

Bredda Klarastrandsleden till tre körfält – med reversibel mittfil

Klarastrandsleden är en av Stockholms viktigaste genomfartsleder men fungerar idag som en flaskhals. De två befintliga körfälten räcker inte för att hantera den ökande trafiken mellan stadens norra och södra stadsdelar, vilket leder till dagliga köer, produktionsbortfall och onödiga utsläpp. Med en tredje, växelriktad körfil kan kapaciteten snabbt anpassas efter rusningstrafikens riktning och därmed avlasta såväl Essingeleden som innerstadsgatorna. Sedan mitten av 2000-talet har stockholmarna vuxit med över en halv miljon invånare, medan planerade avlastningsleder som Östra länken skjuts på framtiden. Att stärka Klarastrandsledens kapacitet är därför avgörande för att balansera trafikflödet mellan stadens norra, östra och södra delar.

Lösningen har dessutom ett starkt tekniskt försprång:

- Karlbergstunneln förbereddes redan under Dennispaketet med två tunnelrör; det östra står fortfarande oanvänt och fungerar idag som förråd.
- Reversibla körfält är beprövade i Sverige. Väg 222 vid Grisslingerakan har haft ett växelriktat mittfält i snart 20 år och Trafikverket testar sedan 2024 AI-styrd optimering av körfältsväxlingarna – med låg olycksfrekvens och tydligt bättre framkomlighet som resultat.

Att återstarta Klarastrandsledens breddningsprojekt är alltså både praktiskt möjligt och samhällsekonomiskt motiverat. En reversibel mittfil på Klarastrandsleden kräver begränsade investeringar i jämförelse med nybyggda tunnlar eller broar, samtidigt som lösningen snabbt minskar köer, sänker utsläpp och frigör kapacitet i hela nordsydaxeln. Med färsk kostnadsjusteringar och befintlig infrastruktur på plats är det hög tid att gå från ord till handling.

Mot bakgrund av detta föreslår vi att:

1. Att uppdra åt Trafikkontoret att, i samråd med Trafikverket och berörda förvaltningar, genomföra en fördjupad förstudie av förutsättningarna för att bredda Klarastrandsleden till tre körfält, inklusive ett reversibelt mittfält som anpassas efter aktuell trafikbelastning.
2. Att uppdra åt Trafikkontoret att utreda behovet av och förutsättningarna för en separat, regional cykelväg parallellt med Klarastrandsleden, med särskilt fokus på trafiksäkerhet, framkomlighet och anslutning till stadens befintliga cykelinfrastruktur.

3. Att uppdra åt Trafikkontoret att redovisa miljömässiga konsekvenser av en breddning av Klarastrandsleden, innefattande klimatpåverkan, luftkvalitet, buller och naturvärden, samt att föreslå erforderliga mitigations- och kompensationsåtgärder.
4. Att uppdra åt Trafikkontoret att analysera hur en breddning av Klarastrandsleden påverkar stadens kris- och beredskapsförmåga samt transportsystemets resiliens vid störningar och evakueringsscenarier.
5. Att uppdra åt Trafikkontoret att senast 1 maj 2026 återkomma med en samlad tids- och genomförandeplan, inklusive etappindelning, tillståndsprozess och preliminär trafikomledningsstrategi under byggskedet.
6. Att uppdra åt Trafikkontoret att, i samverkan med Exploateringskontoret, Fastighetskontoret och Region Stockholm, ta fram en finansieringsmodell och uppdaterad kostnadskalkyl baserad på 2025 års anläggnings- och KPI-index, samt att redovisa möjliga statliga medfinansieringskällor (t.ex. stadsmiljöavtal och infrastrukturplan).
7. Att anvisa 5 mnkr ur investeringsbudgeten 2025 för ovanstående förstudier och analyser.
8. Att uppdra åt Trafikkontoret att säkerställa samordning med pågående och planerade projekt som berör sträckan, såsom Karlbergstunnelns östra tunnelrör, Norra Stationsområdet och eventuellt framtida Östra Länken, för att minimera dubbelarbete och störningar.
9. Att uppdra åt Trafikkontoret att genomföra en strukturerad dialog med boende och näringsliv samt övriga berörda intressenter och redovisa synpunkterna i samband med förstudierapporten.

Leif Söderström (SD)