

SAMRÅDSVERSION

DETALJPLANEPROGRAM FÖR GÅNG- OCH CYKELBRO MELLAN HENRIKSDALSBERGET OCH SICKLA

Februari 2026

Dnr. KFKS 2026-00151

Dnr. MSN 2026-00030

SAMMANFATTNING

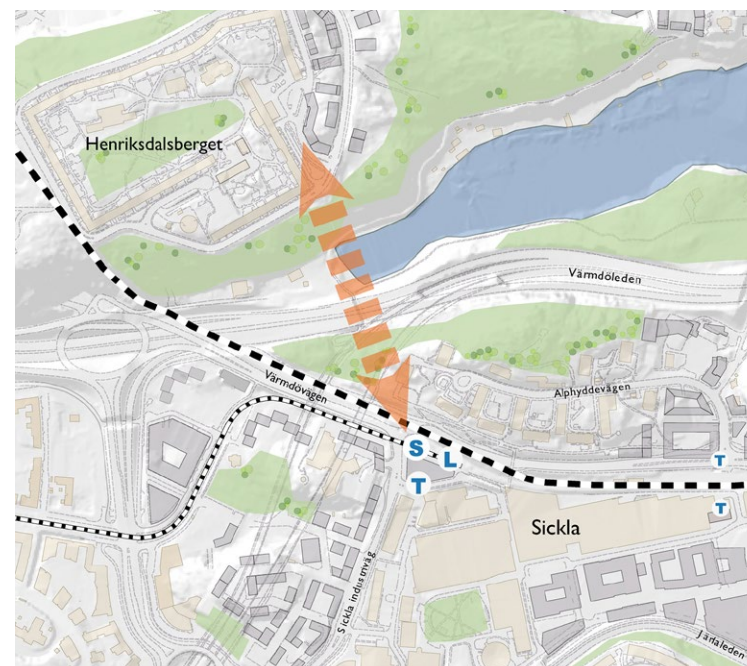
Genom detta detaljplaneprogram avser Nacka kommun att pröva förutsättningarna för en gång- och cykelbro mellan Henriksdalsberget och Sickla. Brons huvudsyfte är att skapa en genkoppling så att boende på Henriksdalsberget får närhet till tunnelbanan och den nya kollektivtrafikknutpunkten i Sickla.

Programområdet omfattar delar av Svindersvikens dalgång samt angränsande bebyggelse och infrastruktur. Området har en utmanande topografi och innefattar bland annat riksintressen för kulturmiljö och kommunikationer. Två olika sträckningskorridorer prövas, en västlig som ansluter till Värmdövägen och en östlig som ansluter till Alphyddevägen. Den östra får större konsekvenser för kulturmiljö och landskapsbild medan den västra medför ett större ianspråktagande av naturmark. Båda alternativen innebär anläggande i närhet av Värmdöleden och riksintresseområde för Östlig förbindelse.

Kommunens bedömning avseende risken för betydande miljöpåverkan i programskedet är preliminär och kommer fördjupas under den fortsatta detaljplaneprocessen. Det kan utifrån tillgängligt utredningsunderlag inte uteslutas att det västra alternativet innebär en betydande påverkan på skyddade arter. Bedömningen gällande det östra alternativet är att det riskerar innebära betydande påverkan avseende riksintresset för kulturmiljövården.

Den 2 september 2024 beslutade kommunstyrelsen om Start-PM och planuppdrag för projektet som är del i ambitionen att utveckla Västra Sicklaön till en variationsrik och livfull urban plats där sammanhängande stadsmiljöer länkar samman Nacka och Stockholm.

Utvecklingen har som mål att skapa en mer sammanhängande stadsväv på Västra Sicklaön med närhet mellan naturområden och det urbana livet - mellan arbetsplatser, bostäder, kommunikationer och service.



Figur 1. Karta som schematiskt visar en förbindelse mellan Henriksdal och Sickla. Planprogrammet avser att utreda förutsättningarna för en ny genförbindelse till tunnelbanestationen i Sickla (Nacka kommun, 2025).

INNEHÅLL

SAMMANFATTNING	2	Ett nytt inslag i kulturmiljön	42
INLEDNING	4	Stärka naturvärden och gynna biologisk mångfald	45
Syfte	4	Tryggt och säkert	47
Programområde	4	GENOMFÖRANDE	48
Markägoförhållanden	6	Broteknik	48
Vad är ett detaljplaneprogram?	6	klimatpåverkan	49
MÅL, STRATEGIER OCH AMBITIONER	7	Byggnation	49
Livfulla stadsmiljöer	7	Drift och underhåll	50
En ny gång- och cykelbro på västra Sicklaön	7	Huvudmannaskap	50
Strategi för miljö- och klimatambitioner i Nacka	8	Exploateringskostnader	50
PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR	9	Markfrågor och avtal	51
Statliga och regionala intressen	9	KONSEKVENSER	52
Kommunala intressen	10	Miljökonsekvenser	52
Övergripande struktur	14	Konsekvenser för kulturmiljö och landskapsbild	54
Offentliga rum och viktiga stråk	16	Konsekvenser gestaltning	56
Kulturmiljö	18	Sociala konsekvenser	56
Natur och rekreation	22	Konsekvenser för befintlig och planerad infrastruktur	57
Trafik, tillgänglighet och trygghet	27	Konsekvenser för fastighetsägare	58
Mark och vatten	30	Ekonomiska konsekvenser	59
Störningar och risker	31	UNDERSÖKNING OM	
PROGRAMFÖRSLAG	33	BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN	60
En ny förbindelse	33	Bedömning västra korridoren	61
Två alternativ	33	Bedömning östra korridoren	61
Ett nytt samband som stärker stadsstrukturen	38	UTREDNINGAR	62
Ett landmärke som tål att synas	40		

INLEDNING

Nacka kommun är en del av en växande storstadsregion och västra Sicklaön har ett centralt läge nära Stockholms innerstad. Den kommande tunnelbanan skapar nya förutsättningar för stadsutveckling och stärker Nackas stadsmiljö. Ett övergripande mål är en tät stadsdel med närhet till grönskan där hållbara transporter såsom gång- och cykel uppmuntras.

Västra Sicklaön är starkt präglad av landskapet med dalgångar och bergsbranter, vilket innebär att tillgängligheten mellan bebyggelseområden kan vara begränsade. En ny gång- och cykelförbindelse mellan Henriksdal och Sickla har länge varit efterfrågat för att öka tillgängligheten mellan stadsdelarna och den framtida tunnelbanestationen Sickla central.

Bergsslutningarna vid Henriksdalsberget och Alphyddan erbjuder en storslagen utsikt ut mot såväl Stockholms inlopp som in mot Södermalm och omkringliggande stadslandskap. En ny förbindelse kan möjliggöra för fler att ta del av dessa värdefulla utblickar.

SYFTE

Planprogrammets övergripande syfte är att utreda förutsättningarna för en ny gång- och cykelförbindelse mellan Henriksdalsberget och Sickla. Två alternativa förslag på brokorridorer över Svindersvikens dalgång prövas genom ett samrådsförslag. Att i samrådskedet pröva två brokorridorer innebär en möjlighet att samråda båda alternativen med berörda remissinstanser och närboende för att på så sätt bredda beslutsunderlaget inför kommande beslut om en lämplig sträckning. Planprogrammet ska verka som beslutsunderlag och möjliggöra en mer sammanlänkad, klimatsmart, tillgänglig och trygg stadsdel som helhet.

PROGRAMOMRÅDE

Programområdet omfattar del av den dalgång där Svindersviken sträcker sig in mot Sickla och Hammarby sjöstad. Området är starkt påverkat av befintlig trafikinfrastruktur, främst Värmdöleden men omfattar även naturmark och bergsbranter med delvis höga värden. Programområdet är avgränsat för att omfatta utredningsområde för två alternativa förslag på brokorridorer med olika sträckningar och lösningar för konstruktion och anslutningar till befintlig miljö.



Strömmen

KVARNHOLMEN

FINNBODA

SALTSJÖQVARN

Kvarnholmsvägen

Henrikdalsbacken

Kvarnholmsvägen

TROLLDALEN

HENRIKSDALSBERGET

Svinderviken

Värmdöleden

SVINDERSVIK

Henrikdalsringen

Värmdöleden

FINNTORP

ALPHYDDAN

Värmdövågen

Värmdövågen

SICKLA

SICKLA KÖPKVARTER

Järlaleden

Kyrkviken

HAMMARBY SJÖSTAD

Sickla industriväg

Järlaleden

Järlasjön

MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN

Inom och i direkt anslutning till programområdet berörs privata fastighetsägare i form av bostadsrättsföreningar. Vid Henriksdalsberget bostadsrättsföreningen "Svindervik i Nacka", ägare till Nacka Sicklaön 78:6 och vid Alphyddan bostadsrättsföreningen "Alphyddans Ros", ägare till Nacka Sicklaön 84:6.

För fastigheterna Nacka Sicklaön 80:1, 80:2 och 80:3 är Trafikverket fastighetsägare. Övriga fastigheter inom programområdet (Nacka Sicklaön 79:1, 37:11, 40:11) ägs av Nacka kommun.

VAD ÄR ETT DETALJPLANEPROGRAM?

Ett planprogram är ett vägledande dokument som tas fram i tidigt skede för att klargöra planeringsförutsättningar och utredningsbehov samt vid behov pröva alternativa lösningar eller förslag. Detta sker som ett planeringssteg innan den juridiskt bindande detaljplanen tas fram. Planprogrammet ska utgå från kommunens övergripande strategiska styrdokument och ange kommunens viljeinriktning för området inför den fortsatta detaljplaneprocessen.

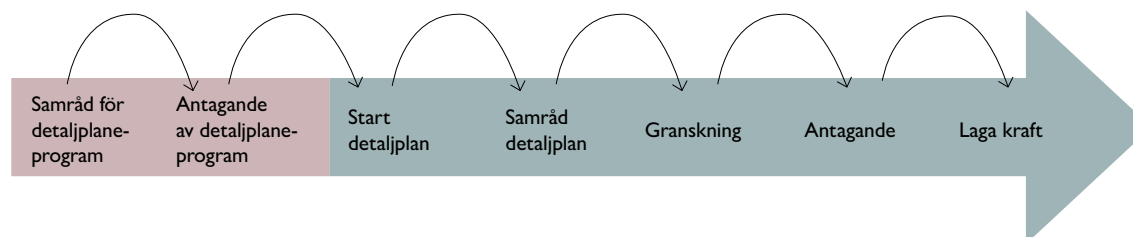
Dialog

Under perioden för programsamråd ges möjlighet till dialog om programförslaget med möjlighet att ställa frågor och lämna synpunkter. I efterföljande detaljplaneprocess kommer ytterligare möjlighet till att lämna synpunkter finnas i samband med samråd och granskning.



Figur 2. Flygfoto som visar Värmdöleden, Svinderviken och Henriksdalsberget i blickfång. Hammarby sjöstad i bakgrunden (Fotograf Jason Hu, 2025).

Figur 3. Illustration över planprocessen.



MÅL, STRATEGIER OCH AMBITIONER

LIVFULLA STADSMILJÖER

Översiktsplanen delar in Nacka i fyra karaktärer kopplade till kommunens olika geografier med tillhörande målbilder. Programområdet ingår i karaktärsområde 1 "Livfulla stadsmiljöer". I målbilden anges bland annat att Västra Sicklaöns identitetsstarka och livfulla stadsmiljöer är en naturlig del av huvudstaden med en urban miljö med puls - Här är det nära till allt. I naturbana Nacka är gator och torg grönskande. Det är enkelt att gå och cykla.



Figur 4. Konceptuell illustration som visar målbilden för karaktärsområde "Livfulla stadsmiljöer" (Nacka kommun, 2026).

EN NY GÅNG- OCH CYKELBRO PÅ VÄSTRA SICKLAÖN

Stadsbyggnadsprojektets övergripande mål är att en gång- och cykelbro mellan Henriksdal och Sickla ska uppföras. Utöver att utföra en heltäckande förstudie för gång- och cykelbron och ta fram detaljplan ingår projektering och byggnation av anläggning. Det första steget i detaljplaneprocessen är att ta fram ett detaljplaneprogram för att klarlägga förutsättningarna.

Följande mål anges för bron (start-PM):

- Knyta ihop Henriksdalsberget med Sickla och övriga Nacka
- Skapa bättre tillgänglighet till station Sickla - som en strategisk kollektivtrafiknod.
- Fler resor ska ske med hållbara trafikslag.
- Vidare anges att bron ska utformas så att den upplevs som trygg och säker samt tar hänsyn till landskapsbilden och riksintresse för kulturmiljö.

STRATEGI FÖR MILJÖ- OCH KLIMATAMBITIONER I NACKA

Syftet med strategin är att vara vägledande i stadsutvecklingen genom att miljö- och klimatarbetet förankras tidigt i stadsbyggnadsprocessen. För stadsbyggnadsprojektet finns följande projektspecifika ambitioner.

Tillgängliga och utvecklade park- och naturområden

- Vid utformning av bron ska betydelsen som nytt landmärke i stadsbilden beaktas samt utifrån aspekten av områdesorientering.
- Åtgärder som syftar till att stärka ekologiska värden på och i närheten av bron ska studeras och genomföras.

Hållbart resande och mobilitet

- Bron ska bidra till minskat bilanvändande och främja resor till fots eller med cykel.
- Bron ska vara säker och upplevas som trygg.

Energieffektivt, attraktivt och sunt byggande

- Genomföra nödvändiga marksaneringar.
- Materialoptimering av brokonstruktionen samt använda byggmaterial som har låg klimatpåverkan.

Hållbar hantering av vatten i bebyggelsen

- Aktivt arbete med att uppnå god kemisk och ekologisk status i sjöar och kustvatten.
- Dagvattenhantering utformas så att vattenkvalité inte försämras för recipienten.

Hållbar avfallshantering och återbruk

- Återbrukade eller återvunna material bör användas. Konstruktionen bör utformas så att trasiga byggdelar enkelt kan bytas ut.

Anpassning till framtida klimat

- Hänsyn sker till befintliga träd i syfte att spara träd så många naturvärdesträd som möjligt.

Arbetet med miljö- och klimatambitioner kommer vidareutvecklas och anpassas under projektets gång.

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

STATLIGA OCH REGIONALA INTRESSEN

Riksidressen enligt 3 kap. Miljöbalken

Riksidressen för kulturmiljövården

Områden av riksidressen för kulturmiljövården är miljöer eller landskap som genom sitt fysiska innehåll och egenskaper sammantaget ger en bred bild av samhällets historia, så som den återspeglas i landskapet. Vid beslut om ändrad markanvändning på en sådan plats ska kulturmiljön utgöra en tungt vägande aspekt. Det ska till exempel alltid undersökas om syftet med åtgärden kan tillgodoses inom ett annat område eller på ett annat sätt som inte medför skada. Områden av riksidressen ska skyddas mot påtaglig skada. Programområdet berörs av utpekade områden av riksidressen för kulturmiljövården, Norra Sicklaön och norra Saltsjö-Boo - Älviken - Vaxholm - Oxdjupet - Lindalssundet - Norra Värmdölandet (AB 51, 58).

Riksidressen för kommunikation

Ett utpekade riksidressen för kommunikationer innebär att berörd anläggning ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra utnyttjandet eller tillkomsten av anläggningen. Inom programområdet finns befintliga anläggningar av riksidressen som utgörs av delar av Värmdöledens (väg 222) sträckning genom området samt Södra länkens tunnelrör som passerar under programområdet. Inga åtgärder får vidtas som väsentligt försvårar användningen av vägarna.

Programområdet berörs även av riksidressen för Östlig förbindelse som är en tänkt vägtunnel under Saltsjön för att knyta samman södra och norra länken. Trafikverket beslutade om en riksidressen-precisering för Östlig förbindelse i september 2022. Preciseringen innebär att trafikledens tunnelrör kan komma att lokaliseras under programområdet, inklusive planerade anslutningar till Värmdöleden.

Programområdet berörs av en inflygningskorridor till Bromma flygplats samt av hinderbegränsande ytor och så kallade MSA-tytor (Minimum Sector Altitude) för både Bromma och Arlanda flygplatser.



Figur 5. Karta som redovisar vilka riksidressen som berör programområdet. (Nacka kommun, 2025)

Fornlämningar

Henriksdalsberget har tidigare bedömts utgöra en fornborg, L2016:7986, Nacka 100:2. Enligt en antikvarisk förundersökning som utfördes 2014 finns dock inget som tyder på att en fornborg har funnits på platsen. Programområdet har inte undersökts.

I Svindersviken ligger ett flertal skeppsvrak varav ett ligger cirka 50 meter från vikens inre strand (L2013:6801, Nacka 280) och kan eventuellt beröras av den östra brosträckningen. Skeppsvraket utgörs av en utspridd fartygslämning, cirka 25 x 5 meter. Lämningen har undersökts vid en marinarkeologisk utredning 1994 och vid en arkeologisk förstudie 2011 och bedöms som en övrig kulturhistorisk lämning.

Strandskydd

I direkt anslutning till och inom programområdet ligger Svindersviken som delvis omfattas av strandskydd. Strandskyddsområdet är generellt 100 meter från strandlinjen, både på land och i vattenområdet. För västra delen av Svindersviken är strandskyddet i huvudsak upphävt. När ett område detaljplaneläggs inträder strandskyddet automatiskt och behöver därmed prövas under planprocessen. Upphävande av strandskydd kan ske i samband med att en ny detaljplan antas, om det finns särskilda skäl och om intresset av att detaljplanera området väger tyngre än strandskyddets syften. De särskilda skäl som kan anges finns angivna i 7 kap. 18e § miljöbalken.

Regional utvecklingsplan

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUF5) syftar till att peka ut riktningen för hela huvudstadsregionens utveckling. RUF5 2050 (antagen 2019) bygger på visionen att Stockholm ska vara den mest attraktiva storstadsregionen i Europa.

Bland annat prioriteras ett mer transporteffektivt samhälle. Västra Sicklaön pekas ut som en del av den växande centrala regionkärnan där utveckling mot täta och funktionsblandade stadsmiljöer prioriteras, speciellt inom gångavstånd från stationslägen och bytespunkter. En ny regional utvecklingsplan för Stockholm är under framtagande med planerat antagande under vår 2026. Förslaget utgår från samma vision men med tydligare fokus på målet att Stockholm även ska vara Europas mest hållbara storstadsregion.

Henriksdals reningsverk

I anslutning till programområdet ligger Henriksdals avloppsreningsverk som har status av ett regionalt intresse. Vid genomförande av stadsbyggnadsprojektet kan pågående utbyggnad av reningsverket behöva beaktas. Därigenom bedöms inte påverkan på det regionala intresset uppkomma.

KOMMUNALA INTRESSEN

Översiktsplan

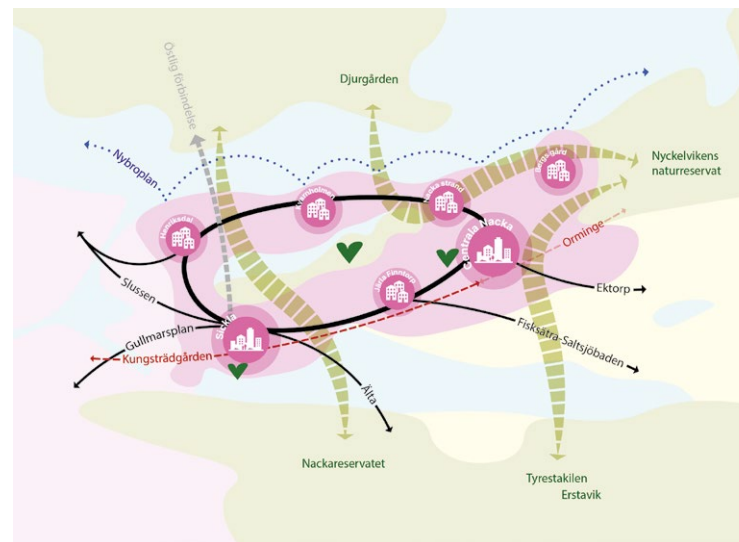
Nacka kommuns nu gällande översiktsplan *Nära Nacka – Där stadens puls möter naturens lugn* vann laga kraft januari 2026. Planen bygger på fyra tematiska utvecklingsinriktningar som gäller för olika delar av kommunen. Programområdet ingår i inriktningen ”Dynamiskt växande med både livfulla stadsmiljöer och närhet till grönskan”. I målbilden för denna utvecklingsinriktning anges bland annat att ”Här möjliggörs för en tät och funktionsblandad bebyggelse med urbana förtecken”. Projektets bedöms vara förenlig med dessa inriktningar och med översiktsplanen i övrigt.

Översiktsplanen pekar ut marken inom programområdet som mångfunktionell bebyggelse, Mb2, Henriksdal och Mb3, Sickla samt natur och friluftsområde, N1, Trolldalen och området kring Svindersviken. Mångfunktionell bebyggelse har alla funktioner som är typiska för en blandad stad. Områdena innehåller även grönområden, parker och torg samt den infrastruktur som är nödvändig för att den blandade staden ska fungera. Inriktningen för fortsatt planering är att områdena Mb2 och Mb3 utvecklas med mångfunktionell bebyggelse i form av en tät och livfull stadsstruktur som samspelar med områdenas karaktär.

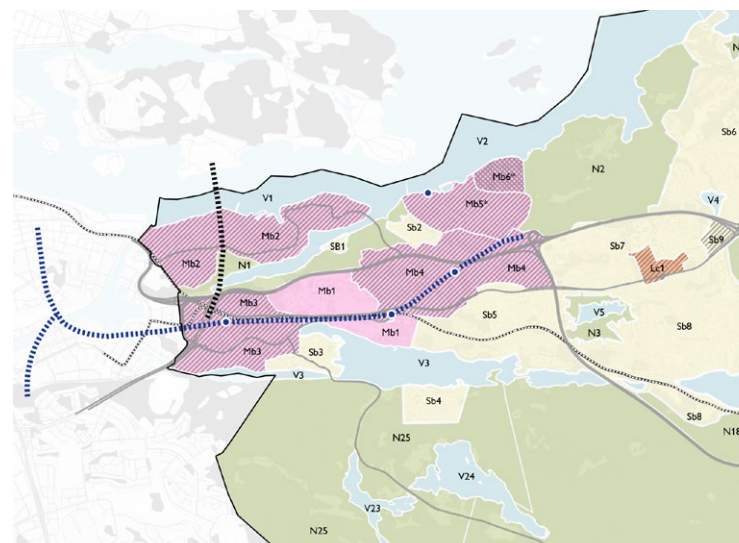
I samband med antagandet av översiktsplanen upphävdes Nackas kulturmiljöprogram som politiskt styrdokument. Programmet utgör istället ett kunskapsunderlag och särskilt värdefull kulturmiljö redovisas i översiktsplanen. I anslutning till programområdet ligger Henriksdalsberget och Alphyddan som är av lokalt intresse för kulturmiljövården.

Klimat- och miljöprogram

Klimat- och miljöprogram 2025-2040 pekar ut den strategiska inriktningen inom klimat- och miljöområdet utifrån tre övergripande inriktningsmål: klimatpositivitet och cirkularitet, livskraftiga natur- och vattenmiljöer samt klimatanpassning och hälsa. Programmet syftar till en omställning utifrån Parisavtalets mål och definierar bland annat att kommunorganisationen och de samlade växthusgasutsläppen i Nacka ska minska med i genomsnitt 12 procent varje år fram till 2040.



Figur 6. Karta som redovisar lokala utvecklingsmöjligheter för västra Sicklaön enligt översiktsplanens "Upplevelserikt och hälsofrämjande" (Nacka kommun, 2026).



Figur 7. Karta som visar mark och vattenanvändning för Västra Sicklaön enligt översiktsplanen (Nacka kommun, 2026).

Grön- och blåstrukturprogram

Grön- och blåstrukturprogrammet antogs 2025 och syftar till att långsiktigt säkerställa kommunens gröna infrastruktur samt Nackabornas tillgång till ekosystemtjänster och närhet till natur. Programmet beskriver förhållningssätt för planering och pekar ut kommunens viktiga områden för att bibehålla och utveckla kommunens gröna och blåa infrastruktur. Trollaldalen i anslutning till programområdet är utpekad som potentiell lekskog.

Naturvårdsplan

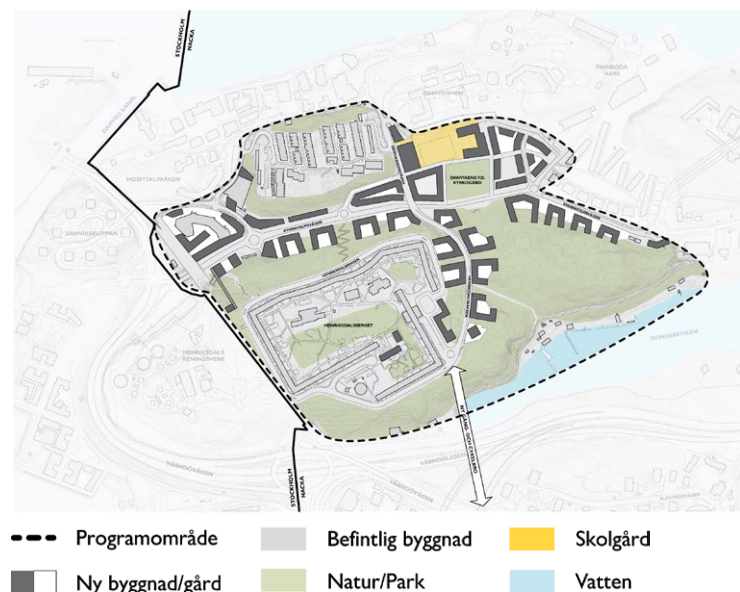
Planen (antagen 2025) syftar till att bidra till att den biologiska mångfalden i kommunen värnas, samtidigt som naturen tillgängliggörs för Nackabor och besökare. Planen ska också bidra till att i ett tidigt skede av samhällsplaneringen ge möjlighet att ta hänsyn till områden med höga naturvärden samt viktiga ekologiska samband och strukturer. Programområdet innefattar i viss omfattning mark med höga värden för natur och rekreation.

Detaljplaneprogram

För delar av programområdet finns planprogram för Henriksdal som antogs av kommunstyrelsen 2018. En utvecklingsinriktning som pekas ut i programmet är att en gång- och cykelbro mellan Henriksdal och Sickla ska utredas vidare. Planprogrammet för gång- och cykelbron bygger därmed vidare på det tidigare detaljplaneprogrammet.

Strukturplan för Västra Sicklaön

En utvecklad strukturplan för Nacka stad beslutades 2016 med utgångspunkten att utveckla en tät och blandad stad på västra Sicklaön. Strukturplaneringen på västra Sicklaön är en levande



Figur 8. Markanvändningskarta, planprogram Henriksdal (Nacka kommun, 2018).



Figur 9. Karta som visar strukturplan för del av Västra Sicklaön. Framtida bebyggelse i mörkgrått (Nacka kommun, 2026).

process där underlag och planer succesivt uppdateras utifrån förändrade förutsättningar och behov. Strukturplaneringen syftar till att kunna ge en helhetsbild av framtida bebyggelseutveckling utifrån pågående planering.

Henriksdal – Kvarnholmen

Kommunstyrelsen fattade den 15 december 2025 ett inriktningsbeslut avseende bland annat lämplig exploateringsgrad för området från Henriksdals trafikplats till Kvarnholmen. Beslutet innebär att det inte längre är aktuellt att planera för ny bebyggelse inom naturområdet Trolldalen. Genomförandet av detaljplanen för Henriksdalsbacken påverkas inte av beslutet.

Gällande detaljplaner

Programområdet är delvis detaljplanelagt. Till största del gäller Detaljplan för Österleden, delen vid Svindersviken, Västra Sicklaön i Nacka, 0182K-96/22, som vann laga kraft 1996. I den norra delen av programområdet gäller detaljplan S67 Förslag till ändring av del av stadsplan för Henriksdalsberget (kvarteren Alpen och Alnen med mera.), 0182K-5859. Detaljplanen vann laga kraft 1970. I den södra delen av programområdet gäller detaljplan S31 Förslag till ändring av stadsplan för del av Alphyddan, 0182K-5241. Detaljplanen vann laga kraft 1964. Genomförandetiden har gått ut för samtliga detaljplaner. Projektet bedöms inte vara förenligt med bestämmelserna i gällande detaljplaner. En ny detaljplan behöver tas fram.

ÖVERGRIPANDE STRUKTUR

Västra Sicklaön har ett centralt läge nära gränsen mot Stockholm och innerstaden. Området präglas av en urban struktur med väl utbyggda kommunikationer men rymmer även sammanhängande naturmiljöer och avståndet till närliggande vattenrum är aldrig stort. Landskapets förutsättningar och kuperade terräng samt närheten till Stockholm har präglat bebyggelsens framväxt där många olika bebyggelseområden med sin egen karaktär vuxit fram.

Bebyggelseområden

Henriksdalsberget

Henriksdalsringen på Henriksdalsberget uppfördes 1964–1969 i form av långa skivhus som omsluter en större innergård. Området består av cirka 750 bostäder, en förskola, livsmedelsbutik samt några mindre verksamheter vid Katarina Taikons torg. I anslutning till befintligt bostadsområde och längs Henriksdalsbacken planeras för ny bebyggelse omfattande cirka 400 bostäder, verksamhetslokaler och en förskola. Större delen av Trolldalen behålls som naturmark och kommer att utredas om eventuellt bildande av naturreservat.

Alphyddan

På berget mellan Värmdövägen och Värmdöleden ligger bostadsområdet Alphyddan uppfört 1959–1965 omfattande cirka 700 bostäder. Bebyggelsen är väl anpassad till terrängen men framträdande i landskapet genom de höga fristående punkthusen. Ett modernare inslag med studentbostäder finns även inom området.

Sickla

Centrala Sickla är en omvandlad industrimiljö med bebyggelse uppförd från 1890-talet fram till idag. Området ligger i en flack dalgång med bebyggelse dominerad av butiker, restauranger och annan



Figur 10. Konceptuell volymskiss över Henriksdalsberget. Befintliga skivhus i ljusgul kulör och planerad bebyggelse till höger i bilden (Bildkälla: AIX arkitekter med underlag från Dreem och White 2024).

service. Här finns också hotell, konferens- och kulturverksamhet. Sicklaområdet är under omvandling med flera pågående stadsutvecklingsprojekt som innebär en tätare, högre och mer urban struktur med många nya bostäder och arbetsplatser.

Den kommande tunnelbanan innebär att Sickla integreras ytterligare med stockholmsregionen i övrigt och blir en viktig knutpunkt för kollektivtrafiken. Tunnelbanestationen får en uppgång i väster i anslutning till Tvärbanan och Saltsjöbanan vid Sickla bro samt en i öster vid Värmdövägen/Alphydddevägen.

Etableringsyta

I dalgången strax norr om Värmdöleden har Stockholm Vatten- och Avfall i nuläget etableringsytor för utbyggnad av Henriksdals reningsverk.

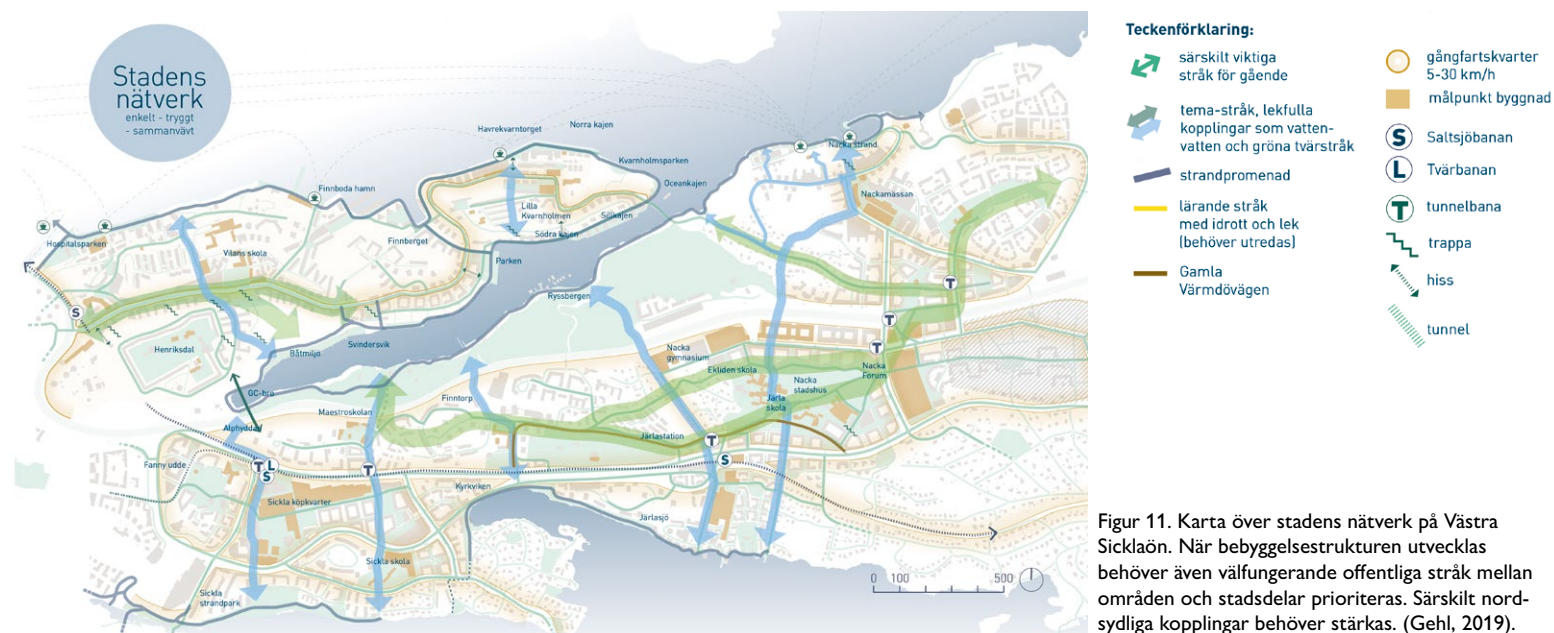


OFFENTLIGA RUM OCH VIKTIGA STRÅK

Programområdet ligger i en central del av Nacka med sammanhållen och i huvudsak tät bebyggelse mellan natur och vattenrum. Större trafikleder skär genom landskapet och innebär tillsammans med den kuperade terrängens barriärer i stadsmiljön som bidrar till att befintliga bebyggelseområden bildar tydliga enklaver i stadsstrukturen. Många stråk och kopplingar finns men framförallt i de horisontala snitten. De vertikala snitten är svagare och saknar emellanåt kopplingar eller tillgängliga alternativ. En förbindelse mellan Henriksdal och Sickla utgör en sådan bristande länk. Fler sammanhängande och tydliga stråk ökar möjligheten för fler att nå attraktiva och viktiga målpunkter.

Torg och mötesplatser

Programområdet ligger mellan Henriksdal och Sickla där centrumkaraktär finns i olika utsträckning för respektive område. Centrala Sickla med Marcusplatsen kontrasterar Henriksdals mer intima torg av lokal karaktär. I samband med att Henriksdalsberget förtätas med ny bebyggelse kommer Katarina Taikons torg att utvecklas. Ny bebyggelse medger fler lokaler i bottenplan så att torget i större utsträckning kan levandegöras och bli en viktigare lokal målpunkt i framtiden. Flera nya publika mötesplatser och torg tillkommer också som del av den planerade stadsutvecklingen i Sickla.



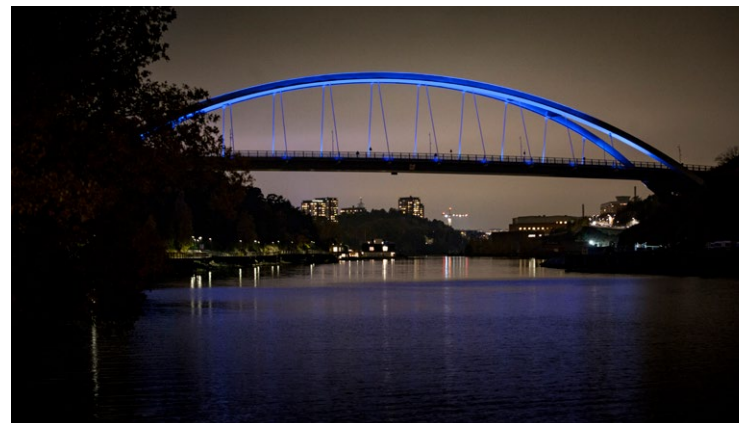
Landmärken

Landmärken kan ge ett område identitet och är viktiga för att skapa orienterbarhet. För programområdet innebär det dramatiska landskapet att omgivande höga bergpartier bildar naturliga landmärken med bebyggelse eller natur - exempelvis Henriksdalsberget med bebyggelse, vattentorn och skorsten, skogsområdet Trolldalen samt Alphyddans punkthus. Mer låglänt ligger Sickla Central men där den höga stationsbyggnaden istället medför ett påtagligt motiv i stadsbilden som tydliggör den kommande knutpunkten för kollektivtrafiken.

Figur 12. Konceptuell illustration som visar planerad bebyggelse vid Katarina Taikons torg (White 2024).



Figur 13. Foto som visar Marcusplatsen i Sickla. (Fotograf: Ryno Quantz, 2023)



Figur 14. Foto som visar nya Kvarnholmsbron i Nacka. Bron har utformats med säsongsbelysning och med belysning som förstärker karaktären av ett landmärke under dygnets mörka timmar (Fotograf: Fredrik Hjertling).



Figur 15. Konceptuell illustration som visar Sickla Central i förgrunden. Till höger bostadsområde Alphyddan och i bakgrunden Henriksdalsberget.

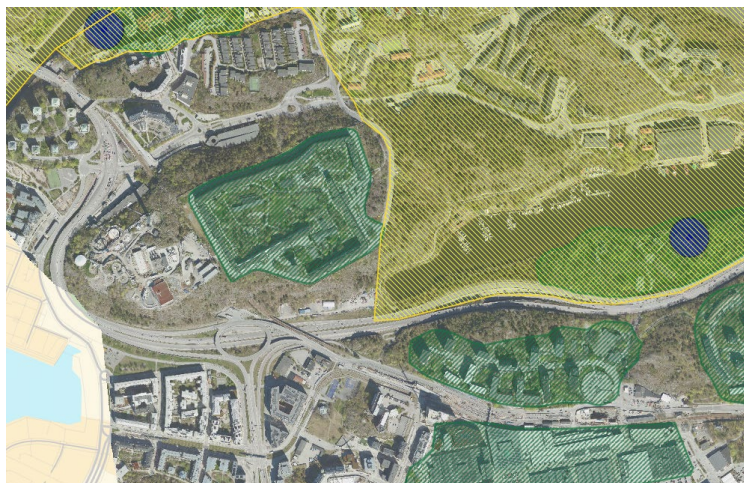
KULTURMILJÖ

Programområdet berörs av riksintresse för kulturmiljövården och ligger i anslutning till Henriksdalsberget och Alphyddan som är utpekade som lokala intressen för kulturmiljövården enligt gällande översiktsplan (2026). Närbelägna Svindersviks gård är skyddad som byggnadsminne enligt kulturmiljölagen och är även ett uttryck för riksintresset och det lokala intresset för kulturmiljövården.

Riksintresse för kulturmiljövården

Riksintresset för kulturmiljövården består av ett stort område, Norra Sicklaön och norra Saltsjö-Boo - Älrviken - Vaxholm - Ox-djupet - Lindalssundet - Norra Värmdölandet (AB 51, 58). - (AB 51, 58). Motivet för riksintresset är att den utgör en ”farledsmiljö utmed inloppet till Stockholm som visar skärgårdens betydelse för huvudstadens sjöfart, livsmedelsförsörjning och rekreativliv, som speglar levnadsbetingelserna för innerskärgårdens befolkning och

Figur 16. Riksintresset för kulturmiljövård markerat med gul skraffering och det lokala kulturmiljöintresset med grön skraffering. Programområdet markerat med röd streckad linje (Nacka kommun 2026).

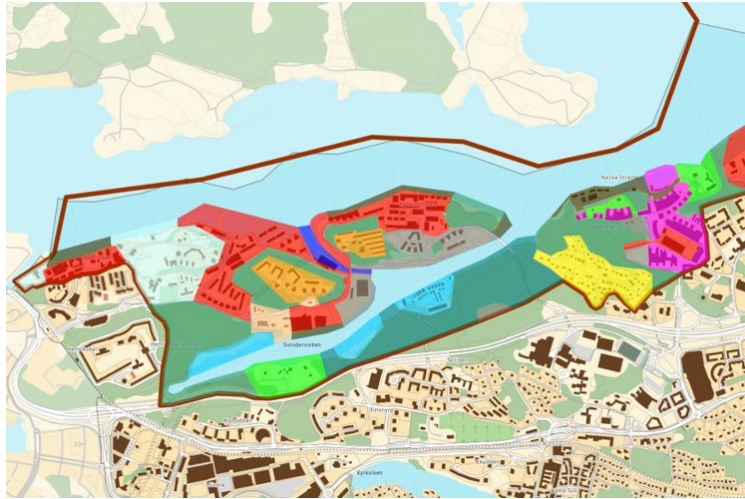


dess behov av färdstråk till staden alltsedan medeltiden, och som berättar om Stockholms utbyggnad och försvarsansträngningar med tillhörande samhällsbildningar. Här kan levnadsförhållandena för olika sociala skikt utläsas, liksom utvecklingen inom industri, transportteknik, försvar och arkitektur.”

Riksintresset innehåller olika fysiska uttryck som tillsammans kan bilda olika karaktärer och teman. De fysiska uttryck som framför allt är avläsbara i området kring Svindersvikens västligaste del är:

- Sprickdalsbetonad skärgårdsterräng som speglar skärgårdsbefolkningens levnadsbetingelser och förutsättningarna för odling och bebyggelse.
- Industrimiljöer: fabriksbyggnader, kajer, lämningar, tekniska strukturer, bostäder, kontorshus, servicebyggnader koncentrerade till Nackas norra kuststräcka från Danvikstull till Nacka strand/Augustendal. Det sena 1800-talets industriella epok med utbyggnadsfaser från 1900-talets industriella epok. Anläggningar lokaliserade sjönära nedanför och på de bergsbranter som kännetecknar kustområdet. Finnboda varv och de storskaliga ångkvarnarna Saltsjöqvarn med Mannagrynskvarnen samt kvarnen Tre kronor på Kvarnholmen. Till industrierna hörande bostadsbyggnader, kontorshus och anläggningar samt tekniska strukturer. Kvarnholmens funktionalistiska byggnader.
- Sommarnejesmiljöer: sommarlantgårdar från 1700-talet och 1800-talets första hälft för Stockholms välbeställda borgerskap. Svindersviks herrgårdsmiljö, odlingsmarker, gårdsbyggnader, trädgårdar, parker, alléer och bryggågen.

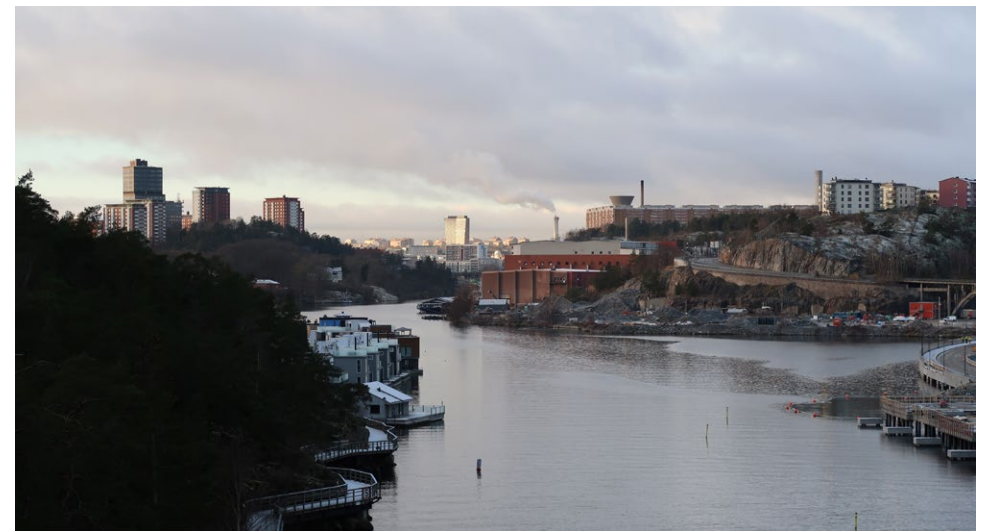
En ny broförbindelse över Svindersvikens viken påverkar de tre karaktärerna som beskrivs ovan. Det sprickdalsbetonade skärgårdslandskapet berörs genom att en del av tidigare obebyggd



Figur 17. Karta med kulturmiljöns karaktärer i västra delen av riksintresset för kulturmiljövärden (Nacka kommun).

■ Danvikens hospital och Danvikshem	■ sommarnöjesmiljö
■ industrimiljö	■ hammiljö
■ kajmiljö	■ Skurusundet och Hästhalmssundet
■ modernismens bostadsmiljö	■ Vikdalens egnahemsmiljö
■ småskalig industrimiljö	■ Nacka strands 1990-2000-tal
■ skärgårdsmiljö	■ pågående omvandling

Figur 18. Vy över riksintresseområdet längs med Svindersviken mot Sickla från Svindersviksbron.



naturmark med bergsbranter och skärgårdsvegetation ovanför Svindersviken tas i anspråk. Skärgårdslandskapet längs Svindersviken präglas av tydliga siktlinjer, en relativt obruten horisont längs med dalgången och en sammanhängande naturmiljö som bidrar till starka upplevelsevärden. Det dramatiska landskapet, terrängens nivåskillnader och närheten till vatten skapar ett lätt avläsbart landskapsrum. Samtidigt finns redan vissa infrastrukturella inslag i södra delen av området vilket innebär att graden av visuell känslighet varierar mellan olika platser.

Industrimiljön vid Svindersviken kan påverkas genom att läsbarheten av landskapets förutsättningar för industrins etablering försvagas. Sommarnöjesmiljön vid Svindersviks gård kan påverka i vyer och utblickar genom att läsbarheten av det obebyggda och orörda skärgårdslandskapet som var en förutsättning för etablering av sommarnöjet försämras.

Nacka kommun tog 2022 fram ett PM med förhållningssätt för riksintresset med syfte att undvika en negativ kumulativ påverkan vid kommande planering i området kring Svindersviken, ”Förhållningssätt för hantering av riksintresset Norra Sicklaön och norra Saltsjö-Boo-Älvik-Vaxholm-Oxdjupet-Lindalssundet-Norra Värmdölandet, även kallat Stockholms farled och inlopp (AB 51, 58)”. Utredningen konkretiserar de av riksintressets värden som finns representerade kring Svindersviken och analyserar värdenas tålighet för förändring. I utredningen delas området in, karaktäriseras och känslighetsbedöms. En utförlig genomgång av riksintressets motiv och uttryck finns även i rapporten: ”Bedömning av kumulativa effekter på riksintresset för kulturmiljövård Stockholms farled och inlopp, Detaljplan för Hantverkshuset, södra Finnberget 2023-12-04”.

PM:et och bedömningen av de kumulativa effekterna har varit ett av underlagen för konsekvensbedömningen av programförslaget.

En fördjupning av kulturmiljöns innehåll och värden vid Svindersviken har även gjorts i en kulturmiljöanalys och konsekvensbedömning av planprogrammet. Kulturbyggnadsbyrån i Sverige AB, ”Gångbro mellan Henriksdal och Sickla”, 2026-01-19. Kulturmiljöanalysen kan läsas i sin helhet som en av bilagorna till planprogrammet.

Lokalt intresse för kulturmiljövården

Henriksdalsberget

Bebyggelsen på Henriksdalsberget uppfördes 1964-1969 och består av två långa skivhus grupperade kring en gemensam inre gård. De karaktärsdrag som är relevanta för detta projekt är framför allt bebyggelsens starka arkitektoniska uttryck med sin borgliknande karaktär, ockragula fasader och sammanhållen takfotslinje som har stor betydelse för stadsbilden och gör området till ett karakteristiskt landmärke. Även den tidstypiska trafiksepareringen med en ringväg runt området har relevans för projektet.

Alphyddan

Alphyddan från 1959–1965 består av en kombination av punkthus och skivhus på kuperad bergsterräng med tidstypisk trafikseparering. Det är ett välbevarat exempel på hur hög bebyggelse på begränsad yta kan samspela med platsens naturliga förutsättningar och samtidigt möjliggöra ekonomiskt hållbar exploatering. Områdets arkitektoniska kvaliteter präglas av en genomtänkt terränganpassning, kontrasten mellan vertikal höghusbebyggelse på berget och horisontell bebyggelse mot trafikleden samt en hög materialmässig och estetisk nivå. De höga husens placering på bergsryggen ger dem dessutom en stark skulptural och stadsbildsmässig betydelse.



Figur 19. Vy över riksintresseområdet längs med Svindersviken mot öster från Henriksdalsbergets dramatiska bergsbrant.



Figur 20. Foto som visar vy från Alphyddan mot Henriksdalsberget. En borgliknande bebyggelse och ett monumentalt landmärke i landskapet.



Figur 21. Foto som visar vy från Henriksdalsberget mot Sickla och Alphyddans punkthus som markerar höjdryggen mellan Värmdöleden och Värmdövägen.

Kulturhistoriska lämningar

Fornlämningar och andra registrerade kulturhistoriska lämningar finns redovisade under rubriken Statliga intressen.

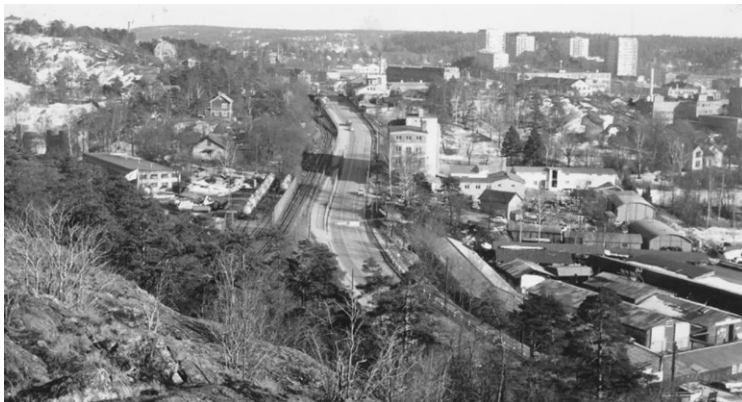
Dockan

Området längst in i Svindersviken kallades tidigare Dockan och var från slutet av 1800-talet fram till 1960-talet en lastplats för petroleumprodukter med hamn och oljedepå. Fram till 1964 hade Saltsjöbanan en godsstation ”Dockans lastplats” här. Efter avvecklingen av oljehanteringen etablerades en skrothandel på platsen. Marken har senare fyllts upp med massor och idag används området som ett upplag. Från denna industriverksamhet finns idag endast spår i form av förtöjningsanordningar och mindre rester av kajkonstruktioner vid Svindersvikens strand.

Lämningar efter sommarvillor

Norr om Värmdövägen stod det fram till 1960-talet tre mindre villor från senare delen av 1800-talet. Villorna revs på 1960-talet, men på det så kallade flaggberget och skogspartiet väster om Alphyddan ligger flera lämningar efter villorna i form av husgrunder, terrasser, stenvmurar och trädgårdslämningar.

Figur 22. Vy mot Sickla bro från Henriksdalsberget år 1960 innan Värmdöleden byggdes. Till vänster i mitten av bilden syns Dockans lastplats som var en godsstation på Saltsjöbanan. Bakom lastplatsen syns den nu rivna villabebyggelsen på flaggberget mellan Värmdöleden och Värmdövägen. (Nacka lokalhistoriska bildarkiv).



NATUR OCH REKREATION

Landskapsbild

Nacka kommun, liksom stora delar av Stockholmsregionen kännetecknas av ett sprickdalslandskap med höjder, berg och dalgångar, vilket i mycket hög grad präglar platsen för den nya broförbindelsen. Svindersviken har en dramatisk topografi med nivåskillnader på upp till 45 meter inom programområdets avgränsning. Högt upp på bergssidorna finns en öppenhet med vida vyer över såväl natur- som stadslandskap. Siktlinjerna längs dalgången ger utblickar över vattenrummet mot Stockholms inlopp i öster medan karaktären västerut mer tydligt domineras av den urbana miljön och bebyggelsen runt Hammarby sjö.

Vikten att värna silhuetten av skogar och träd längs kusterna lyfts fram i Nackas Grön- och blåstrukturprogram (2025). På västra Sicklaön bildar naturlandskapet över lag en sammanhållande ram som tillsammans med bebyggelsen skapar ett landskap med många olika rum. På vissa ställen har bebyggelsen förstärkt landskapets karaktär – bebyggelsen på Henriksdalsberget och Alphyddan är sådana exempel. Värmdöleden innebär ett element i dalgången där trafikleden bryter av och påverkar landskapet i det horisontella snittet.

Området kring Svindersviken domineras av skog med inslag av öppnare hållmarker på de branta och mer exponerade höjderna på framförallt Henriksdalsidan. Den norra stranden är brant och bergig men skogskanten sträcker sig långt ner mot viken och slutningen består av ojämna klippor täckta av ängsvegetation och lövträd. Lövträden skapar här en ljusare kulör än de omgivande talldominerande skogspartierna. Det som bryter av naturlandskapet är en småbåtshamn och strandpromenaden runt Svindersviken. Den södra strandzonen erbjuder en mer småskalig och orörd naturkaraktär trots närheten till Värmdöleden. Landskapet på de norra



Figur 24. Foto över Svindersvikens herrgård i blickfång. Bostadsområdena Alphyddan och Henriksdalsberget i bakgrunden (Fotograf: Henrik Trygg 2022).

sluttningarna mot Alphyddan har lummigare karaktär och består av äldre tallskog med inslag av ädellövsbestånd.

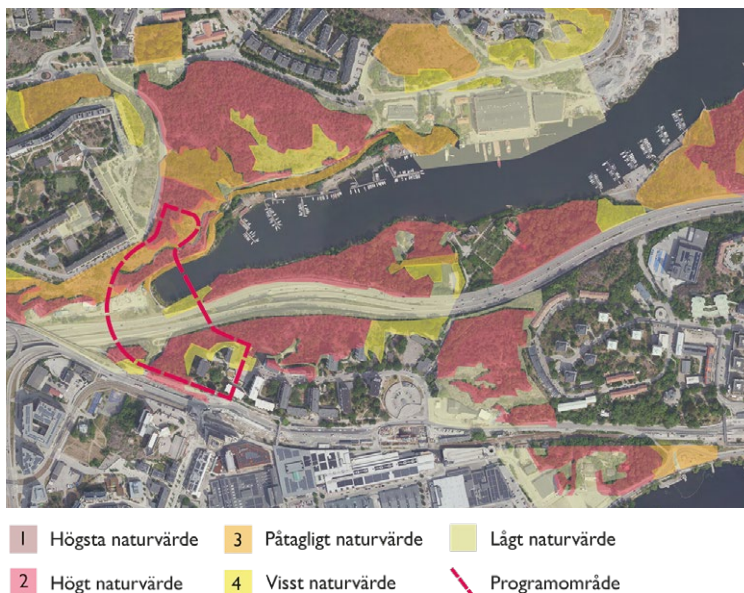
Områdets kuperade terräng med berg som omgärdar havsviken skapar karaktären av en ”gryta” som ger upphov till ett varmt mikroklimat. Samtidigt är dalgången exponerad för västliga och sydvästliga vindar vilket är den förhärskande vindriktningen.

Naturvärden

Programområdet präglas av höglänta skogspartier och brantområden som ofta har en lång skoglig kontinuitet. De främsta naturvärdena är knutna till senvuxen skog och hållmarksskog med gammal

tall och ek. Ett flertal sällsynta och rödlistade arter, främst knutna till just gammal tall och ek, till död ved, samt till basiska/kalkrika markförhållanden förekommer i området. En naturvärdesinventering (NVI) för Svindersviken har tagits fram (Pro Natura 2025) och en naturvärdesinventering som är utförd i samband med Henriksdalsbackens detaljplan (Pro Natura 2020) finns som underlag till planprogrammet. Programområdet i förhållande till identifierade naturvärdesbiotoper redovisas i figur 23. Inom programområdet finns naturvärdesklass 2-4 representerat, även delar utan naturvärde finns i dalgångens mitt. Viktiga spridningssamband för barrskog respektive ädellöv framgår i figur 25 och 26.

Figur 23. Karta som visar områden med genomförda naturvärdesinventeringar längs Svindersviken. Inom programområdet finns alla naturvärdesklasser förutom klass 1 - Högsta naturvärde representerat. (Nacka kommun, 2026)



Fåglar

En fågelinventering genomfördes vid delar av Henriksdalsberget våren och sommaren 2020 (Calluna 2020). Tolv naturvårdsrelevanta fåglar, av vilka sex är rödlistade noterades. Nio arter bedömdes häcka eller troligen häcka i området: björkrast (NT), tornseglare (EN), grönfink (EN), gråkråka (NT), svartvit flugsnappare (NT), stare (VU), större hackspett, samt gråsparv (minskande trend) och röstjärt. Tornseglare häckade under taken på södra sidan av Henriksdalsringen. Ytterligare naturvårdsrelevanta arter utgörs av bergfink (minskande trend), sidensvans (minskande trend), stenknäck (naturvårdsart) och skogsduva (prioriterad enligt skogsvårdslagen).

Fladdermöss

En fladdermusinventering och boplatsinventering utfördes 2023 vid delar av Henriksdalsberget (Väg & Miljö, 2024). Hela programområdet är dock inte inventerat, sannolikt är fladdermusfaunan dock mer eller mindre motsvarande även i dessa delar. Sju arter av fladdermöss noterades, nordfladdermus (NT), dvärgpipistrell, större brunfladdermus (dessa tre stod för 99 % av de ljudinspelade observationerna), vattenfladdermus, mustasch-/taigaflassermus (svårskilt artpar), trollpipistrell, och brunlångöra (NT). Samtliga arter är vanliga (nordfladdermus och brunlångöra är dock rödlistade på grund av kraftig minskning de senaste 20 åren). Inom det inventerade området bedömdes åtta träd och en plats med bergsskrevor utgöra möjliga koloni- eller övervintringslokaler. Två av dessa lokaler ligger i nära anslutning till områden som kan behöva tas i anspråk (både västligt och östligt alternativ). Ytterligare 33 träd och bergsskrevor bedömdes utgöra miljöer med "låg chans" att inneha koloni eller vara övervintringslokaler, av dessa ligger sex i nära anslutning till föreslagna broområden.

Insekter

Vid en inventering av insekter 2025 (Pro Natura 2025b) hittades 26 arter som ansågs naturvårdsrelevanta, varav nio är rödlistade. En övervägande del av de naturvårdsrelevanta arterna är knutna till lövträdsved, vissa arter knutna specifikt till vit- eller brunröd ved eller specifikt till ekved. Enstaka arter är knutna till levande grov och gammal ek, till savflöden, till träd angripna av vedsvamp, till varma och soliga tallmiljöer och gammal tall, samt till torr och sandig gräsmark.

Artskydd

Artskydd innebär att fåglar, fladdermöss, groddjur samt vissa växter är skyddade enligt lag vilket innebär att de inte får skadas, dödas, fångas in eller få sina livsmiljöer förstörda. I Sverige regleras artskyddet främst genom miljöbalken och artskyddsförordningen, som bygger på EU-direktiv. Skyddet gäller både själva arten (t.ex. att inte döda eller störa den) och ofta också dess fortplantningsområden och viloplats (t.ex. bon, hålor eller lekvatten).

Fågelinventering kring Henriksdalsbacken visar på att det i området finns flertalet fågelarter varav vissa är rödlistade. I området finns också goda livsmiljöer för fladdermöss och banta partier vid vatten där insekter trivs. Groddjur kan finnas i dalgången vid Svindersviken men då vattenmiljön är förorenad och området starkt påverkat av tidigare verksamhet och utfyllnader bedöms platsen inte utgöra någon bra livsmiljö.

En kompletterande artskyddsutredning avseende fladdermöss och eventuellt fåglar bedöms kunna behövas under den fortsatta planprocessen.

Ekosystemtjänster

Biologisk mångfald utgör en grundläggande förutsättning för stabila och resilienta ekosystem. Svindersvikens större sammanhängande skogsområden och vattenmiljöer bidrar med reglerande ekosystemtjänster såsom kylande effekt vid värmeböljor samt en viss dämpning av buller och luftföroreningar. Svindersviken har även funktionen av att reglera och omhänderta stora vattenmängder vid skyfall. De ekosystemtjänster som det är brist på i området är främst pollinering och matförsörjning.

Rekreation och friluftsliv

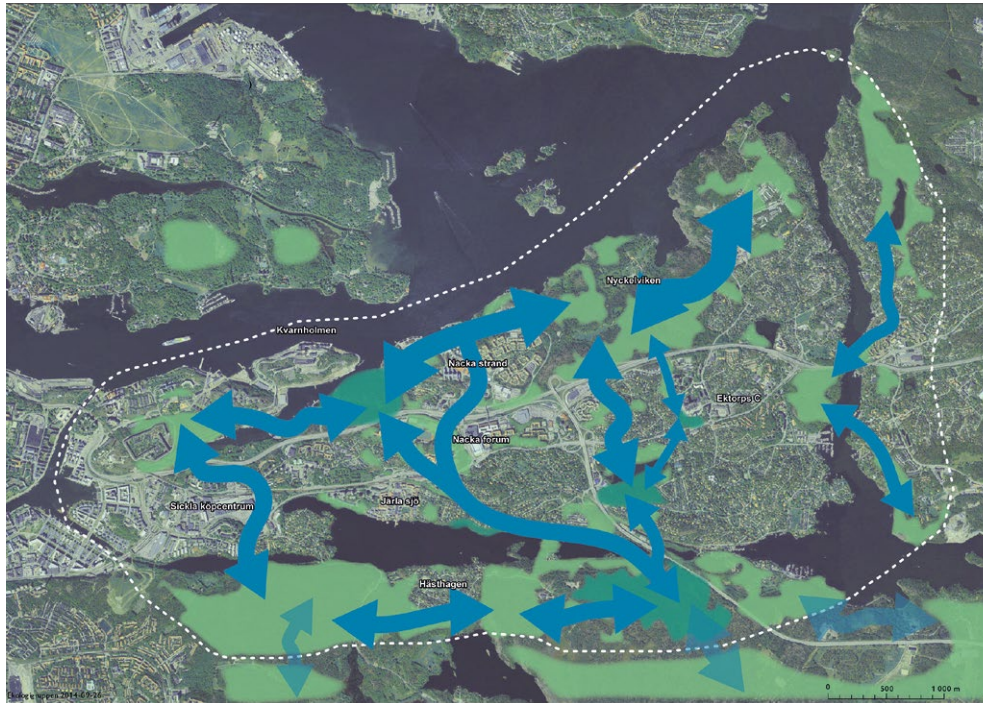
Platsens utmanande terräng och avskärande trafikinfrastruktur innebär att naturmarken är relativt svårtillgänglig för många. I nära anslutning till programområdet ligger det sammanhängande skogsområdet Trolldalen som har höga rekreativa värden med många uppskattade naturstigar. På Henriksdalsberget - Runt bebyggelsen längs Henriksdalringen finns även många platser som erbjuder storslagna vyer över Nacka och Stockholms stadslandskap.

Längs Svindersviken går knyter strandpromenaden samman flera olika områden bland annat Henriksdal och Sickla. Promenadvägen är i vissa delar utsatt för höga trafikbullernivåer men har också höga rekreativa värden och möjlighet utblickar längs vattenrummet. En mindre delsträcka ligger inom programområdet. Mellan strandpromenaden och Svindersviken finns bland annat en småbåtshamn med tre båtklubbar.

Tidigare industriell verksamhet i området har påverkat vattenkvaliteten i Svindersviken vilket innebär att bad inte är lämpligt.





Lek och fritidsaktiviteter

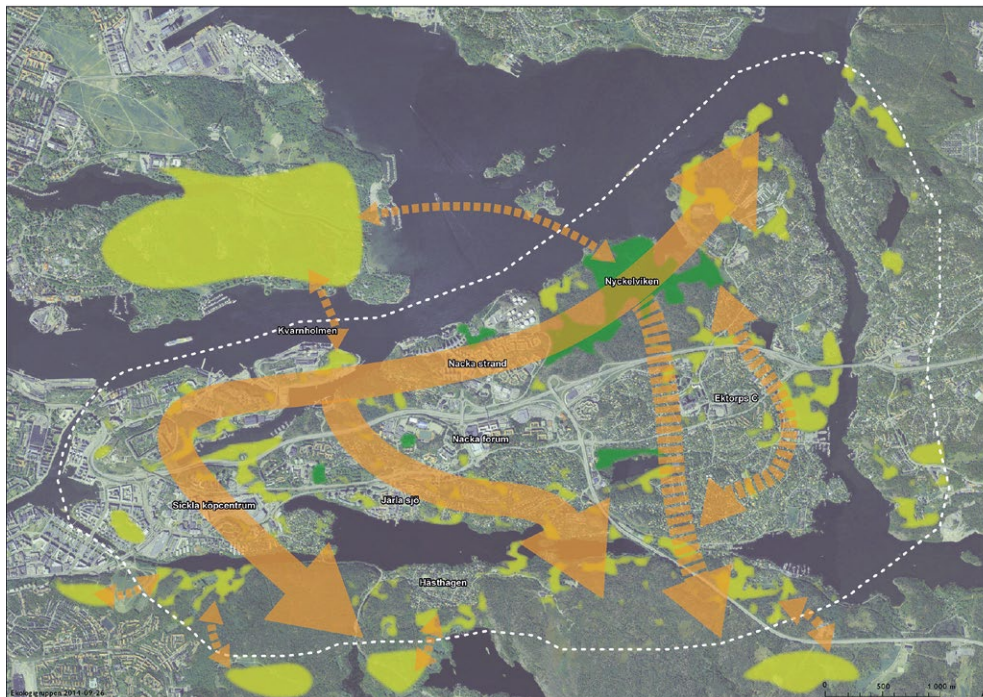
Inom programområdet finns inga lek eller fritidsanläggningar men i närområdet finns flera viktiga målpunkter. I nära anslutning till strandpromenaden finns en anordnad klättervägg längs en bergssida på kommunal mark. Innanför Henriksdalringens bebyggelse finns en storgårdspark med flera anläggningar för lek och idrott som har stor potential att besökas av fler.



Figur 25. Karta som visar spridningssamband för barrskog på Västra Sicklaön. (Ekologigruppen 2014)






SPRIDNINGSANALYS AV BARRSKOG PÅ SICKLAÖN

-  Områdesavgränsning
-  Spridningsvägar (pilens tjocklek illustrerar den teoretiska styrkan i spridningssambandet)
-  De viktigaste områdena för spridning mellan barrskogsmiljöer
-  Övriga viktiga barrskogsområden



Figur 26. Karta som visar spridningssamband för ädellövskog på Västra Sicklaön. (Ekologigruppen 2014)

SPRIDNINGSANALYS AV ÄDELLÖV PÅ SICKLAÖN

-  Områdesavgränsning
-  De viktigaste spridningsvägarna mellan ädellövmiljöer (pilens tjocklek illustrerar den teoretiska styrkan i spridningssambandet)
-  Spridningsvägar mellan ädellövmiljöer (pilens tjocklek illustrerar Spridningsvägar mellan ädellövmiljöer (pilens tjocklek illustrerar
-  De viktigaste områdena för spridning mellan ädellövmiljöer
-  Övriga viktiga områden med ädellöv

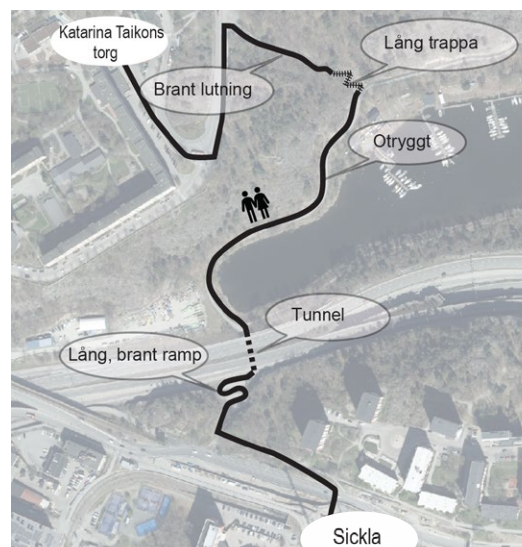
TRAFIK, TILLGÄNGLIGHET OCH TRYGGHET

De topografiska förutsättningarna kring Henriksdalsberget är dramatiska med bebyggelsen högt belägen och betydande nivåskillnader ned till omkringliggande områden. Landskapets naturliga förutsättningar skapar tillsammans med omgivande trafikinfrastruktur påtagliga barriärer som gör stadsdelen förhållandevis isolerad trots sitt centrala läge. Henriksdal nås i dag huvudsakligen via Henriksdalsbacken, som utgör den enda vägen upp för cyklister och bilar samtidigt som den även utgör den mest tillgängliga vägen för gående trots sin lutning på drygt 5 %.

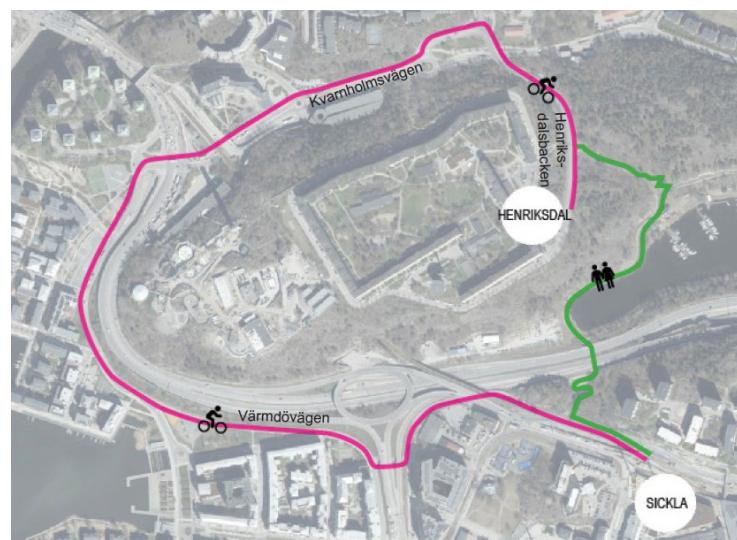
Den planerade tunnelbanestationen i Sickla får en västlig uppgång intill korsningen Värmdövägen/ Sickla industriväg samt en östlig i korsningen Värmdövägen/ Alphyddevägen. Sickla utgör redan i dag en betydande målpunkt med handel, arbetsplatser, kollektivtrafik och kulturverksamheter. Fågelvägen mellan den nya tunnelbanestationen och Katarina Taikons torg i Henriksdal är cirka 400 meter, men topografin gör att tillgängliga stråk i dag är betydligt längre och mer ansträngande.

Gatunät

Potentialen för cykeltrafik mellan Henriksdal och Sickla begränsas idag av branta lutningar och bristen på gena kopplingar. Dagens cykelförbindelse är ca 2,5 km från Katarina Taikons torg via Henriksdalsbacken, Kvarnholmsvägen som är utpekade huvudstråk för cykel. Separering mellan gående och cyklister saknas längs delar av sträckan. Vissa delar har breddmått som uppfyller kommunens standard, flera korsningspunkter med biltrafik förekommer. Där efter går stråket vidare via det regionala cykelstråket genom Hammarby sjöstad och sedan längs Värmdövägen förbi den planerade tunnelbaneentrén i Sickla.



Figur 27. Dagens gångförbindelse mellan Henriksdal och Sickla är lätt att uppfatta som lång och otillgänglig med branta partier, trappor och en sträckning som kan upplevas ödslig och otrygg. (Ramboll 2026)



Figur 28. De idag snabbaste vägarna för cyklister respektive gående mellan Henriksdalsberget och Sickla utgörs inte av gena funktionella stråk anpassade för vardagsärenden eller arbetspendling. (Ramboll 2026)

För gående som kan använda trappor är närmsta gångväg mellan Henriksdal och Sickla station via en trappförbindelse ned till strandpromenaden intill Svindersviken samt en gångtunnel under Värmdöleden. Sträckan mellan Katarina Taikons torg och Sickla station är då cirka 1,2 km vilket innebär en promenad på omkring 15–20 minuter. Gångförbindelsen har flera brister vad gäller tillgänglighet och trygghet med branta lutningar och en sträckning långt från närliggande bebyggelse och frekventa stråk. Närmsta trappfria väg för gående är samma som den för cyklister.

Kollektivtrafik

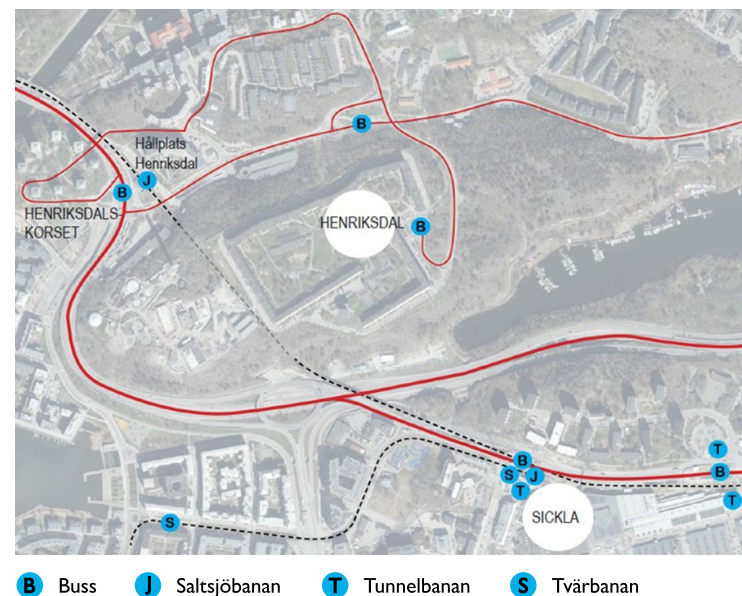
Henriksdal trafikeras av busslinjerna 53 och 55 som går med 15 respektive 20-minuterstrafik från Katarina Taikons torg mot Karolinska Institutet respektive Finnberget och Tanto via Slussen. Därutöver finns nattbuss 93 samt närtrafiklinjen 469 till Nacka Sjukhus. Henriksdalskorset nedanför Henriksdalsberget har en omfattande busstrafik med över 20 linjer med slutdestination Slussen samt olika delar av Nacka och Värmdö. Här har även Saltsjöbanan en station. Gångavståndet till Henriksdalskorset är mellan cirka 600 meter och 1 km från Katarina Taikons torg beroende på val av väg. Tillgängligheten är bristfällig med utmanande lutningar, de genaste kopplingarna är via trappor.

Värmdövägen i Sickla trafikeras av ett flertal busslinjer med trafik främst mot Slussen och olika delar av Nacka. I Sickla finns även tvärbanans station med trafik till Solna station via bland annat Gullmarsplan, Årstaberget, Liljeholmen, Alvik och Sundbyberg. Även Saltsjöbanan med trafik till Slussen, Solsidan och Saltsjöbaden har en här. Under ombyggnaden av Slussen trafikeras dock denna del av Saltsjöbanan av ersättningsbussar. Vid tunnelbanans öppnande år 2030 blir Sickla en än viktigare knutpunkt för byte mellan olika trafikslag.

Trygghet

Befolkade omgivningar med människor i rörelse under en stor del av dygnet är sådant som bidrar till att en plats upplevs som trygg. Andra trygghetsaspekter är, möjlighet till alternativa vägval, god överblickbarhet och att det finns ögon på platsen, det vill säga möjligheten - att både se och bli sedd. Barriärer i stadslandskapet försämrar tillgänglighet och begränsar rörelsemönster vilket också kan förstärka otryggheten på en plats.

Hur inbjudande och omhändertagen en miljö är bidrar till hur väl den används. Här spelar såväl en genomtänkt utformning som skötsel aspekter in. Väl utformad belysning är en trygghetsaspekt som bidrar till att platser och stråk blir mer nyttjade under dygnets mörka timmar.



Figur 29. Befintlig och framtida kollektivtrafik inom programområdet och omgivningar. (Ramboll 2026)

Figur 30. Foto över Alphyddan/Sickla i skymningen. Värmdöleden i förgrunden (Nacka kommun, 2025).



MARK OCH VATTEN

Geotekniska förutsättningar

Programområdet ligger i en dalgång som sträcker sig från Hammarby sjöstad och Sickla i sydväst ut mot Kvarnholmen och Stockholms inlopp i nordost. En del av programområdet utgörs av ett låglänt och utfyllt område strax norr om Värmdöleden. Området har undersökts vid flera tillfällen i samband med infrastruktur- och ledningsarbeten vilket visat att bergnivån varierar kraftigt.

Berg i dagen förekommer längs dalgångens sidor, medan bergytan sjunker betydligt i dalgångens centrala delar, särskilt under Svindersviken. Dalgången sammanfaller med en regional deformationszon kopplad till större förkastningsstrukturer, vilket innebär att bergkvaliteten kan variera avsevärt. Berg i omkringliggande höjdområden bedöms generellt ha god kvalitet, medan dalgångens centrala delar kan innehålla krosszoner av sämre bergkvalitet.

Jordlagren är inte fullständigt kartlagda. Jordartskartor visar på Fyllning ovan Lera vilket bekräftas av tillgängliga undersökningspunkter. Det finns även indikationer på markföroreningar från tidigare verksamheter, vilket behöver beaktas i den fortsatta planprocessen.

Vattenmiljö

I stora delar av programområdet infiltreras dagvatten naturligt i marken men även berghällar och hårdgjorda ytor där vatten inte kan infiltreras förekommer. Delar av programområdet omfattar Svindersvikens vattenområde.

Strömmen – Svindersviken

Recipient för dagvattnet inom programområdet är Svindersviken som är en del av vattenförekomsten Strömmen. För Strömmen är den ekologiska statusen idag otillfredsställande och den uppnår inte heller god kemisk status. Vattenförekomsten är starkt påverkad av hamnverksamhet och behöver omfattande förbättringsåtgärder för att en övergripande god status ska vara möjlig att uppnå. Eftersom innebörden av åtgärderna skulle vara att hamnverksamhet inte längre kan bedrivas i nuvarande omfattning samtidigt som hamnverksamheten utgör ett viktigt samhällsintresse har det motiverat att ett mindre strängt krav ställts. Kvalitetskravet för vattenförekomsten är därmed ”otillfredsställande” ekologisk status med målar 2039.

För vattenförekomsten Strömmen finns även ett kommundel- och lokalt åtgärdsprogram där Svindersviken utgör ett prioriterat område vad gäller att åtgärda dess höga innehåll av föroreningar i bottenbotten. Åtgärdsprogrammet pekar även ut vikens innersta grunda del som ett relativt vegetationsrikt område med potential att vara lek- och uppväxtmiljö för gädda och andra arter. Idag finns en stor brist på lek- och uppväxtmiljöer i såväl Strömmen som Lilla Värtan.

STÖRNINGAR OCH RISKER

Geologi och stabilitet

Programområdets höjdparter domineras av berg i dagen eller tunna jordlager ovanpå berg med jorddjup på cirka 1-2 meter. I dalgången närmast Svindersviken finns ett stråk som består av fyllnadsmassor i det översta jordlagret ovan postglacial lera.



Figur 31. Karta som visar jordarter (SGU, 2024). Röda områden består av urberg. Grå områden består av fyllnadsmassor. Ljusbula områden består av postglacial lera.

Ras och skred

I norra delen av programområdet finns branta bergssluttningar som är stabila. Närmast Svindersviken finns dock ett aktsamhetsområde för skredrisk (SGU, 2024) som berör programområdet. Området är utpekad utifrån aspekter som att området ligger nära strandlinje, under högsta kustlinjen och att marken inte utgörs av berg eller

morän. Risken för skred ökar vid branta släntlutningar eller stora nivåskillnader förenat med finkorniga material. Skredytorna begränsas av det närliggande berget vilket gör att eventuella skred kan utgöras av små lokala glidytor.

Översvämning till följd av skyfall

Större delen av skyfallsvattnet inom programområdet avrinner mot Svindersviken med undantag av ett litet område på Alphyddan som avrinner mot en lågpunkt på Värmdöleden.

Delar av programområdet består av brant lutande berg ner mot Svindersviken där det finns risk för betydande vattenflöden vid kraftigt skyfall. Vid skyfallshantering nedströms mot Svindersviken, bör skredrisken beaktas.

I den framtida situationen med en färdig bro är det viktigt att skyfallsvattnet i första hand leds till Svindersviken. Att leda skyfallsvatten mot väg Värmdöleden, Värmdövägen eller Sickla Industriväg är olämpligt av framkomlighetsskäl för trafik.

Markföroreningar

Området runt Svindersviken är i olika grad förorenat och klassificerat som ett riskområde 1 vilket är den högsta klassningen efter inventering enligt MIFO 1. Bakgrunden är långvarig industriverksamhet i form av bland annat oljehamn och skrotverksamhet. Undersökningar har även visat att åtminstone delar av den norra stranden utmed Svindersviken har utbredda lager med kiselaska. På bron bedöms inte föroreningarna utgöra någon hälsorisk men där delar av brokonstruktionen ska anläggas behöver det beaktas hur markföroreningarna ska hanteras i genomförandeskedet. Skulle anläggande i vatten bli aktuellt kräver det extra skyddsåtgärder.

Ljud och luftföroreningar

Vid den delen av programområdet som är närmst Värmdöleden, är halterna av luftburna föroreningar i form av partiklar, PM10 och kvävedioxid, NO2 förhöjda. Halterna är dock inte så höga att miljökvalitetsnormerna för luft överskrids. Strax öster om programområdet, vid tunnelmynningarna för Södra länken kan halterna vara högre med risk för att miljökvalitetsnormerna överskrids. Uppförandet av broförbindelsen bedöms inte bidra till någon försämring av luftkvaliteten. Programområdet är kraftigt bullerutsatt från trafiken på främst Värmdöleden men även andra bullerkällor som Saltsjöbanan påverkar.

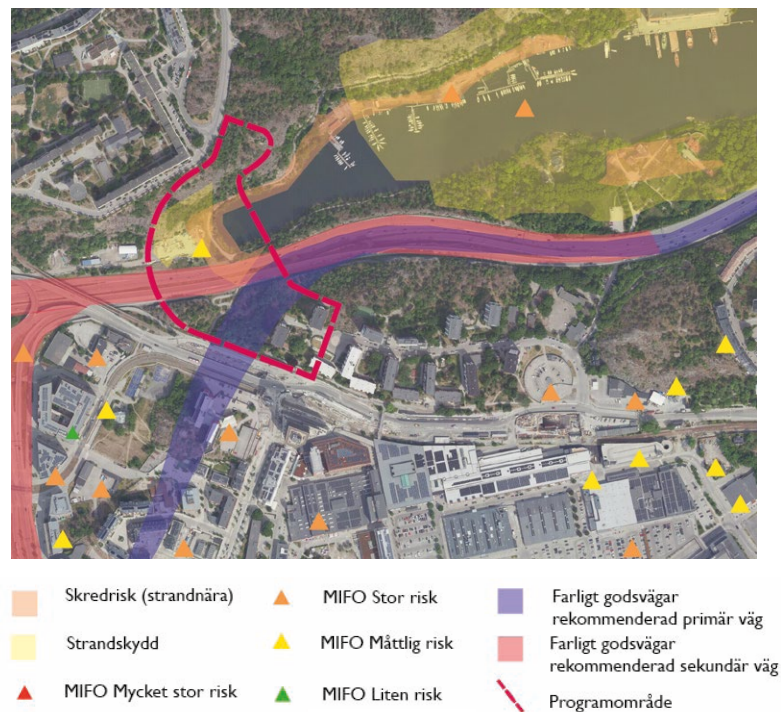
Transporter med farligt gods

Genom programområdet går Värmdöleden (väg 222) som är rekommenderad sekundär väg för farligt gods. Där väg 75 ansluter till leden blir vägen (väg 222/75) rekommenderad primär väg för farligt gods. Primär väg för farligt gods innebär att vägen används för genomfartstrafik. Sekundär väg för farligt gods innebär att vägen är avsedd för lokal trafik med mer närbelägna målpunkter.

Strax norr om programområdet ligger Henriksdalsbacken och Henriksdalsringen. Gatorna är inte rekommenderade vägar för farligt gods men transporter förekommer till verksamheterna inom Scandinavian Biogas (gastransporter LNG och CBG) och Henriksdals reningsverk (gastransporter klass 2.1). Enligt riskanalys för Henriksdalsbacken (Brandskyddslaget, 2024) har riskreducerande åtgärder föreslagits i anslutning till vägarna genom att begränsa möjlighet till markanvändning som innebär stadigvarande vistelse. Parkeringsplatser samt gång- och cykelstråk eller enstaka sittbänkar bedöms inte utgöra stadigvarande vistelse.

Utbyggnad av Henriksdals reningsverk

I anslutning till programområdet ligger Henriksdals reningsverk. Kapaciteten i reningsverket ska fördubblas vilket innebär att Stockholm Vatten och Avfall genomför en ombyggnad av anläggningen som beräknas vara klar 2031. Delar av anläggningen, bland annat arbetstunnlar, ligger under mark. Strax väster om programområdet finns tunnelmynningar. I anslutning till tunnelmynningar kan skyddsavstånd vara aktuella.

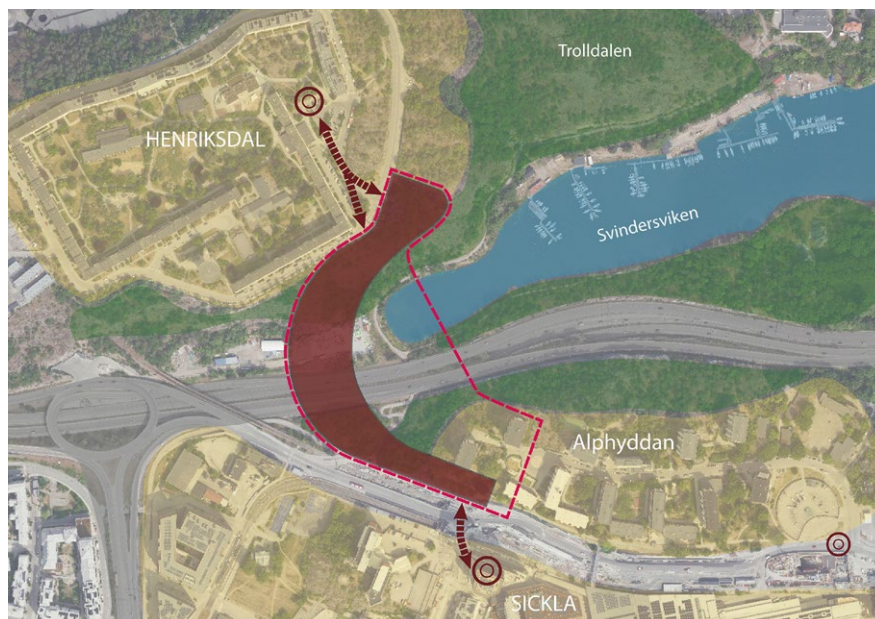


Figur 32. Karta över strandskydd samt riskområden för skred markföroreningar och rekommenderade vägar för farligt gods. (Nacka kommun, 2026)

PROGRAMFÖRSLAG

EN NY FÖRBINDELSE

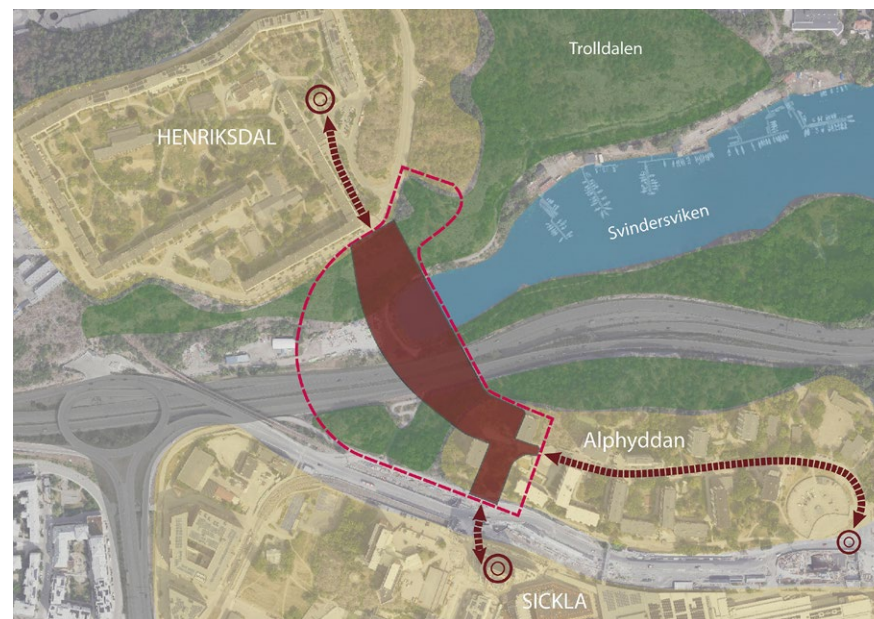
Programförslaget innebär att en ny gång- och cykelbro möjliggörs mellan Henriksdalsberget och Sickla - för att skapa en gen, funktionell och trygg koppling mellan stadsdelarna. Bron föreslås som en del av en planskild sammanhängande förbindelse. Med den nya kopplingen skapas en mer sammanlänkad stadsstruktur. Bron gör det enklare att gå och cykla, stärker lokala stråk och bidrar till att binda ihop Västra Sicklaön som helhet.



Figur 33. Programförslag för västlig sträckningskorridor. Korridoren markeras av röd yta i kartbilden, programområdet av röd streckad linje. Cirklarna representerar Katarina Taikons torg på Henriksdalsberget samt målpunkterna i Sickla som utgörs av tunnelbanans entréer.

TVÅ ALTERNATIV

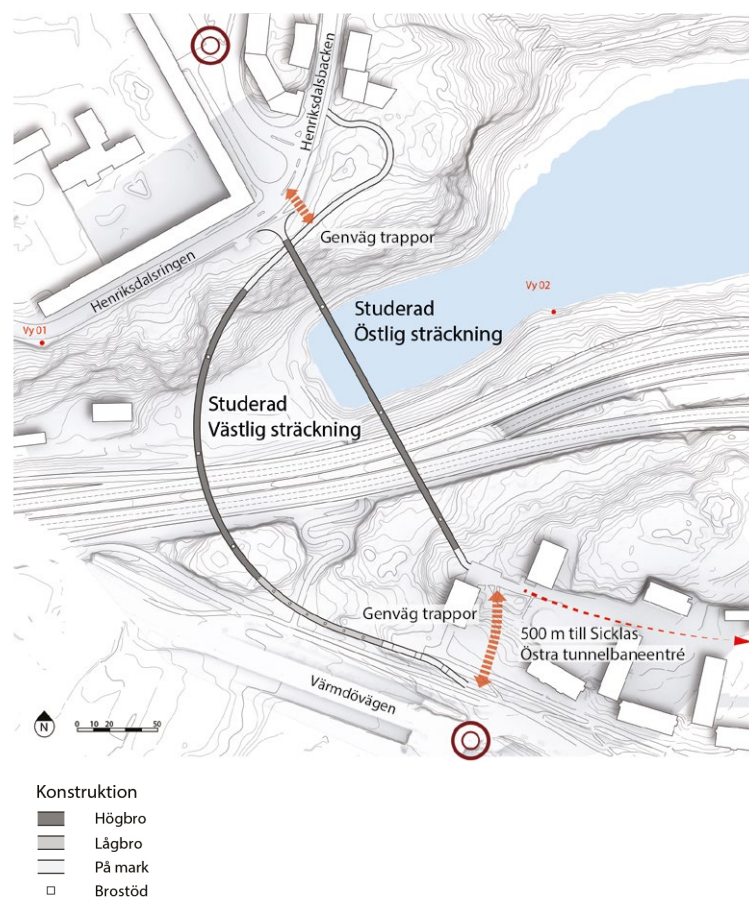
Programförslaget utgörs av två alternativa sträckningskorridorer, ett västligt och ett östligt som representerar olika principer för hur en broförbindelse mellan Henriksdal och Sickla skulle kunna uppföras. De utpekade sträckningskorridorerna baseras på två översiktligt studerade broar vilka utgör exempel på möjlig utformning och sträckning inom respektive korridor. Detta för att konkretisera förslagets innebörd och säkerställa genomförbarhet kopplat till tekniska utmaningar med placering av bland annat brostöd.



Figur 34. Programförslag för östlig sträckningskorridor. Korridoren markeras av röd yta i kartbilden, programområdet av röd streckad linje. Cirklarna representerar Katarina Taikons torg på Henriksdalsberget samt målpunkterna i Sickla som utgörs av tunnelbanans entréer.

Den västliga sträckningen representerar ett alternativ som ansluter till Värmdövägen medan den östliga representerar ett som ansluter till Alphyddevägen. Anpassningar inom vald korridor kan behöva göras av många olika skäl under den fortsatta detaljplaneprocessen.

Figur 35. Två alternativa sträckningar har studerats – ett huvudalternativ kommer att väljas inför fortsatt planering och den exakta sträckningen kan då komma att justeras. De redovisade broarna utgör därmed exempel på möjlig sträckning och utformning inom respektive alternativ.



Västlig sträckning

Den västra korridoren möjliggör en brosträckning som förbinder Henriksdal med Sickla i en båge genom dalgången i syfte att skapa en direkt förbindelse mellan Henriksdalsbacken och Värmdövägen som hanterar hela nivåskillnaden mellan stadsdelarna. Höjdskillnaden på drygt 20 meter mellan start- och målpunkt kräver att förbindelsen görs minst 500 meter i längdled för att uppnå en tillräckligt god tillgänglighet och användarvänlighet. Detta är en viktig del av bakgrunden till det västra förslaget kurvade sträckning. Förbindelsen får genom den valda utformningen en snittlutning på cirka 4 %.

Alternativet innebär att gående och cyklister från bron ansluter direkt till Sickla vid Värmdövägen och det regionala cykelstråket intill korsningen med Sickla industriväg. Härifrån är det cirka 80 meter till tunnelbana, tvärbana och Saltsjöbanan. Från Värmdövägen startar förbindelsen med en anslutande ramp upp till en lägre klippavsats i nivå med Alphyddestigen. Den föreslagna konstruktionen övergår här till en lågbro med täta spann som sträcker sig parallellt med Värmdövägen. Efter passage över gång- och cykelvägen till Svindersviken landar den på bergsplatån/ Flaggberget precis innan Värmdöleden. Härifrån börjar högbron som fortsätter i en kontinuerlig båge över dalgången till det norra brofästet som är placerat på en klippavsats nedanför Henriksdalsringen. Från det norra brofästet fortsätter sedan förbindelsen som gång- och cykelväg längs bergssidan för att nå Henriksdalsbacken.

Huvudspannet som sträcker sig över själva dalgången har tre brostöd utöver de två landfästena. Norra stödet är placerat cirka tio meter upp i bergsslänten räknat från marknivån i dalen. Stödet kan komma att kräva en viss terrassering genom avlägsnande av berg, åtkomst för arbetena bedöms kunna göras nerifrån dalen. Mittenstödet är placerat i mitten av dalgången, den placeringen är starkt begränsad av befintliga ledningar, vägområdet för väg 222 och riksintressepreciseringen för Östlig förbindelse vilka det också inkräktar på. Därav finns mycket små möjligheter att justera läget på detta stöd och det har fått betydelse för hela sträckningsförslaget läge och utformning. Södra stödet är placerat på en bergsplatå, det så kallade flaggberget, söder om väg 222 och ligger i utkanten av riksintressepreciseringen för Östlig förbindelse.

STUDERAD BROSTRÄCKNING INOM VÄSTLIG KORRIDOR

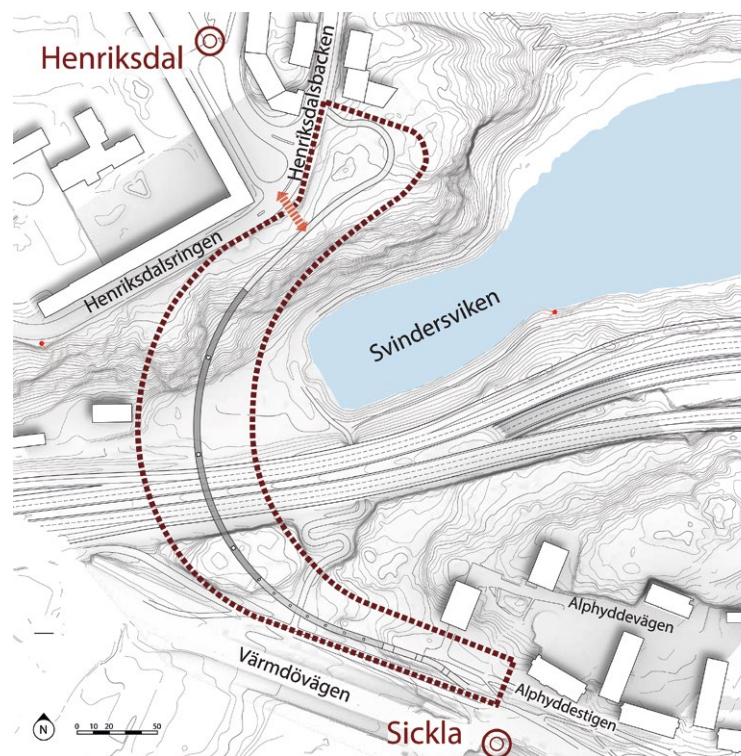
Längd ny anläggning: 520 meter, varav bro ca 285 meter och Gång- och Cykelväg på mark ca 235 meter

Lutning: 2,2–5,2 %

Höjd över mark: ca 27 meter

Gångtid till tunnelbana: ca 7 minuter (trappor) entré Sickla Central.
ca 8,5 minuter (ej trappor) till entré Sickla Central

Cykeltid till tunnelbana: ca 2 minuter



Figur 36. Den mörka streckade linjen markerar korridoren för det västra alternativet inklusive sträckningen på mark upp till Henrikdalsbacken. I svagt grått syns exempel på möjlig sträckning inom korridoren.

Östlig sträckning

Det östra alternativet förbinder Henriksdal med Sickla via en högbro som dras direkt över Svindersviken från bostadsområdet uppe på Alphyddan för att skapa en så kort brokonstruktion som möjligt.

Förslaget är utformat som en rak förbindelse som skär dalgången med en kontinuerlig lutning på 4 % mellan landfästena på respektive sida av Svindersviken. Bron går cirka 40 meter över vattenytan och hela konstruktionen utgör en högbro som landar direkt mot bergskanten uppe vid Henriksdalsringen. Det södra brofästet placeras i Alphyddevägens förlängning nära befintligt bostadshus där det idag finns en parkeringsyta tillhörande områdets bostadsrättsförening. Härifrån är nivåskillnaden ca 10 höjdmeter upp till Henriksdalsberget och 12 höjdmeter ner till Värmdövägen.

Bron har utöver landfästen tre brostöd. Det norra är placerat vid foten av bergsslätten intill den befintliga gångvägen. Mittenstödet är placerat nära den södra strandlinjen. Valet av placering är begränsad av vägområdet för väg 222, riksintressepreciseringen för Östlig förbindelse samt en strävan mot att undvika stöd i vattnet. Södra brostödet är placerat i skogspartiet mellan väg 222 och Alphyddan. Placeringen har skett genom att ta så stor hänsyn som möjligt till underliggande tunnel för södra länken samt riksintressepreciseringen för östlig förbindelse.

Sträckningen innebär att gående från bron kan ansluta till Sickla station via trappor ned mot Värmdövägen medan cyklister och övriga som inte kan ta trappor behöver följa Alphyddevägen österut och sedan tillbaka västerut för att nå samma destination. I Alphyddevägens anslutning till Värmdövägen planeras Sickla tunnelbanestations östra entré vilket blir en viktig sekundär målpunkt för alla som inte har möjlighet att använda trappförbindelsen uppifrån Alphyddan.

Avståndet från brofästet uppe på Alphyddevägen är omkring 200 meter till tunnelbana, tvärbana och Saltsjöbanan via genvägen med trappor ned till Värmdövägen och cirka 500 meter till tunnelbanestationens östra entré via Alphyddevägen.

STUDERAD BROSTRÄCKNING INOM ÖSTLIG KORRIDOR

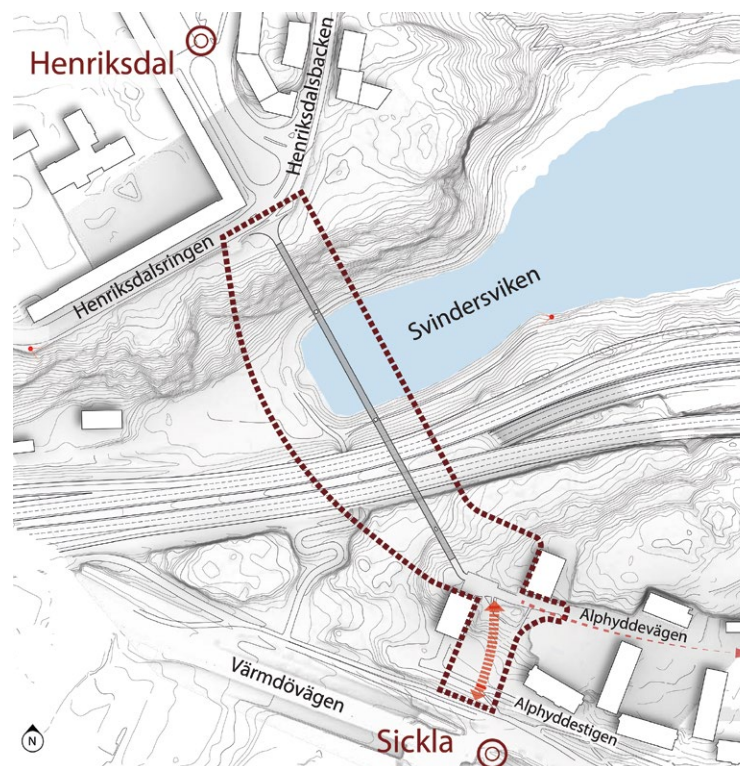
Längd ny anläggning: 250 meter bro

Lutning: 4 %

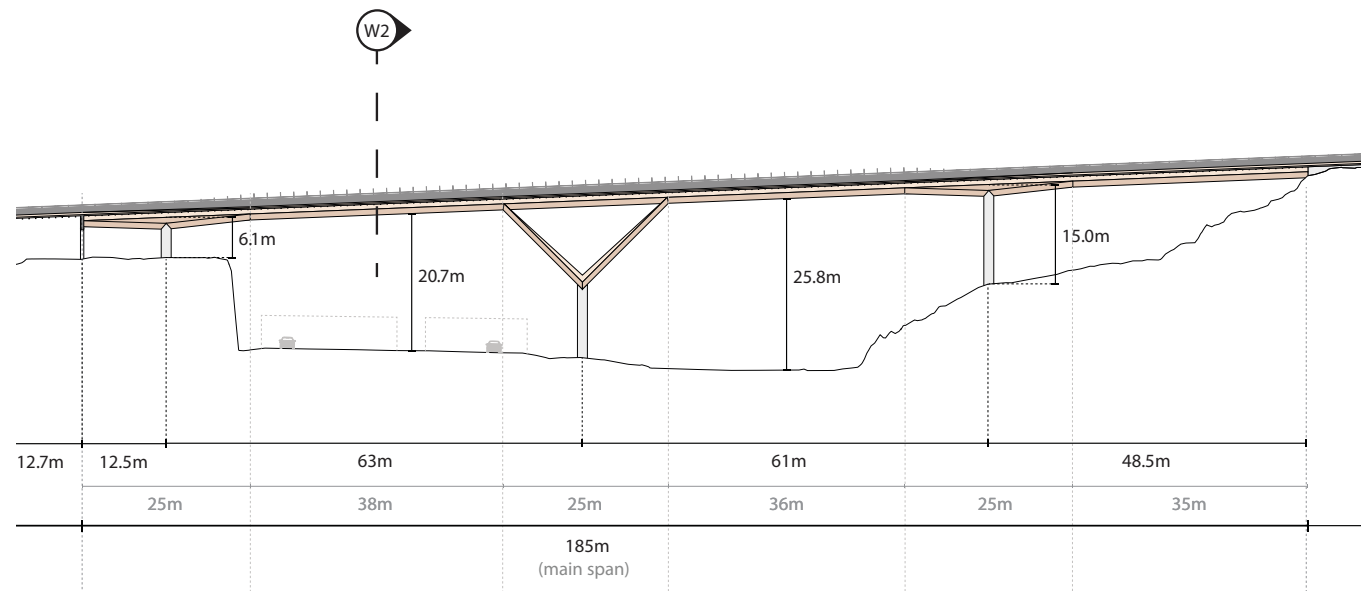
Höjd över vatten: ca 40 meter

Gångtid till tunnelbana: ca 6,5 minuter (trappor) entré Sickla Central.
ca 10,5 minuter (ej trappor) till entré Sickla Central

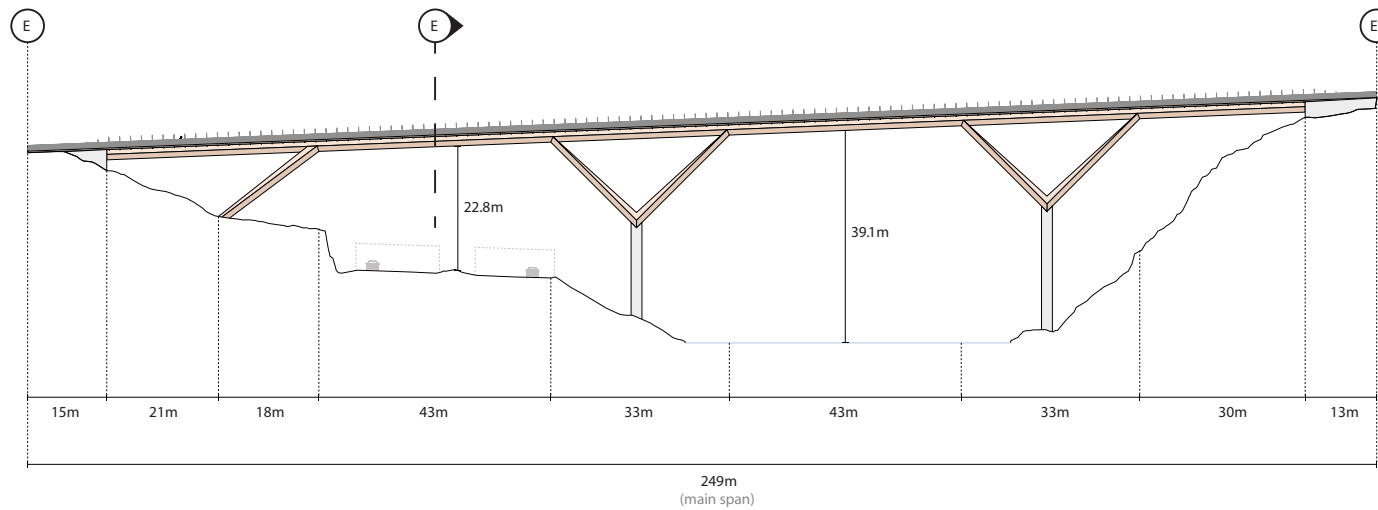
Cykeltid till tunnelbana: ca 3 minuter



Figur 37. Den mörka streckade linjen markerar korridoren för det östra alternativet inklusive sträckningen på mark upp till Henriksdalsbacken. I svagt grått syns exempel på möjlig sträckning inom korridoren.



Figur 38. Elevation över studerat västligt broalternativ (Bildkälla: Knight Architects).



Figur 39. Elevation över studerat östligt broalternativ (Bildkälla: Knight Architects).

ETT NYTT SAMBAND SOM STÄRKER STADSSTRUKTUREN

En broförbindelse över Svindersviken skapar en sammankopplande länk i det vertikala snittet mellan Saltsjön och Sicklasjön. Genom en ny förbindelse skapas större möjlighet för de som bor och vistas inom brons influensområde att nyttja attraktiva målpunkter inom stadsdelen som helhet. En mer sammanlänkad stadsmiljö skapar bättre förutsättningar att nyttja det lokala utbudet såväl som att förbättra den regionala tillgängligheten.

En ny broförbindelse möjliggör nya resmönster och uppmuntrar till hållbara resval genom att gång- cykel- och kollektivtrafik underlättas. Smidigare resor för vardagsärenden bidrar till

- Ett mer nära Nacka.

Ett starkt stråk

Att som helhet skapa en funktionell tydlig och logisk förbindelse kommer vara av betydelse för det sammantagna användandet av bron. Aspekter som orienterbarhet, hur stråket ansluter till omgivande gång- och cykelnät samt behovet av riktningförändringar är sådant som påverkar användarupplevelsen. Att tillföra kvalitéer i det offentliga rummet längs sträckningen kan stärka förbindelsen som helhet. Entréplatserna har stor betydelse för orienterbarhet, trivsel och trygghet. Mindre platsbildningar på eller i anslutning till bron som möjliggör vyer över omgivande stadslandskap och vattenrum kan också bidra till att stärka användarupplevelsen.

Trygghet

En ny förbindelse ökar tillgänglighet och integration mellan stadsdelarna vilket är positivt ur ett trygghetsperspektiv. Under programarbetet har ett trygghetsutlåtande tagits fram (stiftelsen Tryggare Sverige, 2024) för att klarlägga förutsättningarna för en säker och trygg miljö på och runt bron. Analysen grundar sig i en trygghetsmodell med nio aspekter i den fysiska miljön som påverkar förutsättningarna för att en plats ska upplevas som trygg. Hur dessa trygghetsaspekter kan integreras i stråkets fysiska utformning ska utifrån val av broalternativ studeras vidare under den fortsatta planprocessen.

Trygghetsaspekter att beakta

- Gestaltning
- Mix av funktioner
- Mix av människor
- Tydlighet
- Social kontroll
- Belysning
- Skalskydd
- Förvaltning

FORTSATT UTREDNINGSFRÅGOR OFFENTLIG UTEMILJÖ

I den fortsatta planprocessen finns ett flertal frågor som behöver studeras vidare:

Platsbildningar - entréer till bron

- Bör utformas med omsorg så att de upplevs inbjudande med kvalitativa material och belysning.
- Bör utformas utifrån trafikantens upplevelse för att skapa trygghet och bidra till användande en stor del av dygnet.
- Identifiera om platskänslan kan stärkas genom att använda inslag av konstnärlig utsmyckning/gestaltning.

Mindre platsbildningar på eller intill bron

- Platserna bör erbjuda möjlighet till vyer och utblickar i stadslandskapet.

Samband till intilliggande naturområden

- Entréplatser som tillgängliggör natur och rekreativmiljöer.



Figur 40. Konceptuell illustration. Västligt alternativ vy mot Henriksdalsberget.
(Bildkälla: Knight Architects)



Figur 41. Konceptuell illustration. Östligt alternativ vy mot Henriksdalsberget.
(Bildkälla: Knight Architects)

ETT LANDMÄRKE SOM TÅL ATT SYNAS

Platsen för den nya bron är visuellt mycket framträdande i stadslandskapet. Dalgången med sina dramatiska klippbranter, klättrande skogspartier och markerad bebyggelse på höjderna kommer bidra till att rama in och accentuera bron som blir ett nytt tydligt landmärke i stadsbilden. Bron kommer utgöra ett betydelsefullt element för områdesorientering men även utgöra ett påtagligt entrémotiv till Nacka. Utformning, anordning och gestaltning blir betydelsefullt för vilket intryck det nya landmärket ger och hur det förhåller sig till omgivande värden i landskapet. Upplevelsen på avstånd men även i den mindre skalan är betydelsefull – för boende i närområdet, gående eller cyklist på bron eller passerande under den på Värmdöleden.

En övergripande gestaltungsambition med översiktliga gestaltungsprinciper har tagits fram för brons utformning. Dessa principer kommer bearbetas vidare under detaljplaneprocessen.

Gestaltungsambition

- En utformning som underordnar sig landskapsbilden men som samtidigt tillför ett element som stärker stadsbild och stadsstruktur (områdesorientering).

Gestaltungsprinciper

Form, volym och uttryck

- Bron utformas så nätt som möjligt – med en genomtänkt form.
- Bron ges en form och utformning som gör att den upplevs ligga fritt i dalgången.
- Belysningsarmaturer och suicidräcken utformas så att de inte förstärker brons upplevda volym.
- Bropelare utformas så att de stärker brons uttryck som landmärke.
- Vid ljussättning ska brons betydelse som entrémotiv och landmärke beaktas. Möjlighet till effektbelysning bör studeras. Hänsyn behöver tas till belysningens påverkan på naturvärden och värdefulla arter.

Material

- Bron utformas med kvalitativa material som inte glänsar eller reflekterar ljus.
- Bron utformas med kvalitativa material som tål att åldras i ett utsatt läge med påverkan från väder och vind.

Markanpassning

- Där brons konstruktion ligger fritt i terrängen bör den definieras som ett eget element och vara tydligt avläsbar.
- Anslutande gång- och cykelväg vid brofästen utformas med omsorg i förhållande till terräng, träd och naturvärden.
- Mark/grundläggning – Omsorgsfull anpassning av mark under brofundament.



Figur 42. Konceptuell illustration. Möjlig utformning av västligt broalternativ. Vy mot öster (Bildkälla: Knight Architects).



Figur 43. Konceptuell illustration. Möjlig utformning av östligt broalternativ. Vy mot öster (Bildkälla: Knight Architects).

ETT NYTT INSLAG I KULTURMILJÖN

Nackas kust- och skärgårdslandskap präglar området vid Svindersviken. I detta dramatiska landskap kommer en gång- och cykelbro utgöra ett nytt element och landmärke. Påverkan på stads- och landskapsbildens påverkas av sträckning, gestaltning och möjligheten att minska ingreppen i skärgårdsnaturen under byggtiden samt behovet av anordningar för drift och underhåll.

En ny bro kommer utifrån det spektakulära läget även innebära nya möjligheter till vyer och utblickar över landskapet och kulturmiljön. Skärgårdslandskapet, den före detta industrimiljön, grönskan vid Svindersviks gård samt omkringliggande bostadsområden med kulturmiljövården kommer kunna upplevas av fler och utifrån nya perspektiv.

I den fortsatta detaljplaneprocessen behöver ovanstående aspekter studeras vidare så att bron blir ett landmärke som bidrar positivt till landskapsbildens och tillgängliggör kulturmiljön utan att skada dess värdebärande uttryck. Behovet av anpassning skiljer sig mellan de två broalternativen.

Västra alternativet

Det västra alternativet med en bro på en lägre höjd med en svängd form ger goda möjligheter att tillskapa en broförbindelse som samspelar med landskapet utan att dominera över det, både avseende närmiljön och på längre avstånd. Den svängda formen minskar den negativa påverkan på kulturmiljön. Formen möjliggör också flera slags utblickar från bron ut mot det omgivande landskapet. Kraven på anpassning ligger framför allt i hur bron kan anslutas till Henriksdalsberget utan omfattande ingrepp i berg, terräng och skärgårdsnatur samt att antalet värdefulla och karaktärsskapande

träd som påverkas kan minimeras. Detta gäller både för brostödet i branten nedanför Henriksdalsberget och för den cirka 235 meter långa, anslutande gång- och cykelvägen.

Östra alternativet

I det östra alternativet med en rak bro tvärs dalgången med huvudspannet högt över Svindersvikens vatten blir påverkan på landskapet och kulturmiljön påtaglig, oavsett utformning. Med denna sträckning ställs höga krav på gestaltning och teknisk utformning så att bron kan bli ett landmärke som bidrar positivt till stads- och landskapsbild. Det långa huvudspannet kräver en kraftigare konstruktion och det är viktigt att detta kan lösas utan att överbyggnadens dimensioner ökas jämfört med den studerade utformningen i programförslaget. Samma gäller för bropelarnas utformning och dimensionering. Pelarnas placering bör ske så att de inte hamnar mitt i dalgången eller i vattnet. Särskild omsorg krävs också vid bronns anslutning till Alphyddan så att behovet av sprängningar och andra ingrepp i naturmarken kan minimeras och landfästet utformas som en naturlig del av Alphyddans planstruktur och gestaltas med hänsyn till bebyggelsemiljöns karaktär.

FORTSATT UTREDNINGSFRÅGOR KULTURMILJÖ

I båda broalternativ finns ett flertal frågor som behöver utredas vidare eller säkerställas under planprocessen:

- Material och kulörer bör väljas så att bron samspelar med det omgivande landskapet och bebyggelsemiljöerna. Ljusa material och kulörer tenderar att framträda mer distinkt i landskapet än konstruktioner som behandlats för att mer efterlikna bergsbranter och naturens dovre färgskala, se vidare i gestaltungsavsnitt "Ett landmärke som tål att synas".
- Placering av eventuella breddningar för vy-platser på bron och vid landfästena bör studeras utifrån att de ska möjliggöra nya utblickar och utsiktspunkter utan att öka bronns negativa påverkan på kulturmiljö och landskapsbild.
- Lämningsarna efter de rivna villorna på det så kallade flaggberget och i skogspartiet väster om Alphyddan, kan komma att påverkas av båda alternativen. Möjligheten till att bevara och tillgängliggöra lämningarna behöver studeras vidare under den fortsatta processen beroende på vilket broalternativ som väljs.
- Belysningen påverkar upplevelsen av bron. Med en anpassad belysning som integreras i konstruktionen minskar risken för att bron upplevs som en barriär i landskapet och att natthimlen ovanför bron blir svår att se.



Figur 44. Förslag på gång- och cykelbro i det västra läget. Riksintresset för kulturmiljövård markerat med gul skraffering och det lokala kulturmiljöintresset med grön skraffering. Programområdet markerat med röd streckad linje.



Figur 45. Förslag på gång- och cykelbro i det östra läget. Riksintresset för kulturmiljövård markerat med gul skraffering och det lokala kulturmiljöintresset med grön skraffering. Programområdet markerat med röd streckad linje.



Figur 46. Konceptuell illustration. Vy mot öster som visar möjlig sträckning och utformning av det västra broalternativet sett från Henriksdalsberget (Bildkälla: Knight Architects).



Figur 48. Konceptuell illustration. Vy mot öster som visar möjlig sträckning och utformning av det östra broalternativet sett från Henriksdalsberget (Bildkälla: Knight Architects).



Figur 47. Konceptuell illustration. Möjlig utformning av det västra broalternativet sett från Svindersvikens södra strand (Bildkälla: Knight Architects).



Figur 49. Konceptuell illustration. Möjlig utformning av det östra broalternativet sett från Svindersvikens södra strand (Bildkälla: Knight Architects).

STÄRKA NATURVÄRDEN OCH GYNNA BIOLOGISK MÅNGFALD

Nackas grön- och blåstruktur med rekreativa värden som närheten till vatten, skog, grönområden och skärgård är särskilt viktiga för Nackabornas livskvalitet samt kommunens identitet och attraktivitet. Detta gäller även på tätbefolkade Sicklahalvön och därmed inom programområdet. Genom en ny broförbindelse får Sicklaborna närmare till naturupplevelser i Trolldalen. Här finns möjlighet till både skogspromenader, barnens lekar och utsiktsplatser med hisnande vyer.

Placering av bro för att spara naturvärden

I enlighet med naturvårdsplanen är målet att i första hand, genom placering och anpassningar av själva broförbindelserna spara så mycket naturvärden som möjligt. Detta kommer studeras vidare under den fortsatta planeringsprocessen utifrån bland annat en mer detaljerad inmätning av områdets naturvärdesträd. Detta blir särskilt viktigt vid det västra alternativets norra brofäste och markförlagda anslutning till Henriksdalsbacken men också vid de båda alternativens brofästen på Sicklasidan. Naturvärdesträd är träd med specifika ekologiska värden, i detta fall framför allt träd som är över 200 år eller träd med håligheter där fåglar och fladdermöss gärna har sina bon.



Figur 50. Områden med höga naturvärden redovisas med gröna områden där en mörkare nyans indikerar hög biologisk mångfald. (Bildkälla: Nacka kommun 2026)



Figur 51. Naturvårdspyramidens principer (Nacka naturvårdsplan, 2025)

Åtgärder för att stärka och skapa naturvärden

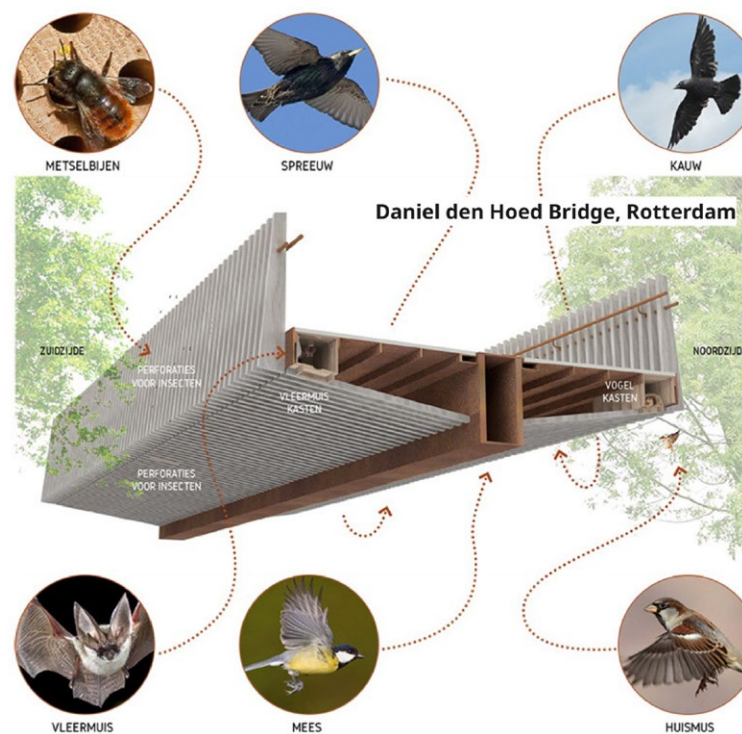
De naturmiljöer som behöver ianspråk tas kan till viss del kompenseras genom restaurerande och naturvärdeshöjande insatser i närområdet. Rekommenderade åtgärder enligt nu framtaget utredningsunderlag:

- Förbättra, tillvarata och nyskapa död ved. Gynnar många artgrupper, bland annat insekter, svampar, fåglar och lavar
- Friställ ek och tall
- Nyskapa stående död ved
- Sätta upp fågelholkar
- Sätta upp fladdermusholkar
- Skapa savflöden
- Skapa insektshotell
- Skapa mulmholkar av ek
- Skapa bibäddar

FORTSATT UTREDNINGSFRÅGOR NATURVÄRDEN

I båda broalternativ finns ett flertal frågor som behöver utredas vidare eller säkerställas under planprocessen:

- Behov av naturvärdeshöjande insatser behöver studeras. Det bör klargöras om bron konstruktion kan utformas med fågelholkar eller dylikt. Alternativt att andra platser i området för dessa typer av åtgärder pekas ut.
- Belysning på bron och i anslutning till brofästen bör utformas utifrån hänsyn till nattlevande djur och artskyddsfrågor. Inget uppåtriktat ljus bör förekomma. Möjligheten till säsongsbelysning eller rörelsestyrd belysning bör studeras. Även ljusets våglängd anpassas (undvika kallvitt eller blått ljus).



Figur 52. Konceptuell illustration som visar olika typer naturvärdeshöjande åtgärder som kan tillämpas vid broformning. Referensbild från broprojekt i Rotterdam. (Wurck architectuur, 2020)

TRYGGT OCH SÄKERT

Risk

Inom och i anslutning till programområdet finns riskkällor som behöver beaktas under fortsatt detaljplaneprocess. Transporter av farligt gods i området samt eventuellt behov av skyddsavstånd till närliggande tunnelmynning för Henriksdals reningsverk är områden som bör beaktas.

Värmdöleden (väg 222)

I programarbetet har tidig dialog med Stockholms brandförvarsförbund skett om riskerna med att anlägga en bro över Värmdöleden som utgör rekommenderad sekundärled för farligt gods.

Enligt Stockholms brandförvarsförbund finns det flera aspekter för brons konstruktion/utformning som kan minska risken för att personskada uppkommer vid tillbud:

- Bron placeras högt ovan Värmdöleden.
- Brons konstruktion utformas med skalskydd (räcken).
- Bron utformas som en transportsträcka utan utrymmen/platser som uppmuntrar till stadigvarande vistelse.

Då det kan vara aktuellt att utforma den nya bron med utsiktsplatser bör utformningen säkerställas utifrån riskaspekten med stadigvarande vistelse. Frågan studeras vidare under processen.

Därutöver finns andra riskaspekter med att placera en bro ovanför en väg. Egendomsskada kan exempelvis uppkomma vid påkörning av brons fundament. I programskedet bedöms inte en riskanalys kopplat till transporter för farligt gods längs Värmdöleden vara nödvändig att ta fram. Däremot behöver en kvalitativ bedömning av risken göras under detaljplanearbetet.

Ras och skred

Då delar av programområdet utgörs av höga bergskärningar kan det bli aktuellt med temporära och permanenta schaktslänter i anläggningsskedet. Vibrationer kan uppstå i samband med schakt- och packningsarbeten vilket kan innebära risk för sten- och blocknedfall. När denna typ av arbeten utförs behöver eventuellt skyddsanordningar anläggas. Frågan studeras vidare i projekteringsfasen. Det behöver även studeras vilken hänsyn som behöver tas till Henriksdals reningsverk för att undvika skador på berganläggningen.

GENOMFÖRANDE

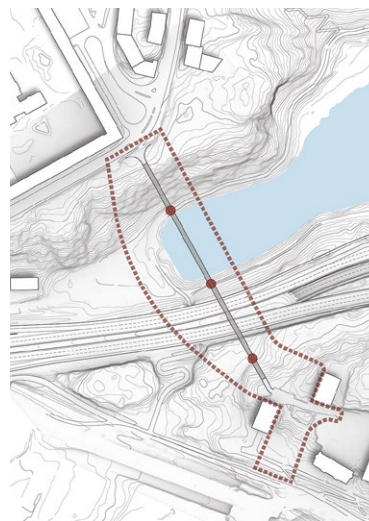
Planprogrammet är vägledande för fortsatt planering och ska ange inriktning för kommande detaljplanearbete. Den i programmet beskrivna brokonstruktionen ska ses som ett exempel på en möjlig utformning och konstruktion som kan komma att förändras under den fortsatta processen

BROTEKNIK

Bröstödens möjliga placeringar är begränsade av underliggande infrastruktur, så som vägar, tunnlar och ledningar i dalgången. Detta har medfört att de båda alternativens högbroar behövt 50–80 meter långa spann mellan bröstöden. Den förstudie som gjorts



Figur 53. Röda markeringar visar studerad bröstödsplacering (bropelare) för västligt alternativets huvudspann. (Ramboll 2026)



Figur 54. Röda markeringar visar studerad bröstödsplacering (bropelare) för östligt alternativets huvudspann. (Ramboll 2026)

rekommenderar en bro som är tillverkad i stål för att underlätta en snabbare montering för de delar som placeras över underliggande motortrafikled. Olika brotyper kan appliceras på platsen, det som förstudien rekommenderar som det mest lämpliga utifrån, gestaltning, kostnad och konstruktion är en balkbro som utformas med en längsgående lådbalk.

Både det studerade östra och västra broalternativet har en snarlik uppbyggnad för bronns höga spann över dalgången även om det östra är högre och har något kraftigare dimensioner på stålet. Konstruktionen har tekniska utmaningar på grund av sin höga slanka konstruktion. Det västra broalternativet har även en lägre brodel som inte har samma konstruktionsmässiga komplexitet som högbrodelen.

Brons bredd har inledningsvis angetts till cirka 4 meter. De studerade förslagen har en överbyggnad av stål som ansluter till Y-formade pelare som möjliggör långa spann genom att laster från en längre brosträcka fördelas på respektive stöd. Pelarna är enligt förslaget konstruerade i både stål och betong. Västra broalternativets lägre brodel består i det studerade förslaget av överbyggnad och pelare i stål.

Grundläggningen för broalternativens högdelar är antagna som betongfundament med dragstag vilka är gjutna på plansprängt berg. Grundläggningen av broalternativen är en kritisk del i konstruktionen då de berör ett antal intressenter som Trafikverket och ledningsägare i omkringliggande miljö.

Frihetsgrader finns när det kommer till val av konstruktionslösningar och utformning vilket kommer studeras vidare i den fortsatta processen.

KLIMATPÅVERKAN

En tidig klimatberäkning har gjorts på de två studerade broarna som visar på 9 procent eller ca 122 000 kg koldioxidekvivalenter högre utsläpp för det västliga alternativet jämfört med det östra. Det östra alternativet har en längre högbrodel som också har större klimatpåverkan per meter på grund av att den är högre med längre spann vilket kräver en kraftigare och mer klimatdrivande konstruktion. Det gör att skillnaden i klimatpåverkan totalt sett inte blir så stor trots att det västra broalternativet som helhet är betydligt längre.

För att minimera projektets klimatpåverkan gäller det att under den fortsatta processen arbeta med materialoptimering. Det vill säga att minska mängden material och där det går och välja den mest lämpliga betongen, asfalten etcetera samt se över möjligheten att använda fossilfritt stål. I båda alternativen är överbyggnaden i högbrodelen den största utsläppsposten. Materialvalen i broöverbyggnaden bör därmed studeras vidare oavsett vilket broalternativ som vidareutvecklas.

BYGGNATION

Den planerade bron uppförs i ett område med stora höjdskillnader, berg i dagen samt inslag av kulturmiljövärden och känslig natur. Byggnationen behöver därför planeras med metoder som syftar till att minimera markpåverkan, begränsa ingrepp i berget och ta stor hänsyn till natur- och landskapsvärden. Byggplanering sker huvudsakligen i senare skede men på grund av projektets komplexitet behöver scenarier för uppförandet ändå beaktas tidigt i processen.

Genom att undvika brostöd i mitten av dalgången kan bron huvudsakligen grundläggas på berg, vilket innebär att behovet av omfat-

tande jordschakter begränsas. Där bergytan är ojämn eller sluttande anpassas grundläggningen lokalt för att följa befintlig topografi och minska intrång. Ingrepp i berget hålls generellt små och utförs med kontrollerade metoder för att undvika onödigt bergbortfall och påverkan på omgivande bergformationer.

Överbyggnaden föreslås i huvudsak prefabriceras och monteras på plats med hjälp av kran, alternativt genom lansering. Denna byggmetod bedöms ge kort byggtid, hög säkerhet och god kontroll, samtidigt som påverkan på mark, vegetation och befintlig trafik kan begränsas. Vid montage över väg kan tillfälliga trafikavstängningar behövas, företrädesvis nattetid.

Tillfälliga arbetsytor, tillträdesvägar till brostöden, plats för kranuppställning samt transporter lokaliseras i första hand till redan påverkade ytor eller områden med lägre naturvärden. Arbetsområden avgränsas tydligt för att skydda omgivande natur, inklusive naturvärdesträd. Särskild hänsyn tas till trädens rotsystem genom att schakt, upplag och tunga transporter undviks i känsliga zoner.

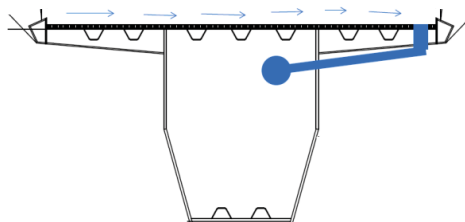
Byggskedet behöver planeras så att påverkan på naturmiljön koncentreras i tid och rum. Efter avslutat arbete återställs tillfälligt nyttjade ytor och terränganpassning sker med målsättning att bevara områdets landskapskaraktär och ekologiska värden. Fällning av träd ska utföras utanför häckningssäsong för fåglar och fladdermöss

Negativa bullereffekter på djurlivet kan minimeras genom att störande arbeten inte genomförs under den huvudsakliga fortplantningsperioden för fåglar och fladdermöss (maj—augusti).

Brons dagvattenhantering har belysts översiktligt och kommer att studeras vidare under fortsatt planprocess. Principiellt sker hantering genom att vatten avleds och renas innan utsläpp sker till reci-

pienten Svindersvikens. Från högbron sker avledning från brobanan till en långsgående vattenledning som placeras under brobanan, lämpligen dolt inne i lådbalken. Vart vatten leds ner till marknivå och vilka ytor som behöver tas i anspråk studeras vidare. Enligt kommunens anvisning för dagvatten ska rening ske i regnbäddar.

Om ett brostöd behöver placeras i Svindersviken är det att betrakta som vattenverksamhet vilket innebär anmälningsplikt alternativt att en särskild tillståndsprövning krävs. Även brodelar som placeras på land men där grundläggningsarbeten sker under grundvattennivån och grundvattenbortlednings krävs är det att betrakta som vattenverksamhet.



Figur 55. Principskiss för hur avledning av dagvatten kan ske från brobanan i vattenledning inne i brons lådbalk. (Ramboll, 2026)

Vid grundvattenbortledning behöver en bedömning göras ifall bortledningen är tillståndspliktig alternativt att om undantag kan ske enligt 11 kap. 12 § miljöbalken. Vid tillståndsprövning av vattenverksamhet behöver beslut om tillstånd finnas i samband med detaljplanens antagande. Tillstånd prövas enligt miljöbalken.

DRIFT OCH UNDERHÅLL

Beroende på vald konstruktionslösning och materialval kommer framtida förvaltning att innebära olika typer av underhållsåtgärder. Exempel på åtgärder som kan bli aktuella är tätskiktsbyte, ommålning, ersättning av slitlager, betongreparationer, lagerbyte samt byte av övergångskonstruktioner. Årlig drift i form av snöröjning och städning behöver kunna ske på ett rationellt sätt. Brons höga läge och närheten till Värmdöleden är exempel på utmaningar som behöver beaktas.

HUVUDMANNASKAP

Vid ett genomförande av planprogrammet med efterföljande detaljplanearbete är det viktigt att avgränsningen mellan allmän plats och kvartersmark görs på ett medvetet sätt. Detta för att säkerställa den långsiktiga funktionen av det som ska vara till för allmänheten – det vill säga den nya gång- och cykelbron, inklusive anslutande gång- och cykelförbindelser fram till nuvarande kommunal mark. Inriktningen är att kommunen ska ansvara för områden avseende gator, natur-och parkmark.

EXPLOATERINGSKOSTNADER

Projektet avses att finansieras i sin helhet genom kommunala medel.

Kostnader för markintrång på annan fastighetsägares mark kan bli aktuellt, beroende på vilken sträckning man väljer.

MARKFRÅGOR OCH AVTAL

Kommunen kommer att behöva ta mark i anspråk för bron, både för utrymmen för dess anläggande men också den permanenta konstruktionen, vilket till exempel kan ske med 3D-fastighetsbildning, servitut eller nyttjanderätt. För temporära nyttjanden räcker nyttjanderätt.

För permanent markåtkomst bedöms avtalsservitut behöva upprättas för stöden som troligen kommer behöva placeras på Trafikverkets mark. Innan anläggningen är färdigbyggd och avtalsservitut kan upprättas på relationshandlingar krävs nyttjanderättsavtal.

Tillfällig markåtkomst för etableringsområden och upplagsytor bedöms inte enbart kunna tillgodoses inom kommunens egna fastigheter i området. Nyttjanderätt till Trafikverkets fastigheter bedöms komma att behövas. Fortsatt utredning och projektering kommer att visa behovet av eventuella marköverlåtelser.

Ett bevakningsavtal är tecknat mellan Nacka kommun och Trafikverket avseende projektet. I avtalet framgår att Trafikverkets anläggningar ska beaktas vid kommande projektering. Det gäller både Värmdöleden (väg 222), Södra länken (väg 75) samt även en framtida Östlig förbindelse. Ett genomförandeavtal ska tecknas med Trafikverket där produktionsplaneringen framgår och eventuella erforderliga trafikomläggningar redovisas.

Samverkans- och genomförandeavtal med ledningsägare vars ledningar berörs i samband med grundläggning av brons stöd kommer att behöva tecknas. Både Stockholm Vatten och Avfall samt Nacka Vatten och Avfall har ledningar och anläggningar inom projektområdet.

Stockholm Vatten och Avfall anläggning bedöms kunna sträcka sig in under delar av brokorridorernas norra delar. Bergtäckningen bedöms här vara tillräckliga för att kunna hantera lasterna från en framtida brokonstruktion. Samråd med Stockholm Vatten och Avfall krävs tidigt i projektet så att acceptabla områden och metoder för grundläggningen klargörs och dokumenteras innan vidare projektering utförs vilket kan beskrivas i ett samverkansavtal.

Nacka Vatten och Avfall har också anläggningar i området. Preliminärt bedöms dock inte Nacka Vatten och Avfalls anläggningar beröras nämnvärt av brons grundläggning.

KONSEKVENSER

MILJÖKONSEKVENSER

Konsekvenser för klimat och hållbarhet

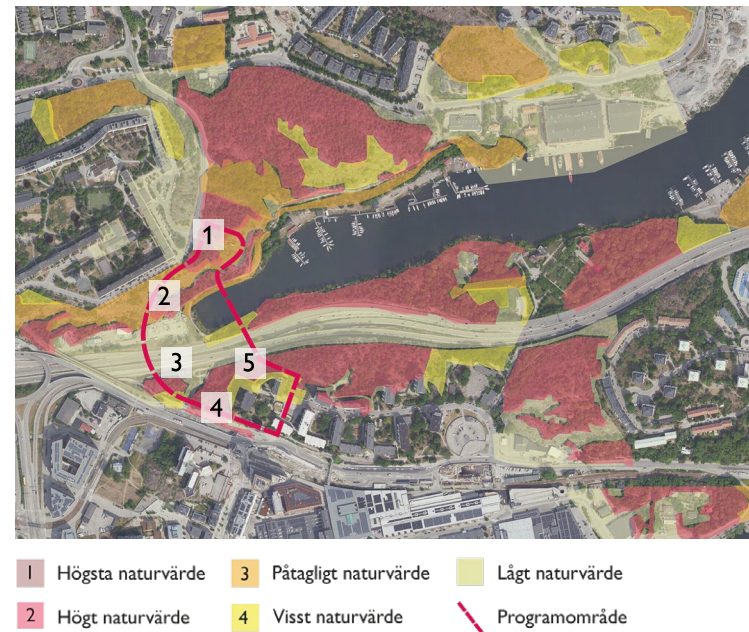
Uppförandet av en ny broförbindelse innebär att material med hög klimatpåverkan, såsom stål och betong, behöver användas. Dessa produceras i regel av jungfruliga resurser och bidrar därmed till en linjär materialanvändning. För det västliga broalternativet bedöms att visst bergschakt kan krävas, vilket genererar nya massor som behöver hanteras vilket också medför klimatpåverkan. För att begränsa de negativa klimateffekterna vid anläggandet är det viktigt att optimera materialåtgången, bland annat genom att välja alternativ med så låg klimatbelastning som möjligt. Det är också väsentligt att konstruktionen inte överdimensioneras.

Återbrukade eller återvunna material bör användas där så är möjligt samtidigt som livslängd och driftsaspekter behöver beaktas för att kunna göra klimatsmarta val avseende bronns hela livscykel. Det kan exempelvis handla om att beståndsdelar bör vara möjliga att reparera eller byta ut på ett genomtänkt sätt. Det är även betydelsefullt att bronns slutskede beaktas då den projekteras och utformas så att material kan plockas isär och återbrukas eller återvinnas.

Konsekvenser för naturvärden

Båda studerade sträckningsalternativ berör områden med höga naturvärden. Det västra alternativet passerar genom fyra områden med naturvärdesklass 2 det vill säga högt naturvärde och det östliga alternativet passerar genom två områden med naturvärdesklass 2, se figur 56. Ingreppen vid anläggandet av den kommande bronns land-

fästen, brostöd samt de nya gångvägarna kommer att påverka dessa naturvärdesområden. Hur stor påverkan blir beror till stor del på vilka anpassningar som är möjliga att göra vid kommande planering, projektering samt genomförande.



Figur 56. Karta som visar platser där de två broförslagen kan ge konsekvenser på naturvärden. (Nacka kommun, 2026)

Västra alternativet

Det västra sträckningsalternativet startar från Henriksdal i form av en gång- och cykelväg genom befintlig tallskog (punkt 1 i figur 56) med god förekomst av äldre träd, boträd för fåglar och fladdermöss samt torrallar. Anpassning och hänsyn kommer behöva tas till artskyddet i framtida planprocess. Gång- och cykelvägen kan i delar behöva utföras med stödmurar och bergsskärningar/schaktslänter, vilket kan komma att påverka värdefulla träd. För brons anslutning mot Henriksdalsberget kan fyra tallar klassade som naturvärdesträd komma att påverkas (punkt 2 i figur 56)

För brons anslutning mot Alphyddan/Sickla planeras brostöd på höjdpartiet närmast Värmdöleden, det så kallade flaggberget (punkt 3 i figur 56) där det finns gamla tallar med talticka och kläckhål av reliktbock som båda är hotade arter. Även längs sträckningen ner mot Alphydestigen (punkt 4 i figur 56) kommer träd troligen behöva avverkas.

Östra alternativet

För östra brosträckningen är påverkan på naturen vid Henriksdalsberget inte lika omfattande. Anläggandet av brofästet vid Alphyddavägen (punkt 5 i figur 56,) innebär däremot påverkan på berört naturvärdesområde och träd kommer behöva avverkas. Inom området finns påfallande många äldre träd av framför allt tall och ek. Några av de äldsta tallarna är över 200 år och klassas därför som särskilt skyddsvärda träd och omfattas av samrådsplikt enligt 12 kap. 6 § Miljöbalken. I området finns också fynd av värdearter. Området är även utpekade som spridningsväg för arter knutna till barrskog. (Spridningsanalys Sicklaön, Ekologigruppen 2014 och Grön infrastruktur i Nacka, Bovin 2020).

Sammanvägd bedömning

Framtida val av brosträckning samt placering av brofundament och brofäste inom respektive korridor kommer att vara avgörande för vilken påverkan det blir på områdets naturvärden. Eftersom programområdet i delar innehåller höga naturvärden samt att brons utformning inte enbart kommer kunna förhålla sig och anpassas utifrån dessa, finns risk för negativa konsekvenser på naturmiljön. Det fortsatta planarbetet kommer tydliggöra förutsättningarna för att kunna undvika de mest värdefulla naturområdena.

KONSEKVENSER FÖR DAGVATTEN OCH SKYFALL

Båda broalternativen bedöms få liknande konsekvenser avseende dagvatten, skyfall, buller och luft.

Dagvattnet kommer samlas upp och renas innan det släpps till den berörda vattenförekomsten Strömmen. Reningen ska ske så att miljö kvalitetsnormen för vatten inte försämras. Det västra broalternativet utgör en längre sträcka vilket medför en något större mängd dagvatten som kommer behöva hanteras, jämfört med det östra alternativet. Bedömningen är att tillräckliga åtgärder för rening av dagvatten kommer kunna utföras oavsett broförslag och att ingen negativ påverkan på miljö kvalitetsnormerna för vattenförekomsten Strömmen kommer att ske.

För skyfallsvattnet behöver en säker avledning göras mot Svinderstjärnen för att inte orsaka någon skada på befintlig infrastruktur.

Konsekvenser för buller och luftkvalitet

Programområdet vid väg 222, Värmdöleden är utsatt för höga bullernivåer. Människor förväntas dock inte vistas på bron under långa tidsperioder då den utgör en transportsträcka. Det innebär att även om människor utsätts för buller vid passage utgör bullernivåerna inte någon betydande hälsorisk. Den nya bron bedöms när den är genomförd inte orsaka buller som innebär störningar. Däremot kan anläggningsskedet innebära byggbuller. Frågan hanteras i genomförandeskedet.

Bron uppskattas byggas minst 20 meter ovanför Värmdöleden. Luftburna partiklar som PM10 samt kvävedioxid, NO2 från vägtrafiken avtar med avstånd från marken när det är välventilerat som i detta fall vilket minskar föroreningshalterna. Människor förväntas inte heller vistas på bron under långa tidsperioder vilket gör att även om passerande utsätts för luftföroreningar innebär det inte någon betydande hälsorisk. Eftersom broförbindelsen planeras för gång- och cykeltrafik bedöms inte användandet bidra till någon försämring av luftkvaliteten.

KONSEKVENSER FÖR KULTURMILJÖ OCH LANDSKAPSBILD

Riksintresset för kulturmiljövården

Nedan redovisas konsekvenserna på riksintressets uttryck för respektive broalternativ.

Farledsmiljön

Farledsmiljön i Svindersviken har under 1900-talet gått från intensiv industriell fartygstrafik till att idag nästan enbart användas av fritidsbåtar. Området har historiskt haft en stark roll som kommunikationsmiljö, där transport av människor, råvaror och gods

varit central. Den planerade gång- och cykelbron bedöms kunna förstärka denna historiska roll genom att tillföra ett nytt lager av modern infrastruktur anpassad till dagens rörelsemönster och kollektivtrafikutbyggnad. Småbåtsvarvet och hamnarna i Svindersviken påverkas främst positivt genom att verksamheterna blir mer synliga från en ny bro som medger nya möjliga utblickar över viken.

Skärgårdslandskap – sprickdalsbetonad terräng och natur

Området präglas av dramatisk topografi med synligt berg och branta sluttningar mot vattnet. Båda broalternativen bedöms vara relativt anpassade till terrängen och innebär begränsade ingrepp i naturlandskapet. Viss påverkan på naturmiljön är dock oundviklig, särskilt vid landfasten, gångstråk och anslutningar till befintligt vägnät. Påverkan kan minskas genom varsam planering, begränsade markarbeten och hänsyn till stora träd. Det östra alternativet innebär dock tydligare visuella och strukturella ingrepp i topografin. Medan det västra alternativets långa anslutande gångstråk riskerar att påverka fler träd på Henriksdalsidan.

Industrimiljö

De bevarade delarna av industrimiljön i området påverkas inte direkt av broförbindelserna. Vid miljön på Svindersvikens norra sida blir bron i det östra läget ett tydligt visuellt inslag som bryter horisontlinjen i vyerna mot väster. Det västra alternativet innebär ett mer diskret inslag i miljön.

Sommarnöjesmiljö

Miljön vid Svindersviks gård kan påverkas visuellt, särskilt av det östra broläget som blir synligt från delar av parken och byggnaderna. Synligheten varierar med årstid, där vintertid innebär större visuella samband medan sommarens grönska begränsar sikten och bron blir mest exponerad från strandpromenaden. Det västra brolä-

get bedöms vara marginellt synligt och ha liten påverkan på sommarnöjesmiljön.

Landskapets läsbarhet och upplevelsevärden

Det östra broläget bedöms ha en tydlig negativ visuell påverkan genom att bryta siktlinjer, dominera landskapsbilden och skapa upplevelsen av ett skarpt ingrepp i en tidigare obruten naturmiljö. Utsikter från omgivande gångstråk försämras och horisontlinjen påverkas.

Landfästena och de längre anslutande gångvägarna i det västra broläget riskerar att upplevas mer framträdande i landskapet än i det östra broläget där anslutningarna är kortare. Den västra brosträckningen upplevs dock som mer harmoniskt tack vara sin mjukare form och placering närmare redan påverkade trafikmiljöer. Genom terränganpassning av anslutningarna till bron bedöms det västra broläget kunna bidra till en mer positiv helhetsupplevelse.

Kumulativa effekter

De kumulativa effekterna av gång- och cykelbron är svårbedömda. Båda alternativen bidrar till de kumulativa effekterna, men bron bidrar är troligen mindre jämfört med andra stadsbyggnadsprojekt i Sickla och vid Svindersviken. Det östra alternativet bedöms dock innebära större risk för negativa kumulativa effekter på grund av större påverkan på upplevelsen och läsbarheten av skärgårdslandskapet genom sitt exponerade läge. Det östra broläget ligger också nära stadsbyggnadsprojektet Henriksdalsbacken som påverkar upplevelsen och läsbarheten av skärgårdslandskapet vid Trollaldalen.

Kulturhistoriskt värdefulla miljöer och lämningar

Bebyggelsemiljöerna på Henriksdalsberget och Alphyddan är utpekade som lokalt intresse för kulturmiljövården. I synnerhet Alphyddan kan komma att påverkas av en bro i det östliga läget eftersom

angöringspunkten hamnar rakt in i den utpekade miljön. Det västra alternativet ansluter däremot väl till bebyggelsestrukturen i Sickla. Bedömning och konsekvenser för närboende framgår nedan.

De olika typerna av kulturhistoriska lämningar på Henriksdalsberget och i Svindersviken kommer möjligen att kräva arkeologiska utredningar utöver de undersökningar som redan har utförts. Behovet av arkeologiska utredningar kommer att specificeras och tillstånd sökas under den fortsatta planprocessen beroende på val av broalternativ.

Lämningarna efter de rivna villorna på det så kallade flaggberget och i skogspartiet väster om Alphyddan, mellan Värmdövägen och Värmdöleden, kan komma att påverkas av båda alternativen. Möjligheten till att bevara och tillgängliggöra lämningarna kommer att utredas under den fortsatta planprocessen beroende på val av broalternativ.

Från den äldre industrimiljön och oljedepån vid Dockan återstår få fysiska spår. Efter den cirka 70 åriga industriverksamheten finns det dock kvar markföroreningar som behöver beaktas i den fortsatta planprocessen och området är klassat som måttlig risk av länsstyrelsen.

Sammanvägd bedömning

Sammanfattningsvis kommer etableringen av en gång- och cykelbro mellan Henriksdalsbergets topp och Sickla påverka riksintresset och de lokala kulturmiljöintressena. Av de två brolägena bedöms det västra läget medföra mindre negativa konsekvenser och mindre risk för påtaglig skada på riksintresset, detta förutsatt att utformning och anslutning sker med stor hänsyn till natur-, landskaps- och kulturmiljövården. De mark- och bergsingrepp som krävs bedöms kunna begränsas till en acceptabel nivå, och placeringen i anslutning till

befintlig infrastruktur samt på avstånd från vattenmiljön minskar den visuella och landskapsmässiga påverkan.

Det östra broläget bedöms innebära större osäkerhet och högre risk för negativ påverkan, särskilt på landskapsbild, visuella värden och kulturmiljö. Den vattennära lokaliseringen och brokonstruktionens exponering bedöms kunna ge ett tydligt visuellt avtryck, och förutsättningarna vid det södra landfästet kan innebära stor påverkan på bebyggelsemiljön på Alphyddan samt för närboende. Sammantaget bedöms det östra alternativet innebära större påverkan och även större risk för påtaglig skada på riksintresset. Det östra läget medför även större kumulativa effekter i kombination med planerad bebyggelse på Henriksdalsberget. För att minska risken för negativ omgivningspåverkan har programförslaget utformats med gestaltungsriktlinjer. Dessa gestaltungsriktlinjer kommer vidareutvecklas under planprocessen beroende på val av broalternativ.

Båda broalternativen har positiva konsekvenser. Med högt ställda krav på gestaltning kan bron bli ett nytt landmärke som bidrar positivt till upplevelsevärdena och förhoppningsvis bli ett besöksmål i sig. En bro i detta läge ger nya möjligheter att uppleva det omgivande landskapet och ta del av kulturmiljöns varierande innehåll vid Svindersviken från helt nya platser.

KONSEKVENSER GESTALTNING

En bro över Svindersvikens dalgång innebär att ett nytt påtagligt landmärke skapas i ett exponerat läge vid en viktig entrépunkt till kommunen. Bron kommer att bli ett tydligt inslag i stads- och landskapsbild inte minst för alla som passerar under bron på Värmdöleden. Val av broformning och hur detta påverkar det visuella intrycket blir därför viktigt att studera vidare under den fortsatta processen. Valet av sträckning har också betydelse för upplevelsen

av bron. För det mänskliga ögat är raka linjer lättare att identifiera än runda former. En bro med en rak sträckning kan därför upplevas som ett mer framträdande element än en bro med en böjd sträckning som istället kan upplevas ligga mer fritt och följsamt i landskapet.

SOCIALA KONSEKVENSER

En ny gång- och cykelförbindelse kommer medföra att stadsstrukturen binds ihop och blir mer tillgänglig för vardagliga rörelser med gång- och cykel mellan Henriksdal och Sickla. Avståndet mellan olika målpunkter minskar vilket bidrar till att det lokala utbudet i området kan nyttjas av fler närboende. Boende i Henriksdal får närmare till Sicklas utbud av aktiviteter och service samt till Sickla station med tunnelbana, tvärbana och Saltsjöbana. För de boende i Alphyddan/Sickla kan Henriksdalsbergets rekreativa värden och stora parkrum inom Henriksdalsringen tillgängliggöras för fler.

Utsikten kommer påverkas för en del av invånarna på Henriksdalsberget och Alphyddan – de som har utsikt över Svindersviken idag. De boende vid Alphyddan och Henriksdal kommer även att påverkas i någon mån under byggtiden.

En ny förbindelse mellan Henriksdal och Sickla ökar integrationen mellan olika stadsdelar vilket generellt är positivt ur ett trygghetsperspektiv. En lång och smal passage kan däremot i viss utsträckning upplevas som otrygg om alternativa vägval inte finns tillgängliga. Båda sträckningsalternativen har förutsättningar att stärka stadsmiljön som helhet under förutsättning att trygghetsskapande aspekter beaktas vid utformning av bron.

Båda förslagen innebär att ett nytt element byggs ovanför befintlig gång- och cykelväg vid Svindersviken vilket kan ge upphov till en förändrad upplevelse när det visuella intrycket förändras.

Utifrån ett tillgänglighetsperspektiv innebär det östra alternativet sammantaget en brantare lutning i och med att Alphyddevägen alternativt trappor krävs för att nå tunnelbanan och Sicklas övriga serviceutbud vilket kan påverka användbarheten för en del användargrupper.

Barnkonsekvenser

En ny gång- och cykelbro kan bidra till att öka vardagliga rörelser mellan stadsdelarna Henriksdal - Alphyddan/Sickla. Detta är positivt för många men särskilt för barn och unga. En planskild broförbindelse är ett trafiksäkert och tryggt alternativ under förutsättning att tillgängligheten i övrigt är tillgodosedd. En ny bro kan även bidra till intressanta och spännande upplevelser för barn och unga i stadsrummet. Att blicka ut över trafikrörelserna under bron såväl som vyerna i stadslandskapet och närbeläget riksintresse.

KONSEKVENSER FÖR BEFINTLIG OCH PLANERAD INFRASTRUKTUR

Under programarbetet har en förstudie tagits fram som redovisar påverkan på befintlig och planerad infrastruktur utifrån de två broalternativen. Utförligare beskrivningar och ritningsunderlag som beskriver konsekvenser och intrång återfinns i ”PM Påverkan på trafikinfrastruktur”.

Värmdöleden, väg 222

Den planerade gång- och cykelbron korsar Värmdöleden (väg 222) och innebär i båda broalternativen att brostöd placeras i nära anslutning till Trafikverkets vägområde. Byggnation kommer att utföras ovanför vägen och arbetsmetoder behöver anpassas för att inte påverka framkomligheten.

Västra alternativet

I det västra alternativet placeras ett centralt brostöd i dalgången, strax innanför vägområdet för väg 222. Stödet är beläget cirka 6 meter från räckeskant/väggkant. Placeringen har anpassats för att ta hänsyn till befintliga ledningar samt till räckets arbetsbredd och möjligheten att i framtiden bredda väg 222 med ytterligare körfält. Bedömningen utifrån nu kända förutsättningar är att stödet inte begränsar vägfunktion, trafiksäkerhet eller framtida utveckling av vägområdet.

Östra alternativet

I det östra alternativet placeras ett brostöd vid Svindersvikens strandkant i anslutning till befintlig gångväg. Stödet ligger inom Trafikverkets vägområde, cirka 15 meter från Värmdöleden. I detta läge finns dagvattenledningar som under byggskedet behöver flyttas i begränsad omfattning för att möjliggöra grundläggningen. Placeringen bedöms utifrån nuvarande kända förutsättningar inte påverka väg 222:s långsiktiga funktion.

Södra länkens tunnlar

Den planerade gång- och cykelbron passerar över Södra länkens tunnlar, vilket innebär att särskild hänsyn bör tas vid grundläggning och lastnedföring.

Västra alternativet

I den västra delen av sträckningen passerar bron över Sicklatunneln, där bergtäckningen är cirka 15 meter. Den del av bron som påverkar Sicklatunneln utgörs av mindre stöd till den lågbrodel som ansluter mot Sickla. Dessa brostöd grundläggs ytligt med relativt små bottenplattor och eventuellt korta stag. Bedömningen utifrån nu kända förutsättningar är att stöden inte medför negativ påverkan på Sicklatunnelns konstruktion eller stabilitet.

Östra alternativet

I det östra alternativet finns ett brostöd placerat snett ovanför Södra länkens Nackatunnel. Stödet grundläggs på berg med cirka 23 meters bergtäckning till tunnelns tak. Stödet är dessutom placerat vid sidan av tunnelröret, vilket sammantaget innebär goda säkerhetsmarginaler och ingen negativ påverkan på tunneln.

Riksintresseprecisering för östlig förbindelse

Området omfattas av riksintresse för Östlig förbindelse, vilket ställer krav på att ny bebyggelse inte försvårar framtida tunneldragningar.

Västra alternativet

Det centrala stödet i dalgången ligger inom den ytliga zon som redovisas i riksintressepreciseringen för Östlig förbindelse. Stödet har dock begränsad utbredning och är grundlagt på berg. Bedömningen är att stödet inte försvårar framtida nyttjande av vägområdet, exempelvis för service- eller byggtrafik i samband med genomförande av Östlig förbindelse.

Östra alternativet

Stödet vid Svindersvikens strandkant ligger inom zonen för framtida bergtunnlar för Östlig förbindelse, där bergtäckningen understiger 25 meter. Avståndet mellan brostödet grundläggning och framtida tunnel bedöms vara tillräckligt för att laster ska kunna spridas i sidled utan påverkan på tunnelstabiliteten. Eventuella stag har anpassats i längd och placering för att inte komma i konflikt med framtida tunneldrivning, inklusive behov av förinjektering och bultsättning.

Inflygningskorridor

Båda broalternativen bedöms kunna få en totalhöjd över mark som innebär att en flyghindersanalys behöver tas fram under detaljplaneskedet. Då det östra broalternativet även bedöms kunna få en totalhöjd på närmare 45 meter över vattenytan inklusive överbyggnad och skyddsräcken kan även Försvarmakten behöva remitteras.

KONSEKVENSER FÖR FASTIGHETSÄGARE

Stora delar av programförslaget berör Trafikverkets mark. Fastigheterna, Sicklaön 80:1, 80:2 och 80:3 ägs av Trafikverket och kommer med stor sannolikhet påverkas genom att nya brostöd placeras inom fastigheterna. För att säkra markåtkomst behöver rättighet för den planerade anläggningen säkerställas. Nyttjanderättsavtal kommer krävas för åtkomst under byggtid.

För ägare till fastigheter på Henriksdalsberget, huvudsakligen tre bostadsrättsföreningar bedöms uppförandet av en ny bro vara till stor nytta då en gång- och cykelförbindelse i praktiken innebär ett kortare avstånd till tunnelbana och annan service i Sickla. Detta gäller även kommande fastighetsägare utmed exploateringsområdet längs Henriksdalsbacken. Gång- och cykelbron bedöms därmed medföra ökade fastighetsvärden på Henriksdalsberget.

Konsekvenser för sicklaön 84:6

Beroende av broalternativ kan negativa konsekvenser för bostadsrättsföreningen "Alphyddans Ros", ägare till fastigheten Nacka Sicklaön 84:6 uppstå. Med det östra sträckningsalternativet placeras ett av brofästena på bostadsrättsföreningens fastighet, vilket kan innebära ett större flöde av gång- och cykeltrafikanter förbi bostä-

derna jämfört med dagens situation, då främst boende i närområdet bedöms röra sig på platsen. Samtidigt skapas en ökad tillgänglighet till Henriksdalsberget och Trolldalen för boende uppe på Alphyddan vilket också kan upplevas som positivt.

För att möjliggöra det östra sträckningsalternativet behöver åtkomst till bostadsrättsföreningens mark säkerställas under såväl byggtid som för allmänhetens långsiktiga tillträde. Detta gäller för området vid själva brofästet samt passage för gående och cyklister till Alphyddevägen samt gångkopplingen ned till Värmdövägen. En ombyggnation och upprustning av gångförbindelse och trappor till högre standard bedöms behövas för att klara av det ökade flödet av gångtrafikanter. Skulle det västliga alternativet väljas bedöms flödet av gång- och cykeltrafikanter inte öka på bostadsrättsföreningens mark. Någon rättighet för allmänhetens tillträde skulle inte heller behövas.

EKONOMISKA KONSEKVENSER

Framtagande av planprogrammet och efterföljande detaljplan bekostas av kommunen. En ny gång- och cykelbro är en allmän anläggning och kommunen ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll.

UNDERSÖKNING OM BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN

Kommunen har genomfört en undersökning om betydande miljöpåverkan (2026-02-20) i enlighet med 6 kap. 6 § miljöbalken.

Programområdet är lokaliserat i ett område där hänsyn framför allt kommer att behöva tas till kulturmiljövärden, naturmiljö samt till Trafikverkets befintliga och planerade infrastruktur (väg 222, Södra länken och Östlig förbindelse). Berörda markområden utgörs idag till stor del av bergssluttningar med delvis höga naturvärden samt en dalgång med mindre områden av strandskydd där det även finns risk för markföroreningar. Då berörd recipient i dagsläget inte följer beslutade miljö kvalitetsnormer för vatten är det av stor vikt att det kommande planarbetet även möjliggör en god dagvattenhantering.

Den markanvändning som föreslås i programförslaget innebär att en gång- och cykelbro kan möjliggöras. Det faktiska markanspråket kommer vara mindre än programområdet och de korridorer som redovisas eftersom stora delar av bron går ovanför mark.

Gång- och cykelbron kommer påverka naturmark genom de nya broanslutningarna i befintlig miljö vilket kan innebära markarbeten och att naturvärden påverkas. Det är dock relativt små ytor av naturområdet inom programområdet som tas i anspråk oavsett vilket broalternativ som väljs. Det västra broförslaget bedöms, beroende på utformning, kunna innebära en stor negativ påverkan på naturvärden medan det östra broförslaget endast bedöms kunna ge en viss påverkan. Genom anpassning av bronns placering och belysning

går det att begränsa den negativa påverkan på fladdermössens boplatser och livsmiljö som utgör en av de mest känsliga delarna av naturmiljön i området. Utifrån nuvarande underlag går det dock inte helt att utesluta risk för betydande miljöpåverkan för det västra alternativet. Kommunen avser att ta fram ytterligare underlag inför kommande detaljplan för att bättre kunna förutse påverkan beroende på vilket av alternativen som väljs.

Gång- och cykelbron bedöms även påverka riksintresset för kulturmiljövärden samt lokalt utpekade kulturmiljövärden. Det västra broförslaget bedöms medföra mindre negativ påverkan och mindre risk för betydande miljöpåverkan, förutsatt att utformning och anslutning sker varsamt och att ingrepp i berg och skärgårdsnatur begränsas. Det östra broförslaget bedöms innebära större negativ påverkan, särskilt på kulturmiljö, landskapsbild och upplevelsevärden. Kommunen bedömer därför att det finns större risk för betydande miljöpåverkan om avsikten är att gå vidare med det östliga alternativet.

Kommunen konstaterar att dagvattenåtgärder behöver vidtas för båda broalternativen för att klara miljö kvalitetsmålen för vatten och för skyfallshanteringen ska skyfallsvattnet kunna ledas säkert till Svindersviken. Med hänsyn till den föreslagna markanvändningen bedöms åtgärder att förhindra och minska påverkan vara möjliga. Vidare kan det konstateras att vid båda broförslagen finns höga bullernivåer och luftföroreningar, men att inga riktvärden finns besluta-

tade för den föreslagna markanvändningen. Utifrån att bron främst utgör en transportsträcka och att människor inte förväntas vistas där under långa tidsperioder, gör kommunen bedömningen att bron inte utgör någon betydande hälsorisk för gående och cyklister.

Kommunen har tagit hänsyn till riksintresset för Värmdöleden (väg 222) och Södra länkens tunnlar samt riksintressepreciseringen för Östlig förbindelse i programförslaget. Kommunen bedömer att inget av broalternativen kommer påverka riksintressena negativt. En flyghindersanalys kan behöva tas fram i detaljplaneskedet oavsett vilket av broalternativen som kommunen går vidare med för att kunna bedöma påverkan på inflygningskorridoren till Bromma flygplats. Det östra broalternativet bedöms få en totalhöjd på **närmare 45 meter** över vattenytan inklusive överbyggnad och skyddsräcken, med anledning av detta behöver i så fall även Försvarsmakten remitteras i kommande planarbete.

BEDÖMNING VÄSTRA KORRIDOREN

Kommunens bedömning är att en betydande miljöpåverkan vad gäller skyddade arter inte går att utesluta om det västra broförslaget genomförs. Om den västra korridoren väljs avser kommunen att ta fram ytterligare underlag inför kommande detaljplan för att bättre kunna förutse påverkan. Den negativa påverkan ska bedömas utifrån dess kumulativa effekter som uppstår tillsammans med planerad bebyggelse på Henriksdalsbacken. Kommunen avser då att ta fram en uppdaterad undersökning om betydande miljöpåverkan med det nya underlaget, alternativt genomföra ett avgränsningssamråd med länsstyrelsen enligt 6 kap. 9 § Miljöbalken. Det västra alternativets övriga miljöpåverkan bedöms inte vara betydande i miljöbalkens mening.

BEDÖMNING ÖSTRA KORRIDOREN

Kommunens bedömning är att ett genomförande av bron riskerar innebära betydande miljöpåverkan avseende påverkan på riksintresset för kulturmiljövården. En miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken behöver därmed upprättas i kommande detaljplaneskede om det östra alternativet väljs. Den negativa påverkan på kulturmiljö, landskapsbild och upplevelsevården förstärks av de kumulativa effekter som uppstår tillsammans med bland annat planerad bebyggelse på Henriksdalsbacken. Om kommunen går vidare med den östra korridoren kommer kommunen genomföra ett avgränsningssamråd med länsstyrelsen i enlighet med 6 kap. 9 § Miljöbalken. Det östra alternativets övriga miljöpåverkan bedöms inte vara betydande i miljöbalkens mening och bedöms därmed inte behöva ingå i den kommande miljöbedömningen.

UTREDNINGAR

Kulturmiljöanalys - Gångbro mellan Henriksdal och Sickla, Nacka
(Kulturbyggnadsbyrån 2026-01-19)

PM Broteknik- GC-bro mellan Henriksdalsberget och Sickla
(Ramboll 2026-01-19)

PM Påverkan på trafikinfrastruktur
(CJ Samhällsbyggledning 2026-02-18)

Gång- och cykelbro Henriksdal - Sickla. Utvärdering trafik.
(Ramboll februari 2026)

Trygghetsutlåtande Gång- och cykelbro Henriksdal
(Stiftelsen Tryggare Sverige, 2024)

Risikanalys (Brandskyddslaget, 2024-09-23)

Riskbedömning ras, Skred, erosion - Detaljplan för
Henriksdalsbacken (GeoSkills 2024-11-06)

PM-Natur Svindersviken (Ekologigruppen 2026)

Naturvärdesinventering kring Svindersviken
(Pro Natura Juli 2025)

Naturvärdesinventering av Henriksdalsberget
(Pro Natura Oktober 2020)

Fladdermusinventering, Henriksdalsbacken
(Väg och miljö 2023)

MEDVERKANDE I NACKA KOMMUN

Planenheten

Anläggningsenheten

Enheten för Strategisk stadsutveckling

Exploateringsenheten

Natur- och stadsmiljöenheten

Enheten för strategiskt klimat- och miljöarbete

Trafikenheten planering

Geodataenheten

Kommunikationsenheten

MED STÖD AV:

CJ Samhällsbyggledning

Knight Architects

Ramboll

Ekologigruppen

FOTOGRAFIER, ILLUSTRATIONER, KARTOR OCH LAYOUT

Nacka kommun

Fredrik Hjertling

Jason Hu

Henrik Trygg, fotograf

Ryno Quantz, fotograf

