

BARNKONSEKVENSPANALYS

Centrumåtgärder Söråker, väg 684

Timrå kommun, Västernorrlands län

Vägplan, 2022-06-23

Projektnummer: TRV 2017/103232



Trafikverket

Postadress: Box 186, 871 24 Härnösand

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Barnkonsekvensanalys, Centrumåtgärder Söråker, väg 684

Författare: Christina Granér och Sofia Bergström, Sweco Sverige AB

Dokumentdatum: 2022-06-23

Ärendenummer: TRV 2017/103232

Version: 3.0

Kontaktperson: Jörgen Stjärne, projektledare

Innehåll

1	SAMMANFATTNING	6
2	BAKGRUND	6
3	BARNKONSEKVENSPANALYSER, BAKGRUND OCH TILLÄMPNING	9
3.1	Barnets bästa	9
4	METOD FÖR BKA.....	10
4.1	Metod för prövning av barnets bästa.....	11
4.2	Samtal med barn.....	13
4.3	Metod för kunskapsöverföring	15
4.4	Geografiska avgränsningar – utredningsområde/influensområde	15
5	PARAMETRAR OCH PÅVERKANSAKTORER	16
6	BARNNS KÄNSLIGHET FÖR MILJÖFAKTORER	17
6.1	Buller	17
6.2	Luftföroreningar	18
6.3	Fysisk aktivitet	18
6.4	Egen mobilitet och socialt liv	18
6.5	Grönområden	18
6.6	Trafik	19
7	NULÄGE	20
7.1	Skolskjutsverksamheten	21
7.2	Barns målpunkter	21
7.3	Barns självständiga rörelser	23
7.4	Barns synpunkter på befintlig trafikmiljö	24
7.5	Framtida bebyggelse	25

8	PÅVERKAN I BYGGSCHEDE	27
8.1	Föreslagna åtgärder	27
9	PÅVERKAN I DRIFTSKEDET	28
9.1	Föreslagna åtgärder	28
9.2	Standard Centrumvägen, väg 684	29
9.3	Ny gång- och cykelbanan södra sidan Centrumvägen	30
9.4	Korsningen Centrumvägen – Daliagatan och andra anslutningar	30
9.5	Cirkulationsplats Centrumvägen – Folketshusvägen	31
9.6	Övergångställen och cykelpassager.....	31
9.7	Busshållplatser.....	32
9.8	Belysning	33
9.9	Bullerskydd	33
10	EFFEKTER OCH KONSEKVENSER I BYGGSCHEDET	33
10.1	Trygghet och säkerhet	34
10.2	Barns självständiga mobilitet och sociala liv	35
10.3	Hälsa	35
11	EFFEKTER OCH KONSEKVENSER I DRIFTSKEDET	36
11.1	Barns synpunkter på förslagen.....	36
11.2	Trygghet och säkerhet	37
11.3	Barns självständiga mobilitet och sociala liv	39
11.4	Hälsa	40
12	PRÖVNING AV BARNETS BÄSTA	41
13	FÖRSLAG PÅ ÅTGÄRDER FÖR BARNETS BÄSTA	43
13.1	Förslag på åtgärder under byggschedet	43
13.2	Anpassningsåtgärder	43

13.3	Skyddsåtgärder	44
13.4	Kompensationsåtgärder.....	44
14	BARNKONSEKVENSPANALYSENS BIDRAG TILL VÄGPLANEN.....	44
15	FORTSATT ARBETE.....	45
16	ORDLISTA.....	46
17	REFERENSER	49

1 Sammanfattning

Som underlag för vägplanen Centrumåtgärder i Söråker, har en barnkonsekvensanalys genomförts. Både byggskedet och driftskedet har studerats. Arbetet har utgått från FN: s barnkonvention och artikel 3 om *barnets bästa*, och följt det upplägg som rekommenderas av Barnombudsmannen.

I denna barnkonsekvensanalys har Sweco analyserat hur ombyggnaden och den nya utformningen av Centrumvägen i Söråker påverkar barn. Inledningsvis har ett antal parametrar valts ut vilka är relevanta för vägplanen. Dessa är: trygghet och säkerhet, barns självständiga mobilitet och sociala liv samt hälsa. Barns känslighet för en rad påverkansfaktorer har beskrivits inledningsvis.

I arbetet har barn inkluderats genom enkät och samtal med elever i årskurs 6 och 9 på Ala skola. Barnen har berättat om hur de rör sig över och längs Centrumvägen idag, vilka brister de upplever samt angett viktiga målpunkter (bostad, fritidsaktiviteter, kompisar och mötesplatser). Eleverna har också fått diskutera de förslag till förändringar som vägplanen innehåller och lämna sina synpunkter. Genom att engagera barnen, har kunskapen om hur de använder Centrumvägen ökat, och det redovisas i nulägesbeskrivningen.

En analys av påverkan, effekter och konsekvenser för både byggskedet och driftskedet görs, och därefter följer en *prövning av barnets bästa* enligt artikel 3 i barnkonventionen. Förslag på anpassningsåtgärder, skyddsåtgärder och kompensatoriska åtgärder ges där barnets bästa inte prioriteras.

Vägplanens förslag kommer att innebära tydliga förbättringar för barn i driftskedet. En belyst cykelbana är en efterfrågad åtgärd bland barnen, liksom fler övergångsställen. Hastighetssänkningen längs Söråkersvägen är också positiv. Förslagen kommer att underlätta för barns självständiga mobilitet då det blir säkrare och tryggare för barnen att röra sig längs med och över Centrumvägen. Hälsan påverkas positiv när barn i större utsträckning kan gå och cykla i sitt närområde. Den åtgärd som barnen är mest tveksamma till är cirkulationsplatsen. Här är det viktigt att barn, som både är kortare än vuxna och har ett begränsat synfält, kan se genom cirkulationsplatsen och över rondellytan i mitten. Barn ska också synas för andra trafikanter i cirkulationsplatsen.

Under byggskedet kan barn känna otrygghet då vägombyggnader och omledningar genomförs. Det är viktigt att säkerställa att barn kan förstå hur de ska röra sig när omledningar görs. Det är också viktigt att bullrande åtgärder begränsas och att transporter till byggarbetsplatserna inte genomförs på tider där barn rör sig till och från skolan.

I arbetet med barnkonsekvensanalysen, har den kunskap som inhämtats genom enkät och samtal med barn på Ala skola, löpande delgetts andra teknikområden i vägplanearbete, framför allt med projektörer och landskapsarkitekt. Syftet har varit att barnperspektivet ska komma med i projekteringen av åtgärderna.

2 Bakgrund

Söråker ligger i Timrå kommun, Västernorrlands län. Timrå kommun vill utveckla Söråkers tätort och öka dess attraktivitet, samt stärka besöksnäringen i Tynderö-Åstönområdet. Samtidigt finns det brister i trafiksäkerhet och tillgänglighet i området. Det finns därmed behov av åtgärder som höjer trafiksäkerheten och Trafikverket tar därför fram en vägplan som innefattar trafiksäkerhetshöjande åtgärder inom Söråkers centrum. Ambitionen är även att Söråkers centrum ska upplevas som en tätortsgenomfart vilket uppnås genom att anlägga ett bredare och separerat gång- och cykelstråk samt minskade vägbredder.

Arbetet med barnkonsekvensanalysen genomfördes under våren 2022 och analysdelen grundas på förslag till åtgärder framtagna till om med dess.

Föreliggande barnkonsekvensanalys omfattar centrumåtgärderna för Söråker. Den syftar till att studera byggskedet och den färdiga ombyggnadens påverkan på barn och unga, för att säkerställa att barnkonventionens artikel 3 om barnets bästa efterlevs.



Figur 1. Översikt över projektets sträckning där den ca 1,5 km långa sträckan är markerad med start och slut.

Vägen som sträcker sig genom Söråkers centrum heter Centrumvägen (väg 684) och utmed denna finns endast en mycket smal trottoar på vardera sida. Det saknas en separat cykelväg. Detta medför att oskyddade trafikanter upplever en otrygghet att röra

sig längs vägen, vilket leder till att fler väljer att ta bilen i stället för att gå eller cykla. Centrumvägen har brister även när det gäller kapacitet och framkomlighet. Boende och besökare upplever bland annat problem med köbildning vid infarterna i centrum under sommartid när besöksnäringen ökar.

Projektets ändamål (syfte) är att föreslagna åtgärder i vägplanen ska bidra till en hållbar anläggning som ska leda till ökad trygghet, säkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter.

De projektmål som eftersträvas är följande:

- Gående och cyklister, såväl barn som vuxna, ska erbjudas gena, sammanhängande, trygga och trafiksäkra stråk till målpunkter i området.
- Åtgärder som leder till förbättringar för gång- och cykelvägen ska prioriteras men utan att framkomligheter för övriga trafikanter avsevärt försämras.
- Trafikmiljön ska understödja hastighetsefterlevnaden 40 km/tim.
- Busshållplatser ska ha lämplig placering och utformning utifrån dess funktion.
- Cirkulationsplatsen ska gestaltas så att den är funktionell och bidrar till att skapa ett välkomnande intryck i Söråker.
- Föreslagna åtgärder ska bidra till att skapa ett väggrum med en stadsmässig och sammanhållen karaktär som ansluter till Söråkers småskaliga bebyggelsestruktur.
- Ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet ska genomsyra förslagen, där föreslagna åtgärder ska bidra till minskad klimatbelastning jämfört med konventionella metoder samt att intrång i värdefulla miljöer så långt som möjligt ska undvikas.

Sträckan för de planerade åtgärderna är cirka 1,5 km lång och börjar vid korsningen Centrumvägen/Söråkersgatan och avslutas efter busshållplatsen Centrumvägen 80, se figur 1 (som även redovisar *utredningsområdet* som beskrivs under kapitel 4.3.). I samband med anläggningen av gång- och cykelvägen ska belysning anordnas och busshållplatserna längs sträckan ska ses över. En cirkulationsplats planeras att anläggas i korsningen Centrumvägen/Folketshusvägen. Vissa delar av projektet medfinansieras av Timrå kommun och samordning krävs.

3 Barnkonsekvensanalyser, bakgrund och tillämpning

En barnkonsekvensanalys är en strukturerad analys för att utreda hur en fråga, ett beslut, projekt, ombyggnad eller annan förändring påverkar barn. En barnkonsekvensanalys ska pröva och beskriva vilka åtgärder och utformningar som är de bästa för barn.

Barnkonsekvensanalyser syftar till att stärka det som är barnets bästa i enlighet med FN:s barnkonvention, antagen 1989. Barnkonventionen är sedan 1 januari 2020 svensk lag i och med inrättandet av barnrättslagen. Lagens text utgörs av barnkonventionen i uppdaterad översättning.

I barnkonventionen finns fyra artiklar som är konventionens grundpelare:

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

Arbetsgången för en barnkonsekvensanalys, så som den rekommenderas av Barnombudsmannen¹, redovisas i figur 2. Den består av kartläggning, beskrivning, analys, prövning av barnets bästa och utvärdering.

I analysen och prövningen av *barnets bästa* är utgångspunkten vad som bedöms vara det bästa för ett enskilt barn eller för majoriteten av barn, beroende på frågans karaktär. Andra hänsyn ska inte vägas in i bedömningen. Det innebär att en barnkonsekvensanalys inte är en samlad bedömning där *barnets bästa* ställs mot andra aspekter och hänsyn i ärendet.

3.1 Barnets bästa

I en barnkonsekvensanalys är formuleringen *barnets bästa* central. Barnets bästa finns i artikel 3 i barnkonventionen och barnrättslagen. Enligt FN:s särskilda barnrättskommitté² ska principen om barnets bästa alltid beaktas och väga mycket tungt. I situationer då barnets bästa står i konflikt med vuxnas intressen är det barnets bästa som så gott som alltid ska ha företräde.

“ The best interest of the child shall be a primary consideration.”

FN: s barnrättskommitté

¹ Uppnå kvalitet i beslut som rör barn och unga, faktablad från Barnombudsmannen

² Särskilt organ som bevakar att barnkonventionen följs

Barnets bästa och hur det beaktats ska alltid redovisas i beslutsprocessen, liksom varför barnets bästa inte valdes³. Beslut som inte är barnets bästa ska klargöras, motiveras och dokumenteras. Beslutsfattarna måste motivera varför ett annat intresse än barnets bästa har bedömts viktigare. Därutöver ska beslutsfattarna i möjligaste mån vidta anpassningsåtgärder (skadeförebyggande), skyddsåtgärder och kompensatoriska åtgärder.

Ett exempel där barnets bästa har prioriterats i vägplanen (framför exempelvis intresset med snabba transporter) är att hastigheten sänks på Centrumvägen till 40 km/tim. Lägre hastigheter är viktigt för barn eftersom de har svårare att bedöma avstånd och hastigheter än vad vuxna har. Barnets bästa kan prioriteras ytterligare genom att sänka hastigheten till 30 km/tim.

Ett annat exempel på barnets bästa handlar om synbarhet. Barnets bästa är att de kan se genom cirkulationsplatsen och vara synliga för andra trafikanter. Det kan stå emot ett intresse av att skapa en estetisk gestaltning av cirkulationsplatsen.

4 Metod för BKA

Metoden för framtagandet av denna barnkonsekvensanalys har följt den modell som rekommenderas av Barnombudsmannen, och som även tillämpas av Trafikverket till stor del.



Figur 2. Metod för en barnkonsekvensanalys rekommenderad av Barnombudsmannen.

I kartläggningen ingår utredningsmaterial i projektet och samtal med barn och unga. Efter platsbesök, inventeringar och samtal med elever har en beskrivning av nuläget gjorts. Därutöver har arbetet med projektering och produktionsplanering följts. Materialet har sammanställts för driftskedet. Därefter har en analys gjorts enligt effektkedjan⁴, se nedan, och slutligen en prövning av *barnets bästa*.

Definitionen av barn följer barnkonventionen. Barn är alla människor upp till 18 år.

Studerade parametrar har varit trygghet och säkerhet, barns självständiga mobilitet och sociala liv samt hälsa. Parametrarna har bedömts vara av störst relevans för den här utredningen.

³ FN: s barnrättskommitté samt Barnombudsmannen

⁴ Rekommenderas av Barnombudsmannen

Kartläggningen och beskrivningen omfattar driftskedet. Anpassnings-, skydds- och kompensationsåtgärder har föreslagits där det varit relevant. Barns säkerhet under byggskedet har också beaktats i denna barnkonsekvensanalys.

Analysen har gjorts utifrån effektkedjan:

Påverkan → Effekt → Konsekvens

Påverkan är den förändring i barns närmiljö som sker under byggperioden och när anläggningen är klar, exempelvis att ytor tas i anspråk för etablering under byggskedet eller att i driftskedet tillkommer övergångställen på nya platser.

Effekten är den omedelbara följden av den beskrivna påverkan, exempelvis att etableringsytor skapar omvägar eller skymd sikt på grund av höga och täta byggplank, eller att det blir genare, lättare och mer trafiksäkert att passera Centrumvägen i höjd med Söråkersgatan (där det tidigare inte funnits ett övergångsställe).

Konsekvensen följer på effekten, till exempel så kan ianspråktagande av ytor/mark leda till konsekvensen att barns självständiga rörelser och fysiska aktivitet minskar vilket är negativt för deras hälsa och kognitiva utveckling. I det andra exemplet kan konsekvensen bli förbättringar (i trygghet och säkerhet) för barns sociala liv och självständiga rörelser vilket är positivt för deras hälsa och kognitiva utveckling.

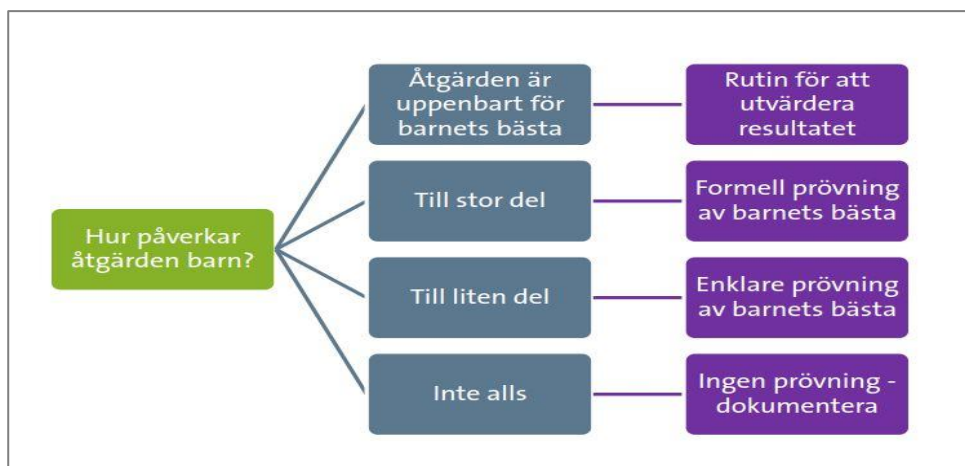
Det är ibland svårt att särskilja effekter och konsekvenser, och konsekvenser kan ske i flera led. Minskad fysisk aktivitet är en konsekvens, som också leder till sämre hälsa och därigenom risk för sämre sömn och sämre koncentrationsförmåga. Därför redovisas effekter och konsekvenser samlat och i resonerande form.

Den sista delen i processen – utvärdering – ingår inte i denna rapport, men kan genomföras av Trafikverket när projektet och åtgärderna av Centrumvägen är färdiga.

4.1 Metod för prövning av barnets bästa

Barnkonventionens och barnrättslagens artikel 3 stadgar att det vid alla beslut som berör barn, ska i första hand beaktas vad som bedöms vara barnets bästa.

Barnombudsmannen har tagit fram en rekommendation för när och hur en prövning av barnets bästa ska genomföras, se Figur 3. En formell prövning av planförslaget är motiverad då det *till stor del* påverkar många barn. Alla barn som är boende i Söråker påverkas av planförslaget på något sätt.



Figur 3. Barnombudsmannens rekommendation när en prövning av barnets bästa ska genomföras.

Prövningen av barnets bästa utgår från barnkonventionens artiklar, där följande är relevanta för denna vägplan:

Artikel 4 stadgar att konventionsstaterna ska vidta *alla lämpliga åtgärder* för att genomföra de rättigheter som erkänns i barnkonventionen. Trafikverket, som representerar svenska staten (en av konventionsstaterna) ska vidta alla lämpliga åtgärder för att barnets bästa och barnets rätt till liv, överlevnad, utveckling, aktiva deltagande, hälsa, lek, rekreation, vila och fritid tillgodoses.

Artikel 6 om barns inneboende rätt till liv, överlevnad och utveckling är en av grundpelarna i barnkonventionen. Lek, självständig mobilitet och ett eget socialt liv är delar som stöttar genomförandet av artikeln. Barns närområde ska utformas så att lek kan ske utan risk för allvarlig skada eller död genom olycka. Rätten till liv innebär även att konventionsstaterna ska minska risken för att barn dör i exempelvis trafikolyckor. Barns rätt till liv och utveckling ska vidare *säkerställas till det yttersta av samhällets förmåga*.

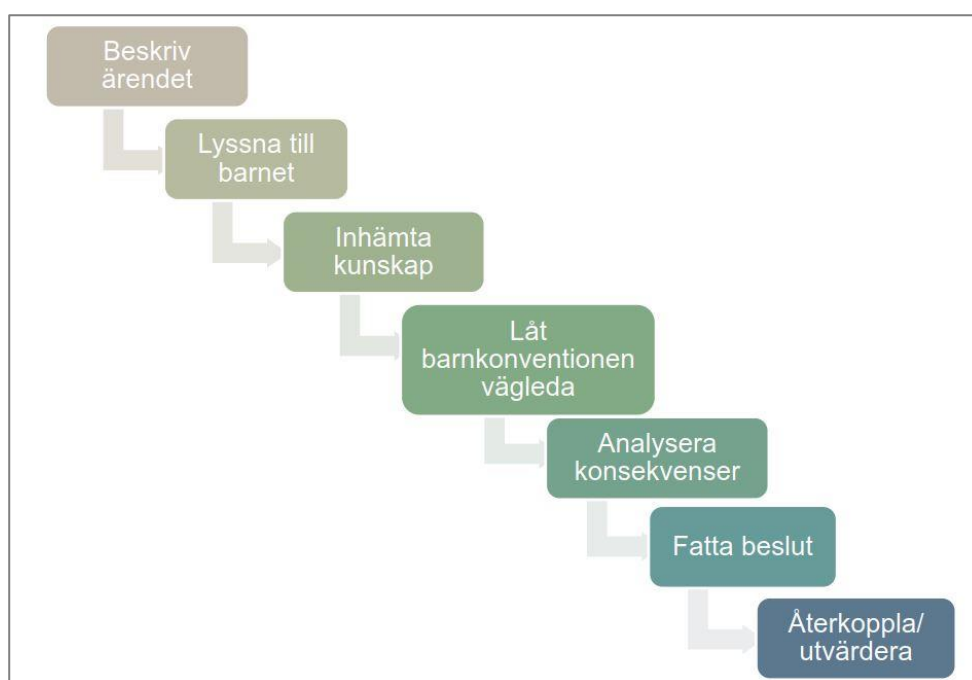
Artikel 19 lyfter att konventionsstaterna ska vidta alla åtgärder för att skydda barn mot alla former av fysiskt eller psykiskt våld, *skada* (exempelvis genom trafikolycka) eller övergrepp.

Artikel 23 handlar om barn med fysiska och psykiska funktionsnedsättningar. De har samma rättigheter som andra barn att leva ett fullvärdigt och anständigt liv. Här finns bland annat en koppling till tillgänglighetsanpassningar i kollektivtrafiken, för att underlätta för barn med funktionshinder att ha en självständig mobilitet.

Artikel 24 betonar barns rätt till hälsa. Det är relevant utifrån att barn är känsligare än vuxna för exempelvis buller och luftföroreningar. Barn som åker kollektivt, cyklar och går, får bättre hälsa än barn som skjutsas i bil. Barn som växer upp nära trafikerade vägar har förhöjd risk att få en försämrad lungfunktion.

Artikel 31 handlar om barns rätt till lek och rekreation, vila och fritid. Det är positivt om barn kan använda kollektivtrafiken och cykel på ett säkert sätt för att åka till fritidsaktiviteter och för att träffa varandra.

I denna barnkonsekvensanalys sker prövningen av barnets bästa enligt den modell som rekommenderas av Barnombudsmannen, se Figur 4. Stegen är integrerade i arbetet och redovisas inte separat, med undantag av steg 6 Fatta beslut, som redovisas under kapitel 12 Prövning av barnets bästa.



Figur 4. Arbetsgång för prövning av barnets bästa, rekommenderad av Barnombudsmannen.

4.2 Samtal med barn

I en barnkonsekvensanalys kan utredarna tillämpa ett eller två perspektiv:

- Barns perspektiv: barn berättar om hur de ser på frågan, vad de vill ha och vad de inte vill ha
- Barnperspektiv: vuxna tolkar vad som är bäst för barnen utifrån vad vuxna vet och kan ta reda på

I denna barnkonsekvensanalys har både barns perspektiv och barnperspektivet tillämpats. Barns perspektiv har inhämtats genom samtal med barn i årskurs 6 och 9 vid Ala skola. Samtalen genomfördes 2022-03-29. Barnperspektivet har tillämpats genom att vuxna – utredarna för denna BKA – har tolkat vad som är bäst för barnen utifrån tillgänglig kunskap och barnens information.

Vid varje samtal deltog elva till tolv elever från varje årskurs. Ala skola ligger inte i direkt anslutning till Centrumvägen men barnen som går på Ala skola rör sig självständigt i

hela Söråker och utmed Centrumvägen som går igenom hela samhället och har bostadsområden på båda sidor.

Tre veckor innan samtalen skickades en enkät ut till eleverna i årskurs 6 och 9 på Ala skola. I enkäterna fick barnen fylla i viktiga målpunkter (bostad, kompisar, fritidsaktiviteter, mötesplatser). Denna information följdes upp under samtalen.

Samtalen genomfördes i mindre grupper. Årskurs 6 hade fyra grupper med tre elever i varje och årskurs nio hade tre grupper och omfattade totalt elva elever. Varje grupp fick dels diskutera dagens trafikmiljö och därefter specifikt de förslag som ingår i vägplanen. Fotografier av olika trafikmiljöer används för att underlätta samtalen. (Exempelvis bilder på upphöjda och ej upphöjda övergångsställen, på cirkulationsplatser, dubbelriktade och enkelriktade cykelbanor.)

Söråkers skola ligger närmare Centrumvägen. Söråkers skola tackade nej till att delta i barnkonsekvensanalysen.

Trots att elevsammansättningen ändras för varje läsår, antas att barnens skolvägar eller målpunkter inte förändras annat än marginellt.

Ett relativt stort antal elever bor utanför tätorten, både norr, söder, öster och väster om Söråker och en liten del av dem var med i samtalen om vägplanen.

Vid samtalen om Centrumvägen och dess påverkan gav eleverna i båda årskurserna, en entydig bild av att Centrumvägen behöver förbättras, främst för oskyddade trafikanter (och i barns ögon dem själva, yngre syskon kompisar m.fl) men att deras självständiga mobilitet inte begränsas av vägen i någon större omfattning.

Det barnen framför allt efterfrågade var säkrare passager över Centrumvägen, och att dessa placeras på ett logiskt sätt utifrån deras rörelsemönster. Barnen upplevde det som en brist idag, att människor korsar Centrumvägen lite överallt. Detta gjorde dem otrygga. Platser där de önskade övergångsställen, gärna upphöjda sådana, var vid busshållplatsen vid Ica, vid busslingan och vid Söråkersvägen. Barnen vill också ha en cykelbana längs med Centrumvägen, vilket de anser gynnar framför allt yngre cyklade barn. Öppna ytor med bara asfalt (utan vägmålningar) uppfattade många barn som svåra, då de blev osäkra på var man ska röra sig och hur. Korsningen vid Daliagatan/busshållplatsen vid Ica samt bussens vändslinga är exempel på sådana platser är vidare en plats som gör barnen mer otrygga.

Cirkulationsplatsen som föreslås i vägplanen var den enskilda åtgärden som barnen var mest tveksamma till. Flera ansåg att den inte behövs, medan andra barn tycker att det är bra att cirkulationsplatsen får ner bilisternas hastighet, vilket är mer trafiksäkert. De äldre barnen, som kör Epa- eller A-traktorer, var mest tveksamma till cirkulationsplatsen.

Samtalen visade också att barnens trafikfärdigheter har brister. Bland annat saknar de kunskap om cykelöverfarter och cirkulationsplatser och de har en felaktig tro att det inte är tillåtet att korsa en väg om det inte finns ett övergångsställe på platsen.

4.3 Metod för kunskapsöverföring

I arbetet med föreliggande barnkonsekvensanalys, har den kunskap som inhämtats genom enkät och samtal med barn på Ala skola, löpande delgetts andra teknikområden i vägplanearbete, framför allt med projektörer och landskapsarkitekt.

Kunskapsöverföringen har skett via gemensamma avstämningar samt i mejlväxlingar, där synpunkter och frågor som framkommit i BKA-arbetet, riktats till dem som arbetar med projektering, gestaltning och utformning. Syftet har varit att barnperspektivet ska komma med i projekteringen av åtgärderna.

Avstämningarna har genomförts efter samtalen med barnen, för att säkerställa att barnens synpunkter kommer in i arbetet. Vid avstämningsmötena har diskussionen bland annat gällt övergångsställens placering och utformning, frågetecken kring cirkulationsplatsens utformning och rondellens höjd, behov av att tydliggöra bussens rörelse vid busstingan och utformning av gång- och cykelbanan respektive trottoaren vid passager. Även busshållplatsernas utformning har lyfts.

4.4 Geografiska avgränsningar – utredningsområde/influensområde

För barnkonsekvensanalysen har en särskild geografisk avgränsning gjorts. Beskrivningarna av barns liv, målpunkter och rörelsemönster utgår från Centrumvägens utredningsområde men dialogen har även omfattat närområdet och de byar där många barn bor. Många barn har fritidsaktiviteter i Söråker och även i Sundsvall, Timrå och Härnösand. Trafikmiljön för Centrumvägen har enbart ingått i analysen, däremot har barns skolresor, lokala fritidsaktiviteter och utflykter i närområdet beaktats.

Gång- och cykelvägen samlokaliseras med Centrumvägen och anläggs i dess närhet. Befintliga förhållanden och förutsättningar har i huvudsak kartlagts i vägens närhet, se figur 4. Vid inhämtande av underlag har ett bredare utredningsområde använts.

Utredningsområdet omfattar de områden och belyser de konsekvenser som kan förväntas uppstå till följd av de planerade åtgärderna längs och vid befintlig väg.

Geografiskt avgränsas detta projekt huvudsakligen längs med Centrumvägen från Centrumvägen/Söråkersgatan i väster till busshållplatsen Centrumvägen 80 i öster, en sträcka på cirka 1,5 km.

Vägprojektet kan påverka ett område utanför utredningsområdet vilket kallas influensområde. Exempelvis utbredning av buller eller avledning av vägdagvatten till vattendrag kan utgöra påverkan inom ett större influensområde. Konsekvenserna inom influensområdet berörs endast på en översiktlig nivå.

Ett vägområde är det område som vägen tar i anspråk för den tekniska funktionen samt för de skyddsåtgärder som krävs för att minska den negativa miljöpåverkan som uppstår, så som område för anläggande av bullerskydd eller stödkonstruktioner för att motverka ras och skred. Det är enbart vägområdet inklusive skyddsåtgärder som fastställs i vägplanen. Området utanför vägplanens område planläggs i detaljplaner enligt Plan- och bygglagen (PBL).

4.4.1 Avgränsning i tid

Vägplanen beräknas kunna lämnas in för fastställelse under januari 2024. Efter att planen är fastställd tas bygghandling fram och upphandling av entreprenör påbörjas. Byggnationen av projektet beräknas kunna påbörjas tidigast under år 2026 och byggtiden beräknas pågå under cirka två år.

5 Parametrar och påverkansfaktorer

I barnkonsekvensanalysen har tre parametrar valts ut vilka alla har relevans för vägplanen. Parametrarna är trygghet och säkerhet, barns självständiga mobilitet och sociala liv samt hälsa. Varje parameter påverkas av en rad faktorer. I Tabell 1 listas valda parametrar tillsammans med exempel på olika faktorer som har betydelse för parametern. Många faktorer kan påverka flera parametrar.

Definitioner på de begrepp som används framgår av ordlistan i slutet av dokumentet.

Tabell 1. Studerade parametrar och exempel på påverkansfaktorer

PARAMETER	PÅVERKANSAKTORER
Trygghet och säkerhet	<ul style="list-style-type: none">- Synbarhet- Orienterbarhet och överblickbarhet- Belysning- Alternativa vägar- Trafikutformningar- Hastigheter för fordon- Prioriteringar av färdmedel- Befolkade offentliga rum- Våld, hot och överfall- Igenkänning- Tillit
Barns självständiga mobilitet och sociala liv	<ul style="list-style-type: none">- Närhet och tillgänglighet- Faktiska avstånd som är korta- Närhet till kommunikationer- Tillgång till färdmedel- Förtätning- Tillgänglighetsanpassningar- Kopplingar över barriärer- Tillit- Privata platser- Målpunkter för barn- Aktivitetsytor och lekplatser
Hälsa	<ul style="list-style-type: none">- Grönområden inom 300 meter- Bullerdämpning- Stress- Luftföroreningar- Tystnad- Platser och ytor för idrott, lek och spontana aktiviteter- Prioritering av gång och cykel- Enkelt att ha en rörlig livsstil- Barns självständiga rörelser i närmiljön- Trafiksäker miljö

6 Barns känslighet för miljöfaktorer

Barn är särskilt känsliga för olika miljöfaktorer. Det har framför allt tre orsaker:⁵

- Barns kroppsliga system utvecklas i snabb takt och genomgår en rad känsliga utvecklingsfaser
- Barn har ofta en högre exponering än vuxna eftersom de äter mer, dricker mer och andas mer i proportion till sin kroppsstorlek, samt att de är kortare och befinner sig närmare exempelvis bilars avgasrör
- Barns beteende och bristande riskmedvetenhet kan i många fall leda till en högre exponering för skadliga miljöfaktorer

Faktorer som påverkar barns hälsa och säkerhet är bland annat buller, luftföroreningar, fysisk aktivitet, egen mobilitet och socialt liv, närheten till grönområden och trafik i närmiljön.

6.1 Buller

Buller är den miljöstörning som drabbar flest personer i Sverige. Vägtrafiken är i dag den största bullerkällan i Sverige, och antalet invånare som störs av vägbuller är idag drygt två miljoner och ökar stadigt i och med att allt fler flyttar in till städerna och nya bostäder byggs nära trafikerade vägar.⁶

Barn är känsligare än vuxna för buller. Buller kan ge fysiska stressreaktioner, bland annat påverkan på hjärta och kärl, sömnsvårigheter och koncentrationssvårigheter. Det i sin tur kan påverka barns förmåga till inlärning med sämre skolprestationer som konsekvens. Särskilt betydelsefullt är det för barns talutveckling och språkförståelse, och extra känsliga är barn som försöker lära sig ett nytt språk. Barn som ofta upplever att de störs av buller har lägre skattad hälsa än andra barn.⁷

Trafikverket genomför just nu projektet ”Nationella åtgärdsprogrammet för buller” som har sitt ursprung i en EU-förordning som innebär skärpta krav på att minska buller från infrastruktur. Den aktuella vägplanen omfattas av detta nationella projekt. Trafikverket kommer därför att genomföra en bullerutredning i projektet för att se vilka bostäder och skolor, som berörs. Den preliminära tidplanen är att projektet utreder behovet under 2023 och åtgärder inom ramen för Nationella åtgärdsprogrammet för buller genomförs 2024.

Längs Centrumvägen finns ett befintligt bullerskydd i form av ett lägre plank som är cirka 150 meter långt och som finns beläget utmed den södra sidan av Centrumvägen mellan Vårdhemsvägen och Sörviksgatan.

⁵ Institutet för miljömedicin, 2013

⁶ Karolinska institutet, 2018

⁷ Institutet för miljömedicin, 2013

6.2 Luftföroreningar

Barn är känsligare än vuxna för luftföroreningar i form av avgaser och partiklar. Barn är korta och vistas närmare många källor, exempelvis bilars avgasrör. Luftföroreningar kan resultera i att barns lungfunktion kan få försämrad utveckling. Det kan ge astma och allergier samt andra luftvägsirritationer. För barn som redan har sådana besvär, kan luftföroreningarna ytterligare förvärra besvären. Barn med astma har lägre skattad hälsa än andra barn.⁸ Många studier visar på klara samband mellan närhet till trafikerade vägar och ökade risker för lungsjukdomar hos barn.⁹

I Timrå kommun har luftmätningar utförts som visar att luften är av god kvalitet, mätningarna har utförts i centrala Timrå. Inga uppgifter i kommunens översiktsplan finns att miljö kvalitetsnormen för luft skulle vara ett problem i Söråker. Om en miljö kvalitetsnorm antas komma att överskridas utreds behovet att upprätta ett åtgärdsprogram. Timrå kommun har inget beslutat åtgärdsprogram i Söråker.

Inga utredningar för vibrationer eller luft kommer att genomföras i projektet.

6.3 Fysisk aktivitet

Fysisk aktivitet ökar välbefinnandet, ger bättre kondition och styrka, minskar risken för sjukdomar, ger starkare immunförsvar, bättre sömn och minskar risken för övervikt samt bygger upp en kraftigare benstomme. Fysiskt aktiva barn kan också lättare ta in och tolka sinnesintryck. Daglig fysisk aktivitet påverkar koncentrationsförmågan och därmed inlärningsförmågan. Motorisk träning underlättar och påverkar den kognitiva utvecklingen som i sin tur har betydelse för inlärningen.¹⁰ En rad kapaciteter och förmågor, till exempel syreupptagningsförmåga, muskelstyrka, koordination och motorik samt mentala aspekter, utvecklas över tid. Därför är fysisk aktivitet särskilt viktig för barn och unga.¹¹

6.4 Egen mobilitet och socialt liv

Barns självständiga rörlighet är en grund för att barn ska utvecklas till självständiga människor, med initiativförmåga och ansvarstagande och ett eget socialt liv. Rörligheten har två sidor som måste samverka: miljön ska vara säker och trygg och skapa goda förutsättningar för barns självständiga rörelser, och barnens vårdnadshavare måste träna barnen att vistas i exempelvis trafikerade miljöer, och ge förtroenden för barnen att röra sig på egen hand i sin närmiljö.

6.5 Grönområden

Grönområden har stor betydelse för alla människor, och här är det viktigt med närheten. Forskning har visat att 300 meter utan trafikerade vägar eller barriärer är en gräns för hur långt människor är beredda att gå till ett grönområde för att det ska besökas regelbundet.¹² Ju närmare ett grönområde människor bor, desto oftare besöks det och

⁸ Institutet för miljömedicin, 2013

⁹ Naturvårdsverket, 2017

¹⁰ Folkhälsan, 2016

¹¹ Yrkesföreningar för Fysisk Aktivitet, YFA, 2015

¹² Statens folkhälsoinstitut, 2009

används. Studier har visat att närheten till grönområden minskar den upplevda stressen och även människors vikt/övervikt. Närheten till grönområden är särskilt angelägen för barn, personer med funktionsnedsättning, sjuka, äldre och socioekonomiskt svaga grupper¹³. Grönområden, till skillnad från konstruerade lekplatser, ger mindre könsstereotypa lekar varför grönområden också har betydelse för jämställdheten i ett längre perspektiv.¹⁴

Grönområden har betydelse för det sociala deltagandet och interaktionen mellan människor. Allmänna grönområden och naturområden som är lättillgängliga används ofta av många olika grupper, oavsett ålder och etnicitet. Det skapar förutsättningar för ökad integration och social sammanhållning mellan barnen.¹⁵

6.6 Trafik

Trafiken utgör ett hot mot barns säkerhet eftersom barn saknar de kognitiva förmågor som krävs för att klara de allra flesta trafiksituationer. Barn är sämre än vuxna på att bedöma avstånd och hastigheter, vilket bland annat beror på att de har snävare synfält än vuxna har. De är även kortare och har därmed sämre förmåga att överblicka situationer. Barn har också svårare att förutse andra människors beteenden i trafiken, och de har inte lika lätt som vuxna att dra lärdom av tidigare upplevda och liknande situationer. Barns kognitiva förmågor brukar generellt sett inte vara färdigutvecklade förrän omkring tolv års ålder. Därför bör barn under tolv år betraktas som funktionshindrade i trafiken – deras kognitiva förmågor är inte tillräckligt utvecklade för att klara av dagens komplicerade trafiksituationer som kräver samtida bedömningar, slutsatser och erfarenheter.

Barn leker och de leker överallt. Leken tenderar att ta överhanden, och barnen kan då tappa uppmärksamhet på omgivningen. Att leka ingår i barns utveckling och innebär träning i samspel, interaktion, givande och tagande. Leken är också en del i barns socialiseringsprocess; att spegla sig i andra.

Barn rör sig ofta i grupp och de kan göra plötsliga rörelser i sidled. De har svårt att avbryta en impuls och påbörjad handling – en boll som rullar ut på gatan ska hämtas och barnet springer efter. De har svårt att reflektera över olämpligheten och avbryta rörelsen.

Utöver risken att barn blir påkörda bidrar trafik till buller och avgaser. Tung trafik från exempelvis masstransporter leder till spridning av vägdamm och partiklar. Ökad trafik har ofta den sekundära effekten att barn av trafiksäkerhetsskäl begränsas i sin självständiga mobilitet och i stället skjutsas av föräldrar. Därmed minskar deras möjligheter till fysisk aktivitet och motion ytterligare.

¹³ Statens folkhälsoinstitut, 2009

¹⁴ Göteborgs Stad, Park och natur, 2014

¹⁵ Statens folkhälsoinstitut, 2009

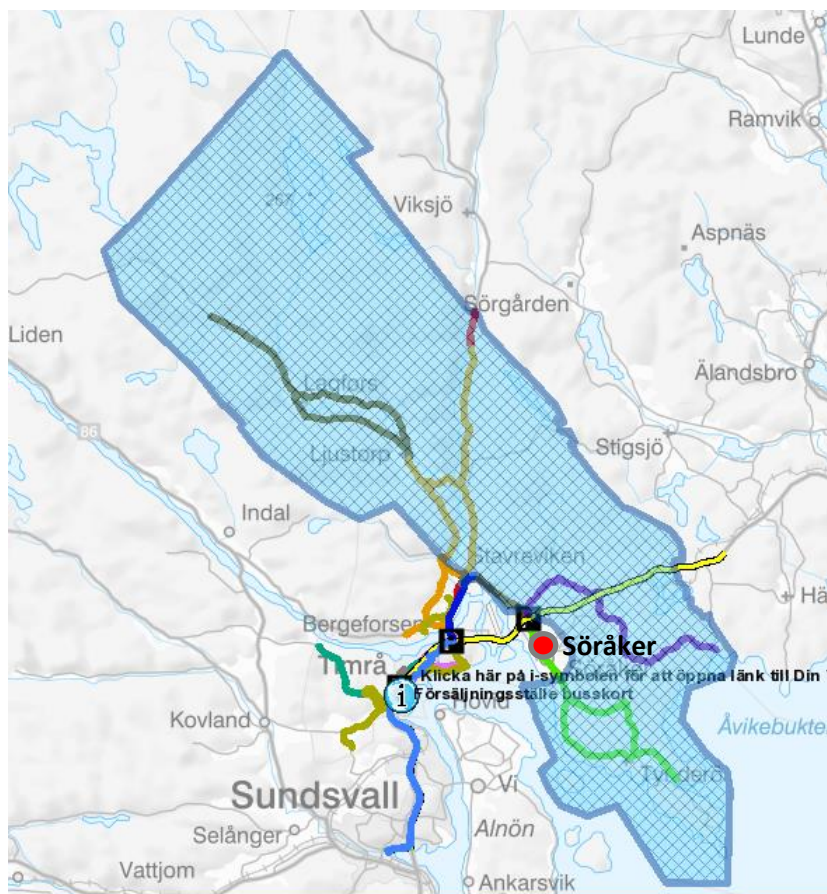
7 Nuläge

Söråker är en liten tätort med en befolkning på drygt 2 400 personer (2015-12-31). Söråker ligger ca 13 km från Timrå centrum och 27 km från Sundsvall. Genom Söråker löper Centrumvägen med bostäder utmed båda sidor. Längs den norra sidan av Centrumvägen finns framför allt flerbostadshus och längs den södra sidan finns både flerbostadshus och enfamiljshus.

Orten har två skolor, Söråker skola med årskurserna F-5 och Ala skola med årskurserna 6–9. År 2020 gick cirka 200 elever på Ala skola och cirka 300 elever på Söråkers skola. Båda skolorna ligger norr om Centrumvägen utmed parallellvägnätet och inte i direkt anslutning till utredningsområdet men eleverna kommer ändå att påverkas av vägens ombyggnation.

De flesta av Ala skolas elever bodde våren 2022 i Söråker samhälle med en stor spridning runtomkring utredningsområdet. Många elever vistas utmed/korsar dagligen Centrumvägen på väg till eller från skolan, målpunkter och fritidsaktiviteter. En betydande del av eleverna i årskurs 9 kör på Centrumvägen då de använder A-traktor som transportsätt.

Ala skolans ungefärliga geografiska upptagningsområde visas i figur 5.



Figur 5. Kartan visar Ala skolas ungefärliga upptagningsområde. Söråker markerad med röd prick.
Källa: Timrå kommun, uttag 2022-03-18.

7.1 Skolskjutsverksamheten

Våren 2022 var ungefär hälften av barnen på Ala skola beviljad skolskjuts, varav färre än tio elever var beviljade skolskjuts med taxi.

Timrå kommun beviljar elever (i förskoleklass, grundskola, grundsärskola och gymnasiesärskola) kostnadsfri skolskjuts om skolvägens avstånd från bostaden, där eleven är folkbokförd, och till den anvisade skolan är:

- för elev i årskurs F-3 minst två kilometer
- för elev i årskurs 4–9 minst tre kilometer

Rätt till skolskjuts innebär inte alltid att en elev får skolskjuts hela sträckan mellan hemmet och skolan. Eleven behöver ofta själv ta sig till anvisad hållplats för skolskjutsen. Detta benämns som gångavstånd. Längsta gångavstånd mellan elevens hem och anvisad hållplats får vara två kilometer för elever i årskurs 1–3 och tre kilometer för elever i årskurs 4–9. Bestämmelserna i § 1 om funktionsnedsättning och farlig skolväg gäller även här.

7.2 Barns målpunkter

Att identifiera målpunkter för barn är viktigt för att kunna förstå något om barns rörelsemönster. En stor del av barnen rör sig i Söråkers samhälle nära eller utmed Centrumvägen. Barnen har målpunkter/ytor de ska till, fritidsaktiviteter och kompisar och ofta sker det i anslutning till Centrumvägen. Eftersom en stor andel bostäder ligger på den södra sidan Centrumvägen följer ett behov av att korsa Centrumvägen som en naturlig del i rörelserna, för såväl fotgängare och cyklister som trafikanter i motorfordon.

De yngre barnen har i större utsträckning målpunkter i Söråker medan barnen i årskurs 9 har ett större geografiskt område när det gäller målpunkter. Det beror bland annat på de äldre barnens förmåga att självständigt förflytta sig med bland annat buss och A-traktor.

De barn som deltog i samtalen pekade ut ett flertal målpunkter till exempel Ica, pizzerian och busshållplatsen vid Ica som alla ligger utmed Centrumvägen, men också Idrottsplatsen (Söråkers IF), Söråkers skola, ”Röda torget”(lek- och aktivitetsplats), ”Blå torget”, OKQ8, strandpromenaden (2,5 km lång) och multiplanen. Alla målpunkter i centrala Söråker kan barnen själva ta sig till (fots, cykel, buss, A-traktor/moped). Sommartid är Guppelsjön, som ligger fem kilometer norr om Söråker, en målpunkt.

Idrottsplatsen (Söråkers IF) har fotbollsplan och vintertid bandyplan samt skidspår och pekas ut som en viktig målpunkt i Söråker. Idrottsplatsen ligger något nordost om utredningsområdet, se figur 6. Här tränar barn, ungdomar och vuxna. Söråkers IF har funnits sedan 1920-talet¹⁶.

¹⁶ <https://www.laget.se/SorakersIF/About>.

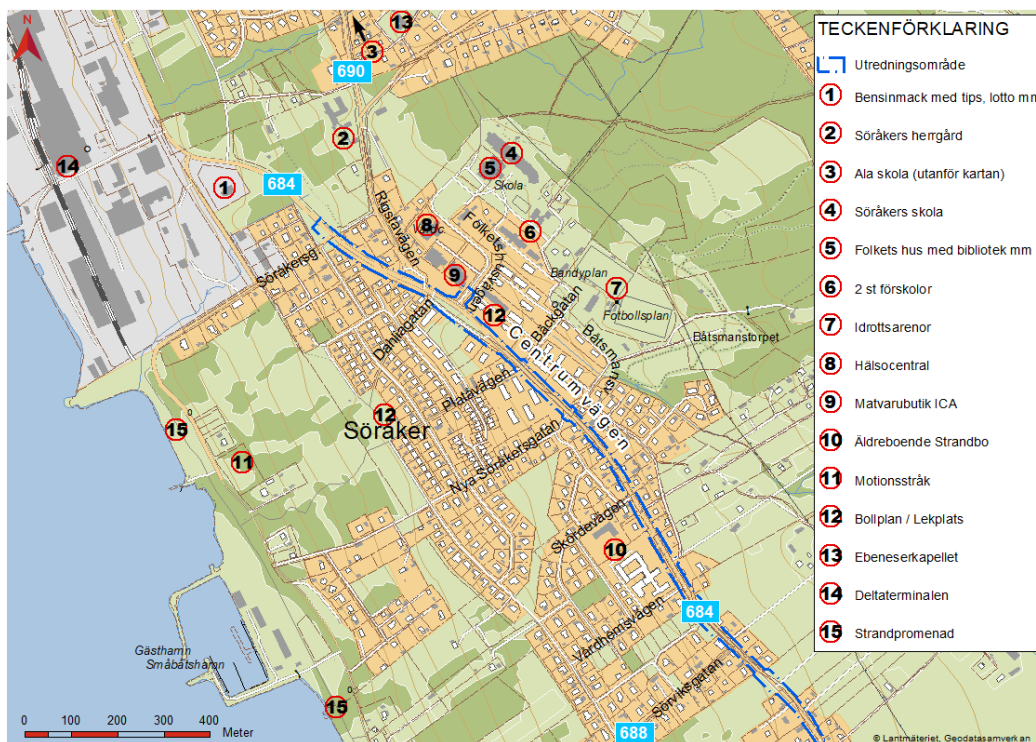


Bild 1. Bandy match vintertid vid Söråkers idrottsplats/bandyplan. Foto: www.laget.se/SorakersIF/Picture/1279304 (2022-04-28).

Folkets hus ligger centralt i Söråker och har ett stort utbud av verksamheter för barn i olika åldrar. Verksamheten innefattar även bland annat bibliotek, dansgrupper, innebandy, bio, konserter och konst. Det finns ett brett utbud av kultur och nöje men också lunchrestaurang/kafé och konferenslokaler. Flera av barnen på Ala skola besöker Folkets hus efter skolan, verksamheten riktar sig till barn mellan fem och 14 år.



Bild 2. Söråkers Folkets hus. Foto: Gottfrid Krantz.



Figur 6. Vissa utvalda målpunkter inom samt ett antal viktigare målpunkter i anslutning utanför utredningsområdet för boende i Söråker. Barnen i årskurs 6 och årskurs 9 har även angett ett antal andra, för dem, viktiga målpunkter. Dessa återfinns i text i detta kapitel 7.2.

Vid samtalen med barnen ansåg de yngre barnen (årskurs 6) att det ibland kändes otryggt att gå eller cykla utmed befintlig trottoar på södra sidan om Centrumvägen. En del av barnen upplevde också att det är tryggare att cykla inne bland bostadshusen än utmed Centrumvägen. De äldre barnen (årskurs 9) berättade att många fotgängare passerar Centrumvägen "lite varstans" och att det behöver bli tydligare var man får/bör passera till fots och inte.

7.3 Barns självständiga rörelser

Samtliga elever i årskurs 6 och årskurs 9 använder sig av Centrumvägen. De rör sig utmed vägen på trottoaren, använder övergångställen eller "genar/springer över vägen" och de äldre barnen med A-traktor kör på Centrumvägen. Barnen rör sig självständigt till och från skola, till och från målpunkter eller busshållplatser. Eleverna bekräftar dock att det finns behov av förbättringar av Centrumvägen men Centrumvägen anses inte vara en barriär som begränsar deras vardagliga liv och kontakter med kamrater. De äldre barnen, i årskurs 9 berättar att även yngre barn än årskurs 6 vistas utmed vägen, vilket ibland förvånar dem, då det endast finns smala trottoaren i centrala Söråker.

Barn som bor utanför centrala Söråker använder ofta buss (eller blir skjutsade av föräldrar) till och från skola, kamrater och målpunkter. Det innebär, till viss del, att barnen är mycket beroende av att det finns vuxna som har tid och möjlighet att skjutsa dem. Barnen i årskurs 9, med A-traktor, har en större självständighet och möjlighet att fritt och oberoende av skjutsande vuxna eller buss röra sig över större områden.

Eleverna med A-traktor berättar att de på helger och kvällar kan möta upp, för umgänge, andra unga med A-traktor i Bergforsen, Sörberge, och Timrå.

I årskurs 6 tycks eleverna ha stor rörelsefrihet, både vad gäller cykling och bussåkande. Elever från årskurs 6 går på Ala skola, vilket med automatik ger dem ett större rörelseområde. Söråker skola med elever från förskoleklass till årskurs 5 ligger centralt i Söråker strax bakom Folkets hus.

Vid samtalen med barnen upplevde de i ett första skede inte Centrumvägen som någon större barriär, men under samtalens gång framkom reflektioner och synpunkter på trafiksäkerhet, trygghet och mobilitet kopplat till Centrumvägen. De föreslagna åtgärderna (nya/flyttade och tydligare övergångsställen, gång- och cykelbana, cykelöverfarter, nya/flyttade busshållplatser med mera) passar väl in på de behov som eleverna i både årskurs 6 och årskurs 9 kom fram till.

7.4 Barns synpunkter på befintlig trafikmiljö

Samtalen med elever i årskurs 6 och 9 visar att barnen har en relativt god mobilitet. Söråker är ett litet samhälle och upplevs som tryggt. Centrumvägen är den centrala och genomgående vägen genom samhället. Det innebär att många barn rör sig utmed och tvärs vägen och att de även tillbringar mycket tid vid målpunkter i anslutning till Centrumvägen. Centrumvägen utgör också en del av skolvägen för väldigt många barn.

Centrumvägen utgör en tydlig fysisk barriär som går genom samhället och påverkar kontakten mellan Söråker centrum på ena sidan och bostadsområdena och strandområdet på motsatt sida. Barriäreffekten påverkar framför allt oskyddade trafikanter, som hela tiden måste beakta trafiksituationen på vägen och anpassa sina rörelser både längs med och vid passager över vägen. Den fysiska barriäreffekten förstärks av bristen på trafiksäkra passager och att befintliga övergångsställen är otydligt markerade och saknar tillgänghetsanpassning. En ytterligare faktor som förstärker vägens barriärverkan är att Centrumvägen trafikeras av tung trafik.

De barn som deltagit i samtalen säger dock att de inte upplever Centrumvägen som en barriär. En förklaring kan vara att de är så vana vid vägens förutsättningar och hur de ska förhålla sig till trafikmiljön, att de inte reflekterar över barriäreffekten. En annan förklaring kan vara att barnen tolkar ordet barriär som något som helt stoppar framkomligheten och därmed är omöjlig att passera. Barnen bekräftar samtidigt att det saknas säkra övergångsställen längs Centrumvägen, och de vill ha fler och tydliga övergångsställen, då det skulle ge mer struktur åt vägen. Övergångsställen efterlyses vid Daliagatan/busshållplatsen och mellan Gasabäck och centrala Söråker.

I samtalen framkommer att många barn är osäkra på trafikregler. De är medvetna om att barn ska använda cykelhjälm och att man inte ska "gå och titta i mobilen" ute i trafiken. Samtidigt kommenterar flera av barnen att människor korsar Centrumvägen "trots" att det inte finns ett övergångsställe på platsen, som om detta inte är tillåtet. De ungdomar som kör Epa- och A-traktor, tycker det är stressande med många människor som passerar Centrumvägen "lite var som helst". Barnen kommenterar även att "vissa barn brukar cykla över övergångsställen och kliver inte av cykeln".

Barns osäkerhet kring trafikregler framkommer även vid samtal kring trottoarer och gång- och cykelbanor. Det är tydligt att många barn cyklar på trottoaren där sådan finns, detta tycks gälla oavsett ålder¹⁷. Vid möte med medtrafikanter som går eller cyklar, håller de inte alltid åt höger utan väljer den sida som är längst bort från biltrafiken, oavsett deras egen körriktning. Barnen är överens om att en gång- och cykelbana behövs, särskilt för yngre barn, småsyskon och yngre skolkamrater.

Utöver att cykla på trottoarer, använder barnen gärna parkeringen vid Ica-butiken då de tycker att den är tryggare än att följa Centrumvägen. Från parkeringen nås Rigestavägen som går till Ala skola. Många barn uttrycker även att det är oklart hur man ska röra sig vid busshållplatsen med vändslingan. Här önskar de en tydlighet i utformningen.

Vid samtalen framkommer även att barnen inte vet vilka regler som gäller för cykelpassager, och på vilket sätt en cykelpassage skiljer sig från ett övergångsställe.

7.5 Framtida bebyggelse

Timrå kommun har planer på nya bostadsområden utmed Centrumvägen. Den nya bebyggelsen kan ge fler och delvis förändrade trafikrörelser.

Ny bebyggelse påverkar även barns fritidsrörelser, eftersom barn träffas hemma hos varandra och använder närområdet. Inom Söråker föreslås en viss förtätning av nya bostäder.

Timrå kommun har genomfört ändring av byggnadsplan för Söråker 21:1 med flera (vann laga kraft 2021-12-29) som möjliggör byggnation av två punkthus med möjlighet till sex våningar. Planen ligger mellan Centrumvägen och Tjernstigen samt mellan Daliagatan och Platåvägen, se bild 3 och 4.

Området är utpekad i Timrå kommuns översiktsplan som ett område med förtätningspotential och där flerbostadshus i första hand planeras.

¹⁷ Barn får cykla på trottoar till det år de fyller åtta, om en cykelbana saknas.



Bild 3. Ändring av byggnadsplan för Söråker 21:1 m.fl. Källa: Timrå kommun.

Timrå kommun har föreslagit planändring av detaljplan för ny villabebyggelse i Söråker intill Sörviksgatan. Området är idag delvis bebyggd, men med utrymme för mer villabebyggelse. Syftet är att upphäva bestämmelser som skapar svårigheter vid byggnation inom utpekat område. Förslaget har ännu inte vunnit laga kraft. Förslaget stöds av kommunens översiktsplan där kommunen pekar ut möjligheter till förtätning av flerbostadshus och villor.



Bild 4. Förslag till ändring av detaljplan för ny villabebyggelse i Söråker intill Sörviksgatan. Källa: Timrå kommun.

De två planerade områdena för förtätningsbebyggelse innebär marginell påverkan för de boende i Söråker. Möjligen kan det ge ett något förändrat rörelsemönster för de barn som bor söder om Centrumvägen och använder grönytan på Söråker 21:1 för att gena/ta sig till skolan, målpunkter eller fritidsaktiviteter. Området skulle också kunna generera en del mer trafik (ÅDT) som i sin tur kan påverka barnens trygghet.

8 Påverkan i byggskede

8.1 Föreslagna åtgärder

Under byggtiden kan störningar i trafiken förekomma främst bestående av arbeten som utförs inom befintligt vägområde och i närheten av boende. Påverkan kan exempelvis vara sänkt hastighet, buller, tillfälligt avstängda körfält och omledning av trafik. Detta hanteras genom att godkända skyddsanordningar används och att närboende informeras vilket kan bidra till att andra val av sträckor och transportmedel kan nyttjas.

Vid behov av tillfällig omledning av trafik som färdas längs Centrumvägen mot Tynderö/österut är det möjligt att leda trafiken via Stallvägen-Söråkersgatan-Båthamnsgatan efter kusten och därefter via nya Söråkersgatan/Sörviksgatan. Denna omledningsväg är lämplig i syfte att minska trafikflödet som en säkerhetsåtgärd vid

arbeten där framkomligheten är sämre, exempelvis vid byggnation av cirkulationsplats Centrumvägen/Folketshusvägen.

Under byggtiden kommer barn som rör sig till och från skola och förskola, fritidsaktiviteter och vänner att påverkas av buller, vibrationer, damm och byggtrafik. Deras möjligheter att röra sig som de brukar kommer att påverkas.

Barn kan också påverkas av plank som eventuellt sätts upp för att avgränsa och skydda etableringsytor och byggarbetsplatser. Eftersom barn är kortare än vuxna, försämrar plank barns överblick och orienteringsförmåga.

Barn påverkas även av dem som arbetar med ombyggnaden. Vägarbetarna är troligtvis okända för barnen, och många av dem tar sig till byggarbetsplatserna med egen bil som parkeras i närområdet. Det innebär fler trafikrörelser, fler parkerade fordon och fler människor längs vägen som barnen inte känner.

Längre fram i vägplaneprocessen kan detaljeringsgrad av kritiska faktorer, eventuella risker och skyddsåtgärder för byggarbeten och produktionen utvecklas. Barnperspektivet bör integreras i utredningen då trafiken under byggtiden planeras.

För att säkerställa att barnperspektivet följer med i den fortsatta processen, kommer medarbetare med denna kompetens att delta i projektet och bevaka barnperspektivet. Krav kan ställas på entreprenören i upphandlingen, exempelvis om att entreprenören åläggs att säkerställa att alla byggarbetsplatser kan passeras på ett tryggt och trafiksäkert sätt, exempelvis genom att provcykla och provgå förbi byggarbetsplatserna.

9 Påverkan i driftskedet

9.1 Föreslagna åtgärder

Trafiksäkerheten längs Centrumvägen bedöms öka i och med en tydligare och bättre utformad infrastruktur för oskyddade trafikanter. Trafiksäkerheten och tillgängligheten över Centrumvägen bedöms öka för oskyddade trafikanter med de planerade övergångsställena och passagerna som blir fler, tydligare och anpassade för de oskyddade trafikanternas rörelsemönster.

De föreslagna åtgärderna är:

- Gång- och cykelbana på södra sidan av Centrumvägen
- Upprustning av befintlig gångbana på del av norra sidan av Centrumvägen
- Cirkulationsplats vid Centrumvägen – Folketshusvägen
- Nya passager/övergångsställen, för oskyddade trafikanter, över Centrumvägen på följande platser:
 - I anslutning till Söråkersgatan

- Väster om Daliagatan
- Folketshusvägen
- Öster om föreslagen cirkulation
- Vårdhemmet
- Cykelpassager på följande platser:
 - Över Platåvägen
 - Nya Söråkersgatan
 - Skördevägen
 - Vårdhemsvägen
 - Sörviksgatan
- Justering av busshållplatsers placering
- Ny belysning för Centrumvägen och gång- och cykelvägen genom centrum

Utöver de fysiska åtgärderna bidrar den planerade hastighetssänkningen mycket positivt för trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.

Stängningen av Daliagatan medför både positiva och negativa effekter. För oskyddade trafikanter längs Daliagatan förbättras trafikmiljön, eftersom långsgående trafikanter inte behöver hamna i konflikt mot motorfordonstrafik längs Daliagatan. En negativ effekt kan bli att trafiksäkerheten längs smågator utmed den södra sidan Centrumvägen försämras när mer trafik leds via dessa gator när Daliagatan stängs.

Förslaget innehåller en justering av placering av busshållplatser längs sträckan. De nya busshållplatserna blir jämnare fördelade utmed sträckan samt får en tydligare utformning. Åtgärderna medför en högre prioritering av kollektivtrafikens infrastruktur.

9.2 Standard Centrumvägen, väg 684

Hastigheten utmed sträckan planeras att sänkas från 50 till 40 km/tim. Körbanan planeras bli mellan 5,5 och 6,0 meter bred. Gång- och cykelvägens bredd planeras utmed de första 500 metrarna av sträckan, fram till Platåvägen, vara tre meter bred. Cirka 400 meter av denna sträcka, från Söråkersgatan till efter cirkulationen, förses med en grönremsa mot Centrumvägen. Strax innan Platåvägen smalnas gång- och cykelvägen av till 2,5 meters bredd och fortsätter med samma bredd fram till vägplanens slut, se figur 1 för projektets utredningsområde.

9.3 Ny gång- och cykelbanan södra sidan Centrumvägen

Gång- och cykelvägen anläggs med kantsten ut mot bilkörvägen. Kantstensseparerad gång- och cykelväg börjar där grönremsa slutar. Utmed sträckan med grönremsa föreslås ingen kantsten (se figur 27) då kantsten hindrar grönremsan från att kunna dränera ytvattnet från Centrumvägen.

Utmed busshållplatserna föreslås hållplatskantstöd. Utmed anslutningar till fastigheter blir gång- och cykelvägen försedd med fasad kantsten.

Förbi anslutningsvägar föreslås gång- och cykelvägen sänkas till nivå för befintlig väg.

Öppna diken föreslås enbart utmed den sista delsträckan där gång- och cykelvägen anläggs utmed den norra sidan. Inner- och ytterslänter föreslås utformas med 33 procent respektive 50 procent lutning.

Befintliga fickor som idag fungerar som busshållplatser och parkeringsplats kommer att rivas och ersättas med gräs. Dessa ytor föreslås återgå till markägaren.

För att förbättra sikten från anslutning Centrumvägen/Sörviksgatan föreslås rivning av ett uthus på fastigheten Strand 4:45. Detta medför även att gång- och cykelvägens minsta bredd på 2,5 meter kan hållas.

Utmed den norra sidan förbättras befintlig gångbana med ny kantsten och beläggning.

9.4 Korsningen Centrumvägen – Daliagatan och andra anslutningar

Daliagatan föreslås stängas för biltrafik men vara öppen för gång- och cykeltrafikanter som kan ansluta till gång- och cykelvägen längs med Centrumvägen. Syftet med stängningen är att öka säkerheten för oskyddade trafikanter längs den södra sidan av Centrumvägen.

Åtgärden innebär att oskyddade trafikanter längs Centrumvägens södra sida inte behöver hamna i en konflikt med svängande motorfordon vid platsen då ett övergångsställe planeras över Centrumvägen i närheten av Daliagatans nuvarande anslutning.

Åtgärden medför en enklare trafikmiljö vid korsande av Centrumvägen eftersom både oskyddade trafikanter och motorfordonsförare får färre fordonsrörelser att ta hänsyn till i sin trafikmiljö. En stängning av Daliagatans anslutning mot Centrumvägen innebär att dagens trafikflöden hänvisas till andra vägar.

Några direktanslutningar till Centrumvägen från bostadsfastigheter föreslås också att stängas. Trafik till och från bostadsfastigheter kommer i stället att ledas via nya lokalgator till gemensamma korsningar med Centrumvägen. Den östra anslutningen till fastigheten Söråker 30:12 föreslås stängas. Anslutningen till fastigheten Strand 5:80

föreslås också att stängas för att medge plats till planerad busshållplats. Ny anslutning till fastigheten föreslås från Grusvägen norr om fastigheten.

9.5 Cirkulationsplats Centrumvägen – Folketshusvägen

I korsningen Centrumvägen/Folketshusvägen föreslås en ny cirkulation. Cirkulationen dimensioneras för att rymma en boggibuss. För att minska det utrymme som behövs för cirkulationsplatsens körbana utformas den med en rondell (den runda ytan i mitten) med överkörningsbar yta som är två meter bred. Cirkulationens ytterradie blir 13 meter. Icke överkörningsbar rondellyta har en diameter på tio meter där det finns utrymme för gestaltningsåtgärder.

9.6 Övergångsställen och cykelpassager

Längs sträckan planeras fler, tydligare och anpassade övergångsställen och passager. Vid ett platsbesök i maj 2021 studerades de oskyddade trafikanternas rörelser. Studien ligger till grund för förslagen av övergångsställen/passager i närheten av busshållplatser och vid målpunkter.

Ett tydligt behov identifierades exempelvis mellan Daliagatan, busshållplats Ica och anslutningen till Rigstavägen där många fotgängare, främst barn och ungdomar, korsar Centrumvägen.

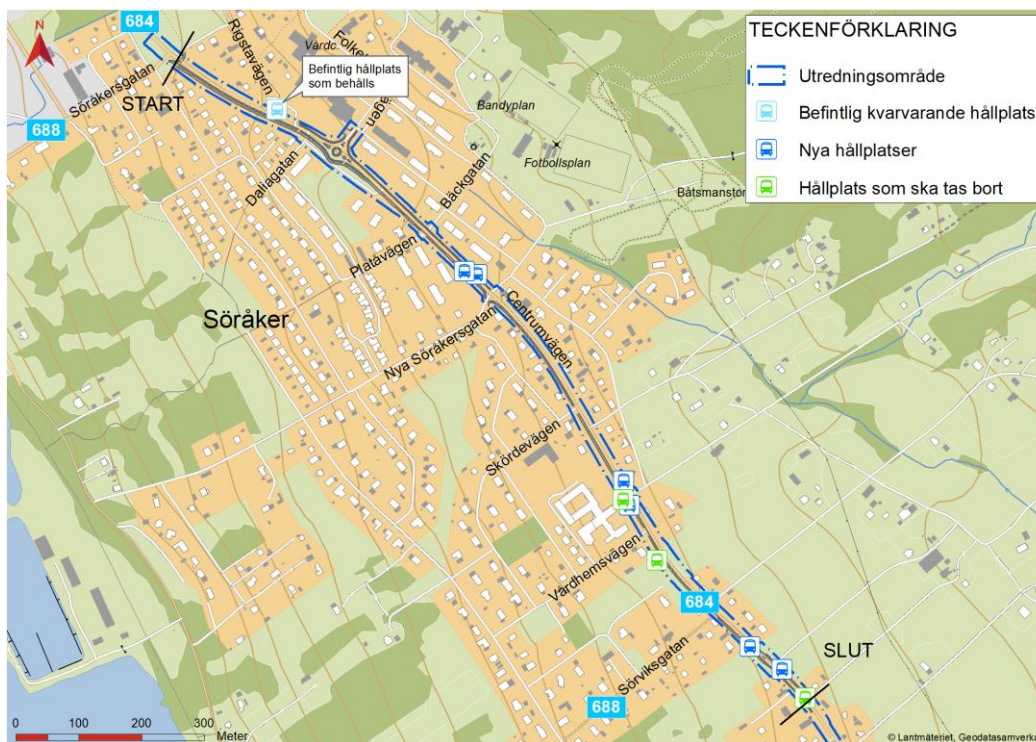
Cykelpassager planeras över Platåvägen, Nya Söråkersgatan (föreslås förses med övergångsställe med målning), Skördevägen, Vårdhemsvägen och Sörviksgatan. Dessa kommer att markeras med gatsten och "hajtänder" för att tydliggöra och uppmärksamma trafikanter om dem, se bild 5.



Bild 5. Visar principen vid anslutningsväg där korsande gång-och cykelväg förses med passagemålning och smågatsten.

9.7 Busshållplatser

Tre nya busshållplatser med ett hållplatsläge i vardera körriktning föreslås utmed Centrumvägen. Detta innebär att varje hållplats har två hållplatslägen som ligger parvis i förhållande till varandra. Totalt innebär detta sex nya hållplatslägen, vilka markeras med en skylt för Din tur. Avstånden mellan dem blir 370–410 meter. Se figur 7 nedan.



Figur 7. Visar de befintliga busshållplatserna, de borttagna busshållplatserna och de nya busshållplatserna.

Den enda busshållplatsen som föreslås bibehållas är busshållplatsen i korsningen mellan Centrumvägen och Rigstavägen i höjd med Ica, se figur 7.

Ny busshållplats väster om korsningen Centrumvägen/Nya Söråkersgatan föreslås. Placeringen är längs en delsträcka som idag helt saknar busshållplats. I anslutning till denna hållplats föreslås övergångsställe över Centrumvägen.

Ny busshållplats mellan Strandbo och Centrumvägen 52 föreslås. Denna hållplats föreslås ersätta de befintliga busshållplatslägena vid Eriksrovägen och Vårdhemsvägen som idag ligger drygt 100 meter från varandra. I anslutning till denna hållplats föreslås passage över Centrumvägen

Ny busshållplats planeras vid passage mellan Centrumvägen 65 och Centrumvägen 74, där gång- och cykelvägen byter sida. Denna hållplats föreslås ersätta befintlig hållplats med namn Centrumvägen 80. I anslutning till denna hållplats föreslås passage med refug över Centrumvägen.

Busshållplatserna som föreslås utgörs av typen körbanehållplats. Körbanehållplats innebär att bussen står kvar i körbanan vid av- och påstigning. Utmed den norra sidan av Centrumvägen kommer hållplatserna att förses med väderskydd.

9.8 Belysning

Centrumvägen och gång-och cykelvägen genom centrum kommer att förses med belysning. Belysningen kommer att vara av två typer av belysningsstolpar. Längs den del som har separat gång- och cykelväg med grön/bevuxen skiljeremsa kommer belysningsstolparna att ha två armar, den ena lägre armen kommer att vara över gång- och cykelvägen och den högre armen över Centrumvägen. Längs gång- och cykelvägen som är skild från vägen med kantsten kommer det att vara gemensamma belysningsstolpar för både väg och gång-och cykelväg. Cirkulationsplatsen kommer att ha belysning runt om sig och eventuellt även någon slags effektbelysning (av cirkulationen).

Utredning angående behovet av gatubelysning på sträckan pågår och var inte klar våren 2022 då denna BKA färdigställdes.

9.9 Bullerskydd

Trafikverket kommer att genomföra en bullerutredning i projektet för att se vilka, bostäder och skolor, som berörs av buller. Den preliminära tidplanen är att projektet utreder behovet under 2023 och Nationella åtgärdsprogrammet för buller genomför åtgärder 2024. Detta innebär att det saknas information om omfattningen av eventuella bullerskyddsåtgärder då denna barnkonsekvensanalys togs fram.

10 Effekter och konsekvenser i byggskedet

Då arbetet med denna barnkonsekvensanalys genomförts innan byggskedet har utretts i detalj och därigenom inte heller beslutats, kan endast generella effekter och konsekvenser beskrivas. Den detaljeringsnivå som återfinns i analysdelen för driftskedet har inte varit möjlig att hålla för byggskedet.

Avsnitten nedan innehåller även förslag på möjliga åtgärder för att minska negativa effekter.

10.1 Trygghet och säkerhet

- Synbarhet
- Orienterbarhet och överblickbarhet
- Belysning
- Alternativa vägar
- Trafikutformning
- Hastigheter för fordon
- Prioriteringar av färdmedel
- Befolkade offentliga rum
- Våld, hot och överfall
- Igenkänning
- Tillit

Det kan antas att byggarbeten kommer att ske på flera platser samtidigt. Barn påverkas på olika sätt. En del barn tycker att arbetsmaskinerna är otäcka och kan även bli oroliga inför möten med byggnadsarbetarna, som i stor utsträckning är män som barnen inte känner sedan tidigare. Andra barn kan bli intresserade och vilja gå nära byggarbetsplatserna, vilket i sig kan innebära risker.

För att minska barns otrygghetskänsla och ibland rädsla för nya människor de inte känner, kan det vara en fördel om entreprenören presenterar sig för eleverna på skolorna, och berättar vilka de är och vad de ska göra och hur länge de ska arbeta i området. Motsvarande information kan lämnas till förskolor och föräldrar.

När byggarbeten sker på flera platser samtidigt, och det behöver genomföras omdirigeringar, kommer möjligheten till alternativa vägar att begränsas. Det påverkar barnens trygghetskänsla. Skyddsplank kan försämra barnens överblick över närområdet och begränsa siktlinjen och möjligheten att se annalkande fordon. Generellt innebär det en negativ påverkan på barns trygghet och trafiksäkerhet. Det är viktigt att omdirigeringar och skyltningar görs på ett sådant sätt att barn förstår innebörden och hur de ska röra sig förbi en byggarbetsplats.

Trafikverket bör ställa krav på byggentreprenören om att det alltid ska vara möjligt för barn att passera en byggarbetsplats på ett tryggt och säkert sätt. Det kan göras genom att entreprenören måste provgå och provcykla vägarna som barnen ska använda förbi byggarbetsplatserna, samt anordna fartdämpningar vid eventuellt tillfälliga passager över Centrumvägen. Sänkta hastigheter för motorfordon är alltid en fördel för barnen ur trafiksäkerhetssynpunkt.

För att upprätthålla barns möjlighet till överblick över närområdet vid en byggarbetsplats, kan det vara en fördel om arbetsområden avgränsas med genomsiktliga nätstängsel och inte plank. Tillfälliga strålkastare under mörka tider på dygnet och året förbättrar trygghet genom att det underlättar för barn att se och bli sedda.

10.2 Barns självständiga mobilitet och sociala liv

- Närhet och tillgänglighet
- Faktiska avstånd som är korta
- Närhet till kommunikationer
- Tillgång till färdmedel
- Förtätning
- Tillgänglighetsanpassningar
- Kopplingar över barriärer
- Aktivitetsytor och lekplatser
- Målpunkter för barn
- Privata platser
- Tillit

Det är troligt att byggskedet leder till att färre barn får röra sig på egen hand och att skjutsningen ökar. Barn blir då mer beroende av att det finns föräldrar eller andra vuxna som har möjlighet att skjutsa dem, vilket minskar deras självständighet och påverkar deras sociala liv. Konsekvenserna för barn är att de kan hämmas i sin utveckling till självständiga, ansvarstagande och interagerande individer.

Byggarbetarnas parkeringar, uppställning av arbetsmaskiner, upplag av grus och krossmaterial och andra behov av ytor, bör lokaliseras på ett sådant sätt att de inte tar av barns vistelseytor såsom grönytor, idrottsplaner eller informella mötesplatser. Barn behöver närhet till varandra och till sina fritidsaktiviteter och målpunkter för att kunna upprätthålla sitt sociala liv.

Barnens skolvägar till Söråkers skola och Ala skola liksom skolbusshållplatser bör hållas fria från arbetsfordon och byggarbetares bilar för att inte påverka trafiksäkerheten och därmed begränsa barnens möjlighet att självständigt ta sig till skolorna.

10.3 Hälsa

- Grönområden inom 300 meter
- Bullerdämpning
- Stress
- Luftföroreningar
- Tystnad
- Platser och ytor för idrott, lek och spontana aktiviteter
- Prioritering av gång och cykel
- Enkelt att ha en rörlig livsstil
- Barns självständiga rörelser i närmiljön
- Trafiksäker miljö

Barnens självständiga mobilitet riskerar att bli begränsad under byggskedet. Begränsad mobilitet innebär ett mindre aktivt resande med gång och cykel för barnen, vilket har hälsoeffekter. Fysisk aktivitet är nödvändigt för barn för att stärka sin motorik, benstomme, balans och olika kognitiva förmågor. Även om byggskedet blir relativt kortvarigt, sker barns utveckling i snabb takt och ett till två års byggtid har betydelse för barn.

Under byggskedet ökar risken för damning, utsläpp av partiklar och andra avgaser från arbetsmaskiner. Regelbunden sopning och vattning av vägar samt att fordon inte står på tomgång, är åtgärder som kan begränsa denna påverkan på barns hälsa.

11 Effekter och konsekvenser i driftskedet

I detta kapitel redovisas inledningsvis synpunkter på förslagen i vägplanen som inhämtats vid samtal med elever på Ala skola. Därefter redovisas i en resonerande form effekter och konsekvenser för valda parametrar som följer på ombyggnaden av Centrumvägen.

11.1 Barns synpunkter på förslagen

Centrumvägens framtida utformning kommer att vara viktig för barnen, både de barn som ingått i dialogen och yngre syskon och yngre klasskamrater. Vägplanens förslag i korthet:

- Sänkt hastighet på Centrumvägen från 50 till 40 km/tim
- Gång- och cykelbana på södra sidan av Centrumvägen
- Förbättring av befintlig gångbana på norra sidan av Centrumvägen
- Cirkulationsplats vid Centrumvägen – Folketshusvägen
- Nya passager/övergångsställen, för oskyddade trafikanter, över Centrumvägen
- Cykelpassager på fem platser
- Justering av busshållplatsers placering
- Ny belysning för Centrumvägen och gång-och cykelvägen genom centrum

Vid samtalen med barnen framkom ett tydligt önskemål med fler övergångsställen. Särskilt viktigt är övergångsställe i området kring Ica-butiken, Daliagatan och busshållplatsen. Barnen är positiva till att övergångsställen är upphöjda och betonar att det är viktigt att de anläggs på platser där sikten är bra. För barnen är det också viktigt att övergångsställen placeras logiskt utifrån gåendes rörelsemönster, annars kommer barnen att gena närmaste vägen i alla fall. Ett sådant ställe är vid Söråkersgatan.

Bland de äldre barnen finns det olika åsikter om upphöjda övergångsställen. Vissa tycker att dessa är negativa, eftersom låga fordon kan fastna och/eller skrapa i. De flesta ser dock att upphöjningen leder till sänkta hastigheter och att det är positivt för yngre barn som ska passera.

Som väntat är barnen positiva till en gång- och cykelbana, samt att den blir belyst. Barnen ser att en ny gång- och cykelbana kommer att underlätta för många yngre barn att röra sig i samhället. Däremot är de mer frågande till en cirkulationsplats. Elever i årskurs 6 nämnder att de inte är vana vid cirkulationsplatser och inte vet hur man ska bete sig vid en sådan. De tycker det är viktigt att det finns övergångsställen och trottoarer runt om, för att man ska ”förstå hur man ska gå”.

Eleverna i årskurs 9 har olika åsikter om cirkulationsplatser. Många tycker att den inte behövs och att den ”tar mer än den ger”, andra föredrar cirkulationsplatser framför

upphöjda övergångsställen. Åsikterna påverkas av om eleverna kör Epa/A-traktor eller inte. Det finns också äldre barn som ser fördelar med rondeller, eftersom dessa får ner hastigheten på bilar.

Några av de äldre barnen gillar inte att Daliagatan stängs. De tycker att det krånglar till det och ger onödiga omvägar. Andra barn, både yngre och äldre, tycker att det är bra att Daliagatan stängs då det kan motverka köer. Det är inga problem att åka runt, resonerar dessa barn.

Barnen är positiva till att busshållplatserna justeras och att det blir väderskydd ”på riktigt”. De befintliga ger inte skydd mot väder och vind och är för små för att alla väntande ska få plats.

11.2 Trygghet och säkerhet

- Synbarhet
- Orienterbarhet och överblickbarhet
- Belysning
- Alternativa vägar
- Trafikutformning
- Hastigheter för fordon
- Prioriteringar av färdmedel
- Befolkade offentliga rum
- Våld, hot och överfall
- Igenkänning
- Tillit

Trygghet och säkerhet i trafiksystemet uppnås bland annat genom att det finns en god överblickbarhet och god orienterbarhet. Barn är kortare och cyklar på lägre cyklar. De har inte samma överblick som vuxna. Barn som rör sig i trafikmiljön behöver långa siktlinjer så de ser vad som finns framöver och vilka de är på väg att möta. Tryggheten ökar även när det finns alternativa vägar; barn kan då välja en annan väg om det finns något som gör dem rädda eller otrygga längs den första vägen. Belysning är en annan faktor som ökar tryggheten.

Den separata gång- och cykelbanan på Centrumvägens södra del innebär en stor förbättring för barnens trafiksäkerhet. En annan stor fördel med förslaget är att hastigheten på Centrumvägen sänks. Förbättringarna innebär att det kommer att bli lättare för barn att upptäcka annalkande fordon och något mer tid för att bedöma trafiksituationen. Den upplevda tryggheten ökar när barnen får en egen del av vägen att röra sig på. Av utrymmesskäl kommer dock gång- och cykelbanan att vara för smal för en dubbelriktad gång- och cykelbana; det saknas vingelmån som är viktigt för små barn och det riskerar bli konflikter vid möten på gång- och cykelbanan mellan gående och cyklande i olika färdriktningar utifrån barns förståelse hur de ska mötas. Trots dessa brister uppnås en större trafiksäkerhet än dagens situation, när barn cyklar längs vägrenen på Centrumvägen.

Effekten förväntas bli att fler barn kan röra sig längs Centrumvägen på ett förhållandevis säkert och tryggt sätt, vilket kan resultera i positiva konsekvenser för barnens mobilitet, sociala liv och hälsa.

Utformningen av gång- och cykelbanan måste göras med beaktande av komforten för cyklande. Barn har sämre motorik än vuxna och är känsligare för ojämnheter i cykelbanan. Vid anslutande tvärgator kommer cyklisterna att ledas ner till tvärgatornas nivå för att sedan höjas igen på sträckan till nästa tvärgata.

Vid fastighetsinfarter är det inte nödvändigt att sänka cykelbanan och det bör undvikas. Här cyklar inte barnen "tvärs över" cykelbanan för att komma in på en anslutande tvärgata, här är det boende som kör in och ut till/från sin fastighet. Därför är det bättre med en utformning där cykelbanan ligger kvar i samma nivå - ej sänks - och med kantstöd ut mot Centrumgatan. Kantstödet kan förses med fasad kant för en mjukare in- och utfart. En sådana lösning är den bästa för barn.

Även de ungdomar som kör Epa- och A-traktorer kan uppleva en bättre trafiksäkerhet, eftersom de kan bli mindre stressade av bakomliggande bilister som vill passera dem. Deras uppmärksamhet kan i större utsträckning fokuseras på trafikmiljön framför den, i stället för att ideligen titta bakom, något som ungdomarna beskrev vid samtalen.

Belysning är en viktig faktor för barns trygghetskänsla. Det är ofta otillräckligt för barn att det finns upplysta bostadshus i anslutning till en gång- och cykelväg. Många barn tycker det är obehagligt med mörker, vilket kan få dem att undvika att använda och vistas på platser där belysning saknas. Mörka platser får därmed en barriäreffekt på barn, och begränsar deras rörelser och blir även en effekt för deras självständig mobilitet.

Ombyggnaden innebär att belysningen förbättras både gällande Centrumvägens bilkörväg och gång- och cykelbanan söder om vägen. Det är mycket positivt utifrån barns trygghet och säkerhet. Barn som rör sig längs gång- och cykelvägen får lättare att se andra trafikanter och de kommer även att synas bättre. En positiv effekt är att barns rörelser – och därigenom motion – kan pågå även då det är mörkt ute.

Igenkänning är ytterligare en faktor som ökar trygghetskänslan. Igenkänning handlar både om de människor som barn stöter på och platser utformning. Förändringar påverkar främst yngre barn. I samband med ombyggnad av trafikmiljön och att nya bostadsområden byggs i Söråker, kommer närområdet att förändras, vilket kan medföra ökad otrygghet, åtminstone inledningsvis.

Barn som känner sig trygga i sin närmiljö, vågar använda den och rör sig därmed mer utomhus. All utevistelse och mobilitet stärker bland annat barns hälsa, kondition, motorik och ansvarstagande. Med ökad trygghet ökar även barns tillit till vuxna.

Barn rör sig impulsivt och ofta utan att ha kontroll på omgivande trafik. Barn har svårare för att bedöma avstånd och hastigheter, och kan rusa över vägen. Trafikflödet och hastigheten på vägarna i kombination med barns beteenden och sämre riskmedvetenhet, innebär risk för olyckor. Sänkningen av hastigheten till 40 km/tim är därför positiv för barns säkerhet.

Barn har större behov av separering mellan trafikslagen. Det är därför positivt med gång- och cykelbanan söder om Centrumvägen. Den planerade cirkulationsplatsen utgör troligtvis den förändring som kan vara svårast för barn att förstå. Åtgärder som underlättar för barn i cirkulationsplatsen är att de kan se igenom den, att passager

markeras med skyltar samt att heldragna linjer avgränsar ytor för motortrafik. Med noggrannhet i utformningen kan barn klara den trafikmiljö som cirkulationsplatsen innebär. Det är också viktigt att bilister i cirkulationsplatsen hinner uppmärksamma att det finns barn i dess närhet. Höjden på vegetationen och/eller utsmyckningen i rondellen behöver därför begränsas både för barnens och bilisternas säkerhet.

Säkerhet kopplar också till risk för hot och överfall. Barn behöver kunna se vem de möter och kunna välja alternativa vägar. Långa siktlinjer och belysning har betydelse även för säkerheten. Även i detta fall är belysningsåtgärderna positiva för barn.

11.3 Barns självständiga mobilitet och sociala liv

- Närhet och tillgänglighet
- Faktiska avstånd som är korta
- Närhet till kommunikationer
- Tillgång till färdmedel
- Förtätning
- Tillgänglighetsanpassningar
- Kopplingar över barriärer
- Aktivitetsytor och lekplatser
- Målpunkter för barn
- Privata platser
- Tillit

Barn som går och cyklar vill ha en god genhet. Genheten är viktigare för barn än för vuxna, eftersom de är mindre och långa sträckor att gå är mer tröttsamma för barn än för vuxna. Genhet är betydelsefullt för att motverka risktagande i trafiken. Genheten bör beaktas vid alla passager över Centrumvägen, så att det skapas gena och självförklarande rörelsestråk. "Smitvägar" och upptrampade stigar i närområdet kan vara goda ledtrådar till de boendes rörelsemönster och kan ge viktig information om vilken genhet som kan skapas.

Ett sammanhängande nät av gång- och cykelvägar och lokalgator med blandtrafik förbättrar barns möjligheter till självständig mobilitet, som bidrar till att barn kan skapa och upprätthålla ett eget socialt liv. I Söråker sker cykling i blandtrafik inne i bostadsområdena på båda sidor om Centrumvägen. Självständig mobilitet har betydelse för barns självkänsla, eftersom det ökar deras eget handlingsutrymme och minskar deras beroende av vuxna. När barns självkänsla förbättras kan det stärka deras utveckling till sociala och interagerande individer. Självständig mobilitet har också betydelse för barns ansvarstagande.

Barn som har en egen mobilitet, kan besöka varandra och skapa ett eget socialt nätverk, utan att vara beroende av vuxna som skjutsar. I barns utveckling och socialiseringsprocess ingår att spegla sig mot andra. Barns sociala liv förbättras i och med att det blir lättare att cykla och gå längs med Centrumvägen, samt att övergångsställen och cykelpassager anordnas. Vägplanens förslag innebär sammantaget att barns självständiga mobilitet har förutsättningar att utvecklas.

Närhet till kommunikationer har betydelse för barns sociala liv, då det underlättar för dem att nå varandra. Det är därför positivt att en översyn av busshållplatsernas lägen

genomförs och att deras placering justeras. Avstånden mellan hållplatslägena kommer att variera mellan 375 och 410 meter. Det innebär att det generellt blir korta avstånd för barn för att nå en busshållplats. Ett mått som ofta används är att människor inte ska ha mer än maximalt 600 meter till en regional busshållplats. Justeringen av hållplatslägena längs Centrumvägen är därför positivt och bedöms underlätta för barn att nå en hållplats. Det kan stärka deras självständiga mobilitet och öka möjligheterna för att upprätthålla ett socialt liv.

Busshållplatsernas kantstöd utformas på ett sådant sätt att barn i rullstol kan komma på och av en buss. Busshållplatserna får även avvikande material som hjälper synnedsetta barn att komma på och av en buss. Hållplatserna förses med väderskydd. Det är positivt att busshållplatserna blir tillgänglighetsanpassade. Det bör dock påpekas att bussarna som trafikerar hållplatserna inte är anpassade för barn i rullstol, inte heller för rullatorer eller barnvagnar. För rullstolsburna barn innebär det ett första steg till förbättringar, men så länge bussarna inte kan ta ombord barn i rullstol, kan inte dessa barn använda kollektivtrafiken.

I förslaget saknas cykelparkeringar i anslutning till busshållplatserna, vilket är en brist. Cykelparkeringar i anslutning till busshållplatser är en viktig åtgärd ur *hela resanperspektivet* och särskilt betydelsefullt för barn som inte kör bil.

Den förtätning av bostäder som kommer att ske i och med planerade nya bostäder i Söråker, innebär att fler barn med tiden kommer att röra sig inom vägplanens område. Detta är viktigt att beakta vid utformningen av gång- och cykelvägarna och passagerna. Det är inte dagens trafiksituation utan morgondagens, som utformningen ska möta.

11.4 Hälsa

- Grönområden inom 300 meter
- Bullerdämpning
- Stress
- Luftföroreningar
- Tystnad
- Platser och ytor för idrott, lek och spontana aktiviteter
- Prioritering av gång och cykel
- Enkelt att ha en rörlig livsstil
- Barns självständiga rörelser i närmiljön
- Trafiksäker miljö

Det är viktigt för barn att kunna komma ut i naturen. Det stimulerar deras lek, fantasi, motorik och koordination. Vistelse i skog och mark är även positivt för barns återhämtning och lindrar stress. Vägplanens åtgärder innebär att möjligheterna att gå och cykla utmed Centrumvägen förbättras. Barns möjligheter att på ett tryggt och självständigt sätt även passera över Centrumvägen förbättras och underlättas. Eftersom Centrumvägen är den största barriären i Söråker, innebär åtgärderna att barriäreffekten minskar och barn kan lättare nå viktiga målpunkter och naturområden utanför samhället.

Den sänkta hastigheten och stängning av Daliagatan förväntas inte leda till särskilt stora förändringar i mängden fordon utmed Centrumvägen. Buller och luftföroreningar

kommer därmed att vara på ungefär samma nivåer som idag och bedöms påverka barns hälsa marginellt.

Den största förbättringen för barns hälsa knyts till att åtgärderna kan underlätta ett rörligt liv under större delen av dagarna och året (även vid mörker). Åtgärderna är positiva för alla de analyserade parametrarna.

12 Prövning av barnets bästa

Barnkonventionens och barnrättslagens artikel 3 om barnets bästa

Vid alla åtgärder som rör barn, vare sig de vidtas av offentliga eller privata sociala välfärdsinstitutioner, domstolar, administrativa myndigheter eller lagstiftande organ, ska i första hand beaktas vad som bedöms vara barnets bästa.

Metoden för prövning av barnets bästa redovisas i avsnitt 4.1. Arbetet är integrerat i barnkonsekvensanalysen. Sista steget presenteras i detta kapitel och där provas vägplanens utformning mot barnkonventionens relevanta artiklar.

Trafikverket ska som företrädare för svenska staten vidta *alla lämpliga åtgärder* för att genomföra de rättigheter som erkänns i barnkonventionen såsom att tillgodose:

- barnets bästa (artikel 3)
- barnets rätt till liv, överlevnad och utveckling (artikel 6)
- barns skydd mot skada (artikel 19)
- funktionshindrade barns lika möjligheter till ett fullvärdigt liv (artikel 23)
- barns rätt till hälsa (artikel 24)
- barns rätt till lek och rekreation, vila och fritid (artikel 31)

Prövning av barnets bästa

Efter att ha lyssnat till barn, inhämtat relevant kunskap och gjort effekt- och konsekvensanalyser av olika åtgärdsförslag, har en prövning av barnets bästa gjorts. Metodik och förutsättningar för analysen, beskrivs i kap 4.2.5 *Barnperspektiv*.

Generellt sett innebär vägplanens åtgärder en säkrare och mer framkomlig trafikmiljö för alla oskyddade trafikanter inklusive barn. Planförslagets åtgärder genomförs på en geografiskt begränsad del av Centrumvägen men trots det kommer åtgärderna att positivt påverka barn även utanför området. Detta eftersom Centrumvägen ligger i närheten av många utpekade målpunkter och fritidsaktiviteter. Vägen är också en del av många barns vardagliga rörelser till och från skola.

En ny gång- och cykelväg innebär en tydlig prioritering av oskyddade trafikanter och en säkrare trafikmiljö för barn som vistas intill, rör sig utmed eller korsar Centrumvägen. Den stärker barns rätt till liv, överlevnad och utveckling, liksom skydd mot skada och deras möjlighet att nå varandra för lek och fritidsaktiviteter. En ytterligare förbättrande åtgärd hade varit att separera fotgängare och cyklister på gång- och cykelbanan, men det kräver en bredare gång- och cykelbana än vad som är möjligt i detta fall.

Vägplanen innebär också säkrare passager/övergångsställen över Centrumvägen. I samtal med barn har det framkommit att övergångställena inte är tydliga och att oskyddade trafikanter passerar över Centrumvägen utan att använda avsedda passager. De nya passagera ska skapa den genhet och trygghet som saknas idag.

Cirkulationsplatser kan vara svåra för barn att överblicka och förstå då momenten och förflyttningarna i dem är många. Det är dock viktigt att passagera är tydligt markerade och att cirkulationens mittpunkt inte blir för hög. Om överblickbarheten i cirkulationen är god ökar barnets förutsättningar att förstå hur de ska agera i den, liksom att bilisters möjlighet att se barn med god framförhållning ökar.

Cykelöverfarterna kan till en början skapa osäkerheter både för oskyddade trafikanter på gång- och cykelvägen och för motorburna trafikanter. Syftet med dessa överfarter är att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Till detta behöver barnen i Söråker få allmän information om cykelöverfarter så att de vet hur de ska agera när de passerar över cykelöverfarterna oavsett om det är till fots eller med cykel samt kunskap om vad skyltarna betyder. Cykelöverfarter kommer att hjälpa och underlätta för barn som väljer att cykla utmed Centrumvägen.

Högre standard (bland annat väderskydd och ny placering) på ett antal busshållplatser utmed Centrumvägen underlättar och gör det säkrare för barn att nå varandra, nå fritidsaktiviteter och målpunkter. Det är positivt att barn kan använda kollektivtrafik på ett säkert sätt. Vissa busshållplatser kommer att flyttas något i sidled men bedöms inte försvåra för barnen som reser med buss, då avstånden mellan busshållplatserna inte ökar. Utformningen bör säkerställa att även funktionshindrade barn kan använda busshållplatserna, exempelvis rullstolsburna barn. Med cykelställ i anslutning till busshållplatserna ökar tillgängligheten och barns självständiga mobilitet kan förbättras ytterligare.

Ett ytterligare resultat av åtgärderna i vägplanen, som kan öka barns trygghet och tillit i trafiken, är den hastighetssänkning som föreslås samt som bedöms upprätthållas tack vare de upphöjda övergångställena, cirkulationen och cykelöverfarterna. Lägre hastighet ger lägre bullernivåer, vilket är positivt för barn som bor i Centrumvägens anslutning. För små barn, som ska sova mitt på dagen, kan lägre bullernivåer underlätta.

13 Förslag på åtgärder för barnets bästa

Nedan presenteras åtgärder som syftar till att stärka barnens bästa. Enligt barnkonventionen ska barnets bästa alltid prioriteras. När så inte är möjligt, ska beslutsfattaren överväga anpassnings-, skydds- och kompensatoriska åtgärder för att stärka barnets bästa. Nedan ges förslag på sådana åtgärder.

13.1 Förslag på åtgärder under byggskedet

- Byggbuller bör begränsas där barn varaktigt vistas, tex i utomhusmiljöer i närheten av förskola eller skola.
- Oskyddade trafikanter, särskilt barn, ska säkert kunna passera området, till fots eller cykel, under byggtiden. Det vill säga omledning får inte göras så att oskyddade trafikanter behöver dela utrymme med motortrafik.
- Omledning, information och skyltning av omledning ska vara begriplig för alla oskyddade trafikanter, särskilt barn samt för motorburna trafikanter.
- Entreprenören kan åläggas att provcykla och provgå omledningsvägar för att säkerställa att de är framkomliga och trafiksäkra för barn.
- Parkering av entreprenörernas privata fordon ska inte ta mark, där barn vistas, i anspråk.
- Plank eller andra avgränsande skyddsanordningar ska vara transparenta så att det går att se igenom dem. Det är särskilt viktigt för barn och oskyddade trafikanter.
- Transporter till etableringsytor och byggarbetsplatser ska undvikas vid tider för skoldagens början och avslut, för att minimera trafiksäkerhetsriskerna för skolbarn.

13.2 Anpassningsåtgärder

Anpassningsåtgärder är åtgärder som inarbetas i planförslaget.

- Den planerade sammanhängande gång- och cykelvägen kan få en förbättrad funktion om passager och övergångställen anpassas utifrån målpunkter och var oskyddade trafikanter passerar över Centrumvägen.
- Den planerade cirkulationsplatsen behöver ha en låg mittsektion för att öka möjligheterna för barn (som är kortare än vuxna) att se igenom cirkulationen. Det är viktigt att barn kan se om det är motorfordon inne i eller på väg in i cirkulationen eller inte.
- Belysning ökar barns trygghet och säkerhet, och stödjer därigenom deras självständiga mobilitet och sociala liv. Belysningen innebär även att barnen får en ökad synbarhet för andra trafikanter. Om belysning skymms av buskage, bör buskagen klippas ner.

- Cykelbanan bör inte sänkas vid varje fastighetsinfart som korsar gång- och cykelbanan. Det ger dålig komfort för cyklande och barn har sämre balans och motorik än vuxna och återkommande sänkningar i cykelbanan gör den ”guppig”.
- Cykelställ vid busshållplatserna underlättar för barns självständiga mobilitet och ingår i åtgärder för att främja byten mellan färdmedel. Cykelställ ingår i ett tydligt *hela resan*-perspektiv.

13.3 Skyddsåtgärder

- Målning av väglinjer bör göras för att tydliggöra för oskyddade trafikanter var motordrivna fordon förväntas placera sig och inte. I korsningen Centrumvägen – Rigstavägen har ett flertal barn påpekat att det är svårt att veta hur trafikanterna agerar. På samma plats finns även busshållplats med vändslinga med väderskydd för barn som ska åka med skolbussen. En heldragen väglinje tydliggör för barn var bussens körfält är.
- Trafikverket behöver utarbeta information till barnen om vad cykelpassager innebär och vilka regler som gäller. Det finns en stor osäkerhet hos barnen, vilket ger brister i trafiksäkerheten.

13.4 Kompensationsåtgärder

Inga kompensationsåtgärder föreslås.

14 Barnkonsekvensanalysens bidrag till vägplanen

Arbetet med barnkonsekvensanalysen har identifierat ett antal tydliga förbättringsförslag och perspektiv att tänka på i det fortsatta arbetet, vilket bör ses som bidrag till vägplanen.

Föreliggande BKA-rapport innehåller viktig information om hur barn rör sig i samhället, hur de ser på trafiksituationen och vilka deras målpunkter är. Det har bidragit till att stärka och bekräfta flera av åtgärdsförslagen. Ett antal övriga bidrag till vägplanen listas nedan.

- Vid övergångsstället öster om cirkulationsplatsen behövs en sträcka som byggs som gång- och cykelbana (inte trottoar) på norra sidan om Centrumvägen för att alla cyklande barn, även de som är äldre än åtta år, kan fortsätta norrut på ett lagligt sätt mot Ica, vårdcentralen, Folkets hus och Söråkers skola. Barn som är äldre än åtta år får inte cykla på trottoarer.
- Målning av väjningsplikt, sidoremsa och andra linjer i korsningen Centrumvägen/Rigstavägen kan underlätta och tydliggöra för barn vilka ytor som är för dem och vilka ytor som är för motortrafik, inklusive buss. Stora

öppna ytor är otydliga, kan leda till förvirring och chanstagande och minskar därmed trafiksäkerheten.

- Behovet att inte bygga en för hög rondell i cirkulationsplatsen har identifierats. Barn måste kunna se genom rondellen. Barn är kortare än vuxna och har ett snävare synfält. Även bilister måste kunna se barn som finns i cirkulationsplatsens närhet.
- Gång- och cykelbanan får bättre komfort om den inte sänks till Centrumvägens nivå vid varje infart till fastighet. Det tydliggör även att gående och cyklande har företräde framför bilister som ska svänga in till en fastighet.
- Det finns ett behov av cykelställ intill busshållplatserna. Det stärker hela resan och byten mellan trafikslag och gynnar barn och de som inte kör bil.
- Det finns ett behov av att informera skolbarn och deras föräldrar om vad cykelpassager innebär. De kommer att bli en ny företeelse i Söråker och kunskapen om dem behöver förbättras.

15 Fortsatt arbete

Det viktigaste i det fortsatta arbetet är att resultatet av BKA:n används i projekteringen och utformningen av lösningar, samt beaktas inför upphandling av entreprenör inför byggskedet. Analysen och åtgärdsförslagen som avser byggskedet bör vara en del av underlaget inför framtida kravställan på entreprenören.

En utvärdering av barnkonsekvensanalysen ingår inte i denna analys. Det är dock betydelsefullt att Trafikverket återkopplar till de barn som deltagit i samtalen på Ala skola, och berättar om hur den information som de lämnat har tagits omhand. Deras bidrag till vägplanen har varit värdefull.

Samtalen med barnen visade att deras trafik kunskap generellt sett är låg. När en ny företeelse som cykelöverfarer adderas i samhället, bör Trafikverket ge information om vad dessa innebär. Informationen bör ges både till barn och deras föräldrar. Det är troligt att många bilister också har kunskapsluckor om vad cykelpassager innebär.

I det fortsatta arbetet kan ingå att skapa förutsättningar för cykelparkeringar intill busshållplatser, och att verka för att bussar i linjetrafik blir tillgänglighetsanpassade. Det är bra att Trafikverket i och med vägplanens åtgärder tagit det första steget och tillgänglighetsanpassat hållplatserna, men fortfarande uppfylls inte barnkonventionens artikel 23 om funktionshindrade barns lika möjligheter till ett fullvärdigt liv.

16 Ordlista

Analys

Djupgående och noggrann undersökning av abstrakt företeelses beståndsdelar.

Barnkonventionen

Det fullständiga namnet är FN:s konvention om barnets rättigheter, och konventionen syftar till att stärka barns rättigheter. Artikel 3, 6 och 12 är viktiga i sammanhanget. Artikel 3 handlar om att barnets bästa ska sättas i främsta rummet vid alla beslut som påverkar barn. Artikel 6 fastslår att alla barn har rätt till liv, överlevnad och utveckling. I artikel 12 står att varje barn har rätt att uttrycka sin mening och höras i alla frågor som rör barnet. Barnets åsikt ska beaktas i förhållande till barnets ålder och mognad.

Barnrättskommittén, FN: s

FN:s barnrättskommitté eller Barnrättskommittén är ett organ inom Förenta nationerna och består av en kommitté med 18 internationella experter med erkänd sakkunskap. Kommittén har till uppgift att övervaka att barnkonventionen verkligen respekteras i de länder som ratificerat den. Alla länder som bundit sig till barnkonventionen rapporterar regelbundet till kommittén. De deltagande experterna ska agera i egenskap av sig själva.

Barriär

En fysisk barriär är en plats som är svår att ta sig igenom. Det finns även mentala barriärer som kan påverka människor, exempelvis okända saker såsom nya vägar eller ny utformning.

Gestaltning

Den utformning som olika objekt i väganläggningen och dess omgivande miljö ges. Här ingår även materialval och estetiska värden.

Konsekvens

Oundviklig följd av en viss handling som måste beaktas.

Mobilitet

Handlar om människors möjligheter att röra sig i den omgivande miljön, som därmed förutsätts vara fri från barriärer och hinder. Begreppet fokuserar på omgivningen, inte individernas enskilda rörelseförmåga. Mobilitet kan begränsas av fysiska barriärer och hinder i form av långa omvägar eller branta backar likväl som av otrygghet, bristande säkerhet, stora trafikflöden och annat.

Närhet

Närhet är viktigt i människors liv för att få ihop vardagen och inte tvingas till bilberoende för att nå nödvändiga funktioner.

Orienterbarhet

Att orientera sig innefattar att veta var du är, hitta dit du ska och förstå när du är framme. Orientering i sig själv en komplex process som involverar människans sinnen. Förmågan att kunna orientera sig är olika för olika individer och beror av många faktorer. Faktorer som kan påverka är personlighet, träning liksom interaktionen med andra människor samt miljöns utformning.

Passage

En möjlighet att ta sig över eller under en väg eller en järnväg, exempelvis via bro eller tunnel (kallas då för planskild passage), eller via övergångsställe eller bara en gångväg (kallas då passage i plan eller plankorsning). En passage i plan som inte har trafiksinal kallas obevakad.

Rörlighet

Rörlighet är både synonymt med mobilitet (se ovan) och en beskrivning av enskilda individers förmåga att förflytta sig utan hjälp eller assistens. En person med nedsatt rörelseförmåga och nedsatt fysisk ork har ofta även lägre mobilitet, det vill säga minskade möjlighet att röra sig i exempelvis fri terräng eller tätorter med långa avstånd.

Siktlinje

Det avstånd som en person kan se framför sig utan att buskage, byggnader, skyltar eller annat stör sikten. Långa siktlinjer innebär möjlighet att i god tid se faror och kunna undvika dem, vilket ökar tryggheten och säkerheten.

Socialt liv

Begreppet handlar om möjligheterna att i vardagen möta, träffas och umgås med andra människor, och kan ses som en motpol till isolering och ensamhet. Barn ska ha möjlighet till ett eget socialt liv, det vill säga att besöka kompisar utan att vara beroende av föräldrar eller skola. Den offentliga miljön ska främja ett socialt liv för alla kategorier bland annat genom att skapa attraktiva mötesplatser.

Tillgänglighet

I föreliggande rapport har begreppet använts tolkat som människors närhet och möjlighet att nå vissa målpunkter, funktioner och utbud i sitt vardagsliv. Tillgängligheten kan försämrans när exempelvis en verksamhet som erbjuder ett utbud varor eller tjänster utlokaliseras eller lägger ner, eftersom det då blir svårare att ta del av den specifika verksamhetens utbud. Tillgängligheten kan också försämrans genom nya barriärer i landskapet eller tätorten, som leder till omvägar eller nödvändighet av att köra bil.

Ur ett individperspektiv definieras tillgänglighet som mötet mellan individens funktionella kapacitet och den fysiska miljöns krav och utformning.

Trygghet

Trygghet är en subjektiv känsla relaterad till risken för att utsättas för våld, brott samt obekväma eller svårhanterade situationer. De yttre förutsättningar som generellt ökar upplevelsen av trygghet är till exempel att platser är befolkade, överblickbara och välunderhållna.

Vardagsliv

Beskriver mångfalden av funktioner som människor har behov av eller önskar, samt de boendes möjligheter att ta del av de funktionerna.

Överblickbarhet

Begreppet handlar om hur lätt en plats, ett område eller en miljö kan överblickas. God överblickbarhet skapas exempelvis av bra ljusförhållanden, långa siktlinjer, tydlig skyltning, renhet och enkelhet (inte plottrigt) och när det inte finns skymmande föremål eller väggar. God överblickbarhet leder till ökad trygghet. God överblickbarhet innebär att platsen eller området är lätt att tolka, det vill säga att det märks vad som förväntas av en och vilka alternativ som finns.

17 Referenser

- Barnets bästa i främsta rummet, SOU 1997:116, Slutbetänkande av Barnkommittén, parlamentarisk utredning
- Barnombudsmannen, Uppnå kvalitet i beslut som rör barn och unga, faktablad om barnkonsekvensanalyser, 2015-02-20
- Barnombudsmannen, Att arbeta praktiskt med barnkonventionen, faktablad, 2015-02-20
- Berg, Ulrika och Ekblom, Örjan, Rekommendationer om fysisk aktivitet för barn och ungdomar, Yrkesföreningar för Fysisk Aktivitet, YFA, 2015-03-02
- Boverket, Plats för trygghet, 2010
- Göteborgs Stad, Parker och naturområden - riktlinjer för jämställdhetsarbete, 2014
- Institutet för Miljömedicin, Karolinska Institutet, Miljöhälsorapport 2013, (Rapporten har fokus på barns miljö och hälsa)
- Naturvårdsverket, Allmänna råd om buller från byggarbetsplatser, 2004:15, 2004
- Regeringens proposition 2009/10:232, Strategi för att stärka barnets rättigheter i Sverige, 2010-06-23
- Riksdagen, De transportpolitiska målen, antagna 2009
- Statens folkhälsoinstitut, Grönområden för fler – en vägledning för bedömning av närhet och attraktivitet för bättre hälsa, Rapport 2009:02, 2009
- Statens offentliga utredningar, Barnkonventionen blir svensk lag. Betänkande av Barnrättighetsutredningen, 2016. SOU 2016:19.
- Trafikverket, Svar på betänkandet SOU 2016:19 Barnkonventionen blir svensk lag, TRV 2016/35666, 2016-10-12
- Trafikverket, Barnperspektivet och barn och ungas inflytande i samhälls- och trafikplaneringen – bilaga till Trafikverkets svar på betänkandet SOU 2016:19, TRV 2016/35666, 2016-10-12
- Timrå kommun. 2022-03-18
- UNICEF, FN:s barnkonvention.
- www.laget.se/SorakersIF/About



TRAFIKVERKET

Trafikverket Investering Syd

Postadress: Box 366

201 23 MALMÖ.

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00