

**Handläggare**

Tina Eriksson Edén  
08-508 26 095

**Till**

Trafiknämnden  
2024-05-23

## Cykel Ringvägen mellan Hornsgatan och Tantogatan. Inriktningsbeslut

### Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projekt Cykel Ringvägen mellan Hornsgatan och Tantogatan upp till 2,6 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till 40 mnkr.

Gunilla Glantz  
Förvaltningschef

Sara Bergendorff  
Avdelningschef

Kristofer Rogers  
Biträdande enhetschef

### Sammanfattning

Ringvägen på Södermalm är ett primärt cykelstråk och en viktig cykelkoppling mellan bland annat Skanstull, Årstabron och Zinkensdamm. Cykelbanor finns längs vissa delar av gatan men huvudsakligen sker cykling i blandtrafik. Ringvägen är därmed en av få primära cykelstråk där cykling fortfarande sker i blandtrafik.

Trafikkontoret har utrett möjligheten att förbättra standarden för cykeltrafiken med grundförutsättningen att undvika ombyggnad av hela Ringvägens breda gatusektion. Mellan Hornsgatan och Tantogatan föreslås att enkelriktade cykelbanor byggs där cykling

idag sker i blandtrafik. Ny cykelbana föreslås utanför Zinkensdamms IP där cykling idag sker på den parallellgående lokalgatan. Förslaget innebär att sju parkeringsplatser utgår. I höjd med Sköldgatan föreslås att en cykelbana anläggs i trädallén som återfinns mellan den parallellgående lokalgatan och Ringvägen. Till detta föreslås ett antal mindre åtgärder för att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister på sträckan.

Projektet är planerat att genomföras under 2026.

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projekt Cykel Ringvägen mellan Hornsgatan och Tantogatan upp till 2,6 mnkr. Projektets totala utgift beräknas till 40 mnkr, varav 8,5 mnkr avser nya gatuträd och växtbäddsrenoveringar.

## Introduktion till projektet

### Bakgrund

I kommunfullmäktiges budget för 2023 fick trafiknämnden i uppdrag att mellan åren 2023 och 2026 investera 2 000 mnkr i framkomlighet för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Av dessa avser 900 mnkr satsningar på framkomlighet inom cykel. En ambition för perioden är att planera för åtgärder som underlättar vardagscykling i bred bemärkelse, med kompletta nätverk av cykelbanor som skapar möjligheter för alla att känna sig trygga och säkra. Det finns ett fortsatt behov av att både åtgärda saknade länkar på nätet och förbättra befintlig infrastruktur för att öka framkomligheten, trafiksäkerheten och bekvämligheten.

Ringvägen är en huvudgata på Södermalm och är utpekad som ett primärt stråk i stadens cykelplan, se figur 1. Flera viktiga målpunkter, så som skolor och idrottsanläggningar, finns längs gatan samtidigt som sträckan utgör en viktig cykelkoppling mellan Skanstull, Årstabron och Zinkensdamm. Cykelbanor finns längs vissa delar av gatan men huvudsakligen sker cykling i blandtrafik. Ringvägen är därmed en av få primära cykelstråk där cykling fortfarande sker i blandtrafik. Uppemot 5 500 cyklister färdas längs Ringvägen dagligen.



*Figur 1, primära cykelstråk markerat med rött, huvudnätet för cykel markerat med blått och Ringvägen markerat med lila.*

En översiktlig utredning har genomförts i syfte att få ihop en godtagbar cykelinfrastruktur längs Ringvägen mellan Hornsgatan och Götgatan med grundförutsättningen att undvika ombyggnad av hela Ringvägens breda gatusektion. Längs de södra delarna av gatan (mellan Tantogatan och Götgatan) sker cykling idag till stora delar på parallellgående lokalgator med låga motortrafikflöden. Trafikkontoret utreder i ett separat projekt möjligheterna att förbättra för cykeltrafiken på lokalgatorna längs dessa delar av Ringvägen.

Den norra delen av gatan har idag delvis cykelbanor men de är inte sammanhängande. Att skapa ett sammanhållet cykelvägnät längs denna del skulle förbättra situation för cykeltrafiken och koppla samman viktiga målpunkter så som Årstabron, Tantolunden, Zinkensdamms idrottsplats och Mariaskolan. Studerad sträcka på Ringvägen mellan Hornsgatan i norr och Tantogatan i söder illustreras i figur 2.



Figur 2, projektets ungefärliga avgränsning markerat i orange

## Mål och syfte

Projektets mål är att förbättra cykelinfrastrukturen längs med Ringvägen mellan Hornsgatan och Tantogatan. Syftet med projektet är att öka framkomlighet, trafiksäkerhet och trygghet för cyklister och gående. Projektet utgår från inriktningen i stadens cykelplan.

## Befintlig situation

Studerad sträcka längs Ringvägen mellan Hornsgatan och Tantogatan är cirka 700 meter. Gaturummet är brett med två körfält i vardera riktningen samt parallellgående lokalgator längs Zinkensdamms IP och i höjd med Sköldgatan. Parkering och angöring sker främst på lokalgatorna. Längs större delar av gatan finns träd på ena eller båda sidorna.

## Cykeltrafik

Översiktlig standard på cykelinfrastrukturen på sträckan visas i figur 3 nedan. Mellan Krukmakargatan och Zinkens väg sker cykling i blandtrafik på lokalgatan förbi Zinkensdamms IP, se figur 4.



*Figur 3. Översiktligt av standard för cykel. Grönt anger cykelbanor som uppnår godkänd standard, gult där cykelbanor finns men där de inte uppnår standard och rött där cykelinfrastruktur saknas.*



*Figur 4. Ringvägen utanför Zinkensdamms IP. Cykling sker på cykelbana på östra sidan och på lokalgata på västra sidan (höger i bild)*

Mellan Zinkens väg och Tantogatan finns enkelriktade cykelbanor som till största del har god standard.



Från Tantogatan norrut förbi Sköldgatan sker cykling i blandtrafik på den lokalgata som återfinns här, se figur 5. Norr om lokalgatan ansluter en cykelbana som leder fram till Krukmakargatan. Cykelbanan är cirka 1,9 meter bred (inklusive skyddsremsa).



*Figur 5. Cykling i blandtrafik på lokalgata i höjd med Sköldgatan.*

Längs den studerade sträckan ansluter primära cykelstråk längs Hornsgatan samt vid Tantogatan och Södermalms allé (förlängning av stråket över Årstabron). Det finns även anslutande huvudstråk för cykel och dessa är vid Zinkens väg och Ånghästparken samt vid Ekermans gränd, se figur 1.

Trafikmätningar från augusti 2023 visar att cykelflödena på sträckan uppgick till cirka 3 700 cyklister per dygn. Längre söderut är flödena något högre med cirka 5 500 cyklister per dygn.

### Gångtrafik

Gångbanor finns på båda sidor om Ringvägen och lokaliseringen i gaturummet varierar mellan att gå längs fasad och att gå längs körbana. Materialvalet är generellt betongplattor och avgränsningen mot cykelbanan en kantsten. På brokonstruktionen vid Maria Bangata är gångbanan belagd med asfalt och skiljelinjen målad.

Trafikmätning från augusti 2023 visar att gångflödena på västra sidan uppgår till cirka 3100 gående per dygn. Längs östra sidan av Ringvägen är motsvarande siffra cirka 3000 gående per dygn.

## Kollektivtrafik

I dagsläget trafikeras den aktuella delen av Ringvägen inte av buss. Stombusslinje 4 går på Hornsgatan, Rosenlundsgatan och på Ringvägen mellan Rosenlundsgatan och Götgatan. Spårbanden kollektivtrafik finns i närheten i form av Zinkensdamms tunnelbanestation och Södra stations pendeltågsstation.

## Motorfordonstrafik

Ringvägen ingår i det primära vägnätet och här passerar cirka 12 000 motorfordon per dygn. Körbanan är cirka 14,5 meter bred med två körfält i vardera riktningen, till detta återfinns även de två lokalgatorna vid Zinkensdamms IP och vid Sköldgatan. Hastighetsgränsen är 50 km/h mellan Tantogatan och Maria Skolgata (kommer att skyltas om till 40 km/h under året) och 30 km/h mellan Maria Skolgata och Hornsgatan och på de parallellgående lokalgatorna.

Lokalgatan vid Zinkensdamms IP är enkelriktad söderut medan lokalgatan i höjd med Sköldgatan är dubbelriktad med vändplatser i vardera ände.

## Parkering och angöring

Parkering är tillåten på Ringvägens västra sida i höjd med Zinkensdamm IP med plats för cirka sju bilar. Parkeringen är avgiftsreglerad dagtid på vardagar (kl. 7-19) samt lördagar (kl. 11-17). Boendetaxa gäller. Parkeringsmöjlighet finns även längs den parallella lokalgatan och samma reglering gäller här med plats för cirka 8 bilar. På lokalgatan finns även en 22 meter lång bussparkering samt möjlighet för på- och avlämning.

På östra sidan av Ringvägen strax söder om Krukmakargatan finns en angöringsficka i höjd med Ringvägen 19B. Cykelbanan övergår till cykelfält längs med angöringsfickan. Fickan är endast cirka två meter bred vilket medför att cykelfältet blockeras när större leveransfordon angör i fickan.

Längs lokalgatan i höjd med Sköldgatan sker parkering på båda sidor om gatan med plats för cirka 50 bilar samt två RH-platser.

## Grönstruktur

På östra sidan Ringvägen mellan Hornsgatan och Wollmar Yxkullsgatan finns en ca sju meter bred grönremsa med flera olika sorters träd och buskar i varierande storlek och ålder. Utanför Zinkensdamms IP (mellan lokalgatan på Ringvägens västra sida och Ringvägen) finns en trädallé bestående av åtta stycken större lindar.

Norr om Ekermans gränd, på den västra sidan om Ringvägen, finns en allé bestående av åtta lindar. På den östra sidan Ringvägen i höjd med Sköldgatan finns dubbla rader av lönnallé (totalt 32 träd) som står i växtbäddar med hårdgjord, gångbar yta omkring.

## Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

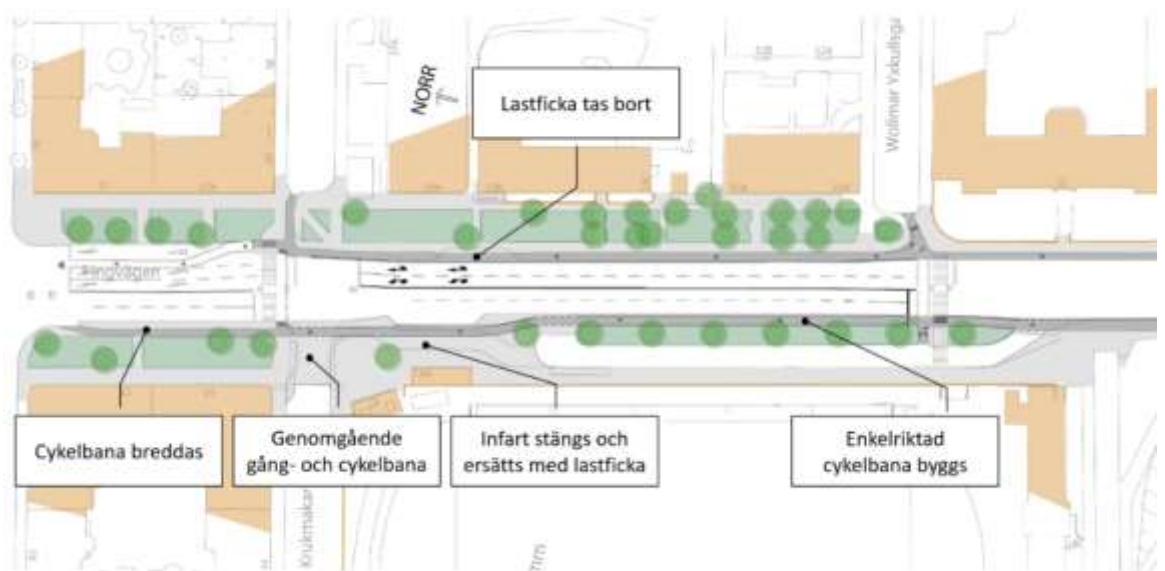
## Åtgärdsförslag

### Förslag till inriktning

Kontoret föreslår att enkelriktade cykelbanor byggs längs de delar av Ringvägen mellan Hornsgatan och Tantogatan där cykling idag sker i blandtrafik. Dessutom föreslås ett antal mindre åtgärder för att förbättra framkomlighet och trafiksäkerheten.

### Hornsgatan till Zinkens väg

En ny enkelriktad cykelbana föreslås att anläggas på västra sidan Ringvägen från korsningen med Krukmakargatan till Zinkens väg enligt figur 6.



Figur 6. Förslag på åtgärder mellan Hornsgatan och Zinkens väg.

Idag sker cykling i blandtrafik på sträckan men kan i och med föreslagen åtgärd kopplas ihop med befintliga cykelbanor norr om Krukmakargatan och söder om Zinkens väg. Cykelbanan kan anläggas enligt standarden för primära cykelstråk med tillhörande säkerhetsavstånd mot angränsande körfält, det vill säga 2,25 meter plus 0,3 meter. Cirka sju parkeringsplatser utgår i och med förslaget.



I och med ny föreslagen cykelbana föreslås även en breddning av den befintliga cykelbanan mellan Hornsgatan och Krukmakargatan. Denna breddning kan genomföras utan flytt av kantsten. I korsningen med Krukmakargatan föreslås en genomgående gång- och cykelbana. Framför Zinkensdamms IP föreslås en av infarterna stängas för att minska konflikterna med fordon som korsar över cykelbanan. Infarten används främst vid på- och avlämning och en lastficka ersätter behovet.

På östra sidan av Ringvägen föreslås den befintliga lastfickan tas bort och istället anläggas en sammanhållen cykelbana.

I samband med att cykelbana anläggs vid Zinkensdamms idrottsplats föreslås att de åtta gatuträd som återfinns mellan Ringvägen och lokalgatan får nya växtbäddar.

### Maria Skolgata till Tantogatan

Här föreslås att en ny cykelbana anläggs i trädallén som skiljer Ringvägen med lokalgatan. Cykelbanan anläggs genom att betongplattor byts mot asfalt. Bredden på cykelbanan blir 2,25 meter. Övergångsstället och trafiksignalen vid infarten till lokalgatan byggs om för att anpassas till den nya cykelbanan.



Figur 7. Förslag på åtgärder mellan Maria Skolgata och Tantogatan.



*Figur 8. Illustration av framtida cykelbana mellan träden.*

## **Avvägningar och konsekvenser gällande förslagen inriktning**

### **Gångtrafik**

Trädallén som skiljer Ringvägen och lokalgatan i höjd med Sköldgatan kan idag användas av gående. Resultat från observationer visar att antal gående i trädallén är lågt och att de flesta går längs husfasaden längre bort från trafiken på Ringvägen eller alternativt i Tantos parkområde som ligger väster om Ringvägen. Bedömningen är därmed att förslaget påverkar gående marginellt men ger stor nytta för cyklister.

### **Barnkonsekvenser**

Mariaskolan (F-9) (och andra målpunkter för barn som fritidsaktiviteter och parker med mera) ligger i anslutning till projektområdet och projektets föreslagna inriktning förbättrar möjligheterna för barn att gå och cykla till skolan både norrifrån och söderifrån.

### **Parkering och angöring**

Cirka sju parkeringsplatser utanför Zinkensdamms IP utgår enligt förslag till inriktning. Beläggning på parkeringsplatserna är hög likt många andra delar av innerstaden. Samtidigt är dessa parkeringsplatser de enda som sker utanför lokalgatorna på Ringvägen. Att skapa en sammanhållen cykelinfrastruktur bedöms överväga behovet av dessa parkeringsplatser.

En av in- och utfarterna till lokalgatan vid Zinkensdamms IP föreslås utgå för att på sätt undvika konflikt mellan motorfordon

och cykeltrafiken. Genom att skapa en ny lastficka bedöms denna åtgärd ha liten påverkan för på- och avlämning till idrottsplatsen. Trafiksäkerheten bedöms däremot öka.

Lastfickan på östra sidan bedöms inte fylla någon funktion för angöring som inte går att hantera på annat sätt. Lastfickan är idag reglerad med parkeringsförbud och närliggande fastigheter har även entréer mot Krukmakargatan. Att ta bort lastfickan innebär att en lokal avsmalning för gång- och cykeltrafik kan ersättas med sammanhängande infrastruktur vilket förbättrar trafiksäkerheten och framkomligheten för cyklister.

### **Skyfall och dagvatten**

Projektet har undersökt om det föreligger behov av åtgärder för att reducera risken för översvämning, men kan konstatera att det inte är motiverat att utföra åtgärder inom ramarna för projektet.

Vid Zinkensdamms IP samlas dagvatten vilket skulle kunna ledas ned i nya växtbäddar. En sådan åtgärd skulle möjliggöra att dagvatten kan hanteras lokalt och kommer att projekteras i nästa skede.

## **Tidplan och genomförande**

### **Tidplan**

Ett inriktningsbeslut i maj 2024 innebär att projektering av systemhandling kan utföras under 2024. Ett genomförandebeslut planeras preliminärt till början av 2025. Därefter planeras detaljprojektering kunna ske under våren 2025 och upphandling av entreprenör under hösten 2025. Detta möjliggör genomförande av åtgärder under 2026.

### **Trafik under byggtiden**

Eftersom Ringvägen är en del av det primära vägnätet är det viktigt att försöka minimera projektets trafikpåverkan. Gatusektionen är emellertid bred med flera körfält i vardera riktningen och bedömningen är att arbete kan ske utan allt för stor trafikpåverkan.

Anläggningsarbeten mellan Hornsgatan och Zinkens väg bedöms ha störst påverkan men trots detta bedöms flera körfält kunna hållas öppna under byggskedet. Anläggande av ny cykelbana i trädallé i höjd med Sköldgatan bedöms kunna ske utan större trafikpåverkan.

Trafiken under byggtid kommer att utredas mer grundligt under systemhandlingsskedet.

## Ekonomi och finansiering

### Investering

Projektets planeringsutgifter beräknas till 2,6 mnkr fram till genomförandebeslut. Projekts totala investeringsutgift uppskattas till cirka 40 mnkr, varav ca 8,5 mnkr för trädbyte och växtbäddsrenovering. Bedömningen baseras på kalkyl utifrån framtagna programhandling. I utgiften ingår riskpåslag och indextillägg.

Projektet är inrymt inom nämndens långsiktiga investeringsplan och redovisas inom framkomlighetssatsningen för cykelinfrastruktur.

Projektet har för avsikt att söka statlig medfinansiering.

Kontoret känner i dagsläget inte till att projektet har utgifter som inte är möjliga att aktivera. Det kan förekomma kostnader för bortforsling av förorenade fyllnadsmassor eller beläggning, men eftersom ingen provtagning utförts är det svårt att bedöma om och hur stora kostnaderna kan bli. Utgifter för eventuella markföroreningar ingår i riskpåslaget.

Sammanfattning	Tidigare nedlagt (mnkr)	Kommande utgifter (mnkr)	Totalt (mnkr)
Utredning och projektering	0,8	3,5	4,3
Byggansvarigkostnader inkl byggledning och risk	0,3	8,8	9,1
Entreprenad		23,4	23,4
Index		3,2	3,2
<b>Summa utgifter</b>	<b>1,1</b>	<b>38,9</b>	<b>40,0</b>

### Driftkostnader

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 3,1 mnkr per år från och med år 2027.

Kapitalkostnaderna, som avser avskrivningar med en genomsnittlig preliminär avskrivningstid om cirka 20 år och intern ränta om 2,8 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Projektet kommer att medföra att driftskostnaderna kommer öka något jämfört med dagens situation då mer cykelbaneytor medför ökade kostnader.

De planerade åtgärderna kommer medföra en förlorad driftintäkt för staden om 300 tkr/år till följd av att sju parkeringsplatser tas bort.

### **Risk/Osäkerhet**

Anläggningsarbetena kommer att orsaka störningar för de som rör sig längs Ringvägen. I projekteringskedet kommer kontoret att ta fram en produktionsplan för att noggrant analysera trafiksäkerhetsaspekter och påverkan på trafiken under byggtiden. Fler detaljer redovisas till genomförandebeslutet.

Det finns en risk för att anbuden som inkommer är höga på grund av rådande marknadsläge och det osäkra världsläget. Risker är inte projektspecifika, men kan minskas genom att kontoret förannonserar projektet och ger förslag till möjliga trafiklösningar under byggtid.

### **Slut**