

Detaljplan Ribban 5, del av 6 och 7  
**BARNKONSEKVENSPANALYS**



2022-05-03

**UPPDRAG**

Titel på rapport:

Status:

Datum:

Detaljplan Ribban 5, del av 6 och 7

Barnkonsekvensanalys

Slutversion

2022-05-03

**MEDVERKANDE**

Beställare:

Kontaktperson:

Kommun:

Kontaktperson:

Konsult:

Uppdragsansvarig:

Handläggare:

Kvalitetsgranskare:

Medverkande:

Svefa AB

Kungsleden skotpunkten AB

Anders Wenning

Tommy Svärd

Nyköpings kommun

Victoria Alstäde

Tyrens AB

Maximilian Bengtsson

Minna Jersenius

Ida Ingmansson

Niklas Robbe, Urban Minds AB

Johan Böhlmark, Urban Minds AB

Julia Karlsson, Urban Minds AB

Jennie Brundin, AB Jennie Brundin

## SAMMANFATTNING

Denna barnkonsekvensanalys (BKA) har tagits fram på uppdrag av Kungsleden Skotpunkten AB och ABB via Svefa AB i samband med framtagandet av detaljplan för Ribban 5, del av 6 och 7 i Nyköpings kommun. Detaljplanen ska möjliggöra för en ny grundskola för årskurserna F-6 och planeras för cirka 750 elever. Utöver ny skolverksamhet planeras befintlig skolverksamhet, Framtidsgymnasiet, att kvarstå.

Syftet med analysen är att utreda och analysera planförslagets konsekvenser för barnrättsperspektivet. Detta görs både genom en granskning av relevanta riktlinjer som prioriterar barnens bästa samt en diskussion med barn som vistas i fastigheternas närområde eller på fastigheten. Som del av analysen utreds även barnens skolvägar och hur barn och unga tar sig runt i området.

Området Ribban ingår i ett utvecklingsområde för blandstad i den gällande översiktsplanen och är ur ett strategiskt perspektiv intressant för en ny skola. I en förstudie, genomförd under år 2021, prövades lämpligheten för skolverksamhet på fastigheten. Det resulterade i ett planförslag som är utgångspunkt för denna BKA. Förslaget innebär en förändrad trafiksituation där Brukslagarvägen ersätts med en gata närmre TGOJ-spåren som en förlängning av Järnvägsgatan.

I kartläggningen studeras områdets befintliga förutsättningar i en målpunktsanalys och en bristanalys. Under arbetet genomfördes ett platsbesök. Dialog fördes med två skolor i närområdet för att få en uppfattning om hur barn använder Ribban idag och vilka framtida behov som finns. Dialogerna genomfördes på Kunskapsskolan med elever i årskurs 8 och på Framtidsgymnasiet med elever från ett av programmen.

I analysen presenteras riktlinjer för barns skolvägar och vistelsemiljöer. Dessa är menade att användas i genomförande för att skapa en god miljö som fokuserar på barnrättsperspektivet. Analysen redogör även för åtgärder att beakta i den fortsatta planeringen där de viktigaste delarna av den fysiska miljön ur ett barnrättsperspektiv är:

- Hastighetsdämpande åtgärder på Hamnvägen för att kunna ta sig till skolan
- Passage över Järnvägsgatans förlängning till "skolskogen"
- Utformning av entréplatsen framför den planerade skolan
- Utformning av busshållplatsen vid skolan
- Platser för att hämta och lämna skolbarn
- Målpunkter för barn och unga
- Skolgården

Generellt anses planförslaget ge positiva konsekvenser för Ribbans framtida trafiksituation sett till barn och ungas vistelsemiljöer och trafiksäkerhet. Det skapas en positiv förändring sett till hållbara resvanor, bland annat genom att det underlättas för barn att kunna cykla hela vägen fram till skolan och att en lugnare trafikmiljö med lägre hastigheter tillskapas med Arnöledens förändrade struktur. Skolgårdens storlek uppfyller riktlinjer enligt Boverkets rekommendationer men i det fortsatta arbetet behöver tillräcklig andel friyta per barn säkerställas.

Den slutliga bedömningen är att de intentioner som finns i planförslaget och de fysiska förutsättningar som finns på platsen, kan utvecklas till ett område som är väl lämpat för barn.

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>1</b>	<b>INLEDNING.....</b>	<b>5</b>
1.1	BAKGRUND .....	5
1.2	BARNKONSEKVENSPANALYS.....	6
1.3	UPPDRAGETS SYFTE.....	6
1.4	AVGRÄNSNING .....	6
<b>2</b>	<b>METOD .....</b>	<b>8</b>
2.1	MÅL OCH STYRDOKUMENT .....	8
2.2	KARTLÄGGNING.....	8
2.3	ANALYS AV DISKUSSIONER.....	8
2.4	SAMLAD BEDÖMNING OCH FORTSATT ARBETE .....	8
<b>3</b>	<b>MÅL OCH STYRDOKUMENT .....</b>	<b>9</b>
3.1	RESVANEUNDERSÖKNING.....	9
3.2	TRANSPORTSTRATEGI FÖR NYKÖPING TÄTORT OCH SKAVSTA .....	9
3.3	ÖVERSIKTSPLAN FÖR NYKÖPING 2040 .....	9
3.4	PÅGÅENDE DETALJPLANER I OMRÅDET .....	10
3.5	FÖRSTUDIEN RIBBAN .....	11
<b>4</b>	<b>KARTLÄGGNING.....</b>	<b>12</b>
4.1	NULÄGESBESKRIVNING .....	12
4.2	PLATSBESÖK .....	13
4.3	MÅLPUNKTSANALYS.....	16
4.4	DIALOG .....	18
4.5	BRISTANALYS.....	20
<b>5</b>	<b>ANALYS AV DISKUSSIONER.....</b>	<b>22</b>
5.1	PLANFÖRSLAGETS DISKUSSIONSPUNKTER .....	22
5.2	MÅLPUNKTSANALYS.....	24
<b>6</b>	<b>PLANFÖRSLAGET.....</b>	<b>26</b>
6.1	FRAMTIDA TRAFIKSITUATION.....	26
6.2	SKOLGÅRDEN OCH SKOLENTRÉN.....	26
<b>7</b>	<b>SAMLAD BEDÖMNING OCH FORTSATT ARBETE.....</b>	<b>29</b>

## 1 INLEDNING

### 1.1 BAKGRUND

Ribban ligger i stadsdelen Spelhagen söder om Nyköpings stadskärna. Spelhagen innehåller framförallt industri- och verksamhetsbebyggelse men har även inslag av bostadsbebyggelse invid Hamnvägen.

Nyköpings stad bestod i början av 1900-talet huvudsakligen av den gamla rutnätsstaden från 1600-talet. Områdena söder och väster om staden utgjordes av öppen odlings- eller naturmark. Industriområdet på dagens Spelhagen planerades och började byggas ut under mellankrigstiden och industriområdet Idbäcken väster om järnvägen först på 1960-talet. Placeringen hade stora fördelar genom dess närhet till både hamnen och järnvägen.

Nyköping karaktäriseras fortfarande av en jämn och låg siluett och den gamla staden är starkt präglad både av rutnätsstadens struktur och en småskalig bebyggelse. Spelhagen och Ribban avviker inte vad gäller stadens siluett men i stadsbilden blir kontrasterna än tydligare. Industriområdets fritt placerade och till ytan stora byggnader har ett väsensskilt uttryck i jämförelse med rutnätsstaden. Med utvecklingen av ett renodlat industriområde kom Spelhagen att få en helt annan karaktär än den gamla rutnätsstaden. I princip allting stod i kontrast till stadsbebyggelsen: strukturen, gatornas utformning, kvarterens form och storlek, tomterna, byggnadernas volymer och höjder, byggnadsmaterialen, gestaltningen mm. Järnvägen blev gränsen för det äldsta industriområdet (Spelhagen) både mot väster och norr där ett stickspår löpte från TGOJ-banan till hamnen. Hamnvägen är fortfarande den självklara gränsen för de två karaktärsområdena staden/industrin. Spelhagen och Idbäcken bildar en åtskiljande zon i det annars täta och i grunden sammanhängande kulturlandskapet kring Nyköping.

Nyköpings kommun har en stark tillväxt. Befolkningen i kommunen ökar och väntas fortsätta öka under de kommande åren. För att klara av att möta den framtida utvecklingen har kommunen identifierat ett behov av en ny grundskola för årskurserna F-6 i den västra delen av Nyköpings tätort. Området Ribban i Spelhagen har identifierats som ett utredningsalternativ för en ny skola. Skolans storlek har dimensionerats för 750 elever, men kan komma att förändras i ett senare skede. Utöver ny skolverksamhet planeras befintlig skolverksamhet, Framtidsgymnasiet, att kvarstå. Detta innebär att både yngre och äldre barn påverkas av planförslaget.

Ribban ingår i ett utvecklingsområde för blandstad i den gällande översiktsplanen Nyköping 2040. Ur ett strategiskt perspektiv är områdets geografiska placering intressant för en ny skola då lokaliseringen kan täcka in ett stort skolupptagningsområde i den del av staden där kommunen har identifierat ett framtida behov. En utveckling av området skulle även skapa möjlighet för en tydligare koppling mellan stadskärnan och Arnös utvecklingsområden.

Efter att en förstudie för Ribban tagits fram togs beslut av kommunstyrelsen 8 november 2021 att gå vidare med projektet. Projektet ska även pröva en långsiktig hållbar trafiklösning där en trygg och säker trafikmiljö för alla åldrar ska säkerställas. Som del av beslutet konstaterades även att den påbörjade barnkonsekvensanalys som genomförts under förstudien ska sammanställas och slutföras till en fullgod analys av barnens bästa.

## 1.2 BARNKONSEKVENSANALYS

En barnkonsekvensanalys (BKA) är ett verktyg som används för att utreda hur en fråga, ett beslut eller en förändring påverkar barn och unga mellan 0 och 18 år. En barnkonsekvensanalys ska pröva och beskriva vilka åtgärder och utformningar som är de bästa för barn. En BKA bör grunda sig på två metoder:

- **Barnperspektivet** är när vuxna ser barnet/ ungdomen med hjälp av egna erfarenheter och kunskaper och strävar efter att förstå det och vidtar åtgärder som de bedömer vara till barnets och ungdomens bästa.
- **Barnets perspektiv** speglar en utsaga från barn och ungdomar. För att kunna uttala sig om barn och ungdomarnas perspektiv krävs att barn och ungdomar själv fått säga sin mening.

När barnperspektivet och barnets perspektiv genomförs uppnås ett barnrättsperspektiv.

I denna analys täcks barnens perspektiv in genom att barn/unga i planområdets närhet har fått komma till tals i två dialoger som genomfördes på Framtidsgymnasiet och Kunskapsskolan i Nyköping. Barnperspektivet täcks in genom projektgruppens erfarenheter och kunskap om barnperspektivet samt relevant forskning/litteratur. Analysen utgår från perspektivet hos äldre barn i årskurs F-6.

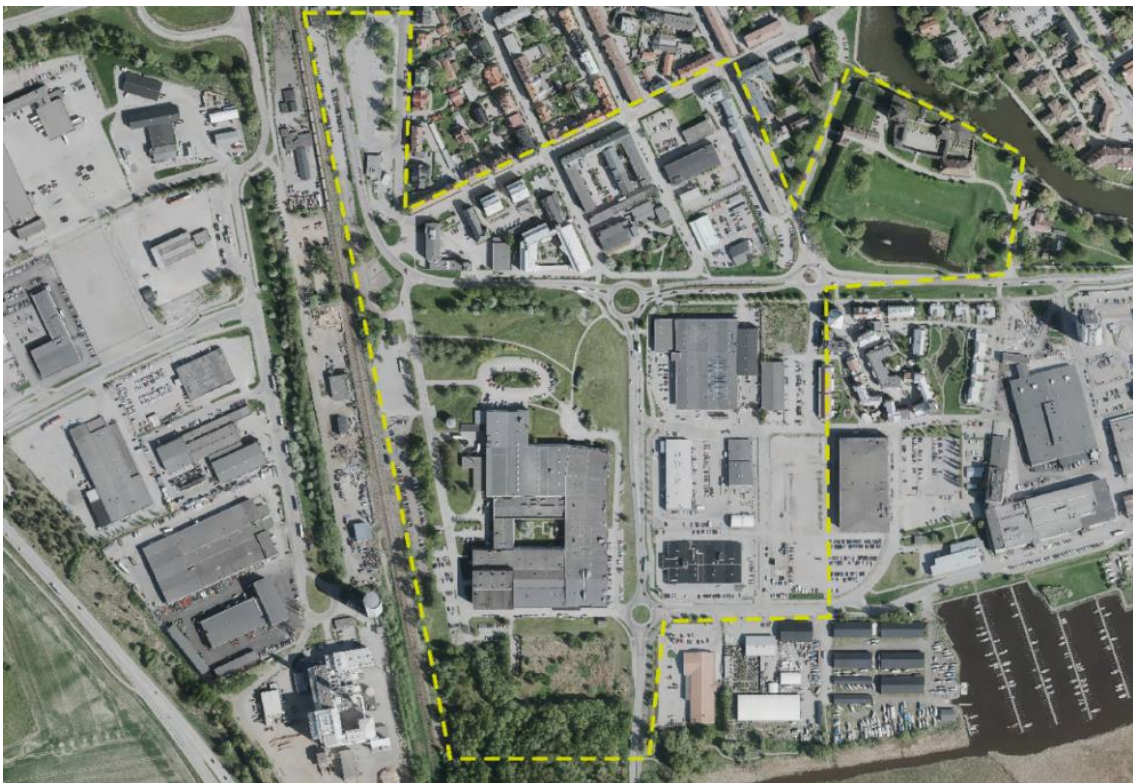
## 1.3 UPPDRAGETS SYFTE

Denna barnkonsekvensanalys har som syfte att utreda och analysera planförslagets konsekvenser för barnrättsperspektivet. Detta görs både genom en granskning av relevanta riktlinjer som prioriterar barnens bästa samt en diskussion med barn som vistas i fastigheternas närområde eller på fastigheten. Som del av den analys som gjorts utreds även barnens skolvägar och hur barn och unga tar sig runt i området. Uppdragets huvuduppgift är därmed att:

- Utreda och analysera planförslagets konsekvenser för barn och unga
- Utreda och analysera kopplingarna mellan planområdet och andra målpunkter
- Utreda och analysera kopplingar till rekreations- och lekmöjligheter för barn och unga.

## 1.4 AVGRÄNSNING

Utöver planområdet har ett större område runt planområdet studerats för att kunna få en helhetsbild då barn och ungas rörelsemönster inte enbart är avgränsade till den planerade platsen för skolverksamhet. Detta innebär att kringliggande trafikmiljö inkluderas i analysen. Avgränsningen görs för att få med kringliggande skolor och deras vistelsemiljöer. Avgränsningsområdet är som följer nedan, se Figur 1.



Figur 1 Avgränsningsområde barnkonsekvensanalys

## 2 METOD

En barnkonsekvensanalys kan genomföras på många olika sätt. Detta arbete har utförts med vägledning av Trafikverkets modell för barnkonsekvensanalyser (Trafikverket, 2004) samt Göteborgs stads modell för barnkonsekvensanalyser (Göteborgs stad, 2019). Arbetsmetoden har modifierats till att belysa plats och närmiljö utifrån den iterativa process som projektet i stort jobbat efter. Detta innebär att planförslaget successivt genomarbetats via en iterativ process där barnperspektivet haft en central roll. Barnkonsekvensanalysen ämnar därför att gå igenom det fortsatta arbetet utifrån de diskussioner som pågår under projektets gång.

Analysen innefattar följande delmoment.

### 2.1 MÅL OCH STYRDOKUMENT

I detta moment beskrivs kommunala styrdokument och pågående projekt i närområdet. En tillbakablick till förstudiens utredning sammanfattar och utgör utgångspunkten för det fortsatta arbetet med barnrättsperspektivet.

### 2.2 KARTLÄGGNING

Momentet innehåller en nulägesbeskrivning, iakttagelser från platsbesök, redogörelse av barn och ungas viktiga målpunkter samt en sammanställning av genomförda dialoger. Platsbesöket genomfördes i januari 2021 med målet att få en övergripande förståelse för planområdet. Dialogerna genomfördes i mars 2021 för att få en uppfattning om hur barn och unga använder området idag och vilka behov som finns. Resultatet från kartläggningen sammanfattas även i en bristanalys.

### 2.3 ANALYS AV DISKUSSIONER

I analysen vägs observationer och diskussioner från de olika momenten av kartläggningen och förstudien in för att få en samlad bild av områdets framtida funktion. I detta skede analyseras också utformningsförslaget av planområdet med skola, skolgård och bostäder. En sammanställning görs sedan över viktiga diskussioner som kan påverka barn och unga.

### 2.4 SAMLAD BEDÖMNING OCH FORTSATT ARBETE

I detta moment görs en samlad bedömning och rekommendationer för fortsatt arbete med detaljplanen.



### 3 MÅL OCH STYRDOKUMENT

#### 3.1 RESVANEUNDERSÖKNING

I juli 2019 genomfördes en resvaneundersökning i Nyköping i syfte att öka kunskapen om Nyköpingsbornas dagliga resvanor samt undersöka varför vi gör de transportval vi gör. Undersökningen av barnens skolresor utgick från tresvarsalternativ. Resultatet visar att 48 % av barn i åldern 7-12 år tar sig till och från skolan med bil samt att 42 % går och 33 % cyklar på egen hand eller med kompisar. Övriga svarar att de åker buss eller skolskjuts samt går eller cyklar i sällskap av vuxen. Att barnen får skjuts med bil till skolan beror på att det anses vara långt att cykla eller gå, eller att skolan ändå ligger på vägen till arbets- eller studieplatsen för den som skjutsar barnet. Mellan 12 och 14 procent skjutsar för att cykel- eller gångvägar saknas eller har dålig standard, alternativt att trafikmiljön på vägen till skolan känns otrygg.

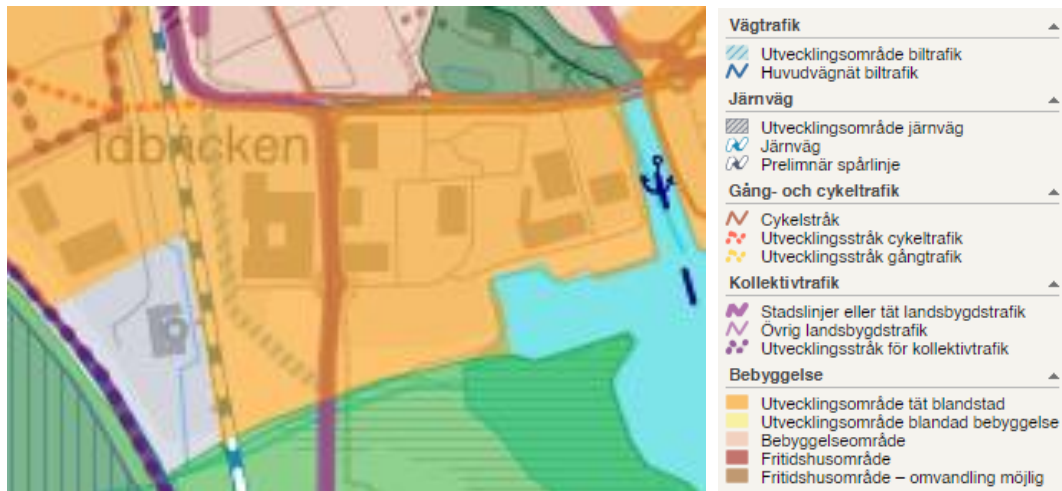
#### 3.2 TRANSPORTSTRATEGI FÖR NYKÖPING TÄTORT OCH SKAVSTA

Transportstrategin för Nyköpings tätort och Skavsta omfattar tidsperioden 2016-2030 och är ett verktyg för att skapa den hållbara staden med attraktiva och tillgängliga miljöer för alla. Barnperspektivet utgör en av utgångspunkterna för transportstrategin och ska implementeras i den långsiktiga transportplaneringen. Det innebär att gatunätets trafiksäkerhet och standard måste anpassas och förbättras på platser där barn vistas, framförallt nära lekplatser, förskolor och skolor. Strategier som berör barn och unga är följande:

- Aktivt trygghetsarbete med mjuka och hårda åtgärder för fotgängarna, särskilt med hänsyn till barn, personer med funktionsnedsättning och äldre.
- Utveckla gångstråk till barns rörelsemönster, vid exempelvis skolor.
- Utveckla trafikmiljön för cykel till barns rörelsemönster till exempel vid skolor.
- Utveckla kollektivtrafikens miljöer till barns rörelsemönster.

#### 3.3 ÖVERSIKTSPLAN FÖR NYKÖPING 2040

Gällande översiktsplan Nyköping 2040 antogs i december 2021. I översiktsplanen är Ribban utpekad som Utvecklingsområde för tät blandstad och Brukslagarvägen Utvecklingsområde för biltrafik, se Figur 2. Översiktsplanen ger stöd för en blandning av bostäder, offentlig och kommersiell service såsom skola, kontor, handel, icke störande verksamheter, fritidsanläggningar samt grönområden och parker. Översiktsplanens målbild är att området ska utgöra en central plats för skolbarn i Nyköping, vara en sammanbindande länk mellan stadskärnan och Arnö samt att Arnöledens barriäreffekt ska minska.



Figur 2 Utsnitt översiktsplanens markanvändningskarta

### 3.4 PÅGÅENDE DETALJPLANER I OMRÅDET

Runt planområdet finns fler pågående detaljplaner, se Figur 3. Österut mot hamnen planeras utbyggnad av parkeringsgarage inom detaljplan Ana 1:1 och inom detaljplan Västra hamnsidan planeras bostäder, handel, kontor, centrumverksamhet samt offentliga platser och stråk. Väster om järnvägen finns en pågående detaljplan Stenbäret 1 m fl. - Idbäcken som planeras omvandlas från industriområde till en stadsdel med bostäder och blandade funktioner.

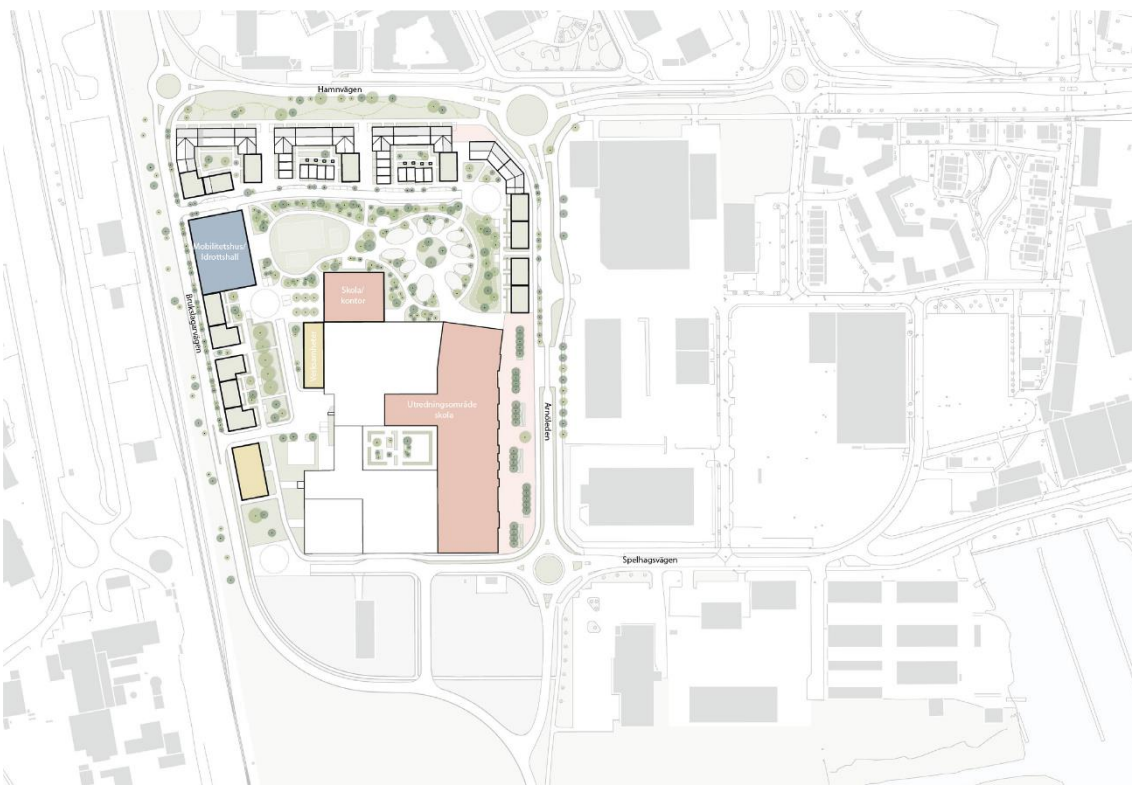


Figur 3 Pågående detaljplaner i område runt detaljplanen

### 3.5 FÖRSTUDIEN RIBBAN

Förstudien för Ribban genomfördes i syfte att pröva skol- och verksamhetsändamål i befintlig verksamhetsbyggnad samt pröva möjligheten att bygga bostäder och kommersiella verksamheter på fastigheterna Ribban 5, 7 samt del av Ribban 6.

I arbetet med förstudien identifierades tidigt i processen att en skolverksamhet på fastigheten endast var möjligt om den befintliga trafiksituationen förändras. Den genomgående trafik som finns idag på Arnöleden mellan Munkvraksrondellen och Spelhagsrondellen skapar både en bullerstörd miljö och anses ej möjliggöra för trafiksäkra miljöer för barn och unga. Detta påvisades kunna ske på olika sätt och därför presenterades två alternativa scenarion för trafikomledning med tillhörande strukturförslag. Det fattades beslut om att arbeta vidare med scenario 2, framöver kallad planförslaget, vilket innebär en större satsning där Brukslagarvägen ersätts med en ny gata närmre TGOJ-spåren som en förlängning av Järnvägsgatan som fortsatt kallas Järnvägsgatans förlängning.

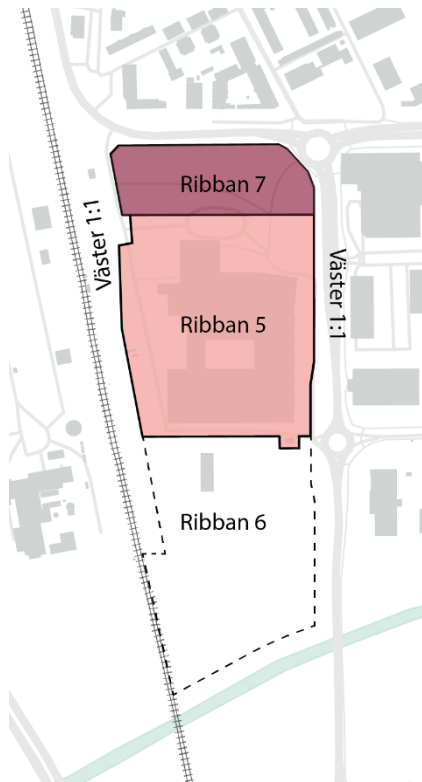


Figur 4 Scenario 2

Att flytta Arnöledens syfte som genomfartsgata möjliggör för nuvarande leden att omvandlas till lokalgata med lägre trafikflöden och lägre hastigheter. Detta skapar en trafiksäkrare miljö för barn och unga med minskade bullervärden utanför skolans tilltänkta entré. Hastighetssänkningen ansågs i förstudien kritisk för att få till en trafiksäker miljö för barn som vistas på och kring fastigheterna. Placeringen av skolverksamheten längs Arnöleden möjliggör samtidigt en mer naturlig koppling till Spelhagen som är ett i översiktsplan 2040 utpekade stadsutvecklingsområde.

## 4 KARTLÄGGNING

### 4.1 NULÄGESBESKRIVNING



Figur 5 Markägoförhållanden.

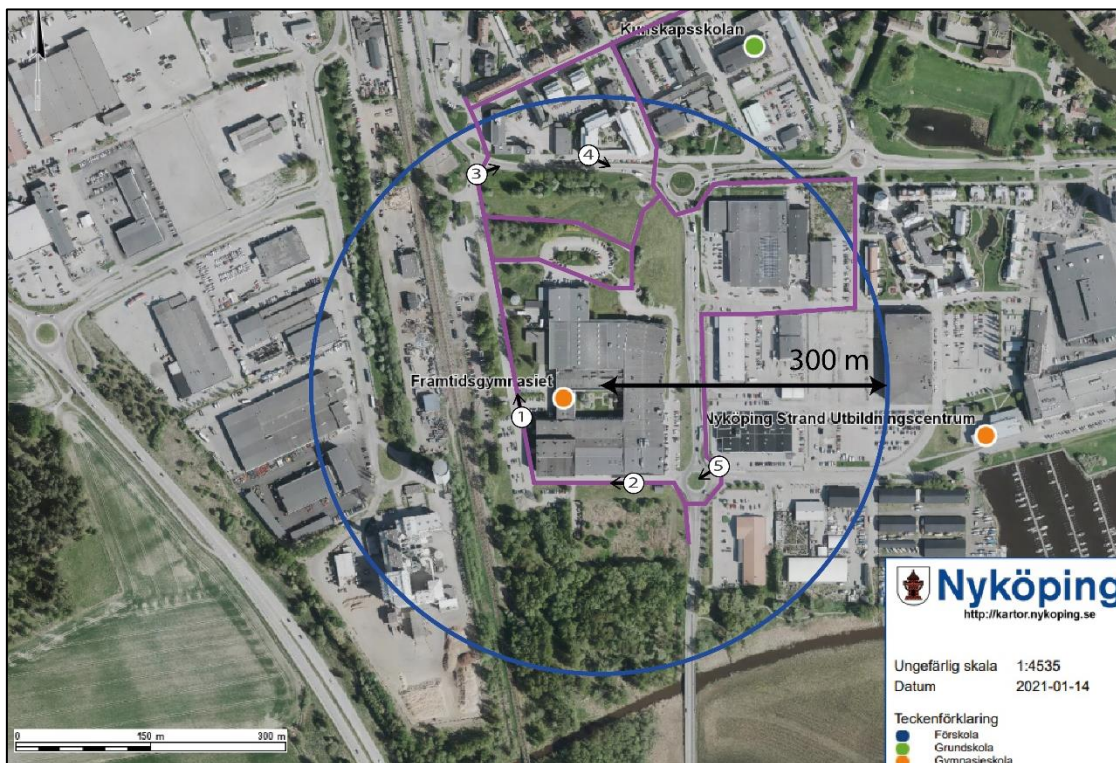
Planområdet omfattar i huvudsak fastigheterna Ribban 5 och 7 men kommer också ianspråkta del av Ribban 6 och Väster 1:1 vid upprustning av Brukslagarvägen, som framåt ersätts av Järnvägsgatans förlängning. Fastigheten Ribban 5 där den befintliga industribyggnaden är belägen ägs idag av Kungsleden. Ribban 7 och del av Ribban 6 ägs av ABB. Nyköpings kommun äger fastigheterna som ansluter i väst där den norra delen av Brukslagarvägen ingår samt del av grönområdet söder om Hamnvägen och Arnöleden i öster. Området som berörs av detaljplanen är uppskattat till cirka 9,0 hektar baserat på förstudien och ortofoto.

Området avgränsas av Hamnvägen i norr, Arnöleden i öster, järnvägen TGOJ-banan i väster och Brukslagarvägen i väster och söder. Hamnvägen och Arnöleden är två kommunala huvudgator och viktiga leder. Hamnvägen sträcker sig från väst till öst och utgör en gräns mellan Nyköpings innerstad och industriringen som Spelhagen ingår i. Arnöleden kopplar samman centrala Nyköping med Arnö i söder. TGOJ-banan som passerar utredningsområdet är ett godsstråk mellan Sala och Oxelösund och Brukslagarvägen är en lokalgata till fastigheterna Ribban 5 och 7.

Inom planområdet finns en befintlig större industribyggnad med två våningar innehållande flera olika butiker och företag samt gymnasieskolan Framtidsgymnasiet. I övrigt utgörs planområdet främst av en öppen grönyta med inslag av träd och buskage. Det gröna sambandet längs med Hamnvägen fortsätter utanför planområdet österut vid sidan av Hamnvägen. Till följd av framförallt den omgivande trafiken och bullersituationen har platsen idag begränsande rekreativa värden. Söder om planområdet passerar ett grönt förbindelsestråk som binder samman Nyköpingsåkilen med Kilaåkilen. Detta område hyser naturvärden för såväl människor som den biologiska mångfalden. En övergripande trädinventering har gjorts av Nyköpings kommun vilken påvisade ett antal värdefulla träd och alléer.

## 4.2 PLATSBESÖK

Ett platsbesök genomfördes i Januari 2021 där syftet var att få en uppfattning om fastighetens förutsättningar för skolverksamhet. Under platsbesöket gjordes en rundvandring kring befintlig byggnad och grönområdet samt fastigheternas närområde, se figur 6.



Figur 6 Rutt för platsbesök och vyer för foton.



Figur 7 Brukslagarvägen, nr 1 i karta.

I dagsläget finns det inga utpekade gång- och cykelvägar mot Arnöleden eller Hamnvägen på fastigheterna Ribban 5 och 7. På Ribban 5 finns idag ett gång och cykelstråk som går igenom fastigheten. I det nordöstra hörnet på Ribban 5 finns cirka 90 cykelparkeringsplatser med väderskydd. Brukslagarvägen är den gata med bäst gång- och cykelstruktur på fastigheten med gångbana som är cirka 3 meter bred, se Figur 7. Mellan Brukslagarvägen och TGOJ-banan finns flertalet parkeringsplatser för bil samt en uppsamlingsplats för bussar och en pausstuga för bussförare.



Figur 8 Brukslagarvägen söder om Ribban 7, nr 2 i karta.

På brukslagarvägen söder om Ribban 5 saknas idag ett tydligt stråk och vägen används primärt för leveranser, se Figur 8. Samtidigt finns ingången till Framtidsgymnasiet på södra sidan byggnaden bland lastplatserna. För gående och cyklister är det otydligt hur man ska ta sig fram till gymnasiets entré. Den tunga trafiken som ska samsas med oskyddade trafikanter skapar ett osäkert och otryggt trafikrum för oskyddade trafikanter.



Figur 9 Korsningen Hamnvägen/Brukslagarvägen, nr 3 i karta.

I korsningarna Brukslagarvägen/Hamnvägen och Arnöleden/Hamnvägen finns passager som leder till centrala Nyköping. Passagerna över Hamnvägen har idag låg standard sett till trafiksäkerhet då samtliga inte är hastighetssäkrade. Vid Hamnvägen finns inget gång- och cykelstråk längs Ribban 7, se Figur 9.



Figur 10 Passage från Fejmerts gata till Ribban 7, nr 4 i karta.

Passagen vid Spelhagsrondellen till Ribban 7 från Fejmerts gata saknar i dagsläget anslutning till det regionala gång- och cykelnätet, se Figur 10. Passagen leder idag ut till körbana för motorfordon. Passagen öster om Spelhagsrondellen är det regionala cykelstråkets passage och kopplar an till det regionala stråket utmed Arnöleden vidare söderut mot Arnö. Passagen från Arnöleden mot Ribban 5 leder till en gångbana runt Spelhagsrondellen och vidare in på gång- och cykelstråket på Ribban 5.



Figur 11 Munkvraksrondellen mot Ribban 5, nr 5 i karta.

Munkvraksrondellen har två passager för gång- och cykelnätet samt till busshållplatsen *Spelhagsvägen* i södergående riktning. Bussen stannar på Arnöleden både i norr- och södergående riktning. I dagsläget saknas en passage från hållplatsen i norrgående riktning till Ribban, se Figur 11. Passagera leder istället runt Munkvraksrondellen.

#### 4.3 MÅLPUNKTSANALYS

Målpunktsanalysen redogör för de platser och områden som i dagsläget är viktiga för barn att kunna ta sig till. Befintliga målpunkter inom och omkring planområdet utgörs av skolor, butiker, restauranger, parker och hållplatslägen för kollektivtrafik, se Figurer 12-15.



Figur 12: Viktiga målpunkter för barn och unga.





Figur 13 Inom planområdet finns idag gymnasieskolan Framtidsgymnasiet med entré från industribyggnadens södra del mot Brukslagarvägen.



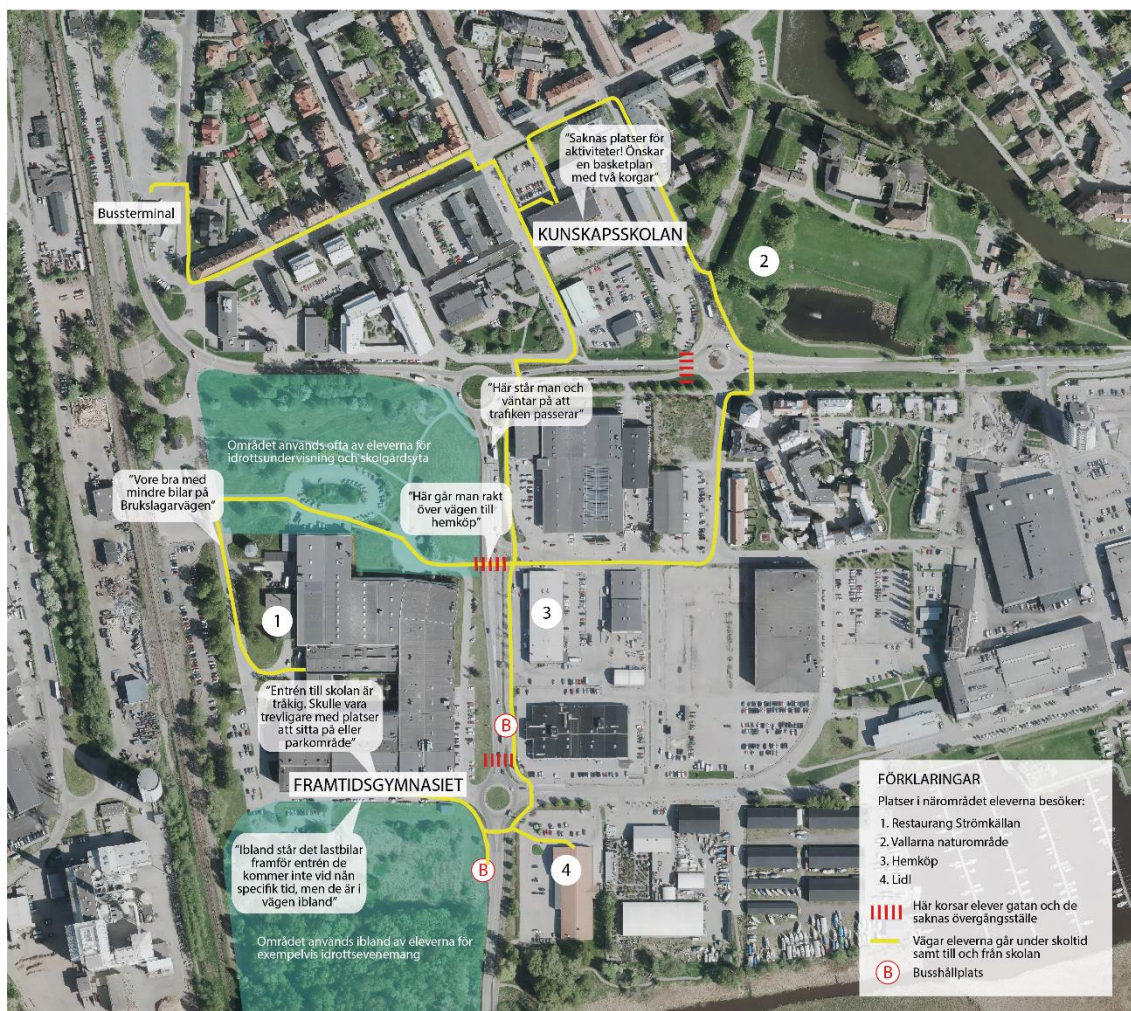
Figur 14 Inom planområdet finns idag restaurang Strömkällan i den västra delen av den befintliga industribyggnaden med entré från Brukslagarvägen.



Figur 15 Planområdets norra del (bild till vänster) och södra del (bild till höger) utgörs av obebyggda grönområden.

#### 4.4 DIALOG

Som del av barnkonsekvensanalysen genomfördes två dialoger med skolor i närområdet i mars 2021. I dagsläget finns endast skolverksamhet för äldre barn i området. Kunskapsskolan är en skola för elever årskurs 4-9 och Framtidsgymnasiet är ett gymnasium. Eftersom det inte finns någon befintlig skola för yngre barn i området fördes dialog med de skolor som var etablerade för att förstå barn och ungas rörelsemönster i området där syftet var att granska nuläget. Den planerade skolverksamheten på Ribban planeras vara en F-6 skola. Trots att dialogerna endast delvis belyser eftersökt målgrupp anses framtaget material visa på beteendemönster i trafiken. Vissa av dessa mönster anses även kunna relateras ner till de yngre barnen som tar sig till skolan på egen hand bortsett från den ökade friheten under skoltid hos de äldre barnen. Värt att notera är att de rörelsemönster som sker under skoltid förväntas i de allra flesta fall inte ske på den nya skolverksamheten då de yngre barnen ej får gå utanför skolgården. I förstudien redovisades en samlad karta med de viktigaste punkterna från båda dialogerna, se Figur 16. Samtliga dialoger genomfördes digitalt på grund av rådande pandemi under tiden.



Figur 16 Samlat material från dialogerna

#### 4.4.1 KUNSKAPSSKOLAN

På Kunskapsskolan genomfördes dialog med årkurs 8, både i helklass och i fokusgrupper. Fokusgrupperna var ungefär 10 elever per grupp. Generella kommentarer kring fastigheterna under dialogen var:

- Eleverna nämnde att dom ej använder fastigheten men pedagog nämnde att klassen har idrott på Ribban 7
- Skogen på Ribban 6 används årligen för orientering
- Ribban är idag en bra yta för skolaktivitet utomhus
- Barnen själva såg inte Ribban som en målpunkt, Vallarna var bättre

Elevernas målpunkter är främst Hemköp för att köpa godis eller mat. Eleverna passerar då Hamnvägen genom passagen vid det regionala cykelstråket. Hamnvägen har mycket trafik men upplevelsen var inte att bilarna körde fort och att fordonen saktade ner när eleverna skulle över. Från Hemköp går man upp mot Vallarna för att det är fint. Man går då via Hertig Karls väg och över Hamnvägen.

Eleverna blev tillfrågade om trafiksituationen runt skolan och hur man tar sig till skolan. För att ta sig till och från skolan är den primära hållplatsen Nyköpings busstation men det finns inga tydliga stråk eller passager från busstationen över till Kungsgatan och området kring skolan känns otryggt. Det finns inte heller någon större skolgård vilket gör att kringliggande grönytor är viktiga som hängplatser för de äldre barnen. Det har även påverkan på de yngre barnen i skolan då det inte finns tillräckligt bra yta för alla att umgås på skolgården.

#### 4.4.2 FRAMTIDSGYMNASIET

På Framtidsgymnasiet genomfördes dialog med elever från ett av gymnasiets program. Eleverna var i samma årskurs, då en gemensam klass deltog i samtalet. 20 elever deltog i dialogen, med närvarande pedagog. Majoriteten av eleverna var pojkar i gymnasieålder. Under cirka en timme fick eleverna komma till tals och förklara vad de ser som positivt och negativt med sin skolmiljö och dess omgivning samt vilka önskemål de har för framtiden. Eleverna var samstämmiga och deras synpunkter skiljde sig inte väsentligt.

Under dialogtillfället ställdes tre olika frågor, *Var brukar du vara?, Finns det några osäkra moment på väg till skolan?, Vad tycker du om trafiken kring skolan?.*

På frågan var eleverna brukar vara svarade de att det finns två viktiga målpunkter, Hemköp och Lidl. Hemköp ansågs viktigast och eleverna gick dit för att maten inte ansågs tillräcklig från skolan. Lidl var bra men det finns en naturligare väg över Arnöleden till Hemköp. Från Ribban 5 går eleverna över Arnöleden direkt till Hemköp, alltså där det idag saknas övergångsställe. Hemköp var en viktig målpunkt oavsett årstid.

Gällande osäkra moment på väg till skolan nämndes att det är osäkert utan övergångsställe till Hemköp. Idag går eleverna över vägen och undviker bilar men det efterfrågades en tydligare passage. En elev förklarade att bilar på Arnöleden stannar och släpper elever över vägen. Enligt eleverna är upplevelsen att bilar inte kör fort, däremot var alla överens om att det är mycket bilar på vägen. Pedagogen nämnde att eleverna har idrott på annan plats än gymnasiet och behöver då korsa Arnöleden. Gång och cykelvägar runt Ribban 5 och 7 nämndes som en brist på väg till och från skolan. Eftersom framtidsgymnasiets ingång ligger vid lastplats till byggnaden står det ibland lastbilar längs byggnaden som gör det osäkert att vistas utanför gymnasiet.

Lastbilar har inte någon tidsspecifik reglering och kan ibland komma samtidigt som skolan börjar. Brukslagarvägen utanför skolans entré har stora problem med vattensamling och översvämningar brukar kunna ske utanför framtidsgymnasiets entré. Vattnet blir ibland 5-10 cm och är kvar i ett par dagar. När det är som värst går vattnet ut till Munkvraksrondellen.

#### 4.5 BRISTANALYS

Som del av barnkonsekvensanalysen togs en bristanalys fram. Bristanalysens syfte var att klargöra vad som behöver åtgärdas på fastigheterna för att möjliggöra skolverksamhet. Analysen utgick från *plan för säkra och trygga skolvägar* och de riktlinjer som finns i dokumentet. Riktlinjer finns för alla skeden av en skola och en skolväg, därför handplockades de riktlinjer som var relevanta i detta skedet.

De riktlinjer som analyserades innehöll

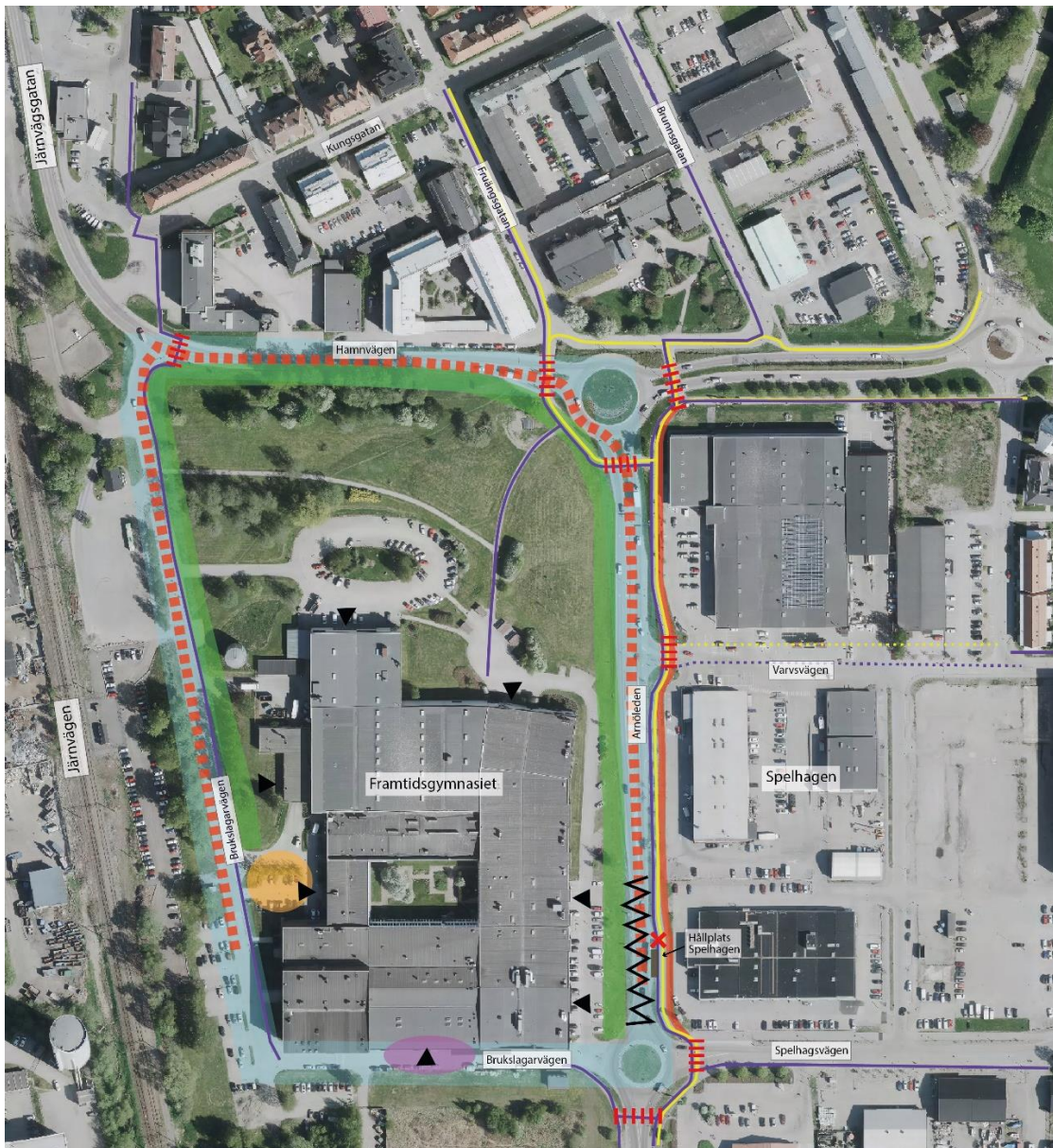
- Placering av skola
- Gångvägar till och från skolan
- Cykelvägar till och från skolan
- Hållplatser för kollektivtrafik
- Hastighet och separering













Analysen visade på ett behov av flertalet åtgärder för att möjliggöra bra skolvägar på fastigheterna. I dagsläget finns viktiga stråk av god standard för gående och cyklister förbi Ribban men anslutningen till fastigheterna behöver rustas upp. En samlad bristanalys i karta går att se i Figur 17.

För placering av skola mot Arnöleden krävs möblering och gång- och cykelvägar på Ribban 5 och 7 för att möjliggöra direkta vägar hela vägen fram till skolan. För att placeringen ska vara lämplig utifrån riktvärden för buller bör Arnöleden dessutom omprioriteras från huvudgata till lokalgata. För att Arnöleden ska bli en lokalgata behöver antalet fordon på vägen minska och hastighetsbegränsningen sänkas till 30 km/h.

Gångvägar och cykelvägar till och från skolan behöver tillkomma på Ribban där Spelhagsrondellen och Munkvraksrondellen skapar trygga och säkra passager över till Ribban 5 och 7. I dagsläget finns gångvägar på delar av Ribban 5 och 7. På båda fastigheterna saknas cykelnät då det regionala cykelstråket går på östra sidan om Arnöleden. Gång- och cykelvägar behöver vara väl belysta och idag finns endast belysning för Arnöledens körbana som inte anses tillräckligt för att även belysa gång- och cykelvägar.

Hållplatsen för kollektivtrafik är primärt hållplatsen *Spelhagsvägen* och *Nyköpings busstation*. Nyköpings busstation är den centrala hållplatsen för anländande bussar både lokalt och regionalt. Nuvarande skolor i området använder busstationen som primär hållplats för barn som reser med kollektivtrafik då Kunskapsskolan och gymnasiet har upptagningsområde i hela kommunen och även från angränsande kommuner. I framtiden planeras busstationen att flyttas till Nyköpings resecentrum vilket ställer ytterligare krav på hållplatsen vid Spelhagsvägen som bör läggas så centralt som möjligt i upptagningsområdet. Detta innebär att båda hållplatslägens bör läggas mellan Munkvraksrondellen och Spelhagsrondellen. För att omvandla Arnöleden till lokalgata behöver gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras vilket kan göras genom till exempel en saxad busshållplats, se trafikutredning. Omvandlingen till saxad hållplats möjliggör för säkrare av- och påstigning för kollektivtrafikresenärer och säkrare väg till skolan.


**FÖRKLARINGAR**

- |  |  |
|--|--|
|  Ej hastighetssäkrad gata (anpassad till skolverksamhet)      |  Otillräcklig bredd GC-stråk Arnöleden          |
|  Ej hastighetssäkrad vid b-hållplats                          |  Otillräcklig belysning för gång och cykel      |
|  Ej hastighetssäkrade övergångsställen                        |  Möblering saknas                               |
|  Smal plattform för busshållplats                             |  Leveranser och entréer/in- utgång är ej skilda |
|  Saknas säker passage mellan busshållplats och framtida skola |  Parkering och entréer/in- utgång är ej skilda  |
|  Cykelvägar   |  Befintliga entréer                             |
|  Cykelväg lågstandard   |  |
|  Gångvägar  |  |
|  Gångvägar lågstandard  |  |

Figur 17 Samlad bristanalys Ribban 5 och 7, befintlig situation och brister 210310.

## 5 ANALYS AV DISKUSSIONER

### 5.1 PLANFÖRSLAGETS DISKUSSIONSPUNKTER

Här nedan presenteras de riktlinjer som bör beaktas i fortsatt planering och genomförande av projektet för att skapa en god miljö ur ett barnrättsperspektiv.

#### 5.1.1 HASTIGHETSDÄMPANDE ÅTGÄRDER PÅ HAMNVÄGEN

Hamnvägen utgör en barriär som begränsar barns rörelse till och från skolan. Den befintliga passagen på spelhagsrondellens östra sida sammanfaller med det regionala gång- och cykelstråket. Passagen är fördelaktig att utveckla utifrån ett barnperspektiv eftersom prioriterade bussar från Arnö till Nyköping centrum i dagsläget kör västerut i spelhagsrondellen och därmed inte korsar passagen. Viss busstrafik förekommer dock på den östra sidan men eftersom det är landsbygdslinjer kör de mer sällan. Genom hastighetsdämpande åtgärder vid det östra övergångsstället kan således en trafiksäker miljö för barn tillskapas. Genaste vägen för barn från centrala Nyköping är dock att passera på västra sidan cirkulationsplatsen för att komma in mellan husen direkt till skolgården. Eftersom barn ofta väljer den genaste vägen bör hastighetsdämpande åtgärder föreslås även där, med hänsyn till bussens framkomlighet och säkra passager för barn till Ribban 5. Cirkulationsplatsen planeras i planförslaget att minskas vilket skapar en tydligare hastighetsdämpande effekt än i dagsläget. Däremot finns risken att motorfordon har högre hastighet när dom kör in i cirkulationsplatsen. För att skapa en trafiksäker miljö för barn och unga samt att föräldrar ska kunna känna sig trygga med att släppa iväg deras barn på egen hand förordas hastighetsdämpande åtgärder vid tillfarterna till cirkulationsplatsen för att förhindra att motorfordon kommer snabbt in i cirkulationsplatsen.

#### 5.1.2 PASSAGE ÖVER JÄRNVÄGSGATANS FÖRLÄNGNING TILL "SKOLSKOGEN"

Inom befintlig detaljplan är området söder om Järnvägsgatans förlängning planlagt som industriområde. Genom nuvarande planprojekt föreslås stora delar av Ribban 6 en ändrad användning till natur vilket säkerställer att området kommer kunna nyttjas som skolskog i framtiden. För att ta sig mellan skolan och skogen finns i planförslaget trafikbarriärer som behöver åtgärder för att säkra och trygga passager ska vara möjliga. I planförslaget planeras en passage från utvecklingsområdet i Ribban 6 till befintlig skolskog, se trafikutredning.

Barn och unga som rör sig på egen hand mellan olika målpunkter föredrar ofta den väg som är mest gen. I förslaget innebär det att barnen tar sig rakt söderut från skolans entré och då behöver järnvägsgatans förlängning passeras. För att åstadkomma en trygg och säker passage för barnen bör den utformas med hastighetsdämpande åtgärder.

#### 5.1.3 UTFORMNING AV ENTRÉPLATSEN FRAMFÖR DEN PLANERADE SKOLAN

Gestaltningen av entréplatsen framför den planerade skolan är viktig för barn och unga eftersom det är en plats där barnen kan mötas upp såväl innan som efter skoltid. Platsen bör inrymma sittplatser för umgänge och i väntan på buss. Det bör även finnas väderskyddade cykelparkeringar och möjlighet att parkera elsparkcyklar. För lärare är det viktigt att de kan ha god uppsikt över platsen eftersom det innebär ökad trygghet och samtidigt bör det finnas platser för barnen att leka och umgås mer avskilt. Entréplatsen bör gestaltas med växtlighet, både för att skapa trivsel och för att hantera flöden av vatten inom området.

#### 5.1.4 UTFORMNING AV BUSSHÅLLPLATSEN VID SKOLAN

Det planeras för en busshållplats intill skolentrén som är tänkt att fungera som en hastighetsdämpande åtgärd på Arnöleden. Förutsättningen har varit att göra det mindre attraktivt för motorfordon att välja Arnöleden som genomfartssträcka. Det innebär att busshållplatsen och bussarna som angör hållplatsen stannar upp trafik. Detta skapar en säkrare miljö för barn och unga då utformningen gör att motorfordon inte kan komma upp i höga hastigheter och underlättar för passage.

Hållplatslägena utformas med en saxad körbanehållplats, se trafikutredning. Denna hållplatsutformning dämpar hastigheterna och ger på så sätt en säkrare miljö för barn och unga. Hållplatsen utformas med två körfält där bussar kan angöra i vardera riktningen. Detta har stora fördelar för kollektivtrafiken men gör att det finns risk för omkörning av bussar som kan påverka barn och ungas trafiksäkerhet negativt. Barn som åker kollektivtrafik passerar Arnöleden från hållplatsen i norrgående riktning vilket gör att en omkörning kan vara riskfyllt. Samma sak gäller även för sikt då det blir en större fråga vid en saxad körbanehållplats eftersom det finns risk för omkörning av buss. Det är därför viktigt att denna hållplatstyp utformas så omkörningsmöjligheterna inte påverkar trafiksäkerheten negativt för barn som åker kollektivtrafik.

#### 5.1.5 HÄMTA/LÄMNA

Platser för att hämta och lämna barn gåendes eller med cykel bör placeras på flertalet platser runt skolgården även om entrétorget fortsatt förväntas vara den primära platsen där skolbarnen samlas. Skolentrén förväntas bli en primär punkt och cykelparkeringsplatser bör placeras på södra delen av skolentrén för att kunna täcka både Framtidsgymnasiets elever och den nya skolans elever. Däremot förväntas flertalet barn anlända till skolan norrifrån vilket gör att parkering för cykel bör finnas mot skolgården. Det förordas därför att cykelparkeringsplatser koncentreras öster om mobilitetshuset samt på skolentréns södra del. Dessa platser förväntas bli de större ankomstplatserna, men det bör samtidigt finnas möjligheter för cykelparkering på andra platser runt skolan för att kunna täcka in andra skolvägsmonster.

Placering av platser för att hämta och lämna skolbarn med bil diskuteras. Det finns två lösningar som anses skapa en god situation för barn och unga. Det ena förslaget är att skapa fickplatser på lokalgatan i norra planområdet mellan bostadskvarteren och skolgården. Lokalgatan har en vändplats vilket innebär att det kommer vara möjligt att köra in och ut. Det andra alternativet är söder om området intill Ribban 6, inte som parkering på kvartersmark utan som fickparkeringar längs gatan mellan Ribban 5 och 6. Båda alternativen kan skapa goda förutsättningar för skjutsade barn att ta sig till skolan. Det första alternativet, hämta/lämna på norra lokalgatan, är positivt från flera synvinklar varav nedan är de främsta. Detta alternativ förordas.

- Direkt anslutning till skolgården
- Barn och unga behöver inte passera vägar för att ta sig mellan bil och skolgård

Det södra alternativet förutsätter att cirkulationsplatsen, Munkvraksrondellen, kvarstår alternativt byggs om med samma syfte. För att vändmöjligheterna för hämtning och lämning ska vara möjliga krävs en cirkulationsplats eftersom konsekvenserna vid en korsning blir att trafik gör U-svängar för att ta sig ut ur området. Det är inte att föredra då det skapar spontana fordonsrörelser som är svåra för barn att uppfatta och skapar i sin tur en osäker miljö för barnen som behöver passera vägen för att ta sig till skolan. I det södra alternativet finns även aspekten att annan trafik som ska in till Spelshagen eller Arnöleden behöver använda vägen vilket ger högre trafikflöde och riskerar skapa

trafiksäkerhetsproblem för barn och unga som ska passera vägen. Det södra alternativet skapar även ytterligare barriärer mellan skolan och skolskogen vilket anses negativt för barn och unga. Alternativet är positivt för att:

- Nära anslutning till skolentrén
- Minskar antalet bilar mot skolgården och skapar en säkrare miljö på lokalgatan för barn och unga som går eller cyklar.

Ett tredje alternativ har studerats vid parkeringsytan nedanför mobilitetshuset i planområdets västra del. Detta alternativ har uteslutits då det gör att barn ansluter till skolan på samma plats som sophämtning sker. Det riskerar att skapa otrygga platser för barn och unga då sophämtning och varutransporter bör ske på platser där barn och unga ej vistas.

## 5.2 MÅLPUNKTSANALYS

Det är viktigt att bevara och utveckla det befintliga utbudet av handel och service som finns idag eftersom det är funktioner som barnen uppskattar året om och flera tider på dygnet. Ungdomarna besöker Vallarna för att umgås eftersom det är en fin plats och det kan bli en viktig målpunkt även för framtida skolelever, för aktiviteter med skola och fritids. Även skolskogen bedöms bli en viktig målpunkt för bland annat skolidrott, idrottsevenemang, orientering mm. Grönytorna i planområdets norra och södra delar delvis föreslås ianspråkta för ny bebyggelse vilket ökar skolskogens betydelse för barn i området. Genom planförslaget tillskapas en ny skolgård norr om skolan som avser utgöra en grön sammanhängande yta. Denna yta kan nyttjas av elever under skoltid men även av närboende under kvällar och helger. Det finns indikation att närliggande skolor idag använder platsen vilket inte kommer kunna vara fallet i en framtida utformning.

En målpunkt som genom planförslaget kan stärkas är *entrén till Framtidsgymnasiet*. Entrén bör utformas mer inbjudande med sittmöjligheter och grönskande element. Alternativt kan skolentrén även fungera som hängplats för gymnasiet då möjligheten för varutransporter behöver vara kvar. Förslaget bör även ta platsen framför entrén i beaktande för tex. basketplan eller motsvarande aktivitet. Då vägen fortsatt behövs på platsen framför gymnasiet finns det möjlighet för Ribban 6 att utvecklas på ett sådant sätt att detta tas i beaktning, alternativt att det finns möjlighet för indrottshall i Spelhagen som möter elevernas åsikter. Vidare hanteras vattenflöden och skolentrén separeras från varuleveranser för att göra målpunkten mer attraktiv. *Lidl* kan stärkas som målpunkt genom förbättrade möjligheter att ta sig dit från skolan. Lokalisering av *nya hållplatslägen* behöver beaktas eftersom de primära målpunkterna för transporter med buss, Nyköpings bussterminal och hållplats *Spelhagenvägen*, flyttas. I anslutning till hållplatslägena och entréer bör utformning av cykelparkeringar förbättras med belysning samt väderskydd.

Målpunkter som saknas i området är ett mer varierat utbud med platser att *hänga på* och *områden att gå runt i* samt utbud av *ställen att äta och leka på*. Genom planförslaget tillskapas en större platsbildning vid den befintliga byggnadens skolentré. Det skapas även mindre platsbildningar och publika lokaler i bottenvåningar på nya byggnader som kan inrymma verksamhetsetableringar och funktioner som saknas idag. Det kan till exempel vara fler restauranger eller offentliga rum med ett blandat innehåll och som är väderskyddade. Exempel på fler målpunkter i utemiljön som kan kompletteras i området är exempelvis dagvattenpark, utegym, skolskog och aktiviteter som tål snö och annan väderlek. Befintliga byggnaden kommer att inhysa en ny grundskola vilket blir en tillgång i området Spelhagen. Mobilitetshusets bottenvåning kan med fördel kombineras med andra aktiverande verksamheter som



exempelvis idrottshall för att ytterligare stärka planområdet som målpunkt för barn och unga i Nyköping.

## 6 PLANFÖRSLAGET

### 6.1 FRAMTIDA TRAFIKSITUATION

Ett planförslag har tagits fram, se figur 18. Planförslaget skapar en positiv förändring sett till hållbara resvanor som kollektivtrafik, gång och cykel.

Fastigheterna Ribban 5, del av 6 och 7 får en mer samordnad struktur och gång- och cykelvägar leder hela vägen från det regionala stråket fram till skolans entré. Inom planområdet finns skillnader sett till möjligheten att ta sig till sin målpunkt med andra färdmedel än bil vilket ses som positivt. Att kunna cykla hela vägen fram till skolan är en väsentlig del i arbetet med säkra skolvägar vilket möjliggörs genom nytt planförslag.

Arnöledens struktur förändras vilket ger en lugnare trafikmiljö med lägre hastigheter och trafikrörelser vilket förväntas ge vägen känslan av en lokalgata. Detta är viktigt både för kopplingen till framtida Spelhagen samtidigt som det ger bättre förutsättningar för föräldrar att släppa iväg barnen till skolan på egen hand. Arnöledens utformning möjliggör samtidigt för skolans entré att skapa lugnare miljöer i mindre bullerstörd miljö som ger plats för möte och häng. Skolgårdens utformning är än inte studerad i detalj men goda förutsättningar sett till tryggheten finns då skolgården omringas av skola och bostäder vilket ger mer ögon på utemiljön. Mobilitetshusets placering anses positivt eftersom idrottsplats eller uthyrning av cyklar kan placeras i bottenvåning mot skolgård. Detta gör det möjligt för skolan att använda husets funktion för uthyrning av cyklar eller idrott vilket anses positivt. Det är dock ännu ej klart hur mobilitetshuset ska utformas i detalj.

Den saxade körbanehallplatsen skapar en bra övergång från det regionala nätet och ger en hastighetsdämpande effekt vilket anses positivt för trafiksäkerheten i nära anslutning till skolan. Andra liknande exempel på denna lösning intill en skola har visat stora fördelar för barns egna mobilitet och tenderar att öka antalet barn och unga som tar sig till skolan på egen hand. Detta gör att föräldrar inte behöver skjutsa barnen till skolan i samma utsträckning.

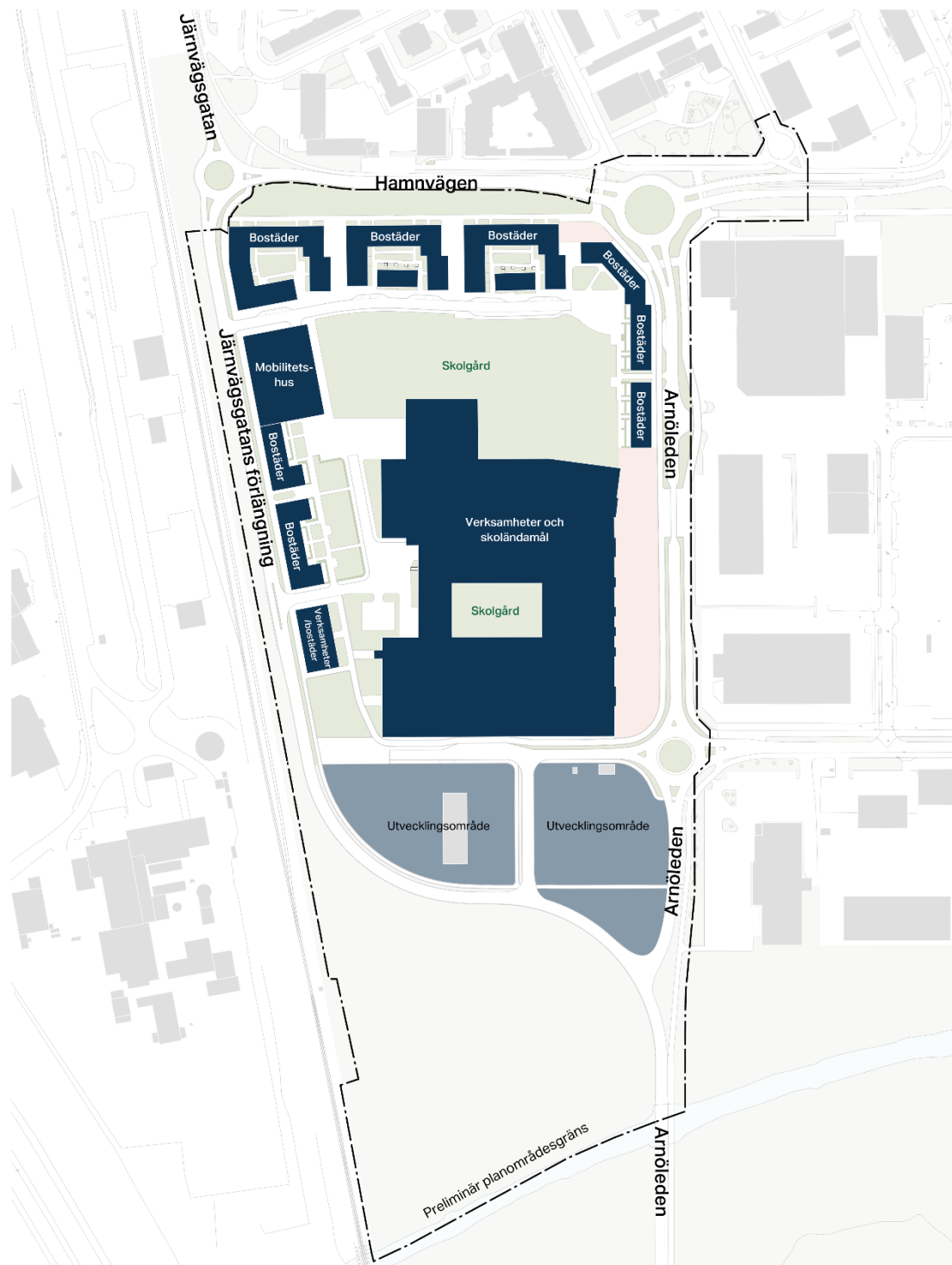
Det är i dagsläget inte klart i planförslaget hur kopplingen till skolskogen ska se ut. Kopplingen mellan Ribban 6 och skolskogen anses viktig för skolans tillgång till grönytor. I ett scenario där detta ej löses riskerar skolan använda grönytor som Vallarna istället vilket kan påverka Vallarnas slittålighet då fler barn och unga tar sig till platsen.

Slutligen anses planförslaget ge positiva konsekvenser för Ribbans framtida trafiksituation sett till barn och ungas vistelsemiljöer och trafiksäkerhet.

### 6.2 SKOLGÅRDEN OCH SKOLENTRÉN

Skolgården placeras norr om befintlig byggnad och förväntas bli 14 300 m<sup>2</sup> stor. Detta är enligt boverkets riktlinjer en tillräckligt stor yta för skolgård. Skolgårdens placering norrut kommer skapa blandat skuggiga partier och soliga partier vilket anses bra för barn och unga då barnen kan välja beroende på väder var man vill vara. Skolan förväntas ha 750 elever vilket skulle betyda ungefär 19 m<sup>2</sup> friyta per barn. Detta är under rekommenderad friyta per barn enligt boverkets riktlinjer som är 30 m<sup>2</sup> per barn. För att den planerade skolgårdens yta ska nå upp till Boverkets riktlinjer om friyta per barn kan skolan ha maximalt 477 barn. Detaljerad information kring skolgårdens utformning är ej ännu tillgängligt men skolgården bör vara tydligt avgränsad från trafikrummen då yngre barn annars kan springa ut i trafiken.

Samlingsplatser och hängplatser är bra för de äldre barnen som ofta hellre vill gå runt eller sitta och prata. Skolentrén bör vara lätt att gå runt på samt ha flertalet sittmöjligheter då den kan fungera både för väntande på buss eller för att umgås. Eftersom Arnöledens hastighetsbegränsning sänks till 30 km/h anses skolentrén vara en bra plats för barnen då den lägre hastigheten gör det enklare för barn och unga att navigera i trafikrummet. Skolentrén gör det samtidigt enklare för föräldrar att hämta sina barn med gång eller cykel då det finns mer yta för uppsamlingsplats.



Figur 18 Planförslag mottaget 2022-03-15

## 7 SAMLAD BEDÖMNING OCH FORTSATT ARBETE

Den samlade bedömningen är att planförslaget tillskapar flera värden för barn jämfört med dagens situation. För Nyköping i stort tillskapas en ny grundskola. För barn i närområdet tillskapas flera programmerade vistelseytor såsom skolgård, idrottshall och platsbildningar för olika aktiviteter. Ytor som tidigare enbart var öppna grus- eller grönytor utformas med ett varierande utbud av aktiviteter för såväl äldre som yngre barn. Trafikmiljön för barn förbättras genom att barriäreffekten av de större vägarna Arnöleden och Hamnvägen minskas och gång- och cykeltransporter till och från skolan underlättas.

För att området ska bli så bra som möjligt för barn att vistas på kommer vissa delar av förslaget bearbetas vidare. För att säkerställa tillräcklig yta kvalitativ utemiljö för barnen behöver tillgången till närliggande grönområden säkerställas. Därmed kommer kopplingen mellan skolan och skolskogen studeras vidare i samband med utformningen av järnvägsгатans förlängning. Avvägningar som avser skolans placering och tilltänkta entré kommer att studeras vidare eftersom det beror av Arnöledens utformning och som ligger utanför arbetet med detaljplanen. Även de två alternativa lösningarna för hämtning och lämning av skolbarn med bil kommer att studeras vidare med utgångspunkt i hur många parkeringar som behövs och vilket parkeringstal som ska gälla. Det fortsatta arbetet med Ribban samordnas med angränsande planarbete, dels Arnöleden och Hamnvägens utformning och dels stadsutvecklingsprojektet Spelhagen, för att kopplingarna mellan områdena ska bli välfungerande för barn.