

Handläggare
Cecilia Johansson**Till**
Trafiknämnden
2026-02-12

Cykel Ringvägen. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna trafikkontorets förslag till genomförande av projekt Cykel Ringvägen till en investeringsutgift om 37 miljoner kronor.
2. Trafiknämnden beslutar att ge trafikkontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för genomförandebeslutet.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefSara Bergendorff
AvdelningschefKristofer Rogers
Biträdande enhetschef

Sammanfattning

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

Mellan Hornsgatan och Zinkens väg, vid Zinkensdamms IP, sker cykling idag i blandtrafik på den parallellgående lokalgatan. Här föreslås att en enkelriktad cykelbana byggs för att knyta ihop de befintliga cykelbanorna både norr och söder om Zinkensdamms IP. Förslaget innebär att elva parkeringsplatser utgår. Längre söderut i höjd med Sköldgatan föreslås att en cykelgata anläggs på lokalgatan parallellt med Ringvägen.

Projektet är planerat att genomföras under 2026 och 2027.

Kontoret föreslår att trafiknämnden beslutar om genomförande av projekt Cykel Ringvägen till en investeringsutgift av 37 mnkr.

Introduktion till projektet

Bakgrund

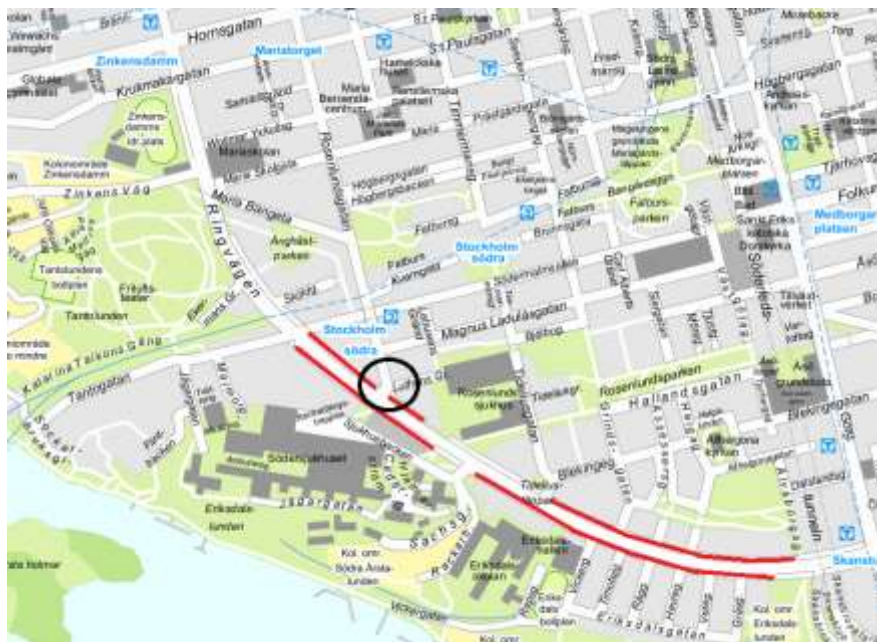
Stockholms stad har som ambition att bli en av Europas ledande cykelstäder. I stadens cykelplan *Cykelstaden* från 2022 anges att det ska bli enklare och säkrare att cykla i Stockholm. Detta ställer krav på god infrastruktur för cyklister.

Ringvägen är en huvudgata på Södermalm och är utpekat som ett primärt stråk i stadens cykelplan. Detta gör att sträckan ingår i det övergripande cykelvägnätet som ska vara till för alla, med bredder och standard som ska möjliggöra att cyklister ska kunna ta sig fram i olika takt och med olika förutsättningar men ändå känna sig trygga och säkra. Stråken ska kännetecknas av breda cykelbanor eller cykelfält med bra framkomlighet. Det primära nätet skapar ett sammanhängande system som knyter ihop stadens stadsdelar.

Flera viktiga målpunkter, så som skolor och idrottsanläggningar, finns längs Ringvägen 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 ett av få primära cykelstråk där cykling fortfarande sker i blandtrafik vilket motiverar insatser att skapa separat cykelinfrastruktur eller tydligare prioritet för cyklister. Cykelbanor eller cykelfält återfinns längs angränsade primära cykelstråk så som Hornsgatan, Årstabron, Södermalms allé och Götgatan.

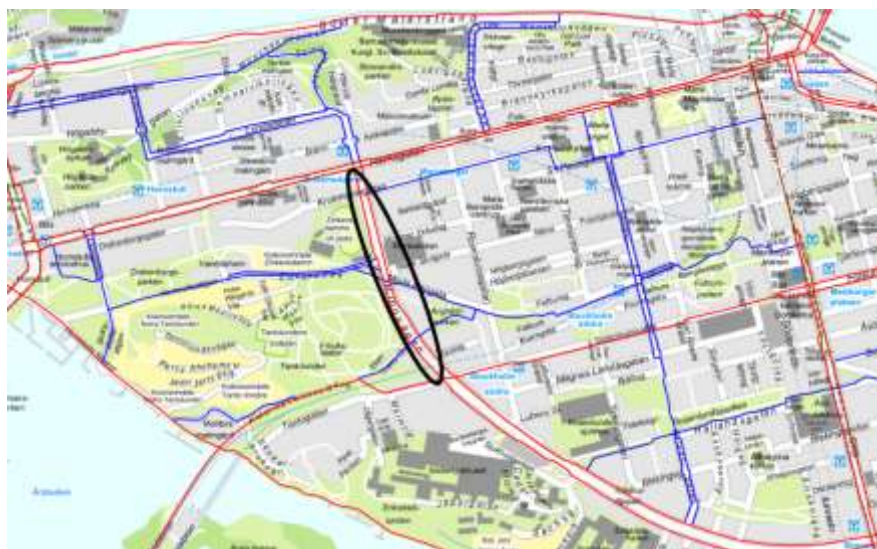
Kontoret har studerat möjligheter till förbättringar för cykel längs hela den västra delen av Ringvägen mellan Götgatan och Hornsgatan. Längs större delen av sträckan sker cykling i blandtrafik på parallellgående lokalgator och dessa planeras att byggas om till cykelgator under 2026. Ombyggnation till cykelgator bedöms inte påverka parkeringsplatserna på lokalgatorna. Detta sker i ett separat projekt som beslutas på delegation av trafikkontoret. I samband med detta kommer även korsningen med Rosenlundsgatan, där det skedde en dödsolycka under 2025, att byggas om. Se Figur 1. Kontoret har tagit fram flera alternativ och utvärderar dem utifrån förbättrad säkerhet och framkomlighet för

gång, cykel och kollektivtrafik. En ny lösning på platsen kommer att genomföras under första halvåret 2026.



Figur 1 Planerade cykelgator i rött och planerad ombyggnad av korsning i svart.

Den norra delen av Ringvägen har idag delvis cykelbanor men de är inte sammanhängande. Att skapa ett sammanhållet cykelvägnät längs denna del skulle förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten för cykeltrafiken och koppla samman viktiga målpunkter i staden så som Årstabron, Tantolunden, Zinkensdamms idrottsplats och Mariaskolan. Projektområde illustreras i Figur 2.



Figur 2 Primära cykelstråk markerad med rött, huvudcykelnät i blått och projektområde inringat i svart.

I kommunfullmäktiges budget för 2023 fick trafiknämnden i uppdrag att mellan åren 2023–2026 investera 900 mnkr i framkomlighet för cykel. I april 2023 fattade trafiknämnden ett utredningsbeslut med tillhörande projektdirektiv som beskrev hur satsningen planerades att genomföras samt hur rapporteringen och uppföljningen av det ekonomiska utfallet skulle följas upp. Här beslutades bland annat att en ambition för perioden var att planera för åtgärder som underlättar vardagscykling i bred bemärkelse, med kompletta nätverk av cykelbanor som skapar möjligheter för alla att känna sig trygga. Även fortsättningsvis skulle ett huvudsakligt fokus vara på det primära nätet för cykel där det fortsatt finns ett behov av att både åtgärda saknade länkar på nätet och förbättra befintlig infrastruktur för att öka framkomligheten, trafiksäkerheten och bekvämligheten.

I linje med utredningsbeslutet med fokus på primära stråk och att skapa ett sammanhängande cykelvägnät fattade trafiknämnden ett inriktningsbeslut 2024-05-23, med huvudsaklig inriktning att fortsätta utreda en cykelbana vid Zinkensdamms IP och en cykelbana i höjd med Sköldgatan.

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

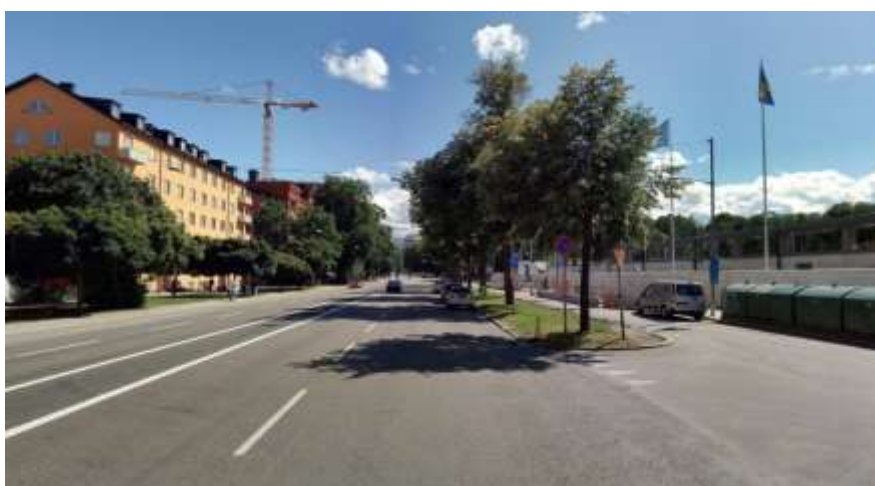
Inom utredningsområdet har Ringvägen en bred gatusektion med två körfält i vardera riktningen samt parallellgående lokalgator vid Zinkensdamms IP och i höjd med Sköldgatan. Parkering och angöring sker främst på lokalgatorna. Längs större delar av Ringvägen finns träd på ena eller båda sidorna.

Cykeltrafik

Översiktlig standard på cykelinfrastrukturen på sträckan visas i Figur 3 nedan. Mellan Hornsgatan och Krukmakargatan finns en smal cykelbana på västra sidan om Ringvägen. Östra sidan byggdes om för några år sedan med ett mittförlagt cykelfält för att öka trafiksäkerheten och framkomligheten för cykeltrafiken. Mellan Krukmakargatan och Zinkens väg finns cykelbana på östra sidan av Ringvägen men på västra sidan sker cykling i blandtrafik på lokalgatan förbi Zinkensdamms IP, se Figur 4.



Figur 3 Översiktspå en karta över en del av Stockholm. Kartan visar en väg som löper diagonalt från övre vänstra till nedre högra. Vägen är markerad med tre färger: grönt, gult och rött. Grönt markerar områden där cykelbanor uppnår godkänd standard enligt Cykelplanen. Gult markerar områden där cykelbanor finns men inte uppnår standard. Rött markerar områden där cykelinfrastruktur saknas. En svart linje med en T-form i mitten, som representerar en cykelväg, löper parallellt med vägen. En nordpil är placerad i övre högra hörnet.



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

Längre söderut mellan Zinkens väg och Tantogatan finns en enkelriktad cykelbana på västra sidan om Ringvägen som till största del har god standard. På östra sidan sker cykling främst i blandtrafik på den lokalgata som återfinns här, se Figur 5.



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

Ringvägen är inte ett av de mest trafikerade cykelstråken i innerstaden men sträckan har ändå betydande cykelflöden. Trafikmätningar från augusti 2023 visar på 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 dessa varierar mellan att gå längs fasad och att gå längs körbana. Materialvalet är generellt betongplattor och avgränsningen mot cykelbanan sker med en kantsten.

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.

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.

Motorfordonsflödena på lokalgatorna är låga. Hastighetsgränsen på Ringvägen är 40 km/h mellan Tantogatan och Maria Skolgata och 30 km/h mellan Maria Skolgata och Hornsgatan samt på de parallellgående lokalgatorna.

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

Parkering och angöring

Parkering är tillåten på Ringvägens västra sida i höjd med Zinkensdamm IP med plats för cirka åtta bilar. Parkeringsmöjlighet finns även längs den parallella lokalgatan med plats för cirka åtta bilar. På lokalgatan finns även en 22 meter lång bussparkering samt möjlighet för på- och avstigning.

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

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

Grönstruktur

Utanför Zinkensdamms IP (mellan lokalgatan på Ringvägens västra sida och Ringvägen) finns en trädrad bestående av åtta större lindar. Vid trädinventering 2022 bedömdes dessa ha en dålig till mycket dålig vitalitet. Under 2024 utfördes en enklare växtbäddsrenovering som träden inte har svarat positivt på.

Ärendets beredning

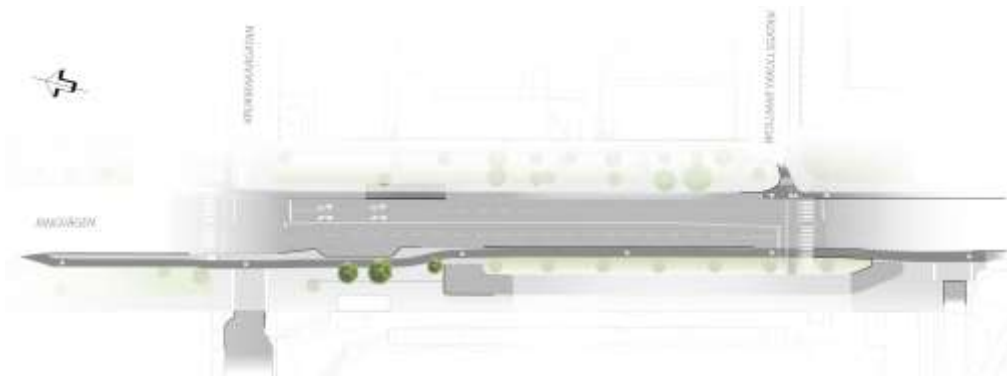
Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Åtgärdsförslag

Projektets innehåll

Hornsgatan till Zinkens väg

Mellan Hornsgatan och Krukmakargatan föreslås en breddning av den befintliga cykelbanan mellan Hornsgatan och Krukmakargatan. Breddningen kan göras genom att använda den överbredda säkerhetsremsan mellan körbanan och cykelbanan, det vill säga breddningen kan genomföras utan flytt av kantsten, vilket innebär lägre kostnad. I korsningen med Krukmakargatan föreslås en genomgående gång- och cykelbana. En ny enkelriktad cykelbana föreslås anläggas på västra sidan Ringvägen från korsningen med Krukmakargatan till Zinkens väg enligt Figur 6. Den blir 2,25 meter bred med en 0,3 meter bred skyddsremsa mot körbanan.



Figur 6 Förslag på åtgärder mellan Hornsgatan och Zinkens väg.

Ringvägens lokalgata närmast entrén till Zinkensdamms IP görs om till gångyta med betongplattor. Cirka 11 bilparkeringsplatser bedöms utgå på grund av förslaget. Av dessa är åtta stycken på Ringvägen, två stycken närmast återvinningsstationen på lokalgatan och en på Krukmakargatan. Parkering kan fortsättningsvis ske på lokalgatan och bussparkeringen på lokalgatan kvarstår. En ny lastficka tillskapas där tillfällig angöring kan ske.



Figur 7 Perspektiv över ny cykelbana på Ringvägen vid Zinkensdamms IP.

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

Vid Zinkensdamms idrottsplats finns idag en grön refug med en trädrad bestående av åtta större lindar som har dålig till mycket dålig vitalitet. Infarten till lokalgatan behöver breddas och där behöver en lind eventuellt tas ner. Kommande detaljprojektering får visa detta i detalj, men behöver trädet tas ned ersätts det med två

nya enligt stadens trädsmål. Två träd föreslås planteras på den utökade gångytan vid entrén till Zinkensdamms IP.

Projektet kommer att förbereda möjlighet att leda dagvatten från vägbana och cykelbana till trädradens växtbädd för att kunna förbättra och förbereda lokalt omhändertagande av dagvatten i framtiden.

Maria Skolgata till Tantogatan

Längs denna delsträcka föreslås att en cykelgata anläggs på lokalgatan. Cykelgatan anläggs med röd asfalt. Bredden på den röda asfalten blir ca 4,5 meter och parkeringsytorna, ca 2,5 meter på vardera sida i svart asfalt.



Figur 8 Förslag på cykelgata mellan Maria skolgatan och Tantogatan.

Avvägningar och konsekvenser

Gång- och cykeltrafik

I inriktningsbeslutet föreslogs att en cykelbana skulle anläggas i trädallén som skiljer Ringvägen och lokalgatan i höjd med Sköldgatan. I projekteringsskedet har det framgått att det finns en stor risk att träden i trädallén kan komma att skadas av åtgärden. Dels av själva anläggningsarbetena men även av en eventuell framtida sopsaltning av cykelbanan. Mot bakgrund av detta har alternativ till cykling i allén utretts. Att anlägga en cykelbana på lokalgatan har undersökts men innebär en stor påverkan på parkeringsplatser där cirka 30 platser skulle behöva utgå. Ett annat förslag är att anlägga en cykelbana på ett av Ringvägens körfält men cykling innanför trädallén har bedömts som ett mer attraktivt alternativ med tanke på de höga motorfordonsflödena på Ringvägen.

De parallellgående gatorna längre söderut på Ringvägen planeras att byggas om till cykelgator under 2026. Detta sker i ett separat projekt som beslutas på delegation av trafikkontoret. Delsträckan i höjd med Sköldgatan kan på så sätt bli en del av ett system av sammanhängande cykelgator längs Ringvägen. Motorfordonsflödet längs lokalgatan är lågt medan cykelflödena är höga. Åtgärderna påverkar inte bilparkeringen på lokalgatorna.

Behovet av en separat cykelbana utanför Zinkensdamms IP bedöms som större än vid Sköldgatan då det idag återfinns cykelbanor både norr och söder om sträckan. Lokalgatan vid Zinkensdamms IP används oftare för lastning och lossning till idrottsplatsen och är inte sällan blockerad av parkerade fordon vilket påverkar både framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklisterna.

Barnkonsekvenser

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

Tillgänglighet

Projektet tar hänsyn till målen från *Program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning* eftersom gångyta totalt utökas som blir möjlig att använda för alla grupper av fotgängare och ny tillgänglighetsanpassad passage skapas vid korsningen med Krukmakargatan.

Parkering och angöring

Cirka 11 parkeringsplatser utanför Zinkensdamms IP utgår enligt förslaget. Beläggning på parkeringsplatserna är hög likt många andra delar av innerstaden. Eftersom det är boendetaxa på parkeringsplatserna så är omsättningen av platserna låg.

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 föreslås att leda dagvatten från cykelbana till växtbädd för gatuträd. Förberedelser görs för att även leda dagvatten från vägbanan till växtbädden, vilket möjliggör att dagvatten kan hanteras mer lokalt i framtiden.

Träd och vegetation

Befintlig trädrad utanför Zinkensdamms IP bestående av åtta större lindar har enligt trädinventering från 2022 en dålig till mycket dålig vitalitet. Under 2024 utfördes en enklare växtbäddsrenovering som träden inte har svarat positivt på och ytterligare utredning av trädens vitalitet kommer att genomföras under 2026.

Ett träd i trädraden med lindar vid Zinkensdamms IP kan behövas tas ned och ersättas. I övrigt föreslås två nya träd planteras på den utökade gångytan vid entrén till Zinkensdamms IP för att skapa en attraktivare vistelsemiljö här.

Tidplan och genomförande

Tidplan

En övergripande tidplan framgår enligt följande.

Aktivitet	2026	2027
Genomförandebeslut	X	
Projektering	X	
Upphandling	X	
Entreprenad	X	X

Arbete med detaljprojektering och upphandling av entreprenad påbörjas efter att genomförandebeslut erhållits och kommer att pågå under vintern och våren 2026. Anläggandet av cykelgatan kommer att genomföras under 2026 och även del av sträckan Hornsgatan-Zinkens väg. Merparten av sträckan Hornsgatan-Zinkens väg bedöms kunna anläggas under 2027.

Produktionsplanering och trafik under byggtiden

Eftersom Ringvägen är en huvudgata och del av det primära vägnätet ska projektets trafikpåverkan minimeras. Gatusektionen är bred, med två körfält i vardera riktningen, och entreprenadens påverkan på motorfordonstrafiken bedöms vara liten, då det finns yta även utanför ett arbetsplatsområde i körbanan.

Anläggningsarbetena mellan Hornsgatan och Zinkens väg bedöms ha störst påverkan men bedömningen är att ett körfält i båda riktningarna kommer kunna hållas öppna under hela byggskedet. Anläggande av ny cykelgata bedöms ge liten lokal påverkan under kort tidsperiod.

Produktionsplaneringen kommer att fastställas efter att detaljprojekteringen är avslutad. En lämplig skedesuppdelning är att cykelgatans entreprenad samt sträckan Hornsgatan – Krukmakargatan utförs parallellt och initialt. Därefter utförs installationsarbeten, nya växtbäddar och trädplantering. Entreprenaden avslutas med kantstensarbeten och anläggande av hårdgjorda ytor i höjd med Zinkensdamms IP. Samverkan med Idrottsförvaltningen och Zinkensdamms IP:s är av stor vikt och kan komma att ändra produktionsplaneringen

Intressenthantering och kommunikation

Ett träd kan komma att behöva bytas ut på platsen. Innan eventuell trädfällning genomförs informeras därför allmänheten om kommande arbeten. I dialogen med Idrottsförvaltningen ska även säkerställas att arbeten utanför Zinkensdamms IP inte sammanfaller med större evenemang på platsen

Ekonomi och finansiering

Investering

Investeringsutgiften för projekt Cykel Ringvägen beräknas till 37 mnkr brutto baserat på Systemhandling Cykel Ringvägen, enligt tabell nedan. Kontoret bedömer att projektet kan inrymmas inom nämndens långsiktiga investeringsplan och redovisas inom framkomlighetssatsningen för cykelinfrastruktur. Projektet har för avsikt att söka statlig medfinansiering. Dessa eventuella inkomster är inte redovisade i tabellen nedan.

Utgifter	Tidigare nedlagt (mnkr)	Beräknade kommande utgifter (mnkr)	Totalt (mnkr)
Utredning och projektering	2	2	4
Byggansvarigkostnader inkl. byggledning och risk	1	6	7
Entreprenad		23	23
Index		3	3
Summa utgifter	3	34	37

I utgiften ingår riskpåslag och indextillägg. Utgiften har minskat med drygt 3 mnkr jämfört med inriktningsbeslutet. Det beror på att projektet inte längre planerar för att byta ut lika många träd som tidigare. Däremot har risk kopplat till elektrifierad entreprenad tillkommit.

Projektet har för avsikt att söka statlig medfinansiering. Dessa eventuella inkomster är inte redovisade i tabellen ovan.

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.

Driftkostnader

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 2,9 mnkr per år från och med år 2028.

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 450 tkr/år till följd av att 11 parkeringsplatser tas bort.

Risk/Osäkerhet

Anläggningsarbetena kommer att orsaka störningar för de som rör sig längs Ringvägen. En övergripande skedesplanering har utförts i systemhandlingsskedet. I detaljprojekteringsskedet kommer kontoret att ta fram en produktionsplan för att noggrant analysera trafiksäkerhetsaspekter och påverkan på trafiken under byggtiden.

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

Slut