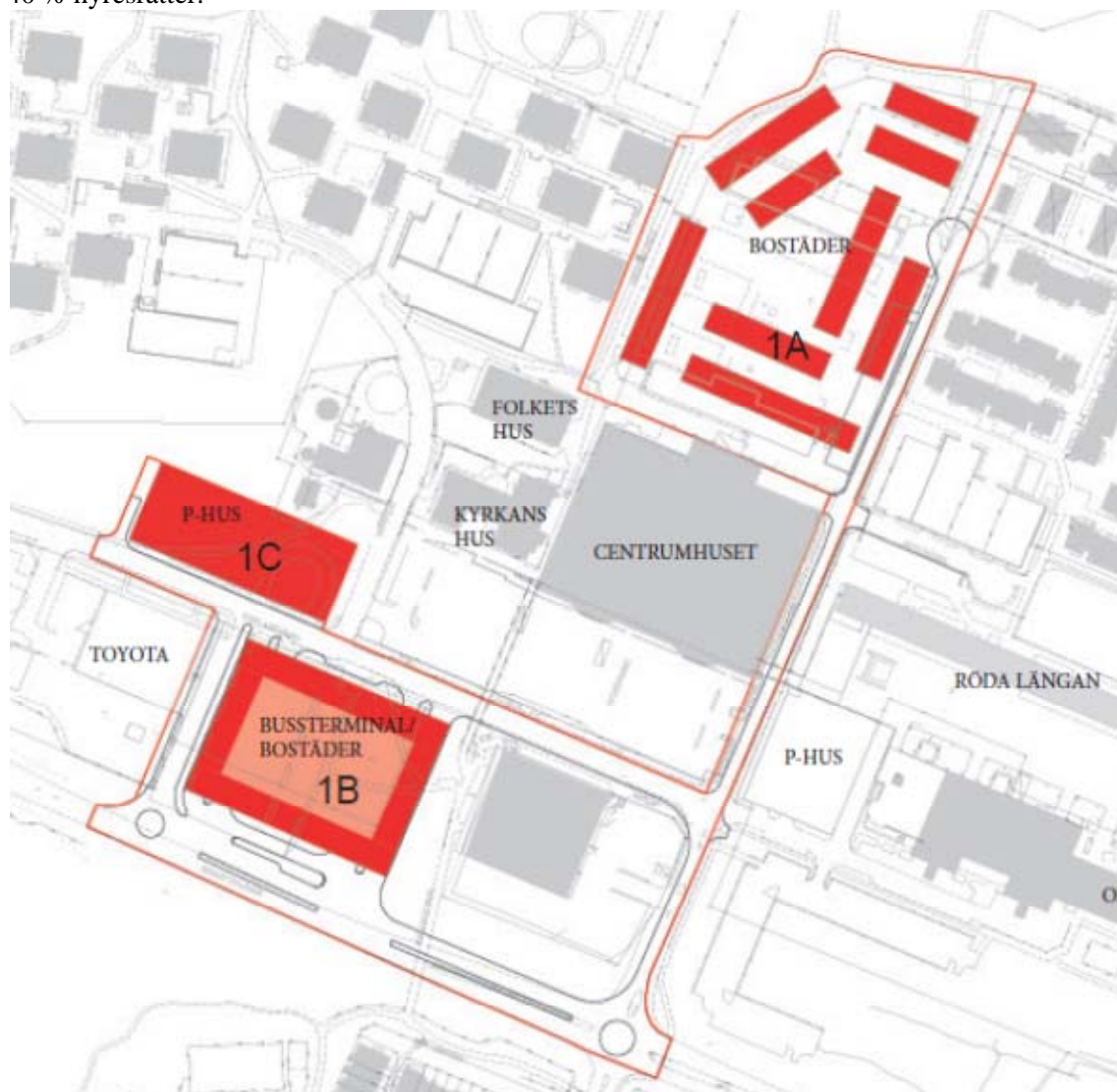


Bild 2, Utbyggnadsetapp 1

<sup>3</sup> Gc-bro = Gång- och cykelbro

Intäkter från exploateringarna i etapp 1 har grovt bedömts till;

Tabell 2, Intäkter i etapp 1

Tomt	Exploatering Ijus BTA (kvm)	Intäkt per kvm (kr)	Intäkt (miljoner)
Nybacka tomten, 1A Kommunal mark	20 600, bostadsrätter + en ny förskola om 1 000	5 500: -	<b>113</b>
Bostäder ovanpå Bussterminal, 1B	13 500, hyresrätter	2 000: -	<b>27</b>
	3 000, verksamheter	1 000:-	<b>3</b>
Infartsparkering, 1C med livsmedelshall i bottenplanet Kommunal mark	Ca 500 p-platser  3 000, verksamheter	Bestående värde ca 60 miljoner	<b>60</b>
Summa			<b>203</b>

Kostnaderna har grovt bedömts till;

Tabell 3, Kostnader i etapp 1

Åtgärd	Omfattning	Övriga förutsättningar	Kostnader (miljoner)
Infrastrukturåtgärder	Ny infartsväg, (Utövägen) med rondell på Mensättravägen. Upprustning av Kanholmsvägen, Mensättravägen och Edövägen. GC-bro över Mensättravägen.	En dagvattendamm anläggs söder om planområdet för utjämning och rening av ökade dagvattenflöden.	<b>80</b>
Anläggande av bussterminal, 1B	Bussterminalen anläggs i gatuplanen av föreslagen fastighet.	Med den intressent som utvecklar fastigheten tecknas avtal om ansvarar för byggledning av detta.	Bedömd kostnad 50 Kostnaderna delas med SLL  Kommunal kostnad <b>25</b>
Byggande av p-hus Kvarter 1C	Avtal träffas med SL om täckning av driftkostnader.	Kostnad ca 150 miljoner	<b>150</b>
Musiklokal	Ersättning för musikskolans nuvarande lokaler i Nybackaskolan.		<b>?</b>
Kommunal Projekt-/byggledning			<b>5</b>
Summa			<b>260</b>

Saldot i etapp 1 bör bli ca -55 miljoner, obeaktat kostnad för musikskolans ersättningslokal. Total kommunal omsättning i denna etapp är ca 475 miljoner.



### 3.3 Etapp 2, år 3 - 10

I etapp 2, grönt markerat på kartbilden nedan, kan parkeringsytan framför Centrumhuset utvecklas till ett parkeringstorg. Två nya kompletterande byggnader kan tillkomma på torget, 2A och 2B, för kommersiella ändamål och verksamheter överbyggda med bostäder.

Nya bostäder tillkommer inom kvarteren 2C - F samt 2H. Totalt kan ca 350 bostäder tillkomma i denna etapp varav merparten bedöms bli bostadsrätter, ca 240 stycken. En byggnation av kvarteret 2D förutsätter att man river befintlig förskola och ersätter den. Utbyggnaden av kvarteret 2H förutsätter att man ersätter ägaren till Hantverkshuset med ca 40 p-platser som tas i anspråk på ägarens mark för att göra denna byggnation möjlig. Det kan ske genom att utöka antalet parkeringsplatser i garageplanet till det nya huset.

I etappen finns även med möjligheten att bygga ett badhus inom kvarteret 2G. Om inte badhuset byggs så kan denna tomt exploateras med bostäder.

Kanholmsvägen rustas från Edövägen ner till Sarvträsk. En dagvattendamm anläggs vid Sarvträsk.

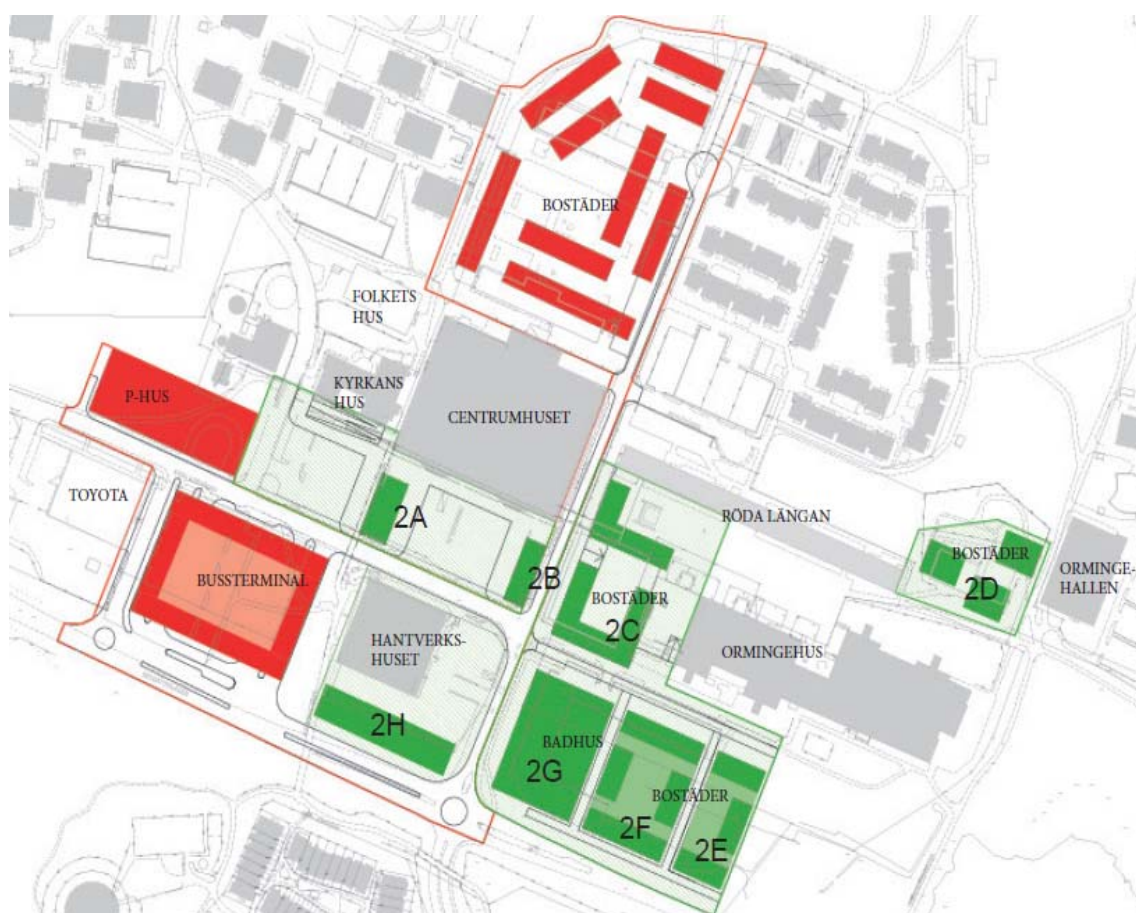


Bild 3, Utbyggnadsetapp 2

Intäkter från exploateringarna har grovt bedömts till;

Tabell 4, Intäkter i etapp 2

Tomt	Exploatering ljus BTA (kvm)	Intäkt per kvm (kr)	Intäkt (miljoner)
Centrumbyggnader, 2A och 2B Privat markägare	2 000, verksamheter	1 000:-	2
	1 000 kvm bostäder	2 000: -	2
Ormingehus, 2C Privat markägare	11 500 Bostadsrätter	2 000: -	23
Bostadskvarter 2D Kommunal mark	5 400 Hyresrätter	2 000:-	11
Sarvträsktomterna, 2E och 2F ¾ kommunal mark ¼ privat mark	11 500 Bostadsrätter	4 000: - x 8 600 kvm	35
		2 000: - x 2 900 kvm	6
Något lägre p.g.a. högre grundläggingskostnader.			
Sarvträsktomten, 2G ¾ kommunal mark ¼ privat mark	3 300 Badhus	I avtal med Ormingehus avtalas om att de avstår sin tomtersättning.	
2H, marken är i huvudsak i kommunal ägo	5 800 Hyresrätter,	1 000:- Något lägre värde på grund av utsatt läge.	6
<b>Summa</b>			<b>85</b>

Kostnaderna har grovt bedömts till;

Tabell 5, Kostnader i etapp 2

Åtgärd	Omfattning	Övriga förutsättningar	Kostnader (miljoner)
Upprustning av parkering mm framför Centrumhuset		Ska ske i dialog med Atrium/Ljungberg (ALAB ) ang. dels utformning dels kostnadsfördelning.	Bedömd kostnad, 25 Kostnaderna delas med ALAB Kommunal kostnad <b>12,5</b>
Infrastrukturåtgärder och upprustning av Kanholmsvägen	Iordningsställande av Kanholmsvägen från Edövägen till Sarvträsk.	Dagvattendamm anläggs.	<b>10</b>
Rivning och ersättning av förskola inom kvarter 2D			<b>5</b>
Ersättning av p-platser till ägaren av Hantverkshuset	40 p-platser i garage/öppen lösning		<b>6</b>
Projekt-/byggledning			<b>8</b>
<b>Summa</b>			<b>40</b>

Denna etapp innebär ett positivt saldo om i storleksordningen 45 miljoner. Total kommunal omsättning i denna etapp är ca 125 milj.

## 3.4 Etapp 3, år 5 - 20

För att genomföra byggnation föreslagen i denna etapp, med gult markerat på kartbilden nedan, förutsätts att olika verksamheter flyttas och att byggnader rivs alternativt att markparkering tillhörande befintliga kvarter förädlas.

Om överenskommelse kan träffas om flytt av Toyota och OK/Q8 så kan exploatering ske av tomterna i den södra delen av Orminge centrum, på båda sidor om Kanholmsvägen, dvs. inom kvarteren 3D – 3H. Totalt bedöms ca 235 bostäder kunna tillkomma i dessa kvarter, varav ca 100 bostadsrätter och 135 hyresrätter. I gatuplanet mot Kanholmsvägen är i alla kvarteren tanken att verksamhetslokaler ska tillkomma. Det ger ett tillskott om ca 1000 kvm lokalytor. Intäkten av dessa är marginella och har inte medräknats.

Möjligheten finns också att ägaren till Hantverkshuset på sikt vill riva och förädla denna byggnad, som i grunden är en industrifastighet. Sker detta så bör en byggnad kunna tillkomma som i gatuplanet har ca 4 000 kvm verksamheter överbyggt med 4 våningsplan med bostäder. Överbyggnaden med bostäder utformas med en tyst gård i mitten. Ytorna, BTA, ökar från ca 6 500 kvm idag till ca 13 000 kvm. Totalt bedöms ca 100 lägenheter kunna tillkomma.

Om bef. parkeringsplatser konverteras till bostäder, 3A och 3B och 3C samt att Folkets hus flyttats kan ytterligare ca 170 bostäder tillkomma. Merparten av dessa bedöms bli bostadsrätter. Intäkterna från dessa exploateringar är osäkra med hänsyn till att det krävs extraordinära insatser för att frigöra marken. Någon intäkt eller kostnad kopplad till dessa exploateringar har därför inte kalkylerats in vare sig i grundförslaget eller i detta alternativförslag.

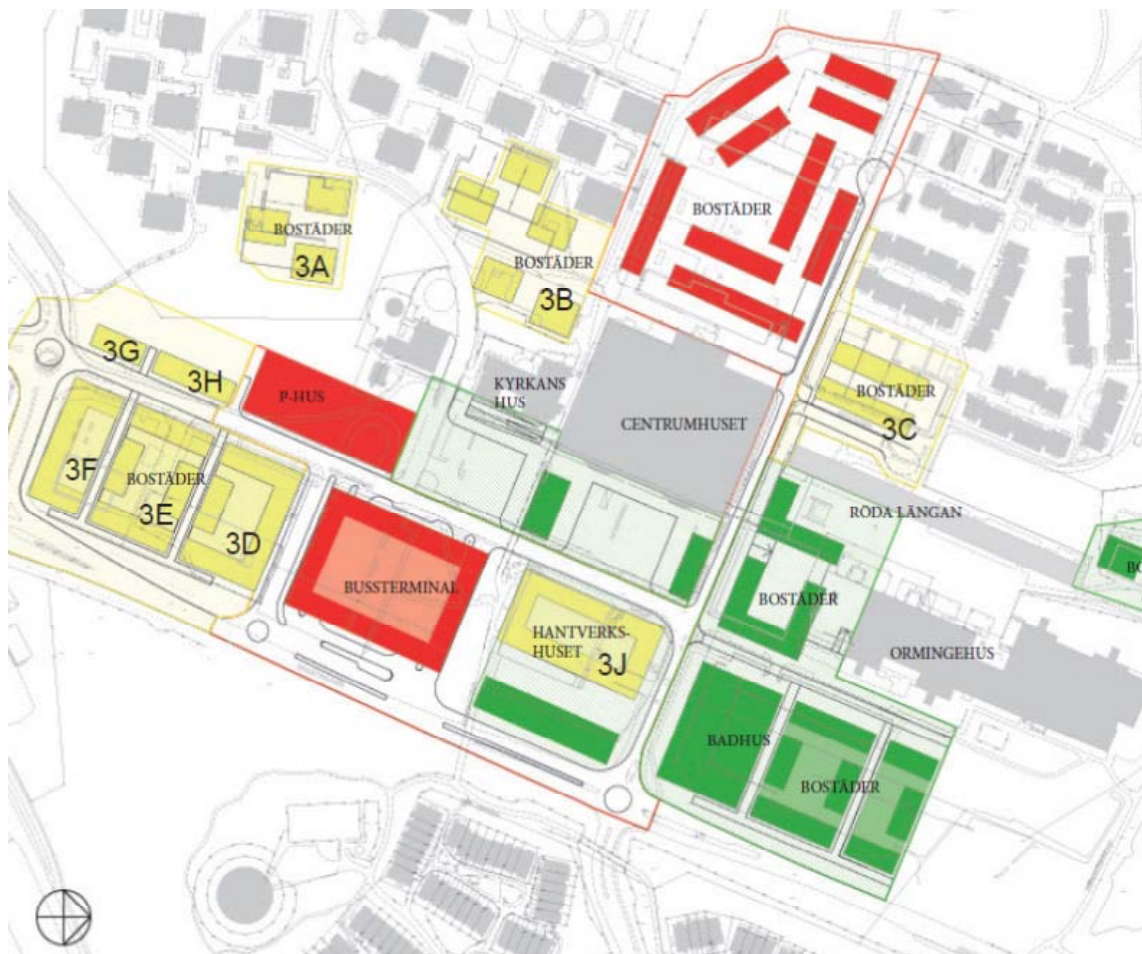


Bild 4, Utbyggnadsetapp 3

Intäkter från exploateringarna har grovt bedömts till;

Tabell 6, Intäkter i etapp 3

Tomt	Exploatering BTA (kvm)	ljus	Intäkt per kvm (kr)	Intäkt (miljoner)
Kvarter 3D, 3E, 3F	10 000		5 000:-	<b>50</b>
Privat mark som förvärfas av kommunen	Bostadsrätter 10 000		2 000:-	<b>20</b>
Kvarter 3G, 3H	3 600		2 000:-	<b>7</b>
Kommunal mark	Hysesrätter			
Övriga tomtytter inom Orminge centrumområdet 3A, 3B och 3C	17 000		Osäkra intäkter på grund av byggnation på bef. p-däck mm	
Privat mark	Bostadsrätter			
Utveckling av Hantverkshuset	4 000		Den uthyrningsbara ytan ökar med ca	<b>13</b>
Privat mark	Verksamheter 10 000		6 500 kvm	
	Hyses-/bostadsrätter		Värde ca 2 000: -	
<b>Summa</b>				<b>90</b>

Kostnaderna har grovt bedömts till;

Tabell 6, Kostnader i etapp 3

Åtgärd	Omfattning	Övriga förutsättningar	Kostnader (miljoner)
Avveckling av OK/Q8 och förvärv av tomt	Rivning och sanering av tomt	Marklösen 15 milj.	<b>30</b>
Avveckling av Toyota och förvärv av tomt	Rivning och sanering av tomt	Marklösen 15 milj.	<b>30</b>
Upprustning av Mensättravägen, Kanholmsvägen och rondell			<b>18</b>
Projekt-/byggledning			<b>8</b>
<b>Summa</b>			<b>85</b>

Denna etapp innebär ett saldo om i storleksordningen 5 miljoner. Total kommunal omsättning för kalkylerade delar i denna etapp uppgår till 175 milj.

## 4 Kassaflöde

I tabellen nedan har summering gjorts av intäkter och kostnader i det stegvisa genomförandet.

Tabell 8, Summering av intäkter och kostnader (miljoner kronor) i det stegvisa genomförandet

Etapp	Intäkter	Kostnader	Saldo per etapp	Saldo ackumulerat
0		-5	-5	-5
1	205	-260	-55	-60
2	85	-40	45	-15
3	90	-85	5	-10

Kalkylrisken har beräknats genom en ansats om +/- 20 % av summan intäkter respektive kostnader. Summan kommunala intäkter och kostnader uppgår till ca 770 miljoner. Sammantaget innebär det en kalkylrisk om +/- 155 miljoner.

## 5 Jämförelse mellan grundförslaget och alternativförslaget

I denna jämförelse har stadsbyggnadsmässiga och ekonomiska aspekterna av alternativförslaget utretts och vägts mot det s.k. grundförslaget – framtaget planprogramförslag.

Genomförandet av alternativförslaget är som i grundförslaget tänkt i 3 huvudetapper. Totalt kommer ca 1 000 – 1 200 nya bostäder att tillkomma varav ungefär 2/3-delar bostadsrätter och 1/3-del hyresrätter. Fördelningen kan påverkas av politiska beslut, efterfrågebilden och olika exploatörers intresse för olika upplåtelseformer. Såväl summan bostäder som fördelningen är likvärdig mellan alternativförslaget och grundförslaget. Förändras t.ex. fördelningen hyresrätter kontra bostadsrätter påverkas intäktssidan i bägge alternativen.

Utöver bostäderna kan 13 000 kvm verksamhetsytor tillkomma i alternativförslaget vilket är något mer än i grundförslaget. Däremot är antalet infartsparkeringsplatser något mindre i alternativförslaget kontra grundförslaget. I bägge förslagen löses parkering för bostäder inom kvartersmark. Båda förslagen omfattar fyra förskolor om ca 4 000 kvm samt en byggrätt för badhus.

På följande sidor beskrivs kvalitativa och ekonomiska skillnader mellan alternativen.

## Stadsbild

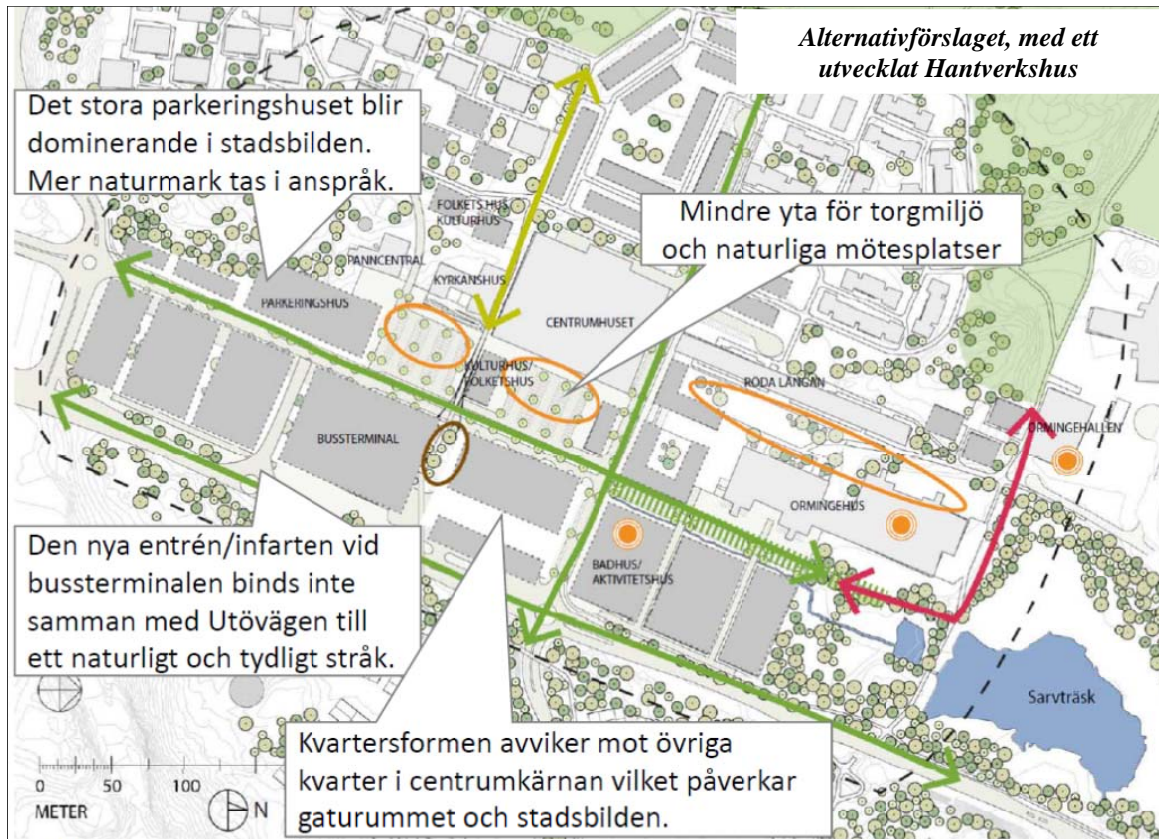
I alternativförslaget kan Hantverkshuset bli kvar under överskådlig tid. Hantverkshuset genererar idag ett positivt saldo till ägaren. Ett bibehållet Hantverkshus, som i grunden är en industrifastighet, minskar möjligheterna för torgets utveckling och omkringliggande byggnader. Ett bevarande påverkar den visuella miljön och stadsmässigheten. Det kommer att bli svårare för kommunen att driva dessa frågor gentemot andra exploatörer. Sannolikheten att ALABs centrumbyggnad omgestaltas minskar om Hantverkshuset blir kvar. Om en del i centrum förädlas skapar det en positiv påverkanskedja, vice versa.

Hantverkshuset har en nivåskillnad gentemot Kanholmsvägen. En eventuell ny entré från byggnaden ut mot torget i alternativförslaget kommer att innebära ramper och trappor. Ett nytt bostadshus kan däremot tillkomma mellan Hantverkshuset och Mensättravägen som förbättrar befintlig stadsbild något i detta kvarter i alternativförslaget.

Områdets behov av infartsparkering inryms i alternativförslaget i ett större parkeringshus invid panncentralen. I och med byggnadens storlek och långa fasad ger den en negativ påverkan på bebyggelseskalan och strukturen längs Kanholmsvägen.

Sammantaget innebär detta att alternativförslaget får en klart sämre stadsmässighet och stadsbild än grundförslaget.

I det fall ägarna till Hantverkshuset ser en möjlighet att utveckla sitt innehav kan det på sikt innebära att man river huset och ersätter det med en byggnad som i gatuplanet har verksamheter/butiker och i de övre planen bostäder. Sker detta så skapas betydande stadsmässiga kvaliteter. På nästa sida finns två kartor som visar de stadsbildsmässiga skillnaderna mellan detta förslag och grundförslaget.



**Teckenförklaring**

- programområdesgräns
- illustrerad ny bebyggelse
- stråk med grön insamning
- utsträckt gång- och cykelväg
- stråk med trädplantering
- gröntstråk med aktivitetsytor
- torg med urban grönska
- bevarade tallidungen
- sport

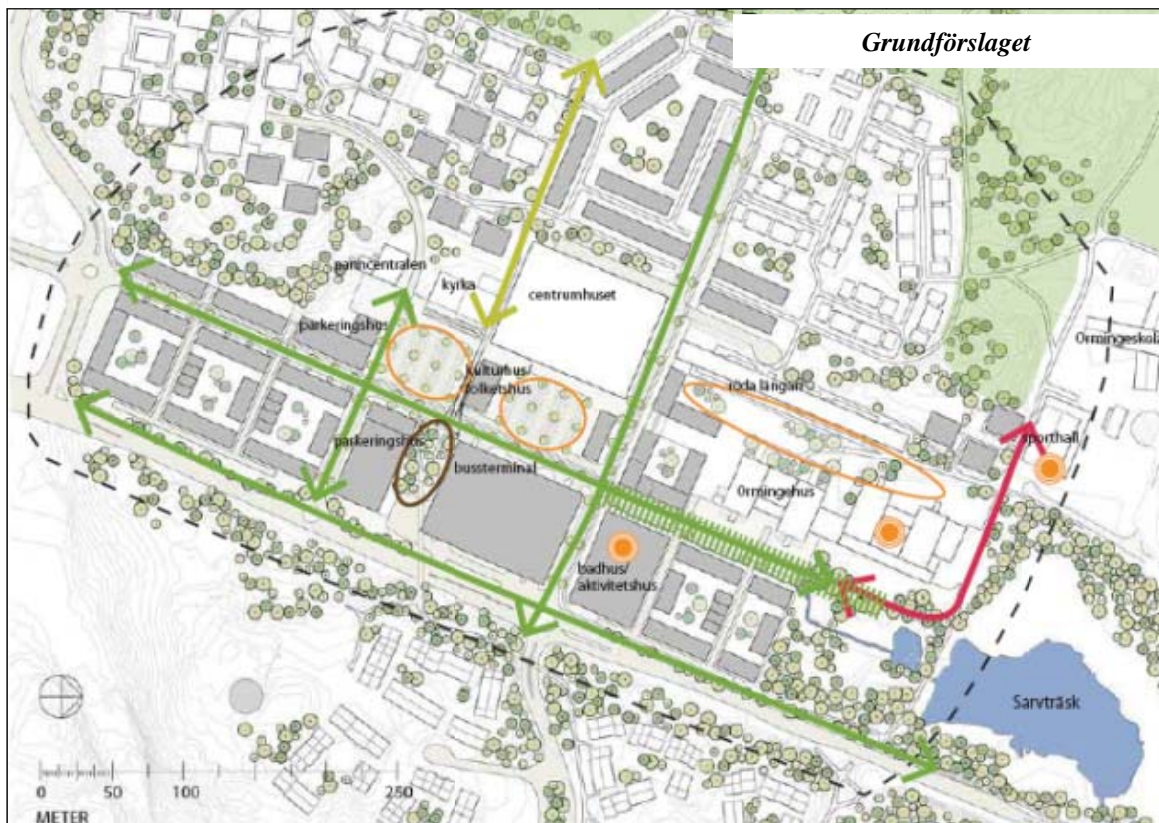


Bild 5, Stadsbildsmässiga skillnader mellan alternativförslaget kontra grundförslaget

## Miljö/hållbarhet/trygghet

I alternativförslaget blir bussterminalen placerad invid ett kvarter för bostäder. Detta innebär risk för bullerstörningar. Bussterminalen och en eventuell framtida tunnelbaneanslutning hamnar inte i samma gynnsamma närhet till centrum och de centrala gång- och cykelstråken, vilket signalerar en lägre prioritering av det kollektiva resandet.

Lokaliseringen innebär också att det positiva liv som en bussterminal tillför i en centrummiljö inte tillvaratas lika väl. Tillskottet av bostäder i direkt anslutning till det centrala torget blir mindre i alternativförslaget, vilket är sämre ur trygghetssynpunkt. Om Hantverkshuset rivs och en nybyggnation sker kan detta förändras.

## Trafik

Bussterminalens och infartsparkeringens placering i alternativförslaget innebär en mer komplex trafiksituation än i grundförslaget. I alternativförslaget är Kanholmsvägen, vid bussterminalen, öppen för biltrafik i bägge riktningarna. I grundförslaget är Kanholmsvägen framför bussterminalen enbart tillåten för busstrafik vilket är fördelaktigt för såväl busstrafiken som för gång- och cykeltrafikanter.

Målet i grundförslaget har varit att försöka minimera biltrafik och bilrörelser på Kanholmsvägen och prioritera denna för buss, gång- och cykeltrafik. Trafik till parkeringshuset som inrymmer infartsparkering kommer i alternativförslaget att tvingas korsa Kanholmsvägen, vilket är negativt. De som parkerar på infartsparkeringen tvingas också korsa Kanholmsvägen när de ska till och från bussterminalen. Eventuellt kan en gångbro anläggas över Kanholmsvägen. Kostnad för denna gångbro är inte inkalkylerad.

Slutligen så blockerar bussterminalen möjligheten att skapa ett tydligt stråk från Utövägen till Mensättravägen. Det gör trafiksituationen än mer komplex på Kanholmsvägen.

Sammantaget är trafiklösningen betydligt sämre i alternativförslaget än i grundförslaget.

På nästa sida finns två kartor som visar de trafikmässiga skillnaderna mellan alternativförslaget, med ett utvecklat hantverkshus, och grundförslaget.



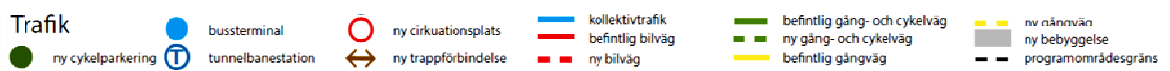
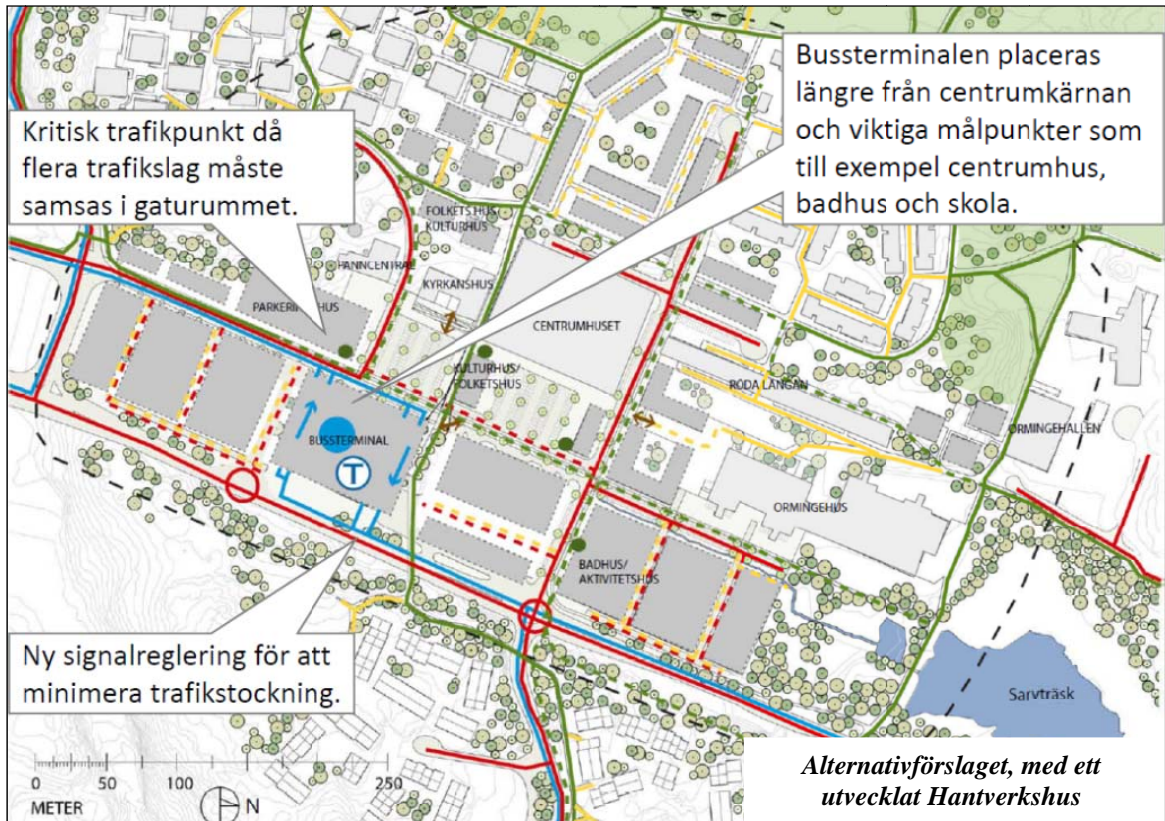


Bild 6, Trafikmässiga skillnader mellan alternativförslaget och grundförslaget

## Ekonomi/Genomförande

Intäkter (i första hand exploateringsintäkter från bostäderna) har översiktligt bedömts för bägge alternativen, dito vad gäller kostnader.

I tabellen nedan har summering gjorts av intäkter och kostnader i det stegvisa genomförandet av bägge alternativen. Intäkter och kostnader för alternativförslaget framgår mer i detalj tidigare i denna rapport. När det gäller grundförslaget så finns en särskild rapport som beskriver genomförandestrategi med beskrivning av intäkter och kostnader för detta alternativ.

Tabell 9, Jämförelse av intäkter och kostnader (miljoner kronor) i det stegvisa genomförandet av alternativförslaget kontra grundförslaget

Etapp	In-täkter	Kostnader	Saldo per etapp	Saldo Ack
0		-5	-5	-5
1	205	-260	-55	-60
2	85	-40	45	-15
3	90	-85	5	-10

Intäkter och kostnader alternativförslag

Etapp	In-täkter	Kostnader	Saldo per etapp	Saldo Ack
0		-5	-5	-5
1	270	-345	-75	-80
2	100	-35	65	-15
3	80	-90	-10	-25

Intäkter och kostnader grundförslaget

Sammantaget så är intäkter kontra kostnader kalkylmässigt relativt lika mellan alternativen. Saldot i grundförslaget är -25 Mkr och alternativförslaget slutar på -10 Mkr. Det finns en betydande osäkerhet i alternativförslaget som beror på att vi i dagsläget inte har någon intressent som vill bygga och driva infartsparkeringen och som vill driva en livsmedelshall i parkeringshusets bottenplan. I och med att Willys blir kvar i Hantverkshuset är risken stor att det blir svårt att finna en intressent för ytterligare en livsmedelshandel i Orminge. Det bestående värdet av byggnaden med infartsparkering och med en livsmedelshall om ca 3 000 kvm i källarplanet blir därmed betydligt lägre än i grundförslaget. Hänsyn har tagits till detta i kalkylerna men osäkerheten är stor när det gäller angivet värde i alternativförslaget.

Ser man till den sammantagna kommunala omsättningen skiljer den ca 150 miljoner kronor mellan alternativen. I grundförslaget är omsättningen ca 925 miljoner och i alternativförslaget ca 770 miljoner.

Kalkylrisken har bedömts likvärdig mellan alternativen. Fördelen med grundförslaget är att det finns en intressent som är villig att genomföra den första etappen.

Skillnaden på 15 miljoner som den översiktliga kostnadskalkylen visar kan sammantaget inte ges för stor vikt vid val av alternativ.

## Summering

Tabellen nedan är ett åskådliggörande av jämförelsen mellan alternativen ovan. Denna jämförelse visar att programförslaget sammantaget har högre kvaliteter vad gäller stadsbild, miljö/hållbarhet/trygghet och trafik. Alternativförslaget stora fördel är att den inledande etappen helt utgörs av åtgärder på kommunal mark.

Ekonomiskt bedöms alternativen vara likvärdiga.

	Grundförslaget Programförslaget	Alternativförslaget	
<b>Stadsbild</b>		Hantverks- huset kvar	Nybyggnation på Hantverks- hustomten
<b>Miljö/hållbarhet/trygghet</b>			
<b>Trafik</b>			
<b>Ekonomi/genomförande</b>			

Mycket god	
God	
Godtagbart	
Mindre god	
Ej acceptabel	