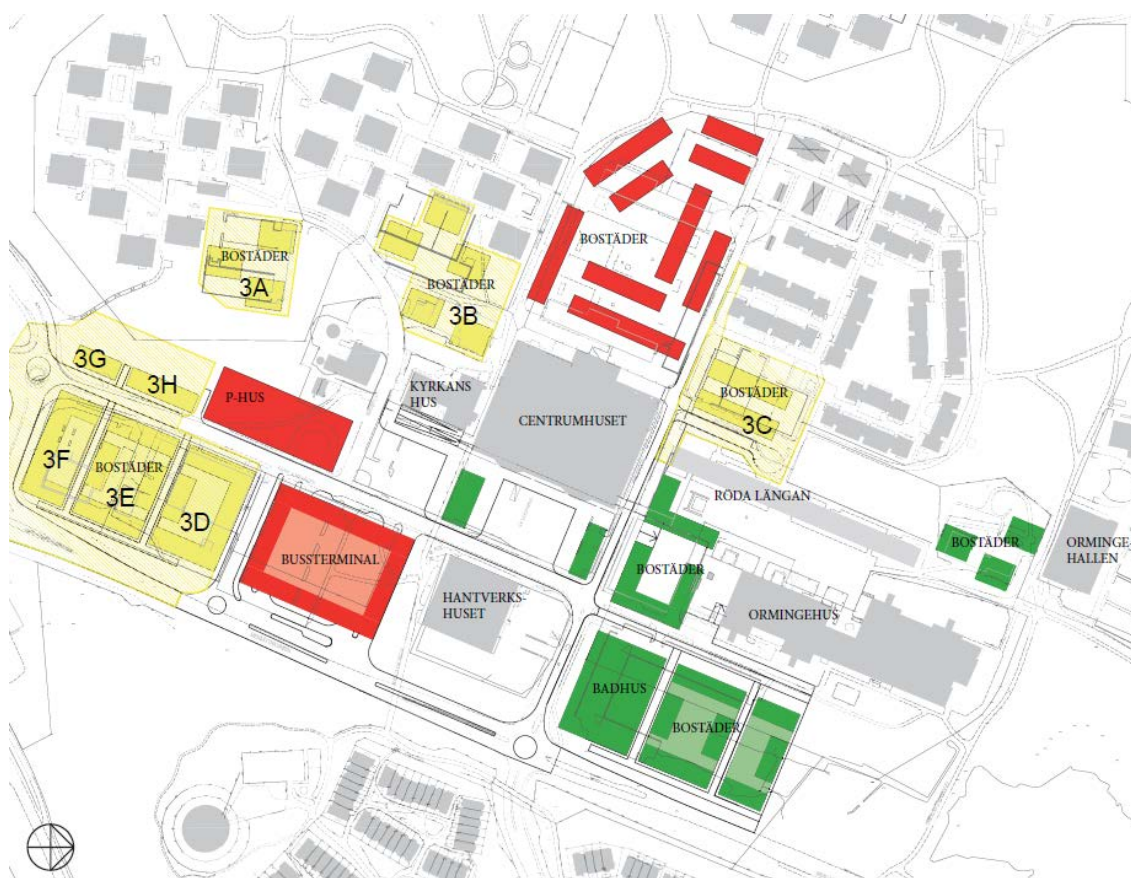


Orminge, Stadsutveckling

Alternativt programförslag

Nacka kommun



21 februari 2014

Per Fladvad

Peter Stenberg

Sammanfattning

Inför samrådet av planprogrammet för Orminge har beslut tagits om att studera ett alternativt förslag till utformning som innebär att bussterminalen lokaliseras till kommunal mark söder om Hantverkshuset. Förslaget innebär att Hantverkshuset blir kvar och att man inte behöver riva detta hus/kvarter. I denna rapport har stadsbyggnadsmässiga och ekonomiska aspekterna av detta förslag utretts och vägts mot det s.k. grundförslaget – framtaget programförslag.

Jämförelse mellan programförslag och detta alternativ

Genomförandet av alternativförslaget är som i grundförslaget tänkt i 3 huvudetapper. Totalt kommer ca 900 – 1 100 nya bostäder att tillkomma varav ca 70 % bostadsrätter och 30 % hyresrätter. Dvs. ca 100 bostäder mindre i alternativförslaget än i grundförslaget. Utöver det kan 13 000 kvm verksamhetsytor tillkomma samt garage/infartsparkering i p-hus om ca 500 bilar. Något mindre än i grundförslaget. I bägge förslagen löses parkering för bostäder inom kvartersmark.

I det följande har kvalitativa och ekonomiska skillnader mellan alternativen beskrivits.

Stadsbild/gestaltning

I alternativförslaget så kommer Hantverkshuset att permanentas. Hantverkshuset har inte potential att utvecklas arkitektoniskt. Ett bibehållet Hantverkshus skapar inte en stadsmässig entré till centrumområdet (från Edövägen). Hantverkshuset har också en nivåskillnad gentemot Kanholmsvägen. En eventuell ny entré från byggnaden ut mot torget kommer att innebära ramper och trappor.

Ett bibehållet Hantverkshus minskar möjligheterna för torgets utveckling (och omkringliggande byggnader) vad gäller gestaltning och stadsmässighet. Det kommer att bli svårare för kommunen att driva dessa frågor gentemot exploatörer. Sannolikheten att centrumbyggnaden omgestaltas minskas när Hantverkshuset blir kvar.

Ett bibehållet Hantverkshus innebär en utveckling som bygger vidare på ett förortscentrum snarare än ambitionen att skapa ett nytt stadsdelscentrum som i grundförslaget.

Områdets behov av infartsparkering inryms i alternativförslaget i ett större parkeringshus invid panncentralen. Detta kommer att ge viss påverkan på bebyggelseskala och struktur längs Kanholmsvägen.

Miljö

I alternativförslaget kommer bussterminalen att planeras invid kvarter för bostäder. Detta kan innebära konflikt med avseende på störningar mellan terminal och bostäder.

Busscentralen kommer i detta alternativ också närmare panncentralen d v s inom närområde där skyddsavstånd redan finns. Positivt i alternativförslaget är att bussterminalen stör centrummiljön mindre.

Trafik/tillgänglighet/trygghet

Bussterminalens placering i alternativförslaget innebär att Kanholmsvägens södra del kommer bli trängre för biltrafik/bussar. Detta kan delvis lösas genom att gatuparkering och angöring tas bort. Busshållplatser kommer längre bort från centrumkärnan. Så även kontra framtida anslutning för tunnelbana.

Bussterminalen blockerar i alternativförslaget möjligheten att skapa ett tydligt stråk från Utövägen till Mensätravägen.

Ekonomi

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/kostnader i det stegvisa genomförandet av bägge alternativen. Intäkter/kostnader för alternativförslaget framgår mer i detalj av den fortsatta rapporten. När det gäller grundförslaget så finns en särskild rapport som beskriver genomförandestrategi med beskrivning av intäkter/kostnader för detta alternativ.

Etapp	In-/ut täkt	Saldo	Kalkyl risk
0	-5	- 5	
1	-90	- 95	+/- 70
2	55	- 40	+/- 25
3	-5	- 45	+/- 35

Intäkter/kostnader alternativförslag

Etapp	In-/ut täkt	Saldo	Kalkyl risk
0	-5	- 5	
1	-105	- 105	+/- 20
2	70	- 40	+/- 25
3	-10	- 50	+/- 35

Intäkter/kostnader grundförslaget

Sammantaget så är intäkter kontra kostnader relativt lika mellan alternativen, saldot i grundförslaget är – 50 Mkr medans alternativförslaget slutar på – 45 Mkr.. Det finns en betydande osäkerhet i alternativförslaget som beror på om man kan få en intressent som vill bygga och driva infartsparkeringen och som vill driva en livsmedelshall i detta parkeringshus bottenplan. I och med att Willys blir kvar i Hantverkshuset är risken stor att det blir svårt att få en intressent till detta.

I förslaget till planprogram/grundförslaget har en första etapp kunnat säkerställas genom överenskommelsen med Magnolia. En relativt mindre andel av återstående åtgärder blir därför osäkra bedömningar. En jämförelse av kalkylrisken med +/- 20 % för osäkra poster innebär en skillnad mellan de båda alternativen om +/- 80 Mkr/grundförslaget respektive +/- 130 Mkr/alternativförslaget.

Innehållsförteckning genomförandestrategi av alternativförslag

1	INLEDNING	5
2	UTGÅNGSPUNKTER	5
3	VIKTIGA FRÅGOR ATT KLARA UT FÖR ATT MINSKA OSÄKERHETERNA	7
4	UTBYGGNADSETAPPER	7
4.1	ETAPP 0, ÅR 1	7
4.2	ETAPP 1, ÅR 2 - 5	7
4.3	ETAPP 2, ÅR 3 - 10	10
4.4	ETAPP 3, ÅR 5 - 20	12
5	CASHFLOW	14

1 Inledning

Inför samrådet av planprogrammet för Orminge har beslut tagits om att studera ett alternativt förslag till utformning som innebär att bussterminalen lokaliseras till kommunal mark söder om Hantverkshuset. Förslaget innebär att Hantverkshuset blir kvar och att man inte behöver riva detta hus/kvarter. I denna rapport har de ekonomiska aspekterna av detta förslag utretts. I sammanfattningen har en jämförelse gjorts av stadsbyggnadsmässiga och ekonomiska skillnader med grundförslaget/aktuellt planprogramförslag.

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

2 Utgångspunkter

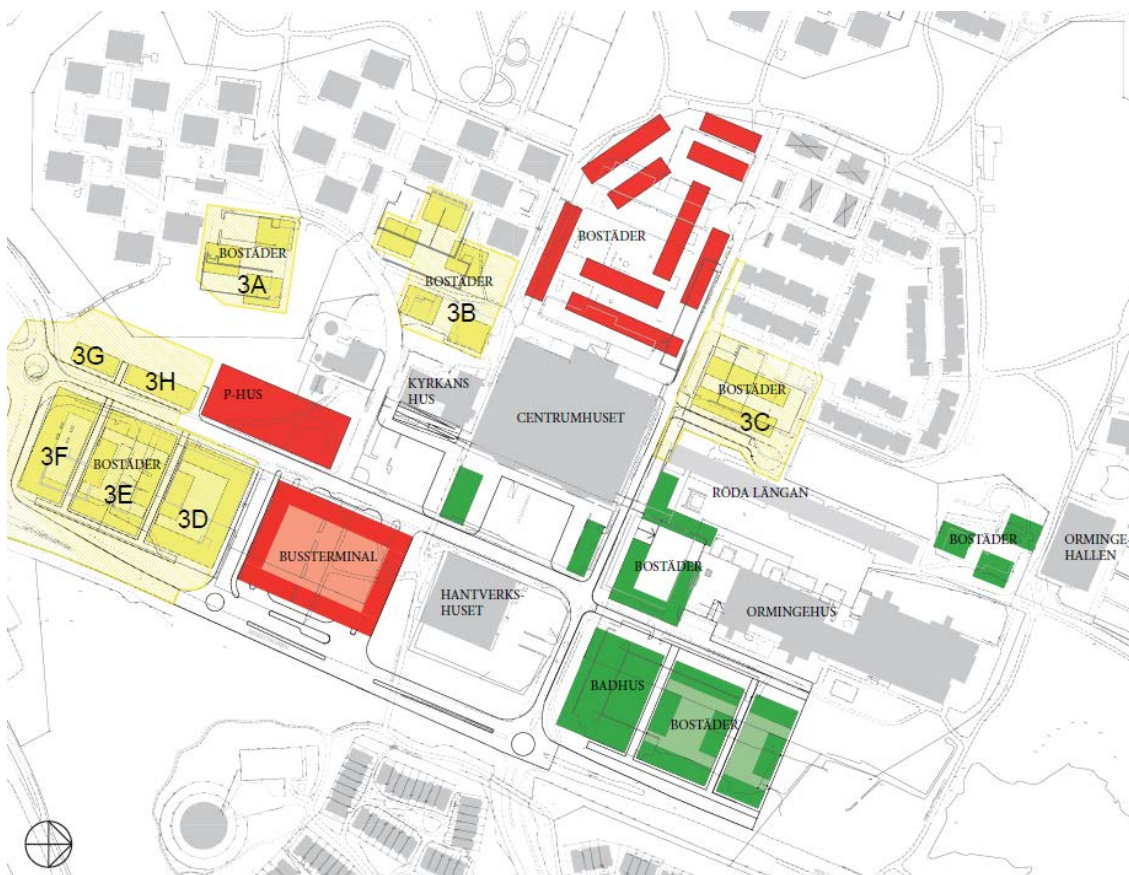
Som i grundförslaget till planprogram så måste ett genomförande baseras på etapper som genererar ett rimligt cashflow och som också beaktar behovet av att infartsparkering samt att centrumet i övrigt hela tiden fungerar.

Av bilden på nästa sida framgår förslag till tre etapper som utbyggnaden föreslås ske genom. För etapp 1 finns ingen klar intressent även om man naturligtvis bör ta upp diskussionen med den intressent, Magnolia Bostads AB, som visat intresse av för att genomföra den första etappen av grundförslaget.

De ekonomiska villkoren kommer naturligtvis i delar att förändras, framförallt vad gäller värdet av att bygga en infartsparkering med 500 parkeringsplatser och med en livsmedelshall om 3 000 kvm i ett sämre läge än i grundförslaget. Inte minst med beaktande av att Hantverkshuset ligger kvar med den livsmedelshall som finns där.

Etappen 2, i bägge alternativen, 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. Det finns alltså en relativt hög sannolikhet att dessa projekt/exploateringar kommer att realiseras.

Projekten/exploateringarna i etappen 3 omfattar på samma sätt som i grundförslagets genomförande markområden/projekt som ansetts lämpliga för en förtätning/utveckling men där nuvarande fastighetsägare/ verksamhetsutövare inte anmält något intresse för detta. Dvs. osäkerheten för ett genomförande är därmed betydande.



Utbyggnadstakten är som i grundförslaget bedömd till att ca 50-75 bostadsrätter och lika många hyresrätter kan tillkomma per år, dvs. totalt 100-150 lgh per år.

Intäkterna för kommande bygg rättigheter bedöms skilja sig något från grundförslaget med hänsyn till att stadsmiljön inte blir lika god.

Samma antal förskolor kommer att behöva byggas som i grundförslaget.

Särskilda knäckfrågor för detta alternativ är;

1. Byggandet av nytt p-hus för infartsparkering och att finna en intressent som är villig att göra detta. Bedömningen är att denna investering måste ha ett medskick om ca 150 miljoner. (Investering ca 200 miljoner och bestående intäktsvärde ca 50 miljoner)

Övriga knäckfrågor är i princip de samma som i grundförslaget.

3 Viktiga frågor att klara ut för att minska osäkerheterna

Viktigaste frågorna att stämma av är om man kan finna en intressent som är intresserad av att bygga infartsparkeringshuset men också bussterminalen med bostäder ovanpå.

I övrigt är det samma osäkerhetsaspekter som anges i grundförslaget.

4 Beskrivning av utbyggnadsetapper/alternativförslaget

4.1 Etapp 0, år 1

I denna etapp sker förberedande arbeten med projektering av allmän plats som ska upprustas.

Dialog bör samtidigt ske med Toyota och Q8:a om intresse/syn på en flytt.

Kostnader

Åtgärd	Omfattning	Övriga förutsättningar	Kostnader (miljoner)
Projektering och projekt-/byggledning	Upprustning allmän plats inkl. nya rondeller på Mensätravägen och ny infartsväg/Utövägen samt nödvändiga ledningsomläggningar.		5
Summa			5

Total kostnad ca 5 miljoner.

4.2 Etapp 1, år 2-5

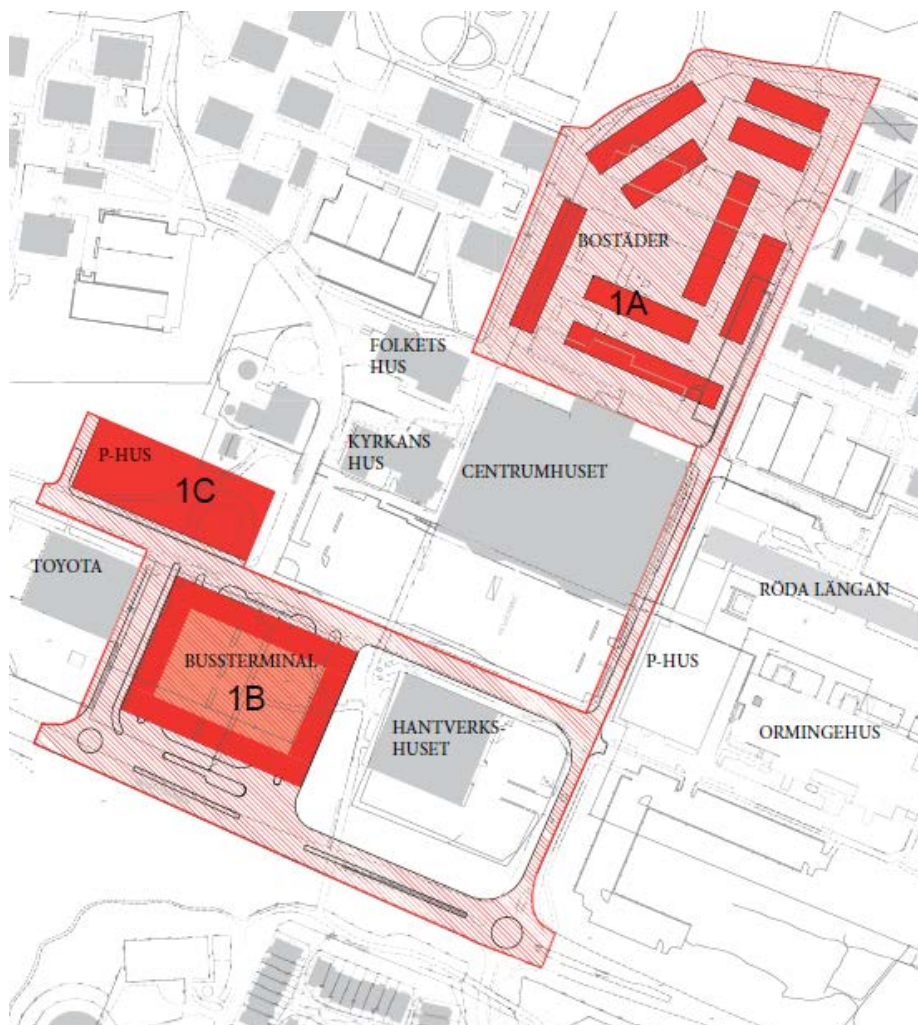
Planläggning och utbyggnad sker av Nybackatomten, kvarter 1 A, kvarter 1 B (Bussterminal med bostäder mm) och kvarter 1C (parkeringshus med handel/livsmedelshall i bottenplanet).

Vidare anläggs en ny infartsväg med rondell på Mensätravägen till centrum (mot p-huset). Vidare anläggs en rondell i korsningen Mensätravägen och Edövägen. Nödvändiga ledningsomläggningar kopplat till detta utförs. Edövägen rustas samtidigt. En ny gc-bro anläggs över Mensätravägen.

Planavtalsdiskussioner påbörjas med ägarna till Ormingehus. Kontakt tas också med intressenter av att utveckla kommunal mark i etappen 2.

Totalt bedöms ca 350 bostäder kunna tillkomma i denna etapp, varav i princip 50 % bostadsrätter och 50 % hyresrätter. Förhoppningen är att vi ska få Magnolia Bostads AB att vilja utveckla även detta alternativ. I avtalet med Magnolia har överenskommit att alla ytor för bostäder ersätts med 4 kkr/kvm ljus BTA oavsett om det är kommunen som är markägare eller marken är i enskild ägo som förvärvas av Magnolia eller om det är hyres-/eller bostadsrätter

som byggs i de olika kvarteren. Vi har bedömt att man bör kunna värdera byggrättigheterna till samma nivå i detta alternativ.



Intäkter från exploateringarna i etapp 1 har grovt bedömts till;

Tomt	Exploatering BTA (kvm)	ljus	Intäkt per kvm (kr)	Intäkt (miljoner)
Nybacka tomten, 1A Kommunal mark	20 000, bostäder + en ny förskola om 1 500		4 000: -	80
Bostäder ovanpå Bussterminal, 1 B Kommunal mark	13 500, bostäder 3 000, verksamheter		4 000: - 1 000:-	54 3
Infartsparkering, 1C Med livsmedelshall i bottenplanet? Kommunal mark	Ca 500 p-platser 3 000, verksamheter		1 000:-	0 - 3
Summa				140

Kostnaderna har grovt bedömts till;

Åtgärd	Omfattning	Övriga förutsättningar	Kostnader (miljoner)
Infrastrukturåtgärder	Ny infartsväg, Utövägen med rondell på Mensätravägen. Upprustning av Kanholmsvägen, Mensätravägen och Edövägen. GC-bro över Mensätravägen	En dagvattendamm anläggs söder om planområdet för utjämning och rening av ökade dagvattenflöden.	80
Anläggande av bussterminal, 1B	I avtalet med Magnolia ingår att de ansvarar för byggledning av detta. Vi antar att vi avtalar på samma sätt i detta alternativ.		Bedömd kostnad 50 Kostnaderna delas med SLL Kommunal kostnad 25
Byggande av p-hus Kvarter 1 C	Avtal måste träffas med SL om täckning av driftkostnader	Kostnad ca 200 miljoner, bestående värde ca 80 miljoner	120
Kommunal Projekt-/byggledning			5
Summa			230

Saldot i etapp 1 bör bli ca -90 miljoner. Osäkerhet +/- 70 miljoner

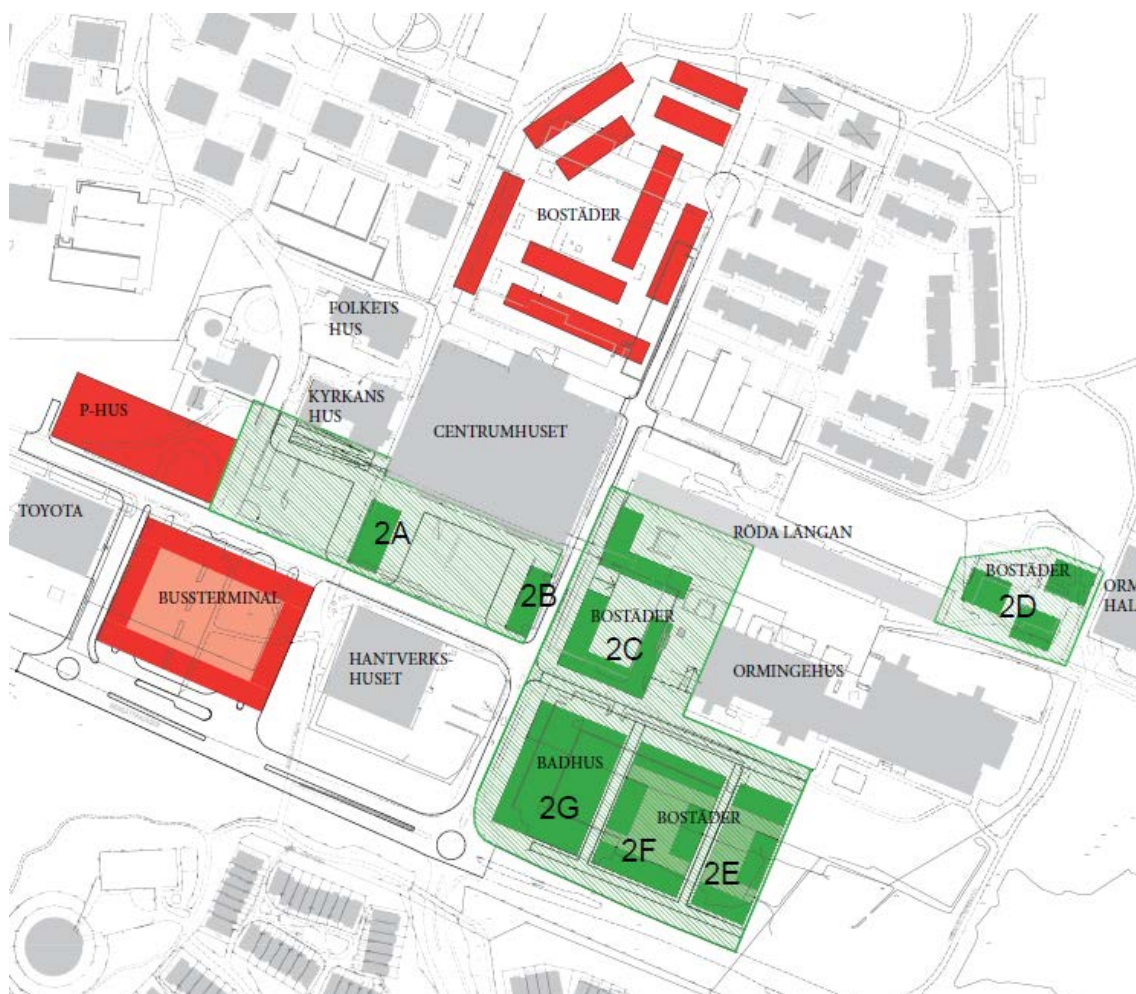
4.3 Etapp 2, år 3 - 10

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

Nya bostäder tillkommer inom kvarten 2 C, 2 D, 2 E och 2 F. Totalt kan ca 300 bostäder tillkomma i denna etapp varav merparten bedöms bli bostadsrätter.

I etappen finns även med möjligheten att bygga ett badhus, 2 G.

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



Intäkter från exploateringarna har grovt bedömts till;

Tomt	Exploatering Ijus BTA (kvm)	Intäkt per kvm (kr)	Intäkt (miljoner)
Centrumbyggnader, 2 A och 2 B	2 000, verksamheter	1 500:-	3
Ormingehus, 2C Privat markägare	11 500 Bostadsrätter	2 000: -	23
Bostadskvarter 2D Kommunal mark	5 400 Hyresrätter	3 000:-	16
Sarvträsktomterna, 2 E och 2 F ¾ kommunal mark ¼ privat mark	11 500 Bostadsrätter	4 000: - x 8 600 kvm 2 000: - x 2 900 kvm Något lägre värdet på grund av högre grundläggningskostnader.	34 6
Sarvträsktomten, 2 G ¾ kommunal mark ¼ privat mark	3 300 Badhus	I avtal med Ormingehus avtalas om att de avstår sin tomtersättning	
Summa			85

Kostnaderna har grovt bedömts till;

Åtgärd	Omfattning	Övriga förutsättningar	Kostnader (miljoner)
Upprustning av parkering mm framför Centrumhuset		Ska ske i dialog med i första hand ALAB (Atrium/Ljungberg) ang. dels utformning dels kostnaderna	Bedömd kostnad 25 miljoner Kostnaderna delas med ALAB Kommunal kostnad 12,5
Infrastrukturåtgärder och upprustning av Kanholmsvägen	Iordningsställande av Kanholmsvägen från Edövägen till Sarvträsk. Dagvattendamm anläggs		10
Projekt-/byggledning			7,5
Summa			30

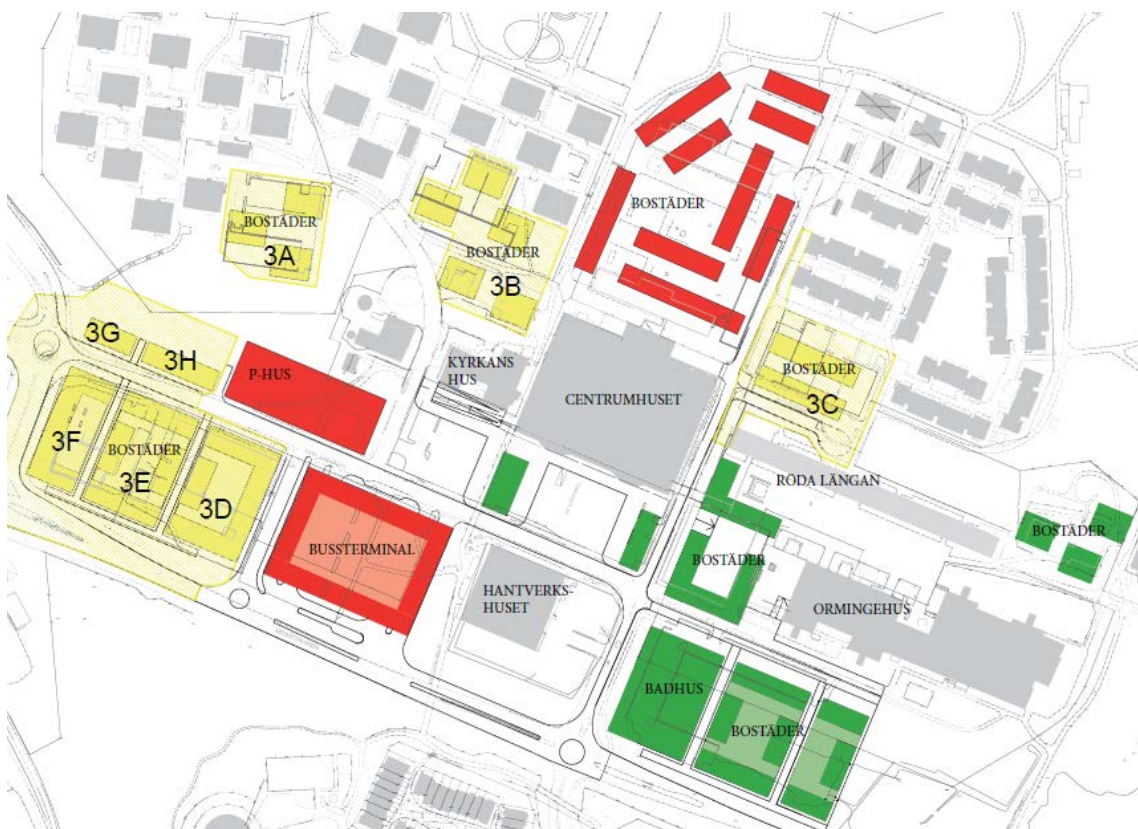
Denna etapp innebär ett positivt saldo om i storleksordningen 55 miljoner. Osäkerhet +/- 25 miljoner

4.4 Etapp 3, år 5 - 20

För att genomföra byggnation föreslagen i denna etapp förutsätts att olika verksamheter flyttas alternativt att markparkering tillhörande befintliga kvarter förädlas.

Om överenskommelse kan träffas om flytt av Toyota och Q 8 så kan exploatering ske av tomterna i den södra delen av Orminge centrum, på båda sidor om Kanholmsvägen. Dvs. inom kvarteren 3 D, 3 E, 3 F, 3 G, 3 H, 3 I. Utbyggnaden av kvarter 3 I är osäker med hänsyn till närheten till värmecentralen och har ej inräknats. Totalt bedöms ca 230 bostäder kunna tillkomma i denna etapp, varav ca 155 bostadsrätter och 75 hyresrätter.

Om bef. parkeringsplatser konverteras till bostäder, 3 A och 3 B och 3 C 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 från dessa exploateringar har därför inte kalkylerats in vare sig i grundförslaget eller i detta alternativförslag.



Intäkter från exploateringarna har grovt bedömts till;

Tomt	Exploatering BTA (kvm)	ljus	Intäkt per kvm (kr)	Intäkt (miljoner)
Kvarter 3 H, 3 E, 3 D	16 400 Bostadsrätter		4 000:- Utsprängning av berg måste ske, därför en osäkrare intäkt	66
Kvarter 3 F, 3 G Kommunal mark	7 500 Hyresrätter		2 000:- Utsprängning av berg måste ske, därför en osäkrare intäkt	15
Övriga tomtytter inom Orminge centrumområdet 3 A, 3 B och 3 C Privat mark	17 000 Bostadsrätter		Osäkra intäkter på grund av byggnation på bef. p-däck mm	
Summa				81

Kostnaderna har grovt bedömts till;

Åtgärd	Omfattning	Övriga förutsättningar	Kostnader (miljoner)
Avveckling av Q8	Rivning och sanering av tomt	Marklösen 15 milj.	30
Avveckling av Toyota	Rivning och sanering av tomt	Marklösen 15 milj.	30
Upprustning av Mensättravägen, Kanholmsvägen och rondell mm			18
Projekt-/byggledning			8
Summa			86

Denna etapp innebär ett saldo om i storleksordningen – 5 miljoner. Osäkerhet +/- 35 miljoner

5 Cashflow

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

Ettapp	In-/ut täkt	Saldo	Kalkylrisk
0	-5	- 5	
1	-90	- 95	+/- 70
2	55	- 40	+/- 25
3	-5	- 45	+/- 35

Denna genomförandeanalys bygger på en hel del relativt osäkra antaganden.

Innan man beslutar sig för att gå vidare bör man genomföra de analyser som angivits under avsnitt 3 och för att minska dessa osäkerheter.

Åtgärder som ligger långt fram i tiden och som kräver mer omfattande projektering innebär en kalkylmässig osäkerhet. Kalkylrisken för mer osäkra intäkter respektive kostnader har beräknats med +/- 20 %.

Sammantaget innebär det en sammantagen kalkylrisk om +/- 130 miljoner vilket gör att slutligt saldo bedöms ligga inom spannet + 85 till – 175 miljoner kronor.

Om ledningar i gatumark behöver byggas om så kommer dessa kostnader att tillkomma.