



Barnkonsekvensanalys

för detaljplan för del av Norra Djurgårdsstaden
Gasverket Västra
2015-01-09



Stockholms
stad

Projektleddning och administration/ dokumentinformation

Beställare

Stockholms stad, Exploateringskontoret

Datum

2015-01-09

Ansvarig konsult

Sweco AB

Medverkande Stockholms stad

Malin Klåvus

Helena Ackelman

Per Andersson

Medverkande, Sweco

Åsa Lindgren

Terese Wall

Johanna Ullman

Emma Lindqvist

Innehållsförteckning

1. Inledning	6	5. Byggtiden	26
1.1 Bakgrund	6	5.1 Påverkan	26
1.3 Barnkonsekvensanalys	7	5.2 Åtgärder	26
1.4 Syfte och mål	8		
1.5 Metod	8	6. Slutsatser och	26
		åtgärdsförslag	26
2. Nulägesbeskrivning	10	6.1 Allmänt	26
2.1 Området idag	10	6.2 Trafik	27
2.2 Målpunkter	12	6.3 Aktiviteter	29
2.3 Observationsstudien	12	6.4 Utformning	29
2.4 Barnens resor och skolvägar	14		
3. Planförslaget	16		
3.1 Beskrivning av planområdet	16		
4. Analys	20		
4.1 Planförslagets skolmiljö	20		
4.2 Barnens och pedagogernas åsikter om planförslaget	20		
4.3 Stråkanalys	24		

Sammanfattning

Barnkonsekvensanalys (BKA) Gasverket Västra genomfördes under våren 2014. Planeringen av det aktuella området har hållit på länge och nu genomförs en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) och denna BKA är en del av den. Syftet med en BKA är att få ett underlag för att utveckla det aktuella området till att bli ännu bättre för barn och unga.

Enligt planerna för området kommer det att bli barntätt och flera nya verksamheter för barn och unga kommer i framtiden att finnas där, bl. a. en ny stor skola med ca 900 elever, förskola för ca 75 barn och en idrottshall. Även flera andra nya målpunkter för barn och unga kommer att finnas i närområdet som, så som bibliotek, spårvägsmuseum, aktivitetstorg med skatepark, parcour och stadsodlingar mm.

Fokus för denna BKA har varit förskolebarn och skolbarn i grundskolan. Intervjuer har genomförts med pedagoger på Sandöns och Hjorthagens förskola. Personalen visade stort intresse för det nya området och gav många bra råd för planering för de små barnen.

Dialog har genomförts med barn i åk 3 och åk 4-5 på Hjorthagens skola som ligger i nära anslutning till Hjorthagens IP. Dialogerna genomfördes för att fånga barnens perspektiv på det planerade området. Besöken innehöll en pedagogisk presentation av Stockholm och planerna för det nya området, FN:s barnkonvention, resvaneundersökning och barnens möjlighet att kunna påverka området. Barnen visade stort intresse och ställde många frågor gällande nya målpunkter bl. a. den nya skolgården, trafik och vilka aktiviteter som skulle finnas i den planerade

idrottshallen. Eleverna i åk 3 och 4-5 var glada för och nyfikna på de nya målpunkterna i planförslaget då det idag finns begränsat med målpunkter för barn och unga i området.

Äldre barn och ungdomar har inte tillfrågats inom ramen för detta projekt, då Hjorthagens skola enbart har verksamhet från förskoleklass till åk 5. En bedömning av planförslaget har dock gjorts även utifrån äldre barn och ungdomars perspektiv.

En observationsstudie genomfördes en eftermiddag med syfte att titta på hur det aktuella området används idag av barn och unga. Området observerades också för att kunna göra en bedömning av hur området kommer att fungera med framtidens planering.

En stråkanalys har genomförts under arbetet med denna BKA.

Barnens perspektiv och barnperspektivet på det nya planerade området visar att barn och unga har många åsikter och önskemål kring hur och var området förtätas. Lugn, träd, grönt, färger, tystnad, ljus och sol är viktiga aspekter för barn och unga. Eftersom det byggs mycket i Norra Djurgårdsstaden är det viktigt att prioritera dessa faktorer för att utveckla Gasverket Västra till ett område som förbinder Hjorthagen och Norra Djurgårdsstaden samt att det blir så bra som möjligt för barn och unga. Planförslaget tar redan sedan tidigare stor hänsyn till barn och unga. Genom att justera förslaget ytterligare utifrån barnens perspektiv som har kommit fram i denna rapport finns goda möjligheter att skapa bra förutsättningar för barn och unga i området. Förslag till justeringar handlar bl.a. om att begränsa biltrafiken på Gasverksvägen, skapa trygga och säkra passager i kopplingar mellan de barntäta målpunkterna och anpassade aktiviteterna för alla barn och unga oavsett ålder och kön.

Norra Djurgårdsstaden likväl som i detta planförslaget som denna BKA utgår från har en stark hållbarhetsprofil, vilket gör att gång-, cykel- och kollektivtrafik bör prioriteras. BKA Gasverket Västra rekommenderar att ytterligare försöka begränsa biltrafik på Gasverksvägen genom t.ex. genomfartsförbud. Det bästa alternativet utifrån barnperspektiv vore om bara busstrafik, leveranser och besökare till parkeringsgaraget fick tillåtelse att köra på gatan. Detta eftersom det bedöms bli en konstant ström av barn och unga mellan idrottsplatser/idrottshallen och skolan.

Eftersom Bobergsgatan kommer ha högt trafikflöde behöver passagerna för barn och unga att ta sig till och från skolan vara väldigt trafiksäkra, exempelvis genom hastighetssäkrande åtgärder. Många blivande elever antas komma från de nybyggda husen i Norra Djurgårdsstaden och kommer då behöva passera Bobergsgatan. Trygghet är viktigt för barn och unga, därför bör gång och cykellänkarna mellan Hjorthagen och Norra Djurgårdsstaden få extra bra belysning. När idrottsplatsen inte är belyst eller används och det är mörkt finns risk för barn, unga och alla människor att känna otrygghet.

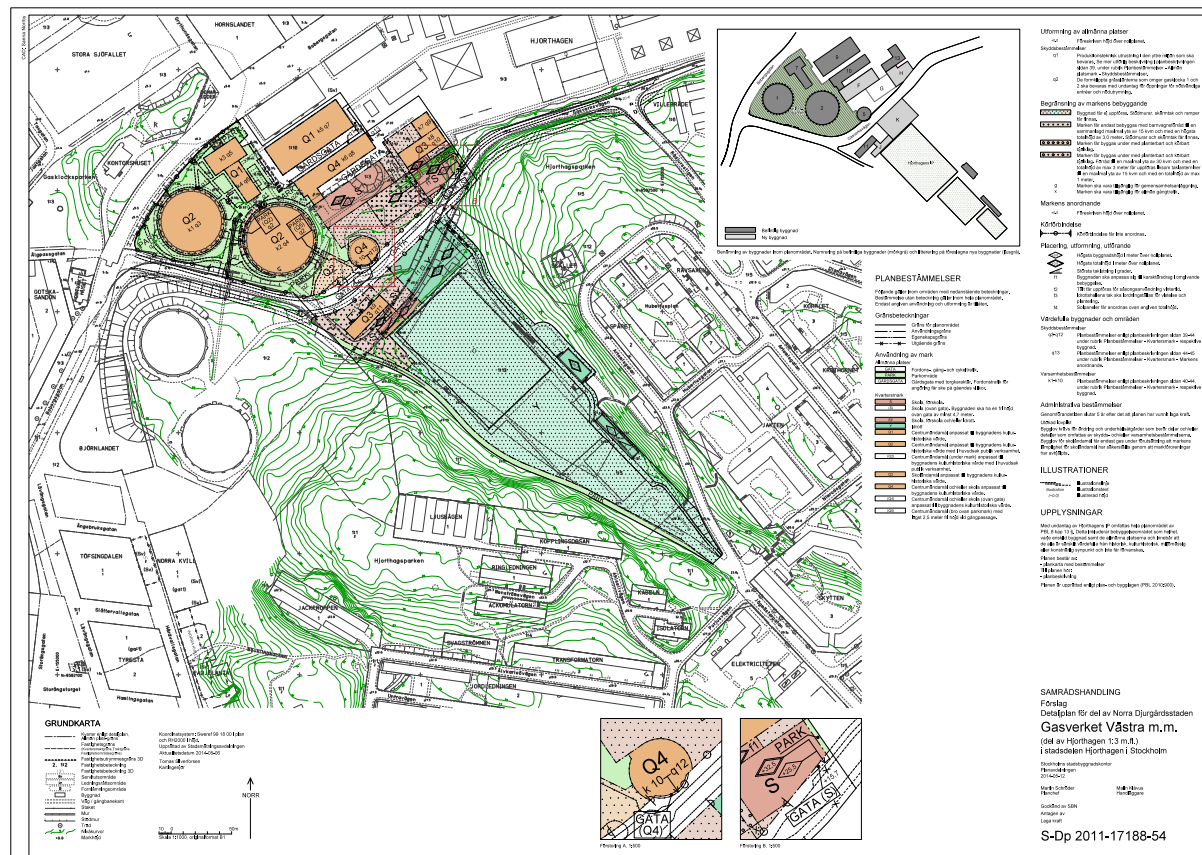


Bild: Planområdet för Gasverket Västra.

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Området vid Hjorthagens IP är ett av de områden där Stockholm stad planerar för fler bostäder och ingår som en del av Norra Djurgårdsstaden. Strategier för hur staden ska växa beskrivs i stadens översiktsplan, Promenadstaden. En av strategierna är att förtäta innerstaden och stärka centrala Stockholm. Området vid Norra Djurgårdsstaden har enligt Stockholm stad goda möjligheter att utvecklas till en ny spännande del av innerstaden. I Norra Djurgårdsstaden ska hållbarhet genomsyra stadsdelen och hållbara resvanor ska prioriteras, dvs. gång, cykel och kollektivtrafik.

Målet är att utveckla området kring Hjorthagen och Gasverket med ca 6000 nya bostadslägenheter. Stockholm stad räknar med att kunna presentera ett planförslag för allmänheten tidigast under andra kvartalet 2014.

2008 genomfördes en barnkonsekvensanalys (BKA) för Hjorthagen och Norra Djurgårdsstaden, som bl.a. belyser problematiken kring trafiksäkerhet för barn och unga.

I arbetet för detaljplanen för Gasverket Västra med närområde genomförs denna BKA. Planområdet och dess närområde har tidigare varit otillgängligt för allmänheten inklusive barn. Detta har dock kraftigt ändrats och kommer att fortsätta ändras de kommande åren i och med den fortsatta exploateringen av området med syfte att skapa en ny stadsdel. Trycket på barnvänliga områden växer därför i dagsläget kraftigt. Förutom Hjorthagens

IP saknas dock idag anlagda målpunkter för barn och unga inom planområdet.



Foto: Gång- och cykelväg på den västra sidan om Hjorthagens IP, i riktning mot planområdet.

1.2 Styrdokument

FN:s konvention om barnets rättigheter, eller **Barnkonventionen** som den ofta kallas, antogs av FN:s generalförsamling den 20 november 1989. Barnkonventionen syftar till att ge barn och unga mellan 0-18 år, oavsett bakgrund, rätt att behandlas med respekt och att få komma till tals. Bland annat ska barnets bästa komma i främsta rummet i alla åtgärder som rör barn.

En metod för att implementera konventionen är att göra BKA i projekt, förslag eller verksamheter som påverkar barn och unga.

Visionen för **Stockholm 2030** ger en bild av en trygg och tillgänglig stad utan sociala och fysiska barriärer, här ska man kunna bo, resa och mötas.

Stockholms **Framkomlighetstrategi** innebär att transporter och resande ska vara effektivt och bra både för ekonomin, samhällsutvecklingen, hälsan och miljön. Barn och unga är flitiga användare av hållbara transportslag, dvs. kollektivtrafik, cykel och gång.

I Stockholms **cykelplan** pekas barn och unga ut som en prioriterad grupp.

Trafiksäkerhetsprogrammet i Stockholm pekar ut satsningar på och prioriteringar av oskyddade trafikanter, vilket barn och unga ofta är.

De fyra strategierna i **Promenadstaden**, Stockholms översiktsplan, ska leda till ett tätare och mer sammankopplat Stockholm. Tanken är en storstad med sammanhängande stadsmiljöer att kunna promenera emellan.

1.3 Barnkonsekvensanalys

En BKA är ett verktyg för att ta fram och analysera barnen och de ungas perspektiv på ett projekt eller verksamhet som påverkar dem. En BKA bör innehålla två perspektiv: barnperspektivet och barnens perspektiv. Barnperspektivet är det vi vuxna vet är bra för barn och det vi vet att barn tycker om. Barnens perspektiv är det man får när barn och ungdomar tillfrågas direkt om deras perspektiv och åsikter. En BKA ska ta reda på barnens och ungdomarnas perspektiv utifrån barnens bästa. Om inte barnens bästa kan genomföras ska man analysera och arbeta med kompletterande åtgärder. Det som görs barnvänligt ger även ofta mervärden även till andra målgrupper, så som trivsel, trygghet och tillgänglighet.

BKA används relativt frekvent i planering av större stadsbyggnadsprojekt där man kan anta att barn är en av alla målgrupper som kan komma att beröras. En BKA kan tas fram i tidigt skede för att bidra till mål och riktlinjer för projektet. Detta har genomförts för Hjorthagen och Norra Djurgårdsstaden under 2008, där analysen berörde flera planområden.

Ibland görs en BKA i senare skede för att främst få underlag till utformning av detaljer och enklare åtgärder. I detta fall har dock BKA för Gasverket Västra lyfts i ett relativt tidigt skede, vilket ger möjlighet till större påverkan av utformningen av projektet så att det nya området blir barnvänligt.

1.4 Syfte och mål

Syftet med BKA Gasverket Västra är att ta reda på vad barn och ungdomar tycker om de delar av planområdet som bl a inrymmer en ny skola, förskola, idrottshall och aktivitetstorg. Analysen skapar ett underlag till planeringen av området som ger möjligheter att göra det nya området till en bättre plats för barn och ungdomar i framtiden. Denna BKA ger också barn och ungdomar möjlighet att få målgruppsanpassad information om projektet. Barnen får komma till tals och berätta om hur de vill att området ska se ut i framtiden. Dessutom lär sig barnen och ungdomarna om bl.a. trafiken, staden, stadsplanering, demokrati och resor m.m.

1.5 Metod

En BKA kan genomföras på många olika sätt. Arbetet i denna BKA har utförts med vägledning av Trafikverkets modell för barnkonsekvensanalyser, f.d. Vägverkets publikationer "Värderingssunderlag för genomförande av barnkonsekvensanalys" (2003:37) och "Vägledning för barnkonsekvensanalyser i vägplaneringen" (2003:37). Denna BKA omfattar stegen kartläggning av nuläget med intervjuer, stråkanalys och teoristudier, beskrivning av planförslaget, analys av konsekvenser samt förslag till åtgärder.

Skolan är en bra institution att ta kontakt med när en BKA ska genomföras eftersom många barn finns samlade där. Metoden för denna BKA innebar besök i klasser på Hjorthagens skola samt intervjuer med berörd förskolepersonal närmast det aktuella planområdet.

I denna BKA har Hjorthagens skola besökts, som är den enda grundskolan nära det aktuella området för att möta barn i olika skolåldrar. Hjorthagens skola har ca 75 elever i årskurserna förskoleklass till årskurs fem. Lärarna på skolan visade stort intresse för att delta med några av sina klasser och besöken bokades in med åk 3 och åk 4-5. Besöken i klassrummen varade i ca 1,5 timme där bland annat en presentation av det nya området visades. Totalt har ca 40 barn i åldrarna 9-11 år, två lärare och två förskolepedagoger deltagit i BKA Hjorthagens IP.

Inne i klassrummet gjordes en övning där eleverna fick skriva ned fem bra och fem dåliga saker som de anser finns i området idag. Det kunde också vara saker som inte finns i området idag men som barnen gärna vill ha eller inte vill ha. Därefter promenerade grupperna ner till gräsytan mellan fotbollsplanen och Gasverksvägen för att få en uppfattning om platsen och framtida planer. Ute på plats fångades barnens frågor och reflektioner upp.

Två observationsstudier genomfördes på två platser i närheten av det område som ska exploateras, för att få en bra bild över hur området används idag av barn och unga. Observationerna genomfördes i två timmar under en eftermiddag. Där studerades barns och ungas rörelsemönster, hur de använder området idag och vad som är viktigt att tänka på i framtiden.

En stråkanalys har utförts under vintern 2014 utifrån det material som fanns framtaget i planprocessen.

Kombinationen av dokumentanalys, av att vara ute på plats samt låta barn och unga på olika sätt bidra med sitt perspektiv och sina önskemål har lett fram till analysen av programförslaget.

Så fungerar barn och ungdomar!

Moa, 4 år har en stor nyfikenhet på världen runt omkring sig. Hennes fokus ligger nära där hon själv är och hon uppfattar ofta inte vad som händer på längre avstånd. Hon har svårt att ställa om blicken från närseende till fjärrseende. Moa gillar inte att vara för långt ifrån någon som hon är trygg med, och även om hon är impulsiv vill hon gärna vara i välbekanta miljöer och grupper. Moa förstår inte alltid vad som händer runt omkring henne då mycket sker för fort för att hon ska hinna uppfatta det. Hennes koordinationsförmåga är inte fullt utvecklad, utan hon fokuserar på en sak åt gången. Moa har mycket fantasi, ser ofta spännande former, intressanta saker, saker som lyser och färger.

Amad, 16 år har utvecklat förmågan att ta in händelseförlopp på både nära och långt avstånd. Han kan bedöma avstånd, har utvecklat seende och kan uppfatta och analysera ganska komplexa situationer. Amad fokuserar mer på sociala samband än tidigare och uppmärksamheten dras oftare till andra människor och grupper. Amad rör sig på egen hand i stadsrummet och barriäreffekter är något han lägger märke till mer nu än när han var yngre. Hans förmåga att röra sig säkert i komplicerade miljöer, t ex. trafiksituationer, har även att göra med vilken vana han har av detta från yngre år.

Anna, 7 år gillar inte trängsel, det är läskigt eftersom hon är kortare än alla vuxna. Hon är spontan och ibland impulsiv och har inte riktigt lärt sig läsa. När hon är i trafiken uppfattar hon inte risker på samma sätt som en vuxen. Däremot är Anna livligare än vuxna och springer mer än hon går och eftersom hon är kort syns hon inte lika bra som en vuxen. Hon har svårt att bedöma avstånd och hastighet och blir stressad av stressade vuxna. Hon har snävt vidvinkelseende (dvs. har svårt att se i ögonvrån) men gillar färger, former och bilder men inte stora vägar som hon behöver ta sig över. Anna kan inte sprida sin uppmärksamhet – hon ägnar sig åt en sak i taget. När hon exempelvis cyklar, måste hon koncentrera sig på att trampa och manövrera cykeln så mycket att hon inte kan uppmärksamma trafiken. Att cykla innebär snarare ett lekmoment än ett sätt att förflytta sig. Så är det för Anna ända upp i mellanstadieåldern.

2. Nulägesbeskrivning

2.1 Området idag

Stockholm växer och Norra Djurgårdsstaden är ett stort exploateringsområde i staden. Norra Djurgårdsstaden sträcker sig runt Hjorthagen som består av flerbostadshus med ganska små lägenheter från 30-talet. Många barnfamiljer kommer troligtvis bo i Norra Djurgårdsstaden. Nästan hela området har hastighetsbegränsning på 30 km/timmen.

Idag bor ca 2200 invånare i Hjorthagen och andelen barn och unga (0-18 år) av dessa är 12 %. I Stockholm stad är motsvarigheten ca 20 %. Andelen barn och unga i Hjorthagen är således lågt i jämförelse med övriga Stockholm vilket främst beror på att bostadsbeståndet idag till 80 % består av lägenheter med två rum och kök.

I Hjorthagen finns en förskola med ca 75 barn från 1-6 år. I det nybyggda området vid Norra Djurgårdsstaden finns Sandöns förskola sedan 2013 som har ca 60 barn från 1-6 år. I nära anslutning till planområdet finns Hjorthagens skola som är en grundskola med ca 75 elever från förskoleklass till årskurs fem. Från åk 6 och uppåt saknas skola och gymnasium i området. Ungdomar som går på gymnasiet är troligtvis utspridda över hela innerstaden.

Ytan som ska exploateras och byggas vid Hjorthagens IP är idag ett industriområde med gamla byggnader i behov av renovering. Området där den nya skolan och förskolan ska ligga är idag

instängslat och helt otillgänglig för människor. I anslutning till området ligger Hjorthagens IP som är en viktig målpunkt i området redan idag.

Mellan den framtida förskolan och Hjorthagens IP går idag Gasverksvägen med ca 24 000 fordon/dygn. Vägen är idag en barriär med hög andel trafik, särskilt tung trafik till befintliga byggplatser mm, vilket innebär att områden vid vägen påverkas av trafikbuller och utsläpp till luft. Vägen är också en stor barriär mellan den norra och södra delen av planområdet och även mellan Norra Djurgårdsstaden och Hjorthagen. I höjd med planområdet finns ett oöversiktligt övergångsställe på Gasverksvägen med mycket skymd sikt.

Den tillfälliga lekplatsen som finns i nära anslutning till Gasverksvägen norr om planområdet är utsatt av pågående byggen i Norra Djurgårdsstaden. Generellt störs barnen på förskolan Sandön av buller och damm från bygget och trafiken. Förskolan har ingen egen förskolegård utan börjar och slutar dagen vid den tillfälliga lekplatsen. När det byggts som mest så har barnen haft öronskydd på sig.

Mellan befintlig t-baneuppgång i Hjorthagen och Gasverksvägen går idag en gång- och cykelväg förbi Hjorthagens IP. Gång- och cykelbanan är gen och är en mycket bra koppling mellan Hjorthagen, tunnelbanan, Hjorthagens IP och Norra Djurgårdsstaden. Belysning finns idag enbart utmed den ena sidan av gångvägen närmast skogen.

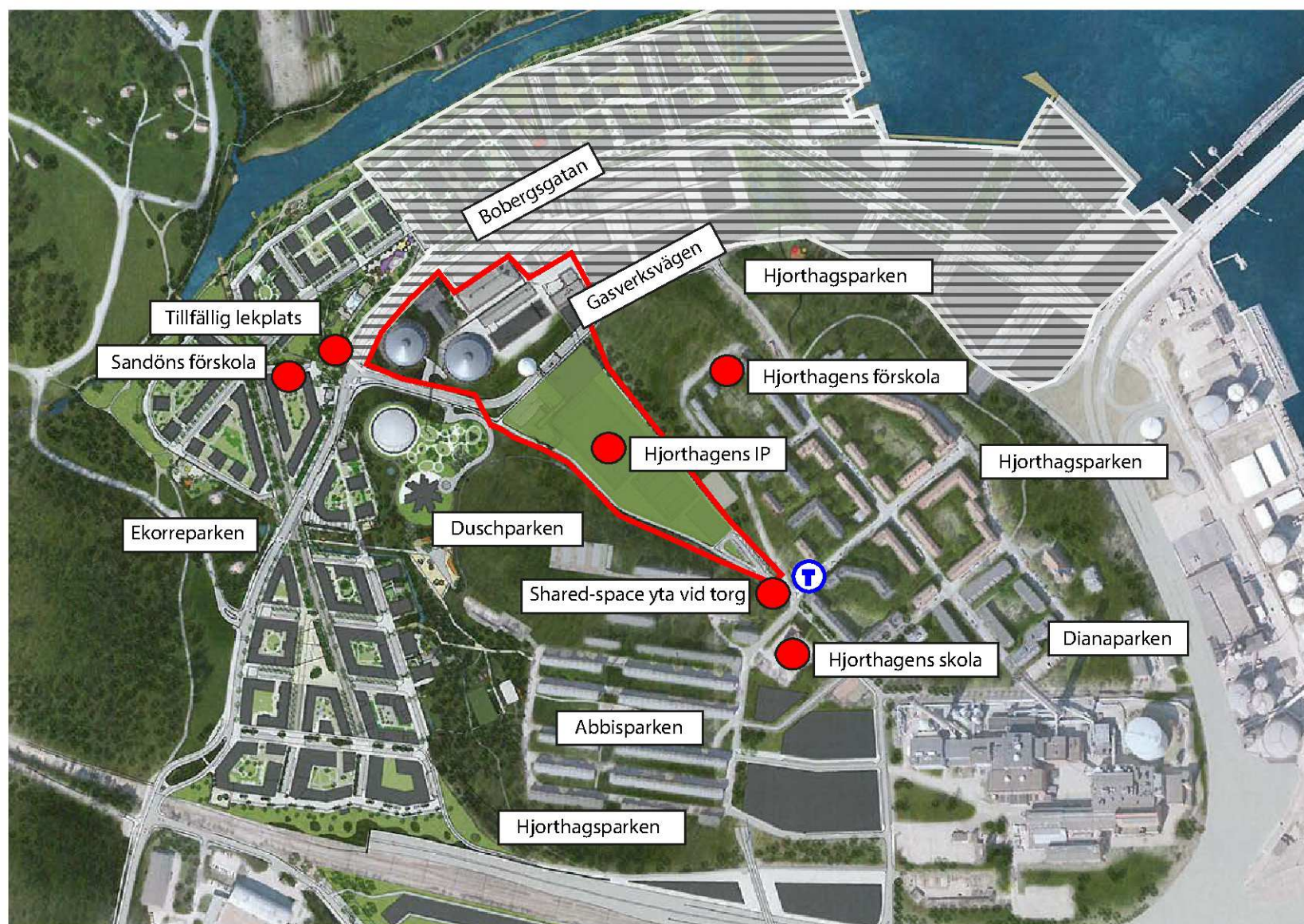
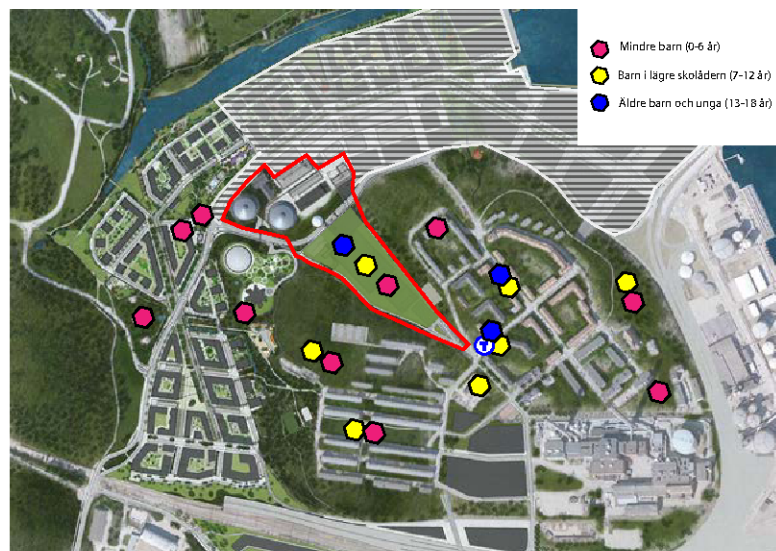


Bild. Orienteringskarta över området. Den röda linjen illustrerar planområdet och det skrafferade området är ännu inte bebyggt.

2.2 Målpunkter

Nedanstående kartbild visar viktiga målpunkter för barn och unga i Hjorthagen och Norra Djurgårdsstaden idag. Målpunkterna kan vara lekplatser, skolor och inofficiella mötesplatser.



Barn på Sandön och Hjorthagens förskola rör sig ofta till närliggande parker och grönområde, bl.a. Ekorreparken, Dianaparken, Hjorthagsparken, Duschparken, Abessinien samt området med den gråa gasklockan där höghuset ska byggas. Förskolan Sandön som saknar egen förskolegård går dagligen till den tillfälliga lekplatsen norr om planområdet och Gasverksvägen. Den tillfälliga lekplatsen används som samlingsplats både morgon och eftermiddag. Hjorthagens förskola har en egen förskolegård, men går också till ovan nämnda parker flera gånger i veckan. Anledningen är att förskolan har många barn i förhållande till

förskolegårdens yta. Att göra utflykter ger också en variation för barnen, vilket de tycker är roligt. Båda förskolorna använder också fotbollsplanerna vid Hjorthagens IP ibland, dit de brukar gå för att sparka boll, något som är mycket uppskattat bland barnen. Vanligast är att förskolepersonalen går med barnen till närliggande områden och åker buss när de ska ta sig lite längre.

Eleverna i åk 3-5 på Hjorthagens förskola rör sig mest i närområdet. De viktigaste målpunkterna för dem förutom bostaden är Hjorthagens skola, Hjorthagens IP och Coop-butiken samt närliggande parker. Barnen får av försäkringsskäl inte leka på skolans område efter att de slutat för dagen. Under besöken på skolan framgick att många barn saknade aktiviteter och målpunkter för barn i deras ålder.

Äldre barn och unga bedöms ha relativt få målpunkter i närområdet. Barn och unga från åk 6 till åk 3 på gymnasiet går heller inte i skolan i Hjorthagen. Viktiga målpunkter för dessa åldersgrupper förutom bostaden bedöms därmed vara tunnelbanan, Coop och buss 55.

2.3 Observationsstudien

Observationsstudierna genomfördes på två platser; vid torget framför t-baneuppgång Hjorthagen och vid den tillfälliga lekplatsen i nära anslutning till de nya bostäderna vid Älgpasgatan/Gasverksvägen. Studierna genomfördes en vardag i april 2014 mellan kl. 13.30–15.00. Det är den tid som flest barn och unga rör sig i området. Vid observationstillfället var det soligt och fint väder.

2.3.1 Torget/t-baneuppgång

Torget vid Hjorthagens t-baneuppgång är nyligen ombyggt till en så kallad Shared Space-yta, dvs. en plats som används av olika trafikanter. Platsen sammanbinder Hjorthagens skola, t-baneuppgången och Hjorthagens IP. Det är således en plats som många människor rör sig på i Hjorthagen. På platsen är det relativt lite biltrafik och hastigheten på de fordon som passerar upplevs vara låg.

Under observationstillfället passerade cirka 15 barn torget, varav de allra flesta var barn i skolåldern som var på väg hem från skolan. Vid platsen syntes även tre mindre barn som var i sällskap med sina föräldrar. Två av dessa barn var syskon på väg hem från förskolan med deras pappa och passerade torget på vägen från tunnelbanan. Ett barn var ute med sin mamma och cyklade på en träcykel. Barnet tyckte det var intressant att stanna till och titta på ett vägbygge på Jägmästargatan i anslutning till torget.

De barn som passerade platsen på väg hem från skolan var antingen själva eller i sällskap med kompisar. Barnen antingen gick eller åkte på sparkcykel. Flera barn använde troligtvis tunnelbanegången som en koppling till Coop i Hjorthagen. Inga barn syntes använda trappan till Nimrodisgatan. I anslutning till torget finns ett övergångsställe över Porijusvägen som barnen passerade på väg till torget. De flesta barn såg sig lite snabbt för innan de korsade gatan, men en kille på sparkcykel åkte ut i hög fart utan att stanna och se sig för. Vid tillfället var det inga bilar i närheten.

Tre barn hade varit och handlat kakor på Coop-butiken och gick i riktning mot gräsyrtorna vid Hjorthagens IP. En annan grupp på fyra elever passerade torget vid tre tillfällen. Först var de på väg bort från skolan, efter ungefär en halvtimme gick de tillbaka till skolan men kom tillbaka 10 minuter senare och försvann då i riktning mot fotbollsplanerna vid Hjorthagens IP. Ett samtal med en av lärarna på gården berättade senare att barnen inte är tillåtna att leka på skolgården under skolans tider efter att de har slutat på dagen på grund av försäkringsskäl. Läraren berättade att många barn gärna vill vara kvar och leka samt att även föräldrar med mindre barn gärna vill komma in och leka en stund i väntan på bussen.

Det observerades inga ungdomar på platsen under observationsstudien, dessa passerar troligen senare på dagen.

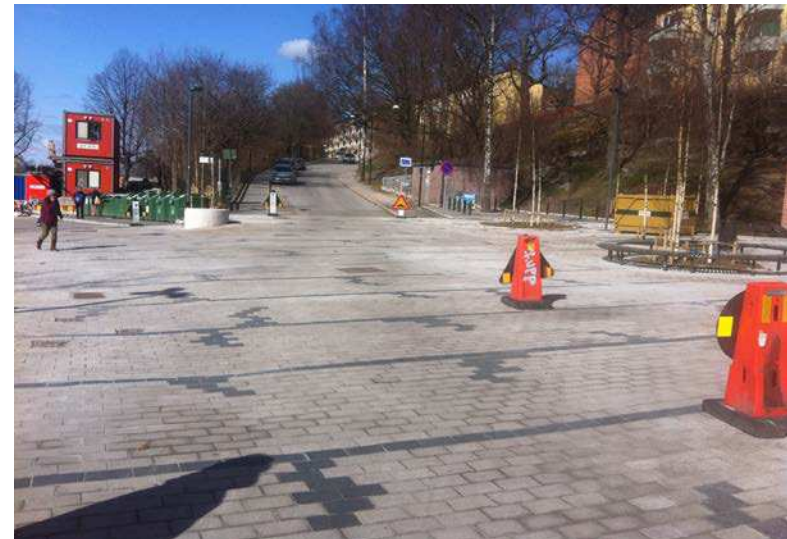


Foto: Torget vid t-banan och Hjorthagens skola. Torget är utformat som en Shared-spaceyta.

2.3.2 Tillfälliga lekplatsen vid Gasverket

Vid observationstillfället var stora delar av närområdet en byggarbetsplats där delar av den planerade nya huvudgatan Bobergsgatan var instängslad som byggarbetsplats. Mycket trafik passerade förbi på Gasverksvägen och få människor rörde sig i närområdet. Vid observationstillfället noterades tre föräldrar med barnvagn gåendes utmed Gasverksvägen och två ungdomar på väg till busshållplatsen nära Älgpasgatan. I nära anslutning Älgpasgatan/Gasverksvägen har en tillfällig lekplats anlagts där barn från förskolan Sandön leker. Förskolan har den tillfälliga lekplatsen som samlingsplats för sina olika barngrupper. Under observationstillfället kom två barngrupper i åldrarna 1-4 år (ca 20 barn) med förskolepersonal från Sandön för att leka och äta mellanmål på lekplatsen. De vistades där under hela observationen.



Foto: Tillfällig lekplats vid Gasverket.

2.4 Barnens resor och skolvägar

Av intervjun med förskolepersonal på Sandön och Hjorthagens förskola framgick att de flesta föräldrar går med sina barn till och från förskolan. Ett fåtal barn blir lämnade med bil. Båda förskolorna går dagligen eller flera gånger i veckan på utflykt till närliggande lekplatser och grönområden. Vid längre utflykter åker de ofta buss, bland annat till Stora Skuggan. Båda förskolorna tar sig ibland till Hjorthagens IP och sparkar boll på fotbollsplanerna. Barnen tycker att den mönstrade gångbanan väster om fotbollsplanerna är intressant och rolig. Däremot upplever personalen att den är väldigt hal framför allt under vintertid. Personalen tycker även att det befintliga övergångsstället över Gasverksvägen är otryggt och osäkert att passera med förskolebarnen. De nämner att det både är mycket trafik, att bilarna kör fort och att man som gående syns dåligt.

Under besöket på Hjorthagens skola framgick det att de allra flesta barn bodde i Hjorthagen och endast ett fåtal i Norra Djurgårdsstaden. Barnen rör sig i stor utsträckning lokalt i närområdet mellan sina olika målpunkter. En enkel resvaneundersökning med handuppräckning i klasserna visade att i princip alla barn går ofta, se tabeller på nästa sida. Ungefär hälften av eleverna i årskurs 4-5 tog sig ofta fram med sparkcykel. En del barn cyklar, men det är framför allt på sommaren när det inte är halt ute. Många barn åker även tunnelbana och buss, vissa gör det mer ofta och vissa gör det bara ibland. Inom närområdet åker barnen inte så mycket bil, utan det är mer vanligt vid längre resor på fritiden. Dock bör det uppmärksammas att en del av de intervjuade barnen aldrig eller sällan åker bil och rör sig på en betydligt större yta än närområdet.

Idag finns ingen skola för äldre barn och unga i Hjorthagen. Det finns heller inte så många målpunkter för ungdomar. De ungdomar som finns i området idag åker därför troligen tunnelbana och buss i stor utsträckning.

Tabell: Resultatet av resvaneundersökning med handuppräknings i åk 3, Hjorthagens skola.

Åk 3	Ofta	Ibland	Sällan	Aldrig
Tunnelbana	10	7	0	0
Buss	6	11	0	0
Cykel	5	6	6	1
Gå	16	1	0	0
Bil	9	6	0	2

Tabell: Resultatet av resvaneundersökning med handuppräknings i åk 4-5, Hjorthagens skola.

Åk 4-5	Ofta	Ibland	Sällan	Aldrig
Tunnelbana	11	5	1	0
Buss	11	7	1	0
Cykel	0	13	6	1
Gå	17	0	0	0
Bil	6	6	3	3



Foto: Elever på Hjorthagens skola får tycka till om planområdet på plats.



Foto: Elever på Hjorthagens skola vid torget (Shared-space ytan)

3. Planförslaget

3.1 Beskrivning av planområdet

Planförslaget innebär att området kommer att få många nya målpunkter för barn och unga jämfört med idag (se planförslaget på sidan 5). Detta skapar möjligheter för ett barntätt område där barn bör prioriteras. En ny skola kommer att byggas med verksamhet från förskoleklass till årskurs 9. Skolan är planerad för ca 900 elever. Skolgården har en liten yta i förhållande till antalet barn. I dagsläget är skolgården ca 4025 kvm. Med 900 elever på skolan motsvarar det en yta på ca 4,5 kvm/barn.

I området planeras även en ny förskola för ca 75 barn med en förskolegård som har en yta motsvarande ca 26 kvm/barn. I området kommer också att finnas en ny idrottshall med fullstor bollplan, där taket på idrottshallen iordningsställs med basketplan, klättervägg, solplatser, utegym etc. Det kommer även att finnas ett aktivitetstorg (med t.ex. skatebana, streetbasketplan, stadsodling m.m.), bibliotek och spårvägmuseum. Aktivitetstorget kommer vara öppet för allmänheten, men är även tänkt som en komplementsyta till skolgården för de äldre skolbarnen under skoltid. Det kommer även att finnas andra målpunkter som inte är primära för barn och unga, såsom kontor och en internationell gästspelsscen i en av de gamla gasklockorna.

Det aktuella området är viktigt för både Hjorthagen och Norra Djurgårdsstaden, eftersom det är en viktig länk som binder ihop områdena.

Idag är Gasverksvägen genomfartsgata inom området men kommer att få en förändrad funktion och en ny huvudgata, Bobergsgatan anläggs, som kommer att ansluta till Gasverksvägens södra del. Bobergsgatan kommer att bli en bred gata med bil- och kollektivtrafik. Många blivande elever antas komma från de nybyggda husen i Norra Djurgårdsstaden och kommer då behöva passera Bobergsgatan.

Gasverksvägen ska enligt detaljplaneförslaget flyttas norrut så att den passerar mellan den nya skolan norr om vägen och den nya idrottshallen samt förskolan söder om vägen. Gasverksvägen kommer enligt planerna att få rejält minskad trafik från ca 24 000 fordon/dygn till ca 2200 - 2400 fordon/dygn.

I höjd med skolan och idrottshallen kommer en timglashållplats för buss anordnas. Timglashållplatsen bedöms ge en stor hastighetsbegränsande effekt och förväntas reducera trafiken på Gasverksvägen.

Gott om cykelparkeringar ska finnas längs gatan vid skolan vilket är en bra förutsättning för att få många barn (och deras föräldrar) att cykla till skolan.

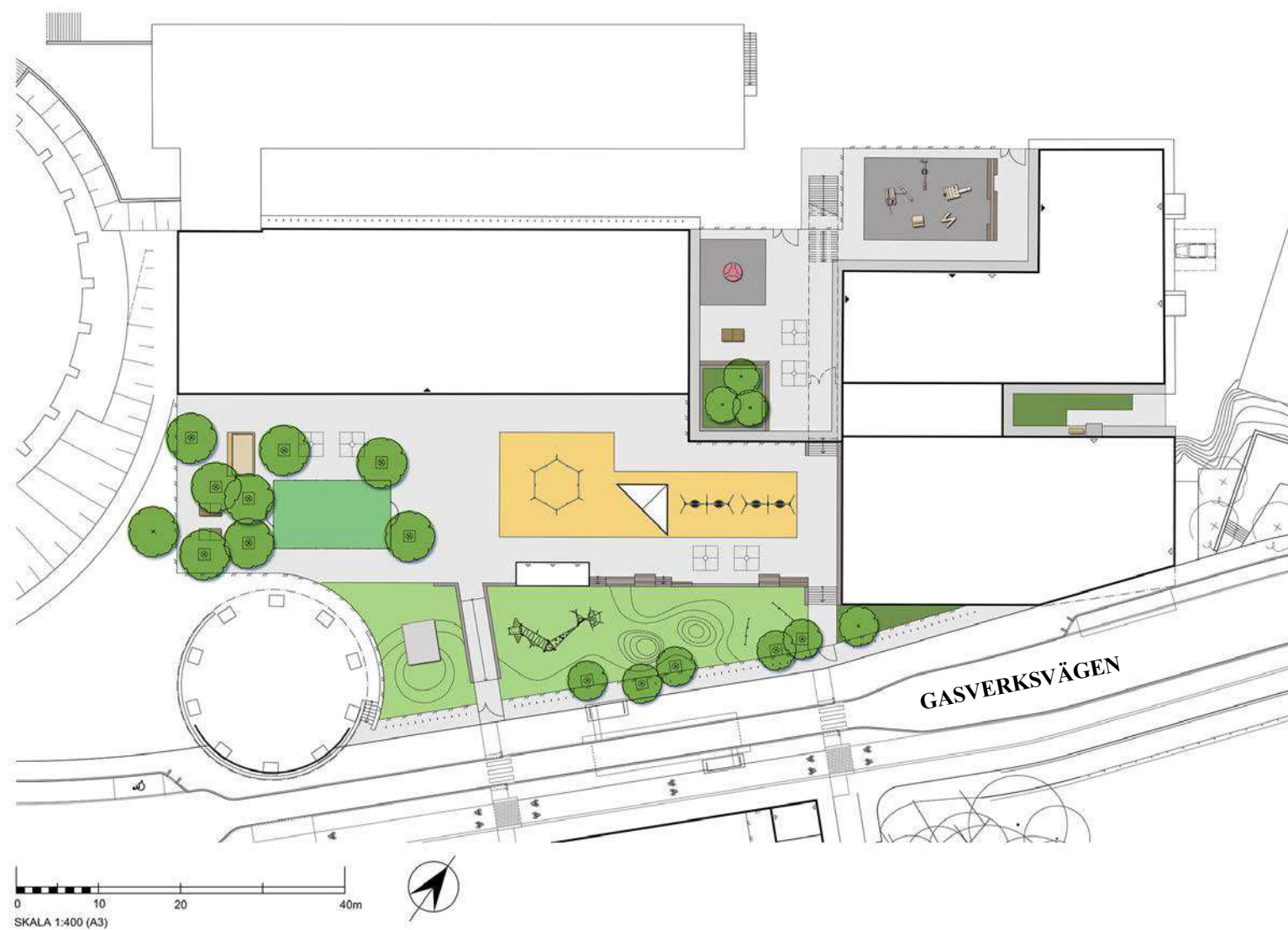


Illustration: Förslag på utformning av skolgården.



Illustration: Förslag på utformning av förskolegården.

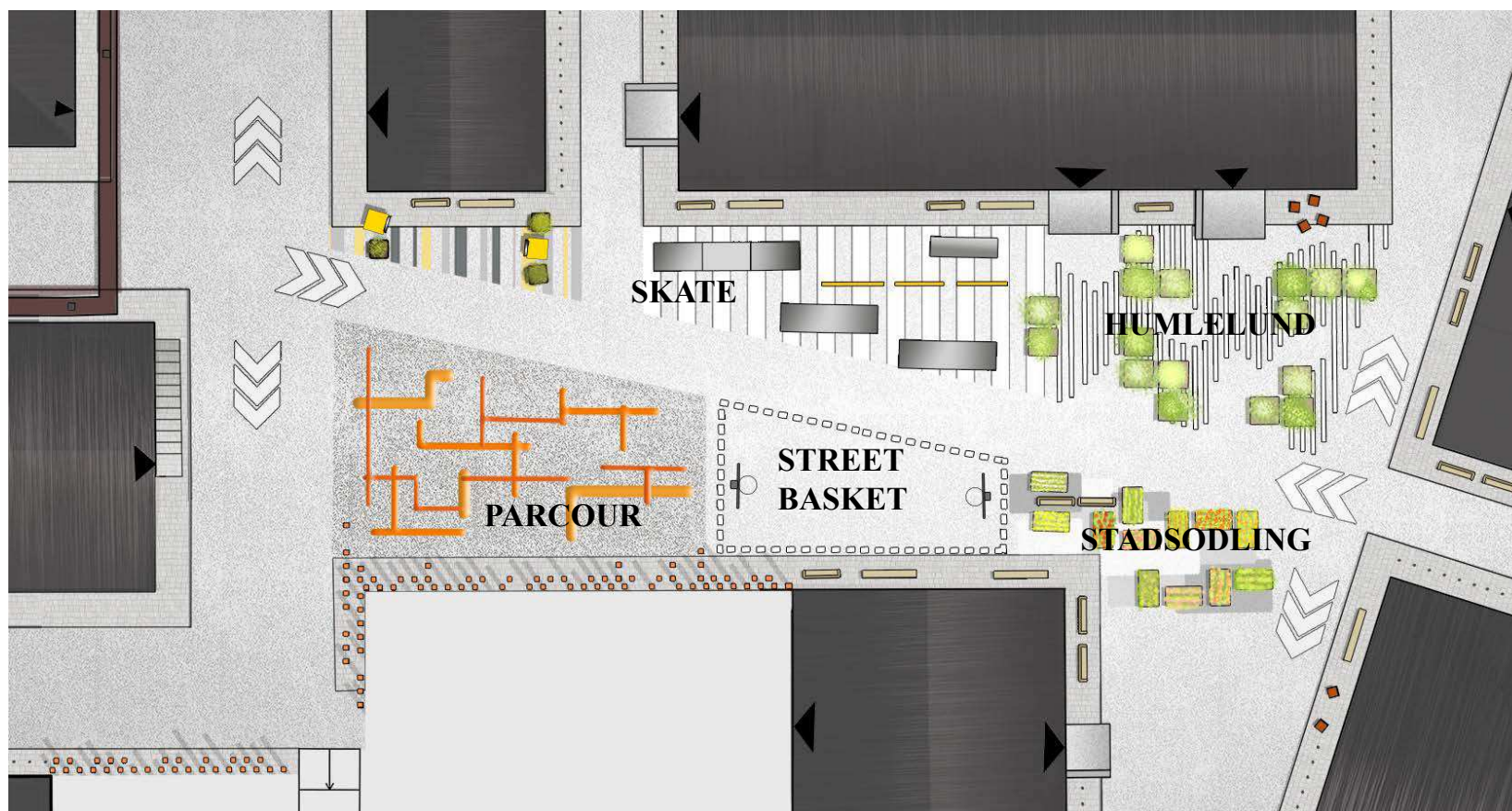


Illustration: Förslag på utformning av aktivitetstorget.

4. Analys

4.1 Planförslagets skolmiljö

Det är många barn i olika åldrar och intressen som ska hitta aktiviteter på den planerade skolgård. Skolgården kommer att bli nyttjad i hög utsträckning av många barn som ska kunna samsas och röra sig på en begränsad yta. Risken med en liten skolgård är att barnens behov av utrymme inte tillgodoses fullt ut. Detsamma gäller för små förskolegårdar. I planförslaget är förskolegården planerad med en yta om ca 26 kvm/barn och skolgården med en yta om ca 4,5 kvm/barn. Särskilt för skolgården är ytan i minsta lagret. Förskolan har därmed bra storlek på gården, men skolans gård är relativt liten och kommer att bli hårt nyttjad av barnen. Med en sådan liten yta bedöms barnens behov av utrymme inte tillgodoses fullt ut. Det är därför av största vikt att aktivitetstorget, idrottshallens tak samt idrottsplanerna är tillgängliga som ytterligare friyta för barnen under skoltid.

Det finns enligt studier risk att leken stannar upp när ytorna blir små. Barn behöver plats, de är mycket mer rörliga än vuxna. Studier från skolgårdar har visat att det uppstår stress hos barnen om det är för tätt. Det kan också påverka studieresultatet, då lärare märker skillnad på koncentrationen när barnen har fått föra sig ordentligt. I dagsläget saknas riktlinjer för vad gäller storlekar på skolgårdar inom Stockholm stad. I Uppsala har ökad inflyttning medfört att politikerna vill införa en norm för nybyggda skolor och förskolor. Lekytan i centrala lägen ska vara minst 20 kvadratmeter per barn, och 40 kvadratmeter i kommunens ytterdelar. (SvD 2011-02-11)

4.2 Barnens och pedagogernas åsikter om planförslaget

De intervjuade förskolepedagogerna på Sandöns och Hjorthagens förskola tycker att det finns relativt gott om aktivering för barn i förskoleåldern i närområdet idag. Båda förskolorna tar sig till närliggande lekplatser och grönområden dagligen eller flera gånger i veckan. Det som saknas för de mindre barnen i Norra Djurgårdsstaden är framför allt klätterställningar för de mindre barnen samt även naturmaterial som t.ex. stubbar och stockar.

Förskolepedagogerna fick tycka till om planerna för gården till den nya förskolan inom planområdet. Båda tycker att det är bra att förskolan byggs med en egen gård. Det är viktigt att det finns plana ytor för lek och att delar av gården har nivåskillnader i form av lutningar och kullar. Det är viktigt att barn i olika åldrar aktiveras på den egna gården. Pedagogerna önskar en tillräckligt stor sandlåda, vattenlek, en rolig och barnanpassad trappa- Många barn tycker att det är roligt att gå i trappor. De tycker att det är bra med odlingsmöjligheter, buskar och kojor.

Aktivitetstorget tycker förskolepedagogerna är bra. De önskar att humlelunden utformas som en labyrinth för barn att gå i. De tycker också om stadsodlingen och de önskar en upplevelsestig med fokus på växter, stenar, vatten och dofter m.m.

När förskolorna ska ta sig till de olika målpunkterna i Norra Djurgårdsstaden bedöms det viktigaste vara att det finns säkra passager och breda trottoarer eller gångbanor.

De intervjuade barnen på Hjorthagens skolan tycker att de har för lite att göra inom närområdet idag. De tycker om Hjorthagens

skolgård där det finns natur att leka i, klätterställningar och målade spelrutor s.k. kingrutor. De gillar inte befintliga lekplatser som finns i parkerna i närområdet utan anser att de är anpassade för mindre barn. Barnen tyckte att den nya skolgården i planförslaget såg spännande ut med olika aktiviteter men saknade natur och träd. (se karta på skolgården).

Det borde finnas ”mera skog” på skolgården och barnen tycker det är kul om det finns ”kullar” som de kan springa upp och ned i. Önskemål kom fram om att det borde finnas roliga och annorlunda gungor. Synpunkter framkom också på att skolgården inte ska vara grusad då det gör ont när man ramlar. I illustrationen anges att skolgården kommer att vara asfalterad eller gjord av gummimaterial.

Barnen anser att det är bra med en busshållplats i nära anslutning till skolgården och att trafiken på Gasverksvägen minskar. Det är också bra med cykelparkering i nära anslutning till skolan så ”att man inte kommer för sent till skolan”. När illustrationen av aktivitetstorget visades med parcour (där man klättrar och tar sig fram i en offentlig miljö med hjälp utav det som finns t.ex .bänkar och stolpar), skatepark, street basket och stadsodling mm uppstod ett jubel i åk 4/5. De ville att torget skulle finnas på en gång och undrade hur lång tid det skulle ta innan allt blev färdigställt! Några tjejer i klassen efterfrågade studsmattor på torget och aktiviteter vintertid, t. ex. en isbana. Den planerade idrottshallen är också tänkt att vara skolans idrottshall. Barnen tyckte om den planerade idrottshallen och att det blir många inomhushallar samt ett tak som kan utnyttjas för spontanidrott bl. a med utegym och klättervägg. En tjej undrade över vilka slags inomhushallar det skulle bli och efterfrågade en danslokal.

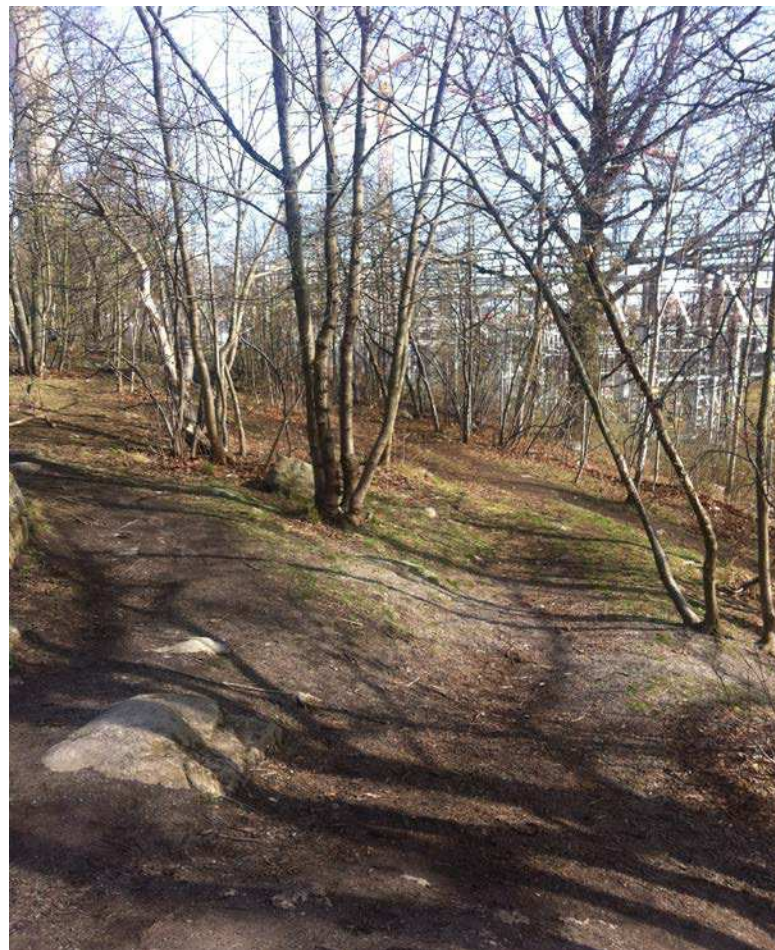


Foto: Naturområde på Hjorthagens skolgård.



Bild: Vad eleverna i åk 3-5 på Hjorthagens skola gillar och vill ha i området

HalGångbana



Bild: Vad eleverna i åk 3-5 på Hjorthagens skola inte gillar och inte vill ha i området.

4.3 Stråkanalys

Stråkanalysen har utförts för att närmare studera kopplingarna över främst Bobergsgatan till aktivitetstorget skola, idrottsplats och dess närområde. Stråkanalysen har baserats på detaljplan Gasverket Västra och denna BKA.

Trots den förväntade minskningen av trafik bedöms Gasverksvägen ändå utgöra en fortsatt barriär för barn och unga eftersom skolan kommer använda idrotthallen för sina idrottslektioner. Även Bobergsgatan kommer att skapa en barriär på barnens skolvägar till och från planområdet Hjorthagens IP.

Det är mycket viktigt att utforma säkra och trygga passager över vägen på tillräckligt många och gena ställen med väl anpassad utformning. Eftersom hållbarhet ska genomsyra Norra Djurgårdstaden och området kommer att bli barntätt bör gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras och inte privatbilism.

I kartan på nästa sida visas en sammanställning av befintliga målpunkter som tidigare identifierades i denna BKA samt planerade målpunkter, kollektivtrafikmålpunkter, stråk och huvudstråk. Stråkanalysen har gjorts i ett tidigt skeende och identifierar behov av passager. De numrerade ringarna indikerar de passager som i stråkanalysen identifierades kräva åtgärder för att skapa trygga och tydliga kopplingar. Exakt läge och utformning av passagerna behöver utredas vidare beroende på detaljutformning av platsen.

De rödmarkerade stråken har identifierats som speciellt viktiga stråk. Det stråk som löper söder om idrottsplatsen är redan

tidigare identifierat som ett huvudstråk och utformat med avseende på det. Stråkanalysen indikerar att även det stråk som går norr om idrottsplatsen kommer att bli en viktig passage, då det är gent och rakt samt är utformat att leda vidare över och norr om Bobergsgatan. Även stråket över Bobergsgatan invid gasklockorna har identifierats som mycket viktigt då det går centralt i aktivitetsområdet där stora flöden av barn och ungdomar förväntas röra sig. Dessa bör också utformas med tanke på detta avseende t.ex. belysning och möblemang, samt vid planering av driftåtgärder.

Den östra delen av Bobergsgatan (öster om punkt 7 i bilden på nästa sida) bedöms få mycket rörelse längs med gatan. Detta eftersom det finns målpunkter både öst (t.ex. Ropstens tunnelbana) och väst med skolområdet och aktivitetstorget samt busshållplatser. Det finns dock inte naturliga stråk över Bobergsgatan vidare söderut i denna del dels då flera av byggnaderna på den södra sidan av Bobergsgatan är verksamhetslokaler. Dels för att det är stora höjdskillnader söder om gasverksområdet som utgör barriär. I det fall passage över Bobergsgatan ändå ska anläggas bör placeringen av denna passage ses över med tanke på de begränsade siktförhållanden där Bobergsgatan svänger.

I den västra delen av området bedöms rörelserna kunna spridas både längs med Bobergsgatan och över den. Detta eftersom målpunkterna, så som busshållplatser och lekplatser, samt den planerade kvartersstrukturen med tydliga gångstråk bedöms generera det.

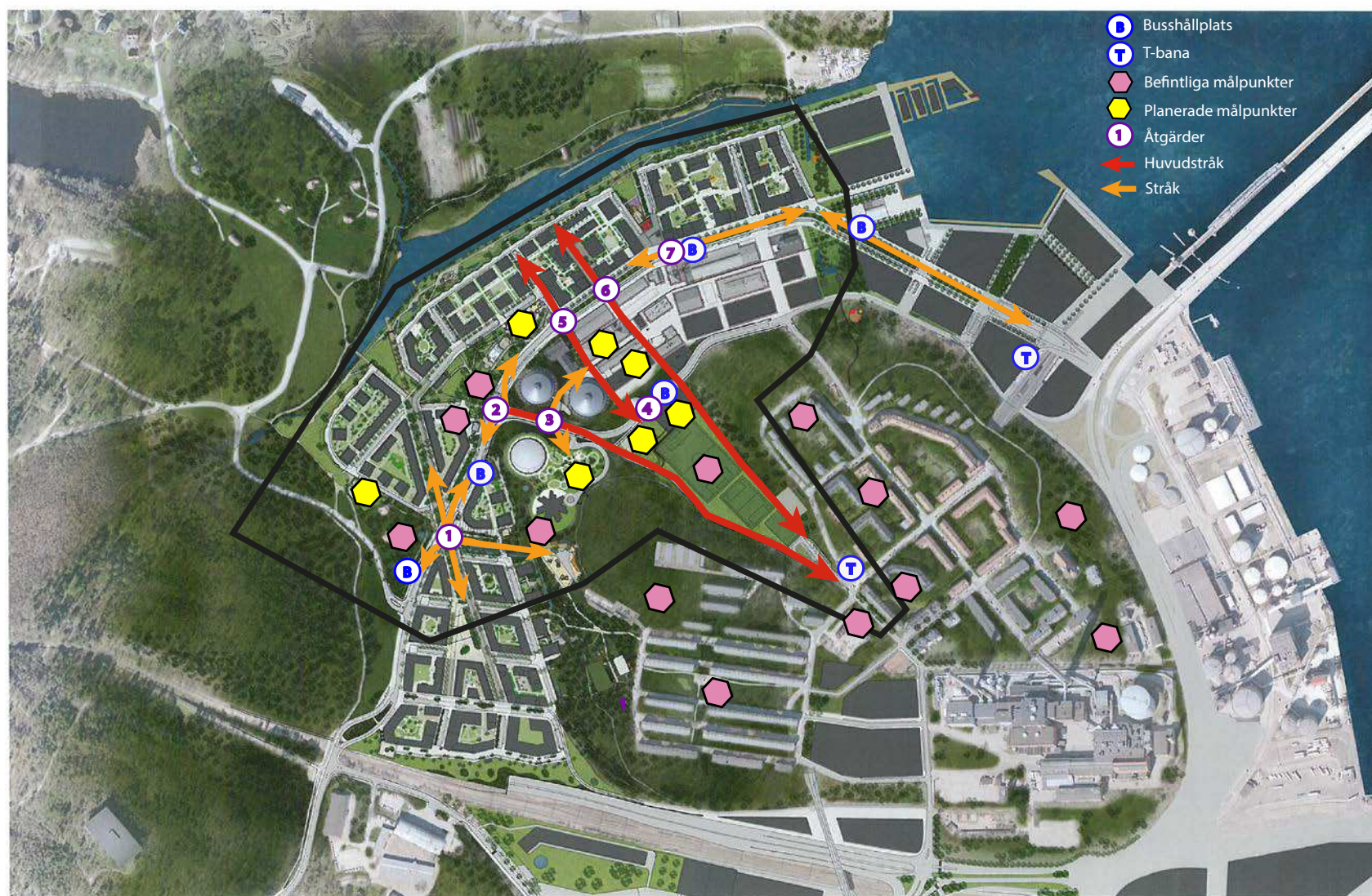


Bild: Stråkanalys och målpunkter

5. Byggtiden

5.1 Påverkan

Barn har inte samma förutsättningar som vuxna för att kunna ta till sig information vid och om en byggarbetsplats. Detta försvårar ofta deras möjlighet att orientera sig på och förbi en byggplats samt gör att den kan uppfattas som en skrämmande barriär. Barn och ungdomar är också generellt sett kortare än vuxna vilket gör att de inte alltid uppfattar vad som händer bakom byggstaket eller kan ta del av information som skymms bakom vuxna. Den långa byggperioden innebär mycket buller och tunga transporter som påverkar barn och unga i deras närmiljö.

5.2 Åtgärder

Det är viktigt att ha information som är utformad till barn och unga så att de kan följa utvecklingen av bygget av Norra Djurgårdsstaden t ex. genom att göra tydliga illustrationer utan nödvändig textinformation, genomsiktliga och eller fina plank med titthål mot byggarbetsplatsen. Även möjlighet till ordnade platsbesök kan underlätta förståelsen och minska otryggheten för barn och unga. Personlig service underlättar för alla resenärer men inger en särskild trygghet till barn och ungdomar. Även att låta barnen vara med i processen genom att måla eller designa byggplank eller plantera träd och buskar kan minska upplevelsen av byggplatsen som en barriär och samtidigt skapa identitet och förankring av det nya området.

Under byggskedet kommer barriäreffekterna att öka för barnen vad gäller deras skolvägar och viktiga målpunkter. Det är viktigt

att då utforma tydliga alternativa vägar som de kan ta istället. Det är även viktigt med låga hastigheter för biltrafik och ordnade passager.

6. Slutsatser och åtgärdsförslag

6.1 Allmänt

Analysen av planförslaget visar att det kommer bli bättre för barn och unga i området. Idag saknar området målpunkter och aktiviteter för barn och unga. De nya aktiviteterna och målpunkterna kommer att locka många barn och unga i området vilket gör att trafiksäkerhet och trygghet för gående och cyklister bör prioriteras. Analysen visar att många barn och unga redan idag går, cyklar och åker kollektivt i stor utsträckning. Eftersom Norra Djurgårdsstaden har en stark hållbarhetsprofil, barn och unga reser redan idag hållbart så finns det goda förutsättningar att skapa ännu fler gång, cykel- och kollektivtrafikresenärer.

Planförslaget har redan sedan tidigare tagit stor hänsyn till barn och unga genom att t.ex. planera en timglashållplats, säkra övergångsställen och gott om cykelparkeringar. Genom att justera förslaget ytterligare utifrån barnens perspektiv som har kommit fram i denna rapport finns goda möjligheter att skapa bra förutsättningar för barn och unga i området.

Förskolebarnen i Norra Djurgårdsstaden störs och påverkas av byggarbetet, detta skapar behov av lugna, trygga och ostörda platser som är skyddade från byggarbetsplatsen. Den tillfälliga

lekplatsen är mycket väl använd, sliten och ligger på en plats som byggtransporter passerar.

Äldre barn (9-13 år) saknar idag målpunkter och aktiviteter (förutom befintliga fotbollsplaner) och det är viktigt att tillsammans med dessa barn utforma och prioritera platser och aktiviteter som de tycker om. Aktivitetstorget är bra för barn i denna ålder men det behövs fler platser och aktiviteter i Norra Djurgårdsstaden eftersom det kommer bli ännu mer barntätt när området är färdigbyggt.

Ungdomar saknar också målpunkter i området och planen behöver kompletteras med ställen som ungdomar kan ”hänga på” t. ex. vid aktivitetstorget. Annorlunda sittplatser, bänkar, ytor under tak är platser där ungdomar trivs.

I dagens planering är skolgårdar och förskolegårdar ofta små i förhållande till antalet barn. Det finns risk för att det blir trångt, att gårdarna slits fort och att möjligheten till lek och aktiviteter begränsas. När förskolor byggs med utsläppsgårdar är risken stor att barnen begränsas endast till den ytan och inte kommer iväg till andra parker och grönområden.

Den planerade skolgården är liten till ytan, planerad för ca 4,5 kvm/barn. Det planerade aktivitetstorget är tänkt att fungera som en komplementsyta till skolgården för barnen under skoltid. Även spontanidrottsytan på idrottshallens tak och till viss del idrottsplanerna är avsedda att komplementera skolgården. Det bedöms förbättra förutsättningarna för framför allt de äldre barnen, eftersom de har större rörelsefrihet än barn i yngre skolålder. Dock kompenserar inte detta helt för bristen på yta på den egna skolgården.

Nedan finns rekommenderade åtgärder uppdelat i kategorier.

6.2 Trafik

- Trafiken på Gasverksvägen bör begränsas ytterligare om högre säkerhet och framkomlighet ska prioriteras. Bl.a borde förbud mot genomfartstrafik uppföras på Gasverksvägen. Det är viktigt att få till den planerade timglashållsplaten som både kommer att ha en trafikreducerande och hastighetsreducerande effekt. För att hålla nere trafikmängden på Gasverksvägen bör även anslutningarna till planerade bostäder och verksamheter längs gatan ses över och i så stor mån som möjligt ske från Bobergsgatan.
- För att skapa hållbara och trygga skolresor och förskoleresor för gående och cyklande barn bör breda gångbanor, hastighetssäkrade och korta övergångsställen, breda cykelbanor, säkrade korsningspunkter och tydlig barnanpassad skylting och information prioriteras.
- När skolan startar bör en medveten strategi vara att få så många att gå eller cykla till skolan som möjligt. Föräldrar och skolpersonal ska informeras om hur det är tänkt att man ska ta sig till skolan så att trafikmiljön blir hållbar och trygg för barn och unga.
- Under den långa byggtiden är det viktigt att anpassa planeringen av transporter till och från området för minimera antalet störningar t ex buller och risken för olyckor. Information och tydlighet i trafikmiljön är av stor vikt påverkar barnens rörelsemöjlighet och trygghet.

Sweco rekommenderar en samordnad utformning av passagerna och gångstråken för att skapa kontinuitet i lösningsutformningarna då detta ökar orienterbarheten och trafiksäkerheten. Följande lösningar anser Sweco vara lämpliga i området:

- Bussgupp för att hastighetssäkra övergångsställen på Bobergsgatan. Detta är en trafiksäkerhetsåtgärd som effektivt minskar hastigheter utan att påverka tung trafik i samma utsträckning som upphöjd övergångsställe. Driftkostnaderna är också lägre än vid upphöjda övergångsställen. Det kan också styra bort eventuell genomfartstrafik från Bobergsgatan. För bästa effekt bör övergångsställen med bussgupp kompletteras med mittrefug. Detta för att ge gående möjlighet att dela upp passagen och förhindra bilarna från att köra runt guppen. På den östra delen av Bobergsgatan finns redan mittrefug i form av allén. Däremot kan det vara aktuellt att införa i korsningen Bobergsgatan/Gasverkssvägen.

- Vissa korsningspunkter har identifierats i stråkanalysen som extra viktiga att utforma väl för att tillgodose barns behov och minska barriäreffekten (se bild i kapitel 4.2). Som en del av analysen har även markplaneringsplanerna av just dessa korsningar studerats. Dessa var framtagna av Stockholms stad under 2013.

Allmänna synpunkter på markplaneringsplanerna är att dessa inte inbegriper hastighetssäkringar för varken bilar eller cyklister. Bobergsgatan kommer att bli huvudgata i området och ha högre belastning än andra gator i området. Det bedöms därför finnas behov av att hastighetssäkra passager, vilket inte är projekterat för i Stockholms stads markplaneringsplan. Övergångsställen är

inte till för att öka trafiksäkerheten utan handlar om att förbättra framkomligheten för fotgängare vid önskade platser. Risk finns för upplevd med falsk trygghet, vilket kan generera ökad olycksrisk. Efter införandet av regeln om väjningsplikt för bilister vid övergångsställen har antalet skadade i olyckor mellan gående och fordon på obevakat övergångsställe ökat (Dödade och skadade på övergångsställen före och efter regeln om väjningsplikt, VTI, 2004-09-15). För att skapa en säker passage krävs åtgärder för att t.ex. minska hastigheten på korsande fordon och cyklister, så som bussgupp.

Det förekommer även vinklade kantstenar vid övergångsställen, vilket försvårar orienterbarheten för synskadade med käpp eftersom de ofta använder kantstenen för att ta ut riktning över gatan.

Förutom dessa allmänna synpunkter finns platsspecifika reflektioner:

Vid åtgärds punkt 1 (korsningen Bobergsgatan, Lövängsgatan) kommer det att finnas stråkflöden i flera olika riktningar och korsningen är inte i rät vinkel. Det kan göra den svår att orientera sig i. Här föreslås övergångsställen med refug att används för att underlätta passage över korsningen. Även hastighetssäkring vore lämpligt.

Vid åtgärds punkt 2 (korsningen Bobergsgatan, Gasverkssvägen) finns ett identifierat huvudstråk där det finns behov av passage både över Bobergsgatan och Gasverkssvägen. Av Stockholms stad föreslås övergångsställen med refug att används för att underlätta passage över korsningen. Dessa övergångsställen är

långa ur ett barnperspektiv, och det är viktigt att refugerna blir breda och tydliga för att öka tryggheten och trafiksäkerheten. Korsningen föreslås även av Stockholms stad att vara upphöjd, vilket bedöms vara en lämplig lösning för hastighetssäkring och orienterbarheten. Ett alternativ till upphöjning är bussgupp, som påverkar busstrafik i mindre utsträckning.

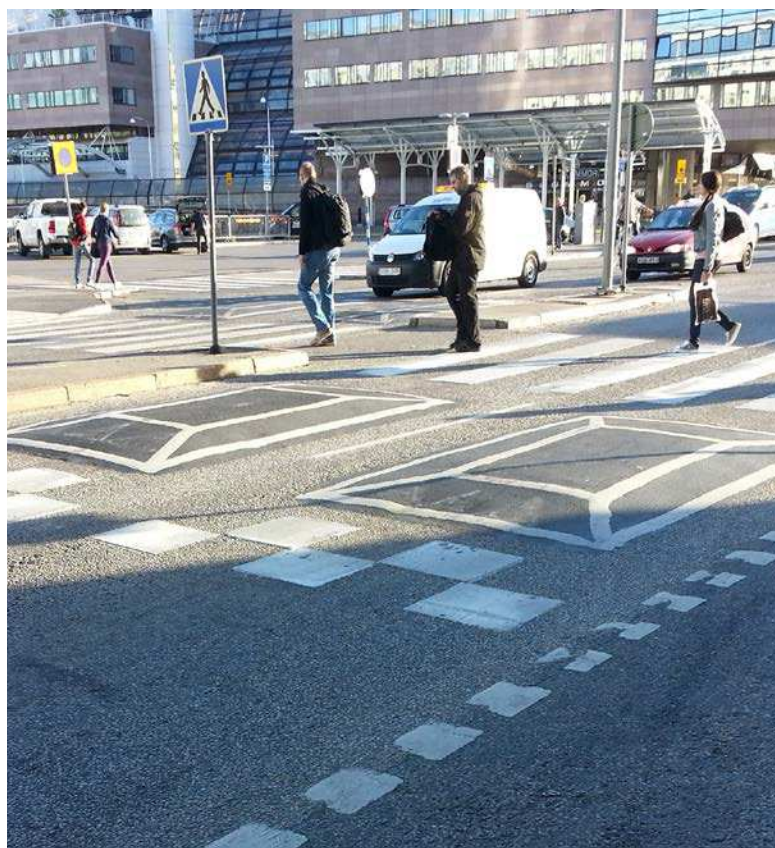


Foto: Exempel bussgupp (övergångsställe Klarabergsgatan)

Vid åtgärds punkt 3 finns troligen behov av passage, men då övergångsställe föreslås vid punkt 2 så är det troligen inte nödvändigt att ha övergångsställe även vid punkt 3. Gasverksvägen kommer att ha låg hastighetsbegränsning (30km/h) och förväntas ha en låg trafikmängd, vilket gör att passage bedöms vara möjlig utan övergångsställe. Ett övergångsställe är inte en trafiksäkerhetshöjande åtgärd i sig. Trafiksäkerheten ökar istället då större stråkflöden styrs att använda samma övergångsställe, så som till åtgärds punkt 2 och 4.

Vid åtgärds punkt 4 Vid Gasverksvägen busshållplats intill skolan ansluter två gångstråk. Det indikerar att det kommer att finnas behov av två passager. Detta behov stärks av att det ger genare kopplingar mellan målpunkter på olika sidor av Gasverksvägen. Det är även viktigt med god passage och utformning då vägen kommer att gå in i barnens skolområde med mycket rörelse över Gasverksvägen. Tydlig utformning för gångtrafikanter och hastighetssäkring är därför extra viktigt i denna punkt. Timglasutformning med två övergångsställen är sedan tidigare utredd vid busshållplatsen Gasverksvägen/skolan i markplaneringsplanen. Denna lösning bedöms vara en mycket bra lösning som inrymmer det som nämns ovan.

Vid åtgärds punkt 5, 6, och 7 bedöms behov finnas av passager för att koppla ihop bostadsområdena vid Husarviken med målpunkterna vid aktivitetstorget och huvudgångstråken. Vid punkt 5 är passagen planerad öster om korsningen i markplaneringsplanen. Det kan utredas om det är lämpligare att planera denna väster om korsningen istället så att det samlokaliseras med gångtrafikanternas siktstråk. Vid punkt 7 bör behovet av springskydd i mittrefugen

övervägas för att på så sätt styra trafikanterna till övergångsstället och motverka spring över gatan från hållplatserna. Detta finns inte med i markplaneringsplanen.

6.3 Aktiviteter

- Skolgården till den nya skolan bör planeras för antalet barn, tjejer/killar och ålder samt aktiviteter som kan finnas både sommar och vinter.
- Eleverna i åk 3-5 på Hjorthagens skola tyckte det var viktigt att få in mer naturliga ytor istället för den planerade gummibeläggningen. För barnen är det även viktigt med träd. Risken med naturliga ytor i form av gräsbeläggning på små skolgårdar är att de slits väldigt snabbt, varpå en avvägning för materialvalet behövs göras om skolgården ej kan göras större.
- Aktivitetstorget illustreras med parcour, skatepark och streetbasket, humlelund och stadsodling. Av planerade sportaktiviteter är det i dagsläget fler killar än tjejer som är utövare. Av dialogen med eleverna på Hjorthagens skola framkom att många tjejer önskar sig studsmattor. För att tillgodose även tjejers behov och önskemål kan studsmattor likt de i Vasaparken uppföras.
- Både killar och tjejer önskade även att torget kunde utnyttjas för aktiviteter vintertid, t.ex. isbana för skridskoåkning. En lämplig yta att samutnyttja för vinteraktiviteter kan vara den för streetbasket, då denna yta är plan och utan hinder.

- För mindre barn är stadsodlingen och humlelunden mer aktuella än övriga aktiviteter. För att förbättra humlelunden för mindre barn kan man kombinera med att exempelvis göra en labyrint eller att det blir en yta för barnen att springa på mellan humlestörarna.

- Planförslaget har tagit hänsyn till aktiviteter för de äldre barnen och ungdomarna i och med aktivitetstorget och takytan på idrottshallen. Vid utformning av dessa ytor bör de äldre barnen i området kontaktas och engageras för att utforma ytorna så bra som möjligt utifrån vad de vill ha.

- För att området ska bli ännu bättre för äldre barn och ungdomar kan planen kompletteras med ställen för dem att ”hänga på”. Annorlunda sittplatser, äncar, ytor under tak är platser där ungdomar trivs. Förslagvis kan sådana platser planeras in vid aktivitetstorget eller takytan på idrottshallen.

6.4 Utformning

- Trygghet är viktigt för barn och unga, därför bör gång- och cykellänkarna mellan Hjorthagen och Norra Djurgårdsstaden få extra bra belysning. När idrottsplatsen inte är belyst eller används och skog och mörker på sidorna finns det risk för alla människor att känna otrygghet. Tryggheten påverkas också av hur många människor som använder stråken. Gång- och cykelvägen som finns längs med fotbollsplanerna idag upplevs som väldigt fin och rolig av både förskolebarn och skolbarn. Dock upplever många att den är väldigt hal och att det vid flera tillfällen har inträffat att gående har ramlat. Gångbanan bör därmed ses över gällande

beläggningen, så att det inte blir ett stråk som man undviker eller att barn och unga går på cykelbanan istället för gångbanan. Det är även viktigt att göra iordning det planerade stråket på den östra sidan om fotbollsplanerna, eftersom det kommer vara det mest gena stråket mellan skolan och Hjorthagen.

- Låt barnen och de unga i området vara med i utformningen av det nya området. De är kreativa och vill gärna vara med! Dessutom tar man hand om och bryr sig mer om platser som man varit med att tyckt till om och utformat.



*Illustration: Exempel parkstråk Bobergsgatan
(bild från Illustrationsbilaga 2009)*



Stockholms
stad