

2019-05-17
Dnr KS/2019:155

Kommunstyrelsen

Projekt-PM

Projektpromemoria för stadsbyggnadsprojekt Lidingö Centrum



Figur 1: Bilden visar projektets preliminära utredningsområde.

Innehållsförteckning

1. Sammanfattning	3
2. Organisation	3
3. Projektets syfte, mål och bakgrund	4
3.1 Projektets syfte	4
3.2 Projektets mål.....	4
3.3 Projektets bakgrund och behov	5
4. Förutsättningar	7
4.1 Stadsbyggnadsmässiga förutsättningar	7
4.2 Fastighet/område	7
4.3 Närliggande projekt.....	8
5. Om projektet.....	9
5.1 Kvarter och bebyggelse.....	9
5.2 Gatumark.....	10
5.3 Lejonvägen och Odenvägen.....	10
5.4 Lejongapet/Lejonpassagen.....	10
5.5 Centruparken.....	11
5.6 Parkering	11
5.7 Förskola.....	12
5.8 Särskilt boende	12
5.9 Handel	12
6. Delmoment.....	13
6.1 Detaljplan	13
6.2 Markanvisning och markfrågor.....	13
6.3 Teknik och infrastruktur.....	14
6.4 Kommunikation	16
7. Ekonomi	17
7.1 Exploateringskalkyl.....	17
7.2 Kostnader utanför kalkylen	19
8. Preliminär tidsplan	20

1. Sammanfattning

Detta projekt-PM är ett beslutsunderlag för att starta stadsbyggnadsprojektet för Lidingö Centrum. Här beskrivs projektets syfte och mål, områdets förutsättningar, projektets innehåll samt översiktlig budget och tidplan. Syftet med dokumentet är att ge en övergripande bild av vad projektet kommer att innebära för Lidingö stad och dess olika nämnder och förvaltningar.

I och med att projekt-PM antas av kommunstyrelsen ges uppdrag åt projektgruppen att påbörja utredningsarbetet och markanvisningsprocessen för Lidingö Centrum. Det ges även uppdrag åt miljö- och stadsbyggnadsnämnden att ta fram ny detaljplan.

Kommunstyrelsen anslår i samband med projekt-PM 15 miljoner för att bedriva projektet fram till år 2022 då detaljplanerna planeras vinna laga kraft.

2. Organisation

Uppdragsgivare i projektet är kommunstyrelsen. I det löpande arbetet kommer även de olika nämnderna vara beslutsfattande i frågor gällande till exempel bygglov, utbyggnad av förskolor eller behov av gruppbostad. Projektet styrs av en politisk styrgrupp, det löpande arbetet styrs av en tjänstemannastyrgrupp. Projektet drivs av en projektledare från miljö- och stadsbyggnadskontoret (msk) som ansvarar för hela projektet.

Politisk styrgrupp: Den politiska styrgruppen är till för att Stadens tjänstemän ska kunna förankra beslut om projektets inriktning och innehåll, övergripande strategiska frågor samt projektets budget. Kommunstyrelsens ordförande leder styrgruppen, övriga medlemmar är företrädare för partierna i den politiska ledningen samt ordförande för miljö- och stadsbyggnadsnämnden.

Tjänstemannastyrgrupp: Det löpande arbetet styrs av en tjänstemannastyrgrupp som beslutar om användning av givna resurser och gör avvägningar mellan olika förvaltningars intressen. Tjänstemannastyrgruppen leds av förvaltningschef på msk och övriga medlemmar är stadsdirektören, förvaltningschef på teknik- och fastighetsförvaltningen (tff) samt resursägande enhetschefer på msk och tff.

3. Projektets syfte, mål och bakgrund

3.1 Projektets syfte

Syftet med projektet är att planera och genomföra en utveckling av Lidingö Centrum med småstadskvalitéer till fördel för såväl stadskärnan som hela staden och därigenom stärka Lidingö Centrums roll som knutpunkt för Lidingöborna.

Syftet ska uppnås genom att möjliggöra för fler bostäder, utvecklad handel, fler arbetsplatser, plats för mer service, välfungerande parkeringslösningar samt fler mötesplatser i en grönskande och tillgänglig stadskärna. Projektet ska planeras för och i samverkan med Lidingöborna och näringslivet. Detaljplaner ska vara antagningsbara innan 2022 års utgång. Övriga delar av tidsplanen vilket innefattar genomförande samt överlämning till drift upprättas successivt.

3.2 Projektets mål

Projektet omfattar stadsbyggnadsprocessens olika delar från planering till genomförande samt överlämning till drift.

Det övergripande målet är att skapa ett levande centrum med ny bebyggelse för bostäder, service och handel. Det ska göras genom att:

- bygga ca 100-200 nya bostäder i centrumkärnan där bebyggelsen ska präglas av småskalighet, variation och ha en hög arkitektonisk kvalitet,
- skapa goda förutsättningar för handel och service genom att tillskapa lokalytor i markplan om ca 7000 – 11 000 m²,
- skapa en trygg och välfungerande parkeringsanläggning under mark för handel, arbetsplatser och bostäder,
- skapa en grönskande stadskärna med flera attraktiva mötesplatser,
- skapa god tillgänglighet för alla till och från samt inom Lidingö Centrum,
- utveckla gång- och cykelnätet förbi och till centrum (Lejonvägen och Odenvägen), och
- säkerställa att projektet levererar ett ekonomiskt överskott.

3.3 Projektets bakgrund och behov

Översiktsplan

Stockholmsregionen är landets främsta tillväxtregion och Lidingö ska både ta del av och medverka till den fortsatta tillväxten men utifrån Lidingös förutsättningar. Lidingö Centrum har särskilda förutsättningar att bidra till denna tillväxt och är därför identifierat och angivet som ett viktigt utvecklingsområde i Lidingö stads gällande översiktsplan. Inom detta utvecklingsområde kan flera för Staden, såväl som för regionen, angelägna behov få goda och önskvärda lösningar. Det gäller inte minst behoven av att tydliggöra och utveckla stadskärnan och tillföra fler bostäder och arbetsplatser.

Planprogram

I enlighet med översiktsplanen har ett planprogram upprättats för Centrum-Torsvik. Kommunfullmäktige godkände den 16 juni 2014 planprogrammet som skulle ligga till grund för den fortsatta planeringsprocessen inför ett kommande genomförande. I planprogrammet var den övergripande visionen; "Centrum-Torsvik ska vara en attraktiv, spännande och miljösamt stadsdel". För att nå dit formulerades 6 målbilder: 1) bevara och bygga vidare, 2) en stadsdel att må bra i, 3) grönska runt hörnet, 4) hållbara kommunikationer, 5) plats för möten, 6) ett levande centrum.

Start-PM

Start-PM gällande den tidigare detaljplaneprocessen för Lidingö Centrum antogs av kommunstyrelsens planutskott 17 juni 2015 och då var Lidingö Centrum den första etappen inom utvecklingsområdet som anges i planprogrammet. Eftersom stora delar av start-PM blivit inaktuellt ska det uppdateras och ersättas av detta projekt-PM.

Samråd Etapp 1

År 2017 hölls samråd för den första etappen; detaljplan för fastigheterna Oden 21, 23 m.fl. Parallellt med detaljplanearbetet tog konsultföretaget Cowi fram förstudier och tekniska PM (Förstudie 2017-03-24) för hela utredningsområdet Lidingö Centrum. Syftet var att belysa, analysera och föreslå lösningar inom området utifrån olika aspekter för att tjäna som underlag för kommande detaljplaneetapper. Dessa förstudier är uppdelade i följande sex delar; 1) avfall, 2) buller, 3) dagvatten och spillvatten, 4) gata-trafik, 5) hållbarhet samt en 6) kostnadskalkyl.

Fortsatt arbete

Efter samrådet som omfattade Centrumparkeringen samt en del av fastigheten Oden uppstod behovet att ta ett tydligare grepp om hela centrumkärnan. Detta för att klargöra och förstå hela sammanhanget med avseende på framförallt parkering, logistik för handeln och exploateringsgrad. Frågor som gäller tillgänglighet och framkomlighet till och förbi centrum måste också klargöras i ett större sammanhang. Det gäller framkomlighet för gång- och cykelstråk såväl som framkomlighet för lokaltrafik och bilar.

Grosvenor Europe AB är sedan 2018 ny ägare till Lidingö Centrum och en viktig samarbetspart i planeringen av Lidingö Centrum.



Figur 2: Illustration av preliminärt utredningsområde

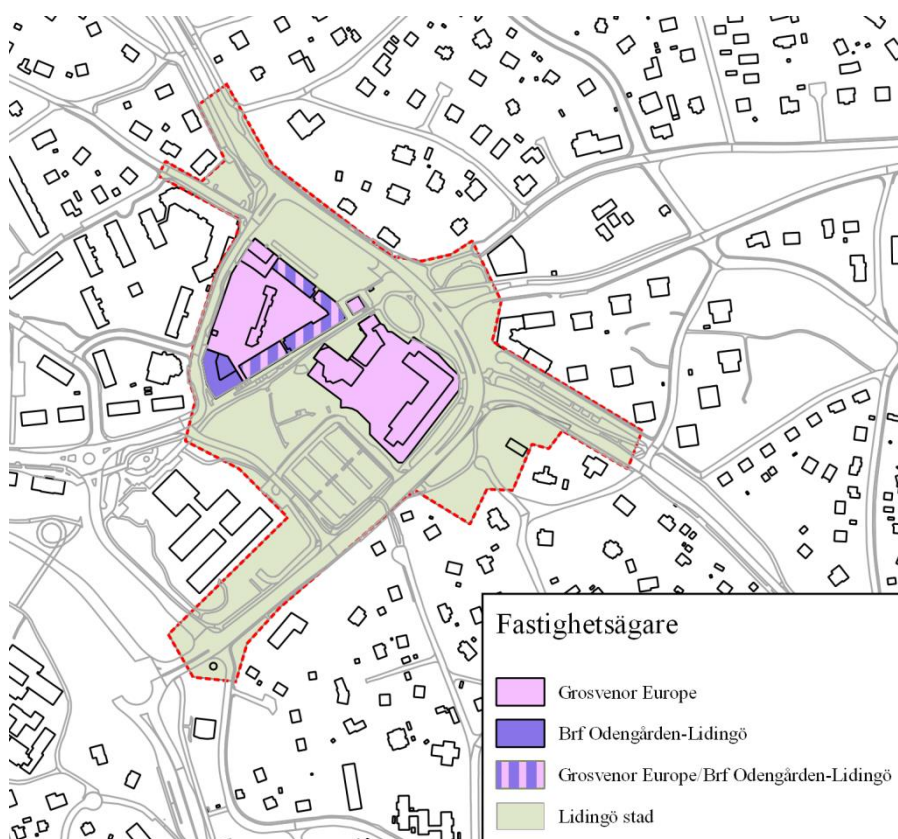
4. Förutsättningar

4.1 Stadsbyggnadsmässiga förutsättningar

Huvuddelen av Lidingö Centrums kärna byggdes under 90-talet då ön fick ett nytt centrum. I dagens centrum bildar Stockholmsvägen ett huvudstråk som vid torget svänger av mot Friggavägen. Handeln sker på de flesta ställen i bottenvåningarna och över denna finns kontor och bostäder. Centrumet är öppet och småskaligt med bebyggelse i 3-5 våningar. Stora delar av dagens centrum består av hårdgjorda parkeringsytor som används av besökare och anställda i närområdet. Centrumparken är en av få gröna platser i centrum och inom parken finns platser som upplevs som otrygga och otillgängliga. Med parkens höga läge jämfört med övriga centrumområdet så medför höjdskillnaderna vissa barriäreffekter.

4.2 Fastighet/område

Den största delen av marken inom projektområdet ägs av Staden. Den största privata fastighetsägaren inom området är fastighetsbolaget Grosvenor Europe som äger Polishuset, Pressbyråbyggnaden, biblioteksbyggnaden samt större delen av handelsytorna i kvarteret Oden. Brf Odengården Lidingö äger två handelslokaler samt bostäderna ovanför handelsytorna i kvarteret Oden.



Figur 3: Karta med fastigheter som berörs av centrumutvecklingen.

4.3 Närliggande projekt

Stadshusprojektet

Stadshuset är under ombyggnad och resultatet kommer påverka utvecklingen i Lidingö Centrum. Viktiga funktioner som bl.a. att biblioteket flyttar in i stadshuset samt att en restaurang för allmänheten öppnar i en av stadshusets flyglar bidrar till att aktivera stadshuset och på så sätt tydligare koppla samman centrumkärnan med stadshuset. Det tar sig särskilt uttryck i form av en trappa från stadshusets högre nivå som riktar sig ner mot Centruparken. Innehållsmässigt och fysiskt får stadshuset en tydligare koppling till centrum och vice versa.

Parkeringsplatser för stadshusanställda samt för nya hyresgäster inom stadshuset försvinner i samband med att stadshuset byggs om och att Stadshusparkeringen bebyggs. Cirka 100-150 platser behöver ersättas i närheten av stadshuset. Ansvaret för planering och lokalisering av dessa platser ligger inte inom ramen för stadsbyggnadsprojektet Lidingö Centrum men ska samordnas med stadshusprojektet och stadshuset i övrigt.

Spårväg till Lidingö Centrum

Frågan om en dragning av Lidingöbanan via Lidingö Centrum aktualiseras med jämna mellanrum. Stadsbyggnadsprojektet projektområde ligger utanför det område som bedöms som aktuellt för en ny dragning av spårväg. Grönytan söder om Sturevägen vid stadshuset är reserverad för en eventuell omdragning av Lidingöbanan.

Seniorboende Tor 2

En detaljplan för seniorboende ska tas fram på fastigheten Tor 11. Detta arbete har precis påbörjats.

Torsvik

I start-PM för Lidingö Centrum anges att det ekonomiska överskott som Staden inbringar vid försäljning av mark delfinansiera en överdäckning av Torsvikshålet. Den exploatering som nu föreslås i centrumkärnan har begränsats jämfört den exploatering som planprogrammet föreslog och förväntas inte inbringa tillräckliga intäkter för att ensamt finansiera en överdäckning.

5. Om projektet

Inriktningen för stadsbyggnadsprojektet är att det är centrumkärnan som ska utvecklas. Centrumkärnan begränsas av Lejonvägen i norr och öster samt av Odenvägen i väster. Stadshuset avgränsar området i söder. Inom området är det främst redan ianspråktagen mark som planeras bebyggas.

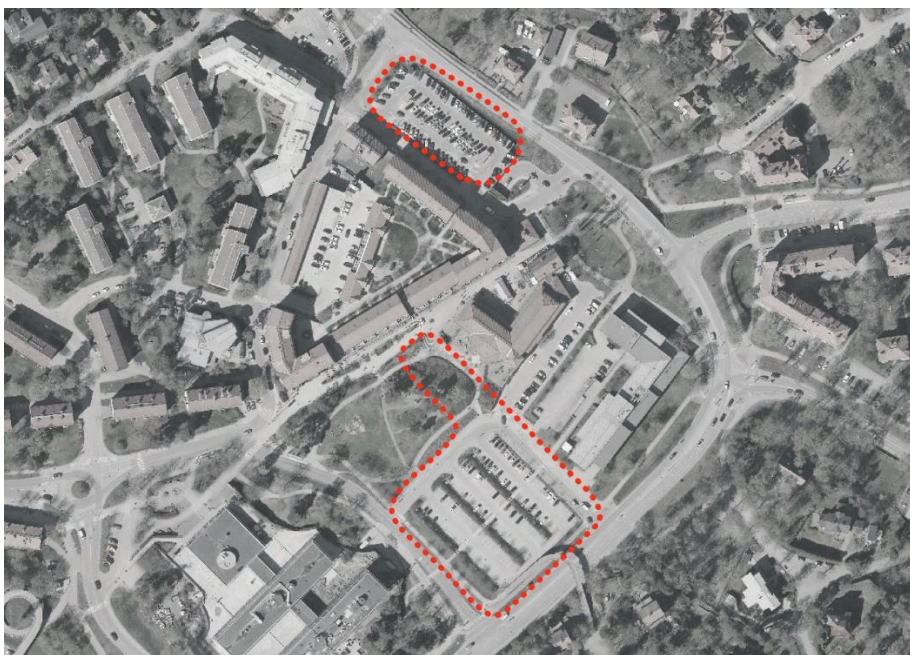
Utbyggnaden utgör en komplex helhet där handel, bostäder och garage ska inrymmas inom samma ytor och område. På gator, parker och torg ställs nya krav på utökade funktioner såsom parkering och varuinlastning såväl som på trivsel och trygghet. Befintliga och nya byggnader samverkar med gator och torg och skapar tillsammans förutsättningar för ett levande centrum och bör planeras som en helhet. Utbyggnaden ska ske i etapper på ett sådant sätt att Lidingö Centrum fungerar under hela utbyggnadstiden.

Att skapa bra förutsättningar för handeln och samtidigt attraktiva platser för människor går hand i hand. Bra flöden för såväl människor som transporter utgör grunden för ett välfungerande centrum. God tillgänglighet och andra trygghetsskapande värden som s.k. levande bottenvåningar, bra belysning, bra orienterbarhet och en grön miljö bidrar till en attraktiv miljö till gagn för handeln såväl som för besökare och boende.

5.1 Kvarter och bebyggelse

På Stadens mark är det Centrumparkeringen och Stadshusparkeringen som utgör yta för ny bebyggelse, se figur 4 nedan. På privat mark kan bebyggelsen kompletteras på marken mellan polishuset och biografen samt eventuellt längs Odenvägen inom Oden 21.

Nya byggnader ska i regel utföras med handel i bottenvåningen med bostäder ovanpå. Arkitekturen ska ha en hög arkitektonisk kvalitet där bottenvåningarnas utformning i hög grad bidrar till ett levande centrum. Lokalerna ska göras så flexibla som möjligt för att centrum ska vara rustat för förändringar över tid.



Figur 4: Förslagna utvecklingsområden på Stadens mark

5.2 Gatumark

Lidingö stads gator ska erbjuda rum för olika aktiviteter och trafikslag. Alla funktioner är viktiga och har sin plats i Staden. Gatumarken räcker dock inte till för att alla funktioner ska rymmas på alla platser. På grund av utrymmesbrist krävs en effektivisering av gaturummet.

5.3 Lejonvägen och Odenvägen

Lejonvägen ska ligga kvar i sitt ursprungliga läge men för att den ska fungera bra i framtiden behöver utformningen ses över. Detta med avseende på funktioner som gång, cykel och biltrafik, samt logistik för handeln och med mål att skapa en trevlig gata med angoring för bostäder och lokaler. Målet är att skapa gator som bidrar till trygghet, god framkomlighet och tydlighet för alla trafikslag.

Gångbron över Lejonvägen utgör ett hinder för bebyggelse på Stadshusparkeringen. Inriktning och mål för projektet är att hitta en alternativ lösning som uppfyller säkra skolvägar, god tillgänglighet samt goda förutsättningar för bebyggelse på stadshusparkeringen. Gång- och cykeltunneln under Lejonvägen ska vara kvar.

5.4 Lejongapet/Lejonpassagen

Idag ligger tyngdpunkten för handel längs Stockholmsvägen och på dess nordvästra sida. Restaurang Jernet och biblioteksbyggnaden tillsammans med Centrumparken bildar en ås som delar centrum i två delar. När Lidingö Centrum växer österut med utökad handel kombinerat med bostäder på Stadshusparkeringen samt vid polishuset behöver tydligare kopplingar mellan dessa två delar skapas. Idag finns en smal passage

genom biblioteksbyggnadens norra del, den behöver kompletteras med ytterligare en koppling. Ett gångstråk som förbinder Stockholmsvägen och Lejonstigen skapar en stark och tillgänglig koppling mellan centrumets två delar och är avgörande för att uppfylla projektets mål med ett levande centrum. Den lämpligaste platsen för denna koppling, med minst inverkan på grönyta har identifierats vara där biblioteksbyggnaden möter Centruparken, se figur 5 nedan.



Figur 5: Lejongapet/Lejonpassagen

5.5 Centruparken

I och med denna omvandling av Lidingö Centrum får Centruparken en mer central roll i stadsdelen. Parken kommer utgöra ett viktigt komplement till stråk, bostäder och lokaler. Den ska planeras på ett sådant sätt att den är tillgänglig för människor i alla åldrar och med olika behov. Ytor ska planeras för lek såväl som för vila. Parkens befintliga karaktär av skärgårdsnatur med hållmark och uppvuxna tallar ska bibehållas. Den del som försvinner i och med Lejonpassagen kommer ersättas av ny parkmark öster om nuvarande parkområde. Om den amfiteaterliknande trappen som finns intill biblioteksbyggnaden idag måste tas bort, är det viktigt att den ersätts av en ny bred och inbjudande trappa i anslutning till Centruparken.

5.6 Parkeringslösning

En väl fungerande parkeringslösning är avgörande för att Lidingö Centrum ska bli ett attraktivt och hållbart centrum. Krav på att åstadkomma god tillgänglighet och orienterbarhet, god standard och en trygg miljö i parkeringsgaragen måste uppfyllas. Att som i det här fallet bygga på redan ianspråktagen mark får till följd att det skapas en

parkeringsskuld i projektet. Parkeringsskulden tillsammans med parkeringsbehovet för den nya bebyggelsen måste tillgodoses i projektet.

Stadshusparkering används idag delvis för anställda i stadshuset och delvis för handeln. Utöver den tillkommande bebyggelsen ökar parkeringsbehovet även av stadshusprojektets omvandling. Detta eftersom omvandlingen innebär att fler personer kommer arbeta i byggnaden samtidigt som vissa delar av det gamla garaget tas i anspråk och görs om till lokaler.

Parkeringsbehovet för den nya bebyggelsen definieras av vad som byggs och parkeringsskulden som uppstår när Stadshusparkeringen försvinner och stadshuset omvandlats uppskattas i dag till 120-130 parkeringsplatser enligt konsultbolaget Trivectors parkeringsutredning för Lidingö stadshus. Trivector tittade på vad nya Stadshuset ska innehålla och sedan hur många platser som krävs för dessa verksamheter utifrån ”Handlingsplan för parkering i Lidingö stad”. Utredningen presenterar även påverkansåtgärder där de uppskattar att parkeringsbehovet kan sjunka ner till ca 100 parkeringsplatser.

Markparkeringsytorna blir begränsade i och med projektet så därför behöver stora delar av befintligt och tillkommande behov av parkeringsplatser förläggas i ett eller flera garageplan under mark. Utredning av Stadshusparkeringens funktion pågår (maj 2019).

Inriktningen är att garageplatser ska planeras och samordnas för Lidingö Centrum i sin helhet för att åstadkomma en så samordnad och effektiv anläggning som möjligt. Parkeringsnormen i ”Handlingsplan för parkering i Lidingö stad” är utgångspunkt.

5.7 Förskola

Det finns ett antal förskolor i närheten av Lidingö Centrum men behovet av förskoleplatser bedöms vara så stort vid en utveckling av Lidingö Centrum att det behövs en ny förskola inom eller i närheten av planområdet. Inom ramen för stadsbyggnadsprojektet ska lämpligheten för en förskola inom fastigheterna Saga och Björnen utredas. Projektet bedöms i detta tidiga stadiet öka behovet av förskoleplatser med ca 20-30 barn.

5.8 Särskilt boende

Behovet av särskilt boende i Lidingö Centrum, exempelvis gruppboendestäder ska utredas under projektet. Ett nytt seniorboende planeras i centrum men utanför projektområdet.

5.9 Handel

Detaljplanen ska ge goda förutsättningar för handel men marknaden ska styra utbudet. En handelsutredning kommer genomföras under processen för att undersöka hur nya Lidingö Centrum påverkar resten av ön och vice versa. Redan idag har vi aktörer som vill expandera sina verksamheter i både Lidingö Centrum och i de mindre stadsdelscentrumerna.

6. Delmoment

6.1 Detaljplan

Projektet föreslås delas in i två olika detaljplaner. Tillförseln av handel, bostäder, parkering och huvuddelen av de allmänna ytorna kommer utredas i en och samma detaljplan för att centrum på detta sätt ska kunna utredas och planeras som en helhet. Den andra detaljplanen kommer utreda uppförandet av förskola inom fastigheterna Saga och Björnen. Varje detaljplan har sin egen tidplan, budget och mål men projekt-PM ska representera båda och vara övergripande. Detaljplanerna kommer delvis kunna löpa parallellt och kommer att genomföras med tidplanen för utbyggnaden av Centrum som utgångspunkt.

6.2 Markanvisning och markfrågor

Markanvisning används då Staden vill utveckla egen mark utan att själv agera byggaktör och genom att ta in en privat aktör tidigt i processen kan Staden dessutom säkerställa genomförbarheten utifrån marknadens perspektiv. Målet är att hitta en aktör med goda meriter som är van att bygga bostäder och/eller kommersiella lokaler och som vill utveckla Lidingö Centrum på bästa sätt. Villkoren mellan Staden och byggaktören regleras i ett markanvisningsavtal och generellt har dessa avtal en tidsfrist på två år men med möjlighet till förlängning. Detta för att få en effektiv process utifrån den gemensamma partsviljan. I Lidingö Centrum kommer markanvisning framförallt bli aktuellt för de två markparkeringsytorna (Centrumparkeringen och Stadshusparkeringen) men även några andra mindre ytor som ligger på Stadens mark för att möjliggöra genomförandet.

Frågan huruvida stadens mark senare ska säljas eller upplåtas med tomträtt alternativt annan upplåtelseform ska utvärderas i syfte att i erhålla bästa ekonomiska utfall. Om staden väljer att sälja marken ska ett marköverlåtelseavtal där villkoren för marköverlåtelsen fastställs. När det är Staden som äger marken är det möjligt att ställa krav på exploitören som inte är möjliga att ställa i en detaljplan, till exempel upplåtelseform och byggteknik. Det är också ett smidigt verktyg att använda för att styra gestaltningen för de planerade byggnaderna. Här regleras även tillträdet till marken och huvudregeln är att det sker vid beviljat bygglov för att bland annat säkerställa gestaltningen.

För de delar av Lidingö Centrum som Staden inte äger upprättas inget markanvisningsavtal eller marköverlåtelseavtal utan där tecknar Staden istället ett exploateringsavtal. Villkor i exploateringsavtal kräver stöd i lag för att vara gällande och det grundar sig på den privata äganderätten. Detta betyder att Staden är mer begränsad i att ställa krav i ett exploateringsavtal än i ett marköverlåtelseavtal men man kan reglera bland annat övergripande gestaltning och exploateringsbidrag till allmänna anläggningar.

Kvalitetsprogram

Under detaljplanearbetet kommer ett kvalitetsprogram tas fram. Programmet styr ambitionsnivån för byggnader, gator, parker och torg och kommer fungera som en idébank vad gäller arkitektur och design. Kvalitetsprogrammet ska godkännas av kommunstyrelsen och kommer vara vägledande för både markanvisning och detaljplanering.

Markanvisningsstrategi

Stadens mark ska markanvisas på marknadsmässiga villkor.

Övriga markfrågor

Idag finns det ett arrende på Centruparkeringen till förmån för centrumägaren och detta ska sägas upp i och med marköverlåtelsen.

6.3 Teknik och infrastruktur*Allmänna anläggningar*

Cowis förstudier och tekniska PM utgick delvis från en annan exploateringsgrad än vad detta projekt-PM gör. En analys behöver göras i vilken grad denna förändring påverkar resultat och förslag i dessa PM samt behovet av kompletterande utredningar.

Inför samråd av första etappen i Lidingö Centrum genomfördes ett antal utredningar för att genomlysas projektets genomförbarhet med avseende på bl.a. geoteknik, teknik, trafikflöden och utformning av de allmänna platserna. När nu utredningsområdet har fått en ny avgränsning finns behov av att göra en kompletterande studie som tar hänsyn till de nya förutsättningar som råder för Lejonvägen och Vasaplatsen inklusive nödvändiga kopplingar till och förbi nämnda platser.

Behov av kompletterande studier är bland annat:

- Kompletterande trafikutredning
- Säkra skolvägar
- Lekplats i centrum
- Bebyggelsens utformning
- Parkering
- Utbyggnadsetapper

Vatten och avlopp

Ett nytt VA-stråk behövs i Lejonstigen för att ansluta tillkommande byggnader.

Simuleringar av dagvattensystemets kapacitet att hantera 30-årsregn påvisar tre zoner inom projektområdet där översvämningar kan uppstå. Även utanför detaljplaneområdet finns potentiella problemområden. För att öka flödet i dagvattensystemet bedöms metoden att öka rördimensionen vara den effektivaste metoden (Länsstyrelsen anser att fördröjningen bör dimensioneras för 100-årsregn).

Den totala mängden vattenburna föroreningar från Lidingö Centrum till Lilla Värtan bedöms minska på grund av planerade åtgärder i dagvattensystemet såsom svackdiken och "rain gardens" inom projektområdet.

Kapaciteten hos spillvattensystemet bedöms vara tillräcklig.

El

Elnätet i området är idag högt belastat och en utbyggnad av elnätets kapacitet är nödvändig. Därför behövs det fler transformatorer inom området.

Elnätet ägs och driftas av Ellevio. Idag finns en transformatorstation i centrum och ledningsnät i flertalet av gatorna. Vid utbyggnad av centrum planeras det att en station flyttas för att ge utrymme för allmän plats. Den behöver ersättas samt kompletteras av ännu en station.

De ledningsstråk som berörs av ändrade gatusträckningar och nya placeringar av byggnader läggs om i nytt läge.

Fjärrvärme

Fjärrvärmeledning under Bussgatan föreslås rätas upp för att bättre följa ny gatusträckning. För att ansluta tillkommande bebyggelse krävs en utökning av nätet. Om all tillkommande bebyggelse önskar ansluta sig till fjärrvärme finns även ett behov av att utöka kapaciteten i nätet. Restvärme från fjärrvärmenätet kan användas för att hålla gång- och cykelbanor isfria under vintern.

Tele och fiber/opto

Skanova har telenät i hela området med huvudstråk i Stockholmsvägen och Lejonvägen. Stokab har optokabel längs med Lejonvägen och vidare bort mot Kyrkvägen.

Avfall

Inriktning för avfallshantering ska bestämmas under projektet.

ÅVS (återvinningsstation)

Med en centralt placerad ÅVS ökar tillgängligheten för återvinning för fler människor. En lättillgänglig ÅVS förenklar avfallshanteringen för alla närboende samt minskar antalet transporter med bil. En väl utformad och gestaltad ÅVS kan fungera som en mötesplats och forum runt byteshandel, återbruk och kretslopp.

Gång och cykelvägar

Cykelvägar finns idag utmed Stockholmsvägen fram till Bussgatan samt utmed Lejonstigen. Lidingö stads trafikplan föreslår ett huvudcykelstråk utmed Lejonvägen samt Kyrkvägen och Vasavägen. Trafiksäkerhets- och trygghetsfrågor kan behöva studeras vidare i planarbetet.

Gångtrafiknätet har brister som till exempel yttrar sig i för smala ytor, bland annat där ytorna är gemensamma med cykeltrafik. Längs de gemensamma gång- och cykelbanorna saknas en separering mellan fotgängare och cyklister vilket minskar trafiksäkerheten och framkomligheten för fotgängarna. Andra brister är att sträckningarna inte är gena och att gångförbindelser saknas. Lejonvägen utgör en barriär vid förflyttning i både nord-sydlig och öst-västlig riktning. Barriären uppstår huvudsakligen på grund av höga trafikflöden och nivåskillnad mellan gatan och övrig gatustruktur. För att få ett sammanhängande cykelnät anläggs ett nytt dubbelriktat lokalt gång- och cykelstråk längs Odenvägens östra sida.

Kollektivtrafik

Området har en god kollektivtrafikförsörjning med många busslinjer som passerar flera gånger per timme. Busshållplatser finns på Bussgatan samt intill Lidingö stadshus, Lejonvägen och Kyrkvägen. På Friggavägen finns en busshållplats för närtrafik. Placering av busshållplatser kan behöva utredas tillsammans med trafikförvaltningen (SL) och Keolis under planarbetet.

6.4 Kommunikation

Lidingö Centrum är en mötesplats där många Lidingöbor samlas. Kommunikation blir därför en viktig del av projektet för att skapa en förankring av projektet hos besökare, boende och de som är verksamma i området. Kommunikationsarbetet är strategiskt och ett sätt att utbyta idéer och tankar. Genom att hålla en nära dialog med Lidingöbor kan vi skapa en större förståelse av projektet.

Då projektet påverkar många olika typer av målgrupper behövs det en kommunikationsplan som kan agera som ett stöd och verktyg i de olika stegen av projektet. Det kommer att tas fram en kommunikationsplan som beskriver de olika aktiviteter och kommunikationsinsatser som kommer bli aktuella i projektets olika faser. Genom att identifiera olika plattformar kan vi nå ut med information till de berörda målgrupperna i de olika stegen av projektet. Digital kommunikation är en sådan plattform som kan användas som ett verktyg för att nå ut med information rörande detaljplanen. Både före, under och efter att byggnaderna står klara. Då alla berörda målgrupper inte söker efter information via digitala kommunikationsplatser såsom Lidingö stads webbplats eller sociala medier kommer det även vara nödvändigt att utnyttja det fysiska området som en platsbunden kommunikationsplattform. Genom att tillämpa kommunikation via olika kanaler kan fler målgrupper nås och inkluderas.

7. Ekonomi

Projektet är uppdelat i olika faser i enlighet med Lidingö stads stadsbyggnadsmodell och faserna har olika behov av finansiering. Under utförandefasen, som är nästa fas i projektet, finns det två delar, detaljplaneskedet och sedan genomförandeskedet. Dessa två moment finansieras på två olika sätt, detaljplaneskedet genom plankostnader och genomförandeskedet genom exploateringsbidrag. Däremot räknas de fram på liknande sätt då berörda parter ska stå för den kostnad som är proportionerlig mot respektive exploatering.

7.1 Exploateringskalkyl

Nedan presenteras en tidig uppskattning av kostnaderna i projektet baserad på tidigare projekt. Det ska poängteras redan nu att det är väldigt grova uppskattningar och kostnaderna kommer att variera under projektets gång men kalkylen kommer uppdateras kontinuerligt och rapportering kommer att ske regelbundet under hela projektet. Alla redovisade kostnader kommer dessutom att granskas i och med projektstarten och de utredningar som togs fram till det tidigare samrådsförslaget ska återanvändas i så stor mån som möjligt för att reducera den totala kostnaden för projektet.

Kostnader för att driva projektet i 10 år är grovt beräknat till 20 miljoner kronor inklusive den tidigare upparbetade kostnaden på 3 miljoner kronor som inte är avskriven. I detta ingår den tid Stadens tjänstemän lägger ner på projektet samt kostnader för konsulttjänster och externa utredningar. Utöver de 20 miljonerna tillkommer projekterings- och anläggningskostnader för allmänna platser såsom gator, ledningsomläggningar, parkering och grönytor. Dessa investeringar är nödvändiga för att lyckas uppfylla projektets mål. År 2017 tog konsultbolaget Cowi fram en kostnads kalkyl för dessa investeringar baserat på det tidigare förslaget för Lidingö Centrum och där uppskattade de kostnaderna till ca 130 miljoner kronor. Denna siffra förväntas däremot bli lägre nu då exploateringsgraden inte planeras bli lika stor som i det tidigare förslaget. Efter en översiktlig granskning av innehållet i Cowis kostnads kalkyl samt uppräkningsindex beräknas projekterings- och anläggningskostnaderna istället ligga runt 120 miljoner kronor.

Summan av ovanstående uppskattade kostnader blir 140 miljoner kronor och ska fördelas efter hur stora byggrätter som skapas för respektive exploatör. I detta skede av projektet planeras däremot majoriteten av byggrätterna skapas på Stadens mark vilket betyder att Staden kommer få ta en stor del av den totala kostnaden. Emellertid kan det ses som en temporär kostnad då Staden ska bli kompenserad för detta vid markförsäljningen.

Ett annat viktigt mål för projektet är att exploateringen ska generera ett ekonomiskt överskott. För att uppnå det målet krävs det att det tillförs byggrätter som korrelerar med de ambitionerna för investeringarna i teknisk infrastruktur och offentlig miljö samt Stadens avkastningskrav.

Kostnader över tid

Projektet har ärvt en upparbetad kostnad på 3 miljoner kronor och för att driva projektet fram till år 2022 då detaljplanen planeras vinna laga kraft behövs ytterligare 15 miljoner kronor fördelat enligt nedan.

År 2019: ca 2,5 miljoner kronor

År 2020: ca 8 miljoner kronor

År 2021: ca 2,5 miljoner kronor

År 2022: ca 2 miljoner kronor

I detta ingår den tid Stadens tjänstemän lägger ner på projektet och kostnader för konsulttjänster, externa utredningar och förprojektering. Detta för att ta fram en detaljplan som är genomförbar och lever upp till alla nödvändiga krav.

Innan projektet fortsätter efter att detaljplanerna vunnit laga kraft så behöver ett genomförandebeslut antas. Där ska alla kostnader som är kopplade till genomförandet av projektet presenteras och godkännas av kommunstyrelsen. I dagsläget uppskattas dessa till ca 122 miljoner kronor och är framförallt kopplade till detaljprojektering och anläggningsarbeten men tiden Stadens tjänstemän behöver lägga ner under projektet slutskede är också inkluderad. Dessa kostnader kommer att utredas och blir mer exakta i förslaget till genomförandebeslut. Tillsammans med den ärvda kostnaden på tre miljoner kronor som härstammar från det tidigare detaljplanearbetet och kostnaderna kopplade till detaljplanearbetet på 15 miljoner kronor blir det 140 miljoner kronor.

Kostnadssammanställning

Ärvd kostnad från det tidigare detaljplanearbetet som inte är avskriven.	3 000 000 kr
Kostnader för att driva projektet fram till och med att detaljplanerna vinner laga kraft (arbetstid, utredningar, förprojektering m.m.)	15 000 000 kr
Kostnader för att genomföra projektet (arbetstid, detaljprojektering och anläggningskostnader; gator, parker, torg och dragning av ledningar)	122 000 000 kr
Totalt	Ca 140 000 000 kr

7.2 Kostnader utanför kalkylen

Parkering

Parkering är en väldigt viktig men dyr fråga för projektet då det behövs många platser på en begränsad yta. I och med stadshusets omvandling där garageplatser försvunnit och att det är en parkeringsyta som bebyggs så har projektet redan från början en parkeringsskuld vilket tynger ner projektet ekonomiskt.

Parkeringskostnaden kommer att variera beroende på vilken lösning som väljs och i dagsläget finns det förslag på parkeringsgarage under nuvarande Stadshusparkeringen. Detta för att inskränka så lite som möjligt på natur- och parkmark. En garageplats uppskattas idag kosta mellan 500 och 800 tkr beroende på markförhållanden. Val av lösning sker efter att frågan utretts noggrannare.

Kommunal service

Kostnader för kommunal service såsom en ny förskola, gruppbostäder m.m. är inte medräknade i kalkylen. I det fortsatta arbetet kommer olika möjligheter för finansiering av kommunal service ses över och intresse från privata aktörer undersökas.

Kostnader för drift av allmänna anläggningar

Stadens gator, parker, torg, lek- och idrottsplatser samt andra tekniska anläggningar som exempelvis dagvattensystem förvaltas av Teknik- och fastighetsförvaltningen (tff). Alla nyinvesteringar i offentliga miljöer som görs i samband med stadsbyggnadsprojektet behöver belysas ur ett driftsperspektiv för att kunna förutse konsekvenser för framtida drifts- och underhållskostnader.

Staden bedöms kunna få ökade driftkostnader efter ombyggnationen av Lidingö Centrum. Detta ska däremot granskas noggrannare och kostnaderna kommer att belysas i ett senare skede då utformning av offentliga miljöer är bestämd.

8. Preliminär tidsplan

Aktivitet	Beslut	Beslutsfattare	Tidplan
Projekt-PM	Godkännande projekt-PM	KS	2019 Q2
Markanvisningsprocess	Markanvisningssavtal	KS	2019 Q3
Detaljplaneprocess	Samrådsbeslut	MSN	2020
	Granskningsbeslut	MSN	2021
	Antagandebeslut	KOF	2022
Utbyggnation av allmän platsmark	Utbyggnads-PM	TFN	2022
Bygglovprocessen	Godkänt bygglov	MSN	2022
Marköverlåtelse	Marköverlåtelseavtal	KS	2022
Genomförande av byggnationen på allmän platsmark samt kvartersmark	-	-	2022-2028

Miljö- och stadsbyggnadskontoret

Åsa Sjöstrand
Plan- och Exploateringschef

Fabian Gabrielsson
Projektledare

Sara Runhem
Planarkitekt