



BEHOVSBEDÖMNING

2016-05-25

Dnr: KFKS 2016/514-214

Projekt: 9241

Behovsbedömning av detaljplan för Saltsjöbanans upphöjning, Sicklaön 76:1 m.fl., Nacka kommun

Inför att förslag till detaljplan upprättas ska en bedömning göras om planen kommer att medföra betydande miljöpåverkan. Behovsbedömningen sker utifrån bedömningskriterierna i Bilaga 2 och 4 till förordningen om MKB 1998:905.

Som underlag för bedömningen har följande information funnits tillgänglig: riksintressen för farled, kulturmiljö och kust- och skärgård, strandskyddsområden, naturminnen, naturreservat, Natura 2000-områden och Skogsstyrelsens inventering av naturvärden, data från Östra Sveriges luftvårdsförbund samt data från <http://www.viss.lansstyrelsen.se>.

Planenheten i Nacka kommun gör bedömningen att planens genomförande inte bedöms innebära en betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken behöver därför inte upprättas för planen.

Av nedanstående punkter kommenteras de som är relevanta för detaljplanen.

Behovsbedömningen är utförd av Åsa Dahlgren planarkitekt, Birgitta Held-Paulie miljöbevakare, Mats Haglund landskapsarkitekt och Niss Maria Legars kommunantikvarie.

Platsen/Planområdet

Punkter som har beaktats:

- a) nuvarande markanvändning,
- b) markens, vattnets och andra resursers förekomst, kvalitet och förnyelseförmåga i området, och
- c) den befintliga miljöns känslighet, med särskild uppmärksamhet på
 - större opåverkade områden,
 - våtmarker,
 - kustområden,
 - bergs- och skogsområden,
 - nationalparker, naturreservat, kulturresevat och andra områden som är skyddade enligt 7 kap. miljöbalken,
 - områden där kvalitetsnormer har överträts eller riskerar att överträdas,
 - tätbefolkade områden, och
 - historiskt, kulturellt eller arkeologiskt betydelsefulla markområden.

Kommentar:

Planområdet ligger inom Planområdet på Västra Sicklahalvön. Största delen av planområdet som ägs av Trafikförvaltningen består av tågräls för Saltsjöbanans spårtrafik, Nacka stationsbyggnad, en infartsparkering i form av markparkering med cirka 90 platser samt två tekniska anläggningar som ägs av Nacka energi. Direkt gränsande till området ligger en busshållplats. Det finns en gångtunnel som går under Värmdövägen med uppgång inom planområdet. Det finns även en gångtunnel under Saltsjöbanan, sannolikt med uppgångar inom planområdet. Således är marken redan ianspråktagen.

Det är ett långsmalt västöstligt område som i princip sträcker sig parallellt med Värmdövägen. I sydväst går branta slänter ned mot köp kvarterets baksida. I sydost ligger spåret nedanför en bergknalle.

Det finns mindre oanvända gröna ytor. En inventering av naturvärdesträd har genomförts inom programområdet. Naturvärdesträd finns såväl inom som norr och söder om planområdet. Norr om Värmdövägen finns även naturvärdesträd som är potentiella bärare av rödlistade arter. Inga naturvärdesträd finns emellertid inom planområdet.

Enligt SGU:s jordartskarta ligger planområdet i ett område som domineras av ytligt berg. Jordarterna i den västra och centrala delen består av fyllningsmassor som underlagras av naturligt avsatt lera och silt. I den östra delen domineras jordarten av postglacial lera.

Det har utförts en översiktlig miljöteknisk markundersökning (Orbicon, 2016-03-30). Resultatet av jordartsbestämningen under borrningsarbetet påvisar att fyllnadsmaterialet som utgörs av stenig grusig sand har en mäktighet på 1,4–3,0 m strax utanför spårområdet.

I den centrala och östra delen består fyllnadsmaterialet till stor del av sprängstensfyllning som troligtvis ingår i banvallens grundkonstruktion. I den centrala delen av planområdet har en naturlig siltig lera dokumenterats under fyllnadsmaterialet, men mäktigheten på leran har inte kunnat uppskattas.

Det finns fyra MIFO-objekt i planområdets närhet. Tre av dem ligger norr om Värmdöleden. En bensinautomatstation (OKQ8 AB) samt en bilvårdsanläggning med tillhörande bilverkstad samt en transformatorstation som ligger i ett bergrum. Mellan spårområdet och Simbagatan har det legat en f.d. skrotanläggning, (Perry Nordlings järn och metallskrot AB). Ingen av MIFO-inventeringarna har riskklassats.

Inom spårområdet har det troligtvis förekommit slipers som har varit impregnerade med Kreosot vilka kan ha förorenat jorden under och i anslutning till banvallen. I grönområdet som ligger i undersökningsområdet nordvästra del har historiskt deponerats byggrester bestående av tegel, betong och asfalt. Byggresterna ligger delvis synliga vid markytan. Enligt Stockholm och Uppsala läns luftvårdsförbunds beräkningar för 2010 är halterna 2 meter över mark följande: PM10 25-35µg/m³ och kvävedioxid 36-48 µg/m³. Samtliga värden ligger under gällande miljö kvalitetsnormer (MKN). Området har idag god kollektivtrafikförsörjning med tåg och buss, i framtiden även tillgång till tunnelbana.

Dagvatten från planområdet avrinner till Järlasjön. Sicklasjön som är en del av Järlasjön föreslås bli vattenförekomst och ska uppnå god status 2027. Den ekologiska statusen är måttlig och sjön uppnår inte god kemisk status på grund av för höga halter av antracen, kvicksilver, pentabromerad difenyleter, kadmium och bly.



Delar av upphöjningen kommer ligga inom strandskyddat område. Emellertid är marken redan i anspråkstagen då Saltsjöbanans spårområde redan ligger där idag.

Både Värmdövägen och Saltsjöbanan utgör riksintresse för kommunikation. Direkt gränsande i söder om planområdet ligger ett kulturmiljöområde, Sickla köpvarter med sina gamla industribyggnader av tegel. Nacka stationshus uppfördes 1895 och anlades i samband med Saltsjöbanans utbyggnad. Saltsjöbanan med dess stationsmiljöer, inklusive Nacka station, är utpekade i Kulturmiljöprogrammet och har särskilt höga kulturhistoriska värden.

Planen

Punkter som har beaktats:

- a) projektets omfattning (anger förutsättningarna för verksamheter eller åtgärder när det gäller plats, art, storlek och driftsförhållanden eller genom att fördela resurser)
- b) projektets förening med andra projekt (betydelse för andra planers eller programs miljöpåverkan)
- c) projektets utnyttjande av mark, vatten och andra resurser,
- d) projektets alstrande av avfall,
- e) föroreningar och störningar, och
- f) risken för olyckor, särskilt när det gäller de ämnen och den teknik som har använts.
- g) betydelse för integreringen av miljöaspekter särskilt för att främja en hållbar utveckling,
- h) har betydelse för genomförandet av gemenskapens miljölagstiftning (ej relevant).

Kommentarer:

Planförslaget medger att Saltsjöbanan höjs upp från marken så att en planskild korsning skapas mellan Värmdövägen och Simbagatan respektive Planiavägen. Under bron medges lokaler för service och handel. Nacka station föreslås flyttas. Över spårområdet kommer eventuellt bostäder medges.

Planiavägen kommer förlängas, passera under bron för att sedan kopplas samman med Värmdövägen.

Från Simbavägen kommer en gång och cykelväg passera under bron och koppla samman med Värmdövägen.

Direkt norr om planområdet kommer Värmdövägen breddas, flyttas i sidled och omvandlas till stadsgata. Även området norr om Värmdövägen kommer planläggas. Nya bostadskvarter ska uppföras och det finns planer på att anlägga ett parkeringshus i/under Finnberget.

Tunnelbanan kommer passera under planområdet. Både söder och norr om planområdet kommer tunnelbaneuppgångar att anläggas.



Påverkan

Punkter som har beaktats:

- a) sannolikheten, varaktigheten (både byggskede och driftskede) och frekvensen av påverkan och möjligheten att avhjälpa den (åtgärder för att begränsa miljöpåverkan), uppträdande (reversibilitet, t.ex. arter som försvinner, biotoper som försvinner)
- b) påverkans totaleffekt,
- c) påverkans gränsöverskridande art (grannområde, annan kommun eller annan stat)
- d) riskerna för människors hälsa eller för miljön,
- e) påverkans storlek och fysiska omfattning, (geografiskt område och den berörda befolkningens storlek)
- f) vilken betydelse och sårbarhet som det påverkade området har på grund av intensiv markanvändning, överskridna miljökvalitetsnormer, kulturarvet eller speciella särdrag i naturen, och
- g) påverkan på områden eller natur som har erkänd nationell, gemenskaps- eller internationell skyddsstatus. Förordning (2005:356).

Kommentarer:

Upphöjningen lokaliseras till mark som redan är ianspråktagen av Saltsjöbanan. Detaljplanens påverkan på strandskyddet bedöms inte innebära en betydande miljöpåverkan.

Byggnadsverket, brokonstruktion inklusive lokaler, lokaliseras i princip i samma sträckning som banan går idag, men med en sannolik förskjutning mer söderut i vissa lägen där så är möjligt.

En ökning av tågtrafik kommer ske oavsett upphöjning eller ej.

Nacka stationshus uppfördes 1895 och anlades i samband med Saltsjöbanans utbyggnad. Saltsjöbanan med dess stationsmiljöer, inklusive Nacka station, är utpekade i Kulturmiljöprogrammet och har särskilt höga kulturhistoriska värden.

Sannolikt kommer planen inte föreslå en perrong på upphöjningen. Det innebär att stoppet vid Nacka station tas bort och därmed att Nacka stationshus inte behöver eller kan vara kvar på ursprunglig plats. I och med att byggnaden flyttas förlorar platsen sitt historiska sammanhang och stationsmiljöns reella dokumentvärde försvinner. Planen innebär därför negativ inverkan på kulturhistoriska värden. Genom att byggnaden dock bevaras om än dock flyttas så kan byggnadens arkitekturhistoriska såsom symbolhistoriska värden bevaras, vilket är positivt.

Planens genomförande medför inga konsekvenser på luftkvaliteten. Dagvatten från planområdet kommer att renas och fördröjas före utsläpp till Järlasjön. När planen genomförs ökar förutsättningarna att uppnå god vattenstatus för Järlasjön ökar jämfört med dagsläget.



NACKA KOMMUN
Planenheten

Nina Åman
Planchef

Åsa Dahlgren
Planarkitekt

Behovsbedömningen ska skickas till: plan.stockholm@lansstyrelsen.se

Bilder nedan: Karta över Nacka kommun och över planområdet.

Karta över Nacka kommun och över planområdet.

