

PM BARNKONSEKVENSER

Detaljplan för förskola inom Blågull 1, Hässelby Villastad.

Underlagsmaterial till planhandlingar avseende planförslagets påverkan på barn i området.

2016-10-19

Utförd av:

Charlotta Eriksson, planarkitekt Ramböll

Eva-Lena Nilsson, trafikplanerare Ramböll

Ramböll Sverige AB

Box 17009, Krukmakargatan 21

T: +46-10-615 60 00

www.ramboll.se

1. Syfte

Syftet med detta PM är lyfta eventuella positiva och negativa konsekvenser som detaljplanen kan tänkas innebära för barn i planområdets närhet.

2. Barn i Stockholms utemiljöer

Vikten av funktionella utomhusmiljöer

Barn, särskilt i förskoleåldern, leker främst på lekplatser eller på grönytor nära hemmet eller förskolan och de är mycket känsliga för trafikbarriärer (Stockholms stad, 2003). När barnen börjar skolan blir utemiljöerna i anslutning till skolan mycket viktiga och i synnerhet barn i åldrarna 10-12 vistas mycket utomhus (Socialdepartementet, 2005).

Generellt är tillgången till bra platser utomhus är avgörande för att barn ska vistas i utemiljöer (Stockholm stad, 2002). Närmiljön växer sedan i omfång ju äldre barnen blir både genom att barnen själva utvecklas och kan ta sig längre bort från hemmet/skolan men även för att föräldrarnas oro för barnen och då i synnerhet avseende trafik, minskar. Dessa skäl motiverar att skapa miljöer där olika former av lek likväl som säkra passager över exempelvis bilvägar så att barnen får största möjliga rörelsefria. Barn har inte bara behov av utvecklande miljöer utan även rätt till det (Socialdepartementet, 2003).

Styr- och måldokument

Barnkonventionen

FN:s konvention om barnets rättigheter, *Barnkonventionen*, ger en definition av det enskilda barnets rättigheter i samhället. Konventionen syftar bland annat till att ge barn och unga mellan 0-18 år, oavsett bakgrund, rätt att behandlas med respekt och att få komma till tals. Det slås fast att barnets bästa alltid bör komma i främsta rummet i alla åtgärder som rör barn.

Plan- och bygglagen (PBL)

Bestämmelserna om planläggning av mark och vatten samt om byggande enligt PBL syftar till att främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden. Vidare ska en god långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer eftersträvas (kap. 1§1). I skapandet av den hållbara livsmiljön riskerar dock konflikter att uppstå, särskilt utifrån barnperspektivet.

Stockholms stads översiktsplan

Stockholms stads översiktsplan innehåller en tydlig strategi som på sikt ska leda till ett mer sammankopplat Stockholm med sammanhängande stadsmiljöer att promenera emellan, något som även gynnar barn och unga.

Den gröna promenadstaden

Den gröna promenadstaden är en strategi för utvecklingen av parker och natur och fungerar som ett tillägg till Stockholms översiktsplan. Staden har ett särskilt ansvar för att fånga upp barns och ungas synpunkter och tillgodose deras behov. När trycket ökar på de gröna miljöerna är det av stor betydelse att uppmärksamma barnens och ungdomarnas perspektiv och identifiera deras viktiga platser.

Plan för säkra och trygga skolvägar i Stockholms stad (remissversion)

Planen syftar till att trafikmiljöerna i skolornas närhet ska vara trygga och säkra samt att resor till och från skolan i högre grad ska ske utan bil. Planens tre mål pekar ut en riktning för Stockholms stads arbete med barns resor till och från skolan. Remissversion är under framtagande år 2016. Målen är:

MÅL 1: Skapa trygga och säkra skolvägar.

MÅL 2: Skapa möjligheter för nya resvanor och öka andelen gående och cyklister.

MÅL 3: Skapa ett förvaltningsgemensamt synsätt i arbetet som påverkar skolvägarna.

Övriga styrdokument och program

Stockholms parkprogram, *Sociotopkartan* och *Sociotophandboken* anger riktlinjer för park- och naturtillgång, planeringsmått relevanta för barn och ungdomar samt beskriver stockholmarnas vardagsliv utomhus i parker, naturområden och andra friytor. I dessa dokument tillämpas såväl lagar som mål där konkreta förslag anges.

3. Nuläge

Detaljplaneområdet ligger i utkanten av ett villaområde och angränsar åt flera håll mot en skog och mot andra allmänna rekreationsytor. På platsen för den nya förskolan har det tidigare funnits en förskola med två avdelningar som har brunnit ner.

Trafikmiljö (gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafik)

I planområdets närhet löper gångbanor längs med villagatornas ena sida. På Kaprifolvägen löper gångbanan på gatans södra sida, det vill säga på samma sida som den planerade förskolan. Särskilda gång- och cykelvägar finns inom grönområdet som löper söder om planområdet. Övrig cykling i området sker i körbanan eller trottoar.

Kaprifolvägen, som ansluter till den tilltänkta förskolegården, är en stillsam villagata som kan antas ha låg trafikmängd och som troligtvis till största delen trafikeras av boende längs med gatan. Hastighetsbegränsningen är 30 km/h. I övrigt omgärdas planområdet av flertalet upplysta gångvägar som leder in i det skogsområde som ligger norr om planområdet.

Närmsta busshållplats till planområdet ligger på Lövestavägen, norr om skogsområdet. Från busshållplatsen till den planerade förskolan är det cirka 600 meter. Närmsta tunnelbanestation är Hässelby Gård, en kilometer sydost om planområdet.

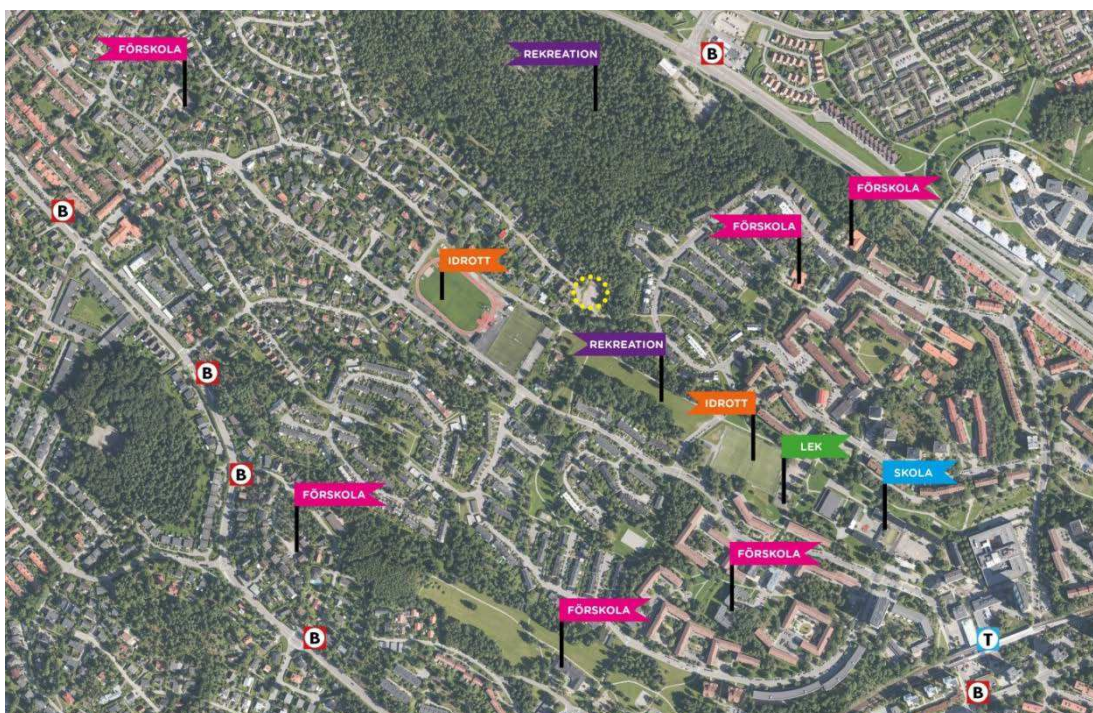
Bebyggelse

Bebyggelsen kring det aktuella planområdet består av lågmäld villabebyggelse omgiven av mycket grönska. Övervägande del är enplans- och 1,5-plansvillor samt enstaka tvåvåningsvillor.

Lek och rekreation

I nära anslutning till planområdet finns flera rekreationsområden med goda möjligheter för barn att vistas i. Hässelby IP med bollplaner och andra idrottsfunktioner ligger sydväst om planområdet. Rekreationsområdet löper 400 meter till österut med ett öppet gräsfält, ytterligare en bollplan (Hässelby gårds bollplan) samt en lekplats. Norr om planområdet ligger ett större skogsområde med tät blandskog. Inom skogsområdet finns flertalet upplysta gångvägar som leder till och från Lövstavägen.

I dagsläget verkar områdets barn vistas främst i och kring rekreationsområdena söder och norr om planområdet. Skogsområdet bjuder in till lek i under oordnade former där barnen kan vistas fritt utan att synas och där de kan skapa egna lekar utifrån det deras fantasi bjuder in till. Skogsområdet kan också vara en plats för äldre barn att skilt från vuxna kunna umgås och skapa självständighet. Inom det mer anordnade idrotts- och rekreationsområdet söder om planområdet verkar vistelsen för barnen vara mer kontrollerad och uppstyrd. Bollplanerna tycks främst av barn i skolålder medan lekplatsen till stor del, utifrån dess utformning, vara mer anpassad till barn i de yngre åldrarna. På kvällar och helger kan det tänkas att ytorna i det öppna grönområdet frekventeras av äldre barn i högstadie- och gymnasieålder.

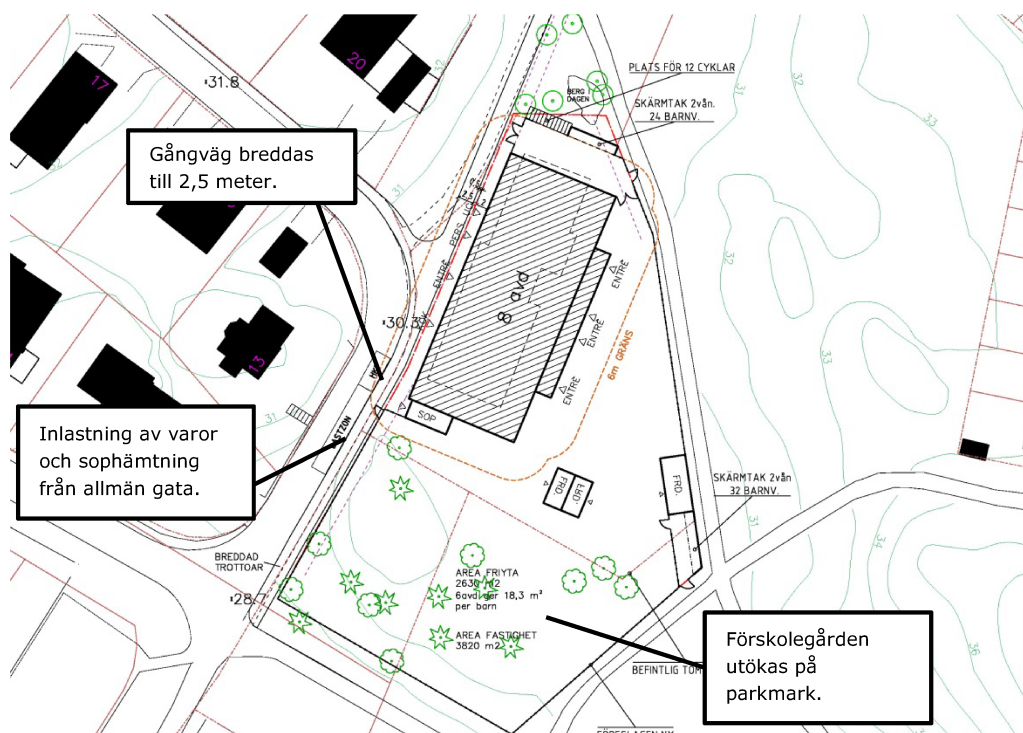


Målpunkter för barn i området. Planområdet är markerat i gult.

4. Planförslag

Planen syftar till att möjliggöra byggrätt för en förskola i två plan med sex till åtta avdelningar samt en utökning av förskolegården på parkmark. I samband med den nya förskolebyggnaden och den utvidgade förskolegården föreslås även gångbanan längs Kaprifolvägen breddas för att öka tillgängligheten och säkerheten på platsen.

Hur många avdelningar som det kommer att byggas för på platsen är i dagsläget inte fastställt utan kommer avgöras vid bygglovansökan. Detaljplanen kommer att möjliggöra för en förskolebyggnad med maximalt åtta avdelningar enligt SISABs modell *Framtidens förskola*. Modellen innebär 20 barn per avdelning vilket kommer betyda att det maximalt kommer att vistas 160 barn inom planområdet om det blir en förskola med åtta avdelningar. Ytan utomhus per barn kommer att som minst, vid en åttaavdelningsbyggnad, vara cirka 19 kvadratmeter.



Situationsplan över planförslaget, illustration framtagen av Aperto.

Inom detaljplaneområdet tillkommer ingen parkering förutom en särskilt avsatt rullstolstillgänglig parkeringsplats på Kaprifolvägen. I anslutning till den nya handikapparkeringen kommer en yta för avlastning av leveranser till skolan finnas. Utformningen på både parkeringsplatsen och lastzonen anläggs på gatemark utanför trottoaren. Inlastning in i förskolan sker därför manuellt, gåendes.

Särskilda ytor för cykelparkering, totalt 12 platser, samt barnvagnsparkering kommer att finnas inom planområdet. Avlämningsplats för de föräldrar som skjutsar sina barn med bil kommer att upplåtas söder om Lupinvägen på parkeringen till Hässelby IP. Parkeringen ligger cirka 50 meter från planområdet.

Under samrådet kommer en särskild workshop hållas för områdets barn och unga där de får komma med förslag till byggnadens gestaltning. Förslagen kommer sedan att arbetas in av arkitekterna inom de ramar som *Framtidens förskola* tillåter.

5. Konsekvenser och oförändrade förutsättningar

Nedan beskrivs de konsekvenser som den nya förskolan kan komma att få på barns vistelse i och omkring detaljplaneområdet. Konsekvenserna är kopplade till den litteratur samt till de mål- och styrdokument som presenteras under avsnitt 1.

Planförslagets negativa konsekvenser

Förskolan planeras att uppföras med minst sex avdelningar, men planen möjliggör en utbyggnad upp till åtta avdelningar. Utomhusytan per barn blir mindre ju fler avdelningar som uppförs vilket ställer höga krav på den fysiska utformningen av utomhusvistelsen. Antalet cykelparkerings- och barnvagnsuppställningsplatser kan behöva justeras i förhållande till det antal avdelningar som byggs för att uppmuntra att lämna och hämta med cykel eller gående.

Det finns risker kopplade till den utformning som föreslås i samband med lämning och hämtning av barn med bil till förskolan. Eftersom parkeringen är belägen en bit bort finns risker att föräldrar väljer att parkera längs med Kaprifolvägen och kan då ge negativa konsekvenser för de barn som går och cyklar i området.

Planförslagets positiva konsekvenser

Att en förskola åter upprättas i området är positivt då det ökar närvaron dagtid i området. Att det åter finns en förskola i den här delen av Hässelby gör att fler familjer får kortare avstånd till en förskola än vad de har idag.

I och med att en förskola tillkommer i området igen så tillkommer även möjligheten för anordnad lek på kvällar och helger då förskolans lekytor kan nyttjas av barn och familjer även när förskolan är stängd. Detta medför positiva konsekvenser till området då det finns relativt få lekplatser i den här delen av Hässelby.

En tydlig avlämningsplats en bit bort från skolan kan minska problematiken med biltrafik kring förskolan och därmed öka trafiksäkerheten/upplevda tryggheten för barn, föräldrar och anställda. Det förutsätter dock att förskolan arbetar med information kring avlämningsplatsen samt att utformning och skyltning är tydlig.

Ambitionen från stadsbyggnadskontoret och arkitekterna att genomföra workshops för barn under samrådstiden där barnen får skissa på gestaltungsförslag för byggnaden och lekytorna är positivt.

6. Slutsatser, förslag till åtgärder och rekommendationer

Att en ny förskola byggs där den tidigare låg är ur barnsynpunkt positivt. Det föreslagna området är väl passande för en förskola. Att tomträtten utökas för att förstora ytorna för utomhusvistelse är positivt. Planområdets närhet till rekreationsområden, parker och andra lekplatser då besök till dessa är positivt för barnens utveckling.

Att det ännu inte är bestämt hur stor förskolan kommer att bli gör det något svårt att helt bedöma hur det eventuellt kommer att påverka barnen som går på förskolan samt övriga barn som vistas i området. För varje avdelning som läggs till det minsta föreslagna antalet ställs högre krav på utformningen av de lektytor utomhus som finns att tillgå.

Att barnen får delta i samrådsprocessen är positivt. Att bjuda in barn särskilt till den demokratiska processen, som i detta fall där de ska få ge förslag på utformning av den kommande bebyggelsen, ställer höga krav på återkoppling och beaktande av de synpunkter som kommer in.

För att avlämningsplatsen ska fylla sitt syfte förutsätter det att förskolan arbetar aktivt med information om avlämningsplatsen. På detta sätt finns goda förutsättningar för mindre problem med lämna-hämttrafik.

För att skapa en tydlig och kontrollerad trafiksituation kring förskolan bör ett val göras mellan att erbjuda god tillgänglighet till förskolan för biltrafiken eller att starkt begränsa tillgänglighet. Eftersom avlämningsplats planeras att erbjudas vid Hässelby IP, så bör övervägas om trafiken ska begränsas i förskolans närhet. Eventuellt kan ett behov av stoppförbud behövas intill förskolan för att undvika lämna-hämta problematik med bil i förskolans direkta närhet.

Utformningen av parkering/angöring/avlämningsplats samt skyltning bör vara tydlig och självförklarande för att minska riskbeteenden och oförutsägbart handlande. Varutransporterna kan via upphandlingskrav planeras att ske skilt från de mest intensiva lämna-hämttiderna.

I kommande arbete med gatornas och utformning är Stockholms stads "Plan för säkra och trygga skolvägar i Stockholms stad, Strategisk inriktning för bättre trafiksäkerhet och trygghet i trafikmiljön runt skolor" ett bra verktyg.

Vid planering av genomförande, det vill säga byggnation, etableringar, gatornas ombyggnationer och trafikomläggningar, bör dialog föras med boende i området, barn som gamla. På så sätt förankras de förändringar som kommer att ske.

7. Källor

Socialdepartementet (2003) Från barnolycksfall till barns rätt till säkerhet och utveckling. SOU 2003:127.

Socialdepartementet (2005) Vräkning och hemlöset drabbar också barn. SOU 2005:88.

Stockholms stad (2002) *Sociotopkarta*.

Stockholms stad (2003) *Sociotophandboken*.

Stockholms stad (2004) *Parkprogram*.

Stockholms stad (2010) *Promenadstaden. Översiktsplan för Stockholm*.

Stockholms stad (2013) *Den Gröna Promenadstaden*.

Stockholms stad (2015) *Plan för säkra och trygga skolvägar i Stockholms stad, Strategisk inriktning för bättre trafiksäkerhet och trygghet i trafikmiljön runt skolor, 2015-2020*. Remissversion.