



EXPLOATERINGSKONTORET
STADSBYGGNADSKONTORET

2008-07-14
TJÄNSTEUTLÅTANDE
DNR E2008-511-00755
DNR 2008-07201-50

Kontaktperson exploateringskontoret
Peter Granström
Innerstad
Telefon: 08-508 265 12
peter.granstrom@expl.stockholm.se

Till
Exploateringsnämnden
2008-08-21
Stadsbyggnadsnämnden
2008-08-21

Kontaktperson stadsbyggnadskontoret
Ulla-Britt Wikström
Planavdelningen
Telefon: 08-508 282 49
ulla-britt.wikstrom@sbk.stockholm.se

**Förverkligandet av Västra City med skyskrapor och
Central Parkinspirerad stadsmiljö längs Klara Sjö
(Motion 2008:30). Svar på remiss.**

Förslag till beslut

1. Stadsbyggnadsnämnden överlämnar och åberopar kontorens utlåtande som svar på motion 2008:30.
2. Exploateringsnämnden överlämnar och åberopar kontorens utlåtande som svar på motion 2008:30.
3. Beslutet justeras omedelbart.

Ann-Charlotte Nilsson
tf

Kristina Larsson
tf

Sammanfattning

Kontoren har genom kommunstyrelsen fått en motion från Per Ankersjö (c) på remiss. I remissen föreslås bland annat att staden skall arbeta för att spårområdet längs Klara Sjö, mellan Stockholms central och Karlberg, däckas över med en tät och miljövänlig bebyggelse. Vidare föreslås att överdäckningen skall inrymma ett antal riktigt höga skyskrapor, samt att en helt ny park ska anläggas i anslutning till Klara Sjö.

Kontoren anser att möjligheten att däckas över spårområdet utgör en unik och mycket spännande möjlighet att läka och länka stadens centrala delar. Kontoren förbereder f.n. en strategi för hur kommande program- och planarbete bör läggas upp. Området från Tegelbacken till Karlberg har en unik potential som en möjlighet att utvidga innerstaden och skapa ett nytt attraktivt möte mellan stadsbebyggelse och vatten vid Klara Sjö. Det är av stor vikt att noga analysera olika lösningars möjligheter att skapa de bästa förutsättningarna för detta. Många frågeställningar kring stadsbild, kulturmiljö och hur framtidens Stockholm ska fungera ställs i detta projekt på sin spets. En bred diskussion och samrådsprocess bör därför enligt kontorens mening föregå ett slutligt ställningstagande i dessa frågor. Frågor om områdets framtida exploateringsgrad, innehåll, gatustruktur och bebyggelseutformning ingår i detta.

Spårområdet kan inte börja däckas över förrän Citybanan är invigd och pendeltågen försvunnit från ytspåren, dvs tidigast 2017. Överdäckning av spåren och Klarastrandsleden kommer att bli tekniskt sett mycket komplicerade och därmed kostsamma. Huvudsakliga markägare är Banverket och Jernhusen. Staden äger en mindre del av marken, i huvudsak den mark där Klarastrandsleden går. Banverket kommer sannolikt inte att driva projektet. Ska projektet bli av krävs troligtvis att staden eller någon annan extern part förvärvar överbyggnadsrätten.

Remissen

I motionen från Per Ankersjö (c) konstateras att det i och med Citybanans tillkomst föreligger en unik möjlighet att däckas över dagens öppna spårområde. Staden kan genom detta läka ett av sina största sår och samtidigt skapa en god miljö för nya bostäder och ett expanderande city. Klara Sjö kan bli en oas mitt i city.

Genom en hög exploateringsgrad kan området ge Stockholm en ny dynamisk stadsdel och samtidigt möjliggöra anläggandet av en helt ny centralt belägen park. Den höga bebyggelsen i kontrast med parken och vattnet kan skapa en Central Parkinspirerad stadsmiljö mitt i city.

Med start från platsen för blivande Stockholm Waterfront och norrut över dagens spår- och vägområde till Karlberg finns chansen att skapa ett stråk med vacker, spektakulär och storstadsmässig arkitektur. Skyskrapor, så som begreppet definieras internationellt, ska vara en självklar del av denna bebyggelse. Markvärdet motiverar att staden ställer krav på extraordinär utformning.

Tidigare och pågående utredningar

Tidiga utredningar om en överdäckning av spårområdet mellan Kungsgatan och Karlberg genomfördes år 2006. Olika lösningar för Klarastrandsledens placering och bebyggelsens och gatunätets utformning testades idémässig. Slutsatserna var bl a att projektet är tekniskt komplicerat och därmed kostsamt och att en exploatering för att ekonomiskt bära sig måste vara hög. En viktig slutsats var också nödvändigheten av att länka den nya bebyggelsen till existerande gatu-strukturer och skapa goda förutsättningar för kommunikation med Kungsholmen, Vasastan och City.

Stockholm Waterfront, hotell och konferens, byggs f.n. mellan Klarabergsviaduk-ten och Tegelbacken och är därmed den första etappen av den kommande utvecklingen av det nya Västra City. I planarbetet redovisades en översiktlig idéskiss där hela spårområdet på sikt överdäckas och en koppling från Tegel-backen till Norra Stationsområdet kan bli möjlig.

Staden arbetar f.n. tillsammans med Jernhusen, som fastighetsägare till stations-området, på en vision för överdäckning av centralstationen från Kungsgatan till Tegelbacken. Avsikten är att hitta en bra principlösning som också möjliggör etapputbyggnader och klargör när strategiska beslut måste tas. Ett ärende kring detta kommer att presenteras i stadsbyggnadsnämnden senare i höst och ett programsamråd planeras under nästa år

Exploateringskontorets och stadsbyggnadskontorets synpunkter

Kontoren anser att möjligheten att däckas över spårområdet utgör en unik och mycket spännande möjlighet att läka och länka stadens centrala delar. Det intressanta området omfattar hela spår- och vägområdet från Tegelbacken till Karlberg. Huvuddelen av området är utpekad som ett stadsutvecklingsområde i Stockholms översiktsplan.

Området har en unik potential som en möjlighet att utvidga innerstaden och skapa ett nytt attraktivt möte mellan stadsbebyggelse och vatten vid Klara Sjö. Det är av stor vikt att noga analysera olika lösningars möjligheter att skapa de bästa förutsättningarna för detta. Vasastan och Kungsholmen kan få ytterligare kopp-lingar och mötas i ett attraktivt vattenrum utan kraftfulla barriärer i form av spår och trafikleder. Många frågeställningar kring stadsbild, kulturmiljö och hur framtidens Stockholm ska fungera ställs i detta projekt på sin spets. En bred

diskussion bör därför enligt kontorens mening föregå ett slutligt ställningstagande i dessa frågor.

Projektet är tekniskt komplicerat och därmed kostsamt och en exploatering måste vara hög för att ekonomiskt bära sig. Olika sätt att utforma detta bör bearbetas och analyseras ytterligare men höga hus lär vara ett ganska självklart inslag i den analysen.

Spårområdet varierar i bredd men är i vissa snitt relativt smalt. Spårens och vägens höjdläge i förhållande till omgivande mark varierar också. Sammantaget innebär detta svårigheter i anpassning till befintliga gatu- och hushöjder. Abrupta möten är i vissa avsnitt svåra att undvika och tunnelkonstruktionen i sig utgör en förhöjd marknivå som ska bebyggas. Frågan om delar av vattenrummet kan tas i anspråk för att möjliggöra attraktiva miljöer vid vattnet måste också besvaras.

Ett större parkrum utmed överdäckningen är troligtvis svårt att inrymma tillsammans med kravet på hög och kostnadseffektiv exploatering. En attraktiv miljö med höga rekreativvärden kan bli tillgänglig för många på båda sidor om Klara Sjö, i ett långsträckt vattenrum.

Huvudsakliga markägare är Banverket och Jernhusen. Staden äger en mindre del av marken, i huvudsak den mark där Klarastrandsleden går. Banverket kommer sannolikt inte att driva projektet. Ska projektet bli av krävs troligtvis att staden eller någon annan extern part förvärvar överbyggnadsrätten.

Exploateringskontorets och stadsbyggnadskontorets förslag

Mot redovisad bakgrund föreslår kontoren att nämnderna överlämnar och åberopar kontorens tjänsteutlåtande som remissvar på motionen.

Slut