

Christer Lundin
Strategisk trafikplanering
Tel: 508 263 71
christer.lundin@gfk.stockholm.se

2002-09-03

Dnr 02-620-2787:1

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

Inled arbetet med Klarastrandsleden. Skrivelse från Sten Nordin (m)

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. GFN uppdrar till gatu- och fastighetskontoret att tillsammans med Vägverket utreda möjligheterna att komplettera Klarastrandsleden med ett tredje körfält.
2. GFN uppdrar till gatu- och fastighetskontoret att påbörja arbetet att skapa två nya körfält på Klarastrandsleden.
3. GFN besvarar Sten Nordins skrivelse om att inleda arbetet med Klarastrandsleden med detta tjänsteutlåtande.

Göran Gahm
stf

Christer Lundin

SAMMANFATTNING

I en skrivelse till gatu- och fastighetsnämnden föreslår Sten Nordin (m) att kontoret får i uppdrag dels att tillsammans med Vägverket utreda möjligheterna till att komplettera Klarastrandsleden med ett tredje körfält, dels att påbörja arbetet med att skapa två nya körfält på Klarastrandsleden.

Kontoret konstaterar att Klarastrandsleden är en viktig trafikled i Stockholm, men med helt otillräcklig kapacitet. Under år 2001 togs dock det sista trafikljuset längs leden bort. En ökad framkomlighet på Klarastrandsleden skulle ge minskad genomfartstrafik på bl.a. Dalagatan, Sveavägen och Fleminggatan.

Kontoret tillstyrker att man utreder om det går att tillskapa ytterligare ett körfält längs leden genom att de nuvarande två körfältens bredd minskas tillsammans med en smärre breddning. Kontoret tillstyrker också att man nu inleder planeringsarbetet för att skapa en mer permanent lösning genom att ge Klarastrandsleden fyra körfält, två i vardera riktningen.

Kontoret förelås få i uppgift att påbörja detta arbetet och successivt avrapportera arbetet till nämnden. Skrivelsen från Sten Nordin föreslås bli besvarad med detta tjänstutlåtande.

UTLÅTANDE

Skrivelsen

I skrivelse daterad den 29 september 2002 tar Sten Nordin (m) upp den besvärliga trafiksituationen på Klarastrandsleden. Trafiken på den tvåfältiga trafikleden uppgår till ca. 50 000 fordon/dygn, och mycket trafik som borde använda leden utnyttjar istället bostadsgator i exempelvis Vasastan.

En hel ringled runt Stockholms innerstad torde enligt skrivelsen dröja, varför åtgärder på Klarastrandsleden blir än mer angelägna. Med hänvisning till att Vägverket har kunnat bredda Essingeleden från tre till fyra körfält inom befintligt vägutrymme föreslår Nordin att gatu- och fastighetskontoret ges i uppdrag att tillsammans med Vägverket skyndsamt utreda möjligheterna att komplettera Klarastrandsleden med ett tredje körfält.

Vidare framhåller Nordin att långsiktigt måste kapaciteten på Klarastrandsleden utökas till två körfält i vardera riktningen. Detta kan ske på flera olika sätt, förutom en breddning i vägens nuvarande plan, en viadukt ovanpå dagens två körfält, en tunnel under Klara Sjö för två körfält varvid dagens Klarastrandsled enkelriktas. Eller en helt ny tunnel med fyra körfält varvid bostäder och kontor kan byggas vid dagens Klarastrandsled. Kontoret föreslås att få i uppdrag att påbörja arbetet även för dessa två nya körfält på Klarastrandsleden.

Skrivelsen bifogas.

Bakgrund

Klarastrandsleden är en del av den nordsydliga huvudtrafikleden genom Stockholms innerstad. Klarastrandsledens främsta uppgift är att vara en förbindelse mellan city och norra delen av stockholmsregionen.

Trafiken på Klarastrandsleden har ökat kraftigt under senare år. I mitten av 1980-talet uppgick trafiken till ca 30 000 fordon per dygn. Redan denna trafikmängd är mycket för en tvåfilig trafikled med hänsyn till framkomlighet och trafiksäkerhet. Vid trafikräkningar under de senaste åren har uppmätts trafikmängder om cirka 50 000 fordon per dygn.

Den omfattande trafiken på Klarastrandsleden medför att köer och fördröjningar uppstår inte bara under morgonen och eftermiddagen utan

också under en stor del av dagen i övrigt. Vidare undviker en del trafik Klarastrandsleden och väljer i stället exempelvis Sveavägen, Torsgatan och Dalagatan alternativt Fleminggatan och S:t Eriksgatan, gator som miljömässigt är mindre lämpade att ta emot stora volymer av genomfartstrafik.

Tidigare planer

I mitten av 1980-talet fanns det långt gående planer på att bygga ut Klarastrandsleden från två till fyra körfält. Detta skulle göras i anslutning till utbyggnaden och moderniseringen av det intilliggande bangårdsområdet.

Utbyggnaden av Klarastrandsleden skulle till största delen ske västerut, innebärande att en del av Klara sjös vattenyta skulle tas i anspråk. Enligt planerna skulle mellan 6 000 och 8 000 kvadratmeter vattenyta behövaäckas över för breddningen.

Den planerade breddningen avbröts för att man skulle få tillfälle att ytterligare studera behovet av trafikkapacitet och möjligheterna till alternativa lösningar. Några lämpliga alternativa lösningar kunde dock inte tas fram, bl. a. därför att hela järnvägsområdet då bedömdes som nödvändigt för järnvägstrafikens behov.

Under 1990-talet ersattes gång- och cykelförbindelsen vid Karlberg med en planskild förbindelse. Under fjolåret togs plankosningen med Pampaslänken bort, varvid det sista trafikljuset längs Klarastrandsleden försvann.

Trafikkonsekvenser av en utbyggnad

Gatu- och fastighetskontoret har överslagsmässigt analyserat vad en utbyggnad av Klarastrandsleden får för konsekvenser för trafiken. Analyserna visar att Klarastrandsledens trafik skulle i rusningstrafik öka med ca 1 000 fordon i timmen, vilket innebär en ökning om 30-40 % jämfört med dagens trafik. De nordsydliga huvudgatorna (t ex Sveavägen och Torsgatan) skulle avlastas med 300-400 fordon i timmen, vilket ger påtagliga positiva miljöeffekter. Även kapaciteten för den nordsydliga genomfartstrafiken kommer att öka, dock i mer begränsad omfattning eftersom Centralbron med tillfarter är den trånga sektorn.

Hur trafiken till och från city mer i detalj kommer att påverkas av en breddning av Klarastrandsleden blir beroende av hur anslutningarna mellan leden och city utformas och hur parkeringsmöjligheterna i city utvecklas.

Teknisk utformning

Breddning till tre körfält

Vägverket har breddat Essingeleden från tre körfält till fyra körfält i vardera riktningen genom att inom befintligt vägområde göra körfälten något smalare. Som anges i Nordins skrivelse bör man utreda om det finns möjlighet att utöka de två körfälten till tre något smalare körfält, eventuellt

med hjälp av en smärre breddning av nuvarande led. En sådan utredning bör göras tillsammans med Vägverket.

Kan tre körfält erhållas, bör man studera om det tillkommande körfältet kan göras reversibelt eller om den nordgående trafiken erhåller två körfält.

Breddning av Klarastrandsleden till fyra körfält

Eftersom det inte är acceptabelt att bredda Klarastrandsleden ensidigt ut i Klara sjös vattenyta är det nödvändigt att en del av breddningen sker in på nuvarande järnvägsområde. Banverket förklarade häromåret att man är beredd att pröva möjligheterna att låta en del av breddningen komma in på spårområdet.

Den nuvarande pendeltågstunneln som ligger i spårområdet mellan Barnhusbron och S:t Eriksbron ligger dock i vägen och medför att det inte är möjligt att på detta avsnitt ta hela breddningen av Klarastrandsleden in på spårområdet. Det kommer vidare att medföra en del omfattande och komplicerade anläggningsarbeten med att flytta stödmurar, förlänga pendeltågstunneln och flytta spår under pågående drift utan att järnvägstrafiken störs. Dessa arbeten kan dock vara väl försvarbara genom att intrånget i Klara sjös vattenyta minskas väsentligt. Som anges i skrivelsen bör man tillse att den vattenspegel som måste tas i anspråk kan återvinnas på annat avsnitt längs leden så att den totala vattenytan inte minskas.

Klarastrandsledens anslutning med fyra körfält till Essingeleden / Norra länken innebär att båda de nuvarande tunnelrören under järnvägen vid Karlbergs slott kommer till användning, ett för vardera trafikriktningen. Det medför att nuvarande gång- och cykelförbindelse får anpassas till den nya utformningen, alternativt att en ny gång- och cykelförbindelse över både biltrafikleden och järnvägsspåren anordnas vid Karlbergs pendeltågsstation som ersättning för den nuvarande förbindelsen.

En viadukt ovanpå dagens två körfält

Parallellt bör en tvåplanslösning för utbyggnad av Klarastrandsleden studeras. Den innebär att två körfält byggs på viadukt över den nuvarande leden för att ta trafiken i den ena riktningen, medan trafiken i andra riktningen får använda ledens nuvarande två körfält.

Alternativet med två av körfälten på viadukt ovanpå de två andra körfälten får relativt komplicerade lösningar i sina ändpunkter där leden övergår från ett plan till tvåplanslösningen. Ett visst vattenintrång vid Barnhusbron kan bli nödvändigt också i detta alternativ. Vidare måste Klarastrandsledens nuvarande profil vid S:t Eriksbron sänkas och läggas i ett vattentätt tråg för att man ska få full fri höjd för biltrafiken i båda riktningarna.

Lösningen med en utbyggnad av Klarastrandsleden i två plan bör särskilt studeras ur gestaltningssynpunkt. På sikt kommer sannolikt delar av

spårområdet att däckas över, vilket bör tas med i bilden när man bedömer den barriäreffekt som en tvåplanslösning kan medföra.

Övriga lösningar

I stället för en tvåplanslösning kan man tänka sig att en ny tillkommande körbana med två körfält förläggs i en tunnel under vattenytan längs nuvarande Klarastrandsleden. Den nuvarande leden får ta hand om trafiken i ena riktningen och enkelriktas därför medan tunneln tar trafiken i den andra riktningen.

En annan lösning som enligt skrivelsen också bör utredas är en helt ny tunnel med fyra körfält. En sådan tunnel kan passera under järnvägsområdet och gå i bergtunnel under bl.a. Vasaparken och kopplas till Norra Länken. Ett sådant alternativ kan göra det möjligt att bygga bostäder och kontor längs dagens Klarastrandsled, som då får en mera lokal betydelse.

Kontorets slutsatser

Enligt kontorets uppfattning är det lämpligt att man nu utreder möjligheterna till en utbyggnad av Klarastrandsleden. Förutsättningarna idag torde i flera avseenden ha förändrats jämfört med förhållandena på 1980-talet då den planerade utbyggnaden avbröts. Kontoret är berett att ta fram ett sådant underlag tillsammans med stadsbyggnadskontoret och i samarbete med Banverket och SJ.

Stadens överenskommelse med Vägverket om att bygga ut Norra Länken bidrar också till minska den osäkerhet som tidigare varit förknippad med utredningar om Klarastrandsleden. Det är också naturligt att studera vilka möjligheter det finns till en mera temporär utbyggnad av leden till tre körfält.

En breddning av Klarastrandsleden kan göras med utnyttjande av en del av det nuvarande järnvägsområdet. I vilken omfattning som järnvägsmark kan disponeras och vad som det innebär i form av flyttning och omläggning av spår m.m. är dock oklart och bör klarläggas i en utredning.

Eftersom järnvägsmark sannolikt inte kan ställas till förfogande så att intrång i Klara sjös vattenyta helt kan undvikas bör, vilket framhålls i skrivelsen, även andra lösningar för en utbyggnad av Klarastrandsleden studeras.

Oberoende av vilken lösning för en utbyggnad av Klarastrandsleden till fyra körfält som är den lämpligaste kommer kostnaderna för en utbyggnad bli betydande och ligga i miljardklass. Mot denna bakgrund bör utredningsarbetet successivt redovisas till nämnden för ställningstaganden.

Kontoret tillstyrker sålunda förslaget att kontoret får i uppdrag dels att tillsammans med Vägverket utreda möjligheterna att komplettera Klarastrandsleden med ett tredje körfält, dels att påbörja arbetet att skapa en

S

mer permanent lösning med fyra körfält på Klarastrandsleden så att vardera trafikriktningen ges två körfält.

Sten Nordins skrivelse om att inleda arbetet med Klarastrandsleden föreslås besvaras med detta tjänsteutlåtande.

SLUT