

Handläggare
Joakim Boberg
08-508 26 392**Till**
Trafiknämnden
2026-06-11

Skrivelse angående Gör Klaratunneln säkrare, av Jonas Nilsson m.fl. (M). Svar på skrivelse

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna trafikkontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefSara Bergendorff
Avdelningschef

Bakgrund

Trafikkontoret mottog skrivelsen Gör Klaratunneln säkrare av Jonas Nilsson m.fl. (M) vid trafiknämndens sammanträde 2025-10-23.

I skrivelsen refereras till händelserna de senaste månaderna innan skrivelsen lämnades in, då flera lastbilar fastnat i Klaratunneln. Skribenten menar att det allvarligaste med incidenterna är att det innebär en ökad risk för personskador, förstörd infrastruktur och tunnelbränder, men att det också medför sämre framkomlighet och köer när innerstans tunnelsystem inte kan användas.

Skribenten noterar att trafikkontoret i media hänvisat till att tunnelhöjden är märkt och att infarterna till Klaratunneln är väl skyltade. Skribenten konstaterar att fordon ändå fortsätter att fastna och menar att det är uppenbart att det behövs tydligare skyltning. Skribenten menar att kontoret borde få i uppdrag att föreslå nya lösningar, exempelvis se över om det kan beslutas om tydligare blinkande skyltar, och att koppla lasermätaren till ”omöjliga att missa-varningar”. Skribenten hänvisar till Australien och Singapore där det finns stora LED-lösningar som blinkar rött när ett överhögt fordon närmar sig.

Skrivelsen avslutas med frågorna

1. Varför fastnar så många fordon i Klaratunneln?
2. Vilka möjligheter finns för fordon att ångra sig eller ”köra av” mellan skyltningen och själva Klaratunneln?

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Trafikkontorets synpunkter

Trafikkontoret konstaterar att det under sensommaren och hösten 2025 vid några tillfällen fastnat lastbilar i den fysiska skyddsbarriären vid infarten till Klaratunneln söderifrån. Kontoret menar att det är olyckligt att det skett tillbud vid flera tillfällen under en kort tidsperiod, om än vad kontoret erfar utan personsador. Kontoret har inte kännedom om vilka omständigheter som föranledde de specifika fallen, men kan konstatera att det sedan oktober 2025 inte inträffat några liknande tillbud, förutom en påkörning i rasselportalen. Klaratunneln trafikeras av runt 40 000 fordon per dygn.

I Klaratunneln gäller tre meters höjdbegränsning. Vid den infart där fordonen fastnat finns ett tydligt informations- och varningssystem i flera steg för att tidigt varna förare om höjdbegränsningen.

Det är välskyltat på flera ställen vad som gäller på platsen. Den första skylten med höjdvarning sitter på avfarten från Centralbron, och följs av flera. En laser mäter av fordonshöjder som kontrolleras mot tillåten höjd. Om fordonet är för högt tänds varningsskyltar 70 m från tunnelmynningen som visar ”Fordon för högt” och en trafiksignal som växlar om till rött. Anläggningen kontrolleras fem gånger årligen i samband med löpande underhållsavstängningar av nord-sydaxeln, samt vid behov, exempelvis i samband med påkörningar.

Det finns dessutom två mekaniska barriärer – en rasselportal som både låter och känns fysiskt, dels den barriär som skyddar tunneln och som fordonen i de beskrivna fallen fastnade i. Innan den fysiska barriären finns möjlighet att byta körfält och svänga av mot Herkulesgatan och undvika att köra in i tunneln. De senaste åren har det pågått byggnadsarbeten i kvarteret Snäckan som inneburit justeringar av trafikföringen på platsen. Säkerhetsanordningarna har dock varit i bruk hela tiden, liksom möjligheten att svänga av mot Herkulesgatan. Det fanns dock under en period en fysisk möjlighet att välja det högra körfältet mot Herkulesgatan och undvika rasselportalen för att sedan göra ett sent otillåtet körfältsbyte mot

tunneln strax innan den sista fysiska barriären. Det åtgärdades genom förlängning av en refug.

Trafikkontorets bedömning i samband med tillbuden sommaren-hösten 2025 var att det är tydligt vad som gäller på platsen, med både omfattande skyltning, varningssystem och fysiska barriärer. Kontoret bedömer att fler skyltar på platsen skulle bidra till att göra trafiksituationen mer komplex och riskera att få motsatt effekt. Den bedömningen kvarstår. Sedan behöver föraren ha kunskap om och kontroll över sitt fordon, och vara uppmärksam på skyltningen och var det är tillåtet att köra och inte.

Skribenten efterfrågar nya lösningar för att hindra att fordon fastnar. Som kontoret beskrivit finns redan varningsskyltar och röd signal i systemet. Geofencing är en möjlig teknisk lösning som i teorin skulle kunna användas, och som staden testat tillsammans med transportföretag för att sänka hastigheter i vissa områden. Staden delar den data som krävs, men för att det ska fungera i praktiken behöver den tekniska tjänsten installeras i fordonen och användas. Idag har staden inte rådighet över det, och saknar juridisk möjlighet att ställa krav på att geofencing installeras i samtliga fordon.



Figur 1 Höjdvarning vid avfartsramp.



Figur 2 Varningsskyltar och rasselportal.



Figur 3 Fysisk barriär vid infarten till Klaratunneln.

Slut

Bilaga:

1. Skrivelse Gör klaratunneln säkrare av Jonas Nilsson m.fl.
(M)

Trafikkontoret
Infrastruktur

Flemingatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 392
Växel 08-508 27 200
joakim.boberg@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm