



Sociala konsekvensanalyser, Upplands-Bro kommun

Detaljplanerna Bro torg, Norra Köpmanvägen, Bro stationsområde och Nya Härnevi skola.

2025-12-19

Sociala konsekvensanalyser

Detaljplanerna Bro torg, Norra Köpmanvägen, Bro stationsområde och Nya Härnevi skola

Beställare: Malin Eriksson, Upplands-Bro kommun

Konsultgrupp AFRY:

Maria Aspelin, deluppdragsledare

Jennie Björstad, deluppdragsledare

Kajsa Lundström, illustratör

Jonna Malmback, kvalitetsgranskare

Framsida: Foto från Bro centrum, AFRY

Illustrationer i rapporten är framtagna av AFRY, om inget annat anges.

Datum: 2025-12-19

Version: 1.0

1 Sammanfattning

Denna utredning omfattar sociala konsekvensanalyser (SKA) av fyra angränsande detaljplaner i Bro tätort, Upplands-Bro kommun. Detaljplanerna är under framtagande och i olika skeden. Analysen speglar förslagen och underlag som fanns framtaget i oktober-november 2025. Arbetet fortskrider vilket innebär att förutsättningar kommer förändras över tid.

Här presenteras de viktigaste medskicken för respektive detaljplan för att ge en samlad överblick av de sociala konsekvenserna.

Bakgrund

Bro står inför en omvandling från förortskänsla till en sammanhållen och socialt hållbar småstad, där nya bostäder, mötesplatser och trafiklösningar ska stärka attraktivitet, trygghet, säkerhet och gemenskap. Projektet Omdaning Bro är ett övergripande samlingsnamn för pågående arbete inom orten. Projektet innefattar flera delar och just nu pågår arbetet med fyra detaljplaner. Som stöd i planeringen används sociala konsekvensanalyser för att säkerställa att förändringarna skapar positiva sociala effekter för invånarna. Här följer en sammanfattning av analyserna av detaljplanerna.

Bro torg

Bro torg utvecklas till ett mer småstadsmässigt centrum med förtätning, fler bostäder, service och tydligare offentliga rum. Planen stärker vardagslivet genom närhet till handel, bibliotek, simhall och annan service, samt möjliggör blandat bostadsbestånd.

Viktiga sociala konsekvenser:

- Offentliga rum och torg blir tydligare och tryggare dagtid, med potential för aktiva bottenvåningar och fler mötesplatser. Tillkommande bostadshus håller en låg och mänskligt relaterbar skala.
- Bilfria grönytor tillkommer vilket gynnar barn, unga och personer med funktionsnedsättning.
- Barns och ungas självständiga rörlighet riskerar att begränsas när gångtunnlar tas bort och ersätts med passager i plan. Det ökar kraven på att läsa av komplexa trafikmiljöer, särskilt för barn och personer med kognitiva svårigheter.
- Att ungdomar inte nämns utgör en risk att gruppen upplever att de "stör" snarare än att de hör hemma, trots att dynamiken unga - äldre beskrivs som välfungerande idag.

Medskick Bro torg:

Säkra tydligt prioriterade och trygga gång- och cykelstråk, särskilt för barn, unga och personer med neuropsykiatrisk funktionsnedsättning. Utveckla icke-kommersiella mötesplatser för olika åldrar och förankra förändringar av tunnlar och trafiklösningar i lokal kunskap och dialog.

Norra Köpmanvägen

Norra Köpmanvägen ska bli en småstadsmässig huvudgata som binder samman Bro torg och stationen, med nya radhus, gång- och cykelstråk samt gröna fickparker.

Viktiga sociala konsekvenser:

- Stråket stärks som länk mellan centrum och station, och separerade gång- och cykelytor förbättrar möjligheten till aktiv mobilitet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.
- Nya bostäder som planeras nära kollektivtrafik ger möjlighet till småhusboende i Bro, men upplåtelseformerna är oklara och riskerar att exkludera hushåll med svagare ekonomi.
- De planerade bostadshusen har en så kallad mänsklig skala, med höjd och proportioner som upplevs

överskådliga, vilket skapar en miljö som är relaterbar och inte storskalig.

- Brist på, och viss otydlighet vad gäller övergångsställen kan skapa otrygghet och osäker orientering, särskilt för barn och äldre.
- Små mötesplatser längs gatan är positiva, och kräver medveten utformning för trafiksäkerhet och inkludering.

Medskick Norra Köpmanvägen:

Säkerställ sammanhängande, tydliga gång- och cykelstråk och säkra passager; förstärk orienterbarhet och belysning. Arbeta med bostadsblandning och prisnivåer i kommande skeden för att främja att bostäderna blir möjliga att efterfråga för en variation av befintliga och nyinflyttade invånare.

Bro stationsområde

Stationsområdet utvecklas med bland annat en ny byggnad innehållandes resecentrumfunktioner och centrumfunktioner som kontor, handel och restaurang. Det blir förbättrade kollektivtrafikmöjligheter i form av nya busshållplatser och bussvägar, samt bostäder, ny västlig entré, gång- och cykelbro över spåren samt nya park- och torgmiljöer.

Viktiga sociala konsekvenser:

- Förbättrade stråk och bytespunkt stärker möjligheten till miljö- och klimatvänliga transportval, särskilt om kollektivtrafiken byggs ut.
- Västra entrén och utvecklat grönområde och gångstråk vid Sätträbäcken skapar nya rekreativa miljöer, men sammanhängande grönytor minskar och fragmenteras.
- Stora infartsparkeringar i centralt och grönt läge riskerar att förstärka bilberoende, skapa nya barriärer och öka otryggheten för oskyddade trafikanter – särskilt barn på väg till skolor och förskolor norr och söder om järnvägen.
- Flexibla bottenvåningar och stationshus kan bidra till liv och rörelse, men otydliga gränser mellan privat/allmän yta och oprogrammerade gröna zoner nära järnvägen kan skapa platser för otryggt "häng".
- Involvering av boende och användare har hittills varit begränsad i förhållande till områdets betydelse.

Medskick Bro stationsområde:

Ta ett helhetsgrepp om mobilitet och skolvägar, minimera bilberoende och barriäreffekter av parkering, säkerställ tydliga och trygga stråk samt förstärk dialogen med invånare, särskilt barn och unga.

Nya Härnevi skola

En ny högstadieskola för ca 450 elever etableras nära befintliga Härneviskolan och Bro stationsområde som ger närhet till kollektivtrafik. Gemensamt nyttjande av lokaler för idrott, matsal och slöjd utreds.

Viktiga sociala konsekvenser:

- Skolan stärker vardagslivet i Härneviområdet och har god tillgänglighet för elever som reser med tåg och buss.
- Friktan per elev blir långt under rekommendation (10–15 m² mot Boverkets rekommenderade 30 m²), vilket ger trång skolgård och ökad konkurrens om Härnevi grusplan. Det begränsar förutsättningar för rörelse, lek och stimulans. Grusplanen är viktig för både låg- och mellanstadieelever samt för spontanidrott.
- Trafikmiljön blir mer komplex med fler trafikslag (bilar, A-traktorer, mopeder, elsparkcyklar), vilket riskerar otrygghet och mer skjutsning med bil.
- Flytten från Broskolan innebär risk för sämre tillgång till fritidsgård och centrumutbud om inte nya mötesplatser för unga skapas nära skolan/stationen.
- Elever, vårdnadshavare och personal har hittills inte varit delaktiga i detaljplanearbetet för den nya skolan.

Medskick Nya Härnevi skola:

Genomför barnkonsekvensanalys och elev-/föräldradialog, planera säkra skolvägar i samspel med övriga planer, skydda och samordna användningen av grusplanen och skapa tydliga ungdomsanpassade mötesplatser nära skolan och stationen.

Övergripande medskick

Sätt barn, unga, personer med neuropsykiatrisk funktionsnedsättning såsom autism, samt äldre i centrum. Tänk igenom hur lösningar ska fungera för olika målgrupper i varje plan. Det finns annars en risk att minoritetsgruppers förutsättningar inte säkerställs i utvecklingsprojekten.

Planera för aktiv och trygg mobilitet. Sammanhängande, tydliga och säkra gång- och cykelstråk, särskilt kopplat till skolor och station, är avgörande för barns självständighet, främjande av fysisk aktivitet för god hälsa och en jämlik tillgång till staden.

Minska bilberoende och barriärer. Parkeringsytor i centrala och gröna lägen samt bostadsgårdar kan bli en ifrågasatt strategi och kompensationer bör utredas för att inte konkurrera med hälsofrämjande miljöer, attraktivitet och klimatmål.

Säkerställ bostäder som kan efterfrågas av en variation av grupper. Diskutera intentioner för social hållbarhet i dialog med exploatörer och ställ sociala krav i markanvisning. För att möjliggöra boendekarriär och kvarboende i Bro även för hushåll med ekonomiska utmaningar är varierande upplåtelseformer, prisnivåer, sociala kontrakt, lägenhetsstorlekar och tilldelningskriterier för hyresrätter avgörande.

Fördjupa delaktigheten. Initiera dialoger, särskilt med barn, unga och grupper i socioekonomisk utsatthet, och låt deras kunskap styra utformning av torg, trafikstråk, skolmiljöer och mötesplatser.

Innehållsförteckning

1	Sammanfattning	3
2	Inledning.....	8
2.1	Social konsekvensanalys	9
3	Metod	10
3.1	Genomförande.....	10
3.2	Ramverk för analys	10
4	Detaljplan Bro torg.....	14
4.1	Nuläge.....	15
4.2	Bild över nuläge	21
4.3	Förslaget/detaljplanens syften	22
4.4	Konsekvenser och rekommendationer.....	23
4.5	Sammanställning av hur syften uppfylls	31
4.6	Jämlikhetsperspektiv	32
5	Detaljplan Norra Köpmanvägen.....	34
5.1	Nuläge.....	35
5.2	Bild över nuläge	37
5.3	Förslaget/detaljplanens syften	38
5.4	Konsekvenser och rekommendationer.....	39
5.5	Sammanställning av hur syften uppfylls	45
5.6	Jämlikhetsperspektiv	46
6	Detaljplan Bro stationsområde	47
6.1	Nuläge	48
6.2	Bild över nuläge	51
6.3	Förslaget/detaljplanens syften	52
6.4	Konsekvenser och rekommendationer	53
6.5	Sammanställning av hur syften uppfylls	61
6.6	Jämlikhetsperspektiv	62
7	Detaljplan Nya Härnevi skola.....	63
7.1	Nuläge	64
7.2	Bild över nuläge	67
7.3	Förslaget/detaljplanens syften.....	68
7.4	Konsekvenser och rekommendationer	70
7.5	Sammanställning av hur syften uppfylls	76
7.6	Jämlikhetsperspektiv	77
8	Detaljplanernas beroenden av varandra.....	80
9	Avslutande medskick.....	82
9.1	Gemensam och specificerande plan framåt	82
9.2	Fortsätt med dialoger	83
9.3	Var och ens möjlighet att bo kvar och göra bostadskarriär	83
10	Bilaga	84
10.1	Erhållet material från beställare	84

2 Inledning

Tätorten Bro i Upplands-Bro kommun står inför stora förändringar och den strategiska inriktningen i kommunens styrdokument är tydlig: att gå från en tätort med förortskänsla till en sammanhållen småstad.

Kommunens vision är "Ett hållbart Upplands-Bro - kommunen som ger plats." Kommunen styrs mot sju övergripande mål¹. De är bland annat "Ett värdigt åldrande", "Säkerhet, trygghet och social hållbarhet", samt "Småskaligt, vackert och attraktivt samhällsbyggande".

För att säkerställa helhetssyn, en sammanhållen framdrift och en hållbar samhällsomdaning har initiativ till projektet Omdaning Bro tagits. Följande vision vägleder projektet:

"Vi vill gå från uppdelade bostadsområden med fysiska och sociala barriärer till en sammanhållen plats präglad av gemenskap. Arbetet ska bidra till att Bro tas bort från NOAs (polisens nationella operativa avdelning) lista över utsatta områden genom att minska utanförskap, otrygghet och arbetslöshet."

¹ Upplands-Bro kommuns webbplats. Mål och budget. Hämtad: december 2025.
<https://www.upplands-bro.se/kommun-och-politik/ekonomi/mal-och-budget.html>

Det ska ske genom att:

- Skapa nya bostäder, arbetsplatser och verksamheter.
- Utveckla befintliga platser genom investeringar i det offentliga rummet och mötesplatser.
- Skapa trygga och attraktiva mötesplatser som bjuder in till umgänge.
- Involvera de som bor och verkar i Bro i den fysiska utvecklingen för att skapa delaktighet, engagemang och delägarskap.

Utvecklingen genom Omdaning Bro omfattar fyra detaljplaner och ska karakteriseras av:

- Faktisk och bestående förändring i den fysiska miljön.
- Ett levande Bro torg.
- Centrumfunktioner som binder samman utvecklingen runt stationsområdet med de centrala delarna av Bro.
- Utveckling av bostäder och infrastruktur².

Social hållbarhet samt utveckling mot framtida småstad har överordnats som inriktning och perspektiv.

² PM Projektdirektiv Omdanings Bro, Kommunledningskontoret 2021-03-24

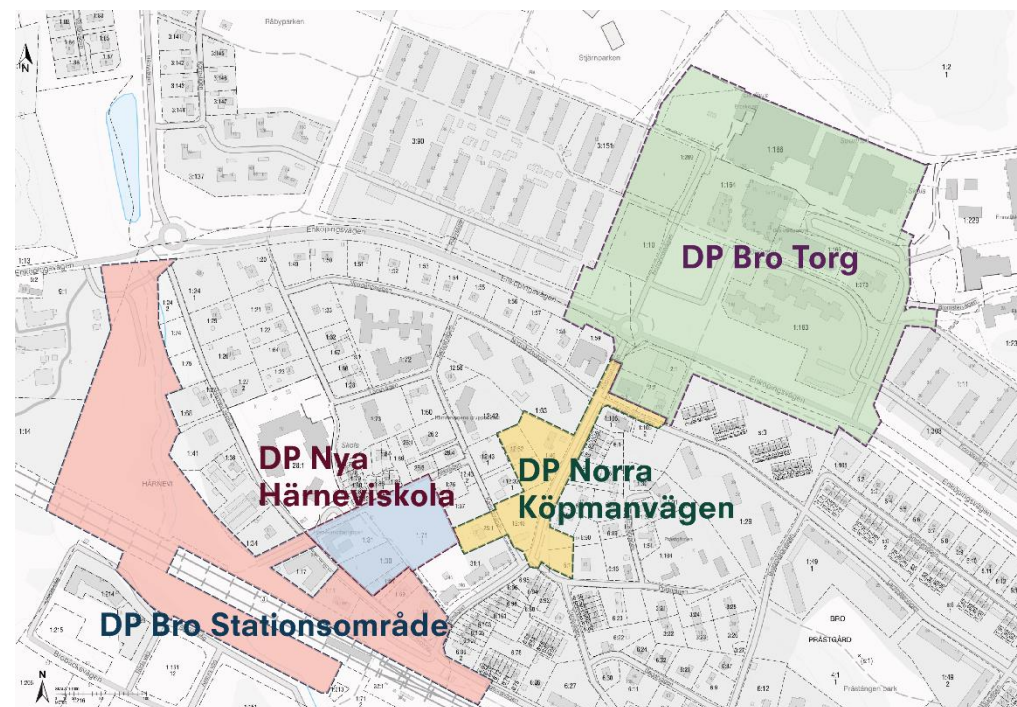


Figur 1. Bro sett från sydost. Bildkälla: FÖP Bro 2040, Upplands-Bro kommun

2.1 Social konsekvensanalys

Parallellt med arbetet med detaljplanerna genomförs sociala konsekvensanalyser (SKA). Syftet är att identifiera viktiga sociala aspekter samt konsekvensbedöma planförslagen och ta fram förslag på rekommendationer som ur ett socialt perspektiv förbättrar förslagen vid detaljplanernas genomförande.

SKA är ett verktyg som systematiserar diskussionen om sociala frågor och ett sätt att tillämpa social hållbarhet i



Figur 2. Översikt av de fyra detaljplanerna som ingår i analysen. Bildkälla: Upplands-Bro kommun.

samhällsplaneringen. Arbetet avser att förhindra att den byggda miljön bidrar till negativa sociala konsekvenser men även att den främjar sociala värden och skapar positiva konsekvenser för var och en som bor och vistas i kommunen.

3 Metod

Detta kapitel beskriver de ramverk som används i metoden för den sociala konsekvensanalysen.

3.1 Genomförande

I den sociala konsekvensanalysen har följande moment genomförts för detaljplanerna:

- Inläsning
- Digitala arbetsmöten för kunskapsinhämtning med kommunens projektledare för Omdaning Bro och detaljplanerna
- Digitalt möte för kunskapsinhämtning med utbildningsförvaltningen avseende Nya Härnevi skola
- Platsbesök 2025-10-30
- Beskrivning av nuläge
- Analys av förslagets konsekvenser
- Rekommendationer och åtgärder för att stärka social hållbarhet i detaljplaneringen.

3.2 Ramverk för analys

Konsekvensanalysen tar sin utgångspunkt i nationella mål och rättighetsbaserad lagstiftning som anger sociala värden som samhällsplaneringen ska säkra.

Plan- och bygglagen ställer krav på socialt hållbar utveckling och tillgängliga, trygga och jämlika livsmiljöer. Detta förstärks av de jämställdhets-, transport- och folkhälsopolitiska målen, som tydliggör betydelsen av likvärdig rörlighet, trygghet, hälsa och delaktighet.

Det rättighetsbaserade ramverket omfattar diskrimineringslagen, som kräver lika möjligheter och likvärdig tillgång till stadens resurser, FN:s konvention om mänskliga rättigheter där rätten till hälsa, bostad och delaktighet är centrala för hur den byggda miljön utformas. En viktig utgångspunkt är därtill Barnkonventionen, som fastslår barns rätt att höras och att ha en trygg och utvecklande närmiljö. Även Agenda 2030 vägleder genom målen om inkluderande, säkra och hållbara städer och transporter.

Tillsammans ger dessa dokument en grund för analysen och definierar vilka sociala konsekvenser som ska belysas när staden utvecklas.

3.2.1 Sociala teman

Analyserna systematiseras genom sociala teman. Den utgår från Göteborg stads etablerade analysmodell för SKA³, men har projektanpassats. En genomförd barnkonsekvensanalys för Bro torg har samma tematiska utgångspunkt, vilket bidrar till kontinuitet i de sociala analyserna kopplat till planarbetet. En översikt av vilka sociala teman som används i analysen finns i Tabell 1.

Tabell 1. Översikt av sociala teman som vägleder de sociala konsekvensanalyserna.

Socialt tema	Beskrivning
Sammanhållen småstad – mobilitet, rörelse, kopplingar	Trafik, mobilitet, aktiv och hållbar mobilitet, gatunät och rörelser, fysiska barriärer.
Samspel och lek – möten, mötesplatser, mångfald och inkludering	Möten och mötesplatser, offentliga rum, inkludering, mångfald.
Vardagsliv – utbud, tillgång och tillgänglighet	Tillgång till funktioner (variation), mentala barriärer och orienterbarhet (tillgänglighet)
Identitet – karaktär, tillhörighet och status	Karaktär, gestaltning, bebyggelsestruktur, tillhörighet, status
Trygghet, säkerhet och hälsa	Levande stad, ögon på gata och plats, förvaltning, säkerhet. Grönytor, vardagsmotion, buller, luft.

³ <https://goteborg.se/wps/portal/start/goteborg-vaxer/sa-planeras-staden/socialt-hallbar-utveckling-och-barnperspektiv/barnkonsekvensanalys-och-social-konsekvensanalys>

Nedan följer en utökad beskrivning av analysernas sociala teman.

Sammanhållen småstad – mobilitet, rörelse, kopplingar

Ett sammanhållet samhälle har kopplingar mellan stadens olika rum. Den överbryggar fysiska barriärer och har ett sammanhängande gatunät. Aktiv och hållbar mobilitet med fokus på gång, cykel och kollektivtrafik stärker möjligheten för alla att ta del av stadens resurser. Invånargrupper upplever stadens trafikmiljöer på olika sätt. För att barns närmiljö ska vara säker har separering från biltrafik och hastighetssäkring av korsningspunkter med bilnätet stor betydelse.

Samspel och lek – möten, mötesplatser, mångfald och inkludering

Offentliga rum och mötesplatser som inte kräver konsumtion är viktiga för att främja inkludering i samhällslivet. Spontana möten mellan olika grupper främjas av variationsrika och omhändertagna platser. Ytor för lek och umgänge är centrala för barns och ungas utveckling. Ungdomar behöver platser att umgås på och ur jämställdhetsperspektiv är trygghet viktigt.

Vardagsliv – utbud, tillgång och tillgänglighet

Ett vardagslivsperspektiv innebär att människors vardagliga rutiner och aktiviteter blir utgångspunkt för planeringen. Tillgång och närhet till en variation av funktioner som service, utbildning,

rekreation och handel är avgörande för ett jämlikt vardagsliv. Orienterbarhet och tydliga strukturer underlättar för alla att navigera i staden.

Identitet – karaktär, tillhörighet och status

Platsens identitet formas av dess karaktär, gestaltning och bebyggelsestruktur. Utformning och deltagande i planeringsprocesser påverkar vilka som känner sig välkomna. Symbolik, status och anseende kopplat till olika områden kan förstärka eller motverka känslan av att höra hemma och nivån av stolthet över sin plats. En inkluderande stad synliggör olika erfarenheter och livsstilar.

Trygghet, säkerhet och hälsa

En befolkad stadsmiljö med samlande stråk och väl definierade omhändertagna platser främjar trygghet. Hälsa främjas av närhet och tillgång till grönytor med möjligheter till vardagsmotion och friluftsliv. En god ljud- och luftmiljö är viktigt för hälsa och barns utveckling. Barn är mer känsliga för buller och luftföroreningar än vuxna.

Analysernas sociala teman (Sammanhållen småstad, Samspel och lek, Vardagsliv, Identitet och Trygghet, säkerhet och hälsa) överlappar till viss del varandra. För att undvika upprepningar och utdragen text beskrivs aspekter endast under ett utvalt

tema, som har tydlig relevans men som egentligen inte är det enda alternativet.

3.2.2 Bedömning

Utifrån respektive detaljplans syften och de övergripande målen för Omdaning Bro har syften med koppling till analysernas sociala teman identifierats. En bedömning av hur väl syftet uppfylls med planen genomförs med graderingen "ja" (uppfylls), "delvis" och "nej" (uppfylls inte).

Det är dock viktigt att komma ihåg att konsekvensanalysen baseras på en nulägesbild utifrån status på underlag från oktober-november 2025. Det innebär att eventuella negativa konsekvenser eller mål som i dagsläget inte är uppfyllda ska förstås som något som ännu inte har realiserats, snarare än som permanenta brister. Dessa punkter representerar områden som behöver fortsatt arbete och utveckling för att nå önskade effekter. Analysen är därför ett underlag för prioritering och förbättring, inte en slutgiltig bedömning av planernas resultat.

3.2.3 Målgrupper/jämlikhetsperspektiv

Jämlikhetsperspektiv appliceras på en översiktlig nivå. Det innebär att analysen synliggör hur resultatet av planerna kan väntas bli för barn, äldre, socioekonomiskt utsatta grupper,

flickor och kvinnor samt personer med fysiska och neuropsykiatriska funktionsnedsättningar.

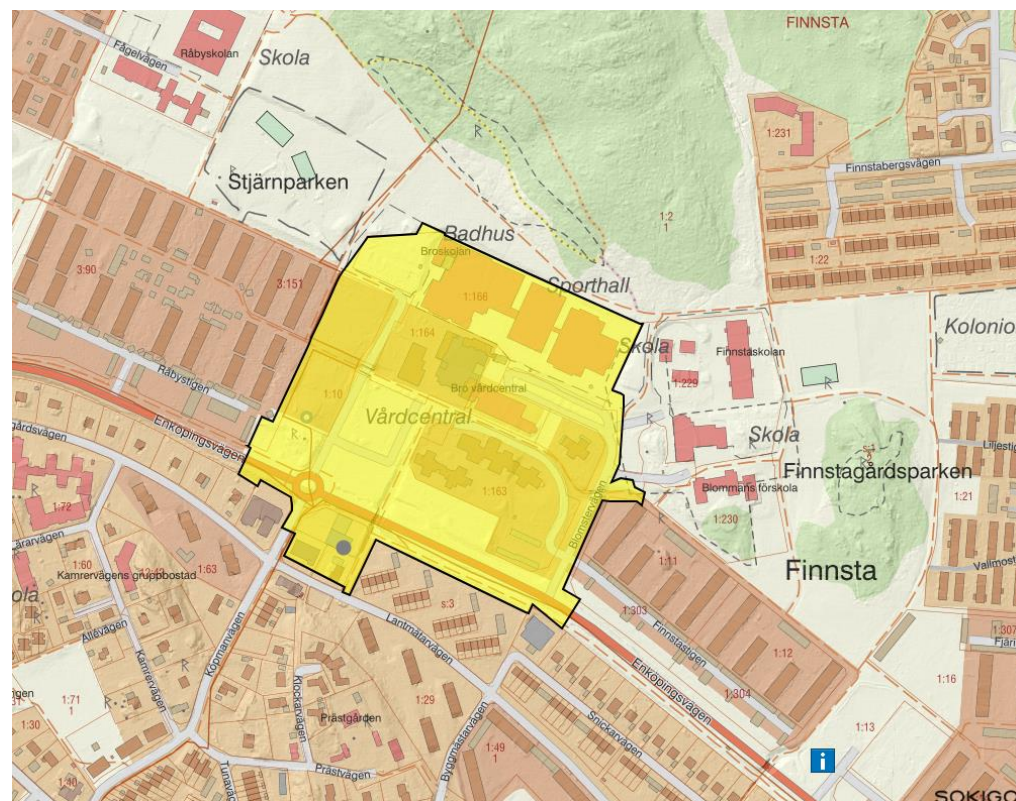
3.2.4 Empiri/underlag

Utredningen baseras på det underlag som kommunen har tillhandahållit. Egen kunskapsinhämtning är begränsat till arbetsmöte med projektledare för detaljplanerna, platsbesök samt en intervju med strateg på utbildningsförvaltningen. Inga dialoger med invånare har genomförts inom ramen för den här analysen. Materialet listas i bilaga 10.

4 Detaljplan Bro torg

Planområdet ligger i Bro centrum och är en central del i den pågående stadsutvecklingen inom tätorten Bro. Inom detaljplanens område finns idag flerbostadshus, parkeringar samt flertalet centrumfunktioner, såsom simhall, bibliotek, vårdcentral och restauranger.

Planområdet är ca tio hektar stort och ligger i Bro utmed, och inklusive delar av, Enköpingsvägen. Planområdet avgränsas i norr av Stjärnparken och Mulleskogen, i öster av Finnstagårdsparken, Finnstaskolan och Finnstas bostadsområde med flerbostadshus, i väster av flerbostadshus i bostadsområdet Råby och i söder av småhusbostäder i Gamla Bro.



Figur 3. Preliminärt detaljplaneområde för Bro torg. Bildkälla: Upplands-Bro kommun

4.1 Nuläge

I det här avsnittet presenteras planområdets nuläge kopplat till den sociala konsekvensanalysens fem teman. Inom ramen för utvecklingen av Bro torg har flertalet dialoger och delaktighetsaktiviteter med olika åldersgrupper genomförts, vilket ger ett rikligt material och en nulägesbild som målas upp av invånare som deltagit i dialoger. En visuell översikt av nuläget finns i avsnitt 4.2.

4.1.1 Sammanhållen småstad – mobilitet och kopplingar

Bro torg är centralt beläget men med svaga kopplingar till pendeltågsstationen. Köpmanvägen är en viktig länk till stationsområdet men upplevs idag som otydlig. Torget nås till fots, med cykel, buss eller bil. Vid torget finns flertalet cykelställ. Cykelständer förekommer dock. Det ligger två busshållplatser söder om torget, vilket ger en kollektivtrafiknära koppling.

Enköpingsvägen, söder om torget, har ett omfattande trafikflöde och utgör en barriär för fotgängare. Övergångställena saknar hastighetsdämpande åtgärder.

Parkeringsytor runt om torget visar att bilen länge har prioriterats i stadsrummet. Många genar över dessa parkeringsytor för att nå busshållplats, gångtunnel och torg

med mera vilket skapar osäkra situationer mellan gående och bilister.

Torgets bilfria ytor är viktiga för barns och ungas rörelsefrihet. Barnfamiljer som deltagit i dialog har efterfrågat lekmiljöer och trygga och säkra gångvägar mellan skola, bostad och fritidsverksamhet. Det finns trottoarer på vissa ställen men inte genomgående. Äldre som medverkat vid dialog framhåller behov av sittplatser och skugga längs gångstråk samt bättre tillgänglighet för personer med rörelsehinder.



Figur 4. Enköpingsvägen i förgrunden. Parkering söder om Bro centrum i bakgrunden. Bildkälla: AFRY

Flera gång- och cykelstråk möts vid torget, men de upplevs ibland otydliga. Gång- och cykelstråket Idrottsstigen går från Råby i väster, passerar Brohuset och fortsätter till Finnsta i öster. Stråket anges vara välanvänt, men inte visuellt tydligt. Gång- och cykelstråket med planskilda kopplingar via gångtunnlar från Råbystigen i väst och Finnstastigen i öst är däremot visuellt tydligt från torget. Tre gångtunnlar kopplar till torget. Tunnlarna beskrivs som välanvända och praktiska, till exempel för de som drar barnvagn. Viss konflikt mellan gående och cyklister existerar på de delade gång- och cykelbanorna av utrymmesskäl.

4.1.2 Samspel och lek - möten, mötesplatser, mångfald och inkludering

Flera verksamheter är idag belägna i Brohuset, men vissa entréer upplevs otydliga och ytorna beskrivs till viss del vara svårtillgängliga. Det finns ett uttalat behov av fler kvalitativa mötesplatser i centrum.

Torget har restauranger med uteserveringar mot söder. De upplevs främst rikta sig till vuxna. Både ungdomar och äldre personer efterfrågar mötesplatser inomhus, att nyttja både som solskydd och mot kyla. Fler caféer med längre öppettider på kvällar och helger efterfrågas också. Befintliga verksamheter upplevs av invånare stänga tidigt, exempelvis på

helgftermiddagar, vilket gör att centrum beskrivs som öde vid den tidpunkten även om verksamheter förekommer där.

Ungdomar som deltagit i dialog beskriver centrum som deras naturliga mötesplats. De efterfrågar gym och fritidsverksamheter. Idag samlas de ofta vid ICA-butiken och på torget i stort.

"Man vill inte ha något speciellt – man vill bara till centrum. Det finns inget annat att göra i Bro." Deltagare i Ungdomssamråd

För yngre barn är torget en plats de går till på fritiden, ibland med ett äldre syskon. Det finns en mindre lekyta på torget, mot Råby till. Även gångtunnlarna används för lek och väderskydd av barnen. Bollspel är förbjudet på torgytan intill Broskolan.

"Jag tror att många barn idag uppfattar det bilfria torget som sin plats, vilket är positivt" Projektledare Upplands-Bro kommun

Otydliga gränser mellan privat och allmän mark skapar ibland konflikter, särskilt i de sydöstra kvarteren. På de gröna ytorna finns några mindre lekplatser men de används inte av öppna förskolan.



Figur 5. Ingång till café Nyfiket till vänster via biblioteket, vilket upplevs otydligt. Bildkälla: Upplands-Bro kommun, webbplats (hämtad 2025-10-20).

4.1.3 Vardagsliv – utbud, tillgång och tillgänglighet

Bro torg samlar viktiga vardagsfunktioner som livsmedelsbutik, vårdcentral, bibliotek, skolor, fritidsgård och simhall. Särskilt simhallen och biblioteket är uppskattade av alla åldersgrupper.

Torget är i plan. Verksamheter finns i bottenplan på omkringliggande byggnader där trappavsatser och gångbroar leder upp till bostäder.

Gångtunnlarna ger en säker passage för många men har lutningar som försvårar framkomlighet för personer med funktionsnedsättning.

Äldre som deltagit i dialog betonar behovet av närhet mellan service, handel och mötesplatser för att vardagen ska fungera. Vuxna efterfrågar fler små butiker och lokalt ägda verksamheter, något som upplevs hindras av höga hyror.

Broskolan är belägen i centrumets norra del, med fritidsgården i direkt anslutning. Skolverksamheten upplevs välfungerande av personal och förvaltning.

"Det är en skola man blir glad av att gå in i"
Anställd på Utbildningsförvaltningen om Broskolan



Figur 6. Yta söder om fritidsgården. Bildkälla: AFRY

Intill Broskolan finns parkeringsytor, lastkaj och vårdcentralens baksida, se Figur 6. Yta söder om fritidsgården. Bildkälla: AFRY
För elever på skolan är det angränsande torget en plats att umgås på, vilket gör att de korsar parkeringsytorna för att komma dit.

4.1.4 Identitet – karaktär, tillhörighet och status

Flera dialogdeltagare framhåller Bro som en lugn plats, där alla känner alla. Det är nära till naturen, vilket önskas bevaras även när torget utvecklas. Brohuset och biblioteket ses som viktiga identitetsskapare men ligger undanskymt.

Torget är i dagsläget något otydligt i sin utformning, med tillägg i delar och byggnader som har tillkommit över tid och som bidragit till flertalet funktioner, men som inte utgått från en genomtänkt helhetsidé. Bostadshusen varierar i höjd. Den lägre bostadsbebyggelsen är en till tre våningar och den högre fem till åtta våningar. Verksamheter är förlagda till de lägre byggnaderna. Fasaderna nära torget är färgrika. Torget uppfattas som slitet och otydligt, men med potential att stärkas genom mer grönska, färg och tydligare gestaltning. Äldre personer som deltagit i dialog vill se blommor, vatteninslag och träd som ger torget liv och karaktär. Unga som deltagit beskriver centrum som "trist och gammalt" och önskar en modern, ljus och färgstark miljö med mer konst och belysning.

Konstnärlig gestaltning av gångtunnlar, skapad av feriearbetande ungdomar, är en uppskattad kvalitet som livar upp gatumiljön. Målningarna har börjat försvinna litegrann och därför önskas en upprustning av konsten. Torget är även





Figur 7. Gångtunnel mellan Råby och Bro torg. Tunneln är utsmyckad med täckande färgglad konst. Bildkälla: AFRY

4.1.5 Trygghet, säkerhet och hälsa

Tryggheten vid Bro torg varierar över dygnet. Dagtid upplevs det som tryggt, men kvällstid uppstår oro kopplat till stängda

verksamheter och tidigare händelser med våld och droger. Flera nämner klockan 21:00, när ICA stänger, som en tidpunkt då otryggheten ökar.

Kvinnor och flickor som deltagit i dialog beskriver otrygghet när unga män tar större plats på torget kvällstid. Barn som deltagit i dialog uttrycker rädsla för äldre killar och berättar om oro kopplat till skjutningar. Det framkom även att det kanske inte alltid handlar om otrygghet när det kommer till ungdomar, snarare att ungdomarna stör. Ordningsproblemen med ungdomar beskrivs emellertid som betydligt mindre nu än för några år sedan, men att en allmän inställning kring störande ungdomar är svår att få bukt med.

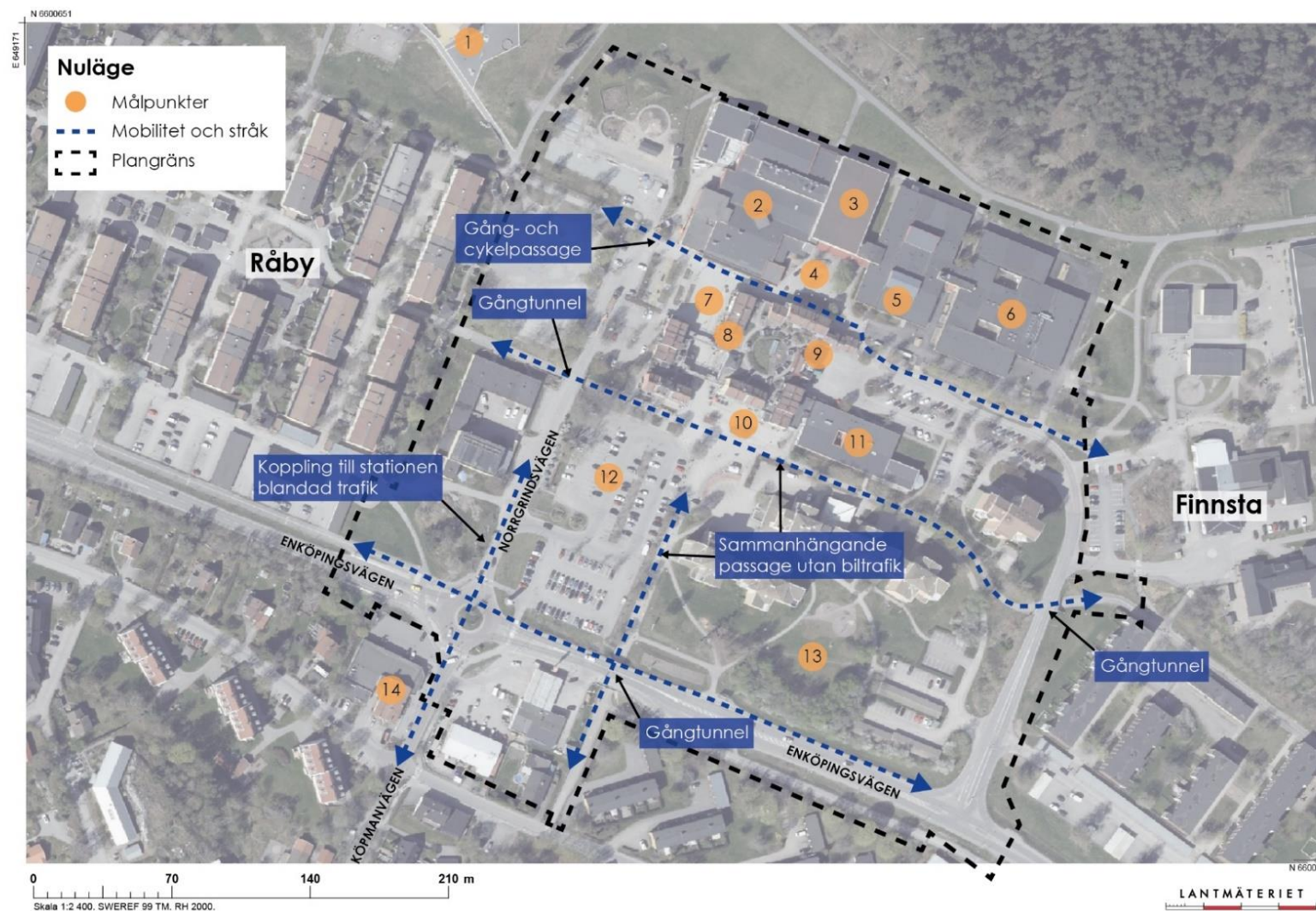
Unga som deltagit i dialog vill se bättre belysning, fler vuxna i rörelse och upprustade och trygga gångtunnlar. Äldre efterfrågar fler sittplatser, blommande planteringar och välskötta miljöer för att känna trygghet.

Centrumet har god tillgång till gröna parker och närnatur. Både norr- och österut finns funktioner för lek, motion, hundrastning, möten och idrott. Simhallen och Stjärnparken används flitigt för motion och återhämtning. Norr om planområdet finns även öppna grönytor. Broskolan har ingen egen skolgård och nyttjar därför omgivande grönytor.

4.2 Bild över nuläge

Målpunkter (orange markering):

1. Stjärnparken
2. Brohuset, bibliotek, kulturaktiviteter och kafé
3. Simhall och idrottshall
4. Allmän yta, informell skolgård
5. Fritidsgård
6. Broskolan (åk 7–9)
7. Torgyta
8. ICA
9. Godsmottagning
10. Torgyta
11. Vårdcentral
12. Stor parkeringsyta
13. Gröna öppna ytor
14. Livsmedelsbutik, restaurang



Figur 8. Illustration som visar planområdet Bro torg, stråk och funktioner. Karta från Lantmäteriet.

4.3 Förslaget/detaljplanens syften

Detaljplanens syfte är att möjliggöra för en förtätad struktur med småskalig karaktär. Området ska spegla befintliga värden som historisk karaktär, mångfald och lokal identitet. Planen avser skapa förutsättningar för bostäder, centrumverksamheter, kontor och service inom Bro tätorts centrala delar. Syftet är också att utveckla tillgången till offentlig och kommersiell service och de offentliga rummen kring Bro torg och skapa mötesplatser för att öka trygghet och tillgänglighet samt tydligare stråk för gång- och cykeltrafik.



Figur 10. Strukturplan som visar hur planförslaget skulle kunna byggas ut. Bildkälla: Spacescape

4.4 Konsekvenser och rekommendationer

I detta kapitel bedöms detaljplaneförslagets syften som har bäring på socialt perspektiv. Detaljplanering av Bro torg pågår och samråd har genomförts. Analysen baseras på underlag som var framtaget i oktober-november 2025.

Planförslagets ambitioner och syften kopplas till de Sociala teman som beskrivs i kapitel 3.2.1 Sociala teman. De används även i nulägesbeskrivning för Bro torg, se 4.1 Nuläge. Uppfyllnad av syftet bedöms. Det ges en förklaring till bedömningen och rekommendationer för fortsatt arbete. En illustration av bedömda geografiska konsekvenser ges, en sammanställning av syftesuppfyllelse, och avslutningsvis de viktigaste medskicken ur jämlikhetsperspektiv.

Syfte: Möjliggör förtätning med småskalig karaktär - stärk tillgången till service och restauranger.

Kopplas till socialt tema: vardagsliv

Bedöms uppfyllas: ja

Förklaring: Det finns risk för att inte alla lokaler och platser för verksamhetsetablering kan fyllas. Det skulle kunna medföra att vissa geografiska delar av Bro inte får önskad aktivitetsnivå. En

strategi som används för att motverka tomma lokaler är detaljplaner med flexibel användning av bottenvåningar.

Nivåskillnader och trappavsatser försvinner på torget, vilket förbättrar fysisk tillgänglighet.

Rekommendation: Prioritera vilka platser som är viktigast för verksamhetsetablering i utvecklingen av Bro som helhet.

Syfte: Skapa förutsättningar för blandat bostadsbestånd och bostäder av hög kvalitet, som attraherar nya invånare och möjliggör för andra att bo kvar i Bro genom livet.

Kopplas till socialt tema: vardagsliv

Bedöms uppfyllas: ja

Förklaring: Detaljplanen möjliggör för detta genom att planera radhus och flerbostadshus upp till 12,5 meter i Bro centrum. Bostadstyper, storlekar, upplåtelseformer, kösystem, hyresnivå, attraktivitet och kvadratmeterpriser avgörs i senare skeden. Det är en utmaning att få till blandade bostäder om politiken vill höja socioekonomisk status för Bro som helhet.

Rekommendation: En väl genomtänkt strategi för att motverka boendesegregation behövs. Se vidare resonemang i avsnitt 9.3.

Syfte: Spegla och ta till vara befintliga värden av historisk karaktär, mångfald och lokal identitet.

Kopplas till socialt tema: identitet

Bedöms uppfyllas: delvis

Förklaring: Brokighet i byggnader blir ett fortsatt tema i centrum. Färgglada fasader föreslås och mycket blir i samma skala. Den södra fasaden av Brohuset bevaras vilket är positivt.

En av gångtunnlarna (vid Blomsterstigen), med den samskapade tunnelkonsten som uppskattas och som har framkommit som värdefulla för barn och unga, kommer sannolikt bevaras. De övriga två rivs.

Tillkommande byggnader planeras bli upp till fyra våningar höga, vilket ger möjlighet till samspel mellan fasader och människor utanför, en så kallad mänsklig skala. En del av ortens karaktär med Enköpingsvägen som tidigare landsväg med drivmedelsstation och bilverkstad försvinner.

Rekommendation: Fortsätt med delaktighetsaktiviteter tillsammans med en bredd av invånare, avseende utsmyckning och gestaltning i detaljplanens genomförande. Delaktighet och involvering skapar ansvarskänsla vilket reducerar risken att

konsten vandaliseras. I ungdomsdialog framgick det att konstverken i gångtunnlarna börjar försvinna och en önskan om att förbättra målningar finns.

Överväg att behålla fler konstutsmyckade tunnlar.

Syfte: Utveckla trygga offentliga rum inom Bro torg. Torget ska utgöra en central och vardagsnära mötesplats för alla, dygnet runt. Ta tillvara befintliga målpunkter så som bibliotek och simhall.

Kopplas till socialt tema: samspel och lek

Bedöms uppfyllas: delvis

Förklaring: Övergripande blir offentliga rum tydligare och sannolikt mer attraktiva och tillgängliga. Aktiva bottenvåningar med en variation av verksamheter har potential att bidra till liv och rörelse och därmed ökad trygghet. Förgårdsmark mot gator är genomtänkta ur trygghetsperspektiv.

Bilfria zoner främjar oskyddade trafikanter användning av torget, i synnerhet yngre barn och personer med funktionsnedsättning. Att mötesplatserna befolkas på kvällar och natt är en osäker prognos i nuläget och avgörs först i senare skeden. Vårdboendet kan bidra till ögon mot det norra torget på kvällar.

Detaljplanen möjliggör trygga mötesplatser. Mycket av trygghetsarbetet avgörs i gestaltungs- såväl som aktiveringsskede (till exempel närvaro av trygga vuxna och generösa kvällsöppettider i kommersiella och offentliga verksamheter).

Torget är i dagsläget en viktig och närbelägen målpunkt för barn och unga. Utifrån barnrättsperspektiv riskerar planförslaget att försämra ungdomars tillgång till torget genom flytt av skola.

Gångtunnlarna har fler funktioner än som passage, de används som lekplats och som skydd vid regnväder. Två av tre gångtunnlar tas bort.

Parkeringsplatser kommer att koncentreras till områdets utkanter och därmed minska andelen bilar som rör sig i områdets centrala delar vilket är positivt.

Rekommendation: För att bibehålla känslan av att Bro är en småstad där "alla känner alla" är programmering och gestaltning som välkomnar olika invånargrupper viktig i det fortsatta arbetet. Generationsöverskridande mötesplatser har efterfrågats. Beakta ungdomars behov av umgängesplatser, såväl som barn, unga och äldres efterfrågan på väderskyddade umgängesmiljöer. Fasadutformning samt icke-kommersiella platser är viktiga att säkerställa hela vägen till att

genomförandet är färdigt, såväl som verksamhetsetablering och öppettider, även om det senare ligger utanför detaljplanens rådgivning.

Den förgårdsmark som föreslås längs gångstråk innebär att detaljplanen skapar förutsättningar för en god upplevelse av trygghet. Den rekommenderade maxhöjden om 1,2 meter på häckar/staket skulle kunna kompletteras med genomsiktskrav för att främja aktivitet, ljus från fasader och ögon mot gatan.

Den flexibilitet av funktioner som förespråkas längs gator behöver ha fortsatt fokus på trafiksäkerhet och trygghet som principer för utformningen.

Fortsätt genomföra dialoger om utformning med unga tjejer och killar, äldre såväl som föräldrar och grupper med varierade socioekonomiska förutsättningar. Fortsätt ambitionen att med utformning prioritera Norrgrindsgatan som gång- och cykelstråk för att på så vis rikta flöden av människor hit – detta för att främja befolkade miljöer och därmed trygghet.

Syfte: Stärk kopplingen till pendeltågsstationen via Köpmansvägen.

Kopplas till socialt tema: sammanhållen småstad

Bedöms uppfyllas: ja

Förklaring: På Enköpingsvägen föreslås gång- och cykelbanor med skyddszon på båda sidor, vilket är positivt. Gång- och cykelkoppling via Norrgrindsgatan förbättras och breddas och gående separeras från övrig trafik.

Den befintliga öppna parkeringsytan söder om torget ger en överblick som går förlorad i och med uppförandet av nya kvarter med fyra våningar. De begränsar sannolikt även den visuella kopplingen till torget.

Det finns risk för otydlighet och en osäker trafiksituation vid den eventuellt blivande fyrvägs korsningen Enköpingsvägen mot Bro torg, där trafikslag och programmeringar för möten och lek planeras för ytan. Markbeläggningen på platsen ska signalera att bilar ska sänka sin hastighet och lämna företräde för fotgängare och cyklister, samt ge en torgkänsla.

I samråd har det framkommit oro för trafiksäkerheten om cirkulationsplatsen ersätts av fyrvägs korsning vilket stöds av forskning⁴. Men samtidigt bidrar en fyrvägs korsning till ett småstadsintryck genom att skapa en tydlig och överskådlig struktur i gatunätet.

.

⁴ Cirkulationsplats, <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/trafikregler-och-vagmarken/trafikregler/Generella-trafikregler/cirkulationsplats/>

Rekommendation: Fördjupa arbetet med säkra och attraktiva trafik- och vistelsemiljöer som prioriterar framkomlighet för oskyddade trafikanter i olika åldrar och med olika förutsättningar vid eventuell fyrvägs korsning. Se även resonemang om shared spaces på nästa sida.

Upprätthåll gestaltungsarbetet som främjar visuell koppling till torgytorna bortom byggnaderna i östra delen av korsningen Enköpingsvägen – Norrgrindsgatan.

Syfte: Stärk kopplingen mellan torget och områdena Råby och Finnsta.

Kopplas till socialt tema: sammanhållen småstad

Bedöms uppfyllas: delvis

Förklaring: De två befintliga stråk som kopplar samman Råby genom planområdet till Finnsta tydliggörs med sammanhängande gestaltning. Gång- och cykelstråket Idrottsstigen ges flera trafiklösningar, med bland annat angöringsplats och parkering såsom idag. Blomsterstigens tillgänglighet försämrats genom att torgets del av stråket omvandlas till en lågfartsgata som tillåter motorfordon. Detta skapar sammantaget risk för otydlighet och konflikter när flera

trafikslag som gående, cyklister samt motorburen trafik inklusive godstransporter samsas på samma yta. Ytor med blandad trafik utan traditionell skyltning och utformning som signalerar företräden och vem som ska förflytta sig var, så kallade *shared spaces*, kräver generellt mycket höga gestaltningsmässiga kvaliteter för att möjliggöra för allas orienterbarhet och säkerhet⁵.

Konsekvensen kan bli begränsad framkomlighet. Barn som idag rör sig till torget på egen hand eller tillsammans med äldre syskon kan påverkas av vårdnadshavares oro, eftersom två till tre planskilda passager (gångtunnlar) tas bort. Dessutom kan förändringen medföra ett ökat flöde vid Blomsterstigen, om oskyddade trafikanter väljer den enda kvarvarande planskilda passagen.

Rekommendation: När gång- och cykelstråken Idrottsstigen och Blomsterstigen omgestaltas är det fortsättningsvis viktigt att beakta en heterogen grupp av oskyddade trafikanter (såsom yngre barn med vuxen, barn i mellanstadieålder respektive personer med fysisk och neuropsykiatrisk funktionsnedsättning). Säkerställ tydligt orienterbara trafikmiljöer som prioriterar

⁵ Shared space är en utformningsprincip i trafikmiljöer där man minskar traditionell separation mellan gående, cyklister och biltrafik. I stället delar alla trafikanter samma yta, ofta utan tydliga kantstenar och skyltar. Tanken är att den gemensamma ytan gör att alla måste visa större hänsyn, vilket ska leda till lägre hastigheter, och enligt nutida

oskyddade trafikanters framkomlighet. I den mån *shared spaces* används som trafiklösning är det viktigt med en designinsats enligt bästa tillgängliga kunskap om kognitiva förmågor och enkelt läsbara miljöer. Om stråk med blandtrafik ska användas för barn så är det viktigt med en genomtänkt och omfattande designinsats.

Syfte: Ersätt planskilda gång- och cykelpassager med trygga kopplingar i markplan. Anpassa gatustruktur utifrån befintliga värden.

Kopplas till socialt tema: sammanhållen småstad

Bedöms uppfyllas: delvis

Förklaring: Passager med hastighetsbegränsning i plan förbättrar tillgängligheten och trygghet för en del målgrupper vid vissa tidpunkter, men inte för alla.

Ett enskilt avbrott i gång- och cykelstrukturer kan för somliga invånargrupper, såsom barn och personer med neuropsykiatrisk funktionsnedsättning, resultera i att deras självständiga mobilitet

ideal till ökad trygghet och mer levande stadsmiljöer. Ostrukturerade *shared spaces* kan dock skapa hinder för tillgänglighet och säkerhet för människor, och ge miljöer som kan vara svåra att vistas på och nyttja för barn, äldre och personer med funktionsnedsättningar.

helt stoppas. Vårdnadshavare kan begränsa barns rörelsefrihet på grund av oro för det nya mötet med motortrafik.

Unga har gett uttryck för en önskan att tunnlarna ska vara kvar, då det blir enklare att gå genom tunnel om en person har barnvagn. I nuläget planeras endast gångtunneln vid Blomsterstigen att bevaras, på grund av skyfallsplanering.

Markparkeringen utformas som torgytor och utgör därmed flexibla ytor vars funktion kan förändras efter behov, vilket är positivt.

Rekommendation: Beakta målkonflikter i och med ersättandet av gångtunnlar med passager i plan. Vad som är en lämplig utformning för trygghet och trafiksäkerhet varierar för olika grupper. Överväg att erbjuda alternativa passager.

Syfte: Öka antalet grönytor och stärk kopplingar till befintliga grönområden i norr och öster.

Kopplas till socialt tema: trygghet, säkerhet och hälsa

Bedöms uppfyllas: ja

Förklaring: Grönytor minskar i storlek inom planområdet men de som planeras ska bli mer kvalitativa och attraktiva. Mer vegetation och även blå värden är tydligt efterfrågat i dialoger och är därtill även en hälsofrämjande faktor. Kopplingen till

gröna ytor för gående och cyklister i nordväst, norr och nordost är något svårbedömd utifrån olika åldersgrupper, men stärks troligtvis.

Rekommendation: Beakta de önskemål som har framkommit i dialoger och fortsätt dialogen med olika invånargrupper för att främja delaktighet såväl som viktiga inspel från olika målgrupper till gestaltningen.

Flera syften med planen, som bedöms uppfyllas:

- **Syfte: Förflytta tyngdpunkten i Bro centrum söderut, mot Enköpingsvägen/ Köpmanvägen.**

Kopplas till socialt tema: Samspel och lek

Bedöms uppfyllas: Ja

Förklaring: Planförslaget möjliggör förflyttning.

Rekommendation: Inga rekommendationer behövs

- **Syfte: Involvera boende och verksamma i utvecklingen av Bro torg.**

Kopplas till socialt tema: Samspel och lek

Bedöms uppfyllas: Ja

Förklaring: Dialoger och samråd har ägt rum.

Rekommendation: Inga rekommendationer behövs.

- **Syfte: Omvandla Enköpingsvägen från genomfartsled till stadsgata.**

Kopplas till socialt tema: Sammanhållen småstad

Bedöms uppfyllas: Ja

Förklaring: Planförslaget möjliggör för ändrad gatukaraktär, från genomfartsled till stadsgata.

Rekommendation: Inga rekommendationer behövs.

- **Syfte: Möjliggör för trygghetsboende eller äldreboende centralt i orten.**

Kopplas till socialt tema: Vardagsliv

Bedöms uppfyllas: Ja

Förklaring: Äldreboende planeras ovanför vårdcentralen.

Rekommendation: Inga rekommendationer behövs.



Figur 11. Illustration av planområdet Bro torg med geografiska konsekvenser markerade. Bildkälla: Spacescape, behandlad av AFRY

*Negativ konsekvens innebär att aspekten behöver hanteras i det fortsatta arbetet för att ur socialt perspektiv inte klassas som negativ.

4.5 Sammanställning av hur syften uppfylls

I det här avsnittet presenteras en sammanfattning i tabellform för att ge en översiktsbild av hur planförslaget för Bro torg, utifrån dess syften, bedöms bidra till social hållbarhet.

Tabell 2. Sammanställning av bedömd uppfyllelse av sociala syften med Bro torg.

Syfte	Socialt tema	Bedömd uppfyllelse
Möjliggör förtätning med småskalig karaktär - stärk tillgången till service och restauranger.	Vardagsliv	Ja
Skapa förutsättningar för blandat bostadsbestånd och bostäder av hög kvalitet som attraherar fler att bosätta sig i området.	Vardagsliv	Ja
Spegla och ta till vara befintliga värden av historisk karaktär, mångfald och lokal identitet.	Identitet	Delvis
Utveckla trygga offentliga rum inom Bro torg. Torget ska utgöra en central och vardagsnära mötesplats för alla, dygnet runt.	Samspel och lek	Delvis

Ta till vara befintliga målpunkter som bibliotek och simhall.		
Stärk kopplingen till pendeltågsstationen via Köpmanvägen.	Sammanhållen småstad	Ja
Stärk kopplingen mellan torget och områdena Råby och Finnsta.	Sammanhållen småstad	Delvis
Ersätt planskilda gång- och cykelpassager med trygga kopplingar i markplan. Anpassa gatustruktur utifrån befintliga värden.	Sammanhållen småstad	Delvis
Öka antalet grönytor och stärk kopplingar till befintliga grönområden i norr och öster.	Trygghet, säkerhet och hälsa	Ja
Förflytta tyngdpunkten i Bro centrum söderut, mot Enköpingsvägen/Köpmanvägen.	Samspel och lek	Ja
Involvera boende och verksamma i utvecklingen av Bro torg.	Samspel och lek	Ja
Omvandla Enköpingsvägen från genomfartsled till stadsgata.	Sammanhållen småstad	Ja
Möjliggör för trygghetsboende eller äldreboende centralt i orten.	Vardagsliv	Ja

4.6 Jämlikhetsperspektiv

I det här avsnittet presenteras de viktigaste medskicken för Bro torg ur jämlikhetsperspektiv.

Ungdomar, i synnerhet unga män

Planförslaget har ambitionen att skapa gemenskap och möten mellan samtliga invånare i alla åldrar, men ungdomar nämns inte som målgrupp i utformningen av offentliga rum. Det signaleras en önskan att minska ungdomars närvaro i centrum, med hänvisning till upplevd otrygghet och störningar vid exempelvis ICA. Detta riskerar att unga, särskilt pojkar, ges budskapet att de inte är välkomna i det offentliga rummet. Ur ett barnrättsperspektiv är det viktigt att komma ihåg att barn är alla personer upp till 18 år. Flytten av högstadieskola till Härnevi innebär en försämrad tillgänglighet till torget för ungdomar, vilket kan påverka deras vardagliga rörelsemönster negativt. Det kan också innebära en försämring för elever med funktionsnedsättning då de får längre avstånd till centrala funktioner. Det är därför avgörande att planen tydligt adresserar var ungdomar ska kunna vistas och känna sig inkluderade. Ett attraktivt och tillgängligt aktivitetsutbud för unga är centralt.

Barnfamiljer och yngre barn

Passager i plan förbättrar tillgängligheten för vissa grupper, men förändringen är inte en förbättring för alla. Även trafiksäkerheten riskerar att försämrars när passager i plan tas bort. Barns självständiga rörelsefrihet kan komma att begränsas om vuxna vårdnadshavare känner oro kring ökad exponering mot motorburen trafik. I dialoger lyfts också att tunnlarna underlättar för personer med barnvagn vilket visar att tillgängligheten kan komma att försämrars för även för vuxna vårdnadshavare. fler målgrupper än barn.

Gångtunnlarna har i dag fler funktioner än att möjliggöra passage. De används som lektytor, tillflyktsplatser vid regn och har ett kulturellt värde genom de målningar som pryder väggarna. De målade väggarna uppskattas av både barn och vuxna. I dialoger med boende har det framkommit önskemål om att bevara eller förnya konsten i tunnlarna, vilket tyder på ett starkt lokalt engagemang. Det finns viss diskrepans mellan planförslagets beskrivning av områdets tunnlar och de synpunkter som framkommit i dialoger. I dialogerna beskrivs tunnlarna ofta positivt, och i barnkonsekvensanalysen framgår att flickor inte själva lyfter tunnlarna som otrygga. För att möjliggöra fortsatt trafikseparering och därmed säkerhet för oskyddade trafikanter bör gångtunnlar behållas.

Barn upp till cirka 12 år och personer med kognitiv funktionsnedsättning

Det finns risk för otydlighet och konfliktpunkter i trafikmiljön, då flertalet olika trafiklösningar planeras längs ett och samma stråk. I synnerhet behöver barnperspektiv och kognitiva funktionsnedsättningar beaktas. Det ställs höga krav på användaren att läsa av trafikbeteenden, ta till sig information och navigera på ett säkert sätt i blandmiljöer. Kognitiva funktionsnedsättningar kan innebära svårigheter med att bearbeta information, tolka komplexa situationer eller fatta snabba beslut, vilket gör tydlighet och enkelhet i trafikmiljön extra viktigt.

Ett exempel är de planerade blågröna stråken som binder samman Råby och Finnsta. Det norra passerar torg, angöringsplats, parkering, offentlig service och skola.

Entréplatsen kan komma att utformas till fyrvägs korsning i stället för cirkulationsplats. Gestaltningen ska bli en del av det planerade stärkta sambandet till stationen. Trafikrummet fylls med flera funktioner. Utöver motortrafik, bussgata samt gång- och cykelstråk ska platsen inrymma bland annat planteringar, sittplatser, lek och uteserveringar. Här finns en risk att platsen blir otydlig och att konflikter uppstår mellan exempelvis lekande barn, cykelpendlande vuxna och bil- och bussburna.

5 Detaljplan Norra Köpmanvägen

Norra Köpmanvägen ska utvecklas till ett levande stråk som knyter ihop Bro Torg med Bro stationsområde.

I norr avgränsas planområdet av pågående detaljplan för Bro torg. Södra delen av Köpmanvägen är ett planområde under genomförande, med radhusbebyggelse på den västra sidan. Stationen ligger cirka 200 meter söder om planområdet.



Figur 12. Planområdet och fastigheter. Bildkälla: Upplands-Bro kommun, karta från Lantmäteriet.

5.1 Nuläge

I det här avsnittet presenteras planområdets nuläge kopplat till den sociala konsekvensanalysens fem teman. Inom ramen för detaljplan Norra Köpmanvägen har dialog med boende i området hållits vilket ger en breddad nulägesbild.

5.1.1 Sammanhållen småstad – mobilitet och kopplingar

Norra Köpmanvägen har ett strategiskt läge mellan Bro stationsområde och Bro centrum och vägen är en viktig länk mellan dessa målpunkter.

Gatumiljön har begränsade ytor för gående och cyklister, inklusive elspark. Gångbana finns längs gatans östra sida, innanför en rad av körsbärsträd. Cykelbana saknas och framkomligheten för buss begränsas bitvis av vegetation längs den smala körbanan.

5.1.2 Samspel och lek – möten, mötesplatser, mångfald och inkludering

I den södra delen av planområdet finns en grön yta och en bänk att slå sig ner vid.

Köpmanvägen som helhet används av gående till och från stationen.

5.1.3 Vardagsliv – utbud, tillgång och tillgänglighet

Gatan används som en viktig länk mellan stationsområdet och centrum. Utöver bostäder så finns det ett antal målpunkter i norr, som dock inte ingår i planområdet. De utgörs av restaurang, matbutik och bensinmack.



Figur 13. Stråk för fotgängare längs med Köpmanvägens östra sida. Bildkälla: AFRY

5.1.4 Identitet – karaktär, tillhörighet och status

Planområdet upplevs idag som lummigt och grönt, men kan också uppfattas som otryggt. Det finns en trädallé och skyddsvärda träd längs Norra Köpmanvägen.

Gatans utformning avspeglar inte dess strategiska läge i tätorten då den bland annat är trång. Bebyggelse inom planområdet utgörs av bostäder i form av fyra fristående villor på rymliga tomter, med tillhörande komplementbyggnader. Omgivande bebyggelse utgörs av en blandning av småhus, radhus och småskaliga flerfamiljshus, främst från 1900-talets andra hälft. I den södra delen finns en äldre gul villa synlig från Köpmanvägen, som är ett landmärke.

5.1.5 Trygghet, säkerhet och hälsa

Köpmanvägen upplevs av somliga, men inte av alla, som mörk och otrygg kvällstid. Konflikter mellan olika trafikslag finns, då gående och elsparkcyklar samsas om en smal trottoar. Otrygghet kan därtill bero på att det saknas "ögon på gatan". Två villor på den västra sidan står tomma i väntan på detaljplaneringen och det finns en obebyggd tomt längs vägen.

På vissa delar skymmer vegetationen sikt och bidrar till upplevd otrygghet. Korsningen med Prästvågen är delvis skymd och

utifrån dialog råder delade meningar om belysningen. Vissa beskriver vägen som väl belyst medan andra upplever att gatubelysningen brister.

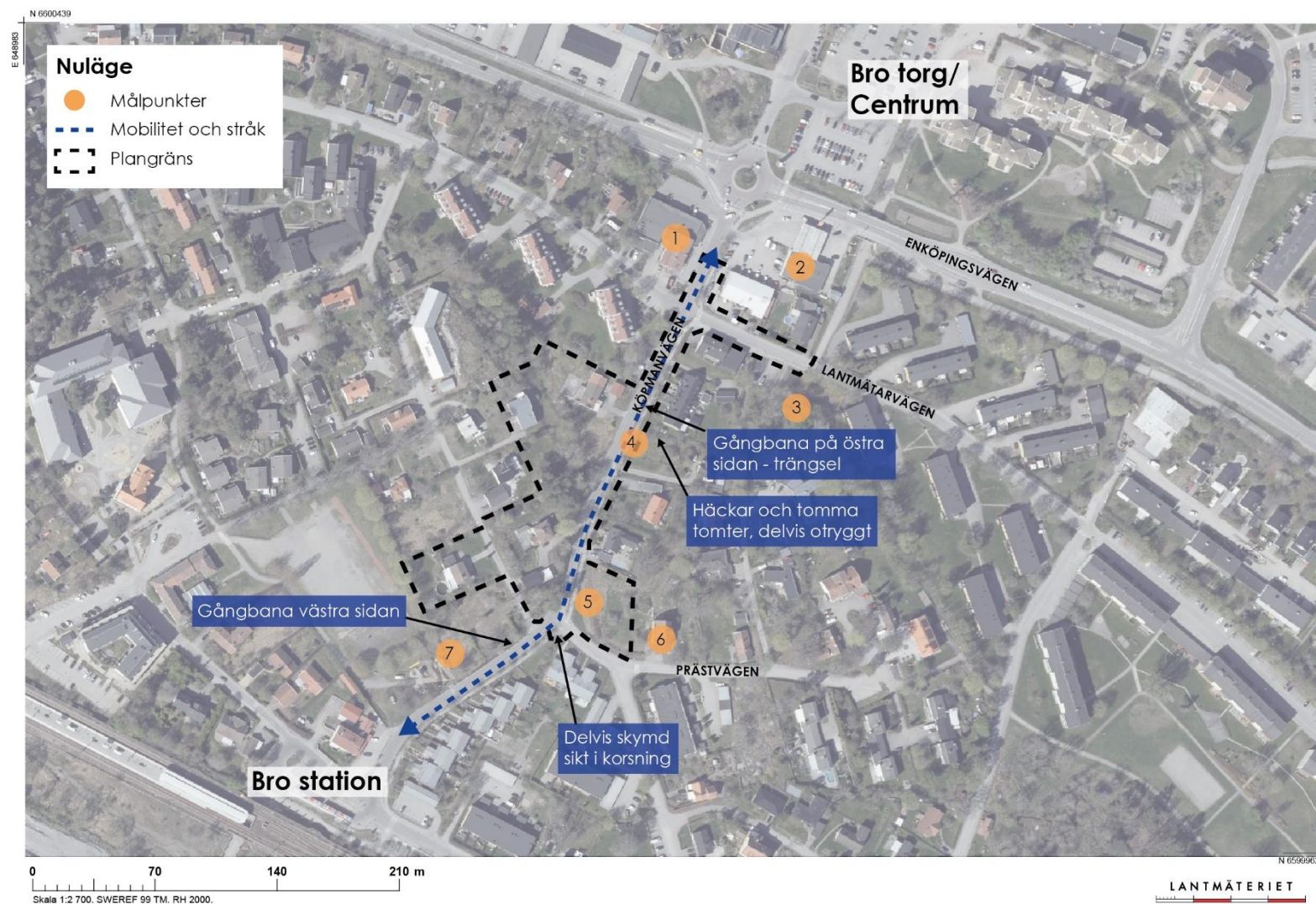


Figur 14. Köpmanvägen i mötet med Prästvågen, en korsning med dålig sikt. Bildkälla: AFRY

5.2 Bild över nuläge

Målpunkter (orange markering)

1. Restaurang/matbutik
2. Drivmedelsstation
3. Skymt grönområde där ungdomar vistas
4. Trädallé längs östra sidan
5. En bänk som används
6. Äldre hus, landmärke
7. Nya radhus längs södra Köpmanvägen



Figur 15. Illustration som visar planområdet Norra Köpmanvägen, stråk och funktioner. Karta från Lantmäteriet

5.3 Förslaget/detaljplanens syften

Syftet med detaljplanen är att med utgångspunkt i platsens värden utveckla Köpmanvägen i Bro som ett tryggt och attraktivt stråk mellan Bro centrum och Bro stationsområde. Planen syftar också till att möjliggöra en förtätning med ny bostadsbebyggelse, samt att säkerställa att de tillkommande byggnaderna gestaltas så att de bidrar till kommunens målbild om en trivsamt huvudgata med småstadskarakter. Planen avser även att tillskapa mötesplatser på allmän plats och förbättra framkomlighet och trygghet för gående och cyklister.



Figur 16. Illustrationsplan över föreslagen bebyggelse. Bildkälla: Landskapslaget

5.4 Konsekvenser och rekommendationer

I detta kapitel bedöms de av detaljplaneförslagets syften som har bäring på sociala aspekter.

Detaljplanering av Bro torg pågår och samråd har genomförts. Analysen baseras på underlag som var framtaget i oktober-november 2025. Planförslagets ambitioner och syften kopplas till de Sociala teman som beskrivs i kapitel 3.2.1 Sociala teman. De används även i nulägesbeskrivning för Norra Köpmanvägen, se 5.1 Nuläge. Uppfyllnad av syftet bedöms. Det ges en förklaring till bedömningen och rekommendationer för fortsatt arbete. En illustration av bedömda geografiska konsekvenser ges, en sammanställning av syftesuppfyllelse, och avslutningsvis de viktigaste medskicken ur jämlikhetsperspektiv.

Syfte: Utveckla en småstadsmässig och för Bro central huvudgata som stärker ortens identitet.

Koppling till socialt tema: identitet

Bedöms uppfyllas: ja

Förklaring: Köpmanvägen får en tydligare och mer levande karaktär genom förtätning med ny bebyggelse som knyter an till gatan. Förslaget omfattar 22 radhus i två våningar samt två

friliggande villor, vilket skapar en sammanhållen och småskalig struktur. Genom att ersätta skymmande häckar med fasader som har täta entréer och inslag av förgårdsmark, stärks kopplingen mellan privat och offentlig miljö. Den nya bebyggelsen harmoniserar med omgivningen och blir ett naturligt inslag i stadsbilden, samtidigt som den ger gatan en tydlig identitet präglad av aktivitet, närhet och variation.

Planer för små parkytor i den södra delen kan bidra till en förståelse för att vägen fortsätter och till ett mer sammanhängande och centralt stråk. Flera boende uttryckte i dialog en oro för att ny bebyggelse skulle bli för tät och förändra områdets karaktär. Framför allt kvinnor och äldre önskade bevara det öppna intrycket och grönskan längs gatan.

Rekommendation: Barn och ungdomar har uttryckt att vägen upplevs "tråkig" och att konst, växtlighet eller målningar skulle göra den mer inbjudande. Ett möjligt sätt att både stärka hela Köpmanvägen som småstadsgata som leder till en centrummiljö är att dekorera gatan med exempelvis lampor och lyktor. Det skulle även kunna bidra till inkludering om belysning om utsmyckning görs vid jul, såväl som vid andra religiösa högtider såsom ramadan.

Syfte: Skapa ett attraktivt stråk mellan Bro stationsområde och Bro centrum.

Koppling till socialt tema: sammanhållen småstad

Bedöms uppfyllas: ja

Förklaring: Köpmanvägen ska bli en levande och väl belyst länk där människor tryggt kan röra sig. Köpmanvägens gatusektion utvecklas och utrymme skapas för gångbana längs gatans västra sida. Längs den östra sidan föreslås att gångbanan breddas till en gång- och cykelbana inom befintlig gatumark.

Detaljplanen innefattar endast en del av den viktiga länken Köpmanvägen.

I dialog har efterfrågan på övergångsställen längs Köpmanvägen lyfts, något som blir särskilt viktigt med fler boende och sannolikt mer trafik. Brist på passager kan medföra att oskyddade trafikanter "fastnar" på fel sida av Köpmanvägen. Bästa lösning för en gen och smidig koppling mellan stationen och Köpmanvägen behöver fortsatt utredas som en helhet, i synnerhet i den delvis dolda korsningspunkten med Prästgården där cyklister med befintligt planförslag behöver byta sida. Det innebär en risk att cyklar och gående rör sig på vad som uppfattas som den mest gena vägen snarare än anvisade stråk.

Rekommendation: I det fortsatta arbetet med gestaltning är det värdefullt att efterfrågan på en händelserik väg, som gör den intressant att använda för olika åldersgrupper ytterligare beaktas.

Passagemöjligheter behöver planeras noggrant för att möjliggöra säkra sidbyten för gående och cyklister, eftersom gång- och cykelväg hela sträckan mellan Enköpingsvägen och stationen endast planeras på den östra sidan om vägen. Skolelever med målpunkt på den västra sidan, exempelvis Härnevi grusplan, kommer sannolikt att svänga av vid Kamrervägen oavsett, varpå trafikala risker ökar om säker passage saknas.

Syfte: Skapa goda förutsättningar för en tillgänglig och enkel vardag genom tillgång till, och närhet till service.

Koppling till socialt tema: vardagsliv

Bedöms uppfyllas: delvis

Förklaring: Invånare i dialoger om Köpmanvägen efterfrågar kiosk och helst även en liten affär vid station då det är långt till centrum. Planförslaget i sig innehåller inga verksamhetslokaler, men service kan möjliggöras för i närheten. Planen bedöms därmed bidra till en ökad tillgänglighet till vardagsservice jämfört med idag, i synnerhet för oskyddade trafikanter.

Brutna siktlinjer på grund av kurvan och vegetation kan negativt påverka orienterbarheten.

Det finns en risk för otydlighet och en mindre gen koppling vid mötet med den södra delen av Köpmansgatan, som i nuläget inte har en separerad cykelbana.

Rekommendation: Orienterbarheten behöver, och planeras att stärkas längs vägen, i synnerhet i korsningen med Prästvägen. Återhållsam vegetation där siktlinjen bryts bör övervägas. Invånarna anser även att orienterbarheten bör förbättras med destinationsskyltar. Dessa bör vara tydliga för personer som är ovana att röra sig på egen hand eller har utmaningar med svenska språket.

Tillgång till service planeras tillgodoses i och med utveckling av Bro stationsområde.

Syfte: Skapa en större bredd av upplåtelseformer och ge möjlighet att göra boendekarriär inom den centrala tätorten.

Koppling till socialt tema: identitet

Bedöms uppfyllas: delvis

Förklaring: Förtätning med bostäder i det centrala och kollektivtrafiknära läget väntas ge fler möjlighet till småhusboende med lågt bilberoende och större möjlighet till

att göra boendekarriär inom tätorten. Väckande familjer och äldre ska kunna bo kvar. I detaljplan möjliggörs utformningsmässigt för en ensidig skala på bebyggelse. Norra Köpmanvägen förstärker utformningen som präglar den södra delen. Däremot skiljer sig utformningen från angränsande planer i norr och söder, där flerbostadshus kommer prägla stadsbilden. Invånare har efterfrågat en blandning av hyresrätter och bostadsrätter för att möjliggöra social blandning.

Rekommendation: Överväg att bidra till bostadsblandning längs Köpmanvägen. Exempelvis i form av att tillåta ett något, men inte mycket, högre flerbostadshus som signalerar urbanitet. Boendeformer i form av upplåtelseform bestäms i senare skeden och kan regleras vid markanvisning. Möjligheten att göra boendekarriär och att bredda boendeformerna beskrivs mer utförligt i avsnitt 9.3 Var och ens möjlighet att bo kvar och göra bostadskarriär.

Erfarenheterna från försäljningen av radhusen på den södra delen av vägen är värdefulla och bör tas tillvara för att stärka arbetet och skapa välfungerande lösningar. Frågan om ägandeformer är komplex. En ambition kan vara att sälja bostadsrätter för att höja status och skapa långsiktig stabilitet i området, men detta kan vara utmanande om efterfrågan från

köpare inte finns. När köparna uteblir försvåras möjligheten att genomföra den önskade förändringen, vilket i sin tur påverkar ambitionen att höja, bibehålla eller förändra områdets karaktär. Det är därför viktigt att ta hänsyn till marknadens förutsättningar och målgruppens behov, samt att ha en flexibel strategi som kan hantera olika scenarier.

Syfte: Stärk mötesplatser

Koppling till socialt tema: samspel och lek

Bedöms uppfyllas: ja

Förklaring: Små gröna platser och torgfickor längs norra Köpmanvägen ska uppmuntra spontana möten, lek och gemenskap.

Rekommendation: Beakta trafiksäkra miljöer med säkerhetsavstånd och barnperspektiv genom en väl genomtänkt placering av lekfulla programmeringar.

Möten i form av att människor ser varandra möjliggörs i detaljplanen. Utöver det kan möten i form av *interaktion* främjas genom aktivering av en plats/vid en tid/för inbjudna, för att verkliga möjligheter till spontana möten mellan olika invånargrupper ska kunna äga rum. En strategi kan vara att förlägga en lekmiljö på innergården i den öppna "mitten" av

radhuslängan, som ger möjlighet för förbipasserande barn att stanna till en stund. I dialog om lekytor i Bro har barn önskat att lekmiljöerna ger möjlighet för barn att träffas spontant och göra aktiviteter tillsammans och här finns en möjlighet att barn i olika delar av Bro kan mötas en stund. Programmering av gröna ytor nära trafiken behöver rikta sig till mindre yvig lek, till äldre barn.

Bänkar för vila föreslås med cirka 50 meters mellanrum, eftersom sträckan längs Köpmanvägen mellan stationen och Enköpingsvägen är ungefär 425 meter. Utan möjliga platser för pausvila kan längden på sträckan bli en utmaning för personer med nedsatt gångförmåga.

Syfte: stärk delaktigheten i utvecklingen av Bro

Koppling till socialt tema: Samspel och lek

Bedöms uppfyllas: ja

Förklaring: Invånare har givits möjlighet till inflytande och dialog i planeringen genom flera dialoginsatser samt genomfört samråd.

Rekommendation: Fortsätt involvera lokalbefolkningen i det fortsatta planarbetet. Detta utvecklas i 9.2 Fortsätt med dialoger.

Syfte: Bidra till trygghet, hälsa och välbefinnande genom befolkade, gröna och välskötta miljöer.

Koppling till socialt tema: Trygghet, säkerhet och hälsa

Bedöms uppfyllas: ja

Förklaring: I och med förbättrade möjligheter för gång- och cykeltrafik ökar förutsättningarna för en variation av invånares möjlighet att röra sig i vardagen. Dessutom signalerar samhället att aktiv mobilitet främjas. Passagemöjligheter hanteras i syfte *Skapa ett attraktivt stråk mellan Bro stationsområde och Bro centrum.*

Framträdande entréer och väl gestaltad förgårdsmark är en viktig del av förslaget, som syftar till att ge en levande gatumiljö med fler "ögon på gatan". Bebyggelsens höjd blir 9,5 meter. Den relativt låga höjden och fasader nära gatan främjar en mänsklig skala i form av att visuell koppling mellan boende och förbipasserande möjliggörs.

Grönstruktur, träd och dagvattenlösningar väntas bidra till ett lugnt och hälsosamt stadsrum med möjlighet till vardagsrekreation.

Rekommendation: Förbättrad belysning och sikt är viktiga gestaltungsprinciper i det fortsatta arbetet. Säkerställ att

ambitionerna med vägen upprätthålls i förvaltningsskedet. Gång- och cykelbanor bör prioriteras vid plogning, och ytor såsom för snöupplag säkerställas utan att skymma sikt.

Fickparker bör förses med jämn och god belysning, exempelvis stolpbelysning som minskar mörka hörn. Överblickbarhet ökar om växtlighet begränsas till lågväxande arter som inte överstiger cirka 80 centimeter. Trädstammar ska hållas fria från täta buskage för att undvika skymda ytor. Ljusa beläggningar på mark och kontrasterande kantsten kan användas för att underlätta orientering under vinterhalvåret.

Längs den östra sidan av Kamrervägen, där komplementbyggnader och gemensamhetsanläggningar tillåts och befintliga träd ska bevaras, måste utformningen anpassas för att främja trygghet. Belysning kan placeras mellan trädstammarna för att undvika mörka partier. Gångstråk utformas med hårdgjorda ytor och sittplatser placeras i öppna lägen, inte bakom byggnader eller vegetation.

Norra Köpmanvägen

251125

Konsekvenser

- Positiv
- Negativ*
- Osäker/neutral



Figur 17. Illustration av planområdet Bro torg med geografiska konsekvenser markerade. Bildkälla: Landskapslaget, behandlad av AFRY

*Negativ konsekvens innebär att aspekten behöver hanteras i det fortsatta arbetet för att ur socialt perspektiv inte klassas som negativ.

5.5 Sammanställning av hur syften uppfylls

I det här avsnittet presenteras en sammanfattning i tabellform för att ge en översiktssbild av hur planförslaget för norra Köpmanvägen, utifrån dess syften, bedöms bidra till social hållbarhet.

Tabell 3. Sammanställning av bedömd uppfyllelse av sociala syften med norra Köpmanvägen.

Syfte	Socialt tema	Bedömd uppfyllelse
Utveckla en småstadsmässig och för Bro central huvudgata som stärker ortens identitet.	Identitet	Ja
Skapa ett attraktivt stråk mellan Bro stationsområde och Bro centrum.	Sammanhållen småstad	Ja
Skapa goda förutsättningar för en enkel och tillgänglig vardag genom tillgång till och närhet till service.	Vardagsliv	Delvis
Skapa en större bredd av boendeformer och ge möjlighet att göra boendekarriär inom den centrala tätorten.	Identitet	Delvis
Stärk sociala mötesplatser	Samspel och lek	Ja
Stärk delaktigheten i utvecklingen av Bro	Samspel och lek	Ja
Bidra till trygghet, hälsa och välbefinnande genom befolkade, gröna och välskötta miljöer.	Trygghet, säkerhet och hälsa	Ja

5.6 Jämlikhetsperspektiv

I det här avsnittet presenteras de viktigaste medskicken för Norra Köpmanvägen ur jämlikhetsperspektiv.

Socioekonomiska förutsättningar

Planförslaget skapar möjlighet till småhusboende nära kollektivtrafik, något som kan underlätta för växande hushåll och äldre att bo kvar i Bro vilket är positivt. Samtidigt är upplåtelseformen inte reglerad, och projekt Omdaning Bros mål med att höja områdets status medför bland annat att inte anlägga flerbostadshus eller upplåta hyresrätter. Detta riskerar att motverka möjligheten för befintliga invånare med svaga ekonomiska förutsättningar att efterfråga de nya bostäderna. För att uppnå en helhet som främjar social hållbarhet bör strategier för blandade upplåtelseformer och varierad bebyggelse övervägas i kommande skeden.

Äldre, personer med funktionsnedsättning och barn

Utvecklingen av separerade gång- och cykelstråk stärker tillgängligheten för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Det ger fler möjlighet att välja ett ekonomiskt och hälsosamt färd sätt, vilket är särskilt viktigt för hushåll med begränsade resurser. Samtidigt saknas planerade gångpassager och tydliga kopplingar till hela stråket, vilket kan

skapa otrygghet och hinder för dem som är beroende av gång- och cykeltrafik i vardagen.

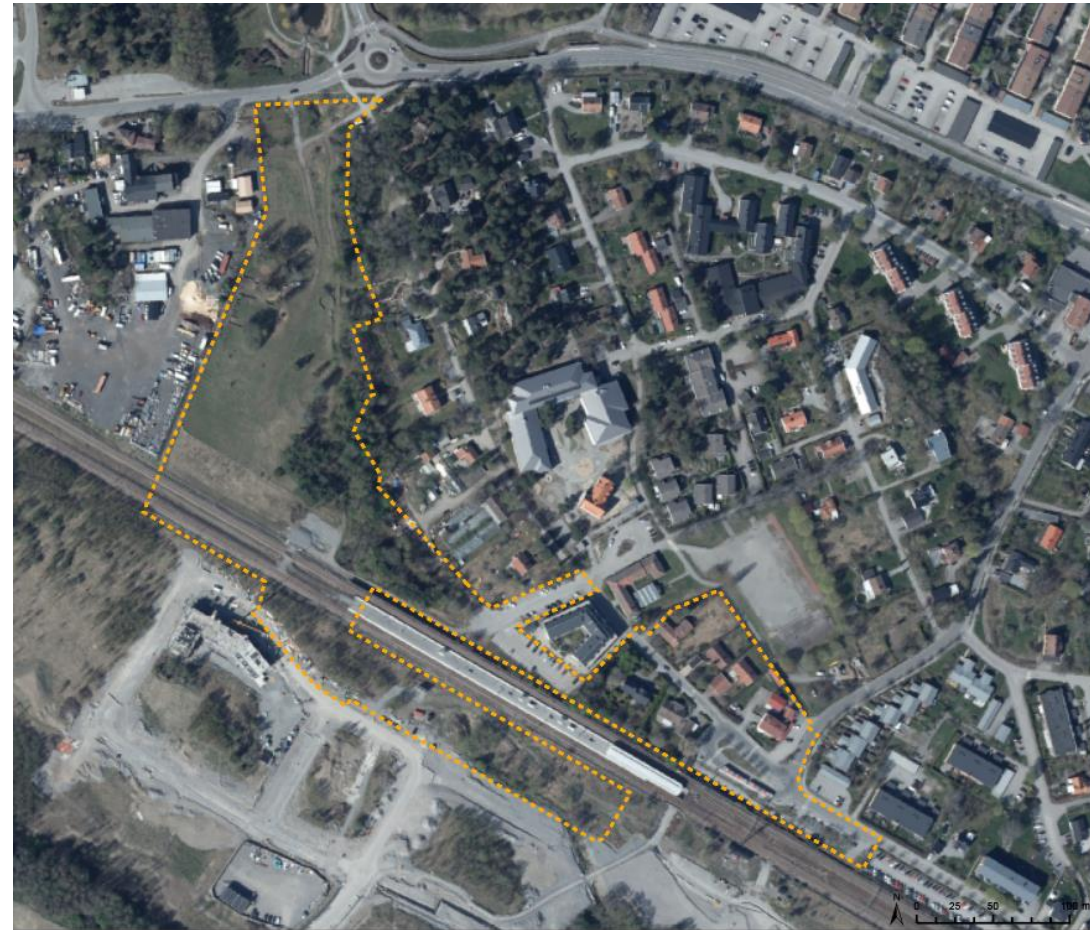
Könstillhörighet

En levande och befolkad Köpmanvägen är avgörande för trygghet, särskilt för flickor och kvinnor som ofta upplever otrygghet utomhus, kvällstid. Förslaget med fasader nära vägen och små gröna platser bidrar till fler "ögon på gatan". God belysning och öppna siktlinjer måste prioriteras. Mötesplatser bör utformas så att de upplevs inkluderande och välskötta. Det bidrar till att undvika att platserna får en ensidig och oönskad användning, och i stället främjar en öppen och trygg miljö där olika grupper känner sig välkomna.

6 Detaljplan Bro stationsområde

Planområdet är beläget söder om Bro centrum, intill och omkring Bro tågstation.

Planområdesdelen söder om järnvägsspåret angränsar till detaljplan för Trädgårdsstaden. Trädgårdsstaden ingår inte i denna SKA.



Figur 18. Planområdet Bro stationsområde. Bildkälla: Upplands-Bro kommun, bakgrundskarta från Lantmäteriet.

6.1 Nuläge

I det här avsnittet presenteras planområdets nuläge kopplat till den sociala konsekvensanalysens fem teman.

6.1.1 Sammanhållen småstad – mobilitet och kopplingar

Härnevi skolväg, som sträcker sig väster om Härnevi skola, är ett välanvänt stråk som ingår i planområdet från och med korsningen vid Köpmanvägen/Stationsvägen till korsningen vid Allévägen. Från Enköpingsvägen fram till korsningen med Allévägen är Härnevi skolväg en gångväg som sedan övergår i en smal grusväg. Efter korsningen med Allévägen och åt sydöst övergår Härnevi skolväg till gata för biltrafik.

Planområdet har nivåskillnader samt trappor, till exempel mellan pendelstationen och busstorget, vilket skapar utmaningar avseende tillgänglighet för exempelvis äldre och personer med funktionsnedsättning. Trappan till stationens plattform och själva plattformen är omoderna och smala vilket också skapar otillgänglighet.

I kommunens intervjuer med förbipasserade vid Bro stationsområde uttrycks dålig passning mellan pendel och anslutande buss vilket ofta försenar och förlänger resandet.

Mest framträdande i intervju svaren är att pendeltrafiken går för sällan.



Figur 19. Cykelparkering vid stationen. Bildkälla: AFRY

Relativt många cyklar ses parkerade vid skolan och stationen vilket antyder att cykling är utbrett i området samtidigt påpekas det av nyckelperson i kommun att just ungdomar generellt inte använder cykel som färdmedel i någon större utsträckning.

Stationen binds samman med Bro centrum via Köpmanvägen, men kopplingen är inte tydlig idag.

6.1.2 Samspel och lek – möten, mötesplatser, mångfald och inkludering

Det finns få naturliga mötesplatser och få möjligheter för att sitta ner och vila eller socialisera inom planområdet.

6.1.3 Vardagsliv– utbud, tillgång och tillgänglighet

Stationsområdet är en plats som invånarna mestadels enbart passerar. Ett odefinierat stadsrum gör platsen svårorienterad. I planområdet finns ett fåtal småhus.

Det finns en pizzeria inom planområdet. I övrigt finns inga affärer eller kiosker. I genomförda snabbintervjuer efterfrågas ofta en kiosk eller livsmedelsbutik och Pressbyrån nämns ofta.

Området kring stationen upplevs idag svårorienterat och rumsligt splittrat.



Figur 20. Torgytan med pizzerian på höger sida. På vänster sida syns Köpmanvägen. I bakgrunden skymtas det röda bullerplanket intill järnvägen. Bildkälla: AFRY

6.1.4 Identitet – karaktär, tillhörighet och status

Planområdet inrymmer bebyggelse från flera perioder och har karaktären av en trädgårdsstad med småskalighet och oregelbundna tomter. I området samsas villor, radhus, flerbostadshus och offentliga byggnader. Byggnaderna är uppförda vid olika tidpunkter vilket ger området ett brokigt intryck.

Grönskan har en viktig funktion, där stora barr- och lövträd, buskar och häckar ramar in och definierar tomtgränser.

6.1.5 Trygghet, säkerhet och hälsa

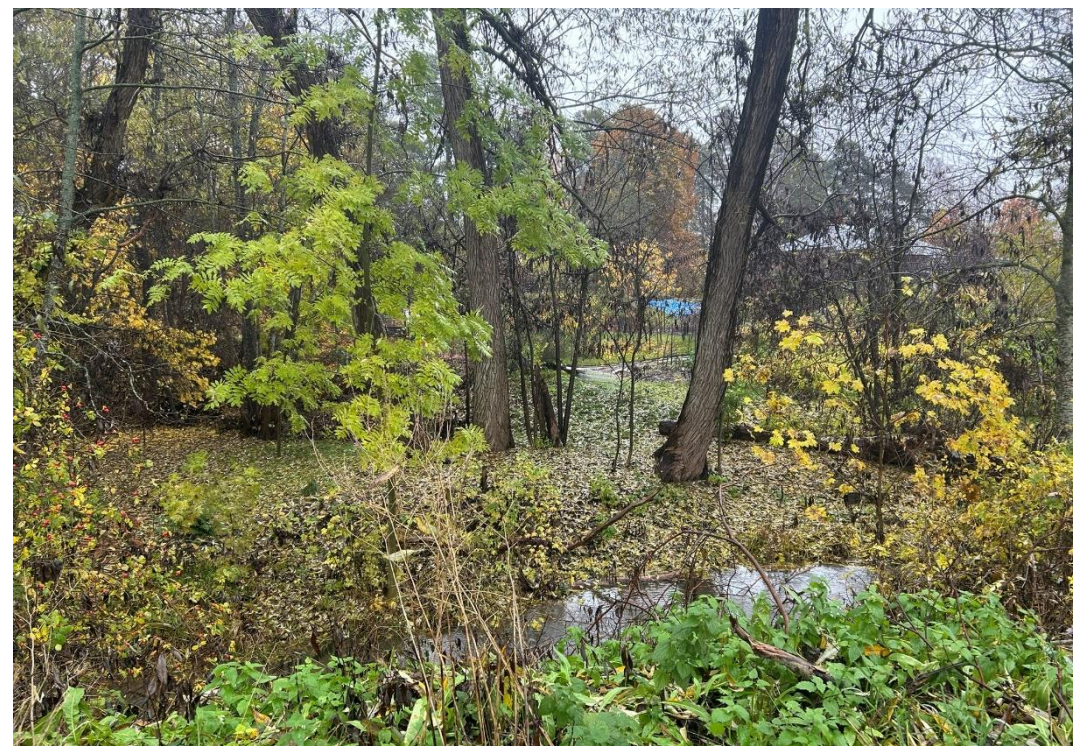
Fjärrtåg susar förbi stationen Bro och skapar vinddrag och otrygghet för personer som befinner sig på plattformen.

Flera medverkande i snabbintervjuer uttrycker att det finns en obehaglig lukt runt stationen.

Längs järnvägen finns idag en grön buffertzoon och bullerskärmar närmast perrongen på den norra sidan.

Det finns i dagsläget byggnader med slutna fasader runt stationsområdet, vilka upplevs som baksidor.

I planområdets västra del finns ett grönområde. Genom området rinner Sätträbäcken. Den omges av ängsmark och ett mindre skogsområde. På ängen finns en fårhage där får betar



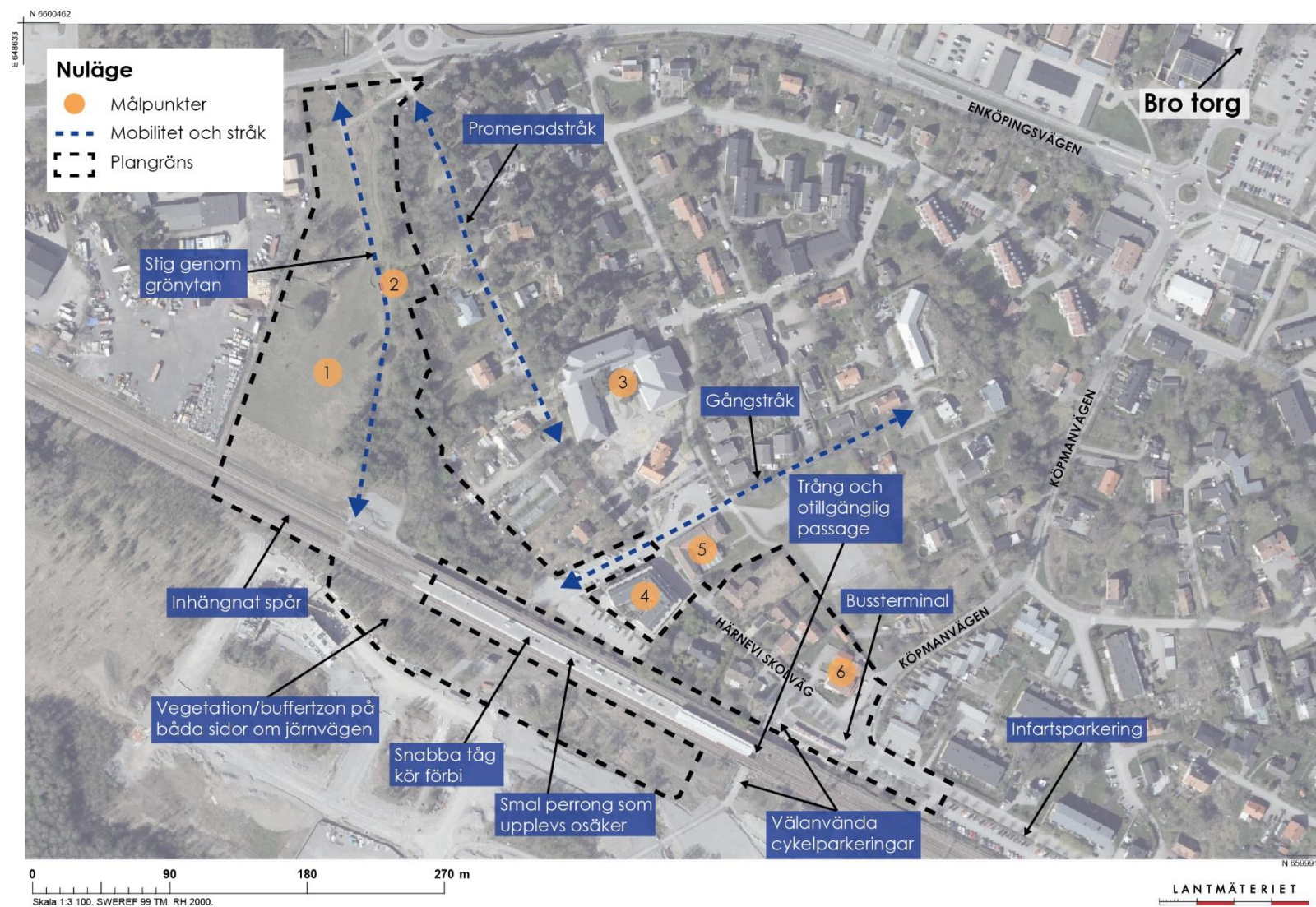
Figur 21. Sätträbäcken samt omgivande grönområde. Bildkälla: AFRY

under delar av året. Grönområdet beskrivs som uppskattat för dess rekreativa inslag i omgivningen och det används också av Härnevi skola för utelektion, till exempel tipspromenad.

6.2 Bild över nuläge

Målpunkter (orange markering)

1. Fårhage
2. Sätträbäcken
3. Härneviskolan
4. Nytt bostadskvarter
5. Äldre byggnad
6. Pizzeria



Figur 22. Illustration som visar planområdet Bro stationsområde, stråk och funktioner. Karta: Lantmäteriet

6.3 Förslaget/detaljplanens syften

Planförslaget för Bro stationsområdesområde ska till stor del bygga vidare på områdets befintliga strukturer och innebära en utveckling av resefunktioner, bostäder och verksamheter inom och i anslutning till, det befintliga stationsläget och grönområdet vid Sätträbäcken.

Här ska en central mötesplats växa fram där effektiva trafiklösningar tillsammans med sociala stråk och platsbildningar skapar en levande och attraktiv stadsmiljö för alla. Detaljplanen ska möta ett behov av fler parkeringsplatser för både bil och cykel för att göra det enklare att resa med pendeltåg. Syftet är att attrahera nya invånare till Bro och för att underlätta pendlingen för dem som redan bor i området.

En ny entré till stationen planeras på västra sidan. Den knyter samman Sättraparken med omnejd med Trädgårdsstaden söder om järnvägsspåret. Kopplingen tvärs spår planeras utformas som en gång- och cykelbro men skulle eventuellt kunna bli en tunnel.



Figur 23. Illustrationsplan Bro stationsområde. Illustration: C.F. Møller Architects

6.4 Konsekvenser och rekommendationer

I detta kapitel bedöms hur detaljplaneförslagets syften som påverkar social hållbarhet uppfylls.

Detaljplanering av Bro stationsområde är under utveckling i skrivande stund, vilket gör att analysen baseras på underlag som var framtaget i oktober-november 2025. Syften formuleras utifrån Omdaning Bros visioner samt viktiga aspekter med bäring på social hållbarhet och som är relevanta för detaljplanen, se 3.2.1 Sociala teman. Det ges en förklaring till bedömningen av hur syften uppfylls och rekommendationer för fortsatt arbete. En illustration av bedömda geografiska konsekvenser ges, en sammanställning av syftesuppfyllelse, och avslutningsvis de viktigaste medskicken ur jämlikhetsperspektiv.

Syfte: Bevara Bros småskalighet, stärk befintliga kvaliteter, förtäta varsamt för att skapa en levande och attraktiv stadsmiljö.

Kopplas till socialt tema: identitet – karaktär, tillhörighet och status

Bedöms uppfyllas: delvis

Förklaring: Den föreslagna stationsbyggnaden och stationsmiljön blir en förstärkt entré till Bro, vilket förändrar karaktären och bidrar till en stadsmässighet jämfört med dagens småskalighet.

Flerbostadshus tillkommer som ett nytt inslag i stationskvarteret samt i Västra Sätträbäcken. Det föreslås hålla låga våningstal, tre till max fyra våningar. Denna skala är positiv då den är relaterbar och möjliggör interaktion mellan bostäder och livet på gatan. Materialitet och fasadgestaltning harmonierar med Bros befintliga bebyggelse.

Det saknas underlag som beskriver befintliga kvaliteter utöver naturvärden i form av vatten och växtlighet (se nästa syfte), och ingen dialog har förts med användare av området.

Rekommendation: För att säkerställa optimala lösningar, utred hur området används och identifiera områdets sociala värden, bland annat genom dialog med invånare och observation.

Syfte: Ta vara på befintlig grönska och integrera naturen med bebyggelsen och trafikmiljön för att främja god livskvalitet och hälsa för Bros invånare.

Kopplas till socialt tema: trygghet, säkerhet och hälsa

Bedöms uppfyllas: delvis

Förklaring: Förslaget bibehåller en del grönska och kompletterar torg-, park- och gaturum med nya planteringar. Stationstorget planeras med gröna inslag för paus och möten i kombination med kollektivtrafikfunktioner. Västra Sätträbäcken omvandlas till en parkmiljö med rekreationsytor. Det gynnar nya boende, inklusive de från Trädgårdsstaden, men minskar sammanhängande grönytor för befintliga invånare. Grönskan fragmenteras och blir mer programmerad. Trafik i området intensifieras, och med det buller och luftutsläpp. Det kan skapa ohälsa och utmanar attraktiviteten.

Stationskvarterets innergård presenteras som en grön skyddad innergård med boendeparkering på en och samma yta.

Parkeringarna ska bli omsorgsfullt utformade med gröna inslag som mjukar upp det hårda intrycket. Samtidigt kan grönska skapa otrygghet genom att ge skymda platser. Därför bör växtlighet planeras så att den inte möjliggör oönskat häng eller lockar barn att vistas i parkeringsmiljön, vilket kan skapa osäkerhet för både vårdnadshavare och bilförare.

Rekommendation: Säkerställ att Naturvårdsverkets riktlinje 3-30-300-principen för grönstruktur⁶ tillgodoses för boende i flerbostadshus i Bro. Överväg tidigt en genomförbar

⁶ Grönplanering Naturvårdsverket
<https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/samhallsplanering/gronplanering/>

vegetationsplanering på parkeringsytorna. I senare skeden kan uppfattningen att naturen skräpar ner platser och bilar innebära omprioriteringar som påverkar gestaltningsidén som helhet negativt.

Stationskvarterets innergårdar bör eftersträva en avskärmad grön miljö som ger skydd mot stationen och annat trafikbuller. Boendeparkering behöver i de flesta fall inte placeras direkt vid entrén, då många boende är bekväma med att gå en kortare sträcka till angöringsplats vid behov.

Boendemiljön i stationskvarteret riskerar att bli oattraktiv utan en innergård för umgänge och med närmsta grönyta i Västra Sätträbäcken över 300 meter bort.

Syfte: Skapa tillgängliga bostäder, arbetsplatser och verksamheter i en tydlig och orienterbar miljö.

Kopplas till socialt tema: vardagsliv – utbud, tillgång och tillgänglighet

Bedöms uppfyllas: delvis

Förklaring: Den befintliga gatustrukturen behålls och orienterbarhet stärks genom tydliga platser och gaturum.

Högre orienterbarhet kan förbättra trafiksäkerheten och underlätta navigering för inte minst personer med funktionsnedsättningar. Gröna buffertzoner längs järnvägen bidrar till visuella och ljudmässiga kvaliteter. Zonindelningen mellan den aktiva stationsnära miljön och bussgata – och innergårdar i de nya kvarteren är positiv men behöver förtydligas. Det finns en risk för otydliga gränser mellan offentliga och privata ytor, vilket kan skapa osäkerhet. Ett exempel på detta är att innergården i Västra Sätträbäcken föreslås vara såväl offentliga som små och intima. Nivåskillnader och järnvägsbarriären kvarstår som en utmaning och behöver lösas med säkra passager.

Rekommendation: Förtydliga konceptet med lugna, gröna innergårdar i kvarteret vid stationsområdet. Klargör nivå av aktivering och öppenhet för kvarteret i Västra Sätträbäcken. Ta fram en tidig, praktisk plan för hur bostäder ska bli tillgängliga för alla, med hänsyn till risken för höga boendekostnader i attraktiva lägen.

Om Bro skola flyttas till Härnevi rekommenderas att planera in allmänna ytor som är avsedda för elever i tonåren som kommer röra sig i området.

Syfte: Utveckla befintliga platser och skapa mötesplatser som tilltalar en mångfald av besökare och boende, bjuder in till umgänge och stärker gemenskapen.

Kopplas till socialt tema: samspel och lek – möten, mötesplatser, mångfald och inkludering

Bedöms uppfyllas: delvis

Förklaring: Det är positivt att aktiva bottenvåningar möjliggörs tillsammans med en täthet i bostäder och kollektivtrafik. Blandningen av funktioner och mötesplatser ger potential för en dynamisk stad. Det planeras för flexibel användning av bottenvåningar, vilket är mycket positivt.

Stationsmiljön utformas med platsskapande grönska och ska erbjuda plats för vila, paus och naturliga möten. Samtidigt ska det inrymma nödvändiga funktionsytor för kollektivtrafiken, vägar till parkeringsplatser och nya gång- och cykelstråk. Balkonger föreslås placeras mot såväl lugna innergårdar som mot torg, men det finns osäkerhet huruvida det ur bullersynpunkt blir lämpligt med balkonger mot stationsområdet. När Broskolan flyttas söderut är det sannolikt att elever dagligen kommer vistas i stationsområdet. Platser för barn och ungdomar saknas.

Rekommendation: För främjandet av möten, vila och inkluderande pausplatser behöver programmeringen förtydligas framåt. Att tänka in olika användare rekommenderas för att de publika mötesplatserna ska vara attraktiva och behagliga för "alla" i en aktiv trafik- och vistelsemiljö. Barn och ungas behov av ytor behöver beaktas, samt om det finns möjlighet att skapa tillgängliga lugna och avskärmade platser för vila och avgränsade möten, i synnerhet för personer med kognitiv funktionsnedsättning och äldre.

För främjandet av fler pendeltågsresenärer kan ett kompensande alternativ till den mindre omtyckta samt osäkra smala perrongen övervägas inomhus i exempelvis stationshuset. Med stora fönster kan en sådan lösning bidra till en aktivering av stationsområdet vid fler timmar på dagen.

Syfte: Främja hållbar mobilitet och utforma sammanhängande stråk och kopplingar till andra delar av Bro.

Kopplas till socialt tema: sammanhållen småstad

Bedöms uppfyllas: delvis

Förklaring: Förslaget förbättrar kopplingen till kollektivtrafiken genom nya och upprustade gång- och cykelstråk, en ny gång- och cykelbro och en stärkt bytespunkt vid stationen. Västra entrén öppnar upp Sättrabäckens naturvärden och bidrar till

ökad rörelse längs befintliga stråk och mellan kommande bostadsområden söder och norr om järnvägen. Samtidigt innebär strategin ett stort tillskott av infartsparkeringar i markplan, vilket tar centrala och bostadsnära ytor i anspråk, inklusive delar av grönområdet vid Sättrabäcken. Detta riskerar att öka biltrafiken i stationsområdet, skapa nya barriärer och försämra tryggheten för oskyddade trafikanter, särskilt barn på väg till skolor och förskolor på båda sidor om järnvägen.

Parkeringarna planeras med gröna och dagvattenhanterande inslag. Den samlade omfattningen understödjer bilberoende inom Bro och påverkar småstadsmiljön och vardagslivet för boende. Cykelparkeringar tillkommer. Planen är starkt beroende av kollektivtrafikens utveckling för att bidra till hållbar mobilitet.

Nya skolor och förskolor, även söder om järnvägen, kommer innebära ett nytt flöde av oskyddade unga trafikanter som kommer söka de genaste gång- och cykelvägarna.

Kopplingen till Bro torg är ett syfte med planen, och tydlig skyltning föreslås för att guida resenärer.

Rekommendation: Rekommendationerna utgår från sektioner och diagrammatisk flygvy som är presenterade i 250514_Utkast_Gestaltningssprogram_Bro station.

Stationsområdet angränsar till andra planer för utveckling av målpunkter för barn och skolelever i Trädgårdsstaden med förskolor och skola, samt i och med möjlig flytt av Broskolan, se avsnitt 7 Detaljplan Nya Härnevi skola. Trafikutredning och lösningar för säkra skolvägar rekommenderas att samordnas med angränsande detaljplaner. Utgå från den nationella rekommendationen för aktiva skolresor. Gång- och cykelstråk behöver vara gena och i största möjliga mån separerade från varandra, såväl som från interaktion med motortrafik även i passager. Detta främjar även användande av aktiva mobilitetsval för personer med kognitiva funktionsnedsättningar. Förslag är att separera cykelstråk längs Stationsvägen-Härnevi skolväg, såväl som längs södra delen av Köpmanvägen.

Ur socialt och hälsofrämjande perspektiv är omfattande markparkeringsytor i centralt läge nära bostäder, förskolor och skolor något som riskerar att utmana planerna för gröna, attraktiva och befolkade småstadsmiljöer. För att främja social hållbarhet rekommenderas att parkeringar tar mindre yta i anspråk, exempelvis i form av att parkeringar samlas på höjden.

Boende i det nya Sätträbackens kvarter skulle gynnas av en gen och separerad gång- och cykelkoppling till Härneviskolan.

Utöver fysisk planering behövs åtgärder som främjar cykling på kvarternivå. Det är också avgörande att verka för tätare pendeltågsavgångar för att hållbara mobilitetslösningar ska få full effekt.

Syfte: Involvera boende och verksamma i Bro i utvecklingen för att öka delaktighet, engagemang och delägarskap.

Kopplas till socialt tema: samspel och lek – möten, mötesplatser, mångfald och inkludering

Bedöms uppfyllas: nej

Förklaring: Snabbintervjuer med personer som passerat stationsområdet har genomförts och det främsta resultatet var en efterfrågan på femtonminuterstrafik för pendeltågen, samt en kiosk i anslutning till stationen.

Det behövs kompletterande underlag som visar hur boende och verksamma har involverats i framtagandet av förslaget. Att samla kunskap om hur planområdet används och fungerar i dagsläget är viktigt för att säkerställa välgrundade beslut i kommande skeden.

Rekommendation: Inhämta kunskap om vilka befintliga värden planområdet erbjuder idag för invånare och besökare. Detta ger en grund för att förstå vilka kvaliteter som bör beaktas och

stärkas. För att uppnå målet är det viktigt att involvering sker tidigt i processen, vilket kan främja förståelse, delaktighet och stolthet över förslaget och området. Bristande involvering riskerar däremot att leda till omtag, ökade kostnader och låg acceptans.

Syfte: Skapa trygga och säkra vistelsemiljöer dygnet runt

Kopplas till socialt tema: trygghet, säkerhet och hälsa

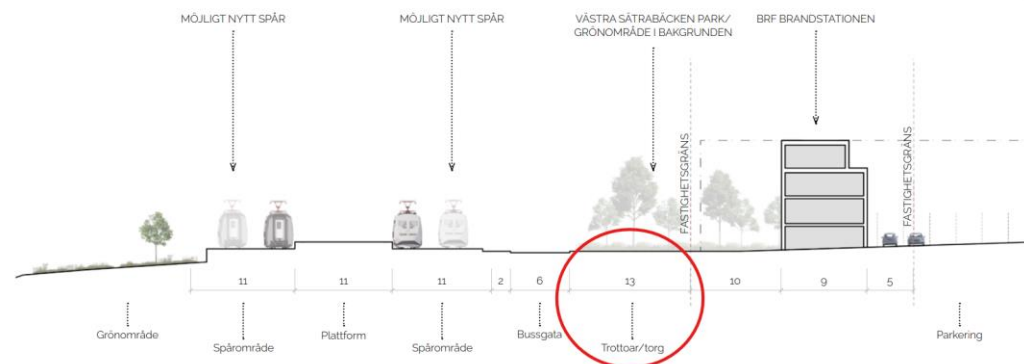
Bedöms uppfyllas: delvis

Förklaring: Förslaget möjliggör vistelse i stationsområdet genom väderskyddade väntplatser och mindre platsbildningar i stationskvarteret och Västra Sättrabäcken. Ett planerat stationshus kan rymma verksamheter och kontor som bidrar till liv och rörelse och i stationsområdet ges möjlighet till aktiverade bottenvåningar, vilket bidrar med ögon på gatan och främjar trygghet. Det finns en risk att om Bros sammantagna planering för verksamhetsetablering inte infrias, vilket skulle innebära att lokaler står tomma. Flexibel användning av bottenvåningar är därför en positiv lösning (muntlig uppgift från beställare).

Det finns risk för otrygghet kring den västra entrén och gångbrons nedlandning vid två infartsparkeringar norr om järnvägen. Även boendeparkering på innergårdar kan skapa osäkra miljöer för lek och begränsa socialt samspel. Kända

säkerhetsbrister på perrongen kan inte omhändertas i detaljplanen. Förslaget om sömlösa övergångar mellan privata och allmänna ytor riskerar att försvåra orienteringen och skapa otrygghet kring vem som kan vistas var.

Oprogrammerade ytor närmast järnvägen kan bli platser för oönskat häng, samtidigt som de gröna zonerna bidrar till visuell kvalitet och dämpar buller, se Figur 24.



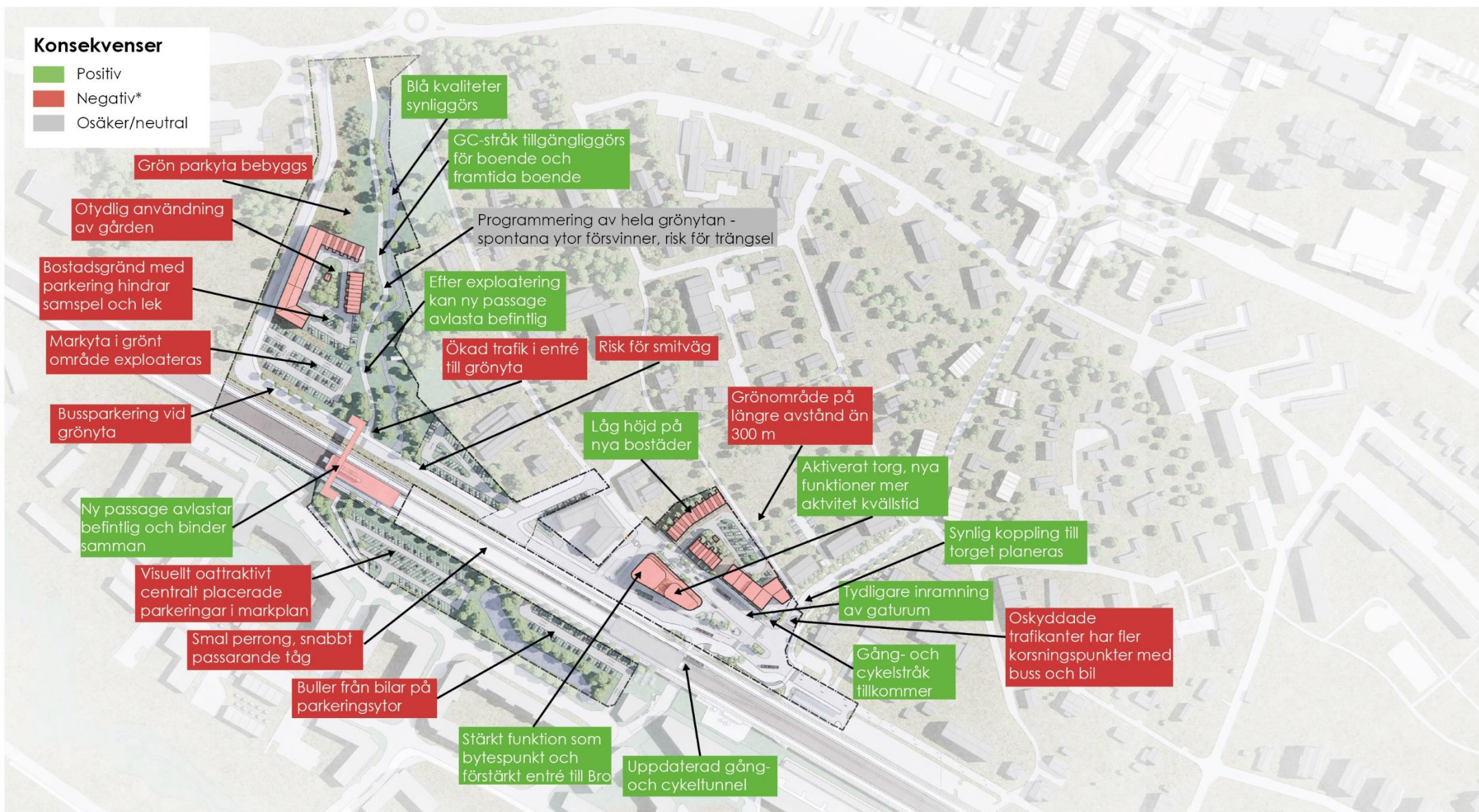
Figur 24. Principsektion som visar yta nära järnvägen som föreslås som park. Bild: C.F. Møller Architect med röd ring infogad av AFRY.

Rekommendation: För att säkerställa en trygg småstadsmiljö är prioritering av vilka bottenvåningar som i första hand bör fyllas med aktivitet/verksamhet viktig, och likaså att prioritera vilket

primärt gång- och cykelstråk som ska användas kvällstid, för att upplevas befolkat.

Gemensamhetsytor för boende kan bidra till aktivering även på kvällen, exempelvis i form av en gemensam umgäengeslokal eller tvättstuga som sprider ljus mot gatan. Beakta även att det blir en balans mellan kommersiell aktivering och icke-kommersiella mötesplatser för att vara inkluderande.

I gröna buffertzoner behövs en gestaltning som motverkar otrygghet och oönskade aktiviteter såsom droghandel.



Figur 25. Illustration av planområdet Bro stationsområde som visar geografiska konsekvenser. Illustration: C.F. Møller Architects, behandlad av AFRY

*Negativ konsekvens innebär att aspekten behöver hanteras i det fortsatta arbetet för att ur socialt perspektiv inte klassas som negativ.

6.5 Sammanställning av hur syften uppfylls

I det här avsnittet presenteras en sammanfattning i tabellform för att ge en översiktssbild av hur planförslaget för Bro stationsområde, utifrån dess syften, bedöms bidra till social hållbarhet.

Tabell 4. Sammanställning av bedömd uppfyllelse av sociala syften med stationsområdet

Syfte	Socialt tema	Bedömd uppfyllelse
Bevara Bros småskalighet, stärk befintliga kvaliteter, förtäta varsamt för att skapa en levande och attraktiv stadsmiljö.	Identitet	Delvis
Ta vara på befintlig grönska och integrera naturen med bebyggelsen för att främja god livskvalitet och hälsa för Bros invånare.	Trygghet, säkerhet och hälsa	Delvis
Skapa tillgängliga bostäder, arbetsplatser och verksamheter i en tydlig och orienterbar miljö.	Vardagsliv	Delvis
Utveckla befintliga platser och skapa mötesplatser som tilltalar en mångfald av besökare och boende, bjuder in till umgänge och stärker gemenskapen.	Samspel och lek	Delvis
Främja hållbar mobilitet och utforma sammanhängande stråk och kopplingar till andra delar av Bro.	Sammanhållen småstad	Delvis
Involvera boende och verksamma i Bro i utvecklingen för att öka delaktighet, engagemang och delägarskap.	Samspel och lek	Nej
Skapa trygga och säkra vistelsemiljöer dygnet runt.	Trygghet, säkerhet och hälsa	Delvis

6.6 Jämlikhetsperspektiv

I det här avsnittet presenteras de viktigaste medskicken för Bro stationsområde, ur jämlikhetsperspektiv.

Barn och unga

Barn och unga behöver trygga, begripliga och självständiga rörelsemönster i området. I planförslaget saknas tydlig beskrivning av hur deras mobilitet, lek och vardagsrörelser ska stödjas, trots att de ofta möter stora parkeringsytor och bilflöden. Brist på bostadsnära, fredade ytor riskerar att begränsa barns lek och självständighet. Integrera barnperspektivet tidigt genom att prioritera säkra gång- och cykelstråk, bilfria eller skyddade vistelseytor nära bostäder och små lekinslag som möjliggör vardagslek under uppsikt.

Personer med kognitiv funktionsnedsättning och psykisk ohälsa

Miljöer präglade av höga flöden, stora öppna ytor och otydliga övergångar kan skapa stress och otrygghet för personer med autism, ADHD eller psykisk ohälsa. Samtidigt behövs variation: aktiva miljöer ska kompletteras med lugna, avgränsade platser och möjlighet till vila. Säkerställ rofyllda delrum i stadsbilden, ge stråk en tydlig struktur och placera bänkar och platser för återhämtning längs hela gångnätet.

Äldre och personer med fysisk funktionsnedsättning

För dessa grupper är tillgänglighet, kontinuitet och möjlighet att vila avgörande. Sammanhängande stråk utan barriärer, tydliga orienteringspunkter och god framkomlighet är centralt. Brist på dessa riskerar att minska områdets användbarhet och upplevda trygghet.

Prioritera jämna, hinderfria gångvägar, orienterbarhet och regelbundna sittplatser. Planera grönska och parkeringar med omtanke så att de inte skapar skymmande eller otrygga miljöer.

Att utgå från "alla" riskerar att i praktiken exkludera grupper. I det fortsatta arbetet kan det vara bra att tänka in vilka målgrupper som miljöerna ska vara tillgängliga för, samt involvera barn och unga i det fortsatta planeringsarbetet.

7 Detaljplan Nya Härnevi skola

Mitt emot befintliga Härneviskolan (årskurs F-6), i korsningen Härnevi skolväg och Allévägen nära Bro stationsområde, finns planområdet för Nya Härnevi skola. Området innefattar en äldre byggnad som genom åren har använts av flertalet olika kommunala verksamheter. Intill den äldre byggnaden ligger en grusplan som också ingår i planområdet.

Två bostadsfastigheter ingår i planområdet. De ägs idag av kommunen och kommer rivas.

Väster om planområdet finns ett nytt bostadshus uppfört där gamla brandstationen låg. Söder om planområdet, och delvis överlappande, pågår arbete med detaljplan för Bro stationsområdesområde. Direkt söder om grusplanen finns ett antal nyligen färdigställda radhus längs Köpmanvägen. Direkt norr om planområdet ligger årskurs F-6 skolan Härneviskolan och nordväst ligger grönområdet Sättrabäcken.



Figur 26. Illustration Nya Härnevi skola. Bildkälla: Upplands-Bro kommun

7.1 Nuläge

I det här avsnittet presenteras planområdets nuläge kopplat till den sociala konsekvensanalysens fem teman. Ett möte med en nyckelroll på Utbildningsförvaltningen i Bro har belyst skolperspektivet.

7.1.1 Sammanhållen småstad – mobilitet och kopplingar

Befintliga Härneviskolas upptagningsområde är primärt det närliggande villaområdet men skolan har elever från hela kommunen. Flertalet vårdnadshavare uppges lämna och hämta barn med bil vid Allévägens vändzon. Det gäller i synnerhet de barn som inte bor i närområdet samt de yngsta eleverna. Elever som kommer längre bort ifrån, två kilometer eller mer, får skolskjuts beroende på ålder och trafikförhållanden⁷.

Planområdet kopplas samman med tågstationen via Härneviskolväg och den parallella gång- och cykelvägen mellan Härneviskolan och Köpmanvägen som går längs grusplanen, se Figur 27. Vid stationen avgår pendeltåg var 30:e minut medan fjärrtåg bara passerar. På torget utanför station finns tre

busslinjer (555, 556 och 584) som kör inom Upplands-Bro kommun samt mot Kungsängen. Nattbuss (591) från Cityterminalen, Stockholm stannar också här.



Figur 27. Gång- och cykelväg mellan Härneviskolan och Köpmanvägen som går längs grusplanen. Bildkälla: AFRY

⁷ <https://www.upplands-bro.se/download/18.152c757d190a248957419534/1723809055570/Riktlinjer%20f%C3%B6r%20skolskjuts%20antagen%20version%202024.pdf>

Broskolans elever, som kommer bli elever på nya Härnevi skola, bor primärt i Råby, Finnsta och villaområdet söder om Enköpingsvägen. Efter genomförande kommer sannolikt även en del unga i Kockbacka Gärde och Trädgårdsstaden också att gå på högstadieskolan, som blir den enda norr om järnvägen. Bland eleverna på Broskolan är cyklandet mycket begränsat, vilket de många tomma cykelparkeringarna i skolans närhet tydligt visar. Mellan 5–10 elever kör i dagsläget EPA-traktor (modell större) och moped till skolan. Elspark förekommer också som färdmedel. När Broskolans elever flyttar till Härnevi är det troligt att dessa färdmedel tas till Nya Härnevi skola i stället, kanske till och med i högre utsträckning då de flesta får längre väg till skolan.

7.1.2 Samspel och lek – möten, mötesplatser, mångfald och inkludering

Grusplanen används mycket av Härneviskolans elever, både under idrottslektioner och på raster, se Figur 28. Då i stort sett hela Härneviskolans befintliga skolgård är kuperad är all lek och idrott som kräver plan yta hänvisad till grusplan. Spontanidrott utöver skoltid sker i någon mån på platsen men det är oklart i vilken utsträckning.



Figur 28. Grusplan, sedd från nordväst. Bildkälla: AFRY

7.1.3 Vardagsliv – utbud, tillgång och tillgänglighet

Det finns inga affärer eller kiosker i planområdet. Det finns en pizzeria vid stationstorget.

7.1.4 Identitet– karaktär, tillhörighet och status

Området är ett småskaligt villaområde. Mellan skolans vändzon/parkeringar och längsmed Allévägen fram till Kamrervägen är Allévägen en uppskattad gång- och cykelväg kantad av alléträd, se Figur 29.

7.1.5 Trygghet, säkerhet och hälsa

Direkt nordväst om plangräns ligger Sätträbackens grönområde, vilket är beskrivet i 6.1.5 Trygghet, säkerhet och hälsa. Området kan nyttjas både för utomhuslektioner och för rekreation. Högstadielärover har möjlighet att lämna skolans område på egen hand under raster, till skillnad från låg- och mellanstadielärover.

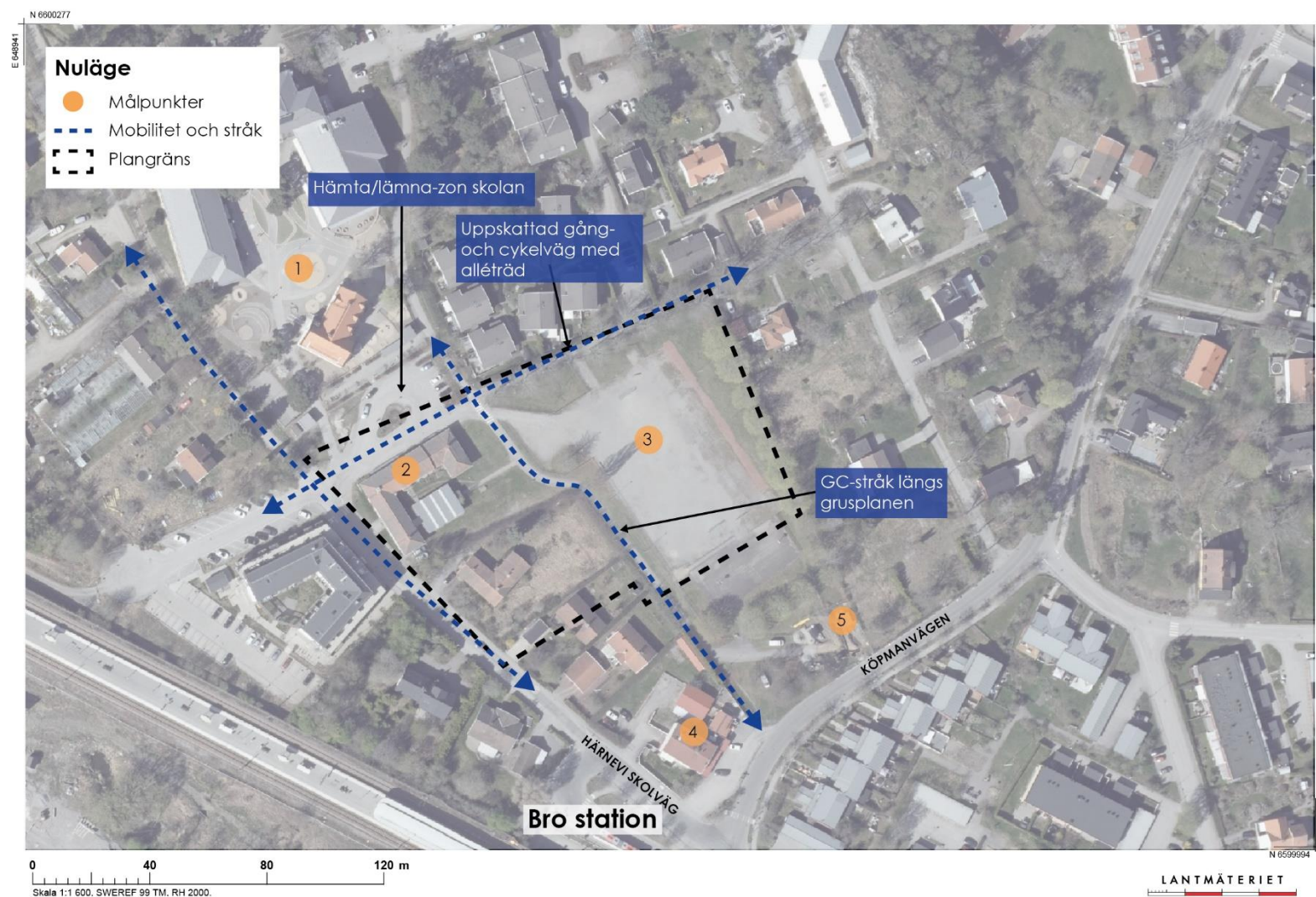


Figur 29. Allévägen med alléträd från skolans vändzon och österut.
Bildkälla: AFRY

7.2 Bild över nuläge

Målpunkter (orange markering)

1. Härneviskolan F-6
2. Äldre byggnad
3. Grusplan – används av skolan och av boende
4. Pizzeria
5. Nyare radhus, skapar viss baksida mot grusplanen



Figur 30. Illustration som visar planområdet Nya Härnevi skola, stråk och funktioner. Karta: Lantmäteriet

7.3 Förslaget/detaljplanens syften

Förslaget avser att utveckla området för skoländamål genom att riva befintlig äldre byggnad och tillskapa nya lokaler för en högstadieskola för ca 450 elever. Användningen av den angränsande grusytan är under utredning. I skrivande stund planeras den för skolverksamhet samt översvämningssyta, men inte för att vara tillgänglig som park för allmänhet. Friytan per elev beräknas bli 10–15 kvadratmeter per elev på en sammanlagd yta om ca 6500 kvadratmeter.

Det planeras för kök, matsal, slöjd och idrottshall som eventuellt ska kunna samnyttjas med Härneviskolan. Härneviskolans befintliga idrottshall kommer i detta fall göras om och användas för annat syfte. Möjligen skulle idrottshallen kunna bli fristående och förläggas i närområdet.

Vid vändzonen ges möjlighet till nio parkeringsplatser. Befintliga sex parkeringsplatser är tänkta att bli kvar samt att ett tillskott på tre parkeringsplatser planeras. Härnevi skolväg breddas på sträckan mellan skolan och stationen för att säkerställa tillräckligt utrymme för fotgängare och cyklister.

Avsikten med detaljplanen är att högstadieseverksamheten vid Bro torg, Broskolan, ska flyttas till den nya högstadieskolan, Nya Härnevi skola, mitt emot befintliga låg- och mellanstadieskolan

Härneviskolan. Planen med flytten av Broskolan är att det ska bidra till ökad vuxennärvaro i centrum och kommunala arbetsplatser.

Den fritidsgård som ligger i anslutning till Broskolan kommer eventuellt inte flytta med då fritidsgården ligger under annan förvaltning (Kultur- och fritidsnämnden) och inte ingår i



Figur 31. Illustration Nya Härnevi skola. Bildkälla: Upplands-Bro kommun

förslaget. Om fritidsgården emellertid uttrycker en önskan om att också flytta kommer Nya Härnevi skola säkerställa att lokaler i skolan finns tillgängliga för fritidsgårdens verksamhet.

7.4 Konsekvenser och rekommendationer

I detta kapitel bedöms detaljplanens syften som påverkar social hållbarhet. Detaljplanering av Nya Härnevi skola är i tidigt skede och baseras på underlag som var framtaget i oktober-november 2025. Syften formuleras utifrån Omdaning Bros visioner samt viktiga aspekter med bäring på social hållbarhet som är relevanta för detaljplanen, se 3.2.1 Sociala teman.

Planförslagets bidrag till att uppfylla syftet bedöms. Det ges en förklaring till bedömningen och rekommendationer för fortsatt arbete. En illustration av bedömda geografiska konsekvenser ges, en sammanställning av syftesuppfyllelse, och avslutningsvis de viktigaste medskicken ur jämlikhetsperspektiv.

Syfte: Skapa en högstadieskola för ca 450 elever

Kopplas till socialt tema: Vardagsliv

Bedöms uppfyllas: Ja

Förklaring: Planförslaget möjliggör för en ny skola.

Rekommendation: inga medskick behövs.

Syfte: Bidra till goda förutsättningar för en tillgänglig och enkel vardag genom tillgång till och närhet till service för elever och skolpersonal.

Kopplas till socialt tema: Vardagsliv

Bedöms uppfyllas: delvis

Förklaring: Det finns idag ingen plan för att etablera fritidsgården som ligger vid Bro torg. För högstadieeleverna kan avståndet till centrum, och eventuellt till fritidsgården, innebära minskad tillgänglighet till aktiviteter och service.

Däremot kommer tillgängligheten till skolan förbättras för elever som reser med tåg och buss, på grund av närheten till stationen.

Pizzerian kan, så länge den ligger vid stationstorget, bli ett lunchalternativ och mötesplats för elever. Bro torg kommer dock troligtvis fortsätta vara en relevant plats för unga om kvällarna, med ICA och fritidsgård kvällstid.

Rekommendation: Skapa attraktiva ytor för fritid och samvaro som riktar sig mot ungdomar i anslutning till den nya skolan, exempelvis i stationsområdet.

Säkerställ att kiosk och/eller livsmedelsaffär etableras vid stationsområdet.

Utred möjligheten att samarbeta med Kultur- och fritidsnämnden för att skapa närhet till fritidsgård.

Närhet till hållplatser som service hanteras i "Syfte: Främja hållbar mobilitet, sammanhängande stråk och kopplingar till andra delar av Bro och regionen", se nedan.

Syfte: Utveckla och bidra till trygghet, säkerhet och hälsa genom befolkade miljöer dygnet runt.

Kopplas till socialt tema: Trygghet, säkerhet och hälsa

Bedöms uppfyllas: delvis

Förklaring: När högstadiet flyttas till Härnevi förändras platsens karaktär från en lugn miljö till ett område med mer människor i rörelse, framför allt ungdomar. Ett större flöde av människor och rörelser kan upplevas positivt men att det främst är tonåringar kan vissa komma att uppleva som otryggt.

Om eventuell ny fristående idrottshall i närområdet skulle komma att nyttjas av både Härneviskolan och Nya Härnevi skola på dagtid och av föreningar på kvällar och helger, skulle det kunna bidra till att folk rör sig i området över stora delar av dygnet, vilket i viss mån ger ögon på gatan och kan främja trygghet.

Samnyttjande av idrottshall, slöjdsal och matsal kan skapa variation i lärmiljöer för framförallt låg- och mellandiet vilket kan bli positivt. Det kan också bidra till en mer sömlös övergång till högstadiet.

Skolgårdens utformning är ännu inte klar men friytan förväntas bli ca 6500 kvadratmeter sammanlagt vilket blir ca 10–15 kvadratmeter friyta per elev. Det är ett långt avsteg Boverkets rekommendation om 30 kvadratmeter friyta per elev vilket kommer innebära begränsade rastutrymmen och öppna ytor som medför utmaningar för såväl elever som personal. Den allmänna gång- och cykelvägen mellan Härneviskolan och Köpmanvägen delar skolgårdsytan i två delar. Kopplingen är viktig för allmänheten men passage tvärs över skolgården kan komma att skapa problem med exempelvis koncentration på utelektioner då gränsen mellan skolgård och allmänt suddas ut.

För yngre barn är fri lek central för social utveckling varpå tillgänglighet till grusplanen är viktig. Grusplanen utgör för den befintliga låg- och mellanstadieskolan den enda större ytan som är plan och konkurrens om grusplanen riskerar minskad fysisk aktivitet både bland Härneviskolans elever. Men det ökade trycket på grusplan påverkas också barn som leker där på helger och kvällar samt vuxna som nyttjar planen spontant. Äldre elevers användning av planen kan bygga en mental

barriär bland yngre barn. Om det är otydligt vilka miljöer som riktar sig till yngre barn kan det skapa otrygghet. Samtidigt kan möten mellan åldersgrupper också skapa möjligheter till inkludering, men kräver medveten planering för att undvika att yngre barns behov trängs undan.

Den nya skolbyggnadens placering utgör en barriär mot buller från järnvägen vilket är positivt. Placeringen innebär även viss skugga på skolgård då friytan ligger norr om skolbyggnad.

Skolans närhet till Sätträbackens är positiv. Den kan betraktas som kompletterande yta för rekreation för elever då högstadielärover får lämna skolområdet under skoltid. Att Sätträbackens grönområde blir programmerat stärker möjligheten för elever med funktionsnedsättning att också använda ytan. Om därtill ytor och lokaler planeras för att tillgodose de äldre elevernas behov minskar risken att exempelvis buffertytor längs järnvägen annekteras till häng.

Rekommendation: Eventuell Idrottshallers byggnad bör utformas med stora fönsterrutor som ger ljusinsläpp och möjlighet till utblick mot omgivning. Gardinanordningar kan installeras för möjlighet att begränsa insyn vid behov.

Hallen bör ges generösa öppettider för föreningar.

Den pedagogiska verksamheten åläggs att schemalägga och planera för samverkan kring grusplanen. Samarbete mellan befintlig och tillkommande skola, inom olika årskurser, samt med fritidsverksamhet för låg- och mellanstadiet blir en förutsättning för att hindra konkurrens kring användning av grusplansytan. Zonindela eller schemalägg grusplan, inte bara inför idrotts- och andra utelekationer, utan även under raster och under fritidsverksamhet.

Fortsätt utreda målkonflikten som riskeras med gång- och cykelpassage för allmänhet tvärs skolgård.

Skapa attraktiva platser särskilt riktade mot ungdomar i direkt i närheten av skolan. Dessa platser bör utformas med sittgrupper, väderskydd, belysning och möjlighet till informella aktiviteter som bollspel eller utegym.

Syfte: Främja hållbar mobilitet, sammanhängande stråk och kopplingar till andra delar av Bro och regionen.

Kopplas till socialt tema: Sammanhållen småstad

Bedöms uppfyllas: för tidigt att bedöma

Förklaring: När högstadiet flyttar till Nya Härnevi skola tillkommer cirka 450 elever. Det medför ökad trafik och en mer komplex trafikmiljö där många trafikslag ska samsas. Utöver fler bilar

tillkommer EPA-traktorer, mopeder och elsparkcyklar. Detta kan skapa oro hos yngre barn och vårdnadshavare vid lämning och hämtning. En otrygg trafikmiljö leder ofta till att fler barn skjutsas med bil, vilket förstärker problemen. Tillkommande trafik i och med skolan och stationsområdets utveckling förändrar därtill villastadens karaktär och markparkeringar signalerar att bil prioriteras.

Eleverna får god närhet till pendeltåg och bussar mot Kungsängen, vilket är positivt. Den nya västra entrén ger en naturlig koppling för boende i väst och för elever som anländer med pendeltåg. Personal som reser med bil hänvisas till infartsparkeringar. Tre nya parkeringsplatser planeras vid skolans befintliga vändslinga, det vill säga totalt nio platser.

Det är i nuläget för tidigt att bedöma uppfyllelse av syfte då det är en komplex situation och både skolans etablering och stationsområdets utveckling befinner sig i ett tidigt skede där flera faktorer ännu är osäkra samt att utredningar kvarstår.

Rekommendation: Det behövs ett helhetsgrepp i trafikfrågor som beaktar skolförslagets samspel med angränsande pågående detaljplan för stationsområdet samt Köpmanvägen och exploatering söder om järnvägen. Beakta den nationella rekommendationen för aktiva skolresor. Kartlägg möjliga skolvägar som kommer nyttjas och planera för säkra skolvägar.

Syftet är att bidra till barnets bästa genom att främja aktiv och självständig mobilitet bland barn och unga. En förutsättning för det är tydliga och sammanhängande gång- och cykelstråk inklusive säkra passager mellan skola, station och bostadsområden.

Ha tydlighet i lämna/hämta-zonen för att minska konflikter mellan trafikslag. Planera för tydliga instruktioner om var elever som kommer med motorfordon ska parkera samt stanna till. Därtill rekommenderas låga hastigheter, en infrastruktur som beaktar att barn ska kunna färdas aktivt. I driftskede ska barns skolvägar vägas in i prioritering av underhållsarbete.

På sikt bör mobility managementstrategier tillämpas, exempelvis för att informera vårdnadshavare om fördelarna med aktiv mobilitet eller för att minska transporter med bil till eventuell idrottshall kvällar och helger.

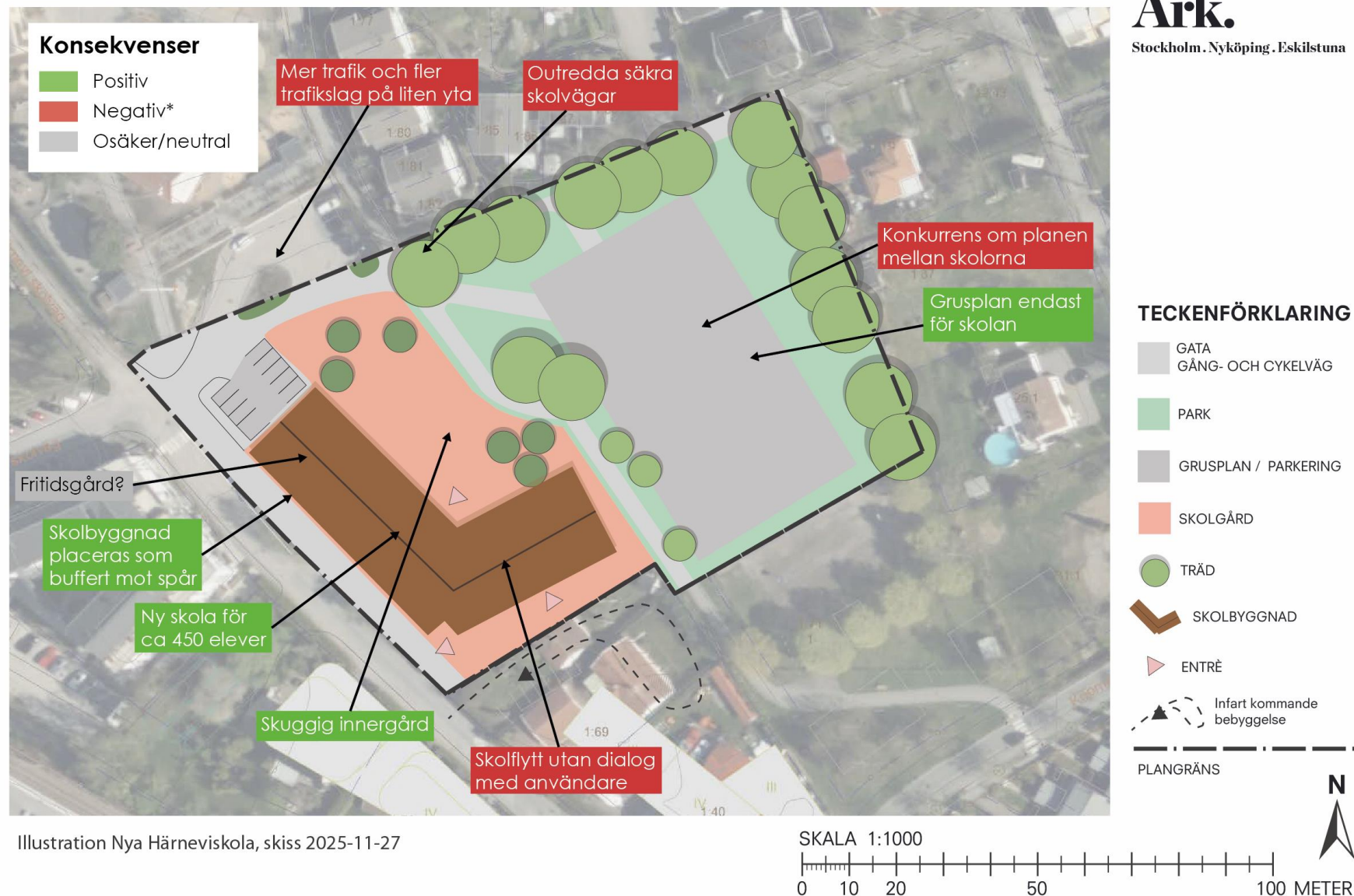
Syfte: Involvera elever, vårdnadshavare och skolpersonal i Bro för att öka delaktighet, engagemang och delägarskap.

Kopplas till socialt tema: Samspel och lek

Bedöms uppfyllas: Nej

Förklaring: Det är viktigt att involvera barn, unga, vårdnadshavare och personal när en ny skola etableras, och i synnerhet när en befintlig och fungerande skola ska flyttas.

Rekommendation: Genomför barnkonsekvensanalys (BKA) där dialog med elever och personal från Broskolan såväl som från Härneviskolan ingår. Elevdialogen innebär att projektet efterlever barnkonventionen, som också är svensk lag, men dialogen gör också att projektet når kunskapen som användarna besitter vilket skapar förutsättningar för att få till ett så gynnsamt förslag som möjligt. Låt BKA bli en inledning till en löpande kontakt med målgruppen genom projektering, bygg och driftskede.



Figur 32. Illustration av planområdet Bro stationsområde som visar geografiska konsekvenser. Illustration: Carlstedt Ark., behandlad av AFRY

*Negativ konsekvens innebär att aspekten behöver hanteras i det fortsatta arbetet för att ur socialt perspektiv inte klassas som negativ.

7.5 Sammanställning av hur syften uppfylls

I det här avsnittet presenteras en sammanfattning i tabellform för att ge en översiktssbild av hur planförslaget för Nya Härnevi skola, utifrån dess syften, bedöms bidra till social hållbarhet.

Tabell 5. Sammanställning av bedömd uppfyllelse av sociala syften med Nya Härnevi skola.

Syfte	Socialt tema	Bedömd uppfyllelse
Skapa en högstadieskola för cirka 450 elever	Vardagsliv	Ja
Bidra till goda förutsättningar för en tillgänglig och enkel vardag genom tillgång till och närhet till service för elever och skolpersonal.	Vardagsliv	Delvis
Utveckla och bidra till trygghet, säkerhet och hälsa genom befolkade miljöer dygnet runt.	Trygghet, säkerhet och hälsa	Delvis
Främja hållbar mobilitet, sammanhängande stråk och kopplingar till andra delar av Bro och regionen.	Sammanhållen småstad	För tidigt att bedöma
Involvera elever, vårdnadshavare och skolpersonal i Bro för att öka delaktighet, engagemang och delägarskap.	Samspel och lek	Nej

7.6 Jämlikhetsperspektiv

När en ny skola ska byggas är det avgörande att barnperspektivet finns med som en del i hela processen och det blir än mer påtagligt om det missas när eleverna redan finns tillgängliga för dialog, vilket de gör i det här fallet.

Barn är inte bara mottagare av beslut, utan aktiva samhällsmedborgare med egna behov, erfarenheter och rättigheter. Att involvera deras perspektiv är en del av att säkerställa en trygg, inkluderande och stimulerande miljö. Genom att lyssna på elevernas tankar om exempelvis skolmiljö, tillgänglighet, trygghet och sociala ytor tydliggörs förutsättningarna för en skola som främjar lärande och välbefinnande. Detta handlar inte bara om byggnadens utformning, utan även om hur barnen upplever sin vardag, från skolvägar och raster till möjligheter för socialisering och aktivitet.

För Nya Härnevi skolas elever innebär den begränsade friktan risk för trängsel och minskade möjligheter till fysisk aktivitet, vilket är viktigt för både hälsa och stresshantering i en ålder med ökade krav. Den allmänna gång- och cykelvägen tvärs skolgården kan komma att skapa störningar vid utelektioner och minska känslan av avskildhet och trygghet, något som är särskilt betydelsefullt för tonåringar som värdesätter integritet.

Att grusplanen kommer att bli en central yta även för de äldre eleverna, precis som den idag är för de yngre kan dock

förväntas. Behovet av stora lekytor för yngre barn är välkänt, men att även äldre barn behöver utrymme för rörelse och fysisk aktivitet uppmärksammas ofta i mindre grad.

Nedan följer en summering av idéer och önskemål på kvaliteter vid utformande av ny en skola, både inomhus och utomhus, författade av högstadiel elever från olika skolor i Västerås, Bromma och Järfälla som tidigare medverkat i olika BKA:er gjorda av AFRY. Listan kan läsas som inspiration vid fortsatt gestaltning eller som en checklista av kvaliteter och funktioner.

Skolbyggnad

Utrymme och ytor

- Gott om utrymme i skollokalerna, bland annat i anslutning till skåpen och i korridorerna för att minska trängsel och knuffar
- Stora klassrum för att undvika trängsel
- Gott om grupprum så elever kan sitta avskilt
- Stora skåp
- Jämna golv
- Dörrar som är lätta att öppna

Samlingsplatser och aktiviteter

- Sköna stolar och bänkar med stoppning

- Lugnare sittplatser/grupprum för de som inte kan plugga hemma
- Sittplatser där elever kan vara på till exempel håltimme
- En eller flera samlingsplatser. Som till exempel kan användas till att samla elever för att och titta på ett evenemang tillsammans
- Inomhusaktiviteter om det inte går att vara ute på rast, exempelvis pingisbord och brädspel
- Myshörna med mjuka kuddar

Ljus, luft och ljud

- Mycket fönster och naturligt ljusinsläpp
- Gardiner eller markiser som täcker och skyddar mot solljus
- Mörkläggningsgardiner när klasserna ser på film
- God belysning
- Lampor som inte låter, blinkar eller är gula
- Bra ventilation
- Filttavlor på väggarna som håller nere ljudvolym

Mat och restaurang

- Stor matsal och sköna stolar
- God skolmat

- Servering av frukost för de som inte kan eller hinner äta hemma
- Kiosk eller café
- Fler än en person som arbetar i caféterian
- Varuautomater
- Vattenmaskin i korridor och matsal

Hälsa

- Skolsköterska och kurator som är på plats mer än någon gång då och då
- Fräscha toaletter

Övrigt

- Tydliga regler. Om elever känner ansvar över sin skolbyggnad så är de försiktiga och håller snyggt.
- Elever måste även kunna hitta en lärare utifall det händer något akut. Förslag på att lärarscheman sätts upp på bestämda ställen i skolan eller att information finns på en expedition.

Skolgård

Utrymme och ytor

- Stor och rymlig, det ska finnas plats för att göra olika aktiviteter och sporter

- Mycket växter och grön miljö
- "Rum i rummet"
- Soptunnor för att undvika nedskräpning
- Kameror inomhus och utomhus, ifall något skulle hända
- Bra belysning, särskilt för den mörka årstiden och på kvällar

Samlingsplatser och aktiviteter

- Fotbollsplan
- Basketkorg
- Lånebollar att använda. Det går att ha ett pantsystem för att motverka att bollar försvinner
- Bollrutor
- Gott om sköna bänkar för att kunna umgås
- Samlingsplatser med bänkar där elever kan sitta och prata
- Bord och stolar där elever kan pyssla, rita och göra läxor
- Trampolin

Kommunikationer

- Bra kollektivtrafik med hållplats intill skolan
- Avlämnings- och upphämtningsplats för de som får bilskjuts
- Det ska vara lätt att ta sig till och från centrum

Övrigt

- Matbutik eller kiosk i närheten av skolgården för att kunna köpa mat eller mellanmål.

8 Detaljplanernas beroenden av varandra

Bro torg

Bro torg ska sammanlänkas med Bro stationsområde via Köpmanvägen. Det gäller dels sammanhängande gång- och cykelstråk och i genomfört skede hur utsmyckning och gestaltning bidrar till känslan av att vägen leder till ett centrum.

Det vore positivt om fritidsgården flyttade i samband med den nya skolan, eftersom fritidsgården inte bara erbjuder en plats för socialt umgänge utan även aktiviteter som främjar ungdomars utveckling, delaktighet och välbefinnande. Närheten mellan skola och fritidsgård skapar goda förutsättningar för att ungdomar enkelt ska kunna delta i dessa aktiviteter efter skolan. Om fritidsgården däremot blir kvar vid Bro torg uppstår flera utmaningar. För det första försämrar tillgängligheten, vilket särskilt drabbar de ungdomar som har svårare att förflytta sig mellan skola och fritidsgård. Det innebär också att det spontana socialiserandet försvåras och att ungdomarnas möjlighet att vistas på en trygg och utvecklande plats minskas. Risken finns då att de istället skapar egna informella mötesplatser på platser som inte är avsedda för detta, eller att det sociala umgänget efter skolan reduceras.

Att säkerställa att ungdomar har tillgång till trygga, attraktiva och ändamålsenliga platser för både umgänge och aktiviteter är därför av stor betydelse för deras utveckling och välmående

Norra Köpmanvägen

Utvecklingen av Norra Köpmanvägen behöver integreras på ett smidigt sätt med den södra delen, som redan är detaljplanlagd. För att stråket ska fungera som en sammanhängande koppling mellan stationsområdet och centrum är en enhetlig utformning och gestaltning mot Bro torg avgörande. Den planerade bebyggelsen längs Norra Köpmanvägen bör harmoniera med radhusen i den södra delen för att skapa en tydlig och lättläst plats.

Utformning av gång- och cykelstråk och passager blir viktigt för att bidra till säkra skolvägar för barn och unga, när Broskolan flyttas till Härneviområdet.

I dagsläget finns ingen affär inom planområdet och livsmedelsaffären strax norr om plangräns är en uppskattad målpunkt men för vissa, till exempel äldre och barn upplevs promenaden dit för lång varpå det blir viktigt att stationsområdet tillgodoser den sortens av närservice.

Bro stationsområdesområde

Detaljplanens genomförande är central för helheten med Bro småstadsutveckling – att uppgradera entrén till Upplands-Bro från tågstationen. För att kunna bidra till sammankopplingen med Bro torg är stationsområdet beroende av ett tydliggjort stråk längs Köpmanvägen mot centrum.

Verksamheter vid Bro stationsområdesområde bör bland annat utgöras av livsmedelsaffär och/eller kiosk då sådan service saknas inom detaljplan Köpmanvägen och detaljplan Nya Härnevi skola.

Stationsområdet omfattar en större markyta och trafikplaneringen behöver samordnas med angränsande detaljplaner som på sikt kommer innebära att fler barn och unga rör sig och vistas inom området. Nya Härnevi skola och utvecklingen med förskolor och skola söder om planområdet föranleder ett helhetsgrepp avseende säkra skolvägar.

Nya Härnevi skola

En ny skola är beroende av trafiklösningar, parkering och säkra skolvägar inom angränsande detaljplaneområden. I synnerhet stationsområdets genomförande är centralt för att skolan och tillkommande unga som rör och transporterar sig i området ska ha såväl ytor att vistas på, vägar att förflytta sig på, samt parkeringsmöjligheter för sina färdmedel (elspark, kickbike, A-traktor, cykel). Detta blir särskilt viktigt då många elever, från till exempel Råby och Finnsta, kommer få längre än vad de har nu till skolan och sannolikheten att de väljer att ta sig till skolan med motorfordon i stället för att gå ökar.

Friskolan Raul Wallenberg som ska etableras i Trädgårdsstaden kommer sannolikt också komma att förse Råby och Finnsta med skolplatser men denna skola kommer att ligga än längre ifrån Råby och Finnsta, söder om järnvägsspåret, varpå ännu mer trafikökning kan förväntas. Då denna skola är en friskola är det inte heller givet att skolskjuts erbjuds dit.

9 Avslutande medskick

9.1 Gemensam och specificerande plan framåt

Detaljplanerna för Bro har en tydlig ambition att stärka trygghet, jämlikhet och vardagsfunktioner i centrum, längs huvudstråken, vid stationen och i skolområdet. För att säkerställa att ambitionerna får genomslag i kommande skeden behövs prioriteringar, gemensamma definitioner, målbilder och mer koppling mellan lokal kontext, invånare och återspeglning i det fortsatta planarbetet. Det ökar möjligheten att detaljplanerna tillsammans skapar ett sammanhållet Bro i takt med att området utvecklas.

Prioritera rekommendationerna. De sociala konsekvensanalyserna innehåller många rekommendationer. Kommunen behöver välja vilka åtgärder som är mest avgörande – förslagsvis kopplat till barns skolvägar, trygghet vid stationen och tillgång till gröna ytor – samt när och hur de ska genomföras.

Kontextualisera. Försättningsvis är det viktigt att konkretisera vad jämlikhet innebär för just Bro och dess invånare. Socialt hållbarhetsarbete behöver vila på befintlig kunskap och

expertis, såväl som lokal kontext och utmaningar. Ett exempel är borttagandet av gångtunnlar, där dialoger i synnerhet har visat att de tillför viktiga värden för centrumet.

Gör en nulägesanalys/mätning av sociala värden. Nuläget för trygghet, barns rörelsemönster och allmänhetens användning av ytor bör dokumenteras innan genomförande av två anledningar. Dels för att få viktig information till planeringen, men även för att effekter av sociala hållbarhetsbeslut ska kunna följas upp efter genomförande. Metoder för mätning utgörs av kombinationer av exempelvis dialoger, enkäter, platsobservationer, workshops och GIS-analyser. Detta är särskilt viktigt för Nya Härnevi skola och Bro stationsområde då de är de detaljplaner som ligger sist i utvecklingsarbetet.

Utgå från målgrupper och användarperspektiv. Funktioner som bostadsgårdar, stråk, mötesplatser och blandade trafikmiljöer behöver utformas utifrån vem de ska fungera för. Testa lösningarna mot olika användare – barn, ungdomar, personer med funktionsnedsättningar inklusive neuropsykiatriska, äldre och vårdnadshavare – för att säkerställa att planerna faktiskt blir tillgängliga och attraktiva. En bredd av användare kan speglas i illustrationer av framtida platser.

9.2 Fortsätt med dialoger

Genomförda dialoger kopplat till Bro torg och Norra Köpmanvägen visar att det finns intresse från invånare att bidra med sina perspektiv och delta i planeringen. Tidig information, dialog och involvering främjar genomförbarhet i samråd och där på följande skeden. Det bidrar till inriktningen om delaktighet i satsningen Omdaning Bro och ger värdefull kunskap till planeringen. Dialogaktiviteter ska syfta till att ge deltagare inflytande i planeringen.

9.3 Var och ens möjlighet att bo kvar och göra bostadskarriär

Det finns en risk att bostadsutbudet inte bidrar till att en mångfald av invånare kan efterfråga bostäderna, exempelvis om priserna vid nybyggnation blir höga i centrala lägen. De fyra planerna som bedöms i den här sociala konsekvensanalysen innefattar inte utveckling av Råby och Finnsta. behövs en plan för hur boende i Råby och Finnsta ska kunna efterfråga de nya bostäderna.

För att skapa en småstad utan sociala och ekonomiska barriärer mellan områden bör en plan tas fram för hur de tillkommande bostäderna inom Omdaning Bro ska göras

ekonomiskt tillgängliga och möjliga att efterfråga för exempelvis äldre och boende i Råby och Finnsta.

Upplåtelseformer, blandade lägenhetsstorlekar, rimliga prisnivåer, flexibla tilldelnings/kösystem och likviditetskrav är viktiga aspekter. Markanvisning är ett viktigt verktyg för att ställa sociala krav och verka för att även personer i socioekonomisk utsatthet ska kunna flytta.

Positiv särbehandling i hyreskon är ytterligare ett verktyg. I dialog med bostadsbolag kan möjligheten att tillämpa prioriteringar för grupper med svagare ställning utifrån exempelvis ekonomiska förutsättningar och kötid utredas. Sociala kontrakt kan användas för att ge utsatta hushåll tillgång till bostäder, med målet att övergå till förstahandskontrakt. I förhandlingar med exploatörer kan en önskad andel sociala kontrakt ingå.

Fler förslag på tillämpbara strategier för socialt hållbara bostadsområden kan läsas i rapporten [Tio KPI:er för socialt hållbara bostäder](#), från nätverket Hållbart Stockholm 2030.

10 Bilaga

10.1 Erhållet material från beställare

Följande dokument har legat till grund för utredningen.

PM Projektdirektiv Omdaning Bro

Erhållet material Bro torg:

- Barnkonsekvensanalys Detaljplan Bro torg
- Gestaltningsprogram Bro torg
- Beskrivning av detaljplan för Bro torg
- Bro torg Samrådsredogörelse
- Inspiration till framtida lektyr i Bro
- Minnesanteckningar från dialogmöte med hemtjänsten
- Planbeskrivning samråd Bro torg
- Resultat av medborgardialog
- Resultat lektyr
- Samråd Bro torg ws underlag
- Ungdomsråd Bro torg anteckningar
- Ungdomsråd frågeställningar

Erhållet material Norra Köpmanvägen:

- Köpmanvägen från Thord Rahm
- Köpmanvägen dialogmöte

- Köpmanvägen dialogmöte minnesanteckningar
- Karta planbestämmelser
- Beskrivning av detaljplan för Norra Köpmanvägen
- Dokumentation Broloppet
- Gestaltningsprogram detaljplan för Norra Köpmanvägen
- Invånares åsikter om Köpmanvägen
- Planbeskrivning samråd Norra Köpmanvägen
- Projekt lektyr
- Resultat lektyr
- Utveckling av Köpmanvägen Frågor och svar

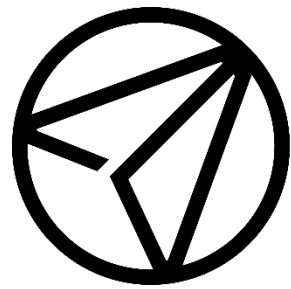
Erhållet material Bro stationsområdesområde:

- Protokollsutdrag från Kommunstyrelsens sammanträde
- Information dialoger Bro stationsområdesområde
- Stationsområdet dialogvärdar
- Utkast Gestaltningsprogram Bro stationsområde
- Beskrivning av detaljplan för Bro stationsområdesområde
- Utkast Plankarta Bro stationsområdesområde
- Samråd Trafikutredning Detaljplan Bro stationsområdesområde, Trivector

Erhållet material Nya Härneviskola:

- Plankarta Samråd Nya Härneviskola
- Plankarta Samråd Nya Härneviskola Alternativ 1

- Plankarta Samråd Nya Härneviskola Alternativ 1 inkl. skiss
- Plankarta Samråd Nya Härneviskola Alternativ 2
- Illustrationsbild
- Beskrivning av detaljplan för Nya Härneviskola



AFRY