

PM Barn och Unga

Tunnelbana till Nacka och söderort

Samrådshandling 2016-11-09

Titel: PM Barn och Unga

Uppdragsledare: Johan Björkman, Sweco/TYPSA

Projektledare: Martin Hellgren, FUT

Bilder & illustrationer: Sweco/TYPSA och SLL om inget annat anges

Dokumentid: 2320-A21-23-00157

Diarienummer: FUT 2016-0062

Utgivningsdatum: 2016-11-09

Distributör: Stockholms läns landsting, förvaltning för utbyggd tunnelbana

Box 225 50, 104 22 Stockholm. Tel: 08 737 25 00. E-post: nyatunnelbanan@sll.se

Sammanfattning

PM Barn och Unga är en delutredning i den Sociala konsekvensbeskrivningen (SKB) av Tunnelbana till Nacka och söderort. I delutredningen studeras konsekvenserna för barn och unga som Tunnelbana till Nacka och söderort medför både under byggtiden och i drift. Fokusområden är främst de nya stationernas koppling till den befintliga miljön, trafikmiljön, stationsutformningarna och påverkan under byggtiden.

Syftet med PM Barn och Unga är att få ett underlag för att göra anläggningen så optimal som möjligt för barn och unga. Åtta dialoger har genomförts i förskola, grundskola och gymnasieskola. Skolorna ligger nära fyra av de planerade nya tunnelbanestationerna det vill säga stationerna Sofia, Hammarby Kanal, Järla och Slakthusområdet. Nästan 200 barn och unga har blivit informerade om tunnelbaneutbyggnaden, ställt frågor, ritat sina skolvägar och tyckt till om den nya tunnelbanan. Intresset och engagemanget från alla kontaktade förskolor, grundskolor och gymnasieskolor har varit stort. Materialet som presenterades för barn och unga i dialogen bygger på det förslag på tunnelbanedragning och de stationslägen som förelåg vintern 2015/2016 när dialogen genomfördes. Det betyder bland annat att stationernas utformning ej var klara.

Underlaget för PM Barn och Unga har varit både forskning och underlagsrapporter, tidigare erfarenhet från barnkonsekvensanalyser av kollektivtrafik i Stockholm samt dialog med barn och unga.

Stockholm växer och antalet barn och unga ökar också, vilket ger behov av utbyggd kollektivtrafik. Analysen visar att kollektivtrafik är viktig för barns och ungas rörelsefrihet. Det är viktigt för att kunna ta del av det fria skolvalet samt en viktig parameter för att känna sig hemma och trygg i sin egen stad. Utbyggd tunnelbana i Stockholm är därför positivt för barn och unga.

Analysen visar att Södermalm är barntätt och att barnen mellan 8-12 år bor nära skolan och går mycket. Om de åker kollektivtrafik så är det i sällskap med andra barn eller vuxna. De djupa hissarna vid station Sofia skapar oro hos många barn och unga och de ser hellre rulltrappor. Deras förslag på att lösa trygghetsproblemet med hissarna är bland annat mer personal, att utforma miljön ljus med mycket glas, färger och belysning och att det finns en bra överblickbarhet.

Dagens Gröna linje ska kopplas ihop med den nya Blåa linjen. Det innebär att etableringsområdet kommer att ligga intill befintlig gymnasieskola vid Slakthusområdet. Barn- och ungdomsverksamheter kommer särskilt att påverkas vid denna plats under byggtiden. Det är därför viktigt att involvera skolorna under byggprocessen för att hitta de bästa lösningarna för dem.

Vid stationerna i Nacka kommun finns många förskolor, grundskolor och gymnasieskolor samt målpunkter i form av idrottsplatser och Nacka Forum. Detta skapar ett högt flöde av barn och unga som går, cyklar eller åker kollektivtrafik i området. Här kommer vägen till och från målpunkterna särskilt att påverkas under byggtid och planeringen av tillfälliga vägar vid avstängning blir viktig.

Generellt är det viktigt för barn och unga att det är rent, fräscht, färgglatt och med en tydlighet med piktogram (en sorts symboler) samt ett enkelt språk på skyltarna för att hitta rätt. Små barn vill ha roliga saker i tunnelbanan, att "leka" med, känna på, räkna eller titta på. Även trygghet är något som barn i alla åldrar diskuterar mycket.

Om de nya tunnelbaneentréerna förläggs i en park eller ett hörn av en park/grönyta, som till exempel Stigbergsparken där förskole- och skolbarn leker, påverkas barn och unga negativt eftersom dessa områden är viktiga för dem och det generellt är brist på grön- och lektytor i staden.

Där en park dagtid kan ses som en tillgång, kan den bilda en barriär på kvällen när det är mörkt eftersom en park ofta upplevs som tom och otrygg när det är mörkt. Därför kan en placering av tunnelbaneentré i en park även vara negativ för ungdomarna som åker kollektivt själva.

Statistik kring barntäthet visar att det i dag är många barn i de yngsta åldrarna 0-5 år i många av de aktuella områdena för nya tunnelbanan. Under byggtiden behövs särskild anpassning eftersom små barn påverkas mer än vuxna av till exempel buller, samtidigt är många barn nyfikna på byggarbetsplatser.

Skolvägskartor som barnen fyllt i visar att de använder många stråk vid stationerna Sofia, Hammarby Kanal och Järla som kan komma att bli påverkade både under byggtid och när tunnelbanan är i drift.

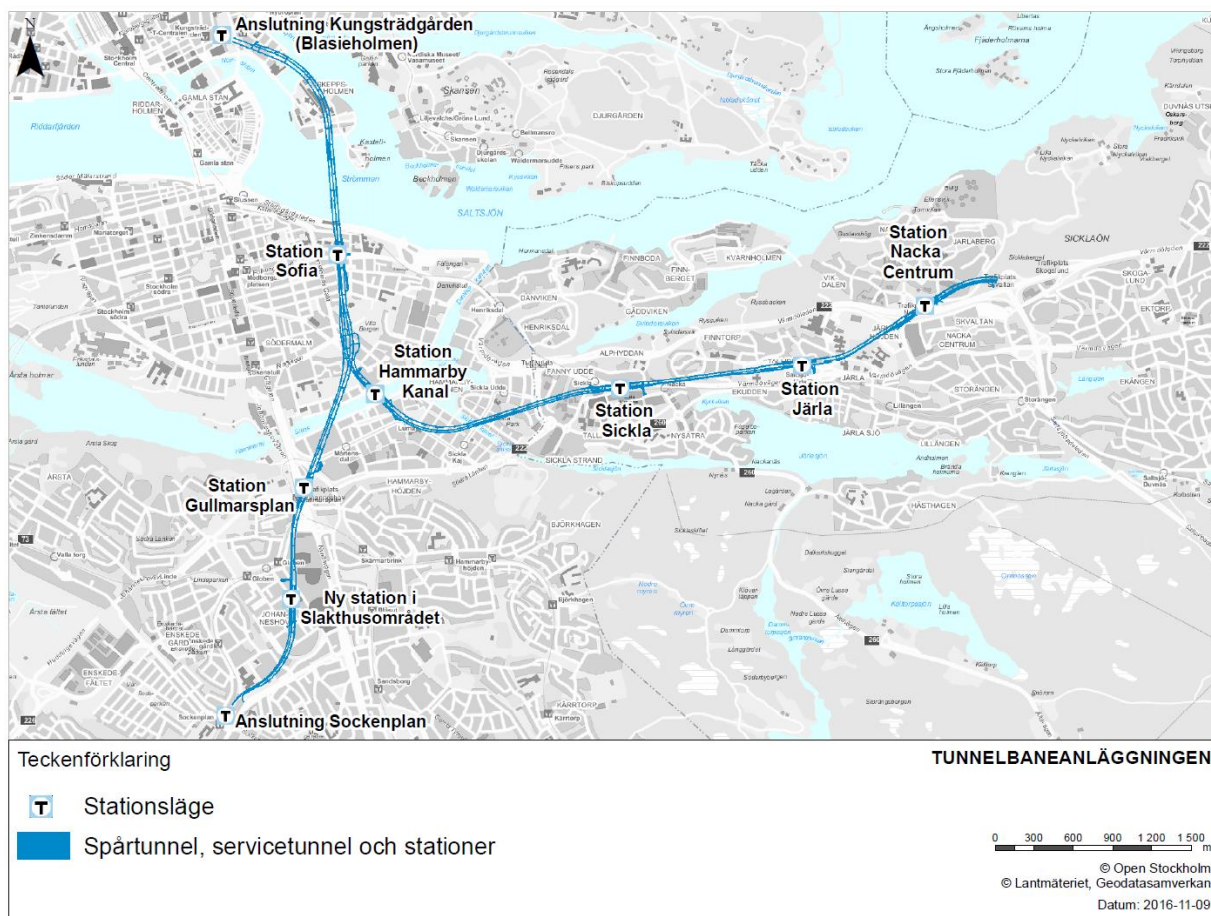
Många barn och unga använder kollektivtrafiken idag men ser brister. Dagens tunnelbana är inte planerad för barn, men det finns goda möjligheter att planera den nya tunnelbanan efter barns och ungas behov. En barnanpassad miljö är bra för alla människor.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	3
1 Bakgrund	7
2 Styrdokument	9
3 Syfte	10
4 Metod	11
4.1 Perspektiv	11
4.1.1 Barnperspektiv	11
4.1.2 Barnens perspektiv	11
4.2 Avgränsningar och givna förutsättningar	12
4.3 Urval	12
4.3.1 Genomförande	13
5 Barn och ungas behov	16
5.1 Hur fungerar barn och unga?	16
5.1.1 Trygghet och säkerhet	17
5.1.2 Barn och ungas rörelse och dess närområden	18
5.1.3 Information och orienterbarhet	19
6 Nuläge	20
6.1 Generellt	20
6.1.1 Parker och grönområden	24
6.1.2 Barn och ungas åsikter om dagens tunnelbanestationer	24
6.1.3 Barnens skolvägar	27
6.2 Stationer	28
6.2.1 Sofia	29
6.2.2 Hammarby Kanal, entré Katarina Bangata (norra) och entré Lumaparken (södra)	31
6.2.3 Sickla	33
6.2.4 Järla	35
6.2.5 Nacka Centrum	37
6.2.6 Gullmarsplan	39
6.2.7 Slakthusområdet och Sockenplan	41
7 Barnens perspektiv på tunnelbaneutbyggnaden	44
7.1 Generellt	45
7.2 Trygghet och säkerhet	45
7.3 Orienterbarhet	46
7.4 Trivsel och utformning	47
7.4.1 Övrigt	48
7.5 Stationer	49
7.5.1 Stationsentréer	49
7.5.2 Sofia	49
7.5.3 Hammarby Kanal, entré Katarina Bangata och entré Lumaparken	50
7.5.4 Järla	51

7.5.5	Slakthusområdet och Sockenplan	51
8	Barn och unga under byggskedet	52
8.1	Barnperspektiv	52
8.1.1	Rörelsestråk, framkomlighet.....	52
8.1.2	Risk.....	52
8.1.3	Delaktighet	53
8.1.4	Annat	53
8.2	Barnens perspektiv.....	53
9	Sammanfattande analys	55
9.1	Generellt.....	55
9.2	Sammanfattande analys station för station	56
9.2.1	Station Sofia	56
9.2.2	Station Hammarby Kanal, entré Katarina Bangata.....	56
9.2.3	Station Hammarby Kanal, entré Lumaparken	56
9.2.4	Sickla	57
9.2.5	Järla.....	57
9.2.6	Station Nacka Centrum	57
9.2.7	Station Gullmarsplan	57
9.2.8	Ny station i Slakthusområdet och Sockenplan.....	57
10	Rekommendationer	58
10.1	Rekommendationer under byggskede	58
10.1.1	Informera	58
10.1.2	Delaktighet	58
10.1.3	Säkerhet.....	59
10.1.4	Framkomlighet.....	59
10.1.5	Buller	59
10.2	Rekommendationer av tunnelbanan i drift.....	59
10.2.1	Trygghet och säkerhet	59
10.2.2	Delaktighet	59
10.2.3	Drift och underhåll	60
10.2.4	Parker och grönytor.....	60
10.2.5	Gestaltning	60
10.2.6	Information	60
10.2.7	Tillgänglighet.....	60
10.2.8	Medskick till kommunerna	61
11	Fortsatt arbete	62
12	Källor	63

1 Bakgrund



Figur 1 Den aktuella nya tunnelbanesträckningen med stationer syns i blått.

Stockholm hör till de mest snabbväxande städerna i Europa. Befolkningen ökar med 35 000-40 000 personer per år och i och med det behovet av mer kollektivtrafik.

Stockholms tunnelbana står inför en omfattande utbyggnad. Den nya tunnelbanan är en viktig pusselbit för hela Stockholmsregionens utveckling. Nitton kilometer nya spår och tio nya stationer ska byggas, vilket är den största satsningen på den svenska tunnelbanan sedan 1970-talet.

Bakgrunden är att staten, Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Nacka kommun, Järfälla kommun och Solna stad under år 2013 ingick en överenskommelse om en utbyggnad av tunnelbanenätet och hur den ska finansieras. Tunnelbaneförbindelsen till Nacka inklusive ny gren till söderort är en av de sträckor som ska byggas. Övriga utbyggnader är bland annat utbyggd tunnelbana Akalla – Barkarby och Odenplan – Hagastaden – Arenastaden. Kommunernas åtagande består i att bygga 78 000 bostäder, vilket i stor utsträckning kommer att ske samtidigt och i anslutning till de områden som berörs av tunnelbaneutbyggnaden.

Barn och ungdomar är uppväxande resenärer och utgör en viktig målgrupp när kollektivtrafik ska byggas om eller byggas nytt. De är framtidens resenärer som nu håller på att bygga upp en vana att använda kollektivtrafiken. Detta kan innebära att det kan vara lättare att fortsätta åka kollektivt när de blir vuxna för att de redan är vana och förstår kollektivtrafiksystemet.

Barn och ungdomar är även en viktig målgrupp för att de i en viss ålder är beroende av deras föräldrars möjlighet att välja och prioritera deras resor. Till exempel kan föräldrarnas ekonomiska, sociala situation och utbildning skapa förutsättningar för barns och ungas resor.

I projekt Tunnelbana till Nacka och söderort ska barn och ungdomar få en möjlighet att dela med sig av sina kunskaper om staden och vara delaktiga i arbetet med ny kollektivtrafik. Barn och ungas åsikter fångas in så att deras perspektiv kan tillvaratas i planeringen och projekteringen av den nya tunnelbanan. Därför har dialog genomförts på förskolor, grundskolor och gymnasieskolor för att få en bild av vad just dessa barn och ungdomar tycker om tunnelbanan och önskar kring den nya tunnelbanan. PM:et är en delutredning i den Sociala konsekvensbeskrivningen (SKB) av Tunnelbana till Nacka och söderort.

Denna PM har samma utgångspunkt som en barnkonsekvensanalys (BKA) som är ett verktyg för att ta fram och analysera barnen och de ungas perspektiv på ett projekt eller verksamhet som påverkar dem. BKA används relativt frekvent i planering av större stadsbyggnadsprojekt där det kan antas att barn och unga är en av alla målgrupper som kan komma att beröras. En BKA kan tas fram i tidigt skede för att bidra till mål och riktlinjer för projektet. Ibland görs en BKA i senare skede för att främst få underlag till utformning av detaljer och enklare åtgärder.

I detta projekt är PM Barn och Unga framtagna i ett skede som ger möjlighet till påverkan av utformningen och lokaliseringen av de nya föreslagna tunnelbanestationerna med målet att dessa ska kunna bli barn- och ungdomsvänliga. Det som görs barnvänligt ger ofta mervärden, såsom trivsel, trygghet och tillgänglighet, även till andra målgrupper. PM:et har även påverkat projektet internt. Genom presentationer av arbetet med PM:et har barn- och ungdomsperspektivet uppmärksammat i projektets skede.

Vuxna ger under arbetet målgruppsanpassad information om projektet, vilket i sin tur lär barnen och ungdomarna om bland annat trafiken, resor, staden, stadsplanering och demokrati med mera.

I denna PM redovisas resultatet av dialoger, befolkningsstatistik, tidigare forskning, utredningar och erfarenheter och är en del av den sociala konsekvensbeskrivningen, SKB, för utbyggnaden av Tunnelbana till Nacka och söderort.

2 *Styrdokument*

Enligt Sveriges **transportpolitiska mål** ska barn och unga ges särskild uppmärksamhet. Speciellt avser detta en trygg och säker trafikmiljö, samt barnens möjlighet att resa självständigt utan att vara beroende av vuxna. En trygg och säker trafikmiljö omfattar även barn och ungas rörelsefrihet i trafiken. Här pekar de transportpolitiska målen på ett systematiskt arbete för att anpassa trafiken och trafikmiljöerna för barn som oskyddade trafikanter, så att transportpolitiken, tillsammans med den fysiska planeringen, främjar såväl tillgänglighet som ökad säkerhet och hälsa. (prop, 2008/09:93)

FN:s konvention om barns rättigheter, eller **Barnkonventionen** som den ofta kallas, antogs av FN:s generalförsamling den 20 november 1989. Barnkonventionen syftar till att ge barn och unga mellan 0-18 år, oavsett bakgrund, rätt att behandlas med respekt och att få komma till tals. Bland annat ska barnets bästa komma i främsta rummet i alla åtgärder som rör barn. (UNICEF Sverige, 2009) En metod för att implementera konventionen är att göra BKA i projekt, förslag eller verksamheter som påverkar barn och unga.

Stockholms stads vision **Stockholm 2030** ger en bild av en trygg och tillgänglig stad utan sociala och fysiska barriärer, här ska man kunna bo, resa och mötas (Stockholm stad, 2007).

Nacka stads vision ger en bild av Nacka som en välkomnande, tolerant och nyskapande plats att bi, besöka och arbeta i (Nacka kommun, 2015).

Stockholms läns landstings **Riktlinje för Social hållbarhet** slår fast att barnperspektiv (se definition avsnitt 4.1) ska hanteras i trafikförvaltningens verksamhet och projekt. Innehåller även råd för hur detta bör hanteras men anger inte krav. (Stockholms läns landsting, 2015 c)

Stockholms stads **Framkomlighetstrategi** innebär att transporter och resande ska vara effektivt och bra både för ekonomin, samhällsutvecklingen, hälsan och miljön. Barn och unga är flitiga användare av hållbara transportslag, det vill säga kollektivtrafik, cykel och gång. (Stockholm Stad, 2012 b)

I Stockholm stads **cykelplan** pekas barn och unga ut som en prioriterad grupp. (Stockholm stad, 2012 a)

Nacka kommuns **cykelstrategi** lyfter upp att cykla till jobb och skola eller på fritiden ofta är ett effektivt sätt att resa (Nacka Kommun, 2014)

Trafiksäkerhetsprogrammet i Stockholm stad pekar ut satsningar på och prioriteringar av oskyddade trafikanter, vilket barn och unga ofta är. (Stockholm stad, inget år)

Strategierna i **Promenadstaden**, Stockholm stads översiktsplan, ska leda till ett tätare och mer sammankopplat Stockholm. Tanken är en storstad med sammanhängande stadsmiljöer att kunna promenera emellan. (Stockholm stad, 2010)

I Nacka kommuns miljö- och hälsokonsekvensbeskrivning av **Översiktsplanen** vill unga att kollektivtrafiken ska förbättras och kopplingen till cykling ska utvecklas (Nacka kommun, 2012 a).

3 Syfte

Denna PM ger ett underlag till de som är med och utformar de nya tunnelbanestationerna så att det säkerställs att särskild hänsyn tas till barn och ungas behov i samhället. I kollektivtrafiken ska åtgärderna bli bra även för barn och unga i utbyggnaden av nya tunnelbanan. Detta innebär att barn och unga ska kunna ta sig på egen hand till sina målpunkter (skola, fritidsaktiviteter med mera). De ska inte heller utsättas för olycks- eller hälsorisker eller känna sig otrygga under sin färd.

Syftet med besök på skolor och förskolor har varit att:

- Kartlägga barns skolvägar.
- Kartlägga hur området närmast stationerna används och upplevs av barn och unga.
- Inhämta barns och ungas tankar kring tunnelbanan idag, positivt och negativt.
- Inhämta barns och ungas tankar om hur en bra och trygg tunnelbanestation ser ut och fungerar.
- Ta fram underlag för PM Barn och Unga och för SKB.

4 Metod

Arbetet med att belysa barn- och ungdomsperspektivet kan genomföras på många olika sätt. Arbetet i denna analys har utförts med inspiration av Trafikverkets modell för barnkonsekvensanalyser, samt före detta Vägverkets publikationer ”Värderingsunderlag för genomförande av barnkonsekvensanalys” (Vägverket 2003) och ”Vägledning för barnkonsekvensanalyser i vägplaneringen” (Vägverket 2005). Bedömningsmetodiken för social konsekvensbeskrivning, SKB, (som är framtagen inom tunnelbaneprojektet) är också en utgångspunkt för arbetet.

I processen att ta fram PM Barn och Unga har barn- och ungdomsperspektivet i tunnelbaneutbyggnaden blivit belyst och uppmärksammat internt i projektet. Bland annat genom presentationer av dialoger och arbetet på möten, närvaro på projektmöten, inbjudan till stationsansvariga att delta på skol/förskoledialoger och kort infoblad kring arbetet som skickades ut under dialogprocessen.

4.1 Perspektiv

Metoden syftar till att både belysa barnperspektivet (utifrån de vuxnas synvinkel) och barnens och de ungas perspektiv (utifrån barnens egna åsikter och tankar). Nedan beskrivs perspektiven mer detaljerat.

4.1.1 Barnperspektiv

Barnperspektivet handlar om barns bästa sett ur ett vuxenperspektiv. I arbetet har det innefattat insamling av information och analyser ur olika informationskällor med syftet:

- att få en bild av var förskolor, skolor och gymnasieskolor finns
- ta reda på hur barn- och ungdomstätt det är vid de planerade stationerna och utmed tunnelbanesträckningarna
- ta reda på barns målpunkter för lek

Arbetet grundas även på forskning kring barn och unga samt utredningar från tidigare projekt. Flera lärares erfarenheter och kunskap har även varit värdefull information. Information redovisas i kapitel 5. Allt detta ger en bild av de olika områdens känslighet för påverkan.

Även relevanta delar av examensarbetet ”Förskolors och skolors nyttjande av grönområden -En fallstudie i Nacka kommun” (Nordström, 2012) har bidragit till barnperspektivet på stationerna Sickla och Nacka Centrum.

Vuxna har under dialoger gett målgruppsanpassad information om projektet.

4.1.2 Barnens perspektiv

Barnens perspektiv är barns och ungas bästa ur deras egen synvinkel. För att samla in barnens och ungdomarnas perspektiv på utbyggnaden av tunnelbanan och stationerna har dialogform valts som verktyg. Förskola, grundskolan och gymnasieskola är bra institutioner att ta kontakt med när primärdata till ett barn- och ungdomsperspektiv ska inhämtas eftersom många barn och ungdomar finns samlade där. Dessutom finns det vuxna att kontakta för att organisera möten.

Dialogerna som genomfördes fokuserade på hur barnen och ungdomarna rör sig, vilka målpunkter de har samt hur de upplever tunnelbanan idag och hur de tycker att den nya tunnelbanan ska vara.

4.2 Avgränsningar och givna förutsättningar

Dialogerna och analysen utgick från förslagen på utformning och placering av stationerna samt etableringsytor från hösten och vintern 2015, men eftersom det var tidigt i projektet har vissa delar i förslagen förändrats sen dess. De största förändringarna är:

- 1 **Station Sofia** får en uppgång istället för två. Uppgången vid Vitabergsparken kommer inte att byggas. Istället byggs två entréer i Stigbergsparken.
- 2 Ingen arbetstunnel vid **Katarina Bangata**. Nytt förslag till läge finns.
- 3 I **Järla** har spåren flyttats cirka 100 meter längre norrut.
- 4 Slutstationen **Nacka Centrum** placeras djupare, cirka 40 meter under markytan, vilket innebär att rulltrappor i norra uppgången ersätts av stora snabba hissar.
- 5 Norra uppgången, för ny station i **Slakthusområdet** flyttas norrut.

Det fanns även vissa förutsättningar från Förvaltningen för utbyggd tunnelbana som beaktades inför arbetet med PM Barn och Unga. Dessa var:

- tiden för genomförandet
- antal skolbesök (åtta stycken)
- tunnelbanesträckningen
- stationsplaceringarna
- byggskedet

4.3 Urval

Åtta skolor och förskolor valdes ut. Dessa ligger vid fyra av de sju stationerna: Sofia, Hammarby Kanal, Ny station vid Slakthusområdet och Järla (Se tabell 1) och ligger nära antingen en etableringsyta/arbetstunnelmynning och/eller en stationsuppgång och de förväntas ge projektet värdefull information eftersom de kommer påverkas mest av tunnelbaneutbyggnaden. Urvalet har skett med utgångspunkt från inventeringar, observationer och från samrådet kring byggskede som förelåg vintern 2015-16.

Intresset att delta i dialogen har varit stort och flera förskolor, skolor och gymnasieskolor önskar vara med.

Målgrupperna är:

- Unga 15-18 år
- Barn 11-14 år
- Barn 7-10 år
- Mindre barn, förskola

Åldersfördelningen i dialogerna var viktig så att alla målgrupper skulle vara representerade.

Totalt har cirka 195 barn och ungdomar samt tre förskolepedagoger deltagit i denna BKA.

De fyra stationerna (se tabell på nästa sida) finns analyserade utifrån barnens/de ungas perspektiv och barnperspektivet (se definition avsnitt 4.1).

Analysen av stationslägen och stationsutformning, utifrån vuxnas perspektiv (barnperspektivet), utgår från samtliga sju stationer. Även de stationer som inte är representerade i dialogen.

Besökt skola/förskola:	Målgrupp	Nära nya stationen vid:
Stockholms Montessoriskola	Barn 11-14 år	Sofia
Sörgårdens förskola	Mindre barn 3-5 år	Sofia
Hamnskolans Förskolor och Skolor	Barn 11-14 år	Hammarby Kanal, norra
Vittra Luma Park förskola	Mindre barn/Barn 3-9 år	Hammarby Kanal, södra
Enskede Gårds gymnasium	Ungdomar 15-18 år	Sockenplan/Slakthusområdet
Förskolan Gläntan	Mindre barn 5 år	Sockenplan/Slakthusområdet
Järla skola	Barn 11-14 år	Järla
Eklidens skola	Barn 11-14 år	Järla

Tabell 1 Beskrivning av vilka besök som har gjorts vid vilken station samt målgrupp

4.3.1 Genomförande

Skoldialogerna förbereddes genom att Förvaltningen för utbyggd tunnelbana skickade ut informationsbrev till skolor och förskolor som valts ut, både med information om den kommande skoldialogen men även om samrådet för allmänheten.

Material inklusive frågor som skulle ställas till barnen och ungdomarna togs fram i samråd med projektet och Förvaltningen för utbyggd tunnelbana.

Dialoger med skolbarnen och skolungdomarna genomfördes under en klasstimme, det vill säga cirka 60 minuter. Förskoleklassernas dialoger pågick inte lika länge då yngre barn inte kan koncentrera sig lika länge som äldre barn. På förskolorna genomfördes även dialog med förskolepedagogerna efter barndialogen.

Under besöken på grundskolor och gymnasieskolor genomfördes en presentation i storgrupp med efterföljande dialog. Presentationen omfattade bland annat två korta filmer om tunnelbanans utbyggnad som utgjorde stommen för en diskussion kring vikten av kollektivtrafik för framtidens utveckling. Barnens och ungdomarnas frågor under dialogerna avgjorde i viss utsträckning vad som diskuterades. Skolbarnen i grundskolan fick därefter göra två övningar där de fick rita in sin skolväg på en karta samt skriva ner tre ord som skulle illustrera hur de vill att en ny tunnelbanestation ska vara. De tre orden sammanställdes i ett så kallat "ordmoln" (wordle). De fick även svara på vilka tunnelbanestationer som de gillar, och inte gillar, samt motivera varför.

I förskolan var dialogupplägget något annorlunda. Barnen fick samlas i grupp och titta på bilder som visade hur en tunnelbana ser ut och hur en station kan se ut. Barnen fick berätta vad de tycker om i en station och hur de skulle vilja att en ny station skulle vara. De fick även berätta om det var något de inte gillade i en station. Barnens berättelser kompletterades och/eller förtydligades även i efterhand av närvarande förskolepedagoger.

En kompletterande digital enkät togs fram och länk till enkäten skickades ut till de deltagande klasserna efter dialogerna. I enkäten ställdes ytterligare frågor om tunnelbanans utbyggnad. Enkätsvaren kompletterar dialogerna.

Analyser utifrån barnperspektivet har tagits fram och det beskrivs i kapitel 4.1.1. Allt insamlat material, underlag och statistik har sammanställts för att kunna dra slutsatser och skapa kartor, diagram, wordle och text.

Baserat på insamlat material från de olika källorna har stationerna analyserats. Därefter har åtgärder föreslagits som medskick till den kommande planeringen av både stationernas placering och utformning.

Som återkoppling skickas denna PM ut till de besökta skolorna och förskolorna.



Figur 2 Bildkollage från skoldialogerna

5 Barn och ungas behov

Detta kapitel är en grund i barnperspektivet och utgör olika grundförutsättningar och behov för barn och ungas resande och vistelse i den offentliga miljön. Kapitlet bygger främst på tidigare forskning och erfarenheter av tidigare gjorda barnkonsekvensanalyser. Kunskapen är en bas i analysarbetet för att bedöma konsekvenser och åtgärder.

5.1 Hur fungerar barn och unga?

Barn och unga har helt andra förutsättningar än vuxna att hantera situationer i olika trafiksituationer. Deras ålder och personliga utveckling påverkar hur de beter sig, liksom att olika nödvändiga förmågor inte är färdigutvecklade förrän i tonåren. (Vägverket 2003)

Barn är impulsiva, rör sig ofta i grupp och kan göra hastiga och oförutsägbara förflyttningar, inte sällan i sidled. Detta beteende följer med relativt högt upp i tonåren.

Små barn upptäcker världen genom lek – och leken kan ta uppmärksamhet från verkligheten. Barn leker överallt, oavsett om utemiljön är planerad för lek eller inte. Då man leder in trafik i barnens lekrevir, krymper deras miljö. Trafikerade miljöer påverkar således barns aktivitetsmönster. När möjligheterna att röra sig försämras, försämras också förmågan till lärande (Socialdepartementet 2000).

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

Kim, 7 år gillar inte trängsel, det är läskigt eftersom hon är kortare än alla vuxna. Hon är spontan och ibland impulsiv och har inte riktigt lärt sig läsa. När hon är i trafiken uppfattar hon inte risker på samma sätt som en vuxen. Däremot är Kim livligare än vuxna och springer mer än hon går och eftersom hon är kort syns hon inte lika bra som en vuxen. Hon har svårt att bedöma avstånd och hastighet och blir stressad av stressade vuxna. Hon har snävt vinkelseende (det vill säga, har svårt att se i ögonvrån) men gillar färger, former och bilder men inte stora vägar som hon behöver ta sig över. Kim kan inte sprida sin uppmärksamhet – hon ägnar sig åt en sak i taget.

Amad, 15 har utvecklat förmågan att ta in händelseförlopp på både nära och långt avstånd. Han kan bedöma avstånd, har utvecklat seende och kan uppfatta och analysera ganska komplexa situationer. Amad fokuserar mer på sociala samband än tidigare och uppmärksamheten dras oftare till andra människor och grupper. Amad rör sig på egen hand i stadsrummet och barriäreffekter är något han lägger märke till mer nu än när han var yngre. Hans förmåga att röra sig i komplicerade miljöer, till exempel trafiksituationer, har även att göra med vilken vana han har av detta från yngre år.

Figur 3 Fiktiva exempel på hur barn i tre olika åldrar tänker och fungerar

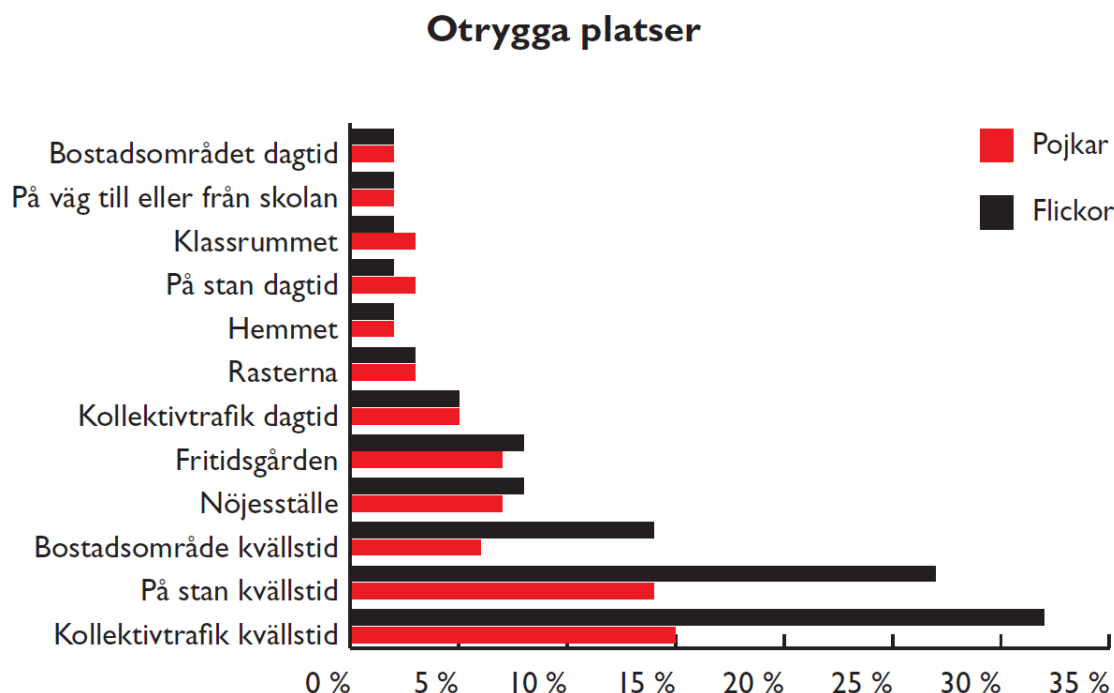
Unga kan också vara distraherade i trafiken, men inte främst genom lek, utan snarare av samtal med varandra eller i mobiltelefon, av att skicka och läsa sms och mail eller av konsumtion av musik via hörlurar.

Barn har inte samma förutsättningar som vuxna att sprida sin uppmärksamhet och förutse vad medtrafikanter kommer att göra. De kan inte sammantaget bedöma komplexa trafiksituationer och om en plats är farlig eller inte.

5.1.1 Trygghet och säkerhet

För barn och unga är trygghet avgörande för om, och hur, de använder en plats eller kollektivtrafiken. Trygghet handlar om individers upplevelse av hur det är att vistas på en plats. Det som påverkar upplevelsen är till exempel, belysning, stökig och skräpig miljö, buller, läsbarheten av platsen, mycket trafik, nya saker eller människor som beter sig annorlunda. En plats, som till exempelvis en park, kan på dagtid upplevas som trygg medan den kan upplevas som otrygg på kvällen och natten eftersom den uppfattas som en mörk och ödslig plats (Boverket, 2006). Det handlar om demokrati och rättvisa att känna sig så pass trygg så att man upplever en rörelsefrihet på olika platser och vid olika tider (Freeman & Tranter, 2011; Augur, 2013).

Nedanstående tabell visar till exempel att ungdomar tycker att kollektivtrafiken är de mest otrygga platserna på kvällstid. Dessutom upplever betydligt fler flickor (över 30 % av de tillfrågade flickorna) otrygghet i kollektivtrafiken kvällstid än pojkar (15 % av de tillfrågade pojkarna).



Figur 4 Sammanställning av barns upplevelse av otrygga platser (Rädda barnen, 2011) Från dialoger med barn och ungdomar 13-17 år.

Flera undersökningar (i Sverige och internationellt) visar att barn och ungdomar känner sig mer oroliga i kollektivtrafiken än vuxna. De uttrycker oro över att andra resenärer kan skapa problem eller vara obehagliga. I dialoger med barn och unga uttrycker många barn/unga att de vill ha mer personal och vuxennärvaro i kollektivtrafiken, då skulle fler använda kollektivtrafiken mer och känna sig tryggare.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap definierar säkerhet som ”frånvaro av risk eller en låg sannolikhet att utsättas för risk. Säkerhet innebär att man är skyddad mot fara och oönskade

händelser och inte riskerar att utsättas för skador eller förluster.” (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, 2011) I detta sammanhang gäller det till exempel att trafiksäkra korsningar och platser, att vara tydlig vid tillfälliga avstängningar så att barn förstår vilka ersättningsvägar de ska välja samt att tydligt avspärta byggarbetsplatser så att barn inte lockas till att leka i farliga miljöer. Samtidigt är det viktigt att barn också har rätt till stimulerande, spännande och utmanande miljöer.

5.1.2 Barn och ungas rörelse och dess närområden

Forskning från Statens folkhälsoinstitut, om hur utformningen av städer, bostadshus med mera påverkar barn och ungas fysiska aktivitet och utveckling, visar att närområdet kring barn och ungas bostad är betydelsefull för deras förutsättningar till lek, fysisk aktivitet och utveckling (Statens folkhälsoinstitut, 2008). God tillgång till lekplatser, parker och grönområden ger ökad fysisk aktivitet hos både yngre och äldre barn. Rapporten visar att många kommuner tar bort vissa lekplatser samtidigt som de rustar upp andra. Detta riskerar enligt rapporten, att förlänga avstånden och försämra tillgängligheten till lekplatser.

Skolors och förskolors tillgång till stora lektytor är av stor betydelse för barns hälsa. Ju större yta desto mer energi använder barnen under dagen. En bra utformning kan dessutom gynna barnens välbefinnande och hälsa och minska till exempel sjukfrånvaro och stress.

**VAD BEHÖVS FÖR ATT GÖRA STADEN
BARNVÄNLIGARE ENLIGT IPA?**

(International Play Association: Promoting the Child's Right to Play)

- Fler och bättre belägna gårdsgator
- Säkra och lekvänliga skolvägar
- Gröna och mångsidigt användbara skolgårdar och förskolegårdar
- Ökade möjligheter för lek i det offentliga rummet
- Lekparker inom 400 meters gångavstånd
- Mer plats åt spontanidrotten i den offentliga miljön, exempelvis skateboardanläggningar
- Satsa på utvecklande miljöer i ett tydligt barnperspektiv
- Lyssna på barns åsikter om utemiljön.

IPA – Barns rätt till lek är den svenska delen av IPA.
Läs mer på: www.ipaworld.org och www.ipa-sweden.org

Figur 5 Förslag på åtgärder för en barnvänligare stad. Källa: Folkhälsomyndigheten

5.1.3 Information och orienterbarhet

Barns fysiska och kognitiva utveckling och mognad har stor betydelse för hur de använder och upplever miljöer. Barn är korta. De har inte fullt utvecklat vidvinkelseende och har svårigheter med att bedöma avstånd och hastigheter. Hörseln är inte färdigutvecklad vilket bland annat kan innebära svårigheter att avgöra varifrån ljud kommer. Allt det påverkar bland annat förmågan att kunna orientera sig.

Barn lär sig läsa vid olika ålder och det är svårt för dem att läsa skyltar och information som endast består av text. För att skapa de bästa förutsättningarna för dem bör informationen i kollektivtrafiken bestå av färger och piktogram. Dessutom är det fler grupper i samhället än barn som har lättare att uppfatta färger och piktogram än text.

Kollektivtrafikens miljöer ska vara tillgängliga, trygga och anpassade för barn och unga och målet är att alla som själva kan åka med SL ska kunna hitta, bemötas väl och känna sig trygga. (SLL, 2014)

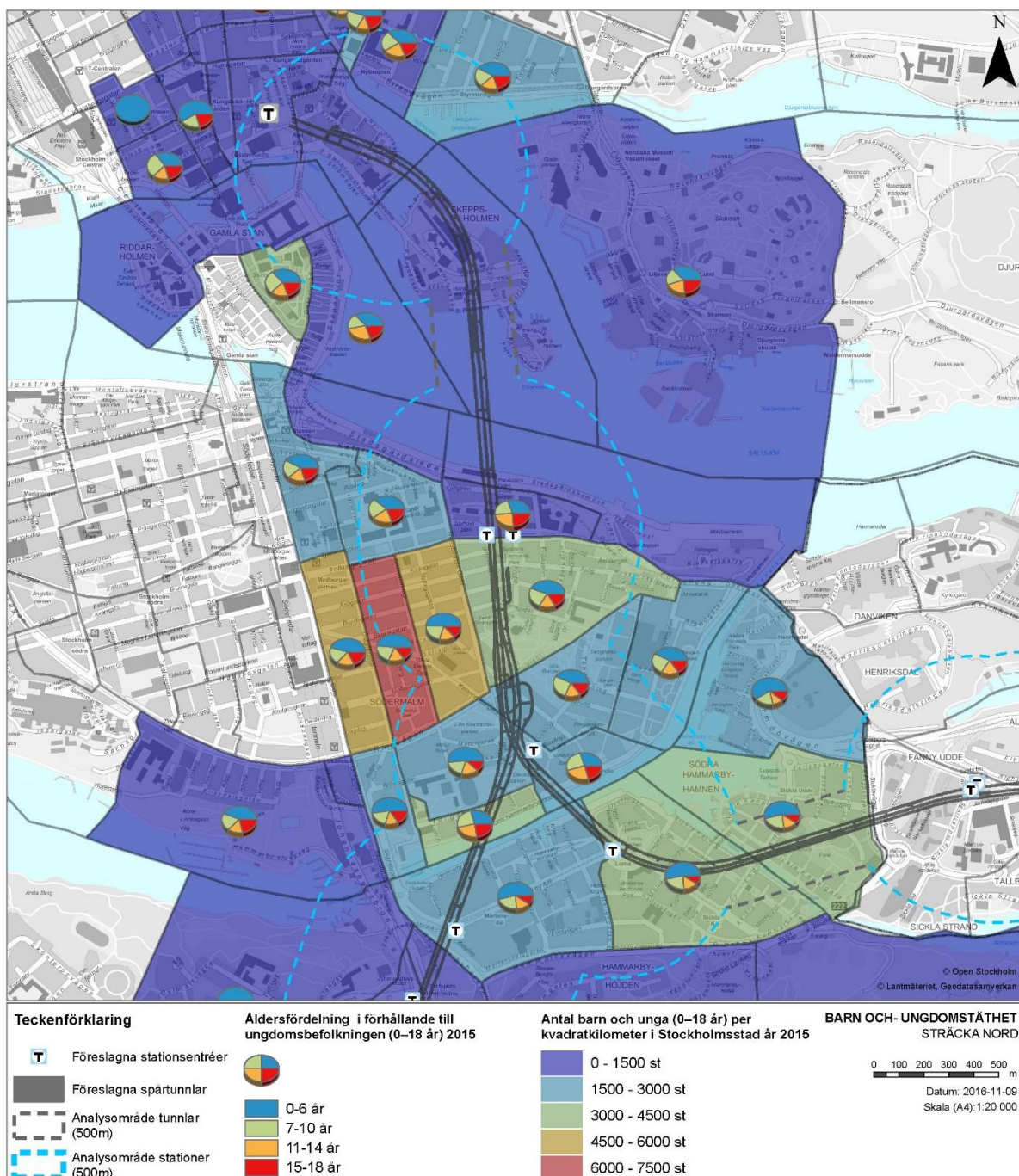


Figur 6 Exempel på piktogram som redan finns i dag för att informera i kollektivtrafiken (Källa SLL)

6 Nuläge

Nedanstående kapitel ger en nulägesbild ur både barnperspektivet och barnens perspektiv. Eftersom dialog endast genomfördes med de mest berörda stationerna, baseras nulägesbeskrivningarna av vissa stationer enbart på barnperspektivet.

6.1 Generellt

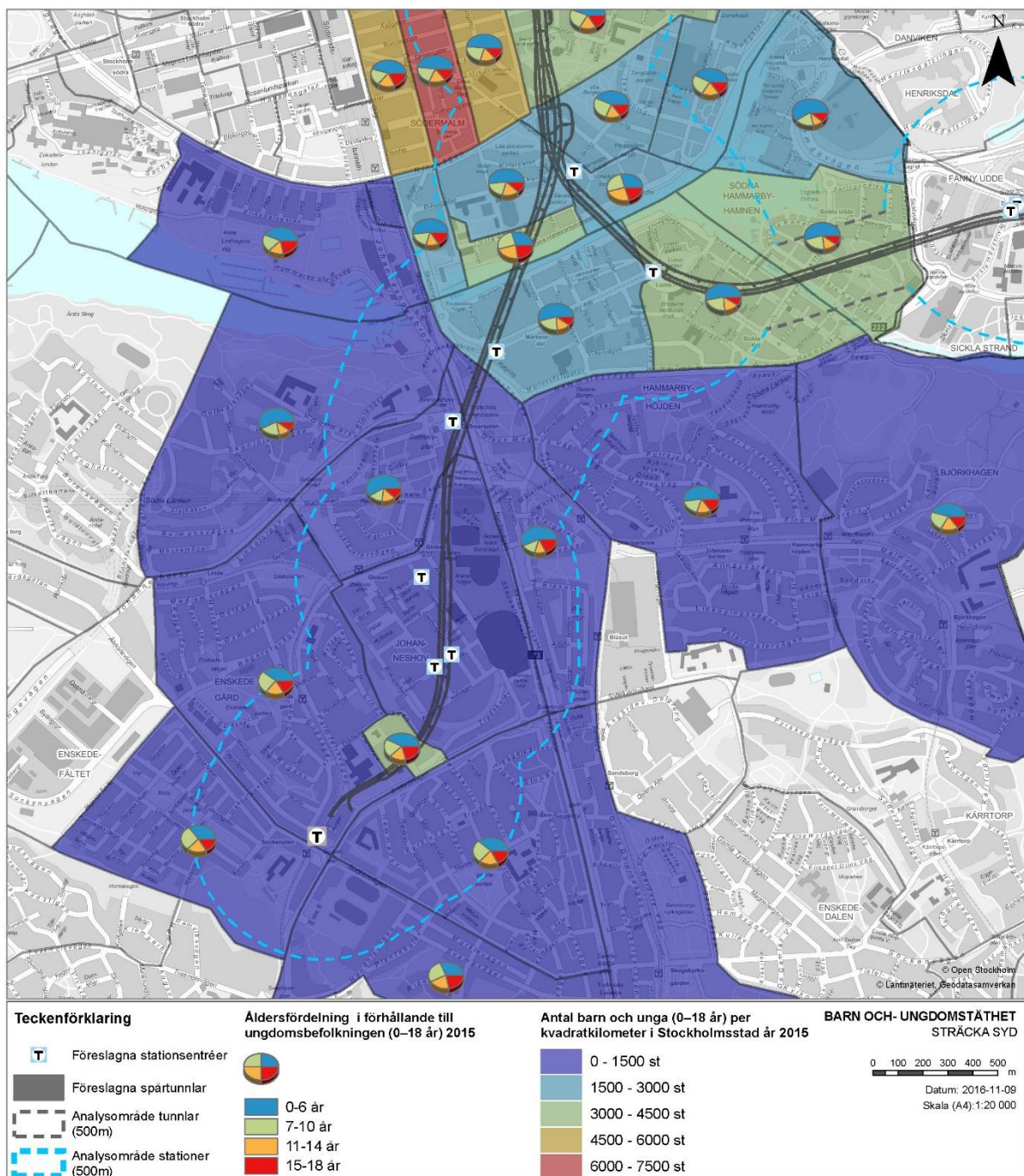


Figur 7 Karta över barn- och ungdomstäthet på Södermalm och Hammarbysjöstad. OBS, tätheten är beräknad utifrån hela Stockholm stads befolkning. Statistik är hämtat från Stockholm Stad, 2015

I de aktuella områdena där tunnelbanan planeras bor, vistas och lever olika många barn och unga. I kartorna nedan visas barn- och ungdomstäthet utifrån ålder i aktuella basområden utmed den nya tunnelbanan. Områdets färg visar hur stor del av befolkningen i hela Stockholms stad respektive Nacka kommun som är mellan 0-18 år i varje basområde. Staplarna visar åldersfördelningen på barnen och ungdomarna inom det aktuella området.

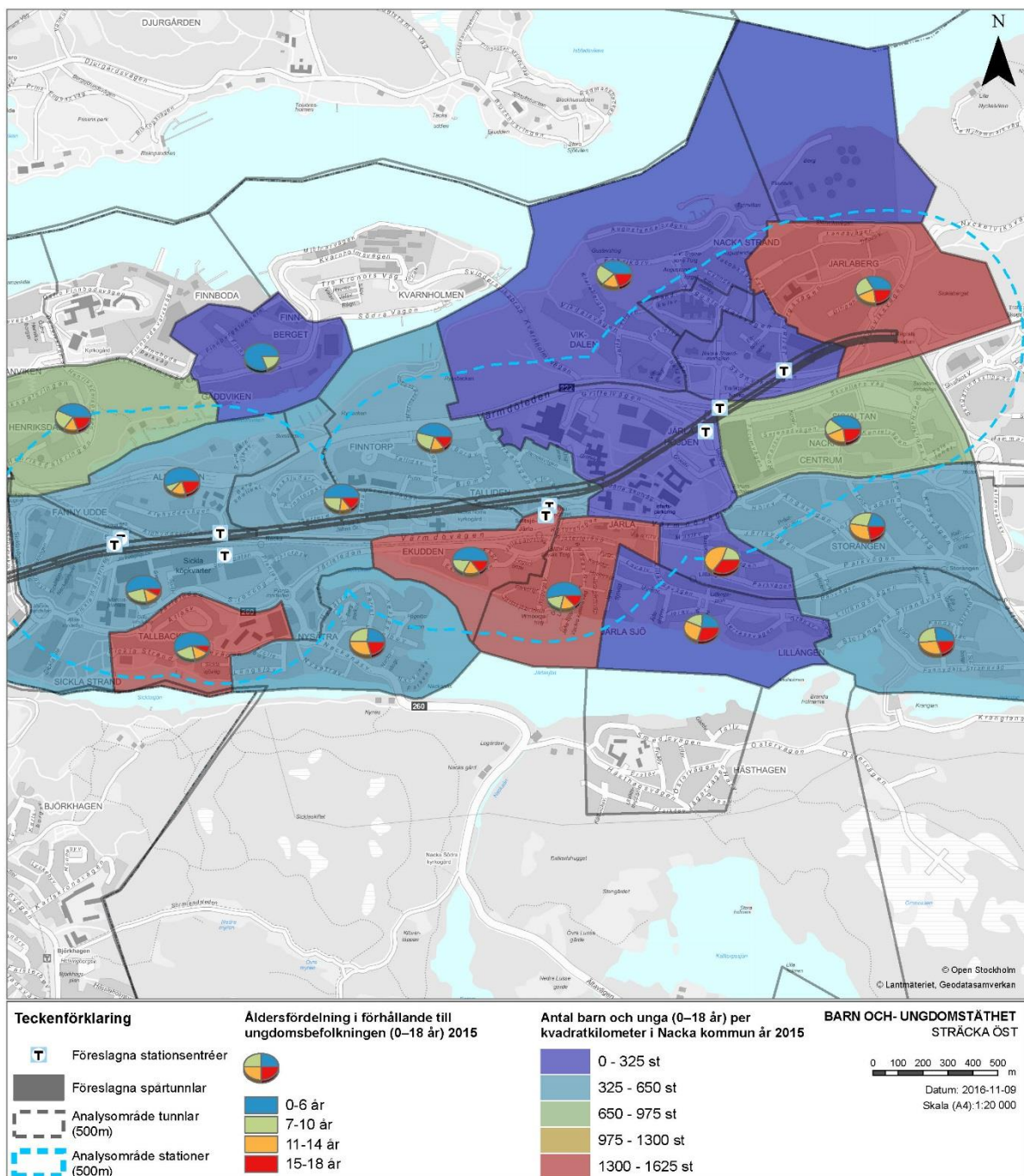
Områdena med flest barn och unga i den planerade tunnelbanans närområde är de centrala delarna av Hammarby sjöstad och de centrala delarna av Södermalm. Generellt är andelen 0-6 år den största barngruppen. Denna grupp kommer cirka vara mellan 10-16 år när tunnelbanan blir klar. I statistiken syns trenden att bo kvar i innerstaden eller nära innerstaden även när man skaffar barn. Trenden och exploatering/förtätning skapar en ännu högre barntäthet vilket påverkar planeringen av bland annat ny eller ombyggd kollektivtrafik.

Statistiken visar att det är barntätt på Södermalm och Hammarby sjöstad. Det är övervägande yngre barn i de aktuella områdena.



Figur 8 Karta över barn- och ungdomstäthet vid Gullmarsplan, Slakthusområdet och Sockenplan. OBS, tätheten är beräknad utifrån hela Stockholm stads befolkning. Statistik är hämtat från Stockholm Stad, 2015

I dagens Slakthusområde är andelen barn och unga lågt eftersom området idag består mest av verksamheter. I framtiden kommer denna statistik se annorlunda ut eftersom Slakthusområdet planeras att exploateras med bland annat bostäder, skola och förskolor.



Figur 9 Karta över barn- och ungdomstäthet i Nacka. OBS, tätheten är beräknad utifrån hela Nacka kommuns befolkning. Statistik är hämtat från Nacka Kommun, 2015

Statistiken visar att det i Nacka är stor variation av andel barn i olika åldrar i olika områden. I flera områden är det många småbarn medan det i några områden är en mycket liten andel barn och unga. Nacka är växande och kommunen bygger i och med tunnelbanan stad. Barn- och ungdomstätheten kommer att ändras drastiskt i och med exploateringen.

6.1.1 Parker och grönområden

Det är stor skillnad på hur många grönområden barnen och de unga har tillgång till i sitt närområde. I områdena kring de nya stationerna i Nacka finns fler och större grönområden än kring de nya tunnelbanestationerna i innerstaden.

Det som karakteriserar grönområden runt de nya stationerna i Stockholm stad är att de är anlagda parker av olika storlekar och varierande kvalitéer. Dessa används av förskolor, skolor och stockholmare i olika åldrar.

I Nacka kommun finns några av Storstockholms största grönområden men det finns även mindre skogsområden och små parker. Grönområdena kring de nya stationerna karakteriseras av att vara större och mer sammanhängande än grönområdena i Stockholm stad. Dock finns det trafikbarriärer som kan ses som ett hinder för nyttjande.

6.1.2 Barn och ungas åsikter om dagens tunnelbanestationer

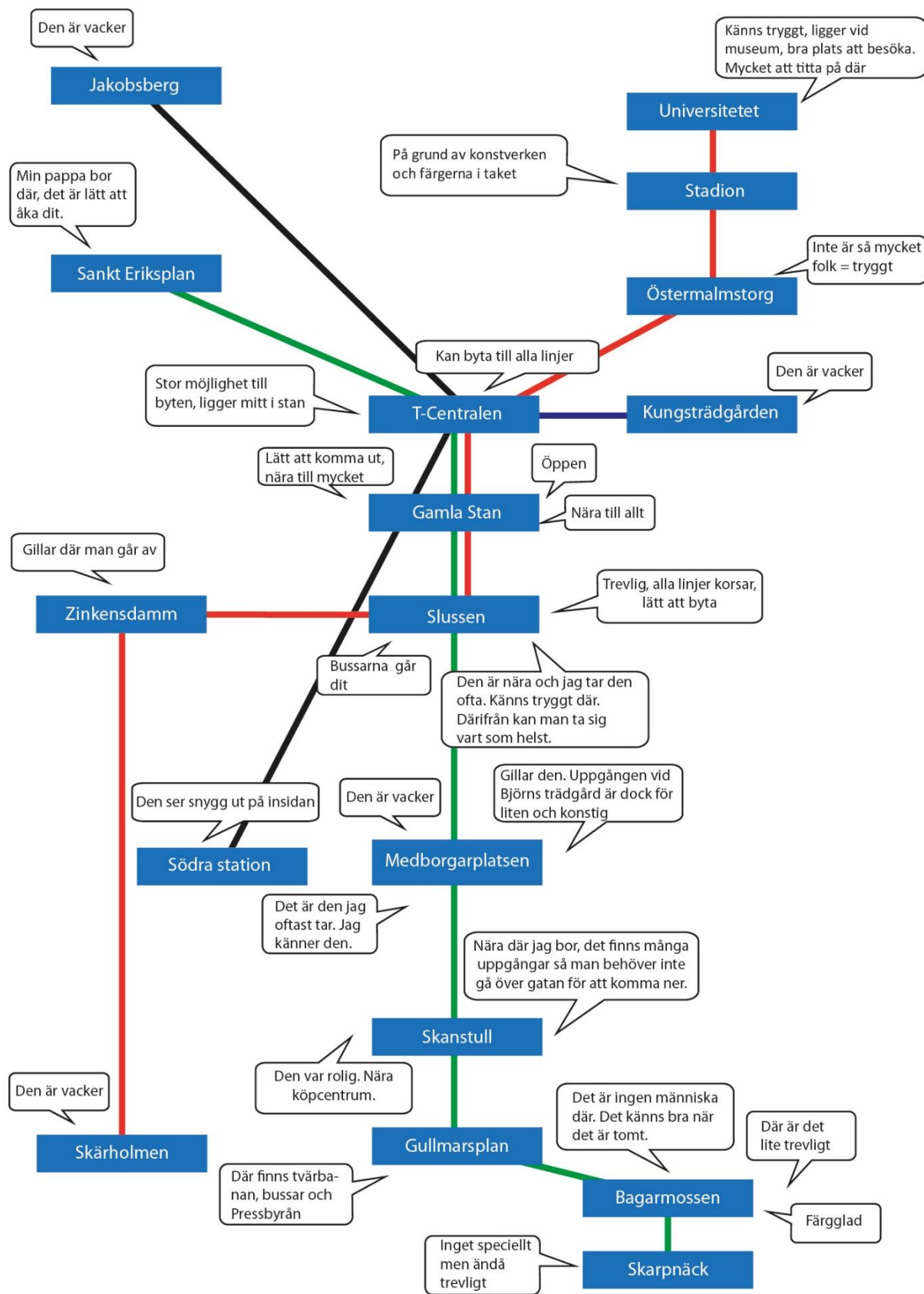
För att ta reda på vad barn och unga tycker om dagens tunnelbana fick de svara på några frågor. De fick berätta vilka stationer de tycker om och inte tycker om och motivera varför. I och med det kan vi anpassa den nya tunnelbanan till det barnen och ungdomarna tycker om och undvika det som de inte tycker om med tunnelbanan idag.

I figurerna på följande sidor finns sammanställningar av svaren. Sammanställningarna speglar diskussionerna med barnen och ungdomarna i dialogen och återspeglar samma teman, till exempel trygghet, estetik/gestaltning, tillgänglighet och logistik. Teman som diskuterades i klassrummet.

Spannet på vilka stationer barnen och ungdomarna gillade och inte gillade är stort vilket visar att de förflyttar sig med tunnelbanan över stora delar av staden. Några stationer som de använder har aktiviteter nära, som till exempel Universitetet där Naturhistoriska museet ligger. Andra stationer känner barnen för att de har släktingar/kompisar där eller för att deras fritidsaktivitet ligger nära denna station.

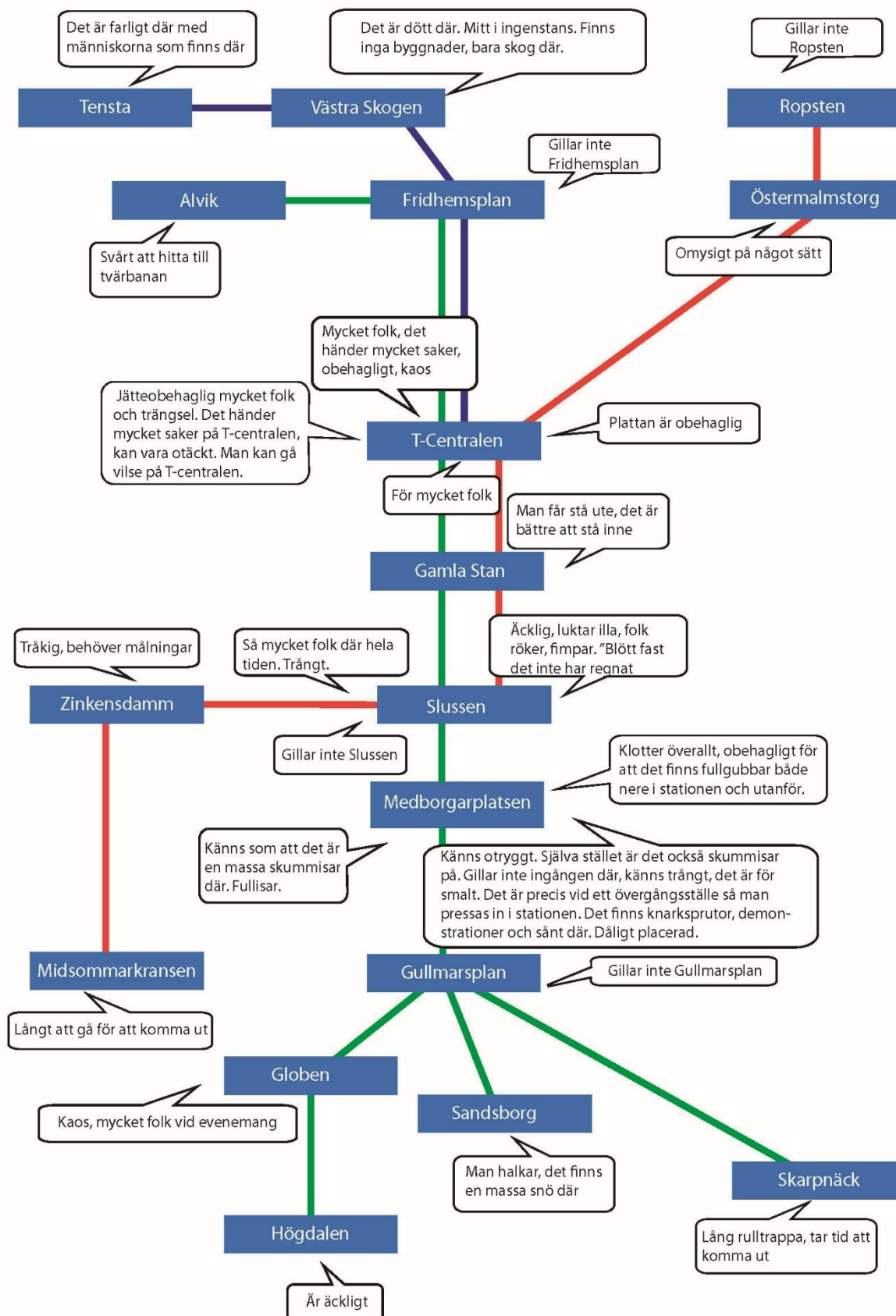
Vissa stationer finns med på båda figur 10 och 11 och är således stationer som barnen och ungdomarna både gillar och inte gillar. Ofta är det stationer som är belägna i centrala Stockholm och som är några av de stationerna med flest resenärer per dag. Till exempel T-centralen, Gamla Stan, Slussen, Medborgarplatsen och Gullmarsplan.

Vilka stationer gillar barn och unga, och varför?



Figur 10 Sammanställning av vilka stationer barnen och ungdomarna i dialogen gillar, och varför.

Vilka stationer gillar barn och unga inte, och varför?



Figur 11 Sammanställning av vilka tunnelbanestationer barnen och ungdomarna i dialogen inte gillar, och varför.

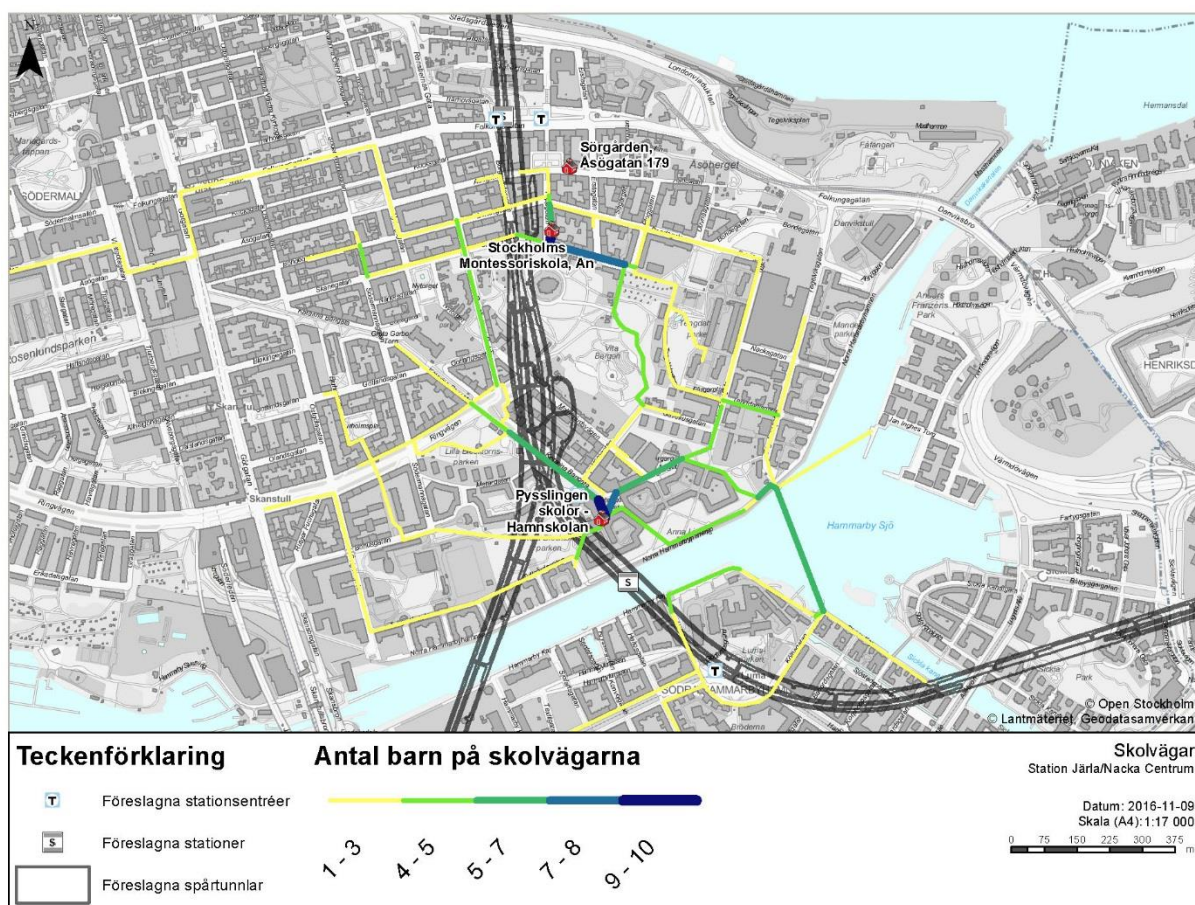
6.1.3 Barnens skolvägar

Barnen på de fyra grundskolorna som deltog i dialogen fick rita vilken väg de tar till och från skolan på kartor.

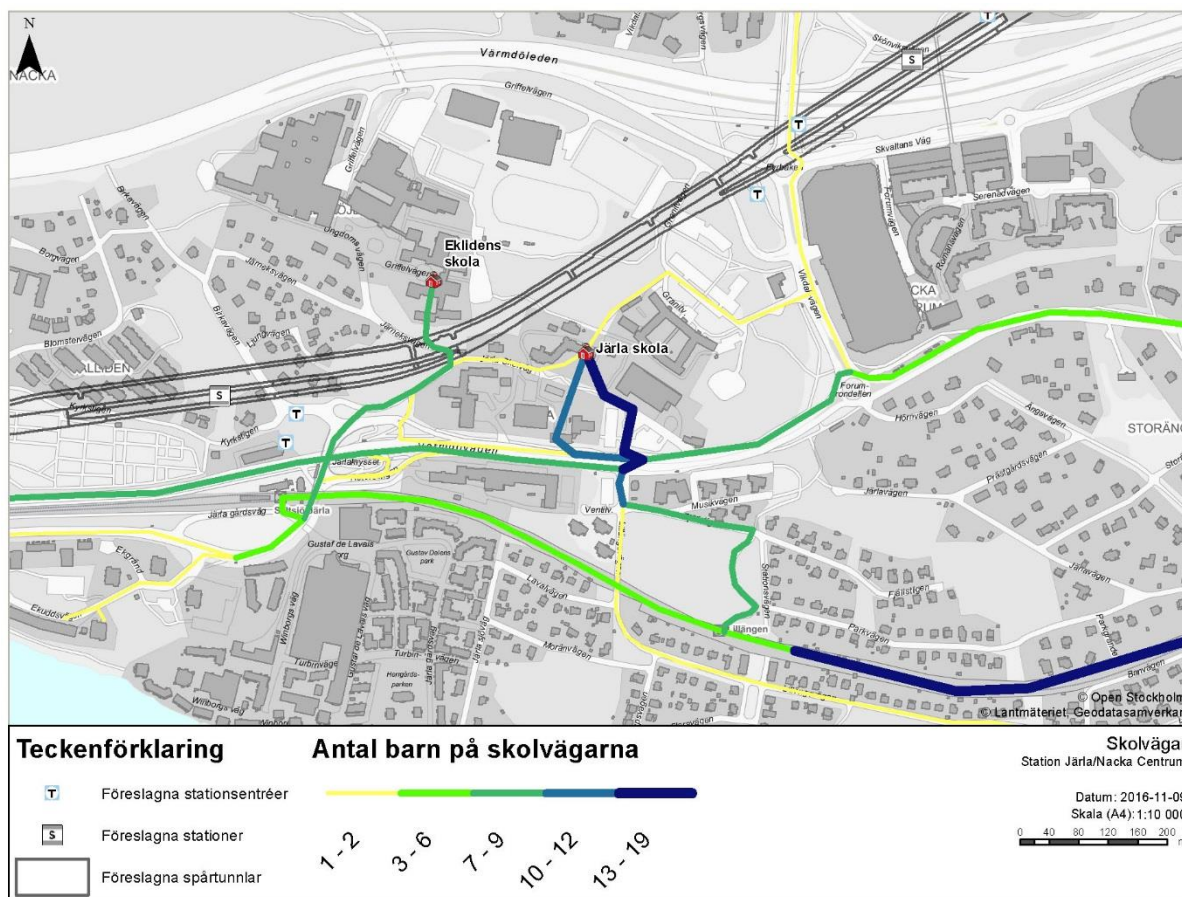
Barnen på Södermalm uppgav att de både går, cyklar, åker kollektivtrafik (tunnelbana, buss eller båt) till och från skolan. Gatorna kring skolorna och förskolorna är mycket frekvent använda som skolvägar av barnen.

Dialogen med Sörgården och Stockholm Montessoriskola på Södermalm visar att de flesta barnen som går på skolan, promenerar till och från skolan eftersom de bor i närområdet. Barn som bor söder om Södermalm, till exempel i Hammarby sjöstad och går i skola på Södermalm, använder kollektivtrafiken med båt från Hammarby sjöstad. Inne på Södermalm ligger förskolorna och grundskolorna tätt och analysen visar att barnen använder de flesta gatorna i området.

Katarina Bangata är en av de flitigast använda gatorna i den direkta närheten av station Hammarby Kanal.



Figur 12 Bilden visar skolvägar för några skolklasser från Stockholms montessori, Hamnskolan och Sörgårdens förskola på Södermalm. Gul linje innebär mindre använd skolväg medan blå innebär att flera barn använder rutten.



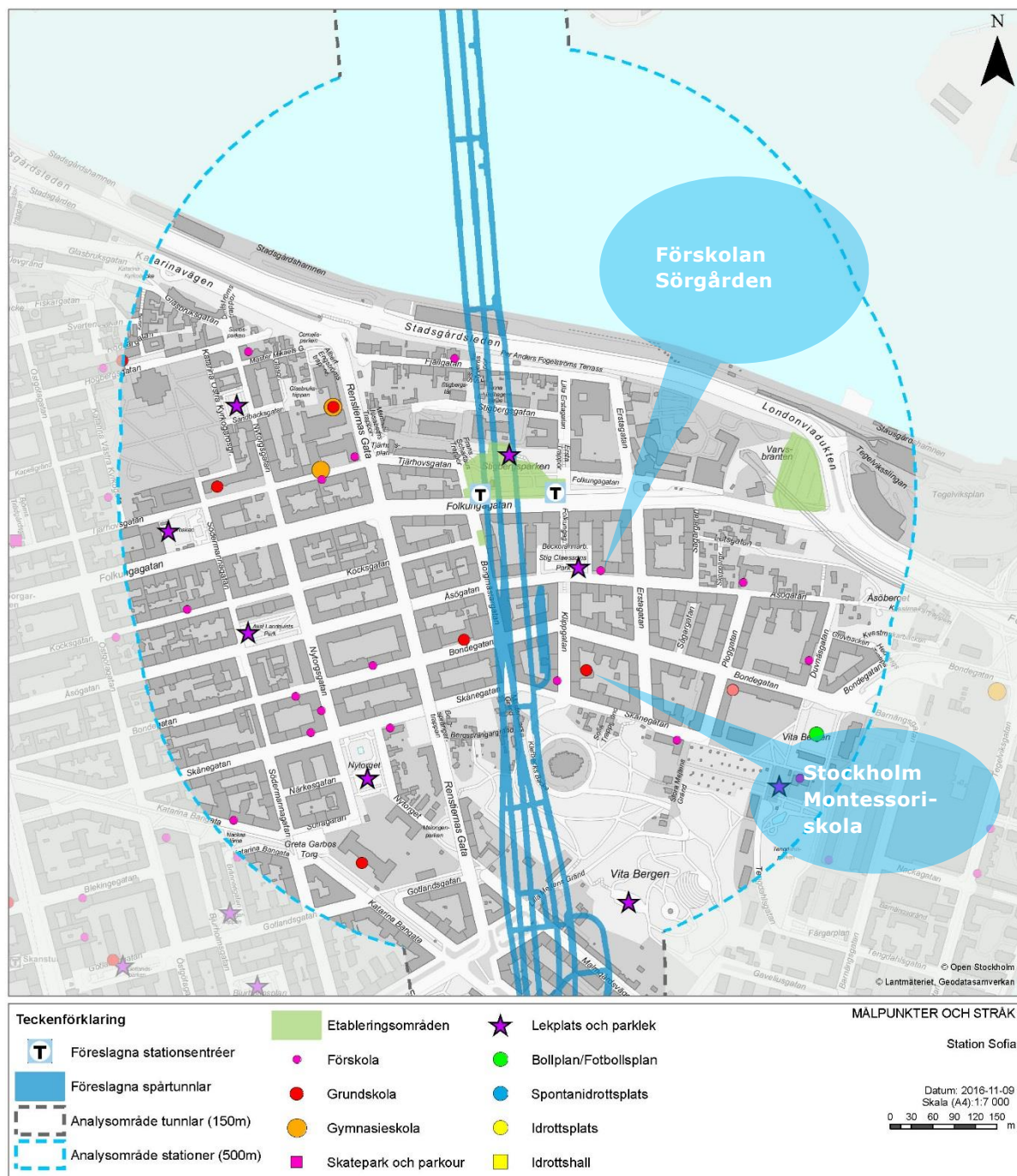
Figur 13 Bilden visar skolvägar för några skolklasser till och från Eklidens skola och Järla skola. Gul linje innebär mindre använd skolväg medan blå innebär att flera barn använder rutten. Skolvägen till och från Eklidens skola är mycket mer frekvent använd än vad som visas i kartan och de passerar Värmdövägen på flera ställen.

Barnen som går på skola i Järla kommer österifrån, från Stockholms innerstad eller från motorvägsbussar vid Nacka centrum. Många barn passerar gamla Värmdövägen och platsen för den nya tunnelbanestationen Järla flera gånger varje dag. Eklidens skola har skolbarn från ett mycket stort upptagningsområde. Många barn och unga kommer från Stockholms innerstad, Boo och Värmdö med motorvägsbussar.

6.2 Stationer

Följande avsnitt ger en beskrivning av nuläget i områdena kring de framtida tunnelbanestationerna. Områdena avgränsas till ett 500 meters analysområde eftersom Stockholm läns landsting anger att tillgänglig kollektivtrafik ska planeras utifrån att det max är 500 meter till närmsta kollektivtrafikhållplats. (SLL, 2015 a)

6.2.1 Sofia



Figur 14 Karta över skolor, förskolor, gymnasieskolor, parker, lekplatser med mera vid station Sofia. De blå pratbubblorna illustrerar läget för förskolorna och skolor som var med i dialogen. Källa: Skolverket och Stockholm stad. (Skol- och förskolelägen kan hänvisa till administrativ adress)

Kartan visar att det är tätt med förskolor och grundskolor på Södermalm. Många barn och unga har målpunkter i området samtidigt som det är få idrottsplatser och få stora parker inom området. Det är också tätt med barn och unga.

Barnen på förskolan

Sörgården har ingen egen gård där de kan leka ute. Istället tar de sig till en grönyta/park varje dag, oftast genom promenader. Till vissa parker som ligger längre bort åker de buss. Pedagogerna upplever parkerna som välanvända. Det är, enligt dem, alltid två eller tre andra förskolor i parkerna samtidigt. Exempel på närliggande gator som de ofta går på är Folkungagatan, Borgmästargatan och Nytorrgsgatan.

"i Sofiahissarna skulle man kunna ha målning/himmelvägg, nödrum, matfack och fler grejer vid hissen(till säkerhet)"

Pedagoger på förskolan Sörgården på Södermalm säger att uppgångslägena för station Sofia är bra placerade, nära förskolan. De tror att de kommer att använda tunnelbanan mer framöver, i och med utbyggnaden, för att barnen ska få mer variation i lekplatser. De tror att det går bra att även framöver åka tunnelbana med förskolebarnen.

De flesta av barnen uppger att de har åkt buss, tunnelbana och pendeltåg. De tycker att exemplet som visas, på en tunnelbaneentré, är fin. Även plattformen som visas tycks vara fin, men överlag tycker de att det är lite för lite färger.

Stockholms montessoriskola ligger nära Vitabergsparken och har 90 barn från förskoleklass till och med årskurs 5. Skolan har endast en liten innergård så barnen går till Vitabergsparken varje dag när de har rast. Barnen som deltog i dialogen gick i årskurs fem.

"Det är obehagligt att åka tunnelbana, det är långt ner och man har inte så mycket kontroll. Det är mycket skumma människor där."

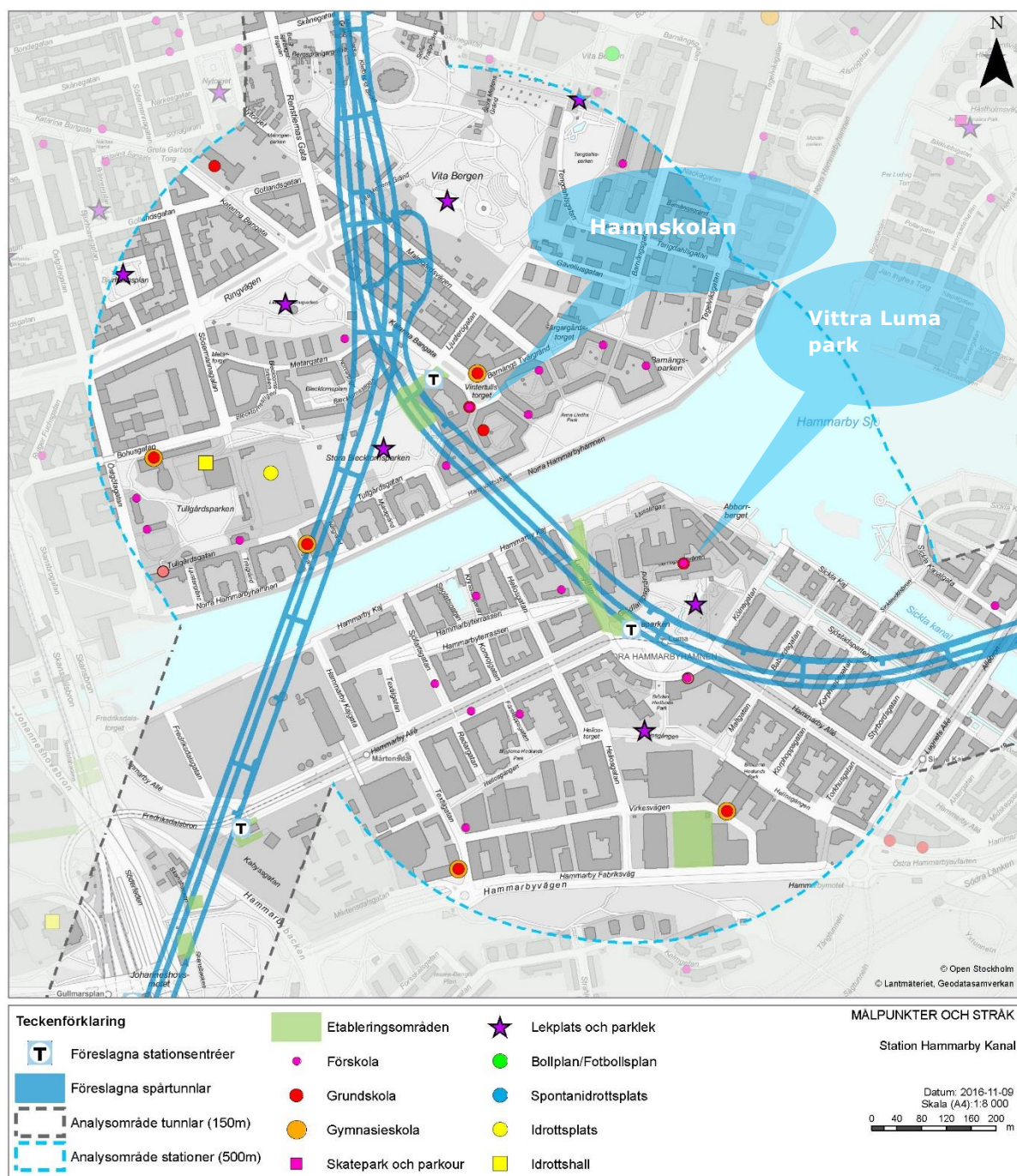
Alla barnen åker tunnelbanan, de flesta med en vuxen fast några har börjat träna på att åka själv. Frågan kring trygghet i tunnelbanan diskuteras länge. Barnen reflekterar över vem man kan möta i tunnelbanan och de kan känna sig otrygga om de träffar "skummisar" eller "fyllisar", det vill

säga personer som är fulla, påverkade eller som beter sig onormalt. Ett barn berättar att det undviker tunnelbanan eftersom det inte gillar att man kan fastna i tunnelbanedörrarna.

Barnen diskuterar olika strategier för vad de ska göra om de tappar bort sig i tunnelbanan. De flesta skulle ringa eller sms:a någon för att få hjälp. "Jag skulle aldrig våga fråga nån om hjälp" förklarar ett barn. "Kolla tunnelbanekartan" säger en annan.

6.2.2 Hammarby Kanal, entré Katarina Bangata (norra) och entré Lumaparken (södra)

Kartan visar att det är tätt med förskolor och grundskolor på båda sidor om Hammarby kanal. Kanalen är en barriär eftersom det endast går att ta sig över med båten som går mellan Barnängen på Söder till Luma/Henriksdalskajen i Hammarby Sjöstad.



Figur 15 Karta över skolor, förskolor, gymnasieskolor, parker, lekplatser med mera vid station Hammarby Kanal. De blå pratbubblor illustrerar läget för förskolan och skolan som var med i dialogen. Källa: Skolverket och Stockholm Stad (Skol- och förskolelägen kan hänvisa till administrativ adress)

Skolan Vittra Luma Park, vid Lumaparken, har barn både i förskoleåldern och i skolåldern. Barnen som deltog i dialogen var i blandad ålder mellan fem och nio år. Alla barnen har åkt tunnelbanan och Tvärbanan, och nästan alla har åkt buss och pendeltåg. Ett barn "hatar" att åka tunnelbana.

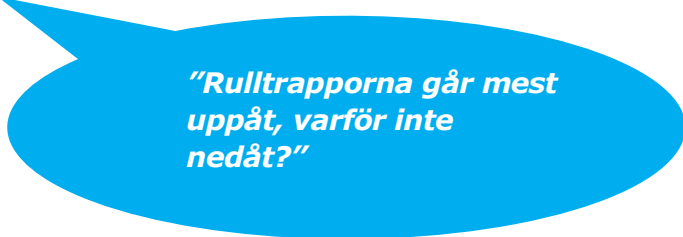
Pedagoger berättar att de aldrig använder Lumagatan (gatan som går från Hammarby Allé till båtkajen) utan går mellan husen när de ska till båten. De promenerar till Hammarbybacken längs med vattnet. De åker Tvärbanan vid utflykter. De har utflykt en gång i veckan, annars är de mest på gården.

Barnen berättar att tunnelbanan låter och ligger för nära hus idag. De diskuterar säkerhet vid tunnelbanan och berättar att de inte gillar att det är så långt ner till spåren att man inte kan komma upp om man skulle ramla ner. De tycker också att det är bra att det finns kameror ifall någon försöker stjäla något. Barnen uppger även att det känns trevligare att åka på en bro än att åka under mark. De säger att det inte är så tryggt under marken, särskilt inte under vattnet om det läcker in.

När frågan om trivsel och trygghet i tunnelbanan diskuteras så säger barnen att det ofta luktar kiss i tunnelbanan och de gillar inte det. De tycker inte heller att städmedlet luktar gott. Någon säger att "Det är jättemånga som går fel." En annan säger att "Det står ju bara jättekonstig text på väggarna". De tycker att det är roligare med bilder på väggarna. Ytterligare någon uttrycker "Sluta att sätta upp reklam vid tunnelbanan för att det inte är sådär jättefint.". De tycker även att det är tråkigt med samma blå färg på alla T-skyltar.

De uppger också att det är många av spärrarna som inte fungerar så att man missar tåget.

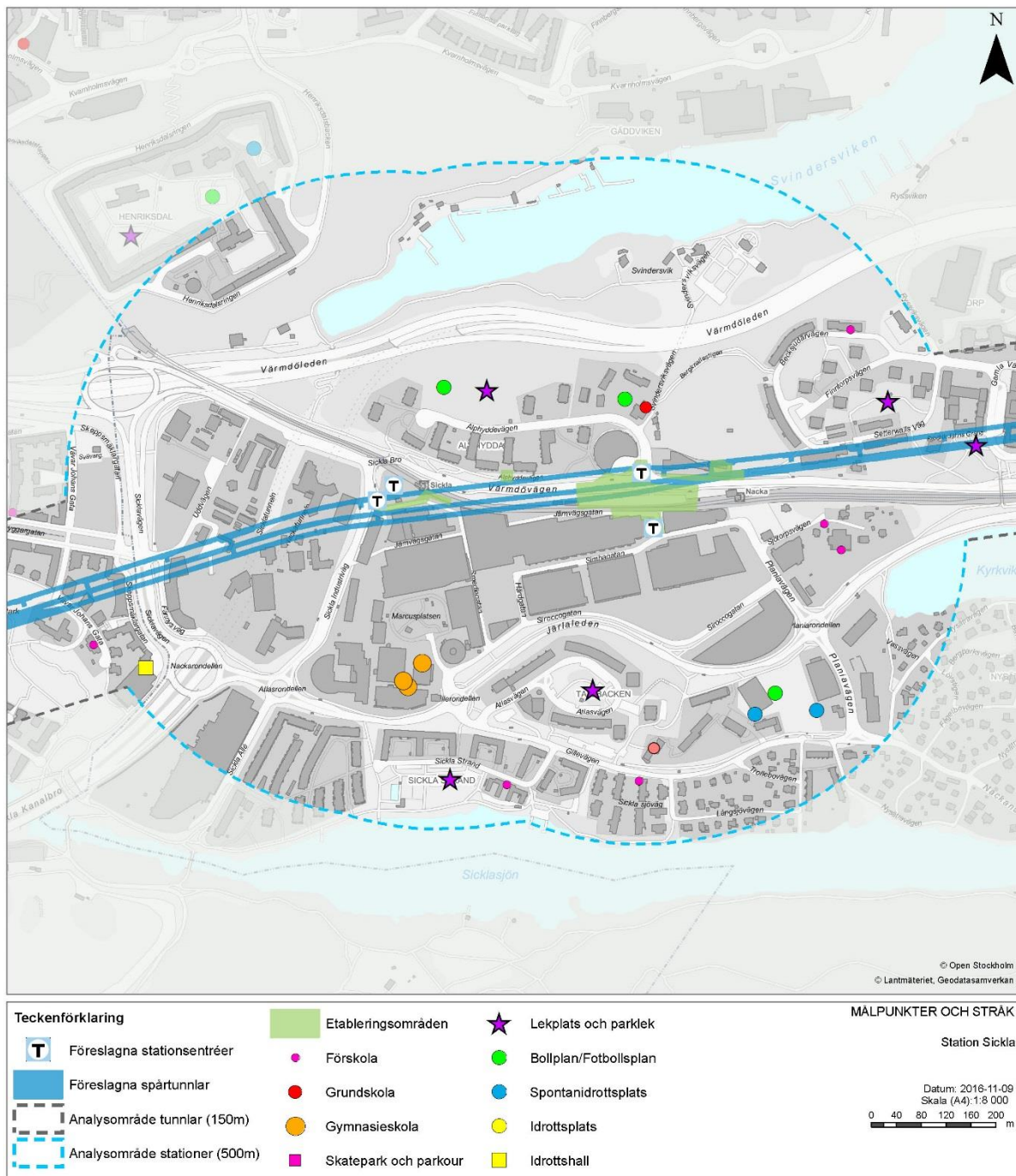
När frågan om vad de tycker om rulltrappor ställs, så svarar barnen att de tycker att rullband är bättre för att det är jobbigt att gå så höga steg som det är i rulltrappan. Någon säger även att "Rulltrappor går mest uppåt, varför inte neråt?"



"Rulltrapporna går mest uppåt, varför inte nedåt?"

Hamnskolan, som ligger vid Hammarby Kanals stationsentré, mot Katarina Bangata, har barn i förskoleåldern upp till årskurs 6. En förskoleavdelning delar innergård med en annan förskola medan de andra avdelningarna och skolverksamheten använder de närliggande parker Stora Blecktornsparken och Barnängsparken för utevistelse. Barnen som deltog i dialogen var i åldern mellan 11 och 14 år. De framhäver i diskussionen om varför tunnelbanan är bra, att det är bra för miljön men även att det är smidigt och man kommer ganska långt på kort tid. Det är inte alla som har råd med bil. Dessutom bildar bilarna köer medan tunnelbanan inte tar så mycket plats.

6.2.3 Sickla



Figur 16 Karta över skolor, förskolor, gymnasieskolor, parker, lekplatser med mera vid station Sickla.
Källa: Skolverket och Nacka kommun (Skol- och förskolelägen kan hänvisa till administrativ adress)

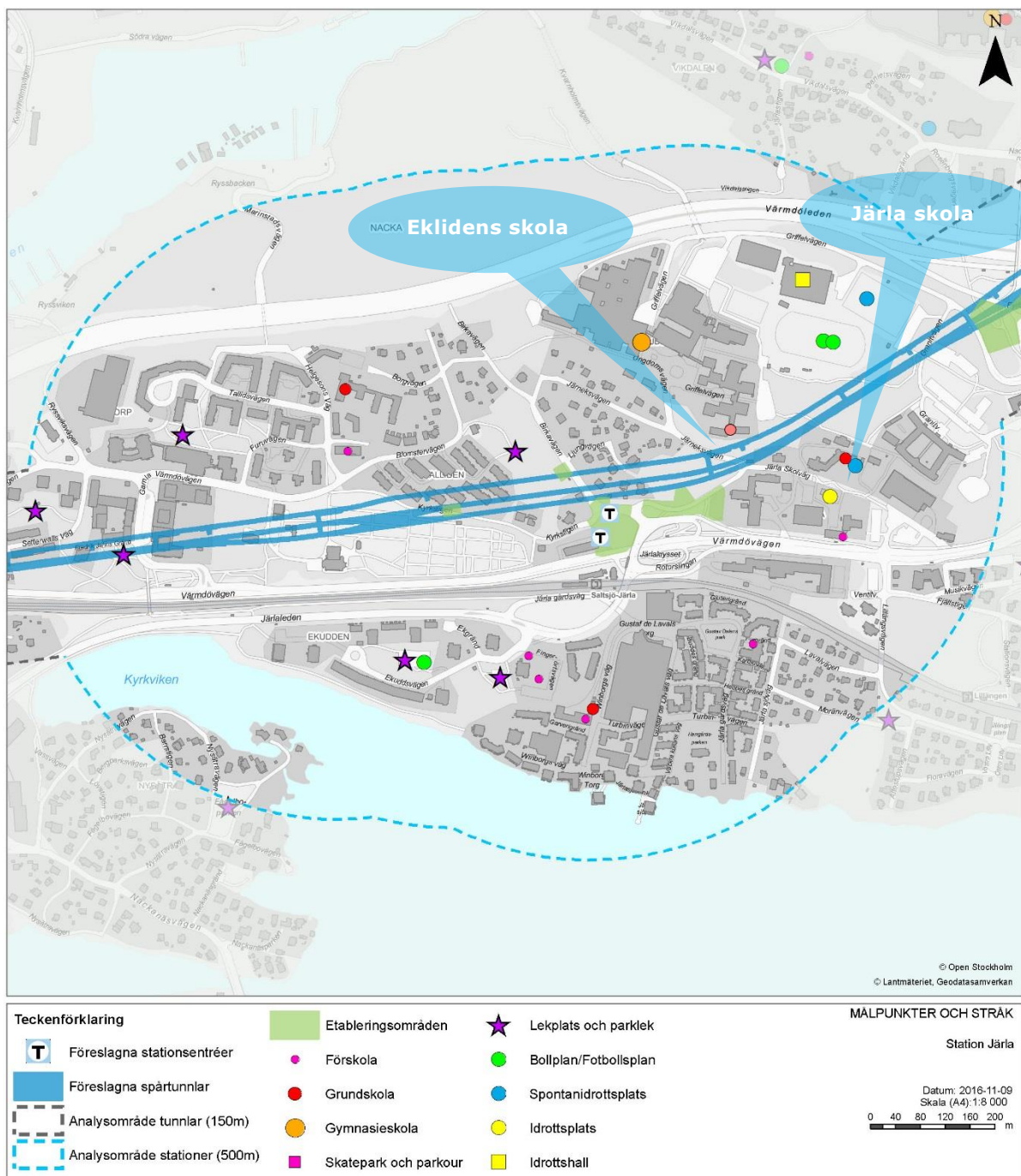
Kartan visar att det ligger några skolor eller förskolor i närheten av etableringsområden eller stationerna. Många barn och unga är beroende av att passera Värmdövägen på väg till och från sin skola. Det finns fyra gymnasieskolor med totalt 1 500 ungdomar, två grundskolor med cirka 680 barn inom analysområdet som dagligen passerar Värmdövägen och/eller använder kollektivtrafiken.

Inom analysområdet ligger även tre förskolor med cirka 250 barn totalt. Alla förskolor uppger på sina hemsidor att de har egna gårdar där barnen kan vistas men betonar också att de använder närområdet när de vill upptäcka omvärlden.

Inom förskolorna uppskattas närheten till natur och skogsområden, som det finns gott om i kommunen, men även närheten till goda kommunikationer så de snabbt kan ta sig till bibliotek, teater med mera.

För Sickla station redovisas endast barnperspektivet eftersom dialog inte genomförts på platsen.

6.2.4 Järla



Figur 17 Karta över skolor, förskolor, gymnasieskolor, parker, lekplatser med mera vid station Järla. De blå pratbubblorna illustrerar läget för förskolan och skolan som var med i dialogen. Källa Skolverket och Nacka kommun (Skol- och förskolelägen kan hänvisa till administrativ adress)

Kartan visar att det finns flera stora grundskolor och en idrottsplats nära den planerade Järla station. Tydligt är också att många bostäder finns söder om Värmdövägen och skolor och målpunkter norr om vägen. Inom analysområdet finns även fem förskolor med cirka 300 barn. I examensarbetet "Förskolors och skolors nyttjande av grönområden - En fallstudie i Nacka kommun" förklarar en pedagog på en av förskolorna att hen upplever att bristen på säkerhet kan utgöra ett hinder för att ta barnen med till de kringliggande naturområdena. Flera av de stora vägarna i området beskrivs som barriärer, där barnen inte hinner gå över gatan innan ljussignalen

slår över till rött, och både barnen och pedagogerna blir då stressade. Resultatet blir att de får välja om de ska stå i vägen för cykeltrafiken eller gå ut i vägen bland trafiken. (Nordström, 2012).

Järla skola är en F-6 skola med cirka 650 barn. Skolan har även musikklasser från årskurs 4 dit barn från hela Stockholmsområdet och Nacka söker sig.

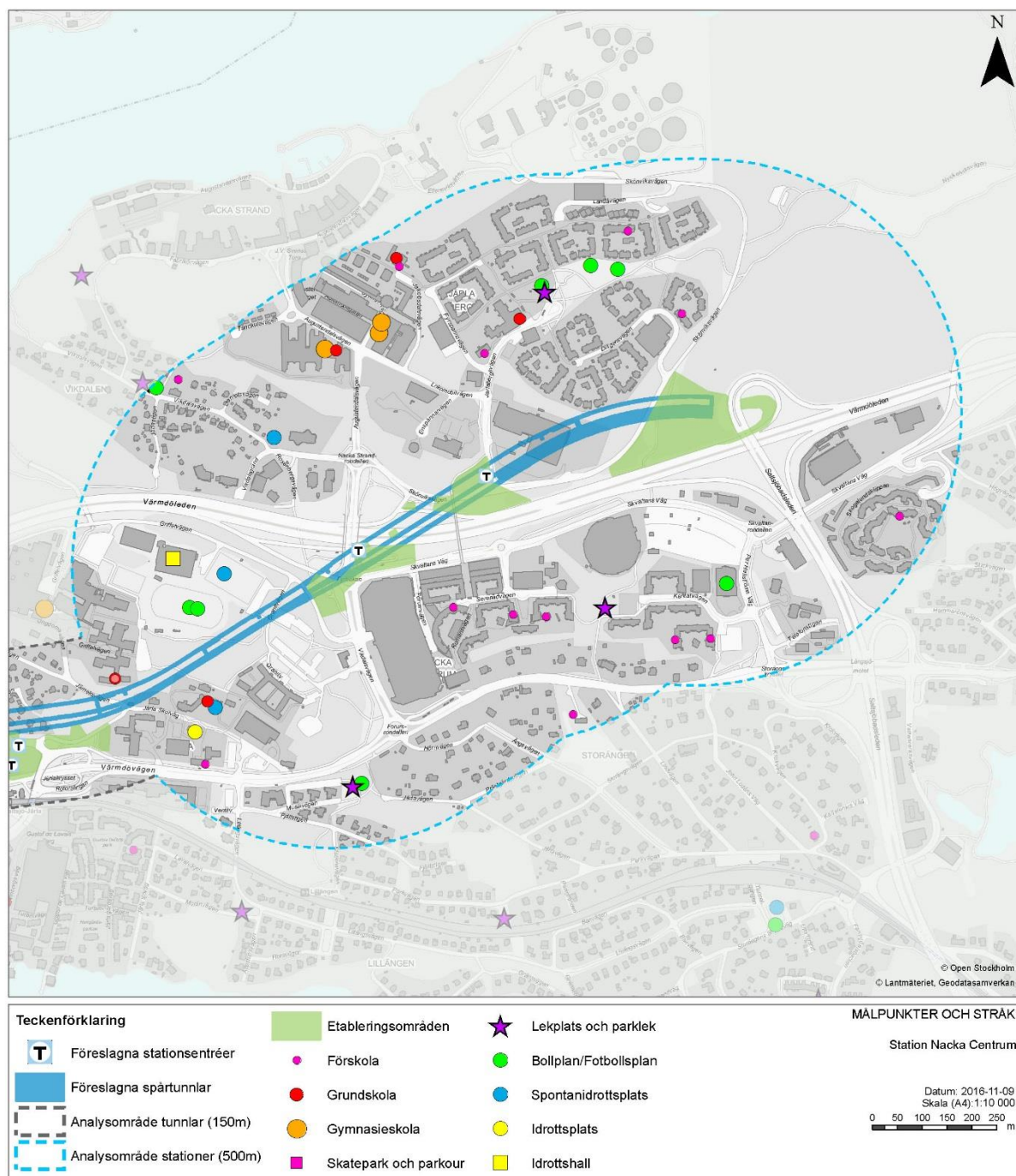
På Järla skola besöktes årskurs 6. Det diskuterades mycket varför det är bra med tunnelbana som transportsystem. Någon säger att "tunnelbanan kan ju åka under vatten" och att det underlättar samhällsbyggandet. Även att tunnelbanan inte tar mark i anspråk upplevs vara positivt då man kan göra annat med den marken, till exempel bygga bostäder. Andra uttrycker att det är mer miljövänligt med tunnelbana än bil. Ytterligare någon fyller i att alla inte har råd att ha bilar, och att det kan bli en ekonomisk krasch som gör det ännu svårare att äga bil. Flera säger även att mycket biltrafik tar mycket plats.

På Eklidens skola besöktes tre klasser i årskurs 7. Eklidens skola är en högstadieskola med 650 barn. Skolan har musikklasser och idrottsklasser som antar barn från hela Stockholm. Skolan har en idrottsanläggning med simhall, ishall, fotbollsplaner och en friidrottsarena i närområdet.

Även vid Eklidens skola diskuterades fördelarna med att resa kommunalt med tunnelbanan. Här varierade erfarenheten av sådant resande mer mellan olika klasser än i andra skolor. Någon klass hade nästan enbart rest med bussar, inte tunnelbana. De tog även upp att det inte upplevs bli förseningar med tunnelbanan på samma sätt som med buss och bil, att det går fortare när det inte är så många stationer att stanna på och att det går in mer folk i en tunnelbana än i en buss eller bil. Samtidigt föredrog en del barn buss framför tunnelbanan. Dels var de inte så vana att åka tunnelbanan, dels är det bussar som finns i närområdet idag. Det var också bra att busstationerna är fler än tunnelbanans stationer och därför ligger närmare dit man ska (till exempel hem). Det uppfattas även som att det finns många olika busslinjer, fler än tunnelbanelinjer.

I området ligger även ett gymnasium med cirka 2 100 ungdomar som kommer från olika delar av Stockholm. De flesta tar sig dit med kollektivtrafik.

6.2.5 Nacka Centrum



Figur 18 Karta över skolor, förskolor, gymnasieskolor, parker, lekplatser med mera vid Nacka Centrum.
Källa: Skolverket och Nacka stad (Skol- och förskolelägen kan hänvisa till administrativ adress)

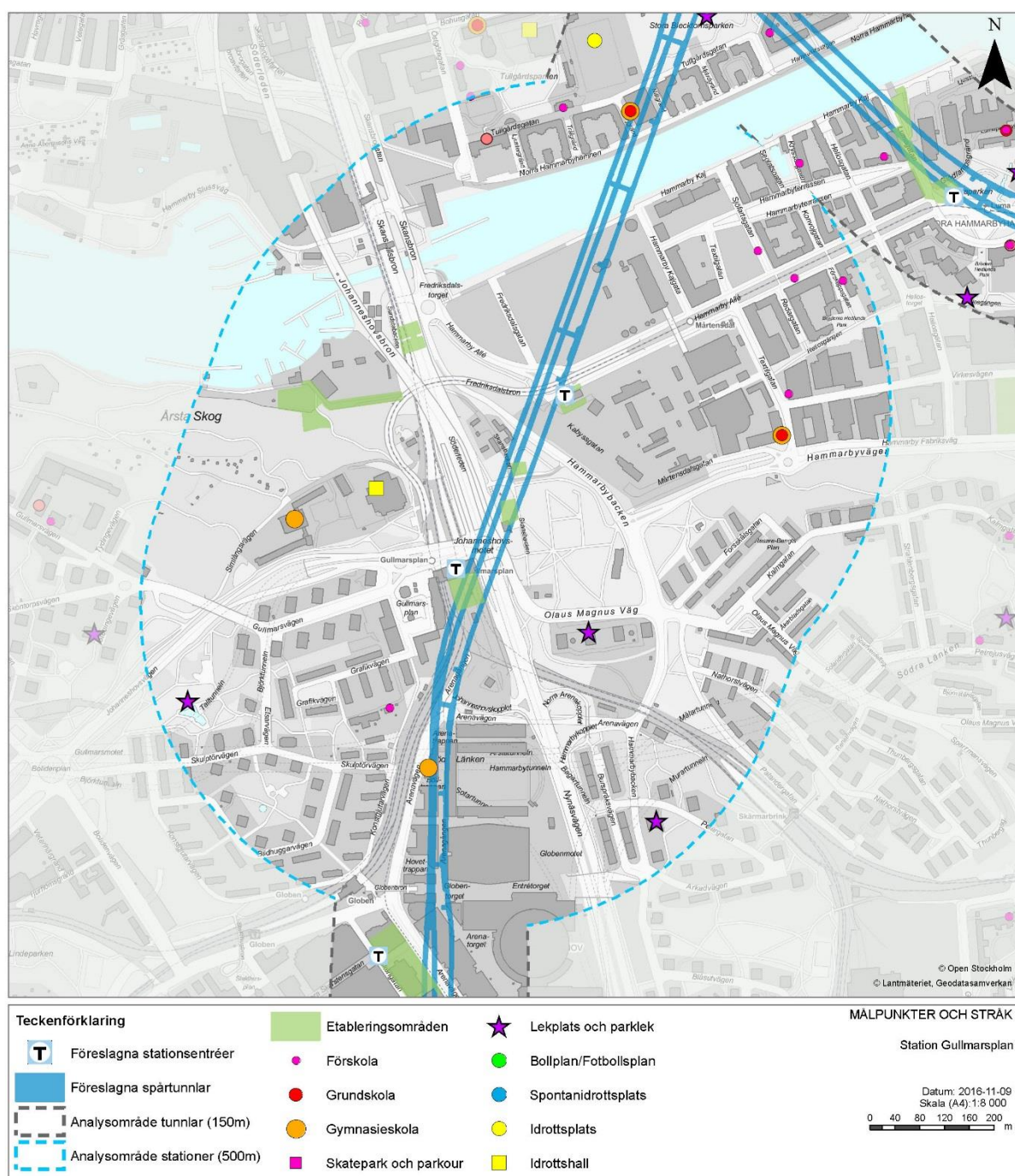
Kartan visar att läget för den nya tunnelbanestationen Nacka Centrum är i en motorvägsmiljö vilket gör att förskolor, skolor och andra målpunkter ligger på ett betydande avstånd.

Inom 500 meters analysområdet från de nya tunnelbanestationerna ligger åtta förskolor med totalt cirka 300 barn. Förskolorna har egna gårdar men även de uppger på sina hemsidor att de uppskattar närområdet och åker på utflykt. Till exempel använder förskolan Lupus närområdet, men har även egen buss så de kan ta sig runt. Även cirka 2 900 grundskolebarn fördelat på fem grundskolor och 900 ungdomar fördelat på tre gymnasieskolor rör sig i området.

Nacka Forum kan ses som ett dragplåster för större barn och ungdomar även för skolor och gymnasier som ligger längre bort. Detta bidrar till att barn och unga inte bara rör sig i området när de ska till och från sina respektive skolor utan även på rasterna.

Vid station Nacka Centrum anges endast barnperspektivet eftersom dialog inte genomförts på plats.

6.2.6 Gullmarsplan



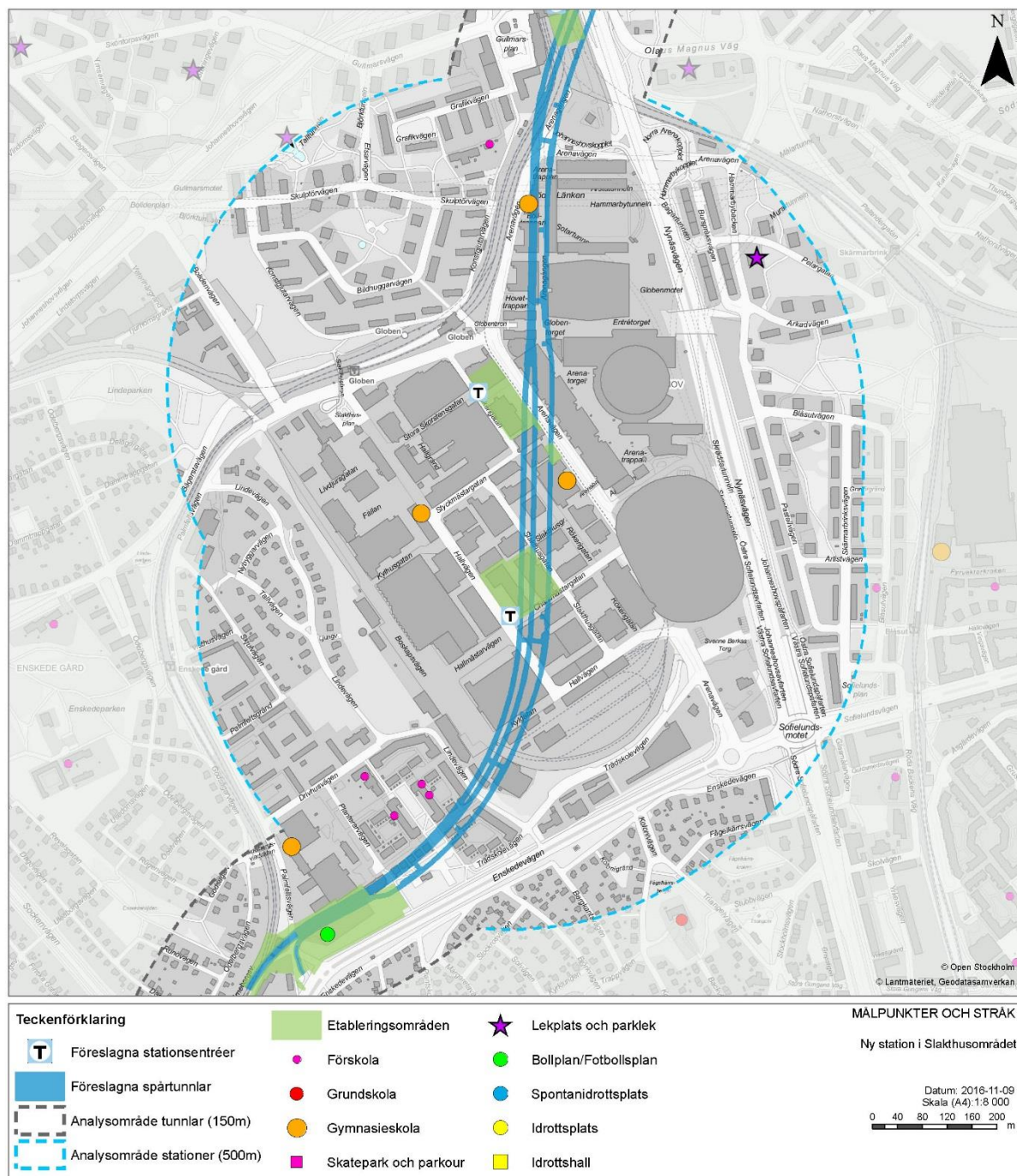
Figur 19 Karta över skolor, förskolor, gymnasieskolor, parker, lekplatser med mera vid station Gullmarsplan. Källa: Skolverket och Stockholm stad (Skol- och förskolelägen kan hänvisa till administrativ adress)

Kartan visar var det finns skolor och förskolor i området idag, både i Hammarby Sjöstad och vid Gullmarsplan. Tre gymnasieskolor med totalt 2 400 ungdomar finns i området. Tre grundskolor med cirka 800 grundskolebarn som rör sig i området finns också. Gullmarsplan kan anses vara en viktig bytespunkt för såväl vuxna som barn och unga.

Det finns även ett antal förskolor som alla använder närområdet när de åker på utflykt. Till exempel beskriver förskolan Bojen på sin hemsida att de har en egen liten gård men gärna åker till exempelvis Linde i Enskede, Blecktornsparken, Nytorgsparken och Ekbacken. Förskolan Kids2home beskriver på sin hemsida att de gärna har en heldag ute en dag i veckan medan de andra dagar gärna tar båten till Södermalm och besöker någon park.

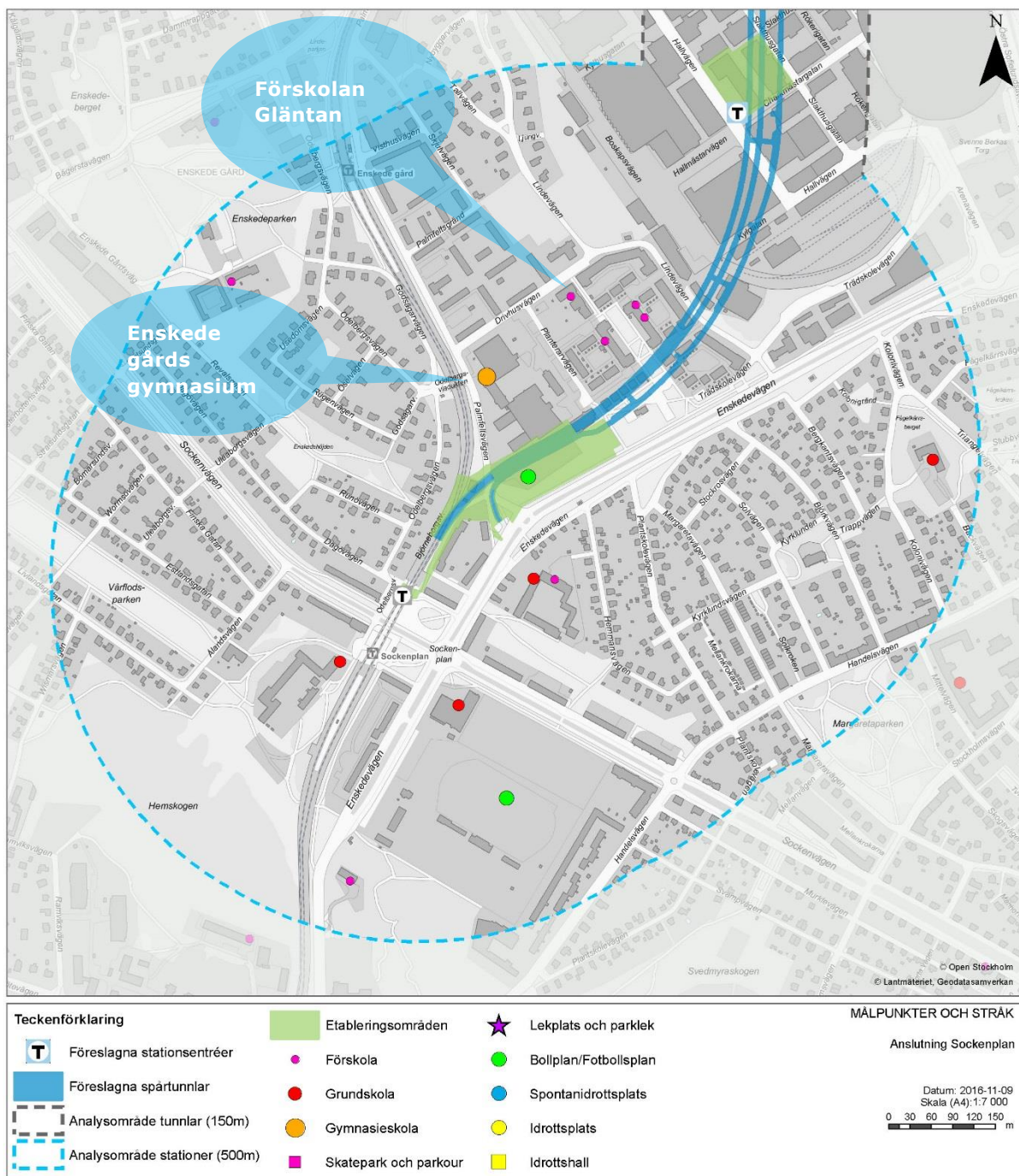
Vid station Gullmarsplan anges endast barnperspektivet eftersom dialog inte genomförts på plats.

6.2.7 Slakthusområdet och Sockenplan



Figur 20 Karta över skolor, förskolor, gymnasieskolor, parker, lekplatser med mera vid Slakthusområdet.
Källa: Skolverket och Stockholm stad. (Skol- och förskolelägen kan hänvisa till administrativ adress)

Kartan över ny planerad station i Slakthusområdet visar att i dagens läge är området i princip tomt på verksamheter och målpunkter för barn och unga. Planeringen av det nya Slakthusområdet skapar däremot ett tätt område med både verksamheter, bostäder, park, förskolor och grundskolor.



Figur 21 Karta över skolor, förskolor, gymnasieskolor, parker, lekplatser med mera vid station Sockenplan. De blå pratbubblorna illustrerar läget för förskolan och skolan som var med i dialogen. Källa Skolverket och Stockholm stad (Skol- och förskolelägen kan hänvisa till administrativ adress)

Kartan över Sockenplansområdet (sydväst om Slakthusområdet) visar att det idag finns flera förskolor, några grundskolor och en gymnasieskola (Enskedegårds gymnasium) i närheten av tunnelpåslaget för den nya tunnelbanan och anslutningen till befintlig Grön linje ovan mark.

Pedagogerna på förskolan Gläntan berättar att de använder fotbollsplanen söder om gymnasiet och grönområdet mellan förskolan och Slakthusområdet. En gång i veckan promenerar de till parkerna norr om förskolan. De går oftast under spåret vid tunnelbanestationsentrén. De uppger även att det är roligt för barnen att åka till Skogskyrkogården där det finns träfåtöljer på stationen som de kan klättra på.

Alla barnen uppger att de har åkt tunnelbana, buss och Tvärbana. Nästan alla har åkt pendeltåg. De tycker att det är roligt att titta på tunnelbanan och att det är coolt och roligt att åka under marken, men också lite läskigt. Det roliga är att titta under jorden. Det som är läskigt är att det är mörkt. Någon säger att de brukar få vänta ganska länge på att tunnelbanetåget ska komma, men inte jättelänge. Ibland får någon dock vänta "jättejättelänge".

Barnen säger om bilderna på plattformar och tunnelbanetåg att "Den är blå och fin" och "Jag gillar rulltrappa". Alla utom en håller med, de gillar också rulltrappor. Det barn som inte gillar, säger att det inte är så roligt att gå på trappstegen. Någon säger att "De gamla tågen luktar inte så gott".

Enskede gårds gymnasium rymmer ungefär 400 ungdomar. Skolan ligger på Palmfeltsvägen med gångavstånd till både tunnelbana, Tvärbana och bussar. Ungdomarna som går där kommer från stora delar av Stockholmsområdet. De flesta tar sig hit med tunnelbana till Enskede gård eller med buss 163. Ungdomarna som deltog i dialogen åker tunnelbana i Stockholm medan en del även åker buss och pendeltåg. På Enskede gårds gymnasium kan unga ta igen missade studier och skaffa behörighet till nationell gymnasieutbildning. Det finns introduktionsprogram, program för unga som saknar grundskolebetyg och språkintröduktion med mera. På skolan finns även unga med särskilda behov och unga som nyss kommit till Sverige. Vissa av dessa med erfarenheter från konfliktområden.

När vi frågar ungdomarna om varför det är bra med tunnelbana, framhåller de att tunnelbanan är miljövänlig, det är snabbt och flera kan åka på en gång. Det är även bra för alla har inte körkort eller bil.

7 Barnens perspektiv på tunnelbaneutbyggnaden

I detta kapitel redovisas resultatet av vad barnen och ungdomarna tyckte i dialogen om den nya tunnelbanan som planeras.

Resultatet baseras på tre olika insamlingssätt: En digital enkät, en "wordle" (ett ordmoln) som består av ord insamlade under dialogen och barnen och ungas frågor och önskemål under klassbesöken.



Figur 22 Resultat från den digitala enkäten. Frågan lät: "Vad är viktigt med den nya tunnelbanan?" Enkät, SLL, 2016.

7.1 Generellt

Det finns ett stort intresse från barn och unga kring den nya tunnelbanan i Stockholm. Många blir fascinerade eftersom det var länge sedan vi byggde tunnelbana och många tar upp fördelarna med tunnelbana när det handlar om framför allt miljö.

Barn och unga har generellt en god bild av den befintliga tunnelbanan och dess stationer och kan reflektera och relatera till den när de uttalar sig om den nya tunnelbanan. De drar erfarenheter, goda och dåliga exempel och ger förslag på hur den nya tunnelbanan skulle kunna utformas.

Generellt nämner barn och unga tre huvudaspekter i diskussionen kring vad de tycker är viktigt med den nya tunnelbanan och dess stationer; **upplevelse, funktion, säkerhet**.

Nedan redovisas en sammanställning av svaren från den digitala enkäten som 50 barn i åldern 12-13 år har besvarat. Frågan löd: *"Om tio år kan man åka med den nya tunnelbanan. Men mycket måste bestämmas redan nu. Vad är viktigt med den nya tunnelbanan?"*

De fyra viktigaste aspekterna för barnen i denna enkät är: Att det är rent och städat inne i stationerna

- Att man lätt kan byta mellan tunnelbana, buss och annan kollektivtrafik
- Att det känns säkert när man kliver på och av tunnelbanan
- Att det finns personal/vuxna som kan hjälpa till och se till att alla känner sig trygga på stationerna

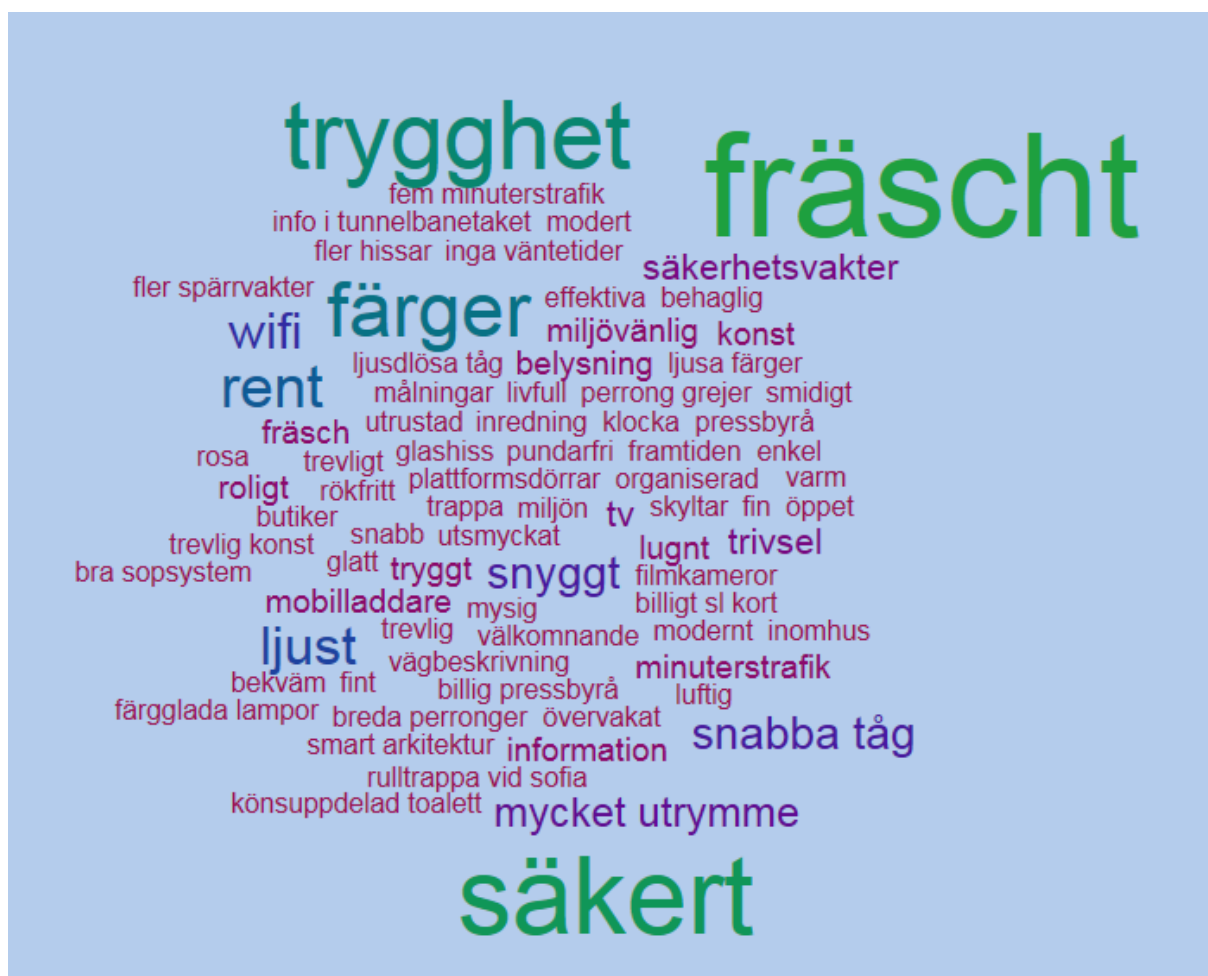
Barnens svar berör någon av ovannämnda aspekter (upplevelse, funktion, säkerhet) och överensstämmer väl med de dialoger som har genomförts.

Barnen och ungdomarna har vid samtliga dialoger i skolorna uttryckt sina önskemål om stationsutformning genom att ange ord som sammanfattar vad de vill ska prioriteras vid utbyggnaden av den nya tunnelbanan. Dessa ord har lagts samman i en så kallad "wordle" där det ord som är störst har angivits av flest barn och unga. "Wordle" visualiseras genom att illustrera vad som är viktigast för de barn och unga som varit med i dialogerna. "Wordle" kompletterar enkätsvaren och bekräftar enkäterna väl. Dessa "wordle" omfattar samtliga åldersgrupper utom förskolebarnen. På så sätt är de mer allmänt rättvisande.

7.2 Trygghet och säkerhet

Många barn och unga pratar generellt om utformning kopplat till säkerhet och trygghet. De tycker att man vid plattformarna ska ha galler eller staket eller glasdörrar så att det blir säkrare då man inte kan ramla ner på spåren. Eller så skulle man kunna höja spårområdet så att man kan komma upp från spåren ifall man har ramlat ner. Mellanrummet mellan tåg och plattformen kan täckas för, då det är lite läskigt med glipan mellan tunnelbanetåg och plattform.

Det borde vara klockor och ljus för de som inte hör och ser. Det borde enligt några finnas en grind som man kan öppna om det händer något. Om det brinner skulle tågen kunna byta till ett annat spår. Det är bra om det finns brandsläckare och nödrum om det brinner och man fastnar där nere, framförallt i den djupa stationen vid Sofia. Någon vill ha mera poliser i tunnelbanan, på varje plattform.



Figur 23 Bilden visar ett så kallat ordmoln ("wordle"). Orden är sammanställda utifrån barnens och ungdomarnas tre viktigaste ord om den nya tunnelbanan. Ett större ord betyder att det varit mer förekommande bland svaren.

Äldre barn och unga kopplar ihop trygghet med att platsen ska vara väl underhållen. Skräp, klotter, dålig lukt, slitage är sådant som tas upp som försämrar upplevelsen av trygghet. Det påverkar även attraktiviteten i resandet då barnen upplever vissa stationer som snuskiga, äckliga och tråkiga. Just underhåll och bristen på underhåll diskuteras mycket hos barnen och är något som berör dem.

Många vill även att tunnelbanemiljöerna ska vara lugna och mysiga, utan stök och bråk. Några har i samband med det pratat om ordningsvakter och att deras närvaro ses som ett sätt att åstadkomma lugn.

7.3 Orienterbarhet

Orienterbarhet diskuteras av flera barn, som menar att det redan idag är många som går fel. De vill även att plattformarna ska utformas så att de känner igen tunnelbanorna, både på insidan och på utsidan. Plattformarna kan till exempel utformas med olika teman. Någon vill att man inte bara visar minuter, utan på sekunden när tunnelbanan kommer och skyltarna borde vara större och fler. Någon säger att det är lättare med ett nummer som vägvisning än text ifall man inte har lärt sig läsa än. Skyltarna kan vara lite otydliga och lite för avancerade. Med en karta skulle man kunna visa var man kommer ut från tunnelbanan istället för med gatunamn som man gör i dag. Vissa kanske inte känner till gatunamnet.

De yngre barnen relaterar även ofta till orienterbarhet. Att man lätt ska hitta och förstå vart man ska, så att man inte går fel. Skyltar med symboler, belysning, igenkänning är viktigt för många eftersom att inte alla kan läsa ännu och att tunnelbanestationerna är fyllda med mycket annan information också som förvirrar. Dessa barn vill kunna följa en symbol istället för att läsa alla skyltar för att hitta rätt.

Igenkänning är viktigt för många, att de genom utformningen av både entrén och plattformen kan se vilken station de är på.

7.4 Trivsel och utformning

Även trivselfaktorer diskuteras av barnen och ungdomarna när de får se bilder på föreslagna plattformsutformningar. Det föreslås att man ska kunna ha toaletter så att ingen kissar i hissen.

Överlag diskuteras barnen och ungdomarna mycket trygghetsfrågor och trivselfrågor.



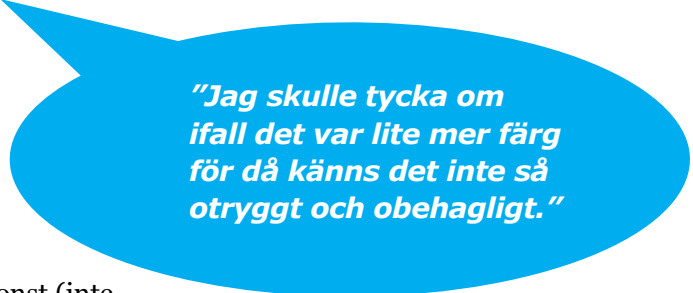
"Man måste känna igen sig!"

kring

De har mycket tankar kring säkerhet i tunnelbanan, exempelvis kopplat till andra människor där det ska finnas närvaro av andra utan att det blir för trångt och stökigt. Även säkerhet kopplat till olyckshändelser diskuteras mycket. Funderingar och lösningar kring vad som händer vid brand, läckande vatten i tunnlar, nödlägesituationer och om någon ramlar ner på spåret återkommer ofta, och i nästan alla åldrar.

Många av förslagen handlar om att använda mer färg, till exempel att måla stenarna på väggen i olika färger och/eller mönster så att det ser lite roligare och fräschare ut. Det är roligare med färg och mönster och det kan gärna vara mönster inuti tunnelbanestationen. Med mönster kan man även visa vart man ska gå. Flera barn ser gärna fler utsmyckningar med enhörningar i tunnelbanan. Även rälsen föreslås få olika färger som rosa och guld. Äldre barn betonar ofta att de föredrar ljusare färger istället för mörk. Det ska inte se ut som att man är under jorden i en gruva med stenvägg och små utrymmen.

Det ska vara mysigt och öppet. Det är viktigt att det ser modernt och fräscht ut. I ordet *fräscht* lägger de även in att det ska vara öppet, ljusa färger och välstädat. Detta bidrar till trygghet och trivsel.



"Jag skulle tycka om ifall det var lite mer färg för då känns det inte så otryggt och obehagligt."

Barn i nästan alla åldrar pratar om konst i någon form som någon positivt. Några vill även ha gatukonst (inte klotter). De säger till exempel att det var häftigt med konsten på det runda huset vid Slussen (Kolingsborg) innan det revs.

Barn vill överlag ha en utformning av plattformarna och tågen som gör vistelsen i tunnelbanan trevlig och rolig. För yngre barn handlar det både om att ha mycket färg och mönster men även om att ge möjlighet till aktiviteter och lek under väntetiden.

Några av de yngre barnen säger att man kan fixa något kul för barnen, något att leka med när man väntar på tunnelbanan ungefär som på McDonalds, till exempel en hage att hoppa i eller en gunga. En liten rutschbana till de små kanske, eller en lekplats. Man skulle kunna få leka med små gummibollar i tunnelbanan. Varje barn borde få en leksak i tunnelbanan. Kanske kan man leka kull/kurragömma så att man kan gömma sig någonstans. Många pratar om möjligheten att spela

fotboll, fast de kommer på att man då kan ramla ner på rälsen. Men då skulle man kunna göra hål i väggen och ha lampor där så kan man spela fotboll där. Eller ordna så att det finns en kant så att bollen inte ramlar ner på spåren. Man skulle kunna leka lego, leka häxa eller leka halloween. Man skulle också kunna ha ett leksakstunnelbanetåg att sitta i där det finns ratt/spak, spak att bromsa med och mikrofon att prata i med passagerarna, eller en låtsaspool som ser ut som en pool fastän det inte är det. En spökvandring när man väntar skulle man kunna ha.

De yngre barnen vill ha bilder på väggarna, inte "bara jättekonstig text". Någon vill ha barn-tv på tv-skärmar i tunnelbanan under väntetiden.



Figur 24 Barn diskuterar inspirationsbild av en tunnelbanemiljö.

Det borde finnas mer bänkar, gärna med mönster på för att många behöver sitta. Det får gärna vara större och längre bänkar än på bilden barnen fick se, och att bänkarna kan sitta ihop.

Någon väcker tanken om att ha en glastunnel så att man kan se under vattnet när tunnelbanan färdas under jord. Men att det kan vara dumt om tåget råkar välta så att tunneln går sönder. Det är då bättre med en stentunnel, kanske byggd med tegelstenar och med glasfönster. Man kan ha en stor kikare då så att man kan titta ut genom tunneln.

Något barn föreslår att ha två plattformar med en skiljevägg mellan.

7.4.1 Övrigt

Oftast diskuteras färgen på tågen av barnen. Tunnelbanetågen kan målas gröna, det är mycket finare än dagens färg enligt några barn. Andra föreslår att ha prickiga tåg eller silverfärgade tåg. Någon vill ha piratskeppsmönster och ytterligare något barn hjärtmönster. Ett barn föreslår att man kan måla alla sidor av tåget. Handtagen inne i tunnelbanan kan målas i andra färger, det är tråkigt med gul. Och SL-märket fram på tåget skulle hellre vara ett rött mönster enligt någon.

Andra förslag är:

- Att det måste vara lätt att byta linje eller färdmedel, vilket många barn påpekar
- Att skapa nya SL-kort med nya färger
- En linje från Bandhagen till Spånga
- Man kan ha säkerhetsbälten i tunnelbanan ifall det skulle stanna i hög fart.
- Det är viktigt med bra belysning så det är ljust.
- Någon tycker att det vore kul med genomskinlig dörr in till förarna så att man kan se vad som händer, spakar med mera.
- Flera av de äldre barnen säger att det vore bra med eluttag både på plattformarna och i tågen.
- De större barnen som ibland åker själva tycker det vore bra med text i tågen där det står vilken station man är på, som på bussarna.

Andra frågor som kom upp i dialogerna var:

- Hur stannar tunnelbanan vid Nacka Forum, var kommer uppgångarna att vara?
- Kommer man att kunna byta mellan buss och tunnelbana vid Nacka Forum
- Kommer tunnelbanan att byggas även om man byter statsminister?
- Varför heter stationen Nacka Centrum och inte Nacka Forum?
- Varför heter det Nacka Centrum, när det heter Mörby centrum?
- Kommer tiden att hållas? Det blir alltid förseningar i byggprojekt.
- Kommer tunnelbanan att byggas vidare ut mot till exempel Tyresö?
- Kommer det att bli nya tunnelbanetåg?
- Kan man åka på SL-kortet även med nya tunnelbanan?
- Kommer alla bussar att finnas kvar?
- Kommer man märka att man lutar när man åker tunnelbanan?
- Ska man förlänga Tvärbanan från Hammarby sjöstad till Sickla?
- Det är lätt idag att smita förbi vid spärrarna, och vakterna gör nästan ingenting. Varför inte då?

7.5 Stationer

7.5.1 Stationsentréer

Lokaliseringen av entréerna har inte diskuterats eller ifrågasatts i någon större utsträckning i dialogerna. Närhet är överlag bra, men barnen frågar även mycket kring vad som händer med den befintliga miljön, hur man ska ta sig till entrén och utformningen av stationen.

Några barn vill att det ska stå på skylten till ingången vilka linjer det är. Någon vill ha en annan bokstav än T medan någon annan vill att T:et ska ha andra, fina färger. Det borde vara skyltat längre från tunnelbanan ovan jord så man hittar dit menar andra. Några tycker inte att det är så bra när dörrarna öppnas i onödan, när man går för nära, då det är lätt att någon går fel. Det föreslås även finnas skyltar där det står ”ingång” och ”utgång”. Ingången ska vara stor, men på en plats där det funkar. Den får inte ta för mycket plats.

7.5.2 Sofia

Barnen diskuterar mycket kring hissar. De flesta yngre barnen tycker att det är kul med hissar och att det ska vara hissar i tunnelbanan, att det är bra att hissarna har band som kan lyfta upp så att man kan åka upp och ner med hissarna. Någon tycker dock att det är bättre med rulltrappa än med hiss.

Det väcks mycket frågor från äldre barn kring hissarna och säkerheten. Flera undrar hur säkra hissarna verkligen är och säger att om hissarna fastnar och man är mittemellan, måste man kunna ta sig ut genom en nödlucka eller liknande. De undrar

"Kommer det inte att vara så där kallt när det är så långt ner?"

också vad som kommer hända med hissarna om det börjar brinna. Och vad händer med de personer som inte kan gå i trappor om det börjar brinna? Man måste ha en nödknapp så man kan få hjälp att ta sig ut.

Många säger även att man måste ha en bra nödplan ifall det händer något och att man ska kunna få veta vad nödplanen innehåller. De efterfrågar möjligheten till telefontäckning ifall något händer och att det finns en extra trappa för tryggheten ifall hissarna slutar fungera. Fast det skulle bli väldigt jobbigt att gå upp en 100 meters trappa. Vissa framhåller att kameror kan bidra till att de känner sig tryggare.

Trygghet handlar för de äldre barnen även om vem man åker hiss med. Flera kommenterar att det känns läskigt om man kan komma åka med "fel gubbar" i hissen. Man kan inte bara gå om man hamnar med någon man inte vill vara med. Fast då kan det vara bra om hissen är stor så att man inte behöver åka ensam med en "skummis" anser fler barn. Några tycker att det borde finnas hissvärdar, som kan både ge större trygghet och hjälpa till att hålla hissarna fräscha.

Barnen ställer även frågor om vad som händer om det börjar läcka vatten när man är 100 meter ner i marken och om det är konstig luft där nere och kallt. Kommer att slå lock för öronen när man är så djupt nere eller åker så fort i hissen?. Vissa undrar om man kan bli åksjuk när man åker hiss.

Den djupa stationen vid Sofia med enbart hisslösning tycks oroa många barn och de ställer många frågor om utformning och säkerhet. Säkerheten betonas extra och många frågor väcks kring funktionaliteten och kapaciteten. Barnen tänker även ofta på andra resenärer och betonar att alla måste kunna åka med tunnelbanan, även de med barnvagn och rullstol. Ett argument mot hissar, förutom säkerhetsrisken som de ser, är att alla inte vill åka hiss och att bristen på alternativ kan försvåra användandet av station Sofia.

Det betonas av flera barn att hissarna måste vara så pass stora att man inte behöver trängas, då blir det obehagligt. Alla måste känna att det är bekvämt att åka. Och det måste finnas plats även för barnvagnar och rullstolar. Någon säger att det är bra om det är en spegel eller glas i väggen så att man kan se ut så det inte känns så instängt. Det får gärna vara färger i hissarna.

Man vill inte behöva köa vid hissarna och undrar hur det kommer bli om en eller flera hissar är sönder. Man vill inte heller att det tar lång tid. Någon tror att man aldrig kommer att kunna åka ner för att fler kommer att vilja åka med och kommer då att hindra dörrarna från att stängas.

Några yngre barn föreslår även att istället för att ha hiss för människor så skulle man kunna ha hiss så att tågen kan åka upp och ner istället.

7.5.3 Hammarby Kanal, entré Katarina Bangata och entré Lumaparken

Barnen säger att det är bra att tunnelbanan är snabbare än båten och att man kan gå upp på båda sidor om kanalen.

De väcks frågor om lämpligheten att bygga under vatten, hur bra det egentligen är att borra tunnel i Hammarby kanal och vad som händer om vatten läcker in. Även frågan om inte marken blir ostadig när man sedan ska bygga hus väcks.

7.5.4 Järsla

Station Järsla har sen dialogen med skolorna runt Järsla flyttats 100 meter längre norrut. Diskussionen i dialogerna handlade då bland annat om utformningen av passagen över och under Värmdövägen. Passagen under Värmdövägen är inte längre aktuell eftersom tunnelbanestationen har flyttats norrut. Dock gäller det fortfarande för barn och ungdomar som kommer söderifrån att de ska ta sig över Värmdövägen. Nacka kommun ansvarar numera för kopplingen över Värmdövägen och barnens synpunkter från dialogen, gällande denna utformning, blir viktiga som medskick till kommunen:

- Gällande utformningen av passage över Värmdövägen så vill de flesta inte ha övergångsställe över vägen då de tycker att det är för mycket biltrafik på vägen. Det skulle bli stopp i trafiken om övergångsställe fanns och ökad risk för trafikolyckor. Däremot skulle det gå snabbast att bygga, enligt någon.
- De flesta tycker att det är bättre med tunnel under vägen som sitter ihop med tunnelbanestationen än med en bro, då tunnelbanan ju ändå går under mark och syns mindre. Dessutom kan stora bilar åka över en tunnel men de kanske inte kommer under en bro om den är för låg och då måste de köra en omväg. Tunneln måste dock fungera för fler än de som ska åka tunnelbana. Någon föreslår även att tunneln kan ha till exempel livsmedelsaffär eller konst för att då känns det inte lika otryggt. Man slipper också vänta på grönt ljus om man har bråttom.
- Någon säger dock att det kunde vara fint med en bro men att det kan bli för många broar i området. I tunneln finns inga bilar och inga bilar störs av tunneln. Vissa personer kanske inte vill gå över en stor väg på övergångsställe då det kan kännas otryggt. Några föredrar även en bro för att den upplevs som tryggare då det är mörkt, men även för att det upplevs kunna bli svårt att få tunneln att fungera för de som inte åker tunnelbana.

Övriga synpunkter och önskemål från barnen som framkom för Sickla, Järsla och Nacka Centrum är att ha säkerhetsvakter som ser till att det inte blir bråk, att ingen klottrar eller slänger skräp på marken.

7.5.5 Slakthusområdet och Sockenplan

De unga från Enskedegårds gymnasium kommer från stora delar av Stockholmsområdet och ser ingen större nackdel med att det nya linjenätet kommer att kopplas om. Det kan till exempel betyda snabbare koppling till och från T-centralen.

8 Barn och unga under byggskedet

8.1 Barnperspektiv

Under byggskedet kommer ingrepp i den fysiska stadsmiljön att krävas. Detta kommer att påverka barn och ungdomars rörelsemöjligheter eftersom de inte har samma förutsättningar som vuxna att kunna ta till sig information vid, och om, en byggarbetsplats. Byggarbetsplatserna kan även försvåra deras möjlighet att orientera sig på, och förbi, en plats samt gör att den kan uppfattas som en skrämmande barriär. Byggskedet kommer att vara under en, i barnens perspektiv, lång tid och under den tiden kommer det att bullra, sprängas, vibrera, bli ökade transporter, damm, och omläggningar av rörelsestråk.

De konsekvenser som ofta uppmärksammas gällande barn och byggskedet kan grovt delas in i tre kategorier: rörelsestråk/framkomlighet, risk och delaktighet. Se även resultatet från den digitala enkäten sist i kapitlet.

8.1.1 Rörelsestråk, framkomlighet

Barnens naturliga rörelsestråk kommer att påverkas under byggskedet. Arbetsområdena och tillfartsvägar till dessa kommer att utgöra fysiska barriärer som kommer att kräva omläggning av barnens naturliga stråk. Detta kan skapa osäkerhet och omvägar. Då barn är nyfikna och kreativa kan alternativa stråk uppstå ifall de tillfälliga är allt för oplanerade och/eller har bristfällig utformning. Barn i dialogerna har bekräftat att framkomligheten är en viktig fråga för dem, främst för gång- och cykeltrafikanter.

Vid Sockenplan är fotbollsplanen uppsamlingsplats för utrymning och ligger inom arbetsområdet. Om planen tas i anspråk hoppas personalen på att det kommer att ske kompensationsåtgärder på något sätt, som att det ordnas idrottsverksamhet inomhus någonstans.

8.1.2 Risk

Schakt kan innebära en risk för barn. Barns nyfikenhet göra att de kan vilja utforska dessa schaktområden och i och med det finns fallrisk, och annan skaderisk. Flera barn har i dialogen bekräftat att det är både spännande och lite läskigt med byggarbetsplatser och stora gropar.

Pedagoger vid stationen vid Hammarby Kanal säger att barnen är vana vid byggarbeten efter allt byggande i Hammarby Sjöstad. Byggarbeten brukar ha staket vilket funkar bra. Det brukar också tutas när de spränger. Barnen håller för öronen då (femårsverksamheten).

På Enskede gårds gymnasium finns det enligt personalen ungdomar med särskilda erfarenheter från konfliktområden som kan tycka det är otäckt med bullrande arbeten, sprängningar och stökiga miljöer. Det finns även ungdomar som kan förväntas dras till sådana "spännande" miljöer.

Barn kan inte klara sig på egen hand i komplicerade trafikmiljöer förrän i 11–12-årsåldern (Trafikverket 2015), bland annat eftersom de inte kan sprida sin uppmärksamhet utan ägnar sig åt en sak i taget. Byggarbetsplatser skapar oftast miljöer som kan uppfattas som komplexa där mycket händer. Det kan bullra, damma och vibrera. För barn kan tunga fordon och olika maskiner upplevas obehagliga och farliga. Okända människor som jobbar och gör saker som är svårt att förstå, avspärningar och omläggningar av invanda stråk ger en föränderlig plats som kan vara svår att överblicka. Detta kan öka barns svårighet att ta in platsen och agera på ett trafiksäkert sätt. Tung trafik som dessutom bullrar upplevs enligt barn i dialogerna som skrämmande och störande.

8.1.3 Delaktighet

För att barnen och ungdomarna ska känna sig informerade och trygga med tunnelbanebygget är delaktighet mycket viktigt. Om barnen och ungdomarna bjuds in att vara med i processen ökar både förståelsen för projektet och de känner att de blir lyssnade på och tagna på allvar.

Personalen på flera av skolorna/förskolorna säger att det vore uppskattat med studiebesök till byggarbetsplatserna.

Projektet bör ta fram ett enkelt material med till exempel vilka maskiner som används till vad och skicka till förskolorna och skolorna. Eftersom det är ett långt byggskede bör barn och ungdomar vara delaktiga i eventuella tillfälliga lösningar eller platser som kan användas och utformas av dem själva.

8.1.4 Annat

Det finns en samstämmighet mellan både pedagoger och barn om hur barn påverkas under byggskedet. Några pedagoger säger att förskolebarnen sover mitt på dagen och kan bli rädda om det låter.

8.2 Barnens perspektiv

Barnen och ungdomarna vill bli tillfrågade och få tycka till om hur de vill att det ska fungera under byggskedet.

De yngre barnen säger själva att det inte är roligt när man bygger. Då är platsen inte klar och då är det lite läskig. De gillar inte heller när det låter och dundrar. Platserna är dåliga, man har inget kul. Andra säger dock att det är kul med grävmaskiner och att det är ganska roligt att gå förbi och titta. Det kan vara spännande.

Det finns hos vissa yngre barn en oro för att hus kan gå sönder under byggskedet, framförallt där det är smala gator.

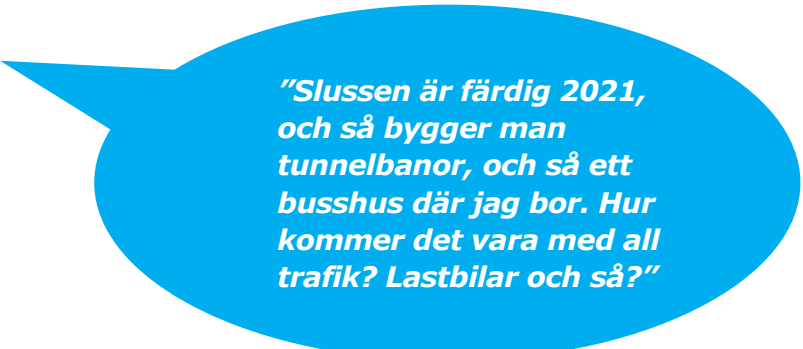
Hos de äldre barnen upplevs byggarbetsplatser ofta som kaosartade och som att det kan bli ganska rörigt. De tycker det är viktigt att kunna komma förbi byggarbetsplatsen enkelt och säkert. Barnen undrar även om bussarna kan komma fram fastän man bygger och hur det blir för biltrafiken.

Barnen i dialogerna uppfattar att det kommer att bli ett långt byggskede men att det blir bra efteråt. Vibrationer är sällan något som oroar barn, men vissa undrar hur det går med husen. Däremot är buller något som många pratar om och som de ser som obehagligt och störande.

Sammantaget är många barn nyfikna på byggarbetsplatser och maskiner, men de ställer många kritiska frågor gällande framkomlighet, säkerhet och buller.



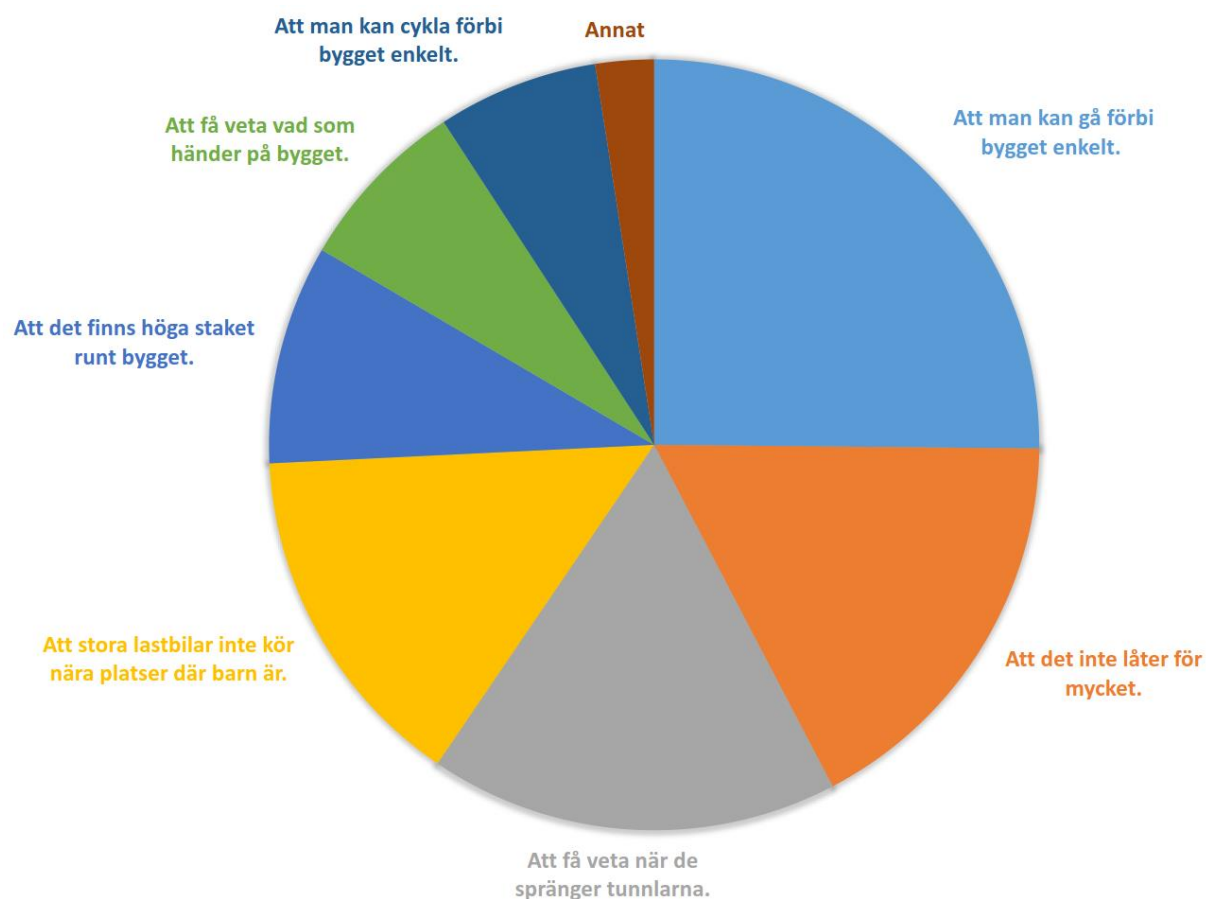
"Jag gillar grävmaskiner!"



"Slussen är färdig 2021, och så bygger man tunnelbanor, och så ett busshus där jag bor. Hur kommer det vara med all trafik? Lastbilar och så?"

Vid den digitala enkätundersökningen som omnämns tidigare fick barnen (i åldern 12-13 år) tycka till om vad som är viktigt att tänka på under byggskedet. De fyra viktigaste aspekten är enligt dem:

- Att man kan gå förbi bygget enkelt
- Att stora lastbilar inte kör nära platser där barn är
- Att få veta när de spränger tunnlarna
- Att det inte låter för mycket



Figur 25 Resultat från den digitala enkäten. Frågan lät: "Vad är viktigt att tänka på under byggtiden?" Enkät, SLL, 2016.

9 *Sammanfattande analys*

Det är viktigt att komma ihåg att analysen av utformningsalternativ bygger på de förslag som förelåg vintern 2015/2016 och att detta endast är ett förslag som kan komma att förändras innan slutgiltigt beslut tas. Till exempel kan placering av tunnelbaneuppgångar förändras. Slutsatserna baseras såväl på de behov som barn och unga har, utifrån ett barnperspektiv, som barnens perspektiv.

9.1 Generellt

Generellt kan utbyggnaden av tunnelbanan få positiva konsekvenser för de barn och unga som reser själva. Tunnelbanans upptagningsområde blir större och fler får möjlighet att ta sig runt i Stockholm oberoende av sina föräldrar eller andra vuxna som i vanliga fall skulle skjutsa dem till exempel till och från skolan eller fritidsaktiviteter. Detta förutsätter dock att trygghet och säkerhet prioriteras för denna grupp.

Även de mindre barnen som alltid reser med vuxna får större frihet att ta sig runt i Stockholm. Förskolorna som deltagit i dialogen beskriver hur de ofta åker på utflykt med barnen och använder kollektivtrafiken när de ska ta sig runt. De får nu möjlighet att ta sig till områden som idag inte är tillgängliga med tunnelbana.

Barns och ungas rörelsemönster i området kring de nya tunnelbanestationerna kommer att påverkas eftersom gångvägar och cykelvägar behöver förändras under byggskedet. Behov av att hitta nya stråk för barn och unga kan skapa osäkerhet då många barn gillar rutiner och igenkänning.

Analysen utifrån ett barn- och ungdomsperspektiv visar negativa konsekvenser om tunnelbanestationer tar befintliga parker eller grönytor i anspråk framför allt i innerstaden. Detta eftersom tillgången på parker eller grönytor redan idag är begränsad och används flitigt av skolor och förskolor som oftast inte har någon eller en väldigt liten innergård. Detta återspeglas även i dialogen. Tillgängligheten till barnens lekytor riskerar att minskas med risk för en försämring av barn och ungas hälsa, fysiska aktivitet och utveckling.

Utifrån ett trygghetssperspektiv kan tunnelbanestationer i anslutning till parker få negativa konsekvenser för barn och unga eftersom parker ofta är mörka och ödsliga och kan kännas otrygga när det är mörkt. Detta gäller även om tunnelbanestationer placeras i områden där det inte finns ett stort flöde av människor (Boverket 2006). Å andra sidan kan barn och unga också känna sig otrygga om det finns *för* mycket människor och om det finns människor som beter sig konstigt, annorlunda eller läskigt. Detta är individuellt och handlar om att det inte ska vara för mycket eller för få människor i kollektivtrafiken. Ett jämt flöde är bra så man syns och hörs.

I analysen blir det tydligt att sikt och rymlighet är viktigt för att barn och unga ska känna sig trygga och vilja använda tunnelbanan. Barnen och ungdomarna beskriver i dialogen hur de i dag kan känna sig otrygga om det är för mycket människor (till exempelvis på T-centralen) och man måste trängas. När de beskriver framtidens tunnelbana lägger de vikt vid att stationer utformas med mycket ljus och luft.

Orienterbarhet är nödvändigt för att alla ska kunna ta sig fram och lätt hitta rätt. Planerar man för orienterbarhet ur ett barnperspektiv blir det lättare för alla människor att hitta rätt lätt. Till exempel på Stockholms Montessoriskola diskuterades olika strategier för vad man gör om man tappar bort sig i tunnelbanan och barnen berättade att de inte gillade att fråga främmande

människor om vägen. Därför känns det viktigt att skylta och markera med färger. Symboler i tak, väggar och golv skapar en bättre orienterbarhet inte bara för barn utan för flera grupper i samhället som är, eller kan bli, kollektivtrafikresenärer men som inte kan eller har svårt att läsa.

Det fria skolvalet, och trenden att gå i skolan i innerstaden, gör att barns och ungas användning av kollektivtrafiken troligtvis skiljer sig åt mellan inner- och ytterstaden. I innerstaden kan fokus bli på andra människor som beter sig konstigt, annorlunda eller läskigt. I ytterstaden kan det vara extra viktigt att skapa förutsättningar för att det blir ett flöde av människor för att barn och unga ska känna sig trygga i den nya tunnelbanan.

Statistiken visar att många områden längs den nya tunnelbanan är barntäta, förskoletäta, grundskoletäta och målpunktstäta. Detta gör det extra viktigt att ha med både barnperspektivet och barnens perspektiv genom hela planeringen, byggandet, slutlösningarna och driften. I prognosstatistik för 2025 är det tydligt att flera av de aktuella områdena kommer år 2025 ha en ännu högre barn- och ungdomstäthet än idag.

Slutsatserna av analysen visar att barn och unga inte upplever att dagens tunnelbana är planerad med deras perspektiv i fokus eftersom de inte alltid känner sig välkomna, trygga och kan ha svårt att hitta rätt. Därför är det viktigt att prioritera barn och ungas behov i planeringen av den nya tunnelbanan för att de ska kunna känna sig välkomna, trygga och ha lätt att hitta rätt.

9.2 Sammanfattande analys station för station

9.2.1 Station Sofia

Om parkmark tas i anspråk för tunnelbanestationen i Stigbergsparken kan det få negativa konsekvenser för yngre barn. Förskolorna på Södermalm är idag beroende av alla allmänna ytor och parker eftersom få har egna förskolegårdar. Den minskade tillgängligheten på park och lekpark gör att förskoleverksamhetens möjlighet att vara utomhus påverkas negativt. Om barns rörelsefrihet minskas kan fantasin, kreativiteten och den motoriska utvecklingen påverkas negativt.

Eftersom Sofia planeras att endast ha hissar för att ta sig upp och ner till tunnelbanan, får det särskilda konsekvenser för barn och unga. Många barn och unga uttryckte en oro i att det inte också kommer att finnas rulltrappor, för att ta sig upp och ner.

Med anledning av de etableringsytor som planeras för Station Sofia kommer barn och unga bli påverkade eftersom det är många barn och unga som rör sig i området generellt.

9.2.2 Station Hammarby Kanal, entré Katarina Bangata

Om parkmark tas i anspråk i Stora Blecktornsparken kan det få negativa konsekvenser för barn i förskole- och grundskoleåldern. Kvalitén och attraktiviteten i området kan komma påverkas både under byggskede och i driftskede om grönyta används. Minskande av parker och lekytor påverkar förskolor och grundskolors rörelsefrihet och kvalitet eftersom både buller, byggtrafik och rörelsestråk kommer påverkas.

9.2.3 Station Hammarby Kanal, entré Lumaparken

Den avlånga etableringsytan vid Lumaparken kommer periodvis att utgöra en ny barriär och dela av gångstråk för flera förskolor när de ska ta sig till och från Lumaparken. Detta innebär att förskolegrupperna kommer att behöva passera och gå utmed mer trafikerade vägar och ta sig över övergångsställen som de inte behövt tidigare.

9.2.4 Sickla

Värmdövägen, som redan i dag är en barriär på grund av både biltrafik och Saltsjöbanan, kommer förstärkas som barriär i och med etableringsytan under byggskedet, vilket kommer påverka barns och ungas rörelsemönster i området.

Barnen i Nacka har ofta egna skol- och innergårdar där de kan vistas ute. Men om barriärer kring de befintliga stationerna och busshållplatserna ökar finns en risk att utflykterna till kultur och grönområden kommer att minska.

9.2.5 Järla

Nära Järslas nya tunnelbanestation finns idag flera stora grundskolor vilket ställer speciella krav under både byggskede och driftskede. Gång- och cykelvägar bör prioriteras framför biltrafiken eftersom gående och cyklande barn är så många.

I och med etableringsområdets placering kommer många barn och unga behöva ta nya vägar för att komma till och från skolan. Varje dag anländer flera hundra barn med buss eller Saltsjöbanan för att ta sig till skolorna i Järla och passerar platsen för etableringsområdet.

9.2.6 Station Nacka Centrum

Många barn mellan 10-15 år som kommer inifrån Stockholms innerstad, Boo och Värmdö använder motorvägsbussar för att sedan ta sig till antingen Järla skola, Eklidens skola, Nacka gymnasium eller idrottsplatser/fotbollsplaner. Etableringsytan innebär en barriär och kan innebära eventuella omvägar för barnen och ungdomarna.

Eftersom det nu planeras att rulltrapporna i norra uppgången ska ersättas av stora snabba hissar, kan det vara bra att ha i åtanke vad barnen runt Sofia har diskuterat kring hissar (Se till exempel kapitel 7.5.2 och kapitel 9.2.1.). I skolorna runt Sofia har många barn och unga uttryckt en oro i att det inte kommer att finnas rulltrappor också, för att ta sig upp och ner.

9.2.7 Station Gullmarsplan

Nya Gullmarsplan kommer att bli en större bytespunkt än i dag och där är det redan svårt att hitta och orientera sig mellan olika trafikslag och tunnelbanelinjer. Därför är det viktigt att arbeta med orienterbarheten för platsen, till exempel genom att skylta med symboler och färger.

Även i Gullmarsplan planeras det nu att rulltrapporna i södra uppgången ska ersättas av stora snabba hissar, är det bra att ha i åtanke vad barnen runt Sofia har diskuterat kring hissar (Se till exempel kapitel 7.5.2 och kapitel 9.2.1.). I skolorna runt Sofia har många barn och unga uttryckt en oro i att det inte kommer att finnas rulltrappor också, för att ta sig upp och ner.

9.2.8 Ny station i Slakthusområdet och Sockenplan

Den kommande exploateringen av området i kombination med behovet av grönytor innebär att det befintliga skogsområdet, som idag är målpunkt för många förskolor i området, och den planerade parken kan komma utsättas för hårt slitage. Därför är det viktigt att tunnelbaneentrén tar så liten del av parken som möjligt.

Förskolor, grundskolor och Enskede gårds gymnasium använder idag både lekplatsen och bollplanen (vid Enskede gårds gymnasium) som kommer att användas som etableringsområde. Området omringas av många barriärer som gör att det blir svårt att ta sig till andra fotbollsplaner och lekplatser lätt eller i samma utsträckning. Enskede gårds gymnasiums unga med speciella förutsättningar kräver en tät dialog med skolan och troligtvis speciella åtgärder under byggskede som bör diskuteras tillsammans med skolan.

10 Rekommendationer

Detta kapitel ger rekommendationer som med utgångspunkt i analysen, grundas dels på vad barnen har önskat under dialogerna dels på barnperspektivet (barns- och ungas behov utifrån forskning och tidigare gjorda barnkonsekvensanalyser.)

10.1 Rekommendationer under byggskede

10.1.1 Informera

- Under byggskedet bör information tillhandahållas om vad som pågår. Det kan göras både genom att personal från tunnelbaneprojektet åker till skolor och förskolor men även på själva byggarbetsplatsen genom till exempel bilder och kartor. Skyltar, titthål eller transparens i byggstaketet gör att barn kan se och följa vad som händer, i till exempel ett schakt. Barnen säger i dialogen att de vill kunna titta in så de ser vad som händer. Att man kan ha ett hål i staketet där man kan titta in. Eller att man kan se i mellanrummet i gallret runt platsen.
- Enkel skriftlig information behöver finnas på flera olika språk så man kan dela ut till barn och unga som inte har svenska som modersmål. Till exempel i anslutning till byggstart innan man börjar med byggandet. Detta efterfrågades till exempel på Enskede Gårds gymnasium där många unga har annat språk än svenska som modersmål.
- Det måste även finnas varningsskyltar i området som är utformade för barn så att de sitter i barns ögonhöjd samt att de går att förstå även för de med låg läskunnighet.
- Personlig service underlättar för alla resenärer men har efterfrågats särskilt av barn och unga i dialogerna då det upplevs ge en särskild trygghet för dem.

10.1.2 Delaktighet

- Fortsatt dialog under den fortsatta planeringen rekommenderas även för att förbättra representativiteten och möjligheterna för barn och unga att involveras och påverka Tunnelbana till Nacka och söderort. I genomförd dialog är ungdomar underrepresenterade jämfört med andra åldersgrupper. De tre stationerna Gullmarsplan, Sickla och Nacka Centrum har inte haft några barnriktade dialoger under framtagandet av denna PM och det rekommenderas att dessa också får möjlighet att involveras framöver.
- Möjlighet för inblick i byggarbetsplatsen ökar tryggheten och förståelsen för vad som händer för barnen. Låt barn få besöka byggplatsen, få prata med personal, komma nära maskinerna och få information om vad som pågår.
- Skapa praktikplatser för ungdomar från lokalområdet på byggarbetsplatser (det har efterfrågats i dialogerna).
- Anpassa gärna byggplatsen efter barn, såsom höjd på informationsplakat, utformningen av avgränsning (illustrerade plank till exempel), färgglada byggmaskiner, med mera.
- Låt barnen vara med i processen genom att måla/designa avskärmningar eller plantera träd och buskar. Det kan minska upplevelsen av byggplatsen som en barriär och samtidigt skapa identitet och förankring av det nya stationsområdet.
- Involvera de unga och skolan, i och med att fotbollsplanen utanför Enskede gårds gymnasium behöver tas i anspråk som etableringsyta, för att tillsammans diskutera hur ytans funktioner och värden kan kompenseras.

10.1.3 Säkerhet

- Säkerställ att barnen inte kan komma i kontakt med farliga kemikalier eller arbetsmaskiner under den tid som arbete inte utförs. Riskområden ska avspärras och vara låsta både under arbetstid och efter. I enkäten som nämns tidigare i denna PM bekräftas att säkerheten vid byggarbetsplatsen är viktig, både gällande avspärrningar och tung trafik. Några barn har föreslagit att man kan ha stängsel så att inga bygggrejer ramlar ner.
- Sänkta hastigheter för biltrafik i närområdet till byggarbetsplatsen och ordnade passager som är hastighetssäkrade med god sikt.

10.1.4 Framkomlighet

- Sträva efter så få omläggningar som möjligt av gång- och cykelvägar för att minska svårigheter med orienteringen i området.
- Skapa naturliga och lättframkomliga rörelsestråk under byggskedet. Genom exempelvis färgkodning, taktila stråk, och skyltning kan utformningen hjälpa barn att förstå hur de ska röra sig på platsen.
- Prioritera gångtrafik och cykeltrafik (före biltrafik) när tillfälliga trafiklösningar ska genomföras under byggskedet.

10.1.5 Buller

- Jobba inte för tidigt eller sent, det kan störa. Börja arbeta senare på helgerna än på vardagarna.
- Att få veta när det sprängs tycker många barn och unga vore bra. Detta gäller speciellt de unga på Enskedegård gymnasium som har erfarenheter från krigsdrabbade eller konfliktdrabbade områden.

10.2 Rekommendationer av tunnelbanan i drift

10.2.1 Trygghet och säkerhet

- Ha extra personal på stationerna där det bara finns hiss.
- Skapa ljusa, stora glashissar med roliga och fina saker att titta på under tiden.
- Arbeta med att göra miljöerna öppna och överblickbara, att de har god sikt och belysning och att det i närheten av platserna finns målpunkter som drar folk till sig.
- Se till så att man kan se vad som kommer och undvik svängningar av gångar under mark. Överblickbarhet ökar upplevelsen av trygghet.
- Utforma plattformarna så att det upplevs säkert att kliva på och av tunnelbanan.
- Se till att det finns personal/vuxna som kan hjälpa till och se till att alla känner sig trygga på stationerna. Barn känner att det många gånger säkrare att fråga personal i stället för en medresenär.

10.2.2 Delaktighet

- Delaktighet i utformning av den fysiska miljön kan inge en känsla av ansvarstagande av närmiljön. Genom delaktighet kan man utveckla säkra och attraktiva miljöer för barnen. Det ger en god förankring av den nya strukturen och en stolthet som kan gynna inte bara barn och unga utan även andra grupper i driftskedet.

- Den konstnärliga anpassningen av stationer skulle kunna ske med stöd av barn. Detta skulle både kunna ge en unik karaktär och en genomförandeprocess som är något utöver det vanliga. Då Stockholms tunnelbana är känd för sin konstnärliga utformning skulle barndeltagande kunna höja detta varumärke ytterligare. Under framtagandet av denna PM har många förslag på stationsutformning, inklusive konstnärlig utsmyckning, framförts.
- Det är av stort värde att även i arbetet med kompensationsåtgärder (se medskick till kommunerna under 10.2.8) involvera barn och ungdomar. De är experter på sin miljö och kan komma med värdefulla idéer om hur man kan gå tillväga.

10.2.3 Drift och underhåll

- Prioritera drift och underhåll i området. Barn och unga i alla åldrar tycker att det idag inte är bra på vissa stationer och att det är viktigt att det är rent och luktar gott. Ett bra underhåll är mycket viktigt för barnens upplevelse av platsen, kopplat till otrygghet och attraktivitet.

10.2.4 Parker och grönytor

- Se över stationsentréplaceringarna så att de tar så lite grönyta i anspråk som möjligt. Grönytorna, och framförallt i den täta innerstaden även de små, är välanvända av skolor och förskolor och uppskattade av barnen.
- Om grönyta tas i anspråk, lägg extra mycket fokus på utformningen av entréerna, så att man skapar ett jämt flöde av människor. Tänk på ljussättningen och skapa inga mörka prång.

10.2.5 Gestaltning

- Skapa stark igenkänning och identitet för varje station. Det kan åstadkommas genom till exempel färgsättning, mönster, former, konst och belysning.
- Ge möjlighet till lekfulla upplevelser på plattformarna. Detta måste naturligtvis anpassas till säkerheten. Att utgå ifrån barns ögonhöjd och till exempel skapa taktila upplevelser, fasta anordningar som man kan titta på, ta på, räkna och så vidare.

10.2.6 Information

- Anpassa information och skyltar efter barn, då kommer det även fungera för många andra grupper i samhället som kanske behöver enklare och tydligare information. Barn uppger att de ofta upplever tunnelbanemiljöer som kaosartade och de upplever problem med orienteringen. Använd målpunkter som till exempel parker istället för gatunamn, måla tunnelbanekartan i marken och använd symboler.

10.2.7 Tillgänglighet

- Tänk igenom sittplatser, belysning med mera, både vid entréer och på stationer. Barn är oftast kortare än vuxna som gör att trappor och bänkar kan uppfattas som höga och otillgängliga. Genom barnanpassning medföljer även ofta god anpassning till andra målgrupper gällande tillgänglighet och trygghetsutformning.
- Arbeta med att göra byten mellan tunnelbana, buss och annan kollektivtrafik så enkel som möjlig. Detta uppges i den digitala enkäten uppger barn som en av de viktigaste punkterna.

10.2.8 Medskick till kommunerna

Förslag på kompensationsåtgärder sker som ett medskick till kommunerna eftersom det är deras ansvar till exempel att rusta upp parker och lekparker.

- Kommunerna rekommenderas att ta fram kompensationsåtgärdsanalyser så att grönskan och barnens lekytor rustas upp.
- Nacka kommun: Se över utformningen av passagen över Värmdövägen eftersom vägen är mycket trafikerad. De flesta barn i dialogen känner sig otrygga att gå över en stor väg på övergångsställe och tycker det är bättre med tunnel än en bro.

11 Fortsatt arbete

PM Barn och Unga är en del av SKB:n och kommer att följa med genom hela processen som ett viktigt underlag för de som jobbar i projektet nu och framöver.

Vid behov kan inventeringar, uppdateringar av underlag och dialog komma att genomföras till exempel inför byggskedet.

12 Källor

Augur, 2013. *Trygghet i kollektivtrafiken – Insikter från en kvalitativ studie genomförd med hjälp av fokusgrupper.*

Freeman, Claire et al, 2011: *Children and their urban environment.*

Hoare, Jacqueline 2011: *Children´s experience and attitudes towards the police, personal safety and public spaces.*

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), 2011: *Barns och ungas säkerhet*

Nacka kommun 2012a: *Hållbar framtid i Nacka. Översiktsplan för Nacka kommun*

Nacka kommun 2012b: *Miljö- och hälsokonsekvensbeskrivning. Bilaga 2 till översiktsplan. Antagen 2012*

Nacka Kommun 2014: *Strategi för cykelsatsningar i Nacka*

Nacka kommun 2015: *Utvecklad strukturplan för Nacka Stad*

Nordström, Jenny 2012: *Förskolors & skolors nyttjande av grönområden -En fallstudie i Nacka kommun*

Proposition 2008/09:93: *Mål för framtidens resor och transporter*

Socialdepartementet, Nationella Folkhälsokommittén, 2000: SOU 2000:91, *Hälsa på lika villkor – nationella mål för folkhälsan*, betänkande

Statens folkhälsoinstitut 2008: *Barns miljöer för fysisk aktivitet – samhällsplanering för ökad fysisk aktivitet och rörelsefrihet hos barn och unga*

Stockholm stad 2010: *Promenadstaden. Översiktsplan för Stockholm*

Stockholm stad 2012: *Cykelplan*

Stockholm stad 2013a: *Barnkonsekvensanalys Slussen*, granskningshandling

Stockholm stad 2013b: *Cykelplan, en del av Framkomlighetsstrategin*

Stockholm stad, Stadsledningskontoret 2007: *Vision 2030 Framtidsguiden*

Stockholm stad, Trafikkontoret?: *Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad*

Stockholm Stad, trafikkontoret 2012: *Framkomlighetsstrategin*

Stockholms läns landsting, Trafikförvaltningen 2014: *#barn Temarapport om framtidens kollektivtrafikresenärer*

Stockholms läns landsting, Trafikförvaltningen 2015a: *Riktlinjer Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län*

Stockholms läns landsting, Trafikförvaltningen 2015b: *Spårväg syd Social konsekvensanalys, samrådshandling*

Stockholms läns landsting, Trafikförvaltningen, 2015c. *Riktlinjer Social hållbarhet.* (Ärende/Dok. id. SL-S- 476710)

Trafikverket 2015: *Barns mognad och trafikbeteende*, <http://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/Trafiksakerhet/barn-och-unga-i-trafiken/barn-och-narsamhalle/Fakta-om-barn-och-trafik/Barns-mognad-och-trafikbeteende/>

UNICEF Sverige (2009). *Barnkonventionen: FN:s konvention om barnets rättigheter*.

Vägverket 2003: *Värderingsunderlag för genomförande av barnkonsekvensanalys*. Publikation 2003:37

Vägverket 2005: *Vägledning för barnkonsekvensanalyser i vägplaneringen*. Publikation 2003:37

”Utbyggnaden av tunnelbanan till Nacka och söderort är totalt 11 kilometer, helt under jord. Den börjar vid Kungsträdgården, som redan är förberedd för utbyggnad. Därifrån byggs en tunnel i berget under vattnet med en första station vid Sofia på Södermalm. Därefter delar sig tunnelbanan åt två håll.

Den ena sträckan går mot Nacka med stationer vid Hammarby Kanal, Sickla, Järla och Nacka Centrum. Den andra sträcker sig mot Gullmarsplan, där en ny plattform byggs under den befintliga. Sedan fortsätter tunnelbanan söderut med en ny station i Slakthusområdet och vid Sockenplan knyts den nya tunnelbanan ihop med den befintliga Hagsätragrenen som därmed blir Blå linje.”