

# Heby station – Mötesspår och planskild passage

Heby kommun, Uppsala Län

Uppdragsnummer:168312

Barnkonsekvensanalys 2024-08-28



**Trafikverket**

Postadress: Trafikverket, Ärendemottagningen, TÄHS-2024-000326,  
Box 810, 781 28 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Barnkonsekvensanalys

Författare: AFRY

Dokumentdatum: 2024-08-28

Ärendenummer: TÄHS-2024-000326

Uppdragsnummer: 168312

Version: 0.1

Kontaktperson: Charlii Enström, projektledare. 010-123 20 10

Fotografier/illustrationer: AFRY om inte annat anges

# Innehåll

<b>1. INLEDNING.....</b>	<b>4</b>
<b>2. BARNKONVENTIONEN .....</b>	<b>5</b>
<b>3. BARNKONSEKVENSPANALYS.....</b>	<b>7</b>
3.1. Barnens perspektiv .....	7
3.2. Barnperspektiv .....	7
3.3. De transportpolitiska målen .....	8
3.4. Barn i trafiken .....	8
3.5. Syfte .....	8
3.6. Metod.....	9
3.7. Tillvägagångssätt förskolan Lönneberga .....	10
<b>4. NULÄGESBESKRIVNING.....</b>	<b>11</b>
4.1. Skolor .....	12
4.2. Skolskjuts.....	12
<b>5. RESULTAT AV KARTLÄGGNINGEN.....</b>	<b>13</b>
5.1. Färdsätt .....	13
5.1.1. Hämtning/lämning vid förskolan.....	13
5.2. Målpunkter.....	13
5.3. Farliga platser .....	14
5.4. Önskemål.....	14
<b>6. KONFLIKTPUNKTER.....</b>	<b>15</b>
<b>7. ÅTGÄRDER OCH KONSEKVENSER.....</b>	<b>16</b>
<b>8. REFERENSER .....</b>	<b>17</b>
<b>9. BILAGA ENKÄT .....</b>	<b>18</b>

# 1. Inledning

Dalabanan sträcker sig mellan Uppsala och Mora där Heby station är del av en viktig transportsträcka mellan Stockholm och Dalarna. Heby station är belägen i Heby tätort, en mindre tätort och en viktig hållplats för pendlare till Sala och Uppsala, se Figur 1. Dalabanan mellan Uppsala och Sala vid Heby trafikeras till största del av regionaltåg och fjärrtåg mellan Dalarna och Stockholm. Heby station är också ett viktigt stråk för att nå Uppsala, Arlanda och Stockholm.

Vid Heby station saknas möjlighet för tågmöte och endast huvudspåret är i trafik i dag. För att öka kapaciteten på banan och möjliggöra möten med eller utan resenärsutbyte krävs ett nytt mötesspår samt en ombyggnation/nybyggnation av plattformstrukturen som i dagsläget består av en sidoplattform. En planskild passage under befintligt och tillkommande spår vid Heby station planeras för att binda samman plattformarna samt omgivande stationsområde.

Detta innebär att oskyddade trafikanter kan ta sig under järnvägen via passagen mellan Norra Järnväggsgatan och Stationsvägen. Resenärerna kommer kunna nyttja trappor samt hiss för att ta sig mellan gångpassagen och upp på plattformarna samt till anslutningar utanför stationsområdet.

Projektet omfattar nytt mötesspår och plattform på norra sidan av järnvägen, uppställningsspår samt en planskild passage under järnvägsspåren för oskyddade trafikanter. Projektet förbättrar tillgängligheten på befintlig plattform.

Detta PM utgör underlag till järnvägsplan Heby station – Mötesspår och planskild passage.





Figur 1. Orienteringskarta.

## 2. Barnkonventionen

Barnkonventionen är en konvention om barnets rättigheter som Förenta nationerna (FN) antog år 1989. Enligt artikel 3 i konventionen ska barnets bästa vara vägledande vid allt beslutsfattande och vid alla åtgärder som rör barn. Inför ett beslut eller en åtgärd ska ansvarig beslutsfattare överväga om det berör barn och i så fall på vilket sätt. Enligt §1 barnkonventionen är varje människa ett barn till den dag då hen fyller 18 år.

Följande artiklar i barnkonventionen är aktuella för denna analys:

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

§3 Vid alla beslut som rör barn ska i första hand beaktas vad som bedöms vara barnets bästa.

§6 Barn har rätt till liv, överlevnad och utveckling.

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

Från och med den 1 januari 2020 är FN:s konvention om barnets rättigheter svensk lag, lagen (2018:1197) om Förenta nationernas konvention om barnets rättigheter. Enligt lagens 1 § ska artiklarna 1–42 i Förenta nationernas konvention den 20 november 1989 om barnets rättigheter i originaltexternas lydelse gälla som svensk lag. Att konventionen numera är en del av svensk lag innebär att konventionen har fått en starkare juridisk ställning, vilket bidrar till att dess innehåll får större genomslag i praktiken.

Sveriges riksdag har tagit beslut att FN:s konvention om barnets rättigheter ska finnas med i samhällets alla verksamheter. Flera aktörer ska gemensamt skapa en miljö för barnet som ger störst möjlighet till överlevnad och utveckling. Barn ska ges möjlighet att ge uttryck för sina åsikter i frågor som berör dem, till exempel vid utformning av den fysiska miljön. Enligt Trafikverkets policy för barn ska Trafikverket inom vägtransportssystemet ha med FN:s konvention om barnets rättigheter som utgångspunkt. (Vägverket publ. 2005:37).

### 3. Barnkonsekvensanalys

Enligt riksdagens nationella strategi för att genomföra FN:s konvention om barnets rättigheter ska statliga myndigheter ha som målsättning att göra en barnkonsekvensanalys vid varje beslut som rör barn. Barnkonsekvensanalys (BKA) är en metod som på ett systematiskt sätt ska belysa hur barn och unga påverkas av ett beslut och som ska pröva och beskriva vilka åtgärder och utformningar som är de bästa för barn. (Vägverket publ. 2005:37).

BKA ska användas i all planläggning och projektering av väg- och trafiklösningar som berör barn som oskyddade trafikanter, som exempelvis gång- och cykelvägar, hållplatser, åtgärder i tätort med mera. BKA i vägplaner ska identifiera, värdera och redovisa de risker, kritiska moment och möjliga skador som verksamheten kan förorsaka för barn samt vilka lösningar som valts för att hantera riskerna. (Trafikverket, 2015). Trafikverket arbetar med att ta fram en ny handledning för barnrättsfrågor i investeringsprojekt under vår och sommar 2023.

#### 3.1. Barnens perspektiv

Att ha med barnens eget perspektiv när ett beslut ska fattas innebär att ha en kontakt med de barn och unga som är berörda av beslutet för att nå den värdefulla kunskap och de erfarenheter som barnen själva har kring sin egen situation. (Sommer, Pramling och Hundeide, 2011).

Artikel 12 i Barnkonventionen, att "Barn har rätt att uttrycka sin mening och höras i alla frågor som rör barnet", brukar i regel tillämpas i en BKA genom att barn intervjuas på skolor. Barn i skolåldern ingår inte i denna BKA utan endast barn i förskoleåldern, vilka inte förväntas röra sig på egen hand inom järnvägsområdet. Barnets rättigheter i denna BKA analyseras av vuxna utifrån ett barnperspektiv med hjälp av vårdnadshavares svar.

#### 3.2. Barnperspektiv

Att ha ett barnperspektiv när ett beslut ska fattas innebär att en vuxen tittar på olika alternativ ur ett barns synvinkel men med en vuxens kompetens och erfarenhet inom ämnet. Därefter analyseras noga vilka konsekvenser dessa beslut får för de barn och ungdomar som frågan gäller (Sommer, Pramling och Hundeide, 2011).

### 3.3. De transportpolitiska målen

Som grund för projektet ligger det övergripande transportpolitiska målet från 1998 ”att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”. Våren 2009 förtydligades det övergripande målet med två huvudmål; ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

#### *Funktionsmålet*

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

#### *Hänsynsmålet*

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

### 3.4. Barn i trafiken

I trafiken betar sig inte barn på samma sätt som vuxna. Nivån på trafikmognad beror på många olika faktorer, exempelvis utveckling av hörsel och syn, koncentrationsförmåga men också insikt, erfarenheter och konsekvenstänk. När barn uppnått tolv års ålder kan de anses vara tillräckligt trafikmogna för att agera självständigt. Detta måste då föregås av träning på vägen, exempelvis genom att barnet går och cyklar med vårdnadshavare eller annan vuxens sällskap redan då de börjar skolan.

Det är viktigt att anpassa trafiksystemet efter barnen eftersom de leker nästan överallt. Ett sätt för anpassning är att separera barnen från biltrafiken i deras närmiljö samt minska hastigheten på biltrafiken eftersom detta är en avgörande faktor för skadeutfallet vid en olycka. Barnanpassade passager är viktigt eftersom det är vid korsningspunkter det förekommer flest olyckor mellan olika trafikanttyper.

Genom att skapa trygga, intressanta och sammanhängande stråk kan barn få möjlighet att röra sig fritt i samhället på egen hand, exempelvis mellan hem och skola eller fritidsaktiviteter. Det möjliggör övning i trafiken och därmed kan ett större ansvar utvecklas hos barnet.

Cykling ger möjlighet för barn att förflytta sig i sin omgivning. Det kräver uppmärksamhet på flera faktorer som balans, koordination och omgivande trafik. När förbipasserande motorfordon, ojämnheter och håligheter i vägbanan, skarpa kantstenar, grus förekommer skapas onödiga svårigheter för barnen. Dessa bör därmed undvikas i största möjliga mån.

### 3.5. Syfte

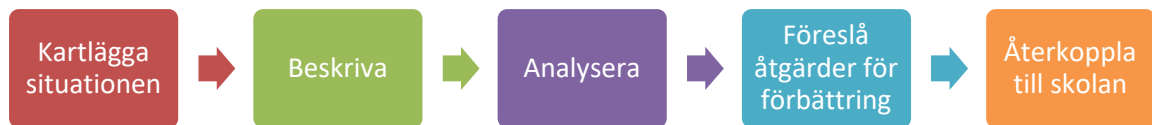
Syftet med denna barnkonsekvensanalys är att utreda vilka brister och faror som kan påverka och försvåra barnens rörelsemönster att förflytta sig mellan viktiga punkter som skola, bostad, kompisar och lekplatser. Utifrån identifierade brister föreslås de åtgärder som gynnar barnen bäst.



### 3.6. Metod

Barnkonsekvensanalysen fokuserar på barnens behov med avseende på lämplig lokalisering och utformning av en gång- och cykelväg. Metod och frågeställningar har sin grund i Vägverkets publikation 2005:37 "Vägledning för barnkonsekvensanalys i vägplaneringen".

Nedan redovisas Vägverkets modell för barnkonsekvensanalys som tillämpas i detta projekt, se Figur 2.



Figur 2. Metodmodell för barnkonsekvensanalys.

#### 1. Kartläggning

I kartläggningsprocessen ingår att studera vilka målpunkter och farliga platser som finns i området utifrån ett barnperspektiv.

#### 2. Beskrivning

De uppgifter som framkommer under kartläggningen sätts in i ett sammanhang och beskrivs i text och på kartor där de berörda barnens vårdnadshavare och pedagogers synpunkter återges.

#### 3. Analys av konsekvenser

I analysen redogörs motiven till förslag på åtgärder och konsekvenserna av dessa. Främst beskrivs hur de olika åtgärderna påverkar barnens rörelsefrihet och trygghet. Analysen visar även hur barnens synpunkter har beaktats, här genom deras vårdnadshavare och pedagoger.

#### 4. Prövning av barnets bästa

I den samlade bedömningen sker en avvägning mellan åtgärder med utgångspunkt i vilket alternativ som är bäst för barnen beträffande rörelsefrihet, tillgänglighet, säkerhet, miljö och hälsa.

#### 5. Utvärdering och uppföljning

Utvärdering och uppföljning innebär att följa upp och kontrollera om barnets bästa beaktats i den fortsatta planläggningsprocessen. Ska även följas upp i miljösäkring Plan och Bygg.

### 3.7. Tillvägagångssätt förskolan Lönneberga

För att ta reda på hur barn använder och upplever området togs kontakt med Lönneberga förskola under hösten 2022. Vårdnadshavare och pedagoger har tillfrågats via en enkät hur barnen rör sig under tiden på förskolan och fritiden. Rektor och pedagoger har fått muntlig och skriftlig instruktion om tillvägagångssättet för att inhämta information. Ett frågeformulär med information och instruktioner, enkät och karta har skickats till förskolan, se bilaga i denna rapport. Frågeformuläret har delats ut på förskolan och samlats in på förskolan. Det har varit viss svårighet att få ut informationen vilket påverkade svarsfrekvensen. Det är viktigt att tillägga att vi inte haft ett fysiskt möte med barnen och deras vårdnadshavare.

100 frågeformulär trycktes upp och delades ut till vårdnadshavare åt 63 barn och 15 pedagoger. I enkäten har det getts möjlighet att inkomma med synpunkter på projektet ur ett barnperspektiv.

I december 2022 inkom 6 styck svar från vårdnadshavare och inget svar från pedagoger.

Vuxna kommer även få möjlighet att inkomma med synpunkter i samband med det ordinarie samrådsförfarandet vid en järnvägsplan som planeras äga rum våren 2024.

En återkoppling kommer att ske med förskolan när arbetet med barnkonsekvensanalysen är slutfört genom att personal och vårdnadshavare får ta del av denna rapport. Ett förslag är även att låta Heby kommun ta del av rapporten.

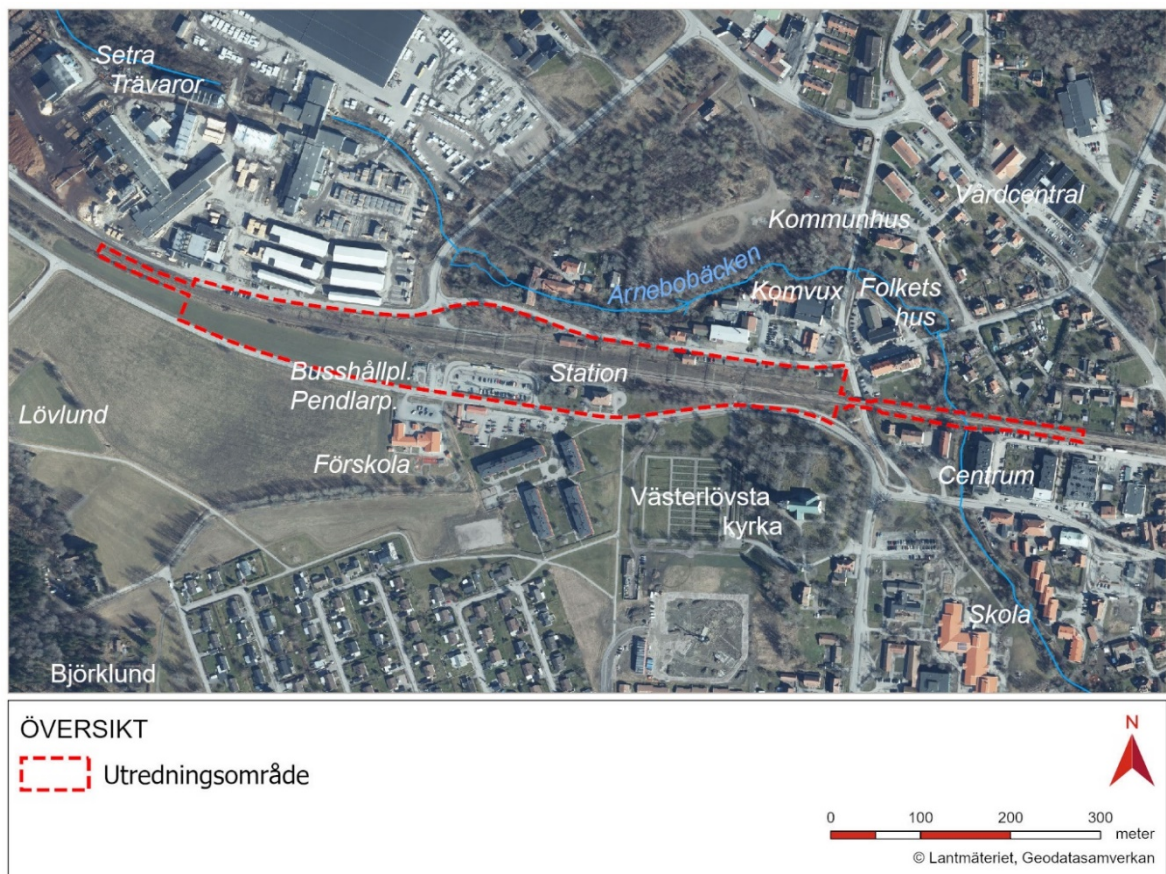
En risk är att barnen inte själva har identifierat målpunkter de vanligtvis besöker eller områden de tycker är intressanta då barnen inte haft möjlighet att visa dem för Trafikverkets personal på plats.

## 4. Nulägesbeskrivning

I de mer centrala delarna av Heby är den övervägande delen av marken exploaterad för ändamål så som bostäder, service och infrastruktur. En mindre del orörd jordbruksmark går som ett stråk genom samhället i nordväst-sydöstlig riktning.

Viktiga målpunkter inom orten är enligt gällande kommunal översiktsplan; affärscentrum vid Kyrkogatan, busshållplats och tågstation, skola, vårdcentral och sporthall, se Figur 3 nedan.

Kring stationshuset finns hårdgjorda kommunikationsytor av asfalt och smågatsten. Ytorna utgör angoringsytor och parkeringsytor för bil och cykel och vägar för passage mellan Stationsvägen och perrongen och till den större parkeringsytan väster om Stationshuset. Kring de hårdgjorda ytorna finns gräsytor med uppväxta träd.



Figur 3. Utredningsområde för järnvägsplan Heby station.

Separat gång- och cykelväg löper parallellt med Stationsvägen och kopplar samman förskolan Lönneberga i väster med Heby centrum i öster. Vid järnvägsstationen ansluter även en gång- och cykelväg från bostadsområden söder om Stationsvägen. Det saknas gång- och cykelpassage i direkt anslutning till Heby station.

Järnvägsanläggning utgör en barriär. Problem har funnits sedan länge med spårspring över järnvägen. Under 2023 satte Trafikverket upp panelstängsel på norra sidan av järnvägsområdet.

På den södra sidan om järnvägen finns också stängsel som förstärkts med taggtråd. Trots detta så tar sig obehöriga in på spårområdet.

#### 4.1. Skolor

Lönneberga förskola har ca 63 barn. Förskolan är kommunal och tillhör Heby kommun. Förskolan ligger söder om stationsområdet. Heby skola har förskola, lågstadie, mellanstadie, högstadie och sarskola. Heby skola ingår inte i denna barnkonsekvensanalys.

#### 4.2. Skolskjuts

Skolskjuts ingår inte för förskolebarn.

## 5. Resultat av kartläggningen

I detta kapitel beskrivs vad som framkommit av kartläggningen av vårdnadshavares rörelsemönster till och från förskolan och synpunkter som framkommit genom vårdnadshavares svar från enkät. Pedagogerna lämnade inga svar.

De vårdnadshavare som besvarat enkäten har i svaren angett att de tycker att de fått tillräcklig förklaring om vad som kommer att byggas. Några lämnade också önskemål om vägar i anslutning till stationsområdet.

### 5.1. Färdsätt

#### 5.1.1. Hämtning/lämning vid förskolan

I enkäten ställdes frågan vilket färd sätt till förskolan som väljs. 3 av 6 vårdnadshavare svarade att de väljer endast bil.

Tabell 1. Fråga: På vilket sätt sker hämtning/lämning vid förskola: går, cyklar, åker bil eller buss?

	Går	Cyklar	Bil	Buss
Antal vårdnadshavare	3	2	5	1
Antal pedagoger	-	-	-	-

Huvuddelen valde bilen men några varierade mellan att gå cykla eller ta bil eller buss. Vid frågan om den som åker bil eller buss till förskolan hellre skulle vilja gå eller cykla svarade 2 nej på frågan, se Tabell 2.

Tabell 2. Fråga: Du som åker bil eller buss till skolan, skulle du hellre vilja gå eller cykla?

	Ja	Nej	obesvarad
Vårdnadshavare	-	2	4
Antal pedagoger	-	-	-

### 5.2. Målpunkter

Den målpunkt som har pekats ut är förskolan och bostad. Inga andra finns markerade. Barnen har en låg ålder så de förmodas inte röra sig i närmiljön på egen hand.

### 5.3. Farliga platser

I enkäten fick vårdnadshavare och pedagoger märka ut platser som upplevs farliga eller obehagliga med ett kryss. De platserna som identifierades som farliga var korsningar i närheten men inte inom utredningsområdet:

1. Stationsvägen: Några vårdnadshavare önskar övergångsställe från parkeringen norr om Stationsvägen till förskolan. Det uppges att det är många som korsar Stationsvägen för att gå vidare mot bostäder också.
2. Brogatan: Övergångsstället vid Heby vårdshus upplevs som farlig. Vårdnadshavaren korsar Brogatan med cykel för hämtning/lämning på förskolan.
3. Korsningen Storgatan/Norra Järnvägsgatan/Centralgatan: Denna korsning har utpekats som farlig. Motivering saknas.

### 5.4. Önskemål

Vårdnadshavarna som besvarat enkäter har angett att de tyckte att de fick en tillräcklig förklaring till vad som kommer att byggas i aktuellt projektet.

Bland svaren som framkom har vårdnadshavare bland annat uppgett önskemål om bevakat övergångsställe eller sänkt hastighet 30 km/tim utanför Lönneberga förskola samma som för skolan (Heby skola, Skolvägen) där hastigheten är sänkt.



## 6. Konfliktpunkter

Analysen bygger på få enkätsvar vilket innebär att större delen av de berörda inom förskoleverksamheten inte kommit tillkänna. Inga konfliktpunkter finns inom utredningsområdet.

## 7. Åtgärder och konsekvenser

För oskyddade trafikanter, däribland barn, planeras en planskild passage under järnvägen för säker passage. Skyltning och belysning kommer att finnas i anslutning till passagen vilket bedöms underlätta orienteringen i området.

Planerade åtgärder ökar tillgängligheten för barn och gynnar barnens rörelsefrihet och trygghet vid stationsområdet.

## 8. Referenser

Dion Sommer, Ingrid Pramling och Karsten Hundeide. *Barnperspektiv och barnens perspektiv i teori och praktik*. 2011.

Trafikverket. *Rätt hastighet på vägen räddar liv*. 2010.

Trafikverket. *Samrådsunderlag väg 51 Förbi Finspång, Finspång kommun, Östergötlands län*. Vägplan, 2021-02-25.

Vägverket. *Värderingsunderlag för genomförande av barnkonsekvensanalys*. Dok. 2003:37 (TV11535).

Vägverket. *Vägledning för barnkonsekvensanalys i vägplaneringen*. Dok. 2005:37. (TV11983)

Finspångs kommun. *Regler och riktlinjer för skolskjutsverksamheten Finspångs kommun*. 2013.

Finspång kommun. Ansvarig skolskjuts, mejlkorrespondens 2022-09-04.

## 9. Bilaga enkät

### ENKÄT

#### Trafikverket planerar att bygga en gångpassage till stationsområdet under järnvägen mellan Stationsvägen och Norra Järnvägsgatan

Sätt kryss i aktuell ruta

Vårdnadshavare	Pedagog

Hur tar ni er till och från förskolan, exempelvis för utflykt eller till hemmet?

- Om ja, vilka platser markera med ring (O) på kartan för utflyktsmål och B för bostad.
- Hur tar ni er dit, markera sträckan på kartan.
- Upplever ni att det går tryggt och smidigt att ta sig dit?  
(Tänk finns gc/väg, är det mycket trafik etc.)

Svar: \_\_\_\_\_

- Finns det någon plats i närområdet som upplevs farlig/obehaglig markera med kryss (X) på kartan.

#### Hämtning och lämning

- På vilket sätt sker hämtning/lämning vid förskola?  
(Med bil, buss, cykel eller till fots. Flera svar är möjliga)

Går	Cyklar	Bil	Buss

- Du som åker bil eller buss till förskolan, skulle du hellre vilja gå eller cykla?  
Om ja, motivera

Svar: \_\_\_\_\_

- Var parkerar de vårdnadshavare som anländer med bil?

Svar: \_\_\_\_\_

- Tycker du att du fick tillräcklig förklaring om vad som kommer att byggas?

Svar: \_\_\_\_\_

- Finns det något som vi inte har frågat dig om som du vill lyfta gällande planerat arbete?

Svar: \_\_\_\_\_



**TRAFIKVERKET**

Postadress: Trafikverket, Ärendemottagningen, TÄHS-2024-000326,  
Box 810, 781 28 Borlänge  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

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