

Dnr: 2015-635-1.5.3



Stockholms
stad

Trafikkontoret
Trafikplanering

Handläggare
Lovisa Strandlund
Fariba Daryani

**Plan för säkra och trygga skolvägar
i Stockholms stad – redovisning av remissvar**

Inledning

Den 24 september 2015 godkände trafikinämnden förslag till Plan för säkra och trygga skolvägar i Stockholms stad och gav kontoret i uppdrag att skicka förslaget på remiss. Planen för trygga och säkra skolvägar är en del av en konkretisering av Framkomlighetsstrategin och en fördjupning av Trafiksäkerhetsprogrammet.

Nedan presenteras de 48 instanser som svarat på remissen.

Stadens förvaltningar och bolag	Övriga myndigheter och kommuner i Stockholms län
Spånga-Tensta stadsdelsnämnd Östermalms stadsdelsnämnd Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd Älvsjö stadsdelsnämnd Bromma stadsdelsförvaltning Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd Kungsholmens stadsdelsnämnd Skarpnäcks stadsdelsnämnd Norrmalms stadsdelsförvaltning Skärholmens stadsdelsförvaltning Södermalms stadsdelsförvaltning Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning Farsta stadsdelsförvaltning Exploateringskontoret Stadsbyggnadskontoret Idrottsförvaltningen Utbildningsnämnden Miljö- och hälsoskyddsnämnden Storstockholms Brandförsvär	Polismyndigheten Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting Länsstyrelsen Stockholm Nynäshamns kommun Järfälla Kommun Sundbybergs stad Trafikverket Täby Kommun Vällentuna kommun Solentuna kommun Huddinge kommun Nacka kommun
Intresseorganisationer och samarbetsorgan	Fastighetsägare och medborgare
Sveriges kommuner och landsting (SKL) Smedslättskolans föräldraförening Abrahamsbergs föräldraförening Föräldraralliansen i Stockholms Stad(FISS) TTF Forum för Logistik Sveriges Åkeriföretag ABC Motormännens Riksförbund HSO Stockholms stad Fotgängarnas förening Cykelfrämjandet Kollektivtrafikant Stockholm NTF Öst	Helena Selin(lärare), Sjöängsskolan SISAB Skolfastigheter i Stockholm Ann Karlemyr

Remissinstanser som svarat på remissen. Instanser skrivna med fet stil fanns med på den ursprungliga listan med remissinstanser och remissinstanser skrivna i neutral stil har valt att inte kommentera remissen.



Sammanställning av synpunkter

Nedan sammanställs och besvaras de remissynpunkter som inkommit. Dispositionen följer rubrikerna i Planen för säkra och trygga skolvägar i Stockholms stad.

Allmänna kommentarer och inledning

Instans	Yttrande	Svar
Östermalms stadsdelsförvaltning Kungsholmens stadsdelsnämnd Norrmalms stadsdelsförvaltning	Positivt att planen har tagits fram för att skapa mer jämlika prioriteringar och objektiva metoder, samt som viktigt underlag för planering av nya skolor. Ställer sig bakom planens inriktning men poängterar att man i det fortsatta arbetet med trygga och säkra skolvägar måste ta hänsyn till barn med funktionsnedsättning. I det vidare arbetet måste tas hänsyn till barn med funktionsnedsättning, även dessa barn ska kunna ta sig till skolan och de barn som har behov av skolskjuts ska kunna bli avsläppta tryggt och säkert.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna. I riktlinjerna framgår att parkering för rörelsehindrade ska möjliggöras nära entrén enligt Stockholms stads tillgänglighetskrav. Framkomlighetsbehov måste tas med i alla projekt.
Skarpnäcks stadsdelsnämnd Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltning Bromma stadsdelsförvaltning Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd Spånga-Tensta stadsdelsförvaltning Farsta stadsdelsförvaltning Älvsjö stadsdelsförvaltning	Ställer sig positiva till att planen har tagits fram och har inget att erinra mot föreslagna mål, handlingsplan eller riktlinjer i stort.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna.
Hägersten-Liljeholmen stadsdelsförvaltning	Ställer sig positiv till förslaget, planen bidrar till att konkretisera den del av framkomlighetsstrategin som behandlar barn och ungdomars situation i trafiken. Ser positivt på att skolor med mest akuta trafikproblem prioriteras. Ser gärna att liknande planer även utformas för kommunernas förskolor för att göra trafikmiljön tryggare för alla barn inom kommunens verksamheter.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och vidarebefordrar den till beslutfattarna.



Skärholmens stadsdelsförvaltning	Förvaltningen ser mycket positivt på den framtagna planen. Planen är lätt att läsa och innehåller många konkreta och relevanta förslag som direkt går att börja arbeta med. Avgränsningen på 300m kan dock vara för snäv. I ytterstaden kan avstånden till skola och kollektivtrafik vara längre. Stadsdelsförvaltningen kan här hjälpa till att genomföra insatser utanför den avgränsning som gjorts av Trafikkontoret.	Avgränsningen på 300 m är nödvändig för att rikta insatserna där de gör mest nytta. Dock är varje skola unik och i vissa fall kan det vara motiverat att utföra åtgärder på längre avstånd från skolan. Trafikkontoret kommer att förtydliga i planen. Trafikkontoret ser fram emot att utveckla formerna för detta tillsammans med stadsdelsförvaltningen.
Stadsbyggnadskontoret	Kontoret ställer sig positivt till planen och ser att den följer stadens trafikhierarki som redovisas i Framkomlighetsstrategin. När översiktsplanen nu revideras ser Stadsbyggnadskontoret att planen kommer att fungera som ett viktigt underlag till barnperspektivet.	Trafikkontoret ser positivt att planen lyfts fram i översiktsplanen.
Exploateringskontoret	Kontoret lämnar här generella synpunkter, med precisa kommer att överlämnas till ansvarig handläggare. Kontoret ställer sig positivt till framtagandet av planen då den är ett värdefullt tillskott i den övergripande planeringen som utgår från barns behov. Upplägget på planen är bra, den består av ett brett underlag men även detaljerade riktlinjer och redovisning av goda exempel. All information är samlad i ett dokument och inga anvisningar till separata dokument behövs tack vare upplägget.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna.
Exploateringskontoret	Den utvalda radien om 300m är nödvändig för att kunna effektivisera arbetet, dock kunde även sträckor från närmsta kollektivtrafikknutpunkt inkluderas, även då dessa ligger längre ifrån än 300m.	Trafikkontoret håller med och kommer att förtydliga i planen.
Exploateringskontoret	Vissa begrepp som förekommer i rapporten behöver utvecklas: vad som avses med skjutsande och varför det har ökat samt en närmare beskrivning av begreppen trygghet och säkerhet samt hur de relaterar till varandra.	Vad som avses med trygghet och säkerhet tydliggörs i planen.
Exploateringskontoret	Planen beskrivs och utgår i stor utsträckning från Trafikkontorets ansvar och åtaganden. Den kunde i högre grad inriktas på betydelsen av den tidiga fysiska planeringen.	Trafikkontoret håller med. I arbetet med att uppnå mål 3 kommer vi att utöka vårt samarbete med andra förvaltningar i denna fråga. Det är en medveten avgränsning att hålla oss till det som är TKs



		ansvar. Vi kommer att tydliggöra att riktlinjer är tänkta för spridning och som dialog i tidiga skeden i planeringen.
Exploateringskontoret	Andra faktorer än säkerhet och trygghet är av stor betydelse. Hälsoperspektivet är ett exempel då det även är betydelsefullt för barns hälsa och inlärningsförmåga. Detta omnämns men skulle med fördel få en mer framträdande roll.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna och undersöker möjligheterna att lyfta fram hälsoaspekterna i det fortsatta arbetet.
Idrottsförvaltningen	Den föreslagna planen kan bli ett viktigt verktyg från stadens sida i arbetet för att bryta trenden att fler barn skjutsas till skolan. I stadens idrottspolitiska program anges det vara en stadsgemensam angelägenhet att få fler stockholmare att röra på sig, vilket planen kan bidra med. Vill understryka vikten av att barnen själva bör involveras i det arbete som föreslås. Den som känner sig delaktig har lättare att ta till sig nya vanor och idéer. Avgränsningarna som gjorts anses rimliga.	Trafikkontoret håller med. Att bygga en stad där barn och unga får vara delaktiga ökar förståelse för staden ur barns perspektiv. Vårt arbete bygger på dialog och delaktighet. Barnen involveras i arbetet vid bla analyser av platser och föreslagna åtgärder.
Utbildningsförvaltningen	Planens fokus på grundskolor är bra samt avgränsningen till en radie på 300m kring skolan. Dock bör förtydligas att elever i olika årskurser har olika förutsättningar att ta sig till skolan.	Trafikkontoret håller med och kommer att förtydliga i planen.
Utbildningsförvaltningen	Planens rekommendation kring cykling bör omprövas. Trafikverkets rekommendationer att barn under tolv år inte bör cykla själva bör följas av staden. Det beror såklart på hur cykelvägen ser ut, men även här behöver rekommendationerna tydliggöras och anpassas till situation och årskurs.	Planen justeras för att förtydliga kontorets inställning till barn och cykling.
Sundbybergs stad Nacka kommun	Ställer sig positiva till att Stockholms stad har tagit fram planen. Mellan Stockholm och Sundbyberg och Stockholm och Nacka färdas dock många barn och unga, och ser gärna därför att ett samverkansarbete mellan kommunerna initieras i länet där närliggande kommunen kan delta och bidra till säkrare skolvägar.	Trafikkontoret håller med om att det är viktigt att samarbeta i dessa frågor och ser fram emot att diskutera detta tillsammans med berörda kommuner.
Vallentuna kommun Nynäshamn kommun Sollentuna kommun Järfälla kommun	Planen är intressant och kan användas av andra kommuner i tillämpbara delar. Vidare finns ingen erinran på planens innehåll.	Trafikkontoret tackar för synpunkten.
Täby Kommun	Kommunen ser fram emot att få använda sig av planen som uppslag i eget arbete med säkra skolvägar. Samstämmiga med fokus och syfte i	Trafikkontoret tackar för synpunkten.



	planen och arbetar själva på samma sätt dvs med grundskolor, åtgärder på främst huvudgator och i skolans närområde.	
Huddinge kommun	Fokus och syfte är bra. De faktorer som anses påverka val av skolväg stämmer bra överrens med kommunens egna erfarenheter. Att både täcka in fysiska och beteendeåtgärder är en viktig framgångsfaktor.	Trafikkontoret tackar för synpunkten.
Länsstyrelsen Stockholm	Länsstyrelsen ser mycket positivt på att planen har tagits fram. En förhoppning är att planen också kommer att bidra till att barn och ungas behov får ett mer självklart utrymme i stadens fysiska planering, såsom planering av skolgårdar. Vikten av att planens föreslagna insatser samordnas med andra berörda dokument tas även upp.	Trafikkontoret tackar för synpunkten.
Trafikförvaltningen	Förvaltningen ser positivt på att planen tas fram. Överlag är planen bra och ger en tydlig inriktning för hur staden ska arbeta med frågorna. Barnperspektivet är tydligt närvarande. Avgränsningen för planen är dock problematiskt. Utöver trafiksäkerhet är även bullernivåer, luftkvalitet och trygghet i en vidare bemärkelse viktigt. Dessa frågor måste samordnas så att de inte motverkar varandra. T.ex. kan ett bullerplank skymma sikten vid övergångsställen och leda till otrygga miljöer.	Trafikkontoret håller med och tar med oss synpunkten i det fortsatta arbetet
Polismyndigheten	Att minska antalet fordon till förmån för gående och cyklande barn är ett vinnande koncept. Eftersom det är ett stort projekt som sträcker sig över en längre tid, krävs även nutida aktiva åtgärder för att få en säkrare trafikmiljö. Genom att koncentrera sig på några få, praktiskt genomförbara projekt kan man se resultat i en överskådlig framtid. Detta kan senare användas som goda exempel för framtida arbete.	Trafikkontoret tackar för synpunkten. Vi kommer fortsätta arbeta med stora och små åtgärder på både kort sikt och längre sikt.
Trafikverket	Trafikverket ser det som mycket positivt att Stockholm tar fram denna plan. Det är viktigt att hålla isär föräldrars syn på trygghet och barnens. Detta kan förtydligas i planen. Det måste skapas en gemensam bild mellan Trafikkontoret, skola, föräldrar och barn om vad som faktiskt är säkert, vad som upplevs tryggt	Trafikkontoret tackar för synpunkten. Vi kommer att tydliggöra i planen föräldrars och barns syn på trygghet.



	och vad som utgör en attraktiv skolväg för barn.	
SISAB	Ser med glädje på att FN:s barnkonvention uppmärksammas i arbetet med trygga skolvägar. Fokus och syfte är bra men SISAB vill understryka att den långsiktiga planeringen är avgörande för att kunna uppnå planens intentioner i praktiken. Det är även många olika faktorer som påverkar val av transportmedel och det är den sammanvägda bedömningen av dessa faktorer som avgör om helheten blir bra eller inte.	Trafikkontoret tackar för synpunkten.
FISS	Den inriktning för bättre trafiksäkerhet och trygghet i trafikmiljö runt skolor som presenteras är bra. Bra att fokus ligger på grundskolorna samt att skolor med mest trafikproblem prioriteras. De riktlinjer som skapas genom planen kan dock även användas av övriga skolor vid förbättringsarbete för att skapa en bättre trafikmiljö.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och ser positivt på att skolor kan använda planen som stöd i förbättringsarbete.
Smedslättskolans föräldraförening Abrahamsbergs föräldraförening	Initiativet är mycket gott. En viktig fråga är hur man rent praktiskt löser förvaltningarnas möjlighet att samarbeta samt hur kommunikationen mellan skolor och föräldrar kan underlättas. Att enbart ta fram ett nytt styrdokument kommer inte att lösa detta. Eftersom skolan och skolornas föräldraföreningar är de som bäst vet vilka problemområden samt lösningar som skulle behövas behövs ett bättre samarbete med förvaltningarna skapas genom exempelvis mejlkontant eller hemsida.	Vi ser planen som en utgångspunkt för att skapa ett bättre samarbete mellan förvaltningarna. Vi tar gärna emot synpunkter från föräldrar som vi av erfarenhet vet har många bra kommentarer kring trafikmiljön kring skolan.
Motormännen	Uttalar sitt stöd för de grundläggande ambitionerna i förslaget men anser att större hänsyn bör tas till skillnader mellan platser och individer i staden. Vissa kan inte åka kollektivt då detta är dåligt utbyggt, andra har för långt till skolan – till följd av skolvägen – att på annat sätt än bil ta sig till skolan. Ambitionsnivån bör inte sänkas men utgångspunkten bör vara de faktiska förhållanden som råder i ett visst område. Som motororganisation är uppfattningen att alla trafikantgruppers intressen måste beaktas och sammanvägas till en praktiskt	Frågor om avvägningar mellan olika trafikslag tas upp i framkomlighetsstrategin. Alla åtgärder som trafikkontoret genomför är platsanpassade, vi utgår från plats och individ. Trafikkontoret tar hänsyn till olika trafikantgruppers intressen när vi gör avvägningar.



	genomförbar lösning.	
SSBF	Ser positivt på arbetet med dessa frågor och förutsätter att räddningstjänstens krav på framkomlighet uppmärksammas även vid skolor där fordonstrafik begränsas samt att ev. planskilda överfarter byggs så att räddningstjänstens fordon kan passera under dessa.	Trafikkontoret tar hänsyn till räddningstjänstens krav vid ombyggnationer.
FOT	Ställer sig positiva till planen. Planen är väl genomarbetad och innehåller många viktiga delar som kan öka andelen barn som går eller cyklar. Dock efterfrågas större fokus på hur man når föräldrar som fortsätter att skjutsa sina barn med bil. Det privata perspektivet är fullt av normer och attityder som kan slå i över i krav från de bilkörande föräldrarna. Dessa attityder kan försvåra arbetet med planen. Därför skulle ett program riktat till denna målgrupp även behöva tas fram, vilket skulle kunna genomföras inom ramen för skolans arbete med föräldrar.	Trafikkontoret jobbar kontinuerligt med dialog och kommunikation med olika målgrupper bland annat skjutsande föräldrar. Kommunikationen syftar till att bidra till attityd- och beteendeförändring mot ett mer hållbart resande.
Sveriges Åkeriföretag Region ABC	Delar det som står i anslutning till "Leveranser". Det är även en viktig arbetsmiljöfråga för åkeriernas förare att skapa trygga leverans- och hämtningsställen, särskilt där barn rör sig.	Trafikkontoret tackar för synpunkten.
Cykelfrämjandet	Välkomnar att planen har tagits fram men anser planen vara tandlös och ha en oroväckande låg ambitionsnivå. Namnet på planen bör ändras då det ger intryck av att skolvägarna inte är så trygga som senare anges i dokumentet. Namnet skulle kunna betona det positiva i barns självständiga rörelse såsom: säkra och lekvänliga skolvägar, som ett tidigare projekt kallades. Förtydliga även vilken typ av dokument det är; en plan eller en strategi?	Kontoret håller inte med om att planen är tandlös men ambitionsnivån grundar sig på kontorets tillgängliga resurser i dagsläget. Den kan behöva ses över i framtiden. Dokumentet är en plan enligt kontorets förslag på definition.
Cykelfrämjandet	Syftet för planen är för snävt och bör även innefatta att stimulera barns fysiska aktivitet, lärande och sociala utveckling. Syftet att skapa ett systematiskt arbetssätt är bra.	Trafikkontoret håller med om att barns fysiska aktivitet är viktig, anser dock att kontorets syfte med arbetet ska fokusera på trafiksäkerhet och trygghet. Trygga och säkra skolvägar skapar förutsättningar för fysiska aktiviteter.



Cykelfrämjandet	Planen bör ligga högre i planhierarkin och inte enbart vara en fördjupning av trafiksäkerhetsprogrammet. Den borde istället ligga parallellt med framkomlighetstrategin, bredvid översiktsplanen, då frågan berör fler förvaltningar än bara Trafikkontoret. Barns skolresor är mer än enbart en trafikfråga. En hänvisning till Skolplan för Stockholms stad saknas och bör finnas med för att underlätta integreringen i den ordinarie skolverksamheten. Även stadens miljöprogram bör nämnas.	Planen fokuserar på trafikkontorets roll gällande barns resor till och från skolan. Trafikkontoret förtydligar hänvisning till stadens övriga dokument.
Cykelfrämjandet	Ta bort åldersformuleringen kring när barn är mogna för att vistas i trafiken på egen hand, då detta beror mer på trafikens hastighet och komplexitet än barnens mognadsgrad. Komplettera med forskningsreferens eller låt föräldrarna själva bedöma barnens mognadsgrad.	Trafikkontoret tackar för synpunkten.
Cykelfrämjandet	Avgränsningen med 300m avstånd från skolan är för snäv och för dåligt motiverat. Vad är gränsen baserad på? Har några undersökningar genomförts för att se vilka effekter detta får? Istället för 300m borde de viktigaste skolvägarna identifieras utifrån GIS-analyser eller att barn ritar egna kartor eller använder annan teknik för att peka ut vilka vägar som är osäkra.	Avgränsningar är nödvändiga för att fokusera åtgärderna till platser där det gör störst nytta. Planens åtgärder fokuserar på huvudgator då det är där flest olyckor sker. Avgränsningen på 300 meter motiveras med att det inom den radien rör sig flest skolbarn, oavsett var barnen kommer ifrån. Det är oftast trafikmiljön i skolans omedelbara närhet som upplevs som mest problematisk av barn, föräldrar och skolpersonal. Dock är varje skola unik och i vissa fall kan det vara motiverat att utföra åtgärder på längre avstånd från skolan. Trafikkontoret kommer att förtydliga i planen. Trafikkontoret använder res- och färdmedelanalyser där barn och föräldrar har möjlighet att utpeka bl. a. osäkra platser, trygga skolvägar samt möjliga avlämningsplatser.



Kollektivtrafikant Stockholm	Planen presenterar många goda förslag som kan säkra och minska biltrafiken. Det enda sättet att på lång sikt minska trängsel, olyckor och miljöförstörelse är att radikalt omlägga trafikpolitiken med ökad satsning på kollektivtrafik, cykel och gång.	Trafikkontoret tackar för synpunkten.
NTF Öst	Ser positivt på planens inriktning då den sammanfaller med NTFs fokusområde.	Trafikkontoret tackar för synpunkten.
Ann Karlemyr- pedagog Herrängensskola	Planen är mycket omfattande och ni har lyckats med att få den läsbar, dvs. att man orkar igenom dokumentet.	Trafikkontoret tackar för synpunkten.

Stockholms skolvägar idag – nulägesbeskrivning

Instans	Yttrande	Svar
Älvsjö stadsdelsförvaltning	Angelägna frågor för skolbarn i villaområden är oklippta häckar och snövallar. Oklippta häckar skapar idag stora problem då de skymmer sikten och tvingar gående ut i gatan. Detta, tillsammans med snövallar skapar otrygghet för föräldrar som ordnar vandrade skolbussar. För att komma till rätta med det här behövs medborgarnas möjlighet att anmäla fel förbättras och förenklas, framförallt stadens webbformulär och appen Tyck till.	Trafikkontoret håller med. Synpunkten har skickats till ansvarig avdelning.
Bromma stadsdelsförvaltning	Statistiken visar att relativt få olyckor med motorfordon sker på väg till och från skolan, dock kan orsaken vara en effekt av att fler vuxna valt att skjutsa sina barn och att barnen därför inte utsätts för trafikens risker.	Trafikkontoret håller med om att det kan vara en av orsakerna.
Bromma stadsdelsförvaltning	Det är angeläget att staden beskriver hur problemet med en tilltagande smittrafik genom Brommas bostadsområden ska kunna lösas. De som tar genvägar har ofta mer bråttom vilket medför en ökad olycksrisk.	Synpunkterna har skickats till ansvariga områdesplanerare.
Exploateringskontoret	För avsnittet om risk och personskador behövs ett utökat resonemang för att få en bättre förståelse för de olyckor och risker som barn utsätts för. Detta arbete kan vara tidskrävande men är en viktig utgångspunkt till fortsatt analys och arbete för att skapa trygga och säkra skolvägar.	Trafikkontoret kommer att ta hänsyn till synpunkten i det fortsatta arbetet med planen.
Täby kommun	Vid val av skola, skolväg och färdmedel	Trafikkontoret håller med om att



	spelar även de nya familjestrukturerna i samhället en viktig roll. Många barn bor varannan vecka hos sina föräldrar, ena föräldern kan bo nära skolan medan den andra bor längre bort och måste skjutsa med bil. "Överlämning" mellan veckorna kan även ske på skolan, där väskor och packning kan försvåra att gå/cykla till skolan, här blir bilen det mest praktiska alternativet.	detta kan vara en av anledningarna till varför vissa föräldrar väljer bil som färdmedel till och från skolan.
SISAB	I dagsläget upplevs konflikter mellan säkra gång- och cykelvägar till skolan, tillgänglighetsaspekter och transporter till och från skolan.	Trafikkontoret håller med om dessa intressen kan komma i konflikt med varandra. Avvägningar och platsspecifika lösningar krävs.
Smedslättskolans föräldraförening	Att gående/cykel/moped och gående singel har hög skadefrekvens på väg till och från skolan är av relevans för Smedslättskolan då den "säkra" skolvägen slutar innan entrén samt att vägunderhållet vintertid är dåligt.	Synpunkterna har skickats till ansvariga områdesplanerare.
Abrahamsbergs föräldraförening	I anslutning till skolan finns mycket trafik. Förbättringsförslag framförs gällande en rondell, en korsning, övergångsställ samt placering av en återvinningsstation vilken genererar mer trafik. Busslinjen som kör mellan Abrahamsberg och Alvik gör att hastighetsdämpande åtgärder inte kan genomföras, dock skulle bussen kunna ersättas med en mindre då passagerarantalet är ganska litet.	Synpunkterna har skickats till ansvariga områdesplanerare. Trafikkontoret styr inte över bussarnas storlek.
Lärare, Sjöängsskolan	Snöröjningen vid Sjöängsskolan leder till att snöhögar ligger precis där man tar sig fram till skolan. Det saknas även övergångsställen över Gripsholmsvägen, vilken är starkt trafikerad på morgonen då föräldrar skjutsar barnen i bil.	Synpunkterna har skickats till ansvariga områdesplanerare samt ansvariga för drift och underhåll.
Motormännen	Finns skillnader mellan olika delar av staden. I vissa områden kan en högre andel av barnen ha en betydligt längre skolväg än andra barn och tillgång på allmänna transportmedel varierar. I områden med längre avstånd kan det förekomma att föräldrar av praktiska och avståndsmässiga skäl lämnar av sitt eller sina barn vid skolan.	Trafikkontoret håller med om att områden har olika förutsättningar.
HSO Stockholm stad	Saknas en överblick över hur tillgängligheten på Stockholms skolvägar ser ut samt om barns funktionsnedsättning påverkar valet av skolväg och i så fall hur. Att få en bild av hur barn med funktionsnedsättning upplever sina	Staden har inventerat alla övergångsställen och busshållplatser i innerstaden vilket ger en bra överblick om tillgängligheten. Även vissa stråk i ytterstaden är



	möjligheter är viktigt eftersom personer med funktionsnedsättning upplever sig ha sämre hälsa än övriga befolkningen. Att barn med funktionshinder får möjlighet att ta sig till skolan på egen hand kan vara ett steg mot god framtida hälsa.	på motsvarande sätt inventerade. Där stråken sammanfaller med skolvägar finns en totalbild över tillgängligheten. Trafikkontoret håller med om att det är viktigt att barn med funktionshinder kan ta sig till skolan på egen hand.
Cykelfrämjandet	Det saknas lokal information i beskrivningen, hur stor andel av resorna som sker med bil anges enbart på nationell nivå De resvaneundersökningar som genomförts på några av stadens skolor: vilka är dessa? När genomfördes dem? Hur skiljer det sig mellan skolor i kommunen?	Trafikkontoret har inte gjort en heltäckande undersökning av färdmedelsfördelningen, men de resvaneundersökningar som gjorts indikerar att fördelningen på nationell nivå avspeglar situationen i Stockholm.
Cykelfrämjandet	Har hänsyn tagits till kulturell bakgrund och skillnad i erfarenhet med cykling och gående i dessa undersökningar?	Ingen särskild hänsyn har tagits till kulturell bakgrund i undersökningarna.
Cykelfrämjandet	Vid beskrivning av olika trafikmiljöer missas områden byggda på 30-, 40- och 50-talen. Dessa är varken tät kvartersstad eller trafikseparerade. Hur dessa fungerar för barn som cyklar eller går bör beskrivas.	Endast några av stadens många trafikmiljöer beskrivs i planen.
Cykelfrämjandet	Tabellen över risk och personsador är otydlig, det framgår inte vad som är orsaken till olyckorna och i vilket sammanhang barnen skadas, samt hur barnens olyckor ser ut jämfört med vuxnas. Hur stor andel av olyckorna med cykel är singelolyckor?	Kapitlet förtydligas avseende cykel-singelolyckorna. På sikt vore det önskvärt att analysera de bakomliggande orsakerna till olyckorna.
NTF Öst	NTF genomförde år 2009 en studie på uppdrag av Trafikkontoret avseende leverans och leveranstider till skolor. Problemet med samleveranser kvarstår dock år 2015.	Trafikkontoret tillsammans med Serviceförvaltningen, Miljöförvaltningen och Exploateringskontoret har ett gemensamt uppdrag att utreda förutsättningarna för samlastning av stadens egna varuleveranser. Även Stadsledningskontoret finns med och målsättningen är att projektet ska vara igång senast 2018. Det arbetet bottnar bland annat i den problematik som NTF beskriver, men även i potentialen att minska antalet fordon och fordonskilometrar i stort. Det ger förutom på trafiksäkerhet även positiva effekter för framför allt



		luftkvaliteten, bullernivåer och klimatpåverkan.
--	--	--

Mål

Instans	Yttrande	Svar
Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltning	För att förverkliga målformuleringen är det viktigt att staden tillämpar samhällsplanering med helhetssyn. Det är vidare nödvändigt att det råder en samsyn inom staden. Uppföljningen av planens genomförande kommer att bli viktigt för att kunna sprida vidare goda idéer, bidra till samarbeten och identifiera behov av ytterligare insatser.	Trafikkontoret håller med.
Stadsbyggnadskontoret	Möjligheten att arbeta med de uppsatta målen är god. I förslaget till budget för år 2016-2018 nämns att staden vill effektivisera processen kring byggnation av skolor och förskolor.	Trafikkontoret tackar för synpunkten.
Idrottsförvaltningen	De föreslagna målen ringar väl i planens syfte. Dock är de formulerade mer som aktiviteter än som mål. Målet kan i sig själv inte vara att "skapa" säkra och trygga skolvägar, utan bör istället utformas utifrån vad staden faktiskt vill uppnå. Förslag på nya målformuleringar: Mål 1: I Stockholm är barnens skolvägar trygga och säkra Mål 2: Nya resvanor har skapats och andelen gående och cyklister har ökat Mål 3: Staden har ett stadsgemensamt synsätt i arbetet som påverkar	Trafikkontoret håller delvis med men anser ändå att målformuleringarna är tillräckligt tydliga för planens ändamål.
Miljö- och hälsönämnden	De tre föreslagna övergripande målen är väl avvägda.	Trafikkontoret tackar för synpunkten.
Täby kommun	Den upplevda tryggheten ska mätas genom enkäter, hur ska en tillräckligt hög svarsfrekvens för att kunna göra en utvärdering säkerställas?	Hög svarsfrekvens är viktigt. Kontoret har provat Webbenkäter och ser att svarsfrekvensen är högre än tidigare. Trafikkontoret har ännu inte formulerat en metod för enkäterna.
Täby kommun	Utbildningsförvaltningen, skolorna, klasserna och föräldraföreningen beskrivs vara ansvariga för att skapa nya resvanor. Det kan fungera för kommunala skolor, dock är kommunens erfarenhet att friskolor endast kan medverka om de har möjlighet till det.	Stockholms trafikkontor stöttar även föräldrar och personal i friskolor.



Sundbybergs stad	De tre målen visar på en strategisk inriktning för att skapa ett systematiskt arbetssätt kring barns resor till och från skolan. Uppföljningen av målen är av stort intresse, där beteendeförändringar har en avgörande betydelse i arbetet.	Trafikkontoret håller med.
Trafikverket	Fokus ligger på att öka den upplevda tryggheten, dock bör arbetet fokusera på både trygghet och den faktiska säkerheten annars riskerar man att uppleva en ökad säkerhet i en miljö som faktiskt inte är säker. Olyckor kan då inträffa. Att inga eller få olyckor inträffat kan inte likställas med att trafiksäkerheten är hög. Exempelvis kan barns exponering för trafik vara mindre vid en väg med hög hastighet och mycket trafik, då man där håller barnen borta från trafiken.	Trafikkontoret håller med om att inga eller få inträffade olyckor inte alltid kan likställas med att trafiksäkerheten är hög. Förebyggande arbete är viktigt. Arbetet med säkerhet och trygghet går ofta hand i hand.
FISS	Ställer sig bakom att de angivna målen är centrala och viktiga. Dock är det viktigt att hitta kostnadseffektiva sätt att kunna uppnå effekter även vid lägre prioriterade skolor.	Trafikkontoret håller med och arbetar kontinuerligt med förbättringar för trafiksäkerhet i hela staden.
Smedslättskolans föräldraförening	Målen i sig är bra, men kräver stora organisatoriska insatser då många förvaltningar idag inte samarbetar på det sätt som beskrivs i planen.	Trafikkontoret håller med.
Smedslättskolans föräldraförening	Att mäta trafik är endast en indikator. En större helhetssyn kring även parkering, trottoarer, övergångsställ, cykelbanor m.m. behövs.	I de enskilda trafiksäkerhetsprojekten vid skolorna görs en helhetssyn över trafiksituationen.
Cykelfrämjandet	Målformuleringarna är inte skrivna som mål utan som viljeinriktningar, vilket leder till att målen blir svåra att följa upp. De bör istället vara formulerade som effektmål, t.ex. hur stor andel barn som ska cykla och när. Vidare behöver rutiner för uppföljning, gränsnivåer och kopplingen mellan nutid och vad Trafikkontoret avser förbättra förtydligas.	Trafikkontoret kommer beakta synpunkten i det fortsatta arbetet med planen. Kontoret har gjort en avvägning mellan nyttan och kostnaderna med att följa upp effektmål och valt att rikta resurserna mot arbetet med skolorna. Detta kan ses över i framtiden om fler resurser ges.



Mål 1: Skapa säkra och trygga skolvägar

Instans	Yttrande	Svar
Idrottsförvaltningen	Målet bör även innefatta barnens vägar till och från fritidsaktiviteter. Vad kan göras för att förbättra trafiksäkerheten samt för att förbättra miljön kring dessa aktiviteter ur en säkerhets- och trygghetssynpunkt?	Planen avgränsas till skolvägarna, men i de fall fritidsaktiviteter ligger i nära anslutning till skolan brukar hänsyn tas till det när åtgärderna beslutas.
Trafikverket	Hastighet är den enskilt största faktorn för trafiksäkerhet. Hastighetsmätningar bör därför finnas med som uppföljningsmetod av Mål 1.	Trafikkontoret kommer beakta synpunkten i det fortsatta arbetet med planen.
Cykelfrämjandet	Föreslår att antalet passager blir uppföljningsmått och som komplement: andelen av passagera som är cykelöverfarer respektive övergångsställen.	Trafikkontoret tackar för synpunkten.
Cykelfrämjandet	Upplevd trygghet ska mätas genom enkäter. Det framgår dock inte vilka som ska svara på dessa och på vilket sätt de ska nå målgruppen.	Trafikkontoret har ännu inte formulerat en metod för enkäterna.

Mål 2: Skapa möjligheter för nya resvanor och öka andelen gående och cyklister

Instans	Yttrande	Svar
Östermalms stadsdelsnämnd	Även om fokus ligger på grundskolor så anser förvaltningen att förskolan har en roll i arbetet att skapa nya resvanor och öka andelen gående och cyklister. Förskolorna jobbar dagligen med utomhusvistelse och använder närmiljön som ett utvidgat pedagogiskt rum. Genom att barnen promenerar från tidig ålder, lär sig trafikvett och vistas mycket ute är förskolorna en förebild och visar vägen för barnen/familjerna.	Trafikkontoret håller med men avgränsar oss i planen till grundskolor.
Trafikförvaltningen	Kollektivtrafikens roll kopplat till individens utveckling och rörelseförmåga skulle kunna förtydligas.	Trafikkontoret kommer beakta synpunkten i det fortsatta arbetet.
Cykelfrämjandet	Beskrivningen av målet är väldigt diffust. Är det beteendepåverkan och utbildning som avses här borde detta framgå tydligare.	Det är kunskaps-, attityd-, och beteendepåverkan som avses. Trafikkontoret förtydligar målbeskrivningen.
Cykelfrämjandet	Föräldrarna är här den viktigaste målgruppen då det är de som bestämmer mycket av barnens resvanor. Detta bör förtydligas. Normen att en god	Trafikkontoret håller med om att föräldrar är den viktigaste målgruppen när det gäller barns resvanor. Det är framförallt den



	förälder skjutsar sina barn bör ifrågasättas. Texten bör kompletteras med ett råd om att koppla ihop beteendepåverkande och fysiska åtgärder när fysiska åtgärder utförs för att få ett bättre utfall i form av beteendeförändring.	gruppen trafikkontoret riktar insatserna mot i arbetet med de beteendepåverkande åtgärderna. Att jobba både med beteendepåverkande åtgärder såsom fysiska åtgärder är en viktig utgångspunkt i planen.
Cykelfrämjandet	Rikta utbildningsinsatserna till engagerade föräldrar och skapa nätverk för de som arbetar med skolvägsprojekt.	Utbildningsinsatserna bestäms i samråd med skolan och föräldraföreningar.

Mål 3: Skapa ett stadsgemensamt synsätt i arbetet som påverkar skolvägarna

Instans	Yttrande	Svar
Älvsjö stadsdelsförvaltning Skarpnäck stadsdelsnämnd Skärholmens stadsdelsförvaltning	Stadsdelsförvaltningarnas roll nämns inte för detta mål, trots sin roll som förvaltare av parkmiljön, sin helhetsbild av stadsdelsområdet och de kontakter som finns med medborgare och lokalsamhället	Trafikkontoret håller med och ser fram emot samverkan med stadsdelsförvaltningarna i dessa frågor.
Skärholmens stadsdelsförvaltning	Ambitionen att minst tre förvaltningar aktivt medverkar för att nå målet till 2020 är får lågt. Involvera stadsdelsförvaltningarna höj målet till att "samtliga berörda förvaltningar" medverkar.	Trafikkontoret håller med och beaktar synpunkten i det fortsatta arbetet.
Exploateringskontoret	Det förvaltningsövergripande nätverket "Staden i ögonhöjd" som arbetar med stadsutveckling utifrån barn och ungas behov bör tydligare integreras i arbetet	Trafikkontoret medverkar i nätverket "Staden i ögonhöjd" och involverar barn och unga i stadens utveckling.
Exploateringskontoret	De barnkonsekvensanalyser som genomförs borde innefatta tydliga anvisningar kring hur barns skolvägar och trafikmiljöer ska beaktas i den tidiga planeringen, något som skulle kunna anges i planen för trygga och säkra skolvägar.	Trafikkontoret håller med och hoppas på ett närmare samarbete för att utveckla denna aspekt i barnkonsekvensprocessen.
Trafikförvaltningen	Vore intressant om fler aktörer kunde inkluderas såsom Trafikförvaltningen(SL) och Polisen för att uppnå ännu mer effekt.	Trafikkontoret håller med och beaktar synpunkten i det fortsatta arbetet.
Trafikverket	Arbetet bör ingå i en helhet där staden samarbetar med andra aktörer kring hållplatslägen, cykelparkeringar och tidtabellsåtgärder. Det finns även skolor nära statliga vägar där samarbete med Trafikverket kan behövas.	Trafikkontoret håller med och beaktar synpunkten i det fortsatta arbetet.
Smedslättsskolans föräldraförening	Utbildningsförvaltningen bör tillsammans med övriga förvaltningar ta ett	Trafikkontoret tackar för synpunkten.



	helhetsgrepp på skolan. En samordnare och en kontaktingång behövs oberoende under vilken förvaltning den kan vara. Som skola ska man inte behöva ringa runt till alla olika förvaltningar för att få problem åtgärdade. Säkerhet till och från skolan och på skolan hänger ihop.	
FiSS	För att uppnå mål 3 är även föräldrasammanslutningar ett viktigt verktyg.	Kontoret ser dialogen med föräldrar som en viktig del i arbetet främst i arbetet med mål 1 och mål 2.
Cykelfrämjandet	Målet är otillräckligt och vagt. Samordningen bör överlåtas till Stadsledningskontoret. Arbetet med planen bör integreras i varje förvaltnings verksamhetsplanering och investeringsplanering.	Vi skickar synpunkten till SLK. Förhoppningen med mål 3 i planen är att fler förvaltningar ska kunna använda den i sitt arbete.
Cykelfrämjandet	Idrottsförvaltningen och stadsdelsförvaltningarna saknas i listan över viktiga förvaltningar. Vidare borde det preciseras vilka tre förvaltningar som ska delta. Även ansvaret kan förtydligas, vem ser till att samarbetet upprätthålls under perioden? Vidare behövs en beskrivning kring vad ett bra samarbete är.	Trafikkontoret samarbetar med dessa förvaltningar. Vi kommer att förtydliga det i fortsatta arbetet. Trafikkontoret beaktar synpunkten i det fortsatta arbetet i samråd med berörda förvaltningar.



Handlingsplan

Instans	Yttrande	Svar
Östermalms stadsdelsnämnd Kungsholmens stadsdelsnämnd Norrmalms stadsdelsnämnd	Stadsdelsnämnderna har inte något utpekat ansvar i planen med förvaltningen ser att även nämndernas verksamheter kan bidra till att uppfylla målen. Till exempel arbetar man efter målen i Den gröna promenadstaden och strävar efter att skapa attraktiva gång- och cykelstråk.	Trafikkontoret håller med och ser fram emot samverkan i frågan.
Exploateringskontoret	Det är betydelsefullt att de som förväntas ta del och använda sig av planen i sitt dagliga arbete förstår de riktlinjer och resonemang som anges. Riktlinjerna behöver därför nog överbägas och tydligt motiveras. Det bör tydligt framgå att dessa riktlinjer inte är skall-krav, utan att andra avvägningar ibland kan behöva göras.	Trafikkontoret håller med.
Miljö- och hälsönämnden	Handlingsplanen samt riktlinjerna är väl utformade. Dock saknas en rekommendation om antalet bilparkeringsplatser såsom det gör för cykelparkeringsplatserna.	Trafikkontoret tackar för förslaget. Stadens saknar i dagsläget en aktuell bilparkeringsnorm för skolor. Vi kommer att framföra förslaget till Stadsbyggnadskontoret.
Miljö- och hälsönämnden	Ställer sig bakom att varken permanenta eller tillfälliga skolor bör placeras i industrimiljöer, men anser att det i undantagsfall kan vara acceptabelt om de grundläggande kraven angående luftkvalitet, bullernivåer, utomhusmiljö m.m. uppfylls.	Trafikkontoret tackar för synpunkten.
Utbildningsförvaltningen	Placering och omplacering av gång- och cykelvägar skulle kunna inkluderas bättre till listan av åtgärder. Dessa ska inte gå igenom skolgården. Även cykelväg som passerar längs skolgården kan vara en säkerhetsrisk.	Trafikkontoret tackar för synpunkten.
Länsstyrelsen Stockholm	Att planen innehåller riktlinjer för lokalisering av nya skolor är mycket bra.	Trafikkontoret tackar för synpunkten.
Trafikförvaltningen	En annan åtgärd skulle kunna vara att ställa krav på byggtreprenörer i skolans närhet att inte köra tunga transporter runt skolmiljöer vid vissa tider (Ex. 07.30-08.30)	Kontoret har i vissa fall dialog med byggtreprenörer om anpassade tider.



Täby kommun	En prioritering av åtgärderna efter genomförbarhet efterfrågas. En grundnivå av åtgärder som är rimliga att rymmas inom en årlig budget bör finnas.	Planen ska ses som början av en process. Budget är en av frågorna som kontoret kommer att diskutera inom ramen för trafiksäkerhetsarbetet.
Sundbybergs stad	De utvalda målen visar på en strategisk inriktning och uppföljningen av dessa är av stort intresse.	Trafikkontoret tackar för synpunkten.
Motormännen	Ambitionsnivån är hög för de föreslagna åtgärderna, flera är mer visioner än praktiskt genomförbara i någorlunda närtid. Motormännen ställer sig därför tveksamma till om det är rätt att ha ambitionen att genomföra alla åtgärder utan att en etappvis utvärdering genomförs. Genom att välja ut vissa åtgärder som anses vara praktiskt genomförbara i närtid och sedan utvärdera dessa skapas en bra grund för nästa fas i arbetet. Nödvändiga justeringar för framtiden kan då identifieras och man undviker att fastna i åtgärder som i praktiken visat sig vara ogenomförbara eller opraktiska.	Föreslagna åtgärder baseras på lång erfarenhet. Ambitionsnivån är i linje med budget. De åtgärder vi genomför vet vi ger effekt.
Cykelfrämjandet	Handlingsplanen borde vara kopplad till en budget. Hur mycket ska man satsa på de olika aktiviteterna?	Budgetfrågan tas upp i samband med genomförande beslut.
Cykelfrämjandet	Takten bör ökas. Att fem skolor per år ska färdigställas leder till att 165 skolor blir klara på 33 år. Ambitionsnivån är för låg.	Antal skolor kontoret kommer att arbeta med per år beslutas i den årliga verksamhetsplaneringen inom ramen för trafiksäkerhetsarbetet. Omfattningen kan komma att ändras framöver.
Kollektivtrafikant Stockholm	Det är angeläget att de bussförare som kör barn har en extra utbildning. Det har förekommit fall då barn tvingats stiga av bussar och sedan lämnats vind för våg.	Synpunkten har skickats till trafikförvaltningen.
Kollektivtrafikant Stockholm	Ca 75 % av platserna i en bil är tomma. Det är angeläget att med hjälp av modern teknik ta fram möjligheter att utnyttja dessa platser bättre.	Trafikkontoret tackar för synpunkten.
NTF Öst	En ökad samleverans i staden skulle effektivt kunna bidra till bättre upplevd trafiksäkerhet.	Frågan behandlas i kontorets arbete med godsleveranser.



Åtgärder Mål 1

Instans	Yttrande	Svar
Skarpnäcks stadsdelsnämnd	Åtgärderna som tas upp, exempelvis 1C och 1G berör även stadsdelsförvaltningarna.	Trafikkontoret håller med och förtydligar detta i planen.
Utbildningsförvaltningen	Åtgärd 1B. Bra förslag att låta elever och föräldrar själva lämna synpunkter och förslag över var de upplever osäkerhet. I enkäten bör även möjlighet att beskriva varför otrygghet upplevs, inte enbart var detta sker.	Trafikkontoret håller med. I enkäten finns möjlighet att beskriva varför otrygghet upplevs.
Utbildningsförvaltningen	Åtgärder för att kunna ta bilen till skolan på ett säkert sätt bör bättre inkluderas. Biltrafiken går inte helt att exkluderas. Åtgärd 1D. En 300 meters radie är inte en rimlig distans för placering av avlämningsplatser. I ett tätbebyggt område kan denna radie innebära otrygga och osäkra trafikmoment. Det är även viktigt att avlämningsplatserna är så säkra så att de respekteras av föräldrarna.	Inriktningen ligger på att alla säkert ska kunna ta sig till skolan oavsett val av färdmedel. Trafikkontoret anser att ca 300 meter är rimligt förutsatt att det finns säkra och trygga vägar fram till skolan. Lämpliga platser bedöms för varje enskild skola.
Trafikförvaltningen	Åtgärd 1B. Trafikförvaltningen ser fram emot resultatet av res- och färdmedelsanalyserna då man kan anta att många åker kollektivt.	Trafikkontoret delar gärna informationen med trafikförvaltningen.
Trafikförvaltningen	Åtgärd 1D. Färre bilar gynnar även kollektivtrafiken. Förtydliga föräldrarnas roll.	Trafikkontoret håller med. Genom att öka kunskapen om vad skjutsande medför för trafiksäkerhet och barnens trygghet kan föräldrarnas egen inverkan på trafiksäkerheten kring skolan tydliggöras, så att de ska se behovet av förändrade resvanor och minskad bilism.
Trafikförvaltningen	Åtgärd 1E kan vara bra för att jämna ut toppar i kollektivtrafiken men kan även göra det svårare att anpassa kollektivtrafik och vandrande skolbussar efter behov.	Trafikkontoret tackar för synpunkten.
Polismyndigheten	Åtgärd 1D. Avlämningsplatserna bör ligga på ett avstånd på minst 300m från skolan. Barn mellan 7-9 bör därefter följas till skolan, äldre kan själva gå den sista biten.	Trafikkontoret håller med.
Polismyndigheten	Åtgärd 1D. Stoppförbud kan även föreligga en sträcka utanför skolan mellan 7-9 och 15-17.	Trafikkontoret håller med om att stoppförbud kan vara en lämplig åtgärd vid många skolor.
Trafikverket	Åtgärd 1G innebär att trafikkontoret ansvarar för drift och underhåll på de gator där staden är väghållare. Hur	Stadsdelsförvaltningarna ansvarar för drift och underhåll av gång- och cykelvägar på



	hanteras detta där andra är väghållare? Hur hanteras gång-och cykelvägar där stadsdelsförvaltningarna tar hand om skötseln?	parkmark. De bidrar till att skolvägarna blir säkra och trygga genom att motverka olovlig trafik på parkvägar genom bommar och gupp. Tillräcklig och fungerande belysning, hålla vägar fria från växtlighet och framkomliga året om är andra åtgärder som stadsdelsförvaltningarna kan vidta.
Smedslättskolans föräldraförening	Aktiviteter som digitala fartskyltar, gummigupp och p-vakter på särskilda tider kan ha stor effekt.	Trafikkontoret håller med och tackar för synpunkten.
Cykelfrämjandet	Åtgärd 1A. Andel skjutsade och rörelsevanor bör även vägas in i prioriteringen av skolor.	Trafikkontoret tar med synpunkten i det fortsatta arbetet med planen.
Cykelfrämjandet	Åtgärd 1B. Res- och färdmedelsanalyser bör innefatta alla skolor.	Trafikkontoret håller med om att det vore bra men har inte resurser att genomföra och följa upp res- och färdmedelsanalyser för alla skolor i staden.
Cykelfrämjandet	Åtgärd 1D. Motsäger sig att nyanlägga avlämningsytor då detta kan leda till mer skjutsande. Konkretisera i antal meter vad "en bit från skolan" innebär.	Avlämningsytor nyanläggs inte, utan befintliga platser en bit från skolan identifieras. Lämpliga platser bedöms från fall till fall, avståndet varierar.
Cykelfrämjandet	Åtgärd 1G. Denna åtgärd är mycket viktigt och bra då den gynnar alla trafikanter.	Trafikkontoret tackar för synpunkten.
Cykelfrämjandet	Åtgärderna bör kompletteras med generella åtgärder såsom att alltid hastighetssäkra till 30km/h runt skolor.	Trafikkontoret håller med.



Åtgärder Mål 2

Instans	Yttrande	Svar
Idrottsförvaltningen	Åtgärd 2C anges att staden ska utöka cykelskolan för 6-åringar. Idrottsförvaltningen har i dagsläget ingen möjlighet att åta sig detta då idrottsnämnsens uppdrag inte omfattar barn under 7 år.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och tydliggör detta i planen. Idrottsförvaltningens engagemang i samarbete med andra aktörer har varit under vårterminen då barnen är 7 år.
Utbildningsförvaltningen	Åtgärd 2C blir motsägelsefull eftersom rekommendationerna från Trafikverket är att cykla själv först vid tolv års ålder. Denna åtgärd bör därför exkluderas från planen.	Barn i yngre ålder ska cykla i vuxet sällskap. Cykelskolan ger barnen en möjlighet att få kontakt med cykling och trafiksäkerhet på ett lekfullt och pedagogiskt sätt. Här börjar de sin resa mot att bli en medveten trafikant och klimat smartare medborgare. Om barnen lär sig grunderna och provar på cykling under trafiksäkra former läggs grunden för bra res- och rörelsevanor. Cykelskolan tillhandahåller cyklar och hjälmar så att alla får chansen att prova.
Trafikförvaltningen	Åtgärd 2A kan även omfatta motsvarande organiserade resor med kollektivtrafik. Planen skulle kunna belysa möjligheten att åka kollektivt tillsammans med sina föräldrar, eller samåkning med flera barn i kollektivtrafiken som alternativ till att skjutsa barn.	Trafikkontoret håller med och förtydligar detta i planen.
Polismyndigheten	Är tveksamma till åtgärd 2C. Att öva upp balans, motorik och manövrering när kroppen inte är färdigutvecklad sänder ut fel signaler till föräldrar och barn. Erfarenhet visar även att det är svårt att lära ut till barn med begränsad uppfattningsförmåga. Trafikundervisning kan påbörjas i mellanstadiet, i 12-årsåldern kan man börja fokusera på trafikregler och praktisk cykelträning i reell trafikmiljö.	Barn i yngre ålder ska cykla i vuxet sällskap. Cykelskolan ger barnen en möjlighet att få kontakt med cykling och trafiksäkerhet på ett lekfullt och pedagogiskt sätt. Här börjar de sin resa mot att bli en medveten trafikant och klimat smartare medborgare. Om barnen lär sig grunderna och provar på cykling under trafiksäkra former läggs grunden för bra res- och rörelsevanor. Cykelskolan tillhandahåller cyklar och hjälmar så att alla får chansen att prova.



Trafikverket	Åtgärd 2C Cykelskola för 6-åringar ligger inte i linje med gällande forskning om vilka åtgärder som har effekt på barns trafiksäkerhet.	Cykelskolan lär inte ut cykling i trafik, de leker så att man börjar se vad man kan göra med en cykel.
Trafikverket	Åtgärder såsom vandrande skolbuss och skolutmaningar har haft dokumenterat goda resultat, men behöver även stötts av en fysisk utformning som gör det möjligt att gå och cykla till skolan under trygga och säkra former.	Trafikkontoret håller med om att beteendepåverkande åtgärder och fysiska åtgärder ska kombineras.
Trafikverket	I åtgärd 2F anges att Trafikkontoret ansvarar för barns delaktighet gällande skolvägar i de berörda skolorna. Hur ska barns delaktighet beaktas i de skolor som inte prioriteras av Trafikkontoret? Vem ansvarar för det?	Staden vill främst göra barn delaktiga när det finns möjlighet att ta hand om synpunkterna som kommer fram och de tas med i besluten,
Smedslättskolans föräldraförening	Ett ständigt pågående säkerhetsarbete i kombination med kampanjer som bygger på lust kommer att förändra på sikt. Dock måste arbetet ständigt pågå, föräldrar och barn måste hela tiden återbildas då grupperna förnyas eller glömmes bort.	Trafikkontoret håller med. Att påverka attityder och beteenden är ett långsiktigt arbete som kräver samarbete mellan olika aktörer samt kontinuitet för att beteendeförändringarna ska bli varaktiga.
Cykelfrämjandet	Åtgärd 2C, cykelskolan, bör erbjudas till fler åldersgrupper då vissa börjar cykla tidigare och andra senare. Cykelskolan bör även erbjudas där barnen bor och vistas.	Trafikkontoret håller med. Staden erbjuder också cykelskola till andra åldersgrupper i samarbete med Cykelfrämjandet genom projektet "Vi rullar fritt" och "Frihet på cykel". Vi ser fram emot ett fortsatt samarbete med Cykelfrämjandet.
Cykelfrämjandet	Åtgärd 2E. Det är bra att en mall för skolreseplaner erbjuds men vem är det som faktiskt ska skriva den? Trafikkontoret måste bidra med mer än bara mallen.	Trafikkontoret i samarbete med skolan utvecklar Skolreseplanen och bidrar med att ordna både insikthöjande aktiviteter och utredningar som syftar till att hitta lämpliga fysiska- och beteendepåverkande åtgärder.



Åtgärder Mål 3

Instans	Yttrande	Svar
Trafikverket	Att samverka i ett så tidigt skede som möjligt vid lokalisering av skolor är bra. Dock borde även frågor om miljö och hälsa lyftas för att skapa goda miljöer för barnen, bullerstörda områden eller platser utsatta för höga luftföroreningshalter bör undvikas.	Trafikkontoret tackar för synpunkter. I samarbete med andra förvaltningar jobbar staden för att ta hänsyn till barnens behov och skapa goda miljöer för barnen.
SISAB	Skolor bör planeras på platser där förutsättningar finns för att uppfylla övriga mål. Många skolor används även utanför skoltid, hänsyn behöver därför även tas till detta vad gäller läge, tomtstorlek och transporter.	Trafikkontoret håller med om att detta är mycket viktigt när nya skolor planeras. Vi ser fram emot att kunna samarbeta med andra förvaltningar för att nå dit. I dagsläget har trafikkontoret begränsad möjlighet att påverka platsen.
NTF Öst	Det är idag många friskolor som etableras, dessa har dock inte lika hårda krav som kommunala skolor. Kraven för friskolor bör skärpas utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv.	Trafikkontoret håller med.



Riktlinjer

Instans	Yttrande	Svar
Trafikförvaltningen	<i>Placering.</i> Vad närhet till hållplats är kan preciseras. Närheten till en hållplats underlättar för barn att resa till skolan själv men även för övriga att välja kollektivt framför bilen.	Det bedöms från fall till fall. Beror även på vilken typ av kollektivtrafik som finns.
Trafikförvaltningen	<i>Hållplatser.</i> Hållplatser får inte placeras så att det försämrar trafiksäkerheten. Den får dessutom inte ligga så att den störs av leverenstrafik.	Trafikkontoret håller med.
Trafikförvaltningen	<i>Övergångsställen.</i> Man bör vara restriktiv med anläggande av övergångsställen på grund av den falska trygghetskänslan dessa kan utgöra. Övergångsställen bör främst ses som ett verktyg för att öka framkomligheten för gående och därför bara anläggas där det finns ett behov av just detta.	Trafikkontoret håller med.
Trafikförvaltningen	<i>Leveranser.</i> Leveranser bör inte ske vid skoldagens början eller slut. Hastighetsdämpande åtgärder ska utformas enligt Trafikförvaltningens riktlinjer (RiBuss).	Trafikkontoret håller med.
Trafikförvaltningen	<i>Tillfälliga åtgärder.</i> Utformning av hastighetsdämpande åtgärder ska anpassas för busstrafik. Tillfälliga gummigupp är inte lämpliga då det påverkar framkomligheten och komforten för bussresenärerna.	Trafikkontoret håller med om att vissa åtgärder inte lämpar sig där det går bussar i linjetrafik.
Cykelfrämjandet	Gör riktlinjerna mer balanserade, framkomlighet och trygghet får inte lika stort utrymme som trafiksäkerheten.	Framkomlighet och trygghet för gående och cyklister går ofta hand i hand med trafiksäkerhetshöjande åtgärder.
Cykelfrämjandet	Ta bort rekommendationen att barn under årskurs 4 inte får cykla själva. Den styrks inte av någon källa. Låt föräldrarna själva avgöra barnets mognad.	Trafikkontoret håller med om att föräldrarna ska avgöra när barnen får cykla själva.
Cykelfrämjandet	<i>Placering.</i> Inkludera även buller och avgasnivåer i riktlinjerna för placering av skolor.	I samarbete med andra förvaltningar jobbar staden för att ta hänsyn till barnens behov och skapa goda miljöer för barnen.
Cykelfrämjandet	<i>Gångvägar.</i> Bredden som anges, 2,5 meter, är bredare än i gångplanen(2 meter)	Gångbanelbredd preciseras inte i gångplanen.
Cykelfrämjandet	<i>Övergångsställen.</i> Antalskriteriet för övergångsställen bör tas bort då det motverkar mål 2. Lägg istället till att övergångsställen bör anläggas där barn har anspråk på att passera.	Antalskriterier är nödvändigt för lämpliga placeringar av övergångsställen.



Cykelfrämjandet	<i>Hastigheter.</i> Beskriv mer än enbart trafiksäkerhetseffekterna av hastigheter. Lågt trafikflöde är även viktigt. Utveckla resonemangen kring gångfartsområden och bilfria zoner.	Trafikkontoret ser över möjligheterna att utveckla resonemangen.
Cykelfrämjandet	<i>Parkering och angöring.</i> Planen hanterar cykelparkering på ett bra sätt. Lägg dock till stoppförbud i anslutning till skolor.	Trafikkontoret inför stoppförbud vid skolor då det bedöms lämpligt.

Hur kan din organisation hjälpa till?

Instans	Yttrande	Svar
Östermalms stadsdelsförvaltning Hägersten-Liljeholmens stadsdelsförvaltning Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd Skärholmens stadsdelsförvaltning Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd Skarpnäcks stadsdelsnämnd Kungsholmens stadsdelsnämnd Norrmalms stadsdelsförvaltning Farsta stadsdelsförvaltning Älvsjö stadsdelsnämnd	De nämns att alla förvaltningar ska uppmärksamma barns behov i de fysiska miljöer där de vistas men stadsdelsnämnderna/förvaltningarna har inte ett utpekat ansvar i planen. Dock ser de att även deras verksamhet kan bidra till att uppfylla målen. Stadsdelsnämnderna/förvaltningarna bidrar genom att ansvara för drift och underhåll av gång- och cykelvägar på parkmark. För att bidra till att skolvägarna är säkra och trygga försöker de bland annat att motverka olovlig trafik på parkvägar genom bommar och gupp. Tillräcklig och fungerande belysning, hålla vägar fria från växtlighet och framkomliga året om är andra åtgärder som kan vidtas. Förskolor innefattas inte i denna plan, men även kring dessa kan röriga trafiksituationer uppstå. Vidare är det viktigt att från tidiga åldrar att påverka barnen att gå eller cykla. Stadsdelsnämnderna/förvaltningarna kan bidra med detta arbete på de egna förskolorna. Stadsdelsnämnderna/förvaltningarna har en lokal kunskap som är viktig att ta till vara när det gäller prioritering av skolor och hur gång- och cykelkopplingar ser ut och kan stärkas. Problem i trafiksituationer kommer ofta till förvaltningens kännedom i ett tidigt skede. Vid planeringen av nya projekt kommer även lokalkännedomen till användning	Trafikkontoret ser samarbetet med Stadsdelsnämnderna/förvaltningarna som en mycket viktig del i arbetet. Vi ser fram emot ett utökat samarbete tidigt i processen. Inte minst för att ta tillvara på stadsdelsförvaltningarnas lokala kunskaper. Stadsdelsförvaltningarnas ansvar för gång- och cykelvägar på parkmark förtydligas i planen.



	för en bättre koppling till park- och grönområden, lekplatser och andra områden där barn rör sig. Vidare kan man via medborgarkontor tillhandahålla informationsmaterial som trafikkontoret tar fram.	
Miljö- och hälsönämnden	Nämnden har erfarenhet av att arbeta i projekt för att öka barn och ungas fysiska aktivitet och klimatmedvetenhet. Bland annat nämns Staden i ögonhöjd, Klimatmatchen och Hållbara Järva som exempel på genomförda aktiviteter. Erfarenheterna från dessa projekt och andra dialogprojekt med barn delas gärna.	Trafikkontoret ser fram emot erfarenhetsutbyte och samverkan Miljöförvaltningen förvaltningen i detta arbete. Trafikkontoret delar gärna med sig resultatet och beprövade metoderna för att involvera barn och unga i stadens utveckling.
Idrottsförvaltningen	Förvaltningen är redan idag involverad i stadens arbete med att utforma skolgårdar och ser gärna att detta samarbete fortsätter.	Trafikkontoret ser fram emot ett fortsatt samverkan i detta arbete.
Utbildningsförvaltningen	Information om säkra skolvägar till barn och föräldrar bör tas fram i samarbete med Utbildningsförvaltningen för att säkra den pedagogiska nyttan.	Trafikkontoret håller med. Målet är att samverka över förvaltningsgränserna. Vi ser fram emot att samverka med Utbildningsförvaltningen i detta arbete.
Nacka kommun Huddinge kommun	Kommunerna arbetar själva med dessa frågor och utbyter gärna idéer inom arbetet för säkra och trygga skolvägar.	Trafikkontoret ser fram emot fortsatt erfarenhetsutbyte med kommunerna.
Trafikverket	Det finns skolor nära statliga vägar och här kan ett samarbete med Trafikverket behövas.	Trafikkontoret håller med och ser fram emot fortsatt samarbete med trafikverket.
SISAB	SISAB har god kunskap om skolornas närmiljö och bidrar gärna tidigt i diskussioner gällande utveckling av befintliga/planerade skolor.	Trafikkontoret ser fram emot att samverka med SISAB i detta arbete.
FISS	Ser gärna att en dialog skapas med Trafikkontoret för att ytterligare konkretisera olika alternativ som kan stödja den övergripande inriktning som planen beskriver. FISS och dess nätverk kan vidare nyttjas som en informationskanal för att nå målgrupperna gällande beteendeförändringar. Föräldrasammanslutningar kan vara en stöttande faktor i arbetet med att bredda användandet av "vandrande skolbussar".	Trafikkontoret ser fram emot att samverka med FISS i detta arbete.

