

Handläggare/upprättad av (projektör) <i>Lisa Herland</i> <i>Maria Ekdahl</i>	Granskad (projektör)	Godkänd (projektör) Roberth Colliander	Datum 2005-10-07
Handläggare namn/sign. (beställare) <i>Lars Pehrsson</i>	Handling förvaltningsgranskad (BRÖB) --	Ansvarig f. slutgodkännande (beställare) Riggert Andersson	Senaste revision nr/datum/sign.

CITYBANAN I STOCKHOLM

Pendeltågstunnel Tomtebodavägen – Stockholms södra

PM BARNKONSEKVENSPANALYS
TILLFARTSTUNNEL ODENPLAN ALTERNATIV:

DROTTNINGGATAN

SVEAVÄGEN/RÅDMANSGATAN

SANKT ERIKSPLAN

NORRA STATIONSGATAN/TORSGATAN

Inledning

Detta PM innehåller dokumentation av utförd barnkonsekvensanalys som beskriver konsekvenser för fyra alternativ till arbetstunnlar för Citybanan station Odenplan:

De fyra alternativen till arbetstunnlar:

Drottninggatan

Sveavägen/Rådmansgatan

Sankt Eriksplan

Norra Stationsgatan/Torsgatan

Syfte med att genomföra en barnkonsekvensanalys är att få en uppfattning om hur en åtgärd påverkar barn.

Metod

Metoden utgår ifrån Barnombudsmannens modell för Barnkonsekvensanalys.

Kartläggning, beskrivning och analys ingår i detta pm. Analysen är ett viktigt underlag för prövning som i huvudsak utförs av Banverket och politiker. Utvärdering som måste ske efter det att Citybanan är tagen i drift.

I denna barnkonsekvens används samma definition av barn som FN använder dvs; personer under 18 år.

Kartläggning av synpunkter från barn och barnföreträdare

För att få en så rättvisande barnkonsekvensanalys som möjligt samlas barnens synpunkter in direkt från barnen. Barnföreträdare kontaktas dock för barn under skolålder. Av FNs barnkonvention framgår att det är av stor vikt att barn ges möjlighet att lämna synpunkter.

Inledningsvis har ett antal skolor och förskolor valts ut baserat på en bedömning av vilka barn som berörs mest av alternativen till arbetstunnlar. Utvalda skolor och förskolor (tabell nedan) kan med tanke på lokalisering ses som representativa även för närliggande skolor eller skolor på längre

avstånd. Kontakt har sedan tagits med barn eller skolpersonal på dessa skolor. Nedan kallas skolpersonal för barnföreträdare.

Skolor i vilka elever har kontaktats

- Adolf Fredriks musikklasser, årskurs 4-9 Tegnérsgatan 44-46
- Lilla Adolf Fredriks skola, årskurs 1-5, förskola, fritids, Dalagatan 18
- Vasa Real, årskurs 4-9, Karlbergsvägen 15
- Rödabergsskolan, årskurs 1-9, förskola, Upplands gatan 100
- Karlbergs skolor, årskurs 1-3, förskola Norrbackagatan 31-33

Förskolor, skolor och parklek i vilka barnföreträdare har kontaktats

- Estniska förskolan, Walliégatan 32
- Förskolan Linden, Idungatan 4 A
- Adolf Fredriks och Gustav Vasa Barnkrubba, Norrtullsgatan 7
- Rödabergets förskola, Upplandsgatan 102
- Observatorielundens parklek, Saltmätargatan 25
- Europaskolan, Sandåsgatan 2

Vägledningen

Vägledningen ges genom barnkonventionens grundprinciper 2, 3, 6 och 12 samt andra för konsekvensanalysen aktuella artiklar i barnkonventionen

Förutsättningarna

Förutsättningarna ges genom relevanta lagtexter, förarbeten, föreskrifter, riktlinjer och policy

Frågor som bör bedömas vid aktuellt förslag/beslut

- Hur förslaget påverkar eller kan påverka barnet/barnen?
- Hur förslaget förhåller sig till barnkonventionens bestämmelser?
- Vilka särskilda problem eller intressekonflikter kan finnas med förslaget?
- Hur förslaget påverkar eller påverkas av andra faktorer?
- Vilken hänsyn har tagits till barnets/barnens synpunkter på förslaget och hur har dom inhämtats?
- Vilka kompenserande åtgärder kan behöva vidtas?

Kunskapsgrunden

Kunskapen ges genom relevant forskning, expertmedverkan, studier och kartläggningar

Typen av konsekvensanalys och arbetsprocessen

Typen av konsekvensanalys ges av karaktären på det aktuella förslaget eller beslutet. Arbetsprocessens form ges av myndigheten

1. **Kartlägga**
2. **Beskriva**
3. **Analysera**
4. **Pröva**
5. **Utvärdera**

Barnombudsmannens modell för Barnkonsekvensanalys

Möten med barn har gått till på följande vis. En representant för Banverket har träffat en grupp bestående av 5-7 elever med åldersspridning på respektive skolan utan att skolpersonal har varit närvarande. I skola där det finns årskurs 1-9 har två grupper träffats, en äldre och en yngre. Barnen har fått information om Citybanan, arbetstunnlar och byggtrafik samt syftet med att de tillfrågas om deras synpunkter.

Barnen har fått berätta om vilka målpunkter som är av betydelse för dem samt om deras rörelsemönster. Om barnen inte spontant har nämnt platser som är aktuella för arbetstunnlar har de blivit tillfrågade om dessa platser. Ortofoto med arbetstunnlar markerade och karta har varit stöd i diskussionen med hänsyn tagen till att yngre barn har begränsad kartförståelse. Därefter har diskussionen koncentrerats kring platser som berörs av arbetstunnlar.

Barnen har fått se fotomontage på hur platserna kan se ut med arbetstunnel. I de fall det har varit möjligt med tanke på risker med att röra sig i trafiken har barnen fått gå till aktuell plats för närmsta föreslagna arbetstunnel och del av diskussionen har fortsatt på plats eller efter det att man har tittat på platsen. I kontakt med yngre barn har även papper och färgpennor varit ett medium för kommunikation. I möten med barnen har målet varit att ta reda på deras synpunkter utan att påverka dem genom ledande frågor.

Möten med barnföreträdare för barn på förskolor har skett per telefon. Inför mötet har barnföreträdaren fått karta med arbetstunnlar och byggtrafik markerad samt

fotomontage på aktuella arbetstunnlar. En fri diskussion har sedan hållits per telefon. Syfte var att ta reda på hur barn använder platser för arbetstunnlar och områden kring dessa, samt barnföreträdarnas synpunkter på arbetstunnlarna och byggtrafiken ur ett barnperspektiv.

Barnen och barnföreträdarna som lämnar synpunkter representerar sig själva och kan inte ses som representanter för alla barn. Inkomna synpunkter har dock ett stort värde i kombination med utredarens bedömningar samt att barns delaktighet bidrar till att uppfylla FNs barnkonvention.

Kartläggning av dagens miljö och trafikmiljö samt situationen som kommer att råda under byggtiden utförs. Platsen för arbetstunnlarna samt området i deras närhet och i närheten av vägar som byggtrafiken kommer att använda inventeras ur ett barnperspektiv. Bland annat sammanställs målpunkter. Trafikmiljön inventeras ur ett barnperspektiv.



Färgpennor och papper har varit ett av flera kommunikationsmedel med barn. Bilden illustrerar damm från byggtrafik som passerar skolan.

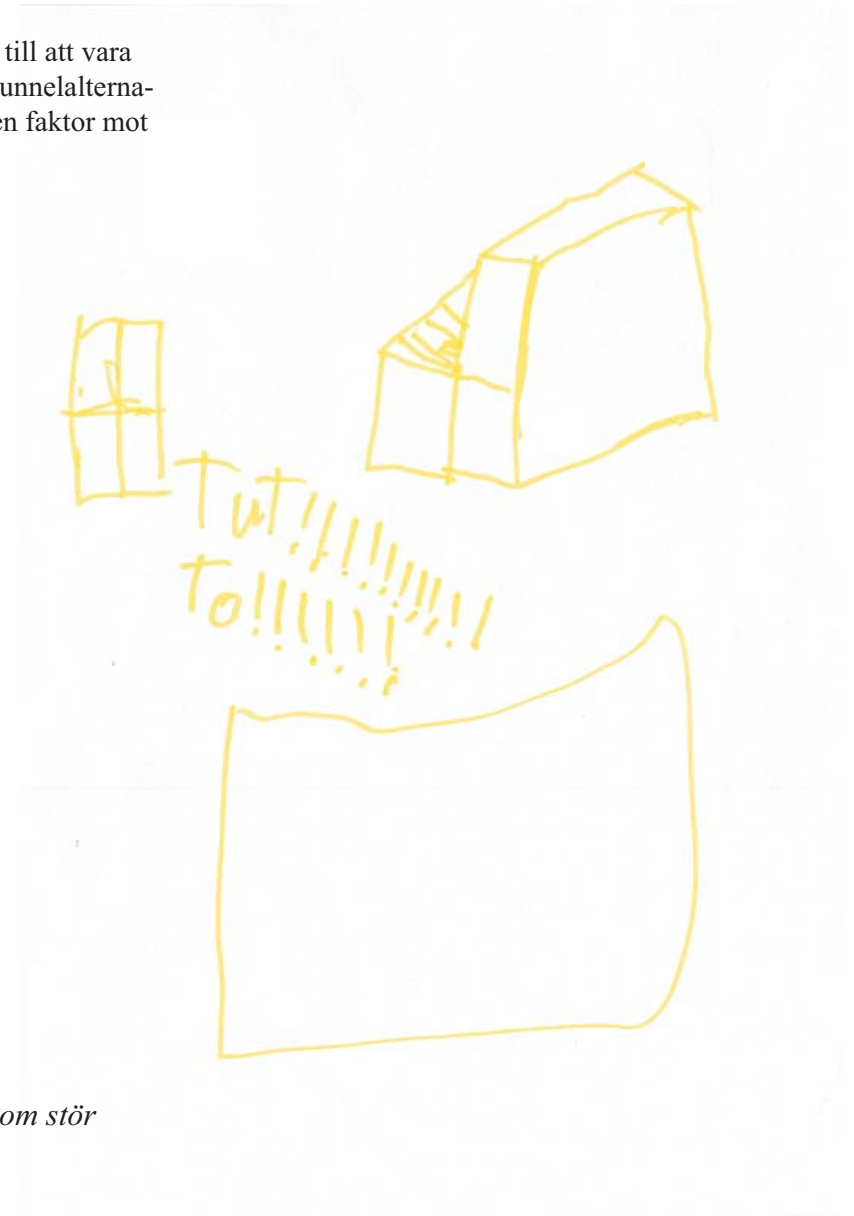
Beskrivning och analys

Kartläggning av miljön och insamlade synpunkter sammanställs och analyseras. Beskrivning och analys gör ur ett barnperspektiv. I analysen ingår att göra en bedömning utifrån barnens bästa. ” Artikel 3. 1. Vid alla åtgärder som rör barn, vare sig de vidtas av offentliga eller privata sociala välfärdsinstitutioner, domstolar, administrativa myndigheter eller lagstiftande organ, skall barnets bästa komma i främsta rummet”. Artikeln talar både om barn som grupp och om barn som individer. I många fall och även inom detta projekt kan något som är bra för en grupp barn vara sämre för en annan grupp.

Citybanan förbättrar för barn som grupp då citybanan medför en förbättrad kollektivtrafikservice. Detta är av stor betydelse för barn. Personer under 18 år, dvs barn är i mycket större utsträckning beroende av kollektivtrafik än vuxna. Kollektivtrafiken bidrar till att göra det möjligt för barn att ta sig mellan sina målpunkter på egen hand. Citybanan är därmed generellt ett projekt som är av stort värde för barn.

Byggskedet inklusive arbetstunnlarna påverkar olika grupper av barn negativt i större eller mindre utsträckning. Nedan beskrivs de negativa konsekvenserna av olika alternativ till arbetstunnlar. Med tanke på att Citybanan kommer att användas av en stor grupp barn under en lång tid och byggskedet påverkar en mindre grupp barn under en begränsad tid så kan man argumentera för att man som helhet ser till barnens bästa oavsett arbetstunnelalternativ.

Denna barnkonsekvensanalys syftar dock till att vara ett underlag i samband med val av arbetstunnelalternativ så att ”barnens bästa” kan vägas som en faktor mot andra faktorer.



Bilden illustrerar ljud från byggtrafik som stör skolarbete.

Barn som berörs och deras allmänna situation

Citybanan och station vid Odenplan bedöms vara av stor betydelse för barn generellt. Arbetstunnlar bedöms påverka de barn som rör sig vid arbetstunnlarna samt vid de vägar som trafikerats av byggtrafiken. De barn som på egen hand vistas eller rör sig vid arbetstunnlarna berörs liksom de som är i sällskap med en vuxen person. Barn som bor, går i skolor eller har skolväg som passerar i närheten av arbetstunnlarna utgör den största delen av de barn som berörs av arbetstunnlarna. Vilka barn som berörs bedöms vidare i analysen per alternativ.

Vid bedömning av konsekvenserna för barnen är det viktigt att beakta vad de har för situation och miljö i allmänhet. Barn som bor på Norrmalm har en miljö med begränsade ytor som är lämpade för lek och rekreation beroende på trafik och andra risker. Vägtrafiken begränsar deras möjligheter att på egen hand ta sig mellan sina målpunkter.

De barn som bor och/eller går i skolan inom området rör sig över hela området. Barnen väljer skolor över hela området och skolorna har även ett stort upptagningsområde vilket innebär att barn pendlar hit för att gå i skolan. Fritidsaktiviteter återfinns också inom hela området.

På kartan finns målpunkter såsom skolor, förskolor, simhallar, parklek markerade.



Även andra delar runt omkring används i vardagen. Skolorna utnyttjar parkerna runt omkring i stor utsträckning i undervisningen. T ex använder Karlbergs-skolan området kring Karlbergs slott. Rödabergsskolan använder sig av Bellevueparken.

Rörelseområdet begränsas dock av de stora infrastrukturleder som omgärdar västra och norra delen. Barnen rör sig dock över dessa, främst kring Norrtull där barnen på Rödabergsskolan går över för att komma till Bellevueparken. För att ta sig till Karlbergs slott använder man sig av gångbron över Klarastrandsleden.

Inom området finns stora gator med mycket trafik som barnen upplever som mindre säkra. De yngre barnen vistas inte i trafikmiljön själva utan följs åt till skola/aktiviteter av någon vuxen.

Barnen använder kollektivtrafiken i stor utsträckning. För att ta sig till skolor och andra aktiviteter använder man sig av bussar, pendeltåg och tunnelbana.

De utpekade målpunkterna inom området består till största delen av skolor/förskolor. Andra målpunkter som barnen nämner i intervjuerna är parkerna främst Vasaparken och Observatorielunden. I övrigt finns stadsbiblioteket och badhus utpekade. Förutom de utpekade målpunkterna finns många andra målpunkter. Torg, platser, butiker, scouter, teaterskolor osv.

Konsekvensbeskrivning Rådmansgatan

Allmän beskrivning

Aktuell plats är den del av Rådmansgatan som ligger mellan Sveavägen och Saltmätargatan. Vid Saltmätargatan ligger en bergvägg med trappor vilket gör att endast gångtrafik kan ta sig mellan Sveavägen och Saltmätargatan längs Rådmansgatan. Tunneln leder in i berget och medför att trappan inte kommer kunna användas.

Rörelsemönster och målpunkter

Trappan används idag av gående till och från Rådmansgatans tunnelbanestation och de butiker som finns i närheten. Alternativ till att använda trappan på Rådmansgatan är att gå ett kvarter norr ut eller ett kvarter söder ut.

Platsen är inte ett ställe där barn normalt uppehåller sig bortsett från vid besök i restauranger eller dylikt. De barn som kommer att påverkas av detta alternativ är i första hand barn som använder Rådmansgatans tunnelbanestation. Observerar att barn är i större utsträckning än vuxna beroende av kollektivtrafik eftersom de inte får köra bil.

Rörelsemönster som särskilt berörs av arbetstunnel Rådmansgatan är markerade i ortofoto bredvid.

Trafik och barriäreffekter

Byggtrafiken som är av storleksordningen 100- 200 fordon per dygn kommer märkas på Rådmansgatan mellan Sveavägen och Saltmätargatan där trafiken idag är liten. Byggtrafiken leds sedan vidare på Sveavägen där den kommer vara mindre märkbar. Med märkbar

så menas här att den har betydelse för oskyddade trafikanter inklusive barn. Kapaciteten för fordonstrafiken beaktas ej.

Skolbarns synpunkter

Barn som använder Rådmansgatans tunnelbanestation menar att tunneln gör det mer obekvämt för dem eftersom de behöver gå en omväg alternativt använda en annan tunnelbanestation samt att närliggande caféer och dylikt kan störas. Andra barn menar att en tunnel stör mindre vid Rådmansgatan jämfört med vid Observatorielunden eftersom inte lika många barn är vid Rådmansgatan.

Synpunkter från barnföreträdare på förskolor

Barnföreträdare har inte uttryckt att platsen är av särskild betydelse för barn.

Analys och konsekvenser

Det är i huvudsak barn som använder tunnelbanestation Rådmansgatan som berörs av arbetstunnel Rådmansgatan.

Den konsekvensen som bedöms vara av betydelse för barn är att de behöver välja en parallellgata för att kunna ta sig mellan Rådmansgatans tunnelbanestation och andra målpunkter.

Konsekvenser av betydelse för barn är att de som idag använder trappan för att ta sig mellan Rådmansgatan måste välja en parallellgata för att ta sig till målpunkter. De barn som använder sig av den berörda sträckan av gatan blir hänvisade till den norra sidans gångbana.



- Skola
- △ Förskola
- ☆ Parklek
- ↔ Viktiga stråk som berörs av arbetstunnel
- Entré till park
- Etableringsyta för arbetstunnel
- ▶ Transportväg
- Citybanan

Konsekvensbeskrivning Sankt Eriksparken

Allmän beskrivning

Tunneln leder in i en bergsskärning som ligger längs norra kanten på Rödaberssskolans skolgård. Tunneln kommer att medföra att en trappa och gångväg på norra sidan av skolgården inte kommer att kunna användas. Trappan används av barnen i första hand när de ska till Hagaparken, Brunnsviken och Bellevueparken. Dessa parker besöks frekvent för fritidsaktiviteter och skolans idrottsundervisning. Parken används även av de barn som bor i närheten för aktiviteter utanför skoltid. Matbutiken Prisextra är en annan målpunkt i området.

Sankt Eriksparken används av Rödaberssskolans elever och barn på Rödabergets förskola. Båda skolorna ligger i parken. Skolan har mellan 500 och 600 elever från förskola till årskurs 9 och förskolan har ca 60 barn från 1 till 5 år. Förskolebarnen använder i huvudsak den inhägnade gården kring Rödabergets förskola.

Rörelsemönter och målpunkter

Äldre barn rör sig i parken och på skolgården. Parken är inte en betydelsefull målpunkt för barn från andra förskolor eller andra skolor. Barn som bor i närheten antas dock använda Sankt Eriksparken i viss utsträckning. Arbetstunnel Sankt Eriksparken berör därmed i huvudsak Rödaberssskolans elever och barn på Rödabergets förskola.

Rörelsemönster som särskilt berörs av arbetstunnel Sankt Erikspan är markerade i ortofoto bredvid.

Trafik och barriäreffekter

Byggtrafiken som är av storleksordningen 100- 200 fordon per dygn leds direkt ut på Norra Stationsgatan som har en så stor trafikmängd att byggtrafiken kommer vara mindre märkbar. Kapaciteten för fordonstrafiken beaktas ej.

Skolbarns synpunkter

Barnen menar att buller och vibrationer kommer vara störande i skolan. Man menar att det idag redan är en hög bullernivå eftersom fönstren vanligen behöver vara öppna för att få god ventilation och att man därmed vet vad buller innebär. ”Buller stör prov och de betyg som vi ska söka till gymnasiet på” säger en elev i årskurs 9. Elever menar även att de kommer att behöva använda omvägar för att ta sig till Hagaparken och Bellevueparken. Barnen säger även att de vill vara med och påverka sin miljö och val av åtgärder för att minska konsekvenser om alternativ arbetstunnel Sankt Eriksparken väljs.

Synpunkter från barnföreträdare på förskolor

Även om inte parken utanför inhägnat område kring förskolan används kommer barnen att påverkas stort. Man menar att det skulle bli svårt att driva barnverksamhet på grund av att barnen får svårt att sova samt att föräldrar blir oroliga.

Analys och konsekvenser

Det är i huvudsak närboende barn samt barn som går i Rödabergsskolan eller i Rödabergets förskola som båda ligger i Sankt Eriksparken som berörs av arbetstunnel Sankt Eriksparken.

En betydande konsekvens är att skolverksamheten kan störas av buller under arbetstunnelns byggtid. Det mest bullrande skedet varar i ca 9 veckor. En annan betydelsefull konsekvens är att barnen inte kommer att kunna använda den trappa som de idag använder för att ta sig till t ex Hagaparken utan att de istället blir hänvisade till gatunätet kring Sankt Eriksparken.

De barn som använder sig av Norra Stationsgatan längs parken blir hänvisade till norra sidans gångbana.



- Skola
- △ Förskola
- ☆ Parklek
- ↘ Viktiga stråk som berörs av arbetstunnel
- Entré till park
- Etableringsyta för arbetstunnel
- Transportväg
- Citybanan

Konsekvensbeskrivning Drottninggatan

Allmän beskrivning

Arbetstunneln tangerar Observatorielunden längs Drottninggatan. Avspärrat område som kommer användas för att bygga tunnel och relaterad verksamhet kommer att inkräkta minimalt på grönytor. En liten del av Observatorielundens brant mot Kungstensgatan kommer dock att användas som etablering yta och vara avspärrad. Observatorielunden är en plats där många barn vistas och passerar.

I den del av parken som ligger mot Sveavägen ligger en parklek som är välbesökt av barn i varierande åldrar. Den gröna kullen kring observatoriet används sommartid för bland annat lek och picknick och vintertid för bland annat pulkaåkning. Exempelvis använder varje fritidsklass från Lilla Adolf Fredriks Musikskola parken minst en gång i veckan. Adolf Fredriks musikskola använder Observatorielunden och Lill Jans skogen i vis utsträckning i gymnastikundervisningen, dock använder man främst Vasaparken.

Under de närmsta åren kommer denna skola använda parker i större utsträckning då skolan ska renoveras. Parken används i förskolors verksamhet som ligger nära parken men även förskolor som ligger 4-5 kvarter bort. Flera förskolor använder parken 4-5 dagar i veckan. En förskola i närheten planerar att öppna en avdelning för uteverksamhet utan egna ytor och planerar att använda Observatorielunden.

Rörelsemönster och målpunkter

Observatorielunden är en stor målpunkt för barnen i området, dels de som bor i närheten dels för de skolor

som ligger i området. Parken har parklek, skateboardramp mm. Runt omkring observatorielunden ligger även andra målpunkter såsom stadsbiblioteket, tunnelbanestationer, butiker mm. Ett annan stor målpunkt är Vasaparken som har parklek, skridskobana m.

För att ta sig till de olika målpunkterna används hela gatunätet. Start och målpunkter finns i hela området vilket gör att barnen rör sig över gator som är utpekade som transportvägar för arbetstunnel Drottninggatan.

Barnen som är boende och/eller går i skola på Norrmalm berörs i stor utsträckning eftersom det är många av dessa barn som använder parken eller passerar platsen för arbetstunnel Drottninggatan. Rörelsemönster och entreér till Observatorielunden som särskilt berörs av arbetstunnel Drottninggatan är markerade i ortofoto bredvid.

Trafik och barriäreffekter

Byggtrafiken är av storleksordningen 100- 200 fordon per dygn. Enligt ett alternativ kommer byggtrafiken ledas Drottninggatan-Kungstensgatan-Dalagatan. I detta fall kommer byggtrafiken märkas på Drottninggatan och Kungstensgatan som har trafikflöde på i storleksordningen 2000-3000 fordon/dygn. Dalagatan har ett så stort trafikflöde att byggtrafiken där kommer vara mindre märkbar dock av betydelse eftersom den passerar bland annat Lilla Adolf Fredriks skola och Adolf Fredriks musikklasser. En alternativ väg för byggtrafiken är Karlbergsvägen-Dalagatan-Odengatan-Norrtullsgatan. I detta fall kommer byggtrafiken märkas på Norrtullsgatan som har trafikflöde på i

storleksordningen 2000 fordon/dygn. Med märkbar så menas här att den har betydelse för oskyddade trafikanter inklusive barn. Kapaciteten för fordonstrafiken beaktas ej.

Skolbarns synpunkter

Barn upplever att det blir svårare att komma in i Observatorielunden under tiden som arbetstunneln är öppen. Man upplever även att buller och damm kan störa i parken eller i skolor som byggtrafiken passerar. Man upplever även att parken är en värdefull miljö vilket av en mellanstadieelev uttrycks som ”runt Observatorielunden är nästan ända stället med inte så mycket trafik”. Flera elever uttrycker att de föredrar att man bygger på platser där det redan är mycket biltrafik eller redan är ”fult”.

Synpunkter från barnföreträdare på förskolor

Barnföreträdare har uttryckt att platsen är av mycket stor betydelse för barn. Vissa barnföreträdare uttrycker att trafiken på Kungstensgatan är ett större problem än själva arbetstunneln. Detta gäller i första hand när målpunkten är parkleken. Förskolor på några kvarters avstånd kan välja alternativ vägar till Kungstensgatan. De närmsta förskolorna är dock hänvisade till att använda bland annat Drottninggatan-Norrtullsgatan och Kungstensgatan. Barnföreträdare menar att man känner oro att vara i parken (observatoriekulle) med verksamheten i en arbetstunnel alldeles intill. Man känner oro för buller och avgaser. Arbetstunneln vid Observatorielunden skapar redan idag oro bland föräldrar.

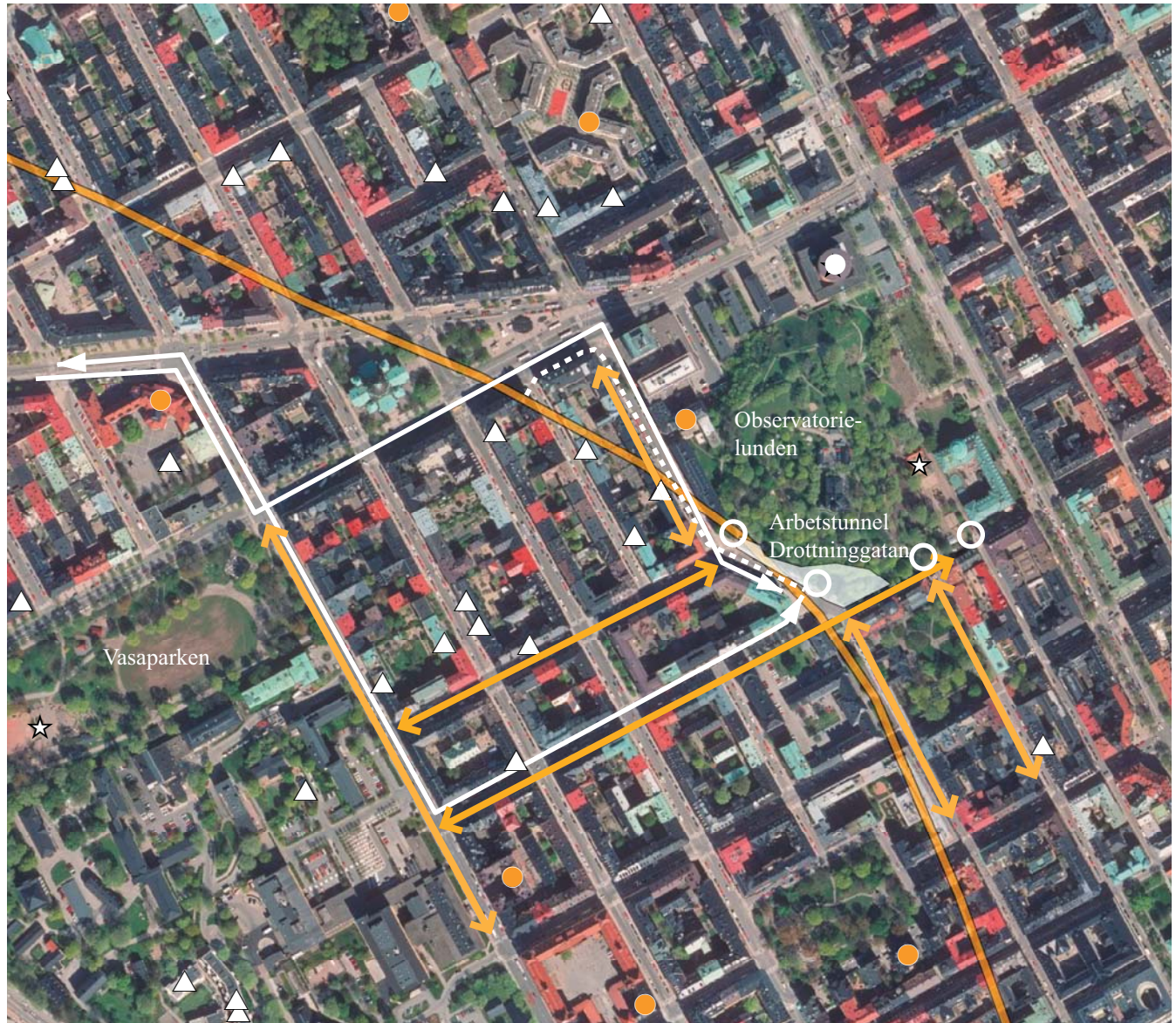
Analys och konsekvenser

En stor andel av barn som bor eller går i skolan på Norrmalm berörs av arbetstunnel Drottninggatan.

Barnen påverkas genom att det blir störning i Observatorielundens gröna del med observatoriekullen vilket är en plats av stor betydelse för lek och rekreation. Störningen består av buller, visuell störning och försämrad tillgänglighet till parken. Avspärrat område som kommer användas för att bygga tunnel och relaterad verksamhet kommer att inkräkta minimalt på grönytor.

Verksamheten i Observatorielundens välbesökta parklek påverkas ej enligt bedömning. Dock påverkas barn på väg till och från parkleken. Detsamma gäller barn som rör sig till och från Observatoriekullen. Dessa barn exponeras för byggtrafik. Om byggtrafiken medför att den totala trafikmängden ökar kan olycksrisken förväntas öka något. Byggtrafiken kommer troligen att upplevas som en barriär och ett otryggt inslag i miljön vilket påverkar barn. Det kan vara så att de inte törs använda miljön kring arbetstunneln eller att de inte får tillåtelse att använda miljön av föräldrar eller skolpersonal.

- | | |
|--|-----------------------------------|
| ● Skola | □ Etableringsyta för arbetstunnel |
| △ Förskola | → Transportväg |
| ☆ Parklek | — Citybanan |
| ↗ Viktiga stråk som berörs av arbetstunnel | |
| ○ Entré till park | |



Konsekvensbeskrivning Torsgatan kombination Norra stationsgatan

Allmän beskrivning

Arbetstunneln Torsgatan byggs på gatumark och arbetstunnel Norra Stationsgatan på en parkeringsyta.

Barn använder ytan vid Norra Stationsgatan och Torsgatan i minimal utsträckning. Det förekommer att de passerar platserna och då vanligen i bil. I stort sätt är det barn som bor i anslutning till platsen för arbetstunnel Torsgatan och arbetstunnel Norra Stationsgatan som berörs.

Rörelsemönster och målpunkter

I ortofoto bredvid är inte rörelsemönster som berörs av arbetstunnel Torsgatan och arbetstunnel Norra Station markerade eftersom inte några särskilda stråk av betydelse för barn kunnat identifieras.

Trafik och barriäreffekter

Båda arbetstunnlarna ligger i anslutning till stora barriärer som utgörs av järnväg och mycket högt trafikerade vägar eller motorvägar.

Byggtrafiken som är av storleksordningen 100- 200 fordon per dygn leds direkt ut på Norra Stationsgatan eller Torsgatan – S:t Eriksgatan som har så stora trafikmängder att byggtrafiken kommer vara mindre märkbar. Med märkbar så menas här att den har betydelse för oskyddade trafikanter inklusive barn. Kapaciteten för fordonstrafiken beaktas ej.

Skolbarns synpunkter

Barnen menar att de inte använder platserna för arbetstunneln Torsgatan och arbetstunnel Norra Sta-

tionsgatan och att de sällan passerar platserna om de inte bor där. Flera barn menar att de föredrar att ha arbetstunnlar vid Norra Stationsgatan och Torsgatan före andra alternativ eftersom färre personer går förbi dessa platser eller vistas där. Man menar vidare att dessa arbetstunnlar stör mindre samt att det inte skulle vara så stor skillnad med och utan arbetstunnlar på dessa platser eftersom järnvägen redan ligger där och platserna redan är ”fula”.

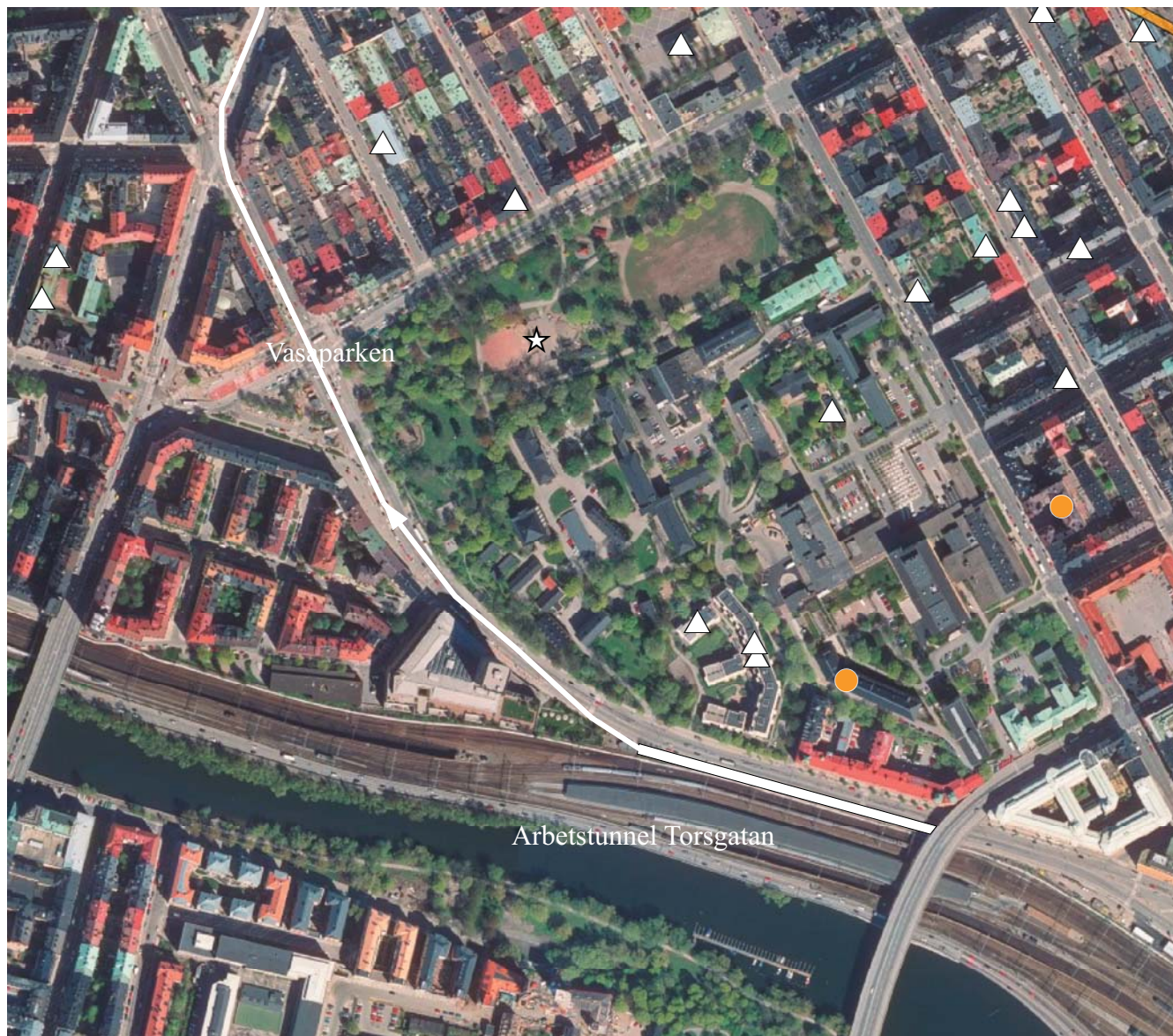
Synpunkter från barnföreträdare på förskolor

Barnföreträdare har inte uttryckt att platsen är av särskild betydelse för barn.

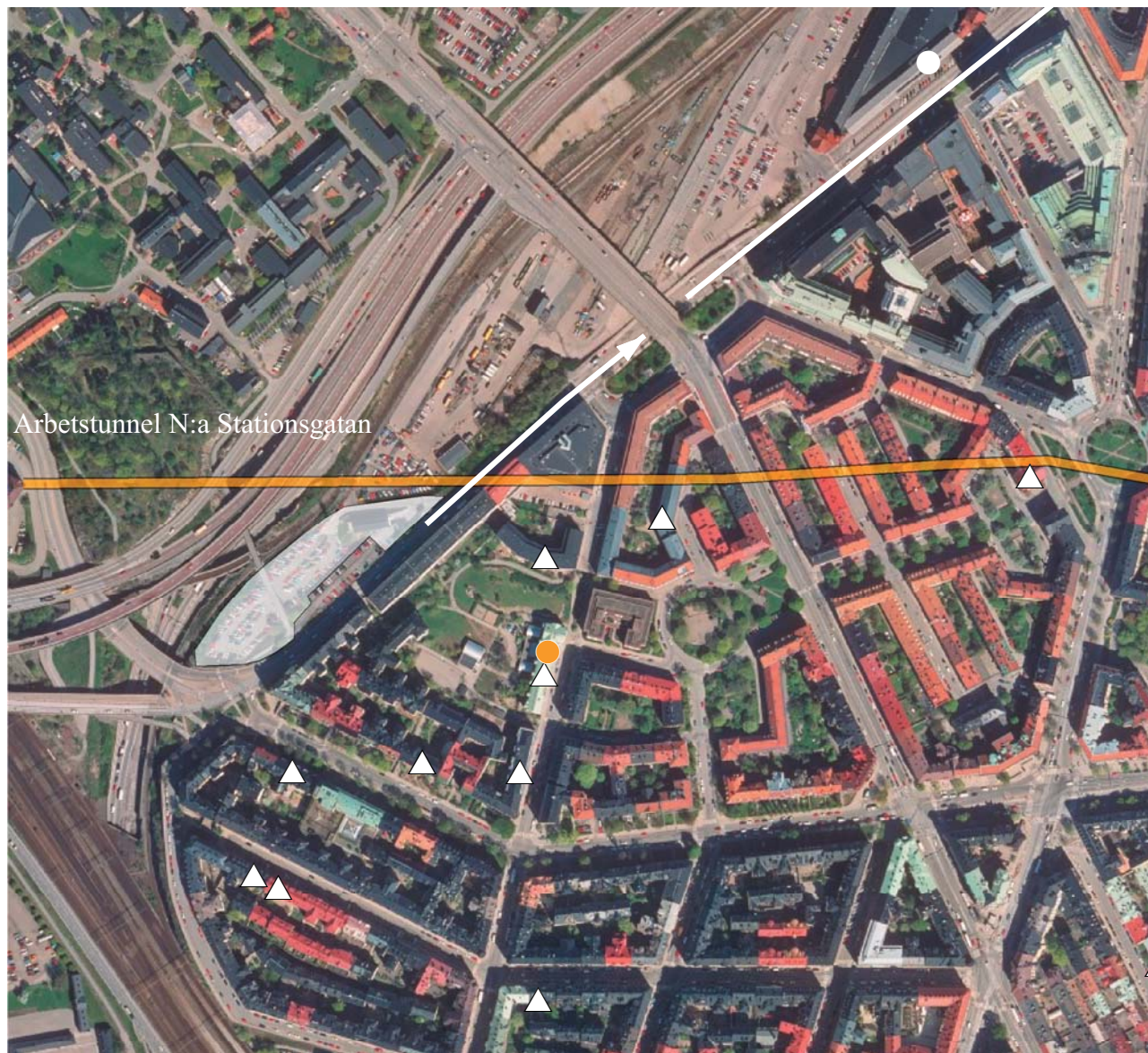
Analys och konsekvenser

Det bedöms vara mycket få barn som påverkas av arbetstunnel Torsgatan i kombination med Norra Stationsgatan.

De som påverkas är i närboende. Arbetstunnel Torsgatan bedöms dock påverka närboende i form av buller i samma eller i mindre utsträckning än övriga alternativ till arbetstunnlar.



- Skola
- Förskola
- Parklek
- Viktiga stråk som berörs av arbetstunnel
- Entré till park
- Etableringsyta för arbetstunnel
- Transportväg
- Citybanan



- Skola
- △ Förskola
- ☆ Parklek
- ↗ Viktiga stråk som berörs av arbetstunnel
- Entré till park
- Etableringsyta för arbetstunnel
- Transportväg
- Citybanan

Åtgärder

Åtgärder Drottninggatan

- Tillgänglighet ska säkras
- Gör gångpassager eller dyl och sänk hastigheten till 20 km/tim på Kungsstens- och Drottninggatan.

Konsekvenser efter åtgärder

Samma eller bättre trafiksäkerhet än idag och något bättre trygghetskänsla än utan åtgärder - dock troligen inte lika bra som idag.

Åtgärder Sankt Eriksparken

- Spränga på eftermiddagen, buller- och vibrationsisolerade baracker
- Bygga gångpassager som förbättrar gångnätet.