

Social konsekvensanalys och
barnkonsekvensanalys

Bilaga tillhörande Översiktsplan
för Ale kommun, fördjupad för
Nödinge

2017-03-20

RAPPORT 2

ALE KOMMUN

Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys av FÖP Nödinge 2030

UPPDRAGSNUMMER 7001720000



2017-03-20

SWECO

CHRISTINA GRANÉR
KAJSA LUNDBORG

DOKUMENTINFORMATION

Titel: Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys av FÖP Nödinge 2030, utställningshandling
Beställare: Ale kommun
Kontaktpersoner: Magnus Lövdahl och Elin Celik
Uppdragsnummer: 7001770000
Uppdragsledare: Christina Granér, Sweco
Utredare: Christina Granér och Kajsa Lundborg, Sweco
Granskning: Johan Sandevärn, Sweco

DOKUMENTHISTORIK

Version 0.6	Utkast till beställaren	2016-12-16
Version 0.7	Reviderat och utvecklat förslag till beställaren	2017-02-22
Version 0.8	Rapport för intern granskning	2017-03-07
Version 0.9	Reviderad rapport till beställaren för granskning	2017-03-09
Version 1.0	Slutleverans godkänd rapport	2017-03-20

Sammanfattning

Nödinge står inför en rad utmaningar. Antalet invånare ska fördubblas och orten ska gå från förortskaraktär till en attraktiv småstad, och med det ges en ny identitet. Centrala Nödinge ska förtätas och bli mer tillgängligt för gående och cyklande. Det tydligt segregerade boendet ska byggas bort.

Nödinges utmaningar tillsammans med regionens utmaningar såsom bostadsbrist, klimatförändring och ökade socioekonomiska skillnader mellan geografiska orter, motiverar en fördjupad översiktsplan för Nödinge – FÖP Nödinge 2030.

I denna rapport redovisas en social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys av utställningshandlingen av FÖP Nödinge 2030. Analysen har genomförts under processliknande former, där utställningshandlingen analyserats och reviderats utifrån Swecos analyser, i flera omgångar. Det innebär att flera av de sociala konsekvenser och barnkonsekvenser som i tidigt skede identifierats, har hanterats och utvecklats i FÖP Nödinge för att på så sätt undvika negativa konsekvenser.

Den fördjupade översiktsplanen för Nödinge skapar förutsättningar för en sammanhållen bebyggelse som utgår från Nödinges pendeltågsstation. Förtätningar, större utbud av handel och service samt en tillgänglig och attraktiv grön- och blåstruktur utgör, tillsammans med en trafikprincip där gång och cykel ska vara det självklara valet för lokala resor, grundstommen i Nödinges framtida utveckling. Därutöver ska Nödinge få fler attraktiva mötesplatser, samutnyttjande av lokaler och parkeringsytor samt att den offentiga miljön och bebyggelsen ska kännetecknas av god gestaltning och arkitektoniska värden.

Att bygga småstad handlar om mer än att bygga bostäder och infrastruktur. Människorna i staden ska känna sig trygga och säkra, deras vardagsliv ska fungera genom en hög grad av tillgänglighet, närhet, orienterbarhet och överblickbarhet. Människor behöver känna samhörighet och tillit, de ska uppleva att de bor i en sammanhållen stad där befolkningen har rättvisa möjligheter att delta, där jämlikhet och jämställdhet samt människornas hälsa har stor betydelse.

Swecos bedömning är att den fördjupade översiktsplanen för Nödinge har mycket goda ambitioner och stora förutsättningar för att säkerställa ett gott liv för invånarna. De sociala effekterna och barnkonsekvenserna har getts stort utrymme i arbetsprocessen. Arbetet har utgått från nationella, regionala och lokala mål om bland annat minskade utsläpp av växthusgaser, minskade bullernivåer, ökad andel kollektivtrafik, god bebyggd miljö och ett *Ale där där det är lätt att leva*.

De risker som Sweco vill uppmärksamma handlar om segregation i boendet, hanteringen av trafiken och svårigheter i samband med den snabba befolkningsökningen. FÖP Nödinge 2030 behöver följas upp med riktlinjer för att bättre hantera bostadsbyggandet och fördelningen mellan hyresrätter, bostadsrätter och äganderätter. Hyresrätten har en avgörande betydelse för att skapa rörlighet på bostadsmarknaden och att ge människor möjlighet att göra bostadskarriärer inom orten. Upplåtelseformerna måste blandas och hyresrätter får inte ges sämre lokaliseringar, exempelvis längs trafikerade gator för att fungera som bullerskydd. Byggherrar vill i störst utsträckning bygga bostadsrätter, och här finns problem i samband med den fragmenteriska detaljplaneprocessen. Kommunen bör utnyttja möjligheten med markanvisningar och exploateringsavtal för att säkerställa att hyresrätter verkligen byggs blandat med övriga bebyggelse så att boende i bostadsrätterna ges samma möjligheter att använda omgivningarna.

Sweco bedömer också att FÖP Nödinge 2030 brister i mod och beslutsamhet för att på ett tydligare sätt begränsa biltrafikens attraktivitet. Privatbilismen måste minska – även i Ale kommun – för att Sverige som nation ska klara klimatmålen och klimatomställningen. Här behövs krafttag. Nödinges befolkning har mycket goda förutsättningar för ett hållbart resande inom orten och kollektivtrafikpendlande till bland annat Göteborg och Trollhättan. Ändå reser bara cirka 15 procent av befolkningen med kollektivtrafiken. Det är långt från det mål som gäller för kollektivtrafiken i regionen.

Sweco menar att det inte är tillräckligt att skapa goda förutsättningar för gång och cykel och närhet till pendeltåget. Bilens tillgänglighet och framkomlighet måste också begränsas på ett sätt som omställningen kan sägas kräva. "Styrkeförhållandena" mellan färdmedlen måste förändras. Här bedöms inte FÖP Nödinge vara tillräckligt långtgående.

Ett problemområde är vidare skolors och förskolors placering intill vägar. Sweco ser risker med att etablera en skola intill Norra Kilandavägen samt en skola för yngre barn och förskola intill en huvudgata i utbyggnadsområdet Södra Backa. Skolor ska inte lokaliseras intill störer vägar, matargator eller huvudgator. Swecos bedömning är att sådana lokaliseringar inte är förenliga med *barnets bästa* enligt Barnkonventionens artikel 3. När skolor byggs i anslutning till vägar i stället för i bostadsområden, riskerar föräldrars skjutsning till skolor att öka. Föräldratrafiken är idag ett stort samhällsproblem, som påverkar barns mobilitet och utveckling negativt.

Av samma skäl är den framtida gestaltningen av Vitklövergatan också mycket viktig. Gatans utformning som huvudstråk för gående och cyklande ska ge tydliga signaler om att genomfartstrafik med bil inte är tillåtet.

Den önskade och förväntade befolkningsökningen i Nödinge medför problem som kanske är underskattade i FÖP Nödinge. När varannan människa på sikt är inflyttad, kommer det att påverka människors känsla av trygghet och tillit, vardagen präglas i större grad av anonymitet än som tidigare av igenkänning. Det finns en oro för ökad kriminalitet och skadegörelse hos dagens Nödingebor, som inte hanteras i FÖP:en. Det handlar bland annat om utbyggnadstakten, framtida medborgardialoger och samverkansprojekt, kommunikationsbehov och förståelse för bebyggelseplaneringen.

Därutöver innebär befolkningsökningen att centrala Nödinge kommer att vara en byggarbetsplats under lång tid. Under byggskedet blir centrum mer svårtillgängligt, svårare att överblicka på grund av byggstaket och omledningar av vägar och allmänt mer stökigt. Detta kan få konsekvenser för bland annat trivsel, säkerhet, trygghet och barns mobilitet. Slutligen innebär det en stor utmaning för kommunen att hålla jämna steg i utbyggnaden av kommunal service och rekrytering av personal.

Innehållsförteckning

1	Bakgrund och uppdrag	1
1.1	Detta är en SKA och en BKA	1
1.2	Syfte och omfattning	2
2	Rapportens innehåll och disposition	2
3	Metod och material	2
3.1	Underlag	3
3.2	Analysmetod och parametrar	3
4	Nuläge	7
4.1	Befolkningsstruktur	7
4.2	Trygghet i Nödinge	9
4.3	Bebyggelsestruktur	10
4.4	Stadsbyggnadskvaliteter	11
4.5	Stadslivet i Nödinge	13
4.6	Hållbar utveckling	13
4.7	Bebyggelse – utblick mot 2050	13
5	Relevanta mål	14
5.1	Nationella mål och konventioner	15
6	Social hållbarhet – några teorier	16
6.1	Socialt kapital	16
6.2	Bonding och bridging – sammanlänkande och överbryggande	17
6.3	On stage, back stage och off stage	17
7	Utställningshandlingen av FÖP Nödinge 2030	18
7.1	Analys av utställningsförslaget	18
7.2	Målbild för Nödinge	19
7.3	Utvecklingsstrategi med sex huvudprinciper	21
7.4	Markanvändningskartan	23
8	Analys av FÖP Nödinge 2030	26
8.1	Säkerhet	26
8.2	Trygghet	30
8.3	Orienterbarhet och överblickbarhet	31
8.4	Närhet och tillgänglighet	33
8.5	Hälsa	34
8.6	Offentliga rum	38
8.7	Flexibilitet	40
8.8	Socialt liv	41
8.9	Integration och sammanhållning	45

8.10	Identitet	49
8.11	Jämställdhet	51
8.12	Rättvis resursfördelning och rättvis möjlighet att nyttja stadsmiljön	54
9	Fördjupad analys av de tre utmaningarna	57
9.1	Bostadsbristen	57
9.2	Klimatförändringen	57
9.3	Bostadssegregationen	58
10	Rekommendationer: Områden att fördjupa	59
10.1	Befolkningsökningen	59
10.2	Byggskedet	60
10.3	Kopplingen till Stor-Göteborg	62
11	Referenser	63
11.1	Dokument	63
11.2	Övrigt underlag	64
11.3	Internetkällor	65
	Bilaga 1 Barn och luftföroreningar	66
	Bilaga 2 Barn och buller	67
	Bilaga 3 Barnets bästa enligt barnkonventionen	68

1 Bakgrund och uppdrag

Sedan Ale kommuns översiktsplan, Ale ÖP07 antogs 2007, har såväl förutsättningar som mål för Ales utveckling förändrats. Tre utmaningar som är av stor betydelse för den fysiska planeringen är bostadsbristen i regionen, klimatförändringarna samt socioekonomiska skillnader mellan olika geografiska områden.

Ale kommun arbetar därför med att ta fram fördjupade översiktsplaner (FÖP), bland annat för orten Nödinge. I Nödinge har en ökad befolkningstillväxt, pendeltågsstationen och motorvägsavfart påverkat förutsättningarna för ortens framtida utveckling. Det har byggts många bostäder i Nödinge de senaste åren och utbyggnaden av såväl E45:an som järnvägen gör att kommunen bedömer att både inflyttningen och utbyggnaden av tätorten kommer att fortsätta. Nödinge är vidare den ort i Ale kommun som har de största socioekonomiska skillnaderna.

Syftet med FÖP Nödinge är att med avstamp i Nödinges befintliga kvaliteter stärka ortens utveckling till en attraktiv småstad.¹ Plandokumentet har 2030 som tidshorisont, men ger utblickar framåt till år 2050.

Sweco har fått i uppdrag att genomföra en social konsekvensanalys (SKA) och en barnkonsekvensanalys (BKA) av FÖP Nödinge 2030. Swecos analyser har varit en del av underlaget i planeringsprocessen. De första analyserna gjordes av samrådsförslaget av FÖP Nödinge. Samrådsförslaget har därefter omarbetats till ett utställningsförslag. Swecos första sociala konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys var en del av underlaget för revideringen, tillsammans med andra inkomna synpunkter.

Denna rapport är Swecos sociala konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys av utställningsförslaget.

1.1 Detta är en SKA och en BKA

En social konsekvensbeskrivning är ett verktyg för att tydliggöra de långsiktiga, sociala frågorna under planeringsprocessen. Utgångspunkten för social hållbarhet kopplat till den översiktliga planeringen är en rättvis tillgång till fysiska miljöer. De fysiska miljöer som planeras ska fungera för alla, oavsett kön, ålder, funktionsnedsättning, socioekonomisk bakgrund, etnisk bakgrund eller sexuell läggning. Detta innebär att planeringen ska ge människor möjlighet att leva i och använda miljöer på ett sådant sätt att vardagen fungerar praktiskt. Utifrån de verktyg som en SKA kan erbjuda betyder det exempelvis att det i bostadens närmiljö ska finnas service, att stadsmiljöer erbjuder mötesplatser där omväxlande socialt liv kan uppstå samt att miljöer har kvaliteter som människor knyter an till och uppskattar. Centralt är hur dessa goda förhållanden är fördelade mellan olika delar av staden, och mellan olika grupper av människor. Att orten eller området ska vara tillgängligt för alla, utan barriärer, är en del i detta.²

En barnkonsekvensanalys görs för att *utveckla barnperspektivet i samhällsbyggnadsprocessen och därmed förbättra beslutsunderlaget i olika planeringsskeden*³. Fysiska miljöer ska fungera för alla de människor som använder

¹ Fördjupad översiktsplan för Nödinge 2030, utkast 2017-01-23

² Social konsekvensanalys, Människor i fokus 1.0, Göteborgs stad, 2011

³ Barnkonsekvensanalys, Barn och unga i fokus 1.0., Göteborgs stad, 2011

dem, och barn använder de flesta miljöer. Barn har dock ofta liten eller ingen chans att påverka dess utformning. Med en barnkonsekvensanalys lyfts på ett systematiskt sätt de frågor som är relevanta för barn.

Inom ramen för Swecos arbete med att ta fram denna SKA och BKA för FÖP Nödinge genomför Sweco en workshop med tjänstemän inom Ale kommun med syfte att ytterligare belysa social hållbarhet i processen.

1.2 Syfte och omfattning

Uppdraget övergripande syfte är att belysa sociala konsekvenser och barnkonsekvenser av utställningsförslaget FÖP Nödinge 2030. Analysen utgår från tolv parametrar, vilka har identifierats som relevanta av Ale kommun under arbetet med det tidigare samrådsförslaget. De tolv parametrarna har sedan bearbetats och modifierats av Sweco i samråd med Ale kommun.

Föreliggande rapport är konsekvensanalyser av utställningsförslaget av FÖP Nödinge, utkast daterat 2017-01-23. Uppdragets övergripande frågeställningar är att analysera och beskriva sociala konsekvenser och barnkonsekvenser av de planeringsförutsättningar som FÖP Nödinge skapar. Positiva, oförändrade och negativa konsekvenser belyses i möjligaste mån.

2 Rapportens innehåll och disposition

Denna rapport är en gemensam rapport för den sociala konsekvensanalysen och barnkonsekvensanalysen. På så sätt minskar antalet upprepningar vilket underlättar för läsare som vill ta del av båda analyserna. I varje avsnitt i analyskapitlet finns en rubrik för sociala konsekvenser och en för barnkonsekvenser.

Föreliggande rapport inleds med en sammanfattning, följt av innehållsförteckningen. Därefter följer bakgrund i vilket uppdraget beskrivs. I efterföljande kapitel förklaras kortfattat metod och vilket underlagsmaterial som använts, nuläge, relevanta mål och några teorier kring social hållbarhet. I kapitel 7 beskrivs utställningsförslaget. I kapitel 8 och 9 återfinns analyserna. Rapporten avslutas med några rekommendationer i kapitel 10.

3 Metod och material

Nedan redovisas analysmetod och det underlag som Sweco tagit del av inför arbetet. Huvuddelen av analysarbetet har skett löpande och parallellt med framtagandet av utställningsförslaget av FÖP Nödinge. Det har således skett i en iterativ – upprepande och lärande – process.

Utställningsförslaget har tillhandahållits som arbetsmaterial enligt nedan:

- Målbild och huvudprinciper för FÖP Nödinge, 2016-10-07
- Utkast FÖP Nödinge utställningsförslag, 2016-11-14
- FÖP Nödinge utställningshandling, 2017-01-23

3.1 Underlag

Nedan redovisa det underlag som ligger till grund för analysen.

- FÖP Nödinge 2030 (Planförslag, Förutsättningar, Konsekvenser), samrådshandling, 2015-09-28
- Sociotopvärden i Ale kommun - Framtagande av metod samt bedömning av sociotopvärden i Nödinge 2015-06-18, Naturcentrum AB
- PM Social hållbarhet, FÖP Nödinge, Ale kommun, 2015-08-12
- Vad tycker vi om Nödinge? Elever och ungdomars tankar om framtidens Nödinge
- Rapport medborgardialog Nödinge
- Nödinge 2030 trafikutredning, 2015, Sweco
- Stadslivsanalys, Sweco 2016
- Statistikuppgifter från Ale kommun
- Stadsbyggnadskvaliteter Nödinge-Älvängen, koncept 2016-10-25, ÅF
- Att leva i Ale – social kartläggning 2016, Ale kommun 2016
- Rapport 1, Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys av samrådsförslaget för FÖP Nödinge, Sweco 2016

3.2 Analysmetod och parametrar

Analysen har gjorts i tre olika nivåer enligt nedan:

- En översiktlig analys av målbilden, se kapitel 7.2
- Analys av FÖP Nödinge 2030 utifrån de tolv parametrarna, se kapitel 8
- Fördjupad analys av de tre utmaningarna bostadsbristen i regionen, klimatförändringarna samt socioekonomiska skillnader mellan olika geografiska områden, se kapitel 9

För att systematisera analysarbetet har Sweco utgått från tolv parametrarna som även användes i den första SKA/BKA-analysen. De tolv parametrarna har tagits fram genom att bearbeta och gruppera parametrar som vanligtvis ingår i sociala konsekvensanalyser och barnkonsekvensanalyser. Här har bland annat Göteborgs stads matriser för analyser av sociala konsekvenser⁴ och barnkonsekvenser⁵ utgjort en viktig grund. Inspiration har hämtats från Swecos arbeten med SKA och BKA för bland andra Västlänken i Göteborg och Götalandsbanan, en höghastighetsjärnväg mellan Göteborg och Borås. Några parametrar har varit särskilda önskemål från Ale kommun tidigt i processen, och preciserade i förfrågningsunderlaget.

Ursprungligen identifierades på detta sätt 20 olika parametrar, som i stora delar var överlappande. Antalet parametrar har minskats till tolv genom sammanslagningar och förtydliganden.

Till varje parameter hör flera påverkansfaktorer, vilka framgår av Tabell 1. Med påverkansfaktorer menas planeringsförutsättningar och gestaltningar som påverkar parametern på något sätt. Vissa påverkansfaktorer har effekter på flera parametrar. Påverkansfaktorerna som listas är både generella och specifika för Nödinge.

⁴ Människor i fokus 1.0, Göteborgs Stad, 2011

⁵ Barn och unga i fokus 1.0, Göteborgs Stad, 2011

Tabell 1. Tabell över parametrar för bedömning av sociala konsekvenser och barnkonsekvenser. Påverkansfaktorer är exempel på sådant som har inverkan på parametern.

PARAMETER	PÅVERKANSAKTORER
Säkerhet	<ul style="list-style-type: none"> § Trafikutformningar § Hastigheter för fordon § Prioriteringar av färdmedel § Våld och överfall § Igenkänning § Tillit
Trygghet	<ul style="list-style-type: none"> § Synbarhet § Belysning § Alternativa vägar § Befolkade offentliga rum § Entréer ut mot offentliga platser; aktiva fasader § Igenkänning § Tillit § Inbrott och skadegörelse
Orienterbarhet och överblickbarhet	<ul style="list-style-type: none"> § Tydlig bebyggelsestruktur, exempelvis kvartersstruktur § Småskalig bebyggelse § Genhet § Få återvändsgränder § Långa siktlinjer § Blickfång i landskapet § Självinstruerande miljöer § Vägvisning för alla trafikslag § Tydlig prioritering mellan trafikslag § Inga skymmande buskage
Närhet och tillgänglighet	<ul style="list-style-type: none"> § Faktiska avstånd som är korta § Närhet till kommunikationer § Attraktiv kollektivtrafik för pendling till, från och inom Nödunge § Frilandsparkeringar § Verksamhetsområden § Förtätning § Lokalisering av skolor, service, vård, omsorg § Storlek på fastigheter § Trafikeringsprinciper § Tillgänglighetsanpassningar § Öppettider för handel och offentlig service § Stad och verksamheter för alla § Gratis att vistas i offentliga miljöer

Hälsa	<ul style="list-style-type: none"> § Grönområden inom 300 meter § Bullerdämpning § Tystnad § Platser och ytor för idrott, lek och spontana aktiviteter för olika åldersgrupper § Prioritering av gång och cykel § Enkelt att ha en rörlig livsstil § Barns självständiga rörelser i närmiljön § Trafiksäker miljö § Parkering
Offentliga rum	<ul style="list-style-type: none"> § Parker § Torg § Aktivitetsytor och lekplatser § Bänkar § On stage, off stage och back stage § Stadsnära odling och kolonilotter § Cykel och gång underlättar möten § Gestaltning av miljöer § Gratis att vistas i offentliga miljöer
Flexibilitet	<ul style="list-style-type: none"> § Samutnyttjande § Flexibla lokaler som ändrar funktion efter behov § Mångfunktionalitet
Socialt liv	<ul style="list-style-type: none"> § Enklare vardag § Förskolor och skolor nära boenden och kollektivtrafik § Tillgång till daglig service samt hälso- och sjukvård § Gång och cykel till skolor ska vara det enklaste valet § Kvalitet i mötesplatser § Att ses i vardagen § Korsande rörelsemönster § Sammanhållen stad § Barns möjlighet till egna sociala kontakter § Mänskliga dimensioner, lugnt tempo § Tystnad möjligt § Vackra miljöer
Integration och sammanhållning	<ul style="list-style-type: none"> § Tillit § Föreningsliv § Välkomnande syn på nyinflyttade § Minimera fysiska barriärer § Kopplingar över barriärer § Bygg bort felande länkar § Färre avstängda gator och återvändsgränder § Alla platser för alla § Bygg för alla, storlek, pris, upplåtelseform § Blandade upplåtelseformer i alla bostadstyper § Flyttkedjor § Korsande rörelsemönster

	§ Se varandra i vardagen
Identitet	<ul style="list-style-type: none"> § Närhet till naturen § Rikt förenings- och friluftsliv § Goda pendlingsmöjligheter § Trygghet i lilla samhället § Sammanhängande formspråk i den offentliga miljön § Bibehålla befintlig småskalighet § Bibehålla befintliga kulturmiljövärden § Ale Torg som skyltfönster mot E45:an § Stolthet över att bo i Nödinge § Bullret från E45 är i dag en del av identiteten § Utsikten mot älv dalen är i dag en del av identiteten § Att ungdomar "flyr" Nödinge är en del av identiteten § Landmärken för Nödinge § Upplevd identitetslöshet § God uppväxtmiljö § Utbud § Ansvar, inflytande
Jämställdhet	<ul style="list-style-type: none"> § Utbyggd kollektivtrafik och gång- och cykelnät § Service nära framtida och möjliga hållplatser för kollektivtrafiken § Aktivitets- och lektytor även för tjejer § Grönområden § Fysiska utformningen och gestaltningen, där trygghet, överblickbarhet, alternativa vägar är viktiga delar.
Rättvis resursfördelning och rättvis möjlighet att nyttja stadsmiljön	<ul style="list-style-type: none"> § Mer jämlik fördelning av ytor för olika transportslag § Lokalisering av olika typer av boenden i förhållande till tillgång till natur/grönområden och avsaknad av buller § Ingen gratis bilparkering § P-normer § Tillgänglighetsanpassningar

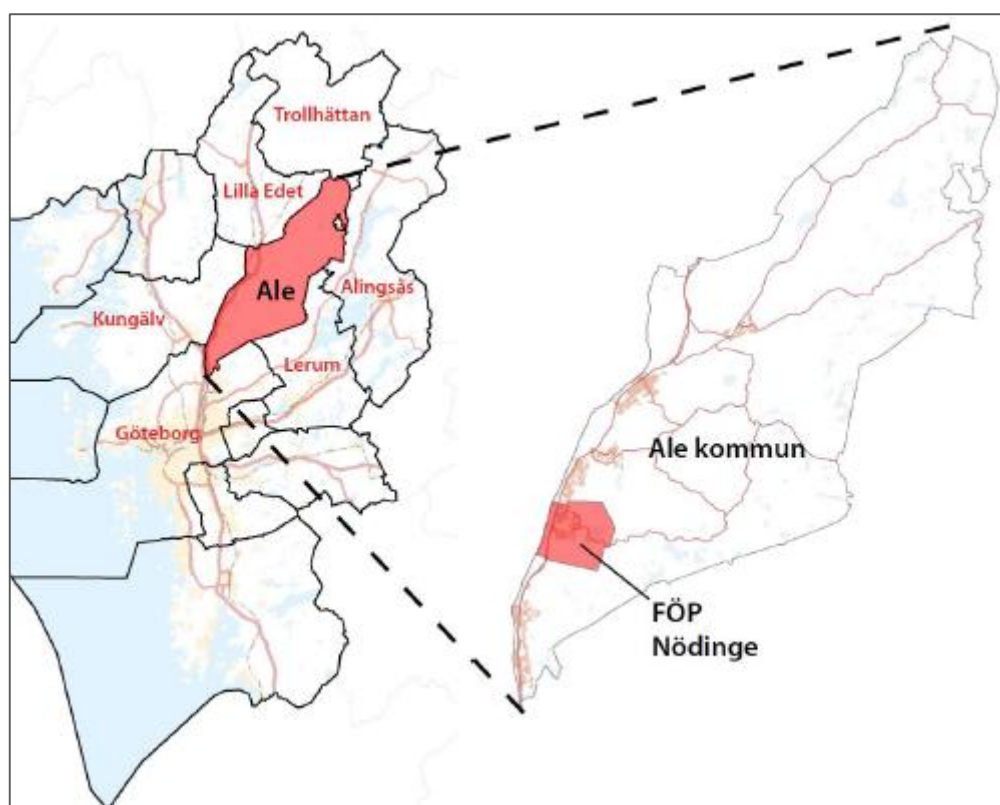
Analyserna har utgått från en tankekedja vilken illustreras nedan:

PÅVERKAN  EFFEKT  KONSEKVENNS

Med påverkan avses hur planeringen påverkar Nödinges bebyggelse och markanvändning. Ett exempel kan vara att biltrafik tillåts på nya gatuavsnitt. Effekt av den exemplifierade påverkan är bland annat ökat buller, ökade luftföroreningar och större risk för trafikolyckor längs gatan. Konsekvenser av dessa effekter kan vara försämrad hälsa för boende längs gatan, minskad mobilitet och svårigheter för barn att få röra sig på egen hand i närområdet.

4 Nuläge

Nedan följer en övergripande beskrivning av området som innefattas i FÖP Nödinge, liksom befolkningen i Nödinge. Beskrivningen baseras från underlaget som listats i avsnitt 2.1 samt från Swecos platsbesök.

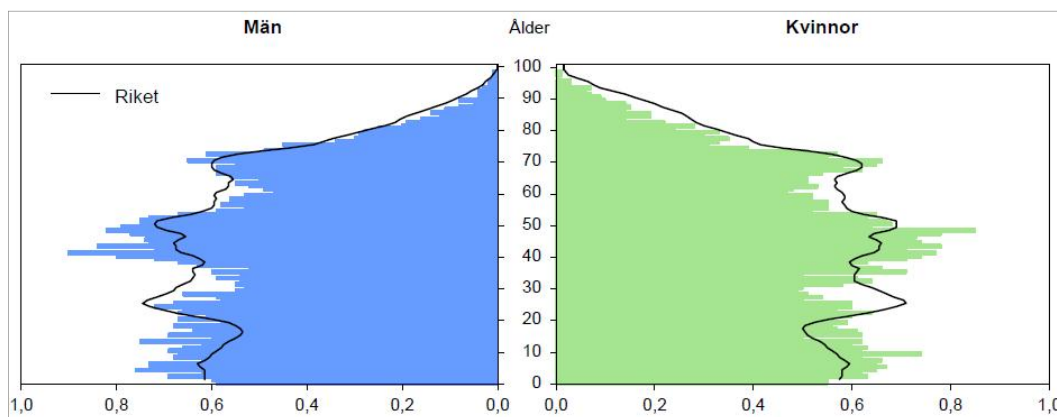


Figur 1. Planområdets geografiska avgränsning och lokalisering i kommunen och regionen. Källa: FÖP Nödinge, utställningsförslag daterat 2017-01-23

Nödinge, beläget i Ale kommun, cirka 22 kilometer norr om Göteborg, ligger precis invid Göta älv, E45 och järnvägen Norge-Vänerbanan. Tack vara pendeltågsstationen har Nödinge en snabb förbindelse till Göteborg; det tar 20 minuter att resa mellan Nödinge och Göteborg C med pendeltåg.

4.1 Befolkningsstruktur

I Ale kommun bor närmare 29 000 människor varav drygt 5 900 i orten Nödinge. En relativt stor andel av hushållen består av barnfamiljer. Andelen personer i åldersgruppen 45-64 år, liksom de över 80 år, är lägre än i riket som helhet. Befolkningspyramiden Figur 2 visar hela Ale kommun, men den återspeglar även i stort hur pyramiden ser ut i Nödinge.



Figur 2. Befolkningsstruktur i Ale kommun 31 december 2015. Varje stapel visar procent av befolkningen. Källa: SCB Kommunfakta

Folkmängd i Ale efter delområde 2015-12-31						
	Kvinnor	Män	Utländsk bakgrund	Svensk bakgrund	Utrikes-födda	Total
Surte	1407	1513	999	1921	736	2920
Bohus	1536	1633	921	2248	634	3169
Nödinge	2988	2917	1639	4266	1164	5905
Nol	1692	1756	640	2808	466	3448
Alafors	1000	1043	224	1819	167	2043
Starrkärr/Kilanda/Ryd	863	941	177	1627	126	1804
Älvängen	2373	2377	501	4249	372	4750
Skepplanda	1521	1586	381	2726	259	3107
Hålanda	453	517	87	883	68	970
Alvhem	341	370	79	632	61	711
Restförda	6	29	9	26	6	35
Total	14180	14682	5657	23205	4059	28862

Figur 3 Folkmängd i Ale kommun förelade på tio delområden. Källa: Att leva i Ale – social kartläggning 2016

Andelen personer med utländsk bakgrund var 27,7 procent i Nödinge år 2016, jämfört med 19,6 procent för hela Ale kommun.⁶

En stor del, 71 procent, av Nödinges förvärvsarbetande befolkning pendlar till andra kommuner, 14 procent arbetar i Nödinge och 15 procent i andra delar av Ale kommun⁷.

⁶ Underlagsmaterial från Ale kommun, 2016

⁷ FÖP Nödinge, Samrådsförslag, Del 2 Förutsättningar, 2015

Då utpendlingen är större än inpendlingen, innebär det att dagbefolkningen är mindre än nattbefolkningen. Det är av nackdel för den lokala handeln, som behöver en stor dagbefolkning för sin överlevnad. Större dagbefolkning har stor betydelse för stadslivet under vardagar⁸.

Majoriteten av de boende i Ale kommun bor i äganderätt⁹. I Nödinge är andelen som bor i äganderätt något lägre än snittet för hela kommunen, 60 procent. Nödinge och Nol är de områden där andelen som bor i hyresrätt är högst i kommunen, 34 procent. Skillnaderna inom Nödinge är dock mycket stora; i östra Nödinge bor 98 procent i äganderätt medan 72 procent bor i hyresrätt i centrala Nödinge. Det innebär att Nödinge har ett tydligt segregerat boende.

Ensamstående utan barn samt ensamstående med barn 0-24 år är grupper som i den sociala kartläggningen benämns som sårbara hushållstyper. Centrala Nödinge har den största andelen av både *ensamstående utan barn* och *ensamstående med barn 0-24 år*.

I kommunens sociala kartläggning sticker Nödinge och framför allt centrala Nödinge ut på flera olika sätt. Det konstateras bland annat att Nödinge har ett socioekonomiskt utsatt område:

- I centrala Nödinge finns kommunens högsta andel med lågutbildade och lågavlönade och med lägsta andelen sysselsatta.
- Centrala Nödinge har höga ohälsotal och personer med utländsk bakgrund har högre ohälsa än personer med svensk bakgrund.
- Centrala Nödinge har även en relativt hög nivå av personer med svensk bakgrund med högre ohälsotal.
- Nödinge är tillsammans med Nol det område i Ale kommun som domineras av boende i hyresrätter.
- I Nödinge är det störst skillnader i inkomstnivåer, jämfört med övriga orter i Ale kommun. I södra Nödinge bor de i jämförelseområdena Nödinge och Älvängen som har högst inkomster, medan de med lägst inkomster bor i centrala Nödinge.
- Nödinge är den ort i Ale kommun där flest hushåll får någon form av försörjningsstöd. En stor majoritet av dem bor just i centrala Nödinge.

4.2 Trygghet i Nödinge

Tryggheten i Ale kommun har minskat enligt mätningar som återges i kommunens sociala kartläggning¹⁰. Kommunen befinner sig under den nivå som betecknas som godkänt gällande trygghet¹¹. Framför allt kvinnor känner sig otrygga i Ale kommun. Den upplevda otryggheten är så stor att 36 procent av kvinnor avstår från att gå ut på kvällen, jämfört med bara nio procent av männen.

Centrala Nödinge är ett område som sticker ut på ett negativt sätt, i medborgardialoger, ungdomsdialoger och i polisens trygghetsrapportering. Misshandel och olaga hot har ökat i centrala Ale, där Nödinge ingår.

⁸ Stadsdelsanalys, nuläge, Sweco, delleverans augusti 2016

⁹ Att leva i Ale – social kartläggning 2016

¹⁰ Att leva i Ale – social kartläggning 2016

¹¹ NöjdMedborgarindex, SCB

Områden som ungdomar och vuxna pekat ut som otrygga på grund av stora gäng och mörk miljö är bland annat:

- Centrala Nödinge
- Ale torg och bakom Ale torg
- skolområdet, kring Ale kulturrum
- pendeltågsstationen
- bron över till vårdcentralen i Nödinge
- Klöverstigarna

De platser som anges som otrygga är anmärkningsvärda då de samtidigt utgör viktiga mötesplatser. Pendeltågsstationen och området runt Ale kulturrum är centrala i Nödinges stadsliv. Klöverstigarna är mycket viktiga gång- och cykelstråk mot Ale torg och pendeltågsstationen, samtidigt som Ale torg är Nödinges fasad mot E45 och det som först möter tillfälliga besökare.

Inom kommunen är Nödinge också den ort där flest brott som gäller skadegörelse och klotter anmäls. Skadegörelse och klotter påverkar upplevelsen av ett område eller ort och påverkar därigenom människors trygghetskänsla.

4.3 Bebyggelsestruktur

Vad gäller Nödinges bebyggelse och stadsplanering, har den stora influenser från 1960-talets funktionsuppdelade planeringsidéer. Medan handel är koncentrerad till Ale torg, är skolor och offentlig service koncentrerad till Vitklövergatan. Därutöver finns olika typer av bostadsområden. Huvudsakligen består bostadsbebyggelsen av småhus och en mindre andel flerbostadshus, varav majoriteten är byggda under 1960- och 1970-talen. Centralt beläget ligger flerbostadshus, vilka i huvudsak är hyresrätter. Lite längre bort från centrum ligger radhus och villor. Utöver det finns ett antal bostadsrätter.

Gatorna i Nödinge är uppbyggda enligt dåtidens planeringsideal, SCAFT-principen, med bostadsområden som till stora delar är fria från biltrafik och nås via återvändsgränder, samt ringleder runt tätorten.

Inventering av Nödinges grönytor visar att orten har gott om bostadsnära, mindre naturområden¹². Småhus med egna tomter bidrar till ett grönt samhälle. Det finns gott om mindre, anordnade lekplatser vilket ger barnen goda lekmöjligheter. Skogskullarna är återkommande viktiga utflyktsmål för barnomsorgen, men svårtillgängliga för äldre och rörelsehindrade. Inventeringen visar att det är ont om anlagd park i Nödinge, framför allt i centrum, som idag nästan helt präglas av trafikytor. Det är svårt att sitta ner och vara en del av folklivet.

Nödinge är utsatt för höga bullernivåer från framför allt E45 och järnvägen men även från Norra Kilandavägen¹³. En bullerutredning visar att i en beräknad situation för 2030 är i princip hela Ale Torg utsatt för bullernivåer över 65 dBA dygnsekvivalent ljudnivå. Förutsättningar för bebyggelseutveckling i de bullerutsatta områdena är starkt beroende av bebyggelsens utformning. Utförd bullerutredning visar att en skyddande bebyggelse

¹² Sociotopvärden i Ale kommun, 2015

¹³ FÖP Nödinge 20130, utställningsförslag, utkast 2015-01-23

mot bullerkällorna ger bäst förutsättningar för att skapa miljöer med låga bullernivåer, både för ny bebyggelse samt för befintlig bakomvarande bebyggelse.

4.4 Stadsbyggnadskvaliteter

I en studie av Nödinges stadsbyggnadskvaliteter¹⁴ förklaras vad som påverkar en Orts stadsbyggnadskvaliteter. Begreppet är definierat som *kvaliteter som är eftersträvansvärda i den framtida stadsutvecklingen*. Kvaliteterna kan grupperas utifrån sociala, formmässiga, innehållsmässiga och tekniska kvaliteter; de värden som påverkar ortens kvalitet.

I rapporten poängteras att stadskvalitet inte kan förklaras utifrån enbart fysiska företeelser i staden, utan de sociala dimensionerna måste adderas. Sociala dimensioner i stadslivet handlar bland annat om möjligheter, interaktion, aktiviteter och utbud.

Vad är det då som ger en stad dess kvaliteter, och som gör att människor vill bo i staden, besöka den och återkomma till den? I rapporten ges några svar:

- **Utbud** och service är grundläggande, särskilt det som finns i anslutning till stråk och mötesplatser. Ju mer varierat utbudet är, desto högre stadskvalitet.
- **Skalan** på affärer och lokaler har betydelse, en mer mänsklig skala blir mer gemytlig och överblickbar.
- De två ovan nämnda faktorerna bidrar till att göra gator och platser **intressanta**, vilket har avgörande betydelse för stadens kvaliteter.
- **Mångfald** är ett annat nyckelbegrepp. Stora städer kännetecknas ofta av en social och kulturell mångfald.
- Med mångfalden i stora städer följer ofta en större **tolerans och kulturell utveckling**, dessa stadskvaliteter är inte lika tydliga i mindre städer.
- Varje stad har **unika miljöer** som skapar karaktär och identitet. Det handlar om både naturmiljöer, kulturmiljöer, identitetsskapande arkitektur och konst
- **Belysning** bidrar till att göra staden ombonad och trygg, och kan även användas för att stärka stadens identitet.
- Är staden uppbyggd av **gator, vägar eller trafikleder**? Det har mycket stor betydelse för stadens kvaliteter. Gator består av *rumsligt avgränsande bebyggelse*, till skillnad mot vägar och trafikleder. Gator är själva kärnan i staden.
- Tillgänglighet till effektiv **kollektivtrafik** samt ett väl utbyggt och attraktivt **nät för gående och cyklande** är andra stadskvaliteter.

I utredningen konstateras att Nödinge är en liten och gles ort snarare än en stad. Nödinge saknar ett tydligt stadsrum, har en otydlig identitet och är uppbyggt kring bilen som huvudsakligt transportmedel enligt dåtidens ideal. Nödinge bedöms sakna många av de stadskvaliteter som listas ovan. Kommunen rekommenderas att arbeta för ökad täthet i Nödinge, ett rikare innehåll av utbud och aktiviteter och tydligare rumsliga kvaliteter.

I rapporten beskrivs värden som kännetecknar en *förstad*, så som de har byggts från efterkrigstiden och framåt. Förstadens värden gäller delvis också för Nödinge, vilket

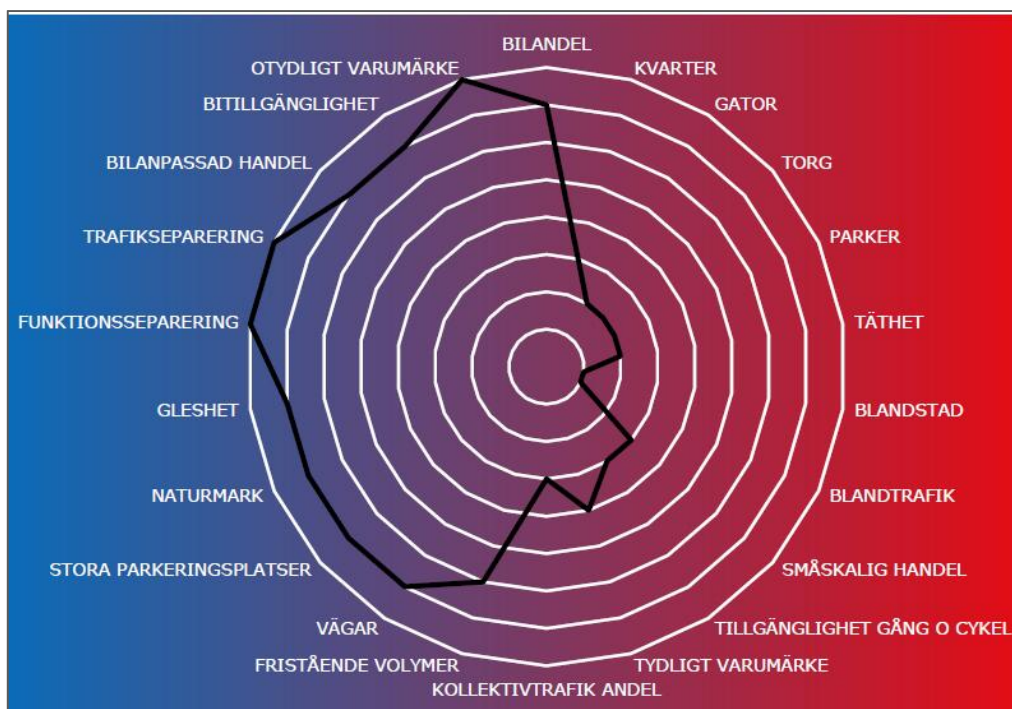
¹⁴ Utredning stadsbyggnadskvalitet i Nödinge och Älvängen, koncept 2016-10-25

innebär att Nödinge i dag har stadsbyggnadskvaliteter som gäller både för en förstad och en liten småstad. Förortens värden listas nedan:

- Närhet till natur och ytkrävande friluftsliv
- Möjlighet och relativt billigt markboende i egen villa eller radhus
- Trygghet och trafiksäkerhet i enkelriktade villagator
- Hög biltillgänglighet och relativt billiga parkeringsmöjligheter
- Social kontroll och värdegemenskap

Rapporten presenterar så kallade värderosor som en jämförelse mellan flera orter däribland Nödinge, se Figur 4. Värderosorna är ett sätt att illustrera ortens karaktär med avseende på de olika kvaliteterna. De två olikfärgade cirkelhalvorna förtydligar skillnader mellan en modernt planerad förort och en småstad. Förortens kvaliteter ligger i den blå halvan och småstadens kvaliteter ligger i den röda cirkelhalvan.

En värderos kan givetvis kritiseras som metod. I denna SKA/BKA-rapport har Sweco använt värderosen för att illustrera åt vilket håll som Ale kommun bör sträva för att uppnå målbilden för Nödinge som en nära och trygg småstad. Med den tolkningen visar värderosen att utvecklingen bland annat bör gå från bilanpassad handel till småskalig handel längs gator och torg, prioritering av gång och cykel, att funktionssepareringen bör minska till förmån för blandstad och att gleshet ska ersättas av täthet. Detta överensstämmer till stora delar med ambitionerna i FÖP Nödinge.



Figur 4. Värderosor för Nödinge- Värden i den blå halvan kännetecknar en förort medan värden i den röda halvan kännetecknar en stad. Värderosen kan användas för att illustrera den riktning som planeringen bör ha, genom att röra sig mot den röda halvan. Källa: Stadsbyggnadskvaliteter Nödinge-Älvängen, koncept 2016-10-25

4.5 Stadslivet i Nödinge

Ale kommun har i samband med framtagandet av den fördjupade översiktsplanen för Nödinge låtit göra en stadslivsanalys¹⁵. I det arbetet har några stråk identifierats som har hög potential för att människor från olika områden ska röra sig på samma ställe, se varandra i vardagen och "korsa varandras stråk", vilket är en förutsättning bland annat för att skapa en socialt sammanhållen stad med mindre segregation. De identifierade stråken är gångstråket mellan Rödklövergatan och Vitklövergatan, Södra Klöverstigen och Klockarevägen.

I analysen konstateras vidare att förutsättningarna för gående och cyklande är sämre i norra delen av Ale torg och därmed sämre ju längre norrut i orten man rör sig. Området närmast pendlingsstråket befolkas när tåg ankommer och avgår. Platsen kännetecknas av att människor passerar, och inte vistas där.

I analysen konstateras att markytorna används ojämnt. Hela en tredjedel av ytorna används för bilvägar, refuger och parkeringar medan byggnaderna endast utgör en drygtiondel, I området kring Ale torg är bilarnas andel av markytorna ännu större.

4.6 Hållbar utveckling

Ale kommuns energi- och klimatplan, reviderad 2015, anger en vision och mål för att utveckla energisektorn i Ale kommun till en del av ett hållbart samhälle. Visionen är att Ale kommun ska ha ett uthålligt energisystem, som fungerar i samspel med naturligt förekommande kretslopp, är baserat på förnyelsebara energikällor och en effektiv energianvändning samt bidrar till att minska utsläppen av växthusgaser. År 2050 ska Ale kommun ha 90 procent lägre utsläpp av växthusgaser i förhållande till 2008 och vara fritt från fossila bränslen¹⁶.

De 13 medlemskommunerna i Göteborgsregionens kommunalförbund, GR, har i en strukturbild skapat en överenskommelse kring en hållbar utveckling. Ale kommun har ett unikt läge längs ett av huvudstråken med fem nybyggda pendeltågsstationer varav en i Nödinge. Enligt strukturbilden utgör huvudstråken ryggraden i Göteborgsregionen. De ska stärkas för att alla delar av regionen ska bli långsiktigt livskraftiga. Utvecklingen ska ske med stöd av en attraktiv och kraftfull pendel- och regiontågtrafik.

4.7 Bebyggelse – utblick mot 2050

I den fördjupade översiktsplanen för Nödinge 2030 görs några utblickar mot år 2050. En sådan utblick gäller bebyggelsen. På längre sikt kan Nödinge expandera utanför den befintliga bebyggelsen. Tanken är att Nödinge, Nol och Alafors mer eller mindre växer samman. På sikt kan ytterligare exploatering syfta till att fortsätta denna utveckling för att skapa en sammanhängande bebyggelse där befintlig och tillkommande infrastruktur kan nyttjas så effektivt som möjligt.

Utblicksområdena visar kommunens tankar kring framtida utveckling på längre sikt än vad som omfattas av FÖP Nödinge 2030. Senare planeringsskeden kommer att avgöra hur utblicksområdena väl används.

¹⁵ Stadslivsanalys, Sweco 2016

¹⁶ FÖP Nödinge 2030, utställningshandling

5 Relevanta mål

FÖP Nödinge samordnas med, och relaterar till, relevanta regionala och lokala mål, planer och program. Nedan presenteras kortfattat några av dessa, vilka påverkar planeringsförutsättningarna för Ale kommun och Nödinge tätort.

K2020

K2020 formulerar en gemensam framtidsbild av kollektivtrafiken i Göteborgsregionen, och är ett samarbete mellan Västra Götalandsregionen (VGR), Göteborgsregionens kommunalförbund (GR), Västtrafik, Göteborgs Stad och Trafikverket. Ett centralt mål i K2020 är att minst 40 procent av resorna i regionen år 2025 ska vara kollektivtrafikresor.

Hållbar tillväxt Göteborgsregionen

Hållbar tillväxt är framtaget av GR med målet att Göteborgsregionen ska utvecklas till en tillväxtregion i Europa, vilken ska vara attraktiv att leva i. De 13 medlemskommunerna har skapat en överenskommelse kring en hållbar utveckling, och de uppdateringar av Hållbar tillväxt som gjordes 2013 berör särskilt mål och strategier för infrastruktur, bebyggelse och grönstruktur.

I strategin ingår bland annat att stärka en fortsatt befolkningstillväxt och verka för regionförstoring, utveckla ett långsiktigt hållbart transportsystem med en attraktiv kollektivtrafik och att skapa en stark regional struktur vilken utgår från storstadsområdets möjligheter.

Strukturbild för Göteborgsregionen

I strukturbilden från 2008 finns ett antal definierade huvudstråk som leder mot regionens kärna, Göteborg. Fokus är att regionen ska utvecklas genom en attraktiv pendel- och regiontågstrafik längs med dessa huvudstråk. Lokalt främjas den regionala strukturen genom att varje kommun tar ansvar för sin del i arbetet. Bland annat handlar det om att genom en medveten utbyggnad skapa en befolkningsmässig balans mellan kärna och omland samt att ny bebyggelse lokaliseras till områden med utbyggd eller beslutad infrastruktur för att undvika extra miljöpåverkan.

För orter i närhet av huvudstråket innebär det bostadsbyggande i stationsnära lägen och att det ska finnas goda förutsättningar att gå eller cykla till och från tågstationen. Därför bör bostadsbyggandet lokaliseras inom en kilometer från stationsläget. I stationsnära lägen bör även handel, arbetsintensiva företag eller serviceinrättningar etableras, vilka har större upptagningsområde än den egna orten. Detta ger tillgänglighet för alla och möjliggör en långsiktigt hållbar regional utveckling.

Ale vision 2025 – Lätt att leva

Ale kommuns långsiktiga viljeriktning utgår från att kommunen ska bli en av landets bästa att leva och verka i. Befolkningstillväxt och en jämnare demografisk profil är några av de mål som ryms i visionen. Det ska finnas både attraktiva bostäder, utifrån en ökning av byggnation och kompletterande av befintliga boendeformer, samt närhet till kollektivtrafik.

5.1 Nationella mål och konventioner

Transportpolitiska mål

Det transportpolitiska målet ska säkerställa god tillgänglighet för näringsliv och människor. Det övergripande målet har kompletterats med funktionsmål och hänsynsmål, under vilka det finns sammanlagt 13 preciseringar. Fyra av dessa preciseringar har stor relevans för en social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys, och de listas nedan:

- Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle
- Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning
- Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar
- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras

Jämställdhetspolitiska mål

Målet för jämställdhetspolitiken är att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv. Målet antogs i bred politisk enighet 2006 utifrån propositionen Makt att forma samhället och sitt eget liv – nya mål i jämställdhetspolitiken (prop. 2005/06:155).

Till det jämställdhetspolitiska målet finns fyra delmål:

- En jämn fördelning av makt och inflytande. Kvinnor och män ska ha samma rätt och möjlighet att vara aktiva medborgare och att forma villkoren för beslutsfattandet.
- Ekonomisk jämställdhet. Kvinnor och män ska ha samma möjligheter och villkor i fråga om utbildning och betalt arbete som ger ekonomisk självständighet livet ut.
- Jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet. Kvinnor och män ska ta samma ansvar för hemarbetet och ha möjligheter att ge och få omsorg på lika villkor.
- Mäns våld mot kvinnor ska upphöra. Kvinnor och män, flickor och pojkar, ska ha samma rätt och möjlighet till kroppslig integritet.¹⁷

Riksdagen har beslutat om en strategi hur målen ska nås, genom jämställdhetsintegrering. Alla politikområden ska präglas av ett jämställdhetsperspektiv. Jämställdhetsperspektiv ska integreras i alla verksamhetsområden och i alla led av beslutsfattande, planering och utförande av verksamheter.¹⁸

FN:s konvention om barnets rättigheter

FN:s konvention om barnets rättigheter, eller barnkonventionen som den också kallas, innehåller bestämmelser om mänskliga rättigheter för barn. Barnkonventionen antogs av

¹⁷ Jämställ.nu, 2016

¹⁸ Regeringen, 2016

FN:s generalförsamling 1989 och trädde i kraft 1990. 196 länder har skrivit under och förbundit sig att följa reglerna, bland dem Sverige. Barnkonventionen ska bli svensk lag i januari 2018.

Barnkonventionen är ett rättsligt bindande internationellt avtal som slår fast att barn är individer med egna rättigheter, inte föräldrars eller andra vuxnas ägodelar. Den innehåller 54 artiklar som alla är lika viktiga och utgör en helhet, men det finns fyra grundläggande och vägledande principer som alltid ska beaktas när det handlar om frågor som rör barn.

- Alla barn är lika mycket värda och har samma rättigheter (Artikel 2)
- Barnets bästa ska komma i främsta rummet vid alla beslut som rör barn (Artikel 3)
- Alla barn har rätt till liv, överlevnad och utveckling (Artikel 6)
- Alla barn har rätt att uttrycka sin mening och bli respekterade (Artikel 12)

FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning

Konventionen antogs av FN:s generalförsamling den 13 december 2006 och öppnades för undertecknande den 30 mars 2007. Den undertecknades då av 82 länder, däribland Sverige¹⁹.

Konventionens syfte är att stärka skyddet av de mänskliga rättigheter som personer med funktionsnedsättning har enligt de konventioner som redan finns. Den fokuserar på icke-diskriminering och listar nödvändiga åtgärder för att personer med funktionshinder ska kunna åtnjuta såväl medborgerliga och politiska som ekonomiska, sociala och kulturella rättigheter. Konventionen utgör en fortsättning på arbetet inom FN för att få till stånd internationella regler om personer med funktionsnedsättnings rätt till delaktighet och jämlikhet.

6 Social hållbarhet – några teorier

Användningen av begreppet *social hållbarhet* har ökat markant under de senaste åren, trots att begreppet fortfarande saknar en etablerad definition. Begreppet har sitt ursprung i Brundtlandskommissionens definition av hållbarhet redan 1987, med de tre aspekterna ekologisk hållbarhet, ekonomisk hållbarhet och social hållbarhet.

Efterhand har den sociala hållbarheten fått status som *målet för vår gemensamma strävan*, där den ekologiska hållbarheten sätter de yttre gränserna (vad naturen tål) och den ekonomiska hållbarheten ger oss medel att uppnå det vi söker: ett gott liv med inkludering, delaktighet, hälsa och rättigheter för alla samhällsmedborgare. I den ekonomiska hållbarheten ingår att hushålla med resurserna så att även framtida generationer kan tillgodose sina behov.

6.1 Socialt kapital

Socialt kapital är ett begrepp med många olika definitioner. Statsvetaren Robert Putnams definition har efterhand kommit att bli den som dominerar. Han beskriver att socialt kapital handlar om graden av tillit mellan människor och människors tillit till samhällets institutioner, vilket har betydelse för hur väl ett samhälle kan organisera sig. Med större

¹⁹ Regeringen, 2017

socialt kapital ökar förtroendet för medmänniskorna liksom medborgarnas deltagande i formella och informella nätverk. Den lokala och lilla demokratin skapar förutsättningar för den större demokratin, resonerar Putnam. Hans huvudtes är att det är aktiviteter inom föreningsliv som gynnar demokratin och det sociala kapitalet²⁰.

Det finns ingen rådande och etablerad metod för att mäta socialt kapital. När Sverigeförhandlingen under 2015 införde begreppet som en del av den nytta som kunde tillskrivas höghastighetsbanorna i Sverige, föreslogs föreningsmedverkan, valdeltagande och ohälsotal som några mått för att mäta socialt kapital.

6.2 Bonding och bridging – sammanlänkande och överbyggande

Två begrepp av relevans är bonding (sammanlänkande) och bridging (överbyggande). Begreppen används både för att förklara socialt kapital och för att exempelvis beskriva mötesplatsers kvalitéer.

Sammanlänkande är det som stärker den egna gruppen eller människor med gemensamma förutsättningar, värderingar och beteenden. Det sammanlänkande sociala kapitalet bygger på likheter mellan människor och stärker en grups interna sammanhållning, men kan leda till ökade motsättningar mellan grupper. Det överbyggande sociala kapitalet minskar istället sådana grupp motsättningar eftersom det länkar samman människor från olika grupper och med olika förutsättningar²¹.

En sammanlänkande mötesplats kan exempelvis vara en grillplats inom ett bostadsområde, där de boende möts och äter tillsammans. Det stärker sammanhållningen mellan de boende i området. En överbyggande mötesplats kan vara ett pendeltåg, där olika kategorier av människor möts, de ser och lär av varandra och olikheter suddas ut, enligt teoribildningen.

6.3 On stage, back stage och off stage

Göteborgs Stad presenterar begreppen on stage, back stage och off stage i sin rapport Parker och naturområden – riktlinjer för jämställdhetsarbete från 2014²².

Begreppen *on stage* och *back stage* härstammar från ett sociologiskt resonemang där vi kan betrakta människor som "aktörer på en scen" i den offentliga miljön. Vi iaktas av vår omgivning, och interagerar och kommunicerar med varandra.

Våra handlingsmönster kan se olika ut beroende på om vi är on stage eller back stage. När vi befinner oss on stage ökar vår självmedvetenhet och vi är medvetna om att vi kan bli iakttagna. Back stage är platser där vi till exempel har möjlighet att få "träna ifred" utan publik.

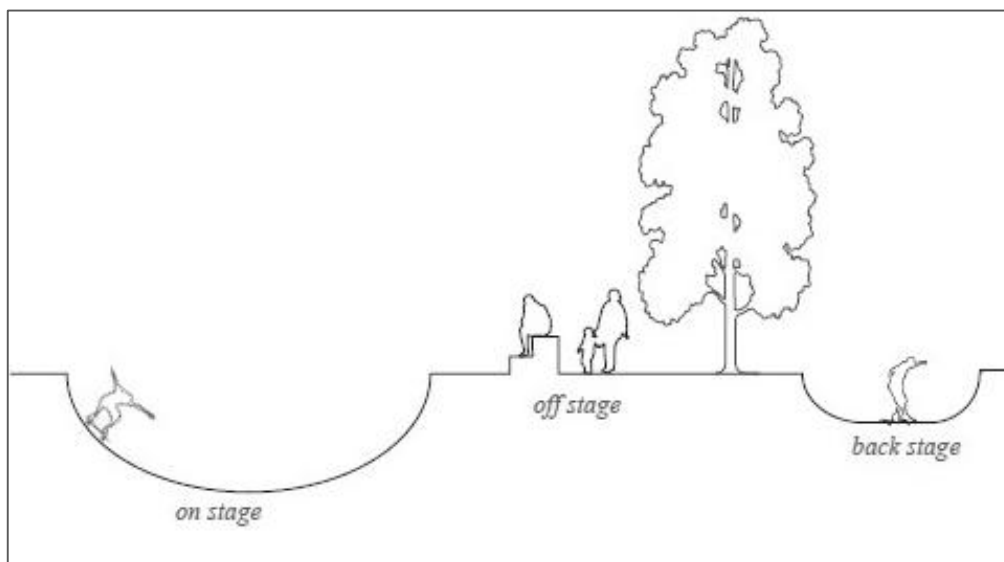
Göteborgs Stad har även lagt till begreppet *off stage*. De platser som karaktäriseras som off stage är de som erbjuder en plats bredvid scenen där det är möjligt att inta en åskådarroll. Ur ett jämställdhetsperspektiv är det fördelaktigt om en plats innehåller både möjligheten att vara on stage, back stage och off stage. Ett exempel är platser för fysisk

²⁰ Putnam, R, Den fungerande demokratin, 1993

²¹ Putnam, R, Den ensamme bowlaren, 2000

²² Göteborgs Stad, Parker och naturområden – riktlinjer för jämställdhetsarbete, 2014

aktivitet. Platser med off stage-karaktär kan vara ett bra alternativ för de som av olika anledningar inte vill stå on stage. För att en viss plats ska kunna erbjuda möjlighet att vara såväl on stage som off stage och back stage, och erbjuda många olika aktiviteter, krävs ett stort ytanspråk då platsen måste vara tillräckligt stor.



Figur 5. Exempel på hur olika platser som kategoriseras som on stage, off stage och back stage kan se ut: Källa Göteborgs Stad

7 Utställningshandlingen av FÖP Nödinge 2030

Alla kommuner måste ha en aktuell översiktsplan (ÖP) som omfattar kommunens geografiska yta. Översiktsplanen ska visa kommunens ställningstaganden för hur mark- och vattenområden ska användas och hur den bebyggda miljön ska utvecklas och bevaras. För områden som tydligare behöver beskrivas och där kommunens ställningstaganden behöver redovisas mer detaljerat, kan kommunen göra en fördjupad översiktsplan, en FÖP.

Ale kommuns fördjupade översiktsplan för orten Nödinge har varit utställd för samråd under oktober och november 2015. Därefter har förslaget arbetats om – bland annat utifrån inkomna synpunkter och kompletterande analyser såsom Swecos första sociala konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys, se rapport 1. Utställningshandlingen skiljer sig relativt mycket från samrådsförslaget vad gäller detaljeringsnivån.

7.1 Analys av utställningsförslaget

Att skriva en fördjupad översiktsplan innebär en balansakt. Fördjupningen ska vara mer detaljerad än en översiktsplan, men inte gå på djupet som en detaljplan eller områdesbestämmelser.

Utställningsförslaget av den fördjupade översiktsplanen för Nödinge är övergripande och innehåller ställningstaganden och riktlinjer som är mer generella än detaljerade. Förslaget väcker många frågor som ska besvaras i kommande planeringskedan.

Frånvaron av konkretiseringar och preciseringar har både för- och nackdelar. Det ger bland annat kommunen ökad handlingsfrihet i den framtida planeringen. Men bristen på konkretiseringar i FÖP Nödinge innebär också att det många gånger blir svårt att på ett konkret sätt beskriva och tolka kedjan

påverkan à effekt à konsekvens.

Det innebär att den sociala konsekvensanalysen och barnkonsekvensanalysen också blir relativt generella.

7.2 Målbild för Nödinge

I utställningshandlingen presenteras en målbild för Nödinge. De innehåller visioner för stadens utveckling. En mycket översiktlig social konsekvensbedömning och barnkonsekvensbedömning av målbilden görs i Tabell 2 nedan. Analysen gör inga anspråk på att vara heltäckande, utan syftar till att både förstärka positiva inslag i målbilden och uppmärksamma troliga problemområden.

Tabell 2. Översiktlig bedömning av målbilden i utställningsförslaget av FÖP Nödinge 2030.

Formulering i målbilden	Några sociala konsekvenser och barnkonsekvenser
I småstaden Nödinge är det <i>nära</i> till vardagslivets målpunkter som består av ett varierat utbud av bostäder och offentlig och kommersiell service.	Närhet innebär att vardagslivet underlättas och bilberoendet kan minska. Det förutsätter en tät bebyggelse och funktionsblandning. Större närhet är positivt för barn, som lättare kan nå för dem viktiga platser och kompisar, utan att bli skjutsade av föräldrar. Barnen får bättre förutsättningar att utvecklas till självständiga individer och bygga upp ett eget socialt nätverk. Variationsrikedom i utbud och bostäder gör Nödinge mer attraktivt för många olika människor, vilket kan leda till större mångfald i den framtida befolkningen.
Det tillsammans med kultur och storslagen natur inom gångavstånd, och med regionens möjligheter inom räckhåll präglar Nödinges <i>identitet</i> .	Natur inom gångavstånd (helst kortare än 300 meter) är viktigt för människors hälsa och välbefinnande. Kultur bidrar till en levande stad, skapar mötesplatser och ger folkliv, samt bidrar till föreningslivet. Nödinges identitet varierar mellan människor och över tid. Att utveckla en tydlig identitet kräver tid och uthållighet samt förutsätter att medborgarna engageras i samhällsutveckling.
God gestaltning och arkitektur förstärker Nödinges identitet och karaktären av småstad.	God gestaltning och arkitektur tillför positiva värden, och kan förstärka den önskade utvecklingen mot en småstad. God gestaltning och arkitektur ska tillsammans med den sammanhållna bebyggelsen göra Nödinge mer stadslig. Ur ett socialt perspektiv behöver Nödinge även bli mer sammanhållet och integrerat, och dagens bostadssegregation minska. Här har Nödinge en bit att gå, bland annat genom att skapa ett mer varierat bostadsbestånd. I den processen finns en risk att dagens invånare inte är bekväma med eller trivs med den förändring som sker. I en samlad ort ska det inte finnas tydliga skillnader mellan socioekonomiskt svaga

	eller starka områden. Statuskillnader i bostadsområden och mötesplatser ska i möjligaste mån planeras och byggas bort.
Att gå och cykla är det självklara valet för att ta sig fram inom orten.	Gång- och cykeltrafik är tyst, smidigt och långsammare än biltrafik. Färdmedlen bidrar positivt till det sociala livet, tryggheten och säkerheten samt barns hälsa och självständiga rörelser. Det förutsätter en konsekvent omdaning av trafiknätet och en stödjande utformning av gator och parkeringar som underlättar människors val. Det kommer också att behövas åtgärder som gör bilen mindre attraktiv, något som kräver politiskt mod, uthållighet och kommunikation med invånarna.
Goda offentliga miljöer, en genomtänkt stadsbyggnad, rikt föreningsliv och etablerade sociala nätverk förstärker känslan av trygghet. Dessutom förstärks Nödinge som en kreativ mötesplats.	Goda offentliga miljöer ser olika ut för olika människor eftersom deras behov skiljer sig åt. Därför behövs en mångfald i det offentliga rummet, med mötesplatser och aktiviteter som tilltalar många olika grupper av människor. Trygghet skapas generellt av befolkade platser, där man blir sedd och ser andra, med överblickbara platser, alternativa vägar, belysning och god gestaltning.
Att bygga ut och skapa en blandstad nära stationen bidrar till ett rikare folkliv och ökad trygghet. Fler kan bo och verka nära den regionala kollektivtrafiken.	Stationsnära bebyggelse gynnar människors hälsa genom att fler kan resa kollektivt (vilket innebär ökad fysisk aktivitet jämfört med bilåkande, samt mindre buller och bilavgaser). Blandstad innebär att bostäder, verksamheter och handel finns på samma yta och inte geografiskt funktionsuppdelat. Det ökar närheten och underlättar människors vardag, samt ökar möjligheten för att de offentliga rummen är befolkade under fler tider på dygnet. Målbilden skapar förutsättningar för ökad täthet, vilket gynnar det sociala livet och närheten, samtidigt som det hushållar med gemensamma resurser i form av grönområden och natur. Tillgången till grönytor gynnar människors hälsa och välbefinnande.
Nya områden binds samman med den befintliga bebyggelsen.	Det är positivt med en sammanhängande bebyggelse, särskilt om den stärker gång- och cykeltrafiken som förstahandsval för Nödinges interna trafik. Nya byggnader leder i sig inte till en förändring av segregationen, utan det behövs riktade insatser och en spridning av upplåtelseformer för att minska de homogena områdena.
När fler flyttar in och arbetar i småstaden kan både kommersiell och offentlig service fortsätta att utvecklas.	En utbyggd kommersiell och offentlig service underlättar människors vardag och bidrar positivt till det sociala livet på orten. Småstaden får fler stadskvaliteter med ett större utbud. Den snabba befolkningsökningen kommer att sätta stor press på kommunen att hinna med att bygga ut den kommunala servicen till bibehållen och förbättrad kvalitet. På längre sikt, när bebyggelsen växer längre bort från centrala Nödinge och pendeltågsstationen, behöver service såsom förskolor, skolor, äldreboenden och dagligvaruhandel också lokaliseras till de områden där de nya bostäderna byggs. Här krävs en balansgång: det behövs tillräckligt med boende för att servicen ska fungera tillfredsställande, samtidigt som avsaknaden av service kan göra ett bostadsområde mindre attraktivt.
Det är betydelsefullt såväl för Nödinge som för hela kommunens invånare och besökare.	En utveckling mot ett Nödinge som tillför regionen egna värden är positivt för ortens "självbild" och utomstående bild av Nödinge. Det handlar om utbud av kommersiell och offentlig service, och även om bostadskvaliteter, trygghet och barns uppväxtvillkor.
Genom att skapa förutsättningar för en stark tillväxt av befolkningen i	Nödinges befolkningsökning kan innebära problem med bland annat utbyggnad av den kommunala verksamheten såsom skola, förskola, fritidsverksamhet, vård, omsorg, parkförvaltning, drift och

Nödinge tar Ale kommun ansvar för bostadsförsörjningen i regionen.	underhåll av gator. En snabb befolkningstillväxt kan också göra att människor känner sig otrygga och mer främmande för varandra. I medborgardialogerna har det också framkommit att många boende känner en oro över befolkningsökningen och att den ska leda till ökad kriminalitet. Ett ansvar för regionens bostadsförsörjning innebär också bostäder för asylsökande, nyanlända, ensamkommande flyktingbarn, funktionshindrade, studentlägenheter, äldreboenden och gruppboenden av olika slag. Det blir en större mångfald, vilket är en stadskvalitet. Dock kan en större mångfald leda till oro och otrygghet hos människor.
En stabil struktur som tål förändringar	Det är oklart vad som avses med en <i>stabil struktur</i> , vilket kan gälla fö bebyggelse, vägnät, kollektivtrafikförsörjning. Det blir därför även oklart på vilket sätt den stabila strukturen är fördelaktig ur ett socialt perspektiv och barnperspektiv. En stabil struktur som ska tåla förändringar kan ses som en motsats till flexibilitet och anpassningsförmåga, vilket är positiva egenskaper i en föränderlig värld.
och där det alltid är nära till kollektivtrafik skapar förutsättningar för en långsiktigt hållbar samhällsutveckling. Både lokalt, regionalt och globalt	Närhet till kollektivtrafik är positivt och skapar förutsättningar för mer hållbart resande, vilket har påverkan på den sociala och ekologiska hållbarheten. Sedan pendeltågsstationen tillkom har dock resandet med kollektivtrafik bara ökat med två procentenheter, vilket är ett underbetyg för Nödingeborna. Kommunen kan inte enbart förlita sig på den geografiska närheten till pendeltågen, utan fler åtgärder måste till för att förändra Nödingebornas resande i grunden. I FÖP Nödinge presenteras kollektivtrafikens möjligheter utifrån tågstationen och endast i liten omfattning utifrån hur en kompletterande busstrafik ytterligare skulle kunna förändra resvanorna i Nödinge. Detta beror på att det finns stora möjligheter till förtätning i närheten av pendeltågsstationen. På sikt kommer dock fördjupade studier angående den kompletterande kollektivtrafiken att behövas.
Att förstärka de kvaliteter som redan finns	Några av de befintliga kvaliteterna är närheten till naturen och till Göteborgs utbud. Sammanhängande grönstråk är positivt för människors hälsa och välbefinnande. Att utveckla närheten till Göteborg kan omfatta andra förbindelser än tåget, exempelvis med buss- eller båttrafik. Gles bebyggelse och stora villatomter kan ses som befintliga kvaliteter, men det står i motsats till den förtätning som kommunen förespråkar. En omdaning av bebyggelsestrukturen kan skapa missnöje och utflyttning, vilket kommunen måste hantera.
och dra nytta av läget nära stationen är utgångspunkten för Nödinges utveckling mot en attraktiv småstad.	En del invånare ser säkert <i>småstaden</i> där <i>alla känner alla</i> som en kvalitet – och här väntas förändringar som kan väcka negativa känslor och otrygghet. Nödinges utveckling är att gå från en förortskaraktär till småstad, vilket bland annat måste omfatta begränsningar av biltrafikens tillgänglighet.

7.3 Utvecklingsstrategi med sex huvudprinciper

Till målbilden kopplas en utvecklingsstrategi som visar den långsiktiga utvecklingen av Nödinge, se Figur 6. Utvecklingsstrategin visar tydligt att pendeltågsstationen är utgångspunkten från vilken Nödinge ska utvecklas med en stadskärna närmast (rött i

kartan) och därefter ett centralt utvecklingsområde (orange i kartan). Sammanhängande grönstråk följer bäckarna och landskapets topografi.

De gula områdena är viktiga då de anger den önskade framtida bebyggelseutvecklingen. Nya bostäder kommer, utöver förtätning i centrala delar, att främst lokaliseras söder om centrum i närtid vilket motsvarar fram till 2030. Nya bostäder planeras också rakt österut, och mot norr. Nordost om centrum planeras för ytterligare bostadsområden i en framtid som går till år 2050.

Sydost om centrum planeras för ett sammanhängande natur- och rekreationsområde.

Till utvecklingsstrategin har de sex huvudprinciperna knutits:

- Stationsnära utbyggnad
- Sammanhängande bebyggelsestruktur och stråk
- Tillgänglig grön- och blåstruktur med god kvalitet
- Attraktiva mötesplatser
- God gestaltning
- Samnyttjande

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

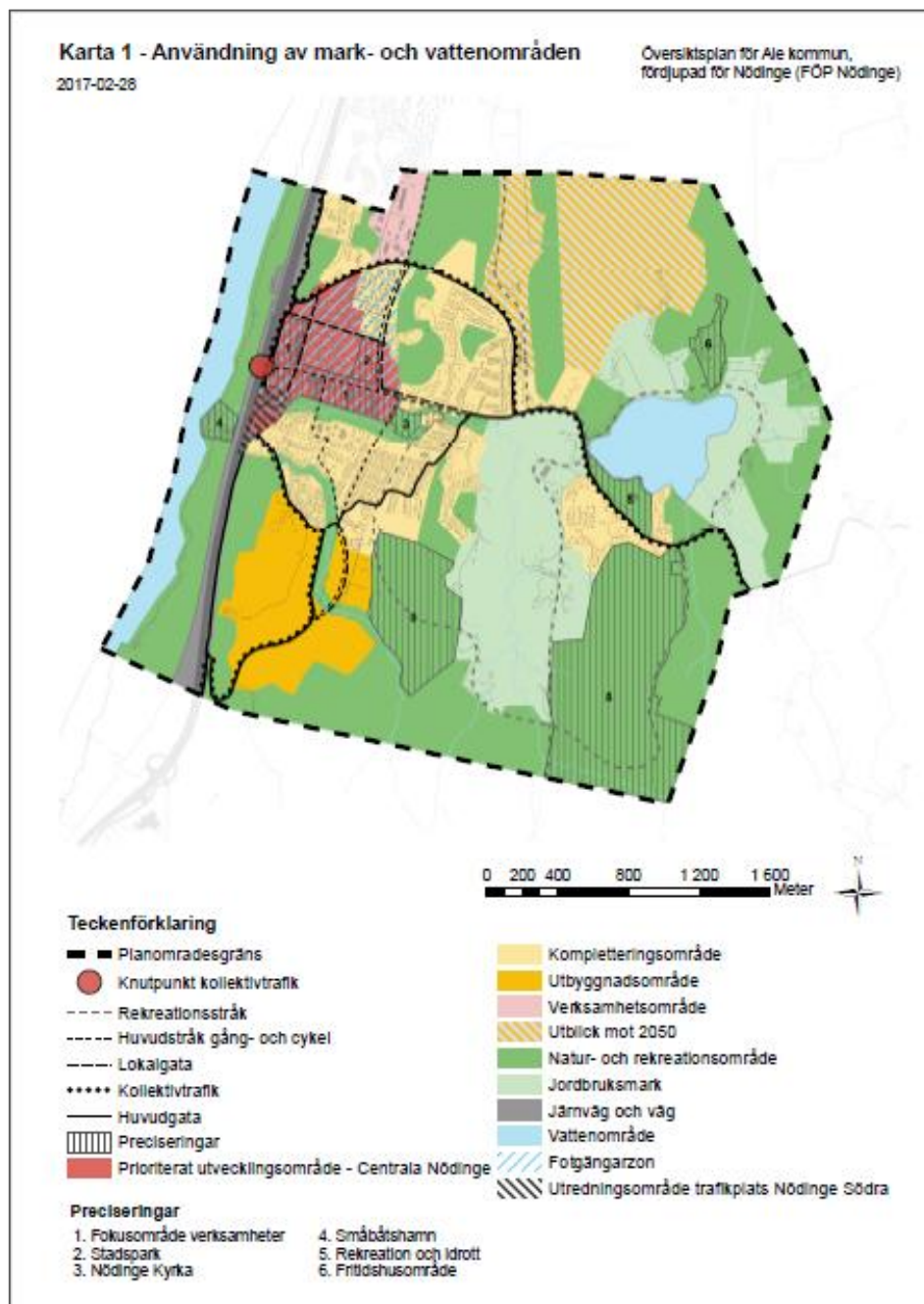
I utvecklingsstrategin ingår en övergripande prioritetsordning, som anger att *stationsnära utbyggnad* i centrala Nödinge och en *sammanhängande bebyggelse* ska prioriteras högst. Det innebär i praktiken att förtätning i möjligaste mån först ska ske i de centrala delarna, innan utbyggnad i de angivna utbyggnadsområdena påbörjas. Därutöver ska de angivna utbyggnadsområdena börja bebyggas från den del som ligger närmast centrala Nödinge, och utåt.



Figur 6. Kartan visar den långsiktiga utvecklingsstrategin för Nödinge. Pendeltågsstationen är den viktiga knutpunkten från vilken samhället ska utvecklas. Röd färg är centrala Nödinge, orange anger bebyggelseutveckling, rosa visar kopplingen mot Nol och ljus rosa är utblick mot år 2050. I grönt visas natur- och rekreationsområden och ljusblå dubbelriktade pilar visar sammanhängande gröna stråk. Streckad vit linje är övergripande gång- och cykelstråk. Källa: FÖP Nödinge utställningsförslag, karta daterad 2017-03-03

7.4 Markanvändningskartan

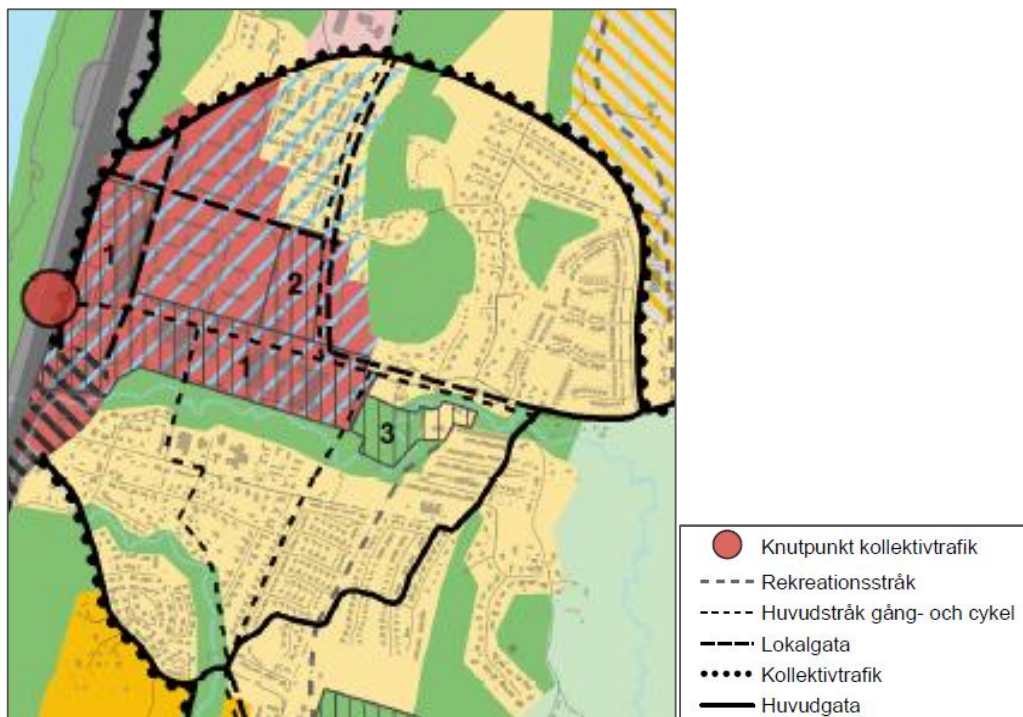
Centralt för utställningsförslaget av FÖP Nödinge är markanvändningskartan. Här redovisas hur mark- och vattenområden inom planområdet ska användas, se Figur 7.



Figur 7. Markanvändningskarta för Nödinge med teckenförklaring. Källa: FÖP Nödinge utställningshandling, 2017-02-28

Markanvändningskartan visar bland annat centrumets utbredning och avgränsning samt utbyggnadsområdets Södra Backa som är tänkt för bostadsutbyggnad i närtid. För utbyggnad efter den fördjupade översiktsplanens tidshorisont år 2030, markeras två tänkta områden för bostäder norr om Kilandavägen, som sträcker sig mot Nol. Områdena

markeras som Utblick 2050 och tillsammans är de ytmässigt större än både centrala Nödinge och utbyggnadsområdet Södra Backa. I kartan redovisas inte hur områdena ska kollektivtrafikförsörjas med buss, något som lär bli nödvändigt på lång sikt. I FÖP:en finns i stället riktlinjer för utblicksområdena som slår fast att framtida planering ska hantera denna kollektivtrafikförsörjning.



Figur 8. Utsnitt av markanvändningskartan för Nödinges centrala delar. Nr 1 avser verksamhetsområden, nr 2 stadspark, nr 3 Nödinge kyrka. Rastredad zon i ljusblått är fotgängarzonen. Källa: FÖP Nödinge utställningsförslag, arbetsmaterial daterat 2017-02-28

Kartan visar även de viktigaste gatorna som ska vara huvudstråk för gång och cykel, lokalgator och huvudgator. Större delen av centrala Nödinge är markerad som en fotgängarzon.

I den mest centrala delen av Nödinge har två områden markerats som fokusområden verksamheter. Det ena området motsvarar Ale torg, det andra utgörs av Vitklövergatan från Ale kulturrum och förbi befintliga skolor.

Utöver järnvägen markeras viktiga stråk för kollektivtrafik med buss vilka huvudsakligen följer dagens kollektivtrafikstråk. En ny linjedragning går söderut genom utbyggnadsområdet Södra Backa, medan en annan dragning går längs Norra Kilandavägen och därefter rakt österut mot Vimmersjön. Därutöver finns en busslinje rakt norrut från centrum och parallellt med E45:an.

Endast ett renodlat verksamhetsområde är utmarkerat och det ligger norr om Norra Kilandavägen i dess västra del. Tanken bakom är att icke störande verksamheter i största

möjliga utsträckning ska kunna lokaliseras blandat med bostäder och service, för att skapa en funktionsblandad stad. Det är en god ambition, sett ur ett socialt perspektiv.

Därutöver finns några områden som är markerade som *kompletteringsområden*. Ett av dessa kompletteringsområden är i dagsläget detaljplanelagt för skolverksamhet²³. Området ligger precis norr om Norra Kilandavägen. Markanvändningskartan ger ingen omedelbar förklaring av vad som menas med ett kompletteringsområde, men av utställningshandlingen i övrigt framgår att områdena kan användas till bostäder, verksamheter och service.

Stora ytor i planområdets södra och sydöstra delar har reserverats för idrott och rekreation. Norr om Vimmersjön finns ett område planerat för fritidsboende. Området som idag rymmer Bobollplan ska i framtiden bli en stadspark.

Markanvändningskartan är, tillsammans med kartan för utvecklingsstrategin, huvudprinciperna och målbilden, viktiga utgångspunkter för bedömningen av de sociala konsekvenserna och barnkonsekvenserna.

8 Analys av FÖP Nödinge 2030

I detta kapitel presenteras den sociala konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys som gjorts baserat på de tolv parametrarna. Varje avsnitt inleds med en ruta där exempel på påverkansfaktorer presenteras, följt av ett avsnitt med sociala konsekvenser och ett avsnitt med barnkonsekvenser.

8.1 Säkerhet

§ Trafikutformningar och regleringar
 § Hastigheter för fordon
 § Prioriteringar av färdmedel
 § Våld och överfall
 § Igenkänning
 § Tillit

8.1.1 Sociala konsekvenser

Säkerhetsaspekten rymmer två viktiga delar: Trafiksäkerhet och risken för att utsättas för brott, våld eller hot.

Trafiksäkerhet

FÖP Nödinge ger ökad prioritet för oskyddade trafikanter genom att skapa fotgängarzoner och huvudstråk för gång och cykel. Större delen av centrala Nödinge är markerad i markanvändningskartan som en *fotgängarzon*. Det är en term som inte är juridiskt bindande, vilket däremot klassificeringen gågata och gångfartsgata är. Fotgängarzonen kommer inte att vara bilfri, vilket begreppet lätt kan uppfattas som. Innebörden av *huvudstråk för gång och cykel* kan också missuppfattas. Längs vissa av dessa huvudstråk för gång och cykel kommer biltrafik att vara tillåten, dock separerad från fotgängare och cyklister.

²³ Detaljplan för skola utmed Norra Kilandavägen, del av fastigheten Nödinge 4:82, Ale kommun, 2012-04-27

Sweco vill här poängtera, att när flödena av fotgängare och cyklister är små, tenderar biltrafiken att ta över och dominera gaturummet. Det behövs relativt stora flöden av gående och cyklande för att bilister ska anpassa sin körning och ta hänsyn till de oskyddade trafikanterna²⁴. Eftersom flödena i centrala Nödinge är små – bland annat eftersom en stor del av den arbetsföra befolkningen jobbar utanför kommunen och gymnasisterna pluggar i Göteborg – är risken stor att biltrafiken kommer att dominera Nödinges centrum på ett sätt som planeringen inte avsett. Det finns därmed en risk att trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter inte blir bättre, vilket skulle motverka ambitionen att öka andelen gående och cyklande.

Forskningen har visat att när cyklandet ökar, tenderar cyklisterna att bli mindre försiktiga. Samtidigt ökar bilförarnas försiktighet. Sannolikheten för att en bilförare kolliderar med en fotgängare eller cyklist minskar ju fler fotgängare eller cyklister som finns i trafiken. Strategier för att öka andelen gående och cyklande är därför också bra strategier för att öka trafiksäkerheten²⁵.

Utställningshandlingen betonar att gestaltningen ska tydliggöra vilka transportslag som har prioritet. Det är en bra ambition. Gestaltningen måste också ha koppling till önskad storlek på flödena; om fler gående och cyklande önskas, ska deras utrymme (längd och bredd) i trafikmiljön vara större än idag, om färre bilister önskas, ska bilarnas utrymme i trafikmiljön minska genom exempelvis bilfria gator och kvarter och färre parkeringar. Sweco bedömer att det är en social fördel och positivt för barn om dagens bilfria delar kan behållas bilfria.

Utställningshandlingen visar hur trafiken ska hanteras på en övergripande nivå. Det innebär att redovisningar inte finns på *detaljnivå*. I dag är de flesta av Nödinges bostadsområden organiserade efter planeringsmodellen SCAFT, vilken innebär en hög grad av separering, matargator och återvändsgator inne i bostadsområdena. SCAFT har med tiden kritiserats för att det leder till relativt glesa bostadsområden, långa avstånd och gång- och cykelbanor genom grönområden – ibland otrygga. SCAFT innebär ofta att områdena blir svåra att överblicka och därmed skapar onödig biltrafik.

Mot SCAFT ställs ibland *silning*, vilket innebär att trafiken sprids jämnare över ett större antal gator, som organiseras i ett system som närmar sig ett finmaskigt nät av lokalgator. I utställningsförslaget rekommenderas en sammanhängande gatustruktur, som inom vissa områden kan innebära att trafiken sprids genom silning. Andra lösningar kan också skapas. Systemet med silning förutsätter att gatorna har någorlunda samma hierarkiska nivå, så att biltrafiken sprids ut på flera gator. SCAFT-principens matargator ska inte finnas. En övergång av övergripande system för trafiken bör analyseras noggrant och ske i små steg, som utvärderas efterhand. Beakta att återvändsgator för biltrafik inte alltid är en nackdel, eftersom de kan minska bilens attraktivitet.

Norra Kilandavägen är Nödinges tydligaste matargata, och Sweco rekommenderar en ombyggnad till en mer stadslik karaktär med lägre hastigheter som följd. De kompletterande gång- och cykelbanorna längs Norra Kilandavägen bör byggas

²⁴ Jacobsen, P L, Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling, 2003

²⁵ Jacobsen, P L, Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling, 2003

separerade mellan fotgängare och cyklister. Dagens cyklister värdesätter god framkomlighet allt högre, och de vill kunna cykla fort utan att ha gående i vägen. Att separera gående och cyklande är en viktig fråga för att skapa system för dessa färdmedel som är robusta i framtiden.

Huvudgator med kantparkeringar och separerade gång- och cykelbanor tar stora ytor i anspråk. På sådana gator riskerar biltrafiken att komma upp i olämpligt höga hastigheter, om inte hastighetsdämpande åtgärder införs vid gång- och cykelpassager.

Av trafiksäkerhetsskäl ska inte cykling i blandtrafik ske på gator där hastigheten är högre än 30 km/tim.

Säkerhet från våldsbrott

Säkerhet från våld, hot, inbrott och annan brottslighet är en viktig faktor, som är nära förknippad med trygghet. Upplevd och verklig säkerhet och trygghet är ofta olika saker. Med ökad befolkning och fler *nya boende i närområdet*, riskerar känslan av osäkerhet att öka. Det är viktigt att motverka detta genom god belysning, synbarhet, tydliga stråk och befolkade platser. Ännu viktigare är att nyinflyttade människor känner sig välkomna och behövda i Nödinge, att de bjuds in till olika gemenskaper, föreningar och aktiviteter. Detta är av stor betydelse för tilliten mellan människor.

Misshandel och olaga hot är två typer av brott som ingår i kategorin våldsbrott. Generellt sett är det vanligare att män blir utsatta för våld, samtidigt som det generellt sett är vanligare att kvinnor blir utsatta för hot. Nödinge är den ort i Ale kommun som har högst antal anmälda misshandelsbrott och olaga hot. I kommunen tycks våldsbrotten ha centraliserats mot Nödinge och Nol efter 2013. Nödinge har också under några år legat i topp i kommunen vad gäller ungdomar under 19 år som är misstänkta för brott (ungdomsbrottslighet)²⁶.

Många aspekter av säkerheten ligger utanför FÖP:ens räckvidd. Det handlar exempelvis om samarbete mellan skola, polis och socialtjänst, om att skapa meningsfull fritid för ungdomar, att integrera nyanlända, minska arbetslösheten, minska droganvändning och droghandel. Att verka för minskad bostadssegregation, ökad funktionsblandning och befolkade offentliga rum, vilket FÖP Nödinge gör, är alltid positivt sett ur säkerhetssynpunkt. Ambitionen att skapa möjligheter för fler verksamheter kan beroende på utfallet innebära fler arbetstillfällen för boende i Nödinge. Att tillse en god tillgänglighet till fritidsaktiviteter och tillgodose föreningslivets behov av lokaler och utrymme kan även skapa möjligheter till en mer meningsfull fritid för ungdomar samtidigt som integrationen av nyanlända kan påverkas positivt.

8.1.2 Barnkonsekvenser

Trafiksäkerhet

I den mest centrala delen av Nödinge har två områden markerats som fokusområden verksamheter. Det ena området motsvarar Ale torg, det andra utgörs av Vitklövergatan från Ale kulturrum och förbi befintliga skolor. Vitklövergatan är markerad som huvudstråk för gång och cykel rakt igenom, vilket innebär att den ska vara separerad mellan gående, cyklande och biltrafik. I riktlinjerna framhålls att Vitklövergatan måste utformas för de många användarna som gör anspråk på gatan, och att tillgänglighet till verksamheterna

²⁶ Att leva i Ale – social kartläggning, 2016

ska säkerställas. Utformningen ska prioritera trafiksäkerheten för barn och oskyddade trafikanter.

I dag tillåts inte genomfartstrafik med bil på Vitklövergatan, men bilister kan köra från Ale torg förbi Ale kulturhus till en bilparkering. Bilister kan också komma österifrån och köra förbi skolorna och fram till en parkering. De båda parkeringarna ligger således på varsin sida om avstängningen för genomfartstrafik. Utställningshandlingen föreslår att allmän genomfartstrafik på Vitklövergatan inte ska ske, men att det ska vara möjligt för nödvändig angöring till verksamheter såsom leveranser, tillgänglighetsangöring och räddningstjänst.

Här vill Sweco särskilt påpeka att det finns en risk i sammanhanget, som måste hanteras genom regleringar och gatans utformning i senare skede. Risken gäller föräldrar som skjutsar sina barn till skolan med bil. Föräldrars skjutsning har på några decennier växt till ett stort samhällsproblem. Föräldratrafiken utanför skolor försämrar trafiksäkerheten för skolbarnen och minskar barnens självständiga mobilitet. Barnen blir än mer stillasittande, vilket får konsekvenser för deras hälsa.

Skjutsande föräldrar har en stark tendens att i trängsel och morgonstress bryta mot trafikregler och parkera olagligt, backa riskabelt och utsätta barn för risker i sin strävan att kunna parkera och lämna av sina barn så snabbt och så nära som möjligt. Det kan vara mycket svårt – trots regleringar och god gestaltning – att hindra föräldrar om det finns en möjlighet att nå skolorna med bil. Gestaltningen av Vitklövergatan bör leda till att bilister inte inbjuds att köra till skolorna, och angöringen till verksamheter bör studeras särskilt med utgångspunkt i vad som är *barnets bästa* enligt barnkonventionens artikel 3.

Kantparkeringar är alltid en nackdel för små och korta barn. De syns dåligt bakom parkerade bilar, och barnen har svårt att se vad som händer på gatan. Kantstensparkeringar bör inte tillåtas längs stråk där barn vistas och leker.

Barn lär sig genom lek och de leker överallt. De rör sig ofta i grupp och kan göra impulsiva rörelser i sidled. Barns kognitiva förmågor är inte anpassade för att klara komplexa trafiksituationer. Barn har ett snävare synfält, de kan inte bedöma hastigheter och avstånd lika bra som vuxna kan, och de kan inte förutsäga andra människors beteenden. Barn har också svårigheter att lära sig av tidigare erfarenheter och se likheter mellan en trafiksituation och en annan. Slutligen har barn svårt för att avbryta en påbörjad impulshandling. Om barnen leker med en boll och bollen rullar in i gatan, springer de impulsivt efter bollen.

Det är också viktigt att påpeka att barn sällan förstår så kallade *shared space*-lösningar. Det är trafikområden, gator eller torg, där olika trafikslag blandas och där stensättningar och markfärger ska ge information om hur trafikanterna förväntas uppföra sig. *Shared space* och andra lösningar som bygger på stensättningar och markeringar i gatan fungerar heller inte när marken är täckt av snö eller is.

Säkerhet mot våldsbrott

Säkerhet från våld och brott är viktigt också för barn. Mobbning under skoltid och fritid är något som drabbar många barn. Skolgårdar och ytor för lek ska vara överblickbara för de vuxna som arbetar på skolan och för förbipasserande. Lekplatser ska ha bänkar så att även vuxna kan finnas i närheten.

Av underlaget framgår att många boende i Nödinge anser att omgivningarna runt de tre skolorna är otrugga. Parkeringsplatserna skapar stora ödsliga ytor och vegetationen söder om skolorna är mörk. Uppgifter finns om att här pågår droghandel och drogmisbruk. Det är därför mycket angeläget att skolornas omgivning blir mer befolkade och bättre upplysta. Gatuparkeringarna bör tas bort för att skapa mötesplatser som används av både barn och vuxna. Kanske bör det utredas om leveranser till skolorna och de planerade nya verksamheterna kan ske söderifrån och inte via Vitklövergatan. Då kan gatan vara stängd för biltrafik och samtidigt erbjuda den genaste vägen för gående och cyklande in till Ale torg.

8.2 Trygghet

- § Synbarhet
- § Belysning
- § Alternativa vägar
- § Befolkade offentliga rum
- § Entréer ut mot offentliga platser; aktiva fasader
- § Igenkänning
- § Tillit
- § Inbrott och skadegörelse

8.2.1 Sociala konsekvenser

Ambitionen är att skapa en väl sammanhängande bebyggelse. Nödinge ska bli en samlad ort där det tydligt syns var bebyggelsen börjar och slutar. Detta borgar för att även en stor del av människors vardagsliv sker inom den sammanhållna orten. Eftersom Nödinges befolkning förväntas öka kraftigt, ökar möjligheten att Nödinge blir mer befolkat under större delen av dygnet och att människor kommer att se varandra i vardagslivet. Detta – den inofficiella sociala kontrollen – är ofta en trygghetsfaktor.

Den snabba befolkningsökningen kan samtidigt motverka trygghetskänslan. Befolkningen ska på relativt kort tid fördubblas, vilket innebär att många människor under en varierad tid är *nyinflyttade* och därmed mindre etablerade på orten.

Känslan av trygghet är också nära kopplad till vilka kategorier av människor som kommer att flytta in till Nödinge. Småstäder har generellt en mindre mångfald i befolkningen än storstäder. Nödinges befolkning är också relativt homogen, där barnfamiljer i villor utgör en stor kategori. Ale kommun har ett ansvar för att erbjuda bostäder åt många kategorier människor, exempelvis äldreboenden, studentboenden, bostäder för asylsökande, ensamkommande flyktingbarn, nyanlända och för socialt utsatta människor. Mångfalden kommer att öka med befolkningstillväxten, och det påverkar trygghetskänslan, om än i olika grad och på olika sätt för olika människor.

Den ökade funktionsblandningen som eftersträvas är positiv ur en social synvinkel. Det innebär att bostäder, service och handel lokaliseras blandat. Människor som går och handlar ser barn som går i skolan, de som kommer hem med pendeltåget möter människor som ska på en kulturaktivitet i Ale kulturrum, exempelvis. Tryggheten ökar när orten är befolkad under en större del av dygnet, och människor korsar varandras vägar. Ambitionen att skapa tydliga stråk som samlar gående och cyklande är därför mycket bra.

Utställningsförslaget ger relativt generella beskrivningar av huvudprincipen *god gestaltning*. Två viktiga principer ur ett socialt perspektiv är dock att utformningen av gatumiljöer ska utgå från den mänskliga skalan och mänskliga hastigheter, samt att särskild omsorg ska läggas vid utformning av bottenvåningar. Ambitionen skapar förutsättningar för att människor ska röra sig i sådan takt, att möten och spontana samtal uppstår. Bottenvåningar bör användas för service och verksamheter i stor utsträckning, för att skapa lokala målpunkter inom bostadsområdena. När entréer och skyltfönster är intressanta, sänks också de gåendes tempo och möten underlättas. Människor ska *flanera* och inte *passera*.

8.2.2 Barnkonsekvenser

Trygghet för barn handlar ofta om att inte vara ensamma, utan att ha ett socialt nätverk bestående av både vuxna och andra barn. Barn ska våga, kunna och tillåtas röra sig fritt i Nödinge, för att kunna bygga upp ett eget socialt liv. Lokalgatorna ska vara befolkade och trafiksäkra. Planförslagets riktlinjer om förtätning och funktionsblandning är därför också positiva för barn. Det är också viktigt att särskilda mötesplatser för barn skapas. Det måste finnas ett utbud som gör att barnen vill röra sig utomhus.

Den framtida lokaliseringen av förskolor och skolor har stor betydelse för barnens trygghet. När dessa lokaliseras nära bostäder och blir nåbara endast genom gågator eller huvudstråk för fotgängare och cyklister, blir miljön runt lokalerna tystare, lugnare och mer trygg. Dessutom skapas närhet i vardagen och sammantaget större möjligheter för barn att röra sig självständigt där de bor.

Storleken på förskolor och skolor har betydelse för barns trygghet. Små enheter leder generellt till större närhet mellan barn och personal, samt mellan barnen. Det blir lättare att lära känna varandra. Små enheter innebär däremot också att enskilda barn eller barn med särskilda behov kan få svårare att hitta kamrater och få stöd; det finns helt enkelt färre individer inom barnets förskole- eller skolenhet att söka sig till. Storlekarna på förskole- och skolenheter är en faktor som kommunen kan påverka i planarbetet, genom att skapa utrymme för en variation av storlek på förskole- och skolenheter. Det bör exempelvis finnas små förskolor (en eller två avdelningar) som kan inhysas i bottenplan på flerfamiljshus eller i kvartersstrukturer. Det bör också finnas större förskolor med fyra-sex avdelningar. (Givetvis måste det vara möjligt för alla familjer att välja bland förskolorna och inte vara hänvisade till den geografiskt närmaste.)

8.3 Orienterbarhet och överblickbarhet

- § Tydlig bebyggelsestruktur, exempelvis kvartersstruktur
- § Småskalig bebyggelse
- § Genhet
- § Få återvändsgränder
- § Långa siktlinjer
- § Blickfång i landskapet
- § Självinstruerande miljöer
- § Vägvisning för alla trafikslag
- § Tydlig prioritering mellan trafikslag
- § Inga skymmande buskage

8.3.1 Sociala konsekvenser

Orienterbarhet och överblickbarhet ingår som delar i trygghetskänslan. Det handlar om att snabbt kunna överblicka, se och tolka en specifik plats eller område, och förstå hur man förväntas agera. När en miljö inte är självinstruerande, behövs skyltning och annan information som hjälper människorna att hitta rätt och agera rätt. Höga byggnader, skymmande vegetation, täta bullerplank och oregelbunden gatustruktur är exempel på sådant som kan försvåra överblickbarheten och orienterbarheten.

Utställningshandlingen redovisar en sammanhängande gatustruktur på en övergripande nivå. Bebyggelse i kvartersstruktur ges som exempel. Sådana strukturer är lätta att förstå, men inte alltid överblickbara eftersom byggnaderna ofta blir högre och det är svårt att se runt hörn. Å andra sidan kan enstaka höga byggnader utgöra blickfång som underlättar orienteringen.

Kvartersstruktur har fördelen att den skapar flera alternativa vägar, vilket bidrar positivt till trygghetskänslan eftersom gående eller cyklister snabbt kan välja andra vägar för att undvika något obehagligt eller skrämmande. Ju mindre kvarteren är, desto finmaskigare blir gatunätet och därmed också lättare att välja alternativa vägar utan att riskera långa omvägar.

Storslagen natur och tätortsnära naturområden är en del av Nödinges identitet och uppskattade värden. Naturområdena ska enligt utställningshandlingen kompletteras med bland annat en stadspark, fler mindre parker och bostadsnära gröna miljöer. Detta innebär trevligare och vackrare platser. Eftersom grönska förändras med årstiderna och åldern, bör grönområden ha tydliga stråk kompletterade med skyltning och vägvisning, för att underlätta orienteringen och visa närmaste väg till målpunkter inom och utanför grönområdena.

Grönområden och grönska som ska integreras i gatumiljöer och torg ställer krav på regelbunden skötsel för att inte bli vildvuxen och skymmande.

8.3.2 Barnkonsekvenser

Överblickbarhet och orienterbarhet ur ett barnperspektiv handlar bland annat om att skapa en stadsmiljö som är anpassad efter barns längd; dels att barn ska ha möjlighet att se miljön runtomkring sig och dels att de ska kunna bli sedda, speciellt i en trafikmiljö. Viktigt att nämna i sammanhanget är att bland trafikolyckor som är kopplade till skymd sikt, är det en större andel barn som dör, jämfört med trafikolyckor med andra orsaker. Speciella anpassningar för barn handlar också om att barns hörsel och syn är mindre utvecklade än vuxnas. Barn har svårare att vara uppmärksamma på flera saker samtidigt²⁷.

Det är viktigt att i största möjligaste mån skilja trafikmiljöer med biltrafik från de närmiljöer där barn spenderar mycket av sin tid. Ett konkret exempel är att inte blanda lekytor för barn med parkering för bilar, eftersom barnen inte syns ovanför bilarna och heller inte ser över biltaken.

²⁷ Barnkonsekvensanalys, Barn och unga i fokus 1.0, Göteborgs stad, 2011

Även för barn är trygghet en annan viktig aspekt av orienterbarhet och överblickbarhet. Den som vistas på en gård, gata eller ett torg ska med enkelhet kunna se vad som finns där och vilka som rör sig där. Miljön ska också vara lätt att förstå till strukturen, och det ska vara lätt att hitta en väg ut och in²⁸. Ur detta perspektiv kan också kvarterstrukturen som kan anas i utställningshandlingen ge positiva konsekvenser.

8.4 Närhet och tillgänglighet

- § Faktiska avstånd som är korta
- § Närhet till kommunikationer
- § Attraktiv kollektivtrafik för pendling till, från och inom Nödinge
- § Frilandsparkeringar
- § Verksamhetsområden
- § Förtätning
- § Lokalisering av skolor, service, vård, omsorg
- § Storlek på fastigheter
- § Trafikeringsprinciper
- § Tillgänglighetsanpassningar
- § Öppetider för handel och offentlig service
- § Stad och verksamheter för alla
- § Gratis att vistas i offentliga miljöer

8.4.1 Sociala konsekvenser

Närhet har betydelse för att underlätta människors vardag och för att minska människors beroende av bilen för vardagliga resor. Den grundläggande principen, att bygga nära pendeltågsstationen och Ale torg, är ur den aspekten helt rätt.

Funktionsblandning och förtätning är andra riktlinjer i FÖP Nödinge som förbättrar människors närhet till viktiga funktioner. Det är positivt.

Renodlade verksamhetsområden motverkar närheten, och därför är det bra att utställningshandlingen innebär att inga nya verksamhetsområden ska skapas. Sådana områden är folktomma och ödsliga kvällar och helger och utgör på så sätt utglesande barriärer för människor som vill gå och cykla. Renodlade verksamhetsområden innebär sämre närhet för dem som bor och arbetar på orten, och för dem som arbetar i verksamhetsområdet men vill uträtta ärenden exempelvis under lunchen eller efter jobbet. Renodlade verksamheter leder till ökad bilanvändning. Verksamheter som stör omgivningen genom buller, vibrationer, lukt och andra störande egenskaper, måste givetvis lokaliseras på platser som är lämpliga och som inte försämrar boendemiljön. Verksamheter som inte stör omgivningen, bör däremot i största möjligaste mån lokaliseras blandat med andra funktioner som handel och bostäder, vilket FÖP:en ger möjlighet till.

Planförslaget ger utrymme för att utveckla det befintliga verksamhetsområdet norr om Norra Kilandavägen. Verksamhetsområdet ska vara för småskalig industri, hantverk, lager och produktion. Verksamheter som inte är störande, såsom kontor, besöksnäring och handel ska inrymmas i bostadsbebyggelsen för att bidra till att skapa befolkade

²⁸ Barnkonsekvensanalys, Barn och unga i fokus 1.0., Göteborgs stad, 2011

platser och aktiva fasader under större delen av dygnet. Detta bedöms som en bra ambition mot bakgrund av ovanstående.

Utställningsförslaget har inga direkta resonemang kring vilka nya verksamheter som kommunen hoppas kunna locka till Nödinge. I textavsnitt kan vi ana att många verksamheter förutsätts vara *rena, tysta, små* och därmed möjliga att enkelt lokalisera blandat ihop med bostäder eller i huskroppars bottenvåningar.

Utställningsförslaget och målbilden utgår från pendeltågsstationen – det stationsnära läget – omkring vilket småstaden Nödinge ska växa, med högst täthet närmast stationen. Men det kommer också att byggas bostäder längre österut och söderut, även norrut. Det innebär att på längre sikt kommer fler Nödingebor att bo i utkanterna av området som omfattas av FÖP:en, och även längre ut på landsbygden. På sikt måste den framtida planeringen hantera hur kollektivtrafiken med buss ska utformas för att även dessa Nödingebor ska ha en enkel vardag utan bilberoende och utan bilpendlande. Detta för att nå målet att 40 procent av resorna ska ske med kollektivtrafik.

8.4.2 Barnkonsekvenser

Närhet kan sägas vara mindre viktigt ju rörligare en person är. Barn orkar inte gå lika långt som vuxna, många barn kan inte eller får inte cykla och de kör givetvis inte bil. Barn är mindre rörliga än många vuxna. Således är närhet generellt extra viktigt ur ett barnperspektiv. Barn tillbringar också mycket tid i sin närmiljö²⁹. I förslaget saknas en tänkt lokaliseringssprincip för nya förskolor, vilket är en brist. Det går inte att utläsa av förslaget huruvida aspekten närhet har beaktats i dessa fall.

Skolor för äldre barn bör prioriteras att fortsatt ligga kvar längs Vitklövergatan, det ger närhet till Ale torg och stationen, och därmed en generellt god tillgänglighet för elever och föräldrar.

Området Södra Backa planeras för bostäder, skolor för yngre elever och förskolor. Dessa skolor och förskolor bör placeras integrerat med bostadsbebyggelsen för att skapa närhet och stora möjligheter till säkra och trygga gång- och cykelvägar dit. Med barnens bästa för ögonen i den fortsatta planeringen, finns möjligheter att skapa närmiljöer som gynnar barns självständiga rörelser, barns sociala nätverk och liv samt deras hälsa och säkerhet. Dock anges i FÖP:en att den nya skolan och förskolan i Södra Backa ska lokaliseras längs huvudgator, vilket Sweco avråder från.

Det är viktigt att målpunkter som vänder sig till barn inte bara lokaliseras i Nödinges centrala delar, utan att de sprids ut på bostadsområden inom hela orten. Då skapas en större grad av närhet även för barnen. Möjlighet att gå och cykla till de funktioner som behövs i vardagen, är viktigt för barn och ungas självständighet. De behöver ha tillgång och tillgänglighet till service och platser för lek och rekreation, även utan vuxnas sällskap. Därför behöver utställningsförslaget i större utsträckning ta i beaktande trafiksäkra lösningar vid skolstråket och vid trafikbarriärer såsom Norra Kilandavägen.

8.5 Hälsa

§ Grönområden inom 300 meter

²⁹ Barnkonsekvensanalys, Barn och unga i fokus 1.0., Göteborgs stad, 2011

- § Bullerdämpning
- § Tystnad
- § Platser och ytor för idrott, lek och spontana aktiviteter för olika åldersgrupper
- § Prioritering av gång och cykel
- § Enkelt att ha en rörlig livsstil
- § Barns självständiga rörelser i närmiljön
- § Trafiksäker miljö
- § Parkering

8.5.1 Sociala konsekvenser

Enligt den sociala kartläggningen som Ale kommun gjort, ökar andelen av befolkningen med övervikt och fetma i kommunen. Det gäller främst män samt barn och unga. Övervikt och fetma ökar risken för flera välfärdssjukdomar, det påverkar den förväntade livslängden och människornas kvalitet i livet såsom ork, lust och socialt anseende. I centrala Ale, där Nödinge ingår, har 16 procent av befolkningen ett stillasittande friluftsliv³⁰. Att vara fysiskt aktiv är en friskfaktor medan stillasittande är en riskfaktor för ohälsa.

Markanvändningen och gestaltningen har betydelse för människors fysiska hälsa. Klok planering kan underlätta för människor att välja hälsobefrämjande transportmedel såsom gång och cykel i stället för bil, och skapa grönområden som inbjuder till vistelse och promenader. Gestaltning och utformning av offentliga rum bör ge utrymme för lågintensiv motion genom att erbjuda trappor (och hissar), och att inkludera lutningar och ibland korta omvägar. Utställningshandlingen innehåller inga riktlinjer för gestaltningen på den detaljnivån.

FÖP Nödinge lyfter dock på ett förtjänstfullt sätt fram betydelsen av tillgängliga grö- och blåstrukturer av god kvalitet. Det innebär i klartext närhet till grönområden och vattendrag och sjöar. Detta är mycket positivt. Det är välkänt att natur bidrar till god hälsa och välbefinnande för alla människor, unga som gamla. Närheten är också av mycket stor betydelse. Forskning har visat att om avståndet är kortare än 300 meter mellan bostäder och grönområden, så ökar användningen av grönområdena³¹. Människor tycks vara beredda att gå cirka 300 meter för att nå grönområden. Ambitionen att bygga en stadspark och fler mindre parker, samt att förbättra tillgängligheten till bäckarna, Vättlefjäll och Vimmersjön är därmed mycket bra.

Nödinge har ett tydligt segregerat boende, som påverkar människors position och status i samhället – och därmed deras hälsa. De som bor i det mest socioekonomiskt utsatta området i centrala Nödinge är troligen mycket medvetna om sin sociala position, eller som det står i kommunens sociala kartläggning:

De ekonomiska resurserna som en individ eller familj har, mäter individens/familjens sociala position och utgör även en bestämningsfaktor för hälsan. Tillgång till utbildning, inkomst, arbete och boende påverkar

³⁰ Att leva i Ale – social kartläggning 2016

³¹ Grönområden för fler – en vägledning för bedömning av närhet och attraktivitet för bättre hälsa, Statens folkhälsoinstitut, 2009

individens sociala position, vilket i förlängningen påverka individens livssituation och hälsa. Individer med kort utbildning och/eller låg inkomst drabbas oftare av sjukdom och lever kortare³².

I utställningshandlingen skrivs mycket om sammanhängande bebyggelse och förtätning – men inte mycket om hur dagens bostadssegregation ska minska med hjälp av fysisk planering. FÖP Nödinge har inte den detaljeringsnivå som skulle behövas för att konkret beskriva hur bostadsområdet mellan klöverstigarna ska omgestaltas eller vilken service som ska lokaliseras dit. Det är därför svårt att bedöma på vilket sätt de boendes hälsa ska kunna förbättras utifrån resonemanget ovan.

Det är angeläget att områdets status höjs, exempelvis genom ny bebyggelse, nya servicefunktioner som "alla" invånare i Nödinge vill besöka, överbyggande mötesplatser och attraktiva stråk genom området – inte enbart utanför området. Den nya bebyggelsen ska även ge människor möjlighet att göra så kallade bostadskarriär inom och utanför det aktuella bostadsområdet. Därför är det mycket angeläget att kommunen säkerställer att attraktiva hyresrätter byggs spritt över hela Nödinge. Här borde utställningshandlingen gå längre och ange riktlinjer för hur den framtida planeringen ska säkerställa att hyresrätter verkligen byggs enligt intentionerna.

8.5.2 Barnkonsekvenser

Det finns en risk att föräldrar använder sig av framtida möjligheter att angöra verksamheter längs Vitklövergatan, för att skjutsa sina barn till de befintliga skolorna. Om så sker, innebär det att miljön för eleverna försämras. Ungefär hälften av bilavgaserna som genereras av trafiken kommer in i skollokaler, enligt en rapport från Karolinska institutet³³. Detta påverkar elevernas hälsa negativt, med risk för försämrade lungfunktion och problem med luftvägarna.

Det är därför mycket viktigt att angöringarna utreds särskilt med utgångspunkt i vad som är *barnets bästa* i enlighet med barnkonventionens artikel 3, som stadgar att vid alla beslut som rör barn ska barnets bästa sättas i främsta rummet. Erfarenheten visar att när fler föräldrar börjar skjutsa sina barn till skolan, skapas en nedåtgående spiral; föräldrar som tidigare låtit sina barn gå eller cykla till skolan, anser att trafikmiljön försämrats och börjar skjutsa de också. Effekten av det ökade skjutsandet är att fler barn rör sig mindre, med konsekvenser som sämre motion, klenare benstomme, risk för övervikt. Barn som inte rör sig regelbundet blir ofta mer rastlösa under lektionerna och presterar sämre på nationella prov³⁴. Sweco rekommenderar därför att Ale kommun särskilt utreder gestaltningen och regleringen av Vitklövergatan, samt hur angöringar till verksamheter kan utformas så att de inte riskerar leda till trafik utanför skolorna.

Sweco bedömer vidare att en placering av ny skola norr om Norra Kilandavägen inte är en bra lösning för barn. Här finns en gällande detaljplan för skola³⁵. Området är, enligt Swecos bedömning, klart olämpligt för skola i och med placeringen utmed ortens mest

³² Att leva i Ale – social kartläggning 2016

³³ Miljöhälsorapport, Karolinska institutet, 2013

³⁴ Resultat från Bunkefloprojektet i Malmö, där elever under flera år fått utökat antal lektioner i idrott. Elevernas prestationer på de nationella proven har höjts, deras benstomme har blivit kraftigare och det har blivit lugnare på lektionerna.

³⁵ Detaljplan för skola utmed Norra Kilandavägen, del av fastigheten Nödinge 4:82, Ale kommun, 2012-04-27

trafikerade väg. Skolor ska inte byggas intill större vägar, eftersom dessa blir barriärer som motverkar barnens självständiga resor till skolan. Bilskjutsningen ökar och cyklandet minskar till skolor som ligger utmed vägar. Dessutom kommer bilavgaser in i klassrummen och påverkar där barnens hälsa, luftvägar och lungfunktion. Trafikbuller försämrar även barnens koncentrationsförmåga. Sweco rekommenderar att dessa aspekter beaktas i framtida lokalisering av skolor.

FÖP Nödinges betoning på tillgänglighet till grönområden och bäckarna, bedöms vara mycket bra för barns hälsa. Bra grönområden främjar barns psykiska, sociala, fysiska och motoriska utveckling. Vistas barn mycket i grönområden påverkas koncentrationsförmågan positivt, de rör på sig mer och blir friskare. Bra grönområden i sammanhanget kan exempelvis vara vidsträckta, lummiga och omväxlande med stora öppna ytor som innehåller stockar, stenar och stubbar att bygga med och klättra på. Även ostädade stråk där det går att bygga gångar, gömslen och kojor, men också fruktträd och vatten som inbjuder till vattenlek, är positiva inslag.

Psykisk hälsa för barn och unga kan relateras till socioekonomiska faktorer, föräldrars utbildningsnivå och livsstil, härkomst och etnicitet, bostadsstandard och stödjande nätverk.

En familjs levnadsvanor är tydligt kopplad till familjens socioekonomiska status. Familjer med lägre socioekonomisk position har i högre utsträckning ohälsosamma levnadsvanor än familjer med högre socioekonomisk position. Detta präglar även barnens levnadsvanor, vilket i förlängningen påverkar barnens hälsa och välbefinnande. Minskade skillnader i livsvillkoren är således ett hälsobefrämjande arbete.³⁶

Ale kommuns sociala kartläggning visar också att barnfattigdomen (barn som lever i ekonomiskt utsatta hushåll) är betydligt vanligare bland barn med utländsk bakgrund jämfört med barn med svensk bakgrund. Det är problem som är svåra att bemöta i en fördjupad översiktsplan, men vissa möjligheter finns. Den offentliga miljön ska vara öppen för alla oavsett betalningsförmåga. Att kommunen skapar mötesplatser, lokaler och miljöer för fritidsverksamheter som inte kräver inträden eller dyra medlemskap, är viktigt. Det ska vara gratis att besöka en skatepark eller utomhusscenen, precis som att spela fotboll på skolgårdar eller att leka kurragömma i stadsparken.

I den sociala kartläggningen refereras till en LUPP-undersökning³⁷ som visar att 60 procent av ungdomarna har någon typ av regelbundna hälsobesvär. Vanligast är stress. Runt 30 procent har sömnproblem, 20 procent huvudvärk och fler än hälften är trötta på dagarna. Sömnproblem orsakas i många fall både av stress och av buller. I den fördjupade översiktsplanen kan detta problem delvis hanteras genom åtgärder och bebyggelse som minskar buller och bullerspridning från trafik och verksamheter. Tystnad är en livskvalitet som blivit en bristvara, och i de centrala delarna av Nödinge är bullret mycket påtagligt.

I den refererade LUPP-undersökningen intervjuades elever i årskurs 2 på gymnasiet. Nödinges gymnasister pendlar till (i huvudsak) Göteborg, eftersom Nödinges gymnasieskola fick stänga. Att slippa pendla kan vara en möjlighet att minska

³⁶ Att leva i Ale – social kartläggning 2016, Ale kommun

³⁷ LUPP, Lokal UPPföljning av ungdomspolitik, 2013, intervjustudie till ungdomar i åk 8 och åk 2 i gymnasiet

ungdomarnas stress. På sikt, med ökat befolkningsunderlag, kan kanske Nödinges gymnasieskola öppnas igen. Då har Ale kommun en utmaning i att skapa ett attraktivt och delvis unikt kursutbud för att få gymnasieelever i Nödinge och i regionen att välja just Nödinge.

8.6 Offentliga rum

- § Parker
- § Torg
- § Aktivitetsytor och lekplatser
- § Bänkar
- § On stage, off stage och back stage
- § Stadsnära odling och kolonilotter
- § Cykel och gång underlättar möten
- § Gestaltning av miljöer
- § Gratis att vistas i offentliga miljöer

8.6.1 Sociala konsekvenser

Utställningshandlingen FÖP Nödinge har höga ambitioner vad gäller gestaltning av offentliga rum, vilket är positivt. Ambitionen är vällovlig och handlar om att skapa attraktiva offentliga miljöer som bidrar till ett mer rikt folkliv, större stadslivskvaliteter och ökad trygghet under hela dygnet. Ale torg ska bli mindre bilvänligt och betydligt mer människovänligt. En ny stadspark ska ge staden och människorna en ny grön oas. Sweco instämmer också i kommunens bedömning av entréernas stora betydelse. Detta gäller både entréer till affärer och serviceinrättningar, och entréer till områden – exempelvis ska Dammekårns motionsanläggning fungera som entré till Vättlefjäll.

En risk som finns i sammanhanget är förknippad med utbyggnadstiden. Befolkningsökningen och omdaning av Nödinges centrala delar innebär flera år då orten riskerar att uppfattas som en stor byggarbetsplats. Under denna tid kan det vara svårt att etablera nya attraktiva offentliga rum.

Utställningshandlingen ger inga detaljerade beskrivningar av mötesplatserna, varför det är svårt att göra sociala konsekvensanalyser. Det är viktigt att beakta att det behövs mötesplatser som är både överbryggande och sammanlänkande (bridging and bonding).

Sammanlänkande mötesplatser stärker grupper som har gemensamma förutsättningar, värderingar och beteenden, och bygger på att det finns likheter mellan människorna i gruppen. Trevliga innergårdar med sittplatser, odlingslotter inom en bostadsförening, rastgårdar för hundägare och skatebanor för skateåkare, är alla exempel på mötesplatser som samlar människor som har något gemensamt samtidigt som det bidrar till ett socialt liv utanför hemmets väggar. Detta är mötesplatser som kommunen kan bidra till att skapa i senare planeringsskeden som detaljplaner och områdesbestämmelser.

Men det sociala livet måste också vara överbryggande, för att människor som saknar uppenbara likheter i förutsättningar, värderingar och beteenden också ska mötas, ta intryck av varandra och bli toleranta mot varandra. Endast sammanlänkande mötesplatser innebär en risk för ökade motsättningar mellan grupper. Det överbryggande sociala kapitalet minskar i stället sådana grupp-motsättningar eftersom det länkar samman

människor från olika grupper och med olika förutsättningar³⁸. Vanliga överbyggande mötesplatser är busshållplatser, pendeltåg, livsmedelsaffärer, parker, torg, bänkar, offentliga lekplatser och gågator.

Av Ale kommuns sociala kartläggning framgår att det finns problem med tryggheten vid många av ortens viktigaste överbyggande mötesplatser: pendeltågsstationen, Ale torg, miljön runt skolorna och de centrala gatorna Vitklövergatan och Rödklövergatan. Dessa platser kännetecknas i dag av utglesande ytor för bilparkeringar och av stängda bostadslängor utan verksamheter och utan attraktiva entréer.

Sweco rekommenderar fördjupade analyser kring hur olika typer av mötesplatser fungerar och i vilka sammanhang olika mötesplatser fungerar bäst.

8.6.2 Barnkonsekvenser

Gång- och cykelstråk används flitigt av barn, och så ska det vara. Stråken är betydelsefulla offentliga rum och offentliga mötesplatser för barn. Barn rör sig ofta i grupp, de leker och har fokus på varandra och kan göra impulsiva rörelser, ofta i sidled. Utformningen av gångbanor, trottoarer, cykelbanor och cykelfält måste därför utgå från barns rörelsemönster, behov och kognitiva förutsättningar. Det innebär bland annat att gång- och cykelstråk i möjligaste mån ska vara separerade från varandra – och givetvis från biltrafik – samt ha mycket god bredd. Kantstensparkeringar för bilar bör undvikas, eftersom barn som impulsivt går ut i gatan inte syns bakom en parkerad bil.

Dagens Bobollplan ska omvandlas till en stadspark. Stadsparken är bra för hälsa och välbefinnande för alla, men det finns en risk att ytor som barn i dag använder för bollsport och lek försvinner. Det är därför viktigt att motsvarande ytor kan skapas inom ramen för ny bostadsbebyggelse och även integrerat i stadsparken. Högre kvalitet i dessa ytor bör eftersträvas, och även att skapa fortsättningar för fler typer av aktiviteter, exempelvis skatepark, klättervägg, scen för dans och förställningar, smådjur (till exempel 4H-gård, kaninhoppning, agilitybana).

Nödingskolan (årskurs F-3), Kyrkbyskolan (åk 4-6) och Da Vinciskolan (åk 7-9) ligger alla längs Vitklövergatan. Byggnaderna, skolgårdarna, stråket och Ale kulturrum är därmed centrala offentliga rum för Nödinges barn. Dagens utformning av Vitklövergatan är inte bra. Stora ytor upptas av markparkering och stråket är relativt otidligt. Det är dock stängt för genomfartstrafik.

Vitklövergatan är i markanvändningskartan markerad som *fokusområde för verksamheter*, vilket innebär att stråket kan kompletteras med nya verksamheter såsom affärer och offentlig service. Gatan är därutöver markerad som *huvudstråk gång och cykel*, och i riktlinjerna anges att gatan ska utformas med stor omsorg för de många olika användarna som gör anspråk på gaturummet. Utformningen ska prioritera trafiksäkerheten för barn samt oskyddade trafikanter. Tanken är att behörighetstrafik med bil till verksamheterna ska tillåtas, men att gatan inte ska vara öppen för generell genomfartstrafik.

Sweco bedömer att det finns en risk att trafiken förbi skolorna kan öka om inte reglering och gestaltning görs enligt vad som är bäst för barnen. Särskild fokus bör sättas på

³⁸ Putnam, R. Den ensamme bowlaren, 2000

skjutsande föräldrar, så att de inte inbjuds att skjutsa barn till skolan med bil. Tillgänglighet till nya verksamheter kan ske genom att infart sker antingen västerifrån eller österifrån, som idag, eller på ett nytt sätt söderifrån. Fotgängare ska ha den närmaste vägen till Ale torg.

Skolornas närområde har i medborgardialoger, i kommunens sociala kartläggning och i en workshop inom ramen för detta uppdrag, angetts som otryggt och en plats där det förekommer droganvändning och droghandel. Det är därför bra att kommunens planering syftar till att öka flödet av människor längs Vitklöverstråket. Sweco bedömer att det är angeläget att ta bort frilandsparkeringarna, eftersom dessa verkar utglesande och är ödsliga. Parkeringar går att ordna i nya p-hus närmare E45:an vilket ger rimliga gångavstånd, och ytorna kan användas till nya mötesplatser eller ersättningsytor för Bobollplan.

8.7 Flexibilitet

- § Samutnyttjande
- § Flexibla lokaler som ändrar funktion efter behov
- § Mångfunktionalitet

8.7.1 Sociala konsekvenser

Samnyttjande är en av huvudprinciperna i FÖP Nödinge. Det är bra då samnyttjande är resurseffektivt och ger positiva sociala värden.

Nödinge beskrivs som en ort med ett aktivt föreningsliv. Det är önskvärt, bland annat utifrån tillit, integration och ett högt socialt kapital, att föreningslivet fortsätter blomstra även med ökad inflyttning. En grundläggande förutsättning för detta är att föreningarna har tillgång till lokaler och utemiljöer för sin verksamhet. Samutnyttjande av lokaler är därför mycket positivt. Många föreningar och kursverksamheter kan utnyttja förskolelokaler och skolor (slöjdlokaler, tillagningskök, musikrum, aulor, scener, gymnastiksalor) för sin verksamhet kvällar och helger. Det är dock viktigt att beakta att detta är miljöer som i första hand ska byggas utifrån barnens behov, och att vuxna får anpassa sig efter det.

Samnyttjande och flexibla parkeringsplatser innebär att samma parkeringar kan användas för arbetspendlare och vid inköp under dagtid, och för boende under kvällar och helger. Det innebär att biltrafikens anspråk på ytor kan minska. Samutnyttjande av bilparkeringsplatser är önskvärt men i praktiken inte alltid lätt att genomföra. Det finns en risk att boende (som inte använder sin bil för arbetspendling) tvingas att flytta sina bilar under dagtid för att ge plats åt andra arbetspendlare. Om så sker, kommer de boendes bilkörande att öka i onödan.

Ytterligare sätt att skapa flexibilitet är att skapa bilpooler som kombinerar den kommunala verksamhetens behov av bilar vardagar under kontorstid, med hushållens behov av bilar på kvällar och helger. Fasta bilplatser bör reserveras för bilpoolsbilar.

Bostadsområden åldras tillsammans med sina invånare. Till nya bostadsområden flyttar ofta unga barnfamiljer, med behov av bland annat förskolor, lekplatser, vårdcentraler och livsmedelsbutiker på korta avstånd. Äldre barn och tonåringar har behov av större närområde, butiker, idrottsplatser och ställen att hänga på. Vuxna och äldre har på

motsvarande sätt sina behov. Genom detaljplaner och samutnyttjande av lokaler kan kommunen till viss del påverka detta. Bostadsområden som erbjuder ett varierat utbud och med lokaler som enkelt kan byggas om (förskolor blir skolor exempelvis), kan människor bo kvar i området under lång tid. Som alternativ till detta kan kommunen exempelvis lokalisera 55+-bostäder och äldreboende nära dagcentraler och servicehus, medan studentbostäder placeras nära butiker och nöjen. På så sätt skapas mer renodlade bostadsområden. Det är att föredra att blanda kategorier, för att skapa en mer sammanhållen stad och för att underlätta för överbryggande möten mellan människor (bridging).

8.7.2 Barnkonsekvenser

Flexibelt utnyttjande av förskole- och skollokaler samt av utemiljöer för barn får inte ske på barnens bekostnad. Dessa lokaler är byggda för barn och för barns lärande, och här vistas barn en stor del av dagen. Barn är känsligare än vuxna för buller, särskilt små barn som ska lära sig att läsa och skriva, samt barn som ska lära sig ett nytt språk. Många barn har också särskilda behov och behöver tysta och lugna miljöer för att klara skolans krav. Samnyttjande under skoltid är därför inte bra ur ett barnperspektiv. Dagens verksamhet i Ale kulturhus, med bland annat bibliotek och högstadieskola, är exempel på ett samutnyttjande som inte gynnar barn med särskilda behov. Sweco avråder från sådana lösningar, särskilt för de yngsta barnen, barn med särskilda behov och barn med annat modersmål än svenska.

Det finns exempel där samutnyttjande av skollokaler inneburit att kommunerna har dimensionerat bilparkeringarna vid skolan för att idrottsföreningars medlemmar ska kunna parkera då de tränar eller har matcher i skolans gymnastiksal eller idrottsplats. Därmed har parkeringarna blivit onödigt många utifrån *skolans och skolpersonalens* behov, vilket underlättat för skjutsande föräldrar. Biltrafiken runt skolan på framför allt morgonen har ökat och trafiksäkerheten för barn har minskat. Skolmiljöer ska alltid utgå från barnens behov, och vuxna får anpassa sig efter det. Barns behov är minskad biltrafik – inte ökad.

Samutnyttjande av bilarparkeringsytor förespråkas inte specifikt i planförslaget, vilket är bra. Ett sådant samutnyttjande är problematiskt ur ett barnperspektiv, eftersom det finns klara trafiksäkerhetsrisker med att alternera mellan bilparkeringar och aktivitetsytor för barn. Trafiksäkerhetsrisker kan uppstå då biltrafiken ska ta sig till och från parkeringsplatserna och i skärningspunkten mellan de olika nyttjandena. Det är oundvikligt att de oskyddade som ska nyttja ytan kommer att interagera med biltrafiken. Sweco avråder starkt från sådant samnyttjande och vill med denna skrivning uppmärksamma riskerna för att motverka sådana lösningar i framtiden.

Att gestalta gator med bil-, gång- och cykeltrafik blandat med aktivitetsytor är en form av samutnyttjande av de gemensamma ytorna. Ur ett barnperspektiv finns risker. Störst går oftast först, och det finns en risk att biltrafiken kommer att dominera. Små barn syns inte över bilarnas tak, och bilister hör inte barnens lek. Lösningen innebär att trafikrisker och konflikter byggs in. Sweco bedömer att biltrafik i kombination med aktivitetsytor i gatans mitt eller ena sida, inte är förenligt med *barnets bästa* enligt artikel 3 i barnkonventionen. Även här vill vi ta upp frågan för att undvika att sådana lösningar tillämpas framöver.

8.8 Socialt liv

§ Enklare vardag

- § Förskolor och skolor nära boenden och kollektivtrafik
- § Tillgång till daglig service samt hälso- och sjukvård
- § Gång och cykel till skolor ska vara det enklaste valet
- § Kvalitet i mötesplatser
- § Att ses i vardagen
- § Korsande rörelsemönster
- § Sammanhållen stad
- § Barns möjlighet till egna sociala kontakter
- § Mänskliga dimensioner, lugnt tempo
- § Tystnad möjligt
- § Vackra miljöer

8.8.1 Sociala konsekvenser

I begreppet socialt liv fokuserar vi här på det sociala liv som sker utanför familjelivet och umgänget mellan nära vänner och släktingar. Det handlar då om att via planeringsprocessen skapa goda förutsättningar för människor att mötas och knyta nya kontakter. Här är begreppen sammanlänkande (bonding) och överbryggande (bridging) väsentliga, för att exempelvis kunna diskutera kvaliteter i mötesplatser. Det behövs både sammanlänkande och överbryggande mötesplatser i ett samhälle.

I utställningshandlingen nämns kvartersstruktur i de centrala delarna av Nödinge som en möjlig utformning. Nybyggda miljöer i kvartersstruktur ger inte automatiskt ett socialt liv. Här vill Sweco lyfta fram Mölnlycke som exempel. Orten har ett relativt nybyggt centrum i kvartersstruktur. Dock upplevs centrum som ganska folktomt och icke välkomnande, och många delar av gatorna känns som baksidor. Exemplet visar att den fysiska gestaltningen och aktiva, välkomnande entréer har mycket stor betydelse för att stimulera vistelse i stadsmiljön.

Mölnlycke är liksom Nödinge en typisk utpendlingsort, där folklivet är relativt litet under vardagarna. En stor skillnad är att Mölnlycke har en centralt belägen gymnasieskola och många inpendlande gymnasieungdomar.



*Figur 9. Bilder från Mölnlycke centrum, relativt nybyggd miljö i kvartersstruktur men brist på folkliv.
Foto: Sweco*

Det sociala livet gynnas av att det är nära och enkelt för människor i Nödinge att utföra vardagliga sysslor såsom inköp, hämta och lämna barn, söka vård, få omsorg, ha tillgång till kultur och tysta miljöer. De boende ska inte behöva åka till andra orter för att kunna tillfredsställa vardagliga behov och önskemål. Med en större befolkning ökar möjligheten till mer service och ett större utbud. Det är viktigt att servicefunktioner lokaliseras där

människor bor och längs viktiga rörelsestråk för gående och cyklande, vilket FÖP:en också förtjänstfullt betonar.

Här finns dock en risk, och det är risken för att den kommunala servicen inte hinner med den snabba befolkningsökningen. En befolkningsökning på fyra-fem procent årligen innebär att utbyggnaden av förskolor, skolor, vård och omsorg måste hinna med – annars uppstår köer, frustration och besvikelser hos de nyinflyttade. Även kommunal service såsom renhållning, sophämtning, räddningstjänst, fritidsverksamhet och parkskötsel måste byggas ut. Detta är viktiga verksamheter som bidrar till trygghet och säkerhet för kommunmedborgarna. Den snabba befolkningsökningen kommer att ställa stora krav på den kommunala organisationen vad gäller nya verksamhetslokaler och rekrytering av kompetent personal.

För att det sociala livet ska fungera krävs också att nya verksamheter och företag etableras i Nödinge. De behövs en konsumerande dagbefolkning av anställda, det behövs inpendlare och människor som både bor och arbetar i Nödinge för att det folkliv som eftersträvas ska uppstå och för att butiker, kaféer och restauranger ska få kunder. FÖP Nödinge innehåller resonemang om funktionsblandning och att icke störande verksamheter ska integreras i bebyggelsen, exempelvis i bottenvåningar, vilket är positivt.

Ale kommun kommer också att behöva en aktiv näringslivspolitik för att locka företag att etablera sig i orten. Det kan bli något problematiskt under byggskedet, om eventuella lokaler för nya företag inte är färdigbyggda. Det är då viktigt för Ale kommun att visa vilka typer av verksamheter som önskas och deras plats samt möjligheter i den nya stadsbilden för Nödinge.

Många små kommuner och glesbygdsregioner behöver ett ihärdigt arbete för att försöka skapa nya arbetstillfällen, gynna företagandet och öka inpendlingen. Urbaniseringen har pågått länge, och 1970- och 80-talens decentralisering av statliga myndigheter var en del av statens försök att bromsa utvecklingen. Sedan dess har flera statliga myndigheter flyttat tillbaka in till storstäderna. Statliga jobb har försvunnit från glesbygden och ökat i storstäderna.

I dag sker decentraliseringen främst vad gäller universitet och högskolor, och andra lärosäten. Flera kommuner skapar filialer och campusområden kopplade till universitet och högskolor. Lokala yrkesutbildningar är vanliga, liksom kommunala vuxenutbildningar. Detta ger sociala nyttor då det ökar möjligheten för fler personer att utbilda sig utan att behöva flytta eller pendla långa sträckor. Möjlighet till utbildning på hemorten är en viktig faktor för att få fler ungdomar att stanna kvar i kommunen och studera vidare. Det har också betydelse för att attrahera nya ungdomar att flytta in till orten för utbildningens skull. Fler ungdomar behövs för att bidra till Nödinges framtida folkliv.

FÖP Nödinge har inga resonemang eller utpekad mark för en (eventuell ny) gymnasieskola eller för eftergymnasiala utbildningar.

8.8.2 Barnkonsekvenser

Även barn behöver ett eget socialt liv. Det innebär att barn ska kunna röra sig på egen hand och ta sig till kompisar och platser där de trivs och kan leka, träna eller bara hänga. Flickor och pojkar ska kunna mötas och umgås för att bygga sunda relationer till varandra. Barn behöver både sammanlänkande och överbyggande mötesplatser.

Eftersom biltrafik är den faktor som begränsar barns självständiga rörelser mest, görs åter igen påpekandet att kommunen måste våga göra mer för att begränsa biltrafiken på platser och områden där barn vistas. Sweco vill särskilt lyfta att gatuparkeringar inte bör tillåtas på centrala gator, eftersom barn inte syns över biltaken.

I FÖP Nödinge står att skolor för yngre barn och förskolor ska lokaliseras längs huvudgator i utbyggnadsområdet Södra Backa. Kompletteringsområdet norr om Norra Kilandavägen ger även utrymme för en ny skola (detaljplan finns). Sweco avråder bestämt från att lokalisera skolor längst huvudgator. Biltrafiken i sig kommer att generera ytterligare biltrafik. Föräldrar ser trafiken som en fara och väljer att skjutsa sina barn till skolan. Skjutsning av barn är ett växande samhällsproblem, som leder till begränsningar för barn och hämmar deras utveckling.

Många barn och unga deltar aktivt i olika föreningar, vilket är positivt ur många aspekter. Det är viktigt att barnen kan ta sig till sina aktiviteter på egen hand och inte vara beroende av skjutsande eller medföljande föräldrar. Området runt Vimmersjön är viktigt för rekreation och friluftsliv, liksom Vimmervi idrottsplats. Gamla Kilandavägen som leder dit är inte markerad som huvudstråk gång och cykel utan som huvudgata och kollektivtrafikstråk. Det måste vara möjligt för cyklande barn och ungdomar att på ett trafiksäkert sätt, separerat från biltrafik, kunna ta sig ut till Vimmersjön.

Planeringen måste också beakta att det behövs mötesplatser och föreningslokaler inte bara för sportintresserade barn och unga, utan även för dem som är intresserade av att rita och måla, hantverk, mode, kultur, natur och lägervistelser, djur, historia och mycket annat. Det finns ibland en tendens hos planerare att ge större utrymme åt just sport- och idrottsintresserade, än för andra fritidsintressen, varför detta påpekas specifikt.

8.9 Integration och sammanhållning

- § Tillit
- § Föreningsliv
- § Välkomnande syn på nyinflyttade
- § Minimera fysiska barriärer
- § Kopplingar över barriärer
- § Bygg bort felande länkar
- § Färre avstängda gator och återvändsgränder
- § Alla platser för alla
- § Bygg för alla, storlek, pris, upplåtelseform
- § Blandade upplåtelseformer i alla bostadstyper
- § Flyttkedjor
- § Korsande rörelsemönster
- § Se varandra i vardagen

8.9.1 Sociala konsekvenser

I en sammanhållen stad finns inga gränser som håller olika kategorier av människor åtskilda. I en sammanhållen stad korsar människors vardagsrörelser varandra och människor kan mötas, vilket på sikt bidrar till trygghet. I en sammanhållen stad finns inga högstatus- eller lågstatusområden. Nödinge har dock en lång väg att gå för att omvandla orten till en sammanhållen, välkomnande och integrerad småstad. Enligt kommunens

sociala kartläggning³⁹ finns ett tydligt socioekonomiskt utsatt område i centrala Nödinge, medan mer socioekonomiskt starka hushåll finns i södra och östra Nödinge. Orten är tydligt segregerad.

Ofta talas om utanförskapsområden, men det bör diskuteras om inte innanförskapsområden är ett lika stort problem. Människor som bor i innanförskapsområden vill generellt inte släppa in nya människor eller mer specifikt människor från andra kulturer eller med svårigheter av olika slag. Det är ofta relativt enkelt att placera butiker, idrottshallar, badhus, muséer och andra verksamheter i utanförskapsområden för att locka dit socioekonomiskt starkare grupper. Men det blir ofta protester om verksamheter eller bostäder för socioekonomiskt svagare grupper ska byggas i ett innanförskapsområde. Det finns ett flertal exempel runt om i landet på protester när exempelvis bostäder för ensamkommande flyktingbarn, psykiskt sjuka människor eller missbrukare ska byggas. Begreppet NIMBY har myntats utifrån denna företeelse: Not In My Back Yard – inte på min bakgård.

Detta är ett problem som delvis kan hanteras i en fördjupad översiktsplan. Att bygga bostäder med varierade upplåtelseformer är mycket viktigt, vilket också FÖP Nödinge betonar. Hyresrätter har en särställning för att skapa en rörlighet på bostadsmarknaden och minska bostadsbristen. FÖP Nödinge 2030 bör, med tanke på dagens segregerade boende, följas upp med detaljerade riktlinjer för den kommunala hanteringen i kommande planskeden för att stärka förutsättningarna för att hyresrätter verkligen byggs, och att de lokaliseras spritt över hela orten. Detaljerade riktlinjer och eventuellt även arbetsformer kan behövas för att stärka den kommunala handläggningen i syfte att skapa den önskade sammanhållna staden. Byggherrar vill bygga bostadsrätter framför hyresrätter, och det finns en risk att bostadsrätten fortsatt kommer att dominera boendet i Nödinge. Det behövs tydliga strategier för hur kommunen ska agera inför byggherrars önskemål.

Kommunens möjligheter

Enligt Boverket kunskapssammanställning om socialt hållbara städer från 2010, har kommunen ett antal möjligheter att påverka bostadssegregationen:

- Översiktsplan och fördjupad översiktsplan
- Detaljplaner
- Riktlinjer för bostadsförsörjning
- Markanvisningsavtal och exploateringsavtal
- Allmännyttiga bostadsföretag
- Bostadsförmedling

Översiktsplaner och fördjupade översiktsplaner är inte juridiskt bindande, men vägledande. Detaljplaner är juridiskt bindande och kan reglera indelning i fastigheter, typ av bostadsbebyggelse, antal lägenheter, storlek på lägenheter – men däremot inte upplåtelseformen.

I praktiken tas detaljplaner numera allt oftare fram i direkt anslutning till ett aktuellt byggprojekt och det är vanligt att den aktuella byggherren tar initiativ till planläggningen och ombesörjer utarbetandet av planförslaget. Det är fortfarande kommunen som har det

³⁹ Att leva i Ale – social kartläggning 2016

formella ansvaret och som driver planprocessen och fattar besluten men detta förfaringssätt innebär att kommunens initiativ och kontroll över processen minskar.

Detaljplansprocessernas fragmentering är också ett problem, det vill säga att detaljplaner tas fram för relativt små områden, ibland för enskilda fastigheter. De avgränsas snävt till att inte omfatta mer än det aktuella projektet, vilket gör det svårare för kommunen att ta ett samlat grepp om sambandet mellan den aktuella utbyggnaden och omgivande områden och stadsdelar. Fragmenteringen motverkar en helhetssyn över om och var hyresrätter byggs.

Med riktlinjer för bostadsförsörjningen kan kommunen tydliggöra viljeinriktning och ambitioner när det gäller såväl utvecklingen av det befintliga bostadsbeståndet som byggande av nya bostäder. Det är kommunerna som har ansvaret för bostadsförsörjningen och enligt bostadsförsörjningslagen ska kommunen skapa förutsättningar för alla att leva i goda bostäder. Riktlinjer för bostadsförsörjningen ska behandlas och antas av kommunfullmäktige minst en gång per mandatperiod. De är inte juridiskt bindande.

Ett strategiskt markinnehav är det kraftfullaste styrmedlet en kommun kan ha, och ger förutsättningar för att styra bostadsbyggandet genom markanvisningar⁴⁰. Målsättningar för förbättrad integration kan till exempel hanteras i Ale kommuns riktlinjer eller policy för markanvisningar, vilket kommunen är skyldig att ha då markanvisningar görs samt i detsamma för exploateringsavtal. Med dessa verktyg kan en byggherre styras i en positiv riktning. Markanvisningsavtal är ett civilrättsligt avtal, och i det kan kommunen binda en exploatör vid en viss utformning och även påverka till exempel upplåtelseformen.

Om kommunen inte äger marken finns vissa möjligheter att ställa krav eller att få gehör för kommunens önskemål i ett exploateringsavtal, som träffas i inför genomförandet av en detaljplan. Där regleras ansvarsfördelningen mellan kommun och byggherre, till exempel när det gäller anläggningar och infrastrukturåtgärder.

Bostadsförmedlingars betydelse

I större städer finns flera invandrantäta bostadsområden med låg status. Områdena har låg status även bland invandrargrupperna. När invandrarfamiljerna får förbättrade inkomster, väljer de att flytta därifrån som en av de första åtgärderna. Konsekvensen blir att bostadsområden av den här typen inte uppnår någon stabilitet. En viktig aspekt av integrationen blir således att förhindra att bostadsområden med låg kvalitet uppstår. Faktorer som kan motverka är, som tidigare nämnts, att blanda upplåtelseformer inom bostadsområdena samt att ha en aktiv bostadsförmedling.

Kommuner har ett ansvar att hjälpa medborgare att hitta bostäder, genom allmännyttan och bostadsförmedling. Ett ökat byggande och en aktiv bostadsförmedling underlättar för bland andra invandrare och flyktingar att hitta bostäder. Många av Sveriges bostadsförmedlingar har fått utstå kritik, och flera kommuner har lagt ner sin bostadskö och bostadsförmedling. I slutbetänkandet av Boutredningen 2007⁴¹ konstateras att *"selektiva bostadspolitiska åtgärder är nödvändiga"*. En aktiv bostadsförmedling kan vara

⁴⁰ Boverket, 2010

⁴¹ Slutbetänkande av Boutredningen, SOU 2007:14

helt nödvändig för att så kallade svagare hushåll – exempelvis flyktingar – ska få ett boende.

Även Boverket har konstaterat att aktiva bostadsförmedlingar behövs och inte bara en administrativ hantering av bostadskön till allmännyttan. Där diskuteras till och med en nationell bostadsförmedling eller obligatoriska i alla eller vissa kommuner. Boverket resonerar även kring om det behövs en ändrad lagstiftning för att skapa ett system med anmälningsskyldighet för hyresvärdar av lediga lägenheter.

Hyresrättens betydelse

Boverket har konstaterat i en marknadsanalys 2013⁴², att bristen på hyresrätter leder till minskad rörlighet på arbetsmarknaden.

Bostadsmarknaden är segmenterad och rörligheten mellan olika segment är begränsad. Exklusiva nybyggda bostäder gynnar främst höginkomsthushåll, medan produktion av hyresrätter skapar en jämnare fördelning och effekt på trångboddheten⁴³. Det är inte bevisat att exklusiv nyproduktion gynnar låginkomsthushåll genom att de startar långa flyttkedjor som i slutändan gör billigare, äldre lägenheter tillgängliga. Alltför många faktorer gör att flyttkedjorna bryts innan dess⁴⁴.

FÖP Nödinge hanterar även övergripande utformningar och grönstrukturer i bebyggelsen, i syfte att skapa attraktiva boendemiljöer för alla bostäder, oavsett upplåtelseform. Det är viktigt att inte hyresrätter får stämpeln som fulare hus i fulare miljöer och i sämre lägen. Flerfamiljshus med hyresrätter ska exempelvis inte anläggas i bullerutsatta lägen för att fungera som bullerskydd åt bostadsrätter och småhus som ligger bakom, i tystare och grönnare miljöer.

Lokalisering av butiker, vårdinrättningar, sport- och idrottsanläggningar och annat som har betydelse för människor oavsett socioekonomisk status, ska spridas över hela orten. Det leder till att människor rör sig i flera olika stråk och korsar varandras vägar. På det sättet skapas förutsättningar för att människor ska se varandra mer i vardagen. Gränserna mellan områdena blir mindre tydliga, vilket bidrar till att skapa en mer sammanhållen stad.

8.9.2 Barnkonsekvenser

Kritiken mot det fria skolvalet har växt på senare tid, men debatten är väldigt ideologiskt färgad. De båda lärarfacken och LO gjorde ett gemensamt utspel i början av 2016, där de föreslog att antagningen och urvalet till Sveriges skolor bör utredas ur ett segregationsperspektiv. Motiveringen, enligt lärarfacken och LO, är att det fria skolvalet bidrar till ökad sortering av elever.⁴⁵

Skolverket skriver i en kommentar⁴⁶ till PISA-rapporten 2012 om svenska elevers dåliga skolresultat, att:

⁴² Marknadsrapport från Boverket, 2013

⁴³ Slutbetänkande av Boutredningen, SOU 2007:14

⁴⁴ Faktorer som bryter flyttkedjor är bland annat när en ungdom flyttare hemifrån, när en person avlider, när hushåll flyttar från kommunen eller till kommunen, enligt SOU 2007:14

⁴⁵ Lärarfacken, 2016

⁴⁶ Skolverket, 2016

”Skolverket bedömer att det fria skolvalet sannolikt har bidragit till ökade resultatskillnader mellan skolor och en ökad socioekonomisk skolsegregation och därmed till minskad likvärdighet. Skolverket drar inga slutsatser om ifall det fria skolvalet har påverkat den stora nedgången i den generella kunskapsnivån i PISA 2012. Det är fortfarande en öppen fråga.”

En rapport från IFAU – Skolsegregation och skolval – ger kritikerna rätt. Skolvalet och friskolorna har betydelse för den ökande segregationen.⁴⁷ För att få veta hur stor del som beror på skolvalet har IFAU undersökt skolsegregationens utveckling 1988–2009 och jämfört kommuner där många elever utnyttjar möjligheten att välja skola med kommuner där skolval är mindre vanligt. Slutsatsen är att friskoleexpansionen och det fria skolvalet har ökat skillnaden mellan skolor, även om boendesegregationen spelar större roll. När det gäller segregationen mellan elever med svensk respektive utländsk bakgrund beror 18 procent av ökningen på val till friskolor, enligt rapporten.

Det fria skolvalet har lett till att vissa skolor har valts bort av socioekonomiskt starka familjer. Efterhand har vissa kommunala skolor fått en hög andel elever med invandrarbakgrund och sjunkande skolresultat, medan högpresterande svenska elever samlats i andra skolor, inte sällan enskilda skolor. Utvecklingen är mycket olycklig och oroande inför framtiden.

I Nödinge är alla skolor än så länge samlade längs Vitklövergatan. Med större befolkning och nya bostadsområden uppstår behov av nya skolor (och förskolor). Lokaliseringen av dessa kommer att ha stor betydelse för vilka kategorier som väljer vilka skolor. Att barn med olika socioekonomiska förutsättningar ser varandra i vardagen, besöker samma platser och går på samma skolor, underlättar integreringen. Det ökar även barnens säkerhet, tillit till andra människor och känsla av trygghet.

8.10 Identitet

- § Närhet till naturen
- § Rikt förenings- och friluftsliv
- § Goda pendlingsmöjligheter
- § Trygghet i lilla samhället
- § Sammanhängande formspråk i den offentliga miljön
- § Bibehålla befintlig småskalighet
- § Bibehålla befintliga kulturmiljövärden
- § Ale Torg som skyltfönster mot E45:an
- § Stolthet över att bo i Nödinge
- § Bullret från E45 är i dag en del av identiteten
- § Utsikten mot älv dalen är i dag en del av identiteten
- § Att ungdomar ”flyr” Nödinge är en del av identiteten
- § Landmärken för Nödinge
- § Upplevd identitetslöshet
- § God uppväxtmiljö
- § Utbud
- § Ansvar, inflytande

⁴⁷ IFAU: Skolvalet segregerar, Lärarnas tidning, 2015 uttag 2016-03-13

8.10.1 Sociala konsekvenser

Identitet är ett svårt begrepp, eftersom varje individ har sin egen tolkning. Identitet är både den bild som de boende har av sin hemort, och den bild som utomstående har av orten, antingen genom egna upplevelser eller genom ortens rykte.

I dag präglas centrala Nödinge av Ale torg som är ett bullerutsatt mindre köpcentrum. Ale torg är bilvänligt men inte inbjudande för gående och cyklande. Stråket från pendelstationen präglas av passage i stället för vistelse. Trafikbullret från E45:an och järnvägen samt utblicken över Göta älv är också viktiga delar av dagens identitet. I bilden av Nödinge finns även ett segregerat boende, korta avstånd samt lugna villagator där barn kan leka utomhus. Närhet till grönområden och natur är troligen också en del av identiteten redan i dag.

Det kommer att kräva ett strategisk och enträget arbete för att skapa den identiteten som FÖP Nödinge har som målbild, en attraktiv småstad med närhet till utbudet i Göteborg och storslagen natur in på knuten. Identiteten ska helst vara något som invånarna bär med sig och känner stolthet över.

Det är mycket svårt att bedöma vilka sociala konsekvenser som kan uppstå och som är knutna till identiteten. Det handlar om hur väl Ale kommun lyckas marknadsföra Nödinge som bostadsort. Om Ale kommun lyckas få människor att bosätta sig i Nödinge just på grund av att de värdesätter närheten till storslagen natur och Göteborg, så bidrar det till att stärka identiteten. Men om människor väljer Nödinge exempelvis för att Göteborg är för dyrt eller för att det var där det fanns lediga lägenheter, så bidrar inte det till att stärka identiteten.

Det är viktigt att människor är stolta över sin hemort. Det leder till ansvarstagande, engagemang, delaktighet och tillit mellan människor. Det bidrar till ett aktivt föreningsliv och *den lilla demokratin*, som enligt teorin om socialt kapital är så betydelsefullt⁴⁸. Sett i det perspektivet är det kanske avgörande för Nödinges identitet att nyinflyttade välkomnas och bjuds in till föreningar och sociala sammanhang, och att bostadssegregation motverkas på alla tänkbara sätt.

8.10.2 Barnkonsekvenser

En del av Nödinges nuvarande identitet kan också sägas vara att gymnasieungdomarna väljer bort Nödinge till förmån för Göteborg. Gymnasieskolan fick stänga eftersom ungdomarna hellre vill studera i Göteborg.

FÖP Nödinge ger förutsättningar för att skapa boenden som kan locka unga människor. Den varierade bebyggelsen som förespråkas kan omfatta studentlägenheter och små lägenheter för ungdomar. Hyresrätter är viktiga för ungdomar som inte vill låna till en bostad. Ungdomar och studenter är flitiga kollektivtrafikanvändare, och närheten till pendeltågsstationen är därför viktig och bra. Genom ett strategiskt bostadsbyggande för ungdomar, kan fler lockas att bosätta sig på orten. Därmed kan Nödinge bli åldersmässigt blandad.

⁴⁸ Robert Putnam

För att inte Nödinge även i framtiden ska vara relativt tomt på ungdomar dagtid och helger, bör kommunen arbeta hårdare för att skapa något som är unikt för barn och ungdomar just i Nödinge, och som barn och unga kan känna stolthet över. En identitet ska ägas, förvaltas och leva med invånarna.

Generellt vill unga människor gärna ha fler kvällsöppna verksamheter såsom kaféer, restauranger och ställen att "hänga på" som inte kostar pengar. Den bild som framkommer i Ale kommuns medborgardialog med barn och unga bekräftar detta. Att planförslaget fokuserar på att utveckla torg- och stadsmiljöer till en mer stadsmässig karaktär, liksom ett större utbud av kvällsaktiviteter, bedömer Sweco ger positiva konsekvenser för att behålla ungdomarna i Nödinge.

8.11 Jämställdhet

- § Utbyggd kollektivtrafik och gång- och cykelnät
- § Service nära framtida och möjliga hållplatser för kollektivtrafiken
- § Aktivitets- och lektytor även för tjejer
- § Grönområden
- § Fysiska utformningen och gestaltningen, där trygghet, överblickbarhet, alternativa vägar är viktiga delar

8.11.1 Sociala konsekvenser

Målet för jämställdhetspolitiken är att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv. De jämställdhetspolitiska delmålen är följande:

En viktig aspekt av en jämn fördelning av makt och inflytande handlar om processen kring framtagandet av FÖP:en. Har samråd och medborgardialoger skett på ett sådant sätt att kvinnor och män haft lika stora möjligheter att ta del av arbetet, och har kvinnors och mäns synpunkter tillmätts samma värde? Har det manliga eller kvinnliga synsättet haft avgörande inflytande över hur FÖP Nödinge utformats, och vilket synsätt kommer att påverka beslutsfattandet? Sweco har inte möjlighet att utvärdera denna del av processen, men frågorna är viktiga att ställa.

Under mycket lång tid har det manliga synsättet och mäns val varit normbildande. Det är den manliga föreställningen och kontexten kring resande och färdmedel som råder. Kvinnor uppskattar mer den geografiska närheten som skapar förutsättningar för mer tid med barn och hemmet, då detta traditionellt varit kvinnans roll. Män reser generellt längre och oftare med bil än vad kvinnor gör⁴⁹. Kvinnor använder också kollektivtrafik mer än vad män gör eftersom bilen traditionellt sett i första hand har tillfallit mannen.

Kollektivtrafik samt gång och cykel ska inte bara vara prioriterade, utan även normbildande. Det förutsätter att attraktiviteten utjämnas mellan bilen å ena sidan och de hållbara färdmedlen å andra sidan. Detta kommer med nödvändighet att innebära att bilens företräde i det offentliga rummet kraftigt minskar. Swecos bedömning är dock att planförslaget inte vågar utmana bilismen och bilen som norm.

⁴⁹ Ana Gil Solá, *På väg mot jämställda arbetsresor? Vardagens mobilitet i förändring och förhandling*, Göteborgs universitet, 2013.

Konkurrensförhållandet mellan gång, cykel, kollektivtrafik och bil måste utjämnas för att resmönstren ska bli mer jämställda. Därför är ambitionen att prioritera gång och cykel bra, liksom att bygga nära pendelstationen. Planeringen bör också med god framförhållning omfatta framtida kollektivtrafik för dem som inte bor i stationens närhet (busslinjer) för att skapa samma möjligheter att prioritera kollektivtrafik även för dem som bor i planområdets utkant eller utanför. Men framför allt bör planförslaget tydligare begränsa biltrafikens framkomlighet.

Jämställdhet handlar även om fördelningen av det obetalda arbetet i hemmet. Här bedömer Sweco att FÖP Nödinge bidrar positivt genom att skapa förutsättningar för service och handel i anslutning till pendeltågsstationen. Det bidrar till den närhet som underlättar människors vardagsliv, och skapar förutsättningar för män och kvinnor att dela på hushållets sysslor. Om barnen dessutom kan gå eller cykla på egen hand hem från skolor, och inte behöver hämtas med bil, underlättas hemarbetet ytterligare. Fler kvinnor bedöms då kunna arbeta heltid när de slipper hämta barn på skolan. Här kan dock förutsättningarna i FÖP:en varit bättre, genom att tydligare skilja skolmiljöerna från trafikmiljöerna.

Slutligen ska mäns våld mot kvinnor upphöra och alla ha rätt till kroppslig integritet. Det våld som sker inom hemmen är knappast möjligt att hantera via en översiktsplan, män våld och sexuella övergrepp utomhus kan motverkas genom att skapa befolkade miljöer, tydliga stråk, alternativa vägar, god belysning och offentliga miljöer som ger insyn och utblick. Här håller FÖP Nödinge en hög ambition.

8.11.2 Barnkonsekvenser

Barns lek varierar beroende på förutsättningarna. Barns lekar blir exempelvis mer könsneutrala när de leker i skog och natur jämfört med iordninggjorda och tillrättalagda lekplatser⁵⁰. Därför är det bra att den fördjupade översiktsplanen så tydligt betonar vikten av nära och tillgängliga gröna miljöer, samt värnar om och vill utveckla Nödinges naturområden för rekreation och friluftsliv. Särskilt de nära parkerna och grönstråken längs dammarna bedöms ha stor betydelse för barns möjlighet till en könsneutral lek.

Flickor och pojkar leker också på olika sätt, där pojkar generellt sett är mer utåtagerande, mer riskbenägna och mer högljudda än flickor. Pojkar tenderar att ta över platser som är gemensamma för pojkar och flickor. Killar är mer *on stage* medan tjejer tenderar att vara *off stage* eller rent av *back stage*⁵¹, se avsnitt 6.3.

Samhället har därför ett ansvar för att lyfta fram flickors behov och skapa platser där de kan synas, verka och utvecklas efter sina önskemål. Ale kommun rekommenderas att i den fortsatta planeringen särskilt bevaka att flickors intressen hanteras och ges utrymme i den offentliga miljön.

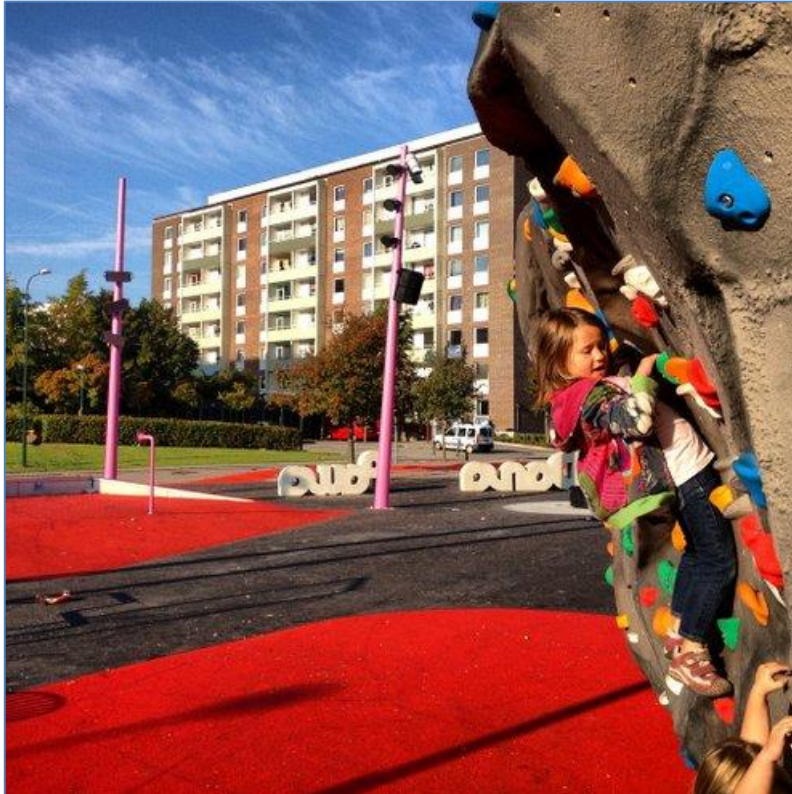
Ett positivt exempel på detta är Rosens röda matta i Rosengård, Malmö⁵². Där fick endast flickor vara med och besluta om och designa en tidigare parkeringsplats i Rosengård. Från början planerades platsen som en spontanidrottsplats, men detta riskerade bli en plats där pojkar skulle ta över. När de unga tjejerna engagerades blev resultatet ett

⁵⁰ Göteborgs Stad, Parker och naturområden – riktlinjer för jämställdhetsarbete, 2014

⁵¹ Göteborgs Stad, Parker och naturområden – riktlinjer för jämställdhetsarbete, 2014

⁵² Rosens röda matta, en del av Rosengårdsstråket, information från bland annat Youtube 2016-12-13

annat: nu finns på Rosens röda matta en scen med mikrofon, en högtalaranläggning för att via mobilen spela upp musik, snurrbara bänkar och en klättervägg. Asfaltytan framför fungerar som dansgolv. Förbipasserande uppmanas att dansa och pausa! På Rosens röda matta ska det vara enkelt att anordna olika scenframträdanden.



Figur 10. Klätterväggen vid Rosens röda matta. Foto: Åsa Svensson



Figur 11. Förbipasserande uppmanas att dansa och pausa. Foto: Åsa Svensson

8.12 Rättvis resursfördelning och rättvis möjlighet att nyttja stadsmiljön

- § Mer jämlik fördelning av ytor för olika transportslag
- § Lokalisering av olika typer av boenden i förhållande till tillgång till natur/grönområden och avsaknad av buller
- § Ingen gratis bilparkering
- § P-normer
- § Tillgänglighetsanpassningar

8.12.1 Sociala konsekvenser

Många av de aspekter som ingår i en rättvis resursfördelning har nämnts i texterna om de andra parametrarna i denna konsekvensanalys, och denna parameter kan sägas vara mer övergripande. En central del i detta avsnitt är delaktighet i planprocessen. Det är positivt att framtagandet av FÖP Nödinge har använts som pilotprojekt i kommunens arbete med att utveckla medborgardialog. Med hjälp av en modell över tätorten fick de deltagande invånarna ändra i den fysiska planeringen; byggnader, vägar, parker med mera och på så sätt visa på önskemål om framtida utformning av miljön.

En rättvis möjlighet att nyttja stadsmiljön handlar i stor utsträckning om att ge ett större utrymme till andra trafikantgrupper än bilister. En person i bil gör anspråk på en mycket större yta än gående och cyklister. Bilister får i och med detta ett större utrymme i de offentliga miljöerna. När biltrafiken minskar, frigörs utrymme för andra trafikanter samt för mötesplatser och kvalitetshöjande åtgärder i stadsrummet.

I blandade trafikmiljöer tenderar biltrafiken att ta över och dominera gaturummet om det inte finns mycket stora rörelser av människor som går eller cyklar. Det kommer att dröja länge innan Nödinges befolkning är så stor, att det skapas verkligt stora flöden av gående och cyklande. Fram till dess måste planeringen och andra åtgärder begränsa biltrafikens andel av de gemensamma ytorna. Stadslivsanalysen visade att mer än en tredjedel av ytorna används för bilvägar och parkeringar för bilar

Ale kommun tar inte ut någon parkeringsavgift för bilparkeringarna i Nödinge. Det innebär att samtliga bilparkeringar är subventionerade, oavsett om marken ägs av kommunen eller privata ägare. Marken har ett värde, bilparkeringarna kostar att anläggas, de ska underhållas, asfalteras, målas, belysas, snöröjas och ibland även bevakas. När användarna inte behöver betala för dessa kostnader, innebär det att "alla" delar på kostnaden, oavsett om de äger bil eller inte. Om parkeringen är kommunal, får alla som betalar kommunal skatt, vara med och finansiera en service som endast en specifik grupp använder. Detta förfarande kan inte bedömas vara en rättvis resursfördelning. Motsvarande resonemang borde också gälla cykelparkeringar. En viktig skillnad är dock att cykling är önskvärdt av samhället enligt nationella, regionala och lokala mål, vilket borde motivera kommunen att subventionera endast cykelparkeringar. Swecos rekommendation är att avgiftsbelägga alla offentliga parkeringsplatser i Nödinge.

Parkeringsnormer är ofta ett effektivt styrmedel för att begränsa bilanvändningen inom bostadsområden. Genom att sänka parkeringsnormerna eller att införa maxtaxa i stället för minimaltaxa, skapas tydliga riktlinjer för nya bostadsområden. Det innebär att mindre ytor tas i anspråk för bilparkeringar. Parkeringsnormerna kan också kombineras med åtgärder för att gynna användning av bilpooler och miljöfordon.

Sweco tolkar rättvis resursfördelning och rättvis möjlighet att använda staden även som en viktig tillgänglighetsfråga. Offentliga miljöer ska givetvis tillgänglighetsanpassas, liksom kollektivtrafikens hållplatser. Det är också positivt att FÖP Nödinge tydligt visar att området runt Vimmersjön bör förbättras ur tillgänglighetssynpunkt genom att anordna tydliga stråk och platser som är tillgänglighetsanpassade.

I begreppet rättvis resursfördelning ingår att boende ska ha samma möjligheter och känna sig lika välkomna till alla offentliga platser, servicefunktioner, handel och grönområden. Staden ska byggas för alla, oavsett socioekonomiska förutsättningar, utbildningsnivå, hälsostatus, kön, ålder eller etnicitet. Detta förutsätter noggrannhet i den fortsatta planeringen framöver, och att rättvisaspekten bevakas vid många beslut. Några exempel:

- Hyresrätter ska inte systematiskt placeras längre bort från grönområden än bostadsrätter
- Hyresrätter i flerfamiljshus ska inte användas som bullerskydd för villor, radhus eller bostadsrätter
- Servicefunktioner (vårdcentraler, förskolor, äldreboenden med mera) ska fördelas över orten och inte koncentreras till vissa områden, som då gynnas. Genom att sprida servicen kommer människor att röra sig över hela orten som då blir mer sammanhållen
- Skyltning, belysning, drift och underhållsåtgärder ska ske likvärdigt över hela orten och inga särskilda områden ska ges högre prioritet
- Det yttersta målet vid fördelning av olika upplåtelseformer och gestaltning av bostadsområden måste vara att bygga för integrering; inga nya innanförskaps- eller utanförskapsområden ska skapas

8.12.2 Barnkonsekvenser

Rättvis möjlighet att nyttja stadsmiljön är synnerligen relevant utifrån ett barnperspektiv. Trafiken är den enskilt största faktor som begränsar barnmöjlighet till självständiga rörelser i närmiljön. Swecos bedömning är att den framtida planeringen måste gå längre och begränsa biltrafik till förmån för barns möjligheter att ta del av *hela Nödinge*.

Trafikverket har i sitt svar⁵³ på betänkandet SOU 2016:19 *Gör barnkonventionen till svensk lag* konstaterat att utvecklingen går åt fel håll. Trots nationella mål minskar barns rörlighet i den offentliga miljön som ett resultat av brister i samhälls- och trafikplaneringen. När barnens rörlighet minskar, får det konsekvenser för deras fysiska, sociala och personliga utveckling. Utemiljön är barnens informella lärmiljö och det är genom lek i utemiljön som barn till mycket stora delar utvecklas. Biltrafik i närmiljön är den faktor som främst skapar restriktioner för barns utelek, skriver Trafikverket.

Trafikverket konstaterar också att *barnets bästa* (artikel 3 i barnkonventionen) nästan alltid får stå tillbaka när det blir målkonflikter. Trots att *barnets bästa* enligt FN:s barnrättskommitté tolkats som den moraliska grundregeln som ska väga tyngst, och alltid sättas i första hand, är verkligheten en annan.

Trafikverket refererar till Barnkommittén, som redan 1997 framhöll att barns intressen har svårare än andras intressen att göra sig gällande i samhälls- och trafikplaneringen: *"Trots ökad medvetenhet hos samhällsplanerare om barns behov och olycksrisker kommer barnets bästa ofta i andra hand när nya bostadsområden och trafikleder planeras."*⁵⁴

Det är betydelsefullt att Ale kommun har involverat barn och unga i så pass stor utsträckning i medborgardialogerna kring Nödinges utveckling. Förutsättningar behöver skapas så unga känner sig delaktiga i Nödinges framtid och har uppmuntrats till att engagera sig i den processen. Det är därför mycket väsentligt att barns synpunkter och behov får ett reellt genomslag i planeringen av Nödinge framöver. Särskilt viktigt är det att respektera barns åsikter om trafiken i deras närmiljö och runt skolor.

Det är också viktigt att ha i åtanke att barnens befintliga miljö påverkar deras möjlighet att föreställa sig vad de skulle kunna önska av sin närmiljö. Till exempel har studier visat att barn som redan har tillgång till naturmiljöer, i större utsträckning efterfrågar detta vid dialogtillfällen än barn som inte har tillgång till natur. De senare efterfrågar i stället fasta lekredskap. Tillgång till natur är också viktigt ur ett jämställdhetsperspektiv, eftersom naturlika miljöer bidrar till en mer könsneutral lek⁵⁵.

Andra aspekter som rör rättvis tillgång till stadsmiljön för barn, och som tidigare har behandlats i konsekvensanalysen, är bland annat att det skapas aktivitetsytor och verksamheter som riktar sig till barn och unga, liksom att de ytor som är riktade mot barn och unga inte endast vänder sig till vissa inom gruppen (idrottsintresserade pojkar).

⁵³ Trafikverket 2016, ärendenummer 2016/35666

⁵⁴ Barnkommitténs slutbetänkande, 1997, SOU 1997:116, *Barnets bästa i främsta rummet*

⁵⁵ Göteborgs Stad, Parker och naturområden – riktlinjer för jämställdhetsarbete, 2014

9 Fördjupad analys av de tre utmaningarna

Den fördjupade översiktsplanen för Nödinge motiveras av förändrade förutsättningar i regionen. Tre särskilda utmaningar anges och dessa är:

- bostadsbristen
- klimatförändringen
- socioekonomiska skillnader mellan geografiska områden; bostadssegregation

Nedan presenteras några fördjupade resonemang med utgångspunkt i de tre stora utmaningarna.

9.1 Bostadsbristen

I Sverige råder en stor bostadsbrist, delvis på grund av stora flyktingströmmar och delvis på grund av lågt bostadsbyggande under senare tid. Enligt Boverket behöver det byggas cirka 710 000 bostäder fram till år 2025, och den årliga byggtakten de närmaste åren bör vara i genomsnitt 88 000 bostäder per år⁵⁶.

Ale kommun har som ambition att växa med tre procent årligen och befolkningsökningen ska vara ännu snabbare i Nödinge, upp till fem procent årligen. Den fördjupade översiktsplanen ger förutsättningar för omfattande nybyggnation av bostäder. Swecos bedömning är att Ale kommun tar ett stort ansvar för bostadsbristen i regionen genom att planera för en snabb befolkningsökning.

Hyresrätten som upplåtelseform har en särställning för att skapa rörelse på bostadsmarknaden. Därför är det mycket viktigt att Ale kommun säkerställer att hyresrätter verkligen byggs. Upplåtelseformer kan inte regleras i detaljplaner. Kommunens starkaste styrmedel är markanvisningsavtal, som kan användas där kommunen äger marken, följt av exploateringsavtal. I dessa avtal kan kommunen ställa krav på byggherren angående upplåtelseformer.

9.2 Klimatförändringen

Klimatförändringen är Jordens stora ödesfråga. Majoriteten av världens länder arbetar därför för att minska utsläppen av klimatpåverkande avgaser. Även Sverige har förbundit sig att minska utsläppen av växthusgaser.

Förpliktelsen innebär att Sverige står inför en stor omställningsprocess, och en av de mest omvälvande förändringarna handlar om våra transporter. Trafiken står för en mycket stor andel av utsläppen av klimatpåverkande gaser, och därför måste den fossilbränslekrävande privatbilismen minska. Omställningen måste ske i alla Sveriges kommuner, utan undantag.

Ale kommun och Nödinge tillhör de kommuner i landet som har bäst förutsättningar för att minska biltrafiken, eftersom det finns bra pendeltågstrafik till Göteborg och ett stort kollektivtrafikutbud inom Göteborg. Kommuner med sådana förutsättningar måste kunna gå före och visa vägen i omställningen. Det är mycket svårare för glesbygdskommuner att ta täten i omställningsarbetet.

⁵⁶ Reviderad prognos över behovet av nya bostäder till 2025, Rapport 2016:18, Boverket 2016

Swecos bedömning är att den fördjupade översiktsplanen för Nödinge saknar det kommunalpolitiska mod och beslutsamhet som behövs för att vägleda invånarna till mer hållbara transporter. Det handlar inte bara om att skapa förutsättningar – vilket FÖP Nödinge gör – för fler hållbara transporter, utan det måste också till aktiva beslut för att minska bilens attraktivitet och bekvämlighet i vardagen. Sådana inslag saknas i dokumentet.

De hållbara transportmedlen gång, cykel och kollektivtrafik måste bli mer attraktiva och privatbilismen måste bli mindre attraktiv. Därför behövs modiga och framåtblickande beslut, där biltrafiken får sämre tillgänglighet, sämre framkomlighet, färre och dyrare parkeringar och en planering som säkerställer att fler och större områden faktiskt blir bilfria. Omställningen kommer inte att ske utan protester. Därför är det viktigt att motiven bakom kommuniceras och förklaras för medborgarna.

9.3 Bostadssegregationen

Boverket gjorde 2010 en kunskapsöversikt på temat socialt hållbar stadsutveckling⁵⁷. I sammanställningen listas några möjligheter för kommunerna att minska bostadssegregationen genom fysisk planering. Flera av råden återfinns i den fördjupade översiktsplanen för Nödinge.

- Att stadsdelar bör kopplas ihop med varandra
- Att en naturlig genomströmning av människor som rör sig mellan bostadsområden och stadsdelar ökar den upplevda tryggheten
- Att sektorsövergripande samverkan och boendeflytande är nödvändigt för att utveckla stadsdelen på bästa sätt
- Att ett bostadsområdes isolering bör brytas genom tillskott av kompletterande bebyggelse utefter kommunikationsstråk till övriga områden
- Att tydliga barriärer i form av natur eller vägar mellan områden och som utgör gräns för områden med olika status, bör byggas bort
- Att stadsdelarna och bostadsområdena ska ges en stadsmässig framtoning
- Att den fysiska miljön ska utformas så att den bidrar till att människornas rörelser koncentreras till några få gångstråk istället för att sprids ut i periferin

Bostadssegregationen drivs också på av svenskarnas beteenden. Särskilt välutbildade och högavlönade flyttar när andelen invandrare ökar i ett bostadsområde. Forskning har visat att svenskar är särskilt känsliga för just utomeuropeiska invandrare. Begreppet *white flight* kommer från USA och för svenska förhållanden innebär det att svenskar flyttar ut när framför allt utomeuropeiska invandrare flyttar in. Målet blir därmed att bygga samhällen som är så integrerade att det inte finns några specifika bostadsområden att "fly" till.

Det är viktigt att socioekonomiskt svaga bostadsområden får ny bebyggelse, så att invånarna kan göra en bostadskarriär inom området.

⁵⁷ Socialt hållbar stadsutveckling – en kunskapsöversikt, Boverket 2010

I Boverkets kunskapsöversikt lyfts också de kommunala bostadsföretagen fram som ett starkt instrument för en socialt hållbar stadsutveckling. Att ha ett kommunalt bostadsbolag ökar möjligheterna för kommunen att agera, till exempel vid brist på bostäder för särskilda grupper. De allmännyttiga bolagen kan bidra till integration genom att komplettera med hyresrätter i områden med ensidigt utbud av äganderätter. I bostadsområden som domineras av hyreslägenheter finns möjlighet att ombilda till bostadsrätter eller att faktiskt bygga bostadsrätter eller egnahem.

En bostadsförmedling som förmedlar bostäder efter kötid och behov kan bidra till att motverka den del av boendesegregationen som bottnar i diskriminering av vissa grupper på bostadsmarknaden⁵⁸. Nuförtiden är det dock få kommuner som har en kommunal bostadsförmedling, utan det är vanligen det allmännyttiga bostadsföretaget som fyller denna funktion, genom att hyra ut sina egna lägenheter efter kötid och eventuellt speciella förtursregler. Privata hyresvärdars lägenheter berörs då inte.

Under de senaste tre decennierna har stat och kommuner satsat stora belopp för att motverka segregationen. Målet har varit att skapa en större integration och gemenskap mellan människor. Trots stora ansträngningar och många projekt har de underliggande mekanismerna i segregationsprocessen inte kunnat brytas. Det är först under de senaste åren på 90-talet som projekt startats som varit framgångsrika.

Det gemensamma för de framgångsrika projekten är att de tagit utgångspunkt i de boendes egna aktiviteter och eget ansvar för sin omgivning. Delaktighet och medskapande har varit nyckelord, och att skapa något *tillsammans med*, i stället för *åt* eller *för* de boende. Dessa projekt syftar inte primärt till större gemenskap mellan grannar utan möjlighet till att ta eget ansvar⁵⁹.

10 Rekommendationer: Områden att fördjupa

10.1 Befolkningsökningen

I FÖP Nödinge förutsätts en befolkningsökning på fyra-fem procent årligen. Detta är en mycket kraftig befolkningstillväxt som enbart ett fåtal kommuner i Sverige nått upp till, och då endast under ett eller ett par års tid. Sundbyberg är den kommun som för närvarande har kraftigast befolkningstillväxt, och kommunen beskrivs ofta som en enda stor byggarbetsplats.

När befolkningen ökar snabbt, får kommuner generellt svårt att hänga med och bygga ut den kommunala servicen i den takt som behövs. Det handlar om förskolor, skolor, fritidsaktiviteter, hemtjänst, socialtjänst, räddningstjänst, sophämtning, drift- och underhåll av gator och mycket annat. När inte den kommunala servicen klarar utbyggnadstakten, uppstår köer, väntetider, irritation och frustration hos befolkning. Samtidigt innebär befolkningsökningen många positiva saker, exempelvis ett bättre underlag för såväl offentlig service som privat handel. Det möjliggör en vidareutveckling och ett större utbud inom flera områden.

⁵⁸ Socialt hållbar stadsutveckling – en kunskapsöversikt, Boverket 2010

⁵⁹ Boendesegregation – orsak och mekanismer, Boverket 2010

Här kan Ale kommun hämta viktiga lärdomar från andra kommuner med snabb befolkningstillväxt, exempelvis Sundbyberg, Nacka och Lomma.

Som nämnts ovan i avsnittet om Nödinges identitet, finns även utmaningar kopplade till befintliga invånares syn på sin ort vid en snabb omvandlingsprocess. Många som bor i Nödinge idag har valt Nödinge för att det är småskaligt, barnvänligt och erbjuder möjlighet till stora villatomter. Samtidigt som det är positivt att Ale kommun vill attrahera "alla" i framtidens Nödinge, finns även risker med detta. En fråga är om dagens invånare kommer vara lika attraherade av ett Nödinge där det finns mer av lägenhetskvarter och mindre av större villatomter.

Alla kommuner har ett ansvar att välkomna alla kategorier av människor. Det är viktigt att Ale kommun diskuterar vidare internt hur politiker och tjänstemän föreställer sig de nya invånarna; vilka vill kommunen locka till Nödinge, hur ska Nödinges erbjudanden och förmåner förmedlas till dem som ännu inte bor här, vilka typer av kampanjer kan behövas?

10.2 Byggskedet

Ombyggnaden och utbyggnaden av Nödinge innebär att de centrala delarna under lång tid kommer att vara en byggarbetsplats. Nya hus ska byggas, vissa gamla kanske måste rivas och en ny struktur i gatunätet – troligen en kvartersstad – ska successivt byggas upp. Hur lång tid denna ombyggnad kommer att ta är inte känt i dagsläget men klart är att det kommer att ta flera år. Samtidigt som nya hus ska byggas, förväntas nya invånare flytta in och välja förskolor och skolor som också ligger mitt i eller nära där byggarbeten pågår. Det är tydligt att kommunen står inför stora utmaningar kopplade till utbyggnadsperioden.

En annan kommun som har liknande expansiva målsättning och som identifierat byggtiden som ett problem, är Nacka kommun. För att möta de utmaningar som en lång byggtid utgör för bibehållen attraktivitet har kommunen tagit ett innovativt grepp där stadsbyggnadsfrågorna förenas med kommunens kulturarbete⁶⁰. Genom kreativa åtgärder blir byggnadsplatserna tillfälliga kulturella inslag i stadsbilden snarare än oattraktiva sår.

Om- och utbyggnaden av Nödinge innebär en stor yttre påverkan som Sweco bedömer får störst påverkan på barns liv. Om vi antar att ombyggnaden tar fem till tio år, så innebär det att det kommer att påverka barn under mellan halva och hela deras grundskoleperiod. (Förskoleklass till nian = tio studieår)

Påverkan sker genom byggtrafik, arbetsmaskiner, buller, vibrationer, avgaser, damm och partiklar, nedsmutsning av vägar och gräsytor, minskad tillgänglighet till grönytor, störande sken från strålkastare, avstängningar och omledningar av bilvägar samt gång- och cykelbanor, byggstaket, bullerskyddsplank, upplag. Barns bekanta närmiljöer förändras när det blir flera byggarbetsplatser, och effekten är att orienterbarheten och överblickbarheten försämras. Barn är korta och syns inte över höga plank; barnen kan heller inte se över planken och får svårare att orientera sig. Försämrade orienterbarhet skapar otrygghet och osäkerhet, vilket kan försämra barns lust och vilja att röra sig självständigt i närområdet. Konsekvensen av minskad rörlighet är att barnen får en

⁶⁰ Nacka stad, 2016

mindre variationsrik omgivning och därmed färre intryck att bearbeta, vilket är viktigt för barns utveckling till självständiga individer.

Byggtrafik, tung trafik och arbetsmaskiner kan bidra till en verklig och/eller upplevd försämrad trafiksäkerhet. Oavsett den faktiska trafiksäkerheten kan det innebära att föräldrar inte vågar låta sina barn röra sig fritt i närområdet som tidigare, utan väljer att skjutsa dem med bil i större utsträckning. För barnen innebär detta en begränsad rörelsefrihet och större beroende av sina föräldrar. Barn behöver röra sig och se och uppleva många miljöer. Detta är viktigt eftersom deras nyfikenhet och upptäckarglädje bidrar till deras kognitiva och sociala utveckling till att bli självständiga och trygga individer. Begränsad rörelsefrihet och en mindre variationsrik närmiljö hämmar därför barns utveckling.

Samtliga befintliga skolor i Nödinge ligger i Nödinge centrum, längs Vitklövergatan. Det innebär att alla skolbarn samlas inom ett relativt begränsat område. När detta område blir bullerutsatt, finns inte möjligheten att tillfälligt flytta klasser till andra skolor för att på så sätt minska besvären som drabbar barnen. Buller kan ge koncentrationssvårigheter, sömnstörningar och fysiologiska reaktioner såsom förhöjd puls, dåligt humör och andra stressreaktioner. Särskilt känsliga för buller är barn som håller på att lära sig läsa och skriva, eller barn som håller på att lära sig ett nytt språk. Det innebär att de yngsta barn som påverkas mest eftersom deras språkförståelse inte är färdigutvecklad, samt barn med annat modersmål än svenska som både ska lära sig svenska samt att läsa och skriva på samma gång.

Barn är känsligare för avgaser, luftföroreningar och partiklar än vuxna, bland annat för att de i förhållande till sin kroppsstorlek andas in större mängder luft. Luftföroreningarna påverkar barns luftvägar och kan orsaka eller förvärra astma och allergier hos barn. Ytterligare en risk i sammanhanget är att byggtrafiken bidrar till att barn i större utsträckning än tidigare stannar inomhus. Barn behöver vara ute och röra på sig och andas utomhusluft. Luftkvaliteten inomhus är inte alltid fullgod, och ökningen av allergier hos barn misstänks bland annat bero på inomhusluftens kvalitet i kombination med att barn vistas alltmer inomhus.

Grönområden kan komma att tas i anspråk för etableringsområden med upplag och arbetsmaskiner, samt byggarbetarnas privata bilar. Det innebär att det blir färre tillgängliga grönområden för Nödinges invånare. Forskning har visat att närheten har stor betydelse för att människor ska använda grönområden dagligen. Ett avstånd på 300 meter har identifierats. Längre avstånd till grönområden innebär att både barn och vuxna inte utnyttjar grönområdet som en del av sin vardag, vilket får konsekvenser för hälsan. Parker och skogsområden ger lugn och ro, tystnad, inbjuder till motion och rörelse, lek och spring för barn. Grönområden stimulerar barns upptäckarlust och skapar en känsla för naturen som är viktig.

Kommunen måste ha en plan för hur de ska säkerställa att aspekterna tas i beaktande under byggskedet, och inte hamna i händerna på byggherrarna, utan ställa noggranna krav på dem i byggskede. Sweco rekommenderar fördjupningar i byggskedets utmaningar och hur dessa bäst hanteras.

10.3 Kopplingen till Stor-Göteborg

Utifrån Göteborgsregionens mål ska de omkringliggande kommunerna verka för fortsatt befolkningsökning och regionförstoring med attraktiv kollektivtrafik och att skapa en stark regional struktur vilken utgår från storstadsområdets möjligheter.

Planförslaget tar inte tillräckligt fasta på Nödinges relation till Stor-Göteborg, speciellt utifrån framtida befolkningsflyttningar. En strategi för Nödinge är att locka till sig invånare från Göteborg och det är redan idag bland boende på orten en mycket stark pendling till Göteborg. Frågor såsom hur pendeltågen ska ha kapacitet för alla invånare och eventuellt utvecklande av andra lösningar inom transportsystem vid ett allt större behov, behöver hanteras närmare. Detta är extra viktigt eftersom ett fungerande, smidigt och attraktivt transportsystem in till Göteborg är en så pass central grund för framtida utveckling av Nödinge.

En annan aspekt är att det kommer bli ännu större skillnad mellan Nödinges natt- respektive dagbefolkning om fler som arbetar i Göteborg flyttar till Nödinge. Det är en uppenbar risk att Nödinge blir en större "sovstad" till Göteborg, en sovstad som saknar ett eget liv dagtid. I relation till detta finns en utmaning gällande att få fler företag att etablera sig i Nödinge, för att skapa fler arbetstillfällen till orten. Det behövs också för att den lokala handeln och restauranger ska överleva. I FÖP Nödinge skulle det behövas ett större fokus på var företag skulle kunna etablera sig inom orten. Det nämns att icke störande verksamheter ska finnas på botten våningen i stadsbebyggelsen, men det kan behövas större ytor och mark för detta ändamål. De verksamheter som planeras i staden behöver också ett kundunderlag i form av människor som arbetar i Nödinge.

11 Referenser

11.1 Dokument

- Ale kommun (2012). Detaljplan för skola utmed Norra Kilandavägen inom del av fastigheten Nödinge 4:82, Ale kommun, 2012-04-27
- Ale kommun (2016). Fördjupad översiktsplan för Nödinge 2030, samrådsförslag
- Ale kommun, Vision 2025 – Lätt att leva
- Barnrättighetskommittén (2016). Barnkonventionen blir svensk lag, Betänkande SOU 2016:19
- Barnkommittén (1997). Barnets bästa i främsta rummet, Slutbetänkande SOU 1997:116
- Boutredningen (2007). Renovering av bostadspolitiken efterlyses! SOU 2007:14
- Boverket (2013). Bostäder, rörlighet och ekonomisk tillväxt, marknadsrapport
- Boverket (2016). Reviderad prognos över behovet av nya bostäder till 2025, Rapport 2016:18
- Boverket (2010). Socialt hållbar stadsutveckling – en kunskapsöversikt, regeringsuppdrag IJ2009/1746/IU
- Gil Solá, Ana (2013). På väg mot jämställda arbetsresor? Vardagens mobilitet i förändring och förhandling, Göteborgs universitet
- Göteborgs Stad (2011). Barnkonsekvensanalys, Barn och unga i fokus 1.0
- Göteborgs Stad (2011). Social konsekvensanalys, Människor i fokus 1.0
- Göteborgs Stad (2014). Parker och naturområden – riktlinjer för jämställdhetsarbete
- Halling, Jon; Faith-Ell, Charlotta och Levin, Lotta (2016). Transportplanering i förändring. En handbok om jämställdhetskonskvensbedömning i transportplaneringen, K2 Nationellt kunskapscenter för kollektivtrafik
- Institutet för miljömedicin (2013). Miljöhälsorapport 2013 med särskilt fokus på barn, Karolinska institutet
- Jacobsen, P L (2003). Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling, Injury Prevention 2003;9:205–209
- Lilja, Elisabeth och Pemer, Mats (2010). Boendesegregation – orsaker och mekanismer, En genomgång av aktuell forskning
- Putnam, Robert (1993). Den fungerande demokratin

Putnam, Robert (2000). Den ensamme bowlaren

Statens folkhälsoinstitut (2009). Grönområden för fler – en vägledning för bedömning av närhet och attraktivitet för bättre hälsa

Sweco (2015). Trafikutredning för Nödinge

Sweco (2016), Stadslivsanalys

Trafikverket (2016). Svar på betänkandet SOU 2016:19, Barnkonventionen blir svensk lag, ärendenummer 2016/35666

Trafikverket (2016). bilaga till svar på SOU 2016:19, ärendenummer 2016/2566

11.2 Övrigt underlag

FÖP Nödinge, Samrådsförslag, Del 1 Planförslag, 2015-09-28

FÖP Nödinge, Samrådsförslag, Del 2 Förutsättningar, 2015-09-28

FÖP Nödinge, Samrådsförslag, Del 3 Konsekvenser, 2015-09-28

FÖP Nödinge, målbild, 2016-11-11

FÖP Nödinge 2030, Utställningshandling, 2017-01-23

FÖP Nödinge 2030, Utställningshandling, 2017-02-28

Elevs och ungdomars tankar om framtidens Nödinge, 2015-11-26

Rapport Medborgardialog Nödinge, 2015-04-28

Social hållbarhet, PM, FÖP Nödinge, 2015-08-12

Detaljplan för skola utmed Norra Kilandavägen, del av fastigheten Nödinge 4:82, Ale kommun, 2012-04-27

Utredning stadsbyggnadskvalitet i Nödinge och Älvängen, koncept 2016-10-25

SCB Kommunfakta

K2020

Hållbar tillväxt Göteborg

Strukturbild för Göteborgsregionen

Transportpolitiska mål

Jämställdhetspolitiska mål

FN:s konvention om barnets rättigheter

FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning

FN:s hållbarhetsmål Agenda 2030

Bunkefloprojektet

11.3 Internetkällor

Jämställ.nu, en samverkanssatsning mellan Nationella sekretariatet för genusforskning, länsstyrelserna, Svenska ESF-rådet, Sveriges Kommuner och Landsting samt Vinnova, <http://www.jamstall.nu/politik/sveriges-jamstalldhetspolitik/> uttag 2016

Lärarnas tidning, *IFAU: Skolvalet segregerar*, 2015-05-18, <http://www.lararnasnyheter.se/lararnas-tidning/2015/05/18/ifau-skolvalet-segregerar>, uttag 2016-03-13

Lärarnas tidning, *Läraryn: Utred antagningen till landets skolor*, 2016-02-19, <http://www.lararnasnyheter.se/lararnas-tidning/2016/02/09/lararyn-utred-antagningen-landets-skolor>, uttag 2016-03-13

Nacka kommun (2016). Nackabor skapar bilder i framtidens Nacka stad. <http://www.nacka.se/stadsutveckling-trafik/konsten-att-skapa-stad/genomforda-projekt/nya-gatan-fasader/>, uttag 2016-03-08

Regeringen, <http://www.regeringen.se/regeringens-politik/jamstalldhet/mal-for-jamstalldhet/> uttag 2016

Regeringens webbplats om mänskliga rättigheter, <http://www.manskligarattigheter.se/sv/de-manskliga-rattigheterna/vilka-rattigheter-finns-det/rattigheter-for-personer-med-funktionsnedsattning> uttag 2017-02-16

Rosens röda matta, en del av Rosengårdsstråket, information från bland annat Youtube, <https://www.youtube.com/watch?v=LCURKCqgS6M> , uttag 2016-12-13 samt på Malmö stads hemsida, <http://malmo.se/Kultur--fritid/ldrott--fritid/Ung-fritid---Kul-i-Malmo/Fritidsgardar--motesplatser/Rosens-roda-matta.html> , uttag 2017-02-16

Skolverkets hemsida, <http://www.skolverket.se/statistik-och-utvardering/nyhetsarkiv/nyheter-2013/skolverkets-slutsatser-om-likvardighet-och-det-fria-skolvalets-effekter-1.211468>, uttag 2016-03-13

Bilaga 1 Barn och luftföroeningar

Luftföroeningar kan orsaka, bidra till och förvärra sjukdomar i luftvägarna hos barn. Särskilt känsliga grupper är spädbarn och barn med astma eller andra luftvägsproblem. Trafik finns bland de främsta källorna. Det är främst inandningsbara partiklar, marknära ozon, kväveoxider och flyktiga organiska föreningar som orsakar hälsoproblemen i Sverige. Beräkningarna för hälsoeffekter på barn är osäkra, men sannolikt innebär dagens exponering att flera hundratals ungdomar per årskull växer upp med påtagligt sänkt lungfunktion.

Kunskapen om barns exponering för luftföroeningar utgår till stor del från vad vi vet om vuxna. Personburna mätningar har nästan uteslutande utförts på vuxna. Barn utsätts för luftföroeningar främst när de rör sig i olika trafikmiljöer, men även inomhus genom att luftföroeningar tränger in i bostäder och klassrum. Skolans läge har stor betydelse för hur mycket barn exponeras för luftföroeningar. I exempelvis en skola nära mycket trafik blir halten av luftföroeningar hög även inomhus. Studier har visat att ungefär hälften av luftföroeningarna som produceras av vägtrafiken tränger in i närliggande byggnader såsom bostäder, skolor och förskolor.

Källa: Miljöhälsorapport 2013 med särskilt barnfokus, Institutet för Miljömedicin vid Karolinska institutet, kapitel 5 och 10

Bilaga 2 Barn och buller

Känsliga grupper för buller är barn med hörselnedsättning, språklärande barn och för tidigt födda barn. Buller kan leda till nedsatt hörsel, öronsusningar (tinnitus), sömnstörningar, försämrad inlärning och fysiologiska stressreaktioner. Sömnstörning är en allvarlig hälsopåverkan av buller eftersom ostörd sömn är en förutsättning för god mental och fysisk hälsa hos både barn och vuxna.

Trafikbuller är den miljöstörning som berör flest människor i Sverige. Antalet tolvåringar som besväras av trafikbuller har ökat. Omgivningsbuller från trafik är sällan hörselskadande men orsakar andra problem som upplevd störning, försämrad talförståelse och försämrad inlärning, sömnproblem och fysiologiska stressreaktioner.

Byggbuller är ofta mycket störande, särskilt ljud från pålning och borring. Sådant byggbuller som är begränsat till den tid bygget pågår och berörs därför inte av gällande riktvärden. Men byggbuller kan på vissa platser pågå under stora delar av ett barns uppväxt och då påverka lek och inlärning både i hemmet och i skolmiljön.

Källa: Miljöhälsorapport 2013 med särskilt barnfokus, Institutet för Miljömedicin vid Karolinska institutet, kapitel 12

Bilaga 3 Barnets bästa enligt barnkonventionen

Artikel 3: Barnets bästa ska komma i främsta rummet vid alla beslut som rör barn.

3.1: Vid alla åtgärder som rör barn, vare sig de vidtas av offentliga eller privata sociala välfärdsinstitutioner, domstolar, administrativa myndigheter eller lagstiftande organ, ska barnets bästa komma i främsta rummet.

3.2: Konventionsstaterna åtar sig att tillförsäkra barnet sådant skydd och sådan omvårdnad som behövs för dess välfärd, med hänsyn tagen till de rättigheter och skyldigheter som tillkommer dess föräldrar, vårdnadshavare eller andra personer som har lagligt ansvar för barnet, och ska för detta ändamål vidta alla lämpliga lagstiftnings- och administrativa åtgärder.

3.2: Konventionsstaterna ska säkerställa att institutioner, tjänster och inrättningar som ansvarar för vård eller skydd av barn uppfyller av behöriga myndigheter fastställda normer, särskilt vad gäller säkerhet, hälsa, personalens antal, och lämplighet samt behörig tillsyn.

Barnkonventionens artikel 3 är en av de fyra grundprinciperna. Den har tolkats av FN:s särskilda kommitté för barnets rättigheter. Barnrättskommittén har också beskrivit hur artikeln ska hanteras. FN:s barnrättskommitté anser att formuleringen *barnets bästa* är en etisk grundregel som ska vara en rättighet, en princip och ett tillvägagångssätt.

Uttrycket *främsta rummet* innebär att barnets bästa inte får jämföras med alla andra hänsyn. Denna starka ställning rättfärdigas av barnets speciella situation: beroende, mognad, rättslig status och ofta avsaknad av en egen röst. Barn har sämre möjligheter än vuxna att hävda sina egna intressen, och de som är inblandade i beslut som påverkar barn måste vara uttalat medvetna om barnens intressen. Om man inte sätter ljuset på barns intressen tenderar de att bli förbisedda, resonerar Barnrättskommittén.

Faktorer att ta hänsyn till vid bedömning av barnets bästa är bland annat barnets åsikter, barnets identitet, bevarande av familjemiljön och upprätthållandet av relationer, omsorg om barnet och barnets behov av skydd och säkerhet samt barnets rätt till hälsa. Alla faktorer är inte relevanta vid varje enskild bedömning.

- **Barns sociala liv och upprätthållandet av relationer:** barns medverkan i föreningslivet är av betydelse för att de ska skapa egna relationer till andra människor utanför den närmaste familjen, samt att barnen kan utveckla intressen
- **Barns rätt till hälsa:** fysisk aktivitet och självständiga rörelser i närmiljön främjar barns hälsa och självständighet. Närheten till grönområden ger förutsättningar för naturupplevelser, relativ tystnad, frisk luft som verkar avstressande och rogivande för barn. Naturmiljöer främjar en könsneutral lek jämfört med arrangerade lekmiljöer.

- **Barns behov av skydd och säkerhet:** Barn är barn och de utvecklas genom lek och en naturlig nyfikenhet. Barns nyfikenhet kan också innebära risker.

När ett alternativ väljs som inte utgör *barnets bästa* ska valet, enligt FN:s barnrättskommitté, vara motiverat, berättigat och tolkat. Det ska tydligt framgå hur prövningen gjorts, och anpassningsåtgärder, skyddsåtgärder och kompensatoriska åtgärder ska övervägas.⁶¹

"I de undantagsfall där den valda lösningen inte överensstämmer med barnets bästa måste skälen till detta klargöras för att visa att barnets bästa satts i främsta rummet trots resultatet. Det räcker inte att i allmänna ordalag nämna att andra hänsyn överskuggar barnets bästa – alla hänsyn måste uttryckligen anges i relation till det aktuella fallet, och skälen till att de tillmätts större vikt än barnets bästa i det enskilda fallet måste klargöras. Resonemanget måste också på ett trovärdigt sätt visa varför barnets bästa inte vägde tyngre än övriga hänsyn."

Givetvis kan barnets bästa – när det väl bedömts och fastställts – stå i konflikt med andra intressen eller rättigheter. Då ska myndigheter och beslutsfattare analysera och väga samtliga berörda rättigheter. Här innebär formuleringen att barnets bästa ska sättas *i främsta rummet* att barnets intressen har hög prioritet och inte bara är ett bland flera överväganden. Därför måste större vikt fästas vid vad som bäst gagnar barnet, skriver Barnrättskommittén.

FN:s barnrättskommitté ger inga riktlinjer för hur och i vilken form en beslutsfattare ska dokumentera dessa bedömningar och avvägningar, bara att staterna som skrivit under Barnkonventionen måste införa strikt reglerade formella processer och att dessa ska vara transparenta och objektiva.

⁶¹ FN:s barnrättskommitté, 2013

