

## Barnkonsekvensanalys – checklista med fokus på trafikfrågor och säker i centrala Ås

### Innehållsförteckning

Barnkonventionen, barns rättigheter - vuxnas skyldigheter.....	1
Vad är en barnkonsekvensanalys? .....	2
Bakgrund .....	2
Checklista dagsläget .....	4
Checklista framtida påverkan.....	8
Analyskartor .....	9
Sammanfattning .....	11
Referenser .....	12

#### **Barnkonventionen**

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, ska i första hand beaktas vad som bedöms vara barnets bästa.

#### **Barnkonventionen, barns rättigheter - vuxnas skyldigheter**

Barn är alla människor under 18 år. Med barn menas alla barn, oavsett kön, religion, socioekonomisk bakgrund, etnicitet, sexuell läggning eller funktionsnedsättning.

Konventionen om barnets rättigheter är en av FN:s sju konventioner om mänskliga rättigheter och antogs av FN:s generalförsamling den 20 november 1989.

Den svenska riksdagen har beslutat att FN:s konvention om barns rättigheter ska beaktas i samhällets alla verksamheter. Olika aktörer ska samarbeta för att skapa en miljö för barnet som ger störst möjlighet till överlevnad och utveckling. Barn ska ges möjlighet att uttrycka sina åsikter i frågor som rör dem, till exempel i utformningen av den fysiska miljön.

Barnkonventionen kräver att barnets bästa ska beaktas och analyseras i alla beslut som berör barn. Barn har en unik kunskap om sin egen situation, och barn behöver lyssnas på för att skapa förutsättningar för deras delaktighet.

FN:s barnkommitté rekommenderar att barnkonsekvensanalyser ska finnas med vid alla beslut som rör barn. I konventionen är barn subjekt med rättigheter och inte enbart mottagare av vuxnas skydd och omsorg, för första gången i nationell lagstiftning.

Sedan januari 2020 är Barnkonventionen inkorporerad i svensk nationell lagstiftning genom Barnrättslagen (SFS 2018:1197). Barnkonventionen innehåller och definierar barns universella och individuella mänskliga rättigheter.

**Barnkonventionens fyra grundläggande principer ska alltid beaktas i frågor som rör barn:**

- Alla barn har rätt till alla rättigheter och inget barn får diskrimineras på någon grund.
- Barnets bästa ska beaktas vid alla beslut som rör barn.
- Alla barn har rätt till liv, överlevnad och utveckling.
- Alla barn har rätt att uttrycka sin mening och få den respekterad

### **Vad är en barnkonsekvensanalys?**

Att göra en barnkonsekvensanalys (BKA) är en metod för att bedöma vad som är barnets bästa och att beakta detta inför de beslut som fattas som rör barn. Barn saknar många av de möjligheter vuxna har att göra sin röst hörd eller delta i den demokratiska processen. Därför är det extra viktigt att både barns rättigheter och deras åsikter lyfts inför att kommunen fattar beslut som rör dem.

Barnkonsekvensanalyser som metod kan användas vid en planerad förändring i samhällsplaneringen. En barnkonsekvensanalys kan användas för att visa vilka konsekvenserna av en förändring i den fysiska miljön blir för barn samt värdera konsekvenserna och tillgodose barnens rätt att vara delaktiga i planeringsprocessen. (Barnkonsekvensanalyser i stadsplaneringen, Boverket 2020).

I en barnkonsekvensanalys beskrivs befintliga förhållanden utifrån både ett barnperspektiv och barnets perspektiv. Ett barnperspektiv är vuxnas kunskaper om, och erfarenheter av, barns behov av fysisk miljö och barnens perspektiv är barnets egen beskrivning av hur det använder, beskriver och värderar sin utemiljö.

En barnkonsekvensanalys utmärks av att de barn som kan komma att påverkas av planeringen medverkar i insamlingen av information om platsen. Genom olika metoder beskriver barnen sina erfarenheter och värdering av den miljö som omfattas av förändringen. Barnens lokala kunskap och erfarenheter tillvaratas och barnen görs därigenom delaktiga i arbetet med den eventuella förändringen av platsen.

### **Bakgrund**

#### **Tidigt skede just nu - trafikperspektiv**

Denna barnkonsekvensanalys, som görs i form av en checklista, ingår i arbetet med planprogrammet för centrala Ås och har tagits fram i ett tidigt skede och syftar till att säkerställa barnperspektivet i trafikfrågor och vara

som underlag för framtagande av trafikutredning. Då det är i ett så pass tidigt skede så ligger det inte i tid att involvera barn, det kommer att ske senare. Barnkonsekvensanalysen ska vara som underlag till framtag av pågående trafikutredning.

### **Planprogram för centrala Ås**

Ett planprogram lägger fast intentionerna för markanvändningen i området och formulerar förutsättningar, utgångspunkter och mål för kommande detaljplaner och ger stöd åt en sammanhållen, långsiktig planering för kommunens största tätort.

Planprogrammet avser att skapa en tydlig vision för centrala Ås genom bland annat att pröva möjligheterna till att utveckla idrottshallen samt pröva möjligheterna till att utöka kommunal service i form av skola eller förskola på fastigheterna och kommersiell service samt hantering av trygghetsfrågor. Området omfattas av aktuell översiktsplan samt fördjupad översiktsplan men kommunen har identifierat frågetecken gällande ändrade trafikrörelser, trygghetsaspekter, och ser behov av en tydligare struktur för centrala Ås som skapar beröringspunkter utanför tänkta detaljplaner är ett planprogram motiverat för att säkerställa en smidig detaljplaneprocess.

### **Geografisk avgränsning**

Barnkonsekvensanalysen omfattar programområdet och angränsande omgivning.



## Metod

I detta tidiga skede görs barnkonsekvensanalysen i en form av en checklista med en sammanfattning i slutet. Då det är i ett så pass tidigt skede så ligger det inte i tid att involvera barn, det kommer att ske senare.

Eftersom barnkonsekvensanalysen har inriktning barn i trafiken så är fokus på barn som färdas oskyddade.

Checklistan är uppdelad i två delar, dagsläge samt planprogrammets vision och framtida påverkan. Beskrivningen/bedömningen i checklistan graderas i färger utefter om barn påverkas negativt eller inte.

## Gradering

Påverkas barn negativt?

- Rött - ja
- Orange - kanske
- Grönt - nej
- Vitt - orelevant för gradering

## Checklista dagsläget

Fråga	Beskrivning/bedömning
Vilka barn berörs av förslaget?	Alla barn, de faller under flertalet kategorier. Skolbarn (F-9), förskolebarn, boende, inom föreningsliv, lekandebarn, inom kyrkan.
Hur rör sig barnen i området?	Se illustration med målpunkter samt flödeskarta längre ned i dokumentet.
Vilka problem finns i området?	<p>Barnen måste sättas först i rummet, för att säkerställa säkra flöden. Det gör de inte idag. Det framgår tydligt att bilen har varit i fokus vid byggnation av infrastruktur. En stor koncentration av bilar specifika rör sig inom området delar av dygnet, ett beteende som skapar otrygghet. Problemet förklaras djupare i beskrivningar längre ned.</p> <p>Ett större problem inom området är hämta-lämna funktionen vid grundskolan. Det blir stopp i trafiken på Ösavägen då bilarna som svänger ned till hämta-lämna sträckan stannar upp i början av sträckan där entrén är och inte kör längre fram så att fler får plats.</p>

<p>Finns det plats för rekreation och lek?</p>	<p>Se illustration med målpunkter längre ned i dokumentet.</p>
<p>Vilka intressekonflikter finns?</p>	<p>Merparten av vägar inom programområdet är Trafikverkets vägar.</p> <p>Omledningsväg (Åsvägen-Nyhemsvägen), mycket och tung trafik kan passera där vid avspärning av E14.</p> <p>Hög koncentration av trafik under vissa tider i anslutning till skolan.</p> <p>Jordbruksmark som kan behövas tas i anspråk vid trafikåtgärder.</p> <p>Fastighetsägande, delar av privata fastigheter kan behövas för trafikåtgärder.</p> <p>Ett större problem inom området är hämta-lämna funktionen vid grundskolan. Det blir stopp i trafiken på Ösavägen då bilarna som svänger ned till hämta-lämna sträckan stannar upp i början av sträckan där entrén är och inte kör längre fram så att fler får plats.</p>
<p>Hur påverkar eller påverkas programområdet av andra faktorer?</p>	<p>Faktorer som kan påverka flöden inom området:</p> <p>Åsvägen-Nyhemsvägen är en omledningsväg där mycket och tung trafik kan passera där vid avspärning av E14.</p>
<p>Bör barn och ungas egna åsikter och erfarenheter tas tillvara och i så fall, i vilken utsträckning bör de kunna påverka?</p>	<p>För tidigt skede nu att involvera barn, blir senare. Men de åsikter som kommer in då ska tas till vara och finnas i åtanke vid framtida utformning, nybyggnation samt ombyggnation av infrastruktur.</p>
<p>Hur ska deras perspektiv kunna lyftas fram? Metod för att nå dialog – få in synpunkter?</p>	<p>Metod som skulle kunna användas i senare skede där barns perspektiv lyfts in är: samtal samt rita. Dialog med barnen där de exempelvis beskriver med vilket färdstätt de tar sig till skolan och andra målpunkter. Rita skulle exempelvis kunna vara att barnen ritar på en karta deras skolvägar. De skulle även kunna vara att rita vart de tycker det är otäckt att gå och vart de kanske undviker att gå.</p>

<p>Har särskilda hänsyn tagits till fysiskt och psykiskt funktionshindrade barns och ungdomars behov?</p>	<p>Det finns fem passager inom programområdet. Fyra av fem passager är upphöjda. Taktila mönster finns vid upphöjda passager men saknas vid busshållplatser.</p> <p>Efter att det har kommit två centimeter snö ska Trafikverkets gång- och cykelväg normalt vara snöröjd inom fyra timmar (lokala avvikelser kan förekomma) Mot halka använder Trafikverket oftast sand. Sandningen ska vara klar fyra timmar efter att ett visst friktionstal har underskridits. De allra flesta av kommunens vägar ska vara snöröjda innan kl 07.</p> <p>Åsvägen, Ösavägen samt Röstavägen med gång- och cykelväg är väl belysta. Nyhemsvägen saknar helt belysning samt väg till Jämtkraftshallen har bristande belysning. Samtliga passager är belysta, dock saknas belysning i direkt anslutning till busshållplatserna. Se karta över belysning längre ned i dokumentet.</p>
<p>Är faktaunderlaget tillräckligt, eller behövs ytterligare underlag?</p>	<p>Insamling av perspektiv från barn behövs i nästa skede är att säkerställa barnens perspektiv.</p>
<p>Kan barn ta sig säkert till skola och andra aktiviteter? (gång/cykel, kollektivtrafik)</p>	<p>Utifrån förhållande till busshållplats samt andra målpunkter fångas inte alla flöden upp och osunda flöden har skapats av sig självt.</p> <p>Saknas passager där flöden har uppstått, på grund av förändring av målpunkter. Det saknas även passage från gång- och cykelväg till kyrkan.</p> <p>Många barn måste passera väg 610 som saknar passage för att nå målpunkter skola-idrottshall-friluftsområde-bostad.</p> <p>Det framgår tydligt att bilen har varit i fokus vid byggnation av infrastruktur.</p>
<p>Vilka intressen eller platser kan tänkas vara särskilt betydelsefulla för barn och ungdomar?</p>	<p>Skola, förskola, fritidsgård, Jämtkraftshallen, fotbollsplaner, elljusspår, lekplats, busshållplatser, bostaden. Se illustrationskarta över målpunkter.</p>
<p>Hur är hållplatser för kollektivtrafik placerade utifrån barns rörelsemönster?</p>	<p>Utifrån förhållande till busshållplats samt andra målpunkter fångas inte alla flöden</p>

	<p>upp och osunda flöden har skapats av sig självt. Placering av busshållplatser alternativt passager behöver ses över.</p>
<p>Finns det trygga och säkra vägar till barns mötesplatser med primär- och sekundärt?</p>	<p>Det har skapats alternativa gångvägar på grund av brist av gång- och cykelvägar. Det finns även många säkra vägar också.</p>
<p>Skillnader på rörelsemönster under olika årstider?</p>	<p>Då alternativa gångvägar har skapats på grund av brist av gång- och cykelväg. De alternativa vägarna underhålls inte vintertid vilket leder till att andra vägar används vintertid än snöfria månader, då man söker sig efter snöröjda vägar.</p> <p>Trottoarer som inte sköts bra vintertid kan även tvinga ut gående ut på vägbanan som är bättre plogad.</p>
<p>Vilka konsekvenser är mest relevanta?</p>	<p>Barnen samt generellt oskyddade trafikanter inte sätts först i trafikrummet. Finns ett högt koncentrerat flöde under vissa tider på dygnet, kopplad till skolan, som behöver hanteras.</p>
<p>Påverkan på barns hälsa?</p>	<p>När en känsla av otrygghet i ett gaturum uppstår ökar användningen av bil som transportmedel. Vilket i detta fall innebär att fler barn får skjuts till skolan när det egentligen bor på gångavstånd. Som resulterar till mindre vardagsmotion.</p>
<p>Trygghet - belysning/skötsel/snöröjning</p>	<p>Åsvägen, Ösavägen samt Röstavägen med gång- och cykelväg är väl belysta. Nyhemsvägen saknar helt belysning samt väg till Jämtkrafthallen har bristande belysning. Samtliga passager är belysta. Ny passage över Nyhemsvägen är belyst men anslutningsvägarna till den är inte belyst. Se karta över belysning längre ned i dokumentet.</p> <p>Efter att det har kommit två centimeter snö ska Trafikverkets gång- och cykelväg normalt vara snöröjd inom fyra timmar. (lokala avvikelser kan förekomma) Mot halka använder Trafikverket oftast sand. Sandningen ska vara klar fyra timmar efter att ett visst friktionstal har underskridits. De allra flesta av kommunens vägar ska vara snöröjda innan kl 07.</p>

	Taktila mönster finns vid upphöjda passager men saknas vid busshållplatser.
Buller	Bullernivåerna från vägarna är låga då det är en låg hastighetsgräns på alla vägarna inom programområdet.

### Checklista framtida påverkan

Fråga	Beskrivning/bedömning
Innebär planprogrammets syfte att barns och ungdomars sociala, ekonomiska och kulturella rättigheter sätts i främsta rummet?	Möjliggör för barn och ungdomar att röra sig mer fritt och säkert inom området oavsett färdstätt. Genom att skapa ett gaturum där gående och cyklister är prioriterade ökar möjligheten för ökad upplevd trygghet för olika grupper.
Innebär beslutet att barn och ungdomars rätt till hälsa och god utveckling beaktats?	Ökar möjlighet för val av gång och cykel som färdstätt, färdstätt som är positiva för folkhälsan.
Hur kan barns mötesplatser utformas så de blir överblickbara och orienterbara?	Belysning för att undvika mörka platser, skötsel av buskage som kan hindra överblickbarhet. Snöhantering vintertid, både skottning av snön samt höjd på snöplogkant och placering av snöupplag.
Är förslaget ett steg mot en barnvänligare by?	Genom att sätta barnen främst i trafikrummet, ja.
Hur påverkar eller påverkas programområdet av andra faktorer?	Faktorer som kan påverka flöden inom området:  Framtida bebyggelse, ex Freja och Gärdebacken, som genererar fler som rör sig i området. Beroende på framtida skolstruktur kan Ås skola växa kraftigt och innebära en större ökning av barn som rör sig inom området. Ev. utbyggnad av Jämtkraftshallen, mer rörelse till och från hallen Ev. framtida centrumverksamhet
Vilka kompensande åtgärder behöver vidtas?	Säkra gång- och cykelvägar, säkra passager på rätt ställe så de fyller sin funktion.

Vilka kostnader kan förslaget medföra och för vem?	Kostnader för nya samt utbyggnad av befintliga gång- och cykelvägar. Kostnader för passager.
Påverkan på barns hälsa?	Mer upplevd trygghet kan bidra till att fler barn väljer alternativt får av sina föräldrar röra sig i gaturummet till fots eller till cykel. Vilket innebär att fler barn kan komma att röra sig i vardagen.

## Analyskartor



Karta över barns målpunkter.



*Karta över barns målpunkter samt flöden registrerade från Stravas global heat map som registrerar rörelse av från deras användare.*



*Karta över belysningen inom del av programområdet.*

## Sammanfattning

Utifrån dagsläget inom avgränsningen av BKAn är flest bedömda *negativa* och *kanske negativa* konsekvenser påverkan på barn.

Nej	2
Ja	6
Kanske	7

Ett framträdande tema är det tydliga fokuset på biltrafik vid infrastrukturbyggnad, vilket kan innebära risker för oskyddade trafikanter. Det finns få tydliga stråk där oskyddade trafikanter och barn sätts först i gaturummet. I samband med det är många barn som rör sig inom och runt området idag. Detta kan innebära att barnens trafiksäkerhet upplevs inte vara tillräcklig betryggande och är något som kan förbättras.

Det uppstår en hög koncentration av biltrafik i anslutning till skolan under vissa tider på dygnet. Denna koncentration är ett beteende som kan ha uppstått av olika anledningar. Det skulle kunna vara på grund av brist på kollektivtrafik eller att man känner att gaturummet är otryggt för att barnet ska gå själv. I och med den höga koncentrationen av biltrafik kräver särskilda åtgärder för att hantera säkra flöden och minska risken för olyckor. En av de viktigaste åtgärderna hade varit beteendeförändring, att få fler att välja bort bilen. Då skulle trafikkoncentrationen minska och säkerheten öka av sig själv.

Med den höga koncentrationen av biltrafik i kombination med den problematiska hämta-lämna sträckan gör att det blir stopp i trafiken längs Ösavägen och säkerheten för oskyddade trafikanter minskar. Ett bättre flöde för bilar som kommer för hämta-lämna behövs. Detta antingen med en ändrad utformning av sträckan, flytt av platsen eller en beteendeförändring där bilarna kör längre fram på sträckan så att fler bilar får plats samtidigt.

Säkra gång- och cykelvägar samt säkra passager behövs på rätt ställe så de fyller sin funktion. Även passager till målpunkter så som Jämtkrafthallen och kyrka saknas helt. Vissa passager och samt alla busshållplatser inom programområdet saknar taktila mönster. Vilket kan påverka säkerheten för synskadade och andra oskyddade trafikanter.

Bristfällande belysning är i delar av programområdet. Den nya passagen över Nyhemsvägen är belyst men anslutningsvägarna till den är inte belyst, vilket skapar potentiella faror under mörka perioder. Belysning saknas även vid busshållplatserna. De som väntar på bussen syns inte tydligt av förbipasserade trafik. Detta är en säkerhetsrisk under mörka perioder.

Snöplogning och låga snöplogkanter är extra viktigt i sådana områden för att öka synligheten av de som befinner sig runt busshållplatserna.

Ett övergripande problem inom området är att det är mycket hårdgjorda ytor som ligger dikt an till jordbruksmark. Detta har resulterat till att gaturummet är rätt så ihop tryckt och att olika trafikslag kommer tätt inpå varandra, vilket skapar förhöjd risk för olyckor.

Överlag kan alla redovisade problem bidra till en ökad känsla av otrygghet. Något som i sin tur kan leda till att barn rör på sig mindre i vardagen då de inte rör sig lika mycket i gaturummet och får exempelvis skjuts till skolan. Mindre vardagsmotion är även negativt för folkhälsan.

En del av de redovisade problemen kan lösas med fysiska åtgärder och andra behöver lösas genom beteendeförändring. Dock är det sannolikt möjligt att det går att komma långt med fysiska åtgärder då de skapar en ökad upplevd trygghet vilket kan bidra till att beteenden i viss utsträckning förändras då man känner sig tryggare att röra sig i gaturummet.

I denna analys har barns perspektiv inte tagit med då projektet är i ett tidigt skede. Ett central poäng är behovet av att inkludera barns perspektiv i planeringen och utformningen av infrastrukturen för att säkerställa deras trygghet. Ambitionsnivån är att få in barnens egna perspektiv längre fram i processen

### **Fortsatt arbete**

För fortsatt arbete är den mest angelägnaste beståndsdel att samla in barns egna perspektiv och lyfta in det i bedömningen av barns påverkan och framtida beslut samt genom hela planprogrammets process.

Vidare är en viktig del att arbeta vidare med de föreslagna åtgärder som pågående trafikutredning kommer att presentera.

### **Referenser**

Boverket (2020) *Barnkonventionen i fysisk planering och stadsutveckling – Kartläggning och analys*. Karlskrona: Boverket.