

**Utlåtande Rotel I (Dnr KS 2023/150)****Motion om en överdäckningsstrategi**

Motion av Karin Ernlund och Jonas Naddebo (båda C)

## Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.  
Motionen besvaras med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

**Föredragande borgarrådet Karin Wanngård**

## Sammanfattning av ärendet

Karin Ernlund och Jonas Naddebo (båda C) framför i en motion till kommunfullmäktige att det råder en stor bostadsbrist i Stockholm och att de stora trafiklederna och spårområdena utgör stora sår i Stockholms stadsbild och föreslår därför en överdäckningstrategi. De framför också att det finns ny ingenjörsteknik som gör att överdäckning inte behöver vara alltför dyrt, svårt och komplicerat.

I motionen föreslås att kommunfullmäktige beslutar att berörda nämnder ges i uppdrag att ta fram en överdäckningsstrategi för att skapa nya stadsdelar och grönområden, att utreda nya finansieringsmodeller som involverar stadsutvecklare och fastighetsägare samt att genomföra överdäckning och stadsutveckling över spårområdet vid Klarastrandsleden samt över Nynäsvägen.

## Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, Norrmalms stadsdelsnämnd, Stockholms Stadshus AB, som skickat en underremiss till AB Familjebostäder, och Trafikverket.

*Stadsledningskontoret* ser sammantaget inte behovet av en samlad överdäckningsstrategi eller utredning om generell finansieringsmodell. Vidare konstaterar stadsledningskontoret att en utredning av eventuell överdäckning för Nynäsvägen redan pågår samt att staden inte har rådighet för överdäckning av spårområdet längs Klarastrandsleden.

*Exploateringsnämnden* delar uppfattningen att överdäckningar kan vara positivt för att överbrygga barriärer och i gynnsamma fall även ge plats för ny bebyggelse, men delar dock inte uppfattningen att det går att göra okomplicerat och utan betydande

kostnader. Sammantaget ser nämnden inte behovet av en sådan strategi som föreslås, det begränsade antal överdäckningar som kan vara aktuella har väldigt olika förutsättningar och behöver hanteras individuellt.

*Stadsbyggnadsnämnden* instämmer i att spårområden och stora trafikleder ofta utgör barriärer i staden och att överdäckningar kan tillföra mycket, men delar inte uppfattningen att det finns ny teknik som gör att det inte längre är dyrt och komplicerat att överdäcka spårområden och trafikleder. Sammantaget ser nämnden inte behovet av en samlad överdäckningsstrategi då det begränsade antal överdäckningar som kan vara aktuella har väldigt olika förutsättningar och behöver hanteras individuellt.

*Trafiknämnden* delar uppfattningen att överdäckningar kan vara positivt för att överbrygga barriärer, kapsla in buller och i gynnsamma fall även ge plats för ny bebyggelse. Kontoret ställer sig dock mer tveksamt till att det finns ny teknik som gör att överdäckning av spårområden och trafikleder inte nödvändigtvis behöver vara alltför dyrt, svårt och komplicerat.

*Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd* anser att det kan vara bra att utreda frågan om att ta fram en överdäckningsstrategi, framförallt för att säkerställa att åtgärder riktas till områden där de gör störst nytta. Rörande förslaget om att överdäcka Nynäsvägen konstaterar nämnden att detta redan utreds inom ramarna för stadsutvecklingsprojektet Söderstaden.

*Norrmalms stadsdelsnämnd* anser att överdäckningar kan vara ett sätt att uppnå översiktsplanens mål om att Stockholm ska vara en sammanhängande stad med bostäder och samhällsfunktioner för alla. Vidare hänvisar nämnden till stadsbyggnadsnämnden och exploateringsnämnden för bedömning av vilket eventuellt kompletterande planeringsstöd som kan behövas i frågan samt vilka specifika överdäckningsprojekt som är möjliga att starta.

*Stockholms Stadshus AB* kan konstatera att kommunfullmäktiges budget fastslår att mängden projekt där utgifter är omfattande för bland annat överdäckningar eller särskilda infrastrukturåtgärder behöver begränsas. Vidare lyfter Stockholms Stadshus AB att det inte finns utrymme för de allmännyttiga bostadsbolagen att ta ytterligare kostnader för att bidra till att finansiera överdäckningar.

*Trafikverket* anser att i det fall Stockholms stad har för avsikt att överväga en överdäckning, är det av stor vikt att staden tar en mycket tidig kontakt och dialog med Trafikverket då det krävs en rad tillstånd och flertalet krav att uppfylla.

### Föredragande borgarrådets synpunkter

Jag delar motionärernas ambition om att Stockholm måste byggas samman genom en offensiv stadsutvecklingspolitik. Att överdäcka barriärer i form av stora trafikleder eller spårområden är en viktig metod. I maj 2023 påbörjades Tenstaterassen, ett projekt där E18 överdäckas så att barriären mellan Tensta och Järvafältet byggs över.

På platsen blir det drygt 500 nya bostäder och tack vare en ny trappa och gång- och cykeltväg blir det möjligt att komma direkt från Tensta ut på Järvafältet. Detta är en viktig del av stadens arbete med Fokus Järva.

Utöver det pågår ett antal projekt inom staden där överdäckning utreds, prövas och genomförs. Exempelvis vid Gullmarsplan/Nynäsvägen, Centralstationen och i Hagastaden. Stadens erfarenhet av tidigare och pågående arbeten med överdäckningar är att varje plats har väldigt olika förutsättningar och därmed behöver hanteras och bedömas individuellt. Det handlar om olika möjligheter och svårigheter tekniskt, legalt, ekonomiskt och avseende markägoförhållanden. Jag är därför tveksam till att ta fram en strategi för överdäckning.

Stadens experter bedömer att det inte finns ny teknik som skulle göra det mindre dyrt och komplicerat att överdäcka spårområden och trafikleder. Erfarenheterna i staden är snarare de motsatta, framförallt när det kommer till ekonomi och juridik. Jag beklagar också att Trafikverket är allt mer restriktiva till alla typer av byggande i närheten av deras vägar eller anläggningar. Här behövs en stark röst från staden: staten måste sluta stoppa bostadsbyggande och stadsutveckling.

Avslutningsvis vill jag tacka motionärerna för en motion om hur vi kan vara mer offensiva i stadsutvecklingen och bygga samman staden.

## Bilaga

Motion om en överdäckningsstrategi, dnr KS 2023/150-1

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** av borgarråden Christofer Fjellner, Dennis Wedin och Andrea Hedin (alla M) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att bifalla motionen
2. Att därutöver anföra följande

Moderaterna menar att överdäckning kan vara en bra lösning för att bland annat skapa framkomlighet, minska buller och möjliggöra för att fler ytor i staden kan användas mer effektivt. Det är därför bra att politiker, tjänstemän och medborgare kan ta del av en strategi där stadens mål och ambitioner för överdäckning slås fast. Inte minst när Stockholm växer. Samtidigt vet vi att överdäckningar är kostsamma. Därför är det viktigt att prioritera rätt projekt och att överdäckning är ekonomiskt hållbart och försvarbart.

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

Stockholm den 7 juni 2023

Karin Wanngård  
Kommunstyrelsens ordförande

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

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

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar att tillstyrka motionen

Att därutöver anföra följande

Jag välkomnar att finansborgarrådet delar uppfattningen att överdäckningar är en viktig metod för att överbrygga barriärer och genom en offensiv stadsutvecklingspolitik bygga samman Stockholm. Vi noterar även med glädje att Norrmalms stadsdelsförvaltning i sitt svar [ser positivt på en överdäckning av hela spårområdet längs Klarastrandsleden](#) och att man likt Centerpartiets visioner om Klarastaden från 2016 ser möjligheter till nya bostadsområden och vistelsemiljöer i ett attraktivt läge längs Klara sjö och Barnhusviken.

Dessvärre förefaller det som att stadsbyggnadskontoret delvis misstolkat intentionerna i motionen. Syftet med en strategi är inte att ge svar på hur en överdäckning byggnadstekniskt ska gå till. Det är ett styrdokument som pekar ut behov, tydliggör stadens mål och ambitioner och som ger riktning i beslutsfattandet. Ett stöd för stadens politiker och tjänstemän som ska dra upp de stora visionära penseldragen om vilket Stockholm vi vill se i framtiden.

Motionen har inte hävdats att överdäckningar skulle vara vare sig enkla eller billiga. Självklart är dylika projekt kostsamma, men att ta gröna värden i anspråk är också en stor kostnad, inte bara för dagens stockholmare utan även för kommande generationer. En strategi som identifierar barriärer och potentiella platser för överdäckningsinsatser skulle underlätta en helhetssyn i enskilda projekt för att säkerställa att framtida överdäckningar inte försvåras, fördyras eller omöjliggörs.

En strategi skulle också sätta ramar så att lärdomar från tidigare projekt kan bäras med till kommande. Exempelvis har vi lärt oss av projekt Hagastaden att även komplexa överdäckningar med många aktörer kan ge mycket goda resultat. Redan 2021 konstaterades att Hagastaden beräknas gå med betydande överskott tack vare lägre utgifter och högre inkomster än först beräknat. En lärdom från Hagastaden är också att det spelar roll hur tunnlar planeras över vägar eller spår för vilken typ av

exploatering som är möjlig ovanpå. Hagastaden har också visat hur det går att bygga högt och lätt på överdäckningar genom att bygga i trä. Detta kan innebära att överdäckningar som annars avfärdas som olönsamma blir genomförbara. En stadsövergripande strategi och ett gemensamt lärande arbetssätt i stadens förvaltningar vore önskvärt.

Dagens synsätt, som stadsbyggnadskontorets svar ger uttryck för, riskerar att cementera bilden av överdäckningar som enbart stora och mycket dyra projekt. Med en strategi kan både externa aktörer och stadens förvaltningar våga planera etappvis, samtidigt som staden håller upp takten i den långsiktiga planeringen för framtida stadsutveckling som kräver överdäckning. Potentiella platser är förutom Klarastrandsleden till exempel spårområdena norr och söder om Årsta-broarna, Stadsgårdsleden, Nybodadepån och Karlbergs station. Ett internationellt exempel där en bred trafikled överdäckats och omvandlats till park är [Klyde Warren Park](#) i Dallas, ett projekt som samfinansierades med privata och offentliga medel.

Att det pågår ett antal projekt där överdäckning genomförs visar att det inte omöjligt. Det är heller inget nytt påfund. Söderledstunneln hette förut Södergatan och gick i ett öppet, brett dike tvärs genom centrala Södermalm. Överdäckningen skedde etappvis i över ett decennium och blev klar 1991. Ett projekt som säkert krävde visioner, mod och resurser, men som dagens stockholmare är tacksamma över.

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

## Ärendet

Karin Ernlund och Jonas Naddebo (båda C) framför i en motion till kommunfullmäktige att det råder en stor bostadsbrist i Stockholm och att de stora trafiklederna och spårområdena utgör stora sår i Stockholms stadsbild och föreslår därför en överdäckningstrategi. De framför också att det finns ny ingenjörsteknik som gör att överdäckning inte behöver vara alltför dyrt, svårt och komplicerat.

I motionen föreslås att kommunfullmäktige beslutar att berörda nämnder ges i uppdrag att ta fram en överdäckningsstrategi för att skapa nya stadsdelar och grönområden, att utreda nya finansieringsmodeller som involverar stadsutvecklare och fastighetsägare samt att genomföra överdäckning och stadsutveckling över spårområdet vid Klarastrandsleden samt över Nynäsvägen.

## Remissammanställning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, Norrmalms stadsdelsnämnd, Stockholms Stadshus AB och Trafikverket.

## Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 5 maj 2023 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret konstaterar att trafikleder ofta utgör barriärer i staden och att överdäckningar kan tillföra mycket genom att knyta ihop områden, överbrygga barriärer och samtidigt ge plats för ny bebyggelse.

Stadsledningskontoret delar inte uppfattningen om att det finns ny teknik som gör att det inte längre är dyrt och komplicerat att överdäcka spårområden och trafikleder. De största svårigheterna är kostnader och hantering av risk vid byggande nära eller ovan transportleder. Överdäckningar är förenade med en komplex lagstiftning kopplat till både risk och andra gränsdragningsfrågor. Det finns även hinder i form av regelverk som försvårar för nybyggnation för byggande nära transportleder för farligt gods samt Trafikverkets numera mycket restriktiva inställning till bebyggelse i närheten av deras anläggningar vid exempelvis vägar och järnvägar.

Vidare så framgår det av stadens budget 2023, i investeringsstrategin, att staden av ekonomiska skäl måste begränsa mängden projekt där kostnader för överdäckningar blir omfattande.

Stadsledningskontoret konstaterar att det trots allt pågår ett antal projekt inom staden där överdäckning utreds, prövas och genomförs, vid Gullmarsplan/Nynäsvägen, Centralstationen och i Hagastaden. Utifrån dessa så framgår att platserna har väldigt olika förutsättningar och därmed behöver hanteras och bedömas individuellt. Frågor avseende teknik, lagstiftning, kostnader, risk och markägoförhållanden skiljer sig åt

mellan olika platser. Stadsledningskontoret vill också lyfta fram att om det skulle byggas park och grönyta på en överdäckning, istället för bostäder eller kontor, så kommer exploateringen inte ge några intäkter från markförsäljning och skulle således inte bidra till stadens bostadsbyggnads mål.

För spårområdet omedelbart norr om Centralstationen pågår detaljplanearbete i tidigt skede, där möjligheten att överdäcka området för ny bebyggelse prövas. Planarbetet drivs av Jernhusen som fastighetsägare. Staten genom Jernhusen och Trafikverket äger hela spårområdet längs Klarastrandsleden och staden har därför inte rådighet att genomföra en överdäckning enligt motionens förslag.

Som en del av arbetet med Söderstaden pågår ett programarbete för området Gullmarsplan och Nynäsvägen där en utredning av överdäckning över Nynäsvägen ingår i projektet. Exploaterings- och stadsbyggnadsnämnden utreder möjligheten till en tekniskt och ekonomiskt genomförbar överdäckning för nya kopplingar och stadsutveckling.

Sammantaget ser stadsledningskontoret inte behovet av en samlad överdäckningsstrategi eller utredning om generell finansieringsmodell. Vidare konstaterar stadsledningskontoret att en utredning av eventuell överdäckning för Nynäsvägen redan pågår samt att staden inte har rådighet för överdäckning av spårområdet längs Klarastrandsleden.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar att motion om en överdäckningsstrategi av Karin Ernlund (C) och Jonas Naddebo (C) besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

### **Exploateringsnämnden**

**Exploateringsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 20 april 2023 följande.

Exploateringsnämnden godkänner exploateringskontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

*Reservation* av Svante Linusson (C), se Reservationer m.m.

**Exploateringskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 24 mars 2023 har i huvudsak följande lydelse.

Exploateringsnämnden har den 20 oktober 2016 (§12) besvarat motion 2016:42 från Centerpartiet med förslag om att överdäcka spårområdet norr om Centralstationen och att ta fram en överdäckningsstrategi.

I maj 2020 behandlade trafiknämnden en redovisning av ett budgetuppdrag gemensamt med exploateringsnämnden om att "... inventera lämpliga platser för överdäckning av befintlig trafikinfrastruktur..." Trafiknämnden 2020-06-11 §19 (bilaga 2).

I ärendet finns en inventering av pågående och tänkbara kommande projekt som kan prövas för överdäckningar. Vidare konstaterar trafikkontoret, i samråd med exploaterings- och stadsbyggnadskontoren, att överdäckningar är komplicerade och dyra projekt som tar lång tid och att de bör hanteras inom ordinarie planeringsprocesser.

Kontoret instämmer helt i att spårområden och stora trafikleder ofta utgör barriärer i staden och att överdäckningar kan tillföra mycket genom att knyta ihop områden, överbrygga barriärer och samtidigt, i gynnsamma fall, ge plats för ny bebyggelse.

Kontoret delar däremot inte uppfattningen att det finns ny teknik som gör att det inte längre är dyrt och komplicerat att överdäcka spårområden och trafikleder. Kontorets erfarenheter är snarast de motsatta. Svårigheterna är dock sällan rent byggnadstekniska, utan framförallt ekonomiska. Därutöver finns ofta legala hinder t.ex. avseende regelverk för byggande nära transportleder för farligt gods, samt Trafikverkets allt mer restriktiva inställning till alla typer av byggande i närheten av deras vägar eller anläggningar.

I stadens investeringsstrategi framgår också att staden av ekonomiska skäl måste begränsa mängden projekt där kostnader för överdäckningar blir alltför omfattande.

För spårområdet omedelbart norr om Centralstationen pågår detaljplanearbete i tidigt skede, där man prövar möjligheten att överdäcka området för ny bebyggelse. Enligt kontorets bedömning är det inte meningsfullt att starta fler projekt för ytterligare delar av spårområdet innan man visat på genomförbarhet i den pågående planen. Planarbetet drivs av Jernhusen som fastighetsägare. Staten genom Jernhusen och Trafikverket äger hela spårområdet, staden har alltså inte rådighet att genomföra en överdäckning enligt motionens förslag.

Som en del av arbetet med Söderstaden pågår ett programarbete för området kring Gullmarsplan och Nynäsvägen. I detta ingår att exploaterings- och stadsbyggnadskontoren utreder möjligheten till en tekniskt och ekonomiskt genomförbar överdäckning av delar av Nynäsvägens sträckning, för att pröva förutsättningarna för nya kopplingar och för stadsutveckling i området.

Det begränsade antal överdäckningar som är eller kan komma att bli aktuella har väldigt olika förutsättningar och behöver hanteras och bedömas individuellt, utifrån vilka möjligheter och svårigheter som finns i respektive projekt; tekniskt, legalt, ekonomiskt och avseende markägoförhållanden. I frågan om eventuell medfinansiering från närliggande fastighetsägare så är det såvitt kontoret bedömer endast möjligt på frivillig grund, och då helt avhängigt de lokala förutsättningarna på varje plats.

Sammantaget ser kontoret inte behovet av en samlad överdäckningsstrategi som föreslås, det begränsade antal överdäckningar som kan vara aktuella har väldigt olika förutsättningar och behöver hanteras individuellt.



## **Stadsbyggnadsnämnden**

**Stadsbyggnadsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 20 april 2023 följande.

1. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att överlämna kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

*Reservation* av Mikael Blomstrand (C), se Reservationer m.m.

**Stadsbyggnadskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 13 mars 2023 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsbyggnadskontoret instämmer i att spårområden och stora trafikleder ofta utgör barriärer i staden och att överdäckningar kan tillföra mycket genom att knyta ihop områden, överbygga barriärer och samtidigt, i gynnsamma fall, ge plats för ny bebyggelse.

Kontoret delar däremot inte uppfattningen att det finns ny teknik som gör att det inte längre är dyrt och komplicerat att överdäcka spårområden och trafikleder. Kontorets erfarenheter är snarast de motsatta. Svårigheterna är dock sällan rent byggnadstekniska utan ekonomiska samt att hantera risker med byggande nära (ovan) transportleder för farligt gods.

I stadens investeringsstrategi framgår att staden av ekonomiska skäl måste begränsa mängden projekt där kostnader för överdäckningar blir omfattande.

Det begränsade antal överdäckningar som är eller kan komma att bli aktuella har väldigt olika förutsättningar och behöver hanteras och bedömas individuellt, utifrån vilka möjligheter och svårigheter som finns i respektive projekt; tekniskt, legalt, ekonomiskt och markägoförhållanden.

Sammantaget ser kontoret inte behovet av en samlad överdäckningsstrategi. Det begränsade antal överdäckningar som kan vara aktuella har väldigt olika förutsättningar och behöver hanteras individuellt.

### **Pågående projekt med överdäckning**

Det pågår ett antal projekt där överdäckning utreds, prövas och genomförs. Det är vid Gullmarsplan, Centralstationen och i Hagastaden.

Som en del av arbetet med Söderstaden pågår ett programarbete för området kring Gullmarsplan och Nynäsvägen. I detta ingår att exploaterings- och stadsbyggnadskontoren utreder möjligheten till en tekniskt och ekonomiskt genomförbar överdäckning av delar av Nynäsvägens sträckning, för att pröva förutsättningarna för nya kopplingar och för stadsutveckling i området.

För spårområdet omedelbart norr om Centralstationen pågår detaljplanearbete i tidigt skede, där man prövar möjligheten att överdäcka området för ny bebyggelse. Enligt kontorets bedömning är det inte meningsfullt att starta fler projekt för ytterligare delar

av spårområdet innan man visat på genomförbarhet i den pågående planen. Kontoret vill också upplysningsvis notera att planarbetet drivs av Jernhusen som fastighetsägare. Staten genom Jernhusen och Trafikverket äger hela spårområdet, staden har alltså inte rådighet att genomföra en överdäckning enligt motionens förslag.

I Hagastaden pågår genomförande av en 800 meter lång överdäckning. Hagastaden knyter ihop Stockholm med Solna genom att däcka över väg- och järnvägstunnlar. Överdäckningen är teknisk komplex. Ny mark att bygga på skapas.

### **Stadsbyggnadskontorets förslag till beslut**

Kontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden godkänner kontorets utlåtande som svar på remissen.

### **Trafiknämnden**

**Trafiknämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 11 maj 2023 följande.

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

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

*Reservation* av Markus Berensson m.fl. (C), se Reservationer m.m.

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 2 maj 2023 har i huvudsak följande lydelse.

Under 2019 och 2020 fick trafiknämnden tillsammans med exploateringsnämnden följande uppdrag i kommunfullmäktiges budget: ”Trafiknämnden ska tillsammans med exploateringsnämnden inventera lämpliga platser för överdäckning av befintlig trafikinfrastruktur i syfte att möjliggöra för fler bostäder och arbetsplatser”. Detta uppdrag besvarades i trafiknämnden 2020-06-11 (dnr T2020-00102). I det avrapporterade ärendet gjordes en genomgång av pågående och möjliga överdäckningar i staden. Vidare konstaterade kontoret, i samråd med exploaterings- och stadsbyggnadskontoren, att överdäckningar är komplicerade och dyra projekt som tar lång tid och att de bör hanteras inom ordinarie planeringsprocesser. Även driftkostnaderna är dyra för överdäckningar.

Kontoret instämmer helt i att spårområden och stora trafikleder ofta utgör barriärer i staden och att överdäckningar kan tillföra mycket genom att knyta ihop områden, överbrygga barriärer, minska buller och samtidigt, i gynnsamma fall, ge plats för ny bebyggelse. Hagastaden är ett sådant exempel som staden har arbetat fram där både järnväg och motorväg överbryggats med en överdäckning.

Kontoret ställer sig dock mer tveksamt till att det finns ny teknik som gör att överdäckning av spårområden och trafikleder inte nödvändigtvis är alltför dyrt, svårt och komplicerat. Kontorets uppfattning är att svårigheterna sällan är rent

byggnadstekniska, utan framförallt ekonomiska. Därutöver finns ofta legala hinder avseende till exempel regelverk för byggande nära transportleder för farligt gods. Dessutom har Trafikverket under senare år tagit en mer restriktiv inställning till olika typer av byggande i närheten av deras vägar och anläggningar. I stadens investeringsstrategi framgår också att staden av ekonomiska skäl behöver begränsa mängden projekt där kostnader för överdäckningar blir alltför omfattande.

För spårområdet vid Centralstationen pågår detaljplanearbete i tidigt skede. Där prövas möjligheten att överdäcka området för ny bebyggelse. Kontorets bedömning är att detta projekts genomförbarhet bör studeras innan ytterligare projekt startas. Överdäckningen vid Centralstationen drivs av Jernhusen som fastighetsägare. Staten, genom Jernhusen och Trafikverket, äger hela spårområdet. Staden har alltså inte rådighet att genomföra en överdäckning enligt motionens förslag.

Inom stadsutvecklingsprojektet Söderstaden pågår ett programarbete för området kring Gullmarsplan och Nynäsvägen. I detta ingår att trafikkontoret, exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret utreder möjligheten till en tekniskt och ekonomiskt genomförbar överdäckning av delar av Nynäsvägens sträckning, för att skapa nya kopplingar och förutsättningar för stadsutveckling i området.

De överdäckningar som är eller kan komma att bli aktuella har väldigt olika förutsättningar och behöver hanteras och bedömas individuellt, utifrån vilka möjligheter och svårigheter som finns i respektive projekt; tekniskt, legalt, ekonomiskt och avseende markägoförhållanden. I frågan om eventuell medfinansiering från närliggande fastighetsägare så är det såvitt kontoret bedömer endast möjligt på frivillig grund och då helt avhängigt de lokala förutsättningarna på varje plats.

Eftersom det begränsade antal överdäckningar som kan vara aktuella har väldigt olika förutsättningar och behöver hanteras individuellt, ser kontoret för närvarande inte behovet av en samlad överdäckningsstrategi.

### **Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd**

**Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 20 april 2023 följande.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

*Särskilt uttalande* av Gustav Johansson m.fl. (M), Peter Backlund (L) och Stefan Holm (C), se Reservationer m.m.

**Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 8 mars 2023 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen håller med om att trafikleder utgör barriärer i stadsbilden med negativa konsekvenser för människors möjligheter att röra sig fritt i staden. Rörande bilismens inflytande över stadsutvecklingsprocesser, vill förvaltningen vara med och bidra till

att skapa goda förutsättningar för hållbara resmönster, med minskat bilberoende, i takt med att staden växer.

Förvaltningen anser att det på olika sätt går att minska barriäreffekten från trafikleder. I vissa fall kan en överdäckning vara den bästa lösningen, medan det i andra fall kan var bättre att dimensionera om trafikleder för att minska biltrafikens dominans över ett gaturum. Det senare kanske ligger mer i linje med det långsiktiga målet om att minska biltrafiken i Stockholm, men det kräver flera åtgärder parallellt för att säkerställa en väl fungerande infrastruktur och en trivsamt stadsmiljö.

Förvaltningen anser att det kan vara bra att utreda frågan om att ta fram en överdäckningsstrategi, framförallt för att säkerställa att åtgärder riktas till områden där de kan göra störst nytta, och inte styrs mot områden nära innerstan, där det ofta är enklare att driva projekt med god ekonomi.

Stadens översiktsplans ambitioner om att koppla samman områden bör i detta avseende vara styrande. Till exempel utgör Magelungsvägen och Nynäsbanan en tydlig barriär mellan Rågsved/Hagsätra och Örby/Högdalen, och är i översiktsplanen utpekade som ett strategiskt samband. Direktivet i stadens budget för 2023, som möjliggör för exploateringskontoret att flytta medel från lönsamma projekt till mindre lönsamma projekt, kan vara ett verktyg för att få till åtgärder i denna typ av områden, där det finns utmaningar att få till en god projektekonomi.

Motionen nämner specifikt Nynäsvägen som en trafikled som exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden ska få i uppdrag att överdäcka och exploatera i anslutning till. Förvaltningen håller med om att Nynäsvägen utgör en kraftig barriär med negativ påverkan både miljömässigt och socialt. Förvaltningen kan dock konstatera att en överdäckning av Nynäsvägen redan utreds inom ramarna för stadsutvecklingsprojektet Söderstaden.

## **Förslag**

Förvaltningen föreslår att Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

## **Norrmalms stadsdelsnämnd**

**Norrmalms stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 20 april 2023 följande.

Motionen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.

**Norrmalms stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 12 april 2023 har i huvudsak följande lydelse.

I Stockholms stads översiktsplan (2018) beskrivs överdäckningar som en metod i stadsplaneringen för att överbygga barriärer och skapa nya platser för bostäder och vistelse. Förvaltningen anser att överdäckningar kan vara ett sätt att uppnå översiktsplanens mål om att Stockholm ska vara en sammanhängande stad med

bostäder och samhällsfunktioner för alla. Enligt förvaltningen kan överdäckade spårområden och trafikleder skapa positiva möjligheter att tillgodose behovet av fler bostäder, nya offentliga rum och sammanlänkade stadsdelar.

Översiktsplanen pekar ut flera pågående och potentiella överdäckningsprojekt, däribland Hagastaden och spårområdet längs Klara strand inom Norrmalms stadsdelsområde. Förvaltningen kan konstatera att utbyggnaden av Hagastaden inklusive överdäckning pågår och en överdäckning av spårområdena mellan Kungsgatan-Klarabergsviadukten-Vattugatan är under utredning. Enligt förvaltningen vore det positivt att även utreda möjligheterna att däcka över hela spårområdet längs Klarastrandsleden. Förvaltningen ser positivt på överdäckningar i detta område och ser möjligheter till nya bostadsområden och vistelsemiljöer i ett attraktivt läge längs Klara sjö och Barnhusviken.

Förvaltningen ser att översiktsplanen även fortsättningsvis är ett viktigt styrdokument för var överdäckningar kan vara lämpliga och ge mest nytta. Vidare hänvisar förvaltningen till stadsbyggnadsnämnden och exploateringsnämnden för bedömning av vilket eventuellt kompletterande planeringsstöd som kan behövas i frågan samt vilka specifika överdäckningsprojekt som är möjliga att starta.

## **Stockholms Stadshus AB**

**Stockholms Stadshus AB:s** yttrande daterat den 24 april 2023 har i huvudsak följande lydelse.

### **Koncernledningens synpunkter**

Koncernledningen kan konstatera att kommunfullmäktiges budget fastslår att mängden projekt där utgifter är omfattande för bland annat överdäckningar eller särskilda infrastrukturåtgärder behöver begränsas. Överdäckningar är förenade med en komplex lagstiftning kopplat till både risker och gränsdragningsfrågor som behöver lösas för att säkerställa en långsiktigt hållbar förvaltning. I nuläget med stigande räntor, byggkostnader och osäkert omvärldsläge är förutsättningarna för nyproduktion redan begränsade. Koncernledningen instämmer därför i sin helhet med Familjebostäder svar, som lyfter fram att det inte finns utrymme för de allmännyttiga bostadsbolagen att ta ytterligare kostnader för att bidra till att finansiera överdäckningar.

### **Underremisser**

#### **AB Familjebostäder**

**AB Familjebostäders** yttrande daterat den 20 mars 2023 har i huvudsak följande lydelse.

AB Familjebostäder är rent principiellt positivt till motionärernas intentioner att tillskapa mer byggbar mark i Stockholm. Hyresrättsproduktionen klarar dock inte att

bära extraordinära kostnader som är förknippade med överdäckningar. En finansieringsmodell där fastighetsägare skulle bidra till finansieringen av överdäckningar är därför inte ekonomiskt genomförbar. Såsom läget är idag är investeringskalkylerna för nyproduktion av hyresrätter redan mycket ansträngda. I övrigt har bolaget inget att anföra.

### **Trafikverket**

**Trafikverkets** yttrande daterat den 15 maj 2023 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikverket har erhållit rubricerat ärende på remiss från Stockholm Stad. Trafikverket yttrar sig i det här ärendet i egenskap av sakägare, ansvarig myndighet för den långsiktiga infrastrukturplaneringen och ansvarig myndighet för riksintresse för kommunikationer.

I det fall Stockholm stad har för avsikt att överväga en överdäckning, är det av stor vikt att Staden tar en mycket tidig kontakt och dialog med Trafikverket.

Vid planer på eventuella överdäckningar krävs en rad tillstånd och flertalet krav att uppfylla. En dialog bör också alltid föras med Länsstyrelsen, eftersom det är de som ytterst prövar en överdäckning utifrån bland annat hälsa och säkerhet och riksintressen enligt Plan- och bygglagen och Miljöbalken.

## Reservationer m.m.

### Exploateringsnämnden

#### Reservation av Svante Linusson (C)

att nämnden beslutar att tillstyrka motionen samt

därutöver anföra följande:

Vi noterar att Norrmalms stadsdelsförvaltning ser positivt på en överdäckning av hela spårområdet längs Klarastrandsleden och att man likt Centerpartiets visioner om Klarastaden från 2016 ser möjligheter till nya bostadsområden och vistelsemiljöer i ett attraktivt läge längs Klara sjö och Barnhusviken. Vi välkomnar även att stadsbyggnadskontoret delar uppfattningen att överdäckningar kan vara positivt för att överbrygga barriärer och ge plats för ny bebyggelse.

Syftet med en strategi är inte att ge svar på hur en överdäckning byggnadstekniskt ska gå till. Det är ett styrdokument som pekar ut behov, tydliggör stadens mål och ambitioner och som ger riktning i beslutsfattandet. Ett stöd för stadens politiker och tjänstemän som ska dra upp de stora visionära penseldragen om vilket Stockholm vi vill se i framtiden. Att staden inte alltid har rådighet över den mark som avses ökar bara vikten av att i en strategi peka ut riktningen för vad vill se för utveckling av dessa platser.

Motionärerna har inte hävdats att överdäckningar skulle vara vare sig enkla eller billiga. Självklart är dylika projekt kostsamma, men att ta gröna värden i anspråk är också en stor kostnad, inte bara för dagens stockholmare utan även för kommande generationer. En strategi som identifierar barriärer och potentiella platser för överdäckningsinsatser skulle underlätta en helhetssyn i enskilda projekt för att säkerställa att framtida överdäckningar inte försvåras, fördyras eller omöjliggörs. Dagens synsätt, som exploaterings- och stadsbyggnadskontorens svar ger uttryck för, riskerar att cementera bilden av stora och mycket dyra projekt. Med en strategi kan både externa aktörer och stadens förvaltningar våga planera etappvis. Potentiella platser är förutom Klarastrandsleden till exempel spårområdena norr och söder om Årsta-broarna, Stadsgårdsleden, Nybodadepån och vid Karlbergs station. Det handlar alltså inte bara om ett par projekt utan tvärtom skulle en strategi bidra till att staden får upp ögonen för fler möjligheter. Ett internationellt exempel där en bred trafikled överdäckats och omvandlats till park är Klyde Warren Park i Dallas, ett projekt som samfinansierades med privata och offentliga medel. Att det pågår ett antal projekt där överdäckning genomförs visar att det inte är omöjligt. Det är heller inget nytt påfund. Söderledstunneln hette förut Södergatan och gick i ett öppet, brett dike tvärs genom centrala Södermalm. Överdäckningen skedde etappvis i över ett decennium och blev klar 1991. Ett projekt som säkert krävde visioner, mod och resurser, men som dagens stockholmare är tacksamma över.

## Stadsbyggnadsnämnden

### Reservation av Mikael Blomstrand (C)

att stadsbyggnadsnämnden beslutar att tillstyrka motionen, samt

att därutöver anföra följande:

Vi välkomnar att stadsbyggnadskontoret delar uppfattningen att överdäckningar kan vara positivt för att överbrygga barriärer och ge plats för ny bebyggelse. Vi noterar även med glädje att Norrmalms stadsdelsförvaltning i sitt svar ser positivt på en överdäckning av hela spårområdet längs Klarastrandsleden och att man likt Centerpartiets visioner om Klarastaden från 2016 ser möjligheter till nya bostadsområden och vistelsemiljöer i ett attraktivt läge längs Klara sjö och Barnhusviken. Dessvärre förefaller det som att stadsbyggnadskontoret delvis misstolkat intentionerna i motionen.

Syftet med en strategi är inte att ge svar på hur en överdäckning byggnadstekniskt ska gå till. Det är ett styrdokument som pekar ut behov, tydliggör stadens mål och ambitioner och som ger riktning i beslutsfattandet. Ett stöd för stadens politiker och tjänstemän som ska dra upp de stora visionära penseldragen om vilket Stockholm vi vill se i framtiden.

Motionärerna har inte hävdats att överdäckningar skulle vara vare sig enkla eller billiga. Självklart är dylika projekt kostsamma, men att ta gröna värden i anspråk är också en stor kostnad, inte bara för dagens stockholmare utan även för kommande generationer. En strategi som identifierar barriärer och potentiella platser för överdäckningsinsatser skulle underlätta en helhetssyn i enskilda projekt för att säkerställa att framtida överdäckningar inte försvåras, fördröjas eller omöjliggörs.

Dagens synsätt, som kontorets svar ger uttryck för, riskerar att cementera bilden av stora och mycket dyra projekt. Med en strategi kan både externa aktörer och stadens förvaltningar våga planera etappvis. Potentiella platser är förutom Klarastrandsleden till exempel spårområdena norr och söder om Årsta-broarna, Stadsgårdsleden, Nybodadepån och Karlbergs station. Ett internationellt exempel där en bred trafikled överdäckats och omvandlats till park är Klyde Warren Park i Dallas, ett projekt som samfinansierades med privata och offentliga medel.

Att det pågår ett antal projekt där överdäckning genomförs visar att det inte omöjligt. Det är heller inget nytt påfund. Söderledstunneln hette förut Södergatan och gick i ett öppet, brett dike tvärs genom centrala Södermalm. Överdäckningen skedde etappvis i över ett decennium och blev klar 1991. Ett projekt som säkert krävde visioner, mod och resurser, men som dagens stockholmare är tacksamma över.



## Trafiknämnden

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

1. Att trafiknämnden beslutar att tillstyrka motionen
2. Att därutöver anföra följande:

Överdäckning kan vara en bra lösning för att bland annat skapa framkomlighet, minska buller och möjliggöra för att fler ytor i staden kan användas mer effektivt. Moderaterna ställer sig positiva till att arbeta mer med detta, och det är därför bra om Stockholms politiker, tjänstemän och medborgare kan ta del av en strategi där stadens mål och ambitioner för överdäckning slås fast. Inte minst när Stockholm växer. Överdäckningar är samtidigt kostsamma att genomföra, så det är viktigt att prioritera rätt projekt, och att det är ekonomiskt hållbart och försvarbart.

### Reservation av Markus Berensson m.fl. (C)

1. Att trafiknämnden beslutar att tillstyrka motionen
2. Att därutöver anföra följande:

Vi välkomnar att trafikkontoret delar uppfattningen att överdäckningar kan vara positivt för att överbrygga barriärer, kapsla in buller och ge plats för ny bebyggelse. Vi noterar även med glädje att Norrmalms stadsdelsförvaltning i sitt svar ser positivt på en överdäckning av hela spårområdet längs Klarastrandsleden och att man likt Centerpartiets visioner om Klarastaden från 2016 ser möjligheter till nya bostadsområden och vistelsemiljöer i ett attraktivt läge längs Klara sjö och Barnhusviken. Dessvärre förefaller det som att trafikkontoret delvis misstolkat intentionerna i motionen.

Syftet med en strategi är inte att ge svar på hur en överdäckning byggnadstekniskt ska gå till. Det är ett styrdokument som pekar ut behov, tydliggör stadens mål och ambitioner och som ger riktning i beslutsfattandet. Ett stöd för stadens politiker och tjänstemän som ska dra upp de stora visionära penseldragen om vilket Stockholm vi vill se i framtiden.

Motionärerna har inte hävdats att överdäckningar skulle vara vare sig enkla eller billiga. Självklart är dylika projekt kostsamma, men att ta gröna värden i anspråk är också en stor kostnad, inte bara för dagens stockholmare utan även för kommande generationer. En strategi som identifierar barriärer och potentiella platser för överdäckningsinsatser skulle underlätta en helhetssyn i enskilda projekt för att säkerställa att framtida överdäckningar inte försvåras, fördyras eller omöjliggörs.

Dagens synsätt, som kontorets svar ger uttryck för, riskerar att cementera bilden av stora och mycket dyra projekt. Med en strategi kan både externa aktörer och stadens förvaltningar våga planera etappvis. Potentiella platser är förutom Klarastrandsleden till exempel spårområdena norr och söder om Årsta-broarna, Stadsgårdsleden,

Nybodadepån och Karlbergs station. Ett internationellt exempel där en bred trafikled överdäckats och omvandlats till park är Klyde Warren Park i Dallas, ett projekt som samfinansierades med privata och offentliga medel.

Att det pågår ett antal projekt där överdäckning genomförs visar att det inte omöjligt. Det är heller inget nytt påfund. Söderledstunneln hette förut Södergatan och gick i ett öppet, brett dike tvärs genom centrala Södermalm. Överdäckningen skedde etappvis i över ett decennium och blev klar 1991. Ett projekt som säkert krävde visioner, mod och resurser, men som dagens stockholmare är tacksamma över.

### **Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd**

Särskilt uttalande av Gustav Johansson m.fl. (M), Peter Backlund (L) och Stefan Holm (C)

Motionen lyfter frågan om överdäckning över spårområden och vägar som delar vår stad. Nynäsvägen går som en bred, bullrig trafikbarriär genom vår stadsdel. Genom en överdäckning kan vi lappa ihop söderort; aktivt minska avstånd och bygga ihop olika stadsdelar med olika socioekonomiska grupper. Så bygger vi Stockholm långsiktigt starkt.

Vi vill göra söderort grönare. När grönytor och naturområden riskerar minskas i takt med att bostadsbyggandet ökar, behöver vi skapa alla möjligheter att hitta nya gröna ytor. Genom att överdäcka Nynäsvägen kan området få mer grönska, idrottsytor, rum för kultur och mindre luftföroreningar och buller, allt för en härligare och bättre närmiljö.

Vi har sedan många år föreslagit överdäckning av Nynäsvägen så att området kan utvecklas till mötesplatser där stockholmare kan umgås, leka och motionera. Ett enklare flöde mellan stadsdelarna och även till och från arenorna och kommande kulturutbud i nuvarande slakthusområdet är önskvärt. Det kan bland annat göras med bredare gång- och cykelstråk genom grönområdet över Nynäsvägen.

I stadens pågående projekt om Söderstaden står att man under 2023 ska ”fortsätta att utreda möjligheten till en genomförbar överdäckning av delar av Nynäsvägens sträckning genom området för att skapa nya kopplingar och öka stadskvaliteterna.” Vi hoppas att den utredningen kommer till en för området positiv lösning.