

Östra Hagastaden

Integrerad barnkonsekvensanalys
och socialt värdeskapande analys

White arkitekter AB
Teresa Lindholm



KONSULT & KONTAKT

Kontaktperson: Teresa Lindholm
+46 72 173 30 96
White arkitekter, Org. nr: 556140-1018
Östgötagatan 100, 116 92 Stockholm
+46 8 402 25 00

BESTÄLLARE

Kontaktperson:
Magnus Bäckström, Stadsbyggnadskontoret, Stockholms stad
magnus.backstrom@stockholm.se
Karl-Johan Dufmats, Exploateringskontoret, Stockholms stad
karl-johan.dufmats@stockholm.se

Innehåll

1. SAMMANFATTNING	4
2. INLEDNING	6
3. NULÄGESBESKRIVNING	10
4. SAMMANHÄNGANDE STAD	12
5. MÖTESPLATSER OCH BLANDAD STAD	16
6. BOENDE OCH VARDAGSLIV	20
7. MILJÖ, HÄLSA OCH TRAFIKSÄKERHET	25
8. TRYGGHET OCH TILLGÄNGLIGHET	31
9. SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER	35
10. REFERENSER	38

1. Sammanfattning

Integrerat med framtagandet av detaljplanen för Östra Hagastaden har en kombinerad barnkonsekvensanalys och social värdeanalys genomförts i syfte att säkra att området blir inkluderande för en bred målgrupp. I planen ingår bostäder, verksamhetslokaler, ett vård- och omsorgsboende, ett studentboende, ett nytt torg, en skola med idrottshall, en förskola, en aktivitetspark för barn och unga, en fotbollsplan, förbättrade gång- och cykelvägar liksom en ny gång- och cykelbro.

Analysarbetet har skett med utgångspunkt i stadens modeller för integrerad barnkonsekvensanalys (IBKA) och motsvarande modell för social värdeanalys (SVA). Med ”integrerad” avses att analysen har bidragit med fortlöpande input i detaljplanearbetet. Ambitionen är att påverka arbetet i ett tidigt skede snarare än att

komma med bedömningar i efterhand. Analysen bygger på granskning av planhandlingen, fortlöpande input från stadens projektgrupp och andra konsulter, relevanta styrdokument och forskning liksom intervjuer, workshops samt samtal med barn, unga och studenter. Totalt har 27 skolelever i mellanstadiet, 4 något äldre ungdomar och 26 studenter bidragit med perspektiv och synpunkter. Analysen är strukturerad efter fem teman:

- Sammanhängande stad
- Mötesplatser och blandad stad
- Boende och vardagsliv (inklusive mobilitet)
- Miljö, hälsa och trafiksäkerhet
- Trygghet och tillgänglighet

Den övergripande bedömningen är att detaljplanen för Östra Hagastaden tillför många viktiga värden och innebär en betydande förbättring. Staden görs mer sammanhängande genom att sambanden mellan Stockholm, Solna, Hagaparken, Vasastaden och övriga Norrmalm stärks. Det sker bland annat genom ett förstärkt gång- och cykelvägnät och förändrad utformning av Sveavägen som ökar trafiksäkerheten och minskar gatans barriärverkan avsevärt.

Planen tillför flera viktiga vardagsfunktioner som bostäder, skola, förskola, verksamhetslokaler och mötesplatser. Hagaparken tillgängliggörs och bättre förutsättningar för handel och annan service skapas. Därtill tar detaljplanen god hänsyn till faktorer som genus och ålder. Även socioekonomi beaktas men är en större utmaning då

nyproducerade bostäder tenderar att bli relativt dyra. Det är dock inte en fråga som regleras i detaljplanen.

Aktivitetsparken, idrottshallen och fotbollsplanen blir viktiga platser för lek och idrott för barn i olika åldrar. I takt med att området blir mer befolkat kommer också tryggheten att öka. Samtidigt finns specifika platser som kräver särskild uppmärksamhet i senare skeden vad gäller gestaltning och ljussättning för att upplevas som trygga vid olika tidpunkter på dygnet.

Ett förstärkt gång- och cykelvägnät inom planområdet, den nya pendeltågsstation vid Odenplan och en planerad tunnelbanestation vid Torsplan innebär att det blir enklare att färdas till, från och inom stadsdelen.

Biltrafiken medför utmaningar gällande luftkvalité och buller. Dock uppnås såväl miljö kvalitetsnormen för partiklar (PM1) och kvävedioxid (NO2) intill byggnadsfasader och på planerade gång- och cykelvägar. Med hjälp av bullerskärmar vid Uppsalavägen/Tullhusplatsen samt Värtabanan/aktivitetsparken kan även en god ljudmiljö uppnås.

Även om trafiksäkerheten i området för både vuxna och barn ökar avsevärt kommer inte mängden trafik att minska. Några hastighetssänkningar på de mest trafikerade gatorna är inte heller att vänta. Det innebär att Sveavägen inte kan betraktas som en trafiksäker miljö för barn under 12 år.

Samtidigt rivs dagens gångbro vid Norrtull och flera viktiga målpunkter för barn som innebär att Sveavägen behöver korsas tillförs. Med hänsyn tagen till områdets topografi och den täta stadsmiljön är det svårt att skapa bra planskilda korsningar och det finns i dagsläget inga planer på en ny bro. Sett från ett barnperspektiv vore det önskvärt med någon typ av planskild korsning inom eller i nära anslutning till planområdet.

Ytterligare en kritisk punkt handlar om kvarter 14 med skola, förskola, idrottshall, fotbollsplan och närliggande aktivitetspark. Samtliga funktioner är viktiga och efterfrågade, särskilt idrottsytorna som Norrmalm lider stor brist på. Dock är ytan begränsad och antalet lokaliseringar i kvarteret sker på bekostnad av mycket små skol- och förskolegårdar. Det kompenseras delvis av ett väl valt läge med närhet till grönområden och andra aktivitetsytor.

I det avslutande avsnittet på sid 35-37 görs en övergripande bedömning av detaljplanen utifrån analysmodellens fem teman och ett antal rekommendationer för det fortsatta utvecklingsarbetet i senare skeden lämnas.

2. Inledning

Fram till år 2028 ska Norra Stationsområdet bebyggas och utvecklas till en helt ny del av staden. Med en kombination av boende, parkområden och ett kunskapsintensivt näringsliv växer Hagastaden fram i både Stockholm och Solna. Genom en överdäckning av motorväg och järnväg ska det gamla industriområdet omvandlas till en levande och attraktiv stadsdel. Hagastaden ska när den står färdig rymma totalt 6000 nya bostäder och 50 000 arbetsplatser, varav 3000 bostäder och 14 000 arbetsplatser i Stockholms stad. Stadsdelen integreras med Karolinska Institutet och Nya Karolinska Solna, det nya universitetssjukhuset med högspecialiserad vård som öppnades 2016.

Etapp 1 av utbyggnaden (DP1) är under genomförande och de första boende flyttade in 2017. Nu pågår detaljplanearbetet

för etapp 2 (DP2), som kallas Östra Hagastaden. Området ligger längre österut och sträcker sig från kvarteren strax väster om Uppsalavägen och bort mot Wenner-Gren center. Här planeras för nya bostäder och verksamhetslokaler, ett vård- och omsorgsboende, ett studentboende, ett nytt torg, en skola med idrottshall, en förskola, en aktivitetspark för barn och unga, en fotbollsplan, eventuellt en parklek, flera gång- och cykelvägar med ny gång- och cykelbro över Uppsalavägen och en upprustad gång- och cykeltunnel under Sveavägen vid Sveaplan. För att säkra att området blir inkluderande, tillgängligt och attraktivt för en bred målgrupp genomförs en barnkonsekvensanalys och en socialt värdeskapande analys parallellt med framtagandet av detaljplanen.

Relevanta styrdokument

Flera av stadens styrdokument är relevanta när den nya stadsdelen utvecklas. I ”Program för barnets rättigheter och inflytande i Stockholms stad 2018-2022” beskrivs hur stadens nämnder och bolagsstyrelser ska arbeta med barnperspektivet i sina verksamheter, med utgångspunkt i FN:s konvention om barnets rättigheter. Konventionen innehåller 54 artiklar som beskriver barns mänskliga rättigheter. Utöver de artiklar som rör barns rätt till överlevnad, utveckling och ett gott liv fritt från diskriminering framstår tre artiklar som särskilt viktiga:

- Artikel 3: Barnets bästa ska komma i främsta rummet vid alla beslut som rör barn
- Artikel 12: Varje barn har rätt att uttrycka sin mening och höras i alla frågor som rör barnet
- Artikel 31: Varje barn har rätt

till lek, vila och fritid samt att fritt delta i det kulturella och konstnärliga livet

Stadplanering rör ofta komplexa sammanhang där många olika intressen behöver vägas samman, vilket gör att barnperspektivet inte alltid kan komma i första hand. Samtidigt utgör barnkonventionen och stadens policy kring barns rättigheter och inflytande viktiga vägvisare som sätter frågan högt på agendan.

Andra relevanta styrdokument i sammanhanget är Program för östra delen av Hagastaden, Startpromemoria för detaljplan för Östra Hagastaden, Tillgänglighetsstrategin, Framkomlighetsstrategin, Grönare Stockholm och Plan för säker och trygg skolväg. Slutligen är fokuset på barns perspektiv och sociala värden i planarbetet ett sätt att bidra till stadens "Vision 2040 – ett Stockholm för alla", som tydligt lyfter frågan om en inkluderande stad.

Syfte och avgränsning

Barnkonsekvensanalysen och den sociala värdesanalysen syftar till att:

- Fortlöpande belysa barnperspektivet och bedöma de planerade förändringarnas konsekvenser för barn

- Fortlöpande kartlägga sociala värden och utmaningar och bedöma de planerade förändringarnas konsekvenser utifrån ett bredare socialt perspektiv

Huvudfokus riktas mot själva planområdet. Samtidigt är det ett faktum att vardagslivet i Östra Hagastaden kommer att påverkas av faktorer i omvärlden. Därför tas även en vidare geografisk kontext i beaktande, i den mån det är relevant och möjligt inom uppdragets ramar. Analysen ska inte bara fungera som ett stöd för detaljplanen utan ger även underlag för det fortsatta arbetet i senare skeden. Därför berörs ibland frågor som inte regleras i planen men som är viktiga att belysa i senare skeden eller i stadens planeringsarbete generellt.

Metod och genomförande

Analysarbetet utgår från stadens modell för integrerad barnkonsekvensanalys (IBKA) och ett utkast till motsvarande modell för socialt värdeskapande analys (SVA) från 2018, men med vissa justeringar. Att analysen är "integrerad" innebär att den ska bidra med fortlöpan input till det pågående detaljplanarbetet, snarare än att leverera bedömningar i efterhand. På så

vis ökar också potentialen för att de sociala perspektiven kan komma att påverka det slutgiltiga resultatet på ett tydligt sätt. För att underlätta analysen har IBKA och SVA slagits samman till en gemensam modell med fem bärande teman som texten strukturerats utifrån:

- Sammanhängande stad
- Mötesplatser och blandad stad
- Boende och vardagsliv (inklusive mobilitet)
- Miljö, hälsa och trafiksäkerhet
- Trygghet och tillgänglighet

Innehållet i varje tema beskrivs närmare under respektive avsnitt i rapporten. Det sociala livet är en komplex väv där olika företeelser flätas samman, vilket även innebär att de fem temana stundtals överlappar varandra. Under varje tema berörs även olika skalnivåer i den fysiska miljön:

- Byggnad eller Plats – Specifika platser inom planområdet
- Närmiljö – Detaljplaneområdet för Östra Hagastaden
- Stadsdel – Hagastaden, Norrmalm och Hagaparken
- Stad – Övriga Stockholm och Solna

En stor del av analysen kretsar kring frågor inom planområdet, men där det är relevant och möjligt görs även kopplingar

“Barnets bästa ska komma i främsta rummet vid alla beslut som rör barn.”

- Barnkonventionen artikel 3

till ett vidare geografiskt sammanhang. Bedömningen av de sociala konsekvenserna liksom de specifika konsekvenserna för barn görs utifrån en bedömningsskala som beskriver om förändringarna kommer att:

- Förbättra den sociala situationen/förbättra barns situation
- Medför att den sociala situationen/situationen för barn förblir oförändrad
- Försämrar den sociala situationen/situationen för barn
- Eller om de sociala konsekvenserna/konsekvenserna för barn påverkas av hur frågorna tas omhand i senare planeringsskeden

Därtill bedöms planen även mot de mål som formulerats i projektgruppen för vart och

ett av analysmodellens fem teman. Utöver granskning av själva planhandlingen och skisser över specifika platser inom planområdet har ett antal aktiviteter genomförts som en del av det integrerade analysarbetet:

- Två workshops om Tullhusplatsen med stadens projektgrupp och konsulter för allmänt platsmark
- En workshop med en klass i åk 4 på Rödabergsskolan (27 elever)
- En workshop med 4 ungdomar från Norrmalms fritidsgård
- En intervjustudie med 26 studenter från tre närliggande lärosäten (KI, KTH och SU)
- Möte med projektets referensgrupp med representanter från Norrmalms stadsdelsförvaltning
- Tre enskilda intervjuer

med representanter för utbildningsförvaltningen, idrottsförvaltningen och Sisab.

- Flera projektinterna presentationer och samtal
- Insamling av underlag från andra konsulter
- Inläsning av andra relevanta kunskapsunderlag, t.ex. forskningsrapporter och olika policydokument

Centrala begrepp

För att underlätta läsförståelsen definieras i detta avsnitt ett antal centrala begrepp (Stockholms stad 2017). Barnperspektiv, barns perspektiv och barnrättsperspektiv är deskriptiva begrepp med snarlika innebörder:

Barnperspektivet handlar om att vuxna ser, lyssnar till och strävar efter att förstå barns behov. Det kan till exempel handla om fackkunskap om barns behov, baserat på både forskning och yrkespraxis.

Barns eller barnets perspektiv handlar däremot om det barn själva berättar. För att kunna uttala sig om barns/barnets perspektiv krävs därför att barn själva har fått säga sin mening. Barnperspektivet kan inrymma barns/barnets perspektiv men behöver inte göra det.

Barnrättsperspektivet handlar om att beakta att barns rättigheter enligt barnkonventionen tas tillvara vid alla beslut och åtgärder som rör barn.

Som ett underlag till ”Program för östra delen av Hagastaden” har SWECO i ett tidigare skede genomfört en nulägesanalys, där barns perspektiv och egna berättelser var en viktig del. Den rapporten representerar steg 1 i en integrerad barnkonsekvensanalys och ligger till grund både för detaljplanen för Östra Hagastaden (steg 2) och konsekvensbedömningarna i föreliggande rapport (steg 3). Som framgått har barn intervjuats även i samband med steg 3 men deras röster är mindre framträdande i texten.

I rapportens avslutande del där konsekvenserna av de föreslagna förändringarna sammanfattas anläggs ett barnrättsperspektiv, som innebär att planen sätts i relation till barnkonventionen.

3. Nulägesbeskrivning

Idag består området kring Norrtull till stora delar av trafikleder, ruderatmark och viss vegetation av parkliknande karaktär. På platsen finns också två äldre tullhus från 1733.

Sveavägen är bred och har på vissa ställen vid Norrtull hela nio filer. Gaturummets bredd gör i kombination med intensiv motortrafik och otydligt utformade övergångsställen gatan till en betydande barriär för gående och cyklister. Långa omloppstider vid befintliga övergångsställen förstärker barriäreffekten ytterligare. Däremot finns en gångbro som gör att även barn kan korsa vägbanan på ett säkert sätt.

Uppsalavägen och den upphöjda Värtabanan är andra trafikleder som bildar barriärer i området. Under Värtabanan finns dock flera undergångar som gör det

möjligt för bilar, gående och cyklister att ta sig över till andra sidan.

Kopplingen mellan Stockholm och Solna är mycket otydlig. Trots att flera byggnader i Solna kan skymmas från Vasastan är det svårt att förstå hur man som gående eller cyklist kan ta sig dit. Stråken för fotgängare och cyklister är både svårlästa och otrygga.

Även kontakten med Hagaparken blir lidande av Sveavägens och Värtabanans barriärverkan, men när de väl korsats finns en funktionell och välanvänd koppling i form av ett cykelstråk som löper parallellt med Uppsalavägen.

Området kring Norrtull kan i dagsläget beskrivas som något av ett ”ingenmansland”. I Wennergrens center finns kontor och

bostäder för gästforskare, vilket ger en viss blandning av bostäder och verksamhet. I övrigt finns så gott som inga vardagsfunktioner, som kommersiell service, pedagogiska miljöer eller andra offentliga verksamheter. Upplevelse- och vistelsevärden saknas i stort sett, vilket ger få anledningar att uppehålla sig på allmän platsmark längre stunder.

I närheten finns stora frilufts- och parkområden som Hagaparken och Nationalstadsparken, men trafikbarriärerna i området gör att de upplevs som mindre tillgängliga än det faktiska avståndet. Samtidigt präglas själva planområdet i första hand av stora mängder biltrafik, som medför både partiklar och buller. Medan det öppna landskapet med få byggnader innebär en fri genomströmning av luft som minskar partiklarna innebär det också att buller sprids och kan upplevas som mycket störande.



Bild: Planområdet i nuläget.

Längs Sveavägen går flera busslinjer. Då området överlag saknar fungerande gångstråk och funktioner som lockar människor till platsen är det glest befolkat och kan upplevas som otryggt under dygnets mörka timmar. Sett från ett barnperspektiv har området också stora brister vad gäller trafiksäkerhet.



Bild: Befintlig gångbro över Sveavägen

4. Sammanhängande stad

Temat sammanhängande stad belyser att socioekonomisk segregation inom en stadsdel, stad eller region motverkar social hållbarhet. Boendesegregationen bidrar till ökade sociala klyftor, ojämlika livschanser, utanförskap och minskad social sammanhållning. Det är en utveckling som varken är bra för enskilda individer eller för samhället i stort (Urban 2018).

Att verka för en sammanhållen stad kan innebära att tillgängliggöra olika platser och funktioner för fler och underlätta möten. Det kan till exempel handla om att bygga bort barriärer och stärka sambanden mellan olika delar i ett område. Att göra stråken tillgängliga och trevliga att använda, till exempel genom tillgänglighetsanpassad utformning, belysning, grönska och aktivitet, stärker deras sammanlänkande effekt.

Projektets mål

Under detta tema har följande mål för arbetet i projektet formulerats:

- Det ska vara tryggt, säkert och enkelt för barn och vuxna att gåendes och på cykel röra sig inom detaljplaneområdet och i dess närområden.
- Trafikens barriäreffekt ska minskas
- Kopplingarna mellan staden och Nationalstadsparken/Hagaparken ska stärkas, liksom kopplingarna mellan Stockholm och Solna.

Övergripande bedömning

Den övergripande bedömningen är att detaljplanen för Östra Hagastaden kommer att bidra till en klar förbättring, där flera trafikbarriärer motverkas. Samtidigt stärks viktiga samband; med Hagaparken och mellan Stockholm-Solna liksom Hagastadens koppling till

Vasastan och övriga Norrmalm.

Sveavägen

Sveavägen är i dagsläget intensivt trafikerad och liknar på många sätt en motorväg med flera filer i varje riktning. Därtill är utformningen vid övergångsställen mycket otydlig, vilket skapar en miljö med stora brister ur trafiksäkerhetssynpunkt. Det gör sammantaget att Sveavägen är en av de största barriärerna i området.

Den föreslagna detaljplanen medför att gaturummet ändrar karaktär och blir mer av en vanlig stadsgata. Det innebär dels att gatan smalnas av från cirka 100 till 35 meter, dels att övergångarna får en tydlig utformning och hastighetssäkras. Därmed ökar trafiksäkerheten avsevärt och den visuella kontakten med det framväxande Hagastaden förstärks.

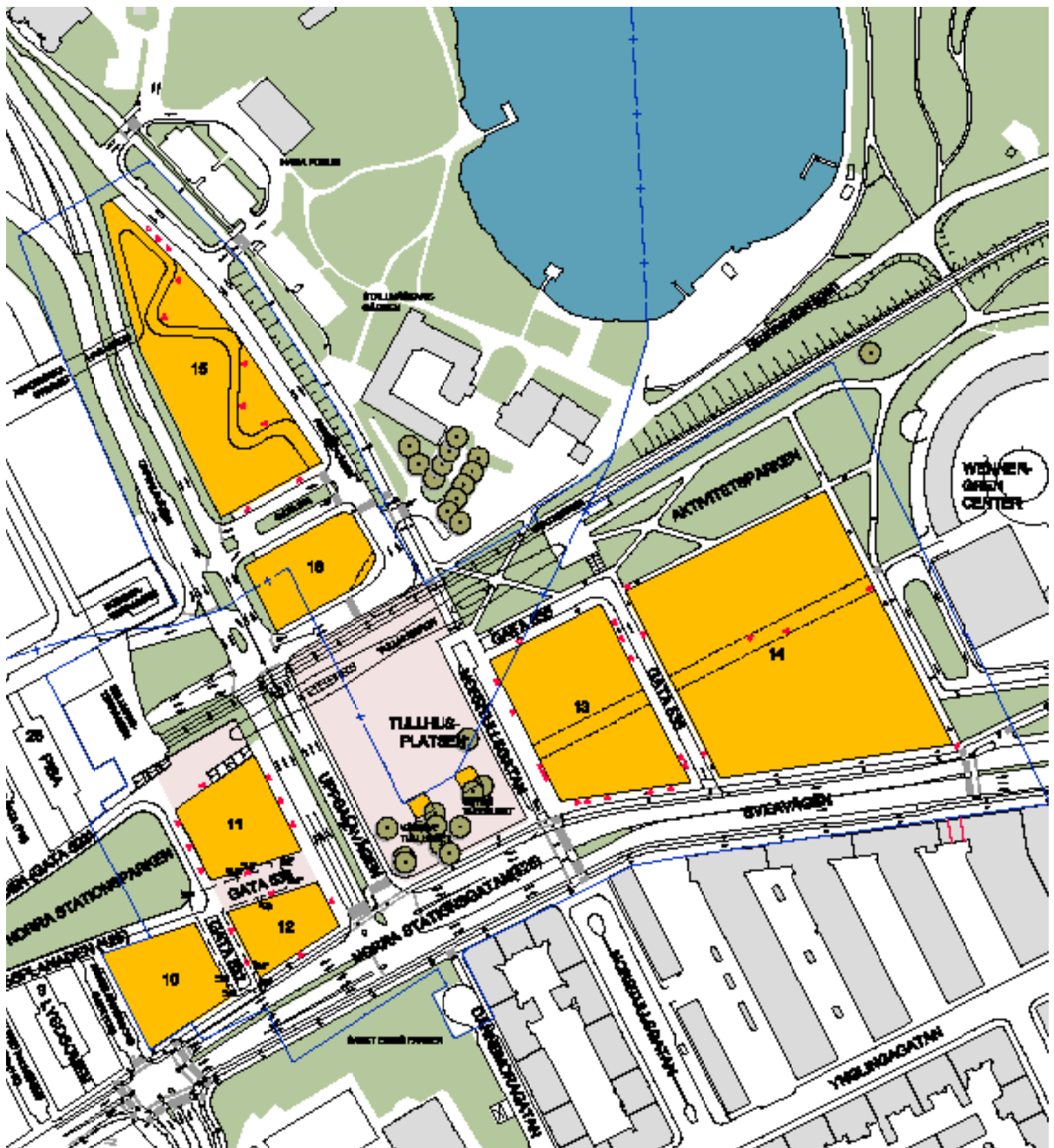


Bild: Illustrationsplan Östra Hagastaden.



Bild: Exempel på offentliga rum, Mariatorget (Södermalms stadsdelsförvaltning).

Samtidigt är det ett faktum att trafiken inte kommer att minska. Därför blir tydligt utformade och hastighetssäkrade övergångsställen viktiga, särskilt sett från ett barnperspektiv. För att minska Sveavägens barriärverkan för barn ytterligare krävs planskilda korsningar i eller i nära anslutning till planområdet.

Strax öster om planområdet vid Sveaplan finns en gång- och cykeltunnel som bevaras och får en ny utformning. Dagens befintliga gångbro vid Norrtull kommer däremot att rivas. En ny gångbro är möjlig att bygga inom föreslaget gaturum men med hänsyn till topografin och den täta stadsmiljön blir det svårt att skapa planskilda korsningar som är goda, tillgängliga och trygga. Därför finns för närvarande inga planer på att ersätta dagens gångbro med en ny.

Kontakten med Hagaparken

Kontakten mellan de offentliga rummen vid Tullhusplatsen och Hagaparken bedöms som mycket god, med flera gång- och cykelvägar från torgets nordöstra hörn mot Stallmästaregården.

Även den nya skolan i kvarter 14 får genom sin placering en fin koppling ut mot parkområdet med gång- och cykelvägar som leder under Värtabanan och vidare mot entrén till Hagaparken.

I öst-västlig riktning knyts etapp 1 och 2 liksom Hagastaden och Hagaparken samman via den nya gång- och cykelbron som löper parallellt med Värtabanan.

Värtabanan

Värtabanans barriäreffekt minskas också genom förbättrade gång- och cykelvägar under järnvägsbron. Via gång- och cykeltunneln vid Sveaplan erbjuds ytterligare en passage under tågspåret. Här kopplas nya gång- och cykelvägar samman med det befintliga gångvägsnätet längs med Brunnsvikens vatten och vidare mot Bellevueparken, som är en populär målpunkt för barn och ungdomar på Norrmalm.

Sambandet Stockholm-Solna

När staden växer stärks sambandet mellan Stockholm och Solna avsevärt. Det sker genom tillkommande stadsbebyggelse med nya stråk och gator liksom en ökad tillgänglighet till Hagaparkens sammanbindande rum.



Bild: Jay Wennington.

Uppsalavägen

Uppsalavägen utgör ytterligare en stor trafikbarriär i öst-västlig riktning. Detaljplanen innebär dock att vägen överbryggas av den nya gång- och cykelbron. Samtidigt blir mängden trafik densamma, vilket gör det svårt att skapa en stadsmässig och trivsamt miljö i gatuplanet. Det är en fråga som utvecklas närmare i avsnittet Miljö, hälsa och trafiksäkerhet.

Nya rörelsemönster

Med utvecklingen av Hagastaden tillkommer många nya målpunkter och Hagaparken tillgängliggörs. Till de nya målpunkterna hör bland annat Tullhusplatsen, ett hotell, en ny skola med idrottshall, en fotbollsplan, en förskola, en aktivitetspark och nya bostäder inklusive vård- omsorgsboende och studentboende. Därför är det

rimligt att anta att utvecklingen kommer att generera mer rörelse, främst från Norrmalm och upp mot Hagastaden, parkområdet och vattnet vid Brunnsviken.

Vidare kan den nya skolan förväntas få elever som pendlar från andra delar av staden. Den nya pendeltågsstationen vid Odenplan med uppgångar mot Odenplan och Vanadisplan och den planerade tunnelbanestationen vid Torsplan blir sannolikt viktiga knutpunkter för dessa flöden. I avsnittet om Miljö, hälsa och trafiksäkerhet förs ett mer ingående resonemang om säkra skolvägar.

Norrtullsgatan är redan idag ett viktigt stråk för ungdomar från Norrmalm. Norrtullsgatans förlängning längs med kvarter 13 och Tullhusplatsen är också den

del av planområdet som har störst potential för stadsliv, både vad gäller vistelse och flöden genom området. Därför är det mycket sannolikt att denna del av gatan blir Östra Hagastadens viktigaste stråk¹.

¹ Inom ramen för projektet har ett flertal analyser genomförts, bland annat av stadsrummets struktur och täthet.

5. Mötesplatser och blandad stad

Detta tema riktar uppmärksamheten mot vikten av att människor möts samt hur stadsmiljön kan skapa förutsättningar för möten. Sociala kontakter är ett grundläggande mänskligt behov som inte bara bidrar till delaktighet och välbefinnande utan lägger också grunden för det som brukar kallas socialt kapital. Det sociala kapitalet kan något förenklat beskrivas som relationer och tillit mellan människor. Det har stor betydelse för våra upplevelser av trygghet och trivsel och ökar vår kapacitet att organisera oss kring gemensamma intressen (Emmelin & Eriksson 2012). När människor med olika bakgrund, livsvillkor, intressen och åsikter möts skapas även möjligheter till utbyte och lärande, en typ av ”samspelsintegration”.

Korsande stråk och attraktiva platser i det offentliga rummet där människor vill uppehålla

sig skapar förutsättningar för möten och socialt kapital. Icke-kommersiella mötesplatser, grönområden och vatten är särskilt viktiga i stadens offentliga rum eftersom de ofta är gratis att använda. En annan viktig fråga handlar om att blanda funktioner och tillföra målpunkter av olika karaktär; bostäder, arbetsplatser, skolor och platser för idrott, kultur, motion och rekreation. För att motverka socioekonomisk, etnisk och demografisk boendesegregation behövs även en blandning av bostadstyper, upplåtelseformer och nivåer ifråga om hyror och bostadspriser. Temat Mötesplatser och blandad stad motsvarar till stora delar SVA-modellens tema God offentlig miljö.

Projektets mål

Under detta tema har följande mål för arbetet i projektet formulerats:

- Östra Hagastaden ska vara en inkluderande stadsdel där människor i olika livsfaser, med olika förutsättningar, behov och intressen ska finna allmän platsmark attraktiv.
- Mötesplatser ska vara mångsidiga, gröna och ta särskild hänsyn till ålders-, genus- och socioekonomiskt perspektiv.
- Kvarteren ska så långt som möjligt innehålla publika verksamheter som kan bidra till inkludering och tillgängliga mötesplatser för alla.

Övergripande bedömning

Den övergripande bedömningen är att detaljplanen för Östra Hagastaden kommer att bidra till en klar förbättring, med många nya mötesplatser och ökad tillgänglighet till Hagaparken och Brunnsviken.

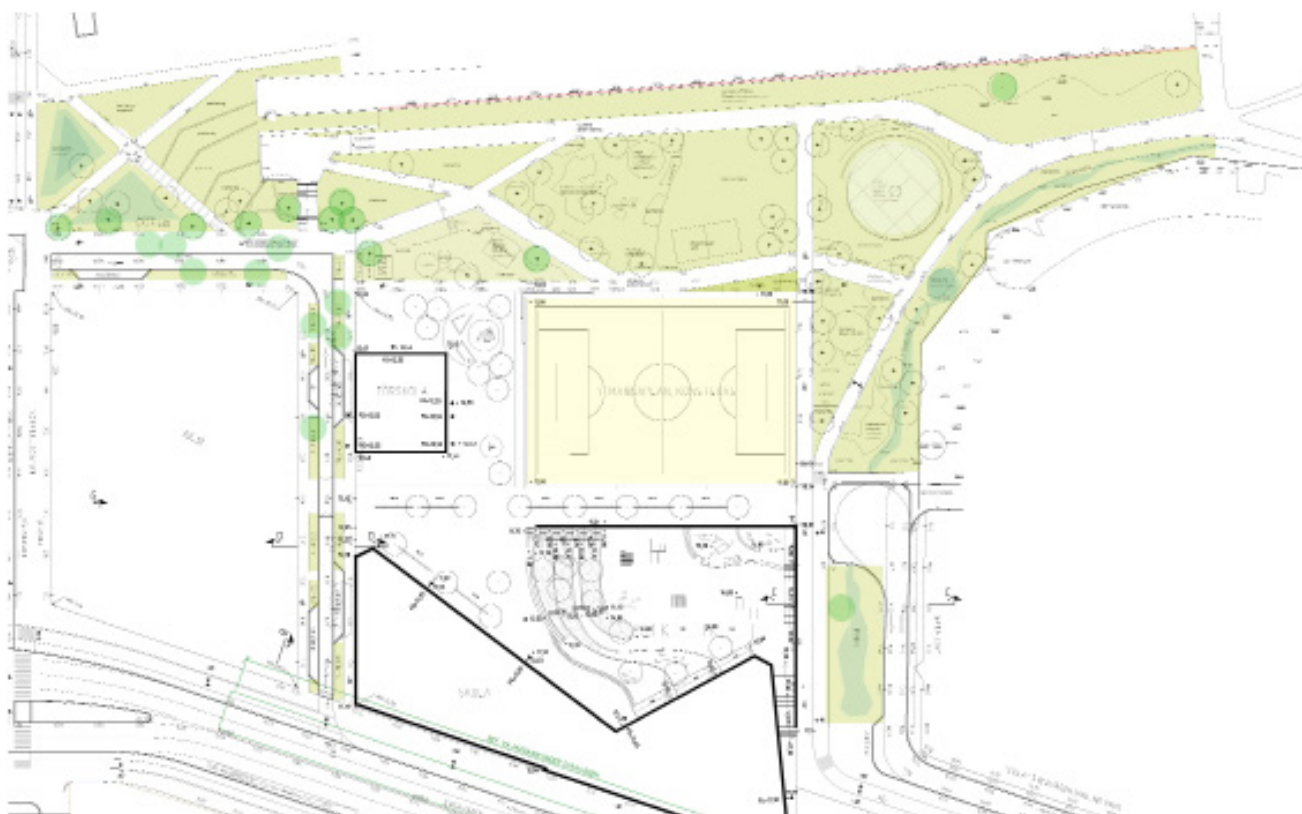


Bild: Planillustration Aktivitetsparken.

Ny aktivitetspark

Den nya aktivitetsparken har stor potential att bli en attraktiv målpunkt för barn och unga med möjligheter till lek, idrott och social samvaro. Forskning visar dock att ytor för spontanidrott och liknande aktivitetsytor för ungdomar domineras av pojkar, som utgör hela 80 procent av användarna (Blomdahl, Elofsson & Åkesson 2012). En omvärldsspaning med fokus på forskning och metodutveckling inom feministisk stadsplanering har genomförts och principer för ett mer jämställt användande har formulerats². De viktigaste punkterna kan sammanfattas:

- Många vägar till och genom platsen
- Befolkad plats med olika mål- och åldersgrupper
- Social trygghet, att se men

inte synas. Ytor med olika exponeringsgrad (on-stage, off-stage, back-stage)

- Överblickbarhet
- Målpunkter som drar folk till platsen och vistelsestödjande element som får dem att stanna kvar (sittplatser, närhet till toalett och dricksvatten, väderskydd etc)
- Olika typer av sittplatser (olika gruppkonstellationer, olika sätt att sitta, uppvärmda sittplatser)
- Balans mellan tävlingsidrott och konkurrensfria zoner
- Möjlighet till kreativitet och medskapande
- Flexibla rum för egen tolkning och olika användning
- Karaktärsstark gestaltning med tydlig identitet
- Plats för aktivitet i små grupper
- Intim skala

- Variation öppet/stängt

- Överlappande strukturer och gradvisa övergångar mellan ytor med olika exponeringsgrad

Om aktivitetsparken utformas med utgångspunkt i principerna ovan finns goda möjligheter att skapa en mångfacetterad mötesplats som lockar både pojkar och flickor i ungefär samma utsträckning. I ett senare skede vore det även önskvärt med någon form av medskapande där målgruppen tillåts delta i och påverka gestaltungsarbetet, gärna med fokus på unga tjejer.

Man kan också tänka sig att själva platsen blir flexibel och påverkansbar, t.ex. genom flyttbara möbler och möjligheter att spela musik eller bygga saker. Ytterligare en fråga att fundera kring är om det går

² Se artikel "Et aktivt utemiljø for unge jenter" på www.arkitektur-n.no eller information om Boverkets satsning "Jämställda offentliga miljöer" på www.boverket.se.



Bild: Tullhusplatsen.

att hitta former för ett fortsatt brukarinflytande, både vad gäller den fysiska miljön och organiserade aktiviteter på platsen.

Barn i åldersspannet cirka 9-12 år upplever ofta att det saknas platser för dem. Det är något som inte bara framkommit i de dialoger som genomförts inom ramen för denna analys utan även i andra projekt³. Medan många lekplatser främst är utformade för yngre barn vänder sig stadens fritidsgårdar vanligtvis till en något äldre målgrupp. För att den framväxande Hagastaden ska bli en attraktiv, inkluderande och hållbar stadsdel blir det viktigt att de platser som skapas för barn och unga vänder sig till olika åldersgrupper, från de allra yngsta till de äldre ungdomarna. Här kan

aktivitetsparken och en eventuell parklek i kvarter 14 komplettera varandra med ett innehåll som delvis riktar sig till olika åldrar.

Tullhusplatsen

Norrtullsgatans förlängning längs med kvarter 13 och det blivande Tullhusplatsen blir sannolikt Östra Hagastadens viktigaste stråk. Här finns stor potential för stadsliv och därmed attraktiva lägen för kommersiell och annan verksamhet. Ytterligare en viktig kvalitet är att gatan enbart får angöringstrafik, vilket gör den så gott som bilfri.

Det innebär att Tullhusplatsen har potential att bli en viktig mötesplats. Samtidigt finns en risk för att trafikbuller och avgaser gör att platsen upplevs

som mindre trivsamt. Utredningar visar dock att en bullerskärm kan minska bullret avsevärt och att en acceptabel nivå för partiklar går att uppnå. Frågan om buller och partiklar inom planområdet behandlas mer utförligt i avsnittet Miljö, hälsa och trafiksäkerhet.

De gamla tullhusen som bevaras på Tullhusplatsen är en del av platsens historia, som bidrar till karaktär och identitet. Här finns även möjlighet att inrymma verksamheter som kan stärka platsens vistelsevärden, till exempel café och restaurang. Med förbättrade gång- och cykelvägar får Tullhusplatsen en fin koppling mot aktivitetsparken och vidare mot Hagaparken och Brunnsviken. Det kan tillsammans med bullhållplats Tullhusplatsen söder om

³ Ett exempel är den dialog som White Arkitekter genomförde med barn på 14 skolor runt om i Stockholm i samband med att staden reviderade sin översiktsplan 2017. Ett annat exempel är den undersökning av bollplaner och utegym på Södermalm som genomfördes på uppdrag av Södermalms stadsdelsområde hösten 2018.

kvarter 16 bidra till ett flöde av människor som befolkar torgets offentliga rum.

I samtal med de ungdomar från Norrmalm som intervjuats framkommer även att Tullhusplatsen behöver något extra för att kunna konkurrera med Odenplan och locka yngre besökare. Till deras främsta önskemål hör kvällsöppna lokaler där det är tryggt och inte kostar mycket pengar att vistas. Bland de studenter som intervjuats finns liknande önskemål, främst en plats för studier där det också finns möjlighet att se och umgås med andra människor. Det kan till exempel vara ett bibliotek, ett billigt café med generösa arbetsytor eller mer specifika studieplatser. Det viktiga är att det finns olika utrymmen, relativt tysta rum för enskilda studier och mer sociala ytor för umgänge eller grupparbeten.

Hagaparken och Brunnsviken

Parker och stråk längs med vatten är viktiga mötesplatser som är gratis att använda. Därför är de också viktiga kvaliteter för att skapa en blandad stadsmiljö, där många olika grupper rör sig. Som framgått medför planen nya vägkopplingar som tillgängliggör Hagaparken och Brunnsviken, såväl för boende i Hagastaden och Norrmalm som för andra stadsbor.

Fler gemensamhetslokaler

Lokaler som är kostnadsfria eller billiga att hyra är ofta en utmaning att få till i nya stadsdelar, men likväl en viktig del av den sociala infrastrukturen. Ett sätt kan vara att tillföra gemensamhetslokaler i bostadshusen, som både kan användas av boende och lånas eller hyras ut till föreningar och grupper i närområdet.

Ytterligare ett sätt är att skapa möjligheter till samnyttjande av skol- och förskolelokaler i kvarter 14, så att de kan användas efter skoltid. Gemensamhetslokaler i bostadshus och skollokaler för samnyttjande är inte något som regleras i detaljplanen. Istället är det frågor som kan drivas av utbildningsförvaltningen i Stockholms stad, byggaktörer och fastighetsägare.

Sammanbindande vägar och blandade boendeformer

Som framgått medför planen att sambanden både inom planområdet och till omkringliggande delar av staden stärks, bland annat via nya vägar. Det innebär också en potential för mer rörelse, fler möten och en större blandning av människor i stadsdelen.

Ytterligare en viktig fråga i sammanhanget handlar om att få till en bra blandning av boende-

och upplåtelseformer i olika prisklasser. Detaljplanen för Östra Hagastaden rymmer viss variation med både hyresrätter och bostadsrätter, ett studentboende och ett vård-och omsorgsboende. Hyresrätterna ger ökade chanser för hushåll utan möjlighet till bostadslån att få en lägenhet i en attraktiv del av innerstaden. Samtidigt kan särskilda boenden för äldre och studenter bidra till en större åldersspridning bland invånarna.

Den mest avgörande frågan för att skapa en blandad stadsdel där människor med olika ekonomier har råd att bo handlar dock om pris- och hyresnivåer. Idag är nyproducerade hyresrätter generellt sett dyra i jämförelse med det befintliga hyresbeståndet. För att även ekonomiskt svaga hushåll ska ha råd krävs enligt Kommissionen för ett socialt hållbart Stockholm en årshyra på 1200 kronor/kvm, vilket för en trea på 77 kvm motsvarar en månadshyra på 7700 kronor (Carlander & Dahlin 2017).

I Hagastaden ligger en månadshyra för en hyresrätt på tre rum och kök generellt mellan 15 000 och 20 000 kronor. En av de stora utmaningarna i dagens stadsbyggande handlar med andra ord om att hitta sätt att få ner hyresnivåerna inom delar av bostadsbeståndet. Det är inte en fråga som regleras i detaljplanen och är sannolikt svårt att uppnå utan någon form av subventioner.

6. Boende och vardagsliv

Hur hållbar en stad eller stadsdel är avgörs av hur människor faktiskt använder den. En god stadsmiljö är organiserad så att återkommande behov och sysslor är lätta att hantera. Ett vardagslivsperspektiv innebär med andra ord att människors vardagliga rutiner och aktiviteter blir utgångspunkt för planeringen. Samtidigt är det viktigt att komma ihåg att människor är olika. Därför bör man sträva efter en variation av verksamheter och platser för olika behov, som prioriteras lika mycket. Det är såväl en fråga om jämställdhet mellan kvinnor och män som om jämlikhet mellan olika samhällsgrupper.

För att en få till stånd ett brett och tillgängligt stadsutbud är två förhållanden centrala: närhet och räckvidd. Närhet utgår från den gående människan och handlar om att kunna nå olika funktioner

till fots. Räckvidd handlar om sådant som ligger lite längre bort men tillgängliggörs via goda kommunikationsmöjligheter, särskilt kollektiva färdmedel. Mobilitet är med andra ord en viktig fråga som påverkar vardagen. Temat Boende och vardagsliv motsvarar till stora delar SVA-modellens tema En växande stad.

Projektets mål

Under detta tema har följande mål för arbetet i projektet formulerats:

- Östra Hagastaden ska bli en stadsdel där vardagslivet fungerar smidigt med närhet till service, kollektivtrafik, fritid och rekreation för boende och andra brukare och där besökare känner sig välkomnade och inkluderade.
- Barn som går på förskola eller skola i området ska erbjudas en god pedagogisk inom- och utomhusmiljö med goda

vistelsevärden samt smidiga och trygga kommunikationer till och från skolan.

- Skolelever, ska ha möjlighet till icke-kommersiella friytor efter skoltid som fungerar året runt.
- Östra Hagastaden ska erbjuda välfungerande (cykel) pendlarstråk in och ut genom staden.

Övergripande bedömning

Den övergripande bedömningen är att detaljplanen för Östra Hagastaden kommer att bidra till en klar förbättring, där nya bostäder och andra viktiga vardagsfunktioner tillförs. Med en ny skola och förskola, nya vägkopplingar och mötesplatser underlättas vardagen samtidigt som områden för motion och rekreation tillgängliggörs. Med ny pendeltågsstation vid Odenplan, ny tunnelbana vid Torsplan och bussar som trafikerar området

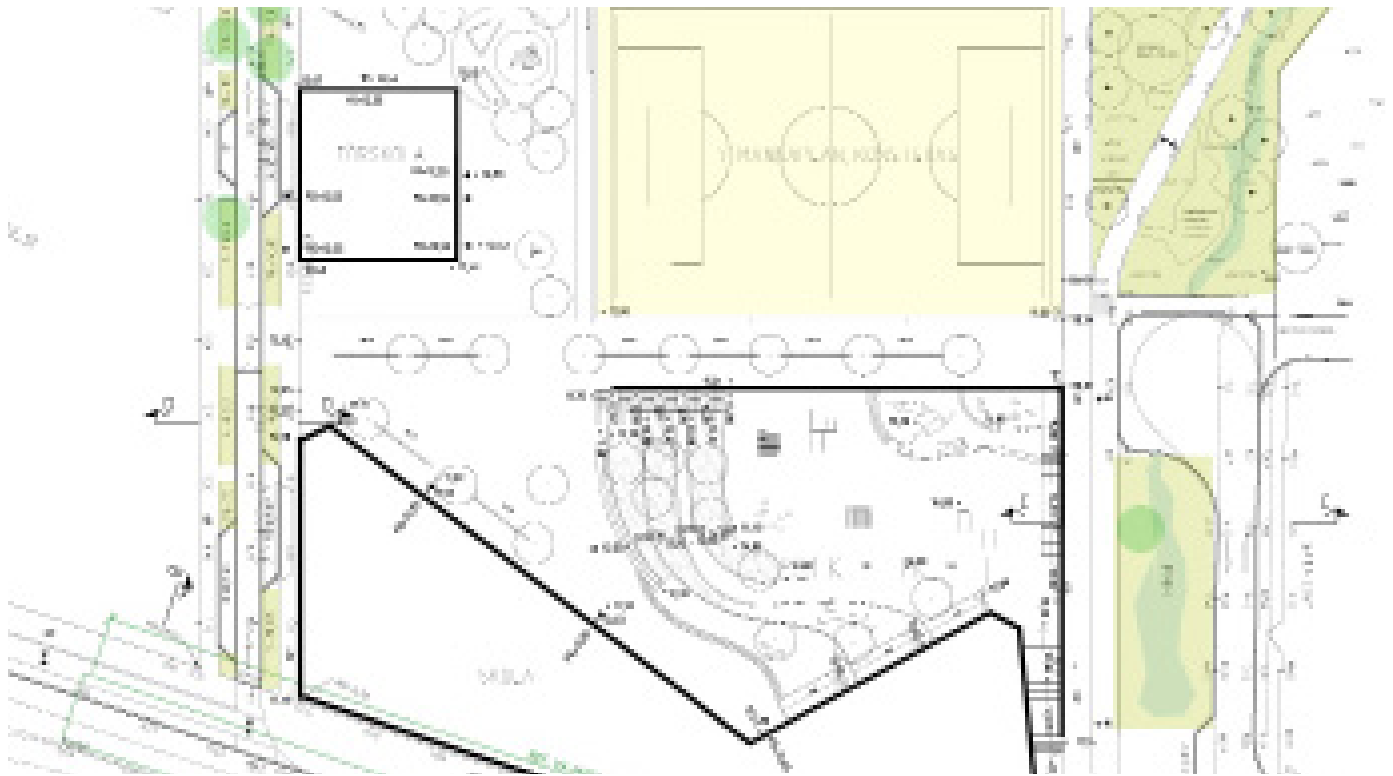


Bild: Lägga in eventuell Illustrationsplan skola och förskola.

skapas ökade förutsättningar att enkelt och effektivt kunna ta sig till och från stadsdelen.

Förskola och skola

Förskolan i kvarter 14 planeras med 5 avdelningar och en flexienhet, som senare kan utvecklas till en parklek. Förskolegården i kvarter 14 blir liten med cirka 11 kvm/barn, vilket påverkar möjligheterna till lek⁴. Små förskolegårdar är emellertid inte unikt för Östra Hagastaden utan en realitet i de flesta täta stadsmiljöer⁵. Samtidigt är förskolans läge i Östra Hagastaden mycket väl valt, direkt intill den planerade

aktivitetsparken och nära flera stora grönområden som delvis kompenserar för den begränsade gårdsytan

Den nya skolan i samma kvarter blir en högstadieskola och gymnasieskola med 1300 elever⁶. Även skolgården blir liten i förhållande till antalet elever med cirka 4 kvm/barn, inklusive takterrass och exklusive fotbollsplan. Det påverkar skolmiljön och kan få konsekvenser för skolans verksamhet⁷. I likhet med förskolan kan det väl valda läget delvis kompensera för den begränsade gårdsytan.

Lek- och idrottsytor

På Norrmalm finns en stor brist på idrottsytor⁸. För att åtgärda bristen ska Rödabergsskolan byggas ut med en ny idrottsplan, som sannolikt kan bli en populär målpunkt för barn och unga i närområdet. I Bellevueparken och vid Johannes skola finns två välanvända bollplaner. Enligt beslut i idrottsnämnden ska kvarter 14 i detaljplaneområdet förutom skola och förskola även rymma en 7-spelsfotbollsplan. Fotbollsplanen ska ligga i direkt anslutning till skolgården och kommer att kunna användas av skolan under skoltid. Övrig tid blir planen bokningsbar och driften

⁴ Små förskolegårdar begränsar möjligheten lek, fysisk aktivitet vilket i förläggningen påverkar barnets hälsa och utveckling (Boverket 2015a).

⁵ Stockholm stad kan inte leva upp till Boverkets riktlinjer, men ambitionen är att skapa utemiljöer för barn av hög kvalitet.

⁶ Se Startpromemoria för detaljplan för Östra Hagastaden, Dnr 2016-17865.

⁷ På små skolgårdar ökar i trängsel och fler konflikter uppstår vilket i förläggningen orsakar minskad trivsel, mer stillasittande, koncentrationssvårigheter, försämrade studieresultat och sämre hälsa (Boverket 2015a).

⁸ Enligt uppgift från projektets referensgrupp och tjänstepersoner på idrottsförvaltningen i Stockholms stad.

sköts av idrottsförvaltningen. Med utbyggnaden av Östra Hagastaden tillkommer även en idrottshall i anslutning till skolan och ytterligare idrottsytor i den planerade aktivitetsparken. Lekytor kommer att finnas i aktivitetsparken, en eventuell parklek, Norra stationsparken, på förskolegården och möjligen även på Tullhusplatsen och Bellmansterrassen.

Många funktioner på begränsad yta

Detaljplanen tillför idrottsytor som det finns en stor efterfrågan på i närområdet samt flera andra aktivitets- och lekytor för barn, vilket är ett mycket värdefullt bidrag till Hagastaden och Norrmalm i övrigt. En kritisk invändning är dock att många funktioner konkurrerar om yta, vilket sker på bekostnad av storleken på såväl skolgård som förskolegård. Även om det väl valda läget delvis kompenserar för små gårdar aktualiserar planeringen av kvarter 14 en mer generell diskussion om hur ytor i täta stadsmiljöer används.

I Stockholm råder en närmast akut bostadsbrist och staden har högt ställda mål för bostadsbyggandet. Det medför en förtätning som ökar konkurrensen om yta. Det gör det också svårt att upprätthålla samma

ytanspråk som tidigare och ställer högre krav på stadens olika förvaltningar att se till helheten och att göra avvägningar mellan olika värden. Här är det viktigt att adressera frågan om vem som har tillgång till olika ytor, vem som gynnas och vilka behov som prioriteras ned.

Fotbollsplaner är generellt relativt monofunktionella. Forskning visar också att många planlagda utomhusytor är starkt mansdominerade. Det gäller särskilt ytor för spontanidrott med 80 procent pojkar/män och 20 procent flickor/kvinnor (Blomberg, Elofsson & Åkesson, 2012). En förskola används däremot av pojkar och flickor i ungefär samma utsträckning. Dessutom är det en plats där de allra flesta barn spenderar en mycket stor del av sin tid till vardags.

Samtidigt beskriver en tjänsteperson på idrottsförvaltningen hur viktigt det är för barn och unga att ha nära till idrottsytor, särskilt för flickor. Medan pojkarna ofta kommer till träningar i större grupper och är mer benägna att ta sig längre bort kommer flickorna ofta ensamma och tenderar att utebli om inte idrottsytor finns i närmiljön. Frågan om hur ytor disponeras i täta stadsmiljöer är komplex och svaren sällan helt entydiga, men

diskussionen är viktig att föra.

Stadsdelens bostadsgårdar

De ekonomiska förutsättningarna för exploateringen i Östra Hagastaden har gjort att flertalet bostadsgårdar blir relativt eller mycket små. För att en bostadsgård ska fylla sin funktion som en plats för bostadsnära utomhusvistelse, social samvaro och lek krävs en yta som tillåter flera parallella aktiviteter. Gårdsytans storlek har också betydelse för gräsyornas slitage. Med utgångspunkt i befintlig forskning om bostadsgårdar och barns utemiljöer samt praktisk erfarenhet lämnas några generella rekommendationer (Minoura 2016).

En väl fungerande och barnanpassad bostadsgård bör:

- Rymma flera olika funktioner, exempelvis lek, sittplatser för umgänge/måltider och en öppen friyta för flexibel användning
- Vara rumsligt avgränsad och tydligt skild från gatumark eller andra passager av offentlig karaktär med en fysisk eller visuell gräns
- Ges en karaktärsstark gestaltning med hög detaljeringsgrad, lekfulla inslag och olika zoner
- Vara gröna med inbyggda

ekosystemtjänster, varierad växtlighet och plats för exempelvis odling, bärbuskar eller fruktträd. För träd krävs en jordmån om minst 80 cm

- Kombinera små intima rum med en öppen friyta, gärna i form av en gräsmatta
- Utformas med slitstarka och giftfria material av hög kvalitet som tål lek
- Enkelt kunna nås från bostaden via genomgående entréer
- Ha utrymmen för förvaring av leksaker och trädgårdsredskap
- Ha tillgång till sol och skugga under stora delar av dagen samtliga årstider.

Att bostadsgårdarna i Östra Hagastaden är små kompenseras delvis av den omedelbara närheten till Norra Stationsparken och Hagaparken. För att gårdarna i största möjliga mån ska kunna användas till lek rekommenderas även att de kompletteras med takterrasser dit andra funktioner lokaliseras. Hur bostadshus utformas och gårdar gestaltas regleras inte i detaljplanen men är en viktig fråga att ta hänsyn till i senare skeden.

Tillgång till parkyta

Tillgången till parkyta på gångavstånd från bostaden ökar möjligheterna till lek,

samvaro, rekreation och motion. Därmed har den stor betydelse för de boendes livskvalitet och trivsel, särskilt för barnen. Enligt Parkplan Norrmalm har Hagastaden (DP 1 + DP 2) totalt 7 kvm offentlig parkyta per invånare, vilket kan jämföras med 10 kvm/invånare för Kungsholmen och Södermalm. Samtidigt finns stora skillnader inom Hagastaden med 3,6 kvm offentlig parkyta per invånare i DP1 och 34 kvm/invånare i DP2. Trots att Hagastaden ligger förhållandevis lågt i jämförelse med Kungsholmen och Södermalm innebär DP 2 för Östra Hagastaden med andra ord en klar förbättring.

Serviceutbud i närområdet

Tillgången till samhällsservice och kommersiellt utbud i närområdet är mycket god. Närmaste mataffär finns på cirka 200 meters avstånd från Tullhusplatsen. Inom en radie på cirka 500 meter finns även en fritidsgård, tre skolor och ett flertal lekplatser av varierande storlek, bland annat i Hagaparken, Bellevueparken och Vanadislund. I Vanadislund finns också Vanadisbadet med utomhuspool och café. Ytterligare lite längre bort inom en radie av cirka 1000 meter finns olika vårdinrättningar, ungdomsmottagning och träffpunkt för äldre⁹.

Sammantaget skapar serviceutbudet goda förutsättningar för inflyttare till Östra Hagastaden att ta hand om vardagliga sysslor och behov i närområdet. Därtill innebär detaljplanen att nya fördelaktiga lägen för näringsidkare och annan verksamhet skapas vid Tullhusplatsen och Norrtullsgatans förlängning. Samtliga bottenvåningar reserveras därtill för centrumändamål.

Brist på kultur

Detaljplanen tillför värdefulla idrottsytor och skapar nya affärlägen som kan utöka ett redan stort kommersiellt utbud i närområdet. Det som saknas mer än något annat är kultur. I Hagaparken finns Fjärilshuset, på Karlbergsvägen finns den anrika Birkagården och i närheten av Odenplan ligger Aliasteatern. Samtliga verksamheter ligger cirka 1000 meter bort eller mer⁹. Det är visserligen möjligt att ta sig till fots men kan inte räknas som vardagsnära, särskilt inte för ett barn.

En viktig förutsättning för kultur är billiga lokaler (Berglund, Brembeck & Sörum 2017; Stockholms stad 2015). Här kan gemensamhetslokaler i bostadshusen och samnyttjande av skol- och förskolelokaler vara

⁹ Uppgifterna har inhämtats genom sökningar på nätet.

en möjlighet. Ytterligare ett sätt att öka "kulturnärvaron" handlar om offentlig konst. Det är frågor som inte regleras i detaljplanen men som blir viktiga att ha med sig i senare skeden.

För att ytterligare motverka Sveavägens barriärverkan för barn krävs särskilda åtgärder som beskrivs närmare i avsnittet Miljö, hälsa och trafiksäkerhet.

Kommunikationer och mobilitet

Med nya kollektivtrafikkopplingar och ett utökat nät av gång- och cykelvägar ökar tillgängligheten till Solna och Hagaparken och många målpunkter i närområdet kommer att kunna nås till fots. Intensiv biltrafik kan dock komma att innebära ett hinder för barn, som minskar deras rörelsefrihet.

Samtidigt ökar möjligheterna för pendlare att ta sig till och från området. En klar fördel ur mobilitetssynpunkt vore om de busslinjer som trafikerar närområdet passerar Odenplan, så att man enkelt kan byta från pendeltåg och tunnelbana till buss. Därmed ökar räckvidden avsevärt med förbättrade förbindelser ut mot hela Stockholmsområdet. Flera av de studenter som intervjuats önskar sig även en snabbare och mer direkt resväg till Stockholms universitet. Trots det korta avståndet mellan målpunkterna tar resan med buss från östra Hagastaden till universitet idag upp mot 40 minuter.

7. Miljö, hälsa och trafiksäkerhet

Temat miljö, hälsa och trafiksäkerhet pekar på vikten av att staden erbjuder en hållbar, hälsosam och säker livsmiljö, för både barn och vuxna. Det handlar bland annat om frågor som buller, avgaser och tillgången till dagsljus på bostads, skol- och förskolegårdar. Det handlar också om att utvärdera i vilken mån den fysiska miljön är utformad för att främja fysisk rörelse. Är det lätt att ta sig fram till fots och med cykel? Finns tillräckligt med lek- och idrottsytor? Finns grönområden för rekreation och motion? Det är frågor som inte bara påverkar hälsan, utan även människors upplevelser av trivsel i närmiljön.

Trafiksäkerhet är en viktig faktor i sammanhanget. Om gaturummet inte är säkert att röra sig i minskar framkomligheten. Särskilt barns rörelsefrihet riskerar då att begränsas avsevärt, vilket gör det svårare för dem att på

egen hand nå olika målpunkter. Det kan i sin tur leda till att föräldrar i högre grad väljer att skjutsa sina barn till skolan, vilket förvärrar trafiksituationen ytterligare. En annan viktig miljö- och hälsofråga handlar om att använda giftfria material, särskilt på platser där barn vanligen vistas. Temat Miljö, trafiksäkerhet och hälsa motsvarar delvis SVA-modellens tema Klimatsmart och tålig stad.

Projektets mål

Under detta tema har följande mål för arbetet i projektet formulerats:

- Att skapa en miljö där dagens problem med buller och partiklar är kraftigt reducerade
- Möjliggöra för goda vistelsevärden för förskola och skola
- En stadsdel som uppmuntrar till rörelse och avkoppling – där vardagsmotion är enkelt och där

närheten till rekreation gör det lätt att finna platser för lugn och ro

- Säkra skolvägar
- Suicidpreventiv gestaltning och planering

Övergripande bedömning

Den övergripande bedömningen är att detaljplanen för Östra Hagastaden kommer att bidra till förbättringar, bland annat ur trafiksäkerhetssynpunkt. Det blir överlag lättare att ta sig fram i området, både till fots och med cykel. Stora grönområden tillgängliggörs och nya lek- och idrottsytor tillkommer. Biltrafiken innebär däremot en utmaning med buller och luftföroreningar. De planerade förändringarna beräknas dock bidra till en acceptabel luftkvalitet och en ljudmiljö som når upp till stadens mål. Både miljö kvalitetsnormen för partiklar (PMI) och

kvävedioxid (NO₂) klaras intill byggnadsfasader samt på planerade gång- och cykelvägar. Tillkommande bebyggelse bidrar till att sänka bullernivåerna men för att uppnå normerna för en god ljudmiljö utomhus krävs bullerskärmar i strategiska lägen vid Tullhusplatsen och längs med Värtabanan. Samtidigt finns andra närliggande platser med lägre ljudnivåer. Tillgången till solljus på bostads, skol- och förskolegårdar är så länge svår att bedöma, då underlagen saknas i dagsläget.

Trafikmiljön på Sveavägen och Uppsalavägen

Sveavägen kommer även i framtiden att vara en högtrafikerad gata med flera filer men gatans bredd minskas kraftigt från nio till fyra filer (Stockholm stad 2019). Enligt forskning bör bilvägar där barn under 12 år korsar gatan i samma plan som bilarna inte ha fler än en fil i respektive riktning och högre hastighet än 30 km i timmen (Johansson & Ledén 2008). Det är krav som Sveavägen inte kan möta, trots stora förbättringar. Därför kan den inte heller bedömas som en trafiksäker miljö för yngre barn.

Av samtal med elever i årskurs 4 på Rödabergsskolan framgår att barnen inte får gå själva över Sveavägen, utan istället använder

den befintliga gångbron vid Norrtull. Sveavägens utformning kommer att förändras och trafikmiljön förbättras avsevärt men planskilda korsningar vore ändå att föredra sett från ett barnperspektiv. Dagens befintliga gångbro kommer dock att rivas och i dagsläget finns inga planer på en ny bro.

Strax öster om planområdet vid Sveaplan finns däremot en gång- och cykeltunnel som bevaras och ges en ny och förbättrad utformning. Samtidigt finns det ingenting i detaljplanen som hindrar att en ny gångbro över Sveavägen uppförs i framtiden, om det finns ett behov.

Uppsalavägen utgör ytterligare en trafikbarriär med flera filer. Trafiken är intensiv med 40 km/h som hastighetsbegränsning. Istället för gångbana på den östra sidan kommer fotgängare ledas ner på Tullhusplatsen, för att ta sig vidare norrut.

Eftersom barn är mindre än vuxna och både ser och syns sämre är det viktigt att skapa fri sikt vid övergångsställen. Därför bör det inte finnas träd eller parkerade bilar som skymmer sikten. I de fall parkering förekommer ska trottoaren breddas vid övergångsstället, så att ett barn kan se förbi parkerade bilar utan att behöva kliva ut i körbanan.

För att skapa en mer trafiksäker miljö blir det viktigt att högtrafikerade gator får övergångsställen med refuger mellan körbanorna liksom att signalregleringen ses över så att även barn hinner över gatan utan att behöva springa. Bli barn stressade tappar de lätt koncentrationen och glömmer att hålla koll på trafiken (Johansson & Ledén 2008). Därför bör man sträva efter en så kort omloppstid som möjligt¹⁰.

Säker skolväg

Allt färre barn går eller cyklar till skolan. Istället skjutsas de i bil, vilket ökar biltrafiken och ofta leder till försämrad trafiksäkerhet. Det är en utveckling med negativa konsekvenser för barns rörelsefrihet, fysiska hälsa och koncentrationsförmåga.

I stadens Plan för säkra och trygga skolvägar står att skolor i första hand bör placeras vid lokalgator i ett centralt läge och gärna i anslutning till annan lokal service och kollektivtrafik. Vidare är det en fördel om inga större trafikleder behöver korsas på vägen till skolan.

Både skolan och förskolan i kvarter 14 ligger centralt i planområdet nära Tullhusplatsen och busshållplatserna på Sveavägen. Avståndet mellan skolan och den tillkommande

¹⁰ Se www.trafikverket.se

tunnelbanestationen vid Torsplan är cirka 1000 meter, vilket får betraktas som relativt långt i sammanhanget.

Medan förskolan finns något längre in i området ligger skolan i direkt anslutning till den högtrafikerade Sveavägen, men med entréer från en lokalgata. Elever som färdas parallellt med Sveavägen behöver inte korsa några huvudleder för att ta sig till skolan. Söderifrån, från Norrmalm och pendeltågstationen vid Odenplan, behöver man däremot korsa Sveavägen.

Gångvägarna i området är breda och separerade från bil- och cykelväg, vilket är positivt ur säkerhetssynpunkt. Dock kan det tänkas att många elever kommer att färdas längs med Sveavägen och ett cykelpendlingsstråk med förväntat höga hastigheter. För att öka säkerheten kan det därför vara befogat med ytterligare någon form av fysisk eller visuell avgränsning mellan gång, cykel- och bilväg.

Enligt stadens policy bör parkering och angöring lokaliseras så långt från skolbyggnaden som möjligt och gärna samnyttjas med andra verksamheter. I den aktuella detaljplanen finns en lokalgata mellan skolan och Wenner Grens-Center. Det är positivt att

gatan inte ansluter direkt mot Sveavägen men möjligen finns ändå viss risk för att gatan kan komma att trafikeras vid skolans start- och sluttider. Parkering för skola och idrott planeras ske vid Sveaplan.

På Sveavägen närmast skolan blir det stoppförbud. För att i möjligaste mån undvika biltrafik runt skolan bör stoppförbud övervägas även på andra gator runt skolan¹¹.

Trafikmiljön på Norrtullsgatan

På den del av Norrtullsgatan som löper längs kvarter 13 och Tullhusplatsen blir biltrafiken mycket begränsad, med enbart angöringstrafik. Däremot förväntas cykeltrafiken bli ganska intensiv. Här kan valet av markbeläggning bidra till att minska hastigheterna. Även korsningen vid Sveavägen kan ha positiv effekt, då cyklisterna tvingas stanna för att vänta på grönt ljus. Att cykelbana och gångbana är tydligt åtskilda är också en styrka då trafikmiljöer med "shared space" inte gynnar barn. Sammantaget bedöms trafiksäkerheten längs med denna sträcka som relativt hög.

Ytor och stråk för fysisk rörelse

Som konstaterats är biltrafiken

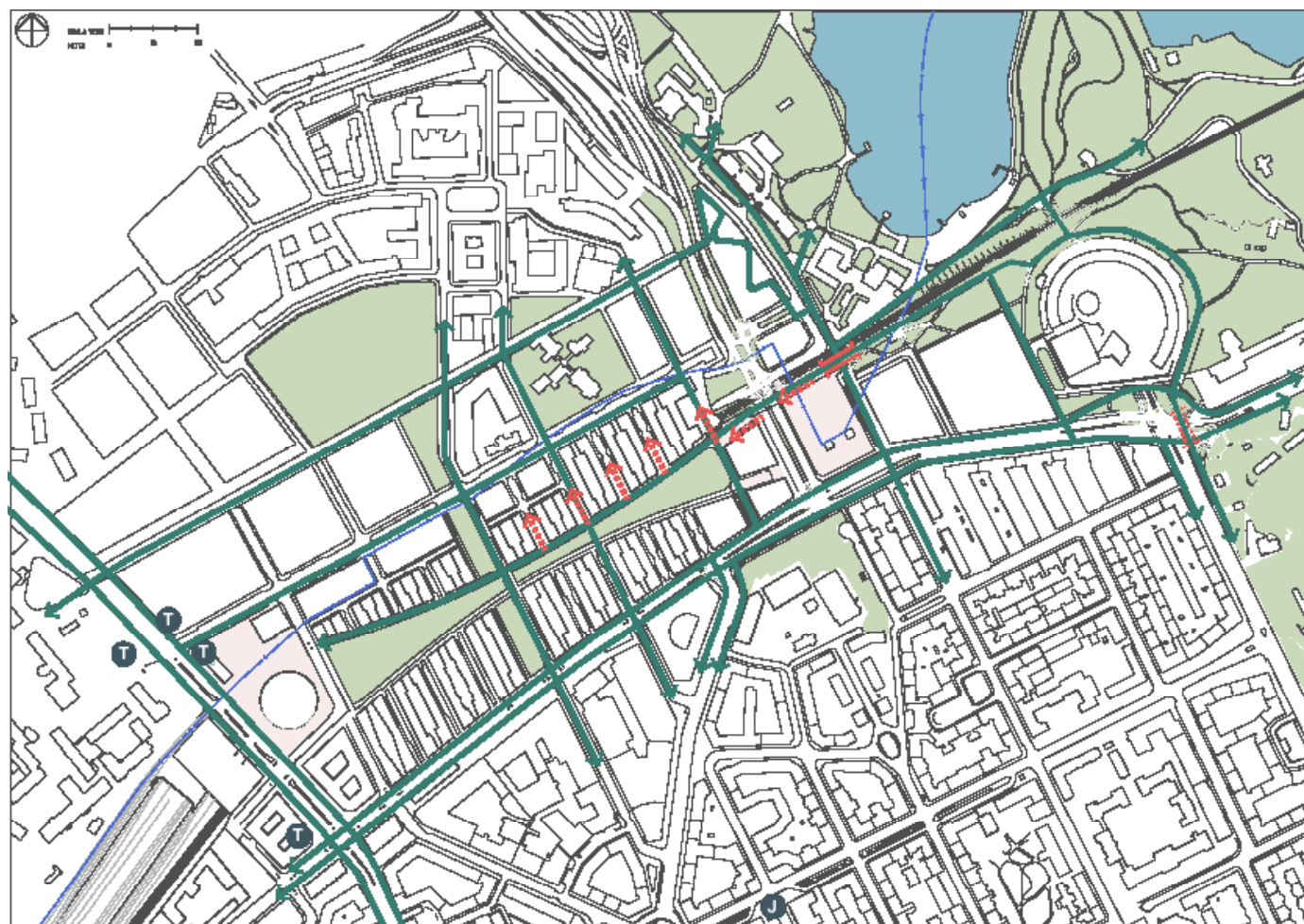
i området en utmaning men den övergripande bedömningen är att trafiksäkerheten kommer att öka. Många nya gång- och cykelkopplingar och ytor för lek och idrott tillkommer samtidigt som stora grönytor tillgängliggörs. Mot denna bakgrund är den sammantagna bedömningen att detaljplanen för Östra Hagastaden kommer att främja fysiska rörelse. Hur mycket rörligheten underlättas beror delvis på hur gaturummet vid Sveavägen och Uppsalavägen utformas i senare skeden.

Trafikbuller i området

Buller upplevs generellt som störande och kan påverka hälsan negativt. Vilka konsekvenser buller får för hälsan beror på typen av buller, tidsmässig omfattning och tidpunkt på dygnet. Barn är känsligare för buller än vuxna och spenderar generellt en stor del av sin tid utomhus. Därför har ljudnivån på lekplatser, i parker och på bostads, skol- och förskolegårdar extra stor betydelse.

Biltrafik är oftast den främsta bullerkällan i våra stadsmiljöer och det finns studier som visar att buller ger upphov till samma effekter på kroppen som stress. Det leder i sin tur till minskad förmåga att hantera olika stimuli och hämmar barns inlärning, sociala och kognitiva utveckling.

¹¹ Samtliga resonemang utgår från stadens policydokument "Plan för säker och trygg skolväg".



- | | | | |
|---|-------------------|---|----------------------------|
|  | Huvudgångstråk |  | Tunnelbanestation |
|  | Trappor |  | Planskild korsning; bro |
|  | Pendeltågsstation |  | Planskild korsning; tunnel |

Bild: Gångstråk i Östra Hagastaden.

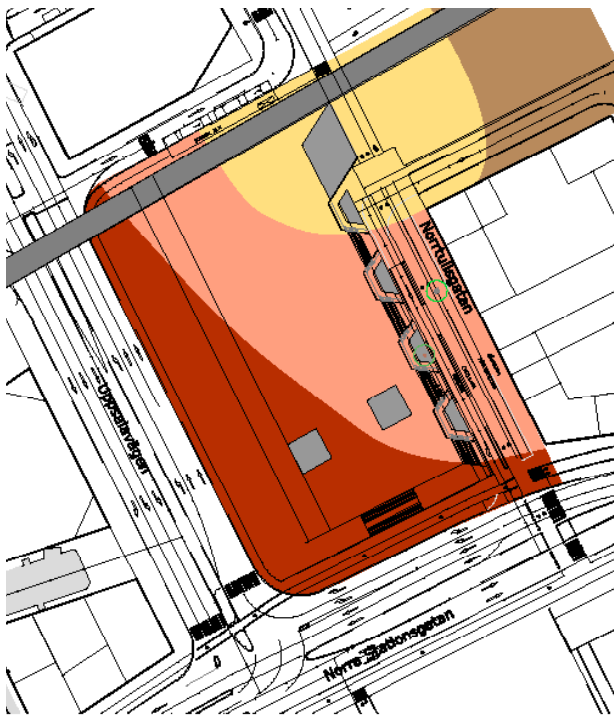
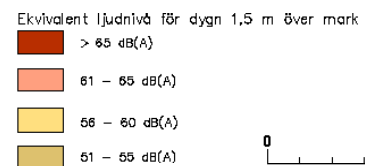


Bild: Tullhusplatsen med ljudnivåer (tv) och Tullhusplatsen med bullerskärm (th).



Att som barn utsätts för långvarigt buller under uppväxten kan ge kroniska effekter¹².

Naturvårdsverket och Boverket har tagit fram riktlinjer för vilka bullernivåer som kan anses acceptabla när nya skolor byggs. Enligt riktlinjerna bör den genomsnittliga ljudnivån mätt över ett dygn (ekvivalent bullernivå) ligga under 50 dBA på ytor som är avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet. Övriga ytor på gården bör ha högst 55 dBA som ekvivalent bullernivå (Naturvårdsverket 2014, Boverket 2015b).

Enligt parkriktlinjerna i Grönare Stockholm bör stadens invånare generellt ha högst 200 meter till ett område med mindre än 50 dBA. Gränsen för en god

ljudmiljö inom centralt belägna områden utomhus är däremot satt till 55 dBA. I Östra Hagastaden är bullernivån för fasaderna runt skolgård och aktivitetspark beräknad till 56-60 dBA. Bullernivåerna vid fasaderna utmed Tullhusplatsen är beräknad till 56-65 dBA med en tillfällig maxnivå på 80 dBA (Åkerlöf Hallin Akustik 2018).

Om bullerskärmar tillförs vid Tullhusplatsen mot Uppsalavägen och längs med Värtabanan vid aktivitetsparken kan bullernivåerna däremot sänkas avsevärt. Det innebär att Östra Hagastaden klarar gränsen för en god ljudmiljö utomhus, enligt stadens riktlinjer. Slutligen finns också närliggande platser med betydligt lägre ljudnivåer (Ibid).

Luftkvaliteten i området

Den förtätning av bebyggelsen som sker i utbyggnadsalternativet medför att människor som vistas i planområdet kan få en ökad exponering på grund av sämre utvädring av luftföroreningar. Dock klaras både miljö-kvalitetsnormen för partiklar (PM1) och kvävedioxid (NO2) intill byggnadsfasader samt på planerade gång- och cykelvägar (Östra Sveriges Luftvårdsförbund 2018).

För att skapa en så bra miljö som möjligt inom detaljplaneområdet bör man sträva efter att sänka halten av luftföroreningar på gator med ökad exponering. Ett sätt är att minska emissionerna från vägtrafiken. Detta kan till exempel göras genom trafikminskning,

¹² Se <https://ki.se/forskning/oonskat-ljud-negativt-for-halsan>

<https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/miljo---for-dig-i-branschen/buller-och-vibrationer---for-dig-i-branschen/Fakta-om-buller-och-vibrationer/buller-fran-vagtrafik/>

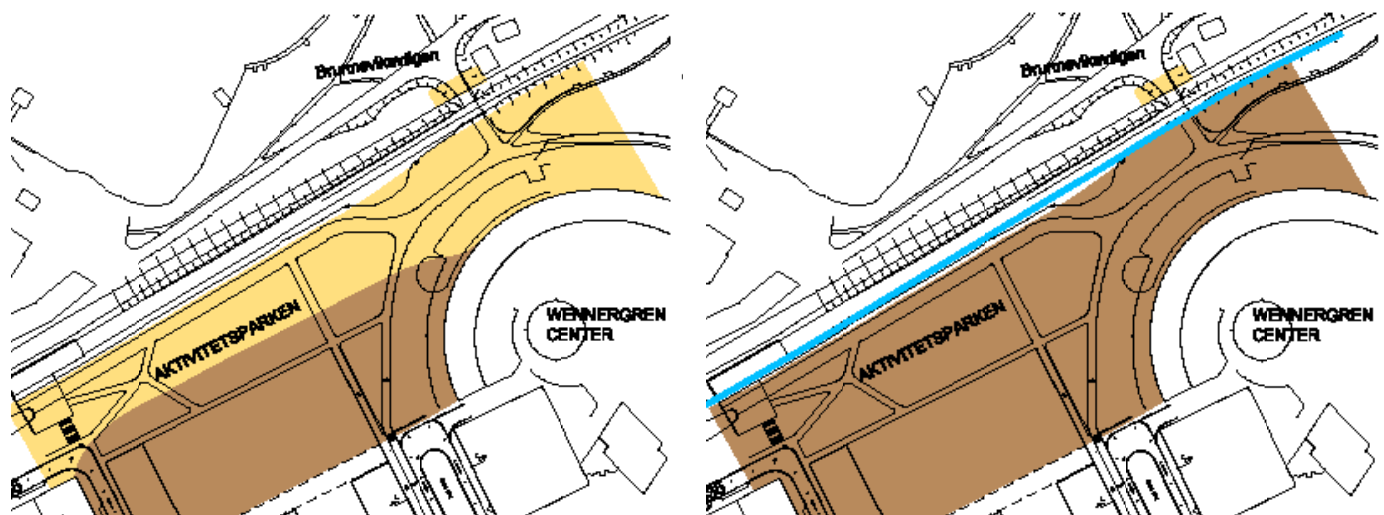
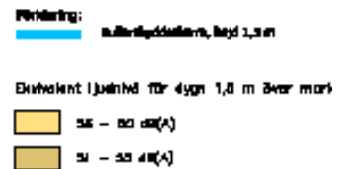


Bild: Aktivitetsparken med ljudnivåer (tv) och Aktivitetsparken med bullerskärm (th).



lägre dubbdäckandel (utökad dubbdäcksförbud), renare fordon (införande av miljözon för lätta fordon) eller förändrad skyltad hastighet. Det är åtgärder som inte regleras i detaljplanen.

Tillgången till solljus

Tillgången till solljus är en viktig hälsofråga. Det gäller särskilt platser där barn vistas regelbundet, till exempel skol-, förskole- och bostadsgårdar. Även om höjden på husen i Östra Hagastaden varierar handlar det generellt sett om relativt höga byggnader. Kombinerat med gårdar som ofta är mycket små finns en stor risk att bostadsgårdarna överlag blir skuggiga med liten tillgång till solljus.

Giftfria material

Även om tillgången till fria

inom Östra Hagastaden (DP2) måste bedömas som mycket god är tillgången i Hagastaden som helhet relativt begränsad, till exempel i jämförelse med stadsdelar som Kungsholmen och Södermalm. Därför kan man räkna med ett högt tryck både på befintliga och tillkommande ytor för lek, motion och rekreation. För att undvika över slitage av gräsytor innebär det sannolikt att många platser får hårdgjord mark. Det ökar i sin tur risken för material som innehåller giftiga och potentiellt skadliga ämnen, som gummi-asfalt och konstgräs. Istället rekommenderas naturliga och giftfria material, till exempel grus, jord eller barkflis, särskilt på platser där barn vistas stadigvarande.

Grönska har en viktig kylande effekt som behövs i hårdgjorda stadsmiljöer. Gröna ytor på

skolgård och förskolegård klarar sig bäst i gårdarnas kantzoner, som inte används lika intensivt¹³.

Suicidpreventiv gestaltning

Psykisk ohälsa är ett stort samhällsproblem. Att arbeta suicidpreventivt och mot psykisk ohälsa handlar framförallt om förebyggande åtgärder inom förskola och skola, ungdomsverksamheter och socialtjänst. Samtidigt är även den fysiska miljöns utformning en viktig faktor. I detaljplanen för Östra Hagastaden är det viktigt att motverka risken för spring längs med järnvägen, till exempel genom fysiska hinder. Även Bellmansterassen och den nya gång- och cykelbron är på grund av de höga höjderna riskfyllda platser. Medan bron fått höga räcken finns ännu inget färdigt förslag för Bellmansterrassen.

¹³Frågan har bland annat undersökts i en rapport från 2018 från White Research Lab kallad "Förskolegårdens fria i förhållande till naturliga material".

8. Trygghet och tillgänglighet

Temat trygghet och tillgänglighet handlar om vikten av att känna sig trygg och enkelt kunna nå olika målpunkter i sin närmiljö. Flera olika faktorer påverkar tillgängligheten. Det handlar bland annat om den fysiska miljöns utformning; om den är orienterbar med tydliga och gena kopplingar och anpassad så att personer med nedsatt funktionsförmåga kan ta sig fram på ett effektivt sätt. Trygghet är ytterligare en nyckelfaktor som påverkar människors rörelsefrihet och därmed tillgängligheten till viktiga funktioner i vardagen, som handel, service, skola, förskola, lek- och idrottsplatser, grönområden, arbete, nöjen och kultur.

Ett annat perspektiv på tillgänglighet handlar om ekonomi; man ska ha råd att delta i olika aktiviteter. Slutligen kan tillgängligheten också handla om mentala barriärer som innebär

att platser är ”kodade” eller utformade på ett sätt som indirekt exkluderar eller avskräcker vissa besökare. Temat Trygghet och tillgänglighet motsvarar delvis SVA-modellens tema God offentlig miljö.

Projektets mål

Under detta tema har följande mål för arbetet i projektet formulerats:

- Att genom programmering och gestaltning av allmänna ytor inom detaljplaneområdet skapa goda förutsättningar för att området upplevs som tryggt över dygnets och årets olika tidpunkter.
- Trygga och säkra skolvägar

Övergripande bedömning

Den övergripande bedömningen är att detaljplanen för Östra Hagastaden kommer att leda till stora förbättringar. Som konstaterats blir det överlag

lättare att ta sig fram till fots och med cykel i området, vilket innebär att många målpunkter tillgängliggörs. När bostäder, service och mötesplatser tillkommer skapas förutsättningar för att området befolkas vid olika tidpunkter på dygnet, vilket bidrar till ökad trygghet. Samtidigt finns det också specifika platser inom planområdet som kräver särskild uppmärksamhet, för att bli befolkade, trygga och inkluderande.

Trygg miljö vid skolan och aktivitetsplatsen

Rent allmänt är liv och rörelse i stadsrummet trygghetsskapande medan vuxennärvaro är särskilt viktigt för barn och unga (de Laval 2015). Skolgården och aktivitetsparken har få närliggande bostäder men idrottshallen kan däremot generera flöden och bidra med ”ögon på platsen” stora delar



Bild: Visionsbild Hagastaden

av dygnet. Att skolan planeras med lokaler för samnyttjande i bottenplan är också positivt ur trygghetssynpunkt.

Andra sätt att befolka platsen kan vara en helgöppen parklek eller vuxenledda aktiviteter i aktivitetsparken efter skoltid. Det tillför inte bara kontinuerlig vuxennärvaro under delar av dygnet utan innebär även att det finns personal med ett särskilt ansvar och ett aktivt värdskap på platsen. Det är inte frågor som regleras i detaljplanen men är ett medskick till andra delar av den kommunala organisationen.

En jämställd och tillgänglig aktivitetspark

För att aktivitetsparken verkligen ska upplevas som en tillgänglig och inkluderande plats är det viktigt att utformningen tar

avstamp i de principer för ökad jämställdhet som formulerats inom detaljplanearbetet. Erfarenheter från Boverkets projekt Jämställda offentliga miljöer visar också att inslag av organiserad verksamhet på aktivitetsytor för ungdomar ofta är ett önskemål hos flickor¹⁴. Genom vuxenledda aktiviteter minskar risken för att pojkarna successivt ”tar över” platsen. En förutsättning är dock att det handlar om aktiviteter som tilltalar både flickor och pojkar. För att säkerställa det rekommenderas att staden undersöker möjligheterna till ett fortsatt brukarinflytande, både kring den fysiska miljön och programaktiviteter av olika slag.

Trygghet och tillgänglighet vid Tullhusplatsen

Tullhusplatsen kommer att

omges av flera högtrafikerade vägar samtidigt som platsen får en parkliknande karaktär. Det är omständigheter som sammantaget medför en risk för att den kan upplevas som otillgänglig och ödslig, särskilt kvällstid. Därför blir det viktigt med överblickbarhet och bra ljussättning.

Vilka verksamheter som lokaliseras till Tullhusplatsen har också betydelse för att skapa en befolkad plats vid olika tidpunkter på dygnet. Här kan det planerade hotellet i kvarter 16 sannolikt bidra på ett positivt sätt. Verksamheternas karaktär bidrar också till hur platsen ”kodar” och vilka som känner sig bekväma att vistas där. Vid sidan av trendiga caféer och restauranger vore det bra med något mindre exklusivt, till exempel en mataffär, en secondhand-butik eller någon typ

¹⁴Se www.boverket.se och sök på ”Jämställda offentliga miljöer - lärdomar från 24 projekt”.



Bild: Vita Marija Murenaite.

av icke-kommersiell verksamhet. Attraktiva sittplatser där det är gratis att sitta liksom möjlighet till lek är också viktiga inslag.

Under den nya gång- och cykelbron som löper ovanför Tullhusplatsen finns en risk för mörka undanskymda utrymmen, vilket gör ljussättningen särskilt viktig. Att busshållplats Tullhusplatsen ligger alldeles intill liksom att trappor från bron leder ner till markplanet kan dock bidra till mer liv och rörelse.

Stråket på Tullhusbron är både gott och trafiksäkert. Däremot finns en risk för otrygghet då gång- och cykeltrafiken hamnar i ett upphöjt läge utan kontakt med bebyggelse eller människor i markplan. Av den anledningen är det viktigt att det finns alternativa vägar för dem som inte vill

använda bron kvälls- och nattetid. Alternativa vägar finns till exempel längs med Sveavägen eller diagonalt över Tullhusplatsen och vidare in genom portiken i kvarter 13.

Gångtunneln vid Sveaplan

Gång- och cykeltunneln vid Sveaplan erbjuder en smidig och säker passage under Sveavägen, vilket gör området norrut mer tillgängligt. Nackdelen med gångtunnlar är däremot att de kan upplevas som otrygga, särskilt kvälls- och nattetid. Tunneln får dock en ny utformning som ger god sikt ut mot gatmiljön och ökar ljusinsläppet, vilket är positivt ur trygghetssynpunkt. Det finns också andra åtgärder som kan bidra till ökad trygghet, men som inte regleras i detaljplanen. Det handlar bland annat om ljussättning och gestaltning i

övrigt, till exempel i form av konst på väggarna.

Tillgänglighet för funktionsnedsatta

Många gator med nord-sydlig riktning inom planområdet kommer att få en lutning på 5-8 procent, vilket innebär att plana ytor eller så kallade "viloplan" inte kan anordnas på gatumark. För att göra gatan mer tillgänglig krävs istället att viloplanen tillskapas på fastighetsmark intill gatan eller att gatans lutning minskas genom att husens entréer dras in en bit i byggnaderna. Samma principer som för detaljplanen i etapp 1 (DP 1) kommer att gälla för Östra Hagastaden (DP 2). Det innebär att fordonsangöring ska kunna ske 10 meter från husens entréer eller som längst 25 meter. Vidare ska alla gångytor ha släta, jämna

och halkfria beläggingsmaterial och ledstråk över öppna ytor.

Barn och vuxna med koncentrationssvårigheter drabbas extra hårt av trafikbuller medan högtrafikerade vägar och korta tider vid övergångsställen kan bli en stor utmaning för både barn och personer med nedsatt rörelseförmåga. Att tillskapa lugna platser där man kan gå undan liksom att överbygga trafikbarriärer, skapa alternativa vägar och vidta åtgärder för att minska bullret blir därför särskilt viktigt ur ett tillgänglighetsperspektiv. Inom detaljplaneområdet finns flera alternativa vägar och bullernivåerna kommer att sänkas avsevärt. Med undantag för gång- och cykeltunneln vid Sveaplan saknas däremot planskilda korsningar.

Slutligen blir det även viktigt att anpassa aktivitetsparken för barn med funktionsnedsättningar. Det kan till exempel innebära lågt satta basketkorgar, särskilda lekredskap och taktila material som underlättar för dem med nedsatt synförmåga. Det regleras inte i detaljplanen utan är frågor som bör tas omhand i senare skeden.

9. Slutsatser och rekommendationer

I detta avsnitt sammanfattas analysen i ett antal slutsatser och rekommendationer för det fortsatta arbetet som struktureras utifrån rapportens fem övergripande teman. Slutsatserna kopplas i första hand till de mål som formulerats för utvecklingen av Östra Hagastaden men relaterar även till FN:s konvention om barnets rättigheter.

Sammanhängande stad

Målet om att stärka kopplingarna till Norrmalm, Vasastan, Hagaparken och Solna bedöms som väl uppfyllt. När det gäller målen om att överbygga trafikbarriärer och göra det enkelt, tryggt och säkert för barn och vuxna att röra sig till fots och med cykel i området finns stora utmaningar. Den sammantagna bedömningen är ändå att detaljplanen kommer att bidra till en klar förbättring och

en mer sammanhängande stad. Rekommendationen lyder:

- Viktiga målpunkter för barn som idrottshall, fotbollsplan och aktivitetspark tillförs samtidigt som dagens gångbro rivs. Även om trafiksäkerheten vid Sveavägen förbättras avsevärt kommer inte miljön att vara säker för barn under 12 år. Sett från ett barnperspektiv är det därför önskvärt att den gamla bron ersätts med en ny. Det regleras inte i detaljplanen utan kan beslutas i ett senare skede.

Mötesplatser och blandad stad

Målen om mångsidiga och gröna offentliga rum som tar hänsyn till faktorer som ålder, genus och socioekonomi liksom publika verksamheter som bidrar till att göra stadsdelen inkluderande beror till stor del på vad som händer i senare skeden – vilka verksamheter

som etableras och hur de olika rummen gestaltas. Tullhusplatsen planeras bli relativt grön och Norrtullsgatan blir så gott som bilfri, vilket är särskilt positivt sett från ett barnperspektiv. Med aktivitetsparken, skolan och förskolan liksom möjlighet till en framtida parklek skapas även platser särskilt för barn i olika åldrar.

Attraktiv allmän platsmark är viktigt men givet klimatet på våra breddgrader blir mötesplatser inomhus som är tillgängliga även för mindre köpstarka grupper en viktig fråga. Det kan sannolikt även bli en av de största utmaningarna när det gäller att skapa en inkluderande stadsdel. Trots det är den övergripande bedömningen att detaljplanen för Östra Hagastaden kommer att bidra till en klar förbättring, genom att tillföra nya mötesplatser och en blandning av boende- och

upplåtelseformer. Nedan lämnas ett par rekommendationer för det fortsatta utvecklingsarbetet i senare skeden:

- En viktig komponent för att skapa jämställda offentliga rum handlar om medskapande. Därför rekommenderas att barn och unga i närområdet får möjlighet att vara med och bidra längre fram i processen. Här bör unga flickor vara en prioriterad målgrupp.
- För att bidra till målet om en inkluderande stadsdel rekommenderas att staden verkar för att någon typ av icke-kommersiell verksamhet etableras i kvarter 13 liksom att gemensamhetslokaler tillskapas i bostadshusen.

Boende och vardagsliv

Målen om välfungerande (cykel) pendlarstråk, smidiga och trygga kommunikationer till och från skolan, icke-kommersiella friytor för skolelever året om och en stadsdel med närhet till service, kollektivtrafik, fritid och rekreation bedöms som väl uppfyllda. När det gäller målet om en god pedagogisk inom- och utomhusmiljö kan mycket åstadkommas med gestaltning men även skol- och förskolegårdens storlek har betydelse. Som framgått blir gårdsytorna mycket små, vilket bara delvis kompenseras av läget nära aktivitetspark och

grönområden. Den övergripande bedömningen är dock att detaljplanen för Östra Hagastaden kommer att bidra till en klar förbättring genom att både tillföra och tillgängliggöra viktiga vardagsfunktioner. Nedan lämnas ett par rekommendationer för det fortsatta utvecklingsarbetet i senare skeden:

- Bostadsgårdarna i Östra Hagastaden blir överlag mycket små. Därför blir det viktigt att så långt som möjligt maximera solljuset och komplettera med takterrasser. Vidare bör lek prioriteras på gårdarna medan andra funktioner kan förläggas till taktorna.
- Tillgången till kommersiell och offentlig service blir mycket god men kultur i olika former saknas. Därför rekommenderas att staden verkar för etablering av kulturell verksamhet. Även offentlig konst bör vara en prioriterad fråga när allmän plats gestaltas.

Miljö, hälsa och trafiksäkerhet

Målet om att kraftigt reducera dagens problem med buller och partiklar uppnås med hjälp av bullerskärmar i strategiska lägen. Genom en väl vald placering nära aktivitetspark och grönområden uppnås målet om att möjliggöra för goda vistelsevärden för förskola och skola. Likaså innebär förbättrade gång- och cykelvägar, tillförseln av idrotts-

och aktivitetsytor och närheten till stora rekreationsområden att målet om en stadsdel som uppmuntrar till rörelse och avkoppling kan nås. Slutligen uppnås även målet om suicidpreventiv gestaltning.

Den övergripande bedömningen är att detaljplanen för Östra Hagastaden kommer att bidra till klara förbättringar, bland annat ur trafiksäkerhetssynpunkt. Nedan lämnas ett par rekommendationer för det fortsatta utvecklingsarbetet i senare skeden:

- För att öka trafiksäkerheten bör man sträva efter så korta omloppstider som möjligt. Andra viktiga åtgärder handlar om övergångsställen med fri sikt och refuger mellan körbanorna.
- Sett från ett barnperspektiv är det önskvärt att hastigheterna på de mest trafikerade gatorna om möjligt sänks till 30 km/h i framtiden. Det kan i sin tur bidra till att minska bullret och förbättra ljudmiljön i området ytterligare.
- Vidare rekommenderas en markbeläggning på Norrtullsgatans förlängning som bidrar till att minska cykeltrafikens hastigheter.
- I enlighet med Plan för säker och trygg skolväg bör stoppförbud övervägas på alla gator närmast skolan.

- God tillgång till både sol och skugga under stora delar av dagen samtliga årstider är särskilt viktigt på platser där barn vistas stadigvarande, till exempel skol- och förskolegårdar. Det är en fråga som bör få hög prioritet i det fortsatta arbetet.

- Material som gummiastfalt och konstgräs med giftiga eller potentiellt skadliga ämnen bör undvikas, särskilt på platser som är viktiga för barn. Istället rekommenderas naturliga material som till exempel jord, grus och barkflis.

Tillgänglighet och trygghet

Målet om en programmering och utformning av allmänna ytor som bidrar till trygghet över dygnet och året uppnås till stor del, även om gestaltning i senare skeden också får stor betydelse. Attraktiva målpunkter och väl genomtänkta flöden ger goda förutsättningar för befolkade och trygga platser och stråk. Även målet om en säker skolväg uppnås. Den övergripande bedömningen är att detaljplanen för Östra Hagastaden kommer att leda till avsevärda förbättringar, även om de stora trafikledningens barriärverkan delvis kvarstår. Nedan lämnas ett par rekommendationer för det fortsatta arbetet i senare skeden:

- För upplevelsen av trygghet blir det särskilt viktigt med bra

ljussättning och en tilltalande utformning som ger god överblick vid Tullhusplatsen, under den nya gång- och cykelbron och i gång- och cykeltunneln vid Sveaplan.

- För att undvika att pojkarna succesivt tar över aktivitetsplatsen är det viktigt att staden organiserar vuxenledda aktiviteter och undersöker former för brukarinflytande över platsen.

- Slutligen bör aktivitetsparken anpassas till barn och unga med olika funktionsnedsättningar.

Barnrättsperspektivet

Den intensiva biltrafiken är en av de främsta utmaningarna, både i termer av trafiksäkerhet och buller. Varken Sveavägen eller Uppsalavägen kan betraktas som en trafiksäker miljö för barn under 12 år. Att sänka hastigheterna utan att skapa en mycket problematisk trafiksituation är inte möjligt i dagsläget. För att trafiken ska fungera får barns intressen i det här fallet delvis stå tillbaka. Som framgått försvinner den enda planskilda korsning som finns inom planområdet samtidigt som viktiga målpunkter för barn tillförs i lägen som gör att Sveavägen behöver korsas.

I övrigt tillvaratas barns intressen på ett mycket bra sätt i den föreslagna detaljplanen. Genom

att tillgängliggöra Hagaparken och tillföra flera platser för lek och idrott har den också positiv betydelse för barnkonventionens artikel 31 som handlar om barns rätt till lek, vila och fritid.

10. Referenser

Litteratur

Berglund, Brembeck & Sörum, 2017. *Platser kulturen i den nya staden? Fria kulturaktörers perspektiv på kulturens och kulturarvets roll i den hållbara staden*. Göteborg: Mistra Urban Futures.

Blomberg, Elofsson och Åkesson, 2012. *Spontanidrott för vilka? En studie av kön och nyttjande av planlagda utomhusytor för spontanidrott under sommarhalvåret*.

Boverket, 2015a. *Gör plats för barn! En vägledning för planering, utformning och förvaltning av skolans och förskolans utemiljö*.

Boverket, 2015b. *Riktvärden för buller utomhus*.

Carlander & Dahlin, 2017. *Vägen hem. Socialt hållbar bostadsförsörjning i Stockholms*. Delrapport från Kommissionen för ett socialt hållbart Stockholm.

de Laval, 2015. *Bygga stad för barn: En kunskapsöversikt om barn och ungdomar, täta stadsmiljöer och metoder för delaktighet och barnkonsekvensanalys*. Stockholm: Arkus förlag.

Emmelin & Eriksson, 2012. *Kan socialt kapital ”byggas in” i våra bostadsområden och därmed förbättra invånarnas upplevda och mentala hälsa?: Ett diskussionsunderlag framtaget av Kommisisionen för ett socialt hållbart Malmö*. Malmö: Malmö stad.

Johansson & Leden, 2008. *SYBAS – Underlag till handbok för systematisk trafikplanering för barn*. Luleå: Luleå Tekniska Universitet.

Minoura, 2016. *Uncommon Ground: Urban Form and Societal Territory*. Stockholm: Kungliga Tekniska Högskolan

Naturvårdsverket, 2014. *Nationell samordning av omgivningsbuller. Buller och vibrationer från väg- och spårtrafik*.

Urban, 2018. *Integration och grannskap: hur kan staden hålla samman?* Lund: Studentlitteratur.

Stockholms stad, 2015. *Slakthusområdet. En kulturlivsundersökning*

Stockholm stad, 2017. *Integrerad barnkonsekvensanalys och dialog*.

Stockholm stad, 2019. *Trafik PM Östra Hagastaden*.

Åkerlöf Hallin Akustik, 2018. *PM Buller Östra Hagastaden, Stockholm. Buller från helikoptertrafik och övrig trafik*.

Östra Sveriges Luftvårdsförbund, 2018. *Luftkvalitetsutredning för Uppsalavägen och Sveavägen i östra Hagastaden*.

Länkar

<https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/miljo---for-dig-i-branschen/buller-och-vibrationer---for-dig-i-branschen/Fakta-om-buller-och-vibrationer/buller-fran-vagtrafik/>

<https://ki.se/forskning/oonskat-ljud-negativt-for-halsan>

<https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/jamstallda-offentliga-miljoer--lardomar-fran-24-projekt/>

<https://arkitektur-n.no/artikler/utemiljo-for-unge-jenter>

Policydokument

Plan för säkra och trygga skolvägar. En del av framkomlighetsstrategin. Stockholms stad.

Parkplan Norrmalm, del 1. Strategier för utveckling av parker och gröna gaturum. Stockholms stad.

Grönare Stockholm. Riktlinjer för planering, genomförande och förvaltning av stadens parker och naturområden. Stockholms stad.

PRATA MED OSS!

white.se

@whitearkitekter

white