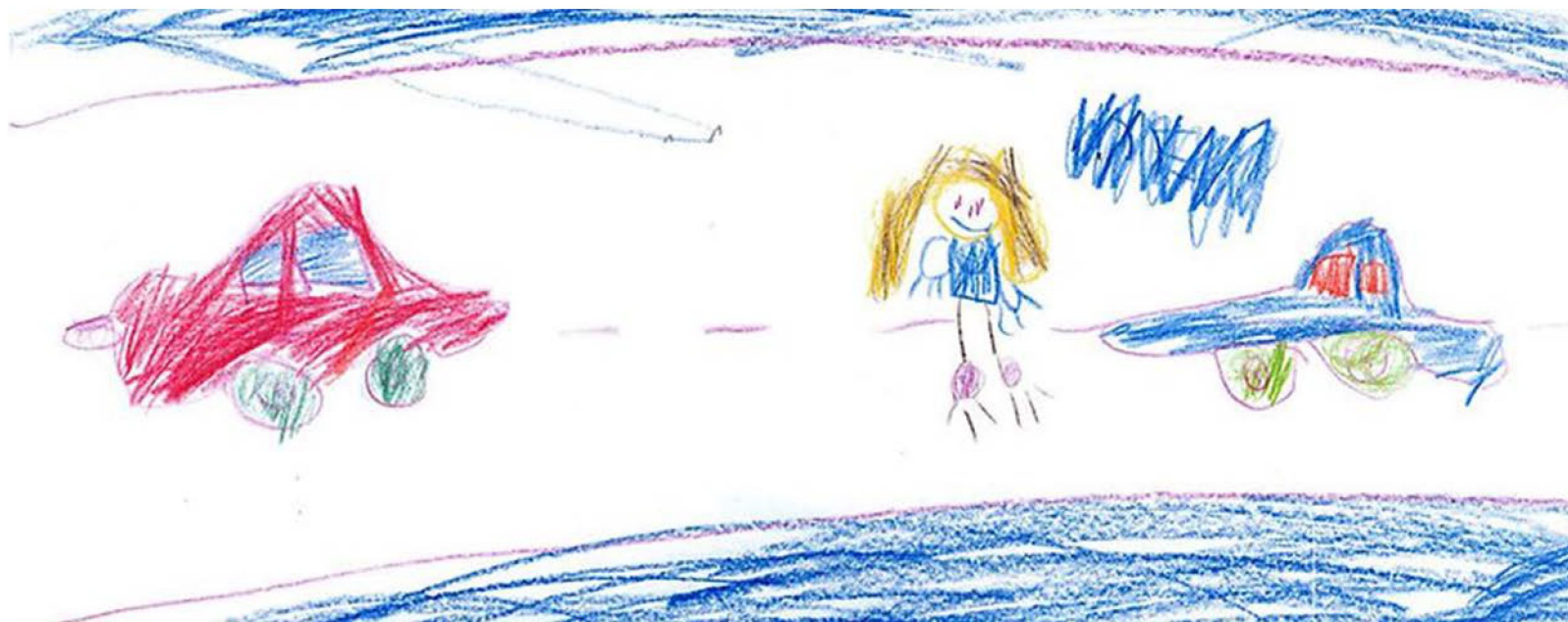


BARNPERSPEKTIVET – NYA BOSTÄDER VID BREDÄNGSVÄGEN



2017-04-12

UPPDRAG 273816

Titel på rapport: Barnperspektivet - nya bostäder vid
Bredängsvägen

Status: Granskningsversion

Datum: 2017-04-12

MEDVERKANDE

Beställare: Bonava Sverige AB

Kontaktperson: Jenny Lindberg

Konsult: Nina Lindfors, Tyréns AB

Uppdragsansvarig: Desirée Johansson, Tyréns AB

Uppdragsansvarig: Desirée Johansson

Datum: 2017-04-10

Handlingen granskad av: Sarah Isaksson

Datum: 2017-03-29

Tyréns AB 118 86 Stockholm

Besök: Peter Myndes Backe 16

Tel: 010 452 20 00 www.tyrens.se

Säte: Stockholm Org.nr: 556194-7986

SAMMANFATTNING

Tyréns har fått i uppdrag av Bonava Sverige AB att analysera barnperspektivet i samband med pågående detaljplanearbete för nya bostäder vid Bredängsvägen. Analysen ska användas som underlag i det fortsatta planarbetet.

Planområdet är beläget i anslutning till stadsdelsgränsen mellan Mälarhöjden och Bredäng, där Bonava planerar att bygga flerbostadshus innehållandes 85 lägenheter. Bostäderna är primärt riktade till unga vuxna och barnfamiljer och det är därför relevant att närmare studera förslagets inverkan på de barn som kommer att flytta in. Analysen utgår i huvudsak från planområdet och de barn som kommer att flytta in i de planerade bostäderna.

Analysen beskriver och bedömer översiktligt barnperspektivet i förhållande till planförslaget. Analysen behandlar även barns behov gällande trafiksäkerhet i relation till säkra skolvägar och vägar till övriga målpunkter i området. Åtgärder föreslås för att minska eventuella negativa konsekvenser på barn och påverka barns välmående och hälsa i en positiv riktning.

Planförslaget för Bredängsvägen bedöms generellt innebära förbättringar ur ett barnperspektiv i jämförelse med dagsläget. Omvandlingen genererar ett ökat flöde av människor längs Bredängsvägen med omnejd vilket kan leda till en ökad känsla av trygghet. Nya bostadsgårdar innehåller lekmöjligheter för de barn som bor i de nya byggnaderna.

Planförslaget är ett första steg till att göra Bredängsvägen till en mer integrerad stadsgata jämfört med dess befintliga

karaktär av trafikled/barriär vilket är positivt för trygghet, trafiksäkerhet och ger bättre förutsättningar för val av hållbara färdmedel. Omgestaltningen av Bredängsvägen studeras parallellt med detaljplanearbetet.

Skolvägar till tre grundskolor och de närmast liggande förskolorna i förhållande till planområdet beskrivs med avseende på trafiksäkerhet. Samtliga skolor ligger inom nära avstånd till planområdet (mindre än 1 km) men förbättringspotential finns i gatumiljöernas utformning för att skapa tryggare färdvägar. Till Bredäng är avstånden till grundskolor kortare och det finns goda bussförbindelser, medan restiden till Mälarhöjden jämförelsevis är lång. Detta gör att kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen riskerar att bli svag för de elever som kommer att gå på Mälarhöjdens skola. Förslaget planeras med ett relativt lågt parkeringstal på 0,48 bilplatser per bostad. Tillgången till cykelparkering bedöms i nuläget som god vilket är positivt för boendes benägenhet att välja hållbara färdmedel till skolor och förskolor.

Barn som flyttar in i planområdet får en relativt god tillgång till parker, lekplatser och friytor i Bredäng, medan tillgången till detsamma i Mälarhöjdens stadsdel är mer bristfällig. När nya bostäder tillkommer är det viktigt att barn kan ta del av hela det utbud som finns i närområdet och att tillgång till parker och friytor kan värnas och förbättras i den större områdesutvecklingen.

Planförslaget, liksom övrig pågående stadsutveckling genom projektet Fokus Skärholmen, bedöms kunna leda till en positiv utveckling vad gäller fysisk och social integration i området.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	INLEDNING.....	6
1.1	SYFTE.....	6
1.2	AVGRÄNSNING.....	6
1.3	BARNS RÄTT ATT PÅVERKA.....	6
1.4	BARN I PLANERINGSPROCESSEN.....	6
2	METOD.....	7
3	BARNES BEHOV I DEN FYSISKA MILJÖN	7
3.1	TRAFIK OCH RÖRELSEFRIHET	7
3.2	BULLER OCH LUFTKVALITET.....	8
3.3	LEK OCH GRÖNYTOR.....	8
4	NULÄGESBESKRIVNING	10
4.1	PLANOMRÅDET OCH DESS NÄRHET	10
4.1	GATOR OCH TRAFIK	10
4.2	FÖRSKOLOR OCH SKOLOR.....	11
4.3	LEK OCH GRÖNYTOR.....	15
5	PLANFÖRSLAGET	16
6	BARNENS NÄRMILJÖ.....	17
6.1	GATOR OCH TRAFIK	17
6.2	SKOLVÄGAR	18

6.1	BULLER OCH LUFTKVALITET.....	20
6.2	LEK OCH GRÖNYTOR SAMT ÖVRIGA MÅLPUNKTER.....	20
7	KONSEKVENSER OCH ÅTGÄRDSFÖRSLAG	21
7.1	BEBYGGELSE, GATOR OCH TRAFIK	21
7.2	SKOLVÄGAR	22
7.3	BULLER OCH LUFTKVALITET.....	23
7.4	LEK OCH GRÖNYTOR.....	23
7.5	PLANENS INVERKAN PÅ SOCIAL HÅLLBARHET	24
8	KÄLLHÄNVISNING.....	26

1 INLEDNING

Ett detaljplanearbete pågår för del av fastigheten Sättra 2:1 vid Bredängsvägen mellan stadsdelarna Bredäng och Mälarhöjden. I samband med detta har Tyréns fått i uppdrag att belysa planförslaget ur ett barnperspektiv. Detaljplanen möjliggör 85 nya bostäder i flerbostadshus.

1.1 SYFTE

Uppdragets syfte är att analysera den utveckling som möjliggörs av planerad ny bebyggelse utifrån ett barnperspektiv. Syftet är även att föreslå åtgärder föreslås för att minska eventuellt negativa konsekvenser på barn och påverka barns välmående och hälsa i en positiv riktning. Analysen kommer att användas som underlag i det fortsatta planarbetet.

1.2 AVGRÄNSNING

Analysen utgår i huvudsak från den aktuella platsen och därmed från de barn som kommer att flytta in i de planerade bostäderna. Analysen beskriver och bedömer översiktligt barnperspektivet i den fysiska utformningen av planområdet. Den redogör även för barns behov gällande trafiksäkerhet i relation till skolor och övriga relevanta målpunkter i området. Intervjuer har inte ingått i uppdraget.

1.3 BARNS RÄTT ATT PÅVERKA

Riksdagens strategi för att förverkliga FN:s konvention om barnets rättigheter i Sverige innebär att statliga myndigheter ska ha som målsättning att göra en barnkonsekvensanalys vid varje beslut som rör barn¹. Ett barnperspektiv ska även finnas med i statliga beslut som rör den fysiska miljön, som till exempel vid

samhälls- och trafikplanering. Beslutande myndigheter bör försäkra sig om att barnets bästa redovisas i beslutsprocessen och beaktas i beslutet. Ordet "barnkonsekvensanalys" beskrivs inte i detalj eller vad det i praktisk mening innebär i någon vidare mening än att det ska omfatta "barnets bästa".

I regeringsförklaringen 2014 deklarerades att FN:s barnkonvention ska göras till svensk lag och under våren 2016 presenterades en utredning om hur detta ska ske. Författningsförslagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2018.

1.4 BARN I PLANERINGSPROCESSEN

Vuxna har på olika sätt möjlighet att påverka utformningen av sin närmiljö. De kan kontakta tjänstepersoner på kommunen, använda sociala medier för att göra sin röst hörd eller använda juridiska vägar för att påverka. I planprocessen bjuds de in till samråd och ges där möjligheten att uttrycka sina åsikter. Samråden är inte alltid anpassade till barnens förmåga att ta till sig information, analysera konsekvenser och uttrycka sin åsikt. Av den anledningen är det värdefullt att särskilt undersöka vad barn tycker.

Barnperspektivet är den information som framkommer när vuxna uttrycker vad som är bra för barn och det som vuxna anser sig veta att barn tycker om. *Barnets perspektiv* framkommer när barn tillfrågas och själva får uttrycka på sina åsikter och tankar. En barnvänlig stad byggs både med ett barnperspektiv och med barnets egen kunskap och perspektiv på tillvaron.

¹ Prop. 1997/98:182

2 METOD

Analysen utgår från:

- Platsbesök
- Utkast till planförslag med tillhörande utredningar
- Forskning om barns särskilda förutsättningar och behov i den byggda miljön samt lagar, regler och rekommendationer från myndigheter och organisationer
- Tyréns erfarenheter av att bedöma den fysiska miljöns förutsättningar för att skapa goda livsmiljöer för barn.

3 BARN BEHOV I DEN FYSISKA MILJÖN

3.1 TRAFIK OCH RÖRELSEFRIHET

Barn kan ha svårigheter att sprida uppmärksamheten, vilket gör att trafiksystem som är komplexa och oberäknliga kan innebära svårigheter samt skapa riskfyllda beteenden.² Det är inte förrän vid 12-14 års ålder som barn har utvecklat sin förmåga att tolka trafiksituationer. De börjar dock röra sig ensamma i trafiken som fotgängare och cyklister mycket tidigare, om än inom ett begränsat område.³ Särskilt barn i åldrarna 11-12 år är utsatta då de har behov av att röra sig längre från bostaden men inte helt har utvecklat sin förmåga att uppfatta trafiksituationer.

I en studie som har genomförts med ett nittiototal barn i olika åldrar visade det sig att mer än hälften av dem kände rädsla

inför trafik och bilar. Barnen menade att exempelvis skymd sikt och trafikanter som inte följer trafikreglerna var orsak till detta. Särskilt barn boende i trafikintegrerade områden (villa- samt innerstadsområde) kände mer oro inför trafiken än vad barn boende i trafikseparerade områden gjorde.⁴ De platser där barnen är som mest utsatta är vid plankorsningar, kring parkerade bilar, övergångsställen och nära busshållplatser. Många av de dödsolyckor som sker där barn är inblandade är så kallade utrusningsolyckor och sker då barnen korsar en väg.

För att öka trafiksäkerheten längs barns skolvägar rekommenderas ofta hastighetssänkningar till 30 km/h. Detta beror på att risken att allvarligt skadas eller dödas vid påkörning som fotgängare ökar markant vid påkörningshastigheter över 30 km/h⁵.

I Folkhälsoinstitutets rapport från år 2007 hänvisas till forskning som visar på att barn och ungdomar som tar sig till skolan eller andra regelbundna målpunkter på ett aktivt sätt, exempelvis promenerar eller cyklar, är mer aktiva även under resten av dagen.⁶ Tvärtom kan brister i den fysiska miljön leda till att barnen blir skjutsade med bil i större utsträckning. Att barn åker bil och rör sig mindre leder till mer inaktiva barn, som bland annat kan få sämre koncentrationsförmåga, sämre aptit och sömnsvarigheter. Utöver detta leder en ökad trafik i området och omkringliggande trafikleder till mer luftföroreningar, utsläpp och en mer osäker trafikmiljö som är negativ för barn.

Barns rörelsefrihet har minskat under de senaste decennierna på grund av olika hinder i samhället såsom långa avstånd till destinationer, hög trafikvolym och höga hastigheter på

² Trafikverket, 2011

³ Sveriges Kommuner och Landsting, 2005

⁴ Björklid, 1992

⁵ Trafikverket, 2013

⁶ Statens folkhälsoinstitut, 2007

motorfordon samt otrygga skolvägar. Föräldrars oro för genomfartsleder och gator med hög trafik påverkar även barnens rörelsefrihet eftersom de inte tillåts att ta sig till platser på egen hand. Den fysiska utformningen och bostadsområdets karaktär är starkt bidragande orsaker till kollisioner och trafikolyckor som drabbar fotgängare och cyklister. Områden och gatumiljöer som tillåter hög trafikvolym och hög fart, exempelvis breda och raka gator utan träd, orsakar generellt sett fler olyckor som exempelvis drabbar barn.⁷

I fråga om tillgänglighet och rörelsefrihet så är det även viktigt att uppmärksamma tillgången till kollektivtrafik, dess turtäthet och placering av hållplatser. Barn och unga är mer beroende av kollektivtrafiken än vuxna vilket innebär att brister i kollektivtrafiksystemet kan påverka deras rörelsefrihet i stor utsträckning. Ju äldre barn blir desto större blir området som de vistas i, vilket ställer högre krav på kollektivtrafiken.

Barn begränsas särskilt av högt trafikerade vägar. Andra barriärer som barn drabbas negativt av är uppforsbackar, dåligt upplysta områden, övergivna områden. Gator och torg kan utgöra bra platser för lek om trafiken är begränsad och reglerad med låg hastighet. Det är alltså inte nödvändigtvis gatorna i sig som utgör barriärer eller är osäkra utan snarare bilarna.

3.2 BULLER OCH LUFTKVALITET

Barn är känsligare än vuxna för luftföroreningars effekter på kroppen då deras försvarssystem är mindre utvecklade. I studier av barn har man kunnat påvisa att det finns ett samband mellan att bo nära högt trafikerade vägar och sjukdomar och luftvägsbesvär såsom bronkit, astma, influensa och svårare

förkylningar. Föroreningar hämmar lungornas utveckling vilket gör att personer som vuxit upp i förorenade områden får sämre lungfunktion som vuxen.⁸ Luft är en aspekt som är särskilt viktig att ta hänsyn till i miljöer som är naturliga för barn att vistas i exempelvis i bostadsmiljöer, lekytor och skolor.

Gällande *buller* har Socialstyrelsen slagit fast att buller påverkar vår hälsa och därmed även människors möjlighet till en god livskvalité. Den som utsätts för buller får sämre koncentrationsförmåga samt riskerar att drabbas av trötthet. Barn är mer känsliga för buller än vuxna eftersom deras inlärning försämras av bullerstörningar. Förutom att buller kan försvåra barns språkinlärning betraktas barn också som en särskild riskgrupp för hörselskador.⁹

3.3 LEK OCH GRÖNYTOR

Lek och fysisk aktivitet är viktig för barns utveckling under hela uppväxten. Förutom att vara lustfylld och självbelönande har den stor betydelse för barns kroppsuppfattning, psykosociala och motoriska utveckling. Fysisk aktivitet har också stor påverkan på inlärning och beslutsfattning. När leken flyttar ut ökar den fysiska aktiviteten och utomhusvistelsen kan också bidra till mentalt välbefinnande genom stressreducering och återhämtning samt uppbyggnaden av olika exekutiva funktioner.¹⁰

Rörelsefriheten för barn och unga har drastiskt minskat de senaste decennierna när lekplatser tas bort, friytor bebyggs och barns transport till fots och per cykel minskar. Skolgårdar, den

⁷ Ibid

⁸ Ibid

⁹ Socialstyrelsen, 2016

¹⁰ Boverket, 2015

miljö där barn spenderar merparten av sin tid utomhus, blir den utemiljö som barn har störst chans att utnyttja i vardagen.¹¹

Utemiljöns utformning och kvalitet är viktig för barn- och ungdomars välmående och för att skapa goda förutsättningar att leka och umgås utomhus. Enligt PBL ska det finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse både i bostadsområden och på tomter med lokaler för fritidshem, förskola och skola.¹²

Bebyggelsestrukturen påverkar på olika sätt barns välmående och tillvaro. Analyser visar att efterkrigstidens medvetna trafikseparering av fotgängare och bilister och omfattande park- och lekplatsplanering har underlättat barns egna möjligheter att ta sig till lekplatser och natur. De centrala delarna av städerna har ofta mindre yta avsedd för lekpark och bevarad natur än ytterstadsområden och landsbygd. I innerstadsområdenas kvartersbebyggelse finns dock exempel på god tillgänglighet på grund av låghastighetszoner. I en analys genomförd i Stockholms stad visar det sig att villaområden har generellt god tillgänglighet till lekområden för barn i vuxnas sällskap men en hel del hinder för barn på egen hand. Ofta är utbudet av lek- och grönområden mindre i villaområden. Trädgården anses inte ersätta lekplatser och naturområden, vilka erbjuder större yta och möten med andra barn.¹³

Generellt sett innebär natur och grönytor hälsovinster då de minskar stress, uppmuntrar fysisk aktivitet och minskar hälsorelaterade ojämlikheter. Det finns forskning som antyder att grönytor minskar fetma, inte minst för barn. Detta kan bland annat förklaras av att kvarter med parker underlättar fysisk aktivitet bland barn, särskilt parker med ordnade lekutrymmen.

Grönytor har visat sig ha positiv effekt på barn med ADHD, då deras koncentrationsförmåga ökar.¹⁴

¹¹ Ibid.

¹² PBL 8 kap 9 § 2 st. (SFS 2010:900)

¹³ Stockholms stad, 2007

¹⁴ Konijnendijk et al, 2013

4 NULÄGESBESKRIVNING

4.1 PLANOMRÅDET OCH DESS NÄRHET

Planområdet är lokaliserat på båda sidor om Bredängsvägen mellan dess korsningar med Ugglemossevägen respektive Lilla Sällskapets väg. Bredängsvägen utgör gränsen för stadsdelsområdena Skärholmen i väster (dit Bredäng tillhör) och Hägersten-Liljeholmen i öster (dit Mälarhöjden ingår).

Planområdet är en del av fastigheten Sättra 2:1. Det är cirka 14000 kvm och består till övervägande del av naturmark. I angränsning till planområdet finns bostadsbebyggelse i form av enfamiljshus längs med Ugglemossevägen respektive Lilla Sällskapet väg. Landskapet i planområdet så väl som närområdet är kuperat med ett vägnät som följer topografin.

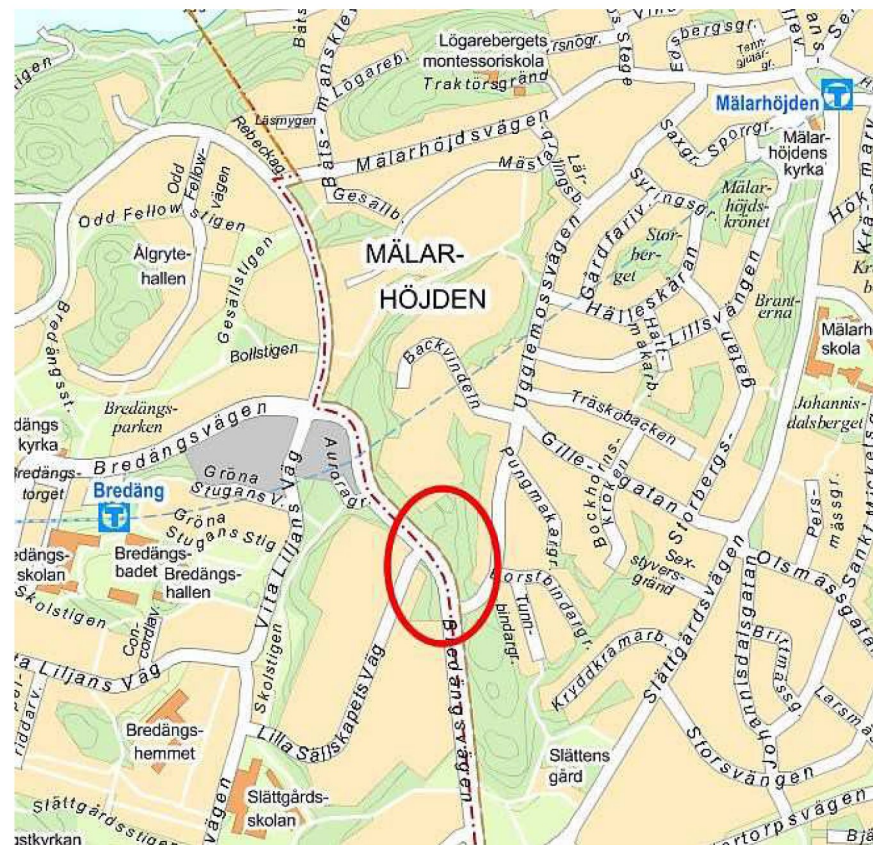
Bredängsvägen utgör idag en tydlig gräns mellan Bredäng och Mälarhöjden. Stadsdelarna skiljer sig åt både vad gäller bebyggelsekaraktär såväl som befolkningens socioekonomiska sammansättning¹⁵. Mälarhöjdens småskaliga bebyggelse består av enfamiljshus medan Bredäng karaktäriseras av en mer storskalig miljö där flerbostadshus i form av skivhus är den dominerande byggnadstypen. I Mälarhöjden bor en mer ekonomiskt resursstark befolkning och andelen högutbildade invånare är större jämfört med Bredäng.

4.1 GATOR OCH TRAFIK

Gatunät

Bredängsvägen ingår i huvudvägnätet och fungerar idag som en genomfartsgata mellan E4:an och Bredängs centrum. Hastigheten är 50 km/h. Smalare gångbanor finns på var sida av

vägen men inga cykelbanor. Bredängsvägen är vältrafikerad med 3400-6200 fordon/ÅMD (ett genomsnitt för trafikflöde över årets alla dagar), varav 10 % är tunga fordon.



Figur 1. Orienteringskarta. Planområdet visas med röd markering. (Stockholms stad)

¹⁵ Stockholms stad 2017



Figur 2. Planområdet sett från Bredängsvägen med vy norrut

Av de övergångsställen som finns är samtliga obevakade och utan hastighetssäkring samt innehar låg standard enligt stadens hastighetsplan för Skärholmen.

Ugglemossevägen är en lokalgata i Mälarhöjden och har 1500 fordon/ÅMD och en hastighet på 30 km/h. Lokalgatan Lilla sällskapets väg 600 fordon/ÅMD 30 km/h.

Gång och cykelvägar

Gångbanor finns längs samtliga vägar i både Bredäng och Mälarhöjden. Cykelbanor saknas i stor utsträckning med undantag från huvudcykelstråket Slättgårdsvägen i Mälarhöjden och lokala cykelstråk i Bredäng. Cykling sker därutöver i blandtrafik. Bredäng är till skillnad från Mälarhöjden byggt med trafikseparering som princip och därmed finns ett stort gång- och cykelnät som når samtliga målpunkter i stadsdelen. Vid ett

fåtal punkter går nätet över Bredängsvägen i planskilda korsningar (se Figur 4 på nästa sida).

Olycksstatistik

Strada är ett informationssystem för olyckor och skador på det svenska vägtransportsystemet där information insamlas från polis och sjukvård. Ett utdrag från Strada visar att ett par olyckor skett längs Bredängsvägen och anslutande korsningar de senaste fem åren¹⁶. I huvudsak är det gång- och cykeltrafikanter som skadats. Flest olyckor har skett vid Bredängsvägens korsning med Slättgårdsvägen samt Eksätravägen.

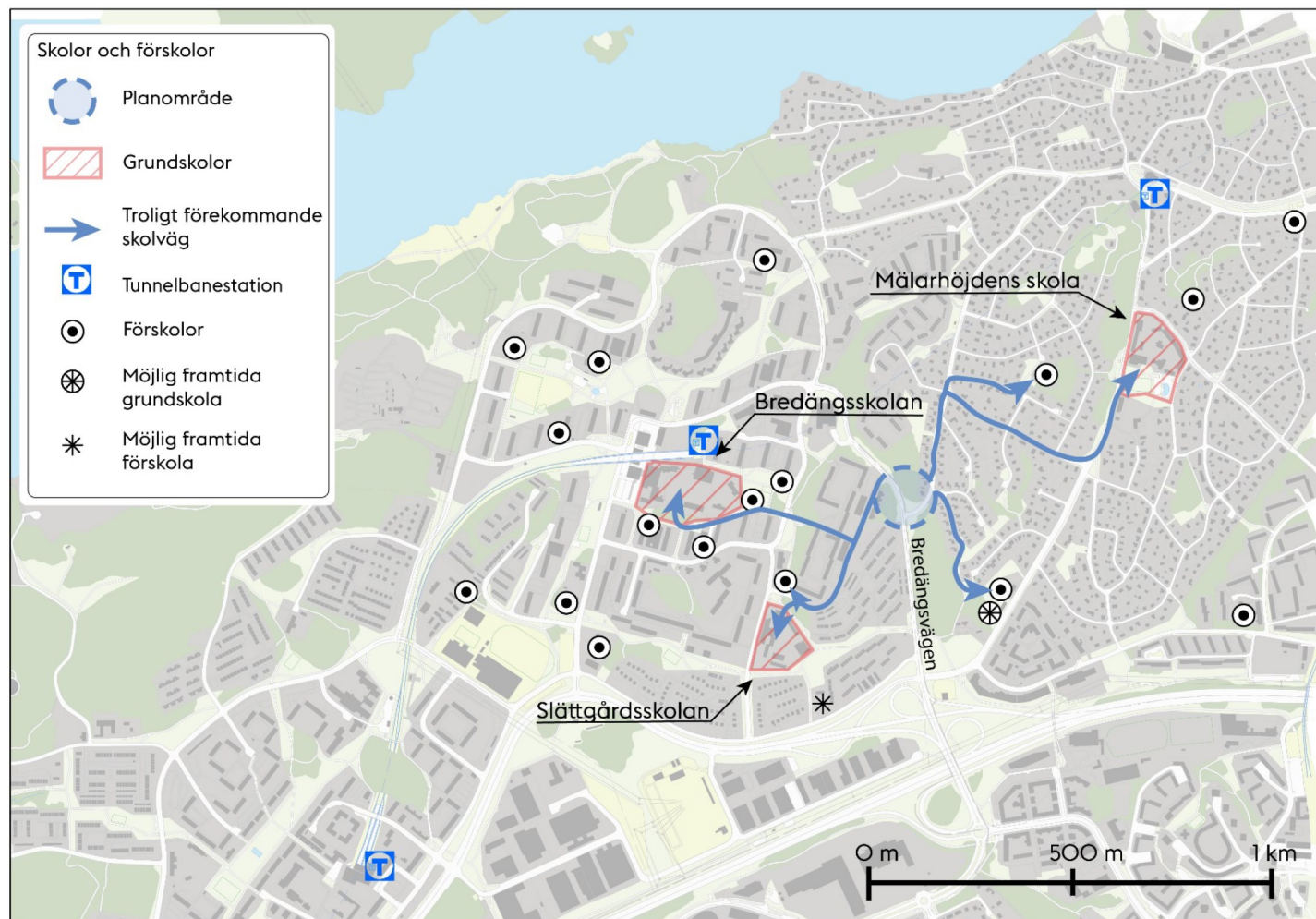
Kollektivtrafik

Buss 163 trafikerar planområdet längs Bredängsvägen med hållplatslägen vid korsningar mot Lilla sällskapets väg respektive Eksätravägen. I norrgående riktning trafikerar linjen Bredängs centrum (där Bredängsskolan finns) med en restid på 4-6 minuter. I södergående riktning går linjen till Kärrtorp. Turtätheten är som tätast under för- och eftermiddagar på vardagar med ca fem avgångar per timme (var 10 min) i vardera riktningen. Tunnelbanestationer för linje 13 mellan Norsborg och Ropsten finns i Bredäng centrum och Mälarhöjden.

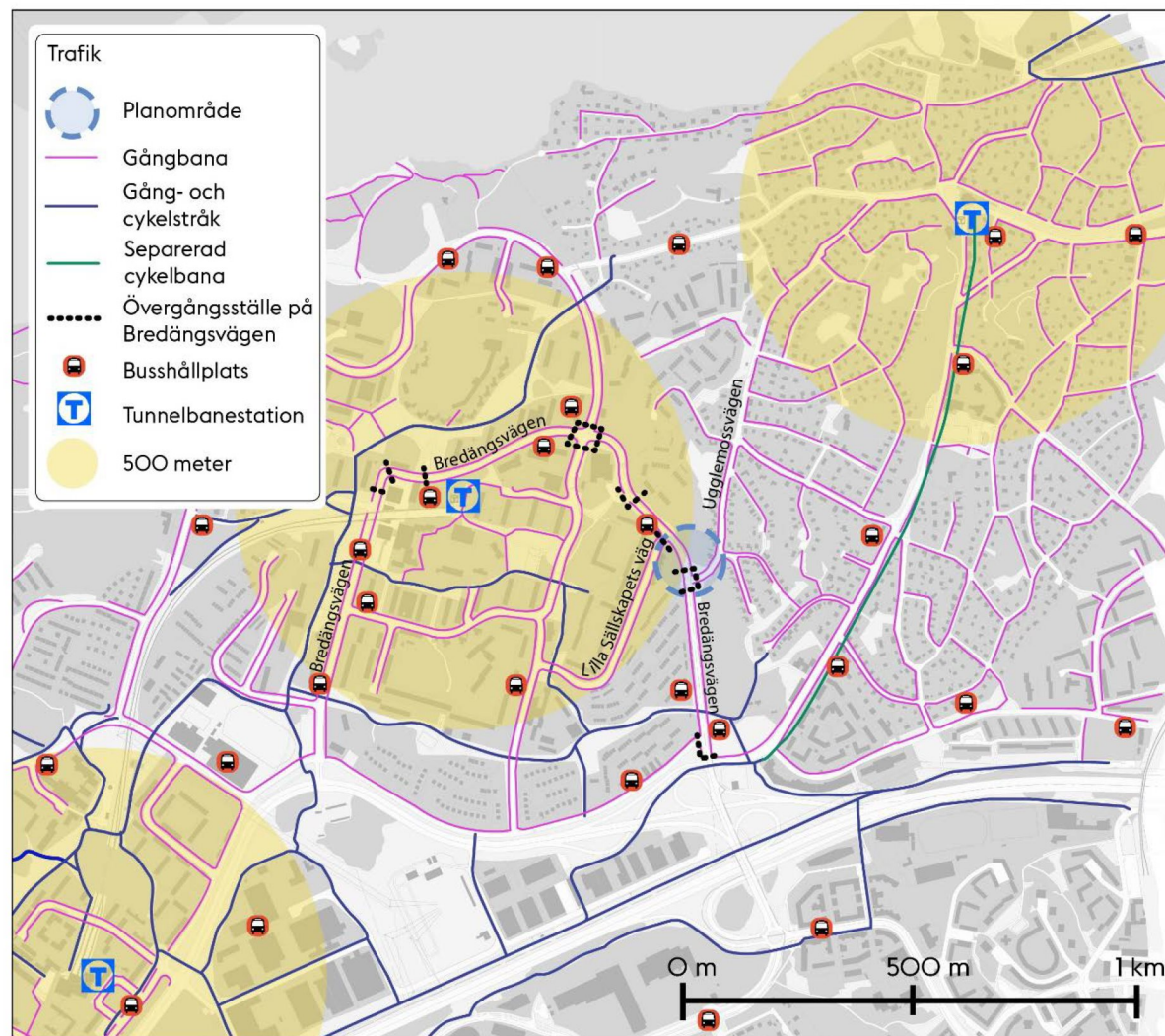
4.2 FÖRSKOLOR OCH SKOLOR

I Mälarhöjden och Bredäng finns idag tre närliggande grundskolor; Bredängsskolan (åk F-9), Slättgårdsskolan (åk F-9) och Mälarhöjdens skola (åk F-9). Ett tjugotal förskolor finns inom stadsdelarna, där de flesta ligger väster om Bredängsvägen (se Figur 3 på nästa sida).

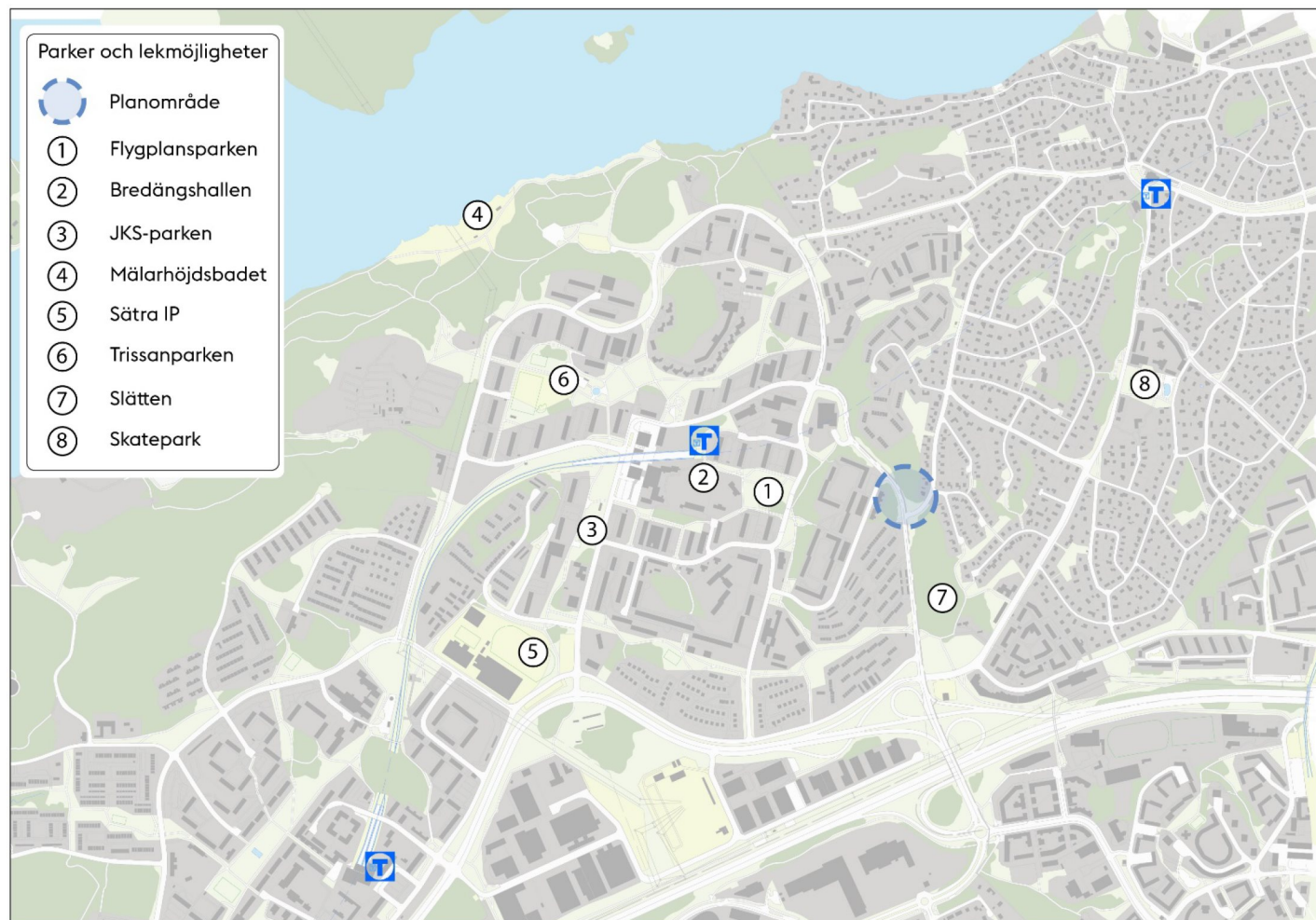
¹⁶ Strada 2017



Figur 3 – Översikt över skolor och förskolor i närheten av planområdet samt troligt förekommande skolvägar till närmast liggande skolor.



Figur 4 – Översikt över gång- och cykelvägar samt kollektivtrafik i planområdets närhet idag.



Figur 5. Parker och lekmöjligheter i närområdet.

4.3 LEK OCH GRÖNYTOR

Parker och lekplatser är viktiga målpunkter där barn kan mötas. Inom ramen för projektet Fokus Skärholmen har en barnkonsekvensanalys genomförts för stadsdelarna inom Skärholmens stadsdelsområde (Mälarhöjden ingår ej). Syftet var att kartlägga barns perspektiv på utemiljön genom dialoger i skolor och förskolor. Barnkonsekvensanalysen ger en indikation på vilka platser i Bredäng som barn besöker för lek, idrott och rekreation. Platser som nämns som viktiga är bland andra Trissanparken, Flygplansparken, JKS-parken med parkleken Ängen, Sättra IP och Bredängshallen (se Figur 5). Bredängsskolans skolgård erbjuder lekredskap med varierande utmaningsgrad och utemöbler för "häng". Generellt innehåller lekplatser och parklekar i området framförallt program för mindre till mellanstora barn, medan äldre barn har mindre att hämta. I området finns även Mälarhöjdsbadet med badplats, lekytor, hopptorn och annat.

Motsvarande underlag saknas för Mälarhöjden, men den webb-baserade karteringen "Här leker vi!"¹⁷ ger en beskrivning av vilka platser inom Mälarhöjden som används av barn och unga. På Mälarhöjdens sida av Bredängsvägen finns den öppna parkytan "Slätten", där möjlighet finns till bollsport, pulka, picknick och naturlek.

Generellt erbjuder Bredäng ett större utbud av lekplatser, parker och idrottsplatser jämfört med Mälarhöjden. Ovan nämnda webb-kartering indikerar att Mälarhöjden framförallt erbjuder mindre områden med naturmark för barns utevistelse.

Mälarhöjdens skola erbjuder dock tillgång till lekplats och skateramp som kan nyttjas av allmänheten utanför skoltid i

områden med lägre tillgång till friytor utgör skolgårdar en viktig resurs tillgänglig för allmän aktivitet. Det svenska skolåret har 178 skoldagar och under resterande 187 dagar samt kvällstid finns en outnyttjad kapacitet i lediga skolgårdsytor och idrottsplaner.

I den angränsande stadsdelen Västertorp finns ytterligare utbud genom parkleken Lugnet och Västertorps sim- och idrottshall.



Figur 6. Bollplaner och lek vid JKS-parken i Bredäng

¹⁷Spacescape och Stockholms stad, 2016

5 PLANFÖRSLAGET

I stadsutvecklingsprojektet *Fokus Skärholmen* undersöks förutsättningarna att bygga cirka 4000 bostäder, förskolor, skolor, närservice, parker och grönområden i stadsdelarna Vårberg, Skärholmen, Sättra och Bredäng. Projektet är därmed en viktig förutsättning för Bonavas pågående planarbete.

En viktig målsättning i Fokus Skärholmen är att utveckla stadsdelsområdet med social hållbarhet i fokus. Ett delprojekt inom ramen för Fokus Skärholmen (som även sträcker sig över stadsdelsområdesgränsen i direkt anslutning till Bonavas projekt) är projektet *Mälaräng*, se figur 7. Genom en omfattande ombyggnad av Bredängs trafikplats och omkringliggande gatunät planeras ca 1000-2000 nya bostäder, parker och torg. Den nya strukturen ska länka samman stadsdelar i närområdet genom förbättrade kopplingar som möjliggör en mer integrerad stadsmiljö. Ny bebyggelse kommer att studeras längs andra delar av Bredängsvägen söder om Bonavas planområde. En viktig målsättning för projektet anges vara att skapa nya kvalitativa parkrum, där bland annat Slättgårdsparken kan utvecklas till en mer kvalitativ parkmiljö. Nya lägen för skolor och förskolor studeras i samband med stadsutvecklingen. Bland annat finns möjlighet till ny grundskola för åk F-9 invid den befintliga förskolan vid Slättgårdsvägen, samt en ny förskola vid Eksätravägen (se Figur 3 ovan).

Planområdet ligger på Bredängsvägen mellan korsningarna Ugglemossevägen och Lilla Sällskapet väg. Planförslaget innebär ny bebyggelse i form av flerbostadshus på vardera sidan av stadsdelsgränsen mellan Bredäng och Mälarhöjden. Planen syftar till att skapa en ny bebyggelsemiljö med nutida

gestaltning som samtidigt beaktar stadsdelarnas identitet och kvaliteter¹⁸.



Figur 7: Fokusområdet Mälaräng (Bild: Stockholms stad) med Bonavas planområde inritat i blått.

Ny bebyggelse placeras på båda sidor om Bredängsvägen. Förslaget innefattar 85 bostäder där ca 70 % är stora lägenheter (1rok: 5%, 2rok: 26%, 3rok: 35%, 4rok: 27%, 5rok: 7%). Bostadshusen utformas som fyra lamellhus mellan 4-5 våningar med förgårdsmark och entréer mot Bredängsvägen. Mellan de fyra huskropparna finns öppningar för att behålla kontakten mellan gatan och bakomliggande naturslutningarna vilket

¹⁸ Stockholm stad 2016a

berikar gatumiljön. Bakom husen anläggs bostadsgårdar dit boende får tillträde genom utgångar från baksidan direkt från trapphusen. Bakom hus 1 (se figur 8) planeras för en mindre naturlekplats för yngre barn där intentioner är att denna kan användas av andra barn i området. Naturlekplatsen nås genom entré mot baksida, genom gångstig från gatan och skogen. Sittplats/grillplats kan anordnas bakom hus 2 och 4.

Ambitionen av föreslagen bebyggelse ska bilda en ny sammanhållen struktur som tonar ned gränsen och skillnaderna mellan de båda stadsdelarna. Ny bebyggelse ska verka sammanlänkande mellan de två stadsdelarna och uppges i Start-PM kunna leda till en ökad trygghet och social hållbarhet i området.



Figur 8: Situationsplan över planförslaget

Uppdrag: 273816, Bredängsvägen, Mälarhöjden
Beställare: Bonava Sverige AB

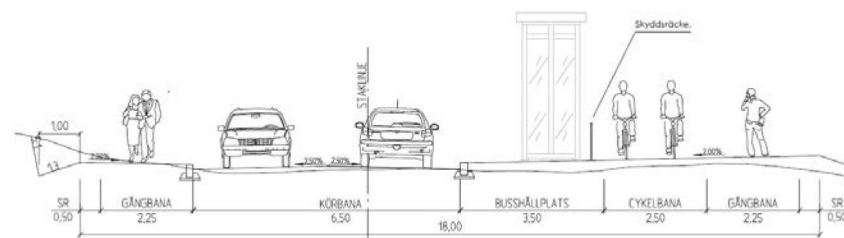
6 BARNENS NÄRMILJÖ

Kapitlet beskriver planförslagets närmiljö utifrån ett barnperspektiv.

6.1 GATOR OCH TRAFIK

Gång- och cykeltrafik

Sweco utreder på uppdrag av Exploateringskontoret en ny utformning av Bredängsvägen på sträckan Slättgårdsvägen – Bredängs centrum med kompletterande cykelbanor. Syftet är att Bredängsvägen på sikt ska få en ny funktion som stadsgata. En dubbelriktad cykelbana på Bredängsvägens östra sida föreslås, likt hur övriga befintliga cykelbanor i området är utformade. En hastighetssänkning från 50 km/h till 40 km/h föreslås. Genom projektet Mälaräng utreds en ny utformning av Bredängs trafikplats och anslutande vägnät. Det planeras för cykelbanor längs samtliga vägar som ingår i huvudvägnätet.



Figur 9. Principförslag för ny gatusektion för Bredängsvägen. Sektion utanför hus 1. (Stockholms stad/ Sweco 2016)

Kollektivtrafik

Planområdet ligger ca 1,3 km gångväg från Mälarhöjdens tunnelbana och 950 m från Bredängs tunnelbana. Närmaste

2017-04-12

busshållplatser, där linje 163 trafikerar, ligger 100-200 m bort. Enligt Trafikförvaltningens *Riktlinjer Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län* (2015) rekommenderas max 400 meter till en hållplats och 900 meter till hållplats för stomlinje.

I nuläget är inga förändringar i kollektivtrafiken kända.

Bil- och cykelparkering

Bostädernas parkeringsbehov för bil och cykel, tas om hand i garage under tre av byggnaderna. Antal parkeringsplatser beräknas enligt Stockholm stads riktlinjer för parkeringstalet och föreslås bli 0,47 bilar/ bostad. Förslaget förutsätter möjlighet till angöring på fyra platser längs Bredängsvägen. Beräkningar av antal cykelparkeringsplatser visar behov av ca 230 cykelplatser. Cykelparkeringsplatser planeras i markplan samt delvis i källarplan.

6.2 SKOLVÄGAR

Skolväg Mälarhöjdens skola

Från planområdet till Mälarhöjdens skola är det ca 1 km att gå eller cykla. Närmaste skolväg (även den med minst biltrafik) går via Ugglemossvägen-Gillegatan-Slätthårdsvägen. Obevakade övergångsställen finns över Bredängsvägen och Ugglemossvägen (ej hastighetssäkrade). Inledningsvis finns gångbanor tillgängliga på båda sidor av Ugglemossevägen och Gillegatan. Vid Gillegatans anslutning till Slätthårdsvägen tar gångbanan slut och barnen får passera ett obevakat övergångsställe över Slätthårdsvägen. Resterande sträcka fram till skolan finns dubbelriktad gång- och cykelbana och en gångbana på östra sidan av gatan (se figur 9)

Det går även att åka buss mellan planområdet och Mälarhöjdens skola. Då krävs ett byte av busslinje i Bredäng centrum. Restid för denna väg är ca 25 minuter, vilket upplevs som en omväg

och är lång tid i förhållande till faktisk distans. På väg till skolan stannar busslinje 135 precis utanför skolan (hållplats Lugntorpsvägen) vilket är positivt. På väg hem från skolan är närmaste busshållplats dock belägen 500 m gångväg från skolan. Dock trafikerar linje 135 endast var 30 minut.



Figur 9. Slätthårdsvägen norrut på väg till Mälarhöjdens skola.

Skolväg Bredängsskolan

Från planområdet till Bredängsskolan är det ca 800 m att gå eller cykla (gångtid 8 min och cykeltid 3 min). Närmaste skolväg går via lokalgatan Lilla Sällskapetets väg som nås från Bredängsvägen. Vid Bredängsvägens korsning med Lilla Sällskapetets väg finns inget övergångsställe. För de barn som bor på östra sidan av Bredängsvägen finns närmaste övergångsställe (obevakat) vid Ugglemossvägen. Lilla Sällskapetets väg har gångbanor på vardera sidan men inga cykelbanor. Från Lilla Sällskapetets väg finns anslutning till ett separerat GC-stråk där

barnen kan gå eller cykla. GC-stråket löper planskilt under huvudgatan Vita Liljans väg och ansluter efter ytterligare ca 300 meter till Bredängsskolan.

Bussförbindelser till Bredängsskolan är goda då hållplatser ligger 100- 200 m gångväg från planområdet med restid 4 min.



Figur 10. Lilla Sällskapetets väg på vägen till Bredängsskolan och Slättgårdsskolan.

Skolväg Slättgårdsskolan

Från planområdet till Slättgårdsskolan är det ca 600 m att gå eller cykla (gångtid ca 6 min och cykel ca 3 min). Närmaste skolväg går via Lilla sällskapetets väg. Anslutning finns till separerad gång- och cykelväg där barnen går de sista 100 meterna fram till skolan.

Bussresa till skolan innebär en omväg (20 min restid) jämfört med att gå, men är möjligt genom ett byte av busslinje i Bredängs centrum.

Förskolor

Närhet till kollektivtrafik vid förskolor är viktig för valet av färdmedel. Finns god tillgänglighet till kollektivtrafik kan föräldrar sedan fortsätta sin resa med kollektivtrafik till/från förskolan vidare till arbetet och risken för bilavlämning blir därför mindre.

Ett tjugotal förskolor finns i närområdet med flera möjliga färdvägar från det aktuella planområdet. De förskolor som ligger närmast planområdet ligger 500-700 gångväg meter från planområdet (gångtid ca 5-7 min och cykel ca 3-5 min).

Förskolan *Hattis* på Hattmakarbacken nås genom 700 m gångvägar på lokalgator genom Mälarhöjden (lika långt med bil). Cykelbanor saknas.

Förskolan *Juvelen* vid Slättgårdsvägen ligger 500 meter bort (700 m med bil). Genast färdväg är via Ugglemossevägen – Tunnbindargatan (cykelbana saknas) varifrån det går att välja en gångväg hela vägen fram. Ett alternativ är att gå längs Bredängsvägen söderut och vika av vid gångväg mot parkområdet.

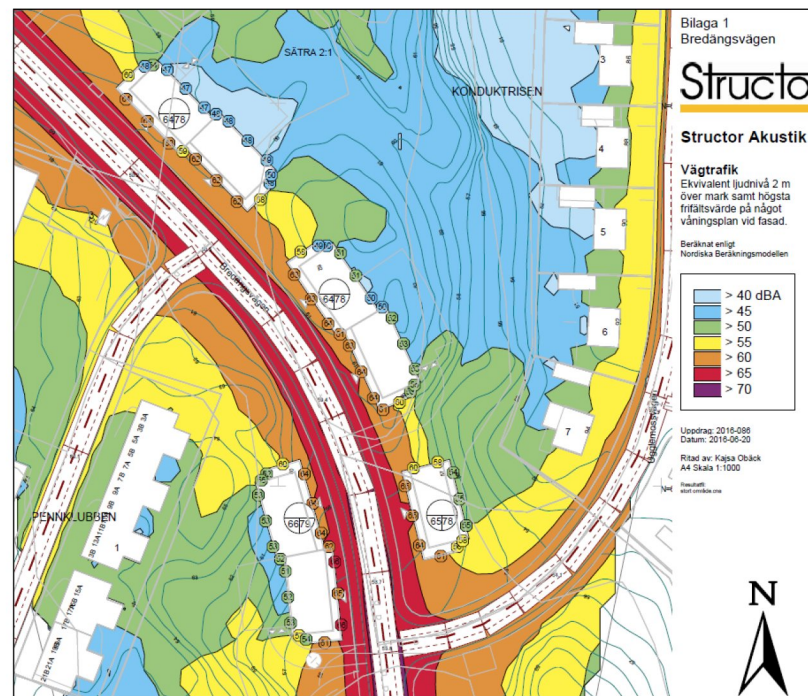
Förskolan *Bullerbyn* på Frimurarvägen 5-7 (invid Slättgårdsskolan) ligger 600 m från de planerade nya bostäderna (lika långt med bil). Hit tar man sig gåendes på Lilla Sällskapetets väg hela vägen fram där vägen ansluter till gång- och cykelstråk. Cykelbana saknas längs Lilla Sällskapetets väg.

6.1 BULLER OCH LUFTKVALITET

En bullerutredning har tagits fram för förslaget.¹⁹ Denna visar att bullernivåer upp till 65 dB förekommer vid fasad längs Bredängsvägen. Utan några åtgärder överskrider riktvärdet 55 dBA dygnsekvivalent ljudnivå vid fasad. Den dygnsekvivalenta ljudnivån uppgår till som högst 66 dBA vid delar av byggnadernas fasader. För små lägenheter (< 35 m²) gäller riktvärdet 60 dBA dygnsekvivalent ljudnivå. Med genomgående lägenheter klaras kravet om tyst sida. I huset närmast Ugglemossvägen krävs även skärmande balkonger för att erhålla en luddämpad sida med högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå och högst 70 dBA maximal ljudnivå.

Bostadsgårdarna får enligt utredningen goda ljudnivåer (mellan 40-45 dBA), så även det läge där lekplats planeras.

Ingen utredning av luftkvalitet har gjorts i samband med projektet. Genom att studera kartering utförd av SLB analys²⁰ (på uppdrag av Östra Sveriges luftvårdsförbund) över luftmiljön (Partiklar, PM₁₀, och kvävedioxid, NO₂, som är de luftföroreningar som har de högsta nivåerna i jämförelse med miljö kvalitetsnormerna till skydd för människors hälsa) syns att normvärden underskrids med god marginal.



Figur 11. Karta över ekvivalent ljudnivå enligt bullerutredning. (Structor 2016)

6.2 LEK OCH GRÖNYTOR SAMT ÖVRIGA MÅLPUNKTER

Centrumområdena med tillhörande tunnelbanestationer är viktiga målpunkter, särskilt för lite äldre barn som har större rörelsefrihet och som får vistas friare i närområdet och får åka tunnelbana själva, jämfört med yngre barn (upp till cirka 10 år). I och i närheten av Bredäng centrum finns många övriga

¹⁹ Structor, 2016

²⁰ SLB analys 2017

målpunkter för barn så som parker, friytor, idrottshall och kollektivtrafik.

Det finns flera alternativa vägar till Bredäng centrum och de målpunkter som där erbjuds. Barn kan antingen välja planskilda passager under Bredängsvägen som kopplar mot områdets trafikseparerade gång-och cykelvägnät. Dessa vägar innebär minst konfliktpunkter/ risker sett till övriga trafikslag men är inte de genaste färdvägarna. I övrigt finns gångbanor på samtliga gator och vägar med hastighetsbegränsningar mellan 30-50 km/h.

På Mälarhöjdens sida av planområdet finns färre målpunkter för barn vid sidan om grundskola och förskolor. Barn kan ta sig runt till fots i området på mindre trafikerade lokalgator där merparten har 30 km/h som hastighetsgräns.

Direkt bussresa från planområdet till Mälarhöjden är inte möjlig i dagsläget. För att åka kollektivt till Mälarhöjden krävs byte i Bredängs centrum till tunnelbana (total restid 11 minuter) eller buss (total restid ca 25 minuter).

7 KONSEKVENSER OCH ÅTGÄRDSFÖRSLAG

I detta kapitel analyseras planförslagets konsekvenser på barnperspektivet. Ett antal rekommenderade åtgärder föreslås för att minska eventuella negativa konsekvenser på barn samt påverka barns välmående och hälsa i en positiv riktning. Planförslaget är under framtagande inför plansamråd, vilket gör

att förutsättningarna för analysen kan ändras, därmed även föreslagna åtgärder.

7.1 BEBYGGELSE, GATOR OCH TRAFIK

Planförslaget som helhet medför en förbättring ur ett barnperspektiv i jämförelse med dagsläget. Förslaget är ett första steg i att befolka Bredängsvägen som på sikt blir en mer levande stadsmiljö, vilket kan ge en ökad känsla av trygghet.

Nya byggnader markerar gaturummet och fungerar som en ny orienteringspunkt på platsen vilket främjar orienterbarhet. När barn kan avläsa och känna igen sig i ett område minskar känslan av otrygghet vilket bidrar till att barnen vågar, och kan, röra sig mer självständigt. Detta ökar tillgängligheten till olika platser och aktiviteter, kan öka barnens känsla av kontroll och ökar på så sätt deras självkänsla.²¹

Bristande utformning av gatumiljöer med avseende på gång och cykeltrafik kan inskränka på barnens säkerhet, känsla av trygghet och möjlighet till att självständigt (eller i sällskap av vuxen) resa eller röra sig i sitt närområde. Med tanke på att barns förmåga att uppfatta trafiksituationer inte är fullt utvecklad så är det viktigt att miljöer intill bostäder, skolor, lektyr och grönområden är trafiksäkra.

Framtida omvandling av gatumiljöer omkring planområdet innebär en generell förbättring jämfört med idag. Bredängsvägen har potential att bli en tryggare miljö som i högre grad anpassas för gång- och cykeltrafikanter vilket är positivt för barn. Idag är Bredängsvägen en storskalig och trafikintensiv gatumiljö där många gångbanor är smala och bilar och tyngre fordon passerar nära och fort. En förbättrad utformning av vägen utanför planområdet såväl som för vägen i

²¹ Heurlin-Norinder, 2005

sin helhet kan göra att barn och föräldrars oro kring att gå eller cykla på Bredängsvägen minskar.

I förprojektering av Bredängsvägen²² föreslås en hastighetssänkning till 40 km/h samt upphöjda gång och cykelpassager vilket är positivt sett till minskade risker för allvarliga skador. Ur ett barnperspektiv (såväl som ett generellt trafiksäkerhetsperspektiv) vore det dock än bättre att sänka hastigheten till 30 km/h, då detta medför en betydande minskad risk för allvarliga skador vid påkörningsolyckor.

Åtgärdsförslag

- In-och utfarter till garage samt angoringsplatser i anslutning till ny bebyggelse bör planeras med fokus på god sikt och med hänsyn till barns utvecklade förmåga att tolka trafiksituationer.
- Hastighetssäkrade passager/ övergångsställen till 30 km/h rekommenderas på Bredängsvägen och längs troliga skolvägsstråk. Detta kan exempelvis göras genom plåtugg eller vägkuddar.
- Det är generellt viktigt att tydliggöra vem som har företräde mellan gång-, cykel samt fordonstrafikanter vid passager över Bredängsvägen för att minska olycksrisken. Gång- och cykelvägar och passager bör vara utformade så att barn kan röra sig säkert. Det ska vara enkelt att förstå vart det är säkert att befinna sig, passera och när det är läge att stanna.
- Tillgången till cykelbanor i anslutning till planområdet (och i närområdet generellt) behöver förbättras.

- Närheten till busshållplatser är relativt god. För att förbättra situationen ytterligare kan busshållplatser längs Bredängsvägen med fördel justeras i läge närmare föreslagen ny bebyggelse. Detta innebär en bättre anpassning till planområdet och positiva effekter för boendes val av hållbara färdmedel.
- För att tidigt möjliggöra säkra trafikmiljöer och etablera en god rörelsefrihet för barn är det viktigt att åtgärder för gator och trafik genomförs direkt när nya bostäder tillkommer och inte skjuts till framtiden.
- Säkerställ god tillgång till cykelparkering i anslutning till nya bostäder. Viktigt är att den placeras med god tillgänglighet vid entréer och utan onödiga omvägar från bostäderna.

7.2 SKOLVÄGAR

Då barn i förskoleåldrar inte tar sig själva mellan hem och förskola har inte analysen fördjupats för denna åldersgrupp. Det kan dock konstateras att närhet, trygga och gena färdvägar samt god tillgång till kollektivtrafik är viktiga faktorer för att få föräldrar att välja hållbara färdmedel så som gång eller cykel istället för bilavlämning.

Tillgången till kollektivtrafik som kopplar till skolor bedöms generellt som god med busshållplatser i nära anslutning till planerade bostäder. Bussarnas linjeföring gör dock att restiden från planområdet till särskilt Mälarhöjdens skola/ Mälarhöjden blir lång, vilket riskerar att premiera val av bilavlämning.

²² Stockholms stad/ Sweco, 2016.

De barn som vill ta sig till skolan på genast möjliga sätt kommer troligtvis att använda andra vägar än just Bredängsvägen. Detta är positivt sett till dagens situation då flest inrapporterade olyckor skett längs Bredängsvägen. Föräldrar är av naturliga skäl mer oroliga för genomfartsleder och gator med hög trafik vilket påverkar barnens rörelsefrihet eftersom de inte tillåts att ta sig till platser på egen hand.

Färdvägar för gångtrafik sker längs lågtrafikerade lokalgator vilket är bra ur en trafiksäkerhetsaspekt. Gångbanor finns dock inte alltid på båda sidor av vägen. Ibland saknas passager på rätt platser och inga passager i området är övervakade eller hastighetssäkrade vilket är negativt.

I dagsläget finns få separerade cykelbanor finns i området och barn som vill cykla behöver använda körbanan för bilar eller cykla på trottoaren. Detta är negativt och missgynnar valet av cykel som färdmedel. En översyn och förbättring av de befintliga gång- och cykelvägarna skulle bidra till Stockholms stads mål i den nyligen framtagna planen för säkra och trygga skolvägar (Mål 1: Skapa säkra och trygga skolvägar, Mål 2: Skapa möjligheter för nya resvanor och öka andelen gående och cyklister).²³

Åtgärdsförslag

- Ge information om lämpliga färdvägar och restider till nyinflyttade (inklusive föräldrar) för att främja hållbara resor som även gynnar barns rörlighet och utveckling. Skolor i området kan med fördel involveras i ett sådant så kallat mobility management arbete.

²³ Stockholms stad 2016c.

- Att ett arbete med åtgärder som förbättrar situationen för cykeltrafikanter pågår inom ramen för stadsutvecklingen är mycket positivt. Tyréns rekommenderar att åtgärder för säkrare skolvägar genomförs parallellt med nybyggnation av bostäder, för att tidigt etablera goda resvanor.
- Se över passager längs med troliga skolvägar så att de är tillräckligt många, säkra och trygga för alla trafikanter.

7.3 BULLER OCH LUFTKVALITET

Planerade bostadsgårdar ligger vända bort från gatan, vilket är positivt för barn med avseende på buller och luftpartiklar så väl som trafiksäkerhet. Underlag till analysen visar att normvärden för luftkvalitet inte överskrids. Planerade gårdar (även den som utformas för lek) erhåller goda ljudvärden, vilket är positivt för barns hälsa.

Att tänka på

- Säkerställ goda ljud- och luftvärden för de miljöer där barn vistas genom att följa upp buller och luftfrågor i det fortsatta planarbetet.

7.4 LEK OCH GRÖNYTOR

Idag är tillgången till större lekmöjligheter och grönytor i närområdet generellt god i Bredäng men desto sämre i Mälarhöjden. Framförallt finns platser för lek för yngre barn i Bredäng vilket passar väl mot den avsedda målgruppen för projektet. Med den ökade befolkning som utvecklingen av planområdet medför, samt den övergripande förtätningen av

stadsdelarna som planeras, ökar behovet av park-, lek- och rekreationsytor med avseende på både kvantitet och kvalitet. Att projektet Fokus Skärholmen avser att studera möjligheten till fler parker i närområdet är därför positivt. En stor potential finns i möjlig utveckling av parken "Slätten" söderut från planområdet som med fördel kan erbjuda ett mer varierat program.

Ur ett barnperspektiv är en viktig del av planförslaget den naturlekplats för yngre barn som planeras bakom de nya bostadshusen i anslutningen mot naturmarken. Då inte alla bostadsgårdar har tillgång till lek är det bra att den lekplats som skapas kan användas av barn som bor i övriga hus i planområdet.

Att tillgången till lekplatser förbättras är bra, dock kan användningen av lekplatsen såväl som bostadsgården tänkas påverkas av dess öppenhet/ frånvaro av avgränsning mellan privat gård/allmän plats²⁴. Detta då forskning visar att kringbyggda gårdar korrelerar med en högre känsla av tillhörighet och trygghet – att gården tillhör de boende vilket även medför en högre användningsfrekvens. Gårdarnas avgränsning tydliggörs dock delvis genom landskapets topografi som sluttar österut och gårdarna omgärdas även av träd och växtlighet vilket skapar rumslighet.

Åtgärdsförslag

- Öka barns tillgång till de parker och grönområden som finns idag genom att se till att vägarna till dessa målpunkter är trygga och lättorienterade.
- Informera nyinflyttade boende om tillgången till lekpark och parkmiljöer i Mälarhöjden så väl som i Bredäng och övriga närområdet.

- Bostadsgårdar och gemensamhetsutrymmen bör innehålla program för barn. Särskilt yngre barn som har en begränsad rörelsefrihet bör erbjudas aktiviteter i nära anslutning till hemmet.
- Beakta utformningen av bostadsgårdars och lekplatser med avseende på känslan av tillhörighet och potentiell inverkan på gårdarnas användbarhet.

7.5 PLANENS INVERKAN PÅ SOCIAL HÅLLBARHET

Planförslaget bedöms kunna medföra positiva konsekvenser för en socialt hållbar utveckling i närområdet, framförallt med avseende på integration mellan stadsdelarna. Planen kan bli ett viktigt startskott i en större områdesutveckling som syftar till att bättre knyta samman stadsdelarna i närområdet vilket kan leda till positiva effekter på barns sociala tillvaro och tillgång till olika stadsdelars utbud.

Genom förslaget tillförs en ny stadsbyggandestypologi med samtida utformning i området. Ur ett integrationsperspektiv är det positivt att projektet kan få en sammanhållen gestaltning på båda sidor av Bredängsvägen. Genom att bostadsmiljön "binds ihop" över stadsdelsgränsen skapas ett första steg i en kommande stadsbyggnadsutveckling som överbrygga Bredängsvägen som barriär, förhoppningsvis även mentalt. Boende i de tillkommande bostäderna kan lättare tänkas anknyta till platsen på båda sidor av vägen och den mentala kartan av det egna bostadsområdets gränser luckras upp.

Då projektet sträcker sig över en stadsdelsområdesgräns kommer de barn som bor i tillkommande bostäder att gå olika håll vad gäller skol- och förskoleplatser. Initialt kan

²⁴ Minoura (2016)

stadsdelsgränsen tänkas verka uppdelande för inflyttade barn i planområdet. Föräldrar som bor inom planområdet kommer att få olika kontakter och första erbjudanden från olika stadsdelsförvaltningar. Det fria skolvalet gör dock att möjligheten att välja skolplats i ett annat stadsdelsområde finns, vilket gör det svårt att bedöma exakt vilka målpunkter och resmönster som är aktuella för planområdet. Det är inte osannolikt att barn på olika sidor om Bredängsvägen kommer att gå på olika skolor och att skolor med sämre rykte väljs bort. En djupare analys av boendes val av skola är svårtgjord inom ramen för denna analys och mer djupgående kvalitativa metoder så som intervjuer skulle behöva utföras för att kunna dra ytterligare slutsatser.

Som tidigare nämnt upplevs Bredäng och Mälarhöjden i dagsläget som fysiskt och socialt segregerade från varandra. Att gynna en så kallad sampelsintegration är därför angeläget; att människor med olika socioekonomisk och kulturell bakgrund möts i sin vardag²⁵. Att människor som inte lever nära varandra möts och "samspekar" i offentliga miljöer gynnar bildandet av tillit och socialt kapital människor emellan, vilket i förlängningen skapar en starkare social sammanhållning i staden. Metoder för detta är till exempel att bygga bort barriärer och skapa genare och tryggare gång och cykelstråk mellan olika stadsdelar för att skapa en mer sammanhängande stad. Att detta är en ambition för stadsutvecklingen är positivt.

Planen kan leda till en ökad trygghetsupplevelse av området. Det är viktigt att beakta att trygghet är en subjektiv upplevelse varför det är viktigt att se olika gruppers perspektiv. Föräldrars upplevelse av trygghet i ett område och inte minst dess gatumiljöer påverkar exempelvis barns rörelsefrihet och valet av

färdmedel för resor till skola och förskola. Därför är det viktigt att främja åtgärder som leder till trygga och trafiksäkra rörelsemönster i närområdet.

Åtgärdsförslag

- Ett sätt att skapa kontaktytor mellan de två sidorna av planprojektet är genom planering och utformning av gemensamma utrymmen. Detta inom bostadsprojektet (så som gårdsytor och gemensamhetslokaler) så väl som i närområdet i form av nya mötesplatser och målpunkter. Detta vore positivt för den sociala hållbarheten i både planprojektet så väl som för området i stort.
- Inom ramen för Fokus Skärholmen har dialoger hållits med skol- och förskolebarn i Bredäng. Liknande dialog och integrerad barnkonsekvensanalys kan med fördel genomföras även i Mälarhöjden för att även där kartlägga barns syn på utemiljön och vilken förbättringspotential som finns. Denna skulle kunna samordnas med dialogen som skett i Skärholmens stadsdelsområde för att främja möten över stadsdelsgränsen och medvetandegöra barn om vilka tillgångar som finns, oavsett stadsdelstillhörighet.
- För att främja en användning och anknytning till platser utanför den stadsdel som barnen närmast tillhör är det positivt om information om målpunkter och mötesplatser i närområdet kan ges till boende.

²⁵ Göteborgs stad 2011

8 KÄLLHÄNVISNING

Björklid, 1992. *Barns och ungdomars upplevelser av trafiksäkerhet i olika närmiljöer*. TFB: rapport 1992:3. Stockholm: Transportforskningsberedningen, 1992. s.84-88.

Boverket, 2015:8. *Gör plats för barn och unga!* Rapport.

Göteborgs stad, 2011. *Social konsekvensanalys. Planering med människor i fokus 1.0*. Rapport.

Heurlin-Norinder, 2005, *Platser för lek, upplevelser och möten- Om barns rörelsefrihet i fyra bostadsområden*. HLS Förlag.

Konijnendijk et al., 2013. *Benefit of Urban Parks – A systematic review*. IFPRA.

Minoura, Eva, 2016: *Bostadsgårdens form viktig för tryggheten* [online] <http://arkitekten.se/kultur/bostadsgarden-som-inramad-rumslighet/>

Plan- och bygglagen (SFS 2010:900) 8 kap 9 § 2 st.

Platsbesök, 2017-03-23

Socialstyrelsen, 2016. *Hälsoeffekter av buller*.

SLB analys, 2017. *Luftföroreningskartor*. Tillgänglig 2017-03-04 genom <http://slb.nu/slbanalys/luftforeningskartor/>

Spacescape & Stockholms stad, 2016. *Här leker vi! Barn och ungas platser för lek och aktivitet*. Tillgänglig 170327 genom <http://dialog.spacescape.se/stockholmllek/>

Statens folkhälsoinstitut, 2007. *Den byggda miljöns påverkan på fysisk aktivitet*.

Stockholms stad, 2007. *Barns tillgång till lekområden - Analyser av faktiskt gångavstånd från bostäder, förskolor och grundskolor i Stockholms stad*.

Stockholm stad, 2016a. *Start-PM för planläggning av område vid kv. Konduktören inom del av Sättra 2:1 i stadsdelen Bredäng och Mälarhöjden (85 lägenheter)*. Dnr 2012-18011

Stockholms stad, 2016b. *Integrerad barnkonsekvensanalys - Vårberg, Skärholmen, Sättra, Bredäng. Steg 1: Kartläggning. Tillhörande Fokus Skärholmen*. Rapport.

Stockholms stad, 2016c. *Plan för säkra och trygga skolvägar*. Rapport.

Stockholms stad, 2017. *Områdesfakta Bredäng samt Områdesfakta Mälarhöjden*, hämtat 170328 genom <http://statistik.stockholm.se/omradesfakta>

Stockholm stad/ Tyréns, 2016. *Stråk- och strukturutredning- Fokus Skärholmen*. Rapport.

Stockholms stad/ Sweco, 2016. *PM Trafik Cykelstråk Bredängsvägen; Slättgårdsvägen – Stora sällskapets väg*. Rapport.

Structor, 2016. *Bullerutredning; Mälarhöjden, omgivningsbuller*

Sveriges Kommuner och Landsting, 2005. *Tillgänglig stad*

Trafikförvaltningen, 2015. *Riktlinjer Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län*

Trafikverket, 2011. *Attraktiva stadsrum för alla – Shared space*.

Trafikverket & SKL, 2013. *Trafiksäkra staden – handbok för målinriktat kommunalt trafiksäkerhetsarbete*. Rapport.

Transportstyrelsen, 2017. *Strada – informationssystem för olyckor och skador i trafiken*.