

Utlåtande Rotel I (Dnr KS 2021/1258)

Markanvisning för kontor inom fastigheten Norrmalm 4:41 på Norrmalm till Stenhöga Utveckling 3 AB

Inriktningsbeslut

Framställan från exploateringsnämnden

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Inriktningen för exploatering inom fastigheten Norrmalm 4:41 godkänns.
2. Exploateringsnämnden medges rätt att fortsätta planera förutsättningarna för exploatering inom fastigheten Norrmalm 4:41 till en investeringsutgift upp till 67 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut.
3. Utgifterna för år 2022 ska rymmas inom nämndens investeringsbudget. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2023.

Föredragande borgarrådet Anna König Jerlmyr anför följande.

Ärendet

Exploateringsnämnden har länge planerat för utveckling av marken mellan Stockholm Waterfront och Klara Sjö. Den aktuella platsen är idag en trafikplats som rymmer Klarastrandsleden, en lokalgata, ett antal trafikramper samt en kajpromenad. Området domineras av trafik och betong och närmiljön är otrygg och bullerutsatt.

”Vision för City” antogs av kommunfullmäktige 2012. City ska enligt visionen innehålla arbetsplatser, bostäder och service i anslutning till både city

och kollektivtrafikens hjärta. Aktuell del av fastigheten Norrmalm 4:41 är belägen vid Klarabergsviadukten i anslutning till konferensanläggningen Stockholm Waterfront, och utbyggnad av tomten har varit aktuell sedan Stockholm Waterfront byggdes.

Exploateringsnämnden bedömer att cirka 15 000 kvm BTA kommersiella lokaler, i huvudsak kontor, kan uppföras på platsen. Under planprocessen ska ett mindre inslag av bostäder prövas. Nämnden planerar för att riva trafikramper, bygga nya broar samt förlänga Blekholmstunneln så att en byggbar överdäckning skapas. De sammanlagda investeringsutgifterna beräknas till cirka 1 090 mnkr i löpande prisnivå och investeringsinkomsterna beräknas till cirka 27 mnkr.

Exploateringsnämnden har under våren 2021 genomfört en anbudstävling på pris. Stenhöga Utveckling 3 AB, helägt av Humlegården Fastigheter AB, lämnade det högsta anbudet. Bolaget ska efter fastighetsbildning förvärva marken för 82 000 kr per kvm ljus BTA. Försäljningsinkomsterna beräknas till 1 385 mnkr i löpande prisnivå. Lönsamhetskalkylen enligt nuvärdesmetoden redovisar ett positivt nettonuvärde om 123 mnkr för projektet.

Exploateringsnämndens bedömning är att projektet uppfyller flera av stadens övergripande mål i budget och andra styrdokument såsom att skapa hållbara och attraktiva stadsmiljöer, ett gott näringslivsklimat, bidra till fler arbetsplatser och ökad trygghet. I enlighet med översiktsplanen skapas ett bättre samband mellan stadsdelarna city och Kungsholmen.

Klara City View kommer att ge ett tillskott på cirka 15 000 kvm kommersiella ytor för kontor. Samtliga byggnaders bottenvåningar ska fyllas med publika verksamheter som till exempel restauranger, caféer och butiker. Cirka 1 000 arbetsplatser skapas i citys bästa kollektivtrafikläge. Genom detta projekt kan en otrygg miljö göras mer trygg för stadens invånare och besökare. Projektet skapar bättre kopplingar mellan Klarabergsviadukten och kajplanet vid Klara Sjö, vilket ger möjligheter för fler människor att röra sig utmed kajen.

Projektet är mycket komplicerat och osäkerheterna är större än genomsnittet för exploatering inom staden. Försäljningsinkomsterna är goda och exploateringen beräknas bli lönsam, trots att kalkylerade exploateringsutgifter och riskpåslag är högre än normalt i förhållande till projektets omfattning. Projektets exploateringsgrad kommer att ha stor påverkan på nuvärdet.

Nya brokonstruktioner, vägtunnel, tekniska installationer, kaj- och vägytor ska efter färdigställande övertas av trafiknämnden för drift och underhåll.

Beredning

Ärendet har initierats av exploateringskontoret och remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret bedömer att projektet uppfyller flera av stadens övergripande mål i budget och andra styrdokument, såsom att skapa hållbara och attraktiva stadsmiljöer, ett gott näringslivsklimat, bidra till fler arbetsplatser och ökad trygghet. Projektet är mycket komplicerat, men försäljningsinkomsterna är goda och exploateringen beräknas bli lönsam trots att kalkylerade exploateringsutgifter per ekvivalent lägenhet och storlek på riskpåslag är betydligt högre än normalt för exploateringsnämndens projekt.

Mina synpunkter

I ”Vision för City” som antogs av kommunfullmäktige 2012 betonas vikten av att göra City till en än mer attraktiv och funktionell del av staden City ska enligt visionen innehålla arbetsplatser, bostäder, kultur och service. Syftet med utvecklingen av den specifika platsen är att möjliggöra för tillkommande kontorsarbetsplatser, bostäder, centrum användning och handel i en mycket central del av Stockholms innerstad. Andra syften handlar därtill om att öka vistelsevärden, tillgänglighet och trygghet utmed Klarabergsgatan och Klarabergsviadukten samt vid strandpromenaden längs med Klarastrand.

Utvecklingen ligger också väl i linje med stadens översiktsplan där den centrala stadens attraktionskraft ska användas specifikt för Cityområdet genom att stärka sambanden mellan stadsdelarna och möjliggöra för värdeskapande kompletteringar.

Mot bakgrund av områdets läge kommer krav ställas på att en byggnad av mycket hög arkitektonisk kvalitet uppförs på platsen, vilket kommer utredas vidare inom stadsbyggnadsnämndens ansvarsområde.

Projektet ger ett tillskott på omkring 15 000 kvadratmeter kommersiella ytor för kontor. Samtliga byggnaders bottenvåningar ska fyllas med publika verksamheter som till exempel restauranger, caféer och butiker. Sammantaget innebär det nya 1 000 arbetsplatser i citys bästa kollektivtrafikläge.

Jag konstaterar att projektet är ovanligt komplicerat och att osäkerheterna därför är större än genomsnittet för exploatering inom staden. Samtidigt är försäljningsinkomsterna goda och exploateringen beräknas bli en lönsam affär för staden.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Lönsamhetskalkyl och exploateringsnyckeltal

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet Torun Boucher (V) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Återremittera ärendet
2. Uppmana exploateringsnämnden att återkomma med ett nytt förslag enligt vad som anføres nedan

Vänsterpartiet är positivt till en utveckling av området som syftar till att minska trafikens påverkan till förmån för bättre gång- och cykelstråk samt en trevligare och mer levande vistelsemiljö. Planeringen bör generellt inriktas mot att minska privatbilismen i Stockholm samt ökad och mera tillgänglig kollektiv- och godstrafik. Området utgörs idag av trafikleder, i direkt anslutning till Stockholm Water Front invid Klarabergskanalen och med Stadshuset i fonden. Exploateringen förutsätter överdäckning och omfattande trafikarbeten i ett ytterst komplicerat läge. Området är dessutom mycket visuellt exponerat vilket enligt stadsbyggnadskontoret ställer krav på en bebyggelse ”av mycket hög arkitektonisk kvalitet” (Start-PM, Stadsbyggnadskontoret Ddnr 2017-02604).

Exploateringsnämnden har i redovisningen av ärendet sänkt kraven och talar om ”hög arkitektonisk kvalitet”. Det anges att markanvisningen har genomförts genom en anbudstävling där fastigheten sålts till högstbjudande och där övriga kriterier är underordnade. Detta förfarande strider mot andan i det av riksdagen antagna policydokumentet ”Gestaltad livsmiljö” (Prop. 2017/18: 110) som anger att ”hållbarhet och kvalitet inte får underställas kortsiktiga ekonomiska överväganden”. Vidare anges att ärendet medför höga ekonomiska risker, har en mycket osäker tidplan (med risk för överklaganden m.m.) samt att det finns risk för förgävesplanering. Det framgår även att exploateringsgraden av fastigheten har störst påverkan på ekonomin, och ett mindre inslag av bostäder (vilket ska prövas i processen) kommer påverka projektekonomi negativt. Projektekonomi pekar således på en hög, marknadsdriven exploatering av området med företrädesvis kommersiella lokaler och arbetsplatser i ett skede där framtidens behov av dessa är ytterst oklara.

Vi är mot bakgrund av ovanstående mycket kritiska mot förslaget att villkora föreslagna insatser för att minska trafiken och göra miljön mer levande med en kommersiell exploatering av ett ur miljö- och stadsbyggnadsperspektiv mycket känsligt område. En satsning från stadens sida i området måste istället ingå i en planering av området i stort, Tegelbacken inräknat, som en del i en större trafikplan.

Istället för att utveckla och sälja av delarna styckevis – processen kring spårområdet norrut har ju redan påbörjats – bör staden ta fram realistiska underlag och utreda möjligheterna till bebyggelse genom att anordna en allmän arkitektävling. Vidare menar vi att området bör reserveras till en offentlig byggnad.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Inriktningen för exploatering inom fastigheten Normalm 4:41 godkänns.
2. Exploateringsnämnden medges rätt att fortsätta planera förutsättningarna för exploatering inom fastigheten Normalm 4:41 till en investeringsutgift upp till 67 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut.
3. Utgifterna för år 2022 ska rymmas inom nämndens investeringsbudget. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2023.

Stockholm den 1 december 2021

På kommunstyrelsens vägnar:
ANNA KÖNIG JERLMYR

Hans Altsjö

Reservation anfördes av Rashid Mohammed och Torun Boucher (båda V) med hänvisning till Vänsterpartiets reservation i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande gjordes av Lisa Palm (Fi) med hänvisning till Vänsterpartiets reservation i borgarrådsberedningen.

Remissammanställning

Ärendet

Exploateringsnämnden har länge planerat för utveckling av marken mellan Stockholm Waterfront och Klara Sjö. Den aktuella platsen är idag en trafikplats som rymmer Klarastrandsleden, en lokalgata, ett antal trafikramper samt en kajpromenad. Området domineras av trafik och betong och närmiljön är otrygg och bullerutsatt.

”Vision för City” antogs av kommunfullmäktige 2012. City ska enligt visionen innehålla arbetsplatser, bostäder och service i anslutning till både city och kollektivtrafikens hjärta. Aktuell del av fastigheten Norrmalm 4:41 är belägen vid Klarabergsviadukten i mötet mellan city och Kungsholmen. Fastigheten ligger i anslutning till konferensanläggningen Stockholm Waterfront, och utbyggnad av tomten har varit aktuell sedan Stockholm Waterfront byggdes. Nämnden har sedan det reviderade utredningsbeslutet i juni 2016 utrett de tekniska möjligheterna för ett exploateringsprojekt på platsen.

Kommunikationsförhållandena är mycket bra med närhet till fjärr- och regionaltåg, pendeltåg, tunnelbana, Arlandapendel och många busslinjer. Klarastrandsleden löper genom fastigheten. Norrmalm 4:41 är idag planlagd för trafikändamål och består i princip av en komplicerad trafikplanering med av- och påfartsramper samt angöring till flera fastigheter under gatuplan.

Markanvisning

Markanvisningen har föregåtts av en tävling genom anbud på pris, som genomfördes under perioden 16 mars till 11 maj 2021. Anbudstävlingen innehöll kvalifikationskriterier inriktade på genomförandeförmåga och vände sig till både inhemska och utländska intressenter. Totalt inkom åtta anbud. Stenhöga Utveckling 3 AB lämnade det högsta anbudet om 82 000 kronor per kvadratmeter ljus BTA för kontor och bedöms uppfylla alla tävlingskriterier.

Exploateringsnämndens expertråd för fastighetsfrågor har godkänt värderingen den 23 september 2021 (dnr E2021-03648).

Stenhöga Utveckling 3 AB är ett helägt dotterbolag till Fastighets AB Cirkusstenen Holding, i sin tur ett helägt dotterbolag till Humlegården Fastigheter AB. Humlegården är en erfaren aktör på Stockholms fastighetsmarknad som har god erfarenhet av fastighetsutveckling, främst inom kontors- och lagerfastigheter. Genom att Humlegården går in som solidariskt ansvarig tillsammans med Stenhöga Utveckling 3 AB bedömer exploateringsnämnden att bolaget har såväl en god organisatorisk som finansiell genomförandeförmåga.

Markanvisning sker enligt de principer som kommunfullmäktige beslutat om i stadens markanvisningspolicy. Markanvisningen gäller under två år från nämndens beslut. Staden ska till bolaget med äganderätt överlåta den blivande kvartermarken för kommersiella lokaler (kontor, handel eller liknande). Den blivande fastigheten som Staden avser att sälja kommer att vara en 2D-fastighet, vilken urholkas av en 3D-fastighet alternativt ett 3D-utrymme. 3D-fastigheten kommer att ägas av staden och omfattar tunnelns betongkonstruktion inklusive installationer samt tätskikt och skyddslager. Tunnelns tak och överdäckning öster om tunneln kommer att utgöra den nya bebyggelsens bottenplatta, på vilket bolaget behöver inrymma avloppsledningar, hissgröp och liknande för den nya bebyggelsen.

Staden kommer att ombesörja och ansvara för den planerade ombyggnaden av trafikplatsen inklusive överdäckningen av Klarastrandsleden och Blekholmsgatan, det vill säga det som kommer att utgöra 3D-fastigheten/3D-utrymmet. Staden ska säkerställa att överdäckningen dimensioneras för den bebyggelse som fastställs i kommande detaljplan. Eventuella återstående byggnadstekniska förutsättningar, såsom exempelvis vibrationer och akustik, som beror på att väg överdäckas kan komma att behöva tas om hand i husbebyggelsen.

Mot bakgrund av områdets läge kommer krav att ställas på att en byggnad av hög arkitektonisk kvalitet uppförs på platsen. Parallella skissupdrag, finansierade av köparen, inom detaljplaneprocessen är därför en av förutsättningarna för försäljningen.

Exploateringsens innehåll och utformning kommer att prövas i planprocessen. Staden kommer att ställa krav på publika bottenvåningar på gatu- och kajplanet med ett innehåll som bidrar till en levande stadsmiljö. Nämndens bedömning indikerar att projektet kan inrymma bebyggelse om cirka 15 000 kvm BTA innehållande kontor samt lokaler för till exempel restauranger och butiker i bottenvåningarna. Detta ger cirka 1 000 arbetsplatser beroende på yta per anställd.

I detaljplaneprocessen kan inslag av bostäder komma att prövas, vilket för det fall det blir aktuellt bedöms röra sig om cirka 10 procent av den totala byggrätten. Möjligheten att bygga bostäder bedöms svår att tillvarata på grund av svårigheter att uppfylla miljökvalitetsnormer på grund av bland annat bullerproblematik och höga partikelhalter invid tunnelmynningen.

Det mycket centrala läget med nära tillgång till kollektivtrafik gör att nämnden bedömer att det inte finns något behov av parkering inom fastigheten, vilket inte heller är möjligt. Eventuella krav på bilparkering får lösas genom parkeringsköp.

Teknisk försörjning av den blivande byggnaden är svår eftersom vanlig källarvåning saknas. Trafikutredningar som kontoret 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.

I och med den tillkommande bebyggelsen kommer trafikramper att flyttas och Blekholmstunneln att förlängas. Tunnel förlängningen kräver säkerhetsutredningar med eventuella efterföljande åtgärder för att kunna genomföras. De ramper som leder södergående trafik upp till Klarabergsviadukten samt mot Klara Mälarstrand rivs och ersätts inte eftersom de utnyttjas mycket lite. I och med rivningarna underlättas grundläggningen och en byggvolym blir möjlig.

Exploateringsnämnden har tillsammans med trafiknämnden genomfört trafikutredningar och analyser för att kartlägga vilka konsekvenser de borttagna kopplingarna får och det konstateras att trafiken påverkas i mindre grad. Nämnden har även en pågående dialog med trafikförvaltningen inom Region Stockholm. Utredningar visar att den trafik regionen har i området inte kommer att påverkas negativt av detta projekt.

Ekonomiska konsekvenser

De sammanlagda investeringsutgifterna i löpande prisnivå beräknas till cirka 1 090 mnkr, varav 8,9 mnkr är redan nedlagda utgifter. Utgifterna avser främst ombyggnad av trafikplatsen inklusive överdäckning av Klarastrandsleden och Blekholmsgatan, där nya konstruktioner står för en betydande del. Även projektering, ledningsflyttar, trafikprovisorier och marksanering beräknas överstiga utgifterna i ett normalprojekt. Investeringsinkomsterna beräknas till cirka 27 mnkr, varav huvuddelen utgörs av ersättningar enligt markförläggingsavtalen med ledningsägare.

Projektets nettoexploateringsutgift/ekvivalent lägenhet beräknas uppgå till 5 384 tkr i fast prisnivå. (Ekvivalent lägenhet motsvarar den sammanlagda tillkommande ytan i kvm för bostäder, kommersiella lokaler etc. dividerat med 100.) Det är i jämförelse med andra projekt en mycket hög utgift. I kalkylen ingår ett riskpåslag om 35 procent.

Inkomsterna som avser markförsäljning beräknas till 1 385 mnkr i löpande prisnivå och reavinsten beräknas uppgå till 1 366 mnkr. Lönsamhetskalkylen enligt nuvärdesmetoden för projektet redovisar ett positivt nettonuvärde om 123 mnkr motsvarande 821 tkr/ekvivalent lägenhet. Projektets täckningsgrad inklusive nedlagda nettoutgifter beräknas uppgå till 112 procent.

Den relativt höga utgiften om 67 mnkr för planering av projektet beror på att nämnden behöver komma längre än i normalprojektet med utredningar i ett

mycket tidigt skede för att kunna ge byggaktören ett nödvändigt och bra underlag, bland annat med en tidig systemhandling. För att lösa gemensamma tekniska frågor kommer bolagets projektering för den blivande bebyggelsen att behöva ske parallellt och i samråd med stadens projektering för överdäckningen.

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 brandskydd och nya elinstallationer. Sammantaget är bedömningen att drift- och underhållskostnaderna inom främst trafiknämndens ansvarsområde efter genomförandet kommer att öka med cirka 6 mnkr per år. Internränta och avskrivningar (kapitalkostnaderna) för exploateringsnämnden beräknas uppgå till cirka 36,4 mnkr det första året och minskar därefter något genom avskrivningar.

Det är mycket svårt att i detta tidiga skede förutse stadens samtliga utgifter i projektet. Det finns en rad faktorer som kan påverka utgifternas storlek, såsom utformning, exploateringsgrad, genomförande och tidplan. Om projektet ska innehålla ett bostadsinslag påverkas projektekonomin troligen negativt, eftersom värdnivån för bostadsbyggrätt på denna plats bedöms ligga under det överenskomna priset för kommersiell byggrätt.

Känslighetsanalyser där exploateringsgrad, tidplan, utgifter och riskpåslag har varierats visar att exploateringsgraden har störst påverkan på nuvärdet. Vid en total byggnadsvolym om 15 000 kvm kan ett positivt nuvärde erhållas om utgifterna ökar med maximalt 50 procent. Om byggnadsvolymer begränsas till 13 000 kvm klarar projektet en 30 procent utgiftsökning. En förskjutning i tidplanen gav ingen betydande konsekvens för nuvärdet.

Projektets totala ekonomi bedöms som god. Projektet är dock mycket komplicerat ur många aspekter och osäkerheterna fortfarande stora. Bedömningen är att osäkerheterna är större än genomsnittet för exploatering inom staden, och kalkylen innehåller därför också ett större riskpåslag.

Risker och osäkerheter

Det är relativt stor risk att tidplanen förskjuts. Tidplanen tar hänsyn till en viss risk för överklagande av detaljplanen. Vidare innebär bland annat de komplicerade grundläggningsarbetena där stor hänsyn behöver tas till trafik på Klarastrandsleden att genomförandeskedet kan komma att bli längre än beräknat. Klarastrandsleden har cirka 40 000 fordon/dygn och är av riksintresse på grund av dess regionala trafikfunktion. Att bedriva ett omfattande byggarbete intill leden med rullande trafik är en risk.

Det faktum att staden ska bygga en överdäckning av Klarastrandsleden som både ska ha funktionen av tunneltak och grund för bebyggelsen innebär att samordning krävs i ett tidigt skede, vilket kan vara en utmaning då parterna är i olika projekteringsfaser. Risk finns att överdäckningen inte blir optimal för bebyggelsen. Hänsyn till explosionslast vid dimensioneringen av överdäckningen kan innebära risk för dyrare konstruktion.

Projektet ligger inom Riksintresset Stockholms innerstad och dess påverkan på detta kommer att behöva analyseras. Bland annat har en kulturmiljöutredning startats. Projektet kommer även att behöva lämna in en ansökan till Länsstyrelsen om att göra ingrepp i fornlämningsområde Stockholm 103:1.

Markmiljöundersökningar är gjorda på platsen och visar på höga halter av framförallt PCB. Sanering av marken kommer att krävas. Att marken är delvis utfylld, delvis består av nya och gamla kajkonstruktioner innebär vidare svårigheter att förutsäga grundförhållandena och att utföra geotekniska undersökningar. Vidare utredning behöver visa om projektet ska ansöka om en vattendom eller om det endast krävs en anmälan till Länsstyrelsen. En vattendomsprocess kan ta lång tid och den är svår att uppskatta.

Platsen är utsatt för såväl höga luftföroreningar som buller. Det fortsatta arbetet kommer att analysera om det föreligger risk för att miljö kvalitetsnormer och riktvärden för buller överskrids, speciellt om detaljplanearbetet kommer fram till att det ska finnas ett inslag av bostäder. Även frågor som hantering av dagvatten, risk för översvämningar samt påverkan på grundvattnet behöver utredas.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 30 september 2021 följande.

1. Exploateringsnämnden anvisar mark för kontor inom fastigheten Norrmalm 4:41 till Stenhöga Utveckling 3 AB, och ger kontoret i uppdrag att träffa markanvisningsavtal enligt förslag i kontorets tjänsteutlåtande.
2. Exploateringsnämnden godkänner för sin del fortsatt utredning av förutsättningarna för exploatering inom Norrmalm 4:41 samt föreslår att kommunfullmäktige godkänner projektet och ger exploateringsnämnden, genom exploateringskontoret, i uppdrag att fortsätta utredningarna upp till 67 mnkr (inriktningsbeslut).

Reservation anfördes av Susanne Urban m.fl. (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Christina Wallmark (SD), *bilaga 1*.

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 6 september 2021 har i huvudsak följande lydelse.

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, tex Jernhusens arbete med Centralstationsområdet efter det att den nya pendeltågsstationen tagits i drift.

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.

Aktuell del av fastigheten Norrmalm 4:41 är belägen vid Klarabergsgatan/Klarabergsviadukten i mötet mellan city och Kungsholmen. Fastigheten ligger i anslutning till konferensanläggningen Stockholm Waterfront, i direkt kontakt med Klara Sjö och med utsikt över Stockholms stadshus. Ett unikt men också känsligt läge för ny bebyggelse. Fastigheten är i princip fullständigt ianspråktagen av en ytkrävande trafikplanläggning med av- och påfartsramper till Klarastrandsleden samt angöring till flera fastigheter på kajplan.

Kommunikationsförhållandena är förstklassiga med närhet till Centralstationen med fjärr- och regionalståg, pendeltåg, tunnelbana, Arlandapendel och många busslinjer. Klarastrandsleden, som utgör en del av nord/syd-axeln, löper genom fastigheten. Norrmalm 4:41 är idag planlagd för trafikändamål och är i princip fullständigt upptagen av en komplicerad trafikplanläggning med av- och påfartsramper samt angöring till flera fastigheter under gatuplan.

För området gäller en detaljplan, 8354A från 1989, enligt vilken aktuell del av fastigheten är avsedd för kontor, handel och trafikområde. Genomförandetiden för denna plan har gått ut.

Nordost om planområdet, på andra sidan av Klarabergsviadukten, är Klarabergs- huset beläget, en byggnad med bevarad funktisstil som med tiden har moderniserats och byggts på. Norr om planområdet finns kontorsbebyggelse från 1990-talet i tidsty- pisk stil och som utgörs av två kvarter med sammantaget åtta kontorslameller sym- metriskt placerade med gavlar mot Blekholmsterrassen i väster. Under kontorsbebyg- gelsen ligger Klarastrandsleden med en påfart från Blekholmsterrassen i kontorsbe- byggelsens södra del. Bostadshus finns mellan Blekholmsterrassen och Klara Sjö,

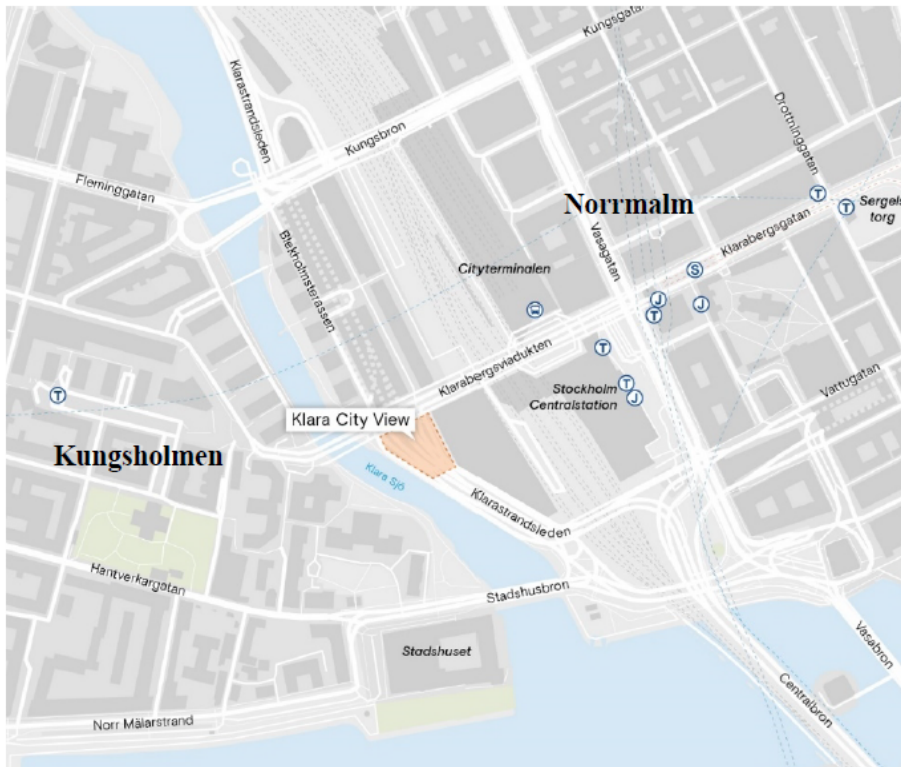
vilka är samtida med kontorsbebyggelsen öster om Blekholmsterrassen. Öster om planområdet är Stockholm Waterfront från 2011 beläget. Stockholm Waterfront består av tre byggnader för kongressverksamhet, hotell och kontor. På platsen stod tidigare Klara postterminal.

Bebyggelsen i området innehåller till största delen kontor men inslag av bostäder finns på Blekholmsterrassen, se ovan.

Enligt stadens hemsida, Statistik och fakta om Stockholm år 2020 utgörs bostäderna på Norrmalm till cirka 96 % av flerbostadshus och 3,9 % utgörs av specialbostäder. På Norrmalm finns ett småhus med äganderätt. Av flerbostadshusen är cirka 68 % bostadsrätter, cirka 3,8 % allmännyttans hyresrätter och cirka 24 % övriga hyresrätter. Lägenhetsstorlekarna i flerbostadshusen fördels med cirka 10 % utan kök, cirka 50 % är 1-2 rum med kök och cirka 39 % av har 3 rum och kök eller större.

Det är mer än 30 år sedan staden markanvisade obebyggd mark i city. Men även då rörde det sig om påbyggnader på befintliga trafikaneläggningar. Sedan dess har en del markanvisningar på befintliga tomträtter i city skett för om på- och ombyggnader.

Utbyggnaden av tomten har varit aktuell sedan Stockholm Waterfront byggdes, men då det är en trång plats med många befintliga funktioner har kontoret innan en markanvisning görs velat utreda att det finns tekniska möjligheter att genomföra ett exploateringsprojekt på denna plats. Kontoret har även utrett samt behövt fatta nödvändiga beslut om hur försäljningen ska anpassas specifikt för denna plats och detta projekt. Sedan det reviderade utredningsbeslutet i juni 2016, se Tidigare beslut nedan, har kontoret fortsatt arbetet med utredningar av platsen och hur ett projekt och en eventuell tävling skulle kunna genomföras. Kontoret kom genom dessa utredningar fram till att markanvisningen skulle genomföras genom en anbudstävling som leder till att fastigheten säljs till högstbjudande. Mer om detta under nedanstående rubrik, *Markanvisningstävlingen*.



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

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

Markanvisningstävlingen

Markanvisningen har föregåtts av en tävling genom anbud på pris. Tävlingen genomfördes under våren 2021, 16 mars till den 11 maj. Tävlingen var helt anbudsbaserad med kvalifikations-kriterier inriktade på genomförandeförmåga.

Anbudstävlingen vände sig till både inhemska och utländska intressenter. Totalt inkom åtta anbud i tävlingen. Kontoret bjöd var och en för sig in de fyra bolag som hade lämnat högst anbud för en presentation av deras anbud. Stenhöga Utveckling 3 AB, nedan kallat Bolaget, har inkommit med det högsta budet om 82 000 kronor per kvadratmeter ljus BTA för kontor och bedöms uppfylla alla tävlingskriterierna och därmed planerar kontoret för att teckna markanvisningsavtal med Bolaget.

De tre högsta inkomna anbuden:

Anbudsgivare nr	Anbud i kr/kvm ljus BTA
6	82 000
3	70 000
2	65 000

Bolaget som lämnat högst pris är ett helägt dotterbolag till Fastighets AB Cirkusstenen Holding, i sin tur ett helägt dotterbolag till Humlegården Fastigheter AB, nedan kallat Humlegården. Humlegården är ett fastighetsbolag som ingår i Länsförsäkrings-

gruppen. Bolaget ägs av 23 länsförsäkringsbolag samt Länsförsäkringar Sak och Liv. Bolagets geografiska marknad är Stockholmsregionen med fokus mot Stockholms innerstad, Solna innerstad, Solna strand, Sundbyberg, Hagalund samt Slakthusområdet.

Humlegården är en erfaren aktör på Stockholms fastighetsmarknad och har god erfarenhet av fastighetsutveckling, främst inom kontors- och lagerfastigheter. De bedriver även en utveckling av Hagalunds industriområde till ett bostadsområde i Solna kommun. Genom att Humlegården går in som solidariskt ansvarig tillsammans med Bolaget bedömer exploateringskontoret att Bolaget har såväl en god organisatorisk som finansiell genomförandeförmåga.

Humlegården Fastigheter AB, inklusive dotterbolag, har under de senaste 11 åren fått tre markanvisningar som rör kommersiella projekt.

Markanvisningen

Markanvisningen medför möjlighet för den vinnande anbudsgivaren, Stenhöga Utveckling 3 AB, att uppföra kommersiella byggnader i det planerade markanvisningsområdet som är centralt beläget i Västra City, inom Stockholm CBD, ovan Klarastrandsleden med enastående 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.



Figur 2: Markanvisningsområdet är markerat i mitten av bilden. Foto: Stockholms stad

Exploaterings innehåll och utformning kommer att prövas i planprocessen.

Kontorets bedömning av möjligheten till utbyggnad indikerar att projektet kan inrymma bebyggelse om ca 15.000 kvm BTA innehållande kontor samt lokaler för tex restauranger och butiker i bottenvåningarna. Detta ger cirka 1000 arbetsplatser beroende på yta per anställd (10-15 kvm/anställd).

I den kommande detaljplaneprocessen kan inslag av bostäder komma att prövas, vilket för det fall det blir aktuellt bedöms röra sig om cirka 10 % av den totala byggrätten. Möjligheten att bygga bostäder bedöms inledningsvis svår att tillvarata bland annat på grund av svårigheter att uppfylla alla miljö kvalitets-normer. Detta handlar främst om bullerproblematik samt höga partikelhalter invid tunnelmynningen som kan bli svåra att hantera med en sådan begränsad överdäckning.

Med tanke på områdets mycket känsliga och speciella läge kommer krav att ställas på att en byggnad av hög arkitektonisk kvalitet uppförs på platsen. Parallella skissupdrag, finansierade av köparen, som genomförs inom detaljplaneprocessen är därför en av förutsättningarna vid försäljningen.

I och med den tillkommande bebyggelsen kommer trafikramper att flyttas och Blekholmstunneln, som är en del av det nord-sydliga trafikbandet, att förlängas. Tunnel förlängningen kräver säkerhetsutredningar med eventuella efterföljande åtgärder för att kunna genomföras. De ramper som leder södergående trafik upp till Klara bergsviadukten samt mot Klara Mälarstrand rivs och ersätts inte eftersom de utnyttjas mycket lite. I och med rivningarna underlättas grundläggningen och en byggvoly m blir möjlig. Kontoret har tillsammans med trafikkontoret genomfört trafikutredningar och analyser för att kartlägga vilka konsekvenser de borttagna kopplingarna får och kan konstatera att trafiken påverkas i mindre grad. Kontoret har även en pågående dialog med trafikförvaltningen och utredningar visar att den trafik regionen har i området inte kommer att påverkas negativt av detta projekt.

Någon egen parkering inom den blivande fastigheten är inte möjlig. Det mycket centrala läget med nära tillgång till kollektivtrafik gör att kontoret bedömer att det inte finns något behov av parkering inom fastigheten. Teknisk försörjning av den blivande byggnaden är svår eftersom vanlig källarvåning saknas. Trafikutredningar som kontoret 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.

Expertrådet behandlar ärendet 2021-09-23 (dnr E2021-03648).

Markanvisning sker enligt de principer som kommunfullmäktige beslutat om i stadens markanvisningspolicy. Markanvisningen gäller under två år från nämndens beslut. Försäljning via anbud.

Kontoret tecknar markanvisningsavtal med byggherren enligt detta utlåtande.

Markanvisningsavtalet innehåller utöver standardskrivelserna även överenskomelser som i huvudsak beskrivs här nedan:

- Staden ska till Bolaget med äganderätt överlåta den blivande kvartersmarken för kommersiella lokaler (kontor, handel eller liknande). Den blivande fastigheten som Staden avser att sälja kommer att vara en 2D-fastighet vilken ur-

holkas av en 3D-fastighet, alternativt ett 3D-utrymme. 3D-fastigheten kommer att ägas av Staden och omfattar tunnelns betongkonstruktion inklusive installationer samt tätskikt och skyddslager. Tunnelns tak och överdäckning öster om tunneln kommer att utgöra den nya bebyggelsens bottenplatta, på vilket Bolaget behöver inrymma utrymme för avloppsledningar, hissgröp och liknande för den nya bebyggelsen.

- Staden kommer att ombesörja och ansvara för den planerade ombyggnaden av trafikplatsen inklusive överdäckningen av Klarastrandsleden och Blekholmsgatan genom den nuvarande fastigheten Norrmalm 4:41, dvs det som kommer att utgöra 3D-fastigheten/3D-utrymmet.
- Staden ska säkerställa att överdäckningen dimensioneras för den bebyggelse som fastställs i kommande detaljplan. Eventuella återstående byggnadstekniska förutsättningar, såsom exempelvis vibrationer och akustik, som beror på att väg överdäckas kan komma att behöva tas om hand i husbebyggelsen.
- Bolaget ska från tidigt skede samordna utredningar och projektering med Staden och Stadens konsulter. För att lösa gemensamma tekniska frågor kommer Bolagets projektering för den blivande bebyggelsen behöva ske parallellt och i samråd med Stadens projektering för överdäckningen. Detta kommer behöva påbörjas innan en laga kraftvunnen detaljplan finns.
- Bilparkering kommer inte att kunna förläggas inom fastigheten. Eventuella krav på bilparkering får lösas genom parkeringsköp.
- Staden kommer i detaljplanen att ställa krav på publika bottenvåningar, på gatu- och kajplanet, med ett innehåll som bidrar till en levande stadsmiljö.

Ekonomiska konsekvenser för staden

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

Lösamhetskalkyl enligt nuvärdesmetoden

Lösamhetskalkylen enligt nuvärdesmetoden tar hänsyn till kommande investeringar fr.o.m. beslutstillfället i löpande priser och beaktar de ekonomiska konsekvenserna för både investeringar, driftkostnader och intäkter.

Lösamhetskalkylen enligt nuvärdesmetoden för projektet redovisar (i detta tidiga skede) positivt nettonuvärde om 123 mnkr motsvarande 821 tkr/ekvivalent lägenhet¹.

Marken kommer att säljas. Exploateringsgraden uppgår till 112 procent.

De sammanlagda utgifterna i löpande prisnivå beräknas till cirka 1 090 mnkr, varav 8,9 mnkr är utgifter före år 2020, dvs. redan nedlagda utgifter. Utgifterna avser främst ombyggnaden av trafikplatsen inklusive överdäckningen av Klarastrandsleden och Blekholmsgatan/ny tunneldel där nya konstruktioner står för en betydande del,

¹ Ekvivalent lägenhet motsvarar den sammanlagda tillkommande ytan (BTA) för bostäder, kommersiella lokaler etc. dividerat med 100 (en lägenhet motsvarar 100 kvm BTA).

men även projektering, ledningsflyttar, trafikprovisorier, marksanering beräknas överstiga utgifterna i ett normalprojekt.

Inkomsterna beräknas till cirka 27 mnkr, varav huvuddelen utgörs av ersättningar enligt markförlägningsavtalen med ledningsägare. Försäljningsinkomster som avser markförsäljning beräknas till 1 385 mnkr och reavinsten beräknas uppgå till 1366 mnkr.

Projektets nettoexploateringsutgift/ekvivalent lägenhet beräknas uppgå till 5 384 tkr i fast prisnivå. Detta nyckeltal visar projektets nettoutgifter inklusive redan nedlagda utgifter. Projektets täckningsgrad inklusive nedlagda nettoutgifter beräknas uppgå till 112 procent.

Inriktningsbeslutet om 67 mnkr speglar att kontoret i detta projekt i ett mycket tidigt skede behöver komma längre än normalprojektet med många utredningar, bland annat en tidig systemhandling. Detta för att kunna ge ett nödvändigt och bra underlag gällande de förutsättningar som överdäckningen ger till byggaktörens parallella uppdrag.

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

Budgetkonsekvenser

Investeringsbudget och försäljningsinkomster

Investeringsutgifterna för projektet beräknas till cirka 1 090 mnkr och investeringsinkomsterna till cirka 27 mnkr i löpande prisnivå. Utfallet över åren beräknas bli enligt nedanstående tabell:

Budgetkonsekvenser	Ack						
Investering	t.o.m.						
Mnkr	2020	2021	2022	2023	2024	Senare	Totalt
Utgifter inkl. förvärv (-)	-8,9	-6,9	-16,4	-17,2	-30,8	-1 159,6	-1 239,8
Inkomster (exkl. försäljning)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	27,2	27,2
Nettoutgift (-) /-inkomst	-8,9	-6,9	-16,4	-17,2	-30,8	-1 132,5	-1 212,7
Försäljningsinkomst	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 385,2	1 385,2

Stadens utgifter/inkomster för exploatering bedöms kunna finansieras via exploateringsnämndens investeringsbudget för år 2021. Behov av medel för åren därefter får beaktas i exploateringsnämndens kommande budgetarbete.

Driftbudget

Projektet bedöms påverka stadens och exploateringsnämndens resultat enligt nedanstående sammanställning.

Projektet innebär för trafikinämndens 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 brandskydd och nya elinstallationer. Drift- och underhållskostnaderna torde för vissa delar minska medan för andra öka. Sammantaget är bedömningen i dagsläget att drift- och underhållskostnaderna inom trafiknämndens och stadsdels-nämndens, främst trafiknämndens, ansvarsområden efter genomförandet kommer att öka med cirka 6 mnkr per år. Internränta och avskrivningar (kapitalkostnaderna) för exploateringsnämnden beräknas uppgå till cirka 36,4 mnkr det första året och minskar därefter något genom avskrivningar. Intäkterna för tomt-rättsavgälder beräknas till cirka 0 mnkr per år. Reavinsten beräknas uppgå till 1 366 mnkr.

Ekonomiska osäkerheter

Det är mycket svårt att i detta tidiga skede förutse stadens samtliga utgifter i projektet. Det finns en rad faktorer som kan påverka detta såsom exempelvis utformningen, exploateringsgraden och genomförandet (se Risker och osäkerheter). Även användningen är en osäker faktor i detta skede, då detta ska prövas i planprocessen. Tidplanen kan påverkas av överklagandeprocesser. Om projektet kommer att innehålla ett bostadsinslag påverkas projektekonomin troligen negativt, eftersom värdenivån för bostadsbyggrätt på denna plats bedöms ligga under det överenskomna priset för kommersiell byggrätt.

I detta tidiga skede bedöms risken som relativt hög. Kalkylen har därför kvalitets-testats med riskpåslag upp till 50 % för att säkerställa ekonomisk hållbarhet. Känslighetsanalyser där exploateringsgrad, tidplan, utgifter och riskpåslag har varierats visar att exploateringsgraden har störst påverkan på nuvärdet. Vid en total byggnadsvolym om 15 000 kvm kan ett positivt nuvärde erhållas om utgifterna ökar med maximalt 50 %. Om byggnadsvolymer begränsas till 13 000 kvm klarar projektet endast en 30 % utgiftsökning, vilket ändå kan ses som ett högre riskpåslag än normalprojektet (15-20%). En förskjutning i tidplanen gav ingen betydande konsekvens för nuvärdet.

Projektet innehåller vissa delar som kan tänkas delfinansieras av fastighetsägare intill fastigheten samt trafikkontoret. Exempel på detta är installationer för tunnelsäkerhet i befintlig tunnel och förstärkning av befintligt pådäck. Inkomstflödet kan därmed öka något, men eftersom detta fortfarande är mycket osäkert har ingen sådan post tagits med i kalkylen.

Slutsats - ekonomi

Projektets totala ekonomi bedöms som god, även med ett stort riskpåslag. Projektet är dock mycket komplicerat ur många aspekter och osäkerheterna fortfarande stora. Bedömningen är att osäkerheterna är större än genomsnittet för exploatering inom staden, men torde kunna finansieras inom kontorets budget.

Om projektet kommer att innehålla ett bostadsinslag kommer projektekonomin att påverkas negativt.

Hur projektet uppfyller stadens mål

Exploateringskontoret har bedömt projektet utifrån stadens vision, mål i stadens budget, översiktsplanen och övriga styrdokument. Nedan sammanfattas de mål som markanvisningen och inriktningsbeslutet främst uppfyller.

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 cykelramp 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 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. Projektet bidrar även att läka en del av den sargade trafikmiljön som skär av city från vattenkontakten vid Klara Mälarstrand och stärka kopplingarna mellan dessa målpunkter.

Inom ramen för detaljplanearbetet kommer en miljökonsekvensbeskrivning att tas fram. I överenskommelserna om exploatering ställs krav på att Bolagen ska följa stadens hållbarhetskrav för byggande på stadens mark.

Stockholm har Sveriges bästa företagsklimat och ett internationellt konkurrenskraftigt näringsliv

I stadens ”Vision för City” betonas att city skall innehålla arbetsplatser och service i anslutning till både city och kollektivtrafikens hjärta. Klara City View kommer att ge ett tillskott på ca 15 000 kvm kommersiella ytor för kontor. Samtliga byggnaders bottenvåningar ska fyllas med publika verksamheter som till exempel restauranger, caféer och butiker vilket bidrar till en mer funktionell stadsmiljö och cirka 1000 nya högkvalitativa och klimatsmarta arbetsplatser skapas i citys bästa kollektivtrafikläge.

Stockholm har en budget i balans och långsiktigt hållbara finanser

Projektet har en budget i balans och bedöms ge både ett kortsiktigt och ett långsiktigt överskott till stadens finanser.

Stockholm är en trygg, säker och välskött stad att bo i och vistas i

Genom detta projekt kan en idag otrugg miljö göras mer trygg för stadens invånare samt besökare. Projektet skapar bättre kopplingar mellan Klarabergsviadukten och kajplanet vid Klara Sjö, vilket ger möjligheter för fler människor att röra sig utmed kajen. De nya husvolymerna ansluter mot kajen med lokaler som kan innehålla verksamheter såsom restauranger och liknande vilket kan bidra positivt till en tryggare och trevligare kajmiljö.

Miljö

Kontoret har gjort en tidig miljöbedömning. De miljökonsekvenser som har utretts och bör utredas vidare vid planering av bebyggelsen är beskrivna nedan.

Projektet ligger inom Riksintresset Stockholms innerstad och dess påverkan på detta kommer att behöva analyseras. Bland annat har en kulturmiljöutredning startats. Projektet kommer även att behöva lämna in en ansökan till Länsstyrelsen om att göra ingrepp i fornlämningsområde Stockholm 103:1.

I det fortsatta arbetet kommer analyser om det föreligger risker för att miljö kvalitetsnormer överskrids. Vi kan redan nu konstatera 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, detta måste utredas vidare och hanteras av projektet. Även frågor som hantering av dagvatten, risk för översvämningar samt påverkan på grundvattnet behöver utredas. En riskutredning där bland annat närheten till Centralstationen studeras kommer att genomföras. Även bullernivåer och partikelhalter kommer att behöva studeras, speciellt om detaljplanearbetet kommer fram till att det skall finnas ett inslag av bostäder.

Kontorets bedömning är att bebyggelsen inte medför någon betydande påverkan på rekreativa värden. Projektet kommer att studera hur rekreativa värden, spridnings samband och gröna kopplingar på platsen kan stärkas i och med detta projekt. Platsen har en utmärkt tillgång till kollektivtrafik och projektet avser att förbättra både regionala och lokala gång- och cykelförbindelser.

Energihushållning

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 kWh/kvm och år enligt Stockholms stads miljöprogram 2020-2023.

Tillgänglighet

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. Projektet föreslår att tillföra en tillgänglig gång- och cykelramp 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.

Tillgänglighetsfrågorna kommer att utredas vidare i samband med planprocessen.

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

Påverkan på barn

Området saknar idag gångförbindelser med omgivande stad, det är en yta enbart för biltrafik. Projektet innebär att det skapas en gångbana från Klarabergsviadukten till Vattugatan, en gång- och cykelramp 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 tillgänglighet och rörelse.

Jämställdhet

Ett jämställdhetsperspektiv ska finnas med tidigt i planeringen i syfte att synliggöra och analysera vilka konsekvenser projektet får för kvinnor och män, flickor och pojkar. Exploateringen ska genomföras inom ramen för Program för ett jämställt Stockholm 2018-2022.

Projektets mål att skapa en mer trivsamt miljö utmed Klara Sjö, förbättra vistelsevärdena och ta till vara på det vattennära och kulturmiljörika närområdet torde öka tryggheten på platsen. Utvecklingen av kvarteret innebär vidare att otillgängliga och otrygga miljöer framförallt på kajplan under Klarabergsviadukten och Klarastrandsleden, ersätts med bebyggelse med levande bottenvåningar, gång- och cykelstråk och vistelseytor vilket bedöms ha positiv påverkan ur ett jämställdhetsperspektiv. Platsen har vidare mycket nära till kollektivtrafik, både i form av buss, tunnelbana och pendel- samt regionalståg, vilket kan minska oron för att utsättas för brott när man rör sig till och från arbetet.

Trygghetsmätningen 2020 visar att andelen av boende på Norrmalm som någon gång de senaste tolv månaderna känt sig oroliga för att utsättas för brott av något slag är ungefär lika stor som snittet för hela staden. Den situation som Norrmalmsborna känner mest oro vid är när de rör sig till och från bostaden. Andel som inte går ut ensam på kvällen av oro för att utsättas för brott är hälften så stor som snittet för hela staden.

Kontoret bedömer att planerade insatser i området kommer att kräva en jämställdhetsanalys. Jämställdhetsanalysen 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 1 procent av stadens produktionskostnad avsättas till offentlig konstnärlig gestaltning i samråd med Stockholm Konst. I detta projekt redovisas medel och konstnärlig gestaltning i genomförandebeslutet.

Genomförande frågor

Tidplan och kommande beslut

Projektet har tagit fram en översiktlig tidplan. Kontoret bedömer att arbetet med detaljplanen kommer att pågå i cirka två och ett halvt år. Mot bakgrund av detta planerar staden sin byggstart till slutet av 2026. Detta möjliggör att Bolaget har sin byggstart 2028 och första inflytt 2030.

Nästa beslutstillfälle infaller då kommunfullmäktige godkänner projektet, preliminärt i december 2021. Därefter ska exploateringsnämnden fatta beslut om genomförande och överenskommelse om exploatering tecknas. Detta beräknas ske kvartal 2 2024.

Risker och osäkerheter

Kontoret har i tidigt skede inlett ett riskhanteringsarbete, vilket vi avser att driva under hela projektets gång. Följande risker och osäkerheter har identifierats i detta tidiga skede av projektet och kommer behöva utredas vidare i kommande systemhandlingskedde.

- **Påverkan på tidplan**

- Tidplanen är grovt uppskattad i nuläget. Det är relativt stor risk att tidplanen förskjuts.
- Risk för överklagande av detaljplanen. Tidplanen tar hänsyn till en viss överklagandeprocess. Vidare innebär bland annat de komplicerade grundläggningsarbetena där stor hänsyn behöver tas till trafik på Klarastrandsleden att genomförandeskedet kan komma att bli längre än nu beräknat.
- Vidare utredning behöver visa om projektet ska ansöka om en vattendom eller om det endast krävs en anmälan till Länsstyrelsen. En vattendomsprocess kan ta lång tid och den är svår att uppskatta.

- **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 fortfarande oklart. Ett föreläggande gällande vattendom kan bli kostsamt. Att marken är delvis utfylld, delvis består av nya och gamla kajkonstruktioner innebär vidare svårigheter att förutsäga grundförhållandena och att utföra geotekniska undersökningar.

- **Konstruktionsförhållanden**

Det faktum att staden ska bygga en överdäckning av Klarastrandsleden som både ska ha funktionen av tunneltak och som grund för bebyggelsen innebär att samordning krävs i tidigt skede vilket kan vara en utmaning då parterna är i olika projekteringsfaser. Risk finns att överdäckningen inte blir optimal för bebyggelsen. Hänsyn till explosionslast vid dimensioneringen av överdäckningen kan innebära risk för dyrare konstruktion.

- **Trafikfrågor**

Projektet innebär att ramper och broar intill Klarastrandsleden ska rivas och byggas nya. Klarastrandsleden har cirka 40 000 fordon/dygn och är av riksintresse på grund av dess regionala trafikfunktion. Att bedriva ett omfattande byggarbete intill leden med rullande trafik är en risk.

- **Bullerproblem och miljökvalitetsnormer**

Platsen är utsatt för såväl höga luftföroreningar som buller. Det finns en risk att miljökvalitetsnormer och riktvärden för buller överskrids. Utredningar krävs i systemhandlingsskedet.

Kommunikation

Kontoret har diskuterat utbyggnadsförslaget med stadsbyggnadskontoret, stadsdelsförvaltningen, trafikkontoret, miljöförvaltningen, ledningsdragande verk, trafikverket, transportstyrelsen och länsstyrelsen. Hittills har alla ställt sig positiva till projektet och dess ambition att stärka kopplingar och öka tryggheten och trivseln i närområdet.

Berörd stadsdelsförvaltning har uttryckt att de inte har behov av bostäder enligt Lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade och/eller Socialtjänstlagen i projektet.

Trafikkontorets verksamhet och budget kommer att påverkas av projektet. Projektet kommer att riva befintliga konstruktioner där trafikkontoret idag har drift och underhåll samt bygga nya konstruktioner som skall övertas av trafikkontoret för skötsel. Detta handlar främst om brokonstruktioner, vägtunnel, tekniska installationer, kaj- samt vägytor. Se mer ovan under rubriken Driftbudget. Ansvariga tjänstepersoner från trafikkontoret deltar aktivt och löpande i projektet.

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

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

Kontorets sammanfattande bedömning

Kontorets bedömning är att projektet uppfyller flera av stadens övergripande mål i översiktsplanen, gällande budget samt andra styrdokument, såsom att skapa hållbara och attraktiva stadsmiljöer, ett gott näringslivsklimat, bidra till fler hållbara arbets-

platser och öka tryggheten i närområdet, framför allt längsmed Klara Sjö. Projektet innebär en historisk chans att överbygga 60-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.

Projektets totala ekonomi bedöms som god, även med ett stort riskpåslag. Kontoret bedömer att exploateringen ger ett överskott till staden.

Beredning

Ärendet har initierats av exploateringsnämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 1 november 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret delar exploateringsnämndens bedömning att projektet uppfyller flera av stadens övergripande mål i budget och andra styrdokument, såsom att skapa hållbara och attraktiva stadsmiljöer, ett gott näringslivsklimat, bidra till fler arbetsplatser och ökad trygghet. I enlighet med översiktsplanen skapas ett bättre samband mellan stadsdelarna city och Kungsholmen.

I stadens "Vision för City" betonas att city ska innehålla arbetsplatser och service i anslutning till både city och kollektivtrafikens hjärta. Klara City View kommer att ge ett tillskott på cirka 15 000 kvm kommersiella ytor för kontor. Samtliga byggnaders bottenvåningar ska fyllas med publika verksamheter som till exempel restauranger, caféer och butiker. Cirka 1 000 arbetsplatser skapas i citys bästa kollektivtrafikläge. Genom detta projekt kan en otrygg miljö göras mer trygg för stadens invånare samt besökare. Projektet skapar bättre kopplingar mellan Klarabergsviadukten och kajplanet vid Klara Sjö, vilket ger möjligheter för fler människor att röra sig utmed kajen.

Stadsledningskontoret konstaterar att projektet är mycket komplicerat och att osäkerheterna är större än genomsnittet för exploatering inom staden. Stadsledningskontoret konstaterar vidare att försäljningsinkomsterna är goda och att exploateringen beräknas bli lönsam, trots att kalkylerade exploateringsutgifter per ekvivalent lägenhet och storlek på riskpåslag är betydligt högre än normalt för exploateringsnämndens projekt. Projektets exploateringsgrad kommer att ha stor påverkan på nuvärdet. Om byggnadsvolymen begränsas eller om projektet ska innehålla ett bostadsinslag kommer projektekonomin att påverkas negativt.

Stadsledningskontoret förutsätter att planeringen av projektet sker i nära samverkan med trafiknämnden. Befintliga konstruktioner kommer att rivas och nya brokon-

struktioner, vägtunnel, tekniska installationer, kaj- och vägytor ska efter färdigställande övertas av trafiknämnden för drift och underhåll.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige godkänner inriktningen för exploatering inom Norrmalm 4:41 och att exploateringsnämnden medges rätt att fortsätta planera förutsättningarna för exploatering inom Norrmalm 4:41 till en investeringsutgift upp till 67 mnkr som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Utgifterna för år 2022 ska rymmas inom nämndens investeringsbudget. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2023.

Reservationer m.m.

Exploateringsnämnden

Reservation anfördes av Susanne Urban m.fl. (V) enligt följande.

1. Återremittera ärendet.
2. Kontoret uppmanas återkomma med ett nytt förslag enligt vad som anføres nedan

Vänsterpartiet är positivt till en utveckling av området som syftar till att minska trafikens påverkan till förmån för bättre gång- och cykelstråk samt en trevligare och mer levande vistelsemiljö. Planeringen bör generellt inriktas mot att minska privatbilismen i Stockholm samt ökad och mera tillgänglig kollektiv- och godstrafik. Området utgörs idag av trafikleder, i direkt anslutning till Stockholm Water Front invid Klarabergskanalen och med Stadshuset i fonden. Exploateringen förutsätter överdäckning och omfattande trafikarbeten i ett ytterst komplicerat läge. Området är dessutom mycket visuellt exponerat vilket enligt stadsbyggnadskontoret ställer krav på en bebyggelse ”av mycket hög arkitektonisk kvalitet” (Start-PM, Stadsbyggnadskontoret dnr 2017-02604).

Exploateringskontoret har i denna redovisning av ärendet sänkt kraven och talar om ”hög arkitektonisk kvalitet”. Det anges att markanvisningen har genomförts genom en anbudstävling där fastigheten sålts till högstbjudande och där övriga kriterier är underordnade. Detta förfarande strider mot andan i det av riksdagen antagna policydokumentet ”Gestaltad livsmiljö” (Prop. 2017/18: 110) som anger att ”hållbarhet och kvalitet inte får underställas kortsiktiga ekonomiska överväganden”. Vidare anger kontoret att ärendet medför höga ekonomiska risker, har en mycket osäker tidplan (med risk för överklaganden m.m.) samt att det finns risk för förgävesplanering. Det framgår även att exploateringsgraden av fastigheten har störst påverkan på ekonomin, och ett mindre inslag av bostäder (vilket ska prövas i processen) kommer påverka projektekonomi negativt. Projektekonomi pekar således på en hög, marknadsdriven exploatering av området med företrädesvis kommersiella lokaler och arbetsplatser i ett skede där framtidens behov av dessa är ytterst oklara.

Vi är mot bakgrund av ovanstående mycket kritiska mot förslaget att villkora föreslagna insatser för att minska trafiken och göra miljön mer levande med en kommersiell exploatering av ett ur miljö- och stadsbyggnadsperspektiv mycket känsligt område. En satsning från stadens sida i området måste istället ingå i en planering av området i stort, Tegelbacken inräknat, som en del i en större trafikplan. Istället för att utveckla och sälja av delarna styckevis – processen kring spårområdet norrut har ju redan påbörjats – bör staden ta fram realistiska underlag och utreda möjligheterna till be-

byggelse genom att anordna en allmän arkitekttävling. Vidare menar vi att området bör reserveras till en offentlig byggnad.

Särskilt uttalande gjordes av Christina Wallmark (SD) enligt följande.

Vi föreslår, med tanke på områdets mycket känsliga och speciella läge, att krav ställs på att en byggnad av hög arkitektonisk kvalitet uppförs på platsen och att staden därför i kommande skissuppdrag för projektet säkrar att ett antal olika lösningar presenteras. Vi menar att denna centrala plats i Stockholm gärna kan bebyggas, men att helt skilda arkitektoniska stilar och utformningar bör ställas emot varandra innan beslut tas om slutgiltig utformning. Parallella skissuppdrag, finansierade av köparen, som genomförs inom detaljplaneprocessen ska vara en förutsättning vid försäljningen.

Vi menar också att det ska vara ett krav i den kommande detaljplaneprocessen att möjligheten till bostäder prövas. Det kan självfallet röra sig om särskilt utformade bostäder för olika syften. Under lång tid har stadens politiska företrädare understrukt behovet och önskemålet om ”mer bostäder i City”. Vi menar att staden här har möjlighet att, om än i begränsad omfattning, förverkliga detta mål.