

# ORMINGE CENTRUM

FÖRDJUPAD STUDIE - UNDERLAG FÖR REVIDERING AV PLANPROGRAM



# MEDVERKANDE

## BESTÄLLARE

NACKA KOMMUN

Pia Ström Sjöberg

Andreas Totschnig

Elisabeth Rosell

Mahmood Mohammadi

Marianne Möller

## STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK

Roland Wisborn

Anders Björlinger

## KONSULTER

### STRUCTOR

Per Fladvad

Peter Stenberg

### RUNDQUIST ARKITEKTER AB

Henrik Rundquist

Anna Undén

Ivo Lejon

Johan Kronberg

### TRIVECTOR

Malin Gibrand

### EXPERIAN

Michael Simonsson

Björn Larsson Gerdén

# INNEHÅLL

## INLEDNING

### FÖRDJUPAD STUDIE -

### UNDERLAG FÖR REVIDERING AV PLANPROGRAM

## I - ANALYS/PROGRAM

### MARKNADSANALYS

SWOT-ANALYS

MÅLBILD

BYGGSTENAR

## II - ALTERNATIV

### MÖJLIGA PLACERINGAR

ALTERNATIVSKISS - FAS 1

ALTERNATIVSKISS - FAS 2

ALTERNATIVSKISS - FAS 3

## III - FÖRSLAG

### KNUTPUNKT BOO

STEGVIS UTBYGGNAD

EXPLOATERINGSKALKYL/BEDÖMNING

## BILAGOR

Experian: Utveckling av Orminge Centrum

En nulägesanalys av Orminge med omnejd

Trivector: Den goda bytespunkten

Structor: Kalkyl





## FÖRDJUPAD STUDIE - UNDERLAG FÖR REVIDERING AV PLANPROGRAM

Nacka kommun har tagit fram ett detaljplaneprogram för Orminge Centrum. Programmet beskriver framför allt var kompletterande bostadbebyggelse kan bli aktuell, förslag till nya gatusträckningar, en utredning om eventuell flytt av folkets hus och en utveckling av nuvarande bussgata till bussterminal.

Planprogrammet återremitterades dock i Miljö- och stadsbyggnadsnämnden den 19 maj 2010, eftersom politikerna ansåg att framför allt trafiksituationen med ny bussterminal och förbättrad infartsparkering behövde belysas bättre, med redovisande av en konkret lösning.

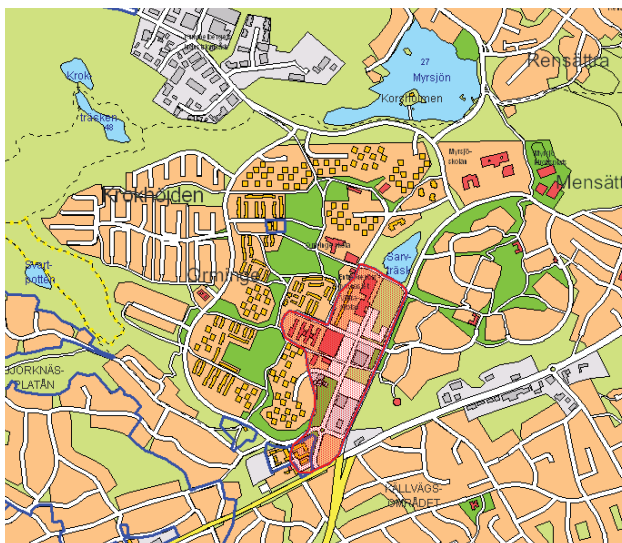
Structor fick hösten 2010 i uppdrag av Nacka kommun i samarbete med Storstockholms Lokaltrafik att utreda möjligheter till framtida nyttjande av mark för bussterminal och infartsparkering samt nya byggrätter i anslutning till Orminge Centrum i en fördjupad studie.

Syftet med studien är att bearbeta innehållet i planprogrammet utifrån återremissen, och vidareutveckla och fördjupa målbilden för ett nytt Orminge Centrum. I studien utreds hur Orminge Centrum kan utvecklas med utgångspunkt i att en kollektivtrafiklösning integreras med framtida exploatering och utveckling av ett stadsdelscentrum.

De fördjupade studierna har inneburit en betydande omarbetning av planprogrammet för de centrala delarna av Or-



OMSLAG DETALJPLANEPROGRAM



ORMINGE OCH PLANOMRÅDET I DETALJPLANEPROGRAMMET

minge. Framtaget förslag bör därför ligga till underlag för en revidering av planprogrammet i dessa delar.

### Arbetsprocess: fas I - II - III

Den fördjupade studien är indelad i tre faser. I ett första analyskede studerades dagens Orminge och krav och programförutsättningar slogs fast. En marknadsanalys av närområdet Boo utgjorde underlag för bedömningen av Orminge Centrums utvecklingsmöjligheter, i relation till hela Nacka kommun och Storstockholm.

I arbetet ingick också en så kallad SWOT-analys där projektgruppen listat Centrala Orminges styrkor, svagheter samt möjligheter och hot för framtiden. Ormingerådet deltog i denna analys och gav värdefulla synpunkter. En målbild togs fram.

I en andra fas studerades ett flertal alternativa lösningar, främst olika varianter av bussterminalen. Centrala Orminge är en viktig knutpunkt i bussnätet, vilket gör att många linjer ska stråla samman i ett relativt litet centrum.

I den tredje fasen vidareutvecklades det alternativ som valts av projektets styrgrupp. Denna rapport sammanfattar studiens samtliga delar och presenterar det förslag den ledde fram till.



# I - ANALYS/PROGRAM

I det inledande analysskedet sammanställdes de tidigare utredningar som gjorts om Orminge centrum. Materialet kompletterades med synpunkter som kommit in från programsamrådet och ändrade ambitioner från SL angående behov och uppbyggnad av bytespunkten. Nacka kommun bidrog med prognoser om bostadbyggnad och befolkningsutveckling samt brottsstatistik.

I det inledande avsnittet beskrivs Orminge Centrum som plats. Studieområdet begränsas primärt till området öster och söder om centrumhuset och Ormingehus fram till Mensättravägen och Värmdövägen - se markerat område på sidan 7.

Planprogrammets förslag till bostäder väster om centrumhuset och Ormingehus är en förutsättning för studien, men har inte fördjupats. I studien jämförs dagsläget med siffror och uppskattningar gällande prognosåren 2020 respektive 2030.



UTÖVÄGEN IDAG

## TILLKOMST/HISTORIA

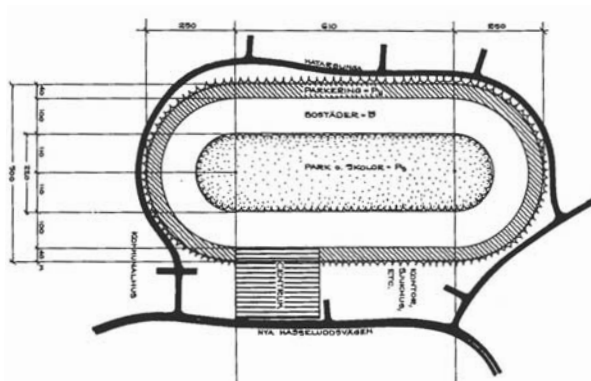
Västra Orminge byggdes 1967 – 1971 som ett av miljonprogramsområdena. Tankarna grundlades redan i S66-utredningen som gjordes av Boo landskommun, HSB Stockholm, Ohlsson och Skarne samt Jöran Curman arkitektkontor, vilka sedan även genomförde utbyggnaden.

Västra Orminge planerades för 9000 invånare, med 2600 bostäder, barnstugor och centrum. I området uppstod tidigt en gemenskapskultur och ett rikt föreningsliv.

Även för detta miljonprogramsområde fanns ursprungligen planer på tunnelbana, med ett mer koncentrerat centrum och högre exploatering i Östra Orminge för större befolkningsunderlag. Kommunreformen 1971, då Boo slogs ihop med Nacka, förändrade dock de politiska förutsättningarna och T-banan avstyrdes. I Östra Orminge på andra sidan Mensättravägen byggdes istället radhus.

I motsats till många andra bostadsområden från den här tiden byggdes i Orminge låga lamellhus och punkthus, grupperade runt den gröna kärnan (centrala parken), med syftet att bibehålla den kuperade skärgårdsnaturen. De karaktäristiska bostadshusen som har kallats "Sockerbitar", "Tågagnar" och "Småstadsidyll" tillverkades av prefabricerade omålade betongelement - med syftet att påminna om skärgårdskobbar.

Orminge centrum, som snarast ligger sidoordnat, fick en helt annan struktur. Byggnader, markparkeringar och naturmark är inordnade i en rutnätsplan, där flera av rutor-



SCHEMATISK PLAN ORMINGE UR S66-UTREDNINGEN

na/kvarteren är obebbyggda. Det offentliga rummet fylls främst av parkering och gatumark, medan park och torg saknas i de centrala delarna.

## KULTURMILJÖ

I Nackas kulturmiljöprogram (granskningshandling) framhålls bostadsområdet Västra Orminges karaktäristiska och tidstypiska utformning. Följande rekommendationer angående framtida eventuella kompletteringar och förändringar av området görs:

- Förhållandet mellan bebyggelse, grönstråk och naturmark respekteras.
- Nya byggnader anpassas till områdets lågskaliga, terränganpassade karaktär.
- Bostadshusens geometriska grundform och avskalade formspråk bevaras.



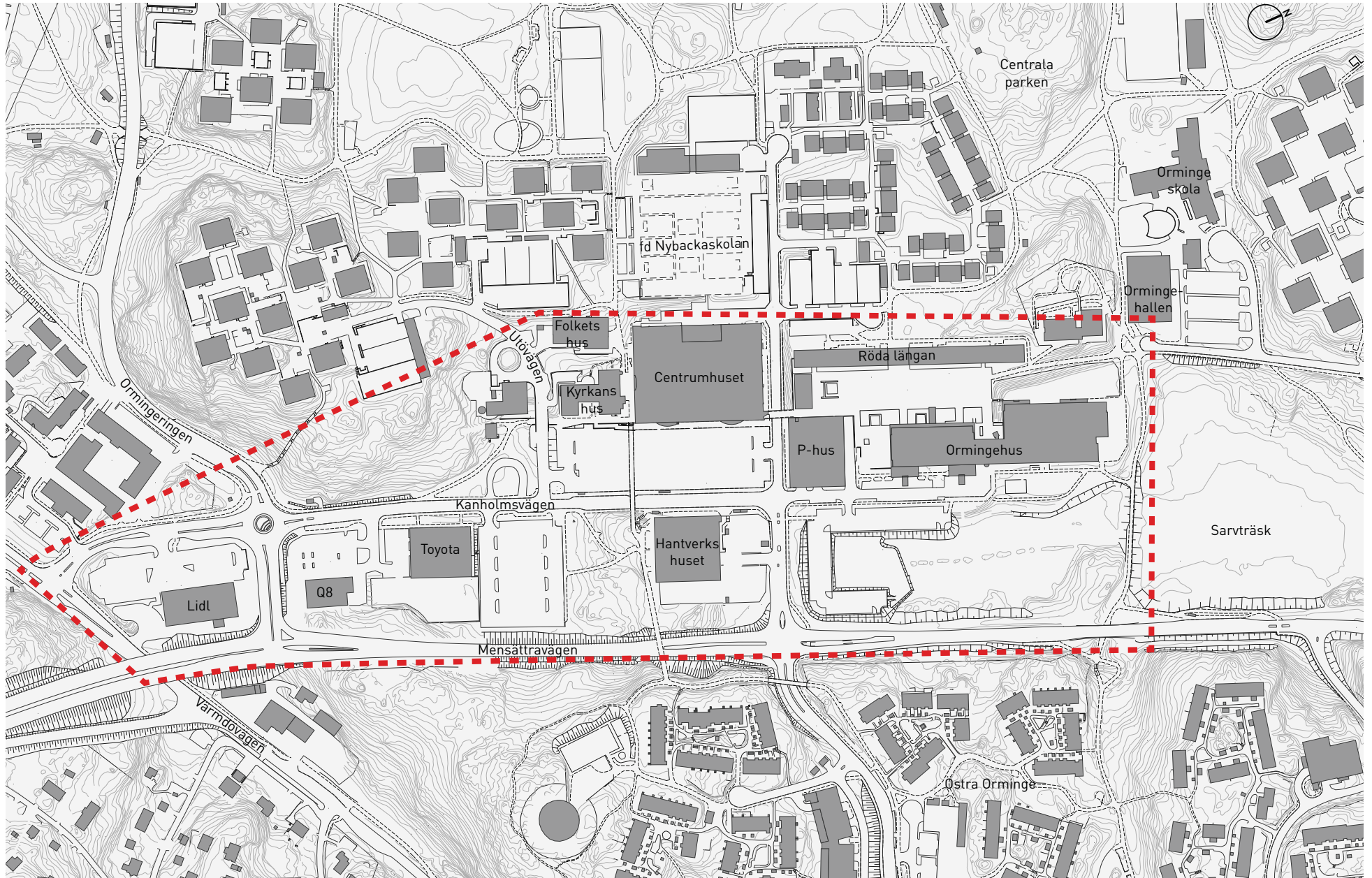
AVGRÄNSNING LOKALT INTRESSANT KULTURMILJÖ (UR NACKAS KULTURMILJÖPROGRAM)

## Konsekvenser för Orminge centrum

De nya bostäder som enligt programförslaget planeras väster om centrumhuset och Ormingehuset omfattas av Kulturmiljöprogrammets riktlinjer. Centrumområdet omnämns inte och gränsen för vad som anses lokalt intressant för kulturmiljövården dras mellan centrumhuset och bostäderna.

Följande antas i studien gälla för kulturmiljön i Orminge centrum:

- De centrala delarna av Orminge anses ej skyddsvärda av kulturmiljövården och kan därför förändras
- Den rutnätsstruktur som kan skönjas i gatanät och kvartersindelning bör förstärkas



ORMINGE IDAG OCH PRIMÄRT STUDIEOMRÅDE



## GATUSTRUKTUR

Den medvetet valda tidstypiska trafiksepareringen, med kringfartsleden Ormingeringen, säckgator och vändplaner, känns igen i den schematiska planen från S66-utredningen. Markparkeringen som i idealplanen utgör ett band mellan bostäderna och kringfartsleden bryr nu ut sig i centrum och kring grupperna av bostäder.

Gång- och cykelvägnätet är relativt väl utbyggt och trafiksepareringen möjliggör trafiksäkra rörelser. Avskildhet medför dock även otrygghet. Bra cykelförbindelser in till och genom/förbi centrum saknas, liksom säkra, välplacerade och kvalitativa cykelparkeringar. Centrum domineras av bilparkering.



PARKERINGEN FRAMFÖR CENTRUMHUSET (1970-TAL)



PARKERINGSUTBUD IDAG I CENTRALA ÖRMINGE

## PARKERING

Idag finns i centrum 320 parkeringsplatser vikta för infartsparkering. Behovet är enligt gjorda utredningar 400-500 platser. Det finns alltså för få platser för pendlare som vill byta bilen mot buss för resten av resan in till centrala Nacka eller Stockholm.

Utbudet av kundparkering täcker idag oftast behovet. Det finns 556 platser, främst på den stora markparkeringen framför centrumhuset. Besöksparkering i anslutning till olika målpunkter uppgår till 147 platser, de flesta vid Örmingehallen (norr om det centrala område som omfattas av vår studie). Sammantaget finns idag ca 600 platser för besökande och kunder.

Boendeparkering finns idag på kvartersmark. Tillkommande boendeparkering vid nybyggnation förutsätts lösas inom respektive fastighet.

Behovet av ytterligare parkering för besökande och kunder beror av hur centrum utvecklas. Större butiksytta kräver fler p-platser. I denna studie förutsätts att den kommersiella ytan förblir ungefärligen konstant, varför det framför allt är mängden infartsparkeringar som behöver öka. Tillkommande målpunkter i området kommer att kräva ytterligare parkeringsytta, vilket i första hand förutsätts lösas inom kvartersmark. Behovet av infartsparkering påverkas också av hur resandet med kollektivtrafiken utvecklas.

I tabellen nedan framgår den bedömning som gjorts av parkeringsbehovet i centrum för år 2020 respektive 2030. Som prövats med framgång i Sickla köp kvarter bör de framtida parkeringslösningarna bygga på samutnyttjande av kund-, besöks- och infartsparkering

	INFART	KUND+ BESÖK	TOTALT
IDAG	320	600	920
2020	500	700	1200
2030	750	800	1550

Med utvecklat **samutnyttjande** av kund/besöksparkeringar respektive infartsparkeringsplatser kan det tillkommande behovet av p-platser antas minska:

10% till 2020	1200 - 120 = 1080
20% till 2030	1550 - 310 = 1240

## KOLLEKTIVTRAFIK

Orminge är och kommer att vara en viktig bussbytespunkt i kollektivtrafiken för ostsektorn - se statistik nedan:

På- och avstigande i Orminge klockan 6-9

ÅR	PÅ	AV	START	SLUT	BYTE	ÖKNING(%)
2008	1115	703	672	260	443	-
2020	1258	911	688	340	570	+11%
2030	1642	1284	775	471	867	+34%

- 70 % tar sig till fots till bussterminalen
- Inom 400 m gångavstånd (320m fågelvägen) från Orminge busstation bor det år 2010 1408 personer

Med allt fler boende i upptagningsområdet bedöms antalet kollektivresenärer öka med så mycket som 34 % till 2030. En välfungerande knutpunkt ska då innehålla:

- 3 dubbelhållplatser i vardera riktning (å 42 m). Ett läge i vardera riktning ska rymma en 24 meters BRT-buss (å 47 meter)
- Avstigningshållplats för 2 bussar – ca 45 meter
- Reglerplats för 4 ledbussar – behöver ej finnas i direkt anslutning till hållplatserna.

Totalt innebär detta att det ska finnas plats för 14+4 ledbussar i terminalen, vilket är ytkrävande.



MARKPARKERINGEN MELLAN HANTVERKSHUSET OCH CENTRUMHUSET

### Tunnelbana

Redan när Orminge planerades på 60-talet fanns tankar på tunnelbaneförbindelse. I Nackas nya översiktsplan skrivs: "Om översiktsplanens andra strategier ska vara genomförbara krävs en utbyggnad av tunnelbanan. Det gäller särskilt förtätningen av Sicklaön och utvecklingen av Orminge centrum."

SL uttrycker dock för närvarande att någon tunnelbana inte kommer att byggas till denna studies prognosår 2020 eller 2030. Efter 2030 kan det bli aktuellt. Idag saknas underlag för val mellan eventuell T-bana i tunnel eller ytläge. Förslag till ny bebyggelse ska därför inte omöjliggöra något av alternativen.

### BRT

Ett kapacitetsstarkt alternativ till spårbunden kollektivtrafik är så kallad BRT (Bus Rapid Transit). En BRT-linje går på reserverat körfält och ges prioritet i korsningar för hög framkomlighet. Det saknas beslut om införande av en BRT-linje mellan Orminge C och Arninge (vilket är en utredd sträckning). För att inte omöjliggöra ett införande i framtiden har en förutsättning vid utformningen av bussterminalen varit att den ska kunna trafikeras av BRT-fordon. Det har inneburit att vissa av terminalens hållplatslägen dimensionerats för att ta emot ca 24 m långa dubbeldade bussar, och placerats för att ge en smidig resväg för en vändande BRT-linje. Oaktat om en BRT-linje till Orminge kommer till stånd eller ej ger utformningen goda förutsättningar för dagens stombusstrafik att utvecklas och vid behov trafikeras med dubbeldade bussar.

Placeringen av en ny kollektivtrafikknutpunkt är en viktig parameter i utvecklingen av Orminge Centrum. En placering i centrum har många fördelar:

- Gena tillfarter för korta körvägar till, från och inom terminalen - går åt mindre tid och bränsle
- Central placering av knutpunkten för korta gångavstånd för resenärer - attraktivare kollektivtrafik - hög tillgänglighet
- Integration med centrum vinner såväl kollektivtrafik som centrum på

Förslag ska gå att kombinera med en framtida tunnelbanestation alternativt utbyggnad av BRT.

## SÄKERHET, TRYGGHET OCH TRIVSEL

Säkerhet och trygghet kan dels vara något faktiskt, baserat på statistik, dels en upplevd känsla. Västra Orminge är jämfört med likvärdiga områden ett relativt lugnt område, statistiskt sett.

Separering av skyddade och oskyddade trafikanter ger färre möjliga kollisionsplatser i Orminge Centrum. Gatunätet är samtidigt utformat till fördel för de motorburna trafikanterna genom sin storskalighet kombinerat med fåtalet passager för oskyddade trafikanter. Där gång- och cykelpassager eller övergångsställen finns är de oftast utformade på de skyddade trafikanternas villkor och hastighetssäkrande åtgärder saknas.



SKADEGÖRELSE ÄR VANLIGAST FÖREKOMMANDE BROTT I ORMINGE

Den omfattande busstrafiken med stort antal oskyddade trafikanter i rörelse på väg till, från och mellan bussar, tillsammans med en trafikmiljö anpassade efter de motorburna trafikanterna utan säkra gångpassager, ger en låg trafiksäkerhetsstandard. Det saknas dock tillförlitlig olycksstatistik som styrker att trafikmiljön resulterat i fler trafikolyckor till följd av den låga standarden.

Eftersom Kanholmsvägen är reserverad för busstrafik förekommer enligt tidigare utredningar smittrafik över den centrala parkeringsytan till och från Edövägen. Detta är ett problem som leder till att olycksrisker skapas, då genomfartstrafik och söktrafik blandas. Infarten till parkeringen är också dåligt utformad, liksom korsningen Edövägen/Kanholmsvägen med skymd utfart från parkeringshuset.

Funktionssepareringen med boende skilt från centrum leder också till att de centrala delarna efter stängningsdags töms på människor. Öde områden leder till otrygghet. Sidoordnande av gång- och cykeltrafik kan vara en trafiksäker lösning, men avskilda passager kan också upplevas otrygga. Viktigt för att motverka dessa känslor är att miljön är välbelyst och att orienterbarheten underlättas med tydlig skyltning. Brottbelastningen i Orminge i består främst av klotter och störningar på allmän plats.

Otrygghet och brottslighet kan till viss del byggas bort med strukturella förändringar. Säkerhet och trygghet bör förbättras genom:

- Tryggare passager för oskyddade trafikanter, bättre hantering av biltrafikflöden och prioritering av kollektiv-, gång- och cykeltrafikanter
- Mer verksamhet och framförallt boende i centrum
- Välbelysta och lättorienterade kvarter, välskyltat centrum ökar tryggheten

## BOSTADSBYGGANDE

Kommundelen Boo växer snabbt och nya områden planeras exempelvis i Tollare. De närmaste åren kommer 250 – 300 småhus per år att tillkomma i kommundelen. De inflyttande utgör en potentiell utökad köpstark kundgrupp för handel och verksamheter i centrum - utöver de som bor inom gångavstånd.

I planprogrammet för Orminge Centrum skisserades omkring 130 lägenheter i flerbostadshus på Nybackaskolans gamla tomt (som nu används som infartsparkering), samt totalt 400 lägenheter i flerbostadshus vid Ormingehus. Planerad byggstart för dessa projekt är tidigast 2013.

I planprogrammet föreslogs därutöver bostäder på flera tomter i närheten av befintlig bebyggelse, totalt ca 650 nya lägenheter. I denna studie förutsätts att de hittills planera-



de bostäderna utgör ett minimum, och att ett centrum med god kollektivtrafikförsörjning på litet avstånd från centrala Nacka och Stockholm skulle kunna utgöra en attraktiv bostadsort för betydligt fler människor än idag. Hur många bostäder som är aktuellt att bygga beror av hur resten av centrum formas - se förslag.

Ett tryggt centrum kräver bostäder närmare de centrala delarna för befolkning av gaturummet under en längre tid av dygnet. Marknadsundersökningen (se Experians rapport) pekar på en potentiell efterfrågan av boende i bostadsrätt samt bostäder för såväl äldre som yngre.

I rapporten har även planerad bebyggelse på Nybackatomten och invid Ormingehus liksom övriga föreslagna bostadslägen i planprogrammet lagts in på planer och i 3d-bilder. Dessa delar har dock inte studerats närmare. Fokus ligger i centrum.

Tillkommande bostäder i Orminge bör:

- Ligga i centrum och nära kollektivtrafikförbindelser för hög attraktivitet samt bidra till att befolka de centrala delarna - göra dem tryggare
- Bredda utbudet av boendeformer och boendestorlekar
- Erbjuder unga och gamla attraktiva/anpassade bostäder nära tidigare hem (i villor på Boo-landet)

## GEOTEKNIK OCH LEDNINGSSTRÅK

Marken i centrumområdet ligger lågt i förhållande till bostäderna uppe på berget. I Sarvträskis förlängning söderut mot centrum är det sankt. Kompletterande geologiska undersökningar har ej utförts inom ramen för denna studie.

Mediastråk/vattenledningar är som synes av bilden nedan främst koncentrerade till vägkanter och utmed gång- och cykelstråk. En huvudvattenledning från vattentornet i Östra Orminge korsar området. Huvudstråket utmed Kanholmsvägen ska inte behöva förändras på grund av centrumombyggnaden.



VATTENLEDNINGSSTRÅK

Även elledningsstråk finns i området och planer finns på att markförlägga de luftledningar som går genom Saltsjö-Boo. Arbeten med elomläggningar antas dock kunna samordnas utan större konsekvenser för planeringen.

Slutsats beträffande ledningsstråk i centrala Orminge:

- Planerade centrumförändringar bör i största möjliga utsträckning undvika att påverka huvudstråk i Kanholmsvägen
- I övrigt kan omläggningar krävas för att idag obebyggda kvarter ska kunna exploateras

## FASTIGHETSÄGANDE

Marken i centrum ägs av ett antal privata fastighetsägare samt Nacka kommun. Den splittrade ägarbilden har bidragit till svårigheter att genomföra förändringar. I denna studie har kontakter tagits med några av de större centrala markägarna. I det fortsatta arbetet är avsikten att bredda denna dialog.

Centrumhuset: Atrium Ljungberg AB

Ormingehus + p-hus: Linden & Lovén Holding AB

Hantverkshuset: TTL Finans AB

Panncentralen: Birka Värme Stockholm AB

Kyrkans hus: Boo församling/Svenska kyrkan

Boo folkets hus: kommunal mark

Toyota: Fastighetsbolaget Brunnsvägen 35 AB

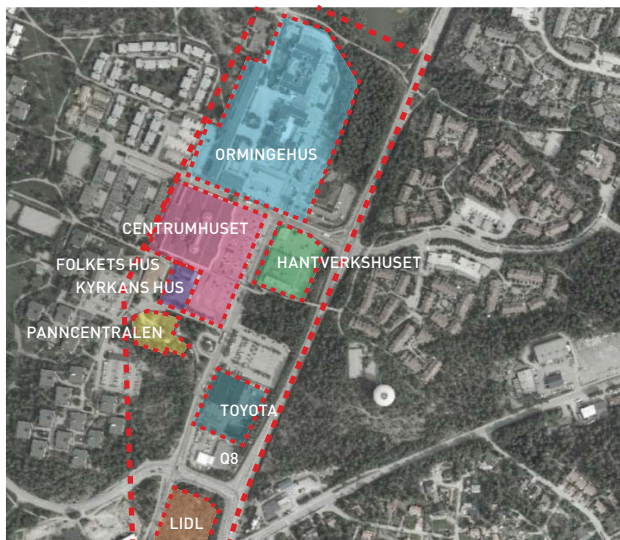
Q8: kommunal mark (arrende)

Lidl: Lidl Sverige KB

Mark inom uppdragsområdet i Orminge centrum utan färgmarkering ovan är i kommunal ägo. Förutom gatumark innefattar detta kullen söder om Hantverkshuset och infartsparkeringen samt en del av den låglänta marken mellan Edövägen och Sarvträsk. Väster om Kanholmsvägen, söder om panncentralen finns också ett skogsparti i kommunal ägo. Utanför det primära studieområdet finns också före detta Nybackaskolans tomt som ägs av kommunen.

### Hyresgäster och verksamheter

I centrumhuset som ägs av Atrium Ljungberg AB, finns 26 butiker som omfattar dagligvaruhandel och service. Här finns exempelvis en livsmedelsbutik (Coop Extra 4500 m<sup>2</sup>),



SPLITTRAT FASTIGHETSÄGANDE I UPPDRAGSOMRÅDET

en blomsteraffär, en leksaksbutik, några klädbutiker, två banker och ett postkontor, bibliotek, systembolag samt närpolis kontor.

Fastigheten renoverades och byggdes om på 90-talet, då utomhuspassagen på övre planet gjordes om till uthyrbar yta. Den totala butiksytan är nu 10600 m<sup>2</sup>.

Ormingehus, Röda längan och gårdsmarken mellan dessa samt marken där parkeringshuset i hörnet mot Edövägen/Kanholmsvägen står ägs av Linden och Lovén Holding AB. Ormingehus (före detta Boo Sjukhus) innehåller en stor vårdcentral, folk tandvård mfl. vårdinrättningar (ca 4100 m<sup>2</sup>), skolor och förskolor (ca 4300 m<sup>2</sup>), Friskis och Svettis, några restauranger och ytterligare mindre kontor/butiker.

Totalt finns ca 16500 m<sup>2</sup> uthyrningsbar yta i fastigheten. Röda längan innehåller framför allt mindre lägenheter. Linden och Lovén Holding önskar exploatera sin fastighet med ytterligare 25000 m<sup>2</sup>, främst bostäder. Då skulle det nuvarande parkeringshuset rivas.

I Hantverkshuset, som ägs av TTL Finans, återfinns bland annat en större livsmedelsbutik. Totalt innehåller byggnaden ca 5000 m<sup>2</sup> uthyrningsbar yta. Nere vid Värmdövägen finns en Toyota-bilhall och en relativt nyetablerad Lidl.

Fastigheterna i Orminge har ett flertal ägare och där finns ett varierat utbud av butiker och verksamheter.

- En tydlig friskvårds/sportprofil kan skönjas
- Kompletterande verksamheter kan vara en gör-det-självbutik eller en sportbutik - se följande marknadsanalys
- Någon större utbyggnad av Orminge som kommersiellt centrum i konkurrens med Sickla köp kvarter Nacka Forum mfl. bedöms inte som aktuellt

## MARKNADSANALYS

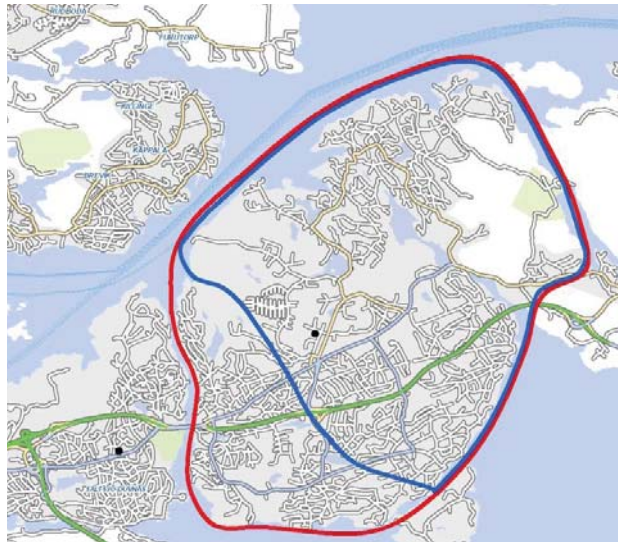
Experian har inom ramen för denna studie genomfört en marknadsanalys av Boo, för att utröna vilken kommersiell potential som finns i Orminge centrum och den omgivande kommundelen. I ett första skede gjordes en bedömning av primärt respektive sekundärt influensområde, se kartbild här intill. I studien har statistik sammanställts för att ge en socioekonomisk bild av området. Nedan följer en sammanfattning av resultatet. För ytterligare fördjupning hänvisas till Experians rapport.

### Befolkningssammansättning

Det analyserade upptagningsområdet har en totalbefolkning på drygt 27 000 individer och av dessa är ungefär 20 000 över 16 år. Bryter vi ner detta på antal familjer ser vi att antalet är nästan 11 800. Åldersfördelningen i området visar på hushåll klassade som barnfamiljer med en stor andel i åldern 35-49 år samt 0-19 år. Även familjestrukturen visar en tydlig överrepresentation av barnfamiljer där "Giftn eller sambos med barn" är överrepresenterade gentemot jämförelsebaserna (Nacka kommun & Stockholms län). Det finns en stor andel "Familjer utan barn", även om denna andel är underrepresenterad, och denna grupp kan tänkas innehålla par som i sinom tid kommer skaffa barn. Det här tillsammans med den större andelen barnfamiljer leder till ett ökat behov av barnanpassade boenden samt service och kommunikation.

### Boendeform

Området består till största del av "Småhus med äganderätt" och därefter "Flerbostadshus". Boende i bostadsrätts-



PRIMÄRT OCH SEKUNDÄRT STUDIEOMRÅDE: DELAR AV BOO

lägenhet är starkt underrepresenterat i området och står för endast 17 % av hushållen. Vid ett framtida bostadsbyggande bör man ta hänsyn till hur upptagningsområdet ser ut idag och anpassa det efter de boendets preferenser. Som ett exempel kan man fundera kring utbudet av bostadsrättslägenheter är tillräckligt stort eller har rätt utformning. Då området innehåller en stor andel småhus ägs även en del av dessa av äldre personer som tids nog inte vill eller kommer kunna bo kvar. För att dessa ska kunna bo kvar inom området krävs det att utbudet av alternativa boenden är tillfredsställande.

### Socioekonomi

Den socioekonomiska statusen är hög inom området, där gruppen med hög disponibel inkomst är klart överrepre-

senterad. De finansiella tillgångarna är goda även om de inte utmärker sig som mycket stora. Dock är de reala tillgångarna mycket goda och detta är till stor del kopplat till deras boende. De socioekonomiska aspekterna kan kopplas samman och förklara området utifrån köpkraft, vilken är mycket god.

Orminge är centrum i Boo kommun del som kännetecknas av:

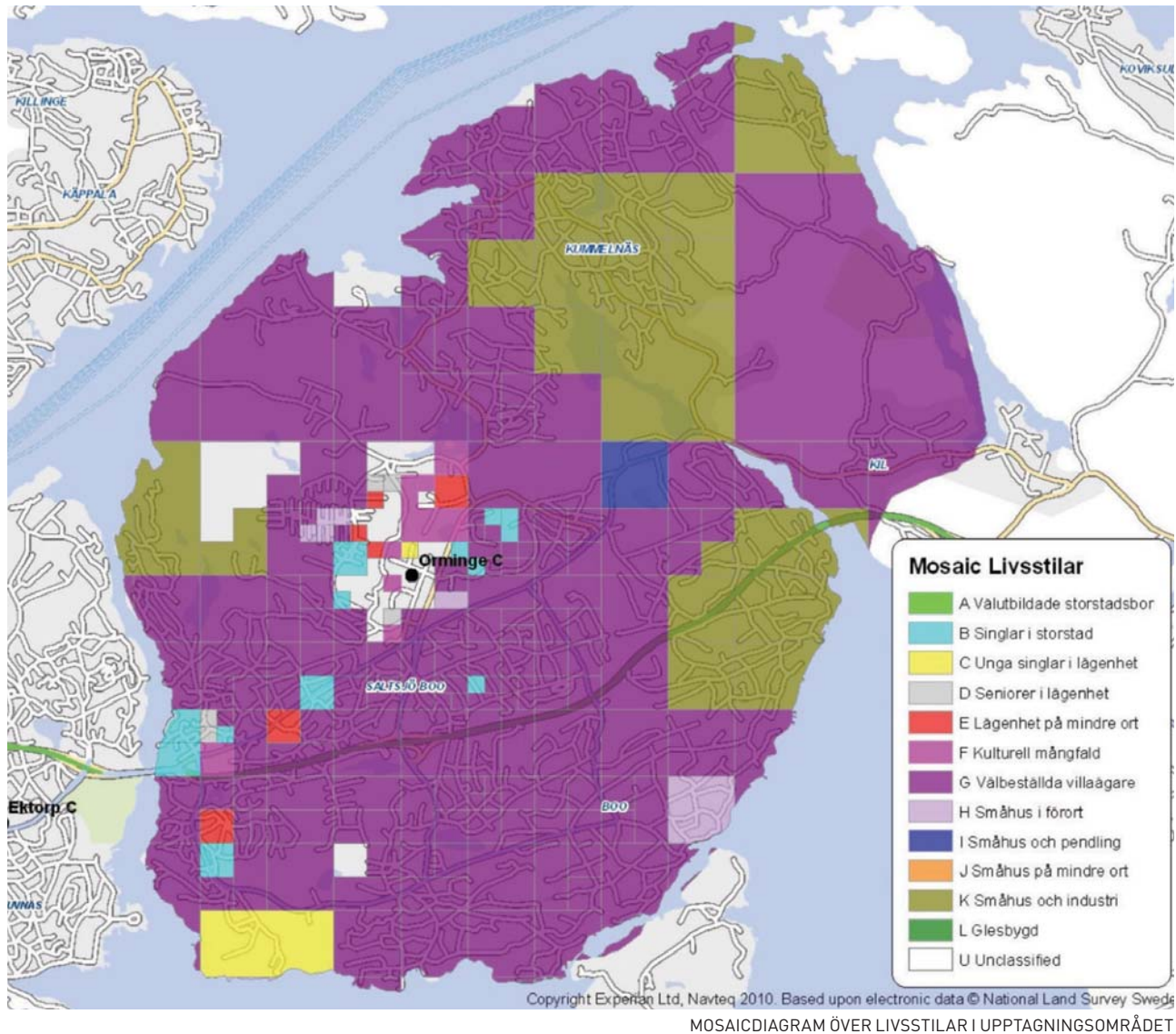
- Fler barnfamiljer än Nacka/Stockholm generellt
- Till största delen småhus, därefter flerbostadshus
- Behov av bostadsrätter och boende för äldre och yngre
- Klar överrepresentation av höginkomsttagare och stark köpkraft

### "Mosaic"

Utifrån data rörande sociodemografi, socioekonomi och inflyttare granskades hela området och genom ett sk Mosaic-diagram (Experians livsstilsklassificeringssystem baserat på statistik) visas de boendes intressen och levnadsvanor.

I diagrammet syns tydligt vilka Mosaicgrupper som präglar området. Framförallt är det **G Välbeställda Villaägare** som befolkar området tillsammans med **B Singlar i Storstad**, **F Kulturell Mångfald** samt **K Småhus och Industri**. De områden som klassificeras som K är i många fall under detaljplanläggning och kan sannolikt bli klassificerade som G-områden i framtiden med hänsyn tagen till vilka som kan tänkas bygga hus och flytta dit. Detta kommer statusmässigt stärka området ytterligare.



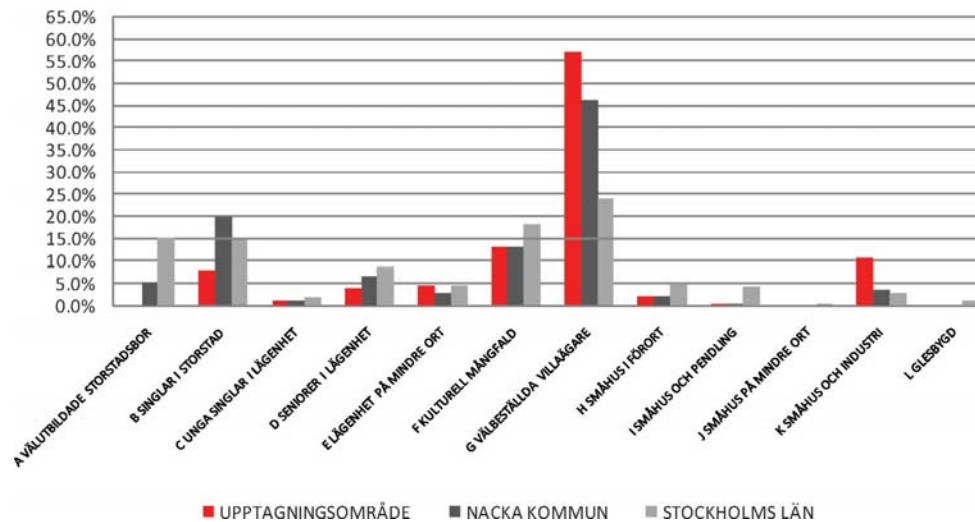


MOSAICDIAGRAM ÖVER LIVSSTILAR I UPPTAGNINGSMRÅDET

G-gruppen har bl.a. ett starkt intresse för ny teknik, näringslivsfrågor och konsumerar mycket sportartiklar till barnen. De mest centrala delarna kring Orminge Centrum klassificeras till stor del av F-gruppen vilken är relativt konsumtionssvag och har intressen kopplade till film och skönhetsvård. Önskar man attrahera en mer konsumtionsstark grupp kan en omvandling av området erfordras. Idag består det av en större andel hyresrätter och området i sig upplevs inte som upplyftande.

Fokusering på att skapa förnyade bostadsområden i form av exempelvis bostadsrätter samt en förnyelse av områdets utseende - ökad attraktion - skulle på sikt kunna attrahera mer socioekonomiskt starka grupper och stärka konsumtionen i närområdet.

- Den köpstarka mosaic-gruppen G välbeställda villaägare dominerar Boo
- I Orminge centrum dominerar den relativt konsumtionssvaga F-gruppen kulturell mångfald
- Centrum kan utvecklas för att attrahera även de konsumtionsstarka grupper som bor i den närmaste omgivningen



POTENTIELL KONSUMTION / MOSAICGRUPP (DIAGRAMMET ÄR BASERAT PÅ TOTALBEFOLKNINGEN I DET REDUCERADE OMRÅDET)

### Potentiell konsumtion

Den potentiella konsumtionen i området är baserad på ett något mindre upptagningsområde (primärområdet ovan) där de sydligaste och sydvästliga delarna tagits bort. Området minskar nu sin andel av G-gruppen även om det är marginellt samtidigt som F-gruppen ökar. Den totala potentiella konsumtionen i det reducerade upptagningsområdet uppkommer till nästan 1 miljard kronor relativt det totala upptagningsområdet som har en potentiell konsumtion på dryga 1,4 miljarder kronor.

De varugrupper som efterfrågas något mer relativt jämförelseområden är "DIYS" (gör-det-själv-varor) och "Leksaker". Efterfrågan av DIYS-varor är framförallt vanligt bland villaboende och leksaker är naturligt kopplat till barnfamil-

jerna. Förutom de indexerat utmärkande varugrupperna bör man vidare se till de grupper som är närvarande i området och deras preferenser. Här kan vi enligt tidigare se att man har intressen och konsumtion kopplat till bl.a. sport. Rekommendationen för en utveckling av handeln, för att attrahera de mer köpstarka målgrupperna, är att exempelvis öppna ett Clas Ohlson samt en etablerad sportbutik.

Exempel på kompletterande handel som kan attrahera villaboende i närområdet är

- gör-det-själv-butik
- sport- och fritidsutrustning

### Flyttningar

Sett till flytta in och ut från upptagningsområdet har vi under åren ett tillskott på 7 %. Av de som flyttar in till området kommer den största andelen från Stockholms kommun.

Av det totala antalet flyttare in till området är en stor andel mellan 20-39 år samt 0-4 år. Detta visar på en stor andel småbarnsfamiljer. Vidare kan vi även säga att åldersspannet 20-24 år visar på en stor del som precis flyttat hemifrån alternativt singlar utan barn som flyttar ihop för första gången. Bland de som flyttar ut från upptagningsområdet flyttar de på liknande sätt som inflyttarna, nämligen till Stockholms kommun samt Nacka och Värmdö kommun. Åldersfördelningen skiljer sig dock jämfört med inflyttarna där vi nu ser en liten andel barn och ungdomar samt en allt mindre andel i åldersspannet 30-39 år. Utifrån Mosaic ser vi socioekonomiskt och konsumtionsmässigt starka grupper som flyttar in med A-, B- och G-gruppen i topp.

## SWOT-ANALYS

För att definiera viktiga frågor för Orminges utveckling har en så kallad SWOT-analys genomförts i projektgruppen, där områdets styrkor, svagheter, hot och möjligheter listats (SWOT=strengths, weaknesses, opportunities, threats). Orminges föreningsliv representerade av Ormingerådet har fått lämna synpunkter.

I centrala Orminge finns såväl hög potential för positiv utveckling som slående svagheter idag. Nedan sammanfattas de punkter som kommit fram i SWOT-analysen, som sedan utgjort underlag för en målbild.



TIDIGT ETT STARKT FÖRENINGSLIV (ORMINGEKARNEVALEN 1981)

## Styrkor

- Rikt föreningsliv sedan starten via kyrkan, Folkets hus, Ormingerådet, Friskis & Svettis, dans & teater, musikföreningen Ormen...
- Ormingeandan – starkt lokalt engagemang och köptrohet
- Ormingekarnevalen och liknande kulturaktiviteter
- Väletablerat kommundelscentrum – köpkraft 1,4 miljard med mångsidigt och brett serviceutbud
- Gott om parkeringsplatser för handel
- Bra kollektivtrafikutbud (i form av många busslinjer) och hög kollektivtrafikandel (av antalet resor)
- Planstrukturen med kvartersstruktur i centrum och god koppling till bostadsdelar, en central park, Sarvträsk mfl. grönområden
- Generellt låg/tät bebyggelse – goda möjligheter att förtäta/komplettera
- Befolkningstillväxt



MARKPARKERING, BRISTANDE SKÖTSEL, GLEST OCH TOMT

## Svagheter

- Trist och slitet – ingen positiv klang
- Bostäder saknas i centrumkvarteren
- Otrygghet i centrum – främst efter stängningsdags
- Saknar torg – mötesplats utomhus i centrum, vilket leder till mestadels inomhusaktiviteter – ont om synligt liv
- Byggnader slutna mot offentliga rummet



- Splittrat centrum – kommersiellt , kommunal/ kulturell service, park på fel ställe
- Upplösta uterum – spretigt, glest – stora ytor markparkering centralt
- Komplicerad tillgänglighet – trafikrisker – undermålig busshållplats (låg standard)
- Gc-stråk planskilt – otydlig struktur, genomgående stråk saknas, centrum är inget nav
- Eftersatt underhåll , snöröjning, skyltning och belysning
- Låg kvalitet på bussterminalen – saknar cykel-parkeringsplatser och tillgängligheten är dålig
- För lite infartsparkering

### Möjligheter

- Markttillgång i de centrala delarna för kompletterande bebyggelse, mycket kommunal mark
- Bra kvartersstruktur som kan vidareutvecklas
- Vilja till utveckling, konkreta planer och projekt: Bad/frisksportcentrum (kommunen)  
Ny bytespunkt (SL)  
Musikens hus (folkets hus)  
Bostadsutbyggnad (ett antal fastighetsägare)
- Utveckling av handeln – några fler magneter
- Fler och samnyttjade parkeringsplatser
- Behov av bostäder för senior och ungdom
- Utveckla aktiviteter – idrott, kultur, mat/serveringar
- Finns åtgärder som kan utföras direkt, t.ex. ny belysning
- Arbetsättet - att få med alla i processen, fastighetsägare, kommunen, SL, boende, föreningar

### Hot

- Inget händer; splittrad ägarbild, förändringsrädsla, pengar eller finansiering saknas
- Konkurrens med andra centra
- Inget "draglok" i förändringsprocessen – kommunen måste ta en aktiv roll



UTOMHUSAKTIVITETER



ORMINGE LEVER!

## MÅLBILD: KNUTPUNKT BOO

Målbilden för det förnyade Orminge Centrum är att utvecklas från ett slitet förortscentrum till ett tryggt och levande stadsdelscentrum. Nya Orminge ska vara en naturlig mötesplats – för umgänge, inköp, aktiviteter för boende i Boo, en god och trygg centrummiljö och inte minst kompletterat med attraktiva bostäder i ett livfullt centrum. Centrum ska vara en knutpunkt för Boo och en högkvalitativ kollektiv bytespunkt.

Det nya centrum ska präglas av transparens och tillgängliga, synliga aktiviteter ute och inne. Här ska finnas mötesplatser för alla åldrar och ett stadsrum i mänsklig skala. Handeln kompletteras mer med kvalitet än

kvantitet – magneter som drar fler kunder kompletterar dagens utbud.

Den friskvårdsprofil som redan finns i Orminge med vårdcentral och Friskis och Svettis förstärks med mer sportmöjligheter, framförallt utomhus. Kulturutbudet med Kyrkans hus, dans och körer ges möjlighet att utöka sina domäner och verksamheter.

### Målbild Knutpunkt Boo:

- Slitet förortscentrum blir tryggt och levande stadsdelscentrum
- Blandat innehåll med boende i de centrala delarna
- Aktiviteter och mötesplatser både ute och inne
- Utveckla utifrån närheten till kollektivtrafiken

## BYGGSTENAR

Målbilden för det nya Orminge har konkretiserats i följande byggstenar:

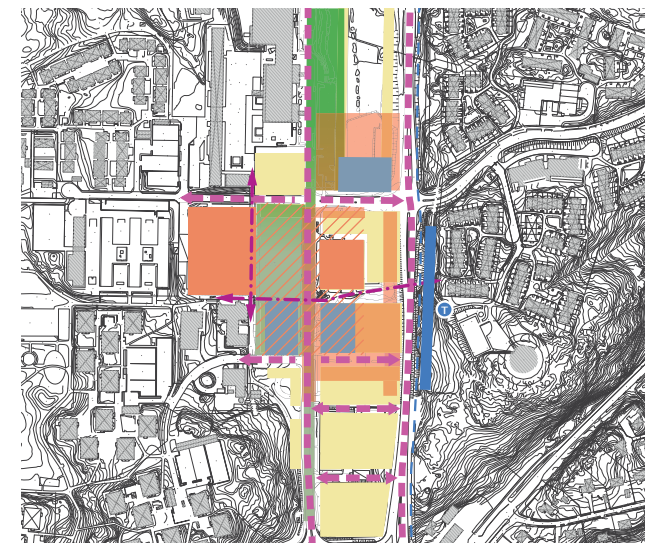
- **TORG:** Avgränsat offentligt uterum och mötesplats med torghandel och caféer
- **HÄLSOKLUSTER:** Idrott, bad, idrottens hus, spontan-sport/streetaktiviteter, eventuell ishall (konståkning)
- **INTEGRERAD BYTESPUNKT** som del av staden – effektiv funktion och god komfort
- **FÖRSTÄRKT STADSSTRUKTUR:** Bebyggda kvarter i centrum - tätt och lågt - pröva höga lägen
- **MIX** av bostäder, sport/bad, idrott, lek, kultur, skolor och kommers – allt i centrum
- **CENTRALT STRÅK**, en Orminge allé – öppna gator – välkomnande entréer – rumsligt avgränsade
- **P-HUS** och **PARKERINGSTORG**, istället för dagens markparkering – samutnyttjade platser för maximal användning
- **FÖRÄDLADE MELLANRUM** – kvalitet i mark, grönska och beläggning
- **VARIERAD ARKITEKTUR** och god gestaltning
- **KVALITATIVT UTBUD** av handel, service och restauranger

## II - ALTERNATIV

Utifrån den gemensamma målbilden och byggstegen koncentreras skede II på översiktliga skisser av olika alternativa utformningar av bussterminalen, trafikstrukturen, parkeringslösningar, centrum och bostäder. Exploateringar som kan komplettera terminalen och torget och tillföra läget ytterligare konkurrenskraft illustreras i grova volymer.

Till att börja med isoleras dock platser som kan vara lämpliga för placering av funktionerna parkering, bad, boende, offentliga rum och handel.

I skede II presenteras ett stort antal utredningsskisser som fungerat som underlag till det slutgiltiga förslaget.



ALLT I CENTRUM!

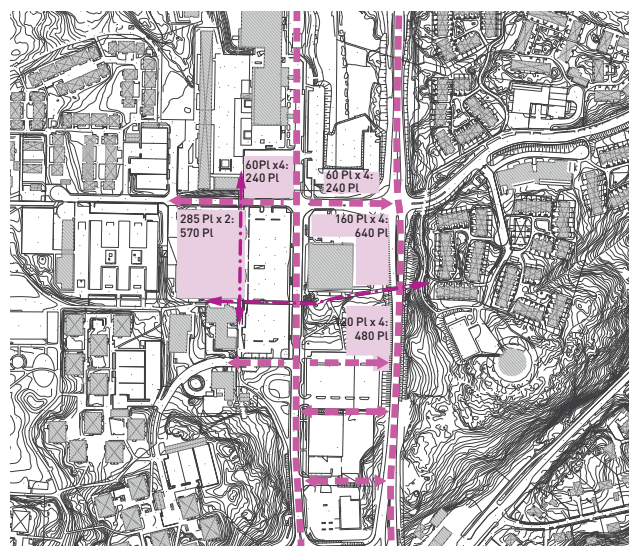


## ALTERNATIVA PLACERINGAR

I ett första skede undersöks möjliga placeringar av de byggstenar som det nya Orminge borde innehålla enligt analysen. Under devisen "allt i centrum" eftersträvas en blandning av aktiviteter. **Kombikvarter** med kombinationer av funktioner såsom bad och boende eller handel och parkering testas med olika placeringar och förhållanden sinsemellan.

### Gatustruktur, trafik och parkering

I Orminge finns redan en kvartersstruktur som bör förstärkas med fler gator mellan Mensättravägen och Kanholmsvägen. Olika lägen har studerats. Kanholmsvägen, som i centrum används som bussgata, bör öppnas för biltrafik för



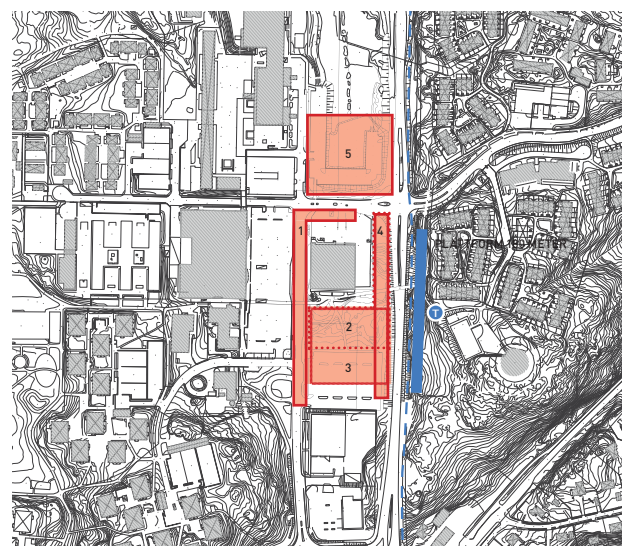
GATUNÄT, GC PLAN 2 OCH STUDERADE PLACERINGAR PARKERING

att fördela trafiken i och till centrum. På delar kan den utformas som gåfartsgata. Andra frågor som ska lösas är hur cykelstråk dras genom centrum. Hur trafiken ska fördelas påverkas naturligtvis av placeringen av övriga funktioner i centrum.

Kund- och infartsparkering på mark bör till stor del ersättas av parkeringshus. Parkeringsdäck på centrumhusets tak skulle kunna erbjuda många ytterligare platser, men har senare visat sig svårt att genomföra (konstruktivt).

### Kollektivtrafik

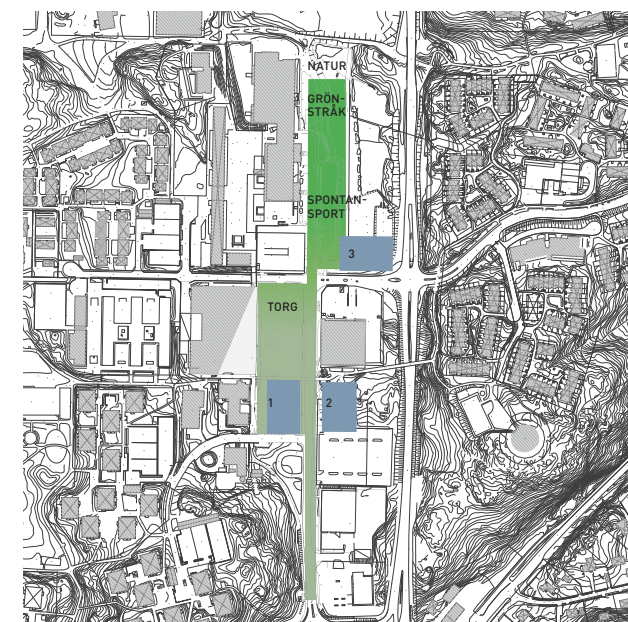
En ny bussterminal med 14 hållplatslägen samt reglerplatser tar mycket plats i ett litet centrum som Orminge. Nuvarande placering utmed Kanholmsvägen blir mycket



STUDERADE PLACERINGAR BUSSTERMINAL OCH T-BANA

utsträckt, och detsamma gäller för en motsvarande förläggning utmed Mensättravägen. Mer kompakta lösningar på nuvarande infartsparkering och kullen mellan broarna alternativt norr om Edövägen på tomten mot Sarvträsk är också möjliga, liksom olika kombinationer av bussgata och lamelllösningar runt Hantverkshuset. De placeringar som studerats ligger alla nära nuvarande Centrumhuset.

Om tunnelbana dras till Orminge är i dagsläget mycket oklart. Då markkorridor saknas i kommunens planer har i denna utredning endast ett möjligt ytläge förutsatts, öster om Mensättravägen. En t-banestation under mark är lättare att inordna och bör kopplas till bussterminalen/centrum.



STUDERADE PLACERINGAR BAD OCH OFFENTLIGA RUM



### Grönstråk, offentliga rum och badhus

I Orminge är en stor tillgång den natur som sparats vid utbyggnaden. I de mer centrala delarna saknas dock offentliga rum och parker av kvalitet. Samtliga alternativförslag har därför en förbindelse utmed Kanholmsvägen som förutsättning, mellan Sarvträsk och naturen söder om centrum. Utformningen av detta naturrum/parkrum/torg har varierat i olika förslag. Ytan i illustrationen till vänster redovisar en möjlig maximal utbredning av torg i centrum - inte en önskvärd storlek. I grönstråket föreslås också placering av ytor för spontansport och lekutrustning.

Kommunen planerar att bygga ett bad-/allaktivitetshus i Orminge. Ett bad upptar cirka 4000 m<sup>2</sup>, fördelade på ett eller två plan. En sådan ny magnet i centrum bör kopplas till såväl kollektivtrafik, parkering som centrum i sig samt aktivitetsstråket beskrivet ovan. En integration av badet inuti ett större hus ger bra koppling till exempelvis parkering, samtidigt som ett bad gärna bör synas som byggnad.

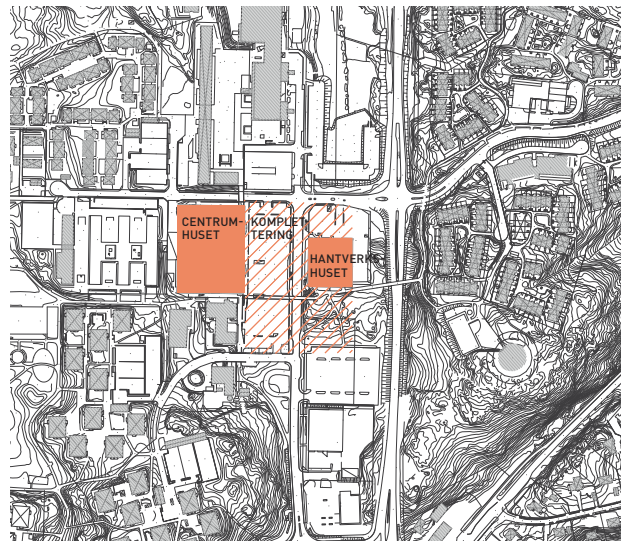
En placering av badet intill kyrkans hus skulle ansluta till det verksamhetskluster som redan finns, samt ha möjlighet att koppla till en bro i övre planet och till ett torg framför centrum. Öster om Kanholmsvägen möjliggörs främst integration med parkeringshus och bussterminal. Placeringen på nuvarande infartsparkering mot Sarvträsk kopplar främst till aktivitetsstråket, men ligger också i anslutning till centrum. I tidigare badutredningar har även andra placeringar utretts, exempelvis på Nybackatomten ovanför centrum i anslutning mot centrala parken. Ett sådant läge skulle dock inte hjälpa till att befolka centrum.

### Handel

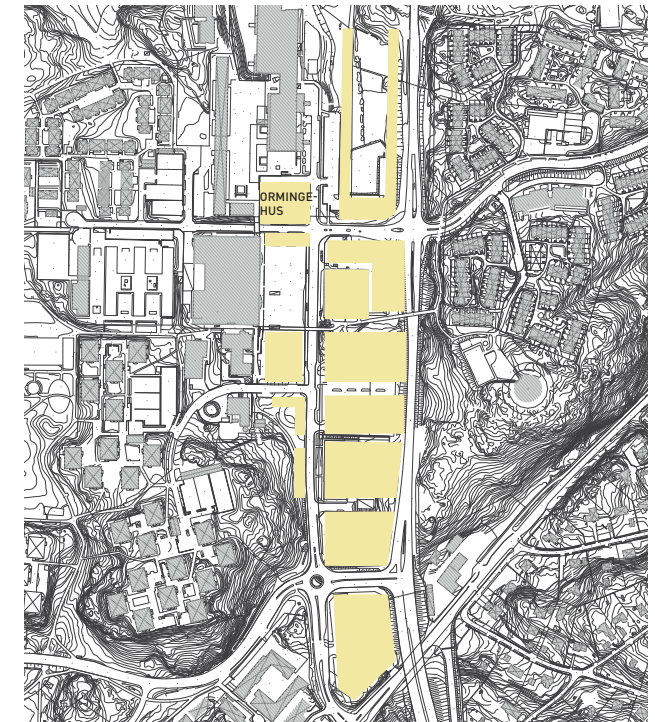
Handelsytor finns idag i centrumhuset samt hantverks- huset på ömse sidor om den stora markparkeringen och Kanholmsvägen. Några mindre butiker finns även i Ormingehus. I analysen har inget större behov av ytterligare kommersiella ytor ansetts nödvändigt men kompletteringar behövs. Dessa bör lokaliseras nära dagens centrum, främst i kvarterens bottenvåningar. En central plats kan innehålla ytor för torghandel, men även lägre paviljonger.

### Bostäder

För att skapa ett tryggare och livfullare centrum bör bostäder tillkomma på flera olika platser i och kring centrum.



STUDERADE PLACERINGAR HANDEL



STUDERADE PLACERINGAR BOSTÄDER

Bostäderna föreslås kombineras med andra funktioner, och boendeparkering får lösas inom respektive kvarter. Vidare studier krävs för att utreda bullersituationen för bostäder längs Mensättravägen.

Denna studie har avgränsats till de centrala delarna. Utöver dessa tillkommer möjliga nya bostadsetableringar som föreslagits i kommunens planprogram.

## ALTERNATIVSKISS - FAS 1

Den inledande analysen och studien av ytor för olika funktioner ledde fram till följande utgångspunkter för skissarbetet:

- Knutpunkt Boo - allt i centrum!
- Generell kvartersstruktur i 2 plan binder samman
- Kombikvarter med överlagrade funktioner
- Mata gärna bussterminalen från Mensättravägen
- P-hus och kantstensparkering tillkommer - minskade ytor för markparkering

De första enkla alternativskisserna i detta skede presenterar tre olika placeringar av bussterminal, bad, handel, parkering och bostäder. En förutsättning för skisserna i detta skede är att befintlig bebyggelse lämnas opåverkad.

Variationer i skisserna:

- **KOLLEKTIVTRAFIK:** Olika varianter av bussterminalens utformning och placering dominerar med nödvändighet studierna i detta skede, då integration av en stor terminal i ett mindre centrum eftersträvas. Varken alternativ med tunnelbanestråk ovan mark utmed Mensättravägen eller tunnelbana under mark ska omöjliggöras i planerna, men en eventuell framtida station utgör inte något styrande villkor.

- **HANDEL:** Ett behov av kompletterande handel finns enligt Experians rapport, men inga större utökningar. Centrumdelens utsträckning, t ex koncentrerat eller mer utsträckt längs Kanholmsvägen, studeras.
- **BOSTADSBEBYGGELSE:** Bostadsbyggnadsprogrammet anger ett tillskott fram till 2019 om ca 600 bostäder i Orminge i befintliga planer. Detta är ett minimum. Alternativ med olika storlek på tillskottet studeras. I grunden tätt/lågt men alternativ med någon hög bostadsdel har prövas. Kategoribostäder som ungdomsbostäder och seniorboende ska ingå som komplement till övriga bostäder.
- Uppställning vid **lameller** är framförallt utrymmesefektivt och ger en komprimerad terminal. Till nackdelarna hör flera korsande flöden bussar - fotgängare, vilket gör att typen kan vara svårare att få trafiksäker och tillgänglig.
- **Kombinationer** mellan olika utformningstyper, t ex bussgata och en mindre ö-terminal kan medföra ökad flexibilitet, är enklare att passa in i stadsmiljön och optimera för både vändande och genomgående busstrafik. Risk finns att utspridda hållplatslägen försvårar vid byten och att det ger långa gångvägar.

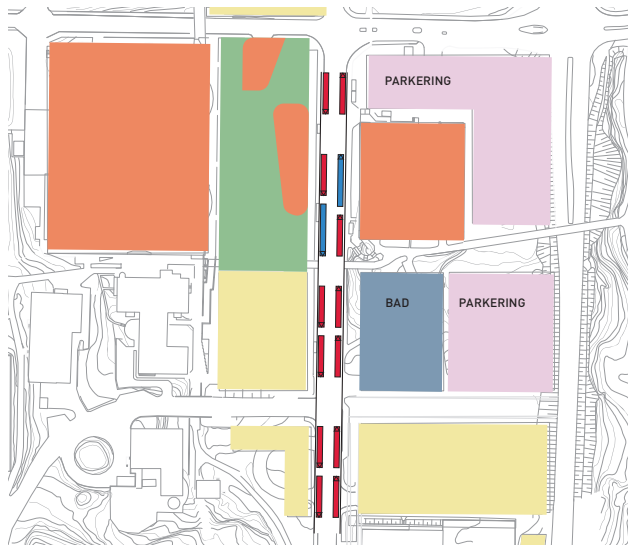
### Möjliga utformningar bussterminal

Ett antal huvudalternativ har studeras när det gäller organisationen av en bussterminal:

- **Bussgatan**, dagens lösning i Orminge, är enkel i sitt upplägg och ger enkla och tydliga fordonsrörelser. När många hållplatser läggs efter varandra blir dock nackdelen att gångavstånden blir långa, överblicken dålig och tillgängligheten låg. Utspridningen av många gångpassager ger också lägre trafiksäkerhet.
- **Hållplatstorget**, där bussarna angör (enkelriktat) runt en torgyta eller ett bebyggt kvarter ger smidiga byten och en god möjlighet att utnyttja den centrala ytan. Denna typ av terminal är dock utrymmeskrävande och ger vänstertrafik runt ön eller torget.

De första skisserna redovisar tre olika sätt att förlägga i första hand bussterminalen, men även övriga funktioner. Generellt gäller att plats för reglering (fyra bussar) inte tagits med i skisserna, då dessa inte behöver placeras i direkt anslutning till hållplatslägena.

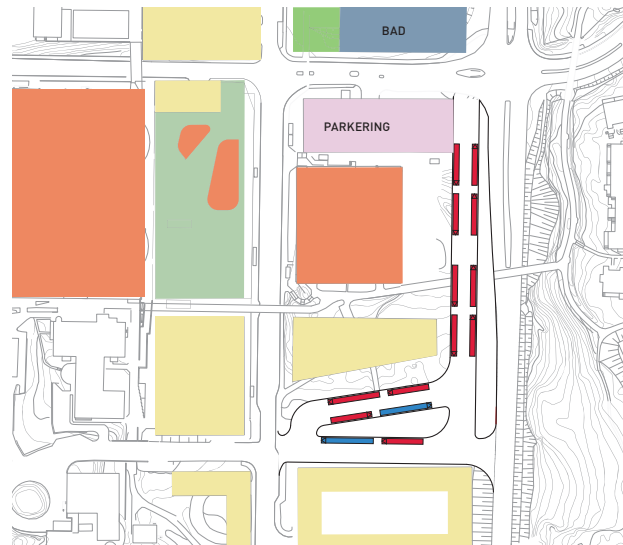




1:1) BUSSGATA KANHOLMSVÄGEN

Att lägga busshållplatserna på rad utmed Kanholmsvägen som idag är en lockande lösning, då den så lätt inordnar sig i stadstrukturen. Kvartersmarken sparas till annan exploatering. Uppställningen är logisk och lätt att förstå.

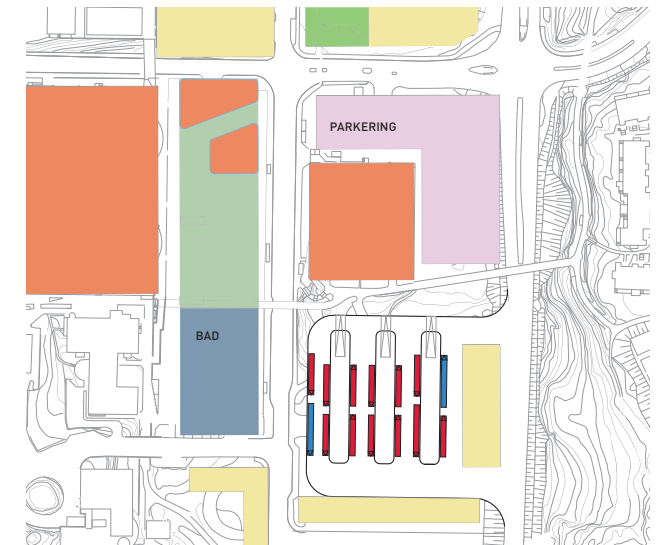
Nackdelen är att 14 bussar utgör en mycket lång gata, med långa gångavstånd vid bussbyte och dålig överblick. Resenärer måste korsas gatan och bussflödet för att byta buss. Annan trafik blandas med bussar på delar av vägen. Det uppstår också en intressekonflikt mellan önskan att göra Kanholmsvägen till ett grönt, centralt stråk och behovet att åstadkomma en effektiv bussterminal. I detta förslag ligger badhuset centralt och integrerat med centrum (och ett parkeringshus). Parkeringen finns mot Mensättravägen i två parkeringshus.



1:2) KOMBINATION BUSSGATA + LAMELL

För att lämna Kanholmsvägen åt gående, cyklister och eventuellt bilister prövas i alternativ två att angöra bussgatan från nuvarande baksidan, Mensättravägen. Här kombineras bussgatan med en lamell, uppinklad mot Kanholmsvägen. Ett resecentrum, eller utökad kommersiell yta, kan ansluta upp mot gångbroplanet. Bussrörelserna är även i detta förslag relativt enkla. Utövägen förlängs.

Förslaget kritiserades för att bussarna placerats alltför långt från centrum och därmed även här ger upphov till långa gångavstånd, dålig överblick och otrygghet. Bussterminalen ska inte förläggas på "baksidan", även om detta skulle kunna vara centrum's nya ansikte utåt. Badet ligger i grönområdet mot Sarvträsk.



1:3) LAMELLER PÅ NUVARANDE INFARTSPARKERING

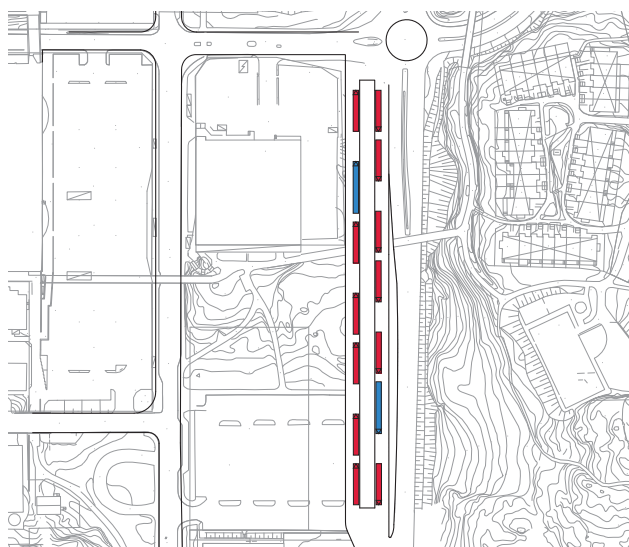
I en tredje variant koncentreras terminalen med hjälp av lameller till tomten söder om gångbroarna. Även i detta förslag kan en byggnad förbinda terminalnivån med den övre nivån (eventuellt via trapphus direkt till varje lamell). Möjligt är att bygga över hela bytespunkten. Även här undviks busstrafik förbi centrum och parkeringen /torget (markparkeringen).

Förslaget tar dock än mer kvartersmark i anspråk. Ovanför/utanför terminalen kan ordnas parkeringsgarage, men här liksom i tidigare förslag finns risk för isolering bakom kullen och otrygghet genom att terminalen är omgiven av p-hus. För att byta buss måste gående antingen korsas busskörväg eller röra sig vertikalt. Badet ansluter i detta förslag till torget och gångbron i två plan.

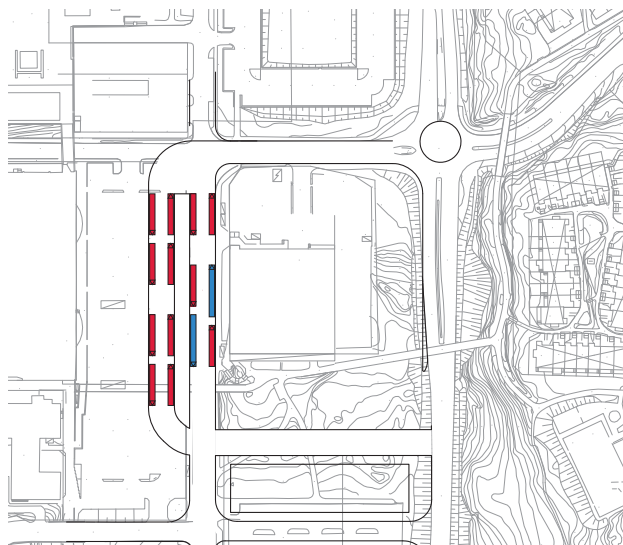
SL och Nacka var eniga om att ingen av dessa lösningar var utvecklingsbar. Framför allt efterlystes bättre integration med centrum och inte placering på dess baksida.

Varianter av bussgatan i kombination med lamellösning prövades. Nedan ses ett förslag där bussarna ligger parallellt med Mensättravägen, liknande hållplatserna utanför Nacka Forum. Uppställningens längd och avståndet från centrum är dock besvärande även i detta förslag.

Att istället vika bussgatan och låta den svänga in på markparkeringen utanför centrum, för med sig en besvärande barrär mellan centrums två delar.



1:4) BUSSGATA UTMED MENSÄTTRAVÄGEN



1:5) LAMELL PÅ BEFINTLIGT TORG

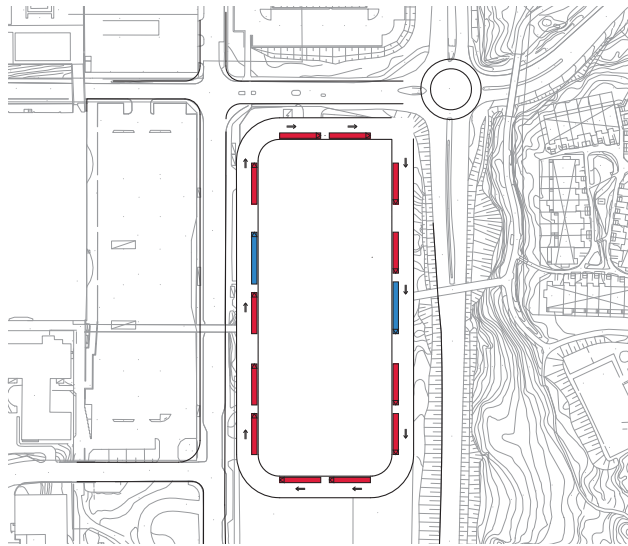
Fas I-studierna visar att det är svårt att hitta en optimal busslösning med en bra integration med centrum. De fria ytor som finns räcker inte. För att komma närmare en sådan lösning krävs förändringar av befintliga fastigheter. Följande slutsatser drogs av den första skissfasen:

- Bussgatan är inte en framkomlig lösning med 14 bussar
- Baksideskänsla ska undvikas i bussterminalen
- Integration av bussterminal med centrum ett krav
- Större åtgärder i befintlig struktur nödvändiga
- Parkeringshus nära - men får inte dominera centrum

## ALTERNATIVSKISS - FAS 2

Skissfas 2 koncentrerades än mer kring studier av bussrörelser och bussupställningar, för att hitta några framkomliga varianter. Nu prövades lösningar där Hantverkshuset och/eller en eller båda gångbroarna revs för att åstadkomma större spelrum.

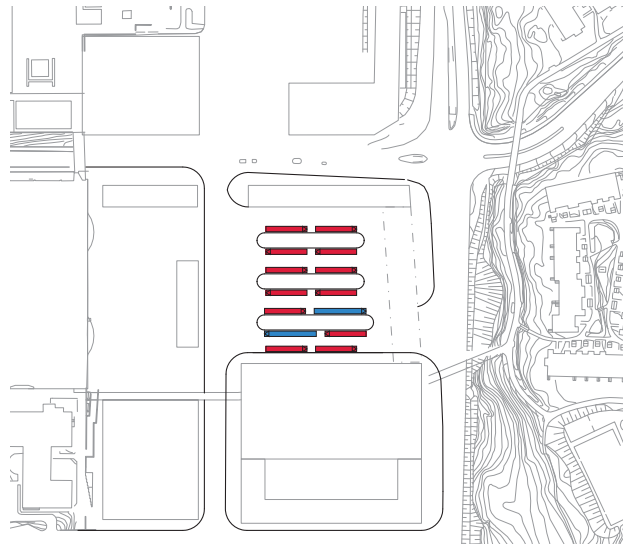
De följande skisserna redovisar några steg på vägen:



2:1] MEGASTRUKTUR MED RAMP

I förslaget ovan ersätter en stor ny byggnad med integrerad bussterminal såväl Hantverkshuset som gång- och cykelpassagen och en del av infartsparkeringen. Buss-hållplatserna ligger på en kontinuerligt lutande ramp, som höjer sig upp från markplan till gångbronivån och ner igen. I byggnadens inre finns plats för såväl kommersiella ytor som ett badhus och/eller parkering. Ett megakombikvarter.

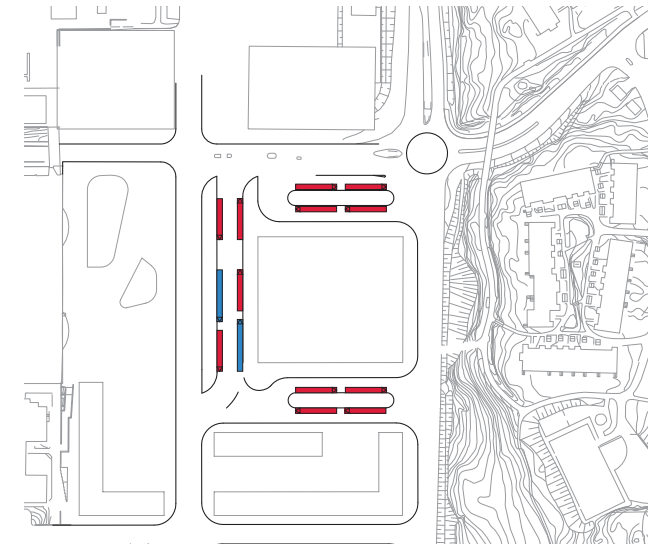
Hur dagens gång- och cykelpassage på plan två passerar bussrampen och kvarterets inre är inte löst. Frågan är också om busshållplatserna kan ligga utmed en lutande ramp. Terminalen skulle också vara svårorienterad med långa gångavstånd, genom kvarteret. Framför allt skulle dock en så här stor byggnad utgöra ett alltför dominerande inslag i Orminge och helt falla ur den rådande skalan.



2:2] LAMELLER I KVARTER

I den här lamellösningen på Hantverkshusets tomt prövas en integration av bussterminalen inuti ett kvarter som kan innehålla såväl bostäder som kommersiella ytor. Terminalen skulle kunna vara helt eller delvis överbyggd.

Förslaget skulle troligen innebära bussrörelser på både Kanholmsvägen och Mensättravägen (om inte bussarna kan svänga runt inom terminalen). I skissen ovan kan befintliga broar behållas, även om det är redovisat att de ansluter in i ett nytt kvarter (en byggnad). Integrationen mot centrum är bra, även om förslaget har lamellterminalens nackdelar med resenärsvägar över busskörfält och en viss oöverskådlighet med flera parallella lameller.

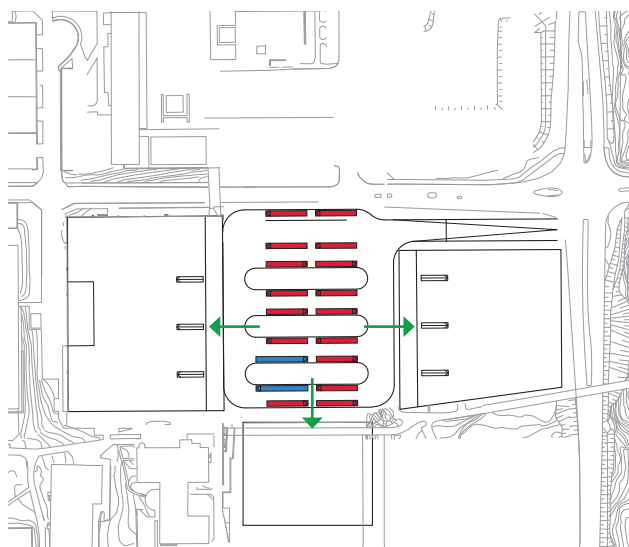


2:3] KOMBINATION LAMELL+BUSSGATA PÅ HANTVERKSHUSETS TOMT

Här ovan syns en variant där bussgatan kombineras med såväl busstorg som lameller. I mitten av kvarteret ryms handelsytor, men kvarteret bör inte bebyggas helt eftersom genomsikt och översiktighet då blir lidande.

Terminalförslaget brer ut sig så pass mycket att inte bara Hantverkshuset utan även befintliga broar måste rivas. Bussrörelserna är i denna lösning mer komplicerade och terminalen kan bli svår att hitta i.

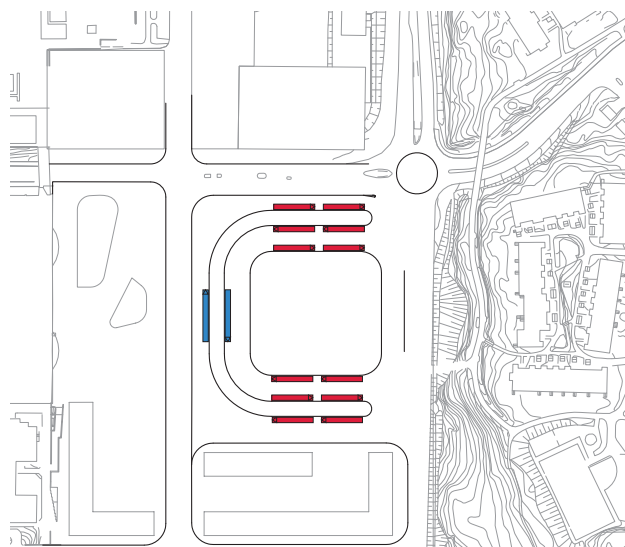




2:4) UNDER TORG

Ett annat alternativ är att lägga en terminal under dagens centumparkering, det framtida torget. Det ger en mycket integrerad bussterminal, som inte dominerar centrum. Det är här möjligt att behålla Hantverkshuset, då nedfarten till det undre planet ligger i eller vid sidan av byggnaden, men för att åstadkomma en integrerad, trygg och trevlig miljö under jord bör terminalytan åt tre håll omges av kommersiell eller offentlig, upplyst och uppvärmd yta. Nya byggnader eller ombyggnader av befintliga hus källarplan är därmed nödvändigt. Förbindelser från lameller direkt upp på torget är också möjligt, liksom överljus från lanterniner.

Den här terminaltypens självklara nackdel är kostnaden. En terminal under mark kräver dessutom större resenärsflöden för att inte upplevas som otrygg. En terminal med flera

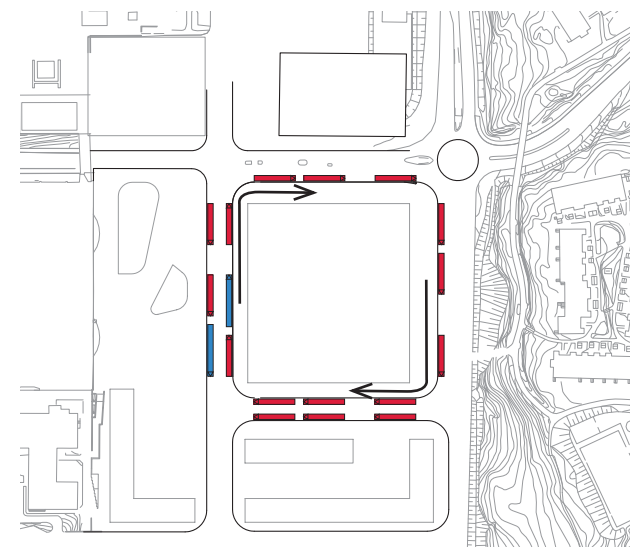


2:5) LAMELLER RUNT KVARTER

parallella lameller kan också vara svår att hitta i. Den nedgrävda terminalen lämnades därför. Ett flertal olika kombinationer av lameller (bussgata) och torg prövades, främst på Hantverkshustomten, då terminalen här har förutsättningar att integreras väl med centrumhuset via ett torg.

I förslaget ovan stannar stombussar/BRT mitt för torget vid en lamell som böjer sig runt ett kvarter. I mitten av kvarteret eller torget finns plats för butiker.

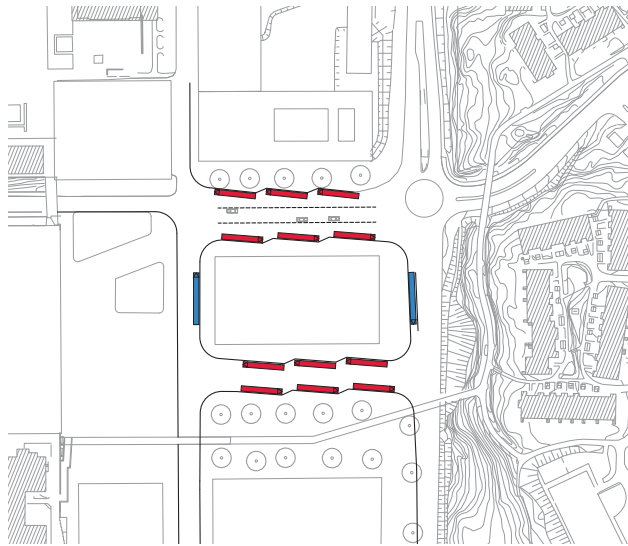
Denna oortodoxa terminaltyp tar relativt mycket plats och ger stora trafikkytor, varför den är svårare att integrera i centrum. Gångavstånden kan bli långa för bytande resenärer, orienterbarheten är dålig och in/utfarter mot Mensättravägen är alltför många.



2:6) BUSSTORG

Även den enkla uppställningen runt ett kvarter prövades. Att riva Hantverkshuset ger möjligheten att forma kvarteret friare, med enkelsidig angöring in mot ett nytt handelshus. Svängradier och bussarnas krav på avstånd mellan sig ger dock ett så pass stort kvarter att det blir svårt att behålla dagens broar.

I skissen ovan (2:6) är även tidreglerande bussar inritade (på den nya gatan söder om busstorget). Runt ön ryms här 12 bussar. Avstigande kan kliva av direkt mot det nya torget. Torgets fördel är att bussrörelserna blir enkla med utåtgående bussar på norra sidan, inåtgående på södra. Men det tar stor plats och gångavstånden blir långa vid bussbyte.



2:7] BUSSTORG BRÖAR KVAR

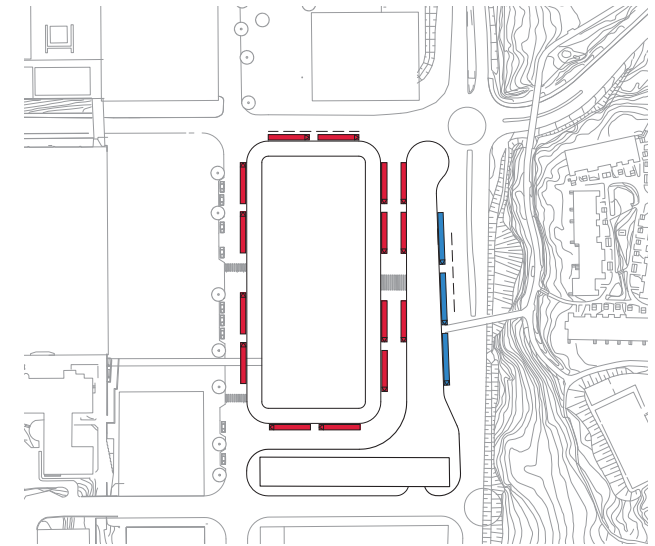
En utveckling av detta förslag var att krympa busstorget så att gångbroarna kan vara kvar. Runt brofästena finns naturmark/park. För att få in tre bussar på kvarterets långsida provades en sågtandsuppställning. Effekten av denna terminaluppställning blir att passagerare släpps av på tre olika öar, och överblicken förämräs, byten mellan bussar blir omständigare med korsande av vägar.

Förslagets stora fördel är, förutom att broarna sparas, att det tar mindre yta i anspråk, något som är eftersträvanvärt i det inte så stora Orminge centrum.

### ALTERNATIVSKISS - FAS 3

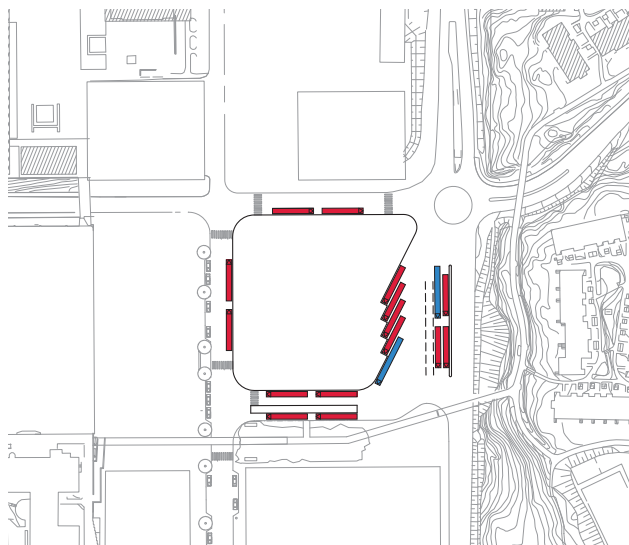
Fas två utmynnade till slut i den tredje fasen i tre alternativ med olika upplägg i bussterminalen, men med gemensamma drag:

- Maximal integration buss - centrumfunktioner
- Hantverkshuset ersätts med ny byggnad som bättre utnyttjar det centrala läget
- Gång- och cykelbroarna på det övre planet bibehålls om möjligt, alternativt ersätts i samma läge
- Strävan efter enkla bussrörelser, in mot Stockholm eller ut mot Norra Boo och med det en god orienterbarhet för resenärerna



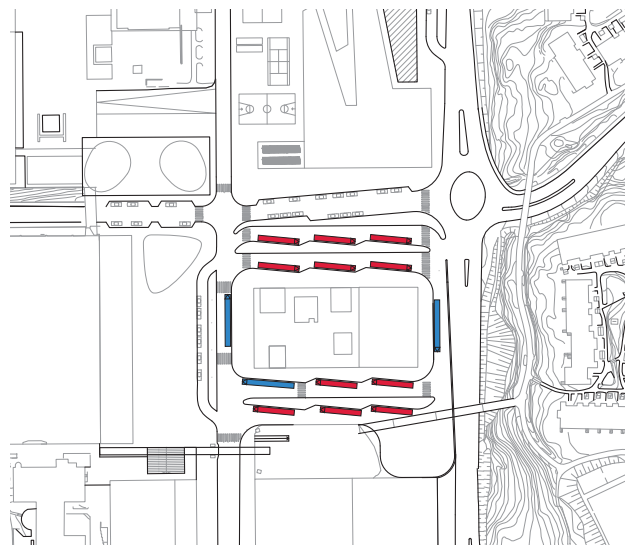
3:1] LÅNGTORG

- Bussarna tydligt ordnade efter körriktning, BRT/stombussar placerade utmed Mensättravägen.
- Stor exploaterbar yta i busstorgets mitt
- Stor utbredning i centrum
- Ett långsträckt torg ger långa gångavstånd och kan minska överskådlighet och orienterbarhet
- Befintliga gångbroar ansluter in i kvarter, där mark sparas eller broar ersätts med nya



3:2) KOMBINATION TORG+DOCKNING MOT MENSÄTTRAVÄGEN

- Dockning för vändande busslinjer ger en kompaktare terminal, där torget också kombineras med en lamell för avgående bussar mot Stockholm
- Kombinationen av flera terminaltyper kan ge ett rörigt och svåröverskådligt intryck, kanske svårt för bussar att hitta rätt väg genom terminalen
- Broarna kan sparas och ansluter till bredvidliggande kvarter på övre planet
- Reglering ryms inom terminalområdet
- Dockning och reglering ger en otydlig/trist baksida mot Mensättravägen



3:3) VALT FÖRSLAG: KOMBINATION LAMELL+BUSSTORG

- Sågtandsuppställning runt torg/handelsyta, kombinerat med lameller
- Kompakt lösning med tydlig uppdelning av bussar efter körriktning
- Byggnaden i kvarteret ansluter på plan 2 till broplanet och näraliggande infartsparkering
- Kanholmsvägen reserverad för bussar i en körriktning, men angöring för bilar finns vid kantsten mot torget och på Edövägen

Det stora antalet studier av bussterminalens utformning ledde fram till att alternativ 3:3 valdes.

Det valda förslagets främsta förtjänster är:

- Koncentration av många funktioner på en plats, nära centrum: Bussar, infartsparkering, handel, cyklister, gående och boende
- Snedstagsbron kan behållas och får ny betydelse som viktig kommunikation mellan centrums två sidor
- Terminalens enkla med två sidor ger bra bussrörelser och är lätt att förstå för resenären
- Maximal integration av handel och centrum i terminalen

Mer om hur alla funktioner ordnas i det valda förslaget redovisas i avsnitt III, där förslaget för det nya Orminge presenteras.



## III - FÖRSLAG

I skede II koncentrerades arbetet kring bussterminalen med utgångspunkt i de slutsatser som den inledande skissfasen och stadsbyggnadsstudien gav.

I arbetets tredje skede utvecklades det valda förslaget avseende alla funktioner i det utvecklade Orminge stadsdelscentrum under mottot: "Allt i centrum!"



ORMINGE STADSDELSCENTRUM

## KNUTPUNKT BOO

Visionen är att Orminge förortscentrum ska utvecklas till ett levande stadsdelscentrum, som bättre svarar upp mot dagens krav på effektiva och attraktiva kollektiva förbindelser, ett brett handelsutbud och bostäder av hög kvalitet - allt i centrum.

Knutpunkt Boo är inte bara bussterminalen som utgör navet i omdaning av centrum, utan målbilden för Orminge, den förnyade centralorten i kommundelen Boo.

I förslaget fylls den kvartersstruktur i som redan idag är skönjbar i Orminge. Detta stadsdelscentrum med 4-5 våningar höga byggnader har en helt annan täthet, struktur och exploatering än bostadskvarteren uppe på höjderna.

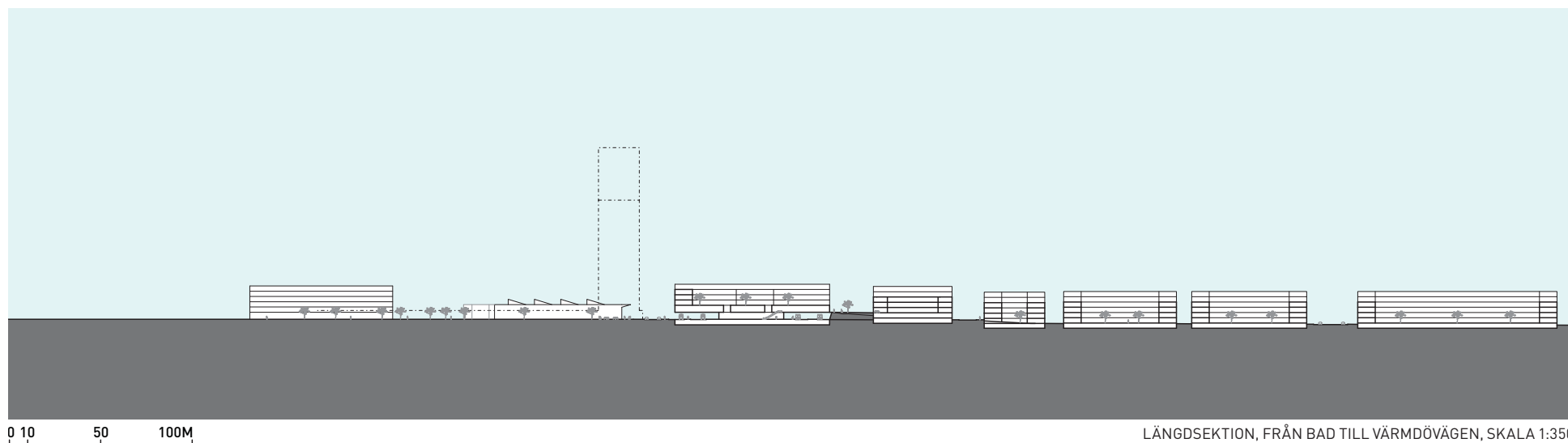
Här erbjuds en annan typ av boende, nära service och kommunikationer. Alla kvarter innehåller flera funktioner - blandning och integration eftersträvas.

Utövägen förlängs ner till Mensättravägen och blir den nya entrén för besökare till centrum. Här föreslås två nya parkeringshus som till stora delar ersätter dagens markparkeringar. Nya rondeller på Mensättravägen utgör kopplingarna till centrum, samtidigt som trafikrytmen lugnas ner på denna genomfartsväg.

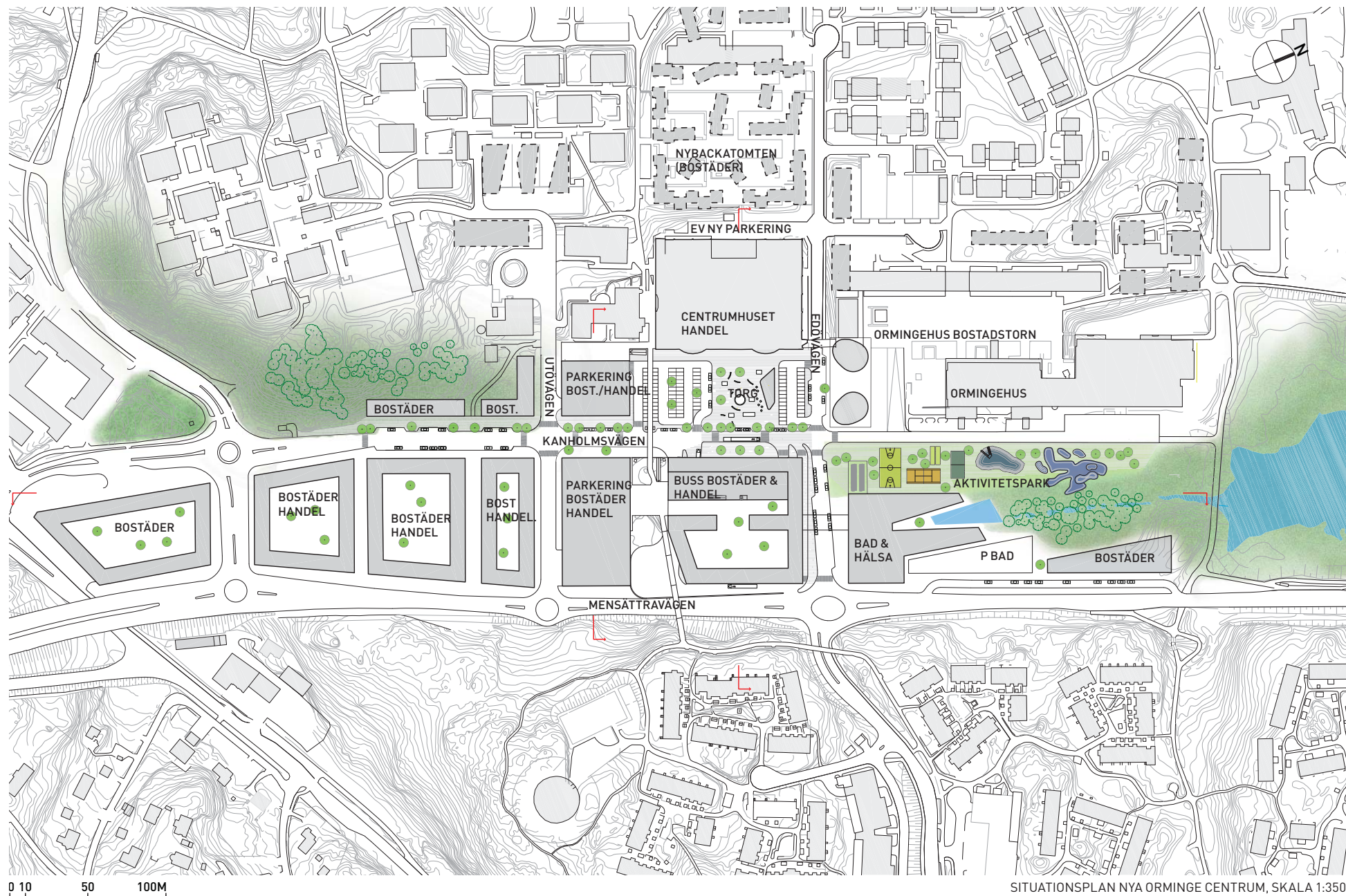
Kanolmsvägen är Orminges huvudgata och gröna gatustråk som centrumkvarteren flankerar. Gatan öppnas för enkelriktad angörande biltrafik till det nya centrala torget, som kopplar centrumhuset med den nya knutpunkten.



KNUTPUNKT BOO - DET NYA ORMINGE CENTRUM



LÄNGDSEKTION, FRÅN BAD TILL VÄRMDÖVÄGEN, SKALA 1:3500





## Torg

I Orminge är dagens markparkering av vital betydelse för handeln i centrumhuset. För att öka centrums attraktionskraft och binda ihop kollektivtrafikens trafikantflöde med handeln bör en del av markparkeringen utvecklas till en torgyta. En samlingsplats för invånare och besökare, en plats där många aktiviteter kan äga rum samtidigt. Förändringen kan ske etappvis, i takt med att andra p-möjligheter på mark och i p-hus tillkommer.

Torget binder samman centrumhuset och bussterminalen med en enhetlig markbeläggning. Beläggeningen omfattar även terminalens ytor för att knyta den till centrum. När Kannholmsvägen passerar över torgytan sker det på de gåendes villkor - förslagsvis som gåfartsgata. Angöring



TORGHANDEL

mot torg-ytan och avsläppning eller korttidsparkering invid centrum kan ske utmed Kannholmsvägen och markparkeringarna på vardera sida om torget.

För att ytterligare minska avståndet mellan centrumhuset och knutpunkten samt för att skapa en mer intim känsla kompletteras torget med en lägre paviljongbyggnad som avslutar torget mot Edövägen utan att blockera för gående från bostadsområdena norr om centrum. I paviljongen kan någon offentlig verksamhet och en restaurang eller ett café inrymmas.

På torget finns exempelvis plats för marknadsstånd och uteserveringar. Träd och kanske en damm bidrar till att skapa en miljö där människor kan och vill vistas och trivas. Belysning vägleder och skapar stråk mellan entréer.

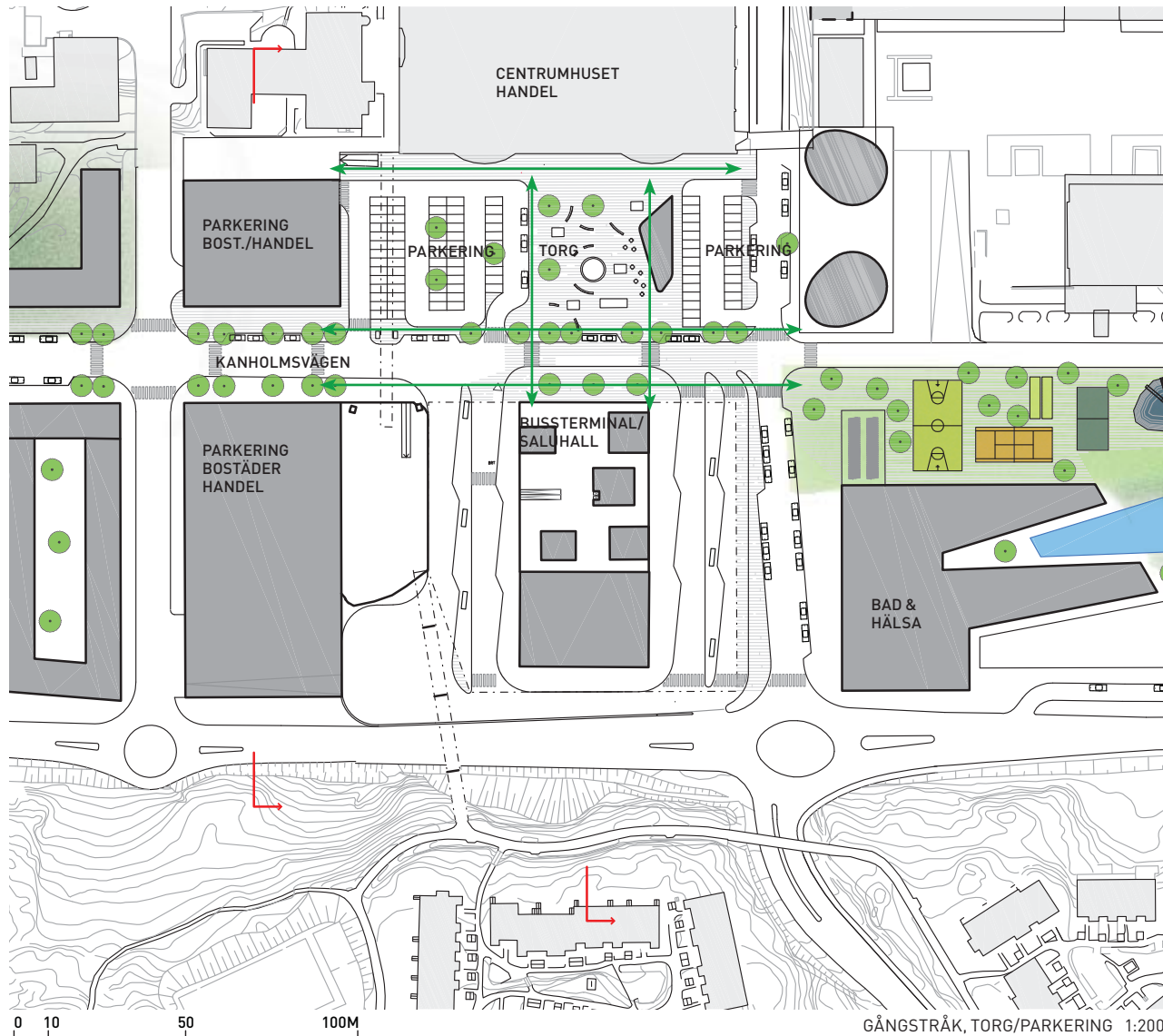
Orminge torg ska vara en plats för kultur och olika evenemang. Boo folkets hus är idag liksom Kyrkans hus aktiva i Orminge med bland annat körsång och musik. På torget skulle en utomhusscena kunna byggas upp vid särskilda evenemang. Mellan kyrkan och det nya kvarteret för parkering, handel och bostäder bildas en liten plats på den övre nivån. Här kan en kulturverksamhet ligga som ansluter till kyrkan och folkets hus. Med en ny trappa kopplas platsen till torgnivån.



TORGET FÖRBINDER CENTRUMS DELAR

Torget är ett av de samlande uterummen i det nya Orminge Centrum. I torgets nordöstra hörn kan någon aktivitet, en boulevard t ex, från sportparken på andra sidan Edövägen länka ihop och stärka stråket genom centrum.

- Torg som central mötesplats, ansluter till markparkering
- Markbehandlingen binder samman centrumsdelar
- God bilangöring mot torgets sidor
- Paviljong, träd, damm och torgstånd möblerar torget



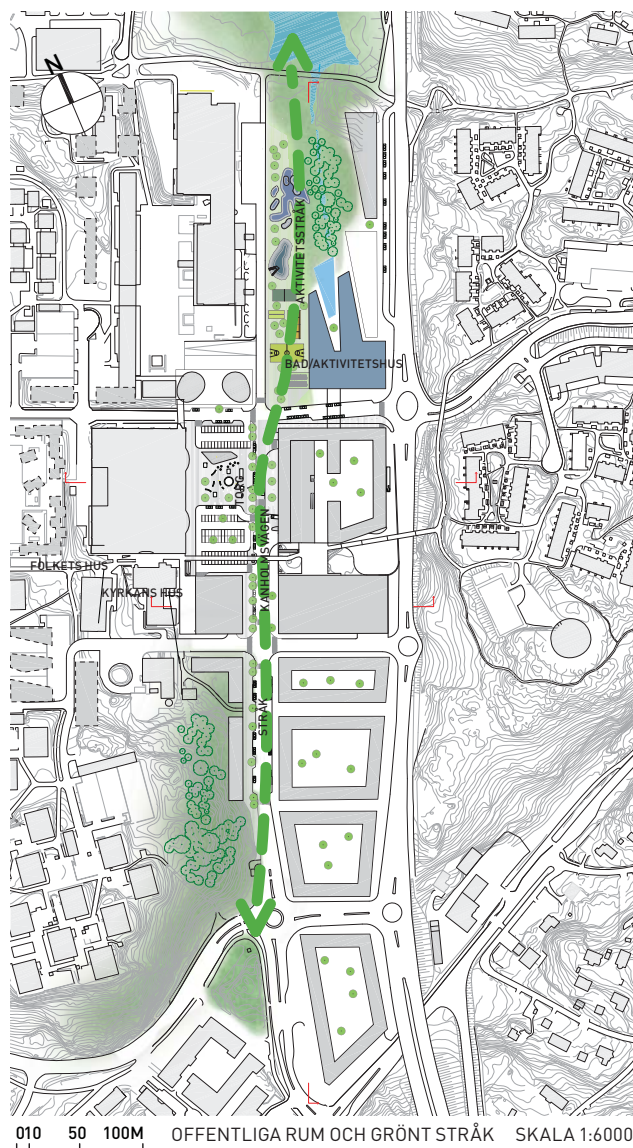
REFERENS PLATS ATT VISTAS PÅ: LILJEHOLMSTORGET

### Stråk

Kanholmsvägen är ryggraden och det samlande gaturummet i nya Orminge Centrum. Gatan fungerar även som en grön länk med föränderlig karaktär, Ormingestråket. Med start i naturmarken i söder sträcker sig stråket genom hela centrum upp till Sarvträsk. I höjd med torget får det ett mer strukturerat uttryck med alléplantering och stenlagd torgyta, för att norr om Edövägen utvecklas till en spontansportpark med minibasketplaner och bouleanor etc.

Om torget främst är en yta för handel, möten och kultur, får friluftsliv och utomhusaktiviteter av annat slag mer utrymme i andra delar av stråket. Det starka gröna bandet är dock viktigt att hålla ihop genom hela stadsdelen, då det hjälper till att knyta samman centrum med omgivningen.





Sportparken syftar till att synliggöra det aktiva Orminge i centrum, genom att tillföra en yta för rörelse och lek. Här ska vem som helst kunna spontansport, men även lokala sportföreningar kan nyttja marken.

Den ordnade parken övergår sedan i norr till naturområdet runt Sarvträsk. Orminges omgivande natur är en enorm potential och förbindelser ut till den bör stärkas. Hur naturområdet ska utvecklas har inte studerats i detalj, men björkskogen i det sanka partiet bör glesas ur och sankmarken skulle kunna dräneras om för att åstadkomma ett vattendrag som låter Sarvträsk komma närmare centrum och knyta sjön mot badet.

I stråkets förlängning förstärks kopplingen mot Ormingehallen i norr, förbi parkeringarna öster om Ormingehus. Kanholmsvägen ska vara den naturliga vägen att ta sig genom centrum och är ett huvudstråk för gående och cyklister.

#### Bad

En bad- och friskvårdsanläggning föreslås i anslutning till parken, på nuvarande infartsparkeringen. Badet kan rymma en rad olika verksamheter såsom vattenlekland och bassänger för motionssim, gym och spinningssalar. Orminge är något av ett friskvårdscluster, vilket är högaktuellt idag och kan förstärkas för att höja stadsdelens attraktionskraft. Kanske skulle en koppling kunna finnas till Friskis och Svettis, som idag har lokaler i Ormingehus, där även länets största vårdcentral ligger.

Badet kan även ha utomhusbassänger som knyter an mot



SPONTANSPORT

sportparken och bort mot Sarvträsk. Den här placeringen av bad och sportaktiviteter nära såväl centrum och kollektivtrafik som natur fungerar som magnet och kommer att leda till att fler människor rör sig i centrum också på tider då det idag är avfolkat.

Som byggnad kan badet med denna placering ansluta till rutnätsstaden i sin entréfasad och öppna sig mot parken på baksidan. Huset är dock inte vidarestuderat i detta skede, men visas som en drygt 4000 m<sup>2</sup> stor volym med två våningar.

Med infart från Mensättravägen anläggs en ny markparkering till badet och till Ormingehus.





REFERENS BADHUS: JEAN NOUVEL, LE HAVRE

- Ett grönt stråk utmed Kanholmsvägen
- Spontansportstråk knyter an till friskvårdskluster Orminge: Vårdcentral, Friskis & Svettis, gym och bad
- Föreningar i det aktiva Orminge befolkar nya utomhusplatser
- Ett bad- och aktivitetshus ny magnet i anslutning till centrum och sportstråk
- Befintlig infartsparkering flyttas till parkeringshus vid den nya bussterminalen



VY FRÅN SARVTRÄSK IN MOT CENTRUM VIA NATUROMRÅDET OCH PARKEN. TILL VÄNSTER ETT FÖRESLAGET BOSTADSHUS.



NYA ORMINGE CENTRUM MED KOLLEKTIVTRAFIKKNUTPUNKTEN TILL VÄNSTER, KANHOLMSVÄGEN I DAGENS STRÄCKNING OCH ORMINGE TORG MED BYGGNADER TILL HÖGER.

### Kombikvarter

I ett stadsdelscentrum blandas många funktioner. Ett sätt att åstadkomma detta på en liten yta är att blanda även på höjden, att kombinera olika funktioner inom ett och samma kvarter. I Orminge finns en önskan att integrera en stor bussterminal i ett litet centrum och att samtidigt bygga fler bostäder och öka antalet parkeringsplatser nära centrum.

I kvarteren som omger Orminge torg har alla dessa funktioner kombinerats för att uppnå den önskade integrationen. Själva busstrafikknutpunkten i hantverkshuskvarteret är en bussterminal runt och under en handelsyta, med ett stort bostadskvarter ovanpå. I källarvåningen finns parkering för boende och angöring/varuförsörjning för handelsytorna.

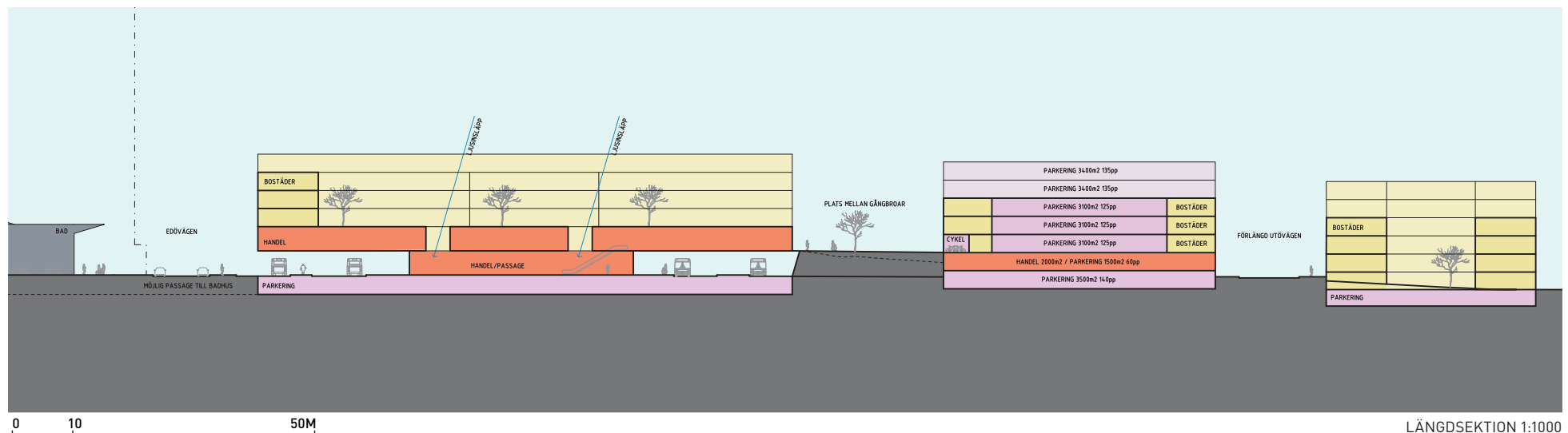
Kvarteret intill innehåller främst parkeringsplatser för kunder och pendlare. Mot Kanholmsvägen finns dock en större livsmedelshall i bottenvåningen och ovanpå den bostäder, för att skapa en mer levande fasad mot centrum. I kvarterets inre rymms många parkeringsplatser.

Viktigt för att centrum ska kunna dra nytta av kombikvarteren är att bra förbindelser genom ytor med olika funktion finns, även mellan våningsplanen. Passage genom/förbi handelsytor för att nå en buss eller bostad ger fler människor i rörelse och ökad trygghet.

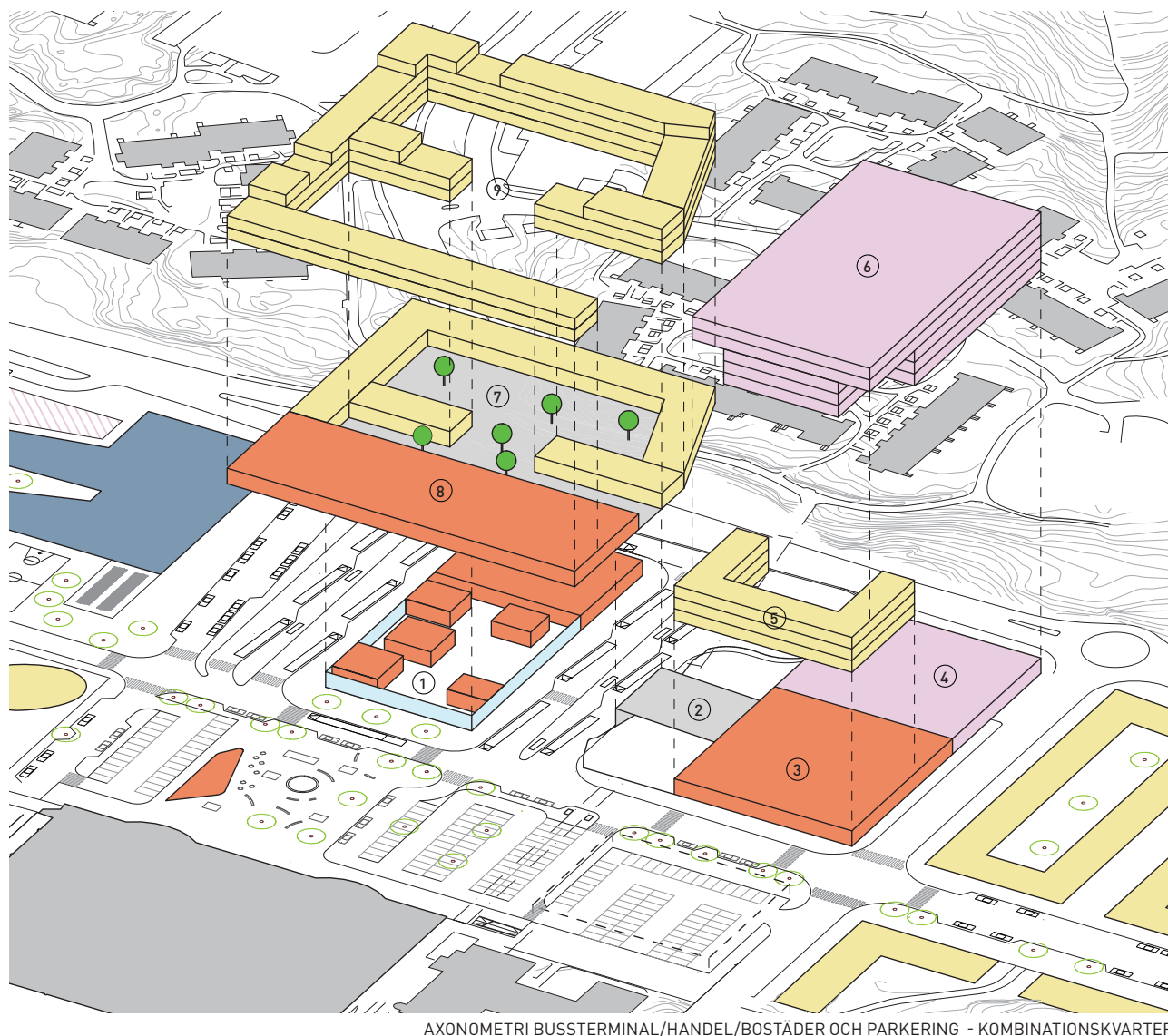
På följande sidor ges en illustrerad fördjupning i var och en av de kombinerade funktionerna handel, parkering, bostäder och bussterminal.



REFERENS KOMBIKVARTER "BJERGET", BIG, KÖPENHAMN







1. Saluhall/butiksgalleria 2800m<sup>2</sup> med vertikal kommunikation till övre plan⑧
2. Plats mellan gångbroar - förbindelseyta
3. Handel i gatuplanet 2000m<sup>2</sup>
4. Parkering 1500m<sup>2</sup>
5. Bostäder totalt 2100m<sup>2</sup>
6. Parkering i 6 plan inkl. källarplan totalt 21100m<sup>2</sup>
7. Innergård
8. Handel + trapphall totalt 2200m<sup>2</sup>
9. Bostäder ovanpå terminalen 11500m<sup>2</sup>

Källarvåningar innehåller parkering samt varuförsörjning och möjlig koppling till badhus under mark.

- Allt i centrum - blandstad
- Kombikvarter - kombination av funktioner inom kvarteret
- Bebyggda kvarter och ökad täthet ger mer rörelse och verksamhet - ett tryggare centrum

PARKERING  
HANDEL  
BOSTAD



EN KOMBINATION AV FUNKTIONER I CENTRUM



### Handel

I marknadsundersökningen slogs fast att Orminges kommersiella utbud inte har förutsättningar att bli så mycket större, men däremot bredare för att locka fler kunder från det omgivande Boo. Det som skulle kunna intressera fler är exempelvis en gör-det-själv-butik och en bra sportaffär. Mat av hög kvalitet, någon delikatessaffär och ett bra bageri är sådant som kan locka köpare.

I buskknutpunktens bottenvåning föreslås mindre butik-slokaler, som kan vara kopplade till en större matvaruaffär mot Mensättravägen. Tanken är att ytan mellan butikerna/caféerna/kioskerna kan användas för kommunikation och väntan på bussen, samtidigt som butikerna drar nytta av det stora flödet av resenärer. En saluhall är förebilden, en



REFERENS SALUHALL - HÖTORGSHALLEN

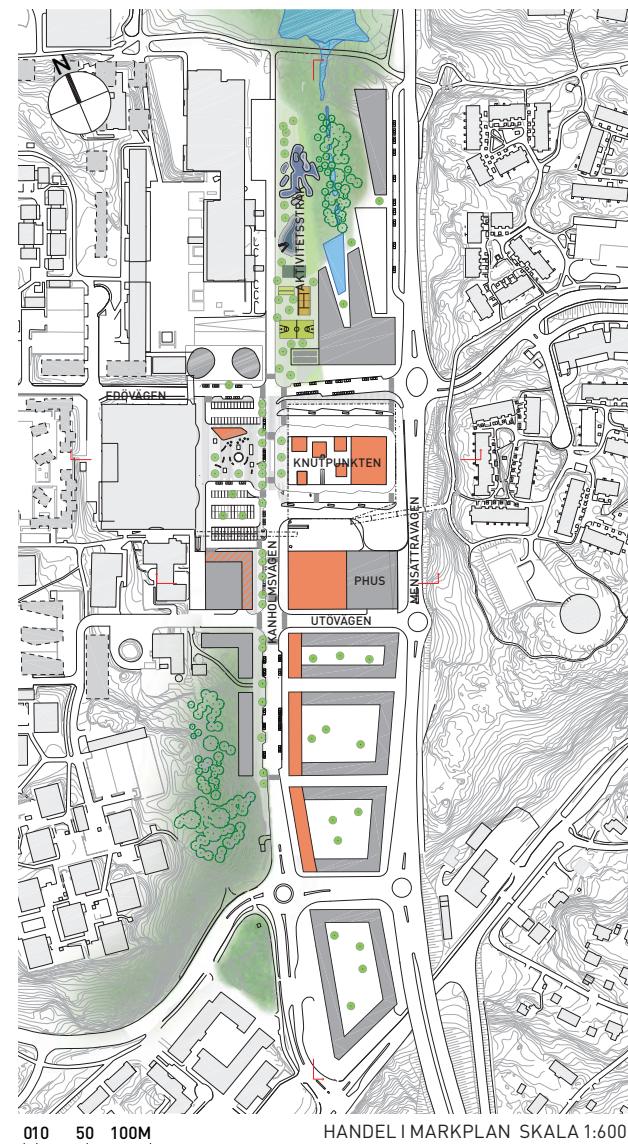
väderskyddad inomhusmiljö som ändå upplevs som en del av livet och flödet ihop med torget.

På knutpunktens övre plan finns en större "dragaffär" av exempelvis gör-det-själv-typ. Lokalen skulle kunna ha en entré på nedre markplanet, eller ligga i direkt anknäring till passagen ner till själva terminalen. Här finns också anslutning i plan till parkeringshuset i kvarteret intill via platsen mellan gångbroarna.

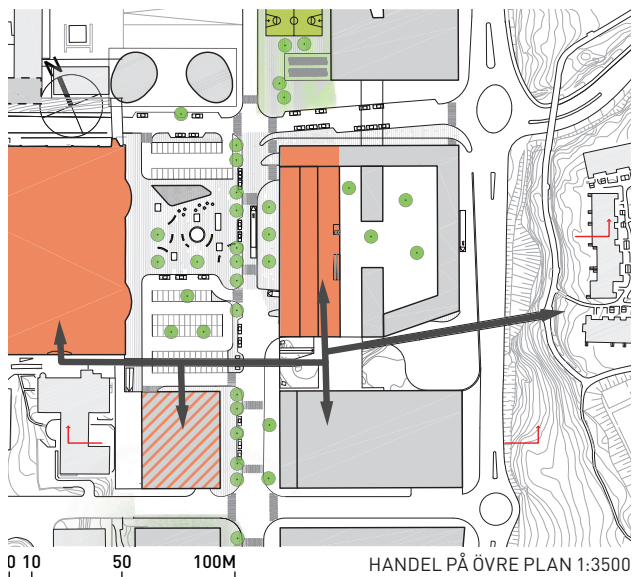
På bottenvåningen i det stora parkeringshuset föreslås som tidigare nämnts en matvarubutik på cirka 2000 m<sup>2</sup> som dels nås från gatuplan men också från det övre planet. Busspendlare som infartsparkerat kan enkelt handla på väg till parkerad cykel eller bil.

Utefter Kanholmsvägen föreslås handels- eller kontorslokaler i främre delen av flera av bostadskvarterens bottenvåningar, för att ge mer liv åt gatan. På torget kan en mindre paviljongbyggnad komplettera den befintliga centrumbyggnaden, med butik/servering för att levandegöra den öppna platsen.

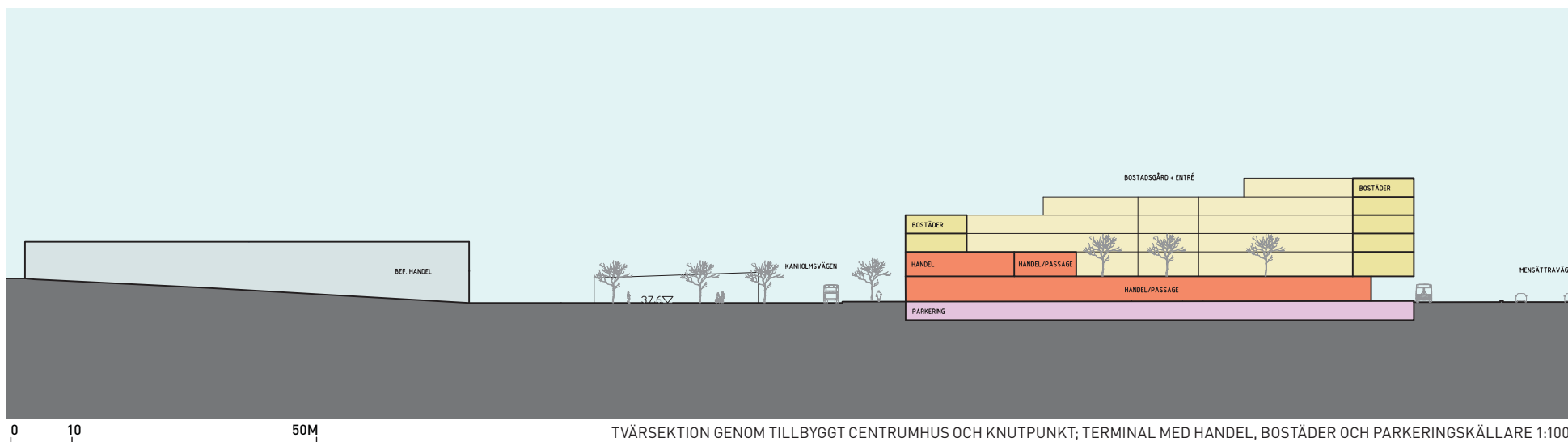
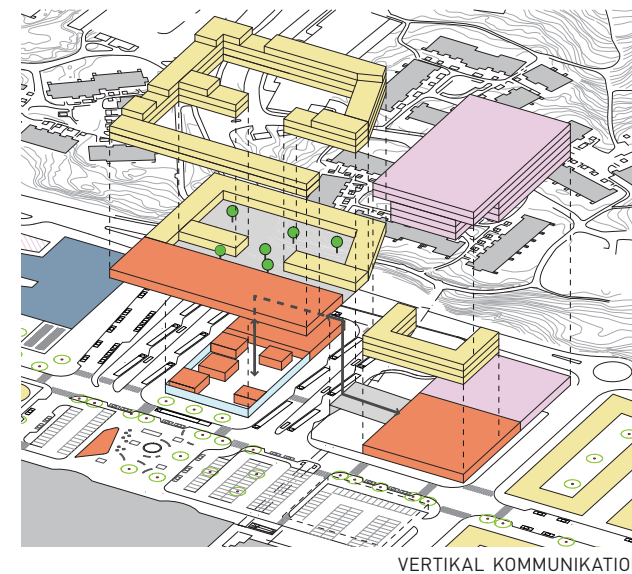
Förslaget bygger vidare på nuvarande centrumskommersiella struktur i två plan, vilket förutsätter rätt placerade och dimensionerade trappor och hissar. Nära förbindelser mellan parkering och butik med möjlighet att rulla kundvagnar är viktigt, även in i framtida p-hus.







- Befintlig handel med varierat utbud
- Kvalitet kompletterar
- Fler köpstarka kunder kan lockas från omgivande Boo
- Bra koppling handel - parkering
- Attraktivt torg och snedstagsbron binder samman på övre nivån



## Parkering

Markparkeringarna dominerar idag Orminge centrum. Behovet framför allt av infartsparkering är större än dagens ytor kan erbjuda, och bedöms öka fram till prognosåret 2030. Behovet har i analysen uppskattats till 1550 platser. Om hänsyn tas till att infartsparkeringsplatser på kvällar och helger kan nyttjas av handelns kunder uppskattas behovet vara 1240 platser.

I förslaget ingår nya p-hus som ett sätt att öka parkeringskapaciteten och att frigöra ytor för annat innehåll. P-husen föreslås även inom samma byggnadsvolym integreras med t ex handel och bostäder för att levandegöra gatumiljöerna och öka tryggheten i parkeringsmiljöerna.

Utövågen förlängs fram till Mensättravågen och är huvudinfart till parkeringshusen och markparkeringen. Detta blir centrums tydliga angöring för bilister. Båda p-husen har persontréer på både markplan och på det övre planet som ansluter till bronivån och centrums övre nivå med handel. På centrumhusets baksida kan ev. ytterligare p-platser tillskapas nära handeln.

Behovet av infartsparkering är stort men kan påverkas av attraktiva cykelparkeringar som föreslås integreras dels i det större parkeringshuset, dels vid badhuset.

Badhuset får en parkering med infart från Mensättravågen, som också besökande till Ormingehus kan nyttja. Vid Ormingehallen, utanför det centrala området, finns idag 147 bilplatser som ingår i beräkningen av antalet besöksparkeringar.

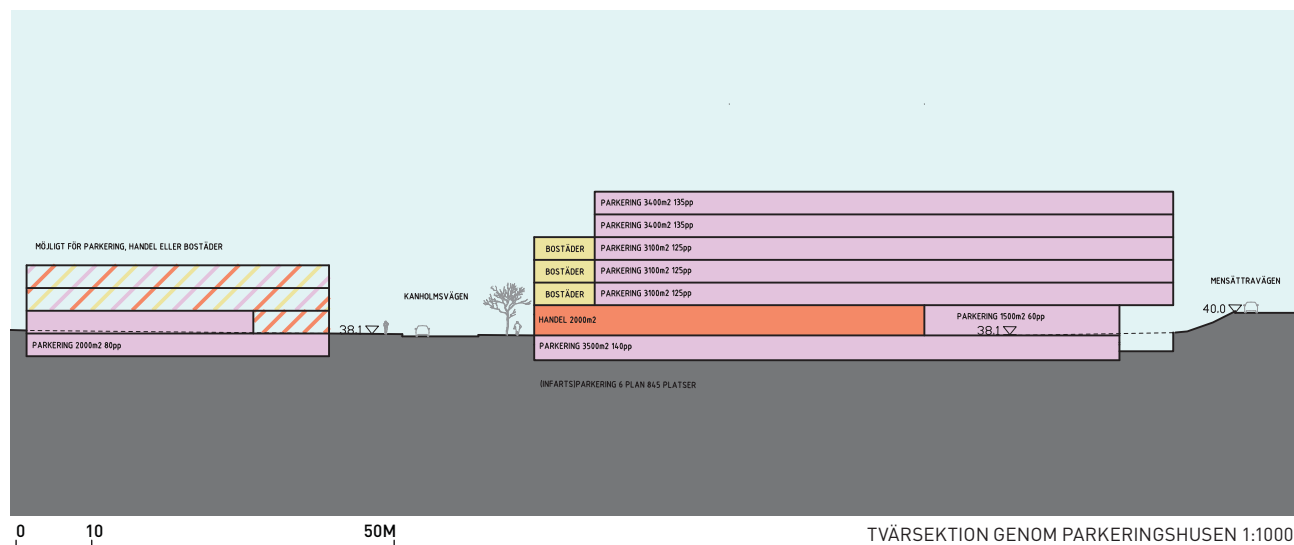
Längs torgets sidor, Kanholmsvägens västra sida och Utövågen ordnas kantstensparkering för korttid/angöring.

Lättillgänglig parkering på mark för god koppling till handeln ingår i förslaget. Det är avgörande för helhetskvaliteten i den nya centrummiljön att markparkeringen kan samverka med förslaget om ett torg som man kan vistas på och som knyter samman olika sidor av centrum. Flera varianter har studerats vilket redovisas på nästa uppslag.

- Tillkommande parkering i p-hus - minskade markparkeringsytor
- Angöring till parkering i huvudsak från Utövågen
- Cykelparkering med hög komfort nära bussterminalen och centrumhandeln minskar behovet av bilparkeringsplatser.



REFERENS P-HUS MED LOKALER I BOTTENVÅNING, SKELLEFTEÅ







NYA ORMINGE CENTRUM MED MAXIMAL UTBYGGNAD AV SAMTLIGA FÖRSLAG



### Alternativstudier parkering-torg

I målbilden för det förnyade Orminge Centrum är de offentliga uterummens karaktär och kvalitet som platser för möten och aktiviteter central.

Både den nya torgytan och en effektiv kundparkering ska kunna fungera sida vid sida och båda bidra till ett intensifierat liv i centrum.

I arbetet har studerats olika alternativ för hur dessa ytor kan organiseras och hur de olika stråken för både gående, bilar och bussar ska samsas funktionellt och som upplevd miljö.

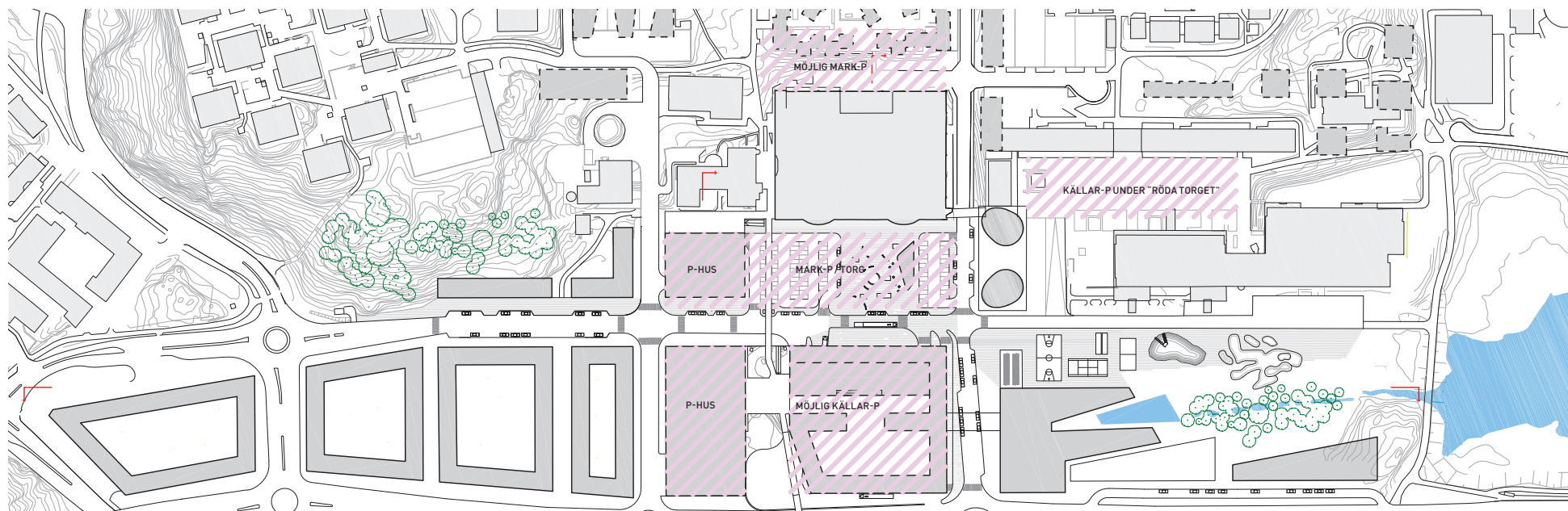
I situationsplanen nedan visas de områden kring nuvarande centrumhuset som är aktuella för olika typer av parkering.

Förutom de tidigare beskrivna nya p-huslägena och ytan framför centrumhuset kan även ytan bakom komma ifråga för en kompletterande handelsparkering. Den planerade nya parkeringen under "Röda torget" kan även ingå i diskussionerna för att skapa rätt kapacitet och lägen för handelsparkering.

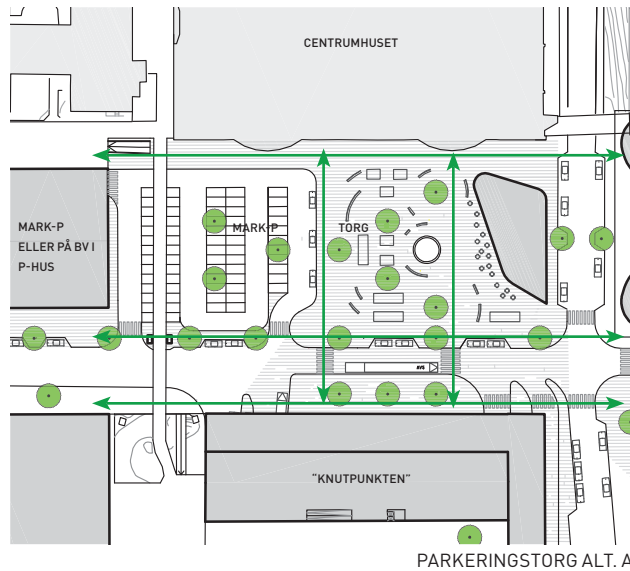
På följande sida visas några alternativa lösningar för hur markparkering och torgyta framför centrumhuset kan disponeras som ett "parkeringstorg".

Alternativ B har valts som illustration i övriga bilder i rapporten då det bäst motsvarar det långsiktiga målet om både ett välfungerande torg med tydliga förbindande stråk Centrumhuset-Knutpunkten och en tillgänglig markparkering för handeln med god kapacitet. Detta alternativ bör ligga till grund för fortsatt utveckling.

Förändringen från dagens situation med enbart markparkering bör kunna ske stegvis i en takt som anpassas efter hur hela centrumområdet omvandlas.



MÖJLIGA LÄGEN FÖR HANDELSPARKERING I CENTRUM



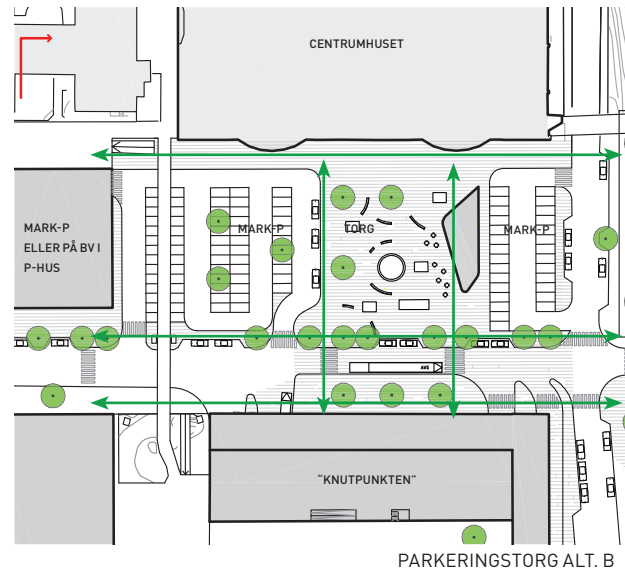
PARKERINGSTORG ALT. A

Ett antagande har gjorts att ca 200 p-platser på mark bör finnas nära entréer till Centrumhuset. En del av dessa finns söder om gc-bron antingen direkt på mark eller som markvåning i ett framtida p-hus.

#### Alt A

En bilfri torgyta sträcker sig från Edövägen ned ca 2/3-delar av sträckan mot gc-bron. De två gångstråken över Kanholmsvägen löper obrutet och förbinder Centrumhuset med Knutpunkten på ett bra sätt. Mot Edövägen finns en lägre paviljong, en "rygg", med lämpligt innehåll för att förstärka folklivet på torgytan.

Alternativet ger ca 150-160 p-platser på mark inklusive kantstensparkering längs Kanholmsvägen. Det behövs då

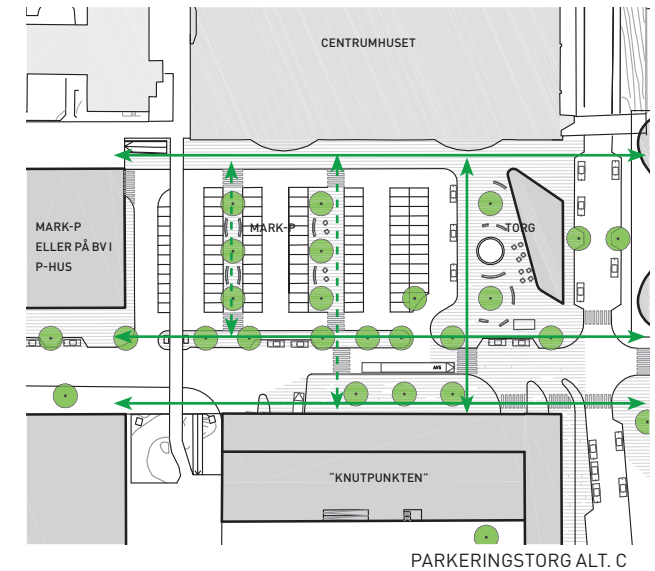


PARKERINGSTORG ALT. B

ca 40-50 platser, t ex på baksidan av Centrumhuset, för att uppnå 200.

#### Alt B

En mindre torgyta som kopplar ihop de två huvudstråken Centrumhuset-Knutpunkten. Mark-p både söder om torgytan och mot Edövägen i norr. En mindre paviljongbyggnad på nordsidan för att ge platsen en "rygg". Totalt antal p-platser på mark, inkl kantstens-p, ca 180. Det behövs då ca 20 p-platser t.ex. på baksidan av centrumhuset för att uppnå 200.



PARKERINGSTORG ALT. C

#### Alt C

Torgytan minimerad och avgränsad av endast det nordliga huvudstråket Centrumhuset-Knutpunkten. Paviljongbyggnad på nordsidan som "rygg" mot Edövägen. Det andra huvudstråket utgörs av en breddad och planterad passage över markparkeringen. Det finns även ytterligare gångpassage tvärs markparkeringen. Totalt antal p-platser på marknivån, inkl kantstensparkering, ca 180. Det behövs då ca 20 p-platser t.ex. på baksidan av Centrumhuset för att uppnå 200.



BOSTÄDER I ORMINGE IDAG

### Bostäder

Det finns många bra bostäder i Orminge, men de saknas i centrum som tidigare konstaterats. Förslaget fullt utbyggt innehåller bostäder i tio olika kvarter inom det studerade centrumområdet. Till detta kommer de nya bostadskvarter som föreslogs i detaljplaneprogrammet (som också illustreras på flygfotot på föregående sida).

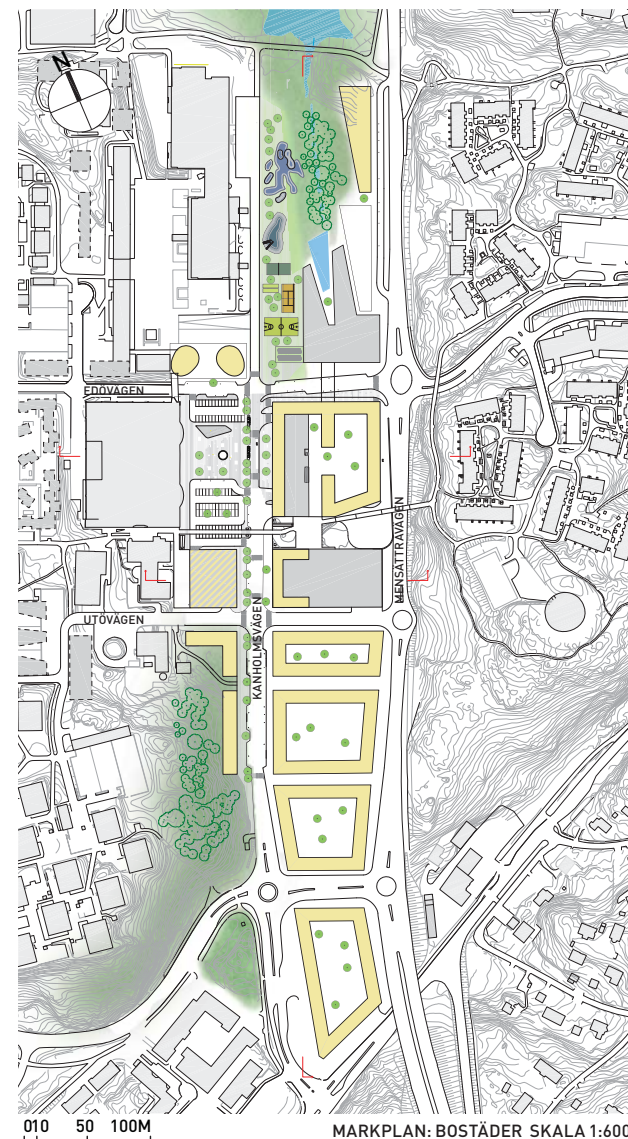
Bostäderna ska erbjuda centrumnära attraktiva lägenheter, som kan locka fler till Orminge, också från det omgivande Boo. Exempelvis så kallat kategoriboende för äldre nära service, allmänna kommunikationer och natur. Även ungdomsbostäder behövs.

Bostäderna norr om Utövågen ingår som delar i de kombikvarter som omger de mest centrala delarna ring torg, handel och bussterminal. Kvarteren söder om Utövågen utgörs övervägande av bostäder men innehåller även lokaler i bottenvåningar mot Kanholmsvägen. Boendeparkering förutsätts ske i källarplan med infart från kvartersgator i samtliga kvarter.

I kalkylen finansierar försäljningen av byggrätter byggandet av allmänna funktioner som bussterminalen. I kalkylavsnittet redogörs för vilka kvarter som föreslås byggas först.

Generellt bör en kvartersform eftersträvas med exploateringsnivåer på 4-5 våningar, förslagsvis högre mot Mensättravägen och lägre med jämn taklithöjd mot Kanholmsvägen. Kvarterens utformning får bearbetas i senare skeden.

- Bostäder i centrum ger trygghet och attraktiva lägenheter
- Kombikvarter för maximal blandning och närhet till olika funktioner
- Kategoriboende för unga och äldre i mindre lägenheter





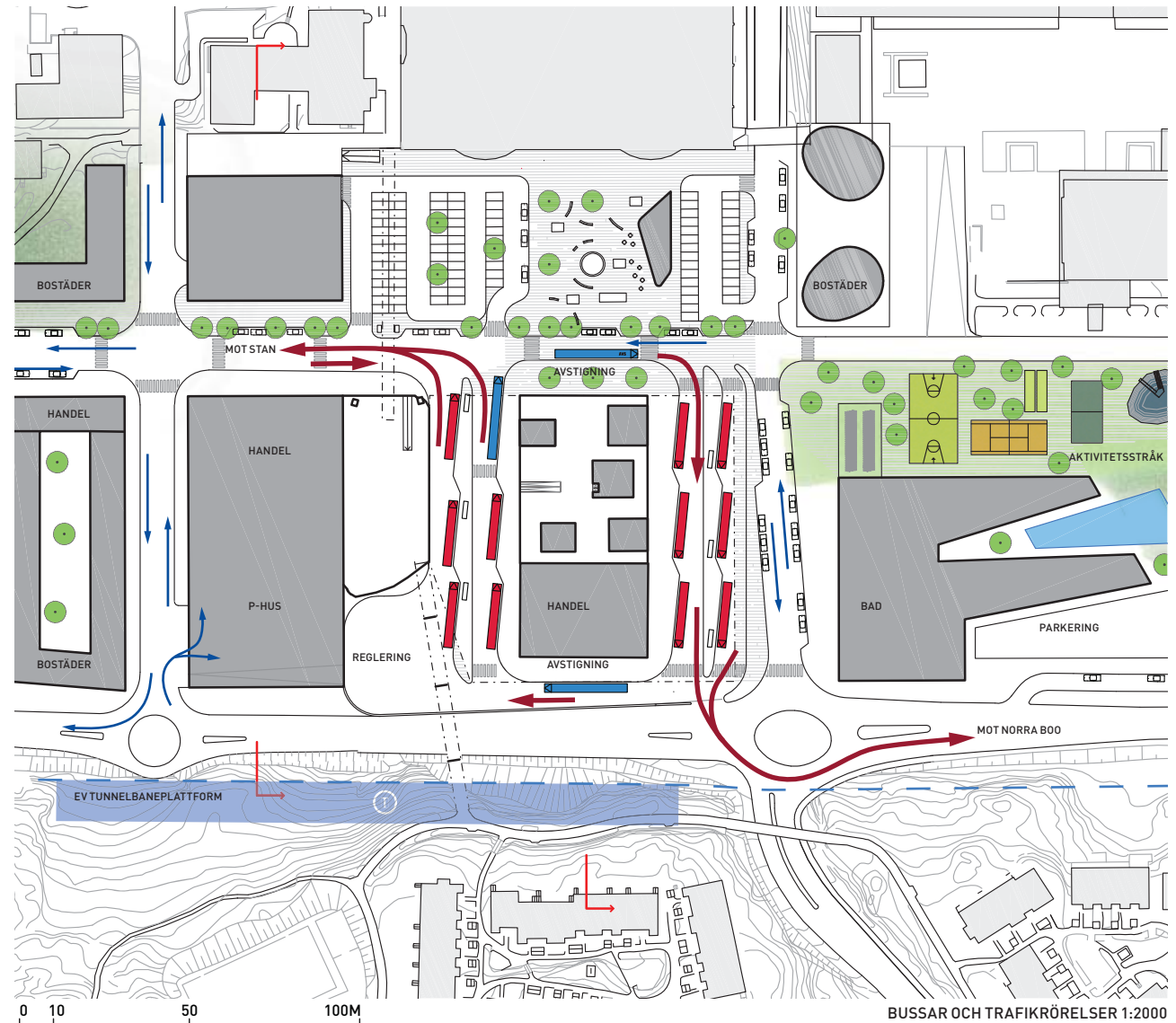
## Terminal

Föreslagen terminalutformning som kännetecknas av funktionsintegrering och intermodalitet (smidiga byten mellan olika trafikslag), är anpassad efter en ökad efterfrågan av kollektivtrafikresor.

Närheten till cykel- och pendlarparkering samt de goda gånganslutningarna i två plan ger funktionella, säkra och effektiva kopplingar mellan olika trafikslag. Terminalens integrering med handel och bostäder skapar attraktiva och trygga ytor för väntande resenärer, med liv och rörelse även under dygnets mörka timmar. Samtidigt ger det ett mervärde för resenären att kunna uträtta ärenden i anslutning till bussresan.

Det är av stor vikt att terminalens undre plan ges god genomsiktlighet för att säkerställa överblickbarhet, orienterbarhet och goda siktlinjer för resenären. Här finns även möjligheter för komfortabla och väderskyddade väntytter, biljettförsäljning och kundservice. Viktigt är att den överbyggda terminalytan belyses och utformas väl, för att skapa god trygghet.

Terminalens utformning är både anpassad för genomgående och vändande busslinjer, vilket ger en flexibilitet inför framtida trafikeringskoncept. Hållplatser för avstigning, påstigning och tidsreglering för vändande busslinjer ligger på pärlband för att minimera behovet av rundkörningar i en trafikmiljö med stora flöden av korsande fotgängare. Samtidigt underlättar det för resenärer som ska byta mellan olika linjer.



Kompletterat med ett informationssystem, bestående av såväl skyltning av trafik som övrig hänvisning med analoga och digitala informationstavlor med både visuell och talad information, ger detta en funktionell, smidig och tillgänglig bytespunkt.

Hur bussarna rör sig runt bytespunkten framgår av illustrationen på föregående sida. Bilangöringen sker närmast längs kantsten utmed Edövägen.

Trafikföringen i centrum med den nya tillfarten innebär en klar förbättring av trafikkapaciteten jämfört med dagens utformning. En förväntad ökning av kollektivtrafikresandet, tillkommande verksamheter och handelsytor och förslaget fullt utbyggt med en stor mängd nya bostäder leder dock till mer trafik. Hur förslaget trafiknät kan hantera trafikstringen måste studeras vidare. Trafiksimuleringar bör göras i ett senare skede. Hur kraftig trafikstringen blir beror även på hur man väljer att arbeta med åtgärder för ett mer hållbart resande mot företag, boende och verksamma i området.

- Ny effektiv och attraktiv knutpunkt
- Bytespunkt - snabba bussar in mot Stockholm
- Infartsparkering i p-hus
- Cykelparkering integrerat i p-hus

## STEGVIS UTBYGGNAD

Omvandlingen av Orminge enligt framtaget förslag behöver ske stegvis. De centrala delarna öster om Kanholmsvägen och bostadsdelar som Nybackatomten och Ormingehus mm ingår i en naturlig första utbyggnadsetapp. I denna ingår omvandlingen av Hantverkshus kvarteret till ny bussterminal med handelslokaler överbyggda med bostäder. Vidare ingår det nya parkeringshuset för infartsparkering med bostäder och handel i bottenvåningen. När det gäller gator och vägar anläggs bl.a. två nya rondeller och angöringsgator från Mensättravägen.

Under utbyggnaden av detta kommer befintliga parkeringar och busshållplatserna längs Kanholmsvägen att finnas kvar. Nybackatomten får användas för infartsparkering medan p-huset uppförs på den södra av de nuvarande infartsparkeringarna.

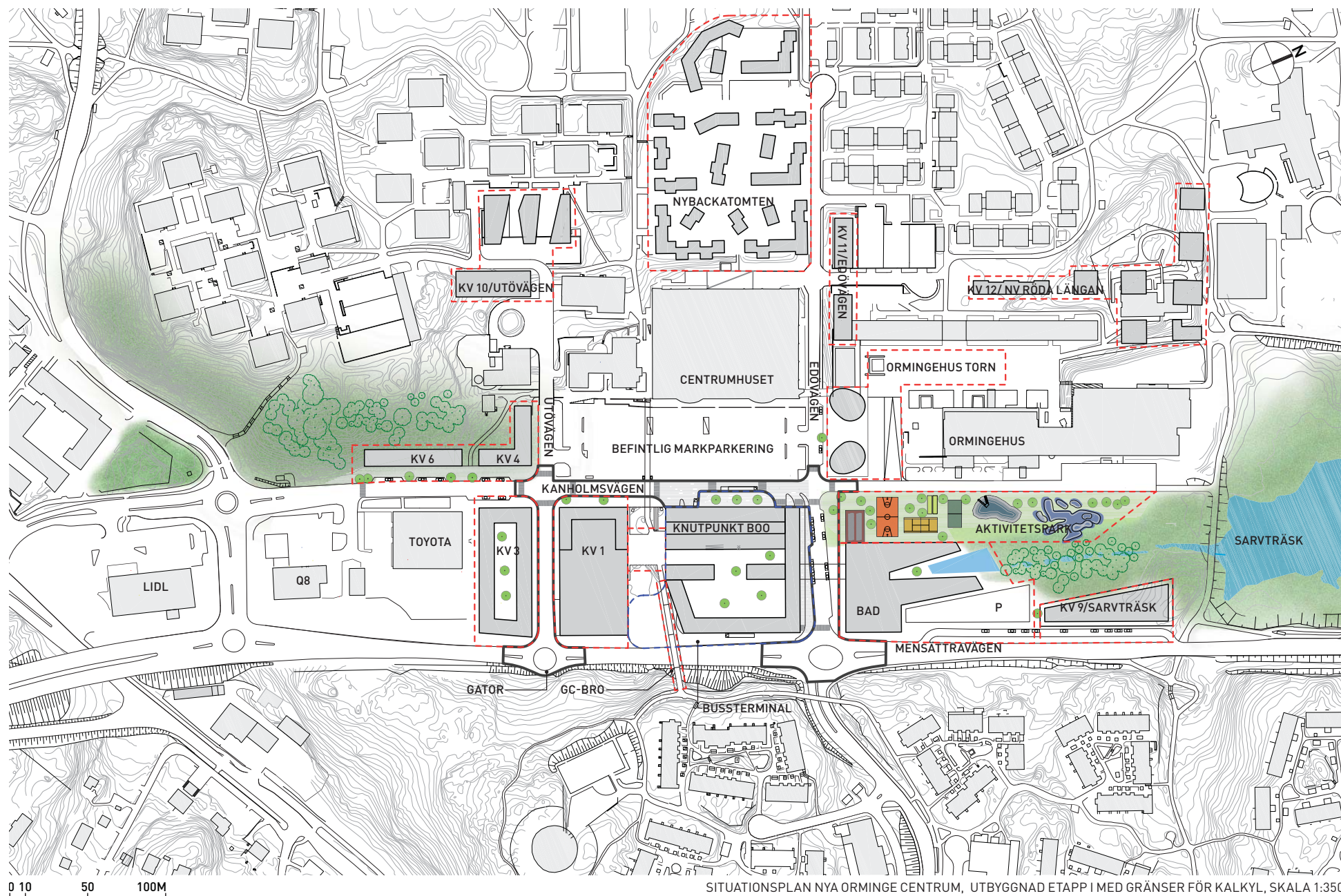
En förutsättning för denna utbyggnadsetapp är att kommunen och SL kan komma överens med berörd fastighetsägare.

När det gäller nästa omvandlingsetapp av centrum, utveckling av Centrumhuset, tillskapandet av ett torg och nytt parkeringshus mm på Atrium Ljungbergs fastighet, så kan den komma efter det att den nya bussterminalen och parkeringshuset i anslutning till denna är klar. Utveckling av Centrumhuset styrs naturligtvis också av fastighetsägarens vilja att utveckla sin fastighet och markinnehav.

Utbyggnaden av aktivitetsparken, stråket ner mot Sarvträsk och anläggandet av bad- och aktivitetshuset samt byggnation av nya bostäder i detta kvarter kan, liksom när det gäller de rena bostadskvarteren i övrigt, ske mer fristående.

För att Orminge ska ta steget att utvecklas från det slitna förortscentrum det är idag till förslaget levande stadsdelscentrum bör omvandlingen och exploateringar vara genomförda inom en tioårsperiod. En utdragen omvandlingsprocess skulle vara till nackdel för såväl handeln som centrumet som helhet.

Omvandlingen av marken där Toyota, OK/Q8 och Lidl ligger till bostadskvarter är kopplat till dessa ägares syn på sina etableringar och tankar om utveckling av sina tomter och behov av bättre eller lämpligare lägen, framför allt för bilhandeln och bensinstationen som i grunden inte hör hemma i det nya stadsdelscentrum som växer fram. Dessa förändringar kan också ske mer fristående tidsmässigt.





## EXPLOATERINGSKALKYL/BEDÖMNING

En exploateringskalkyl/bedömning har gjorts av aktuellt förslag. Med hänsyn till att förslaget än så länge är över- siktligt blir även kalkylen det. Syftet med kalkylarbetet har varit att visa på storleken på intäktsmöjligheterna i form av byggrätter samt kostnader i form av ombyggnation av allmänna ytor såsom gator, allmän platsmark, ny buss- terminal , parkeringshus mm. Beräkningarna utgår från de volymer, mått och beskrivningar som finns i planförslaget. Olika åtgärder och intäkter i form av byggrättigheter har prissatts genom à-priser med bakgrund av erfarenhetstal parat med marknadsmässiga nyckeltal.

Av bilden till höger framgår vilka exploateringsmöj- ligheter som inkalkylerats i form av nya byggrätter och vilka allmänna åtgärder som ingår i de kostnader som ska finansieras. I kalkylen har utveckling av Atrium Ljungbergs fastighet med centrumhuset och markparkeringen/torg framför ej tagits med på vare sig kostnads- eller intäkts- sidan. Inte heller har skisserad omvandling av marken där Toyota, OK/Q8 eller Lidl ligger till bostäder tagits med.

På längre sikt hör funktioner som bilhandel och bensin- station inte hemma i ett stadsdelscentrum. Lidltomten kan få en högre exploatering, eventuellt med en blandning av bostäder och handel. Dessa omvandlingar kommer emellertid att senare generera intäkter för täckande av de infrastrukturella åtgärder som görs initialt.

Anläggandet av ett bad-/friskvårdsanläggning har ej tagits in i kalkylen. En utbyggnad av detta förutsätts ske genom särskilt beslut inom kommunen.

Som framgår av tabellen hör till de tyngsta kostnadspos- terna byggandet av ett parkeringshus samt anläggande av gator, torg och mark för bussterminal samt förvärv och rivningskostnader av befintlig byggnad - Hantverkshuset.

Föreslagna exploateringar, med ett beräknat nytillskott om ca 83000 m<sup>2</sup> bostäder (BOA) och till det ca 7800 m<sup>2</sup> kom- mersiella lokaler, ger intäkter av byggrätterna som finan- sierar en mycket stor del av de grundläggande allmänna kostnaderna. Även parkeringshuset har inräknats bland det som ger intäkter, samtidigt som kostnaden är större än möjlig förtjänst. Om man beaktar de framtida intäkterna från exploateringar som ej inräknats är bedömningen att det finns ekonomiska möjligheter att genomföra projektet.

## INTÄKTSMÖJLIGHETER MKR

BYGGRÄTTER BOSTÄDER		
NACKA KOMMUN; KR/M <sup>2</sup>	BOA 3000	126
ENSKILT ÄGDA; KR/M <sup>2</sup>	BOA 1000	41
BYGGRÄTTER LOKALER		
NACKA KOMMUN; KR/M <sup>2</sup>	LOA 1000	8
ENSKILT ÄGDA; KR/M <sup>2</sup>	LOA 2500	5
PARKERINGSHUS KV 1	P-PLATSER: 750 ST 50% AV BYGGKOSTNAD	95
<b>TOTALSUMMA</b>		<b>275</b>

## KOSTNADSUPPSKATTNINGAR MKR

GATOR OCH TORG	13
AKTIVITETSPARK (MARKARBETEN)	3
BUSSTERMINAL	22
GC-BROAR (EV. NYA)	10
RIVNING HANTVERKSHUSET	15
PARKERINGSPLATSER, GARAGE	190
INFRASTRUKTUR; VA,TRAFIK	
RONDELL 1	10
RONDELL 2	10
RESTVÅRDE RIVNING	40
LANTMÄTERI, AVSTYCKNING	7
<b>TOTAL SUMMA</b>	<b>320</b>

BEDÖMNING INTÄKTER/KOSTNADER UTBYGGNAD ETAPP I

