

del

2

BARNPLAN FÖR ESLÖVS TÄTORT

BARNPLAN

vad är en barnplan?

Begreppet barnplan/barnets-bästa-plan har, som tidigare nämnts, lanserats av Länsstyrelsen i Skåne, då de under 2002 tog fram skriften ”Hur beaktas barns intressen i fysisk planering” (2002). Länsstyrelsen i Skåne län var en av de myndigheter i Sverige som utsågs som pilotmyndighet för att implementera och förverkliga barnkonventionen i verksamheten.

Barnplanen/barnets-bästa-planen syftar enligt Länsstyrelsen (Lindberg, Sellers 2002) till att inom den fysiska planeringen i en kommun, tydligt åskådliggöra barns situation – vilka förutsättningar barnen har i den tätort/kommun barnplanen utförs i. En sådan barnplan kan ligga som grund till den kommunala översiktsplanen, liksom exempelvis en Cykelplan, Grönplan eller liknande.

barnplaner i Sverige

Det har ännu inte gjorts några barnplaner specifikt för den fysiska planeringen i Sverige. Flera kommuner aktivt med barnperspektivet i den fysiska planeringen, använder sig av barnchecklistor med mera. Sveriges kommuner har enligt riksdagens nationella strategi för att implementera barnkonventionen (prop 1997/98:182) krav på sig att tydliggöra barnperspektivet i sitt arbete samt utveckla barns och ungdomars inflytande och delaktighet i samhälls- och trafikplaneringen (Lindberg, Sellers 2002).

Genom att inom den fysiska planeringen analysera tätorten och/eller kommunen ur ett barnperspektiv erhålls ett förbättrat beslutsunderlag vid fysiska åtgärder i tätorten/kommunen.

Enligt Barnombudsmannen saknas barns och ungas synpunkter och perspektiv helt och hållet inom frågor som rör samhällsplanering. (Barnombudsmannen 2001a) I den nationella strategin för att förverkliga barnkonventionen (prop. 1997/98:182) finns bland annat inskrivet att barn och ungdomars inflytande och delaktighet ska utvecklas i samhälls- och trafikplaneringen. En barnplan för den fysiska planeringen skulle således kunna vara ett led för att förbättra detta.

viktiga utgångspunkter från del 1, kunskapsunderlag

- Bilen och industrialiseringen är det som har påverkat barnen allra mest. För barnen har det bland annat inneburit försämrade boendemiljöer utan lekytor, långa avstånd till aktivieter med mera.
- Tidigt upptäcktes problemen med barns bristfälliga närmiljöer. Lekplatser inrättades som stadsbyggnadselement. Dock har framkommit att själva lekplatsen används en kort tid, miljön runt omkring lekplatsen är det som lockar mer. Ju äldre barnen blir desto mindre används dessa platser.
- De reella möjligheterna för barns delaktighet och inflytande är idag små.
- Flera lagar och politiska dokument för den fysiska planeringen reglerar barns möjligheter och rättigheter till både deltagande och påverkan på den fysiska planeringen. FN:s barnkonvention, Plan- och bygglagen och de transportpolitiska målen är exempel.
- Barn upp till 12-13-årsåldern kan inte anpassas till trafiken, de har ej fullt utvecklade fysiska och psykiska förutsättningar.
- Viktiga begrepp för barn i den fysiska planeringen:
 - Barnets bästa; Utgå från barnens förutsättningar och behov
 - Barnperspektiv; Försöka sätta sig in i och förstå barnens situation.
 - Rörelsefrihet; möjlighet att röra sig fritt
 - Säkerhet; risken att dödas eller skadas allvarligt ska kontinuerligt minska och barnen ska känna sig trygga i sin närmiljö.
 - Tillgänglighet; att självständigt kunna ta del av samhällsfunktionerna.
- De vanligaste skadorna barn åsamkas sker i särskilda barnmiljöer (lekplatser, skolgårdar med mera) De allvarligaste skadorna sker i trafiken, genom drunkning eller att barnet får i sig giftigt medel. Olyckor i trafiken händer främst med barnet som passage- rare, därefter som gående.

- Olyckstalen har sjunkit de senaste åren och beror på barnens begränsade rörelsefrihet.
- Korsningar är särskilt svåra för barn att passera och här sker de allvarligaste olyckorna.
- Leken finns med i allt barnet gör. Genom leken utforskas och undersöks närmiljön.
- Närmiljön är väldigt viktig för barnets utveckling. Miljön måste innehålla både trygghet och utmaning för att locka.
- Lekplatser används inte så mycket - miljön runt omkring är mycket viktig.
- Aktionsradien ökar med ökad ålder. Likaså ökar det självständiga resandet och reslängderna med ökad ålder. Barn mellan 6-17 år reser i genomsnitt 28 km/dag, 43 % av antalet resor till fots med cykel eller till fots, 30 % med bil, 11 % med kollektivtrafik och 7 % med övriga färdmedel. Pojkar reser något längre med bil och cykel och flickor reser något mer till fots.
- Trafikseparering som stadsplaneideal kom att bli det rådande i slutet på 1960-talet. Trafikslag skulle vara åtskiljda för att minimera konflikterna och höja trafiksäkerheten.
- Barn har flera fysiska och psykiska begränsningar som gör att de inte kan hantera komplexa trafiksituationer förrän i 12-13-årsåldern - under förutsättning att de fått träna i den fysiska miljön.
- Genom att prata med barnen och försöka använda deras kunskaper och erfarenheter uppnås bättre beslutsunderlag. Det finns oändligt många metoder att använda som stöd i sitt arbete.

BARNPLAN ESLÖV

Barnplanen syftar till att utifrån de begreppen rörelsefrihet, säkerhet och tillgänglighet klargöra barn i 10-12-årsåldern och deras situation i Eslövs tätort.

Barnplanen är utförd på en översiktlig nivå och tätorten har studerats utifrån kartor, intervjuer och platsstudier. Det finns faktorer som jag vet påverkar barn, men som jag medvetet valt bort i denna barnplan då jag funnit andra aspekter viktigare med bakgrund av examensarbetets inriktning. Sådana aspekter finns i bilagan - parkeringsytor, buller, kollektivtrafik med mera.

Först i denna barnplan återfinns allmän fakta som Eslöv som på olika sätt har betydelse för barns rörelsefrihet, säkerhet och tillgänglighet. Därefter följer en genomgång av resultatet från den enkätundersökning som genomfördes i femte klass på respektive skola i Eslövs tätort under våren 2005 (enkäten finns som bilaga). Barnplanen avslutas med att åtgärder föreslås på några av de platser som utifrån kart-/platsstudier samt enkätundersökning visat sig vara problematiska för barn.

Vad gäller kommunens fysiska planering finns i dagsläget inget policydokument eller någon handlingsplan över hur kommunen avser att efterleva FN:s barnkonvention. Däremot arbetar årligen med barn i en rad aktiviteter för att öka deras trafikkunskaper. Avdelning plan och bygg på Miljö- och Samhällsbyggnad med barn och ungdomar vid framtagandet av Översiktsplan 2001 samt Fördjupning av översiktsplanen för Västra Eslöv.





[8]



[9]



[10]



[11]



[12]



allmän fakta

stadens tillkomst och utveckling

Eslövs kommun ligger i Mellanskåne och arealen är 422 km², varav 73 % är åkermark. Eslöv är en grön småstad med goda kommunikationer och med ett bra utbud av bostäder. Eslöv har en högre utpendling än inpendling och de främsta pendlingsströmmarna går mot Malmö/Lund. Eslövs by är tillsammans med Västra Sallerups kyrkby från medeltiden.

Järnvägen är grunden till Eslövs uppkomst och utveckling. År 1858 anlades Eslövs station och Eslöv var en betydande knutpunkt för järnvägen som gynnade befolkningsökningen och anläggandet av verksamheter. Ur stadsbyggnadssynpunkt är Eslöv en typisk järnvägsort, med industrier på ena sidan av järnvägen och bostäder på den andra (i Eslöv ligger industrierna på östra sidan av järnvägen och bostäderna på västra). (Eslövs kommun 2003)

Eslöv blev köping år 1875 och 1911 fick köpingen stadsrättigheter. På 30-40 år utvecklades Eslöv till den främsta centralorten i Skåne och de industriella fabrikerna var många och av olika slag. Den första stadsplanen från 1913 är ritad av Erik Bülow-Hube, som hämtade inspiration från trädgårdsstadsidealet. (Eslövs kommun 2003) Historiskt sett har stadens utveckling och utbyggnad skett relativt ojämnt, som resulterat i en relativt kompakt och tät stad med tydligt urskiljbara årsringar. Stadskärnan är av riksintresse för kulturmiljövården, genom rutnätet – den täta, stadsmässiga och småskaliga karaktären. (Eslövs kommun 2003)

Tillgängligheten för biltrafik är hög och gång-/cykelvägnätet är väl utbyggt. Trollsjöparken är hjärtat av grönområdena i Eslöv och är en stor del av ”det gröna” som bidrar till att Eslöv upplevs som en grön stad. (Eslövs kommun 2003)



befolkning

Kommunen har drygt 30 000 invånare, varav drygt 16 000 bor i tätorten Eslöv. (Eslövs kommun, 2005b) De senaste trettio åren har Eslöv befolkningsmässigt följt den genomsnittliga utvecklingen i Sverige. (Eslövs kommun 2003) Under några år har det skett en kraftig inflyttning – framförallt av barnfamiljer. Detta har medfört ett ökat behov av bostäder, service, utökad/effektivare förskole- och skolverksamhet med mera. Eslöv är den tätort i kommunen som ökat mest i antal invånare men även de andra orterna i kommunen har positivt befolkningsnetto. Just nu står 260 personer i tomtkö (2005-12-20).

Eslöv har goda kommunikationsmöjligheter och utpendlingen är större än inpendlingen. Andelen barn i Eslövs tätort uppgår liksom de nationella siffrorna till omkring 22 % och siffran har legat här de senaste sju åren. Pojkarna är något fler än flickorna.²

den fysiska planeringens styrande dokument i Eslöv

Liksom tidigare nämnts finns det inom kommunens fysiska planering i dagsläget inget policydokument eller handlingsplan över hur kommunen avser att efterleva FN:s barnkonvention. Däremot arbetar avdelningen gata/park kontinuerligt med barn och trafik och avdelning plan och bygg på Miljö- och Samhällsbyggnad arbetade med barn och ungdomar vid framtagandet av Översiktsplan 2001 samt vid framtagandet av Fördjupning av översiktsplanen för Västra Eslöv (antagen 2005-10-31).

I *Översiktsplan 2000*:s uppstartsskede engagerades barn och unga.

Förfrågan skickades ut till skolorna med olika förslag på arbetsområden, men endast en skola nappade på förslaget. Två klasser studerade sin närmiljö på olika sätt och flera konkreta förslag på åtgärder redovisades. Bland annat var det bilar som körde för fort på vissa gator, trafikljus och gatlampor saknas på flera ställen, aktiviteter som önskades.

Fördjupning av översiktsplanen för Västra Eslöv

Fördjupningen syftade till att möjliggöra 1200-1800 bostäder i sju stadsdelar väster om Eslövs tätort. I översiktsplanens utställningskede engagerades barn och ungdomar från dels Fridasroskolan och dels Bergaskolan. På Fridasroskolan besöktes två femteklasser där det först redovisades fördjupningens förslag till utbyggnad av Eslöv. Därefter fick några elever visa sina skolvägar, lekställen med mera. Eleverna på Bergaskolan var en klass som gick teknikerprogrammet och här redovisades också förslaget till utbyggnad av Eslöv samt att generella övergripande frågor kring stadsbyggnad diskuterades. Olika förslag på förbättringar gavs och diskuterades.

Stadsbyggnadsprogram 2003. Stadsbyggnadsprogrammet för Eslövs tätort redovisar det karaktäristiska med Eslöv, bebyggelseutveckling och vilka kvaliteter Eslöv har ur stadsbyggnadssynpunkt. Barnperspektivet behandlar inte barnperspektivet.

En *fördjupning av översiktsplanen för Östra Eslöv* pågår just nu.

²Anna-Lena Persson, Eslövs kommun



[18]



[19]



[20]

övrigt arbete inom den fysiska planeringen

Avdelning gata/park på Miljö och Samhällsbyggnad arbetar varje år med flertalet aktiviteter för barn. Bland annat genomförs trafikaktiviteter för kommunens fjärdeklassare där polisen, ambulanspersonal och den lokala cykelklubben undervisar om trafiksäkerhet med fokus på cykling. Undervisningen följs upp med ett uppdrag och en tävling för att befästa kunskaperna. Dessutom bedrivs olika former av kampanjer som exempelvis klasstrampet för att uppmuntra fler barn att gå och/eller cykla till skolan. Eslövs kommun arbetar dessutom aktivt med säkerheten i skolskjutsverksamheten genom att till exempel dela ut reflexvästar till barnen. Nyligen har dessutom skolskjutshallplatserna inventerats.³

olyckor i Eslöv med barn inblandade

Nedan redovisas olycksstatistik. Endast Eslövs tätort tas med. Det har inte inträffat särskilt många eller allvarliga olyckor med barn inblandade inom Eslövs tätort, men det är viktigt att komma ihåg att låga olyckstal inte behöver betyda att säkerheten är hög.

Informationen på nedastående sidor är resultatet av tre sökningar i STRADA. Olyckorna har inträffat mellan 2001 och 2005 - en sökning för alla åldrar, en för barn (0-18 år) och en för barn 10-12 år. I analysen av olyckorna är utgångspunkten 10-12-åringar men jämförelser med alla åldrar och hela gruppen barn görs för att få ett så sanningsenligt material som möjligt. Sökningarna har gjorts i april år 2006 och visar följande⁴:

Av de 13 olyckor som inträffat mellan 2001 och 2005 har endast två klassificerats som svåra olyckor. I den ena av olyckorna var barnet passagerare i bil och i den andra var barnet cyklist. En av olyckorna hände i gatu-/vägkorsning och en inträffade längs gatu-/vägsträcka.

Platser som olyckorna inträffar är i högst utsträckning gång-/cykelbana/-väg för 10-12-åriga barn i Eslöv. Fyra olyckor har inträffat och allihopa är singelolyckor. Efter gång-/cykelbana/-väg är gatu-/vägkorsning eller gatu-/vägsträcka vanligaste platsen för olyckor (tre korsning, tre sträcka). Sett till alla åldrar inträffar flers

olyckor i gatu-/vägkorsning eller gatu-/vägsträcka och de flesta svåra olyckor inträffar här, dock är olyckor i gatu-/vägkorsning något fler. Även sett till alla barn (0-18 år) är det en majoritet av olyckorna som sker i gatu-/vägkorsning. Detta *kan* bero på att barn ofta har svårt att ta sig över korsningar där bilar kommer från båda håll och kanske ibland mer än en körfil för bilarna.

Cykel har varit färdmedel i de allra flesta olyckorna för barn i 10-12-årsåldern (tio av tretton olyckor). Övriga tre olyckor var färdmedlet i två fall bil (barnet passagerare) och i ett fall var färdmedlet en sparkcykel. Endast en olycka har inträffat på övergångsställe och den var lindrig. Detta betyder dock inte att säkerheten för barn i 10-12-årsåldern är hög. För alla åldrar, hela tätorten, har det inträffat nio olyckor på övergångsställen och fyra olyckor på cykelöverfart.

Fyra olyckor där barn i 10-12-årsåldern varit inblandade har inträffat i där barnet varit cyklist och kolliderat med bil. En olycka har varit svår, övriga tre lindriga. Sju olyckor har varit singelolyckor och färdmedlet varit cykel.

Antalet olyckor kan upplevas som väldigt få på så pass ”många” år, men det kan vara så pass låga siffror av olika anledningar. Exempelvis kan få olyckor bero på att föräldrar förbjuder sina barn att ge sig ut på egen hand på grund av trafiksituationen och då beror inte de få olyckorna på att trafikmiljön är säker.

³ Christina Mattsson, Eslövs kommun

⁴ Ibid

<i>antal olyckor</i>			
hela tätorten Eslöv	0-18 år	10-12 år	
225 olyckor varav:	58 olyckor varav:	13 olyckor varav	
- 0 Dödsolyckor	- 0 Dödsolyckor	- 0 Dödsolyckor	
- 35 Svåra olyckor	- 6 Svåra olyckor	- 2 Svåra olyckor	
- 186 Lindriga olyckor	- 50 Lindriga olyckor	- 11 Lindriga olyckor	
- 0 Olyckor med okänd svårhetsgrad	- 0 Olyckor med okänd svårhetsgrad	- 0 Olyckor med okänd svårhetsgrad	
- 4 Olyckor utan personskada	- 2 Olyckor utan personskada	- 0 Olyckor utan personskada	

antal olyckor per olyckstyp och svårhetsgrad (olyckor utan angiven olyckstyp redovisas inte)

Olyckstyp	hela tätorten Eslöv		0-18 år		10-12 år		D-död S-svårt skadad L-lindrigt skadad
	Antal olyckor	Fördelning (D, S, L)	Antal olyckor	Fördelning (D, S, L)	Antal olyckor	Fördelning (D, S, L)	
Singel (motorfordon)	21	(-, 4, 17)	1	(-, -, 1)	0	(-, -, -)	
Möte (motorfordon)	6	(-, 2, 4)	0	(-, -, -)	0	(-, -, -)	
Omkörning (motorfordon)	0	(-, -, -)	0	(-, -, -)	0	(-, -, -)	
Upphinnande (motorfordon)	11	(-, 1, 10)	0	(-, -, -)	0	(-, -, -)	
Avsväng (motorfordon)	7	(-, -, 7)	2	(-, -, 2)	1	(-, -, 1)	
Korsande (motorfordon)	25	(-, 4, 21)	3	(-, 1, 2)	1	(-, 1, -)	
Cykel/Moped (motorfordon)	43	(-, 8, 35)	24	(-, 2, 22)	4	(-, 1, 3)	
Fotgängare (motorfordon)	18	(-, 6, 12)	4	(-, 1, 3)	0	(-, -, -)	
Fotgängare/Cykel/Moped	80	(-, 9, 71)	21	(-, 1, 20)	7	(-, -, 7)	
Spårburna fordon	0	(-, -, -)	0	(-, -, -)	0	(-, -, -)	
Vilt	0	(-, -, -)	0	(-, -, -)	0	(-, -, -)	
Övriga (Varia)	9	(-, 1, 8)	1	(-, 1, -)	0	(-, -, -)	

antal olyckor per platstyp och svårhetsgrad (olyckor utan angiven platstyp redovisas inte)

Platstyp	hela tätorten Eslöv		0-18 år		10-12 år		D-död S-svårt skadad L-lindrigt skadad
	Antal olyckor	Fördelning (D, S, L)	Antal olyckor	Fördelning (D, S, L)	Antal olyckor	Fördelning (D, S, L)	
Gatu-/Vägsträcka	73	(-, 12, 61)	15	(-, 2, 13)	3	(-, 1, 2)	
Gatu-/Väggkorsning	77	(-, 11, 66)	23	(-, 3, 20)	3	(-, 1, 2)	
Cirkulationsplats	7	(-, 2, 5)	1	(-, -, 1)	0	(-, -, -)	
Gång- och cykel-bana/väg	22	(-, 2, 20)	8	(-, -, 8)	4	(-, -, 4)	
Gångbana/Trottoar	22	(-, 4, 18)	2	(-, -, 2)	1	(-, -, 1)	
Annan	10	(-, 1, 9)	4	(-, -, 4)	1	(-, -, 1)	
Ej i Trafik	0	(-, -, -)	0	(-, -, -)	0	(-, -, -)	

antal olyckor per attribut och svårhetsgrad

Attribut	hela tätorten Eslöv		0-18 år		10-12 år		D-död S-svårt skadad L-lindrigt skadad
	Antal olyckor	Fördelning (D, S, L)	Antal olyckor	Fördelning (D, S, L)	Antal olyckor	Fördelning (D, S, L)	
Övergångsställe	9	(-, -, 9)	3	(-, -, 3)	1	(-, -, 1)	
Cykelöverfart	4	(-, -, 4)	4	(-, -, 4)	0	(-, -, -)	

Kartorna visar var olyckorna i Eslövs tätort inträffat. Den vänstra kartan visar alla olyckor där barn varit inblandade och den högra kartan visar var olyckor där barn i åldern 10-12 år varit inblandade. För barn i 10-12 år går det knappast att urskilja några slutsatser av vilka gator, korsningar eller dylikt som är hårdast olycksdrabbat eftersom det är så pass få olyckor och relativt utspridda. En av de två svåra olyckorna för åldersgruppen har inträffat när barnet varit cyklist och i kollision med bil, som kan ses på kartan är på Skogsvägen.

0-18 år



■ Sjukhusrapport	S	Singel (motorfordon)
■ Polisrapport	M	Möte (motorfordon)
	O	Omkörning (motorfordon)
	U	Upphinnande (motorfordon)
	A	Avsväng (motorfordon)
	K	Korsande (motorfordon)
	C	Cykel/Moped (motorfordon)
	F	Fotgängare (motorfordon)
	G	Fotgängare / Cykel/Moped
	J	Spårbundna fordon
	W	Vilt
	V	Övriga (Varia)
Grön bokstav: Olycka utan personskada eller okänd svårhetsgrad	ISS = 0	
Gul bokstav: Lådrig olycka	ISS 1 - 8	
Röd bokstav: Svår olycka	ISS > 8	
Svart bokstav: Dödsolycka		

10-12 år



hela tätorten

konflikttabell (visar olyckor mellan de två primära trafikelementen)

Siffrorna inom parentes visar antalet (dödsolyckor, svåra olyckor, lindriga olyckor).

	Singel	Djur	Släp	Fotg.	Cykel	Moped	MC	Personbil	Lastbil	Buss	Spårb.	Övrigt
Fotg.	28 (-, 5, 23)											
Cykel	43 (-, 3, 40)			1 (-, -, 1)	8 (-, -, 8)							
Moped	3 (-, 1, 2)											
MC	3 (-, 1, 2)			2 (-, -, 2)								
Personbil	18 (-, 3, 15)			14 (-, 4, 10)	30 (-, 8, 22)	11 (-, -, 11)	3 (-, 3, -)	48 (-, 4, 44)				
Lastbil				2 (-, 2, -)	1 (-, -, 1)			2 (-, -, 2)				
Buss					1 (-, -, 1)			3 (-, 1, 2)				
Spårb.												
Övrigt												



0-18 år

konflikttabell (visar olyckor mellan de två primära trafikelementen)

Siffrorna inom parentes visar antalet (dödsolyckor, svåra olyckor, lindriga olyckor).

	Singel	Djur	Släp	Fotg.	Cykel	Moped	MC	Personbil	Lastbil	Buss	Spårb.	Övrigt
Fotg.	1 (-, -, 1)											
Cykel	16 (-, -, 16)				2 (-, -, 2)							
Moped	2 (-, 1, 1)											
MC				1 (-, -, 1)								
Personbil	1 (-, -, 1)			2 (-, -, 2)	14 (-, 2, 12)	9 (-, -, 9)	1 (-, 1, -)	5 (-, 1, 4)				
Lastbil				1 (-, 1, -)								
Buss						1 (-, 1, -)						
Spårb.												
Övrigt												



10-12 år

konflikttabell (visar olyckor mellan de två primära trafikelementen)

Siffrorna inom parentes visar antalet (dödsolyckor, svåra olyckor, lindriga olyckor).

	Singel	Djur	Släp	Fotg.	Cykel	Moped	MC	Personbil	Lastbil	Buss	Spårb.	Övrigt
Fotg.												
Cykel	7 (-, -, 7)											
Moped												
MC												
Personbil					4 (-, 1, 3)			2 (-, 1, 1)				
Lastbil												
Buss												
Spårb.												
Övrigt												

