



SAMRÅDSREDOGÖRELSE

2015-03-27

Dnr KFKS 2013/751-214

Projekt 9432

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Detaljplan för Kil 1:5, före detta Graninge stiftsgård i Boo, Nacka kommun

Sammanfattning

Idén i projektet är att erbjuda boenden till seniorer med nära tillgång till vård- och omsorg så att personen ska kunna bo kvar i området även om vårdbehovet ökar. En samverkan mellan fastighetsägare, kommun och vårdgivare i detta tidiga skede gör att projektet kan skraddarsys för bästa möjliga lösning. Det stärker också möjligheterna att projektets syfte kan förverkligas.

Graninge stiftsgård omfattar ett flertal byggnader varav huvudbyggnaden ritades 1909 av arkitekt Ferdinand Boberg. Flera av byggnaderna har under årens lopp byggts om men få byggnader har rivits. Bebyggelsen uppfördes ursprungligen som sommarhus men har under senare år använts som stiftsgård i Stockholms stift.

Det övergripande syftet med planarbetet är att pröva lämpligheten i att utveckla detta ur natur- och kulturhänseende intressanta område med mer bebyggelse. Det specifika syftet med planen är att pröva uppförandet av ett vård- och omsorgsboende liksom seniorbostäder, på fastigheten Kil 1:5, där idag Graninge stiftsgård är belägen.

Syftet är också att öka allmänhetens tillgänglighet till naturen och det intilliggande naturreservatet. Exempel på frågeställningar som beaktats i sammanhanget är parkeringsmöjligheter för besökare och allmänhetens tillträde så att området känns öppet och välkommande.

Hela området har en känslig miljö med höga kulturvärden och beskrivs i kulturmiljöprogrammet som ett landmärke. Från vattnet ska miljön fortsatt ses som ett landmärke med dess utmärkande huvudbyggnad och gröna fot. Tillkommande kringliggande bebyggelse ska liksom tidigare ha en underordnad roll. Lämpliga skyddsbestämmelser har därför införts.

Många av remissinstanserna är positiva till etablering av nya senior- och omsorgsbostäder, något det råder brist på i Nacka kommun. De flesta är även positiva till utformningen av

förslaget. Dock har flera invändningar mot placeringen, flera anser att området ligger för perifert i kommunen till exempel med tanke på kollektivtrafikförsörjning.

Många av de som har skickat in synpunkter har haft frågor som rör detaljer inom projektet som inte regleras i detaljplanen. Planenheten har ändå försökt att svara på dessa frågor i möjligaste mån. Alla synpunkter som lämnats under samrådstiden har vidarebefordrats för kännedom till byggherren oavsett om det är frågor som regleras i detaljplanen eller ej. Synpunkter som inte är möjliga att reglera i detaljplanen (till exempel genomförande- och trafikfrågor) kommer att tas upp på speciellt möte med kringboende innan planen tas ut på granskning.

Bakgrund

Beslut om att skicka planförslaget på samråd fattades av Miljö- och stadsbyggnadsnämnden den 10 december 2014. Plansamrådet pågick under sex veckor från och med den 22 december 2014 till den 31 januari 2015. Samrådsmöte hölls på plats i Graninges huvudbyggnad den 14 januari 2015 mellan 17-19. Utöver medlemmar av projektgruppen deltog ett tjugotal personer på samrådsmötet. I samband med samrådet hölls också två kulturmiljövandringar den 24 januari, med kommunantikvarie Maria Legars. Då hade även hushörnen på fyra av de planerade byggnaderna markerats i terrängen för att ge en uppfattning om områdets kommande utseende och husens storlek.

Totalt inkom 19 skrivelser.

Inkomna synpunkter

Följande remissinstanser har inga synpunkter på planförslaget:

- Lantmäterimyndigheten
- Vattenfall Eldistribution AB
- Värmdö kommun
- Fortum Värme

Följande remissinstanser har synpunkter på planförslaget:

- Länsstyrelsen
- Kulturnämnden
- Natur- och trafiknämnden
- Trafikförvaltningen SLL
- Skanova
- Södertörns brandförsvär
- Äldrenämnden
- Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott (KSSU)

Följande föreningar har synpunkter på planförslaget:

- Graningevägens samfällighetsförening
- Nacka miljövårdsråd

Följande fastighetsägare utanför planområdet har synpunkter på planförslaget:

- Ägarna till Kil 1:12

- Ägarna till Kil 1:10
- Ägarna till Kil 1:9

Övriga synpunkter på planförslaget:

- Person med okänd adress
- Boende på Rörstrandsgatan

Inkomna synpunkter från kommunala nämnder och övriga myndigheter

1. Länsstyrelsen i Stockholms län har följande synpunkter:

Länsstyrelsen bedömer att förslaget, under nu kända förhållanden, inte strider mot de intressen som Länsstyrelsen har att bevaka enligt 11 kapitlet 10 § PBL.

Prövningsgrunder enligt 11 kapitlet 10 § PBL

Synpunkterna nedan syftar till att ge kommunen underlag, råd och synpunkter inför nästa skede i planprocessen. Kommunen får på så sätt möjlighet att i förekommande fall förtydliga och/eller komplettera planförslaget, så att ett eventuellt statligt ingripande kan undvikas.

Riksintresse, Ekoberget – Natura 2000

Planområdet ligger i nära anslutning till Ekoberget (SE0110170), som ingår i EU-ländernas nätverk av värdefulla naturområden, Natura 2000, och därmed ett område av riksintresse enligt 4 kapitlet 8 § miljöbalken. Det framgår inte av planbeskrivningen på vilket sätt riksintresset tillgodoses i planförslaget. Länsstyrelsen gör bedömningen att antalet besökare i området kan komma att öka något i samband med detaljplanens genomförande. I övrigt bedöms inte området påverkas nämnvärt av planförslaget.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Baggensfjärden är recipient och vattenförekomst, som har fått försämrad ekologisk status till otillfredsställande ekologisk status år 2012. Ingen dagvattenutredning är gjord, men med föreslagna dagvattenåtgärder bör statusen inte påverkas negativt av detaljplanens genomförande. På nuvarande underlag kan dock inte bedömas hur påverkan kommer att bli. En förutsättning för att miljökvalitetsnormerna enligt 5 kapitlet miljöbalken ska kunna följas är att tillräckliga åtgärder tas fram, eftersom recipienten både har övergödnings- och miljögiftsproblem. Innan antagandet av detaljplanen, behöver därför redovisas att miljökvalitetsnormerna för vatten kan följas med den föreslagna markanvändningen.

Strandskydd

Planbeskrivningen anger att genomförande av detaljplanen förutsätter upphävande av strandskyddet enligt 7 kapitlet miljöbalken i delar av området. I det här fallet vore det för bryggorna (W1-W3) bättre med en dispensprövning istället för upphävande av strandskyddet i ett mycket begränsade område. Om en strandpromenad med mera aktualiseras (enligt planbeskrivningen, sidan 36) förutsätter det också dispensprövning med hänsyn till strandskyddet.

Strandskydd som råder där planförslaget anger kvartersmark bör dock kunna upphävas, vilket föreslås. Länsstyrelsen anser att strandskyddsområdet behöver tydliggöras på plankarta och i bestämmelse. Länsstyrelsens beslut 2014-01-24 om var det utvidgade strandskyddet ska finnas kvar förutsätts vinna laga kraft innan planen antas. I annat fall behöver bland annat närmare framkomma de särskilda skälen för upphävande.

Hälsa och säkerhet

Buller

Området är delvis utsatt för trafikbullernivåer från Värmdöleden som ligger över riktvärdet. I den norra delen får föreslagna bostäder en ekvivalent ljudnivå på 64-67 dB(A) på mest utsatta del av fasad. Avsteg från riktvärdena för trafikbuller tillämpas i planförslaget. Det handlar inte om större avsteg än att krav finns på att minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet får högst 50 dB(A) ekvivalent ljudnivå utanför minst ett fönster (med enstaka undantag). Länsstyrelsen kan godta att bostäder tillkommer i enlighet med planförslaget, då det inte planeras för fler bostäder i omgivningen och då förslaget utformats så att trafikbullret från leden ska dämpas till betydligt lägre nivåer bakom den skärmande bebyggelsen enligt bullerutredningen.

Riskfrågor

Planområdet ligger inom 150 meter från transportled för farligt gods, vilket innebär att riskerna bör beskrivas och bedömas. Länsstyrelsen har dock ingen invändning mot bebyggelsens lokalisering ur detta perspektiv.

Råd om tillämpningen av 2 kapitlet PBL samt övriga synpunkter av betydelse för planens genomförbarhet

Samrådet ska syfta till att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och att ge möjlighet till insyn och påverkan. Utöver synpunkter på de statliga ingripandegrunderna ska länsstyrelsen särskilt ge råd om tillämpningen kring 2 kapitlet PBL. Kommunen bör med hänsyn till synpunkterna fundera över om och hur planens utformning eventuellt kan ändras.

Naturvärden

Skog med höga naturvärden

Den föreslagna bebyggelsen tar i anspråk en del skog med höga naturvärden knutna till främst tall och ek. Planförslagets exploatering är ändå ganska försiktig och väl anpassad till områdets naturförutsättningar. Relativt ambitiösa regleringar för att spara och skydda naturvärdesträd föreslås också, tillsammans med plantering av ek. Sammantaget bedöms planförslagets konsekvenser för områdets skogliga naturvärden vara acceptabla.

Naturresevatet Ekoberget och tillgänglighet

Ekobergets naturresevat är idag ganska otillgängligt, utan till exempel parkeringsplats avsedd för resevatsbesökare. Länsstyrelsen välkomnar därför planens inriktning att öka tillgängligheten och att föreslå sju P-platser för resevatsbesökare i anslutning till en befintlig stig mot resevatet.

Länsstyrelsen samråder, som huvudman och förvaltare för naturreservatet, gärna vidare med berörda parter om tillgänglighetsfrågor med mera som rör planområdet och reservatet. Det gäller till exempel eventuell ytterligare gångstig som föreslås från planområdet mot reservatet (planbeskrivningen sidan 34).

Kulturmiljövården

Planområdet ligger inte inom riksintresse för kulturmiljövården men innehåller kulturhistoriska värden av stor lokal betydelse. En antikvarisk förundersökning har genomförts i området och pekat ut de byggnader som har stort kulturhistoriskt värde. Dessa bevaras också i stor utsträckning och förses med skydds- och varsamhetsbestämmelser. Den tillkommande bebyggelsen har anpassats efter den befintliga, kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen och efter topografin på ett bra sätt. Länsstyrelsen vill understryka vikten av att dessa ambitioner upprätthålls och säkras i planen.

Varsamhetsbestämmelser anger ”Underhåll och ändring av exteriör...”: Länsstyrelsen skulle föredra en skrivning som understryker att byggnaden etcetera inte får förvanskas.

Arkeologisk utredning

Inom planområdet kan det finnas fornlämningar varför en arkeologisk utredning bör göras efter samråd med Länsstyrelsen.

Trafiktillgänglighet

I lämplighetsbedömningen av bebyggelselokaliseringen behöver klargöras att tillgängligheten till området för olika trafikantgrupper blir godtagbar med hänsyn till trafiksäkerhet.

Behovsbedömning

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning på nuvarande underlag att detaljplanens genomförande inte kan förväntas medföra betydande miljöpåverkan.

Planenshetens kommentar. Planens konsekvenser för miljö kvalitetsnormerna i Baggensfjärden beskrivs tydligare i planbeskrivningen. En dagvattenutredning har tagits fram och slutsatserna från denna förs in i planbeskrivningen.

Gällande strandskyddet har kommunen inställningen att inga dispenser från strandskydd ska ges, avvikelser från strandskyddet ska vara permanenta. Område där strandskyddet föreslås upphävas läggs in på plankartan.

Planbeskrivningen kompletteras med skrivning om farligt gods på väg 222.

Varsamhetsbestämmelserna preciseras med skrivning om de olika byggnadernas byggnadsspecifika karaktärsdrag i kombination med att dessa värdefulla byggnader inte får förvanskas.

En arkeologisk utredning har genomförts. Inga fornlämningar finns inom området.

Trafiken inom området kommer att vara begränsad och utan genomfartstrafik. Det finns möjlighet att skapa en trafiksäker miljö för olika trafikantgrupper. Ytterligare förbättringar av trafikantmiljön studeras vidare under planarbetet. Fastighetsägaren (Brinova) kommer att ordna ett antal mötesplatser längs Graningevägen (på sträckan Värmdövägen – planområdet) så att bilar har lättare att mötas.

Riksintresset Ekoberget kommer genom planförslaget att vara mer tillgängligt för allmänheten genom anläggande av parkeringsplatser i anslutning till Ekoberget.

2. **Kulturnämnden** har följande synpunkter:

Det aktuella planförslaget tillvaratar huvudbyggnadens särställning, vilket är prioriterat. De nya byggnaderna planeras få mörka och naturfärgade fasader, vilket borgar för att de inte ska bli för framträdande i landskapet. Kulturnämnden vill dock betona betydelsen av att höjden på angränsande byggnader inte överstiger huvudbyggnadens. Det är positivt att de kulturhistoriskt värdefulla byggnaderna behålls som en helhet med tydligt avläsbara årsringar.

Förslaget innehåller flera nya parker, som exempelvis Aktivitetsparken, Finparken och Klosterträdgården. Trots detta omnämns inte offentlig konst, vilket har pekats ut som viktigt i anslutning till omsorgsverksamhet inom dialogen gällande offentlig konst. Den huvudsakliga målgruppen i området är äldre i behov av vård, men allmänheten och besökare ska också känna sig välkomna att vistas i området. I detta sammanhang är konst en tillgång för att höja platsens attraktivitet och identitet, i samspel med natur och kulturhistoria. Konsten kan med fördel tillföra element av vatten, ljus och ljud i harmoni med omgivningen, och förhöja upplevelsen av miljön för alla oavsett funktionsnedsättning. Konsten bidrar till läkning och förbättrad hälsa, vilket bör tas tillvara i den fortsatta planeringen, med utgångspunkt i vision och strategi för Öppna konsten.

Planenhetens kommentar: Synpunkterna noteras. Synpunkterna om offentlig konst har tagits upp med byggherre och verksamhetsutövare som ser fram emot dialog med Kulturnämnden kring kulturfrågorna.

3. **Natur- och trafiknämnden** har följande synpunkter:

Avfall

I den fortsatta planeringen ska bottentömmande behållare för avfall placeras så att träd inte riskerar att skadas vid tömning. Det innebär att behållarna ska placeras 2 meter från kronans ytterkant där den är som yvigast, att det ska vara 1 meter fritt runt behållare på mark samt att det vid lyft finns ett säkerhetsavstånd på 2 meter från omgivande hinder, exempelvis lyktstolpar och liknande. Behållarna bör placeras så att avståndet mellan hämtfordon och behållare inte underskrider 2 meter och inte överskrider 6 meter mellan centrum på behållaren och kranbilen.

Allmänna anläggningar

Bra att planen föreslår enskilt huvudmannaskap för allmänna anläggningar då planområdet omges av områden med enskilt huvudmannaskap.

Dagvattendammar som nämns i planbeskrivningen är inte utritad i planritningen.

Gatan är i planförslaget benämnd gångfartsgata men bedöms inte vara utformad som eller uppfylla kriterier för ett gångfartsområde. Gångfartsområde är lämpligt där ett begränsat antal fordon måste framföras på platser där många människor är i rörelse. Eftersom huvuddelen av de parkeringsplatser som finns i området ligger i garage med infart från gatan, eller längs med gatan så kommer de flesta fordon att behöva framföras på gatan. Trafikmätningen som gjorts visar på en trafikallsträng på 340 fordon per dygn och flertalet kommer att köra på den nya gatan.

Gångfartsområdet riskerar att förlora sitt syfte med följd att den låga hastigheten inte efterlevs. Bättre att reglera med hastighetsbestämmelse och eventuellt farthinder samt att utforma gatumiljön så att det inbjuder till låga farter.

Rekreation och friluftsliv

Stora delar av fastigheten blir allmän plats, natur. Huvudmannskapet för allmänna platser kommer att vara enskilt och en förening ska sköta och underhålla skogen och de allmänna gångstigarna.

Allmänheten garanteras tillträde till naturmarken och det kommer att vara möjligt att parkera inom området och nå intilliggande naturreservat via stigar på höjden och vid vattnet. Att vara huvudman innebär dock ett ansvar för tillgänglighet, säkerhet och naturvård som kan vara både kostsamt och kräver specialkunskaper, vilket ställer höga krav på föreningen.

I det fortsatta planarbetet bör gångstigen som leder ner mot vattnet och vidare mot naturreservatet beskrivas och tänkt standard tydliggöras i planbeskrivningen och i plankartan. Särskilt de delar som riskerar att upplevas privata, till exempel intill bryggorna bör studeras ytterligare. Eftersom huvudregeln i plan- och bygglagen är att kommunen ska vara huvudman ska det finnas beredskap att ta över drift och underhåll i ett senare skede. Planen bör utformas med det i åtanke.

Förslag att samutnyttja ”Velamsunds minibuss”

Alla seniorer har inte bil och alla äldre har inte behov av färdtjänst utan kan åka kollektivt från Graninge. Utred möjligheten att samutnyttja med minibuss som idag trafikerar Velamsund.

Gående och cyklisters framkomlighet

I planarbetet bör utredas möjligheten att på ett trafiksäkert sätt, som gående eller cyklist, kunna ta sig till och från området Graninge och Värmdövägen.

Planenhetens kommentar: Avfallshantering ska ske på kvartersmark. Förslaget justeras så att det är tydligt var avfallshandlingen sker.

Gatan i området är i planförslaget planlagd som lokalgata. Det innebär att gatans utformning regleras i lokala trafikföreskrifter istället för att fastläggas i detaljplanen. Planbeskrivningen förtydligas med detta.

Från planområdet är det cirka 900 meter till SL-busshållplats. För att de boende som inte kan eller vill gå eller cykla till busshållplatsen ändå ska kunna resa kollektivt, kommer fastighetsägaren (Brinova) och hyresgästen (Silverlife) att arbeta för att man ska kunna ta sig till och från området på annat sätt än med egen bil. Det kan till exempel vara med hjälp av en busslinje i egen regi, bilpool eller liknande. Att anordna en tryggare gång- och cykelförbindelse omfattas idag inte av planarbetet, men synpunkterna vidarebefordras till byggherren. Fastighetsägaren (Brinova) kommer att ordna ett antal mötesplatser längs Graningevägen (på sträckan Värmdövägen – planområdet) så att bilar har lättare att mötas.

Planerade och befintliga gångstigar inom området och deras standard beskrivs tydligare i planbeskrivningen.

4. **Trafikförvaltningen Stockholms Läns Landsting** har följande synpunkter: Området är ett direkt olämpligt läge för vård- och omsorgsboende samt seniorbostäder varför trafikförvaltningen anser att planförslaget är mycket tveksamt i sin helhet.

Planområdet har idag ingen kollektivtrafikförsörjning och det är inte aktuellt med framtida bussförsörjning av den bebyggelse som föreslås i detaljplanen.

Den allmänna kollektivtrafiken kommer därmed inte att kunna försörja området med transporter, de boende blir beroende av färdtjänstresor i de fall där kollektivtrafik efterfrågas.

Planens kommentar. Från planområdet är det cirka 900 meter till SL-busshållplats. För att de boende som inte kan eller vill gå eller cykla till busshållplatsen ändå ska kunna resa kollektivt, kommer fastighetsägaren (Brinova) och hyresgästen (Silverlife) att arbeta för att man ska kunna ta sig till och från området på annat sätt än med egen bil. Det kan till exempel vara med hjälp av en busslinje i egen regi, bilpool eller liknande.

Det finns en efterfrågan på boenden i olika lägen, både centrala och mer lantliga, och Graninge erbjuder möjligheter till boende som är svårt att hitta i ett mer centralt läge. Valfriheten att kunna bosätta sig där man önskar är viktig även för äldre.

5. **TeliaSonera Skanova Access AB (Skanova)** har följande synpunkter: Skanova har flera markförlagda teleanläggningar samt luftledningarna och telestolpar inom detaljplaneområdet, se bifogad karta.

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Denna ståndpunkt ska noteras i planhandlingarna.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Planens kommentar. Planbeskrivningen kompletteras med Skanovas ståndpunkt.

6. **Södertörns brandförsvaret** har följande synpunkter:

Synpunkter med anledning av insatsmöjligheter och risk för brandspridning
Det bör förtydligas i planen som en förutsättning för den brandtekniska dimensioneringen av byggnaderna att räddningstjänstens insatstid till området är över 10 minuter. Denna förutsättning kan läggas in under rubriken ”byggnadstekniskt brandskydd” på sidan 44 i planbeskrivningen.

I området finns idag inget brandvattensystem, det vill säga inga brandposter. I planförslaget under rubriken ”teknisk försörjning” beskrivs dimensioneringsförutsättningarna för en vattenledning för att klara av att försörja en sprinkleranläggning. Att skydda byggnaderna med sprinkler är en lösning som räddningstjänsten förespråkar och som minskar behovet av ett konventionellt brandvattensystem i området. Om huvuddelen av byggnaderna projekteras med vattensprinkler kan försörjningen av brandvatten ske via så kallat alternativsystem det vill säga att räddningstjänsten transporterar vatten med egna tankfordon. Om alternativsystem planeras bör innehållet under rubriken ”teknisk försörjning” kompletteras med att ett par brandposter placeras strategiskt i området samt att förtydliga att uttag (kapacitet) av vatten som är möjliga ur dessa samtidigt som sprinkleranläggningen är aktiverad i händelse av brand. Att hämta vatten längre bort bedöms ej som lämpligt med tanke på utformningen av anslutningsvägen till området. För mer information och underlag för diskussion i byggprocessen se Södertörns brandförsvares PM 608.

Anslutningen till området via den väg som nämns under rubriken ”trafik” på sidan 51 i planen behöver ta hänsyn till räddningstjänstens tunga fordon och framkomligheten vintertid (halt väglag). Om vägen klarar byggtrafiken kommer den även att klara räddningstjänstens fordon men det är viktigt att även de planerade mötesfickorna får en bärighet som klarar tyngre fordon.

Södertörns brandförsvarfsförbunds PM 609 om framkomlighet bör beaktas i projekteringsarbetet, i syfte att säkerställa räddningstjänstens framkomlighet. Specifikt i detta fall innebär områdets topografi ihop med den planerade bebyggelsen av suterrängbyggnader att framkomligheten runt byggnaderna för räddningstjänsten begränsas vilket måste beaktas vid projekteringen av brandskyddet och räddningstjänstens insatsmöjlighet i och kring byggnaderna. I de fall en insats i suterrängbyggnader utgår från en angöring högre upp i byggnaden bör detta beaktas i brandskyddsprojekteringen eftersom en räddningstjänstinsats då kan komma att ske nedåt i byggnaden, mot röken.

Räddningstjänsten vill gärna erbjudas möjlighet att delta tidigt i byggprocessen, projekteringen av det byggnadstekniska brandskyddet och medverka vid byggsamråd.

Planenhetens kommentar: Planbeskrivningen uppdateras med förtydliganden om brandvattenförsörjning under ”teknisk försörjning”.

Synpunkterna om framkomlighet i suterrängvåningar noteras och vidarebefordras till fastighetsägaren.

7. **Äldrenämnden** har följande synpunkter:

Antalet äldre personer i kommunen kommer att öka under de kommande åren. Det beror i huvudsak inte på hög inflyttning utan på att den stora gruppen människor födda på 40-talet kan komma att behöva särskilda boendeformer. Under de kommande fem åren beräknas behovet av platser på särskilt boende att öka med 20 platser per år och därefter med 35 platser per år till och med år 2030, vilket skulle kunna innebära ett behov av ytterligare cirka 500 platser.

Kommunens kundval innebär att anordnarna inte garanteras ett visst antal platser utan beläggningen är helt baserad på de val kunden gör. Det innebär att anordnarna även säljer platser till andra kommuner.

Äldrenämnden ställer sig positiv till planförslaget då behovet av bostäder för äldre är stort. Positivt är också att en mångfald av bostäder för äldre finns väl spridda i olika kommundelar och i olika miljöer.

Social hållbarhet

För att utveckla den sociala sammanhållningen är det viktigt att skapa utbyte och kontakt mellan olika grupper av människor där mötesplatser har en stor betydelse. Tillgängliga och attraktiva mötesplatser för alla grupper ska eftersträvas i planläggningen. Parker, naturmark, och vatten har en viktig social och rekreativ funktion som mötesplats och vistelserum för människor. De har också en stor betydelse för vår fysiska och psykiska hälsa. Här kan rymmas en mängd aktiviteter med möjligheter till lek, spel, motion, bad, båtliv och kulturupplevelser. Här ska också finnas möjlighet att uppleva stillhet, avkoppling och att andas frisk luft. Promenader, friluftsliv och annan fysisk aktivitet i det fria gör människor friskare och förebygger olika sjukdomstillstånd. Tillgång till stora naturområden med variationsrik natur, gammal skog och närheten till naturen är tre viktiga aspekter även för den rekreativa grönsstrukturen. Möjligheterna till ökad integration mellan människor med olika kulturell bakgrund, olika ekonomiska förutsättningar och generationer bör underlättas.

Tillgänglighet

Det är viktigt att tänka på tillgängligheten till den bostadsnära naturen och skapa attraktiva platser som stimulerar till möten och aktivitet. Natur i människors vardagsmiljöer har stor betydelse för livskvalitet, stressnivå och hälsa. Fler ska lockas till utevistelse och ges möjlighet till rekreation och lek för alla åldrar och grupper i samhället.

Det är en utmaning att öka allmänhetens tillgång till stränderna samtidigt som värden för växt- och djurliv bevaras. Grönområden, parker och badplatser ska upplevas som trygga och välvårdade, risken finns annars att många inte vågar använda dem.

Trygghet

Alla människor ska känna trygghet i sin livssituation. En väsentlig grund för välbefinnande är att människor upplever miljön som trygg och säker att vistas i. Det bör vara enkelt och tryggt att ta sig fram gående.

De sociala konsekvenserna av att området är rumsligt isolerat från omgivningen är mycket olyckliga för de boende på ett särskilt boende för äldre. Dålig tillgänglighet

till kollektivtrafik förstärker ytterligare risken för social isolering. För att uppnå en god boendemiljö för de äldre måste det vara möjligt att nyttja kollektivtrafik till området. God kollektivtrafikförsörjning är också en viktig förutsättning för att kunna rekrytera och behålla kompetent personal i verksamheten.

Konsekvenser för barn

Det är viktigt ur ett barnperspektiv att säkerställa att området även är anpassat till barn. Även om de boende är äldre så kommer besökande barn säkerligen befinna sig i området under längre och kortare perioder. Det är därför viktigt att det finns möjlighet till lek och umgänge som är stimulerande, tryggt och säkert för barn.

Planenhetens kommentar. Från planområdet är det cirka 900 meter till SL-busshållplats. För att de boende som inte kan eller vill gå eller cykla till busshållplatsen ändå ska kunna resa kollektivt, kommer fastighetsägaren (Brinova) och hyresgästen (Silverlife) att arbeta för att man ska kunna ta sig till och från området på annat sätt än med egen bil. Det kan till exempel vara med hjälp av en busslinje i egen regi, bilpool eller liknande.

Det finns en efterfrågan på boenden i olika lägen, både centrala och mer lantliga, och Graninge erbjuder möjligheter till boende som är svårt att hitta i ett mer centralt läge. Valfriheten att kunna bosätta sig där man önskar är viktig även för äldre.

8. **Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott (KSSU)** har yttrat sig under samrådet.

Huvudsyftet med detaljplanen är att uppföra ett vård- och omsorgsboende liksom seniorbostäder på fastigheten Kil 1:5, före detta Graninge stiftsgård. Ett annat viktigt syfte är att öka allmänhetens tillgänglighet till naturen och till det intilliggande naturreservatet.

Hela planarbetet har en känslig miljö med höga natur- och kulturvärden och beskrivs i kulturmiljöprogrammet som ett landmärke. Från vattnet ska miljön fortsatt ses som ett landmärke med dess utmärkande huvudbyggnad och gröna fot. Tillkommande kringliggande bebyggelse ska liksom tidigare ha en underordnad roll.

Brinova Omsorg äger den fastighet som utgör detaljplanen och som är föremål för planläggningen. Dennes hyresgäst, Silverlife, har för avsikt att bedriva en vård- och omsorgsverksamhet med tillhörande servicetjänster på fastigheten. Silverlife har som idé att erbjuda boenden till seniorer med nära tillgång till vård- och omsorg så att personen ska kunna bo kvar i området även om vårdbehovet ökar.

Exploatören står alla kostnader hänförliga till exploateringen. Hela exploateringen sker i privat regi och på privat mark. De kostnader som passerar via kommunen är planläggningskostnader samt kommunens interna administrativa arbete. Exploatören ersätter kommunen för den verkliga kostnaden. Exploatören ska till kommunen även erlagga va-anläggningsavgift enligt vid varje tidpunkt gällande va-taxa.

Planenhetens kommentar. Planenheten noterar yttrandet.

Inkomna synpunkter från föreningar

1. **Graningevägens samfällighetsförening** har följande synpunkter:

Vi i Graningevägens samfällighetsförening blev inte kallade till samrådsmötet vilket vi anser att vi borde ha blivit då vi i högsta grad berörs. Istället fick ordförande vetenskap om mötet av en av föreningens medlemmar men i ett sent skede. I all hast lyckades vi få fatt i två styrelsemedlemmar som oförberedda kunde delta på samrådsmötet. Tyvärr är tiden från samråd till att synpunkter ska lämnas in alldeles för kort för att vi skulle hinna diskutera frågan med föreningens medlemmar. Vi kräver att få till en dialog och att synpunkter från föreningen beaktas även efter 2015-01-31.

Vi kräver också att bli uppsatta på sändlista för all kommunikation rörande detta ärende.

Nedan några av de frågor vi ser idag:

Huvudmannaskap för Graningevägen

Delta är naturligtvis den mest centrala frågan för Graningevägens samfällighetsförening. I ert förslag ligger föreningen kvar som huvudman när det planerade området är klart och de boende inflyttade. En ny förrättning görs med nya andelstal vilket torde medföra att fastighet Kil 1:5 kommer att stå för ett större andelstal än idag. Vi ifrågasätter dock huvudmannaskapet för hela vägen. Den löper ju både genom Nacka och Värmdö kommuner. Redan när förrättningen gjordes och föreningen bildades protesterade vi mot att huvudmannaskapet för denna genomfartsled skulle ligga på oss fastighetsägare. Det är endast ett fåtal som bor efter denna väg, ett ytterligare fåtal bor vid stickvägar som inte ingår i vägföreningen.

Området har, sedan byggandet av motorvägen genom området på 80-talet, varit befriat från exploateringsplaner. Nu finns dock planer som berör vägen i båda dess ändar, seniorboendet i Graninge i den västra änden och verksamhetsområde östra Insjön i den östra, som båda påverkar vägtrafik och andelstal.

Vi anser att det nu råder helt andra förutsättningar för huvudmannaskap för Graningevägen. Vi har ännu inte hunnit diskutera frågan inom föreningen men det är högst troligt att vi kommer att begära att en ny utredning görs avseende huvudmannaskapet för Graningevägen. Det pågår stora planer i Nacka och Värmdö kommun i områden som berör vägens användning. Här ber vi att få återkomma.

Trafikräkning

Vi ställer oss undrande till den trafikräkning som gjorts och som presenteras i förslaget. Hur kan det vara så stor skillnad mellan trafik västerut och österut från utfarten från den tidigare stiftsgården när det inte finns någon verksamhet där i dagsläget?

Vi saknar uppgifter om uppskattad trafik under byggtiden.

När det gäller beräkningen avseende trafiken när området står färdigt saknar vi trafiken som alstras av den ökade tillgängligheten för allmänheten, både till naturreservatet och till området där bland annat en restaurang kommer att finnas. Den ökade tillgängligheten för allmänheten är ju en av målsättningarna i planen.

Den ökade tillgängligheten för allmänheten kommer att medföra att många fler får upp ögonen för naturen längs hela Graningevägen och vill använda stränder, skog och mark för rekreation med ökad trafik- och parkeringsbekymmer längs vägen som följd.

På mötet talades det om att man troligen kommer att anordna någon form av matarbuss mellan området och busshållplatsen på Skärgårdsvägen. Den trafiken finns heller inte med i beräkningarna.

Vi som bor här är av en annan uppfattning än projektet avseende vilken väg man väljer om man ska från Graninge till Gustavsberg eller vice versa. Vi tror nog att många fler kommer att välja att åka hela Graningevägen istället för Skärgårdsvägen. Vi tror också att de flesta kommer att välja Gustavsberg och Värmdö marknad för sina inköp i stället för Orminge Centrum, vilket också nämns som det troliga alternativet då det är kortare till Gustavsberg jämfört med till Orminge. När man söker på vägbeskrivningar till Graningevägen som finns att tillgå via internet får man beroende på vilken/och var man startar, ofta förslaget att man ska köra den östra vägen in på Graningevägen vid Eriksberg.

Framtida personal i Graninge seniorboende kommer troligen i stor utsträckning vara bosatta i Värmdö/Gustavsberg och som tidigare nämns bedömer vi att de flesta kommer att välja att använda den östra delen av Graningevägen för att ta sig till och från arbetet.

Påverkan under byggtiden

Vi saknar utredning om hur vägen kommer att belastas under byggtiden. Vi vill också ha garantier för att föreningen kompenseras av byggherren för den extra belastning som vägen kommer att utsättas för under byggtiden. Vi har erfarenheter av två projekt med tung trafik inom området och hur detta påverkade väggroppen. Där fick vi ersättning av respektive byggherre/fastighetsägare. Vi vill också veta hur byggherren säkerställer att byggtrafiken endast går på den västra delen av Graningevägen, sett från byggplatsen.

Breddning av väg

I prospektet läser vi att samtal pågår mellan Brinova och fastighetsägare om mötesplatser på Graningevägen. Vi i vägföreningen borde väl rimligtvis bli involverade i dessa diskussioner?

Idag finns ingen trottoar längs Graningevägen. Man kan väl anta att det snart kommer att komma krav från de boende om trottoar från området ned till Skärgårdsvägen. Vi vill redan nu klargöra att föreningen inte avser att bekosta anläggning och underhåll av den eventuella trottoaren. Samma sak gäller eventuella krav på förbättrad vägbelysning på den sträckan.

Dagvatten

I planen står att hälften av dagvattnet leds ner mot Graningevägen, efter att ha passerat en fördröjningsdamm. Som vi tolkar planen kommer vattnet ledas ner i diken efter Graningevägen. Vi förutsätter att byggherren står för kostnaderna för att anlägga dessa diken.

Sammanfattning

Eftersom vi inte blev kallade till samrådsmötet behöver vi mer tid för diskussion och förankring hos våra medlemmar. Vi kommer med största sannolikhet att begära omprövning av huvudmannaskapet för Graningevägen. Detta måste dock göras i samråd med länsstyrelsen, Värmdö kommun och Nacka kommun.

Planenhetens kommentar: Graningevägens samfällighetsförening har bjudits in till samrådet, utskick har gått till ordförande.

Synpunkter på projektet kan lämnas löpande under tiden projektet pågår, dock senast under granskningen som beräknas genomföras under vår/sommar 2015.

Alla ingrepp i Graningevägen som uppkommer i samband med den aktuella exploateringen kommer fastighetsägaren för Kil 1:5 att bekosta.

En räkning av trafiken i området idag samt en beräkning av de kommande trafikmängderna har gjorts, som visar på en ökning av trafiken vid ett fullt utbyggt område.

Övriga frågor av teknisk karaktär som inte är planfrågor kommer fastighetsägaren att, genom sitt medlemskap i samfälligheten, ta upp direkt med samfällighetsföreningen, till exempel på ordinarie möten eller genom separata möten.

Detaljplaneområdet angränsar bara till områden med enskilt huvudmannaskap. Därför är det svårt att införa kommunalt huvudmannaskap för enbart detta område. Det kommunala huvudmannaskapet bygger på VA och väg i ett. Om kommunalt huvudmannaskap införs ska sjöledningarna förläggas i väg istället. Detta skulle leda till så stora kostnader att projektet troligtvis inte blev av.

Detaljplan för villorna i Kil har pågående genomförandetid. Där är vägarna 4,6 meter. Det är därför svårt att i detta projekt hävda krav på bredare väg med expropriering av mark som följd för byggherren i detta projekt när så inte var fallet i den planen.

2. Nacka miljövårdsråd har följande synpunkter:

Allmänt

Nacka Miljövårdsråd är positivt till planerna, att skapa ett vård- och omsorgsboende på fastigheterna Kil 1:43 och Kil 1:5 samt planerna att utöka allmänhetens tillgänglighet till naturen inom fastigheterna och Ekobergets naturreservat.

Vi är positiva till den angivna verksamhetsinriktningen, som även vi ser som en vidareutveckling av Graninge stiftsgårds verksamhet.

Vi anser att området är olämpligt för seniorbostäder på grund av långa avstånd och dåliga publika kommunikationer till affärer, service vårdcentral, apotek med mera.

Nybyggnation, gestaltning

Nacka Miljövårdsråd uppskattar, att de byggnader, som har höga kulturhistoriska värden sparas.

I planhandlingarna står, att ”de nya byggnaderna placeras så att det finns generösa ytor kvar runt befintliga byggnader”.

Detta är en beskrivning, som vi tycker inte stämmer. En del av de nya byggnaderna ligger alldeles för nära de gamla kulturhistoriska byggnaderna, och ödelägger därmed den kulturhistoriska miljön. Till exempel tycker vi, att hus 9 bör flyttas eller helst inte byggas. Vårdbostäderna dominerar ju oerhört över den gamla huvudbyggnaden och kan inte anses ta någon hänsyn till den kulturhistoriska miljön. Den fina miljön vid det gamla stallet blir också förstörd av att hus nummer 18 placerats alldeles för nära.

Något av husen 3-7 tycker vi bör utgå ur planen så att större friytor och ljus erhålls mellan resterande hus. Lägenheterna blir ju mycket mörka genom att fönstren ligger på lägenheternas kortsidor varav en utgörs av loftgång och hälften av den andra är en indragen balkong. Skogen mellan husen ska ju också till största delen sparas, vilket resulterar i mörkare lägenheter. Vi skulle uppskatta en mer varsam planering för att uppnå en trivsamt boendekvalité med smalare hus och ljusare lägenheter samt utan loftgångar med alla dess nackdelar.

Lösningen med garage i bottenvåningen tycker vi är bra. Större och mer utvecklade uteplatser vid husen tycker vi, att man borde kosta på sig. Aktivitetsparken är en bra idé, men blir bullerstörd, om inte bullerproblemen åtgärdas.

Buller

Stora delar av området är bullerstört, och man avser att avhjälpa detta med att låta bostadshus fungera som bullerskydd. Detta löser kanske bullerproblemen inomhus, men vi tror, att om man flyttar till detta område, så är man intresserad av att vistas utanför sin bostad och i omkringliggande natur. Där kommer bullret fortfarande att finnas kvar.

Vi anser, att bullerproblemen måste avhjälpas så mycket det går vid källan, nämligen Värmdöleden med bullerskydd och ”tyst asfalt”, som (enligt vår information) nu är en kommande effektiv och varaktig metod.

Vi tycker, att kommun och markägare kraftfullt måste angripa detta problem med behöriga myndigheter. Effektivt bullerskydd bör även omfatta närliggande broar, så att det idag mycket bullerstörda Ekoberget kunde få en lugnare miljö.

Tillgänglighet, kommunikationer

Området ligger långt från tätorter, affärer, service, vårdcentral med mera. Närmaste avstånd är 6 kilometer till Gustavsbergs centrum, 5 kilometer till Orminge Centrum.

Avståndet till närmaste busshållplats är cirka 900 meter längs en smal väg utan gångbana. Backen från vägen till området är mycket brant.

Att behöva gå 900 meter för att kunna nyttja publika kommunikationer även till andra resor innebär ju ett stort hinder..

Det är alltså ganska besvärligt och kräver en god fysik och hälsa, att ta sig fram utan bil. De som flyttar in i seniorhusen kommer därför att i största utsträckning att använda bilen, och vi befarar att man kommer att använda bilen även när man borde ha slutat köra bil på grund av hög ålder eller vacklande hälsa.

Det avlägsna läget på seniorbostäderna kommer att leda till behov av mycket färdtjänst och hemhjälp.

Nacka Miljövårdsråd anser därför att området är olämpligt för seniorbostäder på grund av de långa avstånden till tätorter med service samt dåliga publika kommunikationer.

Strandskydd

I planhandlingarna nämns, att endast ett litet område berörs av strandskydd. Vi är dock förvånade av att det tidigare utökade strandskyddet om 300 meter har minskat till 100 meter 2015-01-01.

Befolkningsstillväxt i Nacka

I planbeskrivningen sägs att detaljplanens syfte är en del i arbetet att möta den stora efterfrågan på bostäder i stockholmsregionen.

Som vi många gånger tidigare nämnt, är vi positiva till att människor vill flytta till Nacka, men anser att den planerade befolkningsstillväxten är för hög, varför detta inte är ett starkt skäl till att bygga bostadshus i detta område.

Ekologiskt byggande

Nacka Miljövårdsråd anser att kommunen måste ställa krav på ekologiskt byggande om planerad exploatering trots ovan nämnda nackdelar kommer till stånd.

Energieffektivitet, grönytefaktor, klimatpåverkan, transportbehov med mera bör beaktas, och möjligheterna att utnyttja solenergi, berg- och sjövärmewärme undersökas. Dagvatten måste renas och tas om hand på ett miljövänligt sätt.

Planens kommentar. Planförslaget är framtaget i samverkan med kulturmiljösakkunniga, och den samlade bedömningen är att det kulturhistoriska värdet på de befintliga byggnaderna inte skadas på ett oacceptabelt sätt genom nyexploateringen.

Planområdet är idag till viss del bullerstört. Detta har legat som en bakgrundsfaktor som måste lösas, och planförslaget är särskilt utformat för att minimera bullerstörningarna. Även lägenheterna är utformade för att ha en "tyst sida" för att störningarna ska bli så små som möjligt. Inom ramen för planarbetet har bullerutredning gjorts som visar på att bullernivå-

erna blir acceptabla inom planområdet när de nya bostäderna har byggts. Det innebär att om man tar bort hus kan bullernivåerna bli oacceptabelt höga.

Från planområdet är det cirka 900 meter till SL-busshållplats. För att de boende som inte kan eller vill gå eller cykla till busshållplatsen ändå ska kunna resa kollektivt, kommer fastighetsägaren (Brinova) och hyresgästen (Silverlife) att arbeta för att man ska kunna ta sig till och från området på annat sätt än med egen bil. Det kan till exempel vara med hjälp av en busslinje i egen regi, bilpool eller liknande.

Strandskyddet har minskat genom Länsstyrelsens översyn från 300 meter till 100 meter på en stor del av fastigheten, årsskiftet 2014/2015.

I varje stadsbyggnadsprojekt väljer kommunen och byggherren ut ett antal riktlinjer kring hållbart byggande som projektet ska arbeta med. Syftet med riktlinjerna är att öka hållbarheten i stadsbyggandet och underlätta uppföljningen av prioriterade hållbarhetsområden. För kommunens stadsbyggnadsprojekt finns 12 målområden. Målområdena utgår både från ett socialt, ekonomiskt och ekologiskt perspektiv. Fyra av dessa målområden har valts ut i detta projekt.

- *Skapa rum för verksamheter, blandad bebyggelse och mötesplatser*
- *En god ljudmiljö*
- *En levande kulturmiljö*
- *Nära till grön- och vattenområden av god kvalitet*

Inkomna synpunkter från fastighetsägare utanför planområdet

1. Ägaren till Kil 1:12, har följande synpunkter:

Vi vill härmed att dessa punkter ska tas i beaktande under nästa steg av projekteringen.

Dagvattenhanteringen

Det är oklart om de planer som vi under samrådsperioden har blivit inbjudna att ta ställning till är de slutgiltiga. Vid samrådsmöten har frågan om dagvattenhanteringen varit uppe till diskussion och den förefaller inte vara utredd till fullo, det vill säga en slutgiltig plan har inte förevisats oss. Därför har vi utgått från de föreslagna ritningarna.

Enligt dessa så ska avrinningen av dagvattnet ledas in mot fastighet Kil 1:12 och sedan ut i Baggensfjärden. Detta kan leda till underminering av marken vid Kil 1:12 och att vattenkvaliteten vid stranden försämras. Denna dragning tycks väldigt märklig då den kortaste vägen att dra ned dagvattnet är västerut vid de befintliga bryggorna vid Kil 1:5. Dessutom bör dagvattenledningen dras så att den mynnar ut cirka 20 meter i vattnet.

Det planeras även för en öppen fördröjning i höjd med huvudbyggnaden på Kil 1:12. Om vattnet blir stillastående så kan det innebära en myggsamling och lukter som vi har varit förskonade ifrån hittills. Varför byggs inte en fördröjningsanläggning som en sluten konstruktion? Sammanfattningsvis anser vi att dagvattnet ska le-

das en annan väg längre västerut och att placeringen och konstruktionen av den öppna fördröjningen ändras. Skulle dagvattenhanteringen enligt de nuvarande ritningarna bli det slutgiltiga förslaget kommer detta att överklagas av Kil 1:12.

Vatten och avlopp

Nya VA-anläggningar kommer att installeras på Kil 1:5. För att uppnå miljömål om ”ekologisk” anser vi att det ska ges möjlighet även för omgivande fastigheter på Nackasidan (Kil 1:12 med flera) att få dessa fastigheters VA-system anslutet till kommunens nät. Vi är medvetna om att det är en ”privat” lösning som Brinova har idag med kommunen men denna skulle kunna vara en del av en långsiktig och hållbar helhetslösning för närliggande fastigheter inom Nacka kommun. Vi har uppfattat att kommunen ställer sig positiv till en anslutning av grannfastigheternas VA till Brinovas VA-system. Vid diskussion med Brinova har Brinova också ställt sig positiv till en sådan anslutning. Tekniska lösningsförslag finns och berörda fastighetsägare inom Nacka kommun har för avsikt att gå samman inför en anslutning. I samband med VA-anslutningen bör anslutning av bredband från knutpunkten vid Brinova till fastigheterna inkluderas. Vi anser att en sådan lösning bör finnas med som en förutsättning när de nya anläggningarna byggs ut.

Trafiksituationen

Graningevägen är på sina ställen smal och kurvig. Vi är många som promenerar, joggar, cyklar och rider längs den. Nu tillkommer dessutom cirka 300 personer från äldreboendet. Med den stora ökningen av trafik som väntas kommer mötessituationer bli tämligen riskfyllda, speciellt vintertid. Vi anser att det bör anläggas en trottoar alternativt gång-, cykel- och ridväg mellan Graninge stiftsgård och Kils gård för att förhindra olyckor.

Under byggarbetet

Vi ser nedanstående punkter som självklara men de bör vara med i de krav som kommunen ställer på Brinova som huvudentreprenör i samband med att bygget går igång.

Ett överenskommet vite ska utgå till grannar eller kommunen om överenskommelser bryts.

Det ska finnas en projektansvarig/kontaktperson inom kommunen under byggtiden för att kunna få en snabb reaktion om Brinova eller dess underentreprenörer bryter mot överenskommelser.

Sprängningar kan påverka närliggande hus.

Byggnader på fastigheten Kil 1:12 besiktigas innan projektet påbörjas samt efter att sprängningarna slutförts. Det ska sedan ske en besiktning efter 2 år för att verifiera att nya sprickor i grund och fasad inte har uppkommit. Dessa besiktningar ska påkostas av Brinova, men fastighetsägaren väljer besiktningsorganisation. En mätstation ska monteras i fastigheten Kil 1:12 så att påverkan kan mätas under hela projektets sprängfas.

Sprängning ska inte få förekomma före klockan 09.00 eller efter klockan 19.00.

Trafikläget under konstruktion (en vägföreningsfråga men som medlemmar tar även vi upp den här).

Eftersom Graningevägen kommer att belastas i väsentligt större omfattning än som svarar mot fastighetens andelstal förväntas Brinova att till samfälligheten svara för en skälig ersättning för de kostnader som uppkommer. Blockering av Graningevägen på grund av leveranser ska undvikas vissa tider, förslagsvis mellan 7:30–8:30, då trafik till skolor och arbete sker. All tung byggtrafik på Graningevägen ska gå mellan Kils gård och Graninge Stiftsgård, det vill säga ingen tung trafik ska tillåtas gå österut mot Eriksberg. Detta dels på grund av säkerhetsskäl och dels på grund av att vägen inte klarar tung trafik som till exempel cementbilar och lastbilar med bergkross. Brinova ansvarar för att detta ingår som villkor i samband med upphandling av transporter till byggnationen.

Boende på Graninge under byggperioden

Byggarbetare som ställer upp husvagnar och dylikt för att bo på plats under byggperioden är vanligt och vi skulle därför vilja få klarhet i om detta ingår i projektplanen samt om detta behöver regleras på något sätt så att det inte helt plötsligt blir ett större antal personer som bor under enkla förhållanden på Kil 1:5 i ett par års tid.

Buller vid bygge

Många projekt påverkas av planerade dubbel/trippelskift för att få byggfasen så kort som möjligt. Buller skapas vid ett bygge och eftersom närliggande grannar inklusive deras barn vill, som nu, kunna avnjuta både sin kvälls- och nattsömn bör detta regleras.

Planenhetens kommentar. De flesta frågorna rör saker som inte kan eller får regleras i en detaljplan. Fastighetsägaren/verksamhetsutövaren kommer att kalla till ett separat möte för närboende under våren för att diskutera och ge svar på till exempel genomförandefrågor.

Nedan ges ändå korta svar på de frågor som uppkommit.

Dagvatten

En dagvattenutredning har genomförts. Huvuddragen i den utredningen kommer har förts in i planbeskrivningen. En av de viktigare frågorna när det gäller dagvatten är att dagvattnets fria flöde ut i havet hindras, för att minska tillförseln av skadliga och gödande ämnen till Baggensfjärden. Dagvattnet ska så långt som möjligt infiltreras i marken, och när inte det är möjligt ska flödet fördröjas så mycket det går. Fördröjning görs i dammar eller i slutna behållare under mark. Fördelen med dammar är att de kan användas som ett tillskott i miljön. Risken att större mängder vatten blir stående är liten, då vattnet infiltreras ner i marken. Förslaget är nu att vattnet leds ned väster om bryggorna.

Vatten och avlopp

Byggherren ställer sig positiv till en dialog angående anslutning till nya VA-ledningar.

Trafiksituationen

Kil 1:5 kommer att vara delägare i vägföreningen, och kommer att svara på frågor om vägen med vägföreningen som forum.

2. **Ägarna till Kil 1:10** har följande synpunkter:

Dagvattenhanteringen

Det är oklart om de planer som vi under samrådsperioden har blivit inbjudna att ta ställning till är de slutgiltiga. Vid samrådsmöten har frågan om dagvattenhanteringen varit uppe till diskussion och den förefaller inte vara utredd till fullo, det vill säga en slutgiltig plan har inte förevisats oss. Därför har vi utgått från de föreslagna ritningarna. Enligt dessa så ska avrinningen av dagvattnet ledas in mot fastighet Kil 1:12 och sedan ut i Baggensfjärden. Detta kan leda till underminering av marken vid Kil 1:12 och att vattenkvaliteten vid stranden försämras. Denna dragning tycks väldigt märklig då den kortaste vägen att dra ned dagvattnet är västerut vid de befintliga bryggorna vid Kil 1:5. Dessutom bör dagvattenledningen dras så att den mynnar ut cirka 20 meter i vattnet.

Det planeras även för en öppen fördröjning i höjd med huvudbyggnaden på Kil 1:12. Om vattnet blir stillastående så kan det innebära en myggsamling och lukter som vi har varit förskonade ifrån hittills. Varför byggs inte en fördröjningsanläggning som en sluten konstruktion?

Sammanfattningsvis anser vi att dagvattnet ska ledas en annan väg längre västerut och att placeringen och konstruktionen av den öppna fördröjningen ändras. Skulle dagvattenhanteringen enligt de nuvarande ritningarna bli det slutgiltiga förslaget kommer detta att överklagas av Kil 1:12.

Vatten och avlopp

Nya VA-anläggningar kommer att installeras på Kil 1:5. För att uppnå miljömål om "ekologisk" anser vi att det ska ges möjlighet även för omgivande fastigheter på Nackasidan (Kil 1:12 med flera) att få dessa fastigheters VA-system anslutet till kommunens nät. Vi är medvetna om att det är en "privat" lösning som Brinova har idag med kommunen men denna skulle kunna vara en del av en långsiktig och hållbar helhetslösning för närliggande fastigheter inom Nacka kommun. Vi har uppfattat att kommunen ställer sig positiv till en anslutning av grannfastigheternas VA till Brinovas VA-system. Vid diskussion med Brinova har Brinova också ställt sig positiv till en sådan anslutning. Tekniska lösningsförslag finns och berörda fastighetsägare inom Nacka kommun har för avsikt att gå samman inför en anslutning. I samband med VA-anslutningen bör anslutning av bredband från knutpunkten vid Brinova till fastigheterna inkluderas.

Vi anser att en sådan lösning bör finnas med som en förutsättning när de nya anläggningarna byggs ut.

Under byggarbetet

Vi ser nedanstående punkter som självklara men de bör vara med i de krav som kommunen ställer på Brinova som huvudentreprenör i samband med att bygget går igång.

Ett överenskommet vite ska utgå till grannar eller kommunen om överenskommelser bryts. Det ska finnas en projektansvarig/kontaktperson inom kommunen under

byggtiden för att kunna få en snabb reaktion om Brinova eller dess underentreprenörer bryter mot överenskommelser.

Sprängningar kan påverka närliggande hus.

Byggnader på fastigheten Kil 1:12 besiktigas innan projektet påbörjas samt efter att sprängningarna slutförts. Det ska sedan ske en besiktning efter 2 år för att verifiera att nya sprickor i grund och fasad inte har uppkommit. Dessa besiktningar ska påkostas av Brinova, men fastighetsägaren väljer besiktningsorganisation. En mätstation ska monteras i fastigheten Kil 1:12 så att påverkan kan mätas under hela projektets sprängfas.

Sprängning ska inte få förekomma före klockan 09.00 eller efter 19.00.

Trafikläget under konstruktion (en vägföreningsfråga men som medlemmar tar även vi upp den här)

Eftersom Graningevägen kommer att belastas i väsentligt större omfattning än som svarar mot fastighetens andelstal förväntas Brinova att till samfälligheten svara för en skälig ersättning för de kostnader som uppkommer. Blockering av Graningevägen på grund av leveranser ska undvikas vissa tider, förslagsvis mellan 7:30-8:30, då trafik till skolor och arbete sker.

All tung byggtrafik på Graningevägen ska gå mellan Kils gård och Graninge Stiftsgård. Det vill säga ingen tung trafik ska tillåtas gå österut mot Eriksberg. Detta dels av säkerhetsskäl och dels på grund av att vägen inte klarar tung trafik som till exempel cementbilar och lastbilar med bergkross. Brinova ansvarar för att detta ingår som villkor i samband med upphandling av transporter till byggnationen.

Boende på Graninge under byggperioden

Byggarbetare som ställer upp husvagnar och dylikt för att bo på plats under byggperioden är vanligt och vi skulle därför vilja få klarhet i om detta ingår i projektplanen samt om detta behöver regleras på något sätt så att det inte helt plötsligt blir ett större antal personer som bor under enkla förhållanden på Kil 1:5 i ett par års tid.

Buller vid bygge

Många projekt påverkas av planerade dubbel/trippelskift för att få byggfasen så kort som möjlig. Buller skapas vid ett bygge och eftersom närliggande grannar inklusive deras barn vill, som nu, kunna avnjuta både sin kvälls- och nattsömn bör detta regleras.

Störande kvällsarbete efter klockan 19:00 utomhus ska således inte vara tillåtet.

Trafiksituationen

Graningevägen är på sina ställen smal och kurvig. Vi är många som promenerar, joggar, cyklar och rider längs den. Nu tillkommer dessutom cirka 300 personer från äldreboendet. Med den stora ökningen av trafik som väntas kommer mötessituationer bli tämligen riskfyllda, speciellt vintertid. Vi anser att det bör anläggas en trottoar alternativt gång-, cykel- och ridväg mellan Graninge stiftsgård och Kils gård för att förhindra olyckor.

Graningevägen

Vi anser att kommunen i kommande detaljplan även ska besluta om att ombilda Graningevägen på Nackasidan till kommunal väg. Det är fråga om en vägsträcka på cirka 450 meter. När detaljplan fastställdes för byggnationen vid Kils gård ombildades Graningevägen mellan Gamla Värmdövägen vid Kils gård fram till bron från enskild till kommunal. Trafiken beräknas öka med cirka 420 bilar per dygn och många äldre gångtrafikanter kommer att nyttja vägen. Idag finns dessutom ingen annan än undermålig gatubelysning fram till Kil 1:5 och ingen belysning alls därefter. Vi anser att kommunen inte kan frånta sig ansvaret för vägen och dess underhåll vid en så omfattande ökning av nyttjande både vad gäller bilar och gångtrafikanter.

Planenhetens kommentar. Se svar på sidorna 19-20.

3. **Ägarna till Kil 1:9**, har följande synpunkter:

Vi är generellt positiva till förslaget och gillar funktionen med senior-/äldre-/omsorgsboende i en större anläggning.

Vi är dock angelägna om att i enlighet med kommunens översiktsplan bevara karaktären i Graninge. Det ambitiösa programmet för Kil 1:5 kommer med sina 180 lägenheter, cirka 300 boende, personal, leveranser och besökare att dominera detta lantliga och oexploaterade område. Som granne blir man intresserad av eventuella positiva effekter av exploateringen, som till exempel att lösa frågan om kommunalt VA för samtliga Nackabor i området, något som även ligger i linje med kommunens miljömål om ekologisk hållbarhet. Hellre än hårdgjorda ytor för gästparkering önskar vi att anläggningen på Kil 1:5 skulle erbjuda en tennisbana och någon passande verksamhet med djur i det befintliga stallet. Det senare är i linje med platsens karaktär och dessutom har djur ju en positiv inverkan på människan, särskilt för de äldre.

Nedan är ytterligare synpunkter vi har på förslaget.

Vatten och avlopp

Nya VA-anläggningar kommer att installeras på Kil 1:5. För att uppnå miljömål om "ekologisk hållbarhet" anser vi att det ska ges möjlighet även för omgivande fastigheter på Nackasidan (Kil 1:9 med flera) att få dessas fastigheters VA-system anslutet till kommunens nät. Vi är medvetna om att det är en "privat" lösning som Brinova har idag med kommunen men denna skulle kunna vara en del av en långsiktig och hållbar helhetslösning för närliggande fastigheter inom Nacka kommun. Vi har uppfattat att kommunen ställer sig positiv till en anslutning av grannfastigheternas VA till Brinovas VA-system. Vid diskussion med Brinova har Brinova också ställt sig positiv till en sådan anslutning. Tekniska lösningsförslag finns och berörda fastighetsägare inom Nacka kommun har för avsikt att gå samman inför en anslutning. I samband med VA-anslutningen bör anslutning av bredband från knutpunkten vid Brinova till fastigheterna inkluderas. Vi anser att en sådan lösning bör finnas med som en förutsättning när de nya anläggningarna byggs ut.

Trafiksituationen

Graningevägen är på sina ställen smal och kurvig. Vi är många som promenerar, joggar, cyklar och rider längs den. Nu tillkommer dessutom cirka 300 personer från äldreboendet. Med den stora ökningen av trafik som väntas kommer mötesituationer bli tämligen riskfyllda, speciellt vintertid. Vi anser att det bör anläggas en trottoar alternativt gång- cykel- och ridväg mellan Graninge stiftsgård och Kihls gård för att förhindra olyckor.

Besökande, personal, leveranser samt transporter till Kil 1:5 ska dirigeras att använda infarten vid Kihls gård framför den vid Eriksberg för att så långt som möjligt minska trafiken och bullret för de boende längs Graningevägen.

Velamsundsbusens turlinje bör förlängas till Graninge stiftsgård och turtätheten ökas. Detta såklart för att minska bilberoendet och därmed trafiken längs vägen.

Antalet lägenheter

Vi anser att antalet lägenheter som det nu planeras för är satt för högt. Vi förstår givetvis att det måste finnas ekonomiska förutsättningar för Brinova/Silverlife att driva boendet men att gå från det fåtal hyresgäster som idag bor vid stiftsgården till det höga antal som nu väntas flytta in kommer dramatiskt att förändra känslan och karaktären i området.

Det är glädjande att kommunen månar om att bevara områdets utseendemässiga karaktär från Baggensfjärden sett men vi som boende önskar också bevara den lantliga känslan i området i så stor utsträckning som möjligt. Med så pass många fler boende och besökare i området så kommer en promenad i exempelvis naturreservatet Ekoberget närmast att kännas som en promenad i en stadspark. Antalet lägenheter bör således minskas.

Graningevägen

Vi anser att kommunen ska besluta att ombilda Graningevägen på Nackasidan till kommunal väg. Det är fråga om en vägsträcka på cirka 450 meter. När detaljplan fastställdes för byggnationen vid Kihls gård ombildades Graningevägen mellan G:a Värmdövägen vid Kihls gård fram till bron från enskild till kommunal. Trafiken beräknas öka med cirka 420 bilar per dygn och många äldre gångtrafikanter kommer att nyttja vägen. Idag finns dessutom ingen annan än undermålig gatubelysning fram till Kil 1:5 och därefter ingen belysning alls. Vi anser att kommunen inte kan frånta sig ansvaret för vägen och dess underhåll vid en så omfattande ökning av nyttjandet både vad gäller bilar och gångtrafikanter.

Under byggperioden

Ett överenskommet vite ska utgå till grannar eller kommunen om överenskommelser bryts.

Det ska finnas en projektansvarig/kontaktperson inom kommunen under byggtiden för att kunna få en snabb reaktion om Brinova eller dess underentreprenörer bryter mot överenskommelser.

Sprängning ska inte få förekomma före klockan 09.00 eller efter 19.00.

Byggarbetare som ställer upp husvagnar och dylikt för att bo på plats under byggperioden är vanligt och vi skulle därför vilja få klarhet i om detta ingår i projektplanen samt om detta behöver regleras på något sätt så att det inte helt plötsligt blir ett större antal personer som bor under enkla förhållanden på Kil 1:5 i ett par års tid.

Många projekt påverkas av planerade dubbel/trippelskift för att få byggfasen så kort som möjlig. Buller skapas vid ett bygge och eftersom närliggande grannar inklusive deras barn vill, som nu, kunna avnjuta både sin kvälls- och nattsömn bör detta regleras. Störande kvällsarbete efter klockan 19:00 utomhus ska således inte vara tillåtet.

Trafikläget under byggperioden (en vägföreningsfråga men som medlemmar tar även vi upp den här)

Eftersom Graningevägen kommer att belastas i väsentligt större omfattning än som svarar mot fastighetens andelstal förväntas Brinova att till samfälligheten svara för en skälig ersättning för de kostnader som uppkommer. Blockering av Graningevägen på grund av leveranser ska undvikas vissa tider, förslagsvis mellan 7:30–8:30, då trafik till skolor och arbete sker. All tung byggtrafik på Graningevägen ska gå mellan Kihls gård och Graninge stiftsgård, det vill säga ingen tung trafik ska tillåtas gå österut mot Eriksberg. Detta dels på grund av säkerhetsskäl, och dels på grund av att vägen inte klarar tung trafik som till exempel cementbilar och lastbilar med bergkross. Brinova ansvarar för att detta ingår som villkor i samband med upphandling av transporter till byggnationen.

Planenhetens kommentar. När det gäller antalet lägenheter måste det vara en viss nivå på exploateringen för att konceptet med kombinerade vård-, omsorgs- och seniorlägenheter ska fungera. Boendekedjan kan beskrivas i tre steg; 1: friska och aktiva; par- eller singelhus-håll flyttar in i attraktiv lägenhet. Aktiviteter, gemenskap och service erbjuds. 2: behov av stöd och omsorg; om behov av personlig omvårdnad uppkommer tillhandahåller Silver Life hemtjänst i bostaden, via avtal med kommunen. 3: dygnetruntomsorg; flytt till vård- och omsorgsboende efter biståndsbeslut. Övergången är mjuk då omgivning och omsorgspersonal är känd.

Svar på övriga frågor se sidorna 19-20.

Övriga inkomna synpunkter

1. Okänd har följande synpunkter:

Med referens till tidningsartikel Nacka Värmdö Posten tisdagen den 30 december 2014 och genomgång av ”blåddokument” på biblioteket Nacka Forum har jag följande frågor:

Förstudie

Vilken förstudie ligger till grund för att bygga seniorboenden vid Graninge särskilt med tanke på definition på senior?

Vilken teori ligger bakom att pensionärer vill bo hopplöst ”Off” ute i skogen?

Det finns välfungerande boenden med olika villkor:

Har studie gjorts på plats på någon av Stockholm Stads ”Micasabostäder”?

Har studie gjorts på t ex Bellevue Park i Malmö?

Har studie gjorts på till exempel Victoria Park i Limhamn/Malmö?

Vad är lyxigare äldreboenden? Istärningar i frysskåpsdörren? Butlertjänst? Spis- och micro så avancerad att endast barnbarnen begriper sig på den? Liten programmerad dammsugare som far runt när du stänger ytterdörren? Kameraövervakning på to-aspolningar etcetera???

VEM vill bo som ”senior” med ett biltvång? Rimmar illa med modernt miljötänkande! Är tanken att de ska påtvingas car-pooling? (Bokning, Månadsavgift, Milavgift, Städning efter användning etcetera, etcetera) Det fanns inga El-stolpar, eller El-laddningsstolpar inritade (missat?)

Om det inte blir bostadsrättsföreningar, hur ska fördelningen ske? Stockholm Stads Bostadsförmedling? Bruttoinkomst cirka 3x10.000,- kronor/månad. Avkastning på kapital tas inte hänsyn till eller kapital totalt.

Slag av seniorboende

BRF eller hyreslägenheter? Biståndsbedömda boenden? Boende med serviceavgift/boende och Hyra/Service-Avgift separat/boende? 55+? 65 eller 75 år?

Kommunikationer/P-platser

Det kommer att vara minst 4-5 kilometer till nästa busshållplats? Parkeringsplatserna förefaller vara helt i underkant. Har hänsyn tagits till besökande till VoB, Restaurangbesök, Städfirmor, Hemtjänstfolk, etcetera (enkel beräkning ger cirka 175-180 P-platser). Det ska vara ”öppenhet” - Var ska barnfamiljerna parkera som kommer för att bada? Tar alla gästparkeringar i anspråk kring 09.00. Omöjligt för boendens besökare att parkera? All personal (usk) måste vara bilburna. Kommer de att vara betalda för detta? Ordinarie bussar går inte i tät-trafik, allra minst vid av/på 22.00-pass?

Vägutbyggnad

Är den planerade enkla vägen godkänd av ambulans/brandkår eller andra utryckningsfordon? Soptömning och andra större bilar lär inte kunna mötas in/ut i området. Än mindre parkera/stanna till. Varför inte bredda den som en normal väg och få upp en busslinje?

Utrymmen för serviceprodukter

Var ska permobiler (batteriladdningar), rullatorer, utomhusrullstolar etcetera parkeras?

Reception

Blir det någon gemensam reception för boenden? Till exempel leverans av förbeställda matkassar och dylikt? Daglig leverans av någon form av färskvaror eftersom det är minst 7-8 kilometer till en affär? Tillhandahållande av dagstidningar?

Biblioteksfilial. Planeras något? WiFi - Tillgång till lämpligt antal datorer?

Gymnastik-/bassängrum

Planeras någon träningshall för balans- respektive styrketräning? Bassäng i stället för Spa? En liten bassäng kan hyras ut vissa tider på dygnet för till exempel baby-sim etcetera. Bastu?

Gemensamhetsytor utomhus

Vad får en planerare att tro att seniorer är intresserade av ”gulla med varandra i grupp”? Varför förefaller det inte vara separata uteplatser/balkonger till boenden?

Restaurang

En sådan kan svårligen bli lönsam för någon med ett så ”Off” läge. Jämför Järla Sjö där man försökt sig på motsvarande inne i området till exempel.

Övrigt

Efter lite genomgång finns artikel i Fastighetsvärlden 2013-03-27 där de Brinova ska bygga ”boenden på äldre dagar” - ej specificerat VAD för boenden?

Det är inget bolag med långsiktighet - Köpa, bygga, sälja. Deras egen beskrivning! Ska sökanden vara folkbokförda i Nacka som krav? Som Nackabo kan du inte få ”Seniorboenden 75 år” i Stockholm Stad. Påpekas att det är för folk med Rut-avdrag etcetera, ska de flytta när de behöver Hemtjänst som beviljas på biståndsbedömda grunder?

Du kan idag anmäla dig till Brinovas Hemsida och betala 300-kronor för att få information: Om vad?

Planenhetens kommentar. Fastighetsägaren (Brinova) och hyresgästen (Silverlife) har gedigen erfarenhet när det gäller att bygga senior- och vårdbostäder och har självfallet undersökt möjligheterna att bygga och driva en anläggning som den planerade. Fastighetsägaren har bedömt att det finns marknad för de planerade bostäderna med tillhörande restaurang etcetera, och Nacka kommun har inte anledning att ifrågasätta projektet ur den synvinkeln.

Byggherren planerar att erbjuda de boende i området tillgång till olika sorters gemensamma utrymmen, som kan rymma till exempel lobby, spa och gym.

Innehållet i artiklar i tidningar etcetera får stå för respektive utgivare, det är inga officiella faktagranskade uttalanden som kommunen eller fastighetsägaren står bakom.

Från planområdet är det cirka 900 meter till SL-buss hållplats. För att de boende som inte kan eller vill gå eller cykla till busshållplatsen ändå ska kunna resa kollektivt, kommer fastighetsägaren (Brinova) och hyresgästen (Silverlife) att arbeta för att man ska kunna på annat

sätt än med egen bil ta sig till och från området. Det kan till exempel vara med hjälp av en busslinje i egen regi, bilpool eller liknande.

Synpunkterna som framförs regleras inte i detaljplanen utan framförs till byggherren för kännedom.

2. **Boende på Rörstrandsgatan 52 i Stockholm**, har följande synpunkter:

Viktigt att Graninge/Silverlife redan från början får säkra till- och frånfarter som tar hänsyn till fotgängare, cyklister, bilister. Tillgänglighet till reguljär busslinje. Tillgång till ett välutrustat gym/spa.

Planenhetens kommentar. Planförslaget är utformat för att på bästa möjliga sätt ge en trafiksäker miljö.

Från planområdet är det cirka 900 meter till SL-busshållplats. För att de boende som inte kan eller vill gå eller cykla till busshållplatsen ändå ska kunna resa kollektivt, kommer fastighetsägaren (Brinova) och hyresgästen (Silverlife) att arbeta för att man ska kunna ta sig till och från området på annat sätt än med egen bil. Det kan till exempel vara med hjälp av en busslinje i egen regi, bilpool eller liknande.

Byggherren planerar att erbjuda de boende i området tillgång till olika sorters gemensamma utrymmen, som kan rymma till exempel lobby, spa och gym.

Planenheten

Angela Jonasson
Tf Planchef

Lena Nordenlöw
Planarkitekt