



Trafiksäkerhetsplan

En del av framkomlighetsstrategin

start.stockholm

Trafiksäkerhetsplan

Redovisning av remissvar

Bilaga 2

Catarina Nilsson
Johanna Salén

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Växel 08-508 272 00
trafikkontoret@stockholm.se
Org. nr 212000-0142
stockholm.se
Diarienummer T2020-03235

Bakgrund

Trafiksäkerhetsplanen är en av de underliggande planerna till Framkomlighetsstrategin, Stockholms stads trafikstrategi, som i sin tur har sin utgångspunkt i stadens vision och översiktsplan. Framkomlighetsstrategin och även strategin för offentliga rum är två strategiska dokument som tillsammans beskriver utvecklingen av stadens gator, vägar, torg och kajer. De underliggande planerna innehåller mål, inriktning för planering och i olika grad åtgärder för utvecklingen av transportsystemet. Trafiksäkerhetsplanen tar ett samlat grepp om stadens trafiksäkerhetsarbete och pekar ut den strategiska riktningen framåt.

I maj 2021 beslöt trafiknämnden att skicka ut Trafiksäkerhetsplan på remiss. Planen remitterades till 104 remissinstanser under perioden 3 juni till 30 november. Remissinstanserna omfattade bland annat alla stadens förvaltningar och bolag, samtliga kommuner i Stockholms län, myndigheter, samverkansorgan och funktionshinderorganisationer. Totalt har 62 remissinstanser besvarat remissen, var av fyra utan erinran. Tio remissinstanser har meddelat att de avstår från att besvara remissen.

I remissbrevet ställdes fem frågor:

- Är det rätt insatsområde eller saknas något perspektiv?
- Hur ser ni på de valda åtgärdsområdena?
- Har din verksamhet planer på att utveckla arbetet inom något av insats- eller åtgärdsområdena – där vi skulle kunna haka i arbetet och få synergieffekter?
- Vad skulle din organisation kunna bidra med för att uppnå målen i planen?
- Bedriver ni något annat arbete som är bra för trafikkontoret att känna till vid framtagandet av åtgärdsplanen?

Nedan följer en redovisning av de inkomna remissvaren samt trafikkontorets svar.

Instanser som svarat

Stadens nämnder och bolag	Kommuner	Övriga myndigheter	Intresseorganisationer och samarbetsorgan
Socialnämnden Exploateringsnämnden Utbildningsnämnden Servicenämnden Äldrenämnden Fastighetsnämnden Idrottsnämnden Miljö- och hälsoskyddsnämnden Stadsbyggnadsnämnden Bromma stadsdelsnämnd Enskede-Årsta-Vantör stadsdelsnämnd Farsta stadsdelsnämnd Hägersten-Ålvsjö stadsdelsnämnd Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd Kungsholmens stadsdelsnämnd Norrmalms stadsdelsnämnd Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd Skarpnäcks stadsdelsnämnd Skärholmens stadsdelsnämnd Spånga-Tensta stadsdelsnämnd Södermalms stadsdelsnämnd Östermalms stadsdelsnämnd Kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor Kommunstyrelsens pensionärsråd Rådet för funktionshinderfrågor vid trafikinämnden och Stockholm stads Parkerings AB Stockholms Hamn AB Stockholm Business Region Stockholms stads Parkerings AB Rådet till skydd för Stockholms skönhet AB Stockholmshem	Sollentuna kommun Umeå kommun Haninge kommun Nacka kommun Malmö stad Göteborgs stad Ekerö kommun Huddinge kommun	Polismyndigheten i Stockholms län Arbetsmiljöverket Trafikverket Storstockholms brandförvar Region Stockholm	Sveriges MotorCyklister Stockholm Funktionsrätt Stockholms stad City i Samverkan Sveriges Åkeriföretag Cykelfrämjandet Storstockholm Synskadades Riksförbund Stockholms stad Fotgängarnas förening (FOT) NTF Öst Företagsgrupperna Stockholm Transportföretagen BIL Sweden Folksam Samarbetsnämnden i Årsta Partihallar Nordic Micromobility Association Bromma-Ulvsunda Företagsgrupp

Instanser utan erinran

Stadens nämnder och bolag	Kommuner	Övriga myndigheter	Intresseorganisationer och samarbetsorgan
AB Svenska Bostäder Skolfastigheter i Stockholm AB		Vinnova Länsstyrelsen i Stockholms län	

Instanser meddelat om att avstå

Stadens nämnder och bolag	Kommuner	Övriga myndigheter	Intresseorganisationer och samarbetsorgan
---------------------------	----------	--------------------	---

Stockholms Stadshus AB AB Stokab Micasa Fastigheter i Stockholm AB	Danderyd kommun Södertälje kommun Nynäshamn kommun Uppsala kommun	Myndigheten för samhällsskydd och beredskap	Sveriges Kommuner och Regioner Storsthlm (Kommuner i samverkan)
--	--	---	--

Övergripande synpunkter

Många remissvar välkomnar förslaget till ny trafiksäkerhetsplan och har uttryckt sig positiva till att trafikkontoret tar ett samlat strategiskt grepp kring trafiksäkerhetsarbetet.

Många remissvar har ställt sig positiva till:

- Planens fokus på gående och cyklister.
- Planens fokus på barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.
- Planens tydliga koppling till stadens andra planer och styrdokument.
- Planens koppling till Agenda 2030, de globala hållbarhetsmålen och stadens hållbarhetsutmaningar. Folkhälsa (framförallt barnens hälsa) och miljö är de mest frekvent återkommande.
- Planens koppling till de nationella trafiksäkerhets- och aktörsgemensamma målen.
- Uppdelningen i en strategisk del och en mer föränderlig åtgärdsplan.
- Att planen är ett stadsövergripande styrdokument.

De negativa synpunkterna gäller:

- Planen borde i större omfattning ta med funktionshinderperspektivet och inkludera universell utformning.
- Hanteringen av Nollvisionens värdegrund.
- Arbetsprocessen kring åtgärdsplanen borde beskrivas tydligare.

Remissinstans	Yttrande	Trafikkontorets svar
Trafikverket	Trafiksäkerhetsplanen är en ambitiös plan, som är framåtsyftande och ett gott föredöme.	Trafikkontoret tackar för den positiva responsen.
Malmö stad	Trafiksäkerhetsplanen är väl genomarbetad, har en tydlig struktur och en röd tråd. Texterna är välformulerade och koncisa, vikt gör dokumentet lättläst. Trafiksäkerhetsplanen uppnår sitt syfte, som är att ta ett helhetsgrepp om stadens trafiksäkerhetsarbete och peka ut områden som arbetet bör fokusera på.	
Umeå	Som helhet bedömer vi att Trafiksäkerhetsplanen är väl genomarbetad och genomtänkt. Det är klokt att samla mål och inriktning i trafiksäkerhetsplanen för att där till ha en separat åtgärdsplan som är mer föränderlig.	
Nacka kommun	Trafiksäkerhetsplan för Stockholms stad inkluderar och tar upp relevanta och viktiga områden inom trafiksäkerhetsområdet och hur trafiksäkerhetsarbetet inom Stockholms stad ska förbättras.	
Skarpnäcks stadsdelsnämnd	Planen är ett viktigt redskap för det fortsatta arbetet men också för att utveckla nya arbetssätt och metoder för att möta dagens och framtidens trafiksäkerhetsutmaningar.	
Farsta stadsdelsnämnd	Nämnden är positiv till föreslagen plan och dess strategiska inriktning, insatsområden och effektmål.	
Äldrenämnden Kommunstyrelsens pensionärsråd	Trafiksäkerhetsplanen är en bra grund för hur stadens alla verksamheter ska planera, genomföra och utveckla trafiksäkerhetsarbetet. Det är klokt att arbetet med trafiksäkerhetsarbetet ska redovisas i verksamhetsplanen och att medel för arbetet inkluderas i ordinarie budgetprocess.	

	Nämnden ser det som positivt och nödvändigt att trafiksäkerhetsplanen har en tydlig koppling till andra stadsgemensamma styrdokument.
Cykelfrämjandet Storstockholms	En mycket bra utformad plan för att förbättra trafiksäkerheten. I princip samtliga av de viktiga punkterna för förbättring av cyklisters säkerhet berörs i någon form. Särskilt uppskattas hur det tydligt beskrivs att dokumentet är ett stadsövergripande styrdokument som stadens alla verksamheter ska samverka kring att genomföra.
Socialnämnden	Förslaget till ny trafiksäkerhetsplan som har sin grund i nollvisionen känns genomarbetat. Nämnden är också positiv till att en åtgärdsplan kopplas till de föreslagna insatsområdena, vilken konkretiserar arbetet med trafiksäkerhet och tydliggör uppdraget.
Stadsbyggnadsnämnden	Nämnden välkomnar en ny trafiksäkerhetsplan med tydlig strategisk inriktning. Planen tydliggör att stadens arbete med trafiksäkerhet är viktigt för att uppnå nollvisionen samt övriga globala och nationella mål kopplat till trafiksäkerhet.
Folksam	Överlag en genomarbetad och bra strukturerad plan som baseras på relevanta fakta. Tydligt och bra att målen i Agenda 2030, Nollvisionen och GNS gäller som mål även för Stockholm stad. Bra att mål för fallolyckor kommer med baserat på initiativet i GNS.
Region Stockholm	Remitterad trafiksäkerhetsplan och dess inriktning överensstämmer med de målsättningar och den utvecklingsinriktning som föreslås i den regionala utvecklingsplanen RUF 2050 samt i den regionala cykelplanen. Förbättrad trafiksäkerhet för gående och cyklist ger förutsättningar för en mer hållbar mobilitet, förbättrad folkhälsa samt minskad klimatpåverkan. Region Stockholm delar uppfattningen att en trafiksäkerhetsplan har kopplingar till andra program och handlingsplaner för att skapa ett hållbart och säkert transportsystem. Region Stockholm menar att trafiksäkerhetsplanen innebär ett visst skifte av fokus för trafiksäkerhetsarbetet där regionen gärna är med och påverkar. Tidigare har trafiksäkerhetsarbetet till stor del generellt varit fokuserat på olyckor kopplat till motorfordon och medan fokus i remissversionen nu flyttas till cyklist och fotgängare. Det anser Region Stockholm är positivt.
Södermalms stadsdelsnämnd	Trafiksäkerhetsplan för Stockholm utgör ett viktigt styrdokument som kan bidra till att trafiksäkerheten ökar för framförallt barn, äldre och personer med funktionsnedsättningar men också bidra till stadens hållbarhetsarbete. Nämnden anser att det är positivt att trafiksäkerhetsplanen har tydliga kopplingar till andra styrdokument inom staden. Det är också bra att planen har tydliga kopplingar till Agenda 2030 och det nationella trafiksäkerhets- och aktörsgemensamma målet.
Kungsholmens stadsdelsnämnd Norrmalms stadsdelsnämnd Östermalms stadsdelsnämnd	Nämnden är positiv till trafiksäkerhetsplanen och att den hanterar trafiksäkerheten i sin helhet och att den har en tydlig koppling till Stockholms framkomlighetsstrategi och stadens hållbarhetsutmaningar.
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	Nämnden ser positivt på de insats- och åtgärdsområden som lyfts i Trafiksäkerhetsplanen då de, utöver ökad trafiksäkerhet i form av minskade olyckor, även har en god potential att leda till minskade miljöstörningar, bättre folkhälsa, samt minskad klimatpåverkan.

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd	Nämnden ser positivt på ambitionerna som presenteras i stadens förslag till trafiksäkerhetsplan för att öka trafiksäkerheten och inriktningen på de oskyddade trafikanterna. Att förbättra förutsättningarna för fler gångtrafikanter och cyklister bedöms kunna få positiva effekter på såväl hälsan, klimatet som stadsmiljön.
Servicenämnden	Det är positivt att planen kopplar samman trafiksäkerhet med andra hållbarhetsutmaningar, framförallt miljö och de globala målen i Agenda 2030 för hållbar utveckling.
Stockholms stads Parkerings AB	Stockholm Parkering ser positivt på ett större fokus riktat mot den ökade och säkra mobiliteten för gående och cyklister och en hållbar utveckling med ökad hänsyn till de globala målen Agenda 2030. Bolaget stöttar upprättandet av en gemensam plan för staden för att främja god samverkan både internt inom staden och med externa aktörer, samt att nya arbetsområden som upphandling, drift och underhåll, information, teknisk utveckling och innovation inkluderas i arbetet.
Idrottsnämnden	Nämnden ser i likhet med vad som redovisas i förslaget att de konsekvenser en ökad trafiksäkerhet förväntas medföra i form av att andelen resor med gång och cykel ökar är positivt sett ur ett folkhälsoperspektiv Nämnden ser även positivt på att det i planen förs en diskussion kring vad som är faktisk säkerhet och vad som är upplevd trygghet inom det offentliga rummet. Nämnden delar uppfattningen om att säkrare trafikmiljöer skapar bättre förutsättningar för barn och unga att röra sig mer på egen hand till vilket i sig är främjande för barnens utveckling och självständighet samt i förlängningen även för folkhälsan.
Utbildningsnämnden	Nämnden ser positivt på att förslaget lyfter barn som en särskilt viktig målgrupp för trafiksäkerhetsarbetet. Om trafikmiljön är och upplevs som säker ökar också barns rörelsefrihet i stadsmiljön i och med att de kan och tillåts förflytta sig på egen hand. Rörelsefrihet och fysisk aktivitet är en viktig del av barns utveckling Mycket av både trafikkontorets och utbildningsförvaltningens arbete med trafiksäkerhet kring skolor utgår från stadens "Plan för säkra och trygga skolvägar". Nämnden ser det som viktigt att detta arbete fortsätter att genomföras och utvecklas även inom ramen för den nya trafiksäkerhetsplanen.
Kungsholmens stadsdelsnämnd Norrmalms stadsdelsnämnd Östermalms stadsdelsnämnd	Det är positivt att planen betonar att staden och andra systemutformare har ett extra stort ansvar att säkerställa en trafiksäker och trygg miljö för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.
Enskede-Årsta-Vantör stadsdelsnämnd	Innehållet och riktningen i Trafiksäkerhetsplanen i huvudsak är bra. Planen lyfter att en andelsökning av cyklister och gående på bekostnad av andel motortrafik har många positiva effekter på miljö och invånare i staden, och nämnden tycker att detta är en viktig aspekt som bör genomsyra stadens trafikplanering. Nämnden tycker att det är positivt att staden kommer att ta fram en åtgärdsplan med tydlig ansvarsfördelning. Det är ett bra sätt att säkerställa

	att samtliga förvaltningar och bolag som kan bidra till höjd trafiksäkerhet också gör det.	
City i samverkan	Det är en god ambition i planen och ett bra fokus på de oskyddade trafikanterna. Att ha bland annat Nollvisionen som utgångspunkt är bra, men riskerar att lägga lite för mycket fokus på cyklisten istället för att lägga fokus på, som för bilen, infrastrukturlösningar som minskar riskerna för allvarliga olyckor.	
Arbetsmiljöverket	Det är positivt att Stockholm stad i några avsnitt särskilt lyfter frågor om arbetsmiljön i samband med framtagandet av en trafiksäkerhetsplan.	
Göteborgs stad	Den mest angelägna synpunkten handlar om att vårda utgångspunkten för Nollvisionen och det etiska förhållningssätt den representerar. Under flera rubriker i trafiksäkerhetsplanen återkommer formuleringar om krav på den enskilda trafikanten att följa lagar och regler och att anpassa sig till rådande förhållanden. Detta ser ut som en tillbakagång flera decennier i trafiksäkerhetsarbetet och väcker skuldfrågan i de olyckor som sker, men skuldfrågan är en polisiär fråga inte en kommunal. Nollvisionen uttrycker att ansvaret för trafiksäkerheten delas mellan de som använder och utformar systemet, men att det yttersta ansvaret ligger hos utformarna (väghållare) för att minska konsekvenserna när människor gör misstag. Det ska vara lätt att göra rätt och inte handla om vem som gjort rätt eller fel. I inledningen saknas Stockholmsdeklarationen i avsnittet om de globala målen.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna och har skrivit om texten i den uppdaterade versionen av trafiksäkerhetsplanen för att fånga dessa aspekter.
Malmö stad	Ett diagram som visar fördelningen av allvarligt skadade hade varit intressant, likt det som visar fördelningen av omkomna per olyckskategori.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och har kompletterat planen med ett diagram som visar allvarligt skadade.
Kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor Rådet för funktionshinderfrågor vid trafiknämnden och Stockholms stads Parkerings AB	På Sid 15 - Här bör nämnas att det inte bara är hastigheten utan även den tysthet med vilken elcyklar mm framföres, vilket är ytterligare ett skäl till skilda ytor mellan dessas och gångtrafikanter. Detta gäller i ökande grad även bilar, vilket ökar kravet på säkra övergångsställen.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och har kompletterat planen med text om tysta fordon. Trafikkontoret delar uppfattningen om att gång- och cykeltrafik ska ha skilda ytor. Text om detta återfinns i planen samt omfattas också av stadens arbete med gångplanen och cykelplanen.
Fotgängarnas förening	En grupp som sällan kommer med i egenskap av aktiva trafikanter är barn till fots och på cykel. Infrastruktur och trafikregleringar måste ta speciell hänsyn till deras förutsättningar, särskilt nu när vi vill att de ska ta sig till skolan själva	Trafikkontoret tackar för synpunkten och tar med den i det fortsatta arbetet med åtgärdsplanen. Barns möjlighet till mobilitet hanteras också inom stadens arbete med gångplanen och säkra och trygga skolvägar. Trafikkontoret ser ett stort värde i att hitta synergier mellan dessa planers arbete för att få störst nytta och effekt av åtgärderna.
Kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor Rådet för funktionshinderfrågor vid trafiknämnden och Stockholms stads Parkerings AB	Perspektivet och principen om Universell utformning saknas. Det är mycket viktigt för en fullgod tillgänglighet och säkerhet. Förutom några inledande fraser försvinner trafiksäkerhetsfrågor som rör personer med funktionsnedsättning ur dokumentet. Rådet skulle alltså önska betydligt mer konkretion för målgruppen i planen. I trafiksäkerhetsplanen kan också nämnas att vår gatubild måste utformas så att personer med funktionsnedsättning, som är otryggare än andra grupper i samhället, känner trygghet.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna och har i planen kompletterat med universell utformning och text med funktionshinderperspektiv. Trafikkontoret kommer även ta med synpunkterna i det fortsatta arbetet med åtgärdsplanen. Tillgänglighetsfrågorna hanteras också inom stadens arbete med gångplanen, handlingsplan för äldrevänlig stad och stadens program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning. Trafikkontoret ser ett stort värde i att hitta synergier mellan dessa planers arbete

Södermalms stadsdelsnämnd	Nämnden önskar att trafiksäkerhetsplanen i större omfattning tar med funktionshinderperspektivet än vad som anges i förslaget.	för att få störst nytta och effekt av åtgärderna.
Bromma stadsdelsnämnd	Det saknas ett funktionshinderperspektiv.	
Enskede-Årsta-Vantör stadsdelsnämnd	Nämnden noterar att trafiksäkerhetsplanen lyfter att staden har ett ansvar att säkerställa att stadsmiljön är trafiksäker för personer med funktionsnedsättningar. För att tydliggöra denna ambition efterfrågar nämnden att trafiksäkerhet för personer med funktionsnedsättningar hanteras utförligare i planen. Den kommande åtgärdsplanen skulle kunna innefatta åtgärder som särskilt syftar till att förbättra tillgänglighet och trafiksäkerhet för målgruppen.	
Funktionsrätt Stockholms stad	Personer med funktionsnedsättning omnämns inledningsvis och i slutkommentarerna. Där emellan saknar organisationen dock relevanta frågeställningar kopplade till denna grupp. Sammantaget finner FRSS att planen, oaktat inledningen, inte har det funktionshinderperspektiv som tillgänglighet och delaktighetsprogrammet stipulerar och/eller som vi förväntar oss. Enligt trygghetsenkäterna har det framkommit att personer med funktionsnedsättning är mer otrygga på gator och torg än andra. Det vore önskvärt om trafiksäkerhetsplanen, gav en ambition om att medverka till att alla medborgare även i denna del kan känna sig trygga på våra gator, samt att det konstateras att trygghetsåtgärder och projekt som trafikinämnden framgent initierar alltid ska ha ett funktionshinderperspektiv. Det bör under sid 31 "fysisk utformning" poängteras att universell utformning ska ligga som grund för all stadsplanering.	
Bromma stadsdelsnämnd	Önskemål om att genomgående använda begreppet trafikant, ex cykeltrafikant, gångtrafikant samt att samspelet mellan de olika trafikanterna framgår tydligare.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna. Trafikkontoret delar inte uppfattningen om att genomgående använda benämningen trafikant och har inte beaktat detta i den uppdaterade versionen av trafiksäkerhetsplanen. Insatsområdet "Ökad regelefterlevnad" har döpts om till "Samspel och ökad regelefterlevnad".
Cykelfrämjandet Storstockholm	Det som Cykelfrämjandet Storstockholm skulle vilja att staden utvecklade tydligare är resonemanget kring den förväntade ökningen av fotgängare och cyklister. Det brukar beskrivas som att cyklisters olyckor ökar men inte i samma takt som cyklingen i sig självt ökar. När vi kan förvänta oss stora ökningar av antalet cyklister i staden de kommande åren så kommer även kraven på de som cyklar att öka om vi inte gör det mycket enklare och mer förlåtande att cykla än det är idag. Olyckorna i sig är det självklara huvudproblemet eftersom risken finns att ett ökat antal olyckor avskräcker fler från att välja cykeln. Även "Near misses", olyckor var nära att hända och en obehaglig situation uppstod, men ingen olycka skedde riskerar att ha samma avskräckande effekt.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna. Text om att bristande säkerhet och trygghet för cyklister kan hämma utvecklingen av antalet cyklister finns med i planen. Att det ska vara god framkomlighet samt säkert och tryggt att cykla omfattas också av stadens cykelplan. Trafikkontoret ser ett stort värde i att hitta synergier mellan dessa planers arbete för att få störst nytta och effekt av åtgärderna.
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	I Trafiksäkerhetsplanen lyfts trafikskadors kostnader för staden och samhället. Som ett komplement till sådana beräkningar anser nämnden att även den samhällsekonomiska nyttan till följd av förbättrad hälsa bör lyftas fram.	Trafikkontoret tackar för synpunkten. Den uppdaterade versionen av trafiksäkerhetsplanen har inte kompletterats enligt synpunkterna. Trafikkontoret anser det dock mycket intressant att i det fortsatta arbetet jobba med synergier mellan hälsa och trafiksäkerhet.

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd	Det framgår inte tydligt vem som ansvarar för arbetet med att upprätta åtgärdsplanen och hur detta arbete planeras genomföras.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna och har skrivit om texten i den uppdaterade versionen av trafiksäkerhetsplanen för att tydliggöra handlingsplanens arbetsprocess. Arbetet med åtgärdsplanen kommer att startas upp så snart Trafiksäkerhetsplanen är antagen.
Kungsholmens stadsdelsnämnd Norrmalms stadsdelsnämnd Östermalms stadsdelsnämnd	Nämnden saknar ett tydliggörande för när åtgärdsplanen kommer tas fram, hur den ska realiseras och vilken av stadens förvaltningar som kommer att ansvara för den.	
Farsta stadsdelsnämnd	Det hade varit bra om det nya arbetssättet, att ta fram åtgärder i ett senare skede, beskrivits tydligare i planen. Vi utgår ifrån att det är trafikkontoret som ska initiera arbetet med åtgärdsplanen.	
Spånga-Tensta stadsdelsnämnd	Det saknas information kring när åtgärdsplanen ska vara färdigställd, vilket är av avgörande betydelse för den strategiska planeringen.	
Sollentuna kommun	Inom samtliga områden ser Sollentuna kommun att det finns viktiga möjligheter för länets kommuner att samarbeta. Därför föreslår natur- och tekniknämnden att dessa samarbetsmöjligheter tydligare lyfts fram i Stockholms stads trafiksäkerhetsplan.	Trafikkontoret tackar för synpunkten. Den uppdaterade versionen av trafiksäkerhetsplanen har kompletterats med att andra kommuner är viktiga externa aktörer.

Synpunkter kring uppföljning av mål och uppföljning av planen

Synpunkterna gäller främst:

- Möjligheten att mäta effektmålen
- Staden borde sätta egna och kvantifierbara mål
- Planen borde inkludera Mål 12 i de globala hållbarhetsmålen, Agenda 2030

Remissinstans	Yttrande	Trafikkontorets svar
Nacka kommun	I trafiksäkerhetsplanen beskrivs att ett effektmål av insatsområde "rätt hastighet" är att uppnå ökad upplevd trafiksäkerhet för gående och cyklister. Nacka kommun önskar ett förtydligande kring hur effektmålet mäts.	"Upplevd trafiksäkerhet för gående och cyklister" mäts genom frågeställning i stadens medborgarundersökning (enkätundersökning). I enskilda projekt kan före- och efterstudier göras på den specifika platsen.
Umeå kommun	Uppföljningen av effektmålen bör planeras i ett tidigt skede, några av effektmålen bedömer vi som svåra att följa upp.	Trafikkontoret tackar för synpunkten. Effektmålen har setts över och reviderats vid behov för att vara uppföljningsbara antingen på en övergripande nivå, dvs för hela staden eller i samband med olika projekt.
Trafikverket	Trafikverket anser att det är viktigt att intentionerna i trafiksäkerhetsplanen implementeras och redovisas i nämnders och bolags verksamhetsplaner. Det ger goda möjligheter till uppföljning av målen i trafiksäkerhetsplanen.	Trafikkontoret tackar för synpunkten.
Göteborgs stad	Agenda 2030, Mål 12 är ett relevant mål men saknas i planen. I det målet ligger upphandling som nämns i trafiksäkerhetsplanens åtgärdsområden som ett kraftfullt styrmedel. Vi föreslår att nulägesbilden och/eller uppföljningen av skadade i trafiken kompletteras med måttet allvarligt skadade enligt medicinsk invaliditet. Det ger en mer komplett bild över skadade i trafiken och bättre förutsättningar för att arbeta mot de nationella målen. Flera effektmål verkar relevanta och möjliga att mäta, medan andra ser ut att vara resurskrävande och svåra att följa upp. Hur kommer den typen av effektmål att följas upp? I de aktörsgemensamma målen finns ett mål att minska antalet självmord i trafiksystemet, men det saknas i fokusområdena. Omhändertas det på annat sätt i kommunens verksamhet?	Trafikkontoret tackar för synpunkterna. Den uppdaterade versionen av trafiksäkerhetsplanen har kompletterats med text om Mål 12. Trafikkontoret har valt att vidhålla ISS som skademått men planen har kompletterats med text kring medicinsk invaliditet. Effektmålen har setts över och reviderats vid behov för att vara uppföljningsbara antingen på en övergripande nivå, dvs för hela staden eller i samband med olika projekt. Stockholms stad står bakom målet om minskat antal självmord i trafiken, men arbetet med suicidprevention bedrivs inte inom stadens trafiksäkerhetsarbete och behandlas således inte i denna plan.
Folksam	Krav vid upphandling av transporter är ett effektivt styrmedel. Därför bör även Agenda 2030, mål 12 inkluderas och adresseras. Kvantifierbara mål på respektive insatsområde skulle kunna tilläggas där det går. Viktigt att kunna sätta mätbara delmål som sedan följs upp.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna. Den uppdaterade versionen av trafiksäkerhetsplanen har kompletterats med text om Mål 12. Trafikkontoret har gjort bedömningen att statistiken på lokal nivå är så bristfällig att det är svårt att sätta siffermål. Däremot är planens effektmål uppföljningsbara och en viktig del i arbete åtgärdsplanen och dess uppföljning.
Bromma-Ulvsunda Företagsgrupp Företagsgrupperna Stockholm	De mål som nu anges behöver tydliggöras. Där det går att använda siffror skall detta göras.	Trafikkontoret tackar för synpunkten. Trafikkontoret har gjort bedömningen att statistiken på lokal nivå är så bristfällig att det är

		svårt att sätta siffermål. Däremot är planens effektmål uppföljningsbara och en viktig del i arbete åtgärdsplanen och dess uppföljning.
Enskede-Årsta-Vantör stadsnämnd	Nämnden undrar varför effektmål under delen om regelefterlevnad, endast anger att antal dödsfall ska gå ner. Rimligen borde staden även arbeta för att minska antal skador kopplade till trafikolyckor med regelöverträdelser.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna. Trafikkontoret delar uppfattningen om att staden ska arbeta för att minska skador kopplade till regelöverträdelser. Det är däremot endast dödsolyckorna som går att följa upp så detaljerat.
Fotgängarnas förening	FOT anser att Stockholm ska slå fast egna mål för trafiksäkerhetsplanen. FOT anser att Stockholm bör ange hur mycket antalet skadade ska minska inom stadens gränser fram till förslagsvis 2030, alltså ett kvantifierat mål. Det kommer att mobilisera organisationen och resurserna. Effekten av ökad gång och särskilt cykling underskattas. Underskattningen beror på att STRADA-statistik använts som underlag för trafiksäkerhetsplanen. Särskilt i Stockholmsregionen har databasen drabbats av så svåra registreringsproblem att den inte kan användas för att bedöma utvecklingen över tid, eller problemens magnitud. Mörkertalen är för stora och varierar över tid. Socialstyrelsens patientstatistik är därför ett bättre alternativ för just denna region. Bättre data om gångtrafiken behövs.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna. Trafikkontoret har gjort bedömningen att statistiken nerbruten på lokal nivå är så bristfällig att det är svårt att sätta kvantifierat mål. Något som FOT också påpekar i remissvaret. Trafikkontoret tackar för informationen om ytterligare sätt att följa och analysera olycksutvecklingen. Trafikkontoret ser ett behov av att utveckla olycksuppföljningen och tar med informationen i det fortsatta arbetet med åtgärdsplanen.
Malmö stad	Vi undrar om Stockholms stad har mål för skadegraderna lindrigt och måttligt skadade. Dessa ligger utanför Nollvisionen, men det handlar om många olyckor och detta kan motivera att ha mål även för dessa skadegrader.	I effektmålen under singelolyckor för gående respektive cyklister finns mål för minskat antal skadade (oavsett skadegrad). Det samma gäller för upphinnandeolyckor.

Synpunkter kring Elsparkcyklar

Många remissinstanser har framfört synpunkter på kompletterande text gällande elsparkcyklarna. Synpunkterna berör framförallt:

- Behovet av ökad kunskap om olycksbilden
- Behovet av reglering
- Hur elsparkcyklarna framförs och parkeras.

Remissinstans	Yttrande	Trafikkontorets svar
Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd	Nämnden efterlyser en snabb lösning på den kaotiska situation som råder när det gäller användningen av elsparkcyklar inom staden. Frågan behöver på ett tydligare sätt lyftas och prioriteras i stadens trafiksäkerhetsplan.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna och har skrivit om texten i den uppdaterade versionen av trafiksäkerhetsplanen för att fånga fler aspekter kring elsparkcyklarna.
Kungsholmens stadsdelsnämnd Östermalms stadsdelsnämnd Norrmalms stadsdelsnämnd	Nämnden anser att handlingsplanens presenterade insatsområden är rätt men anser att ett viktigt perspektiv som saknas är att elsparkcyklar på kort tid blivit ett stående inslag i trafiken i Stockholm. Nämnden menar att elsparkcyklar numera kan ses som ett så pass etablerat fordon att det ska hanteras i trafiksäkerhetsplanen. Nämnden anser att olyckor relaterat till dessa fordon behöver kommenteras i olycksstatistiken för att ge en korrekt bild av situationen i Stockholm.	Planen har kompletterats med text om olycksstatistik, problematik samt generella informationstexter. Frågor kring elsparkcyklar kommer att behandlas utförligare i det fortsatta arbetet med åtgärdsplanen och stadens övriga arbete med elsparkcyklar och annan micromobilitet. Frågor avseende elsparkcyklar hanteras också i stadens cykelplan. Trafikkontoret ser ett stort värde i att hitta synergier mellan dessa planers arbete för att få störst nytta och effekt av åtgärderna.
Bromma stadsdelsnämnd	Ett perspektiv som saknas är att el-drivna sparkcyklar på kort tid har blivit ett nytt trafikslag och en ny faktor att räkna med. Då denna typ av fordon numera kan ses som ett stående inslag i trafiken bör detta därför uppmärksammas i trafiksäkerhetsarbetet.	
Farsta stadsdelsnämnd	Nämnden ser också vikten av att staden finner trafiksäkra lösningar för elsparkcyklar som vi ser allt mer av även i vårt stadsdelsområde.	Sedan oktober/november 2020 finns eldrivna enpersonersfordon som en underkategori till cykelolyckor i Strada. Detta ger staden numera en möjlighet att analysera och bryta ut dessa olyckor.
Region Stockholm	Region Stockholm ser dock att trafiksäkerhetsplanen på ett tydligare sätt bör belysa hur staden avser arbeta med trafiksäkerhetsrelaterade insatser kopplat till elsparkcyklar, då denna fordonstyp ligger bakom ett ökat antal olyckor.	
Spånga-Tensta stadsdelsnämnd	Nämnden saknar en analys kring elsparkcyklarnas inverkan på trafiksäkerheten.	
Synskadades riksförbund Stockholms stad	Staden måste ta de politiska beslut som tydliggör vad som krävs och vem som har ansvaret. Det är oacceptabelt att inte reglera användandet av exempelvis elsparkcyklar. Om kommunen tänker sig en trafikmiljö som tillåter elsparkcyklar så måste det finnas en plan för det trafikslaget också.	
Enskede-Årsta-Vantör stadsdelsnämnd	Nämnden anser att staden ska utreda vilka effekter hyrelsparkcyklar har på miljö och klimat, tillgänglighet, folkhälsa och stadsliv.	
Funktionsrätt Stockholms stad	Det är inte bara hastigheten som inneburit fara med enpersonersfordon utan även mängden, att de framförs med mindre hänsyn till andra trafikanter och gängse regler (nedskrivna eller övriga) samt att de är mycket tysta. FRSS konstaterar även att stillastående enpersonersfordon är en fara för personer med vissa funktionsnedsättningar och att planeringen/hanteringen av dessa måste stramas upp avsevärt. Sammantaget talar detta i vår mening starkt för skilda ytor mellan gående och enpersonersfordon. Även biltrafiken blir tystare vilket ytterligare ökar	

	kraven på en välplanerad trafikbild och säkra övergångsställen.	
Folksam	Angående trender och framtida utmaningar. Det bör tydligare tas upp hur man adresserar en alltmer ökande andel micromobilitet.	
Fotgängarnas förening	Ett problem som kan vara i växande gäller elsparkcyklarna. Oklart är hur stort eftersom de inte separatregistreras i STRADA eller Socialstyrelsens patientstatistik utan ingår i cykelolyckorna. Den aktuella mediadiskussionen visar på ett stort behov av att reglera elsparkcykeltrafiken, inte bara från säkerhetssynpunkt. Idag finns mest anekdotiska uppgifter om det reella problemet, det är svårt att bedöma dess storlek. Till att börja med bör olyckorna med elsparkcyklar registreras separat från cykelolyckor.	
Polismyndigheten i Stockholms län	Ett annat område som sticker ut och som har diskuterats bl.a. i media är alla elfarkoster som sticker ut på olika sätt. Här är förhoppningen att Stockholms stad tar ett grepp gällande denna typ av fordon genom exempelvis geofencing, begränsande av antal hos uthyrare, krav gällande uppställning/parkering m.m.	

Är det rätt insatsområde eller saknas något perspektiv?

Remissvaren är överlag positiva till de utpekade insatsområdena. De anses vara väl avvägda och baserade på statistik och utmaningar. I några svar efterfrågas ytterligare insatsområde som exempelvis yrkestrafiken, samspel i trafiken samt MC och moped.

Remissinstans	Yttrande	Trafikkontorets svar
Socialnämnden	De insatsområden som pekas ut förefaller vara baserade på insamlad statistik kring de mest förekommande tillbudena i trafiken och därför logiskt då man vill minska antalet tillbud och skador.	Trafikkontoret tackar för den positiva responsen.
Exploateringsnämnden	De insatsområden som pekas ut är relevanta då de bland annat bygger på stadens olycksstatistik och tidigare erfarenheter och behov.	
Nordic Micromobility Association	Ja, det är rätt insatsområde.	
Stadsbyggnadsnämnden	De insatsområden som pekas ut är relevanta då de bygger bland annat på stadens olycksstatistik och tidigare erfarenheter och behov.	
Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd	De framtagna förslagen till prioriterade insatsområden samt tillhörande effektmål är väl avvägda för det fortsatta utvecklingsarbetet.	
Skarpnäcks stadsdelsnämnd	De av planen utpekade insatsområdena är väl avvägda och relevanta.	
Skärholmens stadsdelsnämnd	Valda insatsområden stämmer överens med vad befintlig statistik pekar på som största utmaningar gällande trafiksäkerhet. Nämnden instämmer därmed i att dessa är relevanta att prioritera för planen.	
Fotgängarnas förening	Inriktningen på gående, cyklister, biltrafikens hastighet och regelefterlevnad är emellertid utmärkt. Det är också bra med fokus på just fall- och singelolyckor, två olyckstyper som svarar för flertalet skadade, även svårt, inom dessa båda trafikantgrupper.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna. Trafikkontoret håller med om att insatser inom yrkestrafiken är viktiga men anser att dessa redan inkluderas i insatsområdena "Säker hastighet", "Samspel och ökad regelefterlevnad" samt "Säkra fordon".
Sollentuna kommun	De fem utpekade strategiskt viktiga insatsområdena fångar väl upp de viktigaste behoven för trafiksäkerhetsarbetet under kommande år.	
Bromma-Ulvsunda Företagsgrupp Företagsgrupperna Stockholm	Med hänsyn till den olycksfallsstatistik som redovisas är de strategiskt viktiga insatsområdena väl valda. Vi skulle vilja lägga till yrkestrafiken som ett insatsområde. Allt från taxi till lastbilar. Dessa är många och anger ofta tempot på gatorna.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna. Trafikkontoret håller med om att insatser inom drift och underhåll är viktiga men har valt drift och underhåll som ett åtgärdsområde.
Huddinge kommun	Valen av insatsområden är bra. Vad det gäller singelolyckor för gående och cyklister har det visat sig att drift och underhåll är en viktig faktor för att förhindra dessa olyckor och eventuellt skulle drift och underhåll därför kunna lyftas ut som eget insatsområde.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och har skrivit om texten i den uppdaterade versionen av trafiksäkerhetsplanen för att fånga dessa aspekter. Insatsområdet "Ökad regelefterlevnad" har döpts om till "Samspel och ökad regelefterlevnad".
Göteborgs stad	Fyra av fem insatsområden stämmer väl med de utmaningar och problem som vi ser i Göteborg. Däremot ställer vi oss frågande till insatsområdet <i>Ökad regelefterlevnad</i> . Texten trycker hårt på att trafikanterna ska följa lagar och regler och att den enskilda trafikanten ska ta sitt individuella ansvar. Beskrivningen av insatsområdet skulle kunna mjukas upp och handla mer om samspel och beteende i trafiken och vilka verktyg staden	

	har rådighet över.	
NTF Öst	NTF arbetar också med förbättringar avseende samtliga fem strategiska insatsområden, med särskilt starkt fokus på de fyra första – så det är enkelt att ge stöd för dem. Vad gäller insatsområdet ökad regelefterlevnad arbetar vi själva bredare med detta. Inom NTF Öst tror vi mycket mera på, vad gäller trafikantkommunikation, att försöka uppmärksamma människor på de olika specifika beteenden som innebär särskilda risker – för egen och/eller medtrafikanternas del.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och har skrivit om texten i den uppdaterade versionen av trafiksäkerhetsplanen för att fånga dessa aspekter. Insatsområdet "Ökad regelefterlevnad" har döpts om till "Samspel och ökad regelefterlevnad".
Polismyndigheten i Stockholms län	Det går inte att se att hänsyn tagits till att Polismyndigheten skall kunna utföra kontroller för att säkerställa att rätt hastighet efterlevs, att regler följs eller att fordonen är säkra. För att detta ska fungera bör samverkan mellan Polismyndigheten och vägghållaren utvecklas.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och tar med den i det fortsatta arbetet med åtgärdsplanen och genomförs med fördel i samverkan med Polismyndigheten.
Utbildningsnämnden	Nämnden anser att den nya trafiksäkerhetsplanen kan lyfta trafiksäkerheten kring såväl förskolor som gymnasieskolor på ett bättre sätt. Så som planförslaget är formulerat betonas framför allt trafiksäkerhet kring stadens grundskolor, och förskolor och gymnasieskolor riskerar att glömmas bort. Även trafikmiljön utanför bilvägnäten, till exempel cykel- och mopedstråk i stadens parker, kan lyftas på ett tydligare sätt. Insatser för säkra och trygga skolvägar och en trygg närmiljö bidrar också till en förbättrad arbetsmiljö för anställda i berörda verksamheter.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och håller med om att målpunkter för barn är prioriterade i stadens trafiksäkerhetsarbete. Inom projektet säkra och trygga skolvägar studeras numera skolor inom en stadsdel. Eventuella åtgärder för att skapa säkrare skolvägar kan därigenom även gynna gymnasieskolor och förskolor, då skolor oftast ligger nära varandra. Även inom arbetet med stadens hastighetsöversyn är ett kriterium att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder vid skolor/parker/idrottsplatser där barn och unga rör sig. Trafikkontoret tar även med synpunkten i det fortsatta arbetet med åtgärdsplanen.
Sveriges MotorCyklister Stockholm	Det är rimligt att Stockholms stad lägger sitt fokus på gång- och cykeltrafik där flest trafikolyckor sker. Men, i en trafiksäkerhetsplan för landets största stad måste alla trafikanter inkluderas. För att inte försämrade trafiksäkerheten för trafikanter på motorcykel och moped är det viktigt att beakta dem då det gäller planering, utformning, drift och underhåll. Det saknas helt insatser för oskyddade trafikanter på motorcykel och moped klass I och II. Det finns inte heller någon statistik vilket däremot redovisas för fotgängare och cykel. Att moped klass II får färdas på GCM-banor nämns inte och deras behov av säkerhet saknas i utredningen.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna men delar inte SMCs uppfattning om att planen saknar insatser för oskyddade trafikanter på motorcykel och moped klass I och II. "Rätt hastighet", "Samspel och ökad regelefterlevnad" samt "Säkra fordon" är alla insatsområde där åtgärder kan öka dessa trafikanters säkerhet. En säkrare infrastruktur för cyklister kan även gynna trafikanter av Mopedklass II. Olycksstatistiken har kompletterats med uppgifter om MC och moped.
Transportföretagen	Den yrkesmässiga trafikens perspektiv finns inte med i prioriteringen av insatsområden. Detta är olyckligt då en tillgänglig stad även måste beakta den yrkesmässiga trafikens behov. Remissvaret lyfter t ex behovet av uppställnings- och parkeringsmöjligheter, utrymme för svängande tunga fordon och att hänsyn måste tas till det regelverk som styr den yrkesmässiga trafikens förutsättningar. Den tekniska utvecklingen avseende fordons digitalisering kan bidra till en förbättrad regelefterlevnad hos yrkestrafiken och därmed bidra till ett positivt normsättande hos andra trafikantgrupper.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna. Synpunkterna avseende den yrkesmässiga trafikens behov faller inte inom ramen för trafiksäkerhetsplanens omfattning utan tas med i det fortsatta arbetet med åtgärdsplanen. I övrigt inkluderas insatser inom yrkestrafiken i insatsområdena "Säker hastighet", "Samspel och ökad regelefterlevnad" samt "Säkra fordon". Yrkestrafikens påverkan på andra trafikantgrupper är ett intressant område som trafikkontoret gärna ser en samverkan kring.

Stockholm Business Region	Att förbättra förutsättningarna för näringslivets transporter i staden är av yttersta vikt. Kopplat till det strategiskt viktiga insatsområdet "cyklisters singelolyckor" är trafiksäkerhetsarbetet också centralt utifrån ett företagarperspektiv då en den växande kategori av cykling innefattar godstransporter av olika slag genom olika cykelåkerier och många företagare transporterar också gods på cykel inom ramen för sin egna verksamhet.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och tar med den i det fortsatta arbetet med åtgärdsplanen.
----------------------------------	--	--

Hur ser ni på de valda åtgärdsområdena?

Remissvaren är överlag positiva till de utpekade åtgärdsområdena. De anses vara väl avvägda och relevanta samt kunna bidra till att stadens mål uppnås.

Förutom de synpunkter och förslag som framgår av tabellen nedan så har synpunkter och förslag inom nedanstående område varit återkommande i flera remissvar.

- Gåendes och cyklisters trygghet och säkerhet generellt samt som en förutsättning för ökat aktivt resande.
- Gåendes säkerhet och trygghet i förhållande till cyklister och elsparcyklister.
- Fotgängarnas trygghet, generellt och flera lyfter också speciellt trygghet för personer med funktionsnedsättning.
- Barnens trafikmiljö och behovet av trygga och säkra miljöer.
- Åtgärder utanför förskolor, skolor och andra miljöer där barn vistas och att stadens arbete med säkra och trygga skolvägar fortgår.
- Konflikter mellan olika trafikantgrupper/trafikslag.
- Väl utformad och underhållen infrastruktur för gående och cyklister.
- Gående och cyklister är två olika trafikantslag.
- Separering mellan olika trafikslag inte minst mellan gående och cyklister.
- God kvalitet och bättre drift och underhåll på ytor för gående och cyklister.
- Tillsyn, uppföljning, upphandling och kravställning kopplat till drift och underhåll, främst vinterväghållning av gång- och cykelytor
- Geofencing

Trafikkontoret tackar för synpunkterna och ser att de ligger helt i linje med trafiksäkerhetsplanens prioritet och valda åtgärdsområde. Alla åtgärdsförslagen har stark koppling till planens åtgärdsområde och kommer att tas med i det fortsatta arbetet med handlingsplanen. Förslagen har också koppling till stadens arbete utifrån Gångplanen och Cykelplanen. Trafikkontoret ser därigenom ett stort värde i att hitta synergier mellan dessa områden för att få störst nytta och effekt av åtgärderna.

Remissinstans	Yttrande	Trafikkontorets svar
Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd	Åtgärdsplanens föreslagna åtgärdsområden är i allra högsta grad relevanta för uppfyllelse av angivna effektmål.	Trafikkontoret tackar för den positiva responsen.
Skarpnäcks stadsdelsnämnd	De av planen utpekade åtgärdsområdena är väl avvägda och relevanta.	
Umeå kommun	Vi anser att de fem åtgärdsområdena är rätt att fokusera på och att det är viktigt att trycka på att ansvaret för stadens trafiksäkerhet delas mellan de enskilda trafikanterna och systemutformarna.	
Exploateringsnämnden	De åtgärdsområden som valts ut fångar en bredd av olika åtgärder och kompetenser. Som planen poängterar så krävs en kombination av dessa för att lyckas uppnå inriktningen och målen i trafiksäkerhetsplanen.	
Stadsbyggnadsnämnden	De åtgärdsområden som valts ut fångar en bredd av olika åtgärder. En kombination av dessa åtgärder behövs, vilket beskrivs i planen, för att målen i trafiksäkerhetsplanen ska nås.	
Fastighetsnämnden	Det är positivt med drift- och underhållsperspektivet och att ytor vid byggskedet ska planeras för att effektivt kunna underhållas och till exempel snöröjas för framkomlighet och trafiksäkerhet.	

Utbildningsnämnden	Nämnden ser positivt på att "Fysisk utformning" lyfts som ett åtgärdsområde, men vill samtidigt framhålla att fysisk planering och skolplanering är komplexa frågor med många intressenter och behov som ska uppfyllas.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna och håller med om att fysisk planering är en komplex fråga och utvecklar gärna frågan tillsammans med berörda aktörer.
Bromma stadsdelsnämnd	De valda åtgärdsområdena speglar trafikanterna i samhället idag och känns därför aktuella. Dock går det att belysa hur människors attityder till regelefterlevnad påverkar trafiksäkerheten i en allt högre grad.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna och tar med dem i det fortsatta arbetet med åtgärdsplanen.
Bromma-Ulvsunda Företagsgrupp Företagsgrupperna Stockholm	Vi vill lägga till ett åtgärdsområde som vi kan kalla för Utveckling av lagar och regler. Vi har en utveckling på området el-cyklar och el-sparkcyklar som gör att dessa fordon lätt kommer upp i hastigheter över 30 km/tim som enligt rapporten är en kritisk gräns för kollision med människor. Skall det krävas någon form av förarbevis när man framför ett fordon snabbare än 30 km/tim oavsett om det är med en vanlig cykel eller en el-sparkcykel? Reglerna för att köra mopedbilar och EPA-traktorer kan också behöva ses över.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna. Frågor som krav på förarbevis och regler för mopedbilar och EPA-traktorer ligger utanför stadens ansvarsområde. Trafikkontoret bidrar dock gärna med sina erfarenheter och är positiva till ett samarbete i frågorna. Åtgärdsområdet "Reglering och styrmedel" har kompletterats med text om lokala trafikföreskrifter.
Huddinge kommun	För åtgärdsområdena ökad regelefterlevnad och säkra fordon bör det vara extra viktigt med tydliga inriktningar på hur Stockholms stad ska kunna påverka med åtgärder. Huddinge kommun ser en fördel i att göra åtgärdsområdena mer konkreta redan i Trafiksäkerhetsplanen så att det blir ett handfast och konkret dokument med tydliga mål att jobba mot. Risken är annars att texterna i planen blir för allmänna och förklarande. Exempelvis inom område rätt hastighet skulle ett mål kunna vara att hastighetssäkra en viss procent av övergångsställena på stadens huvudvägnät.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna men har valt att lägga de mer konkreta åtgärderna i arbetet med åtgärdsplanen.
Göteborgs stad	Det är relevanta åtgärdsområden för att möta utmaningarna i fokusområdena. Det är bra att lyfta fram kombinationen av åtgärder så att flera olika verksamheter kan bidra till bättre trafiksäkerhet i gemensamma fokusområden. Avsnittet innehåller hårda formuleringar om trafikantens ansvar att följa lagar och regler, det är en ton som vi inte tycker hör ihop med Nollvisionens utgångspunkter och etik. Åtgärder som handlar om samspel och beteende och som staden har rådighet över ser vi som mer relevanta.	Trafikkontoret tackar för den positiva responsen och för synpunkterna. Texten har kompletterats med ett större fokus på samspel och beteende.
Sveriges MotorCyklister Stockholm	Reglering och styrmedel: På detta område har vi två förslag: 1). <i>Allvarliga trafikbrott</i> En majoritet av dem som är påverkade och dödas på MC saknar körkort. En naturlig utgångspunkt för arbetet bör vara kravet på körkort för alla som kör ett motorfordon. 2). <i>Tillåt mc och moped i bussfiler</i> Flera allvarliga olyckor som lett till både dödade och skadade på motorcykel i Stockholm har berott på att andra trafikanter inte uppmärksammat dem. Detta är orsaken till att den trafiksäkerhetsåtgärd som står högst upp på önskelistan bland regionens motorcyklister är att få köra MC i bussfiler. Kunskapen om behoven hos dem som kör MC och moped klass I och II behöver öka inom flera yrkesgrupper. Det gäller så väl utformning som drift och underhåll samt vad ny teknik som t ex geofencing kan få för konsekvenser för MC och moped.,	Trafikkontoret tackar för synpunkterna och har, i det fortsatta arbetet, gärna en dialog med SMC Stockholm kring framförda synpunkter.

NTF Öst	På många ställen, sträckor, vore en lämpligare hastighetsgräns (t.ex.) 20 km/h än de 30 km/h som idag gäller. En miljö där våra mänskliga kroppars ömtålighet i större grad än idag tillåtas styra. Särskilt starkt vill även betona att kraftfulla åtgärder verkligen krävs för att de mycket vällovliga ambitionerna att öka cyklandet inte ska behöva leda till fler skadade – åtminstone inte till fler allvarligt skadade och omkomna.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna och tar med dem i det fortsatta arbetet med åtgärdsplanen.
Spånga-Tensta stadsdelsnämnd	Nämnden är positiv till att frågan om drift och underhåll inte glöms bort i åtgärdsplanen. Finansiering för underhåll av genomförda åtgärder är en avgörande del av stadsdelarnas trafiksäkerhetsarbete och dessvärre någonting som ofta förbises i planeringen.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna och tar med dem i det fortsatta arbetet med åtgärdsplanen.
Södermalms stadsdelsnämnd	Nämnde anser att de föreslagna åtgärdsområdena är relevanta vilka syftar till att trafiksäkerhetsmålen uppnås. Åtgärder som kan minska antalet fallolyckor i trafikmiljön är en prioriterad fråga. Det är viktigt att överrepresentationen av äldre i dödsolyckor beaktas i det kommande trafiksäkerhetsarbetet. Nämnden instämmer i det som anges i förslaget om vikten av utveckling av arbetsmetoder och arbetsrutiner för vinterväghållning med fokus på framförallt gående. Nämnden ser fördelar med att denna utveckling sker med hjälp av centralt stöd inom staden då det bör råda likhet mellan stadsdelarna hur olika vägtyper vinterväghålls. Nämnden vill i detta sammanhang påtala att åtgärder som innebär ändringar i befintliga entreprenadavtal kan innebära betydande extrakostnader och även påverka förutsättningarna för de befintliga upphandlingarna. Nämnden förutsätter att förändrade arbetssätt av betydelse implementeras i samband med att nya avtal upphandlas. Under åtgärdsområdet "Kommunikation och information" är det enligt nämnden även viktigt att planen beskriver hur stadens säkerställer att informationen kring trafiksäkerhetsfrågor når ut till alla samt hur den är anpassad för att alla ska kunna förstå och ta till sig informationen.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna och tar med dem i det fortsatta arbetet med åtgärdsplanen. Hur stadens kommunikations- och informationsinsatser ska genomföras, kommer att anpassas till vad som ska kommuniceras och utvecklas inom arbetet med åtgärdsplanen. Den information som staden och trafikkontoret kommunicerar ska följa stadens riktlinjer för tillgänglighet.
Kungsholmens stadsdelsnämnd Norrmalms stadsdelsnämnd Östermalms stadsdelsnämnd	Enligt nämnden är de valda åtgärdsområdena relevanta. Under åtgärdsområdet <i>Reglering och styrmedel</i> nämns trafiksäkerhetskrav som en åtgärd och här menar nämnden att även miljökrav kan vara relevant att nämna. Enligt nämnden kan trafiksäkerheten förbättras genom att även miljökrav ställs vid upphandlingar och myndighetsutövning, för att minska luftföroreningar och främja en långsiktigt hållbar utveckling. Åtgärdsplanen bör innehålla insatser för att informera om trafikvett och trafikregler, detta gäller alla trafikanter men förare av elsparkcyklar och cyklar en särskilt viktig målgrupp att arbeta med.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna och tar med dem i det fortsatta arbetet med planen.
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	Att arbeta för ökad regelefterlevnad ser nämnden mycket positivt på. Sänkta hastigheter och att gällande hastighet hålls i större utsträckning är positivt ur klimatsynpunkt.	Trafikkontoret tackar för synpunkten.
Skärholmens stadsdelsnämnd	Nämnden instämmer i den utmaning som lyfts i planen, om svårigheterna att främja regelefterlevnad hos cyklister och andra som framför	Trafikkontoret tackar för synpunkten och tar med den i det fortsatta arbetet med planen.

	enpersonsfordon. Detta är ett område där innovation och teknikutveckling med fördel kan komplettera det i planen konstaterade behovet av att anpassa trafikmiljöerna för att stödja trafikanterna i att förstå och följa reglerna.	
BIL Sweden	För att nå Nollvisionen är det viktigt att ta vara på och utvärdera många olika parametrar av trafiksäkerhetsarbetet. Personskador ska aldrig förringas men samtidigt är det viktigt att ta med sig värdet av mobilitet. Vi delar arbetet med att få ner hastigheten, då hastighetsförändringar har stor betydelse för det trafiksäkerhetshöjande arbetet. Samtidigt så kommer sänkta hastigheter leda till att kostnader ökar eftersom transporterna flyter på långsammare. Ett alternativ till detta är att leda om trafiken runt staden, att separera körfält och trafikslag, flytta över transporter till nattetid. Vi vill understryka vikten av en digital infrastruktur och en utbyggd laddinfrastruktur. Det är väsentlig för både den elektrifierade omställningen och för att ytterligare stärka trafiksäkerheten. I takt med att fler automatiserade bilar trafikerar våra vägar och kommunicerar med den digitala infrastrukturen kommer vi att komma närmare vårt mål avseende Nollvisionen. Ny teknik erbjuder resor och transporter som är mer hållbara men teknikskiftet innebär att någon måste göra de första investeringarna. Gällande laddstolpar, elnätscapacitet och digital infrastruktur. Här det viktigt att staten går i bräschen och investerar i en grund som gör att näringslivet kan följa efter och våga göra långsiktiga investeringar.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna och tar med dem i det fortsatta arbetet med åtgärdsplanen.
Utbildningsnämnden	Att staden arbetar för en säker trafikmiljö i allmänhet och en säker trafiksituation runt skolorna i synnerhet ska ses som en självklarhet. Nämnden poängterar att en säker trafikmiljö kring skolorna är viktig även under verksamhetstid. Många skolor och förskolor nyttjar externa lokaler (som idrottshallar) samt parker och andra utomhusmiljöer utanför skolans område.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och tar med den i det fortsatta arbetet med åtgärdsplanen. Barns möjlighet till mobilitet hanteras också inom stadens arbete med cykelplanen, gångplanen, hastighetsplanen och säkra och trygga skolvägar. Trafikkontoret ser ett stort värde i att hitta synergier mellan dessa planers arbete för att få störst nytta och effekt av åtgärderna.
Region Stockholm	Trafiksäkerhetsplanen utgår från att alla trafiksäkerhetsåtgärder ger positiva effekter på framkomlighet, miljö och arbetsmiljö. Region Stockholm erfar att detta inte alltid stämmer. Effekterna kan variera förhållandevis mycket beroende på val av säkerhetsåtgärd och kan påverka olika trafikslag på olika sätt samt ge olika följd effekter. Trafiksäkerhetsåtgärder i form av till exempel gupp/upphöjningar samt sidoförskjutningar har ofta en negativ inverkan på buss i linjetrafik och påverkar även negativt ambulansers möjligheter till snabba utryckningar. När den här typen av åtgärd införs i stor skala skapar de betydande svårigheter för busstrafiken. Fordonens framkomlighet och restiden för resenären påverkas negativt och därmed resenärernas komfort samt kollektivtrafikens tillförlitlighet. Tillsammans påverkar detta kollektivtrafikens attraktivitet och dess konkurrens.	Övergripande finns många områden inom vilka olika insatser kan få positiv effekt och synergieffekter uppstår men inte alltid. Därför bör insatserna riktas dit det finns flera fördelar och mål som uppnås. I den mer detaljerade planeringen görs alltid avvägningar mellan olika intressen. Trafikkontoret tackar för synpunkterna och tar med dem i det fortsatta arbetet med åtgärdsplanen.
Folksam	Ett centralt område som även kom fram som rekommendation i 2020-konferensen (Agenda 2030) var vikten av maximal hastighet på 30 i tätort där det finns blandade trafikantgrupper. Vi ser inte att det adresseras i planen.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna och har gjort några mindre justeringar i texten. Områdena hastighet, upphandling och geofencing kommer även att omfattas av det fortsatta arbetet med åtgärdsplanen.

	Angående säkra fordon så borde fler insatser kunna göras. Det nämns att krav vid upphandling är ett effektivt styrmedel att påverka bilflottan. Potentialen i att förbättra säkerhetsnivån på Stockholm stads egen fordonsflotta (även tjänstebilar) bör tas upp och en plan för kravställning på detta borde vara med. När det gäller fordonsflottans påverkan på olycksutfallet så ligger en stor potential i en ökad fordonssäkerhet. Det gäller fordonens krocksäkerhet, men i stadstrafik framför allt förmågan att undvika påkörningar av cyklister och fotgängare. Krav på fordonsflottans säkerhet som omfattar detta bör därför ställas vid upphandling av transporter och fordon, men som förslag också vid införande av t ex miljözoner. Framöver bör det också finnas plan för att föra in relevanta säkerhetskrav i samband med införande av Geofencing.	
Region Stockholm	För Region Stockholm är det särskilt viktigt att belysa resenärer, gående och cyklister som interagerar med busstrafiken och då särskilt att åtgärder prioriteras vid olycksrisker för skolbarn och på särskilt olycksdrabbade sträckor.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och tar med den i det fortsatta arbetet med åtgärdsplanen. Barns möjlighet till säker mobilitet hanteras också inom stadens arbete med säkra och trygga skolvägar.
Storstockholms brandförvar	Många av de åtgärder som genomförs kan påverka räddningstjänstens framkomlighet. Därför är det viktigt att ha framkomlighet i beaktande vid planering och åtgärder.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och tar med den i det fortsatta arbetet med åtgärdsplanen.
Fotgängarnas förening	Generellt finns ett starkt samband mellan gång- och cykeltrafikens storlek och antalet skadade. FOT anser att trafiksäkerhetsplanen mycket kraftfullare måste ta upp skadeproblematiken vid ökad gång och cykling. Sambanden, och inte minst jämförelsen med Danmark och Nederländerna tyder på att det krävs extraordinära insatser för att motverka ökat antal skadade. Infrastrukturens utveckling, med tillhörande regelsystem, måste inriktas mera på säkerhet. Resurserna för drift och underhåll måste kraftigt förstärkas.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna och tar med dem i det fortsatta arbetet med åtgärdsplanen.
Polismyndigheten i Stockholms län	Det går inte att se att hänsyn tagits till att Polismyndigheten skall kunna utföra kontroller för att säkerställa att rätt hastighet efterlevs, att regler följs eller att fordonen är säkra. För att detta ska fungera bör samverkan mellan Polismyndigheten och väghållaren utvecklas.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och tar med den i det fortsatta arbetet med åtgärdsplanen och genomförs med fördel i samverkan med Polismyndigheten.
Ekerö kommun	I utvärderingen av nuläget för trafiksäkerheten i Stockholm och i de strategiskt viktiga insatsområdena verkar det dock saknas en koppling med framkomligheten. Själva trängseln på gatorna är nämligen en underliggande orsak till en väsentlig del av olyckshändelser.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och tar med den i det fortsatta arbetet med åtgärdsplanen. Konkreta åtgärder för ökad framkomlighet finns också i de underliggande planerna till Framkomlighetsstrategin som avser cykel, gång, kollektivtrafik och gods. Trafikkontoret ser ett stort värde i att hitta synergier mellan dessa planers arbete för att få störst nytta och effekt av åtgärderna.
Transportföretagen	Elektrifieringen kan bidra på ett högst betydande sätt till en attraktiv miljö i staden. Därför är det viktigt att infrastrukturåtgärder görs omsorgsfullt och med beaktande av de olika krav på framkomlighet, säkerhet och tillgänglighet som finns. Infrastrukturinvesteringar som görs i syfte att skapa en ökad trafiksäkerhet måste vara långsiktiga och får inte exkludera utan tvärtom skapa möjligheter för olika slags fordon och mobilitet.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och tar med den i det fortsatta arbetet med åtgärdsplanen.

Serviceämnden	I planen föreslås att flytta över varuleveranser till nattetid för att på så sätt nyttja stadens infrastruktur bättre vilket gynnar framkomligheten och är positivt för gående och cyklisters säkerhet. Nämnden vill påtala utmaningen med de lokala trafikföreskrifterna som regleras i nationell lagstiftning, trafikförordningen. Serviceförvaltningen kommer att göra försök i upphandling att om möjligt flytta leveranser till annan tid än rusningstider.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna som tydliggör att det finns både för- och nackdelar med nattleveranser. Texten har ändrats till off-peak dvs, transporter på tider när vägnätet är mindre belastat. Trafikkontoret håller med om att frågan måste utredas ytterligare innan transporter i större utsträckning flyttas till mindre trafikintensiva tider, såsom kvällar och nätter. Stadens arbete med gods och leveranser sker till stor del inom arbetet med Godstrafikplanen.
Sveriges Åkeriföretag	Införa offpeak (nattleveranser) öppna upp för nattleveranser av varor. Där kan staden gå före och införa detta för alla sina leveranser. Tex. leveranser till skolor/daghem/sjukhus/kommuner. Man kan skapa förrum där varorna kan ställas, så att det inte behöver vara någon som tar emot dem på natten.	
City i samverkan	Alternativa sätt att leverera för att skapa en tryggare trafikmiljö är bra. Nattleveranser kan vara ett sätt att möta detta, och dessutom minskar risken för att leverantörer fastnar i köer. Nattleveranser är en bra idé så länge som det inte påverkar boendes nattsömn och så klart så länge som det fungerar för de som tar emot leveransen. Även samleveranser bör utvecklas mer så som #Ålskadestad.	
Transportföretagen	En ökad trafik nattetid kan innebära en för de boende sämre miljö i form av ökade störningar av buller och ljus från fordonen, omständigheter som inte harmonierar med stadens ambitioner på andra områden. Det förtjänas att understrykas att en i sig lovvärd ambition att ha till exempel distributionstrafik nattetid sannolikt innebär ökade kostnader för transportörer, varuägare och kunder. Ett ökat antal medarbetare som arbetar nattetid för bland annat med sig ökade lönekostnader. Det kan även uppstå ökade risker inom andra områden så som risk för stölder och därmed hot och våld eller risker kopplade till arbetsmiljöområdet genom att mer arbete utförs nattetid då. Detta sammantaget gör att det är mycket viktigt att olika typer av åtgärder kartläggs och att konsekvenserna av dessa noggrant analyseras.	
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	I Trafiksäkerhetsplanen framgår att ett sätt som staden arbetar med att begränsa trafikarbetet är att flytta över varuleveranser till nattetid för att nyttja stadens infrastruktur bättre, vilket gynnar framkomligheten och är positivt för gående och cyklisters säkerhet. Ökad framkomlighet i trafiken är utöver ökad trafiksäkerhet positivt ur utsläppssynpunkt, men varuleveranser kan ge upphov till buller. Varuleveranser nattetid bör därför införas med försiktighet för att inte störa närboendes nattsömn. T.ex. genom att buller från lastning och lossning minimeras och genom att undvika stadens vibrationskänsliga sträckor.	
Östermalms stadsdelsnämnd	Nämnden vill lyfta målgrupperna äldre samt personer med funktionsnedsättning och anser att det är viktigt att undersöka vilka behov av anpassningar och åtgärder som dessa målgrupper behöver för att känna att trafikmiljön är trygg och säker att vistas i.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och tar med dem i det fortsatta arbetet med åtgärdsplanen.
Serviceämnden	Nämnden anser att det är positivt att staden ställer tydliga krav och fortsätter kommunicera stadens ambitioner för att om möjligt påverka fordonsutvecklingen och utveckling av säkerhetshöjande utrustning. Kompetens inom kriterier och hur uppföljning ska ske behöver öka och där har trafikkontoret en viktig roll för att stödja med kompetens.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och tar med dem i det fortsatta arbetet med åtgärdsplanen.

Kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor Rådet för funktionshinderfrågor vid trafiknämnden och Stockholms stads Parkerings AB	Rådet vill här påtala vikten av starkare/tydligare krav vid upphandling, bättre uppföljning och straffavgift vid bristande utförande av entreprenad. Dessa ska gälla vid såväl nybyggnation, som ombyggnation , nyetablering och drift/underhåll.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och tar med den i det fortsatta arbetet med åtgärdsplanen.
--	---	---

Har din verksamhet planer på att utveckla arbetet inom något av insats- eller åtgärdsområdena – där vi skulle kunna haka i arbetet och få synergieffekter?

Vad skulle din organisation kunna bidra med för att uppnå målen i planen?

Bedriver ni något annat arbete som är bra för trafikkontoret att känna till vid framtagandet av åtgärdsplanen?

Svaren på dessa frågor påverkar inte innehållet i trafiksäkerhetsplanen och redovisas därför inte i detalj i denna sammanställning.

Trafikkontoret tackar för alla svar, vilka kommer vara mycket värdefulla i stadens fortsatta arbete med att ta fram åtgärdsplanen samt i stadens fortsatta trafiksäkerhetsarbete. Svaren berör såväl viktiga arbetsområden som intressanta projekt och möjliga samarbetsområden. Särskilt positivt ser trafikkontoret på det stora antalet remissvar som uttrycker vikten av samt behovet och viljan till samverkan och samarbete i trafiksäkerhetsfrågan.