



TRAFIKVERKET

Barnkonsekvensanalys-kartläggning

Fyra spår Uppsala länsgränsen Stockholm/Uppsala – söder Bergsbrunna

Sigtuna, Knivsta och Uppsala kommuner,
Stockholms och Uppsala län

Järnvägsplan, 2026-05-11

Trafikverket

Postadress: Trafikverket Ärendemottagning, Fyra spår Uppsala, Box
810, 781 28 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Konfidentialitetsnivå: Ej känslig klassning

Dokumenttitel: Barnkonsekvensanalys länsgränsen Stockholm/Uppsala - söder-
Bergsbrunna

Författare: WSP Sverige AB

Dokumentdatum: 2026-05-11

Ärendenummer: 2020/132366

Kontaktperson: Trafikverket, projektledare Jenny Bergh

Foto: WSP Sverige AB, om inget annat anges

Illustration: WSP Sverige AB, om inget annat anges

Innehåll

1 Inledning.....	4
1.1. Bakgrund till projektet	4
1.2. Barnkonsekvensanalys	4
1.3. Barnets bästa	6
1.4. Barnkonventionen	7
2 Metod	7
2.1. Omfattning och process	7
2.2. Steg 1 kartläggning	8
2.3. Analysteman, nyckelfrågor och indikatorer	10
2.4. Övrigt	10
3 Resultat av kartläggning.....	11
3.1. Kartstudier	11
3.2. Dialogfrågor	15
3.3. Sammanställning dialog	16
3.4. Nyckelfrågor och indikatorer	24
3.5. Fortsatt arbete	25
4. Källor och hänvisningar.....	26

1 Inledning

I detta kapitlet ges en bakgrund till projektet Fyra spår Uppsala, syftet med att arbeta med barnkonsekvensanalys och avgränsningar i arbetet.

1.1. Bakgrund till projektet

Projektet Fyra spår Uppsala ska öka kapaciteten, tillgängligheten och robustheten på Ostkustbanan mellan Stockholm och Uppsala. Projektet innebär en utbyggnad från två till fyra järnvägsspår mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala Centralstation samt två nya tågstationer på sträckan, en i Bergsbrunna och en i Alsike.

Projekt Fyra spår Uppsala har delats upp i två delsträckor; länsgränsen Stockholm/Uppsala - söder Bergsbrunna och söder Bergsbrunna - Uppsala Centralstation. Järnvägsplaner tas fram för respektive delsträcka. Denna barnkonsekvensanalys (BKA-kartläggning) berör delsträckan från länsgränsen Stockholm/Uppsala till söder Bergsbrunna (se Figur 1).

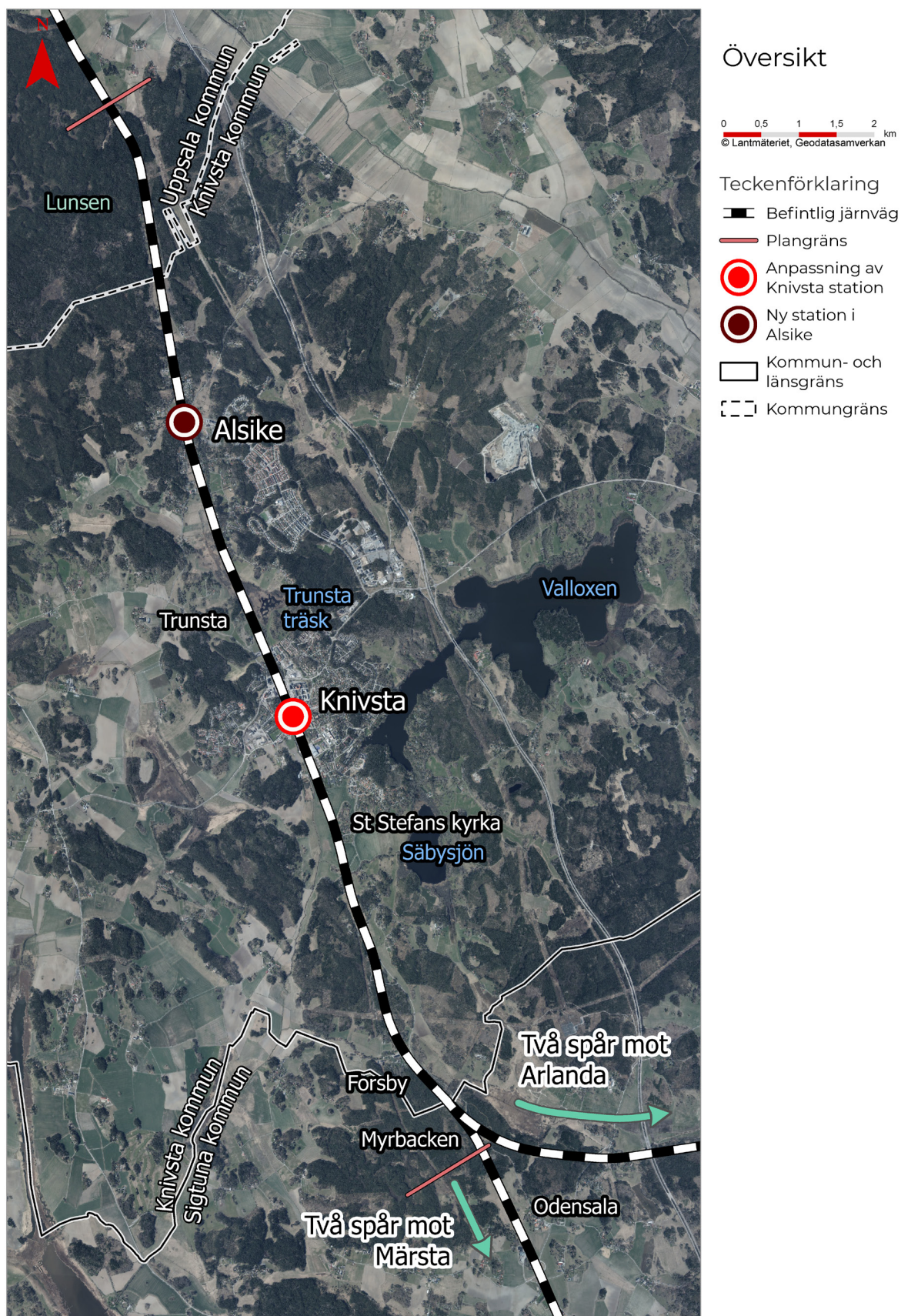
1.2. Barnkonsekvensanalys

Riksdagen har ett beslut om en nationell strategi för att genomföra FN:s konvention om barnets rättigheter. Statliga myndigheter ska ha som målsättning att göra en BKA vid varje beslut som rör barn. Syftet med en BKA är att på ett systematiskt sätt belysa hur barn och unga påverkas av ett beslut och att bedöma vilka åtgärder som är de bästa utifrån ett barnrättsperspektiv. Trafikverket har som mål att arbeta för att barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och att deras vistelse i trafikmiljöer ska öka.

Arbetet med denna kartläggning av BKA arbetet är genomförd inom Trafikverkets projekt Fyra spår Uppsala och inom ramen för arbetet med järnvägsplanen för delsträckan länsgränsen Stockholm/Uppsala - söder Bergsbrunna. Rapporten syftar till att behandla kartläggning av barn och ungas rörelsemönster och målpunkter, upplevelser samt reflektioner om ny och befintlig järnväg längs delsträckan samt en ny järnvägsstation i Alsike och anpassning av befintlig station i Knivsta. Denna rapport fungerar som dokumentation för viktig lokalkunskap och som underlag för projektet.

Denna rapport redovisas som en underlagsrapport till planbeskrivningens samrådshandling.

Arbetet med BKA bygger på Trafikverkets handledning "Vägledning till arbete med barnrättsfrågor i investeringsprojekt" (Trafikverket, 2024) och projektmålen.



Figur 1: Översiktsbild över den planerade järnvägsanläggningens utbredning. Järnvägen inom delsträckan för järnvägsplanen går genom Knivsta kommun och delvis i Uppsala kommun i norr samt Sigtuna kommun i söder.

Fyra spår Uppsala delsträcka, länsgränsen Stockholm/Uppsala - söder Bergsbrunna har fem projektmål som är att:

1.3. Barnets bästa

- Vi skapar en robust, kapacitetsstark och tillförlitlig anläggning som ger förutsättningar för en flexibel och driftsäker trafikering
- Vi skapar en anläggning som möjliggör förbättrad tillgänglighet.
- Vi skapar en anläggning som lokaliseras och utformas med hänsyn till landskapet, natur- och kulturmiljön.
- Vi skapar en resurseffektiv anläggning som lokaliseras och utformas med hänsyn till livs- och bebyggelsemiljö med begränsad klimatpåverkan.
- Vi skapar förutsättningar för en attraktiv, säker och tillgänglig stationsmiljö.

Barnombudsmannen betonar, i enlighet med FN:s barnrättskommitté, att principen om barnets bästa ska vara vägledande i alla frågor som rör barn. Den ska beaktas och väga tungt i beslutsprocesser. Om barnets bästa står i konflikt med vuxnas intressen ska det nästan alltid ha företräde. Hur barnets bästa har beaktats ska redovisas, liksom skälen om det inte valdes (Barnombudsmannen, 2018).

Beslut som inte är barnets bästa ska motiveras och dokumenteras. Beslutsfattare måste ange varför ett annat intresse bedömts väga tyngre.

För att säkerställa barnets bästa ska en bedömning göras inför varje beslut som berör barn, särskilt vid beslut kopplade till exempelvis järnvägsplaner. Vid bedömningen ska följande grundprinciper i barnkonventionen särskilt beaktas:

Artikel 2: Alla barn är lika mycket värda och har samma rättigheter. Ingen får diskrimineras.

Artikel 3: Barnets bästa ska beaktas vid alla beslut som rör barn.

Artikel 6: Barn har rätt till liv, överlevnad och utveckling.

Artikel 12: Barn har rätt att uttrycka sin mening och höras i alla frågor som rör dem. Hänsyn ska tas till barnets åsikter utifrån ålder och mognad.

Därefter bör relevanta rättigheter i barnkonventionen identifieras och påverkan redovisas för att säkerställa att barnets rättigheter tillgodoses.

För att säkerställa barns rättigheter i enlighet med barnkonventionen definierar barnombudsmannen två perspektiv som är relevanta i arbetet med barnkonsekvensanalyser:

Barnets perspektiv: Barns egen syn på sitt liv och sin omvärld, baserat på ålder, mognad, erfarenheter, tradition, kultur och livssituation. Detta kan endast inhämtas genom att barnet själv berättar.

Barnperspektiv: Vuxnas syn på barnet och barndomens villkor, baserat på erfarenheter, värderingar, kultur och professionell kunskap. Det påverkas även av lagstiftning, normer och attityder.

Bedömningen av barnets bästa innebär en utvärdering av hur båda perspektiven har beaktats i beslutsprocessen.

1.4. Barnkonventionen

Barn och ungas inflytande och delaktighet är en av grundprinciperna i barnkonventionen. Statliga myndigheter har därför en skyldighet att säkerställa att barn och unga får möjlighet att komma till tals i alla frågor som rör dem.

Barn definieras som personer under 18 år. Det är dock viktigt att komma ihåg att barn inte utgör en homogen grupp. Varje barn har unika behov och förutsättningar som påverkas av faktorer som ålder, kön, socioekonomisk situation, kulturell och etnisk bakgrund samt eventuella funktionsvariationer (Barnombudsmannen, 2021).

2 Metod

I detta kapitlet beskrivs metod och metodval för BKA arbetet.

2.1. Omfattning och process

Trafikverket har utvecklat en modell (Trafikverket, 2024) för vad arbete med barnrättsfrågor i infrastrukturprojekt bör innehålla och hur arbetet bör genomföras. Processen för att arbeta med barnrättsperspektivet integrerat i projekt är uppdelat i två huvudfaser, Fas 1 och Fas 2.

Fas 1. Bedöm projektets barnpåverkan (BBP). I den här fasen bedöms om projektet har påverkan på barn och om, samt hur, en BKA ska genomföras. Det har i ett tidigt skede klargjorts att de föreslagna åtgärderna kommer att få konsekvenser för barn och unga varför beslut om att genomföra en BKA har fattats inom detta projekt.

Fas 2. Genomförande av BKA. Om det finns påverkan på barn i projektet så genomförs en BKA. Här samlas barns perspektiv in och projektet utformas med hänsyn till barns villkor, och blir en del av projektets planhandlingar.

I Trafikverkets handledning delas Fas 2 - BKA-processen in i tre steg: Kartläggning, analys och utvärdering. I detta dokument hanteras endast kartläggningen. Analysen och utvärderingen kommer att behandlas i kommande arbeten.

2.2. Steg 1 kartläggning

För att ta fram ett så bra underlag som möjligt behöver kunskapsinhämtningen göras med flera metoder. I samband med kartläggningen har det genomförts platsbesök, kartstudier samt dialogmöten med skolbarn i Alsike och Knivsta.

2.2.1 Målgrupp

Målgruppen för denna BKA-kartläggning är de barn som påverkas av järnvägsplanen för Fyra spår Uppsala, delsträckan länsgränsen Stockholm/Uppsala och söder Bergsbrunna.

2.2.2 Avgränsning

Trafikverket ansvarar för järnvägens kärnfunktion, vilket omfattar själva järnvägen, plattformar med väntfunktioner, plattformsförbindelser samt trafikinformation. Myndigheten ansvarar även för att anpassa eller ersätta befintliga förbindelser som påverkas av ny eller ombyggd järnväg.

Eftersom projektet Fyra Spår Uppsala innebär att två nya spår byggs intill en befintlig anläggning, kommer endast de delar som påverkas av utbyggnaden och som faller inom Trafikverkets ansvar att åtgärdas. Mot denna bakgrund har arbetet med BKA avgränsats till de delar som omfattas av Trafikverkets ansvar.

Den geografiska avgränsningen för studien utgörs av hela järnvägsplanen för delsträckan länsgränsen Stockholm/Uppsala till söder Bergsbrunna (se Figur 1).

Vidare behandlar BKA arbetet inte frågor som rör buller eller vibrationer, dessa hanteras i den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som tas fram parallellt med BKA-arbetet.

Arbetet med BKA omfattar inte heller åtgärder som faller under kommunens ansvar, såsom övriga bytespunkter, utan fokuserar enbart på det som ligger inom Trafikverkets ansvarsområde.

2.2.3. Urval och dialog

Under vintern 2024/2025 kontaktades Thunmanskolan (åk 7-9), Högåsskolan (fsk-åk 6) och Sjögrenska gymnasiet i Knivsta och Adolfbergsskolan (åk 6-9), Brännkärrskolan (fsk-åk 5) och Alsike skola (fsk-åk 6) i Alsike.

Under våren 2025 genomfördes dialoger med elever från Sjögrenska gymnasiet och Alsike skola som valde att delta. De barn som bedöms påverkas mest av järnvägsplanen är elever i mellan- och högstadiet samt gymnasiet, eftersom dessa grupper i högre grad rör sig självständigt i samhället jämfört med lågstadieelever. Eftersom de deltagande skolorna hade klasser på mellan- och gymnasienivå valdes en klass från mellanstadiet och en från gymnasiet ut för att delta i dialogerna.

Dialogträffar utfördes vid ett tillfälle våren 2025 på de två svarande skolorna Alsike skola och Sjögrenska gymnasiet. Klassföreståndare fick i förväg dialogmaterial (presentationsmaterial, frågor till barnen och kartmaterial över Knivsta/Alsike) i syfte att förbereda eleverna inför mötena. Under träffarna medverkade landskapsarkitekter från projektet som gick igenom frågorna med eleverna och hjälpte dem att fylla i kartmaterialet. Barnen fick rita med pennor hur de rör sig i Knivsta/Alsike och markera med färgpluppar vilka målpunkter de har i området.

I dialogen deltog cirka 12 elever från Sjögrenska gymnasiet samt cirka 40 elever från Alsike skola. På Sjögrenska gymnasiet fyllde eleverna i materialet antingen enskilt eller i par. Totalt samlades det in 12 ifyllda dialogmaterial. På Alsike skola fyllde eleverna i materialet enskilt eller i grupper om två till fyra barn. Totalt samlades 20 ifyllda dialogmaterial in och sammanställdes.

Det ifyllda och insamlade dialogmaterialet sammanställdes sedan i två analyskartor för vardera tätort (se Figur 5-8). En som redovisar barnens rörelsemönster, fritidsplatser och målpunkter i närheten av järnvägen och en som redovisar upplevelsen av trygga och otrygga platser i närheten av järnvägen. Rörelsemönstren är en sammanställning av barnens ritade rörelsemönster och färgplupparna är en sammanställning av vilka platser barnen har markerat som målpunkter eller otrygga/trygga platser.

Platsbesök har genomförts vid två tillfällen under projektets gång, dels under arbetet med den Integrerade landskapskaraktärsanalysen (ILKA), dels i samband med dialogträffarna. Vid varje besök har aspekter som berör barnperspektivet noterats och tagits med som underlag till BKA-kartläggningen.

2.2.4. Kartstudier

Kartstudierna baseras på tidigare utredningar som tagits fram under arbetet med ILKA:n. Utredningarna avgränsas geografiskt till områden och målpunkter som bedöms kunna beröras av åtgärder som kan kopplas till barn inom projektet (se kapitel 2.3.). Barns rörelsemönster och målpunkter inventeras, något som är av betydelse för att bedöma hur barn rör sig och vistas i områden före, under och efter järnvägsutbyggnaden.

2.3. Analysteman, nyckelfrågor och indikatorer

Trafikverket har i sin handledning fyra analysteman, vilka beskriver områden där samhällsplanering ska ta hänsyn till barn och ungas rättigheter. De fyra analystemana har sin utgångspunkt i barnkonventionen. Frågeställningarna i dialogerna med barn grundar sig även i de fyra temana (se Figur 2).

Under kartläggningen i en BKA tas nyckelfrågor och indikatorer fram för att kunna bedöma hur projektet påverkar barn i de följande analys- och utvärderingsstegen (Fas 2, steg 2 och 3) av BKA arbetet. Nyckelfrågorna är områden som är särskilt viktiga för projektet att ta hänsyn till för att säkerställa barnens rättigheter. Utgångspunkten för nyckelfrågorna är BKA-modellens temaområden och projektmålen. Nyckelfrågorna och indikatorerna blir sedan ett stöd i utformningen av järnvägsanläggningen under det kommande arbetet med BKA:n, gestaltungsprogrammet och projekteringen av anläggningen.

Tema 1: Rörelsefritt och sammanhängande Barn och unga ska självständigt kunna röra sig i sina närmiljöer och till sina målpunkter, utan att påtagligt hindras av barriärer (Barnkonventionens artikel 31).
Tema 2: Tryggt och säkert Barn och unga ska vara trygga och säkra i och kring trafikmiljöer och i sina närområden (Barnkonventionens artikel 6).
Tema 3: Tillgängligt och jämlikt Barn och unga ska ha fri och jämlik tillgång till trafiksystem och platser (Barnkonventionens artikel 3,23)
Tema 4: Hälsosam och aktiv Transportsystemet ska utformas så att det inte försämrar barn och ungas hälsa och rörelserikedom (Barnkonventionens artikel 24,31)

Figur 2: De fyra temaområdena (Trafikverket, 2024).

2.4. Övrigt

Utöver dialogmötena har även Knivsta kommun utfört en digitaliseringsövning med elever i årskurs 8 från Thunmanskolan där de fick i uppgift att bygga upp den framtida järnvägsstationen i Alsike.

Från modellerna som barnen byggde upp i Minecraft framgår det att eleverna vill ha en station där de känner sig trygga, som har växtlighet, är lätt att ta sig till och från med olika färdmedel, att det ska finnas skydd från väder och vind samt att de önskar att det finns något café eller liknande (Knivsta kommun, 2024).

3 Resultat av kartläggning

I detta kapitlet presenteras resultatet av kartstudierna samt sammanfattning från dialogmöten med barn på besökta skolor i Knivsta och Alsike. Kartläggningen är fokuserad på tätorterna Knivsta och Alsike eftersom identifierade målpunkter för barn och unga utmed järnvägssträckan primärt är lokaliserade i tätorterna.

3.1. Kartstudier

3.1.1 Knivsta

Knivsta tätort har generellt en småskalig bebyggelse. Stadsmiljön skiljer sig mellan de olika sidorna av järnvägen, där centrumet ligger på östra sidan. Runt järnvägsstationen finns historiska byggnader som vittnar om Knivstas utveckling. Knivsta centrum har överlag en mer storskalig bebyggelse som tillkommit på senare år än övriga Knivsta. Kring stationsområdet finns pendlarparkering, cykelparkering och busshållplats.

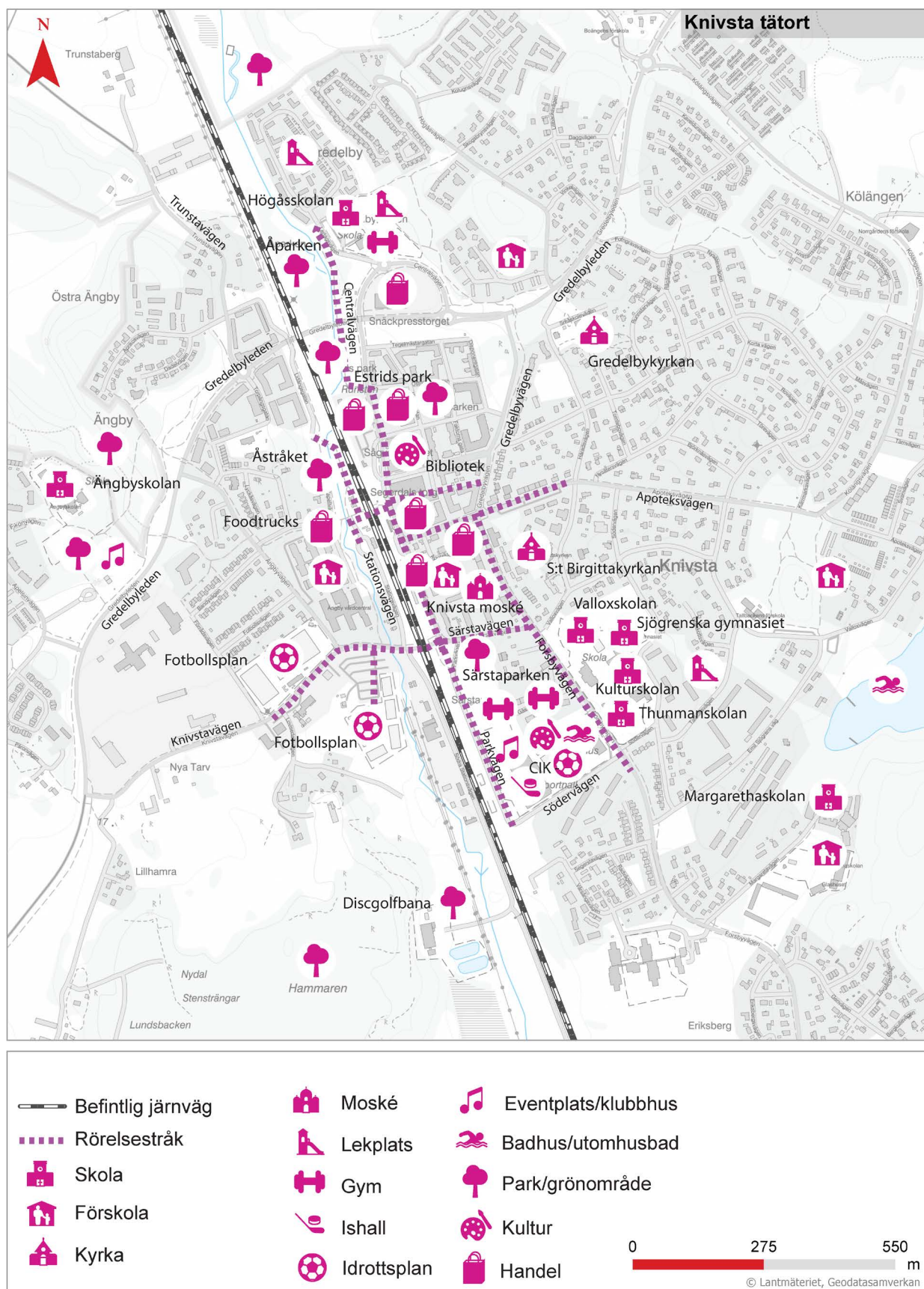
Målpunkter och rörelsemönster i Knivsta

Järnvägen löper genom Knivsta och delar tätorten i två delar. Till skillnad från Alsike kantas hela järnvägssträckan i Knivsta av bebyggelse på båda sidor där barn och unga kan tänkas bo.

I Knivsta centrum öster om järnvägen centreras kommersiella målpunkter såsom dagligvaruhandel, detaljhandel och restauranger, men även stadshuset och biblioteket. Dessa finns främst belägna parallellt med järnvägen på Centralvägen, samt Apoteksvägen och till viss del Forsbyvägen. I stationshuset på den västra sidan om järnvägen finns en restaurang, och bredvid den foodtrucks. På den östra sidan om järnvägsstationen vid Centralvägen finns en busshållplats med regionaltrafik till bland annat Alsike och Uppsala.

Majoriteten av de icke kommersiella målpunkterna ligger även de på den östra sidan bland annat skolor, förskolor, kyrkor samt en moské. I den södra delen av Knivsta tätort ligger Centrum för idrott och kultur (CIK), en mötesplats för det lokala kulturlivet med olika sporthallar, restauranger och kulturevenemang.

Det finns också fotbollsplaner på den västra sidan om järnvägen, samt en discgolfpark längre söderut som är målpunkter för barn och unga i Knivsta. Å-rummet är ett parklikt rekreationsområde centralt beläget vid järnvägens västra och östra sidor. Å-rummet är ett rekreationsmål även för barn och unga i Knivsta och bör beaktas vid projekteringen av den nya järnvägen. Längre söderut vid CIK finns Särstaparken samt ett utegym i närheten av järnvägen som barn och unga använder.



Figur 3: Barn och ungas målpunkter i Knivsta.

Järnvägen korsas i norr av Gredelbyleden på en trafikseparerad bro, vid Knivsta station av en gång- och cykeltunnel samt söder om stationen med en plankorsning. Plankorsningen har gång-, cykel- och fordonstrafik, med två par bommar som stängs växelvis beroende på vilket av järnvägsspåren som trafikeras.

Upplandsleden passerar via passagen vid Knivsta station och kopplar ihop tätorten med friluftsområdet Lunsen samt grönområden och kulturmiljöer söder om Knivsta.

3.1.2. Alsike

Alsike tätorts bebyggelse är till stor del samlad mellan järnvägen och E4. Centrum ligger därmed en bit bort från järnvägen. Närmast järnvägen är landskapet halvöppet och har en landsbygdskaraktär med jordbruksmark som bryts upp av villabebyggelse uppförd under 1900-talet. Enstaka byggnader är relativt välbevarade, men majoriteten har byggts om. Under 2000-talet har det uppförts tätare bebyggelse i större skala av villor och radhus i snabb takt österut från järnvägen.

Målpunkter och rörelsemönster i Alsike

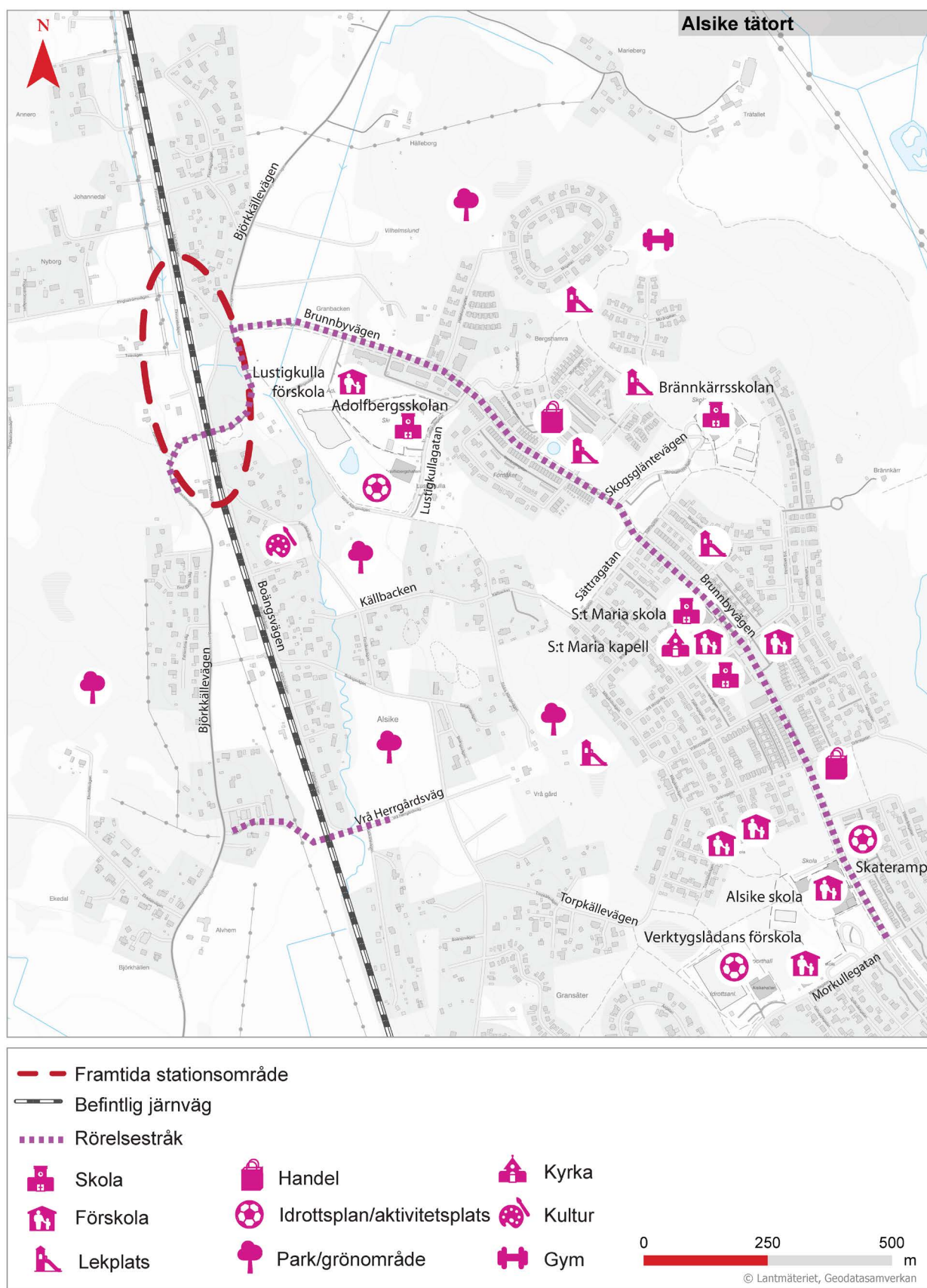
Övervägande delen av målpunkterna i tätorten finns i dagsläget inte i järnvägens direkta närhet utan mellan järnvägen och E4. Den tätare bebyggelsen i Alsikes består av flerbostadshus, lägenhetshus, handel och service. På den östra sidan ca 300 m från järnvägen finns Lustigkulla förskola och Adolfsbergsskolan som har uppförts under 2010-talet. Ytterligare 600 meter från järnvägen ligger Alsike skola och Verktygslådans förskola. Österut avgränsas Alsike av skog som utgör tätortsnära natur med möjligheter till rekreation tillsammans med Pinglaström som går utmed järnvägen. Den västra sidan av Alsike avgränsas även den med skog.

Järnvägen utgör till viss del en barriär genom Alsike. Björkkällevägen leds över järnvägen på en vägbro som sammankopplar den östra och västra sidan av tätorten. I södra delen av Alsike finns en smal tunnel under järnvägen för gång- och cykeltrafik vid Vrå Herrgårdsväg. Dessa passager utgör viktiga kopplingar och knyter ihop tätorten på östra sidan med rekreativa platser på den västra sidan.

Brunnbyvägen fungerar som centrumgata med de flesta bostäder och målpunkter. Eftersom Alsike saknar järnvägsstation, får barn och deras anhöriga ta sig till Knivsta för att ta tåget.

Det planerade stationsområdet

Det planerade stationsområdet i Alsike består idag av ett fåtal villatomter och ruderatmark (markområden som är störda av mänsklig aktivitet, exempelvis banvallar och industriområden). Området är ingen målpunkt i sig och de barn som rör sig där kan antas bo i närheten.



Figur 4: Barn och ungas målpunkter i Alsike.

Vid det framtida stationsområdet har Knivsta kommun planerat för att marken ska användas effektivt genom att bebyggelsetätheten ska vara högre i centrumnära lägen (Knivsta kommun, 2017).

När stationsområdet tillkommer i Alsike är det rimligt att anta att det kommer att röra sig fler barn och unga vid det nya stationsområdet. Framför allt ungdomar som har möjlighet att röra sig på egen hand. Stationsområdet kan då bli en viktig målpunkt i tätorten och ungdomarnas möjligheter att använda stationen och angränsande faciliteter måste tillgodoses.

Från stationsområdet löper Brunnbyvägen och Björkkällevägen. Brunnbyvägen har en gång- och cykelväg på respektive sida om vägen. Vägbron vid Björkkällevägen har idag en otillräcklig gångbana.

Det är möjligt att barn och unga bor i bostäderna som kantar järnvägen eller nyttjar skogs- och grönområdena längs järnvägen. Gång och cykeltunneln vid Vrå Herrgård behöver därför fortsatt vara en möjlig passage för barn och unga efter utvecklingen av den nya järnvägen för att möjliggöra för barn och unga att ta sig mellan de båda sidorna av järnvägen.

3.2. Dialogfrågor

Projektet har tagit fram frågor som ställdes till barnen under dialogträffarna utifrån de fyra temaområden som presenterats under metoddelen, kapitel 2.3. Vid dialogen ombads även barnen lämna synpunkter kring upplevelser generellt i Alsike/Knivsta och specifikt kring stationsområdena.

3.2.1. Rörelsefritt och sammanhängande

- Vilka platser i Knivsta/Alsike brukar du besöka på fritiden? Både själv, med kompisar eller föräldrar.
- Hur rör du dig i området? Vilka vägar brukar du använda?
- Hur brukar du ta dig till skolan? Gång, cykel, buss, skolbuss, skjuts? Brukar du ta dig själv, med en kompis eller annan vuxen till skolan?
- Brukar du ta tåget från stationen i Knivsta?
- Brukar du röra dig i närheten av järnvägen?

3.2.2. Trygghet och säkerhet

- Tycker du att det finns några problem med järnvägen idag?
- Finns det någon plats vid järnvägen och stationen där du känner dig osäker/otrygg?
- Finns det någon plats vid järnvägen och stationen där du känner dig säker/trygg?

3.2.3. Tillgängligt och jämlikt

- Brukar du kunna ta dig dit du vill på egen hand hemifrån?

3.2.4. Hälsosamt och aktivt

- Inga frågor ställs till barnen. Bullerkartläggning görs övergripande i projektet och åtgärder vidtas enligt gällande lagstiftning.

3.2.5. Stationsområdet

- Hur skulle du vilja ändra på järnvägen och stationsområdet i Knivsta om du fick bestämma?
- Hur tror du att du och andra barn kan påverkas av att järnvägen byggs ut?
- Vad tänker du är viktigt att tänka på vid utformning av stationerna i Alsike/Knivsta?

3.3. Sammanställning dialog

Nedan presenteras resultatet av barndialogerna i Knivsta och Alsike i två analyskartor per tätort (se Figur 5-8). Barnen och ungdomarna har själva markerat hur de rör sig och vilka platser de använder, och materialet har sedan sammanställts av WSP.

3.3.2. Knivsta

Sjögrenska Gymnasiet

Sjögrenska gymnasiet ligger i Knivsta. Det är en gymnasieskola med cirka 100 elever som har nationella yrkesprogram och introduktionsprogram. Introduktionsprogrammet syftar till att göra elever som är obehöriga till gymnasiet behöriga eller förbereda dem för arbetsmarknaden eller annan utbildning. För denna rapport utfördes en dialog med cirka 12 elever från en klass på introduktionsprogrammet. Nedan presenteras resultatet från dialogen.

Rörelsefritt och sammanhängande

Ungdomarna på Sjögrenska rör sig över ett stort område och deras fritidsplatser/målpunkter ligger i centrala Knivsta vid biblioteket, CIK och matbutiken Willys (se Figur 5).

Platser som de rör sig på i närheten av järnvägen centreras till den befintliga järnvägsstationen, CIK, matbutiker i området och passager över järnvägen (se Figur 5).

Trygghet och säkerhet vid järnvägen

De elever som svarar på enkäten om otrygghet vid järnvägen anger järnvägsstationen och passager över/under järnvägen. Eleverna räknar upp exempel som självmord, rån och avsaknad av bevakning som anledningar till otrygghet. Platser som de pekar ut som trygga är deras hem, CIK och naturen (se Figur 6).

Tillgängligt och jämlikt

De intervjuade eleverna svarar att de självständigt kan ta sig dit de vill.

Ungas upplevelser och synpunkter på stationsområdet

När ungdomarna fick frågan vad de tycker är viktigt att tänka på med den nya stationen, svarade de flesta att den nya stationen ska kännas trygg och att det ska vara smidigt att använda järnvägsstationen jämfört med buss eller bil. Ungdomarna vill även att det ska vara möjligt att vänta på tåget inomhus (skydd för väder) och det ska gå att köpa mat på stationen.

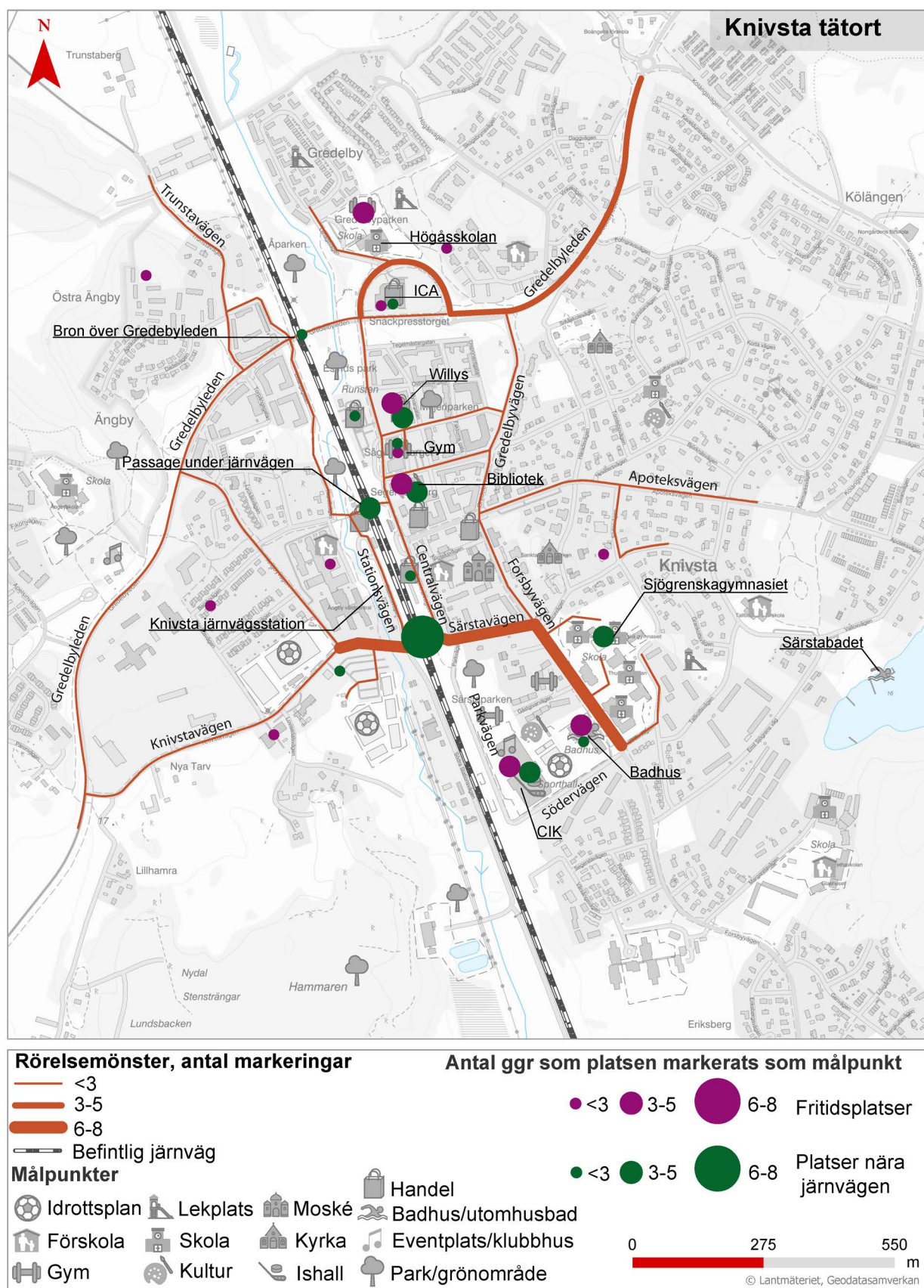
När de fick frågan hur de tror att andra kan påverkas av ombyggnationen av järnvägen och stationen, svarade de flesta att ökat ljud kommer att påverka negativt och att det behövs fler över-/underfarter.

När de unga fick frågan om inspiration från andra tågstationer svarade de att de gärna ser att det finns en närbutik i anslutning till stationen och att det ska vara lätt att gå med blindkäpp.

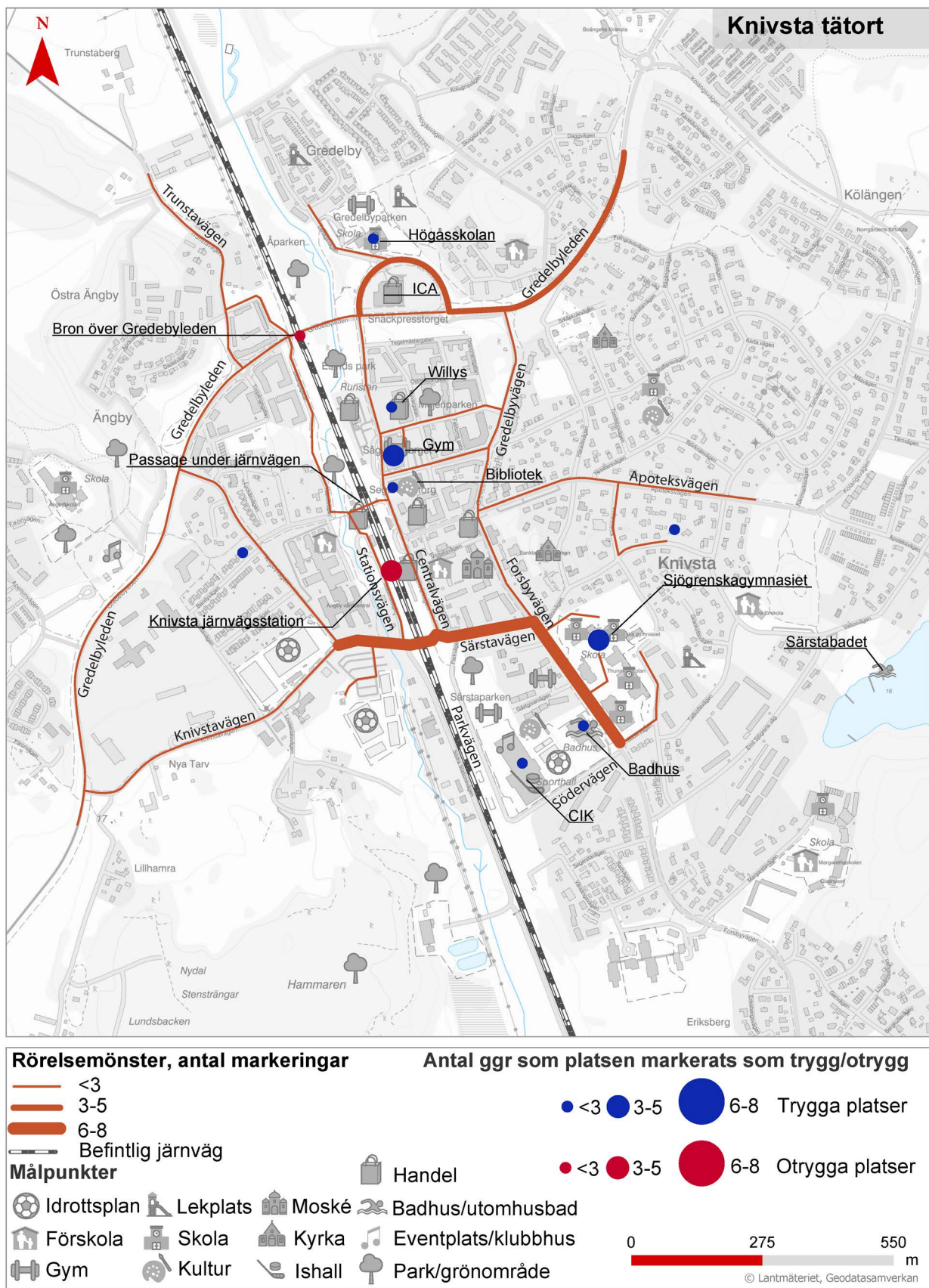
Sammanfattning av dialogerna i Knivsta

Sammanfattningsvis framgår det tydligt att eleverna vid Sjögrenska gymnasiet regelbundet använder Knivsta station och rör sig i stationsområdet. Samtidigt upplever de att stationen är otrygg.

Enligt kartläggningen är Knivstavägen, särskilt i anslutning till stationsområdet, den mest frekvent använda vägen av eleverna. Som tidigare påpekats är järnvägspassagen i detta område inte planskild, vilket skapar en otrygg situation för barn och unga som rör sig i Knivsta.



Figur 5: Målpunkter och fritidsplatser, utpekade av barnen nära järnvägen i Knivsta.



Figur 6: Rörelsemönster samt trygga och otrygga platser, utpekade av barnen nära järnvägen i Knivsta.

3.3.1. Alsike skola

På Alsike skola går cirka 730 elever från förskoleklass till årskurs 6. Inom ramen för denna rapport utfördes en dialog med två klasser: årskurs 4 (cirka 40 elever). Nedan presenteras resultatet från dialogen.

Rörelsefritt och sammanhängande

Barnens fritidsplatser ligger i närheten av Alsike skola och på den östra sidan om den befintliga järnvägen (se Figur 7). Dialogen visade att eleverna till största del bor i närheten av skolan och antingen går eller cyklar dit.

Platser som de rör sig på i närheten av järnvägen är framför allt Adolfsbergsskolan och Björkkällevägsbron. Eleverna svarade även att de troligtvis skulle använda en station i Alsike om det fanns en.

Trygghet och säkerhet vid järnvägen

Genomgående svarade barnen att deras hem, Alsike skola och fotbollsplanen upplevs som trygga platser. En del av eleverna svarade att det är otryggt vid järnvägen på kvällar, och vissa specificerade att det är otryggt vid järnvägsövergångar (se Figur 8).

Tillgängligt och jämlikt

Eleverna svarade att de inom Alsike kan ta sig dit de vill på egen hand, vissa utvecklar sitt svar med att de kan behöva skjuts till Knivsta och Uppsala.

Ungas upplevelser och synpunkter på stationsområdet

När barnen fick frågan vad de tycker är viktigt att tänka på när järnvägen och stationsområdet byggs, svarade de flesta att det är viktigast att tänka på säkerheten och att göra området tryggt. Vid frågan hur de tror att andra barn kan påverkas av att järnvägsstationerna byggs ut, svarade majoriteten att de inte vet eller att andra barn kommer att påverkas av ökade ljudnivåer.

Vid frågan om inspiration från andra tågstationer listade elverna:

- Bra med papperskorgar
- Väderskydd
- Möjlighet att köpa mat
- Att stationen skulle ha färg
- Att de ville vara delaktiga i namngivningen av stationen.

Övriga synpunkter

Lärarna och eleverna i årskurs 4 på Alsike skola hade haft en förberedande diskussion inför dialogen där de listat positiva och negativa saker med ombyggnationen av järnvägen och stationen. Informationen som framkom skiljer sig inte nämnvärt från vad som framkom under dialogmötet.

Negativt:

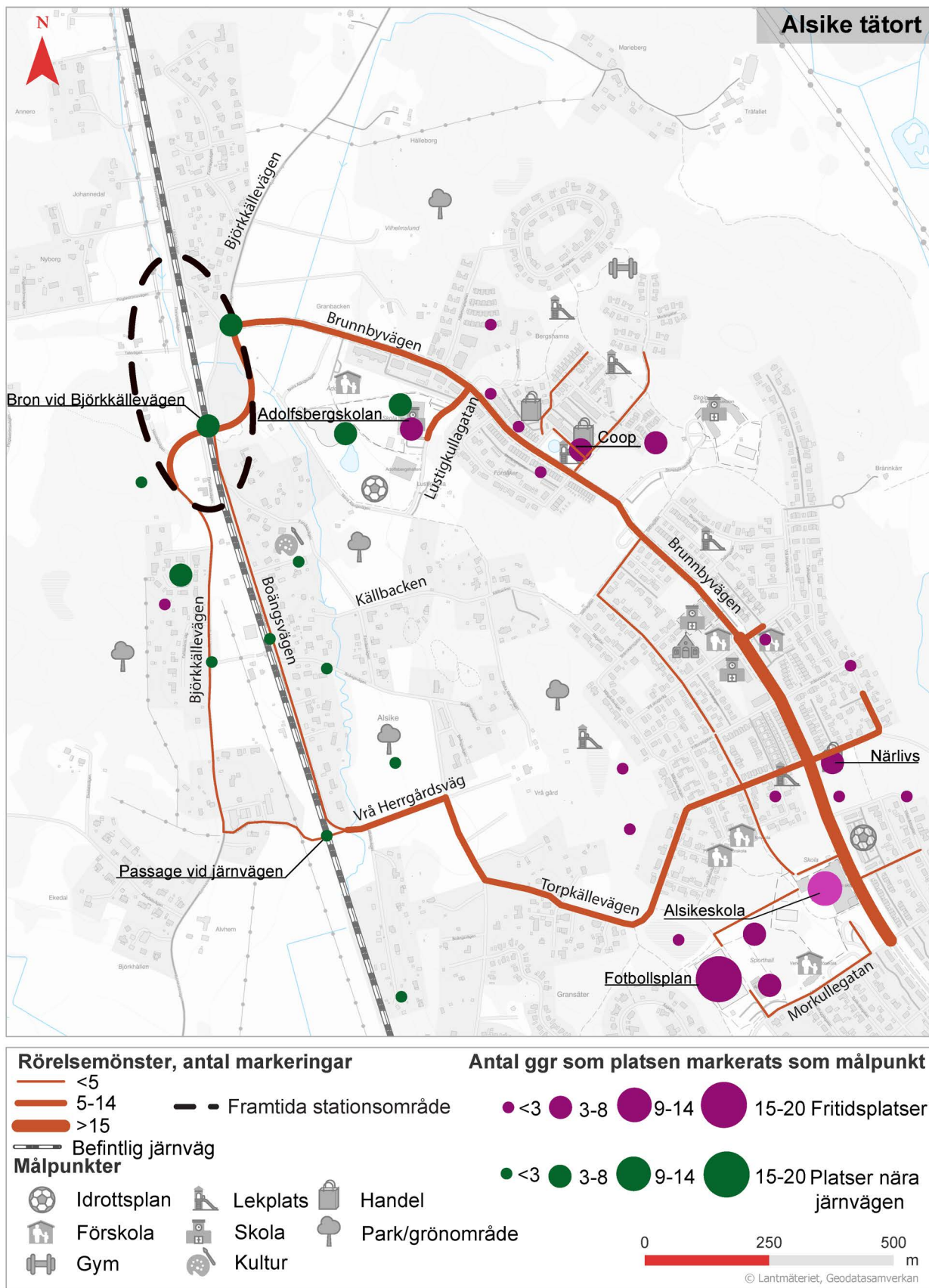
- Färre passager att ta sig över
- För få parkeringsplatser
- Miljöpåverkan på skog och parker
- De som bor nära påverkas av buller
- Behöver hus rivas?
- Hur skyddar man barnen från rälsen och tågen?
- Ligger Adolfsbergsskolan för nära?

Positivt

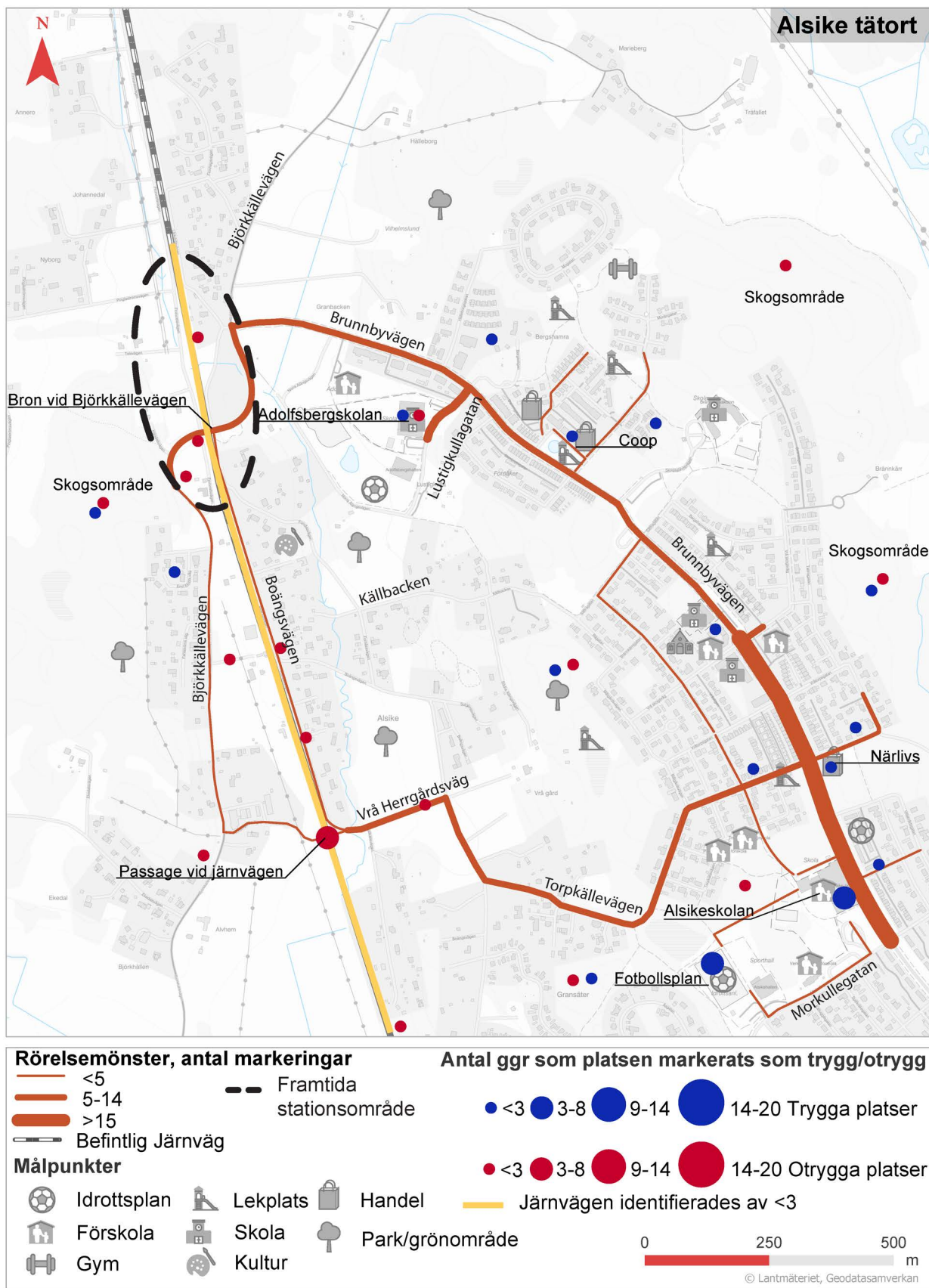
- Viktigt med en station i Alsike så att vi får lättare att åka tåg
- Enklare att ta sig till jobb/studier
- Många vill bo här - mer pengar till butiker, samhället och kommunen
- Långsiktigt bättre för miljön då fler åker tåg istället för bil
- Fler tider/tåg att kunna ta

Önskemål:

- Möjlighet att värma sig med tillgång till toaletter, eluttag och sittmöjligheter
- Gott om soptunnor utan lock samt många bänkar
- Stängsel runt spåren
- Någonstans att äta vid stationen
- En trygg station och järnväg med bra bevakning, vakter och kontrollanter
- En ljus och upplyst station med tak över perrongen
- Teman, färger eller gåtor på stationen
- Tydliga skyltar med tågtider
- Växtlighet och en fontän
- Mycket bil- och cykelparkeringar
- Invigningsfest
- Barnen lyfte även, likt i dialogen, att de är oroliga över högre ljud.



Figur 7: Målpunkter och fritidsplatser, utpekade av barnen nära järnvägen i Alsike.



Figur 8: Rörelsemönster samt trygga och otrygga platser, utpekade av barnen nära järnvägen i Alsike.

3.4. Nyckelfrågor och indikatorer

Nedan presenteras nyckelfrågor och indikatorer som tagits fram efter dialogerna med barnen utifrån de fyra teman som beskrevs i metoddelen kapitel 2.3. Nyckelfrågorna och indikatorerna kommer användas i kommande faser i BKA arbetet samt kontrolleras mot åtgärder som föreslås i gestaltungsprogrammet.

Tema 1 - Rörelsefritt och sammanhängande

Nyckelfråga

Järnvägens barriärverkan.

Indikator

Förstärker den infrastruktur som projektet tillför barriärverkan för barn och unga?

Tema 2 - Tryggt och säkert

Nyckelfråga

Trygga och säkra passager och stationsområden

Indikator

Påverkar projektet barn och ungas möjligheter att själva på ett tryggt och säkert sätt röra sig inom stationsområdena och mellan sina målpunkter?

Tema 3 - Tillgängligt och jämlikt

Nyckelfråga

Tillgängliga och jämlika stationsområden och passager utifrån alla barns behov.

Indikator

Skapar projektet likvärdiga förutsättningar för alla barn att röra sig inom stationsområdena och mellan sina målpunkter?

Tema 4 - Hälsosamt och aktivt

Nyckelfråga

Områden viktiga för barn och ungas hälsa och rörelse

Indikator

Påverkar projektet platser av betydelse för barns rekreation och fritidsaktiviteter?

Figur 9: Nyckelfrågor och indikatorer.

3.5. Fortsatt arbete

Denna kartläggning av barn och ungas rörelsemönster och målpunkter utgör ett underlag för vidare BKA arbete (FAS 2, steg 2 och 3) där analys och rekommendationer bör tas fram inom delsträckan, länsgränsen Stockholm/Uppsala – söder Bergsbrunna.

I det fortsatta arbetet rekommenderas även återkoppling till de skolor och elever som medverkade i BKA kartläggningen. Syftet är att visa hur deras kunskap och synpunkter har inarbetats i arbetet inom projektet Fyra spår Uppsala – från länsgränsen Stockholm/Uppsala till söder Bergsbrunna.



4. Källor och hänvisningar

Barnombudsmannen (2018). *Prövning av barnets bästa – ett stödmaterial för beslutsfattare och tjänstepersoner*. Länk: <https://provningbarnetsbasta.barnombudsmannen.se/att-tolka-barnets-basta> [2025-06-23].

Barnombudsmannen (2021). *Konventionstexten - artikel 2*. Länk: <https://www.barnombudsmannen.se/barnkonventionen/konventionstexten/?currentCategories=> [2025-06-23].

Knivsta kommun (2017). *Översiktsplan del 1 – Mot år 2035 med utblick mot 2050*. [https://knivsta.se/download/18.583c5e8d16e44bc8c8f2a300/1573822908248/Del%201%20\(%C3%96P%202017\).pdf](https://knivsta.se/download/18.583c5e8d16e44bc8c8f2a300/1573822908248/Del%201%20(%C3%96P%202017).pdf) [2025-06-17].

Knivsta kommun (2024). *Knivsta i 3D-bidragen 2024*.

Trafikverket (2024). *Vägledning till arbete med barnrättsfrågor i investeringsprojekt*. Länk: <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1873365/FULLTEXT01.pdf> [2025-04-07].

Trafikverket, 781 28 Borlänge

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

[trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)