



Handläggare: Pavel Huzevka
Strategisk Trafikplanering
Tel: 508 262 72
pavel.huzevka@gfk.stockholm.se

2004-11-26

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

**Klarastrandsleden. Lägesredovisning för utbyggnad till tre körfält
samt redovisning av planering inför utbyggnad till fyra körfält.**

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. GFN godkänner redovisningen för en utbyggnad till tre körfält.
2. GFN godkänner redovisningen av planering för utbyggnad till fyra körfält.

Olle Zetterberg

Monica Hildingson

SAMMANFATTNING

Kontoret har på gatu- och fastighetsnämndens uppdrag utrett en breddning av Klarastrandsleden till tre körfält. För att inte ta ytterligare vattenyta i anspråk måste man på del av sträckningen flytta in stödmuren mot järnvägsområdet med maximalt 2 meter. Detta får konsekvenser för järnvägstrafiken i form av bl. a. begränsningar för tågtrafiken under genomförandeskedet samt ett minskat handlingsutrymme för framtida anpassning av spårutrymmet. Banverket är dock berett att acceptera detta intrång, förutsatt att nyttan av en breddning av Klarastrandsleden väl överväger konsekvenserna av intrånget i järnvägsområdet.

Kontoret har på nämndens uppdrag också redovisat alternativa möjligheter att framöver bygga ut Klarastrandsleden till fyra körfält. I juni i år beslutade nämnden att en tvåplanslösning bör ligga till grund för den fortsatta utbyggnaden och att en utbyggnad till tre körfält bör ses som en första etapp i en sådan utbyggnad till fyra körfält i två plan.

När breddningen av Klarastrandsleden genomförs är det viktigt att konsekvenserna för järnvägstrafiken begränsas i största möjliga mån. Flyttningen av stödmuren måste genomföras mycket väl förberett och arbetena kommer att utföras tillsammans med Banverkets personal. Byggnadstiden förväntas bli relativt lång och stora delar av arbetet måste utföras i lågtrafik, delvis under helgerna. Planeringen av genomförandet behöver påbörjas tidigt och samordnas med Banverkets övriga arbeten i området så att påverkan på tågtrafiken kan begränsas.

Från samhällsekonomisk synpunkt torde fördelarna med en breddning av Klarastrandsleden enligt kontorets uppfattning mycket väl kunna kompensera intrånget i bangården, särskilt om genomförandet sker på ett noga planerat sett. Sedan förprojekteringen till tre körfält nu i stort sett har färdigställts bör därför en utbyggnad kunna genomföras under åren 2006 – 2008.

Kostnaderna för utbyggnaden blir beroende av i vilken omfattning man bör genomföra grundläggning för en fyrfältsutbyggnad redan vid breddningen till tre körfält. Denna fråga måste ytterligare studeras, liksom ytterligare studier av hur flyttningen av stödmuren mot järnvägsområdet kan genomföras på ett säkert och för tågtrafiken så störningsfritt som möjligt. Kostnaderna för breddningen till tre körfält beräknas till 80 à 90 miljoner kronor. Kontoret kommer att under våren 2005 lägga fram ett inriktningsbeslut för breddningen.

Kontoret redovisar också en tidsplan för utbyggnad till fyra körfält. Under nästa år bör förstudier, gestaltungsstudier och bullerutredningar utföras, varefter det formella detaljplanearbetet kan påbörjas. Utbyggnaden torde kunna tas i bruk tidigast år 2011 à 2012.

UTLÅTANDE

Komplettering med ett tredje körfält

Beskrivning.

Kontoret har i en utredning till nämnden i juni 2003 redovisat möjligheterna att komplettera Klarastrandsleden med ett tredje körfält. Enligt utredningen är det möjligt att, utan att ta ytterligare vattenyta i anspråk, utöka nuvarande två körfält på Klarastrandsleden med ett tredje körfält genom att ta en del av järnvägsområdet i anspråk. Nämnden godkände utredningen och uppdrog till kontoret att förprojektera utbyggnad till tre körfält.

Förprojekteringen har utförts under 2003 - 2004. Arbetet har stämts av med Banverket vid ett antal tillfällen. Det är viktigt att konsekvenserna av intrånget i järnvägstrafiken begränsas i största möjliga mån genom ett väl förberett genomförande av flyttningen av stödmuren. Arbetena kommer att genomföras tillsammans med Banverkets personal. Byggnadstiden förväntas bli relativt lång och stora delar av arbetet måste utföras i lågtrafik, delvis under helgerna. Det utdragna genomförandet kommer i sin tur att innebära ökade kostnader för projektet.

Banverket kommer att behöva vara med och ställa detaljkrav på hur genomförandet skall göras samt godkänna förfrågningsunderlag etc. för arbeten inom järnvägsområdet.

En breddning till tre körfält innebär också att, enligt stadens praxis, dagvatten skall tas om hand och renas innan det leds ut i Klara sjö.

En breddning för ett tredje körfält kräver som nämnts intrång på Banverkets område. Detta har tidigare redovisats för nämnden. Intrånget innebär att stödmuren mot bangården måste flyttas med upp till två meter. En närmare beskrivning av genomförandet av flyttningen av stödmuren har nu redovisats till Banverket i en utredning benämnd ”Spårflytt utmed Klarastrandsleden”. Banverket har granskat utredningen. Banverket konstaterar att breddningen, när den har genomförts, får konsekvenser för trafikföringen och för framtida utbyggnader av spårsystemet. Genomförandet kommer att ske med ett antal etapper där tågtrafiken delvis kommer att behöva stängas av. Banverket konstaterar också att en mängd ytterligare frågor måste studeras eller fördjupas innan arbeten kan påbörjas.

Konsekvenserna för tågtrafiken när breddningen har genomförts är att en nuvarande möjlighet till parallella körvägar i nordlig riktning tas bort vilket kan påverka kvaliteten i tågtrafiken genom att det kan bli svårare att ta hand om uppkomna störningar. En uppställningsplats för tågservice blir, om inte plattformen avsmalnas, förkortad så att den inte kan användas fullt ut såsom sker idag. Genom att det nuvarande spårområdets bredd om ca. 65 meter minskas med ca. två meter blir därmed handlingsutrymmet för framtida anpassningar av spårsystemet och anpassning av trafiken till nya behov något mindre.

En utförligare redovisning av konsekvenserna för järnvägstrafiken av den planerade breddningen framgår av bilagd PM från Banverket.

I Banverkets PM omnämns i de två första styckena de åtgärder som nu genomförs vid Tegelbacken för att öka tågkapaciteten söderifrån i avvaktan på att Citytunneln – pendeltågstunneln under centrala Stockholm - tas i bruk. Banverket uppger i sin PM att nyttan av denna ombyggnad minskas om Klarastrandsleden breddas på föreslaget sätt in på järnvägsområdet. Kontoret vill framhålla Banverket inte informerade staden om att en konsekvens av ombyggnaden var att den skulle försvåra den sedan länge planerade breddningen av Klarastrandsleden.

Även om intrånget i Banverkets område inverkar menligt på både nuvarande och framtida tågtrafik kan Banverket acceptera intrånget förutsatt att samhällsnyttan för övrigt trafik med en breddad Klarastrandsled överväger de svårigheter som uppstår för järnvägstrafiken. Enligt Banverket bör man göra en bedömning av samhällsnyttan netto, d. v. s. nyttan av en utbyggd Klarastrandsled ställd mot intrånget i bangården och järnvägstrafiken och staden bör göra en bedömning av den totala samhällsnyttan.

Nämndens beslutade i juni i år att kontoret skulle påbörja planering för byggande av tvåplansalternativet. Detta innebär att en komplettering av förprojekteringen måste göras för att identifiera de försvarsarbeten som bör utföras under genomförandet av tredje körfältet. Hur omfattande kompletteringen blir är det i dag svårt att avgöra. De försvarsarbeten som ingår i genomförandet av det tredje körfältet bör vara detaljprojekterade.

Preliminär tidplan

År 2005:

Projektering och trafikutredningar, miljö- och buller utredningar, myndighetsprövningar och -beslut

År 2006:

Upphandling och byggstart. Byggstarten bör ske under hösten 2006 eller våren 2007. Utbyggnaden får inte påverka miljöavgiftsförsöket med dess utvärdering och folkomröstning. Planeringsmässigt är det dock, oavsett miljöavgiftsförsöket, svårt att kunna påbörja utbyggnaden tidigare än vad som här anges.

År 2007-2008:

Genomförande av projektet. Det kan tänkas att det krävs ytterligare ett års byggnadstid med hänsyn till de krav som pågående järnvägstrafik kan komma att ställa.

Utbyggnad till fyra körfält

Beskrivning.

Samtidigt som kontoret fick i uppdrag att utreda möjligheterna att komplettera Klarastrandsleden med ett tredje körfält uppdrog nämnden till kontoret att utreda möjligheterna att skapa två nya körfält på Klarastrandsleden.

Genomförda studier för en utbyggnad av Klarastrandsleden till fyra körfält har redovisats för gatu- och fastighetsnämnden. I juni i år beslöt nämnden att ge kontoret i uppdrag att påbörja arbetet för byggande av tvåvåningsalternativet med fyra körfält, d. v. s. en körriktning i vardera planet. Nämnden uttalade att en sådan lösning bör tas i bruk snarast möjligt och nämnden gav också kontoret i uppdrag att i höst redovisa tidsplan för en sådan fyrfältslösning. Enligt nämnden bör breddningen till tre körfält ses som en första etapp i en utbyggnad av Klarastrandsleden till fyra körfält.

Vägverket har i sin granskning av studien med utbyggnad till fyra körfält framhållit det är möjligt att ansluta Norra Länken/ Essingeleden endast ett körfält till och från Klarastrandsleden. Ett körfält torde dock inte kapacitetsmässigt räcka till för trafik i riktningen mot E4 norrut och mot Roslagstull. Kompletterade studier för anslutning av trafiken till E4 norrut kommer därför att göras i samarbete med Vägverket.

Klarastrandsledens utbyggnad till fyra körfält gör att en utökad kapacitet i trafikplats Tegelbacken är önskvärd. En möjlig lösning, som tidigare diskuterats i en del olika sammanhang, kan vara avstängning av Vasagatans påfart till Centralbron. Denna lösning kan dock sägas försvåra tömningen av innerstaden och i stället gynna genomfartstrafiken. En annan möjlig lösning är att låta mittenkörfältet på Centralbron matas från både Vasagatan och Klarastrandsleden. Konsekvenserna bl. a. för trafiken i innerstaden bör studeras mera grundligt i samband med planeringen för utbyggnaden till fyra körfält innan ställning kan tas till vilken lösning på anslutningarna som kan anses vara de lämpligaste.

Nedan redovisas preliminär tidplan för fyrfältsutbyggnaden. Tiden för genomförandet förutsätter att breddning med ett tredje körfält genomförs i stort enligt vad som har angivits ovan i detta tjänsteutlåtande.

Norra Länken beräknas kunna öppnas för trafik 2012-2013. Enligt Vägverket kan man inte ansluta fyra körfält från Klarastrandsleden tidigare. Kontoret kommer att ha ytterligare överläggningar med Vägverket om detta. Den fyrfältiga Klarastrandsleden kan i övrigt tänkas vara färdig ett eller ett par år tidigare än den tidpunkt då Norra Länken öppnar för trafik.

En mer detaljerad tidsplan för utbyggnaden till fyra körfält kan göras först när de planerade studierna om grundläggning, miljökonsekvenser, gestaltning m.m. har genomförts, eftersom det då kommer att finnas en betydligt bättre beskrivning av projektet samt att eventuella problem och svårigheter har bättre klarlagts. Dessa studier bör kunna genomföras under nästa år.

Skiss till tidsplan för fyrfältsutbyggnaden (exkl. trafikplats Norra Länken)

År 2005:

Förstudier, gestaltning, bullerstudier m.m.

År 2006:

Arbete med detaljplanen påbörjas. Detaljerad trafikutredning genomförs. Projektering upphandlas.

År 2007-2008:

Detaljplanarbetet färdigställs. Projektering, myndighetsprövningar och – beslut. Reviderad kostnads kalkyl upprättas.

År 2008:

Upphandling av pontonbro, hyra eller bygga pontoner. Färdigställande av förfrågningsunderlag för entreprenaden för fyrfältsutbyggnaden.

År 2009-2011:

Genomförande av projektet med trafik i två körfält provisoriskt på pontonbro i Klara Sjö under hela byggperioden. Sannolikt blir det aktuellt med ytterligare begränsningar för tung trafik på den provisoriska

pontonbron. I dag upplåts Klarastrandsleden för BK2(Näst högsta bärighetsklassen).

År 2009-2013:

Genomförande av projektet med trafik i ett körfält på pontonbro i Klara Sjö under hela byggperioden och ett körfält kvar på nuvarande körbana.

Analys

Utbyggnaden av Klarastrandsleden måste samordnas med övriga aktuella projekt på Nord/sydaxeln genom Stockholm som skall genomföras omedelbart efter försöksperioden för miljöavgifter som avslutas sommaren 2006.

Renoveringen av Söderledstunneln och reparation/omisolering av Centralbrons och Tegelbackens farbanor är de två mest akuta projekten längs Nord/sydaxeln.

Renovering, omisolering samt byte av fogar på det befintliga påldäcket på Klarastrandsleden är också ett viktigt projekt som behöver genomföras. Detta bör göras som en del i breddningen till tre körfält om den här redovisade tidsplanen för breddningen till tre körfält kan följas.

Det finns kompletteringsbehov av teknisk utrustning, förbättring av trafiksäkerheten, förbättring av vägvisning och vägskyltning på Nord/sydaxeln. Detta sammanlagt medför kraftiga trafikstörningar på Nord/sydaxeln. Det bör vara lämpligt att sammanföra dessa trafikstörningar och trafikbegränsningar till en och samma period. En mera genomgripande studie av uppsamlat behov av olika utbyggnader, kompletteringar m.m. på Nord/sydaxel kommer att utföras under 2005 för att perioden med minskning av trafikkapaciteten skall kunna utnyttjas så effektivt som möjligt.

En viktig anledning till Klarastrandsledens utbyggnad till fyra körfält bör vara att omfördela trafiken från gatunätet på Kungsholmen och City till leden. Det är främst en del av dagens trafik mellan Solna och E4 norrut och med mål i de östra delarna av Kungsholmen samt City som omfördelas till Klarastrandsleden om framkomligheten blir bättre där. Även utbyggnaden av området kring Norra station kommer skapa stora behov av trafikmatning från Klarastrandsleden. Dessutom väljer en del bilister idag Fleminggatan – S:t Eriksgatan eller Sveavägen på grund av den bristande framkomligheten på Klarastrandsleden.

En orsak till trafikstockningarna på Klarastrandsleden är de flaskhalsar i trafiken som finns på Nord/sydaxeln och vid Klarastrandsledens anslutning till Norra Länken/Essingeleden. För trafikriktning norrut på Klarastrandsleden är det sammanslagning av flera körfält till ett strax norr om Kungsgatan som hämmar kapaciteten. För trafikriktning söderut är det samgående av körfält från Eugeniattunneln och Solnavägen strax norr om Karlbergstunneln samt det förhållandet att det finns endast ett körfält från

Blekhholmstunneln till Centralbron. Klarastrandsledens utbyggnad till fyra körfält öppnar möjlighet till att ta bort dessa flaskhalsar. Som konsekvens av detta kan även genomfartstrafiken komma att öka. Enligt utförda trafikberäkningar är det ungefär en tredjedel av dagens trafik på Klarastrandsleden som är genomfartstrafik mellan Karlberg och Johanneshovsbron, d. v. s. ca. 17 000 av ca. 50 000 fordon/dygn.

De tidigare redovisade investeringskostnaderna för respektive alternativ kommer att behöva justeras beroende av omfattningen av försvarsarbeten i utbyggnad till tre körfält samt kostnader för temporära trafikomläggningar för utbyggnad till fyra körfält.

Renovering, oisolerering samt byte av fogar på Klarastrandsleden:

Dessa åtgärder behöver göras oberoende av vilken ställning som tas till utbyggnaden och breddningen av Klarastrandsleden. Kostnaderna bedöms uppgå till ca. 50 miljoner kronor. Denna fråga kommer att behandlas i det ordinarie budgetarbetet.

Komplettering med ett tredje körfält: Kostnaden bedöms uppgå till 80-90 miljoner kronor, där omfattningen av försvarsarbeten för fyrfältsutbyggnaden är en relativt sett osäker komponent. En ytterligare osäkerhet är de kostnader som tillkommer för ombyggnaden av järnvägsområdet, med hänsyn till de speciella krav som ställs på byggnation inom ett järnvägsområde.

Utbyggnad till fyra körfält: Den i utredningen i våras framtagna kostnaden på 450 miljoner kronor kan öka då kostnaderna för temporära trafikomläggningar till pontonbro längs stranden sannolikt har underskattats. Den slutliga kostnaden för pontonbron blir beroende på om man kan hyra pontonerna under genomförandetiden eller om man måste själv producera pontonerna.

Kontorets förslag/synpunkter

Kontoret har nu i samarbete med Banverket i stort sett genomfört förprojekteringen av en breddning av Klarastrandsleden till tre körfält.

Enligt nämndens beslut skall breddningen till tre körfält ses som en första etapp till en tvåplansutbyggnad med fyra körfält, d. v. s. varje plan har två körfält för trafik i den ena körriktningen.

För att göra intrånget i järnvägsområdet så litet som möjligt har körfälten i trefältsutbyggnaden smalnats av i förhållande till bredden av de nuvarande två körfälten. De tre körfälten kan sägas ha getts minimimått. För en permanent utbyggnad till fyra körfält i två plan bör körfälten om möjligt ges normal bredd enligt den standard som gäller för denna typ av trafikled. Kontoret konstaterar därför att den bredd som Klarastrandsleden får efter utbyggnad till tre körfält är väl anpassad att kunna genomföra utbyggnaden till fyra körfält enligt gängse normalstandard. Tillräckligt utrymme blir tillgängligt för pelare, skyltning, bulleravskärmning m.m.

Från samhällsekonomisk synpunkt torde fördelarna med en breddning av Klarastrandsleden enligt kontorets uppfattning mycket väl kunna kompensera intrånget i bangården, särskilt om genomförandet sker på ett noga planerat sett.

Ytterligare studier måste göras om vilka förberedelser för grundläggning av tvåplanslösningen som bör genomföras redan när man breddar Klarastrandsleden till tre körfält. Vidare måste kontoret i samarbete med Banverket fördjupa utredningarna om hur stödmuren mot järnvägsområdet kan flyttas med så små störningar för tågtrafiken som möjligt. Arbetet med att upprätta ett formellt avtal med Banverket om intrånget i järnvägsområdet kommer nu också att påbörjas.

Kontoret avser att under våren 2005 lägga fram ett inriktningsbeslut för nämnden om breddningen av Klarastrandsleden till tre körfält. En sådan breddning bör kunna genomföras under åren 2006-2008.

Några fysiska åtgärder på Klarastrandsleden kommer inte att vidtas under miljöavgiftsförsöket, som avslutas sista juli 2006. Eftersom Klarastrandsleden redan i dag har en mycket hög trafikbelastning, ca. 50 000 fordon/dygn, bör breddningen till tre körfält och planeringen inför utbyggnaden till fyra körfält genomföras oberoende av utfallet av försöket, d. v. s. genomföras vare sig miljöavgifter kommer att införas permanent eller ej.

Kontoret föreslår att nämnden godkänner dels redovisningen för en utbyggnad till tre körfält, dels redovisningen av planeringen för utbyggnad till fyra körfält.

SLUT