

**Skrivelse från Bergaskolans Hem- och skolförening
angående detaljplan för Rosendalsfältet i Uppsala kommun, dnr: PLA 2012-020172**

Uppsala kommun
Plan- och byggnadsnämnden
753 75 Uppsala

Uppsala 14 oktober 2013

***Bergaskolans Hem- och skolförening inkommer härmed med synpunkter
angående detaljplanen för Rosendalsfältet.***

Vårt fokus är de barn som bor i Kåbo och Kungsgårdets områden och som går på samt kommer att gå på Bergaskolan samt de barn som kommer att bo i Rosendalsfältet. I vårt fokus ingår också den yttre miljö barnen vistas i på väg till respektive från skolan och före, under och efter skoltid

Den ökade trafikmängd som vi befarar kommer bil följderna av en Kåboled, i och med en sammanfogning av Kåbovägen och Arne Tiselius väg, menar vi på ett negativt sätt kommer att påverka barnens närmiljö och rörelsefrihet, något som går emot rådande tankesätt vid stadsplanering och synsätt på barns psykiska och fysiska hälsa.

Bergaskolan

Bergaskolan ligger i ett fantastiskt område med många närliggande faciliteter som till exempel Bror Hjorts hus, Evolutionsmuseet, Botaniska Trädgården och Stadsskogen. Stadsskogen är ett rekreativt område som barnen kommer i kontakt med både skoltid samt på fritiden. Det vore därför mycket olyckligt om man kring stadsskogen skall öka trafikintensiteten avseende både trafikmiljö samt luftföroreningar. Då Norbyvägen redan är starkt trafikerad är det oförklarligt hur man motiverar en ökning av trafiken även på Krongatan och Kåbovägen. Stadsskogen skulle drabbas av det som ovan nämns som "barriäreffekten" och barnens möjlighet till att använda Stadsskogen kommer på grund av större och mer trafikerade vägar bli starkt begränsad. Något som man enligt Prop. 1997/98:56 bör arbeta emot.

Barn, deras rörelsefrihet och närmiljö

Enligt Trafikverket (<http://www.trafikverket.se/Privat/Trafiksakerhet/Barn-i-trafiken/Barn-och-ungdom-vag/Fakta-om-barn-och-trafik/Barns-mognad-och-trafikbeteende/>) har barns rörelsefrihet minskat under de senaste decennierna på grund av en ökad trafik:

”Flera författare har påpekat att skälet till nedgången i barntrafikolyckor är att barnens rörelsefrihet har minskat (Hillman 1990; Van der Spek & Noyon, 1995, Tranter, 1993). Även dåvarande Vägverkets undersökningar visar att barns rörelsefrihet har minskat under de senaste trettio åren.

Barnen får inte gå eller cykla på egen hand

Barnens rörelsefrihet beror i sin tur på föräldrars uppfattning om den fara deras barn utsätts för i trafikmiljön. I trafikerade områden föredrar således föräldrarna att begränsa barnens rörelsefrihet för att skydda dem mot risken att bli skadade i en trafikolycka. Det kan innebära att barnen måste bli äldre innan de kan gå och cykla på egen hand i närmiljön. Även vuxna anpassar sitt beteende för att undvika dessa faror. I stället för att gå eller cykla använder de bilen. Därmed ökar risken för oskyddade trafikanter.”

Utemiljön kring skolor är inte den bästa. Fler och fler barn skjutsas till skolan, detta leder till ökad och farlig trafik utanför skolan. Den starkt ökande biltrafiken inkräktar på barns möjlighet att röra sig fritt och de blir mer beroende av att vuxna följer eller skjutsar dem vilket går emot propositionen Moderna transporter (prop. 2005/06:160). I samma proposition anges barns trafiksäkerhet och barns skolvägar vara viktiga områden att förbättra.

Barn och deras hälsa

Tyvärr har ökat trafik lett till att barns möjligheter att röra sig fritt och utforska sitt närsamhälle inte längre är någon självklarhet. Enligt Trafikverket

(<http://www.trafikverket.se/Privat/Trafiksakerhet/Barn-i-trafiken/Barn-och-ungdom-vag/Fakta-om-barn-och-trafik/>) har det moderna samhället begränsat barnens ytor för lek vilket påverkar deras hälsa; de rör sig allt mindre utomhus och i närliggande naturområden. Bilismens utveckling har på så sätt medfört stora risker för barns och ungdomars hälsa utöver risken för olyckor i trafiken.

Dessutom innebär den ökade trafiken att mängden luftföroreningar ökar. Trafikavgaser svarar för den dominerande andelen av de luftföroreningar människor ofrivilligt utsätts för vid utomhusvistelse. Barn är särskilt känsliga för avgaser och buller, avgaser är ett hot mot barns hälsa.

Vidare anger **Infrastrukturpropositionen (Prop. 2008/09:35)** att cykeln är ett viktigt transportmedel för barn och ungdomar och åtgärder för ökad cykling är därför ett viktigt bidrag till att uppnå målet om att öka andelen barn och unga som på egen hand kan utnyttja vägtransportssystemet. Om barn kan cykla till skol- och fritidsverksamhet kan de dessutom på ett naturligt sätt få in motion i vardagen. Barns behov av säkerhet och tillgänglighet ska beaktas och barns skolvägar skall därför prioriteras. Biltrafiken inverkar på gående och cyklande barns säkerhet, trygghet och tillgänglighet när de ska korsa vägar med biltrafik.

Sammanfattningsvis

Förslaget kring denna vägsträckning arbetar mot det som regering samt Trafikverket arbetar för.

Enligt det ovan nämnda skall samhället arbeta för att barns rörelsefrihet öka, minska barriäreffekter, öka barns trafiksäkerhet, minska luftföroreningar samt öka barnens möjlighet till daglig motion.

Vi avstyrker därför bildandet av en Kåboled. Vi rekommenderar istället att man håller fast vid den mer balanserade och genomtänkta tidigare planen för Arne Tiselius gata där man inte öppnar en genomfartsväg längs Stadsskogen och där man därigenom behåller en direkt kontakt mellan Stadsskogen och bostadsområdet där barn kan passera utan att korsa en genomfartsled.

Vi vill även erinra att vi inte upplever att vi har fått en rimlig tid att yttra oss i frågan beroende på den knapphändiga annonseringen av detta samråd, vilket vi även erfarit att andra föreningar och intresseorganisationer i grannskapet också upplevt. Vi vill i framtiden ha en förändring av detta så att vi får en rimlig tid på oss att sätta oss in i och bidra till stadens utveckling med vår kunskap i för oss viktiga frågeställningar i stadsdelen.

Vidare önskar vi se information och underlag vad gäller följande punkter:

- Har barns rörelsemönster och rörelsefrihet kartlagts samt beaktas då Kåboleden planerats?
Detta inkluderar
 - Barnens rörelsemönster till/från skolan, fritidshem samt fritidsklubbar
 - Naturliga mötesplatser, naturområden, lekställen
 - Olycks- och hälsorisker i området
 - Trygga/otrygga platser i området
 - Trafikberäkningar kring Bergaskolan på Krongatan vid utbyggnad av Rosendal och för de två alternativen för Arne Tiselius gata
- Har barn/ungdomar och föräldrar samt skola varit delaktiga i kartläggningen?
- Kommer närliggande faciliteter som till exempel Bror Hjorts hus, Evolutionsmuseet, Botaniska Trädgården och Stadsskogen att kunna användas på samma sätt om biltrafiken ökar? Kommer lärarna och övriga pedagoger kunna eller våga utnyttja närområdet på samma sätt som tidigare?
- Har kommunen bjudit in Bergaskolan och dess personal i ett samråd om trafikmiljö och barns säkerhet i trafiken?

För Bergaskolans Hem- och skolförening

För Bergaskolan

Lena Svensson, ordförande

Per Asplund, rektor

Skrivelse från Bergaskolans Hem- och skolförening