

**UNDERSÖKNING BETYDANDE  
MILJÖPÅVERKAN**

2026-02-20

Dnr KFKS 2024-00952

Dnr KFKS 2026-00151

## **Undersökning om betydande miljöpåverkan. Detaljplaneprogram för Gång- och cykelbro mellan Henriksdalsberget och Sickla**

En tidig miljöbedömning har tagits fram för detaljplaneprogrammet som underlag inför kommande detaljplan. I undersökningen ska de omständigheter som talar för och emot betydande miljöpåverkan identifieras. Undersökningen utgår från 5, 10-13 §§ miljöbedömningsförordningen (2017:966). Efter undersökningen ska kommunen besluta om genomförandet av detaljplaneprogrammet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet ska redovisa de omständigheter som talar för eller emot en betydande miljöpåverkan.

Som underlag för undersökningen har bland annat följande använts: kommunens översiktsplan, Grön- och blåstrukturprogram, riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken, strandskyddsområden, naturminnen, naturreservat, kulturresevat, kunskapsunderlag kulturmiljö, Skogsstyrelsens inventering av naturvärden, data från Östra Sveriges luftvårdsförbund samt data från VISS (VattenInformationsSystem Sverige). Även utredningar tillhörande programförslaget eller närliggande detaljplaner och projekt avseende bland annat dagvatten, naturvärden, föroreningar, kulturmiljövärden och påverkan på trafikinfrastruktur har utgjort underlag för undersökningen.

Kommunstyrelsens antog start-PM för stadsbyggnadsprojektet den 2 september 2024. Detaljplaneprogrammet är därmed påbörjat efter den 1 april 2020.

### **Detaljplaneprogrammets syfte och huvuddrag**

Planprogrammets övergripande syfte är att utreda förutsättningarna för en ny gång- och cykelförbindelse mellan Henriksdalsberget och Sickla. Två alternativa förslag på korridorer där en bro kan placeras över Svindersvikens dalgång prövas. Att i samrådsskedet pröva två brokorridorer innebär en möjlighet att samråda båda alternativen med berörda remissinstanser och närboende inför kommande beslut om lämplig sträckning.

Sedan tidigare har inledande studier av gång- och cykelförbindelsen mellan Henriksdalsberget och Sickla genomförts som visar att det är tekniskt möjligt att uppföra en broförbindelse över dalgången. De tidiga utredningarna har pekat på behovet av att ta ett samlat grepp kring förutsättningarna för en ny förbindelse för att i samråd med berörda intressenter och myndigheter ta projektet vidare framåt. Området berörs av riksintresse för kulturmiljövården samt av riksintresse för kommunikationer i form av både befintlig och planerad trafikinfrastruktur, vilket bidrar till projektets komplexitet. Därutöver skapar den stora nivåskillnaden mellan Sickla och Henriksdalsberget begränsningar för hur en broförbindelse kan uppföras.

Nacka kommuns nu gällande översiktsplan vann laga kraft i januari 2026. I översiktsplanen anges fyra tematiska utvecklingsinriktningar 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 det ”Här möjliggörs för en tät och funktionsblandad bebyggelse med urbana förtecken”. 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. Projektet bedöms vara förenlig med dessa inriktningar och med översiktsplanen i övrigt.

## Planområdets lokalisering och preliminära avgränsning



*Programområdets preliminära avgränsning med programområdet markerad med röd linje. Röda cirklar markerar viktiga målpunkter för en ny broförbindelse det vill säga Sickla Central och Katarina Taikons torg på Henriksdalsberget. Den lilla kartan visar var i Nacka kommun området ligger.*

Övergripande om lokalisering	Nej	Ja	Kommentar
Berörs ett stort opåverkat område?	X		Ej relevant.
Berörs en våtmark, ett strandområde eller en älvmyrning?		X	Bron går längs med Svindersviken. Brofundament kan eventuellt placeras strandområdet.
Berörs ett kustområde eller en marin miljö?		X	Bron går längs med Svindersviken. Brofundament kan eventuellt placeras strandområdet.
Berörs ett berg- eller skogsområde?		X	Bron dras och stäcker sig över kuperat bergsområde med skog.
Berörs ett tätbefolkat område?		X	Bron sammankopplar tätbefolkade bostadsområden

Berörs en nationalpark, ett naturreservat, ett kulturresevat eller ett annat område som är skyddat enligt 7 kap. miljöbalken?		X	Bron dras över ett strandskyddsområde. Någon eller några av brofundamenten kan hamna inom strandskydd.
Berörs ett område eller en byggnad som skyddas enligt 2-4 kap. kulturmiljölagen (1988:950), förordningen (2013:558) om statliga byggnadsminnen m.m. eller plan- och bygglagen (2010:900)?	X		
Berörs ett område där miljö kvalitetsnormer inte följs eller riskerar att inte kunna följas?		X	Recipient för dagvattnet är vattenförekomsten Strömmen. Miljö kvalitetsnormen för Strömmen uppnås inte idag  Miljö kvalitetsnormen för luft följs i området.
Beskriv även ev. känsliga verksamheter/användningar i anslutning till planområdet.		X	Berör riksintresse för väg då både Väg 222, Värmdleden och Östligförbindelse. Delar av detaljplaneprogrammet berör riksintresse för inflygningskorridor. Berör en dagvattenledning och en huvudvattenledning. Berör riksintresse för kulturmiljövården och lokala intressen för kulturmiljövården.
<p><b>Kort beskrivning av naturresursernas, naturmiljöns och kulturmiljöns tålighet/känslighet i det område som kan antas bli påverkat, utifrån frågorna ovan:</b></p> <p>Bron berör ett område påverkat</p> <p>Kulturmiljöns känslighet och tålighet varierar inom planprogrammets korridor. Detta gör att även behoven av anpassning och möjligheterna att minska miljöpåverkan varierar beroende på vilket alternativ som väljs. Se kulturmiljö, landskapsbild och stadsbild samt motiverat ställningstagande.</p> <p>Miljö kvalitetsnormen för vattenförekomsten Strömmen uppnås inte idag och det är viktigt att rening av dagvatten sker så projektet inte innebär en försämring för möjligheten att följa miljö kvalitetsnormen.</p>			

### Checklista

Checklistan nedan används för att identifiera om genomförandet av detaljplan kan antas medföra betydande miljöpåverkan. För varje bedömningspunkt som påverkas i tabellen nedan beaktas de identifierade miljöeffekterna:

1. Storlek, utbredning, karaktär, intensitet och komplexitet
2. Sannolikhet
3. Kumulativa verkan

#### 4. Möjligheterna att begränsa

Det motiverade ställningstagandet finns längst ned i dokumentet.

Naturvärden	Påverkan			Risk BMP	Kommentar
	Ingen	Viss	Stor		
Ev. påverkan på Natura 2000	X				Ej relevant
Hotad växtart eller växtsamhälle (enligt Artdatabankens rödlista eller EU:s art- eller habitatdirektiv eller fridlysta arter)		X			Tallticka, ekticka, kantdyna, svartöra finns i området. Området har gynnsamma förutsättningar även för andra rödlistade/hotade arter men som inte hittats i inventeringen
Hotad djurart enligt Artdatabankens rödlista eller EU:s art- eller habitatdirektiv		X	X		<p>I fågelinventering vid Henriksdalsberget (Calluna, 2020) påvisades björktrast, gråkråka, röstjärt, svartvit flugsnappare och tornseglare. På Sickla-sidan har även grönfink, ärtsångare och fiskmås inrapporterats till Artportalen under 2000-2005.</p> <p>Fladdermusinventering utförd i Henriksdalsbacken registrerade autobox i närheten dvärgpipistrell, nordfladdermus, större brunöra och en registrering av mustasch-/taigafladdermus. Inventeringen påvisar också potentiella boplatser vid området där den svängda gångvägen i det västra alternativet planeras.</p> <p>De rödlistade insekter som finns vid bergsbranten på Henriksdalsidan är reliktbodyck och skeppsvarvsfluga.</p>
Naturresevat	X				Ej relevant idag då området inte är naturresevat men området ligger med på listan för utredning för bildande av naturresevat.
Naturminne	X				Ej relevant
Biotopskydd		X			Enstaka träd i en allé längs Henriksdalsringen kan påverkas

Strandskydd		X			Brostöden kan behöva placeras inom strandskyddat område.
Djur- och växtskyddsområde	X				Ej relevant
Skogsvårdsstyrelsen nyckelbiotopsinventering	X				Ej relevant
Skogsvårdsstyrelsen sumpskogsinventering	X				Ej relevant
Särskilt känsligt område enligt ÖP		X			Bergsbranten vid Henriksdalsidan är utpekad landområde som är ekologiskt särskilt känsligt område och Svindersviken är ett vattenområde som är utpekad i som ekologisk särskilt känsligt i ÖP.
Spridningssamband		X			Ja för ädellöv och tall
Särskilt skyddsvärda träd och trädmiljöer		X			Det finns naturvärdesträd men inte särskilt skyddsvärda träd eller trädmiljöer.

### Bedömning:

Framför allt vid Henriksdalsbacken, men även på Sicklasidan finns flertalet naturvärdesträd och en inventering i samband med Henriksdalsbackens detaljplan har påvisat fladdermöss och fåglar i området för brofästet mot Henriksdalsberget. En insektsinventering har visat att denna sydvända bergskant utgör en bra livsmiljö för flera hotade arter. Inventering av naturvärden (NVI) och naturvärdesträd har genomförts på Sicklasidan men inga specifika artinventeringar har tagits fram där. Dock förväntas endast mindre ytor av naturmark tas i anspråk i den delen.

Det västra broförslaget bedöms innebära viss negativ påverkan på naturvärden vid bergsbranten som är utpekad ekologiskt särskilt känsligt i ÖP och som utgör livsmiljö för fladdermöss. Detta på grund av att flera naturvärdesträd kan komma att behöva avverkas och att bron fäste vid berget med stödmurar och den anslutande svängda gångvägen vid Henriksdalsidan tar värdefull naturmark i anspråk. Därmed kommer livsmiljöer för flora och fauna i marknivån att påverkas negativt. Naturvärdesträd kommer att mätas in under fortsatta planprocessen och bro och gångväg kommer att anpassas utifrån trädens placering i den mån det går. Belysning vid västra broförslagets svängda gångväg kan också påverka fladdermössens livsmiljö och behöver anpassas så att påverkan blir så liten som möjligt. Även om ytorna som ianspråkats för själva bron är relativt små, behöver påverkan på fladdermössens livsmiljö även ses tillsammans med de kumulativa effekterna av exploateringsområdet vid Henriksdalsbacken.

Det östra broförslaget har inte samma negativa påverkan på naturvärden.

Allén vid Henriksdalsringen består av ca 30 åriga lindar. Stamdiameter är inte inmätt. Inga av träden har hål och är därmed inte boplats för fågel eller fladdermöss. Detta kommer att utredas vid eventuell dispensansökan för biotopskydd.

Spridningssambandet för tall och ädellöv bedöms inte påverkas i någon större utsträckning då endast några träd bedöms behöva tas ner.

Strandskyddet kommer att behöva hanteras i detaljplaneläggningen

Sammanfattningsvis kan broförslagen ge viss till stor påverkan på naturvärden men det är relativt små ytor i planområdet som tas i anspråk. Den största påverkan på fladdermössens boplatser och livsmiljö bör vara möjlig att begränsa genom val

av placering av bro och belysning. Inmätning av potentiella boplatser för fladdermöss kommer att utföras och lokalisering av bro och gångväg ska i möjligaste mån anpassas utifrån dessa. Då vi utifrån nuvarande underlag inte helt kan förutse påverkan på fladdermössens boplatser och livsmiljö kan vi dock inte utesluta att västra broförslaget skulle kunna innebära risk för betydande miljöpåverkan. Kommunen avser att ta fram ytterligare underlag inför kommande detaljplan för att bättre kunna förutse påverkan beroende på vilket av alternativen som väljs.

Kulturmiljö, landskapsbild och stadsbild	Påverkan			Risk BMP	Kommentar
	Ingen	Viss	Stor		
Riksintresse kulturmiljövården		X	X	X	Detaljplanen påverkar skärgårdslandskapet genom landfästen och anslutningarna till bron som medför ingrepp i naturmarken, ek- och tallmiljöerna och annan skärgårdspräglad växtlighet. Läsbarheten av skärgårdslandskapet, industrimiljön och sommarnöjesmiljön vid Svindersviken påverkas i vyerna längs med viken. Graden av påverkan beror på den valda sträckningen och ingreppen i naturmarken. En bro i västligt läge med anpassade anslutningar kan medföra positiv påverkan genom att läsbarheten av kulturmiljön blir bättre, medan en bro i östligt läge med brostöd i dalgången och stora ingrepp i naturmarken kan ge stor negativ påverkan. En bro i det östra läget kan också bidra till de kumulativa effekterna, tillsammans med den planerade bebyggelsen i projektet Henriksdalsbacken.
Kulturhistoriskt värdefull miljö		X			Rekordårens bostadsmiljöer Henriksdalsberget i norr och Alphyddan i söder är utpekade i översiktsplanen vilket motsvarar kulturhistoriskt särskilt värdefulla bebyggelseområden enligt 8 kap. 13§ PBL. Områdena påverkas främst genom bronns anslutningar till områdena och de möjliga ändringar i planstrukturen som blir resultatet.

					<p>På Henriksdalssidan bedöms påverkan bli liten oavsett alternativ, medan i Alphyddan kan det östra alternativet som ansluter direkt till bostadsgården och Alphyddevägen innebära större negativ påverkan. Positivt i ett kommunalt perspektiv är att kulturmiljöerna på båda sidor av bron blir mer tillgängliga för Nackabor och besökare.</p>
Fornlämningar		X			<p>Delar av planområdet har tidigare bedömts utgöra en fornborg, L2016:7986, Nacka 100:2. En antikvarisk förundersökning 2014 i den norra delen av den möjliga fornborgen gav svaret att det finns inget som tyder på att en fornborg legat i området. Planområdet har dock inte undersökts. En fartygslämning, L2013:6801, Nacka 280, övrig kulturhistorisk lämning, ligger ca 50 meter in i viken och kan eventuellt beröras av bron i det östra läget. Vid Svindersviken finns enstaka oregistrerade lämningar efter hamnen vid Dockan och mellan Värmdövägen och Värmdöleden lämningar efter rivna villor.</p>
Byggnadsminne	X				Ej relevant
Kulturresevat	X				Ej relevant
Påverkan landskapsbilden		X			<p>Programområdet präglas av ett dramatiskt sprickdalslandskap dominerat av Svindersvikens dalgång med skogbeklädda bergssidor och bebyggelse placerad uppe på höjderna. Nivåskillnader mellan vattenytan bergskanten på Henriksdalssidan är ca 45 meter inom programområdet. En bro över dalgången kommer oavsett läge bli ett påtagligt nytt inslag i landskapsbilden. Det västra alternativet är i hög grad anpassad till landskapsbilden och bedöms bli ett</p>

					positivt inslag, medan det östra alternativet är svårare att anpassa genom sin höjd, läge och form.
Påverkan stadsbilden		X			Båda alternativen kommer i viss utsträckning påverka stadsbilden. Det östra alternativet kommer genom en rak form framträda mer påtagligt i landskapet än en svängd form som upplevs ligga mer fritt i landskapet. Även i vyerna från befintliga bostadsområden Henriksdalsberget och Alphyddan bedöms det östra alternativet ge större påverkan än det västra alternativet genom att sträckningen inte följer landskapet. Programförslaget har utformats med gestaltungsriktlinjer vilket innebär att båda broalternativen kan vidareutvecklas så att brons omgivningspåverkan minskas och att brons betydelse som landmärke stärks för förbättrad områdesorientering.
<p><b>Bedömning:</b></p> <p>En gång- och cykelbro mellan Henriksdalsberget och Sickla bedöms påverka riksintresset, lokalt utpekade kulturmiljövärden samt stads- och landskapsbilden och kan påverka kulturhistoriska lämningar.</p> <p>Det västra broläget bedöms medföra mindre negativ påverkan och mindre risk för betydande miljöpåverkan, förutsatt att bron utformas med hög anpassning till landskapets former, anslutningarna kan utformas varsamt och att ingrepp i berg och skärgårdsnatur begränsas.</p> <p>Det östra broläget bedöms innebära större negativ påverkan, särskilt på kulturmiljö, landskapsbild och upplevelsevärden, men även i detta alternativ kommer brons exakta placering, utformning och anslutningar vara avgörande för graden av påverkan. Hur anslutningen kan lösas i Alphyddan är avgörande för graden av påverkan på de lokala kulturmiljövärdena. Eventuella brostöd i vatten kan påverka kulturlämningar i Svindersviken. Det östra broläget, tillsammans med planerad bebyggelse på Henriksdalsberget, bedöms också medföra större kumulativa effekter på riksintresset vilket förstärker den negativa påverkan. Sammantaget bedöms en bro i det östra läget kunna innebära större risk för betydande miljöpåverkan.</p>					

Rekreation och rörligt friluftsliv	Påverkan			Risk BMP	Kommentar
	Ingen	Viss	Stor		
Riksintresse friluftsliv	X				Ej relevant

Rekreativvärden och upplevelsevärden enligt grön- och blåstrukturprogrammet		X		Broarna öppnar för en möjlighet att från Sickla enklare ta sig till naturområdet Trolldalen på Henriksdalsidan. Avstånden är dock något för stora för att det ska vara stor sannolikhet att man rör sig dit för användandet i vardagen. Det är positivt om fler näbabor får närmare till bostadsnära natur, men ett ökat besöksstryck kan leda till större slitage på naturområdet, vilket riskerar att påverka naturen och upplevelsevärdena.
---	--	---	--	--

**Bedömning:**

Viss påverkan lokalt på rörligheten i befintlig grönstruktur kan komma och ske beroende på placering av landfästen och broalternativ. Upplevelsevärden kan komma att påverkas om alltför mycket träd och natur påverkas av grundläggning av bro och anslutningar.

Under fortsatt arbete med broalternativen bör det studeras hur man undviker att bronns landfästen och anslutningar blir en avskärande barriär i naturen utan istället en möjlighet för fler att nå naturområden.

Vatten	Påverkan på/Risk för			Risk BMP	Kommentar
	Ingen	Viss	Stor		
Vattenskyddsområde	X				Ej relevant
Krävs vattenverksamhet?		X			Inom programområdet finns Svindersviken som är ett vattenområde och under marken finns grundvatten. Om en brodel placeras och byggs i Svindersviken så är det vattenverksamhet. Om en brodel placeras på land och grundläggningsarbetena i marken under grundvattennivån och grundvattenbortlednings görs så är det vattenverksamhet.
Miljökvalitetsnormer för ytvatten		X			Recipient för dagvattnet inom programområdet är Svindersviken som är en del av Vattenförekomsten Strömmen. För Strömmen är den ekologiska statusen idag otillfredsställande och uppnår ej god kemisk status.
Miljökvalitetsnormer för grundvatten	X				Ej relevant

Förändring av grundvatten- eller ytvattenkvaliteten – övriga vatten	X				Ej relevant
Minskning av vattentillgången i yt- eller grundvattentäkt	X				Ej relevant
Förändrat flöde, riktning eller strömförhållande i vattendrag, sjö		X			Ej relevant
<p><b>Bedömning:</b> Blir vattenverksamhet aktuell kommer den att prövas enligt miljöbalken. I en tillståndsprocess för vattenverksamhet kommer en miljökonsekvensbeskrivning tas fram, men för den kommande detaljplanen bedöms det inte behövas tas fram en miljökonsekvensbeskrivning utifrån vattenverksamhet.</p> <p>Dagvattnet från bron kommer samlas upp och renas innan utsläpp sker till vattenförekomsten. I förslaget till detaljplan måste det visas att ingen försämring av vattenförekomstens möjlighet att nå miljökvalitetsnorm sker för att den kommande detaljplanen ska kunna vinna laga kraft. Bedömningen är att tillräckliga åtgärder för rening av dagvatten kommer kunna utföras oavsett broförslag och ingen negativ påverkan på miljökvalitetsnormerna för vattenförekomsten Strömmen kommer ske.</p>					

Areella näringar	Påverkan			Risk BMP	Kommentar
	Ingen	Viss	Stor		
Jordbruksmark enl. 3 kap. 4 MB	X				<i>Ej relevant</i>
Skogsbruk	X				<i>Ej relevant</i>
Djurhållning	X				<i>Ej relevant</i>
Fiske	X				<i>Ej relevant</i>
<p><b>Bedömning:</b> <i>Ej relevant.</i></p>					

Störningar, risker och människors hälsa	Risk för			Risk BMP	Kommentar
	Ingen	Viss	Stor		
Buller	X				Programområdet är bullerutsatt främst från trafiken på väg 222, Värmdöleden. Söder om området ligger Saltsjöbanan och Värmdövägen. Riktvärden för buller omfattar inte passage och vistelse på bron.
Miljökvalitetsnormer för buller	X				Ej relevant. Miljökvalitetsnormer för buller finns inte vid passage och vistelse på bron.
Markföroreningar		X			Området runtomkring Svindersviken har inventerats enligt MIFO 1 och

				har blivit klassat som ett riskområde 1, vilket är den högsta klassningen. De landbaserade verksamheterna som finns dokumenterade för området och som ligger till grund för detta innefattar t ex en superfosfatfabrik (konstgödsel) som var belägen där Operan för närvarande har sin verkstad, ett beckbruk på den norra sidan av stranden, en svavelsyrafabrik, flera oljedepåer, en skrotanläggning och en varvsverksamhet. Dessutom har undersökningar visat att åtminstone delar av den norra stranden utmed Svindersviken har utbredda lager med kisaska.
Målpunkt eller transportled för farligt gods inom 150 meter		X		Föreslagen bro kommer placeras över Värmdöleden (väg 222) som är rekommenderad sekundär väg för farligt gods. Detta innebär att risker behöver beaktas.
Bländande ljussken	X			Belysningsarmaturer med ledljus för gång-cykelvägen och ljussättning för att visa brons betydelse som entrémotiv och landmärke.
Stomljud & vibrationer	X			Ej relevant
Risk för olyckor		X		Föreslagen bro kommer placeras över Värmdöleden (väg 222) som är rekommenderad sekundär väg för farligt gods. Detta innebär att olika risker behöver beaktas utifrån bland annat explosion och påkörning av brofundament.
Joniserande strålning (radon)	X			Ej relevant
Magnetfält från kraftledning	X			Ej relevant
Översvämning från skyfall och höjda havsnivåer	X			Större delen av skyfallsvattnet inom programområdet avrinner mot Svindersviken med undantag av ett litet område på Alphyddan som avrinner mot en lågpunkt på väg 222, Värmdöleden.

Risk för ras och skred		X			Risk för ras finns vid bergskärningarna. Viss skredrisk finns ner mot Svindersviken.
Skador på byggnader	X				Ej relevant
Miljö kvalitetsnormer för luft		X			Vid den delen av programområdet som är närmst väg 222, Värmdöleden, är det förhöjda halter av PM10 och NO2. Halterna är inte så höga att miljö kvalitetsnormer för luft överskrids. Men vid de östra delarna närmst tunnelmynningarna för Södrälänken kan halterna vara högre och där finns det risk att miljö kvalitetsnormer för luft överskrids.
Miljö kvalitetsmål för luft		X			Vid den delen av programområdet som är närmst väg 222, Värmdöleden, är det förhöjda halter av PM10 och NO2. Miljö kvalitetsmålen för PM10 och NO2 överskrid längs med Väg 222, Värmdöleden.
Luftburna föroreningar eller försämring av luftkvalitén	X				GC-bron kan vid anläggningsfasen påverka luftkvalitén i området, men vid färdig bro och användandet av bron sker ingen spridning av luftburna föroreningar eller försämring av luftkvalitén.
Lukt	X				Ej relevant

**Bedömning:**

Programområdet är i en bullerutsatt miljö. Människor förväntas inte vistas på bron under långa tidsperioder utan den utgör en transportsträcka och ingen vistelseyta. Det gör att även om människor utsätts för buller när dom passerar på bron utgör det inte någon betydande hälsorisk. Ska vistelseytor anläggas i området vid väg 222, Värmdöleden bör lämpligheten studeras vidare ur ett hälsoperspektiv. Riktvärden för buller omfattar inte passage och vistelse på bron.

Inom detaljplaneprogrammets område finns förorenad mark. Uppe på bron bedöms inte föroreningarna utgöra någon hälsorisk. Där delar av brokonstruktionen ska anläggas behöver markföroreningarna utredas vidare och beaktas hur de ska hanteras utifrån miljöhänsyn och människors hälsa.

Väljs ett broalternativ där skyfallsvattnet kommer ledas mot Svindersviken bedöms risken vara låg för en negativ påverkan. Leds skyfallsvattnet till mot väg 222, Värmdöleden, Värmdövägen eller Sickla Industriväg finns risk att vattennivåer i lågpunkter försämrar framkomlighet på väg 222, Värmdöleden och Värmdövägen. Vid genomförandet bedöms det som möjligt att styra skyfallet mot Svindersviken.

Bron är placerad cirka 20 meter ovanför Värmdöleden vilket innebär ett vist riskreducerande avstånd i höjddled. Själva brokonstruktionen blir en barriär och kan fungera som ett skydd vid till exempel en explosion med farligt gods på vägen. I fortsatt planprocess kommer konstruktionens utformning med skalskydd (räcken) och platser för stadigvarande vistelser beaktas utifrån explosionsrisken. Därutöver kommer riskspekter utifrån påkörning av brofundament att beaktas. I programarbetet har dialog med Stockholms brandförsvarsförbund och förutsättningarna för risksituationer översiktligt studerats. I detta fall bedöms inte en riskanalys utifrån det farligt gods som transporteras på Värmdövägen krävas.

Inget bländande ljussken bedöms komma från brons belysning

Det bedöms finnas en viss risk för ras och skred. Dessa frågor kommer studeras vidare med geotekniska utredningar utifrån val av brokonstruktion och placering.

Inom detaljplaneprogrammets område har luften förhöjda halter av både PM10 och NO2 vid området närmst väg 222, Värmdöleden. Bron kommer vara över 20 meter ovanför marken vid vägen. Både PM10 och NO2 avtar när man kommer högre upp ovanför marken och det är väl ventilerat vilket minskar föroreningshalterna på denna höjd där läget för brospannet är placerat. Människor förväntas inte vistas på bron under långa tidsperioder utan den utgör en transportsträcka och ingen vistelseyta. Det gör att även om människor utsätts för luftföroreningar när dom passerar på bron utgör det inte någon betydande hälsorisk. Ska vistelsezoner anläggas i området vid väg 222, Värmdöleden bör lämpligheten studeras vidare ur ett hälsoperspektiv.

GC-bron och trafiken på GC-bron bidrar inte till någon försämring av luftkvaliteten.

Kumulativa effekter, hållbar utveckling, miljömål, klimatpåverkan, övrigt	Påverkan			Risk BMP	Kommentar
	Ingen	Viss	Stor		
Projektet betydelse för andra planers eller programs miljöpåverkan		X			Projektet binder samman Henriksdalsberget och Sickla.
Klimatpåverkan		X			En tidig klimatberäkning har gjorts på de två broarna som visar på 9 procent eller 122 179 kg koldioxidekvivalenter högre utsläpp för det västliga alternativet jämfört med det östra. Det östra alternativet har en högre brodel 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 inte blir så stor trots att det västra broalternativet som helhet är betydligt längre.

<p>Nackas klimat- och miljömål</p>		<p>X</p>		<p><u>Ett klimatpositivt och cirkulärt Nacka</u></p> <p>Om bron uppförs enligt ett standardförfarande kommer klimatdrivande material som betong och stål användas. Dessa utvinns vanligtvis från jungfruliga resurser och bidrar därmed till linjär materialhantering. I det västliga broalternativet förekommer en del bergschakt. Det skapar en uppkomst av nytt material som måste tas om hand och även en viss klimatpåverkan. Den nya bron kommer ha en klimatpåverkan och den kommer byggas helt eller delvis av nyproducerade material och byggprodukter. För att minska den här påverkan behöver bron materialoptimeras.</p> <p><u>Ett grönare Nacka med livskraftiga natur- och vattenmiljöer</u></p> <p>I de båda broalternativen kommer värdefull naturmark att tas i anspråk och naturvärdesträd kommer behövas avverkas. På Henriksdalsbaken har det påvisats fladdermöss och fåglar. Anpassningar i båda broförslagen kommer göras för att minska påverkan på naturvärden.</p> <p>Dagvattenåtgärder kommer göras för att minska föroreningsbelastningen på vattenförekomsten Strömmen. I fall det östra broförslaget blir aktuellt så finns en risk att en bropelare placeras i vattenområdet.</p> <p><u>Ett klimatanpassat och hälsosamt Nacka</u></p>
------------------------------------	--	----------	--	---

					En anpassning för skyfallsvattnet kommer behöva göras för båda broalternativen.
Avfall och andra förväntade restprodukter och eventuellt återbruk		X			Vid anläggandet av bron kommer det förekomma bergschakt. Där möjlighet finns bör återbrukade eller återvunna material användas. Det bör även beaktas hur materialen kan plockas isär och hur de kan återbrukas och återvinnas när brons tekniska livslängd är slut.
Riksintresse kommunikationer	X				Programområdet berör riksintresse Värmdöleden (väg 222) och Södra länken, riksintresse för Östlig förbindelse och inflygningskorridor till Bromma flygplats.

### Bedömning:

Projektet kommer skapa en ny funktionell koppling så att boende på Henriksdalsberget får närhet till tunnelbanan och den nya kollektivtrafikpunkten Sickla.

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

Målet - Ett klimatpositivt och cirkulärt Nacka kommer påverkas negativt och projektet behöver jobba aktivt för att minska den negativa påverkan.

Målet - Ett grönare Nacka med livskraftiga natur- och vattenmiljöer kommer påverkas negativt vid de båda broförslagen.

Målet - Ett klimatanpassat och hälsosamt Nacka bedöms påverkas positivt vid de båda broalternativen.

Återbrukade eller återvunna material bör användas där det är möjligt. Man bör också titta på materialens livslängd och att brons beståndsdelar kan bytas ut på ett enkelt sätt om så behövs, så att endast det som är utslitet eller trasigt plockas bort. Det är även värt att ta brons slutskede i beaktande då den utformas, det vill säga att tänka igenom hur materialen plockas isär, samt hur det återbrukas och återvinns. På så sätt kan projektet bättre linjera med Nackas klimat och cirkularitetsmål.

För att hushålla med materialresurser bör det inför genomförandet av bron ses över ifall bergmassor som uppstår inom projektet går att återanvändas inom projektet eller i något annat projekt i närområdet. Det bör även ses över ifall det går att använda återbrukat material. Om det finns med i beaktandet kan material från den kommande bron återanvändas till framtida projekt när den tekniska livslängden från bron är över. Detta leder till ett cirkulärt system med byggmaterial om det återbrukas och minskar avtrycket ur hushållningsperspektiv.

Den planerade gång- och cykelbron korsar Värmdöleden (väg 222) och innebär i båda broalternativen att brostöd placeras i nära anslutning till Trafikverkets vägområde. Byggnationen kommer att utföras ovanför vägen och metoder måste anpassas för att inte påverka framkomligheten. Bron passerar över Södra länkens tunnlår, vilket innebär särskilda hänsyn

till grundläggning och lastnedföring. Hänsyn har tagits till riksintresset för Värmdöleden (väg 222) och Södra länkens tunnlar, bedömningen är att inget av broalternativen kommer påverka riksintresset negativt.

Programområdet för båda broalternativen omfattas av riksintressepreciseringen för Östligförbindelse. Bedömningen är att inget av banalternativen försvårar för den framtida tunneldrivningen.

Båda broalternativen bedöms kunna få en totalhöjd över 20 meter över vattenytan i Svindersviken, vilket innebär att en flyghindersanalys kan behöva tas fram i detaljplaneskedet för att bedöma påverkan på inflygningskorridoren till Bromma flygplats. Då det östra broalternativet även kan få en totalhöjd över 45 meter över vattenytan ska även Försvarmakten remitteras.

### Motiverat ställningstagande

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 kulturmiljövården, 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 brons 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 kulturmiljövården samt lokalt utpekade kulturmiljövården. 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 upplevelsevården. 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 beslutade 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.

Undersökningen är utförd av planarkitekt, miljöplanerare, ekolog, landskapsarkitekt och kommunantikvarie.

Planenheten

Emilie Warsell  
T.f. gruppchef

Anders Nordenskiöld  
Planarkitekt