




Barnkonsekvensanalys Nobel Center

2015-01-19

Upprättad av: Jon Halling

Uppdragsnr:		
Daterad: 2015-01-19		
Reviderad: 2015-02-23		
Handläggare: Jon Halling	Status:	

KUND

Stockholms stad

KONSULT

WSP Sverige AB

121 88 Stockholm-Globen

Besök: Arenavägen 7

Tel: +46 10 7225000

Fax: +46 10 7228793

WSP Sverige AB

Org nr: 556057-4880

Styrelsens säte: Stockholm


www.wspgroup.se

KONTAKTPERSONER

Jon Halling


Telefonnummer: 010 722 84 45

Epost: jon.halling@wspgroup.se

Uppdragsnr:		
Daterad: 2015-01-19		
Reviderad: 2015-02-23		
Handläggare: Jon Halling	Status:	

INNEHÅLL

SAMMANFATTNING	4
INLEDNING	4
FÖRUTSÄTTNINGAR	4
Besökande	4
Tillgängligheten på Blasieholmen idag	5
Barns utveckling	7
Bedömningsgrunder	7
Konsekvensbedömning	9

Uppdragsnr:		
Daterad: 2015-01-19		
Reviderad: 2015-02-23		
Handläggare: Jon Halling	Status:	

SAMMANFATTNING

Idag har inte planområdet något större värde för barns utevistelse. Planförslaget innebär att det etableras en målpunkt för barn på östra Blasieholmen och en park som ger möjlighet till lek och rekreation vilket bedöms som positivt ur ett barnperspektiv. Dock bedöms parkens närhet till vatten begränsa barns möjlighet att fritt röra sig i området.

Trafikmiljön på Blasieholmen bedöms ha stora brister vad gäller tillgänglighet, i synnerhet utifrån barns förutsättningar och behov. De stråk som kommer nyttjas av besökare till Nobel bör ses över. Detta ligger dock utanför detaljplanen.

Att kapaciteten för barnverksamhet ökar i och med Nobel Center bedöms som positivt då fler barn får möjlighet att ta del av den kunskap och inspiration som museet kan förmedla.

Genomförs de åtgärder som barnkonsekvensanalysen föreslår bedöms området (Blasieholmen) bli mer anpassad efter barns behov, inte enbart ur säkerhetssynpunkt men också ur ett upplevelseperspektiv med mer möjligheter till lek och vila och möjlighet att uppleva den storslagna miljön. Genom att göra trafikmiljön mer barnanpassad bedöms Blasieholmens attraktivitet som mer allmän målpunkt, dvs. inte enbart kopplat till museibesök, att öka och därmed komma fler till del. På så sätt bedöms också åtgärderna uppfylla relevanta aspekter av barnkonventionen, plan- och bygglagen och miljömålet En god bebyggd miljö.

INLEDNING


Platsen dit Nobel Center planeras, längst ut på Blasieholmen bakom Nationalmuseum, har idag inga värden ur ett barnperspektiv. Platsens potential att bli en målpunkt för inte minst barn bedöms som stor, bland annat på grund av att Nobel Center troligen kommer besökas av ett stort antal barn.

För att bedöma hur barn påverkas av Nobel Center har en barnkonsekvensanalys (BKA) genomförts. Normalt sett genomförs en BKA i samarbete med exempelvis en skolklass för att ta del av barnens egna erfarenheter samt ge barnen möjlighet att påverka planeringen. Då inga barnverksamheter finns i området idag har det inte heller varit möjligt att involvera barn i analysen. Istället har analysen baserats på aktuell forskning, bland annat om barn och trafikerade miljöer. Vidare har observationer vid ett platsbesök genomförts och trafikanalysen på Blasieholmen har utgjort underlag.

FÖRUTSÄTTNINGAR

Besökande

Många barn och ungdomar förväntas besöka Nobel Center. Totalt förväntas cirka 600 000 besökare årligen, varav cirka 420 000 bedöms besöka centret under högsäsong, maj till september. Av dessa 420 000 besökande bedöms cirka 85 000 utgöras av barn och ungdomar. Under den här perioden är det troligen främst svenska skolklasser, på skolresa, och turister som kommer besöka Nobel Center. Under resten av året kommer det organiseras skolverksamhet på vardagsförmiddagar och familjeverksamhet på helger. Idag tar Nobelmuseet emot i genomsnitt tre skolklasser till sin skolverksamhet per förmiddag, totalt cirka 75 barn. Under högsä-

Uppdragsnr:		
Daterad: 2015-01-19		
Reviderad: 2015-02-23		
Handläggare: Jon Halling	Status:	

songen på hösten ökar denna siffra till i snitt sex skolklasser per dag, totalt cirka 150 barn. Då behöver museet ändå säga nej till i genomsnitt två skolklasser per dag. Under vardagseftermiddagar kommer skolklasser till Nobelmuseet på egen hand. Skolverksamheten kommer få utökade resurser på Nobel Center varför kapaciteten och antalet skolklasser troligen kommer öka. Av den totala mängden barn och ungdomar idag utgör ungdomar, 13 till 18 år, cirka två tredjedelar och barn, 5 till 12 år, cirka en tredjedel.¹

Tillgängligheten på Blasieholmen idag

I nuläget bedöms inga specifika målpunkter för barn och ungdomar finnas på Blasieholmen. Museiparken som finns längst ut på Blasieholmen, bakom Nationalmuseum, bedöms ha låga rekreativa värden ur ett barnperspektiv. Museiparken med omgivande byggnader och verksamhet inger snarare ett otrött och inte särskilt inbjudande intryck. En grönya på en sådan här central plats bedöms vara mycket värdefull, inte minst mot bakgrund av att andelen grönytor i tätorter, inte minst i Stockholm, har minskat i och med ett ökat exploateringstryck på grund av en växande befolkning (SCB, 2010). Dock bedöms Museiparkens funktion som bostadsnära grönområde vara begränsat då avståndet till bostadsbebyggelse i all väsentlighet överstiger 300 meter vilket visat sig vara avgörande för hur ofta man använder ett grönområde (Boverket 2013).


Den trafikutredning som tagits fram inom ramen för planeringen av Nobel Center (Tyréns, 2014)² visar att de stora flödena av biltrafik, cyklist och gående är koncentrerade till Blasieholmens norra delar. Den södra delen av Blasieholmen har relativt lite trafik, med visst undantag för södra Blasieholmshamnen med stora flöden till Nationalmuseum och Skeppsholmen.

Trafikutredningen visar på en delvis rörig trafiksituation på Blasieholmen. Många gator är exempelvis enkelriktade eller utmärkta som gågator, där gående, cyklist och biltrafik samsas om utrymmet, men där otydlighet råder vem som får röra sig var. Trafikutredningen visar också på att gatorna generellt är underdimensionerade med avseende på rådande trafikmängd vilket leder till konflikter mellan olika trafikslag och gående. På södra Blasieholmen innebär biltrafik och varutransporter på smala gator att tillgängligheten för gående och cyklist begränsas. I trafikutredningen identifieras fyra områden som speciellt problematiska ur trafiksäkerhetssynpunkt. Dessa är Arsenalsgatan, korsningen Arsenalsgatan/Kungsträdgårdsgatan, korsningen Stallgatan/södra Blasieholmshamnen och korsningen Strömgatan/Kungsträdgårdsgatan.

Ett platsbesök har genomförts för att ge ytterligare förståelse för tillgängligheten på Blasieholmen. Inför platsbesöket identifierades troliga stråk till platsen där Nobel Center kommer ligga:

- Kungsträdgårdens tunnelbanestation via Blasieholmstorg och Blasieholmshamnen
- Kungsträdgården, Strömgatan eller Strömbron via antingen Arsenalsgatan och centrala Blasieholmen eller via Strömkajen och Hovslagargatan
- Busshållplatsen vid Nationalmuseum via Hovslagargatan

¹ Intervju med Åsa Sundelin, 1e intendent och pedagogchef Nobelmuseet


Uppdragsnr:		
Daterad: 2015-01-19		
Reviderad: 2015-02-23		
Handläggare: Jon Halling	Status:	

- Nybroplan och via antingen Nybrokajen ut eller via Arsenalsgatan och de centrala delarna av Blasieholmen.

Platsbesöket bekräftade trafikutredningens slutsatser om en rörig trafiksituation. Utöver det som trafikutredningen kom fram till identifierades ytterligare fyra problematiska områden med avseende på trafiksäkerhet och tillgänglighet. Nybroplan, Nybrokajen, övergångsstället över Stallgatan vid Blasieholmstorg och utgången vid Kungsträdgårdens tunnelbanestation. Figur 1 visar vad som framkom under platsbesöket.



Figur 1. Identifierade platser, områden och stråk med bristande tillgänglighet ur ett barnperspektiv.

Uppdragsnr:		
Daterad: 2015-01-19		
Reviderad: 2015-02-23		
Handläggare: Jon Halling	Status:	

Barns utveckling

Lek och rörelse är viktigt för barns utveckling. Att leka är något som barn gör naturligt och något de gör hela tiden och överallt. Genom leken lär sig barnen känna sig själva och sin förmåga att hantera olika situationer, det vill säga också förmågan att hantera risker i omgivningen. Förutom att utvecklas fysiskt och motoriskt är leken också betydelsefull för barns sociala utveckling (Boverket 2011)³. Barn och ungdomar är en grupp som i stor utsträckning använder sig av offentliga platser. För att svara mot de behov som barn och ungdomar har behöver offentliga platser, exempelvis parker, fylla flera funktioner. Den behöver inge möjligheter till lek, både vilda och lugna, men också möjlighet till lugn och vila. Vidare påverkas behoven av ålder och äldre barn och ungdomar har större behov av möjlighet att dra sig undan. En plats har inte bara fysiska kvaliteter för barn utan barn påverkas också av en plats estetik, exempelvis kan en sliten miljö ge dåliga vibrationer (Länsstyrelsen Blekinge län 2007).⁴

Barn har begränsade förutsättningar att röra sig ute i trafiken. Exempelvis är syn och hörsel hos barn upp till runt 12 års ålder ännu inte färdigutvecklade, vilket begränsar deras förmåga att orientera sig. På grund av sin storlek syns barn också sämre, och de har svårt att uppfatta bilars hastigheter (Länsstyrelsen Blekinge län 2007). Barn har också svårt att hantera mycket information på en gång, utan koncentrerar sig på en sak i taget, exempelvis att hålla balansen på cykel. De är självcentrerade i sitt sätt att tänka, förstå och tolka omvärlden och har därför svårt att sätta sig in i hur andra tänker i trafiken (Vägverket 2005)⁵. Därför kan ett barn springa ut i gatan eftersom det inte kan förstå att de som kör bilarna inte vet att de kommer springa ut. Barn är också auktoritetsbundna till vuxna och de regler som de lär sig uppfattas som orubbliga och de förväntar sig att vuxna ska följa dem, vilket kan få ödesdigra konsekvenser i trafikmiljön där regler ofta är relativa.⁶ Först runt 12 års ålder brukar barn ha utvecklats så pass att de klarar att sprida sin uppmärksamhet och de brukar också hunnit lära sig att förhålla sig relativa till trafikreglerna och istället tolka den totala trafiksituationen (Vägverket 2005). Vidare har det visat sig att många barn är rädda för att vistas i trafikerade miljöer. En orsak till rädsla är när känslan av kontroll påverkas, exempelvis när regler överträds eller att sikten är skymd.⁷ Barn uppfattar inte sin omvärld på samma sätt som vuxna. De påverkas mycket mer av intryck från omvärlden och de kan behöva möjlighet att vila, både fysisk och psykiskt (Länsstyrelsen Blekinge län 2007).


Bedömningsgrunder

Följande lagar, riktlinjer och planeringsunderlag har bedömts styra barn och ungas rättigheter och förutsättningar i termer av trafik- och samhällsplanering: Barnkonventionen, speciellt dess tredje och trettioförsta artikel. Plan och bygglagen, speciellt dess 2 kapitel 3 § andra punkten. Miljömålet God bebyggd miljö:s preciseringar *Gång och cykel*, *God vardagsmiljö* och *Hälsa och säkerhet*. Vidare finns bland an-

⁶ Pia Björklid, Stockholms universitet,

http://www.trafikverket.se/PageFiles/44605/forskning_om_barn_och_trafik_pia_bjorklids_forskningssammanstallning.pdf

⁷ Ibid.

Uppdragsnr:		
Daterad: 2015-01-19		
Reviderad: 2015-02-23		
Handläggare: Jon Halling	Status:	


nat rapporterna *Barn och ungdomar i samhällsplaneringen* (Länsstyrelsen Blekinge län 2007) och *Barnen och vägplaneringen* (Vägverket 2005) samt en forsknings-sammanställning om barn och trafik⁸ som ger riktlinjer för planeringen. Som tidigare nämnts går det en gräns vid ungefär 12 års ålder för när barn börjar bli mogna att klara av att hantera komplexiteten i trafikmiljön. Därför fokuserar den här bedömningen främst på barn upp till ungefär 12 års ålder.

Utifrån informationen i dessa dokument har för bedömningen av barns, och ungdomars, tillgänglighet till Nobel Center följande bedömningskriterier formulerats:

Tabell 1. Bedömningskriterier

Bedömningskriterier	Motivering
Gångavstånd mellan målpunkter	Länsstyrelsen i Blekinge län definierar god tillgänglighet, bland annat, som max 500 meter från hem och hållplats. Det bedöms vara relevant även för avstånd mellan andra målpunkter
Möjlighet till vilopaus utmed viktiga stråk och platser	Barn behöver vila sig både fysiskt och psykiskt från intrycken de får av att röra sig i den offentliga miljön
Vägar med biltrafik och tung trafik som behöver passeras	Flest olyckor för gående inträffar när de korsar en gata. Barn har svårare än vuxna att läsa av trafiksituationen
Överskådlig och trygg miljö vid övergångsställen/passager	Barns olyckor tenderar att koncentreras runt Vissa typer av platser som korsningar, kring parkerade bilar och i backar
Överskådliga passager vid hållplatser	Den svagaste länken i bussresandet är hållplatserna och gångpassager i samband med dessa. De vanligaste olyckorna då bussar är inblandade sker i samband med av- och påstigning
Andra riskfaktorer längs med viktiga stråk	Andra faktorer än trafiken kan också begränsa barns möjlighet att röra sig i det offentliga rummet
Möjlighet att cykla och parkera cykel	Barn i 10-12 års åldern kan i vuxet sällskap cykla ute i trafiken. Från och med 12 års ålder börjar barnen bli mogna att cykla ute i trafiken på egen hand och då bara i måttlig trafik
Tydlighet i trafikmiljön	Barns möjligheter att läsa av trafiken är begränsade. Det blir ännu svårare om trafikmiljön är otydlig, exempelvis på grund av dålig skyltning och reglering av hur och vem som får röra sig var

⁸ Ibid.

Uppdragsnr:		
Daterad: 2015-01-19		
Reviderad: 2015-02-23		
Handläggare: Jon Halling	Status:	

Konsekvensbedömning

Konsekvensbedömningen av hur tillgängligheten för barn och ungdomar påverkas av en etablering av Nobel Center på Blasieholmen har baserats på den påverkan Nobel Center kommer ha med avseende på antalet besökande i området, den forskning som finns kring barn och trafik och samhällsplanering samt den kartläggning som gjorts av tillgängligheten på samt till och från Blasieholmen idag. Bedömningen har avgränsats till de punkter, stråk och områden som ligger inom identifierade stråk och som bedömts som mest kritiska. En brist i bedömningen är att det inte varit möjligt att involvera barns erfarenheter i bedömningen, vilket möjligen skulle kunnat påverka avgränsningen. Anledningen till att barn inte involverats är att det inte finns några självklara målpunkter för barn i området idag varför inte heller barnens erfarenheter finns lättillgängliga.

Museiparken

Planförslaget innebär att området längst ut på Blasieholmen görs mer tillgängligt i form av en offentlig plats. Denna utveckling bedöms som positiv ur ett barnperspektiv då det ger möjlighet till lek och rekreation i ett område som tidigare inte inbjöd till sådana aktiviteter. Dock ligger parken i direkt anslutning till vattnet vilket kan medföra ökad risk vid lek. Förändringen från ett nergående område till en välplanerad parkmiljö bedöms medföra övervägande positiva konsekvenser för barn.

Planförslaget medger också att det ska finnas möjlighet till lugn och ro vilket bedöms som positivt, inte minst för barn som kan behöva vila sig både från mentala intryck efter ett besök på museet eller återhämta sig fysiskt efter en lång promenad. För besökare med Skeppsholmen som målpunkt kan parken vara ett lämpligt ställe att ta en paus på. På så vis kan också parken påverka att stärka hela Blasieholmsuddens och Skeppsholmens attraktivitet som besöks- och utflyktsmål.


På grund av avståndet till bostadsbebyggelse bedöms Museiparkens kvaliteter som bostadsnära grönområde, det vill säga som vardagsmässig målpunkt för boende i närområdet, vara begränsade. Museiparken bedöms istället främst komma att nyttjas av besökande till exempelvis Nobel Center, Nationalmuseum och Skeppsholmen. Attraktiviteten att besöka den här delen av Stockholms innerstad bedöms kunna påverkas positivt av Museiparken, inte minst om den kan svara mot barns behov, då området då kan erbjuda en större variation av upplevelser.

Åtgärdsförslag

- Risken med närhet till vatten och att parken kommer vara målpunkt för barn behöver beaktas vid utformningen av parken.

Arsenalsgatan (Kungsträdgårdens tunnelbanestation)

Många besökare kommer troligen åka med tunnelbanan till Kungsträdgårdens tunnelbanestation för att sedan ta sig vidare till Nobel Center. På Arsenalsgatan, bara ett par meter utanför entrén till tunnelbanan, går ett viktigt stråk för cykelpendling. Under rusningstid är det trångt utanför tunnelbaneentrén och det uppstår inte sällan konflikter mellan fotgängare som ska till och från tunnelbanan och cyklister på Arsenalsgatan. Många skolklasser kommer besöka Nobel Center på förmiddagen varför de som kommer från tunnelbanan kommer behöva passera cykelstråket samtidigt som cykelpendlingen är som intensivast. Bristen på säker passage och den inten-

Uppdragsnr:		
Daterad: 2015-01-19		
Reviderad: 2015-02-23		
Handläggare: Jon Halling	Status:	

siva och röriga trafiksituationen gör det svårt för barn att läsa av trafiken innebär att platsen bedöms som otillgänglig för barn.

Åtgärdsförslag

- Övergångsställe över cykelbanan vid nedgången till Kungsträdgårdens tunnelbanestation.

Blasieholmstorg och övergångsstället vid Stallgatan

Den öppna ytan på Blasieholmstorg inbjuder till lek och bänkarna i mitten av torget till vila. Dock innebär trafiken över torget, under platsbesöket noterades både privata fordon och transportfordon, att platsen inte är lämplig för lek. Då torget har enhetlig beläggning är det otvetydigt var trafik är tillåtet på torget, även för vuxna. Det är svårt att tolka trafikmiljön och känslan av att regler bryts kan skapa rädsla och oro hos barnen.

Där Blasieholmstorg gränsar mot Stallgatan finns ett bevakat övergångsställe. Övergångsstället ligger nära husen på båda sidorna om Stallgatan vilka skymmer sikten för både gående och bilister. Stallgatan går i en backe och krönet som är i höjd med Blasieholmstorg begränsar sikten för bilisterna. Den dåliga sikten tillsammans med att bilarna kör snabbt på Stallgatan (50 km/h) skapar en riskfylld miljö. Inte minst eftersom risken för olycka med barn inblandade är större där sikten är skymd, i det här fallet på grund av backen och husfasaderna.

Åtgärdsförslag


- Tydliggöra hur trafiken får röra sig på Blasieholmstorg och skapa bättre möjligheter för lek och vila.
- Flytta övergångsstället en bit längre upp på Stallgatan så att sikten förbättras samt sänka hastigheten till 30 km/h. Att flytta övergångsstället mer till mitten av torget innebär också att det blir mindre naturligt att gå på den sida av torget som fordon får köra på.

Korsningen Arsenalsgatan/Kungsträdgårdsgatan

Det är det tidvis mycket trafik vilket skapar utrymmesproblem. Det är också många cyklister på Arsenalsgatan som svänger vänster ut på Kungsträdgårdsgatan, vilket innebär att övergångsstället för gångtrafikanter måste korsas. Eftersom övergångsstället är obevakat behöver man vid passage hålla reda på inte bara trafiken på Kungsträdgårdsgatan utan även korsande cyklister, och det kan lätt uppstå ganska komplexa situationer. För barn är det ännu svårare att tolka trafiken för att kunna passera säkert.

Åtgärdsförslag

- Övervakat övergångsställe Arsenalsgatan/Kungsträdgårdsgatan.
- Möjliggöra säkrare vänstersväg ut på Kungsträdgårdsgatan.

Uppdragsnr:		
Daterad: 2015-01-19		
Reviderad: 2015-02-23		
Handläggare: Jon Halling	Status:	

Korsningen Strömgatan/Kungsträdgårdsgatan.

Korsningen är tungt trafikerad med bevakat övergångsställe. Dock är ytorna för gående och cyklister underdimensionerade vilket ofta leder till konflikter på cykelöverfarter och övergångsställen, och många cyklister cyklar också mot rött (Tyréns 2014). Vid platsbesöket noterades att direkt söder om övergångsstället över Strömgatan (mot Blasieholmen) går cykelvägen i en separat fil utan bevakat övergångsställe. För att ta sig vidare mot Strömkajen behöver gående, efter att ha passerat det bevakade övergångsstället över Strömgatan, alltså passera den under vissa tider frekvent trafikerade cykelbanan. Utrymmet mellan övergångsstället och cykelbanan är dessutom begränsat varför det lätt uppstår osäkra situationer. Barn tenderar att vara regelstyrda varför det bedöms vara ännu svårare för barn att uppfatta att de direkt efter att ha passerat ett bevakat övergångsställe behöver ta hänsyn till cykeltrafik på en cykelbana utan någon form av markerat övergångsställe.

Åtgärdsförslag

- Större ytor vid övergångsställen.
- Placera cykelbanan så att cyklister från Strömbro mot Stallgatan också stannar vid trafikljuset.
- Separera cykelbanan från vägbanan för att förbättra tillgängligheten för cyklande barn och ungdomar.


Nybroplan

Trafiksituationen vid Nybroplan upplevs som osäker och otydlig med mycket trafik och flera körfiler. Hållplatserna för buss och spårvagn ligger vid mittenfilen vilket innebär att de tungt trafikerade gatorna behöver passeras för att ta sig till exempelvis Nybroplan. Bevakade och lättöverskådliga övergångsställen gör dock att detta kan ske någorlunda säkert. På själva Nybroplan (torget) råder det stor otydlighet om vem som får röra sig var och det uppstår ofta konflikter mellan gående och cyklister som bland annat genar över torget. Bland annat är det ytterst otydligt markerat att det är en cykelväg där torget gränsar mot Berzelii park. Vidare är avgränsningen mellan torget och trafiken på Nybrokajen otydlig vilket ytterligare spår på otydligheten om vem som får röra sig var.

För att ta sig vidare från Nybroplan mot platsen för Nobel Center behöver man korsa trafiken på Nybrokajen om man väljer att gå längs med Nybroviken. Övergångsstället i hörnet mot Nybroviken är delvis obebaktat vilket bidrar till otrygghet och gör det svårare att passera. Torget inbjuder till lek och även möjlighet till att sitta ner och vila. Den röriga trafiksituationen innebär dock att det finns en risk att ett lekande barn bli påkörd av en cyklist. Otydligheten var torget slutar gör också att det bedöms som lätt att missa var torget slutar och Nybrokajen med biltrafik börjar. Trafiksituationen på och runt Nybroplan bedöms starkt begränsa barns möjlighet att fritt röra sig i området. En skolklass som ska passera över torget kommer behöva strikt tillsyn för att det ska kunna ske tryggt och säkert.

Åtgärdsförslag

- Styra upp trafiken på Nybroplan med tydliga cykelbanor.
- Tydligare gräns mellan Nybroplan (torget) och Nybrokajen (gatan).

Uppdragsnr:		
Daterad: 2015-01-19		
Reviderad: 2015-02-23		
Handläggare: Jon Halling	Status:	

- Flytta påfarten till Nybroviken (gatan) så att övergångsstället vid hörnet mot Nybroviken blir helt bevakat.

Gångvägen längs med Nybrokajen

Gångvägen sträcker sig från Strandvägen längs med östra sidan av Blasieholmen. För både vuxna och barn är miljön tilltalande och spännande med vyn över Djurgården och Strandvägen och båtarna som ligger vid kajen. Dock innebär avsaknad av räcke eller dylikt mot vattnet att barn inte bör släppas fritt på gångvägen. Speciellt i större grupper som skolklasser kan det vara svårt att ha kontroll på alla barn samtidigt vilket ytterligare begränsar stråkets kvaliteter. Vidare är gångvägen ganska lång, speciellt för mindre barn, och det finns inga direkta möjligheter att sitta ner och vila. Ett flertal cyklister observerades också på gångbanan trots att det inte är skyltat för cykeltrafik. Det skapar otydlighet och innebär ytterligare ett riskmoment och kan bidra till oro och rädsla då trafikreglerna överträds. Gångstråket bedöms ha potential att vara ett attraktivt stråk till Nobel Center men bedöms i dagsläget inte alls vara anpassat efter barns förutsättningar och behov.

Åtgärdsförslag

- Räcke eller dylikt mot Nybroviken.
- Möjlighet att sitta ner längs med gångvägen.
- Gör om Nybrokajen (vägen) till enkelriktad och anlägg cykelbana på ena körfältet, separerad från körbanan.

Övrigt


Arsenalsgatan, mellan Blasieholmstorg och Nybroplan, är en gågata med cykelväg i mitten. Tidvis är det rörigt här, bland annat på grund av parkerade bilar och varutransporter som tar upp mycket plats, men också många cyklister och gångtrafikanter. Gångtrafikanter går gärna på cykelbanan då underlaget är slätare, samtidigt som det inte är optimalt för cykeltrafik.

Hovslagargatan går mellan platsen för Nobel Center och södra Blasieholmshamnen. På Blasieholmshamnen, mitt emot Nationalmuseum, ligger en busshållplats. Av identifierade troliga stråk till Nobel Center är detta det med kortast väg. Hovslagargatan, som är den enda möjligheten att ta sig söderut med bil på Blasieholmen, är trång med smala trottoarer där det är svårt att gå i bredd eller möta någon utan att komma väldigt nära körbanan.

Blasieholmsgatan är dubbelriktad men smal. Miljön upplevs som trång eftersom det längs med gatan ofta står lastande fordon och bilar parkerade samt cyklar längs med fasaderna. Parkerade bilar och transportfordon skymmer sikten för både gående och trafikanter. Där Teatergatan passerar finns inget övergångsställe, men känner man till området kan man välja att gå på andra sidan gatan för att undvika det.

Åtgärdsförslag

- Utveckla gång- och cykelstråken längs med dessa gator.

Uppdragsnr:		
Daterad: 2015-01-19		
Reviderad: 2015-02-23		
Handläggare: Jon Halling	Status:	

Samlad bedömning


En etablering av Nobel Center på Blasieholmen innebär att antalet personer som rör sig på östra Blasieholmen, som idag relativt få har som målpunkt, kommer öka betydligt. En stor del av dessa kommer vara barn och ungdomar. Blasieholmen har potential att bli ett attraktivt besöksmål som kan ge positiva upplevelser och intryck till de som besöker området, inte minst med den långa sammanhängande kajen med utsikt mot stora delar av Stockholms innerstad. Troligen kommer hela Blasieholmen och Skeppsholmen få ett lyft besöksmässigt i och med att Nobel Center byggs och östra Blasieholmen tillgängliggörs.

Utifrån kunskap om barn och trafikerade miljöer och observationer vid platsbesök bedöms Blasieholmen idag inte ha god tillgänglighet ur ett barnperspektiv. Vidare är det generellt rörigt med stora flöden av gående och cyklister och otydlighet råder på många ställen om vem som får röra sig var. Att röra sig i området innebär också att tungt trafikerade gator behöver passeras, ibland utan bevakat övergångsställe. Vidare saknas cykelbanor skilda från vägtrafiken mot östra Blasieholmen. Att röra sig i området med barn bedöms därför vara förenat med säkerhetsrisker, speciellt när det gäller större grupper av barn med få vuxna som kan ha uppsikt.

Det är inte meningen att alla risker ska byggas bort, men faror ska signaleras tydligt så att barn uppfattar dem. Eftersom trafikmiljön starkt begränsar barns fria rörlighet är trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder betydelsefulla för att barn ska kunna ta del stadens miljöer (Boverket 2011). Genomförs föreslagna åtgärder bedöms trafikmiljön bli mer anpassad efter barns behov, inte enbart ur säkerhetssynpunkt men också ur ett upplevelseperspektiv med mer möjligheter till lek och vila och möjlighet att uppleva den storslagna miljön. Genom att göra trafikmiljön mer barnanpassad bedöms Blasieholmens attraktivitet som mer allmän målpunkt, dvs. inte kopplat till museibesök, att öka och därmed komma fler till del. På så sätt bedöms också åtgärderna uppfylla relevanta aspekter av barnkonventionen, plan- och bygglagen och miljömålet En god bebyggd miljö.

I nuläget måste Nobelmuseet säga nej till skolklasser som vill ta del av museets barnverksamhet. Att barnverksamheten kommer utökas och få mer resurser i och med Nobel Center bedöms som mycket positivt då fler barn kommer kunna ta del av museets verksamhet och på så sätt få möjlighet att tillgodose sig kunskap och inspiration att ta med sig i livet.

När verksamheten på Nobel Center, och även Nationalmuseum, är igång bör det genomföras en uppföljning av den här bedömningens rekommendationer, exempelvis genom en workshop med ett par besökande skolklasser om hur det är att röra sig på Blasieholmen.

Uppdragsnr:		
Daterad: 2015-01-19		
Reviderad: 2015-02-23		
Handläggare: Jon Halling	Status:	

REFERENSER

Boverket, 2011. Bygg barnsäkert – i byggnader, på tomter och i utemiljön.

Boverket, 2013. Tillståndet i den byggda miljön.

Länsstyrelsen i Blekinge län, 2007. *Barn och ungdomar i samhällsplaneringen - kunskapsunderlag och handläggningsstöd för integrering av barnperspektivet i fysisk planering*. Publikation 2007:3

SCB, 2010. Förändring av vegetationsgrad och grönytor inom tätorter

2000-2005 - De tio största tätorterna 2005.

Tyréns, 2014. Trafikutredning Blasieholmen – Del 1 Nulägesanalys.

Vägverket, 2005. *Barnen och vägplaneringen – en kunskapsöversikt*. Publikation 2005:27