



## Motion om att bredda Klarastrandsleden till tre körfält – med reversibel mittfil

Motion av Leif Söderström (SD)

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.  
Motionen besvaras med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

### Föredragande borgarrådet Lars Strömgren

Sammanfattning av ärendet

Leif Söderström (SD) har väckt en motion i kommunfullmäktige om att bredda Klarastrandsleden till tre körfält med reversibel mittfil.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, trafiknämnden, Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd, Norra innerstadens stadsdelsnämnd, Region Stockholm, Riksförbundet M Sverige och Trafikverket.

Exploateringskontoret och trafikkontoret har valt att besvara remissen genom kontorsyttrande. Region Stockholm avstår från att svara på remissen. Fastighetsnämnden och Riksförbundet M Sverige har inte inkommit med svar.

*Stadsledningskontoret* beskriver att det i stadens budget finns mål om att minska biltrafiken och öka framkomligheten för gående, cyklister och resenärer i kollektivtrafiken. Stadsledningskontoret anser att förslaget går emot intentionerna i stadens budget.

*Exploateringskontoret* konstaterar att vid genomförandet av Klara city view måste alla förändringar på Klarastrandsleden samordnas med Klara city view som innebär att körfälten genom Blekholmstunneln söderut reduceras, vilket medför att kapacitetsåtgärder på Klarastrandsleden kan anses bli mindre betydelsefulla.

*Trafikkontoret* anser att ett extra körfält för biltrafiken inte skulle, oavsett riktning, ha någon större påverkan på framkomligheten eftersom flaskhalsarna både vid Pampaslänken, Kungsbron och Centralbron skulle finnas kvar. Trafikflödet är också

lika stort norrut och söderut varför ett reversibelt körfält inte skulle ha en bra funktion. Inte heller som busskörfält skulle ett tredje körfält kunna motivera en så stor investeringskostnad.

*Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd* hänvisar till trafikkontorets och norra innerstadens stadsdelsförvaltnings yttranden som svar på motionen.

*Kungsholmens stadsdelsnämnd* beskriver att enligt översiktsplanen är Klarastrandsleden del av ett område som anses ha stor potential att omvandlas till stadsbebyggelse med bostäder, verksamheter, service, gator, parker, kultur och idrottsytor. Stadsdelsnämnden anser att Klarastrandsledens funktion och framtida utveckling bör studeras i samband med att området utreds i linje med detta.

*Norra innerstadens stadsdelsnämnd* anser att de förslag som framförs i motionen behöver vägas mot de möjligheter och intressen som tidigare pekats ut av översiktsplanen som ett område som är möjligt för stadsutveckling och goda möjligheter till att koppla samman Norrmalm med vattnet och Kungsholmen genom att överbrygga den barriär som spårområdet längs Klara strand utgör, till exempel genom överdäckning.

*Trafikverket* har inget att invända mot att studera en kapacitetsökning utmed Klarastrandsleden. Att öka kapaciteten innebär troligen att kringliggande vägnät behöver anpassas för att ta emot den ökade trafiken om hela nyttan ska kunna realiseras. Trafikverket ser initialt begränsade möjligheter till att öka kapaciteten på statligt vägnät i den norra delen av Klarastrandsleden.

## Föredragande borgarrådets synpunkter

I stadens budget för 2026 finns tydliga mål om att minska biltrafiken och öka framkomligheten för gående, cyklister och kollektivtrafik. Den rödgröna majoriteten delar inte motionärens uppfattning att svaret på trängsel är fler bilkörfält. Trafikkontoret har bedömt att ett extra körfält inte skulle ha någon märkbar påverkan på framkomligheten, eftersom flaskhalsarna vid Pampaslänken, Kungsbron och Centralbron kvarstår oavsett. Trafikflödena är dessutom jämnt fördelade i båda riktningarna, vilket gör ett reversibelt körfält till ett ineffektivt alternativ. En breddning av leden mot vattnet — på en sträcka av ca 1,3 km — bedöms därtill som mycket kostsam. Vidare planeras inom Klara city view en reduktion av körfälten genom Blekholmstunneln söderut, vilket ytterligare minskar nyttan av eventuella kapacitetsåtgärder på Klarastrandsleden.

## Bilaga

Motion om att bredda Klarastrandsleden till tre körfält – med reversibel mittfil, dnr KS 2025/768-1

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar enligt föredragande borgarråds förslag.

Stockholm den 15 april 2026

Karin Wanngård  
Kommunstyrelsens ordförande

## Ärendet

Leif Söderström (SD) har väckt en motion i kommunfullmäktige. I motionen redogörs för att de två befintliga körfälten på Klarastrandsleden inte räcker till 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. Att stärka Klarastrandsledens kapacitet är avgörande för att balansera trafikflödet mellan stadens norra, östra och södra delar. Motionären föreslår att trafikkontoret ska utreda förutsättningarna för en breddning till tre körfält, samt även utreda behovet av och förutsättningarna för en separat cykelväg parallellt med Klarastrandsleden.

## Remissammanställning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, trafiknämnden, Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd, Norra innerstadens stadsdelsnämnd, Region Stockholm, Riksförbundet M Sverige och Trafikverket.

Exploateringskontoret och trafikkontoret har valt att besvara remissen genom kontorsyttrande. Region Stockholm avstår från att svara på remissen. Fastighetsnämnden och Riksförbundet M Sverige har inte inkommit med svar.

## Innehållsförteckning

Stadsledningskontoret.....	4
Exploateringskontoret.....	5
Trafikkontoret.....	6
Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd.....	7
Kungsholmens stadsdelsnämnd.....	7
Norra innerstadens stadsdelsnämnd.....	8
Trafikverket.....	9
Reservationer m.m. ....	10

## Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 5 mars 2026 har i huvudsak följande lydelse.

I kommunfullmäktiges budget för år 2026 finns mål om att minska biltrafiken och öka framkomligheten för gående, cyklister och resenärer i kollektivtrafiken. Stadsledningskontoret menar att förslaget går emot intentionerna i budgeten.

Klarastrandsleden är visserligen högt belastad och ligger vid sin kapacitetsgräns en stor del av dagen. Det är däremot påfarterna till leden som är den främsta flaskhalsen. Trafiknämnden har översiktligt studerat, i samband med den kommande renoveringen av Klarastrandsleden, möjligheten till tre körfält på sträckan Pampaslänken-Bleckholmstunneln. Det tillkommande körfältet skulle då vara avsett för kollektivtrafik. Då det är oklart om stråket kommer att trafikeras av Regionens SL-bussar, tillsammans med den kostnadsbedömning som togs fram, där en breddning ut i kanalen gjorts, ansågs detta allt för kostsamt. Stadsledningskontoret delar den bedömningen.

Stadsledningskontoret anser att den cykelväg som finns på den södra stranden, som i stort går parallellt med Klarastrandsleden är fullt tillräckligt tillsammans med befintliga stråk längs Vasagatan och Torsgatan.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar att motionen besvaras med hänvisning till vad som skrivs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

### **Exploateringskontoret**

**Exploateringskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 12 februari 2026 har i huvudsak följande lydelse.

Klarastrandsleden är en viktig förbindelseled för motortrafik i Stockholm och en del av Nord-sydaxeln genom staden.

Exploateringskontoret arbetar med att utveckla stadens mark bland annat genom att tillskapa nya kontor, lokaler, bostäder och butiker på lämpliga platser. Exploateringskontoret bedriver projekt Klara city view längre söderut på Klarastrandsleden i höjd med Klarabergsviadukten. Projektet innebär att Klarastrandsleden överdäckas med en ny byggnad för i huvudsak kommersiellt ändamål. Klara city view kommer medföra stora trafikomläggningar. Kontoret konstaterar att vid genomförandet av Klara city view måste alla förändringar på Klarastrandsleden samordnas med Klara city view. Klara city view innebär även att körfälten genom Bleckholmstunneln söderut reduceras vilket medför att kapacitetsåtgärder på Klarastrandsleden kan anses bli mindre betydelsefulla. Vidare ser kontoret att de trafikfrågor som motionären vill ha belysta är frågor som enligt reglemente handhas av trafikkontoret. Gällande frågan om statliga medfinansieringskällor såsom stadsmiljöavtal konstaterar exploateringskontoret att stödet numera är utfasat och sådana bidrag ej längre går att söka för kommuner och regioner.

## Trafikkontoret

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 19 februari 2026 har i huvudsak följande lydelse.

### *Befintlig situation*

Klarastrandsleden har ett körfält per riktning och trafikeras av cirka 42 000 fordon per dygn; 22 000 norrut och 20 000 söderut. Vägen är högt belastad och ligger vid kapacitetsgränsen under en stor del av dagen. Flödena är jämnt fördelade och det finns ingen tydlig skillnad i riktningsfördelningen under dygnet. Sträckan trafikeras inte av några SL-bussar, men av linjetrafik från Cityterminalen.

### *Norrut*

GPS-data visar att av trafiken norrut på Klarastrandsleden ska cirka 75 procent mot E4; övrig trafik svänger av vid Pampaslänken respektive Solnavägen. Flaskhalsen i nordlig riktning är vid påfarten från Kungsbron. Resan från Centralbron till E4 som nattetid tar ca 3,5 minuter (medelhastighet 57 km/h) tar 6 minuter vardagar kl. 7-9 (medelhastighet 20 km/h), dvs en fördröjning om 2,5 minuter.

### *Söderut*

Av trafiken söderut på Klarastrandsleden ska cirka 75 procent mot Centralbron; övrig trafik svänger av vid Kungsbron, Klarabergsviadukten samt Tegelbacken. Den huvudsakliga flaskhalsen i sydlig riktning är vid påfarten vid Pampas, men även vid påfarten mot Centralbron. Resan från E4 till Centralbron som nattetid tar ca 3 minuter (medelhastighet 60 km/h) tar 13 minuter vardagar kl. 15-18 (medelhastighet 13 km/h), dvs en fördröjning om 10 minuter.

Den norra delen av Klarastrandsleden går i Karlbergstunneln. Denna tunnel har bara plats för två körfält. Som motionären skriver så finns det ett till tunnelrör öster om vägen. Detta används dels som förråd, men den korsas också av en viktig gång- och cykelkoppling i Birkatunneln under bangården och på bro över Klarastrandsleden. Denna förbinder Rörstrandsgatan med Karlberg och trafikeras av upp till 3500 gående och 2100 cyklande per dygn. Om även det östra tunnelröret skulle användas av biltrafik skulle Birkatunneln behöva stängas och förrådet avvecklas, samtidigt som flaskhalsen norrut bara skulle flyttas från Kungsbron till påfarten vid E4.

### *Tidigare utredning om tre körfält*

Trafikkontoret har tidigare, under pågående utredning för kommande renovering av Klarastrandsleden, översiktligt studerat möjligheten till tre körfält på sträckan Pampaslänken-Bleholmstunneln. Det tillkommande körfältet skulle då vara ett kollektivtrafikkörfält för tidigare utredda, men inte längre aktuella, nya stombusslinjer. Vägområdet mellan bangården och Klara Sjö är smalt, så för att skapa plats för ett tredje körfält skulle vägen behöva breddas cirka tre meter mot vattnet på en sträcka om ca 1,3 km. Kostnadsbedömningen visade att detta skulle bli mycket

kostsamt, och i nuvarande planering för renovering av Klarastrandsledens konstruktioner förutsätts inte extra körfält.

### *Cykelväg*

Motionen föreslår att utreda en ny cykelväg längs Klarastrandsleden. Med tanke på det begränsade utrymmet skulle det behöva byggas en egen konstruktion för denna vilket skulle bli kostsamt och minska vattenspegelns yta. Det bedöms som osannolikt att det skulle gå att hitta rimliga anslutningspunkter längs sträckan på grund av bangården och nivåskillnader, och parken Blekholmsstranden skulle påverkas på ett negativt sätt ifall cykelvägen skulle dras ända till Stadshusbron. Den skulle också vara mycket bullerutsatt.

Det finns redan ett primärt cykelstråk längs den södra stranden som i stort går parallellt med Klarastrandsleden och som är väl integrerat med det lokala gatunätet, och på norra sidan finns befintliga stråk längs Vasagatan och Torsgatan.

### *Slutsats*

Ett extra körfält för biltrafiken skulle inte, oavsett riktning, ha någon större påverkan på framkomligheten eftersom flaskhalsarna både vid Pampaslänken, Kungsbron och Centralbron skulle finnas kvar. Trafikflödet är också lika stort norrut och söderut varför ett reversibelt körfält inte skulle ha en bra funktion. Inte heller som busskörfält skulle ett tredje körfält kunna motivera den höga utgiften.

Kontoret ser heller inte behov av en ny cykelväg längs Klarastrandsleden.

## **Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd**

**Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 19 februari 2026 följande.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd godkänner tjänsteutlåtandet som svar på skrivelsen.

*Reservation* av Pär Gustavsson (SD) se Reservationer m.m.

**Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 28 januari 2026 har i huvudsak följande lydelse.

Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltning har tagit del av motionen. Förvaltningen hänvisar till trafikkontorets och norra innerstadens stadsdelsförvaltnings yttranden som svar på motionen. De ansvarar för Stockholms stads trafikplanering respektive stadsmiljön i aktuellt område.

## **Kungsholmens stadsdelsnämnd**

**Kungsholmens stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 19 februari 2026 följande.

Kungsholmens stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.

**Kungsholmens stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 29 januari 2026 har i huvudsak följande lydelse.

Enligt Stockholms stads översiktsplan (2018) är Klarastrandsleden del av ett område som har mycket stora stadsutvecklingsmöjligheter. I översiktsplanen anges att området är ett av flera områden som anses ha potential att omvandlas till blandad stadsbebyggelse med bostäder, verksamheter, service, gator, parker, kultur och idrottsytor. I kommunfullmäktiges budget för 2026 nämns också att det på längre sikt finns möjligheter till stadsutveckling genom att omvandla trafikleder till urbana stråk och överbrygga barriärer i staden, bland annat längs Klara strand.

Förvaltningen anser att Klarastrandsledens funktion och framtida utveckling bör studeras i samband med att området utreds i linje med gällande översiktsplan.

Förvaltningen föreslår att Kungsholmens stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.

#### **Norra innerstadens stadsdelsnämnd**

**Norra innerstadens stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 19 februari 2026 följande.

Norra innerstadens stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.

*Reservation* av Anders Lindman (SD) se Reservationer m.m.

**Norra innerstadens stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 28 januari 2026 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen anser att de förslag som framförs i motionen behöver vägas mot de möjligheter och intressen som tidigare pekats ut av staden gällande området där Klarastrandsleden ingår.

Området där Klarastrandsleden är belägen är enligt Stockholms stads översiktsplan utpekad som ett område som är möjligt för stadsutveckling. I översiktsplanen beskrivs att det finns goda möjligheter till stadsutveckling genom att koppla samman Norrmalm med vattnet och Kungsholmen genom att överbrygga den barriär som spårområdet längs Klara strand utgör, till exempel genom överdäckning. Klara strand nämns även i stadens budget för 2026 som exempel på trafikleder som kan omvandlas till urbana stråk och där barriärer kan överbryggas.

Förvaltningen anser, utifrån ett trygghetsperspektiv, att det vore bra med fler bostäder i city. Detta eftersom det i Klaraområdet finns få bostäder jämfört med andra delar av innerstaden, men desto fler företag och verksamheter. En blandning av bostäder, arbetsplatser, service och grönska skulle enligt förvaltningen kunna bidra till en mer

levande och trygg stad. Förvaltningen ser därför positivt på möjligheten till stadsutveckling som beskrivs i budget och översiktsplan.

### **Trafikverket**

**Trafikverkets** yttrande daterat den 6 februari 2026 har i huvudsak följande lydelse.

Klarastrandsleden utgör riksintresse för kommunikationer och bevakas av Trafikverket ur det perspektivet men leden har kommunalt väghållarskap.

Trafikverket har inget att invända mot att studera en kapacitetsökning utmed Klarastrandsleden. Att öka kapaciteten innebär troligen att kringliggande vägnät behöver anpassas för att ta emot den ökade trafiken om hela nyttan ska kunna realiseras. Till exempel påverkan av Stockholms stads pågående arbete med ny detaljplan för Klara City View bör studeras. Trafikverket ser initialt begränsade möjligheter till att öka kapaciteten på statligt vägnät i den norra delen av Klarastrandsleden.

Trafikverket nyttjar i dag reversibelt körfält på väg 222 som fungerar väl. Flera andra sträckor studeras och den tekniska utformningen kan ytterligare förfinas.

Utredningen skulle även kunna ge intressant kunskap gällande en ny parallell cykelväg och kopplingen till befintliga cykelvägar inom berörda stadsdelar. Det skulle även vara intressant att se utfallet av hur en breddning kan påverka beredskapssituationen på Nord-/syd axeln.

## **Reservationer m.m.**

### **Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd**

#### Reservation av Pär Gustavsson (SD)

1. Att stadsdelsnämnden beslutar att föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att bifalla motionen.
2. Därutöver anföra följande:

Vi vill, i likhet med stadsdelsförvaltningen i sitt svar, inledningsvis konstatera att Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd kanske inte är rätt instans att fullt ut besvara en remiss på motionen.

Med det sagt är det tydligt att Stockholms stad behöver arbeta för god framkomlighet för samtliga trafikslag, inklusive vägtransporter. Under lång tid har fokus i hög grad legat på att begränsa framkomligheten för vägtrafiken. Det finns självklart ett behov av en trivsamt stadsmiljö med gågator och väl utbyggda gång och cykelbanor. Men en levande och fungerande stad är också beroende av effektiva transporter till och från stadskärnan.

Som centralort i regionen har Stockholms stad dessutom ett särskilt ansvar för att genomfartstrafiken fungerar på ett ändamålsenligt sätt. Där fyller Klarastrandsleden en viktig funktion. Mot bakgrund av att infrastrukturen kring leden i stort redan är förberedd i enlighet med motionens förslag bör trafikkontoret ges i uppdrag att genomföra det förberedande arbete som motionen föreslår.

### **Norra innerstadens stadsdelsnämnd**

#### Reservation av Anders Lindman (SD)

1. Stadsdelsnämnden tillstyrker motionen.
2. Därutöver anföra följande:

Klarastrandsleden utgör en viktig genomfartsled som påverkar trafikflödena i stora delar av Stockholm. Omfattande köer är normalbilden och innebär att Klarastrandsleden kommit att bli en flaskhals i trafikflödet mellan den södra och norra delen av staden. Motionens intention är huvudsakligen att undersöka möjligheterna till att bredda Klarastrandsleden i syfte att förbättra trafikflödena. Sverigedemokraterna anser att det inte finns tid att vänta utan förutsättningarna för projektets genomförande bör utredas skyndsamt.