



BKA

FÖP Gislaved Anderstorp

Rapport

oktober 2021



AFRY

BKA FÖP Gislaved Anderstorp

Oktober 2021

Uppdragsgivare:

Gislaved kommun

Konsult:

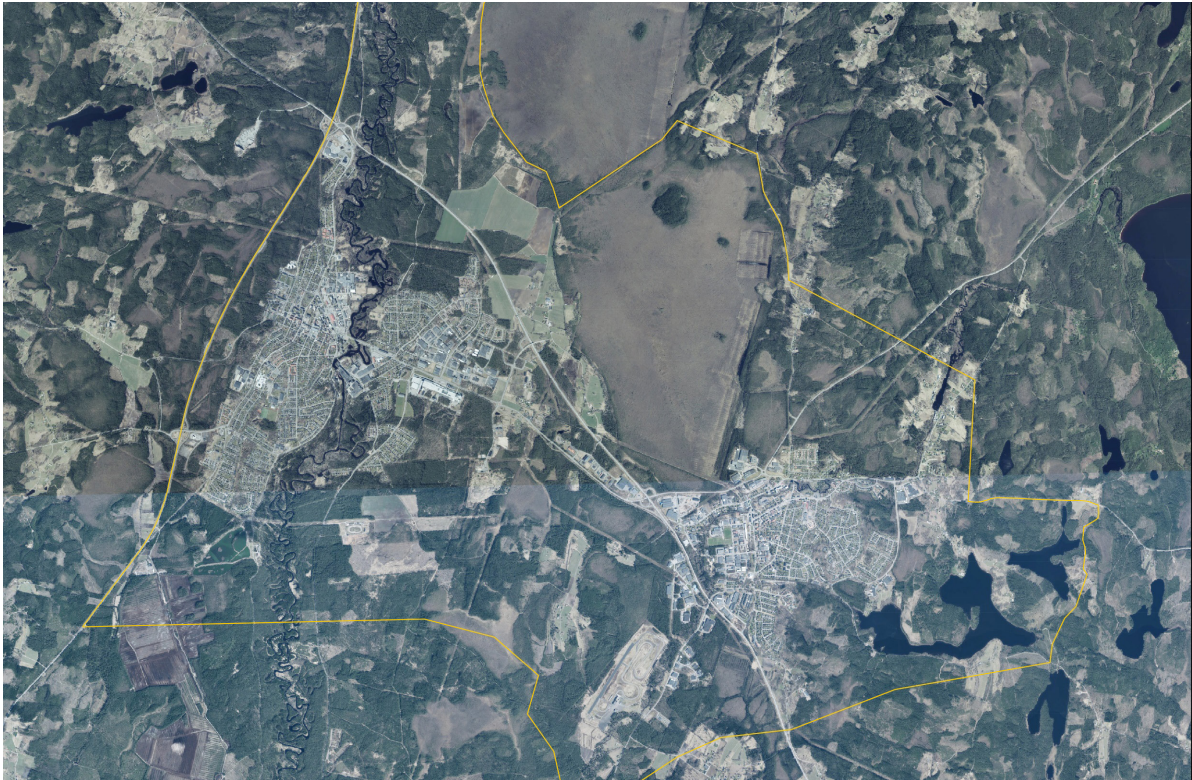
Anna Sundin, arkitekt
Hannah Wadman, samhällsplanerare
AFRY Samhällsplanering

Referensgrupp:

Susanne Härenstam, projektledare/utvecklingsledare
Yasmin Yassin, utvecklingsledare
Gislaved kommun

Innehåll

1. Bakgrund	Sid 5
2. Relevanta mål	Sid 6
3. Metod och material	Sid 9
4. Nuläge	Sid 10
5. FÖP Gislaved Anderstorp	Sid 12
6. Analys	Sid 14
7. Rekommendationer	Sid 18



Figur 1. FÖP-området

1. BAKGRUND

INLEDNING

Barn är personer under 18 år och utgör ca en femtedel av befolkningen. Som grupp är barn heterogen, deras behov och förutsättningar skiljer sig åt exempelvis beroende på ålder, socioekonomisk bakgrund och funktionsvariation. Gemensamt för gruppen är att de jämfört med övriga befolkningen i stor utsträckning rör sig till fots eller på cykel. Barn är därmed en viktig användargrupp av städernas gångnät och gångnätets utformning har stor påverkan på barns rörelsefrihet. För att säkerställa alla invånarens tillgång till staden behöver gator, trottoarer, parker, torg och övriga gemensamma platser återspegla alla olika människor som lever i samhället.

Att garantera goda uppväxtvillkor för barn är avgörande för att utveckla en jämlik och attraktiv stad. Idag blir allt fler barn stillasittande vilket påverkar folkhälsan negativt. Att kunna leka och röra sig fritt utan att utsättas för fara från trafik, buller eller luftföroreningar är en grundförutsättning för att kunna leva ett hälsosamt och gott liv. Barn upplever platser som erbjuder gemenskap, roliga aktiviteter och positiva känslor som hälsofrämjande¹. För att främja hälsa och rörelse för såväl barn som vuxna är det angeläget att utgå från barns behov i utformandet av trafik- och stadsmiljöer.

Forskning tyder på att miljöer som utformas för våra mest utsatta invånare – där barn ingår – gynnar betydligt fler grupper². Grunden för hur vi rör oss och tar del av vår omgivning läggs under barndomen. Att anlägga ett barnperspektiv på planeringen är ett sätt att skapa en mer jämlik, trygg och jämställd stad som är tillgänglig för alla.

DETTA ÄR EN BKA

En stor del av vår befolkning är barn och de har rätt att vara delaktiga och ha inflytande i utvecklingen av samhället. Syftet med en barnkonsekvensanalys är att säkerställa att barns rättigheter finns med i planering och beslut.

Barnkonsekvensanalyser (BKA) används inom samhällsplanering för att kartlägga barns och ungas rörelser, behov och uppfattningar om närområdet. Syftet med en barnkonsekvensanalys är att undersöka hur barn påverkas av en planerad utveckling samt att säkerställa att det tas hänsyn till barns rättigheter i planering och beslut.

En viktig aspekt att ha med sig i arbetet är att barn inte är en homogen grupp. Barn har olika förutsättningar och behov beroende på bland annat kön, ålder, socioekonomiska förhållanden, kulturell och etnisk bakgrund och eventuella funktionsvariationer.

SYFTE OCH AVGRÄNSNING

Barnkonsekvensanalysen har genomförts i ett tidigt skede av framtagandet av fördjupningen av översiktsplanen för Gislaved och Anderstorp. Analysen tar avstamp i planens fem planeringsprinciper och utvecklingsinriktningskarta. Syftet med barnkonsekvensanalysen är att:

- visa hur fördjupningen av översiktsplanens intentioner påverkar barn,
- ge vägledning och inspiration i framtagandet av FÖP:en och i det kommande genomförandet av planen,
- beskriva hur ett barnrättsperspektiv kan integreras i kommunens arbete med genomförandet av FÖP:en.

Målet med analysen är att på både kort och lång sikt förbättra barns och ungas levnadsvillkor.

De flesta perspektiv som presenteras i analysen är avgränsade till aspekter som fördjupningen av översiktsplanen kan påverka och förändra, men några av dem hamnar utanför FÖP:ens ramar och bör tas med till andra skeden av planering och kräver att flera delar av kommunens förvaltningar engageras. Detta presenteras närmare i kapitel 7 under kapitlet "Rekommendationer".

¹ Eriksson & Dahlbom, 2018

² 8-80 staden, <http://www.movium.slu.se/8-80-city-stad-med-plats-alla>

2. RELEVANTA MÅL

BARNKONVENTIONEN

FN:s konvention om barnets rättigheter, barnkonventionen, antogs av FN den 20 november 1989 och ratificerades av Sverige ett år senare. Den 1 januari 2020 blev barnkonventionen svensk lag. Barnkonventionen är ett rättsligt bindande internationellt avtal som slår fast att barn är individer med egna rättigheter och syftar till att ge barn oavsett bakgrund rätt att behandlas med respekt och att få komma till tals. Barnkonventionen innehåller 54 artiklar som tillsammans utgör en helhet och utgår från fyra grundläggande principer som ska vara styrande för tolkningen av konventionens övriga artiklar:

- Alla barn har samma rättigheter och lika värde (artikel 2)
- Barnets bästa ska beaktas vid alla beslut som rör barn (artikel 3)
- Barn har rätt till liv och utveckling (artikel 6)
- Alla barn har rätt att uttrycka sin mening och få den respekterad (artikel 12)

Barnkonsekvensanalys är ett verktyg för att omsätta barnkonventionen i handling och synliggöra barnets bästa genom att se över vilka konsekvenser planering, utformning eller förvaltning får för barn. En barnkonsekvensanalys ska belysa både ett barnperspektiv och barnets perspektiv (se definitioner här bredvid) för att garantera att ett barnrättsperspektiv beaktas.

Definitioner

FN:s konvention om barnets rättigheter definierar barn som varje människa under 18 år.

- **Barnperspektiv:** Barnet är objekt. En företrädare för barnet formulerar sitt perspektiv på barnets bästa utifrån sin kompetens, erfarenhet och roll.
- **Barnets perspektiv:** Barnet är subjekt. Barnet uttrycker själv sin åsikt i en fråga.
- **Barnrättsperspektiv:** Att säkerställa barnets rättigheter enligt barnkonventionen i åtgärder eller beslut som rör barn.

DE TRANSPORTPOLITISKA MÅLEN

Utformningen av Sveriges transportsystem styrs av de transportpolitiska målen. Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Målen är uppdelade i ett funktionsmål (tillgänglighet) och ett hänsynsmål (säkerhet, miljö och hälsa). Funktionsmålet innebär att:

”transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.”

Hänsynsmålet innebär att:

”transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.”

För att uppfylla målet om tillgänglighet är ett kriterium att ”barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar”.

JÄMSTÄLLDHETSPOLITISKA MÅL

Sveriges jämställdhetspolitik utgår från det övergripande målet att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sitt eget liv.¹ Det övergripande målet har sex delmål. Två av dessa är extra relevanta i utformningen av en fysisk miljö som stödjer jämställdhet mellan flickor och pojkar.

Delmål 3: Jämställd utbildning

”Kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma möjligheter och villkor när det gäller utbildning, studieval och personlig utveckling.”

Delmål 5: Jämställd hälsa

“Kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma förutsättningar för en god hälsa samt erbjudas vård och omsorg på lika villkor.”

¹ Berg & Medrich, 1980; Gaster, 1991; Roberts & Coggan, 1994

Minskad rörelsefrihet för barn

Barns minskade rörelsefrihet beror främst på föräldrars uppfattning om den fara deras barn utsätts för i trafikmiljön. Det blir allt vanligare att barn skjutsas till skolan i bil, vilket skapar otrygga miljöer runt skolan och minskar barns möjlighet att på egen hand ta sig fram säkert till fots. En brittisk studie visar att ca 80 procent av alla sju- till nioåriga barn gick ensam till skolan 1971. 20 år senare hade den siffran fallit till 15 procent.

När bilen väljs som transportmedel även för kortare sträckor finns en risk att det sker en negativ anpassning till miljöer som i det långa loppet är skadliga. Dåliga livsvillkor riskerar att försämra livskvaliteten för både barn och vuxna.

Skjutsandet i bil minskar barns möjligheter att rutinemässigt bibehålla sin fysiska kondition och begränsar möjligheten att utveckla ett oberoende. Barns minskade rörelsefrihet innebär således ett hot mot deras livskvalitet.¹ Det är därför viktigt att planera stads- och trafikmiljöer på ett sätt som ger barn möjlighet att återerövra sin förlorade frihet.²

¹ Berg & Medrich, 1980; Gaster, 1991; Roberts & Coggan, 1994
² Berg & Medrich, 1980; Gaster, 1991; Roberts & Coggan, 1994



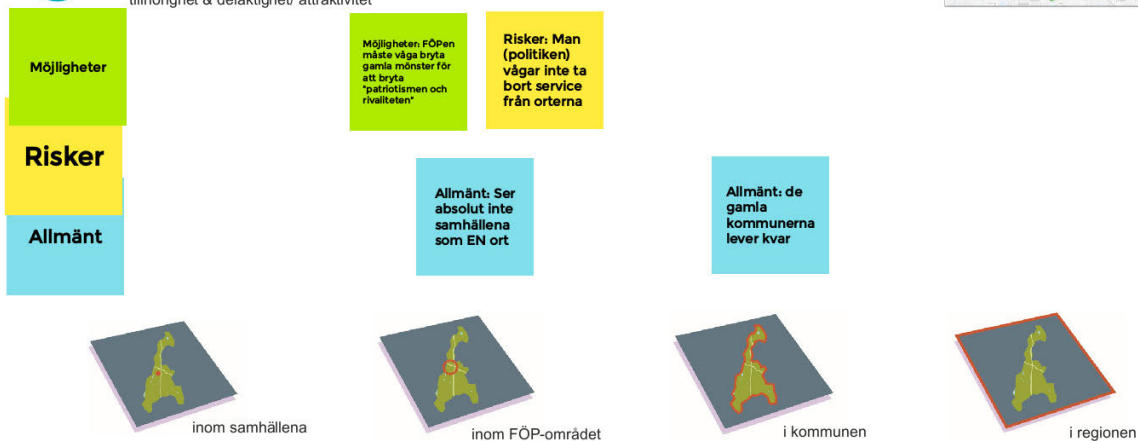
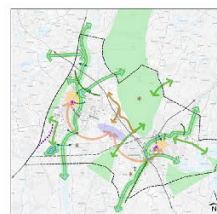
Figur 2. Parametrar

Grupp 2

Identitet

Hur kan FÖP:en stärka planområdets identiteter för att skapa mer trygga och tillgängliga miljöer?

karaktär & identitet/ värdering & tolkning/ historiskt djup & berättelser/ erfarenheter & minnen/ tillhörighet & delaktighet/ attraktivitet



Figur 3. Material från workshop

3. METOD OCH MATERIAL

METOD

Analysen har gjorts i tre olika nivåer enligt nedan:

- En översiktlig analys av målbilden, se sidan 12.
- En översiktlig analys av kartmaterial som visar FÖP:ens utvecklingsinriktning, se sidan 12.
- Analys av huvudprinciperna för FÖP Gislaved Anderstorp utifrån de fem parametrarna, se figur 2, sidan 8

I arbetet har AFRY utgått från parametrarna i Göteborgs stads matriser för analyser av sociala konsekvenser och barnkonsekvenser.¹ De geografiska nivåerna anpassades för att fungera specifikt till FÖP Gislaved Anderstorp. Till varje parameter hör påverkansfaktorer, vilka framgår av bild 3. Med påverkansfaktorer menas förutsättningar och utformningar som påverkar parametern på något sätt. Vissa påverkansfaktorer har effekter på flera parametrar.

UNDERLAG

Nedan redovisas den analysmetod och det underlag som AFRY tagit del av inför arbetet. Huvuddelen av analysarbetet har skett parallellt med framtagandet av samrådsförslaget av FÖP Gislaved Anderstorp. Samrådsförslaget har tillhandahållits som arbetsmaterial enligt nedan:

- Målbild för projektplan för FÖP Gislaved Anderstorp, april 2021
- Utkast planeringsprinciper för FÖP Gislaved Anderstorp, maj 2021
- Utvecklingsinriktningskarta, maj 2021

Övrigt underlag som ligger till grund för analysen:

- Sammanställning av resultat från tidiga dialoger, Gislaveds kommun, april 2021
- Statistikuppgifter från Gislaveds kommun, september 2021
- Idé- och gestaltningsprogram för Gislaved 2040 – mötesplatsen vid Nissan, Gislaveds kommun, 2019-12-12
- Hur är läget, Gislaveds kommun?, rev 2021-05-28
- Idé- och visionsprogram för Anderstorp – från bro till bro, Gislaveds kommun, juni 2020
- Strategi för hållbar utveckling, 2021-05-26

WORKSHOP

Inventeringsarbetet bestod även i en workshop som AFRY genomförde tillsammans med representanter för Gislaveds kommun i september 2021.

Workshopens första del handlade om nuläget inom FÖP-området och de olika medverkande aktörernas synpunkter och tankar i de frågor som barnkonsekvensanalysen adresserar.

På workshopens andra del utvärderades planeringsprinciperna och den framtagna utvecklingsinriktningskartan.

Som ett resultat av workshopen sammanställdes ett antal konklusioner för olika aspekter av både nuläge och utveckling, se kapitel 7.

¹ Barnkonsekvensanalys barn och unga i fokus, Göteborgs stad

4. NULÄGE

DEMOGRAFI

Förutsättningarna i den fysiska miljön och hos befolkningen skiljer sig åt inom Gislaveds kommun. Befolkningstätheten är högre i Gislaved jämfört med Anderstorp. Det mest tätbefolkade området finns i Trasten i västra Gislaved. Samma område har även en stor andel barn. Inom Anderstorp är andelen barn i befolkningen geografiskt jämt fördelade i samhället. Det är en hög andel barn i FÖP-området jämfört med kommunen i stort.

SOCIOEKONOMI

Förvärvsgraden är generellt hög inom FÖP-området men låg i västra Gislaved. I området mellan Gislaved och Anderstorp är förvärvsgraden hög men medelinkomsten låg. Medleminkomsten är generellt högre i Anderstorp än i Gislaved. Högst inkomster har invånarna i FÖP-områdets norra del samt centrala Anderstorp. Lägst inkomster har invånarna i västra Gislaved. Andelen elever som är behöriga till gymnasiet är högst i FÖP-områdets södra del och i centrala Anderstorp. I västra Gislaved där barn utgör en stor del av befolkning är förvärvsgraden och medelinkomst lägst inom FÖP-området och samma område har störst andel elever som inte är behöriga till gymnasiet.

BOENDE OCH INFRASTRUKTUR

Vanligaste boendetyper i kommunen är småhus. Inom FÖP-området finns det en större andel flerbostadshus än i kommunen i stort. Västra FÖP-området har störst andel flerbostadshus. Det finns tydlig cykelvägskoppling mellan samhällena men cykelvägsnätverket är mer finmaskigt i Gislaved än i Anderstorp. Det finns få cykelvägskopplingar vidare ut i kommunen.

MÖTESPLATSER

Mötesplatser som är viktiga för barn såsom sporthallar, fritidsgårdar, bibliotek och lekplatser är geografiskt relativt utspridda i Gislaved medan de i Anderstorp är mer koncentrerade i centrum. I kommunal regi finns en större mötesplats - Glashuset i Gislaved. Västra Gislaved har en hög befolkningstäthet och stor andel barn men inte fler mötesplatser. Skolor och förskolor är relativt jämt fördelade inom samhällena. Kommunen står också för två stycken fritidsgårdar i Gislaved och Anderstorp vars verksamhet riktar sig till ungdomar 13-18 år. Flera anläggningar för spontanidrott finns runt om i kommunen. Genom olika dialoger har det framkommit att ungas aktivitets- och nöjesbehov inte är tillgodosedda.¹

Det finns två gymnasier inom FÖP-området, ett i Gislaved och ett i Anderstorp. Motorgymnasiet i Anderstorp är perifert lokaliserat och saknar cykelkoppling.

I bilaga 1 finns kartunderlag som visar:

- Befolkningstäthet inom FÖP-området
- Hur stor andel av befolkningen som utgörs av barn i olika delar av kommunen
- Förvärvsgraden i olika områden inom FÖP-området
- Medleminkomsten i olika områden inom FÖP-området
- Andelen elever som är behöriga till gymnasiet i olika områden inom FÖP-området
- Fördelningen av olika boendetyper inom olika delar av kommunen

¹ Hur är läget Gislaveds kommun? Kartläggning 2020, Gislaveds kommun

- Cykelvägsnätverket inom FÖP-området
- Placeringen av olika mötesplatser som är viktiga för barn i samhällena Gislaved och Anderstorp
- Placeringen av förskolor, skolor och gymnasium inom FÖP-området

SAMMANHÅLLET SAMHÄLLE

Samhällena är i nuläget till stor del bilberoende, men många barn och unga tycks cykla inom sina närområden och till närliggande målpunkter. Mellan orterna finns gång- och cykelväg, men den största andelen resor mellan orterna sker med bil, dock är det fler unga som cyklar än vuxna. Många ungdomar cyklar till och från skolan. Det finns kollektivtrafik mellan Anderstorp och Gislaved, men få hållplatslägen.

Det är även svårt att nå vissa målpunkter för barn med kollektivtrafik. Ett problem sägs också vara att det saknas målpunkter mellan samhällena idag samt brister i utformningen av till exempel gång- och cykelvägar.

SAMSPEL, LEK OCH LÄRANDE

De mötesplatser barn och unga besöker idag är fritidsgårdar, rekreationsområden, skolor och sportanläggningar. Ett gott utbud av traditionella mötesplatser finns, och ett rikt föreningsliv, men mötesplatser behöver bli mer anpassade för barn. Många mötesplatser tycks också behöva utvecklas vad gäller kvalitet och anpassning till barn och unga.

Det finns en tydlig socioekonomisk segregation av bostadsområden i tätorterna. Ungdomar i socioekonomiskt utsatta områden i tätorterna upplever sig inte som en del av kommunen i samma utsträckning som de i socioekonomiskt starka områden i tätorterna.²

VARDAGSLIV

Inom området tycks fritidsaktiviteter för barn och unga finnas relativt jämnt utspridda. Ishallen nämns som en arena som samlar unga från hela området. Samtidigt är mötesplatserna för barn och unga utspridda och ibland saknas god tillgång till kollektivtrafik till målpunkterna.

Tjejer verkar må sämre än killar i Gislaveds kommun. Tjejer rapporterar i markant högre grad psykisk ohälsa och stress relaterat till skolsituationen än killar, både bland elever på högstadiet och på gymnasiet.³

IDENTITET

Historiskt har det funnits en konkurrens och tävlingsinstinkt mellan de olika samhällena, som eventuellt minskar genom en omorganisering av skolorna. Gislaved är något större och centralort i kommunen. Motorsport är ett signum för båda orterna. I Anderstorp är företagsamheten en tydlig och stark identitet.

HÄLSA OCH SÄKERHET

Tung trafik i de båda samhällena påverkar miljön negativt eftersom industrierna ligger centralt placerade inom respektive ort. Det medför både buller och luftföroreningar. Även Anderstorpsvägen som går mellan orterna upplevs otrygg på grund av mycket tung trafik och mycket biltrafik. Säkerhetsrisker nämns också i samband med oskyddade plankorsningar. Recticel anläggning invid gymnasieskolan är också en stor riskfaktor.

² Hur är läget Gislaveds kommun? Kartläggning 2020, Gislaveds kommun

³ Hur är läget Gislaveds kommun? Kartläggning 2020, Gislaveds kommun

5. FÖP GISLAVED ANDERSTORP

MÅLBILD

I projektplanen till FÖP Gislaved - Anderstorp presenteras ett övergripande syfte för FÖP:ens innehåll:

”Syftet med projektet är att samplanera Gislaveds kommuns två största tätorter; Gislaved och Anderstorp. FÖP:ens syfte är att peka ut en långsiktigt hållbar utveckling av dessa två orter. FÖP:en är ett viktigt underlag för kommande planering och beslut gällande mark- och vattenanvändning.”

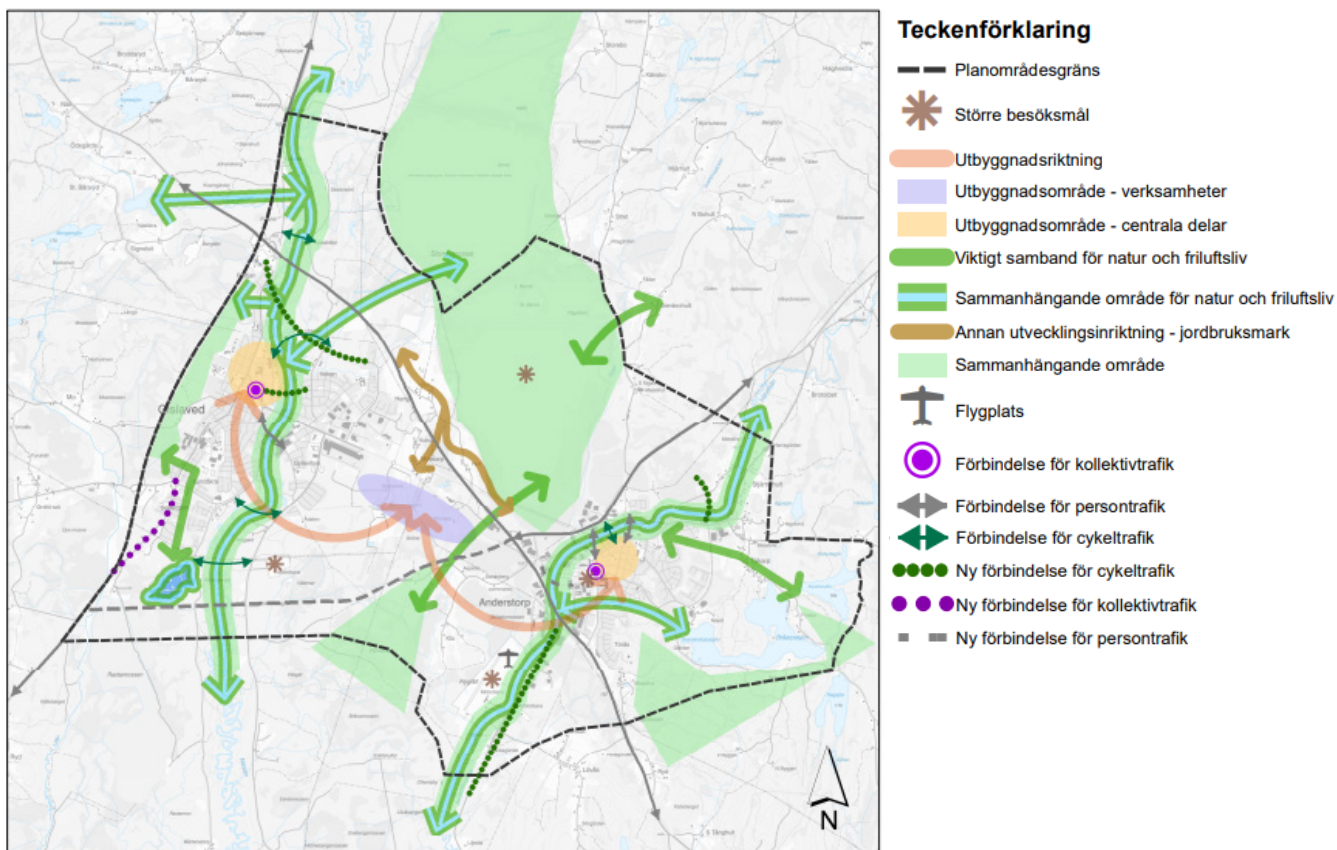
PLANERINGSPRINCIPER

I förslaget för FÖP Gislaved - Anderstorp finns fem planeringsprinciper som visar hur den långsiktiga utvecklingen av Gislaved och Anderstorp ska ske. I planeringsprinciperna presenteras målbilder för olika teman av samplaneringen av Anderstorp och Gislaved. De innehåller visioner för utvecklingen inom olika delområden. Här nedan beskrivs

principerna tillsammans med kommunens egna utkast på beskrivningar av respektive princip:

1. Förtätning och omvandling – utvecklingen ska ske främst kring orternas befintliga samhällsstruktur. Nya områden ska placeras i närheten av kollektivtrafik och GC-vägar. Förtätning av bostäder kan möjliggöras då verksamheter i centrum flyttas till lämpligare lokalisering i utkanten av centrum, i anslutning till infrastruktur som lämpar sig för tyngre transporter. Utmaningarna bostäder v.s. industrier och förorenad mark.

2. Blandad bebyggelse – en stad för alla (socialt blandad stad), olika bostadstyper, upplåtelseformer och verksamheter. Varierat utbud av service och kulturella verksamheter. Vi vill ha en levande stad där människor rör sig både under dag- och kvällstid, året om. Trygghet. Mötesplatser året runt, där alla kan träffas/mötas och där ingen exkluderas. Mångkultur, barn, ungdomar, vuxna och äldre. Människor med funktionshinder, tillgänglighet.



3. Gröna och blå samband – klimatanpassning, dagvattenhantering, bevara natur- och kulturmiljöer (jordbruksmark), ekosystemtjänster, naturbaserade lösningar, hälsosam livsstil, närhet till grönområden och friluftsliv, tillgängliggör Nissans och Anderstorpsåns kvaliteter bättre än idag.

4. Attraktiva platser – väcker nyfikenhet, spännande platser, estetiskt tilltalande miljöer. Turister/besökare. Gör att fler vill flytta hit och stanna kvar på orten. Bilfria miljöer. Plats för möten och samhörighet.

5. Hållbart resande – vi måste få fler att ställa bilen och istället använda GC och kollektivtrafik. Bilpooler, samåkning, pendelparkeringar, laddningsinfrastruktur. Attitydförändringar.

UTVECKLINGSSINRIKTNINGSKARTA

Till de fem planeringsprinciperna kopplas en karta (se figur 4, sid. 12) som visar den långsiktiga utvecklingen av samhällena.

Utvecklingskartan visar att de båda orterna ska byggas samman genom att ett verksamhetsområde utvecklas mellan dagens bebyggelsestrukturer.

Utvecklingsstrategin visar tydligt att bevarandet av de två orternas båda befintliga samhällscentrum är utgångspunkten från vilken orterna ska utvecklas med en samtidig och tydlig vilja att växa samman (rosa bågformade pilar på kartan).

Ett centralt utbyggnadsområde med verksamheter ligger mellan de båda samhällena (lila i kartan).

De gula runda cirklarna är viktiga då de anger var huvuddelen av den önskade framtida bebyggelseutvecklingen av bostäder

avses ske. Nya bostäder avses att ske genom förtätning i de båda orternas centrala delar.

Öster om Gislaveds centrum och det planerade utbyggnadsområdet för verksamheter planeras för ett sammanhängande natur- och rekreationsområde.

Till utvecklingsstrategin har de fem planeringsprinciperna knutits:

- Förtätning och omvandling
- Gröna och blå samband
- Blandad bebyggelse
- Attraktiva platser
- Hållbart resande

De två första huvudprinciperna visas i utvecklingsstrategins karta, medan de tre sista planeringsprinciperna handlar mer om önskade framtida kvalitéer för samhället.

I utvecklingsstrategin ingår i nuläget ingen övergripande prioriteringsordning, som anger om utbyggnad i de centrala kärnorna eller en sammanhängande bebyggelse ska prioriteras högst.

6. ANALYS

Analysen av hur FÖP-områdets utveckling kan påverka barn tar utgångspunkt i resultaten av den workshop som genomförts med medarbetare på kommunens förvaltningar samt de dialoger som genomförts med elever på mellanstadie-, högstadie- och gymnasieskolor i Gislaved och Anderstorp.

SAMMANHÅLLET SAMHÄLLE

En av FÖP:ens inriktningar är att koppla samman Gislaved och Anderstorp. För att främja samplaneringen av orterna kan allmännyttiga funktioner som gymnasieskola, serviceboende och vårdcentral planeras i området mellan de två orterna. Samhällena skulle även kunna knytas samman med ett gemensamt handels- och bostadsområde alternativt ett rekreationsområde mellan orterna.

En sådan planeringsinriktning skulle skapa större utbud av service, mötesplatser och fritidsaktiviteter för båda samhällena. För att skapa större sammanhållning mellan orterna är det viktigt att det finns målpunkter i både Gislaved och Anderstorp som attraherar boende i den andra orten. Gislaved och Anderstorp ska inte konkurrera utan komplettera varandra. Avgörande för att koppla ihop de två samhällena är att utveckla kollektivtrafiken med fler hållplatser utspridda strategiskt i orterna. I utvecklingen av FÖP-området blir det viktigt att skapa en mångfald och variation av boendemiljöer, som exempelvis gör det möjligt att bo kvar i samma område även om man byter boendeform.

Skolor genererar många rörelser, främst under skoldagar. Det finns även barn som använder skolans friytor på kvällar och helger. För att skapa ett mer sammanhållet och integrerat samhälle samt tryggare vägar till skolor är det önskvärt att skolor planeras på gränsen mellan istället för mitt i stadsdelar och bostadsområden.

Skolomorganisationen i Gislaved har inneburit att en del barn har längre väg till skolan. En effekt av detta kan bli att fler föräldrar väljer att köra sina barn till skolan då bilen upplevs som ett säkrare färdmedel. En utveckling som skapar mer biltrafik och bidrar till mer osäkra miljöer.

Idag finns de många cyklande barn i Gislaved. Ett bra utbyggt gång- och cykelnätverk leder till att fler cyklar. Barn har idag utpekade mötesplatser, exempelvis Gisleområdet, och tar

sig till dessa platser huvudsakligen med cykel. Gång- och cykelvägen som enligt visionen binder samman Henja med Centrum erbjuder säkrare skolväg för barn.

SAMSPEL, LEK OCH LÄRANDE

Barn utvecklas när de lär sig nya saker. Det sker bl.a. genom lek och när de på egen hand utforskar sin närmiljö. I leken utvecklar barn sina sensoriska, motoriska, emotionella, sociala och kognitiva färdigheter. Leken är också ett sätt att utmana sig själv och ger en känsla av att kunna behärska sin omgivning både fysiskt och mentalt.¹

Idag finns många mötesplatser för barn inom FÖP-området som bör värnas och utvecklas. Genom att utveckla gång- och cykelvägar samt kollektivtrafiken mellan Gislaved och Anderstorp kan barn enklare röra sig mellan orterna och utbudet av fritidsaktiviteter och lekmiljöer ökar. För att gång- och cykelnätverket mellan orterna ska användas behöver det finnas fler målpunkter för barn i området. Risken är annars att barn stannar i sin egen ort då avståndet mellan orterna känns för långt.

Idag vänder sig många mötesplatser, exempelvis caféer, till vuxna och det finns efterfrågan på fler mötesplatser för unga. De barn som är för stora för att gå på fritids har brist på naturliga mötesplatser både i Gislaved och Anderstorp.

¹ Erikson, 1969; Piaget 1962; Vygotsky, 1978

Barns lekmiljöer

Barn leker överallt, oavsett om utemiljön är planerad för lek eller inte.¹ I en studie finansierad av UNICEF fick barn i 5-10 årsåldern vara med och påverka sin omgivning. Barnen valde att öka kvaliteten och säkerheten i den urbana miljön framför att exempelvis anlägga nya lekplatser. Deras främsta behov var att kunna röra sig fritt ute på egen hand med möjlighet att leka där de ville.² När trafik leds in i barns miljöer krymper deras lek- och levnadsrevir och påverkar deras aktivitetsmönster.³

¹ Björklid, 1982
² Vercesi & Fortini (1996)
³ Berg & Medrich, 1980; Björklid, 1992, Hart, 1979

Mötesplatser som vänder sig till både barn och vuxna främjar integration och trygghet, vilket bidrar till barns utveckling. Det är särskilt viktigt i segregerade områden för att föra samman människor från olika områden och bakgrund. Johan Orreparcken är en strategisk plats att utveckla för lek och aktiviteter som riktar sig till alla åldrar, exempelvis med lekplats och café. Parkens centrala läge bjuder in barn och vuxna från olika områden att mötas på en ”neutral” plats som är allas. Gisleområdet, kommande multisportarena i Anderstorp och skolorna är platser som barn upptäcker på egen hand vilket bör värnas och utvecklas.

Den egna trädgården eller den gemensamma gården är en viktig närmiljö. Skogsområden mellan byggnader och kvarter är viktiga att bevara då dessa är viktiga lägen för barn att upptäcka och lära. Gröna ytor mellan hus, kvarter och områden bör inte exploateras utan istället vara öppna för barn.

En risk som framhålls i workshopen är att många invånare är bilburna och att handlare vill ha parkeringar nära sina butiker, vilket gör det svårt att skapa miljöer som är anpassade för barn.

vardagsliv

Målpunkter som är viktiga för barn är exempelvis förskola, skola, gymnasium, bibliotek, lekplatser, aktivitetshus, fritidsgårdar, idrottsplatser och grönområden. Barn rör sig främst till fots, på cykel eller med kollektivtrafik varför ett sammanhängande gång- och cykelnät samt goda kollektivtrafikförbindelser är viktigt för att främja barns vardagsliv.

God orienterbarhet är viktigt för att gång- och cykelnätet ska upplevas som attraktivt och användarvänligt. Barn rör sig långsammare än vuxna och har en annan ögonhöjd vilket påverkar hur de förstår sin omgivning. Trafikseparering ger ökad trafiksäkerhet, speciellt för barn, men att gång- och cykelnätet skiljer sig från det övriga trafiknätet kan göra det svårt att orientera sig när man rör sig till fots eller på cykel.

I de dialoger som genomförts med barn framhålls utbudet av fritidsaktiviteter som en av de stora styrkorna i Gislaved och Anderstorp. Det finns många idrottsföreningar och platser för barn att utöva sport. Fritidsgården samt restauranger och caféer är omtyckta mötesplatser. Fler av de intervjuade barnen uppskattar event som matmarknad och Gislelagarna. Platser som erbjuder flera olika funktioner underlättar vardagslivet och blir naturliga mötesplatser. Blandad bebyggelse ökar

På frågan om du skulle kunna tänka dig att bo i Gislaved eller Anderstorp i framtiden svarar en mellanstadieelev:

”Ja, det skulle jag, men helst hade jag nog velat flytta till en större stad, men om man hade lagt ihop Anderstorp och Gislaved med bara ett litet mellanrum, så de kan vara egna städer, så hade jag nog bott kvar”

tillgången till fler vardagsfunktioner vilket leder till minskade resor.

Flera barn framhåller den lugna trafikmiljön samt att det är nära till allt som en stor kvalitet. Att alla barn i Gislaved går i samma skola från årskurs fyra uppfattas som positivt då man får möjlighet att lära känna nya vänner.

Utvecklingen av samplaneringsområdet har potential att knyta ihop Gislaved och Anderstorp med ett sammanhängande cykel- och gångnät. Tillsammans med en mer tillgänglig kollektivtrafik skapar det ett större utbud av fritidsaktiviteter och service som främjar integrering och utbyte mellan samhällena, vilket även bidrar till större trygghet.

Idag är många miljöer i kommunen planerade för bilen, exempelvis ICA Kvantums utemiljö har brister utifrån ett barnperspektiv. Viktiga målpunkter bör lokaliseras vid kollektivtrafikens huvudstråk för att bidra till ökad tillgänglighet och minskat bilåkande. De utvecklingsmöjligheter som barnen framhåller för Gislaved och Anderstorp är bättre kollektivtrafik, fler utomhusaktiviteter och mötesplatser för unga samt ett bättre utbud av butiker. Några föreslår ett nytt shoppingcentrum.

En risk som framhålls i workshopen är att större handelsetableringar såsom Smålandia kan tvinga mindre centrala butiker i orterna att stänga. Externa köpcentrum som nås med bil är mindre tillgängliga för barn. En möjlig inriktning kan vara att förlägga service och handel i samplaneringsområdet som kan serva båda orterna. Många går och cyklar från Gislaved till Smålandiaområdet som har flera stora parkeringsplatser. Här behöver genomtänkta gång- och cykelvägar utvecklas.

Idag präglas samplaneringsområdet av småskalig industri som genererar tung trafik vilket utgör en barriär för att bygga ihop orterna. En förutsättning för att bebygga området är att dagens verksamhet förflyttas. Om samplaneringsområdet utvecklas med blandad bostadsbebyggelse och mötesplatser för unga skapas även ett underlag för en förbättrad kollektivtrafik och utökad service.

IDENTITET

Hur vi uppfattar och nyttjar en plats beror i stor utsträckning på berättelsen om den.² För att skapa trygga och inbjudande miljöer som uppmuntrar till aktiv användning är det därför viktigt att ta fasta på människors befintliga relationer till platsen. Eftersom grunden för hur vi rör oss och tar del av vår omgivning läggs under barndomen, är det extra angeläget att lyssna in barns reflektioner om sin närmiljö. Inflytande och självbestämmande är några av de viktigaste bestämningsfaktorerna för hälsa.

Forskning visar att sociala och fysiska faktorer samspelar kring vad som utgör en hälsofrämjande miljö. Barn upplever platser som erbjuder gemenskap, roliga aktiviteter och positiva känslor som hälsofrämjande.³ Attraktiva mötesplatser samt trygga och promenadvänliga grönområden som ökar den sociala interaktionen, är andra faktorer som verkar positivt på hälsan.

I de äldre generationerna i Gislaveds kommun lever föreställningen om två kommuner kvar och det finns en konkurrens mellan Gislaved och Anderstorp. Idag ses Gislaved och Anderstorp som två separata samhällen med varsin egen identitet. Platser och byggnader i de båda orterna har en rik historia som många känner stolthet över. Dessa identiteter kan komplettera varandra.

² Högdahl & Petersen, 2019
³ Eriksson & Dahlbom, 2018

För att stärka barns identifiering med sina livsmiljöer behöver centrala platser och byggnader bli mer tillgängliga för barn och mer integrerade i stadsmiljön. Lättillgängliga och säkra platser med lekfull och kreativ arkitektur bidrar till barns lärande. Exempelvis skulle motorbanan kunna göras mer tillgänglig och lekplatser och andra miljöer där barn rör sig skulle kunna utformas med teman som anknyter till orternas identitet. Platser med stark identitet skulle kunna göras mer tillgängliga genom exempelvis information på platsen eller QR-kod.

FÖP:en har potential att utveckla de nuvarande identiteterna och samtidigt att koppla samman de två samhällena. Samplaneringsområdet kan bidra med en ny gemensam identitet som kan komplettera de redan befintliga. För att samhällena ska upplevas mer som en enhet behöver de i större utveckling dela resurser, exempelvis i form av gemensamma mötesplatser och utbud av service.

Genom att underhålla och nyttja befintliga grönområden samt utveckla bilfria zoner kan nya kontaktytor skapas mellan barn och vuxna. Detta kan särskilt gynna de områden som idag präglas av negativa föreställningar. Omorganisationen av skolorna i Gislaved är ett gott exempel på hur en ärvd mentalitet kan omformas.

De dialoger som genomförts visar att många barn har en positiv bild av Gislaved och Anderstorp. Samhällena beskrivs som trevliga småstäder där man har sin familj och där det händer roliga saker. Men många barn, särskilt i de äldre åldersgrupperna, beskriver också samhällena som händelsefattiga och dystra. En tydlig identitet för samplaneringsområdet som inkluderar barn och unga kan bidra till att stärka en positiv bild av FÖP-området såväl som de två kärnorna.

HÄLSA OCH SÄKERHET

Många olyckor med barn som oskyddade trafikanter orsakas av uppmärksamhet, impulsivitet eller oförmåga till en adekvat riskbedömning. Barn distraheras lätt och felbedömer bilars hastighet. Upp till nio års ålder har barn svårt att göra adekvata riskbedömningar av trafiksituationer och först i 12-års åldern har den kognitiva förmågan utvecklats tillräckligt för att kunna göra en liknande bedömning som en vuxen.

Barns rörelsefrihet påverkar deras hälsa i stor utsträckning. Att barn blir mer beroende av sina föräldrar för att ta sig till skola, fritidsaktiviteter och vänner kan skapa oro och stress hos både föräldrar och barn. Studier visar att barn i trafikerade miljöer kan få svårare att bibehålla sina sociala nätverk då de inte på egen hand kan nå sina kamrater. Samma sak gäller för vuxna.⁴

För att öka säkerheten och rörelsefriheten för barn inom FÖP-området bör tung trafik ledas bort från centrum. Ett exempel är den trafikerade Götgatsbron i Anderstorp. Idag planeras en industrigata i samplaneringsområdet som riskerar att generera höga trafikflöden med tung trafik. En möjlighet är att istället utforma gatan som en stadsgata. Genom att minska framkomligheten för bil och skapa större utrymme för oskyddade trafikanter inom och i kopplingen mellan samhällena skulle barns säkerhet och rörelsefrihet stärkas. Alléer vid vägar bidrar med kvalitéer som grönska och minskat buller för gångtrafikanter och cyklister.

Det är inte eftersträvanvärt att skapa helt säkra miljöer för barn då det begränsar deras möjlighet utveckla en god trafikmedvetenhet och säkerhetstänkande. Målet är att skapa god balans mellan trygghet och utmaning som stimulerar barns utveckling.

Idag finns flera tunga industrier i samhällena. Genom att lokalisera dessa mer perifert skulle både säkerheten öka och andelen tung trafik genom samhällena minska. Storgatan i Anderstorp är ett naturligt cykelstråk inom samhället som kan kopplas ihop med ett cykelstråk mellan Gislaved och Anderstorp.

Olika grupper är olika utsatta

Det finns stora skillnader i risken att utsättas för trafikolyckor. I åldersgruppen 0-14 år löper 6-9-åringar störst risk att drabbas och pojkar är mer utsatta än flickor. Även socioekonomi och vilken geografi barn växer upp i påverkar olyckstalen. Socioekonomiskt utsatta barn löper 20-30 procent högre risk att utsättas jämfört med mer välbeställda¹ och barn som bor i flerfamiljshus har 5,5 gånger större risk att råka ut för en fotgängarolycka jämfört med dem som bor i villa.² Tätbefolkade bostäder med lite utrymme för lek, mindre tillgång till bil och högtrafikerad miljö tros vara orsaker till skillnaderna.

1

Hasselberg, 2004

2

Mueller, 1 m.fl. 1990

De dialoger som genomförts med barn visar på att det finns flera områden i Gislaved och Anderstorp som upplevs otrygga. Det är under dygnets mörka timmar som platserna upplevs som otrygga. Otrygghet överförs ofta från förälder till barn varför det är viktigt att jobba med åtgärder gentemot båda grupperna.

Med fördjupningen av översiktsplanen finns möjlighet att öka tryggheten för barn i Gislaved och Anderstorp.

Ett förslag från workshopen är utveckla Gislaveds centrumbild samt omvandla Anderstorpsvägen till stadsgata, där minskade hastigheter skulle bidra till en trevligare miljö. Idag är ICA en viktig mötesplats för unga. En gemensam mötesplats i samplaneringsområdet som lockar personer i alla generationer har potential att bidra till ökad trygghet.

7. REKOMMENDATIONER

KONKLUSIONER

Idag har Gislaved och Anderstorp egna starka identiteter och det finns en konkurrens mellan de två samhällena. FÖP-en har potential att utveckla de nuvarande identiteterna samtidigt som de två orterna knyts närmare varandra. Samplaneringsområdet kan få en ny gemensam identitet som kan komplettera de redan befintliga. För att samhällena ska upplevas mer som en enhet behöver de i större utsträckning dela resurser, exempelvis i form av gemensamma mötesplatser och utbud av service. Placeras dessa i samplaneringsområdet får båda samhällena tillgång till funktionerna.

Generellt vänder sig många mötesplatser till vuxna och det finns efterfrågan på fler mötesplatser för unga inom FÖP-området. Barns mötesplatser inom FÖP-området bör värnas och utvecklas. Mötesplatser som vänder sig till både barn och vuxna främjar integration och trygghet. Johan Orreparcken är en strategisk plats att utveckla för lek och aktiviteter som riktar sig till alla åldrar, exempelvis med lekplats och café.

Barns identifiering med sina livsmiljöer kan stärkas genom att centrala platser och byggnader görs mer tillgängliga för barn. Exempelvis skulle motortemat kunna plockas upp i utformningen av lekplatser och andra ytor för barn.

Idag finns flera tunga industrier i samhällena. Genom att lokalisera dessa mer perifert skulle säkerheten öka och andelen tung trafik genom samhällena minska. Den planerade industrigatan i samplaneringsområdet riskerar att generera höga trafikflöden med tung trafik och skulle istället kunna utformas som en stadsgata. Genom att minska framkomligheten för bil och skapa större utrymme för oskyddade trafikanter inom och i kopplingen mellan samhällena skulle barns säkerhet och rörelsefrihet stärkas.

Avgörande för att koppla ihop de två samhällena är att utveckla kollektivtrafiken med fler hållplatser utspridda strategiskt i orterna. Genom att utveckla gång- och cykelvägar samt kollektivtrafiken mellan Gislaved och Anderstorp kan barn enklare röra sig mellan orterna och utbudet av fritidsaktiviteter och lek miljöer ökar. För att gång- och cykelnätverket mellan orterna ska användas behöver det finnas fler målpunkter för barn i området. Risken är annars att barn stannar i sin egen ort, då avståndet mellan samhällena känns för långt.

Ofta diskuteras problem i så kallade utanförskapsområden, men så kallade innanförskapsområden är ett lika stort problem. Det är ofta relativt enkelt att göra åtgärder och förtäta i utanförskapsområden för att locka dit socioekonomiskt starkare grupper. Medan innanförskapsområden sällan adresseras som problematiska även om brist på mötesplatser och en hållbar utveckling även finns inom dessa områden. Om verksamheter för socioekonomiskt svagare grupper planeras i ett innanförskapsområde blir protesterna oftast starka.

FORTSATT ARBETE

Rekommendationer för fortsatt arbete:

- Arbeta strategiskt så att det skapas en ny gemensam identitet och attraktivitet genom samplaneringsområdet. Skapa funktioner och platser som gör att människor möts. Mötesplatser behövs även för att minska den rådande segregationen och tidigt bemöta orternas utmaningar med social hållbarhet. Åtgärder bör ske i både socioekonomiskt starka områden och områden som är mer socioekonomiskt utsatta.
- Arbeta med att utjämna social ojämlikhet inom FÖP-området. Alla delar i samhället bör kopplas till varandra eftersom en naturlig genomströmning av människor som rör sig mellan bostadsområden och orternas olika delar ökar den upplevda tryggheten. Ett bostadsområdes isolering kan t. ex. brytas genom tillskott av kompletterande bebyggelse utefter kommunikationsstråk.
- Rättvisa möjligheter att nyttja samhällets utemiljöer är mycket viktig utifrån barnperspektiv. Trafiken är den största faktorn som begränsar barnens möjlighet till att självständigt röra sig i sin närmiljö. AFRY:s bedömning är att den framtida planeringen tydligt måste ha inriktningen begränsa biltrafik till förmån för barns möjligheter att ta del av hela FÖP-området. Samtidigt behöver kommunen titta på hur gator och platser inom dagens verksamhetsområden kan utvecklas till att bli tryggare och attraktivare samtidigt som det ska vara funktionella för verksamheterna?
- En annan aspekt som berör rättvis tillgång till samhällets utemiljöer för barn är att det skapas aktivitetsytor och verksamheter som riktar sig till barn och unga, liksom att de platser som är riktade mot barn och unga inte endast vänder sig till vissa inom gruppen (exempelvis idrottsintresserade pojkar).

