

## **Reviderat inriktningsbeslut för Projekt Klara City View (fastigheten Norrmalm 4:41)**

Hemställan från exploateringsnämnden

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Inriktningen för projekt Klara City View (fastigheten Norrmalm 4:41) godkänns i enlighet med utlåtandet.
2. Exploateringsnämnden medges rätt att fortsätta planering och projektering för exploatering i Norrmalm för projekt Klara City View (fastigheten Norrmalm 4:41) till en projektutgift upp till 166,5 mnkr, som underlag för kommande genomförandebeslut.
3. Utgifterna för år 2026 ska rymmas inom nämndens investeringsbudget. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2027.
4. Exploateringsnämnden och trafikinämnden ska beakta vad som framgår av utlåtandet.

### **Föredragande borgarrådet Karin Wanngård**

#### **Sammanfattning av ärendet**

Projektet Klara City View avser utveckling för kontorsbebyggelse mellan Stockholm Waterfront och Klara Sjö i centrala Stockholm. Samråd om förslag till detaljplan genomfördes vintern 2024/2025. Detaljplanen förutsätter att infrastruktur i området byggs om och att Klarastrandsleden överdäckas. Överdäckningen innebär en förlängning av Blekholmstunneln. Tunnelförlängningen kräver i sin tur ett uppdaterat säkerhetskoncept i befintlig tunnel.

I september 2021 markanvisades platsen till Stenhöga Utveckling 3 AB efter anbudstävling. Anvisningen avser mark på en färdig överdäckningskonstruktion. Det gällande inriktningsbeslutet för projektet fattades av kommunfullmäktige den 13 december 2021 (dnr KS 2021/1258).

Exploateringsnämndens utgifter för planering och utredningar fram till genomförandebeslut beräknas nu uppgå till 166,5 mnkr. Behovet av utökad utredningsbudget följer av bedömningen att projektet behöver komma längre i projekteringen för att säkerställa detaljplanens tekniska genomförbarhet.

Projektutgifterna beräknas uppgå till 1 201 mnkr och avser främst ombyggnad av trafikplatsen inklusive överdäckning, uppgradering av säkerhetskonceptet i Blekholmstunneln, projektering, ledningsflyttar, trafikprovisorier och marksanering. Projektinkomsterna beräknas uppgå till cirka 25 mnkr och försäljningsinkomsterna till 1 415 mnkr.

Lönsamhetskalkylen redovisar ett nettonuvärde om 0 mnkr inklusive nedlagda nettoutgifter. För att uppnå en projektbudget i balans bygger kalkylen på ett antagande om en byggrätt som är större än vad som redovisades i plansamrådet.

## Beredning

Ärendet har initierats av exploateringsnämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

*Stadsledningskontoret* ser positivt på projektet som utvecklar platsen med nya värden i form av kontor, publika bottenvåningar, gång- och cykelkoppling samt en upprustad kajmiljö. Projektet väntas också ha positiv påverkan på stadens framtida tomträttsintäkter. Anbudspriset för projektet Klara City View påvisar ett betydligt högre markvärde än de jämförelsevärden som används i dagsläget vid fastställande av tomträttsavgälder i city.

## Föredragande borgarrådets synpunkter

Jag välkomnar detta projekt som innebär en unik möjlighet att överbrygga 1960-talets trafiklandskap vid Klara Mälarstrand. Projektet omvandlar en plats i city som idag är utsatt för höga bullernivåer och höga halter av partiklar till ett attraktivt och tryggt område med en mer tillgänglig kajmiljö i ett mycket centralt läge. På platsen blir det kontor, publika bottenvåningar, en ny gång- och cykelkoppling samt en upprustad kajmiljö. Projektet bidrar också till en starkare koppling mellan city och vattnet vid Klara Mälarstrand samt Kungsholmen.

Det är viktigt att projektet kommer att bidra till att långsiktigt vidmakthålla stadens finanser då det innebär en justering till mer verkliga markvärden vid fastställandet av tomträttsavgälder för kommersiella fastigheter i city.

Projektet är mycket komplicerat och osäkerheterna är stora. Samtidigt bygger den redovisade kalkylen på en större byggrätt än vad som redovisades i plansamrådet. Det är därför av största vikt att projektets genomförbarhet säkerställs i det fortsatta planarbetet genom att exploateringsnämnden tillsammans med stadsbyggnadsnämnden arbetar för att öka den planerade byggrätten.

Jag förutsätter att projektplaneringen sker i nära samverkan med trafiknämnden och uppmanar exploateringsnämnden och trafiknämnden att inför genomförandebeslutet ta fram en samordnad plan för genomförandet av upprustning av befintlig Blekholmstunnel och genomförande av projektet Klara City View. Den gemensamma planeringen ska ha ett stadsövergripande ekonomiskt perspektiv.

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** av borgarråden Christofer Fjellner och Andréa Hedin (båda M) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att delvis godkänna förslaget till beslut
2. Att därutöver anföra

En ny byggnad är planerad vid Klara sjö kallad Klara City View. Det är välkommet för området, och det är bra att området kring Klara sjö rustas upp. Vid stadsbyggnadsnämndens och exploateringsnämndens beslut om ärendet gjorde vi ett antal medskick som vi finner fog att skicka med igen. Det handlar inte minst om medskick kring trafiksituationen att ta hänsyn till i den fortsatta processen. Dessa är av ytterligare vikt i och med de omfattande trafikarbeten som redan pågår i närområdet och som exempelvis innebär flaskhalsar utanför Sheraton. De föreslagna förändringarna av körvägarna i området innebär att ett flertal avfarter tas bort, bland annat kommer Norra Klarabergskopplet och avfarten från Blekholmstunneln mot Tegelbacken att utgå. Inte minst södergående biltrafik kommer då omdirigeras och hänvisas till avfarten vid Kungsbron. Det kommer innebära allt mer biltrafik i inte minst bostadskvarteren på Kungsholmen. Det framgår tydligt att effekten bedöms vara en viss omflyttning av trafik till andra länkar i City. Försämrade framkomlighet och mer trafik i bostadskvarteren innebär försämrade luftkvalitet och mer buller för fler stockholmare.

Omdirigeringen vid Klara sjö är heller inte den enda försämringen av framkomlighet som föreslagits det senaste året. Förbudet mot alla bilar som inte är utsläppsfria att köra i Klaratunneln om miljözonen klass 3 i City skulle införas är kanske det tydligaste exemplet. Dessutom försvåras omdirigeringen ytterligare av åtgärderna på Tegelbacken.

**Reservation** av borgarrådet Jan Jönsson (L) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att delvis bifalla förslaget
2. Att uppdra åt förvaltningen att inarbeta bostäder i förslaget
3. Att i övrigt anföra

Alla ansvarstagande politiska partier är i grunden överens om att bostäder behöver tillföras City för att skapa ett mer levande och tryggt område under dygnets alla timmar. Det handlar både om att minska bostadsbristen och att göra stadsrummet mer dynamiskt, där människor inte bara arbetar och konsumerar, utan också bor.

Mot den bakgrunden är det anmärkningsvärt att samma partier som i teorin ställer sig bakom målet om fler bostäder, gång på gång röstar nej när konkreta möjligheter att bygga just dessa bostäder uppstår. Det visar på en diskrepans mellan ord och handling, något som i längden underminerar förtroendet för politiken.

När Liberalerna hade möjlighet att påverka stadsutvecklingen under den förra majoriteten, var vi en pådrivande kraft för att fler bostäder skulle bli verklighet i City. Resultatet blev att 200 nya bostäder tillkom i citykärnan.

I alla sammanhang där det är möjligt bör inriktningen vara att fler bostäder byggs.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar enligt föredragande borgarråds förslag.

Stockholm den 12 november 2025

Karin Wanngård  
Kommunstyrelsens ordförande

**Reservation** av Christofer Fjellner, Jonas Nilsson och Johan Paccamonti (alla M) som är likalydande med Moderaternas reservation i borgarrådsberedningen.

**Reservation** av Jan Jönsson (L) som är likalydande med Liberalernas reservation i borgarrådsberedningen.

**Reservation** av Jonas Naddebo (C) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att föredragande borgarrådets förslag till beslut godkänns delvis.
2. Att därutöver anföra följande:

Centerpartiet ser positivt på projektet och välkomnar att det reviderade inriktningsbeslutet äntligen kan föra det vidare. Planområdet har ett synnerligen centralt läge med stor potential att bidra till en mer levande och sammanhängande stad. Den i nuläget trafikdominerade platsen ges nya värden i form av kontor, publika bottenvåningar, gång- och cykelkoppling samt en upprustad kajmiljö – något vi anser är ett viktigt steg i rätt riktning.

Samtidigt menar vi att förslaget inte fullt ut tillvaratar platsens möjligheter. Den nya byggnaden hade med fördel kunnat ges en högre skala – minst i linje med Waterfronts hotell- och kontorsvolym, utan att stadsbilden eller siktlinjerna mot Stadshuset påverkats negativt. Då täckningsgraden försämrats sedan det första inriktningsbeslutet i nämnden hade högre volymer kunnat bidra till en bättre projektekonomi, samtidigt som man möjliggjort för fler arbetsplatser i ett mycket kollektivtrafikhärligt läge.

Vi saknar också ett helhetsgrepp kring den omgivande trafikmiljön. Så länge Klarastrandsledens ramper och trafikspagettin i anslutning till Centralbron inte åtgärdas riskerar kajen att förbli bullerstörd och ogästvänlig. Det motverkar ambitionerna att skapa en attraktiv mötesplats vid vattnet.

**Ersättaryttrande** av Nike Örbrink (KD) som är likalydande med Moderaternas reservation i borgarrådsberedningen.

## Ärendet

Projektet Klara City View avser utveckling för kontorsbebyggelse mellan Stockholm Waterfront och Klara Sjö i centrala Stockholm. Den aktuella platsen är idag en trafikplats som rymmer Klarastrandsleden, en lokalgata, ett antal trafikramper samt kaj. Området domineras av trafik och betongmiljöer som är bullerutsatta och upplevs som otryggt. Platsen är en av få möjliga byggbara platser i city och förutsätter en överdäckning av Klarastrandsleden.

Detaljplanearbete har pågått sedan år 2017. Samråd om förslag till detaljplan genomfördes vintern 2024/2025. Stadsbyggnadsnämnden godkände samrådsredogörelsen den 22 maj 2025. Samrådsförslaget redovisar en kontorsbyggnad med publika lokaler i bottenvåningar mot Klarabergsviadukten och mot kajen. Detaljplanen innehåller också en mindre paviljong med restaurang i två plan. Teknisk försörjning av den blivande kontorsbyggnaden är utmanande att lösa eftersom vanlig källarvåning saknas. Lastintag och sophantering planeras att ske på kajplanet från Blekholmsgatan. Genom en ny gång- och cykelbro skapas en koppling mellan Klarabergsviadukten och Klara Mälarstrand och Tegelbacken. I syfte att öka trygghet och trivsel och förbättra vattenkontakten planeras en upprustning av kajen längs Klara sjö med ny belysning, sittmöjligheter och en träbrygga längs med kajen. Ett mindre torg planeras vid kajens möte med Stadshusbron. En bullerskärm planeras mot Klarastrandsledens trafik.

Detaljplanen förutsätter att infrastruktur i området byggs om och att Klarastrandsleden överdäckas. De ramper som leder södergående trafik upp till Klarabergsviadukten samt mot Klara Mälarstrand rivs. Överdäckningen innebär en förlängning av Blekholmstunneln. Tunnelförlängningen kräver i sin tur ett uppdaterat säkerhetskoncept i befintlig tunnel med bland annat förbättrade utrymningsvägar, sprinkleranläggning, modern belysning och heltäckande brandskyddsplattor. Marken under den planerade överdäckningen är kraftigt förorenad av bland annat arsenik, PCB och kreosot. Sanering krävs av de förorenade massor som berörs av projektet.

I september 2021 markanvisades platsen till Stenhöga Utveckling 3 AB, ett dotterbolag till Humlegården Fastigheter AB, efter anbudstävling. Anvisningen avser mark på en färdig överdäckningskonstruktion som uppförs av staden.

Det gällande inriktningsbeslutet för projekt Klara City View fattades av kommunfullmäktige den 13 december 2021 (dnr KS 2021/1258). De totala projektutgifterna beräknades då uppgå till 1 090 mnkr, projektinkomsterna till 27 mnkr och försäljningsinkomsterna till 1 385 mnkr. Nettonuvärdet beräknades uppgå till 123 mnkr och täckningsgraden till 112 procent. Utredningsutgifterna fram till genomförandebeslut beräknades uppgå till 67 mnkr.

Exploateringsnämndens utgifter för planering och utredningar fram till genomförandebeslut beräknas nu uppgå till 166,5 mnkr, och är ett av skälen till behov av reviderat inriktningsbeslut. Behovet av utökad utredningsbudget följer av bedömningen att projektet behöver komma längre i projekteringen för att säkerställa

detaljplanens tekniska genomförbarhet. Projektet är tekniskt mycket komplicerat och kräver en 3D-fastighetsbildning. För att säkerställa fastighetens 3D-avgränsningar för vägtunneln samt genomförande av detaljplanen görs bedömningen att konstruktioner och grundläggning behöver projekteras i detalj. Det innebär att detaljprojekteringen påbörjas innan detaljplanen har vunnit laga kraft, till skillnad från i normalfallet då detaljprojekteringen påbörjas först efter att detaljplanen vunnit laga kraft. Utöver att säkerställa detaljplanens genomförbarhet väntas detta leda till färre risker i genomförandeskedet och till en förkortning av tidplanen för genomförandet. Det finns dock risk för förgäveskostnader om detaljplanen inte vinner laga kraft.

Exploateringsnämndens projektutgifter beräknas sammantaget uppgå till 1 201 mnkr, varav 57 mnkr är redan nedlagda utgifter. Utgifterna avser främst ombyggnaden av trafikplatsen inklusive överdäckning av Klarastrandsleden och Blekholmsgatan, uppgradering av säkerhetskonceptet i Blekholmstunneln, projektering, ledningsflyttar, trafikprovisorier och marksanering. Av projektutgifterna utgör cirka 40 mnkr utgifter som redovisas som driftkostnader.

Projektinkomsterna beräknas uppgå till cirka 25 mnkr, varav huvuddelen utgörs av ersättning från ledningsägare. Försäljningsinkomsterna beräknas uppgå till 1 415 mnkr och reavinsten till 1 398 mnkr.

Lönsamhetskalkylen enligt nuvärdesmetoden redovisar ett nettonuvärde om 0 mnkr inklusive nedlagda nettoutgifter. Projektets täckningsgrad inklusive nedlagda nettoutgifter uppgår till 100 procent.

För att uppnå en projektbudget i balans bygger kalkylen på ett antagande om en byggrätt om 14 900 kvm ljus BTA. Detta innebär en byggnad som är större än vad som redovisades i plansamrådet, 13 300 kvm ljus BTA. I det fortsatta planarbetet avser exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och byggaktören att arbeta för att detta uppnås.

Beräknad byggstart för stadens arbeten är kvartal 1 2028. Detta möjliggör att bolaget har sin byggstart år 2030.

## **Exploateringsnämnden**

**Exploateringsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 21 augusti 2025 följande.

1. Exploateringsnämnden godkänner för sin del förslag till inriktning och föreslår att kommunfullmäktige godkänner förslag till inriktning för projekt Klara City View och att exploateringsnämnden medges rätt att fortsätta planering och projektering för projekt Klara City View upp till 166,5 miljoner kronor (reviderat inriktningsbeslut), som underlag för kommande genomförandebeslut.
2. Exploateringsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

*Reservation* av Dennis Wedin m.fl. (M), se Reservationer m.m.

*Särskilt uttalande av Patrick Amofah (C), se Reservationer m.m.*

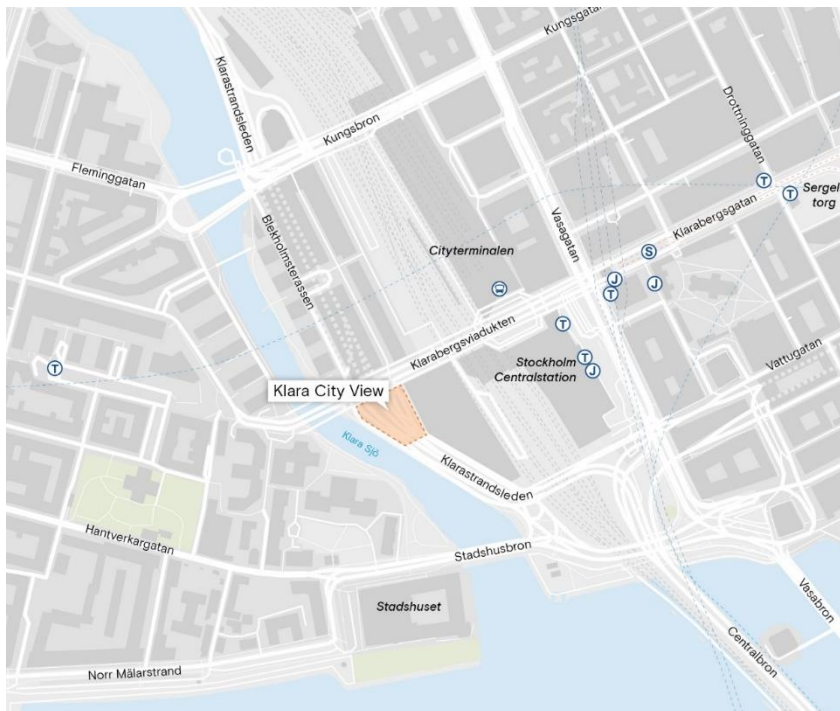
**Exploateringskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 16 maj 2025 har i huvudsak följande lydelse.

## **Bakgrund**

Området runt Centralstationen och Klara Sjö utgör en central del av city. Platsen har många viktiga karaktärsdrag såsom det exponerade läget i anslutning till Klara Sjö, Riddarfjärden, Stockholms stadshus, infrastruktur för kommunikationer från både 1870-talet och 1960-talet (järnväg respektive bilism), samt de flöden mellan olika stadsdelar som möts här. Flera stora och viktiga stadsplaneringsprojekt pågår i området, inte minst utvecklingen av Centralstationsområdet.

I ”Vision för City”, som antogs av kommunfullmäktige 2012, betonas vikten av att läka staden och att göra city till en än mer attraktiv och funktionell del av den. City ska enligt visionen innehålla arbetsplatser, bostäder och service i anslutning till både city och kollektivtrafikens hjärta. I enlighet med stadens översiktsplan ska bättre samband och kopplingar skapas både mellan olika stadsdelar och lokalt. En ökad kontakt med vattnet och ökad promenadvänlighet betonas också.

Förutom Stockholms stads översiktsplan och Vision för City är Riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården samt Framkomlighetsstrategin och trafikstrategi för Stockholm viktiga styrdokument som reglerar områdets utveckling.



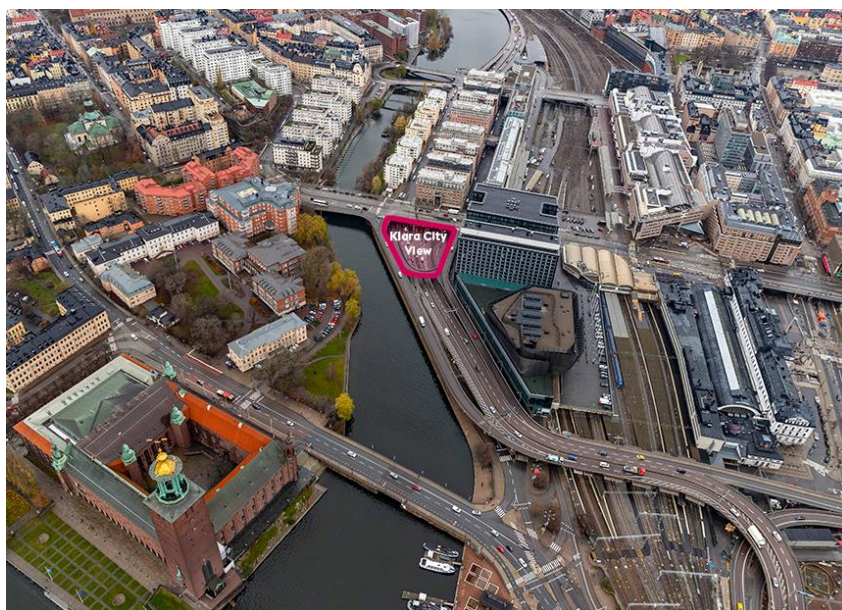
*Bild 1. Markanvisningsområdet Klara City View markerat med rosa inom streckad linje.*



Humlegården Fastigheter AB:s dotterbolag Stenhöga Utveckling 3 AB erhöll 2021 markanvisning på sitt anbud om 82 000 m<sup>2</sup> per ljus BTA. Markanvisningen förlängdes 2023-09-29 och i samma beslut bytte dotterbolaget namn till Fastighets AB KCV, nedan kallat Bolaget.

Kontoret har sedan oktober 2021, tillsammans med Humlegården Fastigheter AB, utrett en byggnation på platsen och deltagit i stadsbyggnadskontorets planprocess.

Projektet innebär att Bolaget kan uppföra en kommersiell byggnad i området som är centralt beläget i Västra City, inom Stockholm CBD, ovan Klarastrandsleden med utsikt över Stadshuset och Riddarfjärden. Fastigheten kommer att säljas i dess blivande skick som en 2D-fastighet urholkad av en vägtunnel. Vägtunneln kommer att regleras som en 3D-fastighet tillhörande staden.



*Bild 2. Det markanvisade området är markerat med rosa linje. Foto: Stockholms stad*

Expertrådet behandlade markanvisningen 2021-09-23 (dnr E2021-03648).

#### Tidigare beslut

Datum	Nämnd	Beslut
2013-10-30	Beslut på delegation	Utredningsbeslut <10 mnkr
2014-12-11	Exploateringsnämnden	Reviderat utredningsbeslut
2016-06-09	Exploateringsnämnden	Reviderat utredningsbeslut om 20 mnkr samt ansökan om ny detaljplan
2017-09-25	Stadsbyggnadsnämnden	Start-pm för detaljplaneläggning
2021-09-30	Exploateringsnämnden	Inriktningsbeslut inklusive markanvisning

2021-12-13	Kommunfullmäktige	Godkänner exploateringsnämndens inriktningsbeslut
2025-05-22	Stadsbyggnadsnämnden	Redovisning efter samråd

*Tabell 1. Nämndbeslut gällande Klara City View*

### **Detaljplaneförslaget**

Planförslaget har varit på samråd och stadsbyggnadsnämnden beslutade 2025-05-22 att godkänna samrådsredogörelsen.

Detaljplanen möjliggör en byggnad om cirka 15 000 kvadratmeter för kontor med publika lokaler i bottenvåningar mot Klarabergsviadukten och kajen samt en mindre paviljong som är tänkt att inrymma en restaurang i två plan. Möjligheten att utöver kontor och service även inrymma bostäder i byggnaden har utretts och bedöms utifrån ett övergripande ekonomiskt perspektiv vara ogynnsamt för staden.

Samrådsförslagets sammanlagda yta är 13 300 m<sup>2</sup> ljus BTA, dvs den yta som staden får fullt betalt för. För att uppnå en projektbudget i balans bygger kalkylen i förslaget till reviderat inriktningsbeslut 14 900 m<sup>2</sup> ljus BTA, något som kontoret tillsammans med stadsbyggnadskontoret och Bolaget kommer att arbeta för att uppnå fram till granskning av detaljplanen. Detta innebär en byggnad som är något större än vad som redovisades i plansamrådet.

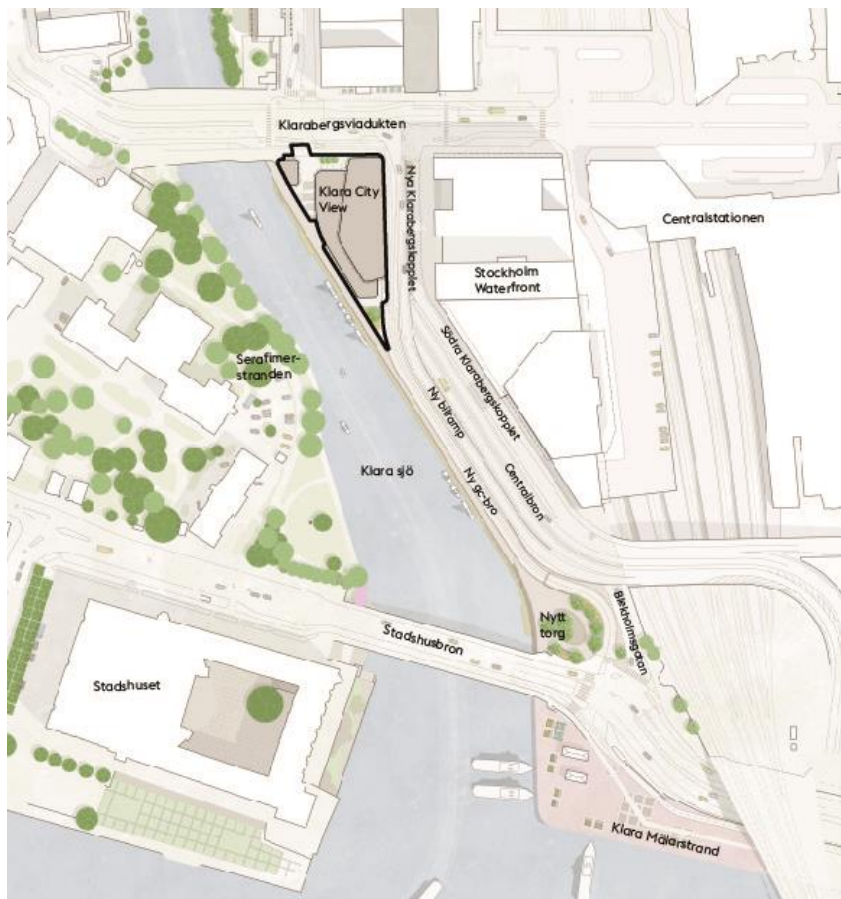
Någon egen parkering inom den blivande fastigheten är inte möjlig. Teknisk försörjning av den blivande byggnaden är utmanande att lösa eftersom vanlig källarvåning saknas. Trafikutredningar som projektet genomfört har identifierat en plats för lastintag och sophantering på kajplanet från Blekholmsgatan. Bebyggelsen kommer att behöva ha interna logistiklösningar för att koppla till och från denna plats.

Planförslaget förutsätter att infrastruktur i området byggs om. I syfte att förbereda platsen för den tillkommande bebyggelsen kommer projektet att riva och bygga nya trafikramper och Blekholmstunneln, som är en del av det nord-sydliga trafikbandet, förlängs. Tunnelförlängningen kräver ett uppdaterat säkerhetskoncept i befintlig Blekholmstunnel med bland annat förbättrade utrymningsvägar, sprinkleranläggning, modern belysning och heltäckande brandskyddsplattor. De ramper som leder södergående trafik upp till Klarabergsviadukten samt mot Klara Mälarstrand rivs och ersätts inte eftersom de nyttjas i liten utsträckning.

I och med rivningarna möjliggörs överdäckningen som i sin tur skapar plats för den nya byggnaden. Projektet har tillsammans med trafikkontoret genomfört trafikutredningar och analyser för att kartlägga vilka konsekvenser de föreslagna förändringarna får och kan konstatera att påverkan på trafiken är acceptabel. En viss förbättring på framkomligheten på nord-sydaxeln norrgående har kunnat konstateras. Projektet har även en pågående dialog med trafikförvaltningen och utredningar visar att den trafik regionen har i området inte kommer att påverkas negativt av projektet.

Projektet innefattar även en gång- och cykelbro som kopplar ihop den Klarabergsviadukten med Klara Mälarstrand och Tegelbacken. Kopplingen kommer att öka tillgängligheten och orienterbarheten för gående och cyklister i city, avlasta Vasagatans cykelbanor och erbjuda en gen förbindelse mellan kollektivtrafik på vatten (pendelbåtar på Klara Mälarstrand) och de många arbetsplatserna i city. Analyser visar att gång- och cykelkopplingen kommer att nyttjas av ett stort antal gående och cyklister. Därför planeras även att rusta upp kajen med ny belysning och sittmöjligheter och att uppföra en bullerskärm mot Klarastrandsledens trafik. Ett mindre torg vid kajens möte med Stadshusbron och en längre träbrygga längs med kajen planeras också. På så sätt kan tryggheten och trivseln öka samtidigt som en bättre kontakt med vattnet uppnås.

Marken under den planerade överdäckningen är kraftigt förorenad av bland annat arsenik, PCB och kreosot. Sanering krävs av de förorenade massor som berörs av projektet.

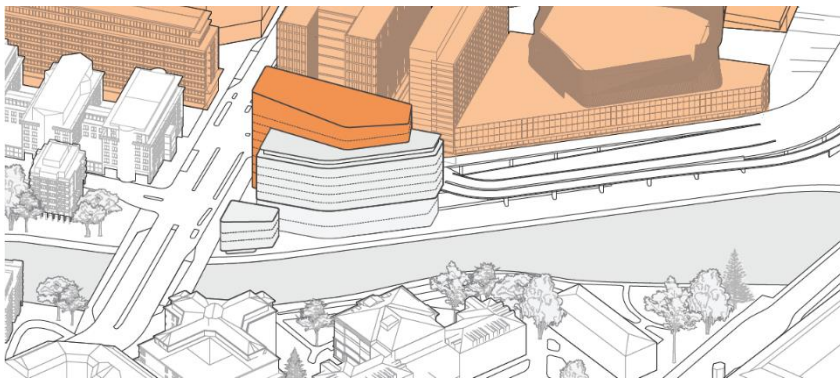


*Bild 3. Situationsplan. Planområdet är markerat med svart linje (Nivå landskap 2024).*





*Bild 4. Visionsbild som visar det mindre torget som föreslås vid Stadshusbron, i bakgrunden syns den förslagna gång- och cykelbron och det nya kontorshuset (Nivå landskap 2024).*



*Bild 5. De högre byggnadsdelarna förhåller sig till den storskaliga bebyggelsen vid Stockholm Waterfront medan de lägre delarna förhåller sig till Klara Sjö och den lägre bebyggelsen på Kungsholmen (Dorte Mandrup 2024).*



*Bild 6. Vy norrut från Stadshusbron mot den nya byggnaden och kajen vid Klara sjö, till höger syns Stockholm Waterfront (Dorte Mandrup 2024).*

Under samrådet har ett flertal remissinstanser, berörda fastighetsägare samt ett par boende yttrat sig. De synpunkter som framförts rör bland annat påverkan på stadsbilden och riksintresset för kulturmiljö, trafik och angöring samt hantering av markföreningar och påverkan på miljökvalitetsnormer för vatten.

Exploateringskontoret lämnade sitt remissvar i plansamrådet daterat 2025-01-10. Planförslaget är i huvudsak överensstämmande med inriktningsbeslut och planbeställning och de främsta synpunkterna från kontoret var att en god framdrift i detaljplanearbetet krävs för att undvika att projektet tappar viktig teknisk kompetens och att exploateringsgraden inte får minska.

Efter samrådet har stadsbyggnadskontoret tillsammans med projektet identifierat ett antal frågor som behöver utredas vidare. Volymen kommer att studeras och stadsbyggnadskontoret föreslår att volymen dras tillbaka något i nordväst men utvidgas mot norr, öster och söder i syfte att öka intäkterna i jämförelse med samrådsförslaget. Markföreningensfrågor kommer att utredas mer för att svara upp mot synpunkterna i samrådet, bland annat kommer fler markprover att tas i området. Se mer under rubriken Miljö/Hur uppfyller projektet stadens mål. En del synpunkter handlar om trafikföringen i området. Trafiklösningarna som ligger till grund för detaljplaneförslaget är grundligt utredda, flera alternativ har utretts och projektet anser att den lösning som är tekniskt genomförbar och ger så liten inverkan på omkringliggande fastigheter som möjligt har valts.

Kontoret gör bedömningen att detaljplanen går att genomföra utan att det får några konsekvenser på befintliga avtalsförhållanden i området. Samråd med omkringliggande verksamheter genomförs kontinuerligt i syfte att hitta en utformning som medför så liten påverkan som möjligt.

### **Ekonomiska konsekvenser för staden**

Kontoret redovisar här de ekonomiska förutsättningarna för projektet enligt nuvärdesmetoden och vilka budgetkonsekvenser projektet medför.

#### Lönsamhetskalkyl enligt nuvärdesmetoden

Lönsamhetskalkylen enligt nuvärdesmetoden tar hänsyn till kommande investeringar från och med beslutstillfället i löpande priser och beaktar de ekonomiska konsekvenserna för både investeringar, driftkostnader och intäkter.

Lönsamhetskalkylen enligt nuvärdesmetoden för projektet redovisar ett nettonuvärde om noll miljoner kronor motsvarande noll kronor/ekvivalent lägenhet. (Ekvivalent lägenhet motsvarar den sammanlagda tillkommande ytan (bruttoarean) för bostäder, kommersiella lokaler etc. dividerat med 100 (en lägenhet motsvarar 100 kvadratmeter bruttoarea).)

Marken kommer att säljas. Exploateringsgraden uppgår till 8,28.

De sammanlagda projektutgifterna i löpande prisnivå beräknas till cirka 1 201 miljoner kronor, varav 57 miljoner kronor är utgifter före år 2025, det vill säga

redan nedlagda utgifter. Projektutgifterna avser främst utredningar och systemhandlingsprojektering, men även framtagande av underlag till markanvisningstävling, parallella uppdrag och kalkyl. Av dessa utgör cirka 40 miljoner kronor projektutgifter som redovisas som driftkostnader.

Projektinkomsterna beräknas till cirka 25 miljoner kronor, varav huvuddelen utgörs av ersättning från ledningsägare. Projektet har inga inkomster som ska redovisas som driftintäkter.

Försäljningsinkomster som avser försäljning av mark beräknas till cirka 1 415 miljoner kronor och reavinsten beräknas uppgå till cirka 1 398 miljoner kronor.

Projektets nettoexploateringsutgift per ekvivalent lägenhet beräknas uppgå till cirka 6,6 miljoner kronor i fast prisnivå. Detta är i jämförelse med andra motsvarande projekt högre. (Nyckeltalet visar projektets nettoutgift per ekvivalent lägenhet inklusive redan nedlagda utgifter.) Projektets täckningsgrad inklusive nedlagda nettoutgifter beräknas uppgå till 100 procent.

Utgifterna avser främst ombyggnaden av trafikplatsen inklusive överdäckningen av Klarastrandsleden och Blekholmsgatan/ny tunneldel där nya konstruktioner står för en betydande del, men även en nödvändig uppgradering av säkerhetskonceptet i den befintliga Blekholmstunneln, projektering, ledningsflyttar, trafikprovisorier och marksanering. En betydande del av dessa åtgärder skulle kunna utföras av trafikinämnden men i och med att deras tidplan för dessa arbeten inte överensstämmer med detta projekts genomförande har kostnaderna samlats i denna projektekonomi.

I nedanstående tabell redovisas skillnader mellan tidigare inriktningsbeslut och förslag till reviderat inriktningsbeslut.

	<b>Inriktningsbeslut</b>	<b>Reviderat inriktningsbeslut</b>
Utredningsutgifter	67 mnkr	166,5 mnkr
Nettonuvärde*	125 mnkr	0 mnkr
Täckningsgrad	112 %	100 %
Projektutgifter	1 090 mnkr	1 201 mnkr
Projektinkomster	27 mnkr	25 mnkr
Försäljningsinkomster	1 385 mnkr	1 415 mnkr
Nettoexploateringsutgift per ekvivalent lägenhet	5 384 tkr	6 585 tkr

Tabell 2. Redovisning av skillnader mellan senaste inriktningsbeslut och förslag till reviderat inriktningsbeslut. \*Inklusive redan nedlagda kostnader.

<b>Större totalutgifter</b>	<b>Ökad utredningsbudget</b>
-----------------------------	------------------------------

Ökade kostnader för tunnelsäkerhetsåtgärder	Kostnader för detaljprojektering tas innan genomförandebeslut
Ökade kostnader för utredning av miljö och konstruktion	
Ökade kostnader för projektering	

*Tabell 3. Redovisar dels orsaken till behovet av en utökad utredningsbudget dels vilka poster som huvudsakligen står för avvikelser i projektets nuvärde mellan inriktningsbeslut 2021 och reviderat inriktningsbeslut.*

Förutom de ovan redovisade förändringarna i utgifter har tidplanen förskjutits med minst ett par år på grund av en lång utrednings- och detaljplaneprocess, vilket ger ökade utgifter i projektets totalbudget. Detaljplanearbetet har hittills pågått aktivt i cirka fem år. Försäljningsinkomsterna har dock ökat då minskningar i volymen vägs upp av det indexuppräknade markpriset.

Förslaget till reviderat inriktningsbeslut om 166,5 miljoner kronor speglar att projektet i detta projekt behöver komma längre i projekteringen i ett tidigare skede än vad som är brukligt. Det beror på att inslaget av en 3D-fastighet för vägtunneln kräver stor noggrannhet och att kontoret behöver säkerställa detaljplanens tekniska genomförbarhet. Detta säkerställs genom att tillsammans med byggaktören arbeta fram utredningar och systemhandling. I och med beslut i detta ärende planeras detaljprojekteringen påbörjas innan detaljplanen har vunnit laga kraft, vilket förväntas leda till att parterna är säkra på detaljplanens genomförbarhet samt att genomförandet kommer innehålla färre risker. Detta föranleder behovet av en utökad utredningsbudget.

All ekonomisk risk avseende byggherrens del av projekteringen står bolaget för. Staden har risk för förgävesprojektering.

### Budgetkonsekvenser

Projektbudget och försäljningsinkomster

Projektutgifter för projektet beräknas till cirka 1201 miljoner kronor och projektinkomsterna till cirka 25 miljoner kronor i löpande prisnivå. Utfallet över åren beräknas bli enligt nedanstående tabell:

<b>Budgetkonsekvenser</b>	<b>Ack</b>						
<b>Investering</b>	<b>t.o.m.</b>						
<b>Mnkr</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>Senare</b>	<b>Totalt</b>
Utgifter inkl. förvärv (-)	-57,0	-15,1	-27,6	-66,8	-179,1	-855,2	-1 200,7
Inkomster (exkl. försäljning)	0,0	0,0	0,0	0,0	5,8	18,8	24,6

<b>Nettoutgift (-) /- inkomst</b>	<b>-57,0</b>	<b>-15,1</b>	<b>-27,6</b>	<b>-66,8</b>	<b>-173,3</b>	<b>-836,4</b>	<b>-1 176,1</b>
Försäljningsinkomst	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 414,8	1 414,8

Tabell 4. Redovisar projektbudget och inkomster

Stadens utgifter/inkomster för exploateringen bedöms kunna finansieras via exploateringsnämndens investeringsbudget för år 2025. Behov av medel för åren därefter får beaktas i exploateringsnämndens kommande budgetarbete.

#### Driftbudget

Projektet bedöms påverka stadens och exploateringsnämndens resultat enligt nedanstående tabell:

<b>Budgetkonsekvenser</b>							
<b>Drift</b>							<b>Kom-</b>
<b>Mnkr</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>Senare</b>	<b>mentar</b>
<b>Resultatpåverkan ExplN</b>							
Löpande intäkter/kostnader	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	max 0	
Ej aktiverbara utgifter	-0,1	-0,1	-0,1	-6,1	-18,8	-32	totalt -39,9
Ej aktiverbara inkomster	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	totalt 0
Internränta	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	max -28,1	
Avskrivningar	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	max -28,7	år 2032
Reavinster/förluster	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 398,8	totalt 1 398,8
Icke offentliga bidrag upplösning	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	totalt 0
Offentliga bidrag upplösning	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	totalt 0
Offentliga bidrag internränta	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
<b>Summa resultatpåverkan nämnd</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,1</b>	<b>-6,1</b>	<b>-18,8</b>		



<b>Resultatpåverkan TRN+SDN</b>							
Driftskostnader TRN+SDN	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	mellan -4,1 och -5,4	
Underhållskostnader trafiknämnden	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	mellan 0 och -0,2	
<b>Summa resultatpåverkan TRN+SDN</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>		

Tabell 5. Redovisar påverkan på stadens och exploateringsnämndens resultat.

Projektutgifter som redovisas som driftkostnader uppgår till 40 miljoner kronor. Projektet har inga inkomster som ska redovisas som driftintäkter och inte heller några icke offentliga bidrag.

Internränta och avskrivningar (kapitalkostnaderna) för exploateringsnämnden beräknas uppgå till cirka 57 miljoner kronor det första året och minskar därefter något genom avskrivningar.

Reavinsten beräknas uppgå till 1 398 miljoner.

Projektet innebär för trafiknämndens verksamhet att gamla broanläggningar rivs och ersätts med nya, kajens ytskikt byts ut och Blekholmstunneln förlängs med cirka 80 meter. Tunneln får i sin helhet nytt säkerhetskoncept och brandskydd samt nya elinstallationer. Drift- och underhållskostnaderna kan eventuellt för vissa delar minska medan för andra öka. Sammantaget är bedömningen i dagsläget att drift- och underhållskostnaderna inom stadsdelsnämndens och främst trafiknämndens, ansvarsområden efter genomförandet kommer att öka med cirka 5,6 miljoner kronor per år.

#### Ekonomiska osäkerheter

Det är svårt att i detalj bedöma stadens samtliga utgifter i projektet innan projekteringen är genomförd. Det finns en rad faktorer som kan påverka kostnaderna såsom exempelvis armeringsbehov, dimensionering av pålar samt trafikanordningar och skedesplanering under genomförandet. Vidare innehåller projektområdet en komplex markföreningssituation och andra åtgärdsmetoder än de planerade kan behöva användas. Även intäktssidan, genom exploateringsgraden, är osäker innan planen är antagen (se Risker och osäkerheter). Att bygga en överdäckning i en komplex innerstadsmiljö innebär i sig att den ekonomiska risken är stor.

Tidplanen kan påverkas av överklagandeprocesser, vilka i nuläget inte har beaktats i projektets tidplan. Känslighetsanalys visar att ett års fördröjning av projektet ger en minskad täckningsgrad från 100 procent till 99 procent.

Tidigare känslighetsanalyser där exploateringsgrad, tidplan, utgifter och riskpåslag har varierats visar att exploateringsgraden har störst påverkan på nuvärdet. Om byggnadsvolymen blir mindre än 14 900 m<sup>2</sup> ljus BTA kommer ett negativt nuvärde att erhållas. Vid en total byggnadsvolym om 14 900 m<sup>2</sup> ljus BTA uppnås en budget i balans, under förutsättning att utgifterna hålls inom redovisad budget.

Projektbudgeten innehåller omfattande kostnader som skulle kunna bäras av trafiknämnden i samband med kommande nödvändig tunnelupprustning. Exempel på detta är installationer för tunnelsäkerhet i befintlig tunnel och förstärkning av befintligt påldäck. Inkomsterna skulle därmed kunna öka, men detta har inte utgjort en förutsättning och därmed har ingen sådan post tagits med i kalkylen.

Projektet har kunnat vidta vissa besparingsåtgärder, men de besparingarna har omfördelats till att öka riskpåslaget då kontoret anser att ett högre riskpåslag är motiverat i detta tekniskt komplicerade projekt.

Ett reviderat inriktningsbeslut behövs för att möjliggöra detaljprojektering innan detaljplanen har vunnit laga kraft samt att få acceptans för ett sämre nuvärde. Kontoret har drivit, och behöver fortsätta att driva utredningarna längre än vad som är brukligt, i detta skede, enligt de processer som finns inom kontoret. Detta arbete genomförs tillsammans med Bolaget. Anledningen till detta är att projektet är tekniskt mycket komplicerat och kräver en 3D-fastighetsbildning. För att säkerställa fastighetens 3D-avgränsningar för vägtunneln samt genomförande av detaljplanen behöver konstruktioner och grundläggning projekteras i detalj.

Utredningar och systemhandling är slutförda och nästa steg är detaljprojektering. En tidigareläggning av detaljprojekteringen avviker från ordinarie processer där detaljprojektering sker först efter att genomförandebeslut har fattats, men innebär att projektets genomförande kan påbörjas så snart detaljplanen börjar gälla och genomförandebeslut tagits, vilket innebär att tidplanen förkortas med ca 16–19 månader. Att försäljningen av mark sker tidigare är fördelaktigt för staden. Det genomförandebeslut som planeras till exploateringsnämnden i kvartal 1 2027 kommer med detta tillvägagångssätt att utgöra ett säkrare beslutsunderlag med en bättre kostnadsuppskattning. Dock finns en risk för förgävesprojektering om detaljplanen inte vinner laga kraft.

#### Slutsats – ekonomi

Projektets totala ekonomi ger inget överskott. Detta beror på att projektet bär en del kostnader som skulle kunna hänföras till trafiknämndens ansvarsområden. Projektet bär en omfattande upprustning av befintlig Blekholmstunnel. Även kajen planeras rustas till en högre standard med bland annat en bullerskyddande vägg, sittmöjligheter, växtlighet, en träbrygga och en gång- och cykelbro anläggs för att minska de avskärmande effekterna av nivåskillnaderna i city.

Projektet är komplicerat ur många aspekter och osäkerheterna fortfarande stora. Bedömningen är att osäkerheterna är större än genomsnittet för exploatering inom

staden, och därmed har ett högre riskpåslag än normalt för detta skede behållits i redovisad kalkyl.

Ett genomförande av projektet kan under många år framöver förväntas bidra positivt till stadens totala ekonomi genom ökade tomträttsavgälder. En stor andel av dagens avgäldsintäkter, drygt 600 miljoner kronor per år, kommer från kommersiella tomträtter i Stockholm CBD (Central Business District). Vid avgäldsreglering, som normalt sker vart tionde år, ska tomträttsavgäld bestämmas med utgångspunkt från markvärde och avgäldsränta.

Ett problem vid avgäldsreglering i CBD är att det inom det området saknas relevanta genomförda köp av obebyggd mark som kan användas som underlag för att bestämma aktuellt markvärde. Därtill godtas sedan drygt tio år tillbaka vid domstolsprövning normalt inte att markvärde bestäms med ledning av så kallad hypotetisk avkastningskalkyl. Markvärdebedömningarna i CBD i samband med avgäldsreglering baseras därför för närvarande vid frivilliga överenskommelser och domstolsprövningar i huvudsak på jämförelsematerial från övriga innerstaden, vilket till den del det består av genomförda köp i hög utsträckning är ålderstiget.

Dessa omständigheter medför att staden idag vid avgäldsbestämning inte kan få gehör för de verkliga markvärdena i Stockholm CBD. Detta belyses av att vid de senaste domstolsprövningarna avseende kommersiella tomträttsavgälder i detta område, angående fastigheterna Lammet 9 med regleringstidpunkt 2022-06-01 och Beridarebanan 13 med regleringstidpunkt 2022-07-01, bestämdes markvärden om 52 000 respektive 51 000 kronor per m<sup>2</sup> BTA medan det högsta anbudspriset för Klara City View på 82 000 kronor per m<sup>2</sup> BTA i prisläge 2021-03-01 efter tidsjustering till dessa regleringstidpunkter motsvarar drygt 89 000 kronor per m<sup>2</sup> BTA. (Mark- och miljödomstolens domar 2023-10-03 respektive 2024-03-04 (mål nr F 3736-21 respektive F4534-21). Angiven nivå för Lammet 9 är före avdrag på grund av q-märkning i detaljplan. Domen angående Beridarebanan 13 har inte vunnit laga kraft. Tidsjustering med ledning av MSCI:s index avseende värdeutveckling för bebyggda kontorsfastigheter i Stockholm CBD.)

Kontoret har i tidigt skede av detta projekt valt att utforma genomförandet så att det markvärde som erhålls speglar de verkliga markvärdena i Stockholm CBD och kontoret får ett värde som godtas i domstolsprövningar. Detta innebär att kontoret har valt att arbeta med enbart en byggaktör, själva genomföra de omfattande ombyggnationerna av trafiksystemet på platsen och begära in anbud enbart på användningen kontor.

Kontoret bedömer att markanvisningsavtalet avseende Klara City View som träffades efter anbudstävlingen i någon mån påverkat domstolsnivåerna uppåt, men för att ett jämförelseobjekt ska ges full vikt krävs enligt domstolspraxis att priset grundas på ett bindande köpeavtal. Kontoret bedömer att om markanvisningsavtalet för Klara City View fullföljs med ett sådant bindande avtal är, allt annat lika, en påtaglig och under längre tid varaktig höjning av avgäldsnivåerna i CBD möjlig. Skulle däremot markanvisningsavtalet inte fullföljas kommer detta sannolikt inte att uppnås. Det är

då troligt att även den begränsade effekt som markanvisningen redan haft på avgäldsnivåerna uteblir.

### **Hur projektet uppfyller stadens mål**

Exploateringskontoret har bedömt projektet utifrån stadens vision, mål i stadens budget, översiktsplanen och övriga styrdokument. Projektet bidrar till stadens mål i huvudsak i enlighet med vad som redovisades i inriktningsbeslutet.

#### Hållbara och attraktiva stadsmiljöer

och delmålen:

- En sammanhängande stad
- God offentlig miljö
- En klimatsmart och tålig stad
- En växande stad

Klara City View kommer att innebära en bebyggelse med innehåll och arbetsplatser i bästa kommunikationsläge med ett brett utbud av kollektivtrafik av olika slag, detta bidrar till att möjliggöra för fler att röra sig på ett hållbart sätt till och från arbetet.

I projektet planeras för en gång- och cykelbro som skapar en koppling mellan city och Klara och Norr Mälarstrand. Genom fastighetens läge vid Klara Sjö finns i omgivningen såväl attraktiva vattenmiljöer som grönytor vid Blekholmsterrassen som ger möjlighet till rekreation. Byggnadernas läge och dess publika bottenvåningar bidrar till en mer trygg och attraktiv stadsmiljö.

Det faktum att överdäckningen av Klarastrandsleden utökas mot Klara Mälarstrand innebär att miljön i området blir mindre utsatt för höga bullervärden och höga halter av partiklar. Bullernivåerna påverkas positivt både på Klarasidan och Kungsholmssidan av Klara Sjö. Projektet bidrar även att binda samman en del av den trafikmiljö som skär av city från vattenkontakten vid Klara Mälarstrand och stärka kopplingarna mellan dessa målpunkter.

Den upprustade kajen, gång- och cykelbron och det nya torget kommer även att bli en viktig tillgång för de cirka 10 000 personer som väntas arbeta i området när projekt Centralstaden är genomfört. Den nya husvolymen ansluter mot kajen med lokaler som kan innehålla verksamheter såsom restauranger och liknande vilket kan bidra positivt till en tryggare och trevligare kajmiljö.

#### Miljö

Påverkan på riksintresset och fornlämning

Projektet ligger inom Riksintresset Stockholms innerstad och dess påverkan på detta har bedömts i en kulturmiljöutredning, vilken har använts för att anpassa projektet. I samrådet lämnade Länsstyrelsen synpunkter som kommer behöva beaktas i det fortsatta detaljplanearbetet.

Projektet kommer att behöva lämna in en ansökan till Länsstyrelsen om att göra ingrepp i fornlämningsområde Stockholm 103:1.

#### Föroreningar

Kontoret har redan från start gjort bedömningen att föroreningsbilden är komplex. Sedan tidigare kan konstateras att det inom området finns höga halter av kväveoxid samt partiklar. Arkivsökningar samt provtagningar på plats är genomförda och dessa visar att föroreningar finns i mark och sediment.

För att ge en mer komplett bild av situationen ska kompletterande geotekniska, hydrogeologiska och miljötekniska undersökningar av jord och grundvatten i och kring planområdet göras och åtgärder planeras därefter.

#### Miljökvalitetsnormer för vatten

Länsstyrelsen och miljöförvaltningen har påtalat att det finns ett behov av ytterligare utredningar för att säkerställa att inte miljökvalitetsnormerna för vatten i de berörda recipienterna påverkas på ett sätt som inte kan accepteras. Kontoret instämmer i att det finns behov av ytterligare utredningar avseende markförorenings- och grundvattensituationen i området.

#### Skyfall

Åtgärder behöver vidtas för att säkerställa att skyfallssituationen i området blir acceptabel när planförslaget genomförs. Marken i och kring planområdet är förorenad och åtgärder behöver vidtas för att undvika att miljökvalitetsnormer för Mälarens vatten påverkas negativt.

#### Rekreativa värden

Ingen förändring har skett sedan inriktningsbeslutet. Platsen har en utmärkt tillgång till kollektivtrafik och projektet avses förbättra både regionala och lokala gång- och cykelförbindelser. Kontoret har studerat hur rekreativa värden, spridningssamband och gröna kopplingar på platsen kan stärkas i och med detta projekt.

#### Energihushållning

Ingen förändring har skett sedan inriktningsbeslutet. Bolaget har förbundit sig att vid projektering och byggande inom fastigheten uppfylla krav samt eftersträva målet för ”hållbar energianvändning vid nyproduktion på stadens mark” med högst 55 kilowattimmar per m<sup>2</sup> och år enligt Stockholms stads miljöprogram 2020–2023.

En tomställd yta under Klarabergsviadukten kommer att ingå i den fastighet som staden säljer till Bolaget och den kommer att innehålla an elnätstation till den blivande bebyggelsen. Det blir en kundnätstation som Bolaget kommer att äga.

#### Tillgänglighet

Ingen förändring har skett sedan inriktningsbeslutet.

All planering av den yttre miljön ska ske med särskild hänsyn till behoven hos äldre och personer med funktionsvariation. Exploateringen ska genomföras inom ramen för Stockholm en stad för alla - Riktlinjer för att skapa en tillgänglig och användbar utemiljö.

Platsen saknar idag kopplingar mellan Klarabergsviadukten och kajen. Inom ramen för projektet föreslås att tillföra en tillgänglig gång- och cykelbro mellan de två nivåerna, vilket kommer att innebära en stor förbättring för både gående och cyklister. Såväl kajen som kopplingarna mellan city och Klara Mälarstrand tillgängliggörs.

De nya kontoren samt eventuella butiker och restauranger mot Klarabergsviadukten kommer att ha tillgängliga entréer för personer med nedsatt rörelseförmåga.

Nämndens råd för funktionshinderfrågor har i detta skede inte yttrat sig om projektet.

#### Påverkan på barn

Ingen förändring har skett sedan inriktningsbeslutet. Området saknar idag gångförbindelser med omgivande stad, det är en yta enbart för biltrafik. Projektet innebär att det skapas en bilfri gång- och cykelbro mellan gatuplan och kajplan samt en kaj med verksamheter utmed Klara Sjö. Även om åtgärderna inte är specifikt tillägnade barn så får de indirekt positiv påverkan för barn i sällskap med vuxna eftersom de bidrar till ökad trygghet, tillgänglighet, rörelse och färre bullerutsatta miljöer.

#### Jämställdhet

Ingen förändring har skett sedan inriktningsbeslutet.

En enklare form av jämställdhetsbedömning har genomförts inom ramen för projektet på grund av det mycket begränsade fysiska projektområdet.

Jämställdhetsbedömningen kommer att ligga till grund för det fortsatta arbetet och fokus i projektet kommer att vara att skapa trygga och inkluderande miljöer, platser och kopplingar.

#### Konstnärlig utsmyckning

I exploateringsprojekten ska en procent av stadens produktionskostnad avsättas till offentlig konstnärlig gestaltning i samråd med Stockholm Konst. I detta projekt redovisas medel och konstnärlig gestaltning i genomförandebeslutet.

#### **Genomförandefrågor**

##### Tidplan och kommande beslut

Kontoret har tagit fram en översiktlig tidplan. Beräknad byggstart av stadens arbeten är i kvartal 1 2028. Detta möjliggör att Bolaget har sin byggstart 2030 och första inflyttning 2031.

Nästa beslutstillfälle infaller då exploateringsnämnden fattar beslut om genomförande och överenskommelse om exploatering tecknas. Detta beräknas ske kvartal 2 2027.

## Risker och osäkerheter

Kontoret har i tidigt skede inlett ett riskhanteringsarbete och detta har följt projektets framdrift. Många risker har identifierats, hanterats och avskrivits. Följande risker och osäkerheter som har identifierats bedöms vara de som mest påverkar projektekonomi och de kommer behöva analyseras vidare i kommande detaljprojekteringsskede.

### Påverkan på tidplan

- Tidplanen är grovt uppskattad i nuläget. Det är relativt stor risk att tidplanen förskjuts.
  - En omstrukturering och utökning av volymen skall studeras innan detaljplanen ställs ut för granskning, detta kan leda till att tidplanen förskjuts.
  - Risk för överklagande av detaljplanen. Synpunkter från grannarna har inkommit i samrådet.
  - De komplicerade grundläggningsarbetena där stor hänsyn behöver tas till trafik på Klarastrandsleden innebär att genomförandeskedet kan komma att bli längre än nu beräknat. Kontoret arbetar med att utreda förenklingar i konstruktionen som kan leda till ett mindre komplicerat genomförande och därmed en mindre risk för förseningar.
  - Kontoret kommer att ansöka om vattendom och denna process kan i sig överklagas. Kontoret arbetar för att den processen ska kunna sammanfalla med ett eventuellt överklagande av detaljplanen.

### Osäkra mark- och grundförhållanden

- Markmiljöundersökningar är gjorda på platsen och visar på höga halter av framförallt PCB. Sanering av marken kommer att krävas, men hur reningsprocessen kommer att se ut är inte beslutat. Att marken är delvis utfylld, delvis består av nya och gamla kajkonstruktioner innebär vidare svårigheter att förutsäga grundförhållandena. Kontoret avser att under 2025 utföra kompletterande markundersökningar för att precisera åtgärdsförslagen mer.

### Konstruktionsförhållanden

- Staden ska bygga en överdäckning av Klarastrandsleden som både ska ha funktionen av tunneltak och som grund för bebyggelsen. Detta innebär att samordning krävs under hela processen, vilket kan vara en utmaning då parterna är i olika projekteringsfaser. Risk finns att överdäckningen inte blir optimal för bebyggelsen. Kontoret och bolaget arbetar dock kontinuerligt med projekteringssamordning för att minska denna risk.

### Trafikfrågor

- Projektet innebär att ramper och broar vid Klarastrandsleden intill Klarabergsviadukten ska rivas och byggas nya. Detta kommer att ske i ett flertal olika skeden som har som förutsättning att leden alltid ska vara öppen för trafik i bägge riktningarna. Klarastrandsleden har cirka 40 000 fordon per dygn och är av riksintresse på grund av dess regionala trafikfunktion. Att bedriva ett omfattande byggarbete intill leden med rullande trafik är en risk.

#### Intäktsrisker

- Samrådsförslaget innehåller en byggnad som omfattar knappt 15 000 m<sup>2</sup> BTA varav ca 13 300 m<sup>2</sup> kan beräknas vara ljus BTA och som staden tar betalt för. Sedan samrådet har dock stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret kommit fram till att tillsammans med byggaktören arbeta för att öka storleken på byggnaden till en total volym om 14 900 m<sup>2</sup> ljus BTA. Innan detta studerats arkitektoniskt och konstruktivt är det dock svårt att garantera volymen. En risk finns att de intäktsbringande ytorna inte blir så stora som förutsätts i bifogad kalkyl.

#### Kommunikation

Kontoret har diskuterat projektet med stadsbyggnadskontoret, stadsdelsförvaltningen, trafikkontoret, miljöförvaltningen, ledningsdragande verk, Trafikverket, trafikförvaltningen, Transportstyrelsen och Länsstyrelsen. Hittills har alla ställt sig positiva till projektet och dess ambition att stärka kopplingar och öka tryggheten och trivseln i närområdet. De synpunkter som inkommit hanteras fram till granskning av detaljplanen.

Trafiknämndens verksamhet och budget kommer att påverkas av projektet. Projektet innebär rivning av befintliga konstruktioner där trafiknämnden idag har drift och underhåll samt uppförande av nya konstruktioner som ska övertas av trafiknämnden för skötsel. Detta handlar främst om brokonstruktioner, vägtunnel, tekniska installationer, kaj- samt vägytor. Se mer ovan under rubriken Driftbudget. Trafikkontoret deltar aktivt och löpande i projektet.

När detta ärende skickas till exploateringsnämnden skickas det också ut till ledamöterna i norra innerstadens stadsdelsnämnd.

Då projektet bedöms medföra en utgift över 50 miljoner kronor har avstämning skett med stadsledningskontoret.

#### Kontorets sammanfattande bedömning

Kontorets bedömning är att projektet uppfyller flera av stadens övergripande mål i översiktsplanen, stadens budget och andra övergripande styrdokument såsom att skapa hållbara och attraktiva stadsmiljöer, ge förutsättningar för ett gott näringslivsklimat, bidra till fler hållbara arbetsplatser och öka tryggheten och trivseln i närområdet. Projektet innebär en unik möjlighet att överbrygga 1960-talets trafiklandskap och stärka kopplingen mellan city och de attraktiva vattennära



miljöerna vid Klara Mälarstrand och minska andelen platser i city som är utsatta för höga bullernivåer och höga halter av partiklar. Det innebär även en unik chans att skapa en attraktiv, trygg och mer tillgänglig kajmiljö i ett mycket centralt läge i staden. Denna kajmiljö kommer även att vara en stor tillgång när det intilliggande projektet Centralstaden är genomfört.

Projektet visar i dagsläget på ett negativt nuvärde, men väntas långsiktigt bidra till att förbättra stadens finanser genom ökade tomträttsavgälder för kommersiella fastigheter i city. Inom projektet kommer arbeten att utföras som tillhör trafiknämndens ansvarsområde. För att förenkla och effektivisera genomförandet har åtgärderna lagts inom projektets och exploateringsnämndens budget.

Den föreslagna tidigareläggningen av detaljprojekteringen innebär tidsbesparing vilket i sin tur leder till bättre projektekonomi men det leder även till ett bättre underlag till genomförandebeslutet samt en detaljplan med ökad genomförbarhet. Kontoret föreslår att beslut fattas om att fortsätta bedriva utredningar och detaljprojektering upp till 166,5 miljoner kronor.

### Remissammanställning

Ärendet har initierats av exploateringsnämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

### Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 13 oktober 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret ser positivt på projektet Klara City View som utvecklar platsen mellan Stockholm Waterfront och Klara Sjö med nya värden i form av kontor, publika bottenvåningar, gång- och cykelkoppling samt en upprustad kajmiljö. Genom projektet kan en otrygg och bullerutsatt miljö göras mer trygg och trivsamt för stadens invånare och besökare. Projektet bidrar också till en starkare koppling mellan stadens centrala delar och Kungsholmen.

Projektet väntas också ha positiv påverkan på stadens framtida tomträttsintäkter för kommersiella fastigheter i city, som idag uppgår till cirka 600 mnkr per år. I ärendet konstateras att staden i dagsläget vid fastställandet av tomträttsavgälder i city inte får gehör för de verkliga markvärdena eftersom att det saknas aktuella jämförelsevärden. Därtill godtas normalt inte längre vid domstolsprövning att markvärde bestäms med ledning av så kallad hypotetisk avkastningskalkyl. Anbudspriset för Klara City View påvisar ett betydligt högre markvärde än de jämförelsevärden som används i dagsläget.

Stadsledningskontoret konstaterar att projektet är mycket komplicerat och att osäkerheterna är större än genomsnittet för exploatering inom staden. Stadsledningskontoret konstaterar vidare att exploateringen beräknas ha en

projektbudget i balans. Den redovisade kalkylen bygger dock på en större byggrätt än vad som redovisades i plansamrådet. Det är därför av största vikt att projektets genomförbarhet säkerställs i det fortsatta planarbetet genom att exploateringsnämnden tillsammans med stadsbyggnadsnämnden arbetar för att öka den planerade byggrätten.

Stadsledningskontoret förutsätter vidare att projektplaneringen sker i nära samverkan med trafikinämnden. Befintliga konstruktioner kommer att rivas och nya brokonstruktioner, vägtunnel, tekniska installationer, kaj- och vägytor ska efter färdigställande övertas av trafikinämnden för drift och underhåll. Förlängningen av Blekholmstunneln innebär ökade säkerhetskrav på befintlig tunnel. Därför ingår förbättrade utrymningsvägar, sprinkleranläggning, modern belysning och heltäckande brandskyddsplattor i genomförandet av projektet. För att säkerställa att dessa installationer inte ska behöva rivas vid framtida upprustning av Blekholmstunneln och därmed vara förgäves uppmanas exploateringsnämnden och trafikinämnden att inför genomförandebeslutet ta fram en samordnad plan för genomförandet av upprustning av befintlig Blekholmstunnel och genomförande av Klara City View. Den gemensamma planeringen ska ha ett stadsövergripande ekonomiskt perspektiv.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige godkänner inriktningen för projekt Klara City View och att exploateringsnämnden medges rätt att fortsätta planering och projektering för exploatering i Norrmalm för projekt Klara City View (Norrmalm 4:41) till en projektutgift upp till 166,5 mnkr, som underlag för kommande genomförandebeslut. Utgifterna för år 2026 ska rymmas inom nämndens investeringsbudget. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2027.

## Reservationer m.m.

### Exploateringsnämnden

#### Reservation av Dennis Wedin m.fl. (M)

Vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) föreslår att exploateringsnämnden beslutar att delvis godkänna kontorets förslag samt att därutöver anföra följande:

En ny byggnad är planerad vid Klara sjö kallad Klara City View. Det är välkommet för området, och det är bra att området kring Klara sjö rustas upp. Vid stadsbyggnadsnämndens ställningstagande efter samråd, och inför granskning av detaljplanen, gjorde vi ett antal medskick som vi finner för fog att skicka med igen. Det handlar inte minst om medskick kring trafiksituationen att ta hänsyn till i den fortsatta processen. Dessa är av ytterligare vikt i och med de omfattande trafikarbeten som redan pågår i närområdet och som exempelvis innebär flaskhalsar utanför Sheraton. De föreslagna förändringarna av körvägarna i området innebär att ett flertal avfarter tas bort, bland annat kommer Norra Klarabergskopplet och avfarten från Blekholmstunneln mot Tegelbacken att utgå. Inte minst södergående biltrafik kommer då omdirigeras och hänvisas till avfarten vid Kungsbron. Det kommer innebära allt mer biltrafik i inte minst bostadskvarteren på Kungsholmen. Det framgår tydligt att effekten bedöms vara en viss omflyttning av trafik till andra länkar i City. Försämrade framkomlighet och mer trafik i bostadskvarteren innebär försämrade luftkvalitet och mer buller för fler stockholmare.

Omdirigeringen vid Klara sjö är heller inte den enda försämringen av framkomlighet som föreslagits det senaste året. Förbudet mot alla bilar som inte är utsläppsfria att köra i Klaratunneln om miljözonen klass 3 i City skulle införas är kanske det tydligaste exemplet. Dessutom försvåras omdirigeringen ytterligare av åtgärderna på Tegelbacken.

#### Särskilt uttalande av Patrick Amofah (C)

Centerpartiet ser positivt på projektet och välkomnar att det reviderade inriktningsbeslutet äntligen kan föra det vidare. Planområdet har ett synnerligen centralt läge med stor potential att bidra till en mer levande och sammanhängande stad. Den i nuläget trafikdominerade platsen ges nya värden i form av kontor, publika bottenvåningar, gång- och cykelkoppling samt en upprustad kajmiljö – något vi anser är ett viktigt steg i rätt riktning.

Samtidigt menar vi att förslaget inte fullt ut tillvaratar platsens möjligheter. Den nya byggnaden hade med fördel kunnat ges en högre skala – minst i linje med Waterfronts hotell- och kontorsvolym, utan att stadsbilden eller siktlinjerna mot Stadshuset påverkats negativt. Då täckningsgraden försämrats sedan det första inriktningsbeslutet i nämnden hade högre volymer kunnat bidra till en bättre

projektekonomi, samtidigt som man möjliggjort för fler arbetsplatser i ett mycket kollektivtrafikhärla läge.

Vi saknar också ett helhetsgrepp kring den omgivande trafikmiljön. Så länge Klarastrandsledens ramper och trafikspagettin i anslutning till Centralbron inte åtgärdas riskerar kajen att förbli bullerstörd och ogästvänlig. Det motverkar ambitionerna att skapa en attraktiv mötesplats vid vattnet.