



Gångbro mellan Henriksdal och Sickla, Nacka

Kulturmiljöanalys

Kulturbyggnadsbyrån i Sverige AB
Sven Olof Ahlberg
2026 01 19

Framsidesbild: Längst in i Svindersviken går gränsen för riksintresseområdet för kulturmiljövården. Även om området slutar här omfattar de utpekade värdena även ett angränsande område där båda broalternativen kommer att placeras. Det västra läget hamnar ungefär över den blå byggnaden i mitten av bilden och från gångvägarna i området kommer båda broplatserna att bli mycket visuellt framträdande.

Baksidesbild: Passagen under Värmdövägen 222 sker via en gångtunnel där alla som vill ta sig mellan Sickla och Henriksdal måste passera. Det östra broläget kommer att ansluta till Henriksdal vid den betongmur som syns där byggnaden slutar. Sprickdalslandskapet med det orörda berget i dagen är en av de utpekade värdena i riksintresset, ett annat värde är den växtlighet – det gröna avtrycket, som finns i miljön längs Svindersviken.



Kulturbyggnadsbyrån i Sverige AB

Org.nr.: 559185-5977

VAT: SE559185597701

Saleby Forsa kvarn +46 703971130
531 93 LIDKÖPING so@kulturbyggnadsbyran.se

www.kulturbyggnadsbyran.se Instagram: soahlberg

Kulturbyggnadsbyrån i Sverige AB är ett fristående kunskapsföretag med säte i Lidköping. Verksamheten drivs av bebyggelseantikvarie/fotograf Sven Olof Ahlberg och omfattar rådgivning, utredning samt dokumentation åt statliga myndigheter, länsstyrelser, kommuner, museer och Svenska kyrkan över hela landet. Ahlberg undervisar regelbundet vid bland annat Uppsala Universitet, Rise betongcertifieringskurser, Chalmers tekniska högskola och Göteborgs Universitet.

Sven Olof Ahlberg är certifierad sakkunnig KUL avseende Kulturvården K, (cert nr 1053-CFU-2057).

Gångbro mellan Henriksdal och Sickla, Nacka

Kulturmiljöanalys

Kulturbyggnadsbyrån i Sverige AB
Sven Olof Ahlberg
2026 01 19



Innehållsförteckning

Inledning	7
Förutsättningar	8
Riksintressets utbredning	11
Föreslagna brolägen	13
Östligt alternativ	14
Västligt alternativ	24
Betraktningpunkter i landskapet och dynamisk bedömning	35
Metodbeskrivning	36
Utpekade värden	37
Analys	42
Resultat i tabellform	54
Slutsatser	56

Motstående sida: En sammanfattande bild som visar flera av de värden som omfattas av riksintresset för kulturmiljövården: industrilandskapet, här representerat av det stora före detta kafferosteriet, hamnverksamheten med både fritidsbåtar och kommersiella fartyg, vattenspegeln med farled samt mötet mellan berget i dagen och själva viken. Trots den höga exploateringsgraden finns även rikligt med gröna inslag i form av både träd och övrig vegetation.



En sammanfattande bild tagen uppifrån det västra hörnet på Henriksdalsplatån. Betongmuren som avgränsar ringvägen runt bostadsområdet skär som en barriär i djupled i bildens vänstra kant. Muren kommer att spela en viktig roll i båda förslagen, dels som en fond till det västra förslaget, dels som en målpunkt för anslutningen av bron i det östra förslaget. Bilden visar även den stora barriärverkan som Värmdöleden har i området. Notera de två punkthusen vid Alphyddan där det östra brolägets södra landfäste är tänkt att placeras till skillnad från det västra förslaget som ansluter till Värmdövägen i Sickla nere till höger i bild. Oavsett vilken sträckning som väljs, är det väsentligt att fotavtrycket i befintlig terräng görs så diskret och anpassat som möjligt. Ett av de utpekade värdena är det berg som sticker upp i dagen och spricklandskapets karaktäristiska utseende, vilket framgår av bilden.

Inledning

Undertecknad medverkar som sakkunnig kulturmiljö i framtagandet av förslag till broförbindelse mellan Henriksdal och Sickla i Nacka. Denna handling är en granskning av förutsättningarna utifrån riskintresseperspektiv för kulturmiljövården av de två olika broälgen som projekterats fram i förstudien.

Lägena för den nya förbindelsen är framtagna i samråd med Nacka kommuns tjänstemän och baseras på ett stort antal analyser, skisser, parametrar och diskussioner – i viss utsträckning har även förutsättningarna för riksintresseområdet påverkat val av broförslagets placering och utformning.

Denna handling ska även beskriva de båda föreslagna brolägenas påverkan på de utpekade värdena i riksintresset för kulturmiljövården. Vidare görs en bedömning av sannolikheten för att förslagen ska bedömas som påtaglig skada på riksintresset och om det finns en risk för kumulativa effekter som kan påverka de utpekade värdena.

Arbetet har utförts som en kombination av fältstudier och en teoretisk analys av förutsättningarna.

Samtliga bilder är tagna av författaren, där annat ej anges.

Lidköping den 19 januari 2026

Kulturbyggnadsbyrån i Sverige AB

Sven Olof Ahlberg

Förutsättningar

Den aktuella platsen berör Svindersviken som är en del av Riksintresseområde för kulturmiljövård (AB 51, 58 Norra Sicklaön och norra Saltsjö-Boo – Älwik – Vaxholm – Oxdjupet – Lindalssundet – Norra Värmdölandet). Riksintresset är senast reviderat 2018-08-21, med följande motivering:

Farledsmiljö utmed inloppet till Stockholm via Vaxholm, som visar skärgårdens betydelse för huvudstadens sjöfart, livsmedelsförsörjning och rekreativt liv, som speglar levnadsbetingelserna för innerskärgårdens befolkning och dess behov av färdstråk till staden alltsedan medeltiden, och som berättar om Stockholms utbyggnad och försvarsanläggningar med tillhörande samhällsbildningar.

Här kan levnadsförhållandena för olika sociala skikt utläsas, liksom utvecklingen inom industri, transportteknik, försvar och arkitektur. (Farledsmiljö, kommunikationsmiljö, kust- och skärgårdsmiljö, fästnings- och skansmiljö, befästningssystem, militär miljö, småstadsmiljö, industrimiljö, sommarnöjesmiljö).

Oavsett vilket av de två förslagen som kommer att väljas, innebär båda alternativen att nya strukturer tillförs i eller i direkt anslutning till det utpekade riksintresset, samt att flera av de utpekade värdena kommer att påverkas. I vilken omfattning och på vilket sätt är upp till länsstyrelsen att avgöra men denna analys är ett utgångsläge för diskussionen.



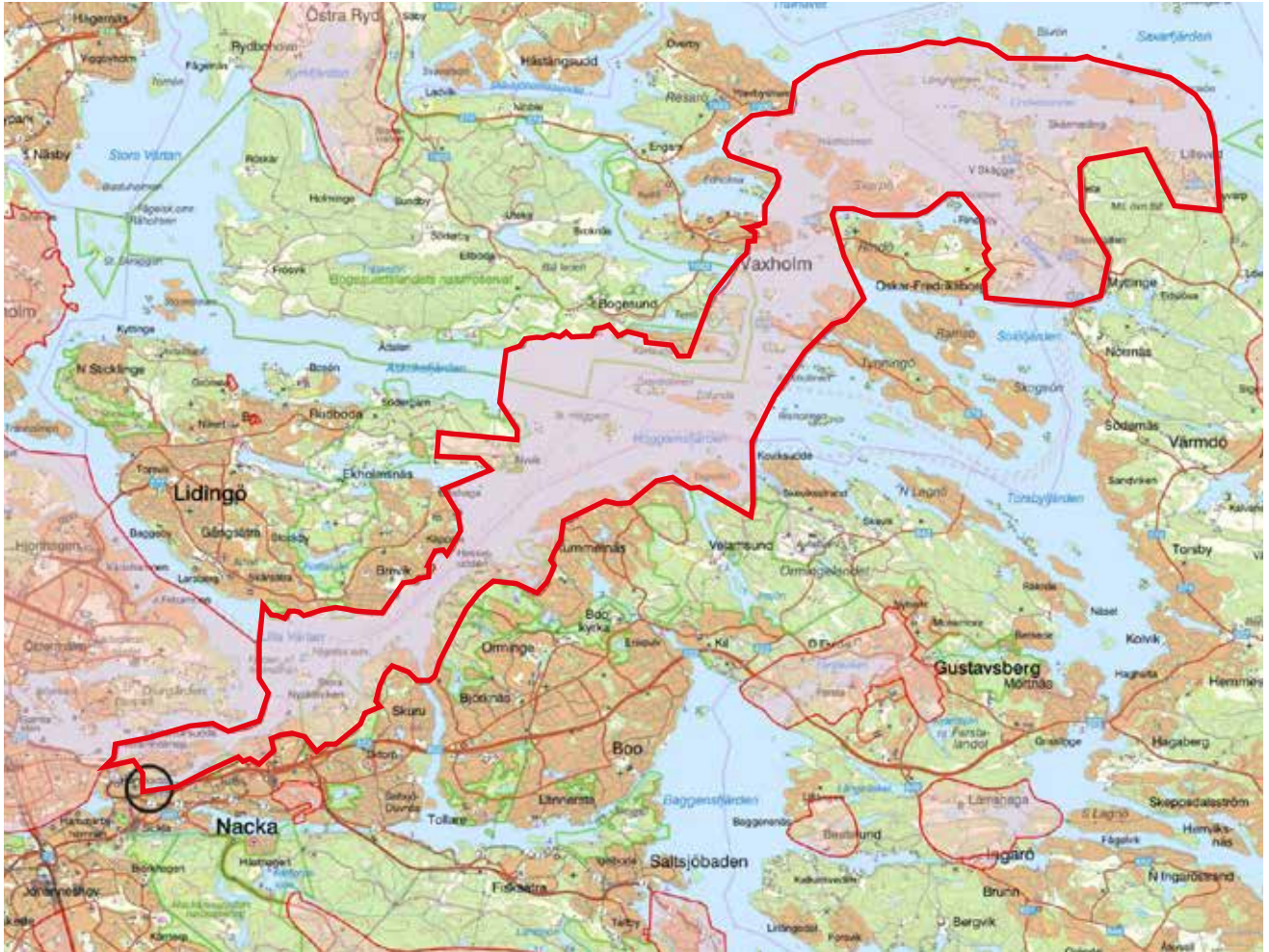
Bedömningen av den kumulativa effekten där den samlade påverkan på riksintresseområdet i ett större planperspektiv kommer att göras av Länsstyrelsen. Här kommer omgivande detaljplaners påverkan att vägas in, både de planer som har vunnit laga kraft och de som redan finns framme för bedömning. Att i förväg gissa hur ett sådant utfall kommer att bli, är mycket svårt. Trots detta har en bedömning gjorts, vilken redovisas i slutet av denna handling. En viktig ståndpunkt är att ju mindre påverkan som en plan har på riskintresseområdet och dess närhet, desto mindre sannolikhet för en negativ kumulativ effekt.

Båda alternativen till sträckning är analyserade med samma parametrar och med samma förhållningssätt, vilket framgår av den inledande metodbeskrivningen. Resultatet redovisas både i tabellform och i en mer beskrivande del där bilder och illustrationer är en väsentlig del av underlaget. Bedömningen är gjord utifrån ett antal observationspunkter som tagits fram av Nacka kommuns tjänstemän. Platserna skapar en förutsättning för att analysera brolägena just utifrån dessa punkter i landskapet, vilket återger platsen från en tvådimensionell verklighet. Till denna bedömningsgrund har ett resonemang kring hur broarna upplevs i en större dynamisk tredimensionell kontext adderats, där det statiska beräkningssättet har kompletterats med utgångspunkten att kulturmiljön kan upplevas från alla platser i miljön.

En viktig bakgrund till analysen är den förstudie som togs fram av Nyréns 2024-06-28 där grundläggande frågor kring riksintresseområdets utbredning och omfattning går igenom. Vidare har de utpekade värdena i riksintresset vid flera tillfällen diskuterats med Nacka kommuns tjänstemän. Vissa av de resonemang som redovisas i det underlaget finns även med i denna handling, men till stora delar är detta PM grundat på undertecknads egna slutsatser.

Svinderviken sedd mot öster med gångstigar på respektive strand, rikligt med vegetation, koppling till småbåtshamnen och kafferosteriet i fonden. Längst in i bildens mitt skimtar Svinderviksbrons vita bågar, men avståndet är så stort att de föreslagna gångbroarna inte kommer att kunna ses från vägbron.





Riksintresset för kulturmiljövården redovisat i två utbredningskartor: överst hela det utpekade området skrafferat och markerat med en röd linje, den svarta cirkeln motsvarar platsen för de föreslagna broarna.

Nedre kartan visar en detalj över Svindersviken samt delen kring Finnboða och Kvarnholmen. Här är riksintressets begränsningslinje markerat i gult. **Kartor från Nacka kommun, copyright Lantmäteriet 2025.**

Riksintressets utbredning

Den föreslagna gång- och cykelbron mellan Henriksdal och Sickla kommer att antingen skära genom det innersta av det utpekade området eller tangera detsamma i dess västligaste gräns inne i Svindersviken. Området är hårt exploaterat med rikligt med trafikleder, industribyggnader och bostadsbebyggelse. Trots detta finns delvis orörd naturmark med berg i dagen, äldre träd och en strandlinje mot viken. Vid en första betraktelse kan området te sig tämligen orörd men faktum är att stora delar av landskapet redan är modularat genom olika typer av schakter och massomflyttningar vid anläggande av gångstigar längs vattnet, etablering av småbåtshamnar, utplacering av den modernistiska bebyggelsen på höjderna och kraftiga bergskärningar vid trafiklederna. Ett av de största ingreppen i området var anläggandet av Stockholms Superfosfats fabrik för produktion av konstgödning och svavelsyra på den idag röjda platsen vid Kvarnholmsbron. I närtid låg här dessutom en omfattande oljedepå.

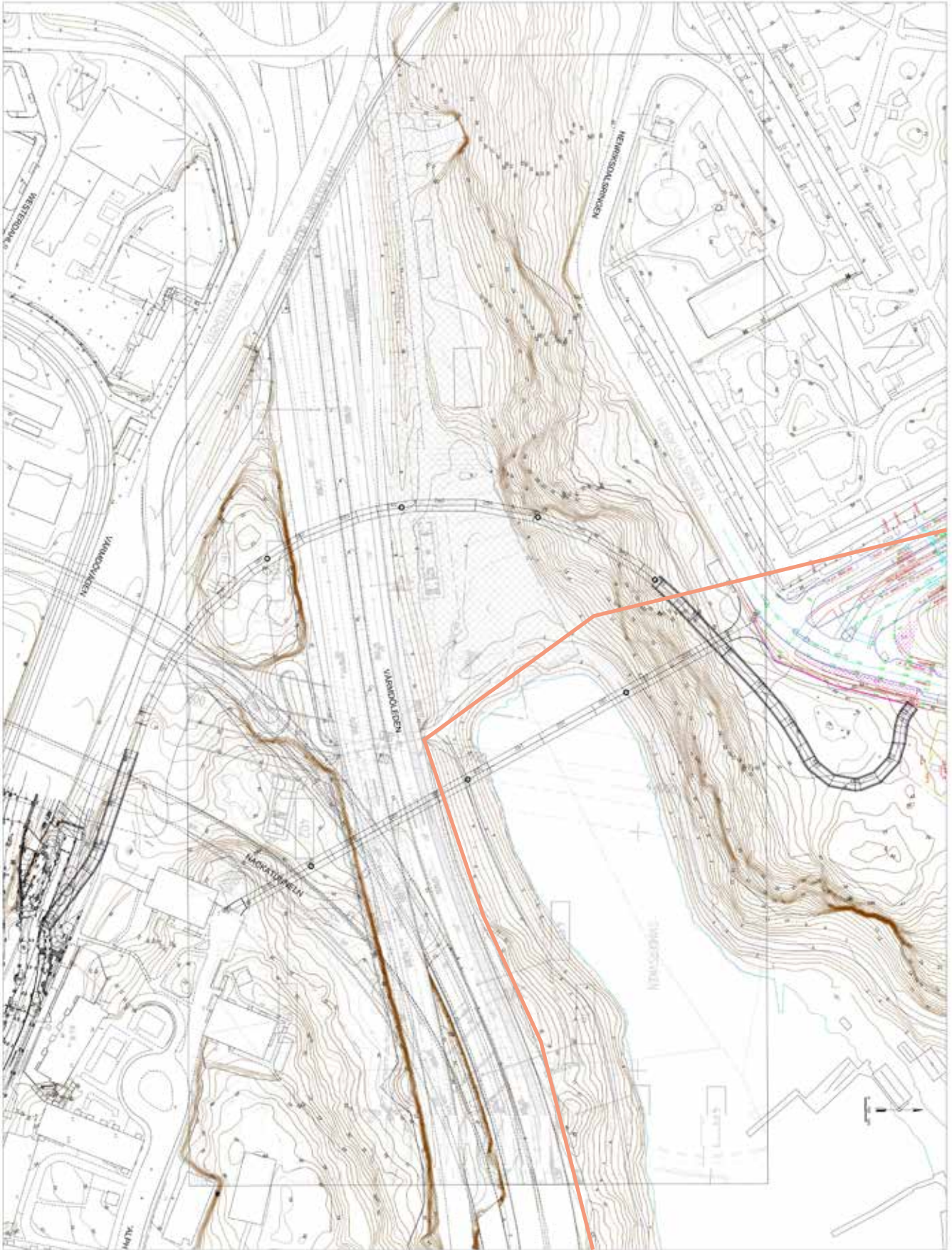
Riksintresseområdet för kulturmiljövården är stort och sträcker sig längs en ansevärd del av inloppet till Stockholm. Den här avhandlade ytan som möjligen kan bli direkt påverkad berör någon enstaka procent av den totala arealen, vilket inte ska vilseleda en läsare eftersom bedömningen av påverkan på riksintresset även är relevant i det innersta av Svindersviken.

En sak är dock säker: bron kommer beroende på placering i plan och profil att vara mer eller mindre visuell i riksintressets kontext.

Orofoto från 1950-talet där Henriksdalsberget fortfarande är obebyggt och där industrimiljön längst in i Svindersvik finns kvar.

Bild från Nacka kommun





Föreslagna brolägen

Broalternativen är dikterade både av Nacka kommuns önskemål och resultatet av den förstudie som genomförts av projektgruppen. Det östra alternativet skiljer sig på flera punkter avsevärt från det västra läget, vilket kommer att framgå av de olika parametrarna i den följande analysen.

Lägena har två olika utgångslägen. I öster finns ett modernistiskt rakt grepp, ett alternativ där miljön och den visuella kontexten helt har underordnat sig principen om att förbinda två punkter med den kortaste sträckan – oavsett konsekvenser från miljö- och brukarperspektiv.

Västlig sträckning tar däremot hänsyn till landskapets topografi och utgår från principen att passagen i sig ska tillföra något till nuvarande och kommande bostadsmiljöer i området. Till skillnad från det östra alternativet är passagen inte det genaste alternativet utan bygger på en kurva där man som brukare av förbindelsen ska kunna se konstruktionen både innan och under passage.

Båda brolägena tillför möjligheten att betrakta Svindersviken lite från ovan i ett läge som hittills inte har funnits, vilket är positivt både som upplevelsevärde och sett till möjligheten att ta del av riksintresset.

Motstående sida: Plankarta visande de två olika broförslagens placering, norr är åt höger på kartan. Den raka linjen nederst på illustrationen är det östliga läget och den svängda brokonstruktionen överst i bild är den västra. Notera hur den östra linjeföringen skär rakt över Svindersvikens vatten medan den västra linjen är mer följsam i terrängen. Det är även intressant att notera hur de två alternativen förhåller sig till vattenlandskapet. I det västra alternativet syns vilka delar som ligger på mark (markerade svarta linjer) och vilken del som är bro på stöd.

Den orangea linjen markerar schematiskt riksintresset med utbredningsområdet nedåt i bild. Notera dock att begränsningslinjen inte är absolut utan att den bedömningsmässigt ska ses som en övergångszon snarare än en gräns.

Östligt alternativ

Det östliga alternativet kommer enligt nuvarande förslag att göras som en rät förbindelse mellan de två landfästena: ett vid Alphyddevägens slut på Sicklasidan och ett vid bergkanten på Henriksdalsidan. Sträckningen blir med andra ord den kortast möjliga över hindret. Nivåskillnaderna mellan de två punkterna är ca 10 meter, vilket gör att det kommer att bli en ansenlig lutning på brobanan.

Konstruktionen kommer sannolikt att bäras upp av två Y-formade stöd som placeras på var sida av Svindersvikens innersta spets. Stöden kommer därmed att stå i direkt anslutning till vattnet och inom det utpekade riksintresset för kulturmiljövården.

Genom den fria placeringen där hela konstruktionen kommer att skära över vattenytan i viken, blir synbarheten mycket stor och bron kommer att få en framträdande visuell position i miljön. Just det visuella genomslaget och att bron verkligen hamnar inom det utpekade riksintresseområdets gräns är två av de mest negativa konsekvenserna av denna placering, relaterat till de utpekade värdena. Rent upplevelsemässigt kommer den asymmetriska utformningen med en brobana i lutning ned mot Sicklasidan inte heller att tala till detta alternativs fördel.

Fördelen med denna placering kontra det västliga alternativet är att påverkan på naturvärdena blir minimal eftersom det inte behövs några långa ramper eller schakter i känsliga naturområden. Visserligen kommer det att behövas bergschakter vid landfästena, men de kan möjligen göras diskreta och med minimalt avverkat material. För ytterligare underlag se sidan 7 i *Gestaltningstilagan*.

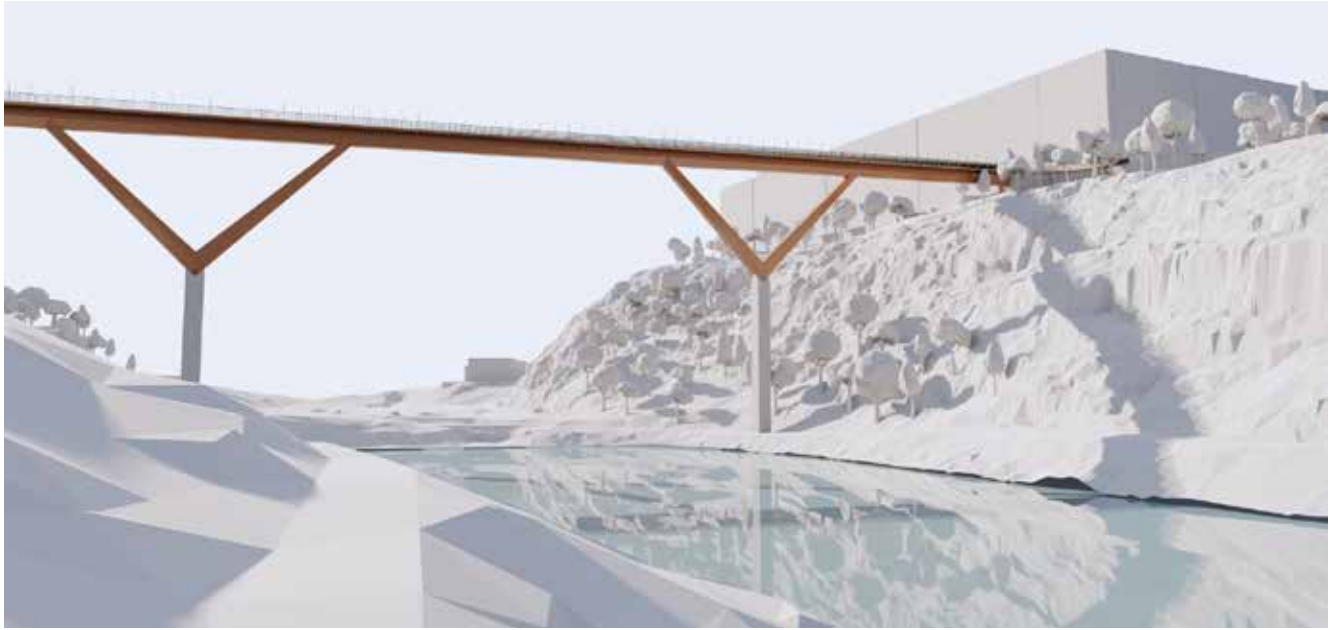
På de följande sidorna redovisas både renderingar av bronns utformning och förslag till sträckning i plan. Alla illustrationer är preliminära, men de slutliga versionerna kommer sannolikt inte att förändra bedömningarna av de två broalternativen.



Den östliga placeringen av bron består till stor del av en brokonstruktion mellan Alphyddan i söder och Henriksdalsplatån i norr. Sträckningen är helt rationell och går kortaste vägen mellan de två anslutningspunkterna i terrängen. Bron kommer här att skära rakt i genom riskintresseområdet med en lång sträcka över vattnet i Svindersviken och de gångvägar som löper längs stränderna. Mötet med den utpekade kulturmiljön i Alphyddan är minst sagt känslig och kräver sannolikt modifiering för att fungera rent praktiskt. Nivåskillnaderna mellan den lägsta punkten i söder och anslutningen i norr är ca 10 meter, vilket ger en konstant lutning på ca 4% över hela linjen.

Den orangea linjen markerar schematiskt riksintresset med utbredningsområdet nedåt i bild. Notera dock att begränsningslinjen inte är absolut utan att den bedömningsmässigt ska ses som en övergångszon snarare än en gräns.





Två fotomontage och en illustration över det östra broläget sedda från gångstigen mellan Alphyddan och Svindersviks herrgård samt från den västra delen av Henriksdal. Notera hur förbindelsen är utformad som en bro i hela dess sträckning.

Illustration Knight Architects



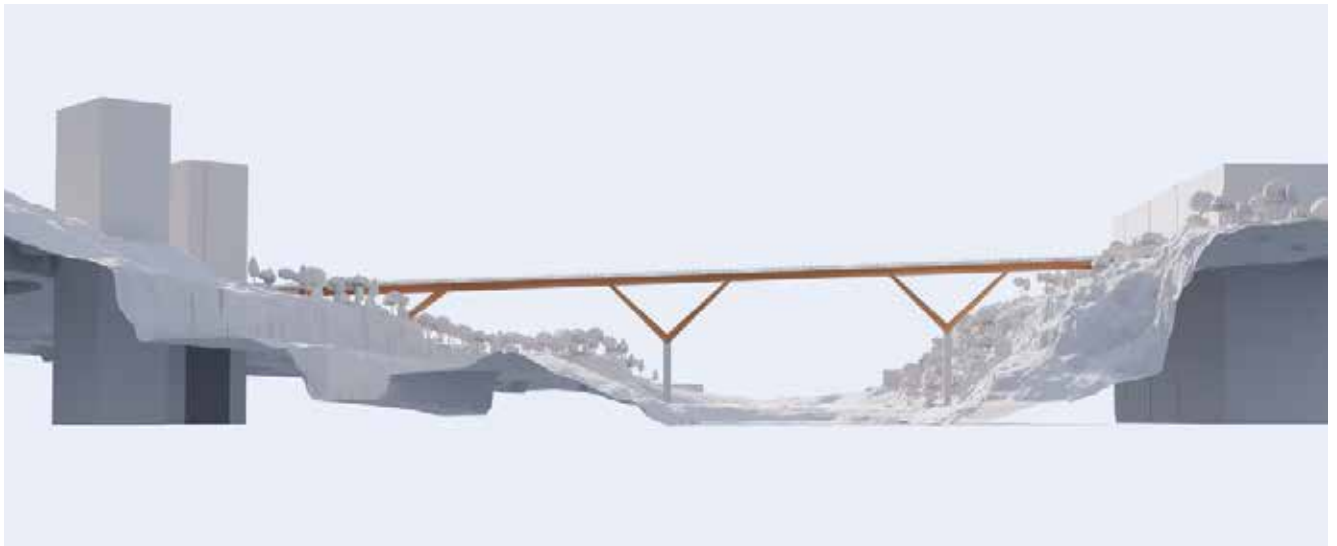


Från toppen av Henriksdalsberget syns utmaningarna med platsen för det östra brolägets kontaktpunkt med Alphyddan. Brons landfäste är tänkt att ligga i direkt anslutning till det närmaste av de två punkthusen till höger i bilden.





En vy mot det östra broläget sedd från de norra bryggorna inne i Svindersviken. Brons strama bärverk kommer att skära av horisontlinjen ungefär i höjd med den fågel som flyger i bilden. Illustration nedan visar ungefär samma utsnitt som bilden ovan.



En illustration som visar ungefärlig placering av den östra brosträckningen sedd från en punkt ute på vattnet i Svindersviken. Notera hur den raka balken kommer att skära av horisontlinjen och hur det visuella avtrycket i miljön kommer att bli påtagligt.

Illustration Knight Architects

Motstående sida nederst: En vy från modellen som visar hur det östra broläget i princip kommer att se ut sett mot Alphyddas punkthus. Stöden hamnar i strandlinjen och bron är placerad över vikens västligaste spets. Renderingen visar även hur nära bostadshusen som den nya förbindelsen kommer att hamna. **Illustration Knight Architects**



En bild fotograferad från Värmdöleden in mot Stockholm, det föreslagna östra broläget är jämförbart med den rad skyltar som finns monterade över vägen. Exponerbarheten för den nya bron blir mycket stor och trafikanterna i båda riktningar på vägen kommer att mötas av det mot söder lutande bärverket. Även mellanstöden kommer att ta visuell plats i den bergiga miljön.



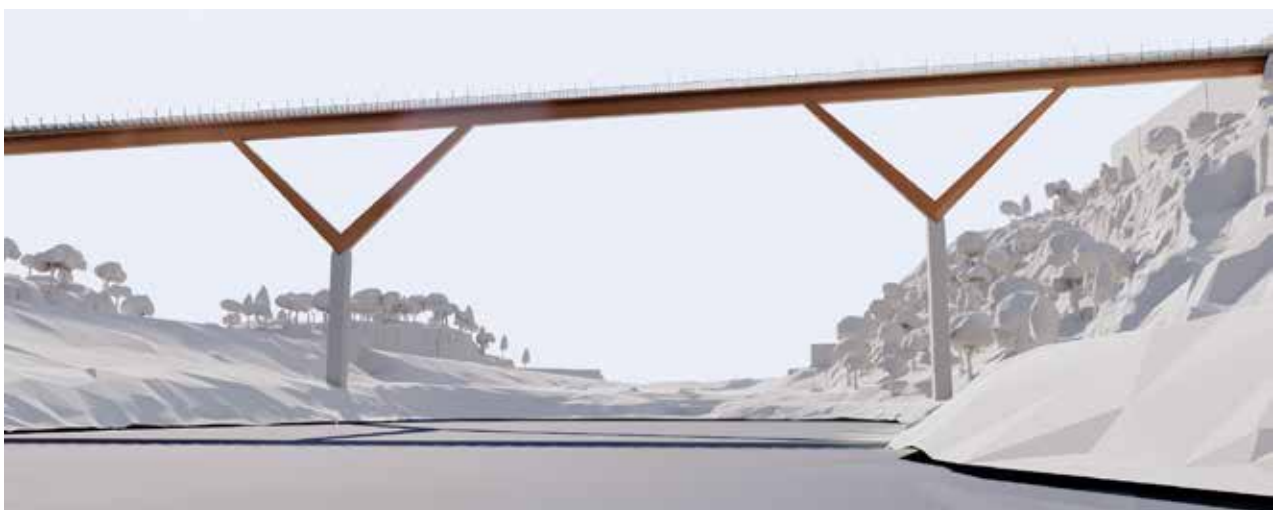


Broläget sett från väster där landfästet i söder kommer att ligga mellan de två byggnaderna på berget.

Nedan: Motsvarande illustration som bilden ovan. Det högt placerade bärverket skär genom det fria utrymmet över Värmdöleden på ett påtagligt sätt och exponeringen för de tusentals dagliga trafikanterna på leden blir mycket stor.

Illustration Knight Architects





Två bilder och en illustration som visar den högt belägna bebyggelsen på Henriksdalsberget från två håll. Överst syns den norra sidan av Svindersvikens inre del och bilden till vänster visar hur platsen ser ut mot norr från den gångväg som går vid stranden där viken slutar. Om detta brooläge väljs kommer den lutande balken att placeras något öster om gångvägen på den vänstra bilden och ansluta i norr ungefär mot hörnet på den stora byggnaden på toppen av berget.

Illustration Knight Architects



Ungefär motsvarande betraktningvinklar som på motstående sida men här sett från norr och öster mot syd och väst. Trots Värmdöledens ingrepp i naturen är det förhållandevis rikligt med träd och vegetation längs vikens båda sidor. En bro i detta läge skulle påverka upplevelsen av denna plats på ett mycket påtagligt sätt.

Västligt alternativ

En västlig sträckning av GC-bron kommer att medföra en längre passage som förläggs i en kurva längst in i Svindersvikens skärgårdslandskap. I detta läge kommer bron att befinna sig över land i hela sin längd och lutningen kan göras så att den rymms inom gällande normer. Brons sträckning skapar förutsättningar för att ansluta passagen på ett logistiskt mer attraktivt sätt till det nya tunnelbanenätet än den östra dragningen.

Bron kommer att utföras som en tvådelad konstruktion där huvudspannen och den sydliga anslutningsrampen bärs av mellanstöd medan dragningen uppe på Henriksdalberget blir en form av anlagd GC-väg som följer terrängen. I dagsläget är stöden utformade på samma sätt för de två broalternativen: en Y-formad slank konstruktion som ger minsta möjliga fotavtryck på marken. Stödets geometri ger en genomsiktbarhet under brobanan, vilket är positivt från upplevelsesynpunkt.

Linjeföringens mjuka kurvform förhåller sig på ett dynamiskt sätt till omgivande landskap och dragningen bort från vattnet är positivt ut kulturmiljöhänseende, eftersom den respekterar Svindersvikens utpekade värden på ett acceptabelt sätt. Sträckningen ger även förutsättningar för brukarna av bron att betrakta både bron i sig och hindret under och innan passage, vilket alltid är ett eftersträvanvärt mål inom brodesign.

Nackdelen med detta förslag är att de schakter som behöver göras får att få fram anslutningen på Henriksdalsidan går igenom områden med höga naturvärden, vilket gör att detaljplaneringen och utförandet av dessa konstruktioner kommer att kräva stor omsorg. Om man är för okänslig i dessa avseenden riskerar de utpekade gröna värdena att påverkas negativt. Naturvärdena på Sicklasidan kommer dock att kunna hanteras varsamt genom att bronns anslutningsdel förläggs till upphöjda ramper som respekterar både terräng och växtlighet. För ytterligare underlag se sidan 7 i *Gestaltningbilagan*.

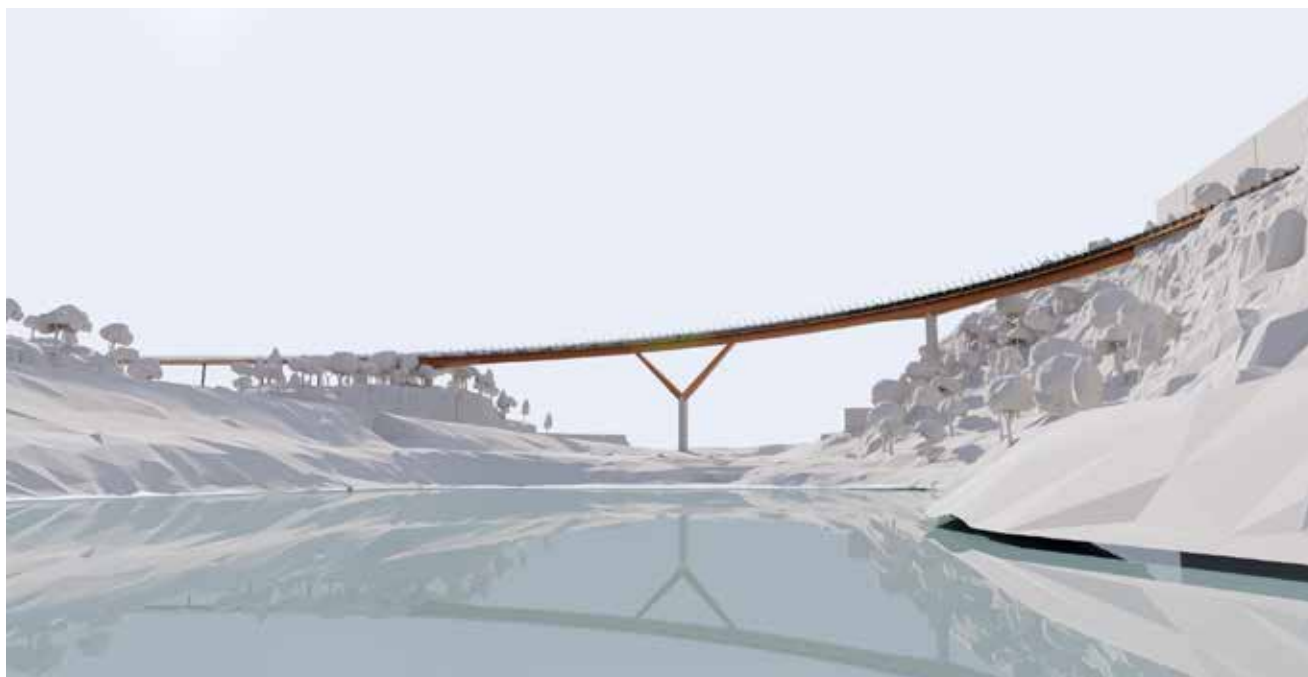
I likhet med det östra alternativet skapas förutsättningar att på ett nytt sätt kunna ta del av Svindersvikens kulturmiljöer. Skillnaden mellan de två alternativen är enbart att det västliga alternativet möjliggör att man ser hela vikens vattenspegel, medan den östliga dragningen hamnar inne i riksintresset.



En plankarta som visar det föreslagna västra broläget där konstruktionen löper i en vid båge runt det inre av Svindersviken. Till skillnad från det raka östra alternativet ansluter detta förslag till Henriksdalsberget längs med toppen i stället för rakt emot. Sträckningen gör att delar av förbindelsen kommer att placeras på mark (mörk orange markering ovan) i dels befintliga stigars läge, dels i nya sträckningar för att nå fram till tänkt anslutning mot dagens gatunät. Den stora skillnaden mot det östra läget är inte enbart att bron har ett bärverk i kurva utan att det södra landfästet ansluter i markplan till närheten av den kommande tunnelbanestationen i Sickla, i stället för uppe bland bebyggelsen vid Alphyddan. Från ett brukarperspektiv blir denna förbindelse något längre än den östra men å andra sidan får den övervägande delen av brospannet en något mindre lutning på ca 3,8 %. Kurvformen bidrar dessutom med det faktum att man som trafikant kan betrakta både bron och hindret innan och under överfart, vilket är ett plusvärde. Ur ett naturperspektiv kommer denna sträckning att hamna en bit bort från Svindersviken, vilket rent visuellt skonar både sprickdalslandskapet och grönskan öster om Henriksdal, två värden som även är utpekade i riksintresseområdet. I likhet med det östra alternativet är denna sträckning ett förslag som kommer att behöva bearbetas i detalj under den kommande projekteringen, i detta skede kan detaljutformning av markschakter etc. komma att ändras till förmån för ett bevarande av orörd mark.

Den röda linjen markerar schematiskt riksintresset med utbredningsområdet nedåt i bild. Notera dock att begränsningslinjen inte är absolut utan att den bedömningsmässigt ska ses som en övergångszon snarare än en gräns.





Ett uppslag med renderingar och fotomontage som visar det västra brolägets placering i landskapet. Notera hur kurvan gör att stråket över bron kan anslutas direkt till befintligt GC-vägnät vid Sickla. Till skillnad från det östra alternativet blir dessutom bron avsevärt mer diskret sett från en betraktningsspunkt på den södra sidan av Svindersviken (bild överst på motsatt sida). **Illustration Knight Architects**



Det västra broläget sett från ett utsnitt i modellen där angöringen på Sicklasidan sker genom en brokonstruktion som går över den känsliga vegetationen och berget i dagen för att därefter landa i det befintliga GC-vägnätet. Notera att mellanstödet hamnar långt från Svindersvikens vatten. **Illustration Knight Architects**



Från parkeringen vid Hotellet en bit upp på Värmdövägen (tegelbyggnaden till vänster i bild och till höger på bilden ovan) kommer det västliga broförslaget att synas som en lågbrodel, vilken smyger över bergknallen i mitten av bilden och landar ned på GC-vägen vid spårvagnsrälsen. Bron kommer att få en framträdande plats i landskapet men ansluter väl till det infrastrukturellt täta området.

Motstående sida överst: Utsikten från Henriksdalsklippan sedd mot den angoringspunkt vid Sickla där den västligt placerade bron kommer att landa. Bergskärningarna för Värmdövägen är omfattande och har omdanat landskapet längs långa sträckor genom Nacka kommun. För att undvika ytterligare bergschakt har båda broalternativen placerats in på ett sätt som minimerar denna typ av ingrepp, den västra bron kommer till exempel att gå i ett upphöjt läge på mellanstöd även över den lilla bergsformation som ligger mellan vägarna på Sicklasidan. Det är först då bron ansluter till befintligt vägnät som den landar på marken.



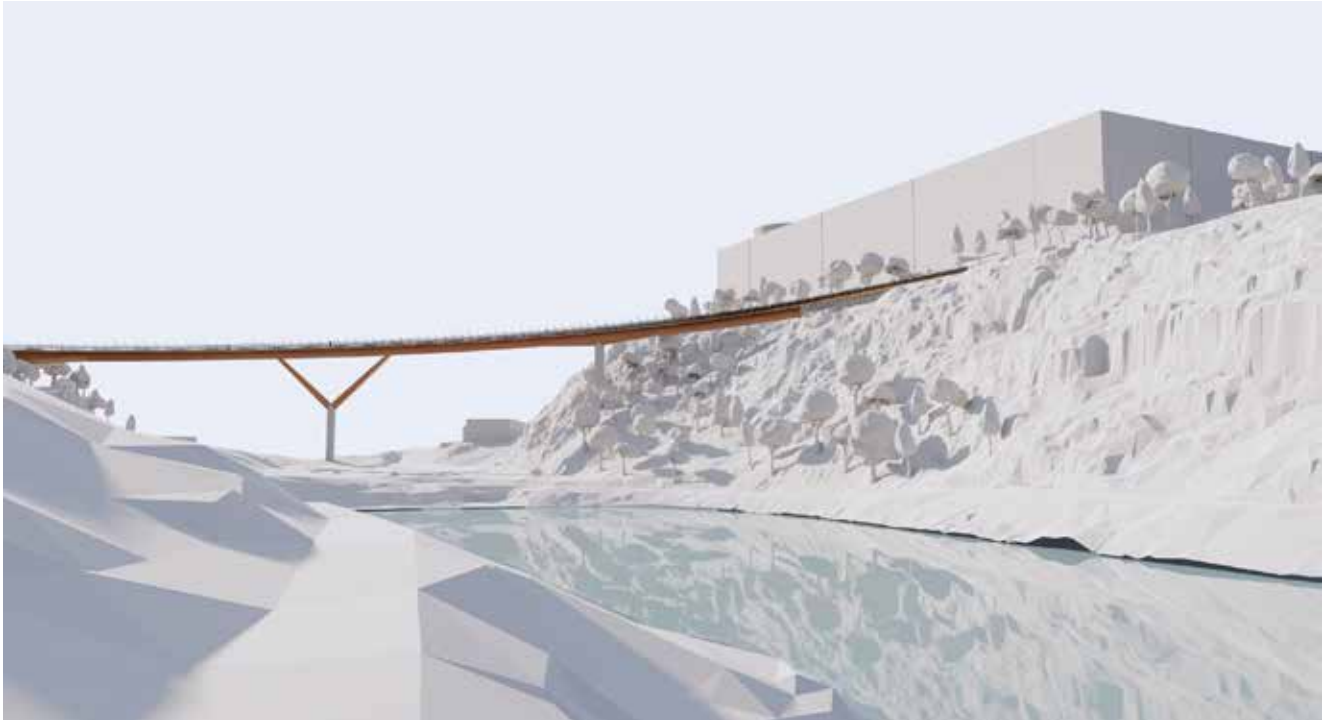
Från Värmdöledens passage under den stora cirkulationsplatsen där Värmdövägen ansluter mot Sickla kommer bron i det västliga läget att mer eller mindre försvinna i alla viadukter som redan finns på plats. Då man som trafikant har passerat denna punkt får bron dock ett framträdande visuellt läge i miljön.



Från den södra gångstigen längs viken kommer båda de föreslagna brolägena att bli synliga i miljön, det östra läget avsevärt mycket mer än det västra.



Dagens GC-passage under Värmdöleden sker via den passage som finns till höger på bilden. Genom att förbinda Henriksdalsberget (i fonden) med Sickla kommer denna passage att avlastas avsevärt, troligen kommer den dock att fortsätta att ha en viktig funktion för den trafik som enbart vill komma vidare till och från både den södra samt norra stranden.



Två illustrationer tagna ur projektets 3d-modell visande ungefär samma vyer som bilderna på motstående sida. Notera hur ett lågt mellanstöd utan Y-form bär upp den norra delen av bron innan landfästet på Henriksdalsidan. Eftersom sträckningen går i en mjuk kurva väl dragen bort från vattenspegeln i Svindersviken, upplevs bron som mer harmoniskt följsam än det östra alternativets raka och stramt funktionella linjeföring. **Illustration Knight Architects**



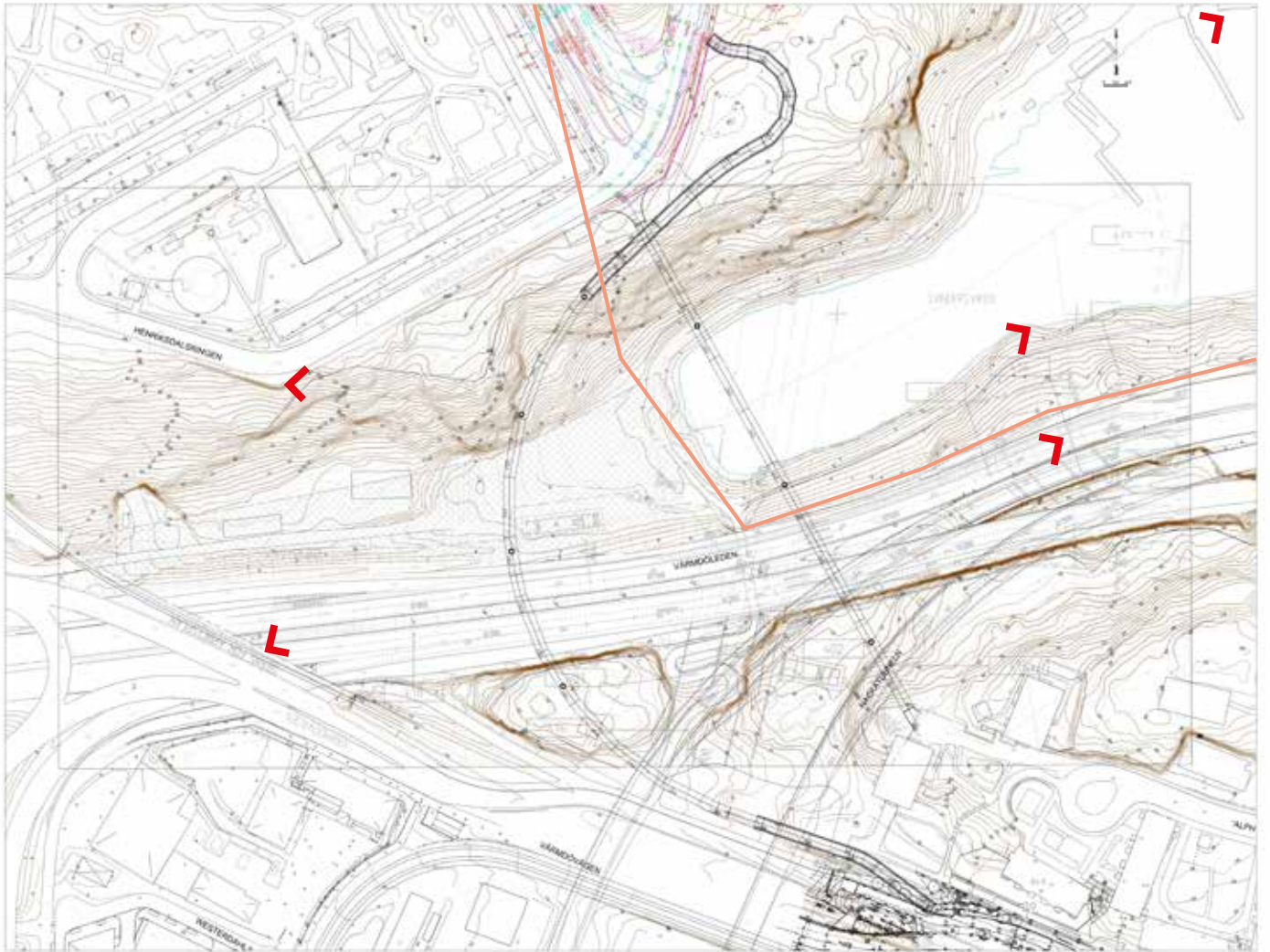
Två bilder av det grönområde som kommer att påverkas av anslutningen på mark för den västra sträckningen. Möjligen kan den föreslagna positionen i miljön komma att justeras så att läget närmast betongmuren kan användas, vilket skulle minimera avtrycket i den känsliga naturmiljön. I utgångsläget bör med andra ord de befintliga stigarna i området kunna vara vägledande för en generell placering av GC-vägen till det västra broläget.

T.v.: Placeringen av det norra landfästet kommer att bli i anslutning till det sprickdalslandskap som finns på kanten nedanför Henriksdalsplatån. Bron kommer att stå på mellanstöd som lyfter upp bärverket fram till den del som ligger på mark.



Övergången mellan konstruktionens brodel på stöd och den del som ska förläggas direkt på mark kommer att hamna i kanten av den bergiga platta som finns nedanför betongmuren på Henriksdalsklippan. Vissa delar av markytorna är här redan påverkade genom uppförandet av betongmuren, bygget av diverse anläggningar som hör ihop med bostäderna samt infästningar för äldre obestämda konstruktioner. I en kommande detaljprojektering är det dock väsentligt att göra en noggrann kartering av vilken exakt sträckning på mark som kan vara lämplig för att få minsta möjliga påverkan på de utpekade landskaps- och naturvärdena.





Betraktningpunkter i landskapet och dynamisk bedömning

Tidigare undersökningar av påverkan på riksintresset utgår från ett beräkningssätt där vissa punkter i landskapet (se karta på motstående sida) används för att visualisera hur en bro eller en exploatering kommer att påverka de utpekade värdena, så sker också i denna analys men bara till en viss del. Bedömningen har kompletterats med en tredimensionell analys av hur platsen upplevs – ett dynamiskt betraktningssätt – som även omfattar dag och natt samt alla årstider. Beträktaren av de två brolägena och även läsaren av detta PM förutsätts därmed att åtminstone imaginärt röra sig i landskapet och genom detta ta del av upplevelsevärdena i miljön. Rörelsen sker lämpligen både längs de stigar som finns på ömse sidor av Svindersviken, men även längs Värmdöleden 222, utfarten från Södra länken, lokalgator och från den upphöjda cirkulationsplatsen vid infarten till Hammarby sjöstad i väster. Ett synnerligen viktigt område att reflektera över är det område på Sicklasidan där det östra broalternativet är tänkt att landa. Här kommer den nya passagen över viken att ansluta direkt i bostadsmiljön och befintlig parkeringsyta mellan de två punkthusen vid Alphyddevägens slut.

Undertecknad har genomfört en platsspecifik analys genom promenader längs viken och i närområdet, genom passager på alla vägar i området med både bil och buss. Vissa bilder från dessa moment återfinns i denna rapport.

En observationspunkt på Svindersviksbron diskuterades initialt men har tagits bort från analysen. Anledningen är att från själva bron kommer passagen mellan Henriksdalsberget och Sickla att helt hamna i skymundan av allt som sker längs Kvarnholmen, Gäddviken och Ryssberget. Däremot har vägen över bron och vidare genom bostadsbebyggelsen på Kvarnholmen tagits med i den dynamiska analysen, men med det konstaterat kommer den nya gång- och cykelbron inte att ses från något ställe på Kvarnholmen på grund av den täta bebyggelsen. Möjligen kan någon enstaka boende se delar av den kommande förbindelsen från de högre delarna av vissa bostadshus.

Motstående sida, överst: Kartan visar de önskade betraktningvinklar som Nacka kommun har identifierat som utgångspunkt för arkitekternas illustrationer. Punkterna är illustrerade med röda vinklar.

Motstående sida, nederst: En bredsidesvy mot Henriksdalsberget, inom detta område kommer båda de föreslagna brosträckorna att befinna sig.

Metodbeskrivning

Analysen av de två broläggerna är baserade på en systematisk genomgång av de utpekade värdena i riksintresseområdet och ur dessa kommer att påverkas av respektive förslag. Både resonemang om värdenas giltighet och genomslag i bromiljön samt en bedömning av broförslagens visuella intryck ligger till grund för analyserna.

Värdena är mer eller mindre tydliga och vissa består även till viss del av helt immateriella värden som är mycket svårbedömda. Ett riksintresses värden ska visserligen vara läsbara och tydliga, men det ingår alltid ett visst mått av otydlighet i synnerhet när det handlar om stora industriella anläggningar som endast återstår i form av mindre spår i landskapet. Med andra ord: allt utgår i från en tämligen subjektiv bedömning där de olika parametrarna kan granskas utifrån olika perspektiv och med olika tyngd i den samlade slutsatsen.

Bedömningarna är uppdelade i ett antal kriterier som framgår av matrisen nedan. Samtliga värden i riksintresset är medtagna och är dessutom kompletterade med ett antal ytterligare parametrar, t.ex. hur byggnadsminnet Svindersvik förhåller sig till broarna och hur flödena till och från respektive brolägg eventuellt påverkar upplevelsen av kulturmiljön i stort. Vidare har även fornlämningar i området beaktats.

Alla gröna värden i området hanteras av andra konsulter, men finns trots detta till viss del med även i denna bedömning. Anledningen till detta är att riksintresset utpekar topografi, grönytor och orörda landskapspartier som viktiga värden även ur ett kulturmiljöperspektiv. Undertecknad håller med om denna bedömning och låter därför de gröna värdena ingå i denna analys. I en framtida bedömning hos länsstyrelsen kommer troligen även de gröna värdena att vara väsentliga för bedömningen av den kumulativa effekten på riksintresset.

Utpekade värden

En utförlig genomgång av riksintressets motiv och uttryck finns i Nacka kommuns handling: *Bedömning av kumulativa effekter på riksintresset för kulturmiljövård Stockholms farled och inlopp, Detaljplan för Hantverkshuset, södra Finnberget 2023-12-04*. Detta PM tar avstamp i de i handlingen utpekade uttrycken, men i synnerhet från de aspekter som är relevanta för den aktuella platsen. Följande uttryck har beaktats:

Farledsmiljö, kommunikationsmiljö, kust- och skärgårdsmiljö

Den nu föreslagna broplatsen är belägen i direkt anslutning till Svindersviken som är en mindre del av skärgårdslandskapet. Viken har varit viktig som farled för de transporter som har varit nödvändiga till och från alla de industrier som historiskt har funnits på platsen. Närheten till vattnet var även en väsentlig etableringsfaktor för industrierna. Idag är alla industrier av större rang avvecklade och vattenvägen används endast för fritidsbåttrafik och för de bogser- och brandsläckningsfartyg som fortfarande finns förtöjda vid det före detta kafferosteriet på den norra sidan av viken. I en framtid kommer även denna industrimiljö att konverteras till bostäder och i samband med detta även att förtätas avsevärt.

Med avseende på värdena i kust- och skärgårdsmiljöerna i riksintresset bedöms just denna del av det skyddade området ha en mindre del av dessa värden. Visserligen har Svindersviken en gång i tiden ingått i ett tämligen jungfruligt skärgårdslandskap i närhet till Stockholms stad, men idag är platsen mer att betrakta som ett exploaterat område utan direkt koppling till det som normalt karaktäriserar en skärgårdsmiljö.



Farleden som finns utpekad i riksintresset är idag närmast helt koncentrerad till inseglingsleden från skärgården in till Slussen på norra sidan av Henriksdal och Finnberget, Danvikshem och Saltsjö kvarn.



TVå bilder från Svindersvik och de fritidsbåtsbryggor och mindre varv som finns längs den norra sidan av viken fram till det före detta kafferosteriet.

Motstående sida: Sprickdalslandskapet är ett frekvent förekommande inslag i skärgården och finns även i området kring de tänkta brolägena. Denna typ av terräng med berg i dagen är ett av de viktigaste värdena i riksintresset och ska i möjligaste mån respekteras vid både placering och bygge av bron.

Hamnar och varv. Småbåtshamnar och mindre varv

I Svindersviken finns ett par mindre varv och uppställningsplatser för vinterförvaring av fritidsbåtar. Varven är kopplade till båtklubbarnas verksamhet och är inte en del av några offentliga platser annat än rent visuellt.

Sprickdalsbetonad skärgårdsterräng

Både Henriksdal och Sickla ligger helt eller delvis på höjder i det spricklandskap som utpekats i riksintresset. De stora trafiklederna och bostadsbebyggelsen har dock medfört att de bergavsnitt som finns närmast den tänkta broplatsen till stor del består av ytor som har skapats genom mänsklig aktivitet genom ansenliga bergskärningar. Resultatet är idag ett landskap som i huvudsak är format under det sena 1900-talets utbyggnadsfaser av infrastrukturen i området.



Industrimiljöer

Nacka kommun är känt för den omfattande industriella verksamheten inom riksintresset med både Kvarnholmens och Saltsjö kvarns livsmedelsindustri, tung elektrokemisk industri i Stockholms Superfosfatbolagets anläggningar och verkstadsindustri på Nackasidan av Saltsjön. Före detta Finnboda varv på den norra sidan av Henriksdals- och Finnberget har dock ingen koppling till Svindersviken och påverkas därför inte av en ny GC-bro.

Trots att det mesta av industrierna är rivna eller omvandlade till närmast oigenkännlighet, har dock verksamheterna över tid lämnat spår i området genom fabriksbyggnader med olika funktioner och storlek, kajläggningar, infrastrukturella lämningar i form av vägar, bryggor, tunnlar och broar. Utöver detta finns i viss utsträckning bostäder, kontorshus och servicebyggnader. I dag är dock de flesta industribyggnaderna rivna och endast ett tränat öga kan identifiera platserna efter den storskaliga industri som förr fanns längs viken. Enda undantaget är det före detta kafferosteriets ansenliga komplex som numera mer eller mindre ensam får symbolisera hela den industriella verksamheten längs viken.



Längst in i Svindersvik låg förr en mindre industriell anläggning som idag är helt avlägsnad. Det enda spår efter den storskaliga industriella verksamheten som en gång fanns i området är den karaktäristiska rödaktiga volym som uppfördes som kafferosteri. Byggnaden har i sen tid använts som ateljéer och verkstad för Kungliga Operan.

Sommarnöjesmiljö

Byggnadsminnet Svindersviks herrgård med huvudbyggnad och naturtomt ned till Svindersviken är ett utmärkt exempel på de många sommarnöjen som uppfördes inom riksintresset kring slutet av 1800-talet (byggnadens läge framgår av kartan nedan). Herrgården ligger på ett sätt i landskapet så att den kan observeras både från Henriksdalsberget och från den blivande GC-bron, oavsett vilket läge som väljs. Det östra alternativet kommer dock att befinna sig mycket närmare herrgården än det västra, vilket naturligtvis påverkar hur mycket som kan ses från respektive broplats.

Kulturhistoriskt värdefulla miljöer och lämningar

I det aktuella området finns flera kulturhistoriskt värdefulla lämningar, den största är belägen på toppen av Henriksdalsberget där fornlämningsområdet i registret Forsök omfattar båda broförslagens angöringspunkter. (L2016:7986). Senare undersökningar har dock visat att den påstådda fornborgen inte kan återfinnas. Under ytan i Svindersviken finns flera vrak som ligger en bit ifrån eventuell placering av mellanstöd för det östra läget, men vraket längst in i viken (L2013:6801) är i gränslandet för att påverkas om man ställer brostöd i vattnet eller behöver göra arbeten under ytan för grundläggning av stöd i vattenlinjen, lämningen har en osäkerhet i utbredning på ca 45 meter från markeringen på kartan. Utöver dessa områden är Henriksdalsbergets och Alphyddans bebyggelse utpekad som särskilt värdefulla bebyggelsemiljöer i Nackas kulturhistoriska underlag. Utbredningen framgår av den blå skrafferingen.

Nacka kommun har pekat ut flera kulturhistoriskt värdefulla miljöer i det aktuella området, där både Alphyddan och Henriksdal finns med som särskilt värdefulla bebyggelsemiljöer. Ringarna markerar fornlämningen inne i viken och lämningarna uppe på Henriksdalsplatån.
Illustration från Nacka kommun



Analys

Analysen är baserad på de frågeställningar som tas upp i Riksantikvarieämbetets handbok: Handbok för kulturmiljövårdens riksintressen, Riksantikvarieämbetet 2014 och på undertecknads egen erfarenhet från andra liknande bedömningar. I mångt och mycket handlar det om att spalta isär den komplexa riksintressebeskrivningen i relevanta delar som har bäring både på geografin i det aktuella området i inre Svindersviken och även bedöma i ett större perspektiv hur hela kulturmiljön påverkas samt relatera de olika värdena till varandra.

Påtaglig skada

Bedömningen av vilken typ av skada som kan uppstå på ett riksintresse när olika typer av ingrepp sker regleras i Miljöbalk (1998:808). Enligt 3 kap. 6 § i denna lag ska riksintressen skyddas mot åtgärder som kan innebära påtaglig skada. Riksantikvarieämbetet skriver i handboken Kulturmiljövårdens riksintressen att:

- Påtaglig skada kan uppstå om en åtgärd mer än obetydligt skadar något eller några av riksintressets grundläggande värden.



- Påtaglig skada anses uppkomma när negativ inverkan blir så stor att området i något avseende förlorar sitt värde som riksintresse.

Centralt i analysen av en förändrings påverkan är landskapets läsbarhet – d.v.s. möjligheterna att förstå och uppleva ett områdes riksintressanta kulturhistoriska sammanhang, såsom det kommer till uttryck i landskapet. Det är åtgärdens konsekvenser för denna läsbarhet som ska lyftas fram i skadeanalysen.

Avgörande för bedömningen är i hur hög grad platsen fortsatt karaktäriseras av eller har förutsättningar att återspegla det riksintressanta kulturhistoriska sammanhang som varit präglade.

Vid bedömningen behöver även den riksintressanta miljöns karaktärsdrag och kulturhistoriska innehåll vägas in. Olika kulturmiljöer är olika känsliga eller mottagliga för olika typer av förändringar och tillägg. Bedömningen ska därför alltid vara projekt- och platsspecifik och analysen beakta både helhetsmiljön och detaljer.

Bedömningen är beskriven under respektive värderubrik nedan där även den samlade slutsatsen för respektive värde framgår. Analysen avslutas med en sammanfattning i tabellform.

En panoramabild av det aktuella området längst in i Svindersiviken. Bilden redovisar både de utmaningar och möjligheter som finns i lokalisering av bron. Många av de utpekade värdena i riksintresset finns representerade på platsen: vegetation, berg i dagen, sprickdalslandskap, skärgårdsmiljö, industrimiljö och sommarnöjen. Oavsett vilket läge som väljs kommer det att bli en påverkan på riksintresset, skillnaden mellan alternativen är dock att det östra läget troligen medför påtaglig skada.



Farledsmiljö, kommunikationsmiljö, kust- och skärgårdsmiljö

Bedömningen under denna komplexa och sammanfattande rubrik kan innebära en mängd olika parametrar. Farledsmiljön i riksintresset är i huvudsak placerad i Saltsjön och inloppet till Stockholm. Svindersviken har tidigare haft en ansenlig fartygstrafik till och från industrierna, men idag är den i det närmaste helt koncentrerad till fritidsbåtstrafik. Kust- och skärgårdsmiljö omfattar även det här aktuella området, men karaktären av skärgård hantaras under sprickdalslandskap och det gröna värdena i riksintresset, medan skärgårdsbebyggelse och övrigt som kan placeras in i denna kategori saknas på platsen.

Definitionen av kommunikationsmiljö är dock intressant. Om man med kommunikation i en vidare bemärkelse tar med människans möjlighet och strävan att förflytta både sig själv, råvaror samt gods är hela inre delen av Svindersviken ett utmärkt exempel på kommunikationsmiljö med flerhundraåriga anor. Ur denna synvinkel kommer den planerade gång- och cykelbron över viken, snarare att förstärka områdets kommunikationshistoria med ett nytt lager – det tidiga 2000-talets behov av nya rörelsemönster i takt med utbyggnaden av tunnelbanenätet.

Västra läget

Bedömd påverkan Liten

Östra läget

Bedömd påverkan Liten



Finnboda i förgrunden och farleden in till Slussen på den norra sidan av Henriksdalsberget. Förr fanns även utpekade farleder i Svindersviken (bild på motstående sida) men idag nyttjas viken främst för fritidsbåtstrafik.

Hamnar och varv. Småbåtshamnar och mindre varv

Oavsett var bron kommer att placeras påverkas inte varvs- och fritidsbåtsverksamheten negativt, snarare synliggörs verksamheten när möjligheten att observera viken från bron blir möjlig.

Västra läget

Bedömd påverkan Ingen

Östra läget

Bedömd påverkan Ingen



Historiskt sett har området kring farleden in till Stockholm varit fullt med olika typer av varv, hamnar och uppställningsplatser för båtar men idag återstår endast mindre anläggningar för hantering av fritidsbåtar samt ett antal brygganläggningar. Vid utpekandet av riksintresset betonar man att just hamn- och varvsverksamheten är ett väsentligt värde för upplevelsen av miljön. Etableringen av en gångbro vid Henriksdal/Sickla kommer sannolikt inte att påverka denna typ av utpekade värden mer än ytterst marginellt.

Sprickdalsbetonad skärgårdsterräng

Nivåskillnaderna med berg i dagen är väsentliga att beakta. Hela skärgårdslandskapet i riksintresset har inslag av dramatisk topografi med delvis synligt berg som på många ställen sluttar brant ner i havet. Ett visst drag av detta finns i närheten av de tänkta broplatserna, men i fråga om varsamhet kommer inget av förslagen att medföra stora bergsschakter där påtagliga volymer sprängs bort medan andra delar fylls ut för att jämna till terrängen. Båda broalternativen är därmed förhållandevis respektfulla mot terrängens förutsättningar. Rent visuellt kommer möjligen delar av landfästen och GC-vägar att skymma delar av det nakna berget, men detta kan endast bedömas på allvar då den slutliga projekteringen är klar.

Västra läget

Bedömd påverkan Liten

Östra läget

Bedömd påverkan Liten



Skärgårdsterrängen finns representerad även i Svindersviksmiljön i första hand genom de partier av berget som är synligt i dagen, vissa bergsytter som stupar rakt ned i vattnet och de sprickdalsbetonade områdena vid Henriksdal. Etableringen av en bro kommer att tvingas förhålla sig till dessa bergsytter, men den rent fysiska påverkan kommer att bli liten eftersom broarna placeras på stöd ovanför de utpekade bergspartierna.

Industrimiljöer

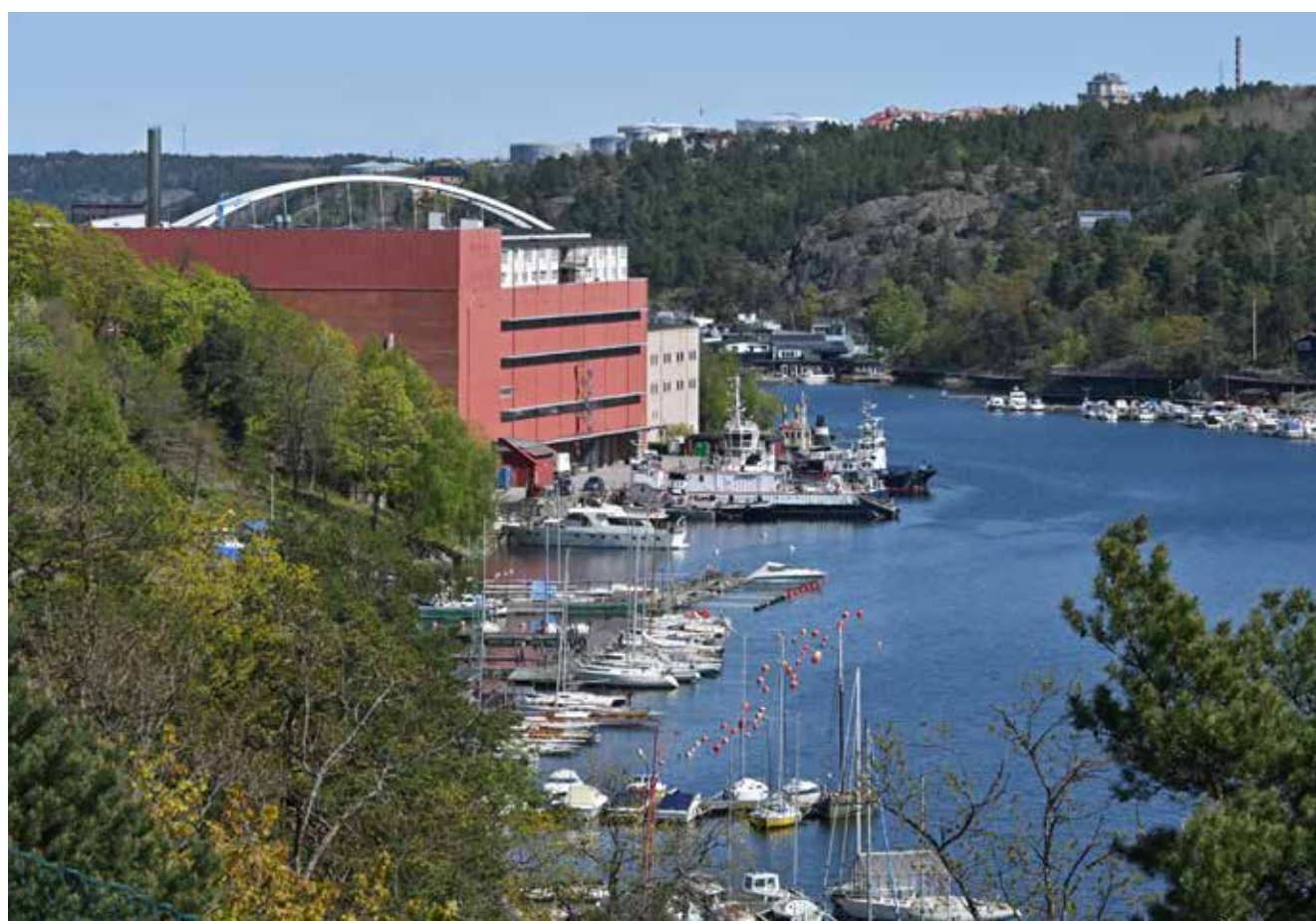
Industrimiljöerna i området ligger på väl avstånd från båda de föreslagna placeringarna för gångbron. Lämningsarna är dessutom så uträderade att de är mycket svåra att observera bortsett från enstaka volymer flera hundra meter bort från det innersta av Svindersviken. Kajer och installationer i strandlinjerna saknas på ett avstånd av ca 300 meter från det östligaste broförslaget.

Västra läget

Bedömd påverkan Ingen

Östra läget

Bedömd påverkan Ingen



Industrimiljöerna som återstår i området är utpekade i riksintresset som viktiga symboler för den mycket omfattande industriella verksamhet som fanns i närmiljön, i synnerhet från perioden slutet av 1800-talet och framåt. Numera finns enbart mindre rester kvar efter den förr så stora och kraftigt påverkande verksamheten. Det främsta exemplet på industrier är den rödaktiga stora volymen som tidigare innehöll ett kafferoasteri. Etableringen av en gång- och cykelförbindelse vid Henriksdal kommer dock inte att påverka de utpekade industriella värdena på ett negativt sätt. Sannolikt kommer de däremot att kunna betraktas på ett nytt sätt från bron, vilket är ett positivt värde.

Sommarnöjesmiljö

Svindersviks herrgårdsmiljö har en placering på en udde på den södra sidan av Svindersviken. Läget gör att om man vistas i trädgården eller möjligen på övervåningen i mangårdsbyggnaden, kommer åtminstone det östra broläget att bli synligt från fastigheten. Bedömningen är beroende av när på året den görs, under vintersäsongen är den avlödade naturen transparent och ger andra siktmöjligheter mot broarna, medan under sommaren är siktfältet i stort sett slutet på grund av grönskan. En analys av möjlig påverkan behöver även relateras till hela tomten vid herrgården. Från promenaden nere vid stranden kommer av naturliga skäl det östra broläget att exponeras betydligt mer än uppe från området närmast byggnaderna.

Det västra broläget är så långt indraget från Svindersviken att det sannolikt inte mer än marginellt kommer att bli synligt från Svindersviks herrgård.

Västra läget

Bedömd påverkan Liten

Östra läget

Bedömd påverkan Mellan



Sommarnöjena i skärgården representeras idag av byggnadsminnet Svindersviks herrgård som ligger på den södra sidan av viken, till vänster i bilden ovan. Placeringen av både mangårdsbyggnaden och resterna efter trädgårdsanläggningen ligger på ett sätt som när det gäller det västra broläget inte kommer att påverkas, medan det östra läget kommer att synas från byggnadsminnet – åtminstone under den avlödade delen av året.

Kulturhistoriskt värdefulla miljöer och lämningar

De olika typerna av kulturhistoriskt värdefulla lämningar på Henriksdalshöjden och i Svindersviken kommer möjligen att kräva arkeologiska utredningar utöver de undersökningar som redan har gjorts. Sannolikt kommer inte ytterligare lämningar att påträffas, men detta arbete kräver ansökan till länsstyrelsen om arbete i fornlämningsområde. Vid den senaste undersökningen av Henriksdalsberget 2017, framkom till exempel inga lämningar som kommer att kräva tillstånd. En påverkan på placeringen av bron bedöms som liten, möjligen kan det östliga läget i broförslaget innebära en viss påverkan på vraket i viken om man väljer att placera brostöd i eller i direkt anslutning till vattnet. Vraket är dock registrerat som övrig kulturhistorisk lämning, vilket inte kräver tillstånd från Länsstyrelsen.

Bebyggelsemiljöerna på Henriksdalsberget och Alphyddan är utpekade som värdefulla miljöer i Nackas kulturmiljöunderlag. I synnerhet Alphyddan kan komma att påverkas eftersom angöringspunkten hamnar rakt in i den utpekade kulturhistoriskt värdefulla miljön.

Västra läget

Bedömd påverkan Liten

Östra läget

Bedömd påverkan Mellan

Toppen av Henriksdalsberget är en enda stor utpekad lämning där båda brolägena angör rakt in i den värdefulla miljön. Den storskaliga bostadsbebyggelsen på denna sida men även vid Alphyddan är utpekade i kommunens kulturmiljöunderlag som värdefull modernistiska områden, vilket man bör förhålla sig till vid placering av bron. Påverkan på inte minst Alphyddans punkthusmiljö är en omständighet som kommer att inverka på hur skonsam en lokalisering av bron kommer att bli. Även påverkan på de undervattenslämningar som finns inne i Svindersviken måste beaktas, här kan det östra läget bidra till en negativ inverkan på de utpekade kulturmiljöerna genom placering av stöd i vattnet eller vid stränderna.



Naturmiljön – det gröna fotavtrycket i riksintresset

Oavsett var respektive bro eventuellt kommer att placeras sker en påverkan på naturmiljön i någon form. Inte minst lokalt där respektive landfäste, gångstig och anslutning till befintligt gatunät kommer att ske, blir det en påverkan som inte går att undvika. Storleken på denna påverkan kan regleras genom varsam dragnig av stigar, minimalt med ingrepp i mark för etablering av landfästen och mellanstöd samt genom respekt för de stora träd som finns i området. Inte minst dragnigen av stråket på Sicklasidan vid det västra alternativet är avgörande för hur stor påverkan på de gröna värdena som kommer att ske.

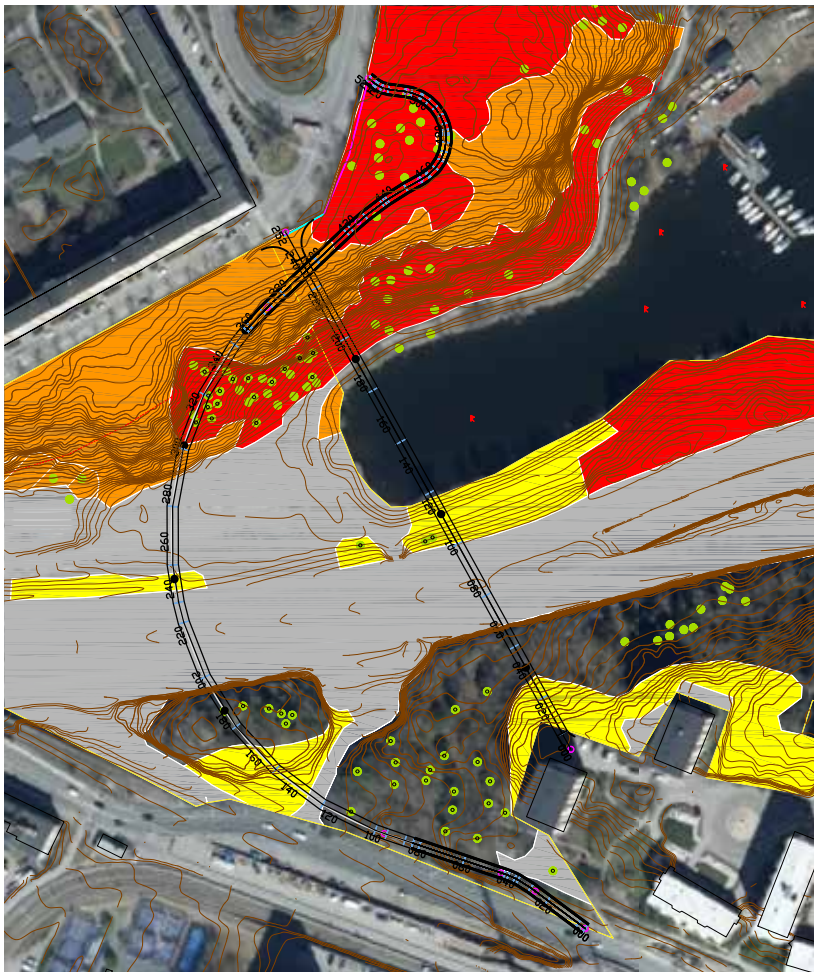
Däremot är dragnigen av broalternativen förhållandevis respektfulla mot terrängens naturliga förutsättningar. Viss modellering av landskapet kommer dock sannolikt att ske och etableringen av landfästen i det östra alternativet kommer att tillföra nya strukturer direkt i synligt berg på ett påtagligt sätt.

Västra läget

Bedömd påverkan Mellan

Östra läget

Bedömd påverkan Mellan



En schematisk illustration över resultatet av den naturmiljöinventering som gjorts i området. Mörkt röda områden är värdefulla, orangea och gula har vissa värden medan övriga ytor saknar utpekade värden. Båda brolägena går över värdefulla naturmiljöer och det är av stor vikt att dessa hanteras på ett ansvarsfullt sätt vid både val av linjeföring och under själva entreprenaden.

Dynamisk analys – upplevelsen av respektive bro

Östra lägets dominanta placering över inre viken, påverkan på siktlinjer och siktfält från gångstigar i området. Visuellt känsla av ett rakt och okänsligt hugg i miljön som delar både en obruten himmel samt en naturligt avslutad vik i två delar. Etablering av en ny struktur i en visuellt jungfrulig del av riksintresset kan tyvärr inte ses som något positivt.

Reducering av utsikten från vissa gångstråk på Henriksdalsberget och dominans genom brutna horisontlinje vid betraktande av det inre av viken både från vattnet och från omgivningarna.

Upplevelsen av det västra broläget är mer harmoniskt än det östra. Den mjuka kurvans linjer och anpassningen till terrängen är faktorer som båda bidrar till en positiv upplevelse av detta alternativ. Placeringen inne i området, bort från vattenspegeln och närmare de redan etablerade trafiklederna är positivt, då denna del av området redan har en hög grad av senare tillförda strukturer.

Västra läget

Bedömd påverkan Liten

Östra läget

Bedömd påverkan Stor



Ett riksintresse omfattar normalt en stor yta där man kan ta del av de utpekade värdena på ett närmast oändligt antal sätt och från oräkneliga platser i miljön. Genom att röra sig längs till exempel stränderna vid Svindersviken får man en dynamisk upplevelse av hur miljön förändras. En sådan betraktelse visar även hur de tänkta brolägena påverkar både siktfält, mötet med riksintresset och enskilda värden: till exempel den gröna foten längst ned vid vattnet.

Påverkan på riksintresset

Etableringen av en gång- och cykelbro mellan Henriksdalsbergets topp och Sickla **kommer att påverka riksintresset** för kulturmiljövården, detta är ett faktum. Kommer endera broläget att ha en större påverkan på de utpekade värdena i riksintresset än det andra, och är påverkan så stor att det kan anses som en påtaglig skada? Analysen är svår men svaret blir ja på denna fråga, baserat på den analys som presenteras i denna rapport. **Östra broläget har en större påverkan på de utpekade värdena än den västra placeringen.**

En mycket viktig aspekt i bedömningen är att trafikanterna på den nya bron på olika sätt dock ges möjlighet att ta del av det utpekade områdets olika värden – med andra ord ett positivt värde som etableras i och med en ny GC-förbindelse mellan Henriksdal och Sickla. Förhoppningsvis kommer bron på detta sätt bli ett besöksmål i sig, varifrån Svindersvikens utpekade kulturmiljöer kan observeras ifrån en helt ny plats i landskapet. Baserat på denna analys får **båda brolägena en positiv inverkan** på hur det utpekade riksintresset kan konsumeras från nya platser i landskapet.



Oavsett broläge kommer bärverket att bli synligt mot horisonten inne i Svindersviken, det östra läget kommer att bli mer framträdande än det västra.

Kumulativa effekter

I handboken Kulturmiljövårdens riksintressen skriver Riksantikvarieämbetet vidare om hur kumulativa effekter kan innebära påtaglig skada:

”Summan av flera liknande förändringar kan utgöra risk för påtaglig skada. Generellt gäller att det måste göras troligt att liknande åtgärder kommer att följa på en första åtgärd för att summan av de väntade förändringarna ska kunna beaktas vid bedömningen. Det kan handla om små sådana förändringar med återkommande påverkan på värdena, vilka till sist gör att miljön förlorar sitt riksintressanta värde. Summan av t.ex. enskilda bygglov utanför plan kan innebära att de grundläggande värdena påtagligt skadats. Om detta skulle vara fallet kan frågan uppmärksammas genom länsstyrelsens uppsiktsinsatser. Ett annat exempel är att en exploatering, t.ex. etablering av vindkraftverk, skulle kunna återopas till stöd för ytterligare exploateringar i området. Även de samlade konsekvenserna av flera olika typer av åtgärder, d.v.s. av utvecklingen i stort inom ett riksintresse, kan utgöra grund för att hävda risk för kumulativ skada.”

Nacka har vid flera tillfällen fått synpunkter från länsstyrelsen i detaljplaneskedet (ex. Henriksdalsbacken 402-5328-2022 och Nacka Port 402-36552-2022) på att kommunen behöver redogöra för den kumulativa påverkan på riksintresset för kulturmiljö – AB 51,58.

Som nämns i inledningen till denna rapport är det närmast omöjligt att i förväg sia om hur en bedömning av de kumulativa effekterna kommer att bli. Risken betraktas dock av undertecknad som större för en kumulativ effekt ju närmare den tänkta bebyggelsen på toppen av Hendriksdalsberget som man placerar GC-bron. Detta får som resultat att det östra broläget måste betraktas som känsligare ur denna aspekt än den västra placeringen. Bedömd risk för kumulativ effekt:

Västra läget

Bedömd risk låg-mellan

Östra läget

Bedömd risk stor

Resultat i tabellform

Nedan redovisas resultatet av analysen i tabellform. Parametrarna utgår från de värden som har pekats ut i riskintressebeskrivningen kombinerat med upplevelsevärde (både bron i sin kontext och utsikt från bron), risk för påtaglig skada och kumulativ effekt.

De utvalda brolägena är som framgår ovan inte enbart tekniska eller ekonomiska utan omfattar även tillgänglighet, hållbarhet, byggbarhet, arkitektoniska värden samt påverkan på de utpekade kulturmiljövärdena. Nedan följer en schematisk uppställning av respektive förslags påverkan på de ovan nämnda utpekade värdena, tillsammans med en sammantagen analys av vilket av de olika förslagen som från kulturmiljösynpunkt är att föredra.

Notera att bedömningen i huvudsak utgår från kulturmiljöfrågorna men även kan ha bäring på de övriga faktorerna.

Bedömningarna har gjorts utifrån en fyrgradig skala där graden av påverkan motsvarar:

- Ingen**
- Liten**
- Mellan**
- Stor**

Påverkan på riksintresset och bedömning av den kumulativa effekten är inte graderade i ovanstående skala utan beskrivs i klartext.

Bedömningsgrund	Västra läget	Östra läget
Farled, kommunikation, kust och skärgård	Liten	Liten
Hamnar och varv	Ingen	Ingen
Sprickdalsbetonad skärgårdsterräng	Liten	Liten
Industrimiljöer	Ingen	Ingen
Sommarnöjen	Liten	Mellan
Kulturhistoriska lämningar	Liten	Mellan
Naturmiljön, det gröna fotavtrycket	Mellan	Mellan
Dynamisk analys, upplevelsen av broalternativen	Följsam och anpassad, Liten	Brutal och dominerande, Stor
Påverkan på riksintresset	Ja, men inte påtaglig	Ja, troligen påtaglig
Kumulativ effekt	Troligen inte	Sannolik

Sammanställning i tabellform över den bedömning som har gjorts i denna kulturmiljöanalys.

Slutsatser

Baserat på ovanstående analys bedömer undertecknad att det **inte finns risk för påtaglig skada på riksintresset om man väljer den västra sträckningen för bron**. Visserligen kommer anslutande sträckning uppe på Henriksdalsberget att gå i delvis obruten terräng och kräva mindre mark- och bergschakt, men dessa insatser bedöms kunna rymmas inom vad riksintresset medger eller möjligen enbart bedömt som en påverkan. Placeringen hamnar så långt bort från vattenmiljön och ansluter till redan befintlig infrastruktur miljö vid trafiklederna att den är visuellt förlåtande jämfört med det östra läget.

Det östra läget däremot är mycket svårbedömt. Sannolikt kommer det vattennära läget att inverka negativt på bedömningen av hur riksintresset påverkas. Möjligen kommer även det visuella avtrycket med ett högt placerat helt rakt bärverk att inverka negativt på hur kulturmiljöerna i området uppfattas och påverkas. Å andra sidan är anslutningen i norr mycket enkel med minimalt med schakt och påverkan på terrängen. Förutsättningarna vid landfästet i söder är däremot mindre lyckade. Sträckningen kommer att vara kraftigt påverkande för de boende som finns i fastigheterna på båda sidor av ett eventuellt landfäste. **Väljs det östra broläget är bedömningen att det utan tvekan blir en större påverkan på riksintresset än i det västra alternativet. Bedömningen är även att det finns risk för påtaglig skada i det östra alternativet.**

Den verkliga utmaningen i valet av broläge finns i bedömningen av den kumulativa effekten. Bostadsbebyggelsen som planeras på Henriksdalsberget kommer att tillföra bebyggelse och omdaning av miljön på höjden, här kommer även det gröna och orörda avtrycket i landskapet att påverkas negativt. Att kombinera denna etablering med en östligt placerad gångbro kommer troligen att **få en så stor påverkan på kulturmiljön att det kommer att bedömas som en kumulativt negativ effekt på riksintresset.**

Samma risk bedöms inte vara riktigt lika stor vid en bro i det västra läget, under förutsättning att anslutningen till Henriksdalsberget går att lösa på ett mot natur- och landskapsvärdena varsamt sätt.

Slutsatsen av ovanstående analys är att om det östra broläget väljs, kommer det möjligen att betraktas som allt för påverkande på riksintresset för att planen ska kunna godkännas av länsstyrelsen. Här finns även en risk för en negativ kumulativ effekt.

Väljs det västra alternativet kan även detta medföra negativa kommentarer från länsstyrelsen, men detta broläge bedöms ändå ha större chans än det östra alternativet att godkännas från kulturmiljösynpunkt utan påtaglig skada eller kumulativ effekt.



En av Sockholms mest trafikerade vägar – Värmdöleden – är sannolikt den plats varifrån flest personer dagligen kommer att betrakta gångbron. Från den nersprängda trafikleden kommer båda brolägena att tillföra konstruktioner som blir framträdande i miljön. Det östra läget ger en bro som syns på längre avstånd och under längre tid än det västra läget.

