



PM 2011: RI (Dnr 314-1564/1997)

## **Påbörjande av planarbetet för en utbyggnad av Klarastrandsleden**

**Skrivelse från Mats Hulth m.fl. (S)**

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Skrivelse från Mats Hulth m.fl. (S) om ”Påbörjande av planarbete för utbyggnad av Klarastrandsleden” anses besvarad med vad som sagts i denna promemoria.

**Föredragande borgarrådet Sten Nordin** anför följande.

### *Ärendet*

I en skrivelse från 1997 framförde Mats Hulth m.fl. (S) att den omfattande trafiken på Klarastrandsleden skapar negativa effekter i form av köbildning och att genomfartstrafik väljer andra gator i innerstaden, t.ex. Sveavägen och Torsgatan. I skrivelsen föreslogs att Klarastrandsleden bör byggas ut och förbättras för att förbättra trafik- och miljöförhållandena i centrala Stockholm, antingen genom en breddning eller genom en lösning i två plan. Mats Hulth med flera (S) föreslog därför att gatu- och fastighetsnämnden skulle få i uppdrag att i samarbete med Banverket samt SJ ta fram det underlag som krävs för att en utbyggnad av Klarastrandsleden ska komma till stånd, att stadsbyggnadsnämnden skulle påbörja planarbetet för en breddning av Klarastrandsleden samt att stadsbyggnadsnämnden skulle redovisa två alternativa planer, en breddning och en tvåplanslösning.

### *Beredning*

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, gatu- och fastighetsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, Norrmalms stadsdelsnämnd samt Banverket.

*Stadsledningskontoret* avstyrker i sitt tjänsteutlåtande från den 18 maj 2011 att vidare utredningar om en eventuell breddning eller överdäckning av Klarastrandsleden görs i dagsläget. Stadsledningskontoret konstaterar att staden inte har rådighet över den mark som skulle behöva tas i anspråk för en eventuell breddning av leden samt att frågan är beroende av de framtida planerna på överdäckning av Västra City.

*Stadsledningskontoret* anser i sitt tjänsteutlåtande från den 2 mars 1998 att Mats Hulth med fleras förslag om utredning av Klarastrandsleden kan tillstyrkas men att utredningen i så fall även bör omfatta Centralbron. Kontoret konstaterar emellertid att det fysiska utrymmet för att öka antalet körfält från två till fyra är mycket begränsat.

*Gatu- och fastighetsnämnden* anser att kommunstyrelsen bör avstyrka förslaget om påbörjande av planarbete.

*Stadsbyggnadsnämnden* anser att förutsättningarna för att påbörja ett planarbete förändrats och instämmer därmed i vad som sägs i skrivelsen. Vidare föreslår nämnden att kontoret får i uppdrag att påbörja ett planarbete med två alternativa planer, en breddning och en tvåplanslösning.

*Norrmalms stadsdelsnämnd* anser att de socialdemokratiska borgarrådets förslag bör avstyrkas.

*Banverket* anser att förutsättningarna för att bredda Klarastrandsleden är svåra rent tekniskt. En eventuell ombyggnation riskerar dessutom att inverka menligt på tågtrafiken om Klara Sjöes vattenspegel ska hållas intakt. Banverket menar även att bara att utreda frågan om potentiella lösningar på problematiken kring Klarastrandsleden är förenat med stora utredningskostnader.

### *Mina synpunkter*

Klarastrandsleden är en av centrala Stockholms viktigaste transportleder. Den binder samman City och Söderleden med Kungsholmen samt i förlängningen Solna och skapar därmed förutsättningar för rörelse mellan stadens olika delar. Leden ligger dock i ett trängt läge och i rusningstrafik är köbildning vanligt förekommande.

Med anledning av vägsträckningens läge har diskussionerna kring ledens utformning och funktionalitet varit återkommande genom åren. Idéerna till förändring har omfattat allt från breddning av vägen till överdäckning eller intunnling.

Det utrymme som skulle behöva tas i anspråk för några större förändringar av leden ligger dock inte under stadens rådighet. Staten genom Jernhusen AB och Trafikverket äger och förfogar över spårområdet på ledens ena sida medan den andra sidan begränsas av Klara Sjö. Ett för stockholmarna viktigt vattendrag och rekreationsplats. De framtida planerna på överdäckning av Västra City gör också att ett planarbete med uttalat mål att bredda Klarastrandsleden i dagsläget inte är aktuellt.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Skrivelse från Mats Hulth m.fl. (S) om ”Påbörjande av planarbete för utbyggnad av Klarastrandsleden” anses besvarad med vad som sagts i denna promemoria.

Stockholm den 9 november 2011

STEN NORDIN

### *Bilagor*

1. Reservationer m.m.
2. Skrivelsen från Mats Hulth m.fl. (S) om ”Påbörjande av planarbete för utbyggnad av Klarastrandsleden”

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Särskilt uttalande** gjordes av borgarråden *Roger Mogert* och *Tomas Rudin* (båda S) enligt följande.

Vi konstaterar att den fjorton år gamla skrivelsen inte längre är aktuell. Vi konstaterar vidare att den nedgrävning av Centralbron som ett enhälligt kommunfullmäktige vid samma tid beslutade om, och som berör skrivelsen, ännu inte genomförts. Vi ställer oss frågan vad som händer med det projektet och om staden har någon strategi för hur det ska genomföras, om det ska genomföras.

## ÄRENDET

I en skrivelse från 1997 framförde Mats Hulth m.fl. (S) att den omfattande trafiken på Klarastrandsleden skapar negativa effekter i form av köbildning och att genomfartstrafik väljer andra gator i innerstaden, t.ex. Sveavägen och Torsgatan. I skrivelsen föreslogs att Klarastrandsleden bör byggas ut och förbättras för att förbättra trafik- och miljöförhållandena i centrala Stockholm, antingen genom en breddning eller genom en lösning i två plan. Mats Hulth m.fl. (S) föreslog därför att gatu- och fastighetsnämnden skulle få i uppdrag att i samarbete med Banverket samt SJ ta fram det underlag som krävs för att en utbyggnad av Klarastrandsleden ska komma till stånd, att stadsbyggnadsnämnden skulle påbörja planarbetet för en breddning av Klarastrandsleden samt att stadsbyggnadsnämnden skulle redovisa två alternativa planer, en breddning och en tvåplanslösning.

## BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, gatu- och fastighetsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, Norrmalms stadsdelsnämnd samt Banverket.

### **Stadsledningskontoret**

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 18 maj 2011 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret konstaterar att Klarastrandsleden i dagsläget är en central genomfartsled med mycket hög trafikbelastning och har en viktig funktion i regionens trafiksystem. Leden begränsas av Klara sjö samt spårområdet för tågtrafik till Stockholms central, ett område som ägs av staten genom Jernhusen AB och Trafikverket. Kontoret kan också konstatera att frågan om utveckling av Klarastrandsleden, genom breddning eller överdäckning, har utretts i flera omgångar sedan skrivelsen skrevs 1997, men att det saknas beslut i frågan.

Dåvarande Markkontoret fick under våren 2006 i uppdrag att tillsammans med Trafikkontoret och Stadsbyggnadskontoret utreda exploateringsmöjligheterna ovan bangården och vad det skulle ge för möjligheter för ombyggnad av Klarastrandsleden. Detta beslut innebar att tjänsteutlåtandet om renovering alternativt breddning av leden som var skrivet till nämnden i november 2005 drogs tillbaka. Tjänsteutlåtandet angående exploateringsmöjligheterna skulle vara klart och redovisas för de tre nämnderna under våren 2007. I samband med att Citybanan stoppades blev tjänsteutlåtandet vilande. Under 2007 till 2008 har Trafikkontoret genomfört utredningsuppdrag för att bedöma Klarastrandsledens status med inriktningen att bibehålla dess funktion fram till och med 2017, då Citybanan beräknas vara klar. I november 2009 svarade exploateringsnämnden respektive trafik- och renhållningsnämnden på en remiss från Stadsbyggnadsnämnden om förslag till planprogram för utveckling av Västra City. Samtidigt godkände exploateringsnämnden ett samarbetsavtal och tilläggsavtal med Jernhusen AB och dåvarande Banverket. Inför starten av programutredningen träffade exploateringskontoret ett samarbetsavtal med Jernhusen AB, i december 2007, rörande framtida överdäckningar av Västra City och Klarastrandsområdet m.m. Vid denna tidpunkt träffades också en principöverenskommelse med Jernhusen AB och dåvarande Banverket rörande överdäckning av spårområdet mellan Kungsbron och Vattugatan/Centralbron, dvs. Västra City. Samarbetsavtalet och principöverenskommelsen kompletterades våren 2009 med var sitt tilläggsavtal. Programförslaget var redovisat i två utbyggnadsetapper, etapp 2012 och

etapp 2020, d.v.s. vad som kan genomföras innan och efter att Citybanan är färdigställd. Förslaget för Västra City innebär en överdäckning av spårområdet för bland annat ny blandad stadsbebyggelse, och ny stationslösning inklusive bussterminal. Nya gator och stråk ska bidra till att länka ihop staden och successivt bygga bort järnvägens och trafikledernas bariäreffekt i city. Det område som planprogrammet behandlar har Jernhusen AB genom dotterbolag som huvudsaklig markägare. Staden äger endast en mindre del av den exploateringsbara marken inom området. Staten äger banområdet, genom Trafikverket. I ärendet konstateras att Klarastrandsleden går igenom området och har ramper som kopplar till det lokala trafiknätet och att förslaget innebär påverkan på ledens ramper.

Vision 2030 illustrerar en möjlig utveckling för Klarastrandsleden och området Västra City där spårområdet från Tegelbacken i söder till Karlberg i norr överdäckas. En ny stadsdel möjliggörs utmed Klara Sjö ovanpå överdäckningen. Av stadens översiktsplan framgår att en överdäckning av Klarastrandsleden skulle leda till en påtaglig förbättring av närmiljön samt ge stadsbebyggelsen en direkt koppling till vattnet.

Oavsett framtida utveckling/ombyggnad av Klarastrandsleden kommer en renovering behöva göras av Klarastrandsledens påldäck. Trafik- och renhållningsnämndens inriktning är att detta ska genomföras efter att projekt Citybanan slutat använda Klarastrandsleden som transportväg och arbetena i huvudsak är slutförda, dvs. efter 2017. Under åren fram till en renovering av påldäcken genomförs besiktningar för att säkerställa funktionen fram till renoveringen och mindre underhållsarbeten bedöms behöva utföras före 2017, till exempel justering av ytbeläggning/asfalt vid påldäckens fogar samt åtgärda räckesinfästningar. För att arbetena ska kunna påbörjas kring 2017-2018 behöver trafik- och renhållningsnämnden påbörja utredning och projektering kring 2015 och upphandling bör ske under 2016.

Stadsledningskontoret avstyrker att vidare utredningar om en eventuell breddning eller överdäckning av Klarastrandsleden görs i dagsläget. Kontoret konstaterar att staden inte har rådighet över den mark som skulle behöva tas i anspråk för en eventuell breddning av leden och frågan är också beroende av de framtida planerna på överdäckning av Västra City. Det är staten, genom Jernhusen AB och Trafikverket som äger området, inklusive spåren. Stadsledningskontoret kan också konstatera att åtgärder för banområdet inte finns med i Nationell plan för transportinfrastruktur för åren 2010-2021. Frågan om en utveckling av Klarastrandsleden bör dock utredas vidare i samband med kommande regional infrastrukturplanering, dvs. efter 2021. En utbyggnad av Klarastrandsleden, som också måste samordnas med en framtida exploatering av bangårdsområdet, är inte heller möjlig att genomföra förrän arbetena med Citybanan är slutförda, dvs. efter 2017.

Stadsledningskontoret anser dock att frågan om framtida utveckling av Klarastrandsleden bör belysas när trafik- och renhållningsnämnden kommer att fatta beslut kring renovering av Klarastrandsledens påldäck.

Stadsledningskontoret föreslår att skrivelsen ”Påbörjande av planarbete för en utbyggnad av Klarastrandsleden” av Mats Hulth (S) anses besvarad med hänvisning till vad som sagts i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

## **Stadsledningskontoret**

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 2 mars 1998 har i huvudsak följande lydelse.

Kontoret delar borgarrådets uppfattning att trafiksituationen på Klarastrandsleden är undermålig. Kontoret konstaterar att det fysiska utrymmet för att öka antalet körfält från idag två till fyra är mycket begränsat. För att uppnå en förstärkning av trafikkapaciteten på

Klarastrandsleden kommer det därför att krävas tekniskt komplicerade lösningar med visst intrång på bangårdsområdet. De kostnadsuppskattningar som gjorts pekar på investeringar i intervallet 500-1.500 miljoner kronor. Det är i det sammanhanget oklart i vilken om-

fattning järnvägsmark kan disponeras och vad det i så fall kostar att friställa denna för vägändamål.

En viktig fråga är finansieringen av utbyggnaden. I regeringens uppdrag till vägverket 1997-04-17 om en översyn av väghållningsansvaret i Stockholms län har angivits att denna inte skall omfatta det övergripande vägnätet innanför Essingeleden och de planerade sträckningarna av Södra Länken och Norra Länken. Det finns två tolkningar av regeringsuppdraget, nämligen att Klarastrandsleden, Centralbron och Söderledstunneln framgent skall förbli en kommunal angelägenhet alternativt att väghållningsfrågan får bestämmas vid förhandlingar mellan staden, staten och landstinget om villkoren för och finansiering av en helhetslösning för väg- och järnvägstrafiken genom centrala Stockholm (Regeringsuppdrag 1997-08-28).

De ovannämnda trafiklederna utgör tillsammans en av landets mest trafikbelastade avsnitt. Sedan Dennisöverenskommelsen övergetts kommer vägstråket tillsammans med Essingeleden att få dela på huvuddelen av all nord-sydlig genomfartstrafik över Saltsjö- Mälarsnittet. Denna trafik är i stor utsträckning av regional och nationell karaktär. Kontoret anser därför att staten borde finansiera ombyggnaden av Klarastrandsleden och Centralbron.

Regeringsuppdraget att förhandla fram en helhetslösning för väg- och järnvägstrafiken genom centrala Stockholm föll för statens del på statssekreteraren Magnus Persson. Ett resultat av överläggningarna mellan parterna är överenskommelsen om Årstabron och Södra länken. I slutredovisningen av förhandlingsuppdraget konstaterar statssekreteraren i brev till regeringen 1998-01-30 att för Centralbron och tredje spåret råder betydande osäkerhet om projektets genomförbarhet vad avser att ersätta Centralbron med en biltunnel. De byggnads tekniska förutsättningarna anses oklara, konsekvenserna för omgivande gatunät ej studerade samt att kostnaderna för projektet ej heller preciserats i tillräckligt hög grad.

Statssekreteraren föreslår att ytterligare utredningar genomförs. Vägverket och Banverket föreslås sålunda få i uppdrag av regeringen att tillsammans med staden samfinansiera en utredning om hur Centraltunneln lämpligen kan utformas. Utredningsarbetet bör ske förutsättningslöst och i sådana former att även andra förslag till lösningar studeras.

I brev till bl a finansborgarrådet Mats Hulth 1998-01-30 har SJ tagit upp behovet av ett tredje spår för järnvägstrafiken mellan Stockholm Södra och Centralen. I brevet anförs att befintlig kapacitet med två spår inte räcker och om inte en förstärkning sker kan inte de stora investeringar som redan är gjorda i järnvägens infrastruktur i Mälardalen utnyttjas med negativa miljöeffekter som följd. Kapacitetsfrågan för tågtrafiken betecknas som akut och måste lösas omgående. Mot denna bakgrund framlägger SJ ett nytt förslag om nedgrävning av Centralbron för att möjliggöra en utbyggnad av det tredje spåret. Förslaget omfattar tre etapper varav etapp 1 gäller Centralbrons borttagande och ersättning med en tunnel. Det har stor likhet med förslaget om en Västlig Österled. Etappen 2 innehåller en tunnel mellan den "västliga Österleden" och Norra Länken med anslutning vid Norrtull. Etappen 3 gäller en tunnelgren till Danvikstull.

Det skall noteras att staten och staden i överenskommelsen om Södra Länken och Årstabron uttalat att parterna är ense om att vid utbyggnad av ett tredje spår skall Centralbron ersättas av en biltunnel.

Skrivelserna från statssekreteraren och från SJ visar att staten nu har ett intresse av att medverka till ersättning av Centralbron och Klarastrandsleden med en tunnelloösning. Kontoret tillstyrker borgarrådets förslag om en utredning av Klarastrandsleden och anser att denna även skall utsträckas till att omfatta Centralbron. Under förutsättning att regeringen följer statssekreterarens förslag bör utredningsarbetet samfinansieras av berörda parter. En gemensam projektorganisation bör bildas mellan stadens berörda förvaltningar och statens berörda verk och bolag i kommande utredningsarbete. Parallellt med utredningsarbetet bör

förhandlingar upptas med staten om finansieringsfrågorna för ombyggnad av vägstråket Söderledstunneln-Centralbron-Klarastrandsleden.

## **Gatu- och fastighetsnämnden**

**Gatu- och fastighetsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 3 februari 1998 att som svar på remissen avstyrka förslaget om påbörjande av planarbete.

*Reservation* anfördes av ordföranden Annika Billström m.fl. (S), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Åke Askensten (MP), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Ann-Marie Strömberg och Ann Mari Engel (båda V), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av vice ordföranden Barbro Noreson m.fl. (M), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Hans-Göran Olsson (FP), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Hans Peters (C), *bilaga 1*.

*Ersätтарыttrande* gjordes av Kurt Hultgren (SP), *bilaga 1*.

**Gatu- och fastighetskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 15 januari 1998 har i huvudsak följande lydelse.

### 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 1997 har uppmätts trafikmängder om närmare 49 000 fordon per dygn.

Den omfattande trafiken på Klarastrandsleden medför att köer och fördröjningar uppstår inte bara under morgon- och eftermiddagsrusningarna 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, gator som miljömässigt är mindre lämpade att ta emot stora trafikvolymmer.

### 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 behöva däckas 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.

### Trafikkonsekvenser av en utbyggnad

Gatu- och fastighetskontoret har tillsammans med stadsbyggnadskontoret överslags-

mässigt 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

Eftersom det inte är acceptabelt att bredda Klarastrandsleden ensidigt ut i Klara sjös vattenyta är det nödvändigt att en stor del av breddningen sker in på nuvarande järnvägsområde. Banverket har förklarat att man är beredd att positivt 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 i vägen och torde göra det nästan omöjligt att på detta avsnitt ta hela breddningen av Klarastrandsleden in på spårområdet. Det bör dock vara möjligt att gå 4 å 5 meter in på spårområdet. Detta kommer 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.

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 en ny gång- och cykelförbindelse över både biltrafikleden och järnvägsspåren far anordnas vid Karlbergs pendeltågsstation som ersättning för den nuvarande provisoriska gång- och cykelbron.

#### Alternativ utformning

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

Alternativet med två av körfälten på viadukt ovanpå de två andra körfälten far relativt komplicerade lösningar i sina ändpunkter där leden övergår från ett plan till tvåplanslösningen. Ett visst vattenintrång vid Barnhusbron blir 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.

Klarastrandsledens anslutning till Essingeleden / Norra länken görs på i princip samma sätt som för alternativet med båda körbanorna i ett plan. Båda de nuvarande tunnelrören under järnvägen vid Karlbergs slott kommer sålunda till användning. En ny gång- och cykelförbindelse över Klarastrandsleden och järnvägsspåren anordnas vid Karlbergs pendeltågsstation.

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.

#### Kostnader

Den tidigare planerade breddningen av Klarastrandsleden beräknas i dagens prisläge kosta ca 500 miljoner kronor. Det minskade vattenintrång som den nu förutsatta breddningen medför kommer att innebära ökade kostnader som hänger samman med omläggningen av spår etc på järnvägsområdet. Några närmare kostnadsberäkningar av detta har inte gjorts, men det torde dock öka kostnaderna betydligt. En tvåplanslösning kostade



enligt tidigare bedömningar 50- 100 % mer än en breddning av leden i plan.

Man bör räkna med att kostnaderna för en utbyggnad av Klarastrandsleden ligger i intervallet 500 - 1 500 miljoner kronor beroende på vilken lösning som kan accepteras.

Kontorets slutsatser

Enligt kontorets uppfattning är det lämpligt att man nu utreder möjligheterna till en utbyggnad av Klarastrandsleden. Fortsättningarna 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.

En breddning av Klarastrandsleden kan idag göras med utnyttjande av en del av det nuvarande järnvägsområdet. I vilken omfattning som järnvägsmark kan disponeras och vad som det i så fall kostar att friställa marken genom flyttning och omläggning av spår mm är dock oklart och bör klarläggas i en utredning.

Eftersom det är oklart om järnvägsmark kan ställas till förfogande så att intrång i Klara sjös vattenyta helt kan undvikas bör, vilket framhålls i skrivelsen, även en tvåplanslösning för en utbyggnad av Klarastrandsleden studeras.

Beroende på vilken lösning som kan accepteras kan kostnaderna för en utbyggnad av Klarastrandsleden förväntas ligga i intervallet 500 - 1 500 miljoner kronor. I en analys om en utbyggnad bör man i ett tidigt utredningsskede ta upp frågan om hur finansieringen av utbyggnaden kan lösas.

Inför en utbyggnad av Klarastrandsleden bör man i första hand ta fram ett underlag som redovisar dels i vilken omfattning som en breddning av leden kan ske in på järnvägsområdet, dels vilka konsekvenser och kostnader olika alternativa lösningar medför och dels hur en utbyggnad skall finansieras. I avvaktan på att ett sådant underlag blir tillgängligt och att därmed förutsättningarna för utbyggnadens utformning kan klarläggas bör man enligt kontorets uppfattning vänta med att påbörja det direkta planarbetet för en breddning av Klarastrandsleden.

## **Stadsbyggnadsnämnden**

**Stadsbyggnadsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 15 januari 1998 att som svar på remissen överlämna och åberopa kontorets utlåtande.

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Carl-Erik Skårman m.fl. (M), *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av Stella Fare (SP), *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av Agneta Liljesköld (MP), *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av Dick Urban Vestbro (V), *bilaga 1*.

**Stadsbyggnadskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 22 december 1997 har i huvudsak följande lydelse.

I sitt tjänsteutlåtande 1997-04-28 till motionen sade kontoret bland annat att frågan om en framtida överdäckning av spårområdet och Klarastrandsleden bör hållas öppen och utredas vidare och att det både tekniskt och ekonomiskt är ett svårt projekt, som finansieringsmässigt ligger efter andra stora stadsbyggnadsprojekt.

Kontoret sade vidare att det är positivt att få mera bostäder i innerstaden, att få direkt kontakt med Barnhusviken, att bygga bort bil- och tågtrafikens störningar och att över spårområdet få ett däck med direkt anslutning till Torsgatan vid Bonnierhuset och till

Kungsbron.

Kontoret påpekade vidare att det är ett svårt problem att bygga in Klarastrandsleden utan att ta fria vattenytor i anspråk. En utgångspunkt måste dock vara att Barnhusvikens vatten inte får röras mer än marginellt.

Kontoret sade avslutningsvis att de frågor som väcks i motion 1997:1 är viktiga att diskutera vidare, att detta görs i samband med arbetet med bebyggelseutvecklingen i centrala staden och ansåg att några ytterliga särskilda uppdrag inte behövdes.

Kontoret anser nu att förutsättningarna för att påbörja ett planarbete förändrats, dels då frågan om ledens framtida och slutliga utformning tas upp dels i och med att Banverket förklarar sig beredda att positivt pröva möjligheterna att låta en del av breddningen komma in på spårområdet.

Kontoret instämmer i vad som sägs i skrivelsen till kommunstyrelsen om en breddning av Klarastrandsleden och föreslår att kontoret får i uppdrag att påbörja ett planarbete med två alternativa planer, en breddning och en tvåplanslösning. Båda alternativen skall studeras också ur gestaltningssynpunkt.

Målsättningen skall vara att skapa en välfungerande trafikled med minimala miljöstörningar och en vacker stadsbild. Denna skall uppfyllas både nu med ett bibehållet öppet spår-område, och i framtiden med en eventuell överdäckning av hela spårområdet. Utformningen får ej heller försvåra eller förhindra en framtida överdäckning. Härvid skall särskilt studeras hur en kommande bebyggelse över spårområdet skall kunna nå fram till Barnhusviken över trafikleden.

#### **Norrmalms stadsdelsnämnd**

**Norrmalms stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 5 februari 1998 att avstyrka de socialdemokratiska borgarrådets förslag.

*Reservation* anfördes av ordföranden Erik Nilsson m.fl. (S), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av ordföranden Erik Nilsson m.fl. (S), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Åke Askensten (MP) och Hans Enroth (V), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Thomas Fürth (SP), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Håkan Tenelius (FP), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Willy Karlsson m.fl. (M), *bilaga 1*.

*Ersättaryttrande* gjordes av Christina Linderholm och Elisabeth Thand (båda C), *bilaga 1*.

*Ersättaryttrande* gjordes av Peter Priftakis och Torkel Kjellman (båda S), *bilaga 1*.

**Norrmalms stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 19 december 1997 har i huvudsak följande lydelse.

Det område som behandlas i skrivelsen är av central betydelse för Stockholm. En eventuell utredning av de förslag som presenteras i skrivelsen kräver att man tar hänsyn till en rad olika aspekter.

Området utgör en viktig länk för trafikflödet mellan stadens norra och sydliga delar. Förvaltningen instämmer i att situationen som i dagsläget råder på Klarastrandsleden inte är acceptabel ur miljösynpunkt. En bättre framkomlighet på Klarastrandsleden skulle kunna innebära en lättnad i trafikflödena på innerstadsgatorna i stadsdelen, vilket beskrivs i skrivelsen. En sådan situation välkomnas av förvaltningen. Dock måste man noga utreda om det finns en risk för att fordon som tidigare valt Essingeleden väljer Klarastrandsleden vid en lättnad av trafikflödena på detta vägavsnitt. De positiva effekterna skulle därmed utebli.

Om man påbörjar en utredning av detta vägavsnitt är det nödvändigt att titta på hela trafiksituationen i området, med centralbron i söder och anknytningen vid Norra stationsområdet. Det vore olyckligt om man bygger om vägavsnittet och det leder till att det inte går att passa ihop med en framtida helhetslösning för den nord - sydgående trafiken. En annan aspekt som är viktig att utreda är huruvida de föreslagna ombyggnationerna är förenliga med de planer på en överdäckning av spårområdet, Västra City-projektet med bostäder/hotell- och kongressanläggning, som staden i dag diskuterar.

Det aktuella området är av största vikt för stadens kollektivtrafik. En förändring som innebär en försämring för kollektivtrafiken är enligt förvaltningen oacceptabel. Alternativet att ta en del av spårområdet är således bara tänkbart om det inte inkräktar på järnvägens framkomlighet.

Vattnet, Barnhusviken/ Klara Sjö är en viktig resurs i staden både som rekreationsområde och transportmedel, men även gestaltningsmässigt. Förvaltningen anser, i enlighet med förslagställarna, att en breddning av Klarastrandsleden ut i Klara Sjö är oacceptabel.

## **Banverket**

**Banverkets** remissvar daterat den 6 mars 1998 har i huvudsak följande lydelse.

### **Angående påbörjande av planarbete för en utbyggnad av Klarastrandsleden**

I samband med Magnus Perssons uppdrag att finna en lösning för järnvägs- och vägtrafikfrågorna i centrala Stockholm aktualiserades också frågan om ökad kapacitet på Klarastrandsleden genom en utbyggnad från 2 till 4 körfält. Med tanke på att området längs Klara sjö är ett mycket känsligt område måste de trafikanläggningar som finns där givetvis optimeras vad avser intrång. Banverket förklarade därför att vi var beredda att medverka om staden önskade utreda frågan och att vi också var beredda att pröva möjligheterna att utnyttja delar av järnvägsområdet.

Av det remitterade materialet framgår att det inte är acceptabelt att bredda Klarastrandsleden ut i Klara sjös vattenyta. Vi kan då konstatera att strax norr om Barnhusbron finns ett av de mest kritiska snitten. I dagsläget är situationen följande: Klarastrandsleden ligger redan idag med sina två körfält i strandkanten. På andra sidan finns en stödmur mot järnvägen. Inom järnvägsområdet ligger först ett spår (C5) som förbinder plattformsspåren 17-19 med spårsystemet norrut och därefter pendeltunneln. För kollektivtrafiken och järnvägstrafiken är det av yttersta vikt att dessa två spårfunktioner finns kvar i framtiden.

En tänkbar lösning här är att förlänga pendeltunnel något söderut och lägga spår C5 på tunneltaket. Det vore då möjligt att vinna cirka 4,5 m i det kritiska tvärsnittet. För kunna skatta kostnaderna för att genomföra en sådan åtgärd krävs noggranna och omfattande studier av spårssystem och grundläggning av pendeltågstunneln.

Om kravet är att två körfält ska rymmas inom järnvägsområdet måste pendeltågstunneln flyttas österut. En sådan åtgärd skulle innebära en total ombyggnad av hela spårsystemet från Stockholm C till Karlberg. Det är i sig en mycket dyr åtgärd som ytterligare kompliceras av att tågtrafiken måste kunna löpa så störningsfritt som möjligt under byggtiden.

I remissmaterialet framgår att kostnadsskillnaden mellan de två olika väglösningarna är cirka 300 Mkr. Det kan konstateras att ett alternativ som innebär att pendeltågstunneln måste flyttas är avsevärt dyrare än så. Även det andra alternativets kostnader kan komma att uppgå

till eller överskrida kostnadsskillnaden mellan de olika väglösningarna. Redan att utreda dessa olika lösningar in på järnvägsområdet är förenat med relativt stora utredningskostnader.

RESERVATIONER M.M.

**Gatu- och fastighetsnämnden**

*Reservation* anfördes av ordförande Annika Billström m.fl. (S) enligt följande.

Att som eget yttrande till kommunstyrelsen överlämna och åberopa kontorets utlåtande.

*Särskilt uttalande* gjordes av Åke Askensten (MP) enligt följande.

Det är beklagligt för stockholmarna och stadsmiljön att flera partier vill fortsätta med motorvägsslösandet. Detta trots att samma partier har varit med och antagit miljövillkor och hävdar att Stockholm ska bli miljöhuvudstad. Nu planeras nästa attack. Måltavlan är denna gång Klarastrandsområdet. Som framgår av tjänsteutlåtandet är det "oklart" om ett intrång i Klara Sjö helt kan undvikas".

Trafikproblemen kan lösas genom att biltrafiken i Stockholm minskas i den omfattning som krävs för att målet om det hållbara samhället ska uppnås. Om trafiken reduceras upphör köerna.

Redan nu trafikeras Klarastrandsleden av ca 49 000 fordon per dygn. En utbyggnad skulle resultera i ännu fler fordon på leden.

Förslagsställarna - Mats Hulth, Annika Billström och Bertil Karlberg - uppmanas att genomgå en grundläggande kurs i trafik- och miljökunskap.

Om socialdemokraternas önskemål om utbyggnad av Klarastrandsleden skulle få politisk majoritet är det nödvändigt att detta inte får inkräkta på saneringen av Klara Sjö.

*Särskilt uttalande* gjordes av Ann-Marie Strömberg och Ann Mari Engel (båda V) enligt följande.

Klarastrandsledens breddning måste ske i en helhetslösning för att öka kapaciteten i en syd-nordaxel i Stockholm. Klarastrandsledens breddning måste knytas samman med en förläggning av Centralbron i tunnel så att tredje spåret kan läggas i ytläge och med byggandet av Årstabron.

*Särskilt uttalande* gjordes av vice ordföranden Barbro Noreson m.fl. (M) enligt följande.

Om man menar allvar med att få bort genomfartstrafiken från innerstaden måste Ringen - inklusive Österleden byggas. En breddad Klarastrandsled löser inte trafikproblemen i innerstaden. Enligt landstingets regionplane- och trafikontor blir trafikökningen på en breddad Klarastrandsled måttlig. Anledningen är att utrymmet för ökad trafik är begränsat av kapaciteten i anslutningarna till Norra Länken, Pampaslänken vid Karlberg och Centralbron. Visserligen avlastas Sveavägen men samtidigt kommer ännu mer trafik att pressas genom stadens hjärta - Gamla Stan.

En utbyggd Klarastrandsled ökar inte heller kapaciteten över det s k Saltsjö-/Mälarsnittet. Centralbron befinner sig redan idag i nivå med kapacitetstaket. Den enskilt viktigaste trafikåtgärden i Stockholmsregionen är byggandet av hela Ringen.

Redan nu vill vi deklarerat att vi ställer oss avvisande till att ta delar av Klara Sjö i anspråk för en utbyggnad av Klarastrandsleden. Dessutom förefaller alternativet med en tvåplanslösning bl a att stadsbilden påverkas negativt samt att möjligheterna att i framtiden däcka över spårområdet försvåras avsevärt.

Mot denna bakgrund motsätter vi oss att stora ekonomiska resurser till att planera för en breddad Klarastrandsled. Vi instämmer i kontorets uppfattning att det direkta planarbetet inte kan påbörjas förrän förutsättningarna är bättre klarlagda, bl a finansieringen av detta miljardprojekt. Det är dock mycket angeläget att de nuvarande propparna vid Pampaslänkens anslutning och vid norra utfarten på Centralbron snarast avlägsnas så att Klarastrandsledens tulla kapacitet kan utnyttjas. Det av gatu- och fastighetskontoret redan 1994 utarbetade förslaget för Pampaslänkens anslutning till Klarastrandsleden utan trafikljus kan omgående aktualiseras.

*Särskilt uttalande* gjordes av Hans-Göran Olsson (FP) enligt följande.

För att avlasta innerstaden från biltrafik behövs en kapacitetsförstärkning i Saltsjö-Mälarsnittet. Folkpartiet vill dock inte bygga motorleder som varje timme leder ytterligare tusentals bilar rakt in i och genom Stockholms innerstad. De känsliga kulturmiljöerna måste avlastas från biltrafik. Planerna på en kapacitetsförstärkning av Klarastrandsleden är därför oacceptabla även om motorleden inte byggs ut i Klara Sjö och Karlbergskanalen.

Olika lösningar för kapacitetsförstärkningen bör studeras närmare. Tänkbara alternativ är den kompletta Ringleden, Essingeledens Brommagren samt en breddning av den befintliga Essingeleden. Dessutom bör Centralbrons motorled grävas ned i tunnel.

*Särskilt uttalande* gjordes av Hans Peters (C) enligt följande.

Mot den bakgrund där regeringen, finansborgarrådet och finanslandstingsrådet har överenskommit att bl.a. Södra länken ska byggas för 6,5 miljarder kronor och att staden skall stå för 827 miljoner av dessa pengar, kan det knappast vara aktuellt att fortsätta utredning genom kapacitetsökning på Klarastrandsleden. Överenskommelsen med regeringen innebär också att frågan om centralbron i tunnel förpassas bort från dagordningen samtidigt som utbyggnaden av tredje järnvägsspåret till Stockholms central skjuts på en avlägsen framtid

*Ersätтарыttrande* gjordes av Kurt Hultgren (SP) enligt följande.

Förslaget om påbörjande av planarbete för en utbyggnad av Klarastrandsleden bör avstyrkas. Planeringen för en fyrfältig Klarastrandsled som utnyttjar spårområdet visar att de som utför planeringen inte har tillräckliga kunskaper om något annat än biltrafik. I rapporten konstateras att man redan på 1980-talet inte kunde hitta någon lösning eftersom samtliga studerade alternativ innebar intrång på järnvägsområdet som redan då bedömdes helt nödvändigt för järnvägstrafikens behov. I det nuvarande läget när tredje spåret dröjer och kapaciteten på järnvägsspåren är fullt utnyttjad finns ännu mindre möjligheter att använda spårområdet för biltrafik. Även byggverksamheten skulle skapa sådana problem att det hårt skulle drabba kollektivtrafiken. Själva tanken att skapa problem för kollektivtrafiken såväl tillfälligt som permanent för att ytterligare gynna biltrafiken, som påstås ska hållas tillbaka, är absurd. Bilsyntheten slår ut i full blom. Alternativ som inkräktar på järnvägsområdet är helt uteslutna.

Frågan om Centralbrons tunnelförläggning måste lösas innan Klarastrandsledens utbyggnad kan diskuteras.

Finansieringen av Centralbrons tunnelförläggning bör lämpligen ske genom att bilavgifter införs i Stockholm. Denna fråga är en av Stockholms viktigaste knäckfrågor. Bilavgifterna är en lösning på flera sätt.

En tvåplanslösning för Klarastrandsleden bör bygga på att det nya planet skall vara förlagt under det nuvarande, inte ovanpå. Att tillskapa den typ av viaduktarkitektur som kännetecknar många amerikanska städer måste undvikas. Stockholm har redan alldeles för mycket biltrafikviadukter i Stadshusets omedelbara närhet. De ska försvinna när Centralbron förläggs i tunnel. Vi ska inte skapa ytterligare trafikslumområden. Som framgår av ärendet måste en

tvåplanslösning för Klarastrandsleden under alla omständigheter innebära en underjordisk förläggning av ena körriktningen förbi S:t Eriksbron. Det vore bättre att låta de två körfälten i Klarastrandsleden ligga nedgrävda hela sträckan.

### **Stadsbyggnadsnämnden**

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Carl-Erik Skårman m.fl. (M) enligt följande.

Att stadsbyggnadsnämnden som svar på remissen överlämnar stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande, samt därutöver anför följande:

Om man menar allvar med att få bort genomfartstrafiken från innerstaden måste Ringen - inklusive Österleden byggas. En breddad Klarastrandsled löser inte trafikproblemen i innerstaden. Enligt landstingets regionplane- och trafikkontor blir trafikökningen på en breddad Klarastrandsled måttlig. Anledningen är att utrymmet för ökad trafik är begränsat av kapaciteten i anslutningarna till Norra Länken, Pampaslänken vid Karlberg och Centralbron. Visserligen avlastas Sveavägen men samtidigt kommer ännu mer trafik att pressas genom stadens hjärta - Gamla Stan.

En utbyggd Klarastrandsled ökar inte heller kapaciteten över det som Saltsjö-/Mälarsnittet. Centralbron befinner sig redan idag i nivå med kapacitetstaket. Den enskilt viktigaste trafikåtgärden i Stockholmsregionen är byggandet av hela Ringen.

Mot denna bakgrund ställer vi oss mycket tveksamma till att avsätta stora ekonomiska resurser till att planera för en breddad Klarastrandsled. Det är dock mycket angeläget att de nuvarande propparna vid Pampaslänkens anslutning och vid norra utfarten på Centralbron snarast avlägsnas så att Klarastrandsledens fulla kapacitet kan utnyttjas. Det av gatu och fastighetskontoret redan 1994 utarbetade förslaget för Pampaslänkens anslutning till Klarastrandsleden utan trafikljus kan omgående aktualiseras.

*Reservation* anfördes av Stella Fare (SP) enligt följande.

Att stadsbyggnadsnämnden avvisar stadsbyggnadskontorets förslag, samt anför följande:

Snart är de nya spåren till Arlanda klara att användas. De kommer att utgöra ett självklart alternativ för många av dem som i dag pendlar med bil. Det är obegripligt och oförlåtligt att med denna vetskap föreslå en breddning av Klarastrandsleden, ett grovt miljöövergrepp mitt i Stockholms innerstad, som får ytterligare negativa miljökonsekvenser med ökad biltrafik. Det är dessutom svårt att skönja begripliga motiv. Arlandabanan är ju en satsning som man rimligtvis bör sätta större tilltro till med tanke på de stora resurser som lagts ned i projektet.

*Reservation* anfördes av Agneta Liljesköld (MP) enligt följande.

Att stadsbyggnadsnämnden avvisar påbörjande av planarbete för utbyggnad av Klarastrandsleden, samt därutöver anför följande:

Om en utbyggnad av Klarastrandsleden skall komma till stånd är det oerhört viktigt att slå vakt om den befintliga vattenspegeln så att den inte förminskas. Under förutsättning att Centralbron först läggs i tunnel kan man därefter börja utreda en utbyggnad av Klarastrandsleden.

*Reservation* anfördes av Dick Urban Vestbro (V) enligt följande.

Att stadsbyggnadsnämnden avvisar planering för utbyggnad av Klarastrandsleden innan frågan om Centralbron är avklarad, samt anför följande:

En eventuell breddning av Klarastrandsledens måste ses som en del av en helhetslösning. Klarastrandsledens eventuella breddning måste kopplas till frågan om en förläggning av Centralbron i tunnel och frågan om ett tredje järnvägsspår i ytläge. Det går inte bara att bredda Klarastrandsleden utan vidare eftersom en breddning leder till ökad biltrafik istället för att vara en miljöförbättrande åtgärd. En effektiv och billig åtgärd är att ta bort trafikljuset vid Tomtebodan som idag är ett besvärligt trafikhinder.

## **Norrmalms stadsdelsnämnd**

*Reservation* anfördes av ordföranden Erik Nilsson m.fl. (S) enligt följande.

Till förmån för förvaltningens förslag.

*Särskilt uttalande* gjordes av ordföranden Erik Nilsson m.fl. (S) enligt följande.

Stadsdelsnämnden har tidigare antagit följande inriktningsmål:

- att verka för att göra Norrmalm till en ekologiskt hållbar stadsdel
- att verka för en minskning av genomfartstrafiken och trafikens skadeverkningar
- att i planärenden verka för en minskning av bilismen

Mot bakgrund av ovanstående är det viktigt att åtgärder vidtas för att totalt sett minska bilismen i innerstaden. Varken ekonomiska styrmedel eller bättre kringfartsleder kan uteslutas som instrument för att åstadkomma detta. I första hand bör dock en förbättring av kollektivtrafiken genomföras så att den blir ännu mer attraktivt alternativ till privatbilismen.

Parallellt med detta arbete är det viktigt att försöka få bort trafiken från stadsdelens bostadsgator och ut på genomfartslederna. Därvidlag är den låga kapaciteten på Klarastrandsleden ett stort problem. Dagens situation är inte tillfredsställande varken ur miljösynpunkt eller framkomlighetssynpunkt.

Vi anser dock att en utbyggnad som skulle medföra inskränkningar på vattenspegeln är oacceptabel. I första hand bör därför en utbyggnad ske mot spårområdet.

*Särskilt uttalande* gjordes av Åke Askensten (MP) och Hans Enroth (V) enligt följande.

Socialdemokraterna har valt att minska kollektivtrafiksatsningarna och att bygga Södra länken samtidigt som man skjuter frågan om Centralbron och 3:e spåret på en oviss framtid. Detta är en upprörande nonchalans mot kollektivtrafikanterna och ett brott mot överenskomna miljömål och andra överenskommelser.

Det finns inga garantier för att planerna på en utbyggd Klarastrandsled inte kan komma att innebära en ny attack mot Klara Sjöns vattenspegel. Gatu- och fastighetskontoret påpekar också att vattenspegeln kan komma att tas i anspråk.

Mot bakgrund av bland annat detta finns det inte anledning att lägga en enda krona på att ens utreda en utbyggnad av Klarastrandsleden.

Om/när en majoritet av stadshuspolitikerna skulle få mod nog att – med tanke på medborgarnas miljö och hälsa – minska biltrafiken så är problemet med Klarastrandsledens alltför många bilar löst.

*Särskilt uttalande* gjordes av Thomas Fürth (SP) enligt följande.

Jag instämmer till fullo i förvaltningens bedömning att frågan måste ses i ett helhetsperspektiv, där en lösning av trafiksituationen inte är acceptabel om man inskränker på järnvägens framkomlighet eller Klara Sjöns vattenyta. Att bygga en motorled genom den centrala



staden löser däremot inte trafikproblemen utan ökar dem, genom att föra ytterligare bilar till stadens centrala delar. Den totala trafikmängden måste istället minskas genom att införa avgift på biltrafik till staden.

*Särskilt uttalande* gjordes av Håkan Tenelius (FP) enligt följande.

För att avlasta innerstaden från biltrafik behövs en kapacitetsförstärkning i Saltsjö-Mälarsnittet. Folkpartiet vill dock inte bygga motorleder som varje timma leder ytterligare tusentals bilar rakt genom Stockholms innerstad. De känsliga kulturmiljöerna måste avlastas från biltrafik. Planerna på en kapacitetsförstärkning av Klarastrandsleden är därför oacceptabla även om motorleden byggs ut i Klara Sjö och Karlbergsskanalen.

Olika lösningar för kapacitetsförstärkningen bör studeras närmare. Tänkbara alternativ är motionärens förslag om Essingeledens Brommagren, den kompletta Ringleden och en breddning av den befintliga Essingeleden.

*Särskilt uttalande* gjordes av Willy Karlsson m.fl. (M) enligt följande.

Om man menar allvar med att få bort genomfartstrafiken från innerstaden, måste en ringled byggas. Detta innebär att också Österleden skall finnas med i planerna. En breddad Klarastrandsled löser inte trafikproblemen i Stockholms innerstad. Utredningar visar att trafikökningen på en breddad Klarastrandsled kan förväntas bli måttlig. Anledningen till detta är att utrymmet för trafik begränsas av kapaciteten i anslutningen till Norra Länken, Pampaslänken vid Karlberg och Centralbron.

Sannolikt avlastas Sveavägen något men detta innebär att det pressas ännu mer trafik genom Gamla stan - stadens hjärta. En utbyggd Klarastrandsled ökar inte heller kapaciteten över det så kallade Saltsjö-Mälarsnittet. Centralbron befinner sig redan i dag i nivå med sitt kapacitetstak. Den viktigaste trafikåtgärden i Stockholmsregionen är alltså utbyggnaden av Ringen i dess helhet.

Mot denna bakgrund finns det anledning att ifrågasätta att binda stora ekonomiska resurser till att planera för en breddad Klarastrandsled. Det är dock mycket angeläget att de nuvarande propparna vid Pampaslänkens anslutning och vid norra utfarten på Centralbron snart avlägsnas så att Klarastrandsledens hittills utbyggda kapacitet till fullo utnyttjas.

Vi förordar att det av gatu- och fastighetskontoret redan år 1994 utarbetade förslaget för Pampaslänkens anslutning till Klarastrandsleden utan trafikljus omgäende aktualiseras.

*Ersättaryttrande* gjordes av Christina Linderholm och Elisabeth Thand (båda C) enligt följande.

Det går inte att utreda ett problemområde i stockholmstrafiken och föreslå förändringar utan att diskutera effekterna för andra delar.

För Centerns del är det ett absolut villkor för att över huvudtaget diskutera någon förändring av Klarastrandsleden att första steget blir att Centralbrons biltrafik läggs i tunnel. När beslut fattats om detta blir nästa steg att lösa frågan om vart bilarna från Centralbron ska ta vägen. I det läget blir diskussion om Klarastrandsledens utformning aktuell.

Redan nu vill vi, liksom förvaltningen, poängtera att något ytterligare intrång i vattnet inte får göras.

*Ersättaryttrande* gjordes av Peter Priftakis och Torkel Kjellman (båda S) enligt följande.

Det resonemang som förs i remissvaret från förvaltningen är rimligt. Dock vill vi komplettera detta med att avråda från ett påbörjande av planarbete för utbyggnad av Klarastrandsleden med nedanstående motivering. Resonemanget kommer att utgå från två perspektiv; dels utifrån ett miljöperspektiv, dels utifrån ett fördelningspolitiskt perspektiv.

Miljöperspektiv:

Biltrafiken utgör idag den största enskilda källan till luftföroreningar, vilket påpekas av bl.a. Regionplane- och Trafikplanekontoret. Vidare påpekas att det kommer att bli mycket svårt att nå upp till de mål som Riksdagen har satt upp för en minskning av luftföroreningar, p.g.a. den trafikstruktur vi har i Stockholm idag. Att trots denna kunskap ytterligare investera i en utbyggnad av Klarastrandsleden för en ökad kapacitet med motsvarande 30-40% under rusningstid är inte önskvärt. Vidare skulle en ev. utbyggnad inte vara förenligt

med följande av Stadsdelsnämndens mål :

- att verka för att göra Norrmalms till en ekologiskt hållbar stadsdel,
- att verka för en minskning av genomfartstrafiken och trafikens skadeverkningar,
- att i planärenden verka för en minskning av bilismen.

Infrastrukturinvesteringar skall bygga på fakta . Det är därför nödvändigt att utreda alternativa lösningar för att väga dessa mot varandra vad gäller funktion, miljöeffekt och samhällskostnad. Om det finns ett behov av ökad transportkapacitet skall inte ett specifikt trafikslag prioriteras framför det andra i utredningsdirektiven. I detta fall innebär det att en utbyggnad av andra trafikslag skall övervägas som alternativ avlastning till trafiksituationen på Klarastrandsleden. Detta synsätt framhålls i den nya Miljöbalken som Riksdagen fattade beslut om i december 1997. Detta resonemang finns dock inte med i den aktuella skrivelsen, vilket är en allvarlig brist.

Fördelningspolitiskt perspektiv:

Enligt Regionplane- och Trafikplanekontorets undersökning om individers resvanor visar att olika samhällsgrupper har olika resvanor. Typiska bilresande är heltidsanställda män i yngre medelåldern samt högre och välbetalda tjänstemän. Gruppen kollektivtrafikanter domineras av kvinnor, ungdomar samt personer som saknar tillgång till bil. Då massiva investeringar redan gjorts i kringfartsleder för att förbättra framkomligheten för de bilburna trafikanterna, är det rimligt att det kapital som finns tillgängligt för Klarastrandsleden, istället investeras i en förbättrad kommunikation för de icke bilburna trafikanterna. Speciellt då framkomligheten och komfort för de icke bilburna trafikanterna är eftersatt på en rad områden.