

Handläggare
Kristofer Rogers
08-508 26 022
Björn Jerbic
08-508 26 067

Till
Trafiknämnden
2021-09-30

Cykel Kungsholms strandstig och Kungsholms strand mellan Inedalsgatan och Grubbensdammen. Inriktningsbeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projektet Cykel Kungsholms strandstig mellan Inedalsgatan och Grubbensdammen upp till 3,5 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till 16 mnkr.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Mattias Lundberg
Avdelningschef

Sammanfattning

Kungsholms strandstig löper längs Kungsholmens norra och västra strand. Projektet omfattar sträckan mellan Inedalsgatan och Grubbensdammen. Sträckan är en del av ett cykelpendlingstråk och är en viktig koppling mot Solna. Samtidigt är den viktig för gående, både för transport och rekreation, och är populär bland joggare. Parkmiljön har stor betydelse för boende i området och är en viktig del av den gröna infrastrukturen på Kungsholmen.

Idag är stråket utformat som friliggande gång- och cykelväg i parkmiljö. Ytorna för såväl fotgängare som cyklister är underdimensionerade vilket leder till försämrad framkomlighet och trafiksäkerhet. Utrymmesbristen medför också risk för konflikt mellan de två grupperna.

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 022
Växel 08-508 27 200
kristofer.rogers@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

Kontoret föreslår att den befintliga gång- och cykelvägen breddas i anslutning till Grubbensdammen och att en ny 3,25 meter bred cykelväg anläggs i parkmiljö mellan Grubbensdammen och Kungsholms strand där den nya cykelvägen fortsätter längs gatan fram till korsningen med Inedalsgatan.

Genom att flytta cykelvägen till Kungsholms strand skapas ett cirka 300 meter långt gång- och parkstråk utan cykeltrafik utmed strandlinjen. Förslaget medför att gående och cyklister separeras på sträckan och den nya cykelvägen får standard enligt cykelplanens riktlinjer. Gående får betydligt mer utrymme längs stranden då cykeltrafiken flyttas till gatan.

Förslaget innebär att cirka 550 kvadratmeter parkmark tas i anspråk för ny cykelväg och att körbanan längs den lågt trafikerade delen av Kungsholms strand smalnas av så att möten endast blir möjliga på särskilda platser.

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för Cykel Kungsholms strandstig mellan Inedalsgatan och Grubbensdammen upp till 3,5 mnkr. Projektets totala utgift beräknas till 16 mnkr.

Bakgrund

Kungsholms strandstig löper längs Kungsholmens norra sida och är ett populärt rekreativstråk, samtidigt som det är en viktig transportlänk för gående och cyklister. I stadens cykelplan är Kungsholms strandstig utpekad som pendlingsstråk och sträckan utgör en viktig koppling mot Solna via Ekelundsbron.

Kungsholms strandstig är välanvänd av både gående och cyklister, men ytorna är begränsade och når varken önskade breddmått från stadens cykelplan eller tillräcklig bredd för att ge gående god framkomlighet.

Mellan Igeldammsgatan och Inedalsgatan har åtgärder genomförts för att förbättra situationen för gående och cyklister, men öster om Inedalsgatan finns fortsatt behov av förbättringar. För att utreda möjliga åtgärder togs en programutredning för sträckan mellan Inedalsgatan i väst till Hantverkargatan i öst fram under 2020-2021. Sträckan är cirka 1 500 meter och karaktären skiftar mellan park-, kaj- och gatumiljö. Förutsättningarna för att skapa bättre ytor för gående och cyklister skiljer sig åt betydligt längs sträckan och på flera platser behövs mer djupgående utredningar innan en lämplig inriktning för åtgärd kan identifieras.



Figur 1 Aktuell sträcka av Kungsholms strandstig mellan Inedalsgatan och Grubbensdammen.

För den cirka 350 meter långa sträckan mellan Inedalsgatan och Grubbensdammen har programutredningen identifierat åtgärdsförslag som är lämpliga att genomföra inom ramen för ett eget projekt, se figur 1. Åtgärderna ger positiva effekter för gående och cyklister och är inte beroende av att ytterligare åtgärder genomförs, varför kontoret har valt att inleda arbetet med denna etapp. Övriga delar av sträckan som har studerats i programutredningen kan komma att bli aktuella för kommande cykelprojekt.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Kontoret har haft dialog med Kungsholmens stadsdelsförvaltning.

Kungsholmens stadsdelsförvaltning har ansvar för parkytorna längs med Kungsholms Strandstig. Eftersom en förbättring av gång- och cykelstråket medför en påverkan på parkytorna har och

kommer stadsförvaltningen att ha en aktiv roll i planeringen och projekteringen av sträckan.

Mål och syfte

Projektets målsättning är att bidra till att inriktningsmålet *en hållbart växande och dynamisk storstad med hög tillväxt* uppfylls. Inriktningsmålet är ett av totalt tre i Stockholms stads budget 2021. Under inriktningsmålet finns ett flertal mål. Det mål som projektet verkar för är att *Stockholms infrastruktur främjar effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet*. Målet är att säkerställa att det går snabbt och smidigt att resa i Stockholm. Det ska vara attraktivt att gå, cykla och åka kollektivt.

Projektets mål är att anlägga cykelinfrastruktur enligt riktlinjerna för pendlingsstråk i stadens cykelplan (pendlingsstråk föreslås byta namn till primära stråk i remissversionen av den nya cykelplanen). Projektet syftar till att förbättra trafiksäkerheten, framkomligheten och minska trängseln för gående och cyklister längs Kungsholms strandstig mellan Inedalsgatan och Grubbensdammen.

Befintlig situation

Väster om Inedalsgatan har flera åtgärder för att främja gång- och cykeltrafiken längs Kungsholms strand tidigare genomförts. Cykelvägrenar har anlagts från Igeldammsgatan och under Sankt Eriksbron har gång- och cykelbanan breddats. Från Inedalsgatan till Grubbensdammen delar emellertid gående och cyklister fortfarande på begränsade ytor. Breddmått på gång- och cykelvägen varierar men är underdimensionerade för både gående och cyklister. Förbi Grubbensdammen är gång- och cykelvägen som smalast, endast cirka 3 meter, se figur 2. Vidare västerut mot Inedalsgatan är gång- och cykelvägen något bredare, strax över 4 meter, se figur 3. På sträckan separeras gående och cyklister med målad linje.



Figur 2 Kungsholms strandstig vid Grubbensdammen



Figur 3 Kungsholms strandstig strax öster om Inedalsgatan

Enligt trafikmätningar utförda i maj och juni 2020 uppmättes cirka 3 200 passager med cykel per dygn. Motsvarande siffra för gående var cirka 4 000 passager per dygn. Mätningarna gjordes tidigt under pandemiåret 2020 vilket sannolikt påverkat utfallet. Flödet av gående är som störst mitt på dagen när cykelflödena är som lägst. Trängselproblematiken är störst under eftermiddagens maxtimmar då flödena för både gående och cyklister är som högst. Under dessa timmar bedöms även variationen av trafikantgrupper vara som störst. Arbetspendling, motion, rekreation med mera utförs på eftermiddagen.

Flödena av gående och cyklister tillsammans med de underdimensionerade måtten leder till trängsel, konflikter och framkomlighetsproblem för både gående och cyklister.

Grönstruktur

Gång- och cykelvägen passerar en parkmiljö av stor betydelse för rekreation, motion och gående. Marken är planlagd som parkmark och har även betydelse för den biologiska mångfalden och för skydd mot ett förändrat klimat. Området har nyttjats som parkmark sedan strandstigen öppnades i slutet av 1950-talet och präglas av Stockholmsstilens naturliga gestaltning. Området kring Grubbensdammen, nedanför Grubbens trappor, färdigställdes under slutet av 1990-talet som en del av Sankt Eriksområdet. Tidigare hörde området till Sankt Eriks sjukhus. Närmast Inedalsgatan avgränsas gång- och cykelvägen tillsammans med omkringliggande grönytor av en mur mot Kungsholms strand, se figur 4. Längs med muren finns en nyplanterad trädrad och längs strandlinjen återfinns en mer naturlig utformning med träd och buskar. Flest bänkar finns på södra sidan närmast cykeldelen av gång- och cykelvägen. En platsbildning med bänkar återfinns på norra sidan mot vattnet.



Figur 4 Kungsholms strandstig vid Inedalsgatan

Längre österut vidgar sig parken. En lekplats som ligger inbäddad bland större träd och en rad av lindar återfinns strax väster om Grubbensdammen, se figur 5. Vid Grubbensdammen breder parken ut sig ytterligare. Dammen utgör en central del av parken

och kring dammen finns flera stora träd och partier med buskar. Nedanför Grubbensdammen finns en smal brygga och på motsatt sida trappor som går upp mot Sankt Eriksområdet. Förutom trapporna finns en relativt brant och smal gång- och cykelväg som kopplar samman parken och Kungsholms strandstig med Carl-Gustaf Lindstedts gata och i förlängningen Flemminggatan.



Figur 5 Lekpark väster om Grubbensdammen

Trafiksäkerhet och trygghet

Mellan 2015 och 2020 har två trafikolyckor rapporterats till Transportstyrelsens system Strada: en singelolycka där en fotgängare halkade och en kollision mellan cyklist och fotgängare. Singelolyckan klassades som måttlig och kollisionen mellan cyklisten och fotgängaren som lindrig.

Den upplevda tryggheten påverkas dock av de underdimensionerade ytorna och flödena av gående och cyklister. Staden har, via synpunktsportalen, fått in ett mindre antal klagomål på otillräckligt utrymme och att det känns otryggt att cyklister passerar nära gående. En enkätundersökning genomförd sommaren 2021 bekräftar delvis bilden. Hälften av de tillfrågade gående och cyklisterna angav att utrymmet inte upplevs som tillräckligt. Den mest efterfrågade förbättringen på sträckan var mer utrymme för gående och cyklister.

Kungsholms strand

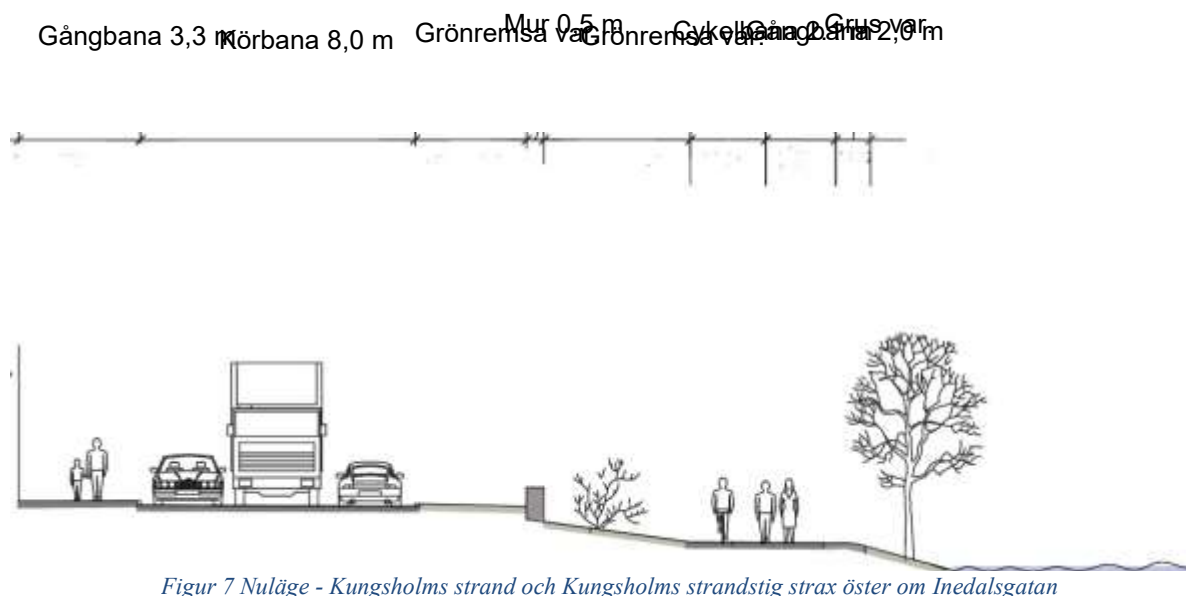
Parallellt med Kungsholms strandstig löper gatan Kungsholms strand, se figur 6. Öster om korsningen med Inedalsgatan är

Kungsholms strand cirka 200 meter lång och avslutas i en vändplan. Gatan möjliggör angöring till fastigheterna Tegelprämen 1 och 2 samt Grubbens 1 och 2. Körbanan är cirka 8 meter bred och inrymmer enkelsidig kantstensparkering, se figur 7. Längs med parkeringsraden löper en 3,3 meter bred gångbana mot fastighetssidan.



Figur 6 Kungsholms strand

Eftersom gatan är kort och avslutas i en vändplats är motorfordonstrafikflödena låga, ca 650 fordon per dygn. Längs gatan finns parkeringsplatser för 29 personbilar, en plats för rörelsehindrade och en beskickningsplats.

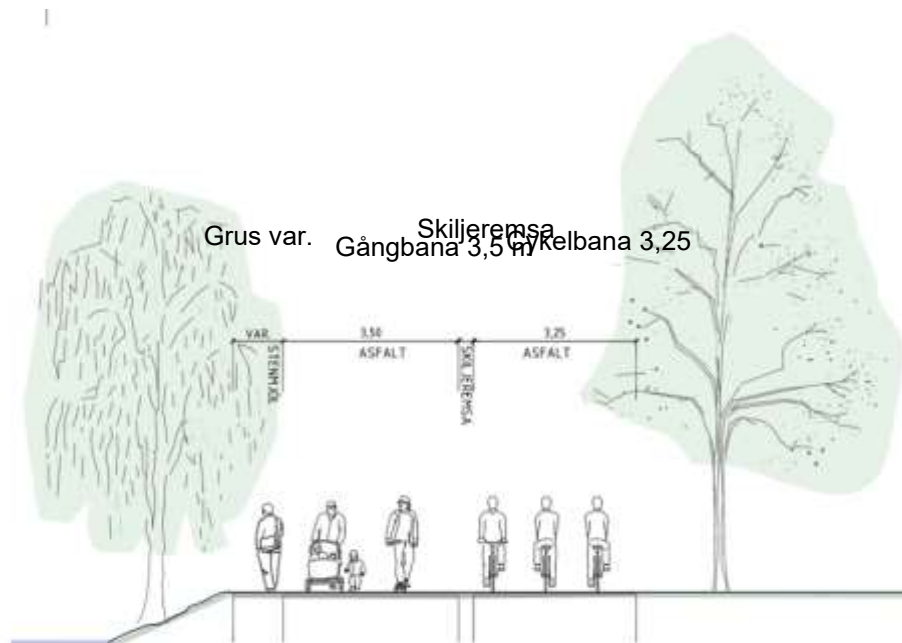


Åtgärdsförslag

Projektet syftar till att förebygga konflikt mellan gående och cyklister och att göra det möjligt att röra sig i den attraktiva parkmiljön i sin egen takt. Möten och omcykling ska kunna ske på ett trafiksäkert sätt utan att cyklister ska behöva sänka hastigheten eller cykla i gångbanan. Gående ska kunna mötas och passera varandra utan att behöva gå i cykelbanan.

För att åstadkomma detta behövs en dubbelriktad cykelbana enligt cykelplanens standard för pendlingsstråk, 3,25 meter, och en gångbana på 3,5 meter för att ge gående god framkomlighet och göra det enkelt att mötas utan att behöva gå i cykelbanan eller i gräset. Där utrymme finns, med hänsyn till träd och strandlinje, kan gång- och cykelvägen även kompletteras med en smal stenmjölsyta. En sådan finns idag längs delar av sträckan och nyttjas främst av joggare.

Tillsammans med en skiljeremsa är behovet en 7 meter bred sektion, se figur 8.



Figur 8 Studerad sektion

I projektet har två alternativa åtgärdsförslag studerats: breddning av den befintliga gång- och cykelvägen mellan Inedalsgatan och Grubbensdammen samt anläggning av ny cykelbana längs gatan Kungsholms strand mellan Inedalsgatan och Grubbensdammen.



Figur 9 Studerade alternativ. Helderagen linje visar breddning av befintlig gc-väg, streckad linje visar ny cykelväg längs Kungsholms strand

Båda alternativen har god måluppfyllelse då de innebär att ytorna för gående och cyklister breddas så att framkomlighet, trafiksäkerhet och trygghet för gående och cyklister förbättras.

Som inriktning för projektet föreslås alternativet med ny cykelväg längs Kungsholms strand då det är det sammanvägt bästa alternativet. Alternativet bedöms vara likvärdigt för cyklister samtidigt som det är tydligt bättre för gående och parken.

Studerade alternativ

Alt 1: Breddning av befintlig gång- och cykelväg

Vid Grubbensdammen är utrymmet mellan dammen och strandlinjen begränsat. Idag är gång- och cykelvägen endast 3 meter bred på en del av sträckan förbi dammen. Den befintliga gång- och cykelvägen går att bredda men det är inte möjligt att nå den önskade sektionen på 7 meter utan att förändra strandlinjen eller dammen. Genom att ta gräsytor i anspråk kan dock en 4,6 meter bred gång- och cykelväg skapas förbi dammen. Ytorna fördelas jämnt mellan gående och cyklister med 2,3 meter för respektive.



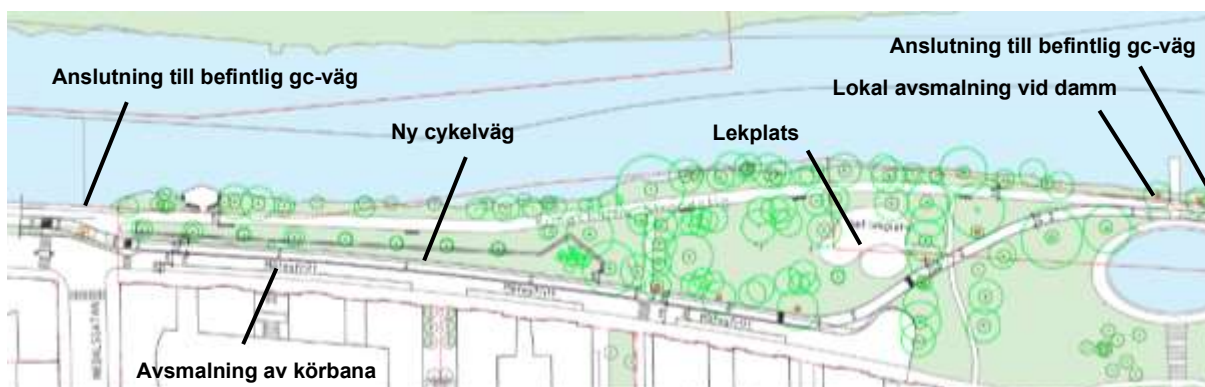
Figur 11 Breddning av befintlig gång- och cykelväg längs med strandlinjen

Vidare västerut löper gång- och cykelvägen nära strandkanten och för att undvika påverkan på strandlinjen och de många pilar som återfinns längs strandlinjen föreslås resterande breddning på gång- och cykelvägens södra sida. Det ger en breddning enligt föreslagen sektion, från dagens 4 meter till 7 meter. Detta leder till att den grönyta med gräs, buskar och träd som finns på södra sidan påverkas på en sträcka om cirka 135 meter. Breddningen leder också till att ett antal träd längs gång- och cykelbanan behöver tas ned. Tillsammans med att andelen hårdgjord yta ökar riskerar karaktären att påverkas negativt. Idag upplevs sträckan som grön och lummig.

De flesta sittplatserna på sträckan påverkas och utmed muren är utrymmet för att ersätta de som tas bort med nya begränsat.

Alt 2: Ny cykelbana på Kungsholms strand

Vid Grubbensdammen föreslås gång- och cykelvägen breddas på samma sätt som i det andra studerade alternativet, det vill säga en breddning till cirka 4,6 meter. Strax väster om dammen föreslås att en ny cykelväg viker av från den befintliga gång- och cykelvägen utmed strandlinjen och leds upp till gatan Kungsholms strand och vidare västerut till Inedalsgatan. Cykelvägen görs 3,25 meter bred. Gående hänvisas till gångvägen utmed strandkanten. Lösningen med att flytta cykeltrafik till gatumiljö för att skapa ytor för gående längs vattnet finns även vid närliggande Hornsbergs strand och Norr Mälarstrand.



Figur 12 Ny cykelväg längs Kungsholms strand



Figur 13 Illustration av ny cykelväg som viker av från befintlig gång- och cykelväg vid Grubbensdammen.

Den befintliga gång- och cykelvägen mellan Grubbensdammen och Inedalsgatan behåller sin nuvarande utformning men regleras så att endast gångtrafik är tillåten. Åtgärden resulterar i att ett cirka 300 meter långt parkstråk utmed vattnet utan cykeltrafik skapas.

Strax norr om dammen ligger en lekplats och flera större träd. Gatan ligger på något högre nivå än parken, se figur 5. Exakt sträckning och utformning av cykelbanan som går i parken mellan Kungsholms strand och Grubbensdammen behöver studeras vidare i kommande skede så att den blir tydlig och attraktiv för cyklister. Det är viktigt att hitta en linjeföring som minimerar den mindre höjdskillnad som finns mellan parken och gatan. Platserna där gång- och cykeltrafiken delas upp är särskilt viktiga att studera vidare för att den nya cykelvägen ska bli intuitiv och enkel att välja. I projekteringen kommer linjeföring och siktlinjer utredas vidare tillsammans med möjligheter att förtydliga miljön med hjälp av vägmarkering, materialval och eventuellt även planteringar och möblering. Den nya cykelvägen och eventuella nya slänter eller stödmurar utformas med hänsyn till intilliggande parkmiljön.

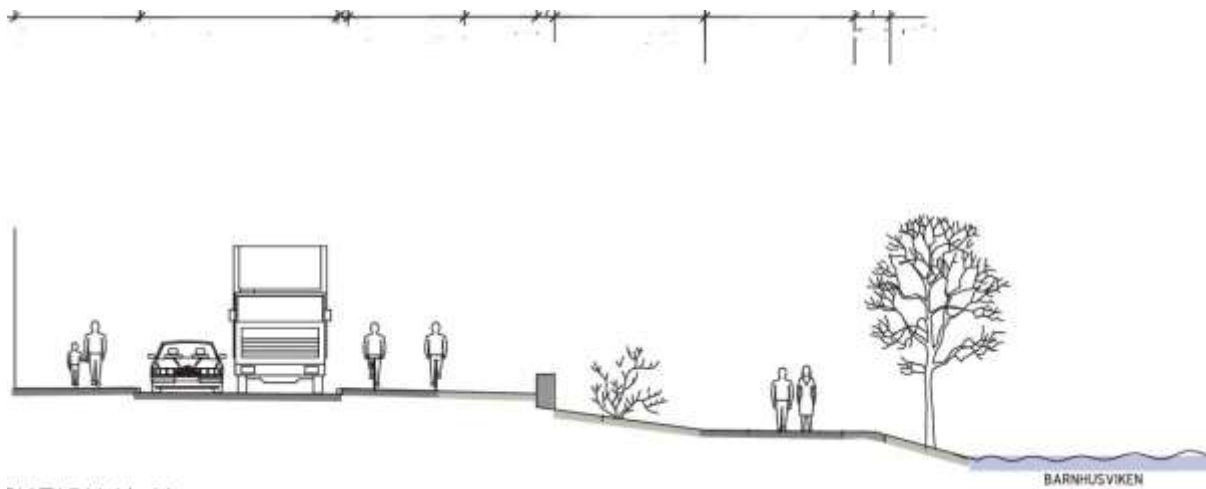
Den nya cykelvägen passerar också nära en lekplats och kommer därför att utformas så att det inte finns risk för att lekande barn kan ta sig ut på cykelvägen. Det skulle till exempel kunna innebära att lekplatsens staket behöver justeras eller att en del av

lekplatsen byggs om. Cykelvägen kommer också utformas med hänsyn till de skyddsvärda träden. I projekteringen kommer en helhetslösning som blir så bra som möjligt både för cykelvägen och för parken att tas fram i samarbete med Kungsholmens stadsdelsförvaltning.

Vid Kungsholms strand behöver ett träd tas ned för att göra plats för cykelbanan. Öster om lekplatsen behöver ytterligare ett träd tas ned. Totalt behöver minst 2 träd ersättas. Nya träd planteras som kompensation för de som tas ned. Åtgärder kommer att krävas för att bevara ett antal träd vars rötter som hamnar i konflikt med den nya cykelvägen.

Körbanan smalnas av till 5,5 meter vilket innebär att kantstensangöringen kan behållas, men att möten endast kommer att vara möjliga vid garageutfarter där kantstensangöringen gör ett uppehåll och hela körbanans bredd kan nyttjas.

Gångbana 3,3 m Körbana 5,5 m Cykelbana 3,25 m Grönremsa 0,2 m Skiljeremsa 0,2 m Gångbana 4,1 m Grönremsa 0,2 m

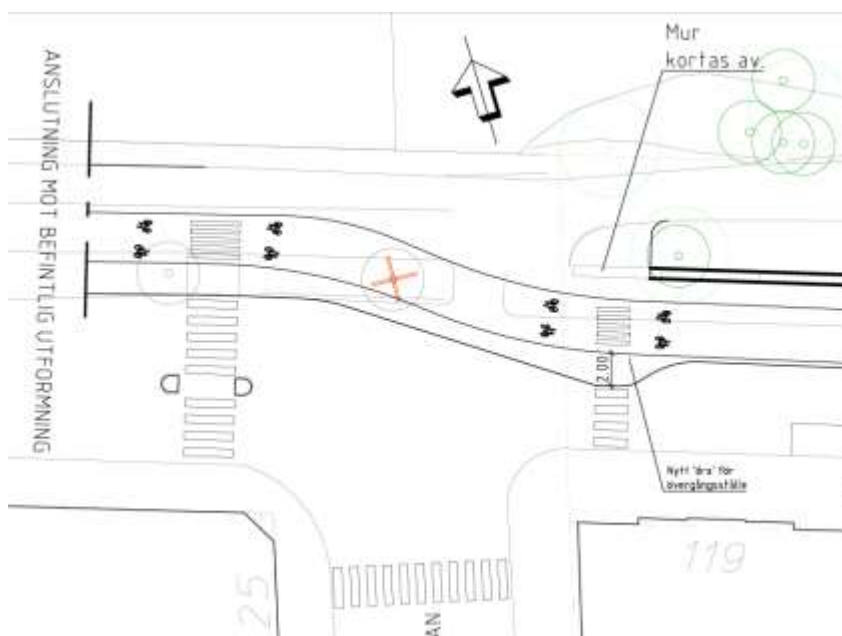


Figur 14 Sektion ny cykelväg på Kungsholms strand



Figur 15 Illustration av ny cykelbana på Kungsholms strand

Vid korsningen med Inedalsgatan ansluter den nya cykelvägen till befintlig cykelbana väster om korsningen. Övergångsstället justeras och muren kortas av. Som kompensation för detta rustas den närliggande sexkantiga sittplatsen vid vattnet med nya bänkar och ny beläggning. Två parkeringsplatser tas bort. Kontoret kommer inför genomförandebeslutet undersöka möjligheten att inrätta ersättningsplatser.



Figur 16 Korsningen med Inedalsgatan

Avvägningar och konsekvenser

Gång

Alternativet med cykling via Kungsholms strand ger en tydlig separering mellan gående och cyklister. Gående får mer utrymme då de kan nyttja hela den befintliga gång- och cykelvägen och det blir även enklare att röra sig in i den intilliggande parkmiljön när de inte behöver ta hänsyn till cykelbanan. De befintliga sittplatserna kan behållas och det finns också gott om utrymme att komplettera med fler.

Cykel

Båda alternativen når cykelplanens standard och skulle innebära förbättringar i framkomlighet och trafiksäkerhet för cyklister. Vid Grubbensdammen är utrymmet mellan dammens konstruktion och strandlinjen begränsat och en lokal avsmalning av både gångbanan och cykelbanan måste därför göras i båda alternativen. Alternativet med cykling längs Kungsholms strand innebär en tydligare separation av cyklister och gående vilket minskar risken för konflikter.

Risk finns för att lokala avsteg från cykelplanens standard kan komma att behövas för att skydda större träd. Fortsatt projektering krävs för att utreda detta.

De två studerade alternativen för cykel är i princip lika långa, men alternativet med breddning av den befintliga gång- och cykelvägen har bättre linjeföring då den följer vattnet och gångvägen. För alternativet med cykling på Kungsholms strand kommer utformning av platserna där gång- och cykelvägen delar sig att vara viktig för att göra det lätt och naturligt att följa cykelvägen och inte fortsätta på gångvägen. Detta kan åstadkommas med hjälp av material, siktlinje, möblering mm och studeras vidare i kommande skede.

Grönstruktur

Parkmiljön har stor betydelse för boende i området och är en viktig del av den gröna infrastrukturen på Kungsholmen. Strandpromenaden är en del i en kedja av promenader runt Kungsholmen. Därför är det viktigt att hitta en helhetslösning som möjliggör utveckling av gång- och cykelinfrastrukturen samtidigt som parkmarkens kvaliteter skyddas.

Projektet kommer att leda till att den hårdgjorda ytan i parken ökar. Alternativet med ny cykelbana längs Kungsholms strand

innebär dock att ökningen blir mindre än en breddning av befintlig gång- och cykelväg eftersom den nya cykelbanan delvis anläggs på befintlig körbana. Uppskattningsvis medför en breddning av befintligt stråk att nära 1 000 kvadratmeter parkmark behöver tas i anspråk, mot cirka 550 kvadratmeter för alternativet längs gatan. Breddningen görs dessutom i gatumiljö snarare än i parkmiljö

Kopplingen från gatan ner genom parken kommer medföra att ett fåtal träd och buskar behöver tas ner. Konsekvenserna för vegetationen blir dock mindre än vid alternativet med breddning av befintlig gång- och cykelbana utmed stranden där ca 20 träd behöver avverkas och ett flertal träd behöver åtgärder i rotzonen för att kunna behållas.

Cykelvägen kommer dock att dela upp parken och gräsytorerna i mindre delar vilket påverkar möjligheterna till vistelse, bollspel, spontanidrott och lek i parkdelen mellan lekplats och damm. Det ska dock vägas mot att ett längre sammanhållet parkstråk utan cykeltrafik skapas längs vattnet.

Båda alternativen innehåller kompensationsåtgärder för den påverkan som görs på parkmiljön. Alla sittplatser, träd och buskar som påverkas ersätts med nya. I projekteringskedet kommer detta att utvecklas i samarbete med Kungsholmens stadsdelsförvaltning.

Motorfordonstrafik

Avsmalningen av körbanan på Kungsholms strand innebär att möten endast kommer att vara möjliga vid garageutfarter där kantstensangöringen gör ett uppehåll och hela körbanans bredd kan nyttjas. Gatan är rak, sikten är god och med hänsyn till de låga motortrafikflödena (ca 650 fordon/dygn) bedöms avsmalningen inte påverka motorfordonstrafikens framkomlighet i någon större utsträckning.

Parkering och angöring

Två parkeringsplatser försvinner vilket medför ett årligt intäktsbortfall för kontoret på ca 58 000 kr. Kontoret kommer dock inför genomförandebeslutet undersöka möjligheten att inrätta ersättningsplatser.

Drift och underhåll

Cykelbanans breddmått medger ett effektivt vinter- och barmarksunderhåll och följer kraven i teknisk handbok.

Tidplan

Nedan redovisas en övergripande tidplan för åtgärderna. Kontoret planerar att återkomma till nämnden med ett förslag till genomförandebeslut våren 2022. Upphandling av entreprenör planeras till sommaren 2022. Bedömd byggstart är preliminärt hösten 2022 med färdigställande 2023.

Tidplan	2021	2022	2023
Planering	X	X	
Genomförandebeslut		X	
Projektering		X	
Upphandling/uppstart		X	
Produktion		X	X

Ekonomi

Projektets planeringsutgifter beräknas till 3,5 mnkr fram till genomförandebeslut. I planeringsutgiften ingår 1,6 mnkr som hittills har bokförts för utredning och intern tid. Kommande utgifter avser bl.a. systemhandling, detaljprojektering, och intern tid.

Projektets totala investeringsutgift uppskattas till cirka 16 mnkr, vilket baseras på framtagna utgiftskalkyl. I utgiften ingår ett riskpåslag om 20 procent och ett indextillägg om 5 procent per år. Merparten av projektets utgifter (t ex entreprenadutgifter) planeras till 2023. Eftersom framkomlighetssatsningen på gång- och kollektivtrafik då beräknas vara avslutad kan projektets utgifter inte redovisas inom satsningen, utan behöver inrymmas inom ordinarie investeringsbudget. På grund av att budgetramen återgår till en lägre nivå fr.o.m. år 2023 bedömer kontoret det utmanande att inrymma projektet, men kommer att pröva detta i kommande verksamhetsplanering.

Driftkostnader

Projektet innebär att cirka 300 meter ny cykelväg anläggs. Den ersätter en befintlig gång- och cykelväg som omvandlas till gångväg i park. Sträckan som sopsaltas blir lika lång som tidigare och därför bedöms inte drift- och underhållskostnaderna påverkas av projektet.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 0,9 mnkr från och med år 2024.

Kapitalkostnaderna, som avser avskrivningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 0,5 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Risk/osäkerhet

Det finns några faktorer som påverkar genomförandet av en ny cykelbana mellan Inedalsgatan och Grubbensdammen.

Den nya cykelvägen kommer att dras i anslutning stora och biotopskyddade träd. I kommande skede kommer exakt sträckning och behovet av eventuella skyddsåtgärder för träden att utredas vidare. Risk finns för att lokal avsmalning av cykelbanan kan komma att krävas i något enstaka fall.

Projektet innebär att en del av parken påverkas och det finns risk för att boende och parkbesökare motsätter sig förändringen. Avsmalningen av körbanan riskerar också att väcka missnöje hos de som brukar parkera längs gatan. För att förebygga detta planerar projektet för proaktiva och väl genomarbetade kommunikationsinsatser.

Slut