

Roslagsbanan till city

Bilaga 1 Sammanställning av uppsökande dialoger, januari-oktober 2025 till Social konsekvensanalys Järnvägsplan

Samrådshandling

Datum: 2026-09-15



Titel: Roslagsbanan till city – Bilaga 1 Sammanställning av uppsökande dialoger, januari-oktober 2025 till Social konsekvensanalys Järnvägsplan

Uppdragsledare: Per Reiland, Sweco

Projektledare: Nina Isberg, trafikförvaltningen, Region Stockholm

Bilder och illustrationer: Trafikförvaltningen om inte annat anges

Diarienummer: TN 2024-1060

Dokumentstatus: Godkänd

Datum: 2026-09-15

Distributör: Trafikförvaltningen, Region Stockholm

Innehållsförteckning

Sammanfattning	4
1 Inledning	5
1.1 Det här är Roslagsbanan till city	5
1.2 Definition av sociala värden	5
1.3 Uppsökande dialoger	5
1.3.1 Metod	6
2 Sammanställning norra delen av utredningsområdet	10
2.1 Frescati och Albano	10
2.2 Stockholms universitets studentkår	11
2.3 Lilla Frescati koloniförening	11
2.4 Amerikanska gymnasiet	12
2.5 Koloniföreningen Söderbrunn	12
2.6 Akademiska hus	13
2.7 Norrtulls SK	14
2.8 Johannes skola	15
2.8.1 Årskurs F-1	15
2.8.2 Årskurs 2-3	16
2.8.3 Årskurs 4-5	16
2.9 Engelska skolan Norr	17
2.10 Hoppetossa Förskolan Jollen	18
2.11 Matteusskolan anpassad grundskola	19
2.12 Sammanfattning norra delen av utredningsområdet	20
3 Sammanställning södra delen av utredningsområdet	22
3.1 Procivitas gymnasium	22
3.2 Birkagården	23
3.3 Föräldrakooperativet Röhran	23
3.4 Runö Folkhögskola	24
3.5 Lilla Adolf Fredriks skola	24
3.6 Stockholm International School	25
3.7 Sammanfattning södra delen av utredningsområdet	26
4 Övriga dialoger	28
4.1 Funktionsrättsorganisationer	28
4.1.1 Funktionsrätt Stockholms län	28
4.1.2 Synskadades Riksförbund	28
5 Samlade medskick	30
5.1 Samlade medskick inför fortsatt arbete under byggtiden	30
5.2 Samlade medskick inför fortsatt arbete med de nya stationsmiljöerna	31
Referenslista	32

Sammanfattning

Denna rapport sammanställer resultaten från uppsökande dialoger som genomförts januari till oktober 2025 inom projektet Roslagsbanan till city. Region Stockholm ska förlänga Roslagsbanan i tunnel från station Universitetet, via Odenplan till T-centralen. Projektet förväntas förbättra resmöjligheterna för invånare i nordöstra Stockholms kommuner och minska trängseln på tunnelbanans Röda linje.

En Social konsekvensanalys (SKA) och en Barnkonsekvensanalys (BKA) har tagits fram för att säkerställa att projektet främjar social hållbarhet och tillgodoser behoven hos särskilt utsatta grupper. Som ett led i dessa analyser har dialoger genomförts med förskolor, skolor, funktionsrättsorganisationer och andra lokala aktörer, för att samla in synpunkter och behov relaterade till projektets genomförande och dess påverkan på sociala värden.

Resultaten av dialogerna och de synpunkter och rekommendationer som framkommit, kommer användas som underlag för vidare planering och genomförande av projektet.

Några exempel på information som framkommit i dialogerna:

- Dialoger med barn, skolor och förskolor har synliggjort behovet av att värna grönytor som används för lek och idrott, samt behovet av att utforma trygga och säkra trafikmiljöer för barn som går, cyklar och reser kollektivt utan vuxnas sällskap. Detta kan vara särskilt relevant nära de föreslagna arbetsområdena i norra utredningsområdet, till exempel vid Bellevueparken.
- Dialoger med studenter har uppmärksammat betydelsen av trygga gångstråk och fungerande kollektivtrafik till och från Campus Frescati, Campus Albano och KTH, där det rör sig många unga utan tillgång till bil. Detta är särskilt relevant för byggtiden, där befintlig trafik och gång- och cykelvägar kan påverkas.
- Dialoger med företrädare för funktionsrättsorganisationer, samt med barn med funktionsnedsättningar, visar på betydelsen av tydlighet och orienterbarhet i trafikmiljöer samt att information kan nå ut till fler om den skriftliga kompletteras med muntlig information, filmer, bilder med mera. Detta är relevant både under byggtid och i de framtida stationsmiljöerna.
- Dialoger med personer som inte har svenska som modersmål belyser särskilt vikten av god orienterbarhet i de nya stationsmiljöerna. Det innefattar en lättigenkännlig och identitetsskapande design för de nya plan under mark som tillkommer vid Odenplan och T-Centralen, men även en tydlig skyltning i både text och bild till olika trafikslag, exempelvis genom markeringar/pilar på väggar och golv.

1 Inledning

1.1 Det här är Roslagsbanan till city

Region Stockholm ska förlänga Roslagsbanan i tunnel från station Universitetet, via Odenplan till T-Centralen. Det gör resan mellan kommunerna i nordost och centrala Stockholm snabbare och smidigare. Dessutom minskar trängseln på tunnelbanans Röda linje mellan T-Centralen och Tekniska högskolan. När utbyggnaden är färdig läggs sträckan mellan Universitetet och Stockholms östra ner.

1.2 Definition av sociala värden

Inom ramen för järnvägsplanen tas en social konsekvensanalys och en barnkonsekvensanalys fram. Detta för att i bästa möjliga mån kunna tillvarata och förstärka de sociala värden som finns och påverkas av byggnationen av Roslagsbanan till city.

Social hållbarhet handlar om att bygga ett jämlikt och inkluderande samhälle där en hållbar utveckling kommer alla grupper till del. För stads- och transportplanering innebär det bland annat att motverka rumslig segregation, utjämna skillnader i livsvillkor och att verka för ett samhälle där alla grupper kan vistas och röra sig på jämlika villkor. Studier visar att ökad rörlighet i staden kan motverka segregationens negativa effekter, där kollektivtrafik kan vara ett konkret verktyg för att överbrygga både fysiska och mentala barriärer mellan områden, tillgängliggöra målpunkter och service för fler grupper och skapa möjligheter för möten mellan olika invånargrupper i staden. Kollektivtrafiken är särskilt betydelsefull för att öka rörelsefrihet och tillgänglighet för grupper som saknar tillgång till bil. Bland dessa återfinns grupper som barn, personer med olika funktionsnedsättningar, samt invånare med låga inkomster och invånare i socioekonomiskt utsatta livssituationer. Kollektivtrafiken är också viktig för fossilfritt resande och den nödvändiga omställningen till ett hållbart samhälle.

En viktig metod inom både den sociala konsekvensanalysen och barnkonsekvensanalysen är att genomföra dialoger med allmänheten. Denna rapport är en sammanställning av de uppsökande dialoger som genomförts tillsammans med särskilt utvalda grupper. Varje dialog redogörs för var för sig i sammanfattande format. Resultatet från dialogerna är inarbetat i nulägesbeskrivning i barnkonsekvensbeskrivningen och den sociala konsekvensbeskrivningen. Den här sammanställningen utgör även underlag för projektet som helhet i det fortsatta projekteringsarbetet.

1.3 Uppsökande dialoger

Som komplement till det samråd om Roslagsbanan till city som hölls mellan 28 januari och 18 februari 2025, har en rad uppsökande dialoger genomförts. Dialogerna syftar till att säkerställa en jämn representation av samhällsgrupper i samrådsprocessen och riktar sig till grupper som generellt är underrepresenterade i samband med fysisk planering. I linje med trafikförvaltningens riktlinjer för social hållbarhet har följande grupper prioriterats för uppsökande dialoger (Region Stockholm, 2022):

- barn och unga
- personer med funktionsnedsättning

- personer med låg inkomst
- personer som inte har svenska som modersmål
- personer utan tillgång till bil
- äldre

De /uppsökande dialogerna har handlat om att informera, svara på frågor och samla in synpunkter. Dialogerna har framför allt fokuserat på att samla in information om olika gruppers målpunkter, stråk och rörelsemönster.

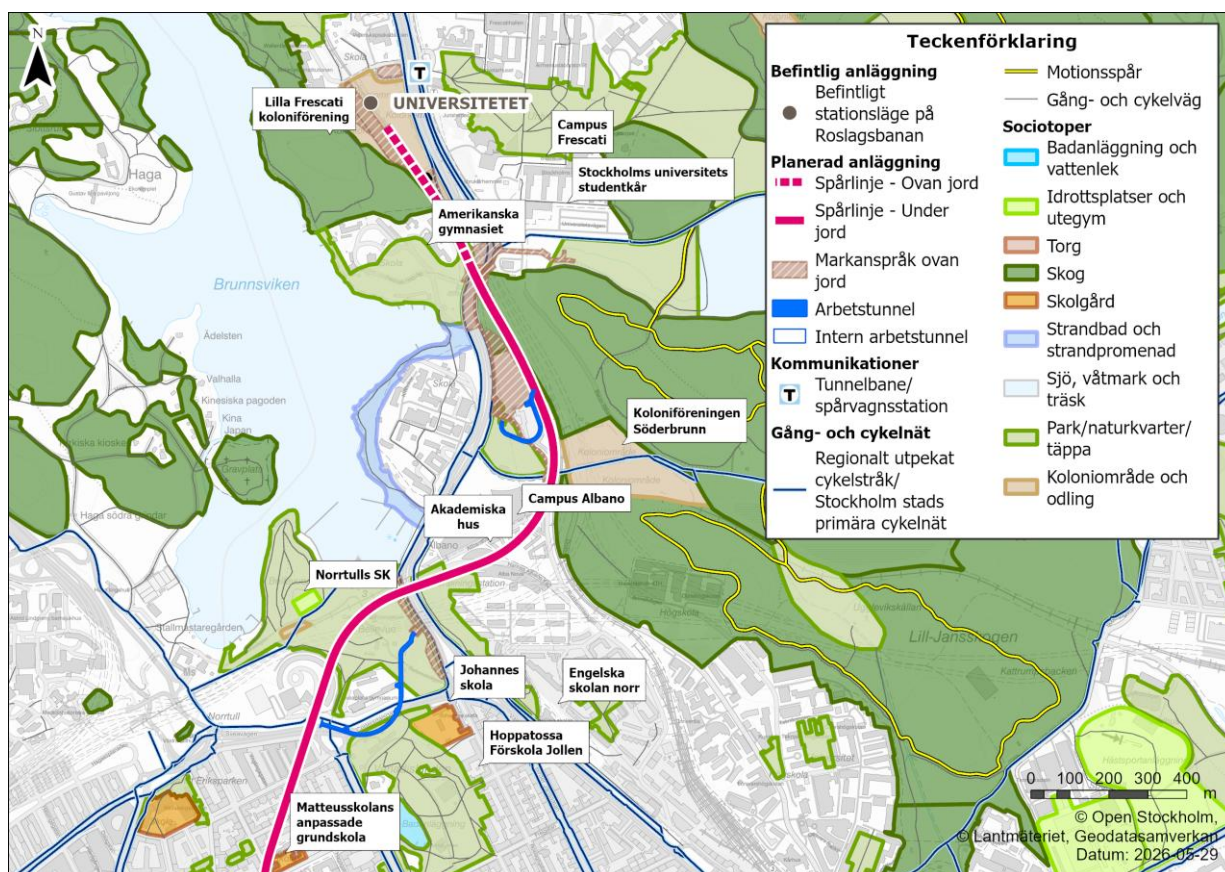
1.3.1 Metod

De flesta dialoger genomfördes mellan 29 januari och 21 mars 2025. De som kontaktats för möjligheten att delta i de uppsökande dialogerna har främst varit förskolor, skolor och föreningar som har målpunkter/stråk intill/förbi arbetsområden, spårlinjens tunnelpåslag, spårlinje i ytläge eller på grund av risker att påverkas av byggtrafik. I samband med beslut om ändrad spårlinje genomfördes kompletterande dialoger med Amerikanska gymnasiet, Lilla Frescati koloniförening och Stockholms universitets studentkår under perioden juni-oktober 2025. Totalt togs 34 kontakter, varav 20 svarade och hade möjlighet att delta. Av deltagarna var 150 barn. Utöver barn har dialoger även förts med studenter på Frescati och Albano, personer som har svenska som andraspråk, samt representanter från företag/organisationer som ansetts särskilt relevanta. Även representanter för funktionshinderorganisationer har intervjuats. De flesta dialogerna genomfördes på plats, medan sju av dialogerna genomfördes digitalt.

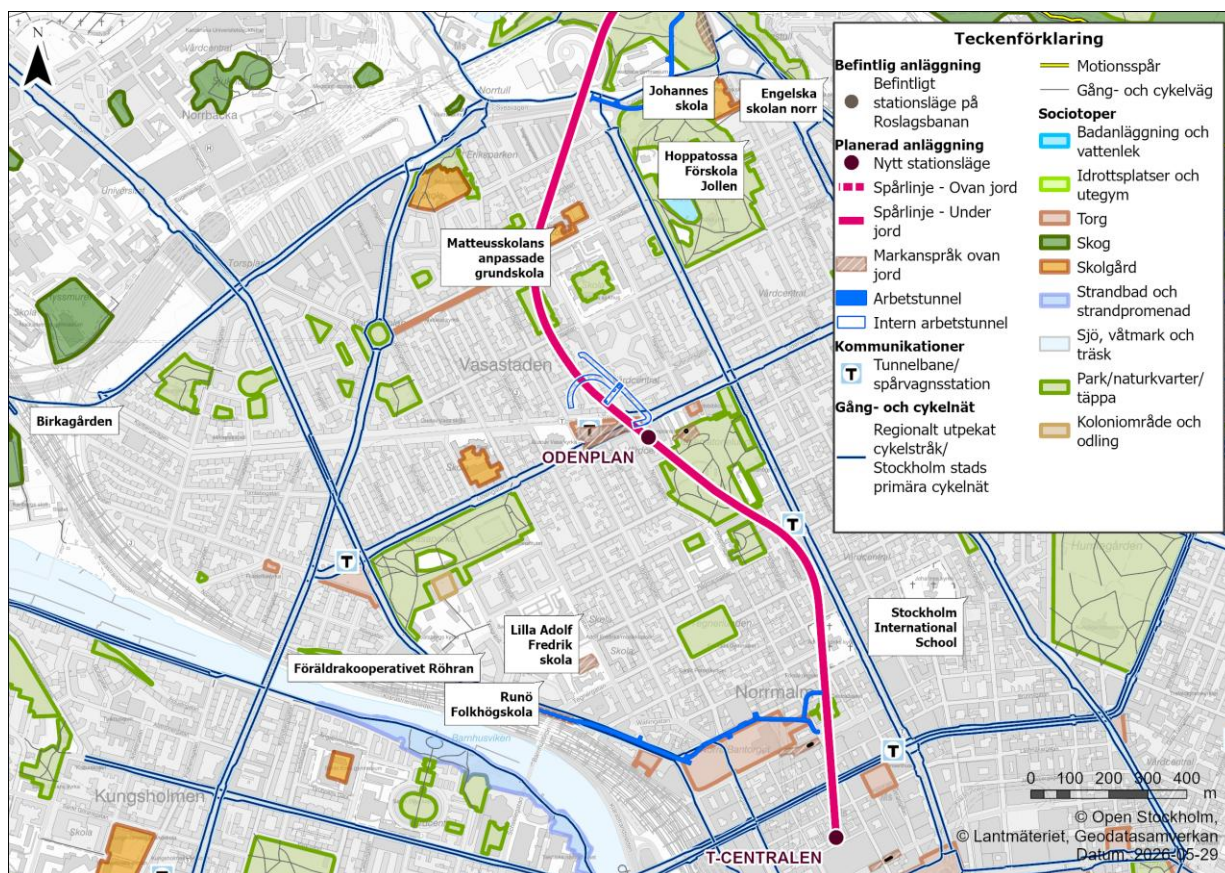
Samtliga dialoger inleddes med en kort presentation om projektet. Innehållet anpassades till ålder och målgrupp. Dialogerna fokuserade på att förstå nuläget inom utredningsområdet. Vid dialogerna som genomfördes med barn och studenter användes ett ortofoto på skolans/platsens närområde för att prata om positiva respektive negativa platser. Dialogtillfällena varade 20–60 minuter. Tyngdpunkt i dialogerna har varit på den norra delen av utredningsområdet, där det också varit mer konkreta reaktioner och förslag kopplat till specifika platser där byggnationen kommer att märkas ovan jord. I den södra delen av utredningsområdet sker påverkan främst under jord och dialogerna har därför förts mer generellt kring platserns funktioner och kollektivtrafik i allmänhet.

Dialogerna genomfördes inför samråd 1 med den information om sträckning och arbetsområden som offentliggjordes i samband med samrådsperioden 28 januari och 18 februari 2025. Vissa av de platser som nämns i intervjuerna är därmed numera avfärdade alternativ. För möjligheten att tydligt dokumentera processen för den sociala konsekvensanalysen och barnkonsekvensanalysen har dock detta intervjumaterial lämnats kvar i rapporten.

I Figur 1 och Figur 2 nedan har dialogerna markerats ut med en geografisk position.



Figur 1. Samtliga platser för dialog som besöktes på den norra delen av utredningsområdet.



Figur 2 Samtliga platser för dialog som besöktes på den södra delen av utredningsområdet.

I Tabell 1 presenteras en lista av samtliga genomförda dialoger där även typ av dialog och antal deltagare uppdelat på kön anges.

Tabell 1. Dialoger som genomförts i arbete med barnkonsekvensanalysen och den sociala konsekvensanalysen.

VERKSAMHET	DELTAGARE	MÅLGRUPP	TYP AV DIALOG	TIDPUNKT
Akademiska hus	Anställd, man	Representant för studentperspektivet: Personer med låg inkomst/Personer utan tillgång till bil	Digital intervju	Onsdag 29/1 2025
Amerikanska gymnasiet (Frescati Hage)	10 gymnasieelever, 6 pojkar och 4 flickor	Barn och unga	Gruppintervju	Torsdag 2/10 2025
Birkagården	2 pojkar, 12 och 15 år 1 fritidspedagog, man	Barn och unga	Spontanintervjuer ungdomscafé	Onsdag 5/2 2025
Engelska skolan Norr	15 pojkar, 17 flickor	Barn och unga	Gruppintervju i små grupper om ca 5 personer	Torsdag 17/2 2025
Funktionsrätt Stockholm	3 representanter, kvinnor	Personer med funktionsnedsättning	Digital intervju	Måndag 10/2 2025
Hoppetossa Förskolan Jollen	3 anställda, 2 kvinnor, 1 man	Barn och unga	Digital gruppintervju	Måndag 5/3 2025
Johannes skola	7 pojkar, 4 flickor årskurs 2-3	Barn och unga	Gruppintervju	Måndag 3/2 2025
	5 pojkar, 7 flickor årskurs F-1			Måndag 10/2 2025
	4 pojkar, 8 flickor årskurs 4-5			Måndag 3/3 2025
Koloniföreningen Söderbrunn	Styrelserepresentant	Äldre/Personer utan tillgång till bil	Digital intervju	Måndag 24/2
Lilla Adolf Fredrik	4 pojkar, 5 flickor årskurs 1-6	Barn och unga	Gruppintervju	Måndag 10/2 2025
Lilla Frescati koloniförening	Ordförande, kvinna	Koloniföreningens medlemmar	Digital intervju	Onsdag 25/6 2025

VERKSAMHET	DELTAGARE	MÅLGRUPP	TYP AV DIALOG	TIDPUNKT
Matteusskolan anpassad grundskola	2 pojkar, 3 flickor, 3 lärare	Barn och unga/ Personer med funktionsnedsättning	Gruppintervju	Onsdag 19/2 2025
Norrtulls SK	Ca 30 pojkar födda 2013-2014	Barn och unga	Spontanintervju. Intervjuades i grupper om 5.	Tisdag 5/2 2025
Procivitas Gymnasium	1 pojke, 5 flickor	Barn och unga/ Personer utan tillgång till bil	Gruppintervju	Måndag 3/2 2025
Röhran Föräldrakooperativ	Anställd, kvinna	Barn och unga	Digital intervju	Torsdag 27/2 2025
Stockholm International School	7 pojkar, 8 flickor	Barn och unga/ Personer som inte har svenska som modersmål	Gruppintervju	Fredag 21/3 2025
Stockholms universitet, Campus Albano	3 män, 10 kvinnor	Personer med låg inkomst/Personer utan tillgång till bil	Spontanintervjuer	Torsdag 6/5 2025 09:00- 11 :00
Stockholms universitet, Campus Frescati	3 män, 30 kvinnor	Personer med låg inkomst/Personer utan tillgång till bil	Spontanintervjuer	Onsdag 5/2 2025 09:30- 11 :00
Stockholms universitets studentkår	Ordförande, kvinna	Studenter	Digital intervju	Tisdag 3/6 2025
Synskadades riksförbund	Styrelserepresentant, man	Personer med funktionsnedsättning	Digital intervju	Fredag 7/2 2025
Runö Folkhögskola	5 män, 3 kvinnor	Personer med låg inkomst/Personer utan tillgång till bil/ Personer som inte har svenska som modersmål	Gruppintervju	Fredag 21/3 2025

2 Sammanställning norra delen av utredningsområdet

2.1 Frescati och Albano

En serie intervjuer genomfördes med studenter vid Stockholms universitetscampus Frescati och Albano. Intervjuerna genomfördes mellan kl. 09:00-11:00 en onsdag och en torsdag i februari 2025. Respondenterna valdes slumpmässigt utifrån vilka som fanns på plats i Studenthuset på Frescati respektive vid de öppna studieplatserna på Albano under den angivna tiden. Syftet med samtalen var att få insikt om studenternas rörelsemönster och användning av omgivande områden i samband med planeringen för Roslagsbanans förlängning till city. Totalt intervjuades 46 studenter.

Under intervjuerna framkom att många studenter använder kollektivtrafik för att ta sig till och från campus, där tunnelbana och bussar är de mest populära färdsattn. Vissa studenter påpekade problem med överfulla bussar, i synnerhet buss 50 och föreslog att en särskild bussfil även under byggtiden skulle kunna minska trängseln på Roslagsvägen. Studenterna uttryckte generellt ett högt intresse för utbyggnad av kollektivtrafik och nämnde att Roslagsbanans förlängning skulle kunna avlasta framför allt buss 50.

Flertalet av de intervjuade studenterna var även positiva till att parkeringen vid campus skulle kunna användas som en etableringsyta under byggtiden (ett alternativ som nu avfärdat). Dock belyste de vikten av att upprätthålla en lugn studiemiljö. De flesta uppger nämligen att de föredrar att studera i Studenthuset på Campus Frescati och på Campus Albano jämfört många andra campusplatser. I Studenthuset uppskattar studenterna tystnaden och den lugna atmosfären, samt möjligheten att blicka ut över ängs- och skogsområdet utanför. En sådan utblick skulle kunna störas av ett arbetsområde på parkeringsplatsen. Studenterna påpekar även att det finns tysta studieplatser i Studenthuset med fönster mot parkeringsplatsen och att dessa platser inte skulle upplevas lika tysta med en etableringsyta utanför.

Flera studenter som rör sig mellan Campus Frescati och Campus Albano nämnde att de sällan går eller cyklar mellan campus, utan att de tar bussen. De studenter som föredrar att gå, använder framför allt Baron Rålamb's väg. Det framkom även att vissa studenter känner sig otrygga när de går ensamma genom skogsvägarna mellan Frescati och Albano. Några studenter påpekar dock vikten av att kunna röra sig mellan Albano och Frescati utan att behöva gå längs den trafikerade Roslagsvägen. Roslagsvägen upplevs idag även som svår att ta sig över.

Flera studenter nämnde att de sällan nyttjar naturen och grönområdena runt campus, inklusive Kungliga Nationalstadsparken. En anledning till det kan vara att många av de tillfrågade var nya på universitetet och hade börjat sin utbildning i januari. De studenter som är förtrogna med området sedan tidigare berättar att de använder nationalstadsparken för aktiviteter som löpning och picknick.

Sammanfattningsvis uttrycker studenterna ett behov av bättre transportlösningar mellan Albano och Frescati, med fokus på säkerhet och bekvämlighet. Förbättrad tillgång till kollektivtrafik över lag och en minskning av trafikbelastningen på Roslagsvägen framhålls som centrala punkter för att öka trivsel och tillgänglighet i området.

2.2 Stockholms universitets studentkår

Ordförande för Stockholms universitets studentkår intervjuades digitalt. Syftet med intervjun var att få förståelse för studenternas rörelsemönster samt deras användning av sitt närområde i samband med planeringen för Roslagsbanans förlängning till city.

Under intervjun framkom att både Frescati och Albano är viktiga målpunkter, samt att studenter ofta rör sig mellan dessa platser. Gångvägen mellan Frescati och Albano är ett viktigt stråk som många studenter nyttjar. Som exempel lyfte ordförande att studentkåren har möteslokaler både i Frescati och i Albano, vilket innebär att gångstråket nyttjas även kvällstid i samband med möten. En järnvägsstation vid Albano är ett vanligt önskemål som många studenter ofta ger uttryck för. Kvällstid trafikerar inte bussarna lika regelbundet, vilket enligt ordförande förstärker studenternas önskemål om en station vid Albano.

Enligt ordförande är kollektivtrafik det vanligaste sättet för många studenter att ta sig till Stockholms universitet. I dagsläget reser studenter framför allt med tunnelbanan och buss 50. Av den anledningen är det viktigt att eventuell byggnation inte blockerar vägar till och från tunnelbana eller busshållplatser, samt att skyltningen är tydlig under byggtiden.

Studenter på Stockholms universitet oroas av risken för buller under byggtiden, särskilt i närheten av Studenthuset. Studenthuset är en populär studieplats med tysta rum, liksom en viktig mötesplats för studentföreningar. I Studenthuset finns även en pub som utgör en betydelsefull social mötesplats.

Ordförande bedömde att grönområden i universitetets omgivningar får ett ökat värde genom internationella students perspektiv. Dessa värderar grönområden högt, medan inhemska studenter tenderar att i högre utsträckning engagera sig i frågor som kollektivtrafik och transport.

Trygghet och belysning är ett tema som engagerar studenter, enligt ordförande. Otillräcklig belysning kvällstid påverkar trygghetskänslan negativt och studenter har riktat klagomål mot Akademiska hus gällande slitage i Södra huset och andra äldre byggnader på campusområdet. Ordföranden menade därför att det är viktigt att byggtiden inte förvärrar otryggheten i området.

2.3 Lilla Frescati koloniförening

Ordföranden i Lilla Frescati koloniförening intervjuades digitalt. Syftet med samtalet var att få kunskap om medlemmarnas perspektiv och behov kopplade till Lilla Frescati koloniförening och dess framtid i samband med Roslagsbanans förlängning.

Enligt ordförande är koloniföreningen en viktig plats för rekreation och föreningsliv. Civil beredskap är ett ytterligare värde som kolonirörelsen bidrar med.

I dagsläget är det främst koloniområdet som kolonisterna utnyttjar, enligt ordförande. Flera medlemmar uppskattar dock närheten till Brunnsvikens badplats och Bergianska trädgården. Eftersom grindarna tillåter genomgång för besökare är platsen tillgänglig som rekreationsplats även för allmänheten. Närheten till buss, tunnelbana och Roslagsbanan är praktisk och ses som en fördel av flera av koloniföreningens medlemmar.

Av intervjun med ordförande framkom att det är viktigt att säkra trygghet, överblickbarhet och orienterbarhet under byggtiden i samband med att eventuella arbetsområden upprättas i nära anslutning till koloniområdet. Trygghet är en fråga som engagerar koloniföreningens medlemmar särskilt eftersom det redan nu förekommer incidenter så som stölder, störningar och

övernattningar i bodar. Enligt ordförande finns det en oro arbetsområden och byggtrafik skulle kunna ha en negativ påverkan på tryggheten i området.

Medlemmar är oroliga för påverkan på rekreationsvärden under byggtiden, exempelvis ianspråktagande av odlingsmark eller buller och byggtrafik. Enligt ordförande finns viss acceptans för störningar under byggtiden – särskilt då området redan idag är präglad av närheten till storskalig infrastruktur – men informationsunderskott är det som främst skapar oro och spekulatation bland medlemmarna. Ordförande menar att delaktighet, inkluderande dialog och tydlig kommunikation (med god framförhållning) med berörda aktörer är centralt för att förändringar och intrång i området ska uppfattas som legitima. Ordförande nämnde att medlemmarna nyttjar såväl anslagstavlor som e-post, men att det är viktigt att ha i åtanke att inte alla koloniföreningens medlemmar använder digitala kanaler regelbundet.

2.4 Amerikanska gymnasiet

Amerikanska gymnasiet ligger i Frescati Hage, söder om Roslagsbanans nuvarande station vid Universitetet och väster om Roslagsvägen. Tio gymnasieelever i årskurs 3 intervjuades dagtid i skolans lokaler.

Samtliga intervjuade ungdomar bodde i nordostkommuner och reste regelbundet med Roslagsbanan till och från gymnasiet. De berättade att det är vanligt att elever på Amerikanska gymnasiet pendlar från nordostkommuner med Roslagsbanan. Trängsel är vanligt förekommande på Roslagsbanan idag, särskilt i rusningstrafik. Flera av de intervjuade ungdomarna åker till Stockholms östra regelbundet, men upplever bytet till buss och tunnelbana som krångligt, särskilt kvällstid.

Ungdomarna ställde sig kritiska till Roslagsbanans förlängning. Flera menade att trots den nuvarande Roslagsbanans brister så föredrar de den nuvarande Roslagsbanan, även om det finns önskemål om mer regelbundna och punktliga avgångar, samt mindre trängsel. Flera ungdomar uttryckte oro för att förlängningen skulle påverka färdvägar och stationer negativt, eller att ersättningstrafiken inte skulle vara tillräckligt funktionell under byggtiden. Framför allt uttryckte ungdomarna oro för en spridning av otrygghet och kriminalitet till nordostkommuner i samband med att dessa får en direktförbindelse till T-Centralen.

Av dialogerna framkom även att såväl elever som personal på Amerikanska gymnasiet i Frescati Hage behöver kunna ta sig över Roslagsvägen på ett trafiksäkert sätt. De behöver kunna ta sig till både Universitetets tunnelbana och Frescatihallen, där elever har sin idrottsundervisning. Elever korsar ofta Roslagsvägen för att ta sig till Circle K för att handla fika och mellanmål. Istället för att gå till ett markerat övergångsställe är det många som genar över bilvägen då det uppfattas som närmare. Tack vare en ny cafeteria på campus sedan augusti 2025 stannar dock fler elever på Frescati Hage-sidan av Roslagsvägen under dagen, menade de intervjuade ungdomarna.

2.5 Koloniföreningen Söderbrunn

Ordföranden i Koloniföreningen Söderbrunn intervjuades digitalt. Syftet med samtalet var att hämta information om medlemmarnas perspektiv och behov kopplade till koloniområdet Söderbrunn och dess framtid i samband med Roslagsbanans förlängning. Intervjupersonen framhöll vikten av att förstå detaljer kring projektet, då föreningsmedlemmarna anser att förändringar kan påverka deras verksamhet och miljö, särskilt avseende grundvattennivåer och skydd av specifika träd som har stor betydelse för området. Historiska erfarenheter, som förlusten

av träd på grund av almsjukan, har skapat känslighet och en önskan om mer övervakning och insyn i aktiviteter som kan komma att påverka föreningens verksamhet.

Koloniföreningen Söderbrunn är Stockholms äldsta koloniområde som fortfarande är i bruk. Intervjupersonen berättade om föreningens starka gemenskap med en lång tradition av medlemmar som aktivt deltar i olika arbetsgrupper för att vårda och förbättra området. Föreningen fungerar därmed som en viktig social mötesplats för människor med olika bakgrunder och åldrar.

Diskussionen berörde även tillgången till kolonilotterna och transportmöjligheter till området. Området är öppet för allmänheten, vilket leder till både positiva och negativa aspekter, som ökad trygghet på grund av att området befolkas, men även oönskad närvaro av personer som tar sig in på tomter och i stugor. Det är dock ovanligt.

Slutligen så uttryckte ordföranden vikten av att bevara områdets unika karaktär, inklusive ljudnivåer och den biologiska mångfalden, vilket är centrala kvaliteter för upplevelsen av platsen. En förändring av infrastrukturen, såsom att exempelvis ta bort banvallen söder om Greta Arwidssons väg, skulle påverka detta negativt och potentiellt förstöra den nuvarande atmosfären. Sammanfattningsvis visar samtalet att föreningen värderar både den sociala gemenskapen och den ekologiska balansen, vilket bör beaktas i kommande planer för området.

2.6 Akademiska hus

En representant från Akademiska hus intervjuades digitalt. Syftet med dialogen var att få insikt i fastighetsägarens vision för sina campus och ökad förståelse för studenternas rörelsemönster mellan dem.

Under samtalet belystes aktuella transportmöjligheter för studenter, där tunnelbanan framhölls som det primära transportmedlet, med 90 % av studenterna som reser med den. Diskussionen berörde också hur kvaliteten på offentliga rum påverkar trygghet och jämlikhet, samt vikten av att skapa bättre kopplingar mellan campusområdena för att öka studenternas närvaro, särskilt under helger.

Vidare diskuterades utmaningar relaterade till byggtiden av Roslagsbanans förlängning till city och hur detta påverkar verksamheter och infrastrukturen i området. Intervjupersonen uttryckte en vilja att förbättra transportlösningar, såsom möjligheten till cykelbroar över Roslagsvägen och bussförbindelser mellan campusområden, för att underlätta studenternas rörelse och stärka kopplingarna mellan olika campus.

Intervjupersonen berättade att parkeringsytan framför Södra Husen på Campus Frescati har diskuterats som upplag för kommande byggprojekt i Akademiska Hus egen regi, vilket i viss mån konkurrerar med etableringsytan för Roslagsbanan till city. Denna yta är nu avfärdad som arbetsområde för Roslagsbanan till city.

Intervjupersonen uttryckte även att det är olyckligt att Östra station försvinner då den upplevs som viktig för flöden, folkliv och infrastruktur på Campus Östermalm (KTH).

Avslutningsvis framhölls betydelsen av att engagera studenter och skapa en miljö där de känner sig trygga och välkomna, samt behovet av att bevara och utveckla den sociala dimensionen av campusområdena.

2.7 Norrtulls SK

Norrtulls SK har fotbollsträningar för barn på Bellevue bollplan och Haga bollplan i Bellevueparken. En kväll i februari intervjuades de lag som tränade kl. 17:00-19:00. Under dialogtillfället intervjuades cirka 30 pojkar födda 2013–2014. Inga flicklag hade träning under perioden.

Barnen går på flera olika skolor på Östermalm och i Vasastaden, bland annat Johannesskolan, Rödabergsskolan, Norra Real, Gustav Vasaskolan, Engelska skolan Norr, Engelbrektsskolan, Matteusskolan och Lilla Adolf Fredriks skola. Några av dem har också gått på Roslagstullsskolan innan den lades ner.

Barnen tar sig till och från fotbollsplanen på olika sätt. Vissa går, cyklar eller blir skjutsade av föräldrar. Några åker buss eller tunnelbana. Det är vanligt att barnen går till träningen själva eller med sällskap av föräldrar. De nämner att de hellre tränar på Bellevue bollplan än Haga bollplan då trafiksituationen runt Haga bollplan är mycket stressande. De nämner flera favoritplatser, som Hagaparken och Vanadislunden och uppskattar grönområdena och parkerna i närområdet.

Barnen använder Bellevueparken även under andra tider och tillfällen än när de har fotbollsträningar. De joggar, cyklar och hänger där och de gillar att klättra på kullen i Bellevueparken (upp mot glasscafét). Att bada i Brunnsviken och på utomhusbadet i Vanadislunden sommartid är populärt hos flera av pojkarna.

Barnen beskrev centrala områden i city som otrygga platser, bland annat nämns Monica Zetterlunds park, som de kopplar till otrygghet på grund av vuxna som dricker alkohol utomhus där. Buller och byggarbeten i Hagastaden upplevs också som påfrestande och skapar en känsla av otrygghet, särskilt med tanke på trafikincidenter i närheten. Barnen anser att det är viktigt att det byggs och att staden förbättras, men de efterfrågar även ökad säkerhet och lugn i området.



Figur 3. Februarikväll på Bellevue bollplan i Bellevueparken. Foto: Sweco

2.8 Johannes skola

Johannes skola är en låg- och mellanstadieskola belägen på Roslagsgatan precis invid Roslagstulls rondellen. Skolan besöks vid tre tillfällen då dialoger med flera årskurser hålls: elevrådet för årskurs F-1, elevrådet för årskurs 2-3 samt elevrådet för årskurs 4-5.

2.8.1 Årskurs F-1

Under dialogen framkom det att många barn går till skolan, även om vissa åker bil eller buss. De berättade om sina utflykter till Övre och Nedre Vanadislunden samt Bellevueparken, där de uppskattar lekplatsen och den pulkabacke som finns. Barnen nämnde även att de vistas vid hundrastplatsen nära vattnet. Barnen beskrev att de tycker om att leka i naturen och uppskattar den variation som gräs, löv och träd erbjuder, men de påpekade också att det ibland är skräpigt i naturen.

Det framkom att vägen mot Bellevue upplevs som mycket trafikerad och eleverna uttryckte oro över övergångsstället där det är lång väntetid för att få grönt ljus och signalen är för kort för att flera barn ska hinna över samtidigt.

Flera elever nämnde att de har badat i Brunnsviken och att några spelar fotboll för Norrtulls SK, både på Bellevue bollplan och Haga bollplan. Lärarna bekräftade att de gör utflykter till Stora Skuggan och den omgivande skogen, samt till Naturhistoriska riksmuseet, vilka nås med buss 50.



Figur 4. Elever från Johannes skola årskurs F-1 studerar ett ortofoto med Johannes skola markerat i gult. De sätter gröna prickar för platser de gillar att vara på och röda prickar för platser de undviker eller anser otrygga. Foto: Sweco

2.8.2 Årskurs 2-3

Eleverna uppgav att de flesta går till och från skolan själva och de upplever vägen till skolan som trygg. De bestämmer ofta träff med kompisar som de samgår med till skolan. Roslagsgatan, som ligger precis vid skolan, är en återvändsgränd med lite biltrafik, vilket bidrar till deras känsla av trygghet. Däremot uttrycktes oro över den tunga trafiken på Valhallavägen, där det är svårt och obehagligt att korsa gatan. Många barn undviker även det signalreglerade övergångsstället vid Roslagstulls rondellen nära skolan.

Eleverna delade sina positiva upplevelser av att besöka fotbollsplanen i Bellevue och Vanadisbadet. De beskrev att de ibland går till nedre och övre Vanadislunden med fritids, där de uppskattar pulkabacken och möjligheten att åka skridskor på vintern.

En viktig punkt som lyftes var behovet av att kunna leka och springa, särskilt i Bellevueparken, där eleverna gärna tillbringar tid. De nämnde också att skolan arrangerar Hagaloppet i Hagaparken en gång om året, vilket innebär att hela skolan går dit tillsammans, ofta genom Bellevueparken.

2.8.3 Årskurs 4-5

De flesta eleverna bor nära skolan och går till fots, själva eller med vänner. En pojke som bor i Ekshagen tar buss 50, som upplevs som överbelastad. Populära platser i närområdet inkluderar Savoj pizzeria, Ica Roslagstull och Bellevue bollplan, som nås via det signalreglerade övergångsstället vid Roslagstulls rondellen. Lärarna påpekar att tidsintervallet för trafikljuset där är för kort, vilket skapar svårigheter att ta sig över gatan. I kombination med att trottoaren längs Cederdalsgatan är för smal upplevs vissa svårigheter att ta sig över till Bellevue med större

barngrupper. Tidigare fanns också en busslinje till mot city (buss 40) med hållplats runt hörnet från skolan, men den busslinjen är nu nedlagd, vilket begränsar skolan från att göra utflykter längre än med gångavstånd.

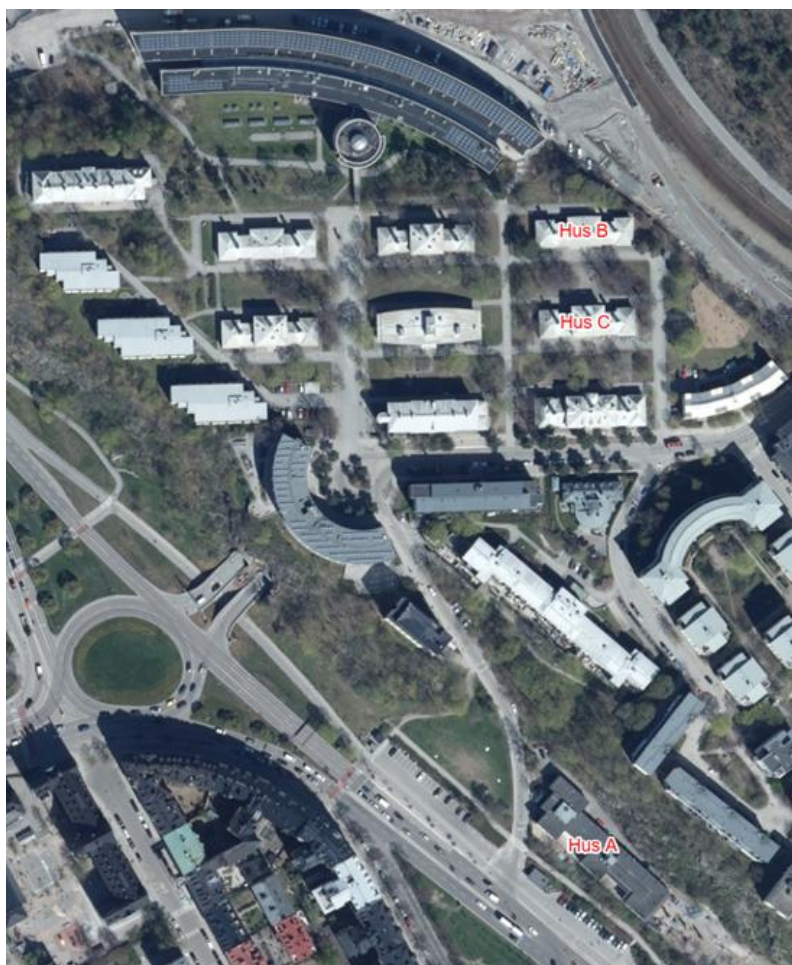
Barnen tycker om att besöka platser som Normal, Kebabkungen, Hötorget, Stureplan och Drottninggatan, där de kan se folk och kändisar. De går ofta till Odenplan, men vissa tycker att det har blivit stökigt. Även Ellen Keys park vid Norra Real och plattan vid T-Centralen upplevs som otrygga platser. Generellt anser de att deras närområde är tryggt, men oroas över närvaron av missbrukare på kvällarna.

2.9 Engelska skolan Norr

Engelska skolan Norr bedriver skolverksamhet för barn från förskoleklass till högstadiet. Dialogen fördes med skolans elevrådsrepresentanter i skolans matsal. Totalt deltog 37 barn i dialogen. Barnen intervjuades i grupper om 3–5 personer.

Skolans upptagningsområde är stort och de elever som inte går eller cyklar kommer till skolan med pendeltåg, buss, tunnelbana eller Roslagsbanan. Några elever skjutsas med bil.

Engelska skolan har tre byggnader; A, B och C. De yngsta barnen är i hus A medan högstadiet tillbringar mest tid i hus B och C. Samtliga årskurser delar matsal i hus A. På grund av detta rör sig eleverna mycket i närområdet under skoltid.



Figur 5. Ortofoto som visar Engelska skolans tre byggnader.

Låg- och mellanstadieeleverna uttryckte särskilt positiva känslor för skolgården utanför byggnad A, samt den intilliggande fotbollsplanen. De äldre eleverna berättade även att skolan har aktiviteter som skolavslutningar, idrottsdagar och skoluppgifter i Hagaparken, Bellevueparken och Lill-Jansskogen. Barnen pratade positivt om den intilliggande skogen och en pojke förklarar: "Det är jätteskönt att vara där, för det är bara vi där".

De äldre eleverna gillar särskilt Bellevueparken och tycker det är en fin plats som är värd att bevara. De påpekar dock att Roslagsvägen är mycket trafikerad och det är svårt att ta sig över den för att komma till Bellevueparken. För att gå från skolan till Bellevue går de längs Valhallavägen förbi Roslagstullsrondellen för att sedan gå över övergångsstället vid Roslagsvägen.

En elev berättar att skolan inte har en egen idrottshall, utan att eleverna åker buss 50 till Frescatihallen för idrott. Eleverna upplever det som otryggt att åka med bussen då den ofta är full. De upplever även att den ibland kör förbi hållplatsen vid skolan, Roslagstull utan att stanna på grund av att den är fullsatt. Många av eleverna nämner även att de ofta åker buss 61 som stannar vid Ruddammen i närheten av skolan.

Samtliga elever upplever trafiken längs Roslagsvägen och Vallhallavägen som otryggoch att vägarna är svåra att ta sig över.

De äldre barnen berättar att de ofta går till Odenplan efter skoltid. De yngre barnen berättar dock att de känner sig otrygga på Odenplan och även T-Centralen då det är mycket folk där och särskilt många som röker och svär på tunnelbanan.

Sammanfattningsvis visar dialogen att eleverna har en stark koppling till både skolmiljön och närområdet, men också en medvetenhet om otrygga platser och trafikproblem som påverkar deras skolvägar och fritidsaktiviteter.

2.10 Hoppetossa Förskolan Jollen

Hoppetossa är en förskoleverksamhet med nio förskolor i Stockholms län. Två anställda från Hoppetossa på koncernnivå och en förskolepedagog på Förskolan Jollen intervjuades digitalt. Under intervjun diskuterades förskolan Jollen på Roslagsgatan samt Haga på Lise Meitners Gata, som båda är i Hoppetossas regi. Jollen ligger i närheten av det föreslagna arbetsområdet Bellevue, medan Haga ligger i Hagastaden i närheten av det föreslagna arbetsområdet Haga (arbetsområdet Haga har nu utgått). Jollen har 20–30 barn medan Haga har 105 barn. Barnen kommer till förskolan främst genom att gå till fots eller cykla och bor framför allt i förskolornas respektive närområden.

Jollen har ingen egen gård, utan använder parken Blåklockan för utomhusaktiviteter. Där har de även lämning och hämtning av barn på morgon och eftermiddag.

Avsaknaden av gård innebär att förskolan gör många utflykter, bland annat till Bellevueparken, Hagaparken och Stora skuggans 4H-gård. Haga har en liten gård men besöker ofta Hagaparken och den nyanlagda Stationsparken. De reser också med buss till olika kulturella platser. Det är inte ovanligt att utflykterna är långa och att de äter lunch eller fika ute.

Pedagogerna på Haga har dock varit försiktiga med utflykter på grund av byggtrafik i Hagastaden, men har återupptagit dem nu. Båda förskolorna upplever utmaningar med trafiken i deras närområden. Jollen nämner särskilt övergångsstället vid Cedersdalsgatan. Med ökad trafik och byggarbeten längs Roslagsvägen önskar de ett staket runt Blåklockan för att värna barnens säkerhet. Avslutningsvis påpekar de vikten av att skapa trygga och stimulerande miljöer för barnen i samband med byggtiden.

2.11 Matteusskolan anpassad grundskola

Barnen som vi träffade på Matteusskolan går anpassad grundskola. De har diagnoser som Downs syndrom och autism. Barnen har olika krav på sig beroende på sina diagnoser. Läraren berättade att mentorerna valt ut barn till dialogen som har högre krav på sig än andra barn i klassen. De fem barn vi träffade var mycket sociala, hade förståelse för vad vi pratade om och förmågan att svara på våra frågor med hjälp av en kartbild med ett ortofoto på skolan och dess närmiljö.

Vi berättade i en kort presentation om projektet och att Roslagsbanans tunnel kommer att passera precis under Matteusskolan. Vi pratade även om vad som krävs för att bygga tunnel och hur byggmetoden borra-spräng fungerar. Barnen berättade att de tycker det kan vara jobbigt med höga ljud, särskilt om de kommer plötsligt. "Man kan bli rädd – som med fyrverkerier, man undrar vad som händer", sa ett av barnen.

När presentationen var klar börjar vi prata om vilka platser de tycker om i skolans närområde. Alla barnen tycker väldigt mycket om sin skola. Ett av barnen berättar att det bästa med att gå i skolan är att få ha idrott, eller "jympa" som han sa. De får dock endast gå till fotbollsplanen som ligger i anslutning till skolan i sällskap av personal.

De berättade att de uppskattar Vanadisparken, både de övre och nedre delarna samt Vanadisbadet. De går gärna till Bellevue och Hagaparken, som är utflyktsmål de brukar besöka under skoltid eller med fritids. De anser dock att det är mycket trafik vid Sveaplan och att det kan vara svårt att ta sig över Sveavägen. *"När gående har grönt så har svängande bilar också grönt"* berättade ett av barnen och vi drar slutsatsen att detta skapar en oförutsägbar situation för barnen. Lärarna förklarade att trafiksignaler över lag är väldigt positiva för de barn som går anpassad grundskola då de är lätta att förstå och framför allt förutsägbara. I relation till detta berättade ett av barnen:

"Jag orkar inte med bilar. De kan komma när som helst, det är jätte jättestörande."

När de ska göra längre utflykter med skolan så går de ofta till Odenplan för att ta tunnelbanan eller pendeltåget. På vintern åker de exempelvis längdskidor på Stadion. De upplever att Odenplan är en fungerande knutpunkt och att busstorget fungerar bra. Upplevelsen är att det inte är så mycket bilar runt Odenplan eftersom de närmsta gatorna är avstängda för annan trafik än buss och taxi.

De använder även buss 2 som har hållplats på Vanadisgatan. De kan exempelvis åka till Skansen eller till andra museer.

Lärarna lyfte att trafiksituationen runt skolan är en fara för barnen. De kämpar med att få elever och besökare att stänga grindarna till skolgården. De flesta barnen som går på Matteusskolan skulle inte gå utanför skolgården även om grinden stod öppen, men barnen som går anpassad grundskola kan göra det.

De känner sig dock trygga på Hagagatan.

Förutom olika typer av trafiksituationer så nämnde barnen andra platser de inte tycker om, exempelvis skogen eftersom det är så mörkt där. Ett av barnen berättade även att det kan vara obehagligt att ta sig ner till tunnelbanan eller pendeltåget under mark. Hen förklarade:

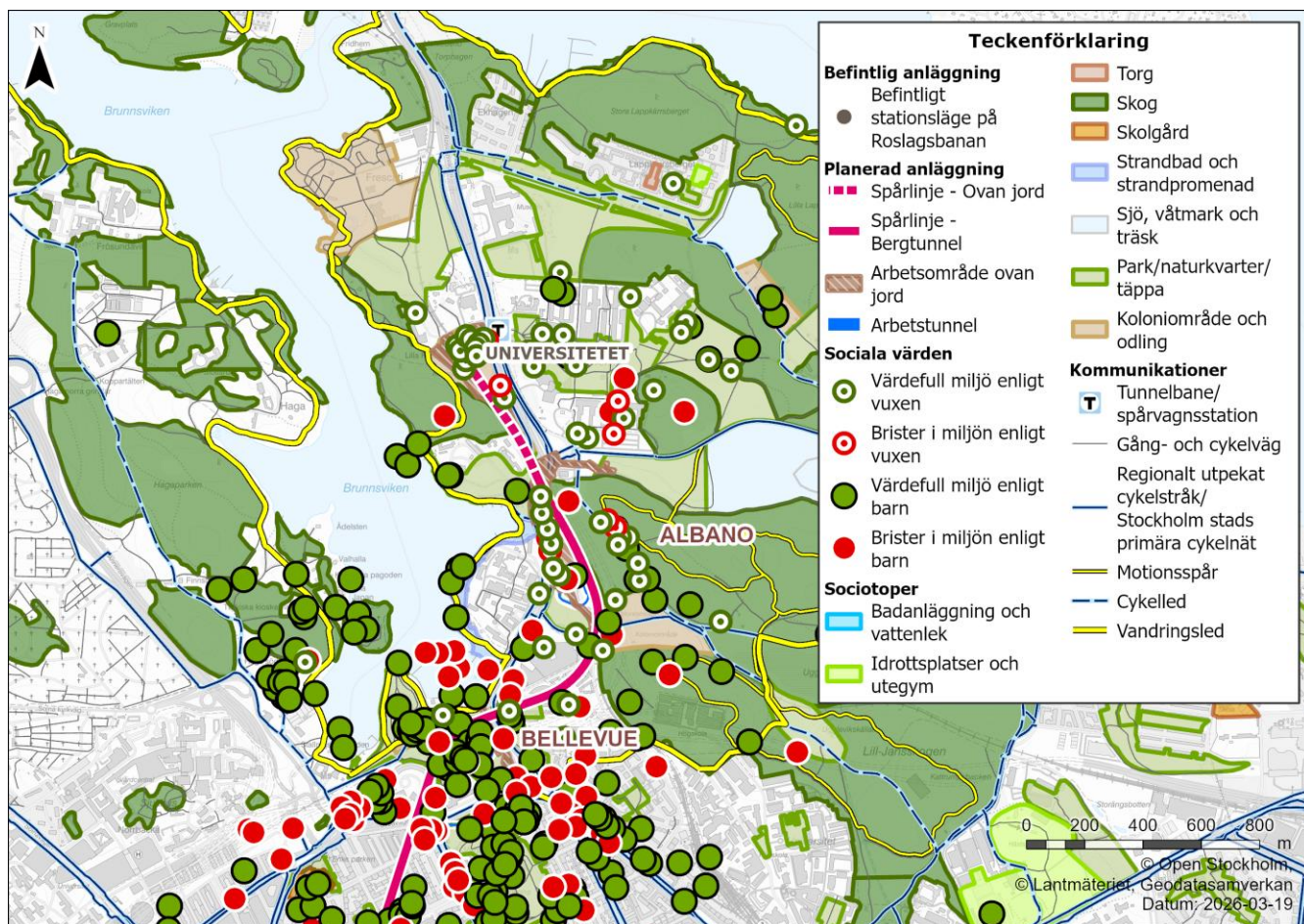
"Man känner inte igen sig, man känner sig inte som hemma när man är under mark".

2.12 Sammanfattning norra delen av utredningsområdet

Under intervjuerna med barn och studenter gavs möjligheten att på ett ortofoto som visade skolans närområde markera ut positiva platser, det vill säga platser som uppskattas och används flitigt (gröna markeringar), samt negativa platser, det vill säga platser som upplevs otrygga eller som undviks av andra anledningar (röda markeringar). I kartan nedan är alla markeringar samlade för intervjuerna som genomfördes på den norra delen av utredningsområdet. Tyngdpunkt i dialogerna har varit på den norra delen av utredningsområdet. Jämfört med den södra delen av utredningsområdet har det här varit mer konkreta reaktioner och förslag kopplat till specifika platser där byggnationen kommer att märkas ovan jord.

Utifrån kartans identifierade kluster och diskussionerna som fördes under intervjutillfällena kan följande konstateras:

- Barn vistas i samtliga parker och grönområden som visas på kartan över utredningsområdet, både som en del av undervisningen och på fritiden.
- De flesta barn bor nära sina skolor och även barn i lågstadiet går till fots till skolan själva eller med kompisar. Barn rör sig alltså dagligen i trafikmiljöer utan vuxnas sällskap.
- Utflykter under skoltid sker ofta till grönområden som Hagaparken, Bellevueparken och Nationalstadsparkens skogsområden.
- Buss 50 används flitigt i båda riktningarna (mot Universitet och Odenplan). Samtliga respondenter rapporterar mycket hög belastning på buss 50. Busslinjen används av såväl studenter och yrkesarbetare som barngrupper och ensamresande barn.
- Det är höga trafikflöden och upplevs som svårt för barn och barngrupper att ta sig över Roslagsvägen, Cederdalsvägen och Vallhallavägen idag. Det är viktigt att säkra möjligheten att ta sig över Roslagsvägen för bland annat elever och personal på Amerikanska gymnasiet i Frescati Hage. Dessa behöver kunna ta sig till både tunnelbanan och Frescatihallen (där elever har sin idrottsundervisning).
- "Institutionsbältet" skapar rörelsemönster och flöden av resenärer mellan Campus Frescati och Albano vidare mot Kungliga Tekniska Högskolan och de utbildningslokaler som finns ner mot Garnisonen, samt mellan Albano och Karolinska Institutet genom Bellevueparken och Hagastaden.
- Det är viktigt att säkra trygghet, överblickbarhet och orienterbarhet under byggtiden i samband med tillfälliga arbetsområden. Trygghet är en fråga som engagerar koloniföreningen Söderbrunns medlemmar särskilt eftersom det redan nu förekommer incidenter. Det finns en oro att arbetsområden och byggtrafik kan ha en negativ påverkan på tryggheten i området.
- Hos exempelvis Lilla Frescati koloniförening finns viss acceptans för störningar under byggtiden, men informationsunderskott tenderar att skapa oro och spekulation. Delaktighet, inkluderande dialog och tydlig kommunikation (med god framförhållning) med berörda aktörer är centralt för att förändringar och intrång i området ska uppfattas som legitima.
- Studenter på Stockholms universitet oroas framför allt av risken att störas under byggtiden, samt risken att populära gångstråk påverkas eller görs mer otrygga. Studenthuset används som studieplats för många och bör värnas som social målpunkt.
- Dialoger med unga som idag reser regelbundet med Roslagsbanan visar att det finns önskemål om minskad trängsel och mer regelbundna och punktliga avgångar, samtidigt som det också finns en oro för en spridning av otrygghet och kriminalitet till nordostkommuner i samband med att dessa får en direktförbindelse till T-Centralen.



Figur 6. Karta som visar en sammanslagning av de värdefulla och bristande miljöer som framkom under intervjuerna på den norra delen av utredningsområdet.

3 Sammanställning södra delen av utredningsområdet

3.1 Procivitas gymnasium

Procivitas gymnasium ligger på Tomtebodavägen i nära anslutning till det föreslagna arbetsområdet Haga (arbetsområde Haga har nu avfärdats).

De intervjuade eleverna berättade att de alla reste kollektivt till skolan och flera av ungdomarna hade över en timmes resväg. De flesta kom med pendeltåget för att sedan byta till buss 72 eller 53 vid Odenplan, eller S:t Eriksplan. En tjej berättade att hon åker med Roslagsbanan. De uttryckte sig positivt om S:t Eriksplan och Odenplan som effektiva bytespunkter med bra kollektivtrafik, men noterade också utmaningar med pågående byggarbeten vid S:t Eriksplan och svårigheter att navigera på grund av avstängningar och flyttade busshållplatser. De förklarade att busstationen för buss 72 och 53 har flyttats och att det har varit svårt att hitta den tillfälliga busshållplatsen.

Alla elever är mycket angelägna om att bussresorna ska fungera bättre. Bussarna som går till skolan från Vasastan är endast linje 72 och 53. Bussarna upplevs idag som ofta sena och överfulla, vilket påverkar elevernas resvägar negativt. Eleverna betonar vikten av att bussarna fortsätter att gå utan avbrott under byggtiden för Roslagsbanans förlängning. Skolans rektor nämner även efter dialogen med elever att de har varit tvungna att ändra och anpassa skolans schema utifrån busstidtabellen. Det är därför oerhört viktigt att det kommuniceras noggrant med skolan om busstidtabellerna skulle behöva ändras till följd av Roslagsbanans förlängning.

Eleverna är vana att röra sig i områden med omfattande byggnation under lång tid, då skolan ligger nära de etapper som nu byggs av Hagastaden, inklusive tunnelbanans nya linje mot Arenastaden som nu byggs med ny station i Hagastaden. De berättade om sina erfarenheter från tunnelbanebygget. En elev förklarade:

”Ibland borrar de (med) jättehögt (ljud) från nya tunnelbanan och ingen har någonsin berättat vad det är för något”.

För Roslagsbanans förlängning efterfrågar de därför tydlig information om borrningar och sprängningar kopplade till projektet. De skulle vilja veta både tid och anledning till sprängningarna.

När frågor om trygghet och otrygghet i området ställs berättade eleverna att de anser det över lag tryggare att vara i stan på grund av att det rapporteras om färre skjutningar där. De säger att de undviker platser där de hört att det är gängkriminalitet och skjutningar, särskilt på kvällar. Den tjej som vanligtvis åker till Rissne med tunnelbanan nämner att hon undviker att åka den vägen på kvällar, då åker hon hellre till Spånga station med pendeln. En kille säger:

”Det känns tryggare att vara inne i stan för det inte är lika mycket gängkriminalitet och skjutningar. Kanske är det för att det är mer folk som rör sig där.”

Sammanfattningsvis uttryckte eleverna behov av kontinuerlig information och en trygg och pålitlig kollektivtrafik under byggtiden för Roslagsbanans förlängning.

3.2 Birkagården

Birkagården är en oberoende fritidsverksamhet för mellanstadiet och lockar barn från flera olika skolor. Fritidsverksamheten är inte en del av någon skola, utan är en oberoende verksamhet. Detta gör att barnen på Birkagården får ett annat sammanhang än det de har på sina skolor. Här träffar de andra människor och kommer ifrån skolmiljön. Birkagården erbjuder även ungdomscafé, häng och aktiviteter för högstadie- och gymnasieungdomar tre dagar i veckan. En fritidspedagog intervjuades samt två ungdomar, 12 och 15 år gamla, som nyttjade ungdomscaféet en eftermiddag i februari.

Fritidspedagogen berättade att det varit svårt för verksamheten att locka ungdomar till deras aktiviteter, då många är upptagna med andra aktiviteter som fotboll och teater. Pedagogen upplever att ungdomarna ofta hänger i Vasaparken och på "Täppan" (en liten skolgård vid Karlbergs skola som är öppen för allmänheten), men tillägger att det är svårt i stan att hitta platser att hänga på som är trygga, befolkade och där det finns någonting för barnen att göra.

Med fritidsverksamheten gör de ibland utflykter. Då brukar de gå till Vasaparken. På sommaren går de även till Karlbergskanalen, där finns en grönyta man kan använda för olika aktiviteter.

Fritidsledaren upplever en viss stökighet från byggnationen av Hagastaden, men anser att det främst är visuellt stökigt och att det har en utseendemässigt negativ påverkan på verksamheten, men utan större buller- eller säkerhetsrisker.

De intervjuade ungdomarna berättar att de brukar vara på Birkagården 2–3 gånger i veckan. De bor nära Birkagården och går oftast dit, samt använder buss 53 eller 72 vid behov. 15-åringen bor i Hagastaden och tycker att området, trots byggarbetena, är bra. 12-åringen hänger hellre vid Karolinska institutet och Solnas kyrkogård, nära området han bor på deltid. Båda känner sig trygga i sitt närområde och använder mest Norra Stationsgatan och Karlbergsvägen och berättar att de tycker om att gå mycket i staden. De är inte oroade över byggtiden för Roslagsbanans förlängning, men menar att en blockering av större gator som stör trafiken bör undvikas under byggtiden.

3.3 Föräldrakooperativet Röhran

Förskolan Röhran är ett föräldrakooperativ som ligger vid korsningen Torsgatan-Torsgränd. En av förskolans pedagoger intervjuades digitalt.

Förskolepedagogen berättar att de har 40 barn indelade i tre barngrupper och fokuserar på att skapa en god arbetsmiljö genom små grupper. Upptagningsområdet sträcker sig över hela Vasastaden och de har även barn från Östermalm och Kungsholmen. De flesta barnen går eller cyklar till förskolan. Förskolan har en inhägnad gård men de använder närområdets grönområden mycket. Bland annat en gräsplätt med träd de kallar för "Äppellunden", nedre delen av Vasaparken samt lekplatsen "musparken" i Sabbatsbergsparken. Alla dessa platser är på korta gångavstånd från förskolan.

Förskolepedagogen förklarade att det pågår ett stort byggprojekt av AFA-fastigheter där hela fastigheten som förskolan ligger i ska rivas och byggas om. De kommer få mycket fina nya anpassade inomhusmiljöer, men det finns en viss oro för att mindre ljus kommer nå både inomhusmiljöer och den nya gården. Nybyggnationen av fastigheten beräknas sammanfalla med Roslagsbanans byggtid, vilket kan medföra stora störningar längs Torsgatan.

Barnens stråk i förskolans närområde är huvudsakligen säkra och lugna idag, med goda möjligheter att öva på trafikregler i lugna områden. Pedagogen förklarade att de ibland undviker

vissa platser på grund av trafiksäkerhetsbrister, men att trafik- och byggsituationen kring förskolan generellt upplevs som bra.

Under byggtiden av Roslagsbanan till city finns önskemål från förskolepedagogen att involvera barnen i processen, exempelvis genom att måla på plank och observera byggarbeten på ett säkert avstånd. Det är viktigt att tydlig information ges till föräldrar och personal på förskolan och att skyltar även är illustrerade för att barn lättare ska förstå vad som sker.

3.4 Runö Folkhögskola

Runö Folkhögskola ligger på Hälsobrunnsgatan i närheten av de föreslagna arbetsområdena vid Torsgatan och Sabbatsbergs parkering. Folkhögskolan har allmänna kurser på grundskolenivå för vuxna. Vi träffar åtta unga vuxna som går allmän kurs på grundläggande nivå i svenska/svenska som andraspråk. Kursen är två terminer på heltid och kräver att eleverna gått minst SFI D. Studierna leder till grundskolebehörighet för att kunna läsa kurser vidare på gymnasienivå. Eleverna började sin kurs i augusti 2024 och har därmed läst 1,5 termin när vi träffar dem i mars 2025.

Det diskuterades flera viktiga platser och målpunkter som är betydelsefulla för eleverna. Eleverna förklarar att närområdet runt skolan inte är platser de kände till innan de började studera på folkhögskolan. När det är kallt väljer eleverna att vara inomhus. Eftersom det varit höst och vinter har de då inte upptäckt vilka grönområden, parker och andra platser som finns i närområdet. De nämner dock att Vasaparken och särskilt dess basketplan, är populära hängplatser. Många elever tillbringar även tid på Stadsbiblioteket och de besöker ofta ICA Dalagatan för att handla mat om de glömt matlåda.

Eleverna bor på olika platser runt om i Stockholms län, såsom Flemingsberg, Ekerö, Nacka, Lidingö, Tensta, Huddinge, Sättra och Jakobsberg och är ofta beroende av pendeltåg och tunnelbana för att ta sig till skolan. Odenplan är en central plats där många passerar dagligen och det är lätt att resa därifrån eftersom det finns många tåg och bussar. S:t Eriksplan är också en viktig plats och vissa elever tar buss från Ropsten eller promenerar från Odenplan till skolan, ofta genom Vasaparken.

En del av diskussionen handlade om trafikens pålitlighet, där det framkom att förseningar på pendeltågen kan orsaka problem och att ökad kapacitet behövs. Trygghet och trafiksäkerhet är också viktiga ämnen, där behovet av fler väktare på nätterna diskuterades. Elevernas utsagor om händelser i kollektivtrafiken bekräftar rasism, ofta uttryckt av personer som är alkoholpåverkade.

Orienterbarheten i city ansågs varierande, där vissa tyckte att det var lätt att hitta medan andra hade svårt. Kollektivtrafiken kan vara svår att navigera, särskilt med barnvagn eller när rulltrappor och hissar inte fungerar. Eleverna ansåg att skyltningen inte alltid är tydlig och ibland behöver man fråga folk om vägen. Trafiksäkerhet i form av bättre övergångsställen diskuterades.

3.5 Lilla Adolf Fredriks skola

Lilla Adolf Fredriks skola är en låg- och mellanstadieskola belägen på Dalagatan. Representanter från skolans elevråd, 1–2 elever från årskull 1–6, intervjuades tillsammans med skolans rektor. Skolan har mycket samarbete med ”Stora AF”, det vill säga Adolf Fredriks musikklasser, som har lokaler i kvarteret intill, där de äldre eleverna har lektioner som språk och slöjd.

Många av barnen bor i närheten av skolan och går till skolan till fots, cyklar eller åker buss, medan en elev använder tunnelbana. Skolan har ingen skolgård, så Vasaparken används som skolgård av barnen under rasterna. De tar sig via en bestämd väg till Vasaparken via Dalagatan och Olivecronas väg. Eleverna anser att vägen dit är trygg, även om det förekommer viss trafik. Eleverna har även idrott i Vasaparken under sommarhalvåret, samt vinteraktiviteter som skridskor. De gör även andra utflykter under skoltid på sommaren, särskilt under sommarfritids då de går till olika parker på torsdagar.

Barnen nämner flera populära platser i området, inklusive Tegnérkunden och Spökparken, samt att de uppskattar utsikten från Banhusbron.

De platser barnen inte trivs på inkluderar Odenplan och Drottninggatan, som många yngre barn undviker på grund av trafik och folkmassor. Eleverna uttrycker även en känsla av otrygghet vid vissa övergångsställen utan trafikljus. De berättar även att de upplever obehag vid byggarbetsplatser när en omledning gör att de måste gå ut i vägen för att passera.

Rektorn påpekar att det är viktigt att göra barnen delaktiga i byggarbetena runt skolan. Detta för att barnen är mycket nyfikna av sin natur och om de inte kan se vad som händer bakom exempelvis ett byggplank skulle de kunna ta sig in. Det är alltså en säkerhetsfråga att involvera barnen. Rektorn nämner även att hon minns byggnationen av Citybanan som hade etablering invid Torsgatan och att det orsakade buller som påverkade elevernas trivsel negativt.



Figur 7. Elever på Lilla Adolf Fredrik diskuterar sitt närområde under en uppsökande dialog i februari 2025. Foto: Sweco

3.6 Stockholm International School

Stockholm International School, SIS, är en låg- och mellanstadieskola belägen på Johannesgatan invid Johannes kyrka. SIS har även sedan 2023 verksamhet på mellan- och högstadienivå i Norra Latins gamla skollokaler vid Norra Bantorget.

SIS bedriver sin skolverksamhet på engelska och har elever från 60 olika länder. En majoritet av eleverna har inte svenska som modersmål. Vi intervjuade skolans elevråd med cirka 15 elever på SIS Johannesgatan. Dialogen genomfördes på engelska.

Under samtalet diskuterades hur barnen tar sig till skolan, fritidsaktiviteter och skolmiljön. Få elever åker tunnelbana, många går eller får skjuts av föräldrar och barn till diplomater har möjlighet att åka diplomatbuss. Diplomattbussen hämtar upp barnen vid deras hem och kör sedan direkt till skolan.

Fritidsaktiviteter sker runt om i hela staden och barnen tar sig ofta dit med kollektivtrafik.

SIS hyr mark av Johanneskyrkan som deras skolgård, men den är liten. De delar även skolgård med Franska Skolan, vilket gör att det är hög konkurrens om utemiljöerna i närområdet. På grund av detta går eleverna ibland till Norra Latin, nära Norra Bantorget och Drottninggatan, för att leka och ha aktiviteter, något som de gillar. När eleverna går till Norra Latins lokaler genar de ofta genom Hötorgets tunnelbanestation för att slippa gå över Sveavägen. En anledning till det är att trafiken upplevs som intensiv och att trafiksignalerna är för korta för en hel klass att ta sig över gatan samtidigt. Eleverna gör även ibland utflykter till Humlegården, Östermalms IP för skridskoåkning eller Tekniska museet.

Platser som eleverna anser obehagliga eller otrygga är generellt platser där många människor befinner sig och som upplevs stökiga, som Drottninggatan, Sergels Torg (plattan) och Odenplan. Detta är även platser som barnens föräldrar inte vill att de ska vistas på utan vuxet sällskap.

En elev uttrycker även oro för att vara i närheten av kyrkan i anslutning till skolan då eleven är rädd att den ska falla ner. Eleverna tycker också det är lite obehagligt att befinna sig i närheten av byggarbetsplatser ifall någonting skulle ramla ner på till exempel gångbanan och skada dem.

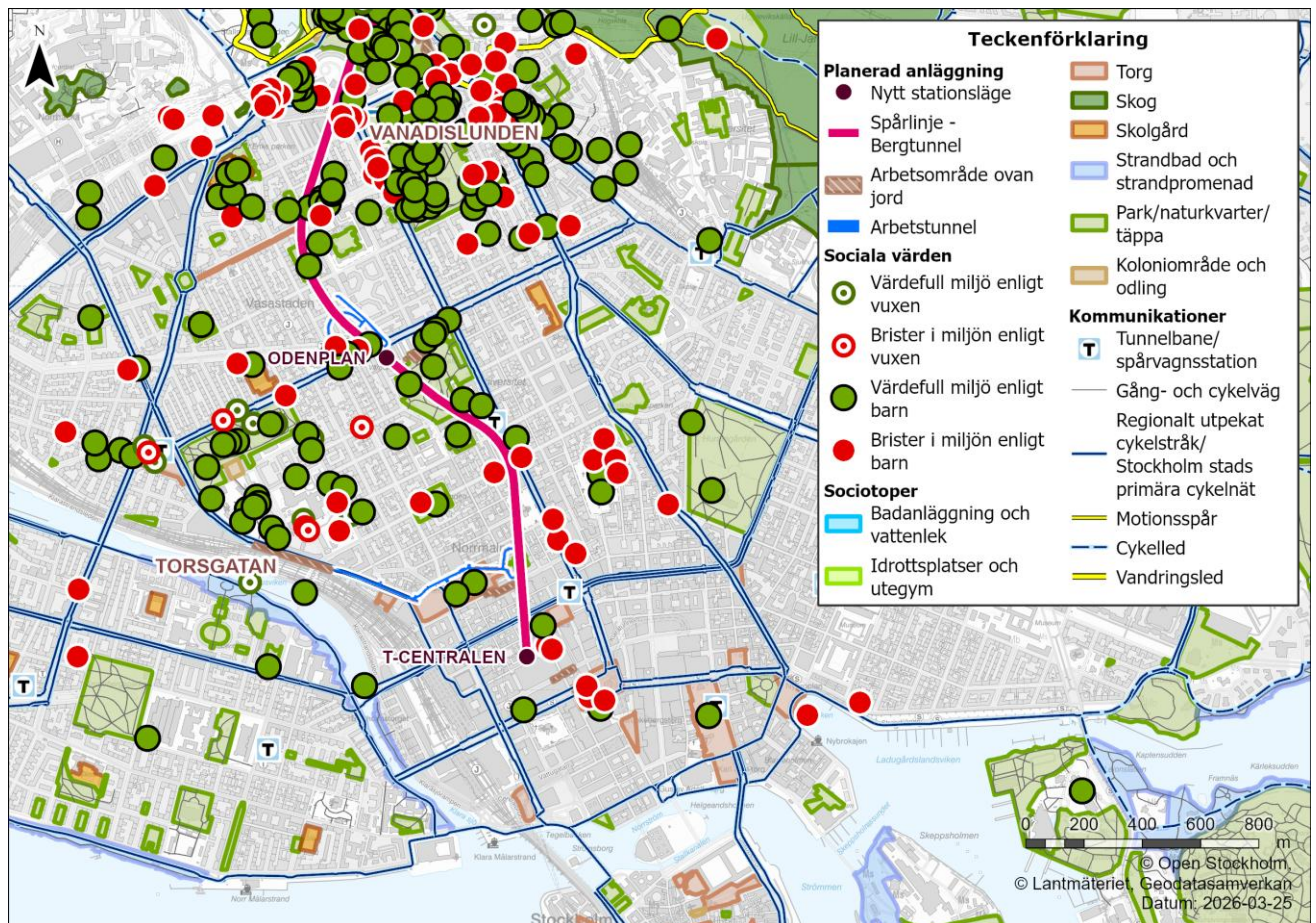
3.7 Sammanfattning södra delen av utredningsområdet

Under intervjuerna med barn och studenter gavs möjligheten att på ett ortofoto som visade skolans närområde markera ut positiva platser, det vill säga platser som uppskattas och används flitigt (gröna markeringar), samt negativa platser, det vill säga platser som upplevs otrygga eller som undviks av andra anledningar (röda markeringar). I kartan nedan är alla markeringar samlade för intervjuerna som genomfördes på den södra delen av utredningsområdet. Jämfört med den norra delen av utredningsområdet kommer byggnationen märkas mindre ovan jord här. I den södra delen av utredningsområdet sker påverkan främst under jord och dialogerna har därför förts mer generellt kring platserns funktioner och kollektivtrafik i allmänhet.

Utifrån kartans identifierade kluster och diskussionerna som fördes under intervjutillfällena kan följande konstateras:

- Samtliga grönområden i Vasastaden pekas ut som positiva platser, även de mindre parkerna som Tegnérlunden, Spökparken och nedre Sabbatsbergsparken.
- Skolor i Vasastaden som är utan eller har en mycket liten skolgård använder ofta Vasaparken under rasterna.
- Vasaparken används flitigt för skolaktiviteter under hela året.
- Det är stora flöden av barn som rör sig till och från Vasaparken under skoltid, särskilt via Dalagatan.
- Det finns en brist på goda utomhusplatser för barn och unga att vistas på i området.
- Odenplan är en plats som upplevs positivt eller negativt av olika grupper. Yngre barn tycker det är stökigt medan äldre ser det som en nod och mötesplats.
- På Odenplan samlas barn i olika åldrar och från skolor i hela Vasastan.
- T-Centralen upplevs som en obehaglig plats idag, särskilt "Plattan" (Sergels torg).

- Det upplevs som svårt att idag förstå och hitta på stationerna Odenplan och T-Centralen på grund av att det är många färdslätt som samlas på samma plats.
- Barn i mellanstadiet och högstadiet nämner barnen butiker och caféer/restauranger som målpunkter, exempelvis Normal och Falafelkungen på Sveavägen.



Figur 8. Karta som visar en sammanslagning av de värdefulla och bristande miljöer som framkom under intervjuerna på den södra delen av utredningsområdet.

4 Övriga dialoger

4.1 Funktionsrättsorganisationer

Två paraplyorganisationer som driver funktionsrättsfrågor intervjuades digitalt, dels tre representanter från Funktionsrätt Stockholm, dels en representant från Synskadades riksförbund. Funktionsrätt Stockholms län är en ideell och obunden förening som har 45 medlemsföreningar som samtliga är funktionsrättsorganisationer i Region Stockholm. Tillsammans representerar Funktionsrätt Stockholm cirka 70 000 medlemmar med olika typer av funktionshinder, både fysiska och psykosociala. Synskadades riksförbund är en ideell och obunden intresseorganisation av och för synskadade med cirka 11 500 medlemmar, varav drygt 8 000 synskadade.

Fokussamtalen syftade till att identifiera de särskilda behov och utmaningar som personer med olika typer av funktionsnedsättningar möter i den byggda miljön och kollektivtrafiksystemet, särskilt i samband med Roslagsbanans förlängning till city.

Representanterna och deras respektive organisationer har ingått som remissinstans för flera av Region Stockholms tidigare projekt.

4.1.1 Funktionsrätt Stockholms län

Efter att projektet presenterats uttryckte deltagarna direkt oro över hur information om projektet skulle förmedlas, särskilt till personer med funktionsnedsättningar. Det framkom att digital kommunikation inte alltid är tillräcklig och att alternativa format såsom filmer skulle kunna underlätta informationsspridning. Tydlighet i kommunikationen, inklusive anpassningar för personer med dyslexi och kognitiva svårigheter, var också viktiga punkter.

Vidare diskuterades målpunkter och fritidsaktiviteter i Norra innerstaden. Deltagarna betonade att många av deras målgrupper undviker centrala delar av Stockholm, som Stockholm city och Odenplan, på grund av låg orienterbarhet och hög ljudnivå. Det framhölls att om Roslagsbanans förlängning ska skapa ett förutsägbart och enkelt flöde för resenärer, krävs tydliga tidsangivelser och avståndsinformation mellan plattformar.

Särskilda behov av ledsagning och att skapa extra trygghet vid byte mellan trafikslag togs också upp, exempelvis genom fysiska vårdar. Deltagarna beskrev nuvarande brister i ledsagningssystemet och vikten av mänsklig närvaro för att underlätta för personer med funktionsnedsättningar. Frågor om skyltning och tillgänglighet vid biljettluckor och spärrar belystes, liksom behovet av att anpassa information både i tal och text.

4.1.2 Synskadades Riksförbund

Under introduktionen diskuterades nuläget för stråk och målpunkter i Norra innerstaden, med fokus på betydelsefulla platser för synskadade, både vuxna och barn. Intervjupersonen lyfte fram vikten av att fritidsaktiviteter och skolor är anpassade för synskadade, samt att färdtjänsten har god tillgänglighet. Synskadade barn är de barn med funktionshinder som är minst självständiga. Det påpekades även att många synskadade upplever otrygghet på grund av trafik och buller i miljön.

I diskussionen om bygg- och drifttiden framhölls vikten av att hantera buller och vibrationer, samt att information kring byggprojekt måste kommuniceras tydligt till synskadade. Det betonades att synskadade bör involveras i planeringen för att säkerställa att deras behov blir beaktade,

exempelvis genom att säkerställa tydliga avspärrningar och anpassad information på offentliga platser.

Avslutningsvis uttrycktes önskemål om att ledstänger, hörbarhet och tydlig skyltning i kollektivtrafiken skulle prioriteras. Intervjupersonen framhöll även vikten av att synskadade får möjlighet att påverka design och funktion av framtida plattformar och trafikmiljöer för att öka säkerhet, trygghet och tillgänglighet. Plattformsavskiljande väggar (PFA) var en lösning som starkt förordades.

5 Samlade medskick

5.1 Samlade medskick inför fortsatt arbete under byggtiden

Dialogerna som genomfördes under våren 2025, med kompletterande dialog hösten 2025, syftade till att kartlägga nuvarande användning av platser som kan komma att påverkas av Roslagsbanans utbyggnad, men de kom också att handla om generella upplevelser av byggnationer i staden. Utifrån det som framkommit av dialogerna är följande de viktigaste medskicken kopplat till byggtiden som är relevant för projektet Roslagsbanan till city:

- Det är avgörande att ge tydlig och regelbunden information om byggprojektet inklusive tidplan för borrhningar och sprängningar för att minska oro och osäkerhet.
- Tydlig information om byggprojektet bör ges till föräldrar, personal och barn för att säkerställa att alla förstår vad som sker. Skyltar bör vara illustrerade för att barn lättare ska förstå.
- Specifikt anpassad information för personer med funktionsnedsättningar bör säkerställas, det innefattar tydlighet vid avspärrningar och hörbarhet vid byggarbetsplatser som involverar omledningar av gång- och cykeltrafikanter.
- Det är viktigt att hantera buller och vibrationer från byggarbeten för att minimera störningar, särskilt för personer med kognitiva eller psykosociala funktionsnedsättningar som kan vara känsliga för höga ljud.
- Kontinuerlig och pålitlig kollektivtrafik är avgörande, särskilt för elever, studenter och personer utan tillgång till bil. Bussar och andra transportmedel måste fortsätta att gå utan avbrott under byggtiden.
- Byggarbetsplatser måste vara ordentligt markerade och säkrade för att undvika att barn och andra personer tar sig in på farliga områden.
- Under byggtiden är det viktigt att säkerställa trafiksäkra passager i samband med arbetsområden och omledningar, särskilt för oskyddade trafikanter.
- Under byggtiden är det viktigt att säkra trygghet, överblickbarhet och orienterbarhet i samband med arbetsområden.
- För många målgrupper är det informationsunderskott som tenderar att skapa oro och spekulation. Delaktighet, inkluderande dialog och tydlig kommunikation (med god framförhållning) med berörda aktörer är centralt för att förändringar och intrång i området – såväl under byggtiden som drifttiden – ska uppfattas som legitima.
- Att barn och andra personer tar sig in på farliga områden kan undvikas med hjälp av delaktighet och involvering.
- Barnen bör involveras i byggprocessen genom exempelvis att måla på plank eller att projektet möjliggör att byggarbeten kan observeras på ett säkert avstånd. Det kan öka barns förståelse och engagemang.
- Odenplan och T-Centralen anses redan vara otrygga platser, särskilt för barn och unga som upplever dessa platser som stökiga och obehagliga på grund av folkmassor och personer som upplevs som störande av olika anledningar. Det bör tas extra hänsyn till detta under byggtiden och särskilda insatser för att öka tryggheten bör göras.

5.2 Samlade medskick inför fortsatt arbete med de nya stationsmiljöerna

Dialogerna som genomfördes under våren 2025 syftade till att kartlägga nuvarande användning av platser som kan komma att påverkas av Roslagsbanans utbyggnad, men vissa dialoger kom också att handla om generella upplevelser av befintliga och nya stationsmiljöer. Utifrån det som framkommit av dialogerna är följande de viktigaste medskicken kopplat till befintliga och nya stationsmiljöer vid Odenplan och T-Centralen:

- Många av de intervjuade reagerar negativt på att Roslagsbanans nya stationer hamnar under befintliga kollektivtrafiksystem och påpekar att det redan är svårtillgängliga miljöer där det är mycket trängsel och svårt att hitta rätt. Det finns en oro för att ett ytterligare plan kommer skapa ytterligare orienteringssvårigheter.
- Barn och unga tycker att Odenplan och T-Centralen är stökiga och obehagliga platser idag på grund av folkmassor och personer som upplevs störande av olika anledningar. Detta gör det särskilt relevant att beakta trygghets- och säkerhetsaspekter i utformning av de nya stationsmiljöerna.
- Synskadade och personer med andra funktionsnedsättningar har behov av tydlig skyltning, hörbarhet och ledstänger i kollektivtrafiken. Det är viktigt att involvera dessa grupper i planeringen för att säkerställa att deras behov beaktas. Att skapa plattformsavskiljande väggar (PFA) är ett konkret önskemål för ökad säkerhet.
- Fysiska värdar föreslås för att underlätta ledsagning och skapa extra trygghet vid byte mellan trafikslag för personer med funktionsnedsättningar. Ledsagare kan med fördel tillsättas redan under byggtiden.

Referenslista

Region Stockholm, 2022. *PM Social hållbarhet Rbc*, u.o.: Region Stockholm.





Vi vill veta vad du tycker!

Lämna dina synpunkter på webben: regionstockholm.se/samradrbc
Det går också bra att skicka e-post till: samrad.rbc@sl.se eller brev till:

Region Stockholm
Trafikförvaltningen
Lindhagensgatan 100
105 73 Stockholm

Skriv "TN 2024–1060 Samråd Roslagsbanan till city Järnvägsplan" i ämnesraden eller på kuvertet. Insända synpunkter blir offentliga handlingar och personuppgifter hanteras i enlighet med Dataskyddsförordningen (GDPR). Lämna dina synpunkter senast den 12 oktober 2026.

Scanna QR-koden för att komma till samrådets webbsida. Där finns handlingar för samrådet och synpunkter kan lämnas direkt via ett formulär.

