



# Cykling bland barn och unga

## En kunskapssammanställning

Anna Niska  
Malin Henriksson  
Anna Anund  
Jenny Eriksson  
Jonas Ihlström  
Wanna Svedberg  
Henriette Wallén Warner  
Philip Wehtje



# **Cykling bland barn och unga**

## **En kunskapssammanställning**

Anna Niska

Malin Henriksson

Anna Anund

Jenny Eriksson

Jonas Ihlström

Wanna Svedberg

Henriette Wallén Warner

Philip Wehtje

Diarienummer: 2016/0705-9.1

Omslagsbilder: Katja Kircher/VTI och Hejdlösa Bilder AB

Tryck: VTI, Linköping 2017

---

## Referat

---

Cyklandet bland barn och unga har minskat, vilket får negativa effekter på hälsa och barns självständiga mobilitet. VTI har i detta regeringsuppdrag sammanställt kunskap om tänkbara orsaker till detta, baserat på litteraturstudier och kontakter med relevanta aktörer samt analyser av resvanedata och olycksstatistik. Statistiken visar att det är andelen personer som cyklar som minskat medan den cyklade sträckan inte förändrats. Framförallt har barns och ungas fritidscyklande minskat, vilket kan förklaras av ökade avstånd till fritidsaktiviteter, föräldrars heltidsarbete och att barns vardag idag är mer institutionaliserat. Även cyklandet till skolan har minskat, bland annat då det fria skolvalet lett till ökade avstånd. Andra orsaker är fler bilar i hushållen, förändringar i hur barn leker och kommunicerar, bristande faktisk och upplevd säkerhet och trygghet i kombination med föräldrars förställningar om barns trafikförmåga. Cykelresorna har delvis ersatts av bilresor men framförallt av ett ökat gående och resande med kollektivtrafik. Cyklingen har minskar mest bland de äldre barnen. Då de främst ersatt sitt resande med kollektivtrafik, kan en förklaring vara att fler erbjuds gratis busskort. Det finns ett stort engagemang och kompetens kring barns och ungas cykling bland olika aktörer, men behovet är stort av ökad samordning och att de initiativ och åtgärder som vidtas utvärderas systematiskt.

- Titel:** Cykling bland barn och unga – en kunskapssammanställning
- Författare:** Anna Niska (VTI, <http://orcid.org/0000-0003-1162-2633>)  
Malin Henriksson (VTI, <http://0000-0002-8074-3634>)  
Anna Anund (VTI, <http://orcid.org/0000-0002-4790-7094>)  
Jenny Eriksson (VTI)  
Jonas Ihlström (VTI, <http://orcid.org/0000-0003-2623-9397>)  
Wanna Svedberg (VTI)  
Henriette Wallén Warner (VTI, <http://orcid.org/0000-0002-4715-8935>)  
Philip Wehtje (VTI)
- Utgivare:** VTI, Statens väg och transportforskningsinstitut  
[www.vti.se](http://www.vti.se)
- Serie och nr:** VTI rapport 958
- Utgivningsår:** 2017
- VTI:s diarienummer:** 2016/0705-9.1
- ISSN:** 0347-6030
- Projektnamn:** Regeringsuppdrag - kunskapssammanställning om orsakerna bakom minskad cykling bland barn och unga
- Uppdragsgivare:** Regeringen
- Nyckelord:** Cykling, barn, unga, färdmedelsval, skolresor, fritidsresor
- Språk:** Svenska
- Antal sidor:** 79 + bilagor 20 sidor

---

## Abstract

---

Cycling among children and young adults has decreased, resulting in negative effects on their health and independent mobility. The Swedish government has commissioned VTI to review and compile knowledge on plausible reasons, based on literature reviews, contacts with relevant players and analyses of travel surveys and accident statistics. The statistics showed that the number of individuals who cycle has decreased, whereas the cycled distance remains unchanged. Above all, recreational cycling among children and young adults has decreased, which could be explained by longer distances to recreational activities, more parents working full-time and children's everyday lives having become more institutionalised. Cycling to school has also decreased. Among other things, families being able to choose what school the children attend has resulted in greater distances between the home and the school. Other reasons include households owning more cars, changes in the way children play and communicate, and inadequate actual and perceived safety conditions along cycle lanes combined with parents' perceptions of their children's highway skills. Cycling has been partially replaced by car journeys, but mainly by walking and use of public transport. Cycling has decreased the most among older children. As they have primarily replaced cycling by public transport, one explanation could be that more of them are offered free bus passes. There is a great commitment and competency among various players regarding cycling among children and young adults. However, there is a great need for better coordination and for actions and measures taken to be systematically evaluated.

<b>Title:</b>	Cycling among children and young adults – a knowledge review
<b>Authors:</b>	Anna Niska (VTI, <a href="http://orcid.org/0000-0003-1162-2633">http://orcid.org/0000-0003-1162-2633</a> ) Malin Henriksson (VTI, <a href="http://0000-0002-8074-3634">http://0000-0002-8074-3634</a> ) Anna Anund (VTI, <a href="http://orcid.org/0000-0002-4790-7094">http://orcid.org/0000-0002-4790-7094</a> ) Jenny Eriksson (VTI) Jonas Ihlström (VTI, <a href="http://orcid.org/0000-0003-2623-9397">http://orcid.org/0000-0003-2623-9397</a> ) Wanna Svedberg (VTI) Henriette Wallén Warner (VTI, <a href="http://orcid.org/0000-0002-4715-8935">http://orcid.org/0000-0002-4715-8935</a> ) Philip Wehtje (VTI)
<b>Publisher:</b>	Swedish National Road and Transport Research Institute (VTI)
<b>Publication No.:</b>	VTI rapport 958
<b>Published:</b>	2017
<b>Reg. No., VTI:</b>	2016/0705-9.1
<b>ISSN:</b>	0347-6030
<b>Project:</b>	A government assignment: Knowledge statement on the reasons of reduced cycling among children and young people
<b>Commissioned by:</b>	The Swedish Government
<b>Keywords:</b>	Cycling, Children, young, transport mode, school trips
<b>Language:</b>	Swedish
<b>No. of pages:</b>	79 + appendices 20 pages

---

## Förord

---

I den här rapporten redovisas regeringsuppdrag N2016/07594fTS med syfte att ta fram en kunskaps-sammanställning om orsakerna bakom minskad cykling bland barn och unga. Projektet har genomförts av ett flertal forskare och utredare vid VTI med olika kompetensområden för att angripa frågan ur ett så tvärvetenskapligt perspektiv som möjligt.

Vi vill rikta ett stort tack till de barn och unga samt representanter för myndigheter och organisationer som deltagit i workshops och på annat sätt bidragit till arbetet. Tack också till Åsa Aretun som granskat rapporten och kommit med värdefulla synpunkter.

Linköping, november 2017

*Anna Niska*  
*Projektledare*

---

## Kvalitetsgranskning

---

Granskningsseminarium genomfört 27 oktober 2017 där forskningschef Åsa Aretun var lektor. Författarna har därefter genomfört justeringar av slutligt rapportmanus. Slutligen har forskningschef Leif Sjögren granskat och godkänt publikationen för publicering den 15 december 2017.

---

## Quality review

---

Review seminar was carried out on 27 October 2017 where research director Åsa Aretun reviewed and commented on the report. The authors have made alterations to the final manuscript of the report. The research director Leif Sjögren examined and approved the report for publication on 15 December 2017.



---

## Innehållsförteckning

---

<b>Abstract</b> .....	<b>4</b>
<b>Sammanfattning</b> .....	<b>9</b>
<b>Summary</b> .....	<b>11</b>
<b>1. Inledning</b> .....	<b>15</b>
1.1. Bakgrund .....	15
1.2. Syfte .....	15
1.3. Avgränsningar .....	15
1.4. Disposition .....	16
<b>2. Genomförande</b> .....	<b>17</b>
2.1. Litteraturstudier .....	17
2.2. Analys av resvanedata och olycksstatistik .....	17
2.3. Workshops med nyckelaktörer .....	18
<b>3. Utgångspunkter</b> .....	<b>19</b>
3.1. Barns och ungas cykling ur ett policyperspektiv .....	19
3.1.1. Transportpolitiska målen .....	19
3.1.2. Barnkonventionen .....	20
3.1.3. Barn och unga i rätt och rättsvetenskap .....	21
3.2. Barns rörelsefrihet .....	22
3.3. Betydelsen av cykling i unga år för livslång hälsa .....	22
3.4. Sammanfattande reflektion .....	24
<b>4. Barns och ungas resande</b> .....	<b>26</b>
4.1. Analys av barns och ungas minskade cykling .....	26
4.2. Alternativa färd sätt .....	28
4.3. Sammanfattande reflektion .....	30
<b>5. Barns och ungas säkerhet i trafiken</b> .....	<b>31</b>
5.1. Barns och ungas trafikmognad och förmåga .....	31
5.2. Omkomna barn i cykelolyckor och olycksutveckling generellt .....	32
5.3. Skadade barn i cykelolyckor .....	33
5.4. Cykelhjälm .....	36
5.5. Säkra barncyklar .....	38
5.6. Sammanfattande reflektion .....	39
<b>6. Orsaker till att barns och ungas cyklande minskar</b> .....	<b>41</b>
6.1. Övergripande faktorer som påverkar barn och ungas cykling .....	41
6.2. En institutionaliserad vardag .....	42
6.3. Föräldraskap idag: barn som projekt .....	43
6.4. Upplevd säkerhet och trygghet .....	44
6.5. Sociokulturella skillnader .....	46
6.5.1. Genus och cykelkultur .....	46
6.5.2. Kulturell tradition och etnisk bakgrund .....	47
6.6. Krav på individen och infrastrukturen .....	49
6.7. Resan till och från skolan .....	49
6.7.1. Det fria skolvalet .....	51
6.8. Förutsättningar i dagens trafikmiljö .....	52

6.8.1. Infrastruktur .....	52
6.8.2. Trafikflöden och hastigheter .....	55
6.9. Sammanfattande reflektion .....	56
<b>7. Nyckelaktörers arbete, initiativ och erfarenheter .....</b>	<b>58</b>
7.1. Initiativ för ökat och säkert cyklande bland barn och unga .....	58
7.1.1. Vikten av utvärdering och teoretisk förankring .....	61
7.2. Resultat från workshops .....	62
7.2.1. Workshop med myndigheter och organisationer .....	62
7.2.2. Workshops med barn och unga .....	63
7.3. Sammanfattande reflektion .....	66
<b>8. Summering och rekommendationer .....</b>	<b>67</b>
8.1. Åtgärdsförslag .....	68
8.2. Behov av ny forskning .....	69
<b>Referenser .....</b>	<b>71</b>
<b>Bilaga 1 .....</b>	<b>81</b>
Gruppdiskussion 1 – Tänkbara orsaker till minskad cykling bland barn och unga .....	81
Gruppdiskussion 2 – Åtgärder för att öka cyklandet .....	85
Prioritering av åtgärder .....	92
<b>Bilaga 2 – Statistik som beskriver barns och ungas cyklande/resande .....</b>	<b>95</b>
Barns cyklande enligt uppgifter från VTI:s cykelhjälmsobservationer .....	95
Barns cyklande enligt de nationella resvaneundersökningarna .....	96
Resedefinitioner .....	96
Cyklad sträcka och andel personer som cyklat .....	97
Färdmedelsfördelning .....	98

---

## Sammanfattning

---

### Cykling bland barn och unga – en kunskapssammanställning

av Anna Niska, Malin Henriksson, Anna Anund, Jenny Eriksson, Jonas Ihlström, Wanna Svedberg, Henriette Wallén Warner och Philip Wehtje (samtliga VTI)

Som en del i att skapa ett hållbart transportsystem och nå en bättre folkhälsa finns en målsättning att öka andelen cykeltrafik. Samtidigt behöver säkerheten förbättras så att en ökad cykling inte leder till fler skadade och omkomna cyklister. I januari 2017 presenterade regeringen en nationell strategi för ökad och säker cykling där det poängterades att det är viktigt att förbättra förutsättningarna för barn och unga att cykla mer. I en sammanställning över cyklandet utveckling i Sverige under åren 1995–2014, konstateras att cyklandet bland barn och unga minskat märkbart. Att cyklingen bland barn och unga minskar, får negativa effekter på hälsa och barns självständiga mobilitet.

VTI har fått i uppdrag av regeringen att sammanställa kunskapen om tänkbara orsaker till den minskade cyklingen samt att lämna förslag till insatser som kan främja ett ökat och säkert cyklande bland barn och unga. I den här rapporten redovisas det regeringsuppdraget (N2016/07594fTS). Vid genomförandet av uppdraget har vi tillämpat ett tvärvetenskapligt perspektiv och inhämtat kunskap med hjälp av litteraturstudier och via kontakter med relevanta myndigheter och organisationer. För att få en inblick i hur barn själva resonerar kring cykling, har vi även genomfört två workshops med barn. Vi har också analyserat tillgänglig resvanedata och olycksstatistik.

Genomgången av statistiken visar att den totala sträckan cyklad av barn och unga har minskat med över 40 procent under åren 1995–2014. Att den cyklade sträckan minskat beror inte på att barn och unga cyklar allt kortare sträckor, utan på att andelen personer som cyklar har minskat. Det är svårt att utifrån tillgänglig data säga om cyklandet minskat mer i vissa orter/regioner eller grupper av barn och unga. Här behövs mer kunskap. Generellt tycks dock gälla att barn på landsbygden cyklar och går i mindre utsträckning och istället åker mer buss och bil än barn som bor i tätort. Barn som bor i lägenhet i stadskärnan/centrum eller i bostadsområde utanför centrum går i större uträkning och cyklar i mindre utsträckning än de som bor i villa. Den största minskningen i barns och ungas cyklande har skett i gruppen 15–24 år mellan åren 1995–1998 till 1999–2001. Vi hittar inga förklaringar till den stora minskningen just dessa år och kan inte utesluta att skillnader i metoden vid genomförandet av resvaneundersökningarna haft en viss betydelse. Vi föreslår en mer djuplodande analys av detta och rekommenderar även att nya metoder för att mäta och undersöka barns och ungas cykling tas fram.

Det är framförallt barns och ungas fritidscyklade som minskat, såväl cyklandet till fritidsaktiviteter som cykling för lek och utforskande. Tänkbara förklaringar till det kan vara ökade avstånd till barnens fritidsaktiviteter, att barns vardag idag är mer institutionaliserad samt att många föräldrar heltidsarbetar, vilket gör att vardagen, inklusive barnens restid, behöver tidsoptimeras. Även cyklandet till skolan har minskat, men inte i samma utsträckning som fritidscykladet. En förklaring till minskat cyklande till skolan kan vara det fria skolvalet som lett till ökade avstånd mellan skola och hemmet. Andra orsaker till att cyklandet bland barn och unga har minskat är fler bilar i hushållen, synen på föräldraskap idag, förändringar i hur barn leker och kommunicerar, att mobiltelefonen har underlättat kommunikation och samordning med föräldrar för biltransport, bristande faktisk och upplevd säkerhet och trygghet utmed cykelvägar i kombination med föräldrars förställningar om barns trafikförmåga och risker i trafiken. Att barn och ungas cyklande minskar beror alltså inte på en enskild orsak, utan är resultat av en mängd faktorer, både strukturella och mer individuella.

Cykelresorna bland barn och unga har till viss del ersatts av bilresor men framförallt av ett ökat resande med kollektivtrafik och resor till fots. Cyklandet är naturligt nog mer omfattande under sommarhalvåret än under vinterhalvåret då cyklandet ersätts av framförallt gång men även av resande

med bil. Det är bland de äldre barnen som cyklingen minskar mest. Då de främst ersatt sitt resande med kollektivtrafik, kan en förklaring vara att elever i högstadiet och på gymnasiet har tillgång till gratis busskort i större utsträckning än tidigare.

Trots att cyklandet minskat bland barn och unga, är det ändå de som gör flest antal resor med cykel som huvudsakligt färd sätt om man jämför med andra åldersgrupper. Cyklandet är störst i åldrarna 7–14 år. Den åldersgruppen har också dubbelt så hög risk att skadas som cyklist i trafiken i jämförelse med övriga åldersgrupper. Singelolyckor är den vanligaste olyckstypen. Samtidigt som ”lek under cykling” förekommer som förklaring till dessa olyckor, är leken viktig för att ge barn en färdighet att säkrare hantera cykeln. Det kan ge säkerhetsvinster i längden och även ett ökat intresse för att cykla för transport både som barn och senare i vuxen ålder. Cykelutbildningar där barn får lära sig att bromsa rätt och hantera cykeln i olika situationer är därför värdefulla.

Under den senaste tioårsperioden har mellan noll och tre cyklande barn omkommit per år, samtliga i kollision med motorfordon, medan det var omkring tio cyklande barn per år som omkom i början på 1990-talet. I ett långsiktigt perspektiv har alltså antalet förolyckade barn minskat väsentligt. De låga olyckstalen behöver dock inte betyda att transportsystemet blivit säkrare för barn, utan kan till viss del förklaras av att barnen rör sig mindre i trafiken på egen hand. Trots förbättringar i infrastrukturen är det inte säkert att trafikmiljön blivit säkrare för barnen, eftersom trafikens omfattning, sammansättning och hastighet har betydelse liksom lokaliseringen av skolor och andra viktiga målpunkter. Det saknas dock aktuell forskning kring hur barn hanterar dagens trafikmiljö och betydelsen av att barn idag inte har samma vana av att vistas i trafiken.

Vår sammanställning visar att det finns ett stort engagemang och kompetens kring barns och ungas cykling bland olika typer av aktörer. De kommunala aktörerna har en framträdande roll med många initiativ inom den kommunala verksamheten. Även ideella organisationer gör ett viktigt arbete liksom myndigheter som tar fram data och rekommendationer kopplat till cykling. Däremot kan vi se att det finns ett stort behov av större samordning mellan aktörer och att de initiativ och åtgärder som vidtas för att stärka barns och ungas cykling utvärderas systematiskt, bland annat för att synliggöra vilka åtgärder som ger önskad effekt. Då majoriteten av de insatser som sker idag är inriktade mot resor till och från skolan behövs även åtgärder där barns fritidsresor står i fokus.

För att barn och unga ska få möjlighet till ökad och säker cykling föreslår vi vidare att en nationell strategi tas fram för att uppnå ett skifte från cykling som en fråga om framförallt trafiksäkerhet till en fråga som även inkluderar barn och ungas hälsa, självständiga resande och delaktighet. Dessutom behöver grundförutsättningarna för såväl faktisk som upplevd säkerhet förbättras för de cyklande barnen. Här behöver kriterier identifieras kopplat till den byggda miljön, inklusive trafikmiljön, som garanterar säker och framkomlig cykling för barn i olika åldrar, och stärker möjligheterna för självständig mobilitet. Det räcker inte att skapa säkra miljöer, cyklingen måste också ges samma eller bättre förutsättningar än bilen. Samtliga miljöer som barn reser i bör uppmärksammas. Barns fritidsresor ska ges samma dignitet som barns resor till och från skolan. Därutöver behöver ”best practice” vad gäller initiativ för att öka barn och ungas cykling identifieras. Idag pågår en mängd av aktiviteter och initiativ i olika delar av landet. En översyn behöver göras avseende målgrupper (barns olika förutsättningar kopplat till bland annat social bakgrund), lokala förutsättningar och resultat för dessa initiativ. Detta inkluderar också att ta fram nya arbetsätt för initiativ som främjar barns cykling. Särskilt bör initiativ som inkluderar barns fritidsresor uppmärksammas eftersom majoriteten av initiativ berör resan till och från skolan, trots att barn cyklar i högre utsträckning till skolan än till fritidsaktiviteter. Några ytterligare åtgärder som föreslås i rapporten är bland annat kunskapsmål om cykling i läroplanen, höjd kompetens om barns och ungas cykling bland planerare, säkra att alla barn har tillgång till en cykel samt stödsäkra, trygga och lättillgängliga cykelparkeringar på allmänna platser.

---

## Summary

---

### **Cycling among children and young adults – a knowledge review**

by Anna Niska, Malin Henriksson, Anna Anund, Jenny Eriksson, Jonas Ihlström, Wanna Svedberg, Henriette Wallén Warner and Philip Wehtje (all VTI)

To create a sustainable transport system and achieve a higher level of public health, there is a goal to increase cycling as a mode of transport. At the same time, safety needs to be improved so that an increased level of cycling does not result in increased injuries and fatalities. In January 2017, the Swedish government presented a national strategy to increase the level of cycling and make cycling safer. It was pointed out that it is important to improve the prerequisites for cycling among children and young adults. A review of the development of cycling in Sweden between 1995 and 2014 showed that cycling among children and young adults has markedly decreased. This will have negative effects on their health and independent mobility.

The Swedish government has commissioned VTI to compile available knowledge on plausible reasons for the decreased level of cycling, and suggest actions that promote an increase of safe cycling among children and young adults. This report is an account of that commission (N2016/07594fTS). The commission was carried out using an interdisciplinary perspective. Knowledge was gathered from two literature reviews and through contact with the appropriate authorities and organisations. To gain an insight into the way children reason about cycling, two workshops with children were held. Finally, available data on transport habits and accident statistics were analysed.

The statistics showed that the total distance cycled by children and young adults has decreased by 40% between 1995 and 2014. This decrease is not due to children and young adults cycling shorter distances, but to a decrease in the number of people cycling. It is not clear from the available data whether cycling has decreased more in certain towns or regions, or among certain groups of children and young adults. More knowledge is therefore required. In general, it appears that children living in rural areas cycle or walk to a lesser extent and travel by bus or car to a greater extent than children living in more populated areas. Children who live in a flat in the town centre or in a residential area outside the town centre walk to a greater extent and cycle to a lesser extent than children living in a house. The greatest decrease in cycling habits among children and young adults was observed in individuals 15-24 years of age between 1995-1998 and 1999-2001. It has not been possible to find an explanation for this great decrease and it cannot be ruled out that methodological differences in travel surveys play a role. A more in-depth analysis should be carried out and new methods should be developed for measuring and investigating cycling habits among children and young adults.

Above all, children and young adults cycle less in their spare time. Cycling to recreational activities and cycling as a way to play and explore have also decreased. Plausible explanations could be that children take part in activities located further away from their homes, their everyday lives have become more institutionalised, and that many parents work full-time. As a result, everyday life, including the children's travelling time, needs to be optimised. Cycling to school has also decreased, but not to the same extent as recreational cycling. One explanation for the decrease in cycling to school could be that families can choose what school they want the child to go to. This has led to increased distances between the home and the school. Other explanations include households now owning more cars, the perception of parenting, changes in the way children play and communicate, mobile phones facilitating communication and coordination with parents to organise transport by car, inadequate actual and perceived safety conditions along cycle lanes combined with parents' perceptions of their children's highway skills, and traffic hazards. Consequently, there is not one specific explanation for the decrease in cycling among children and young adults. Instead, it is the result of many structural and individual factors.

Cycling among children and young adults has to some extent been replaced by car journeys, but mainly by public transport and walking. Cycling is obviously more common during the summer months, whereas it decreases during the winter months. During this time, cycling is mainly replaced by walking or car journeys. Cycling decreases the most among older children. As they have primarily replaced cycling to school by public transport, one explanation could be that they are given free bus passes to a greater extent than before.

Even though cycling has decreased among children and young adults, they are still the most frequent bicycle users compared to other age groups. Cycling is the most common mode of transport among children aged 7 to 14 years. They also run twice as high a risk of traffic-related injuries compared to other age groups, with single-bicycle accidents being the most common type of accident. While “playing when cycling” is a cause for these accidents, play is important in order for children to gain skills on how to safely manoeuvre their bicycle. It leads to long-term safety benefits as well as an increased interest in cycling as a mode of transport, both in childhood and adulthood. Bicycle training courses, where children learn how to use their brakes properly and handle their bicycle in various situations, are therefore of value.

In the past ten years, none to three children on bicycles have been killed per year. All fatalities were the result of a collision with a motor vehicle. In comparison, about ten children were killed per year in the early 1990s. In a long-term perspective, the number of children killed when cycling has thus substantially decreased. The low mortality rates do not necessarily mean that the transport system has become safer for children; they could partially be explained by the fact that children tend to be accompanied by an adult when navigating through traffic. Despite infrastructural improvements, the traffic environment might not have become safer for children. The level, composition and speed of traffic play a significant role, as does the location of schools and other important destinations. However, there is a lack of research on the way that children handle the traffic environment and the significance of children not being as used to interacting with traffic as previously.

The present review shows that there is a great commitment and competency among various players regarding cycling among children and young adults. Local authorities have a prominent role in acting within their operational jurisdiction. Non-profit associations also carry out important work as do authorities that produce data and recommendations associated with cycling. On the other hand, there is a great need for better coordination between players and for actions and measures taken to support cycling among children and young adults to be systematically evaluated, so that effective measures are visualised. As the majority of current actions target cycling to school, measures focusing on children’s recreational cycling are also needed.

In order to increase children and young adults’ cycling and make it safer, the authors suggest that a national strategy be developed to change the paradigm from cycling being regarded as a traffic safety issue to being regarded as an issue that includes children and young adults’ health, independent transport, and participation. In addition, the prerequisites for actual as well as perceived safety for cycling children need to be improved. Criteria need to be identified in relation to the urban environment, including the traffic environment. They need to ensure safe and accessible cycling for children of all ages and enhance the opportunity for independent mobility. Creating safe environments is not enough, cycling needs to be given the same or better prerequisites than cars. All environments where children travel need attention. Children’s recreational traffic should be considered to be as important as travelling to school. Furthermore, a best practice regarding measures to increase cycling among children and young adults needs to be identified. At present, a range of actions and measures are taken throughout Sweden. There needs to be an overhaul regarding target groups (children’s prerequisites in relation to, for instance, social background), local prerequisites and the results of the actions taken. This includes developing new ways for implementing measures that promote cycling among children. Actions that include children’s recreational traffic should be given particular attention as most measures concern travelling to school, even though children cycle to school to a greater extent

than to recreational activities. Other measures suggested in the report include educational targets in the curriculum, increased competency among planners regarding cycling among children and young adults, ensuring that all children have access to a bicycle, and theft-proof, safe and accessible cycle parks in public places.





---

## 1. Inledning

---

### 1.1. Bakgrund

Som en del i att skapa ett hållbart transportsystem och nå en bättre folkhälsa finns en målsättning att öka andelen cykeltrafik. Samtidigt behöver säkerheten förbättras så att en ökad cykling inte leder till fler skadade och omkomna cyklister. Redan idag står cyklister för 45 procent av alla allvarligt skadade i vägtrafikolyckor (Amin m.fl., 2017). I januari 2017 presenterade regeringen en nationell strategi för ökad och säker cykling (Näringsdepartementet, 2017). Där poängterades bland annat att en viktig del i att främja ett ökat och säkert cyklande, är att förbättra förutsättningarna för barn och unga att cykla mer. Som ett underlag till regeringens strategi gjorde Trafikanalys (2015) en sammanställning över cyklandets utveckling i Sverige under åren 1995–2014, baserat på de nationella resvaneundersökningarna. Den visade att cyklandet bland barn och unga minskat märkbart. Andelen barn i åldern 7–14 år som cyklar en genomsnittlig dag har minskat från 24 procent i mitten av 1990-talet till 15 procent 2014 (Trafikanalys, 2017a).

Att cyklingen bland barn och unga minskar kan vara ett problem både med avseende på hälsa och barns självständiga mobilitet. Det är också viktigt att i tidiga åldrar befästa användningen av hållbara transportsätt där cykling är ett av de mest miljövänliga alternativen. Dessutom vill många barn själva cykla i större utsträckning än vad de faktiskt gör och får. I en studie av Björklid och Gummesson (2013) menade vart femte barn att de fördrog att cykla till skolan framför andra färdssätt, men endast 5 procent av barnen svarade att de faktiskt hade cyklat den aktuella dagen. Vad är det då som gör att barn cyklar i mindre utsträckning än de själva vill och vad som kanske vore önskvärt med tanke på deras hälsa och självständiga mobilitet? Är det möjligt att vända trenden? Vilka åtgärder skulle då krävas och på vilka sätt kan olika aktörer bidra? VTI har fått i uppdrag av regeringen att utreda detta.

### 1.2. Syfte

Syftet med det här uppdraget är att sammanställa kunskap som belyser tänkbara orsaker till att barns och ungas cyklande minskat i Sverige. I uppdraget ingår också att lämna förslag till insatser inom olika områden med inriktning mot att stötta olika berörda aktörer som kan främja ett ökat och säkert cyklande bland barn och unga. Vid genomförandet av uppdraget ska kunskap och synpunkter inhämtas från relevanta myndigheter och organisationer och ett barnrättsperspektiv ska beaktas.

### 1.3. Avgränsningar

Sedan barnkonventionen trädde i kraft 1990 finns en juridisk bindande överenskommelse som ger alla barn upp till 18 år egna rättigheter som uttryck i barnkonventionens inledande artikel 1. I svensk rätt definieras alltså barn som varje människa under 18 år. Vi har utgått från detta i rapporten, men ibland även gjort olika åldersgrupperingar exempelvis vid sammanställning av statistik gällande resvanor och olyckor. I vissa fall har vi varit tvungna att följa de åldersgrupperingar som våra källor använt och i andra fall har vi valt egna åldersgrupperingar i syfte att lyfta fram vissa fenomen eller frågeställningar. Det gäller exempelvis cykelhjälmsanvändning där 15 år är en naturlig åldersgräns på grund av lagen om cykelhjälm.

Som unga har vi räknat alla under 25 år. Detta för att knyta an till den åldersgruppering som Trafikanalys (2015) använder sig av i sin sammanställning över cyklandets utveckling i Sverige, som varit utgångspunkten för det här regeringsuppdraget. Vad som definieras som unga kan diskuteras och vara alltifrån 12–18 år upp till 30 år för ”unga vuxna” (Gregersen, 2016).

Även om uppdraget är formulerat så att det ska omfatta såväl barn som unga, så har huvudfokus varit på barn, det vill säga personer under 18 år. Dels är det förknippat den åldersinledning som gjorts i tillgängliga studier inom området, dels hänger det ihop med den tydliga definitionen av barn som görs exempelvis i barnkonventionen i och med uppdragets tydliga formulering om beaktande av

barnrättsperspektivet. Det är värt att notera att barn under 6 år i mycket liten omfattning ingår i forskning om cykling, vilket innebär att vi inte kunnat inkludera små barns perspektiv. Då resan till och från skolan oftast varit i fokus i studier kring barns cyklande, omfattar föreliggande rapport till största del barn i grundskoleåldern, dvs. 6–16 år.

För övrigt har vi i rapporten valt att i första hand fokusera på svenska förhållanden och erfarenheter även om vi också studerat en hel del utländsk litteratur. Tidigare studier har visat att det finns stora skillnader i barns förutsättningar i olika länder (Lambert m.fl., 2014). För att kunna identifiera åtgärder för ett ökat och säkert cyklande bland barn och unga i Sverige har det därmed varit motiverat att främst utgå ifrån det svenska perspektivet.

## 1.4. Disposition

Rapporten inleds med en redogörelse av de metoder och data vi använt. Vi diskuterar sedan de utgångspunkter som formar området barn och ungas cykling. Det innefattar de transportpolitiska målen och FN:s barnkonvention. Vidare tar vi upp skälen till att barns och ungas cykling bör främjas, så som att cykling stärker barns möjlighet till god hälsa och självständighet. Vi undersöker också vilka möjligheter det finns utifrån ett rättsperspektiv att stärka barns cykling, inklusive en analys av rådande rättsläge. Kapitlet ”utgångspunkter” är rapportens tredje kapitel.

I kapitel 4 beskriver vi barns och ungas resvanor. En viktig fråga är hur den minskade cyklingen kan beskrivas. Är minskningen generell? Vilka metoder har använts för att synliggöra minskningen?

I kapitel 5 följer en beskrivning av barn och ungas säkerhet i trafiken med fokus på säkerheten vid just cykling.

Kapitel 6 handlar om tänkbara orsaker till att barns och ungas cykling minskat. Kapitlet bygger framförallt på litteraturstudier och utgör en samlad analys av kunskapsområdet.

I kapitel 7 beskriver vi hur olika aktörer och myndigheter har arbetat med att stärka barn och ungas cykling samt vilka utvecklingsmöjligheter som finns. Avsnittet bygger på en genomgång av bland annat kommuners arbete men också rapportering från de workshops som projektgruppen genomfört inom ramen för uppdraget.

Baserat på de analyser och sammanställningar som gjorts under utredningens gång, ger vi i det avslutande kapitlet förslag till åtgärder, eller områden som åtgärder behöver genomföras inom, för att främja barns och ungas cykling. Samtidigt som vi föreslår konkreta åtgärder är kapitlet också resonerande till sin karaktär.

---

## 2. Genomförande

---

I utredningen har vi arbetat tvärvetenskapligt vilket innebär att vi använt oss av olika metodologiska och teoretiska ansatser. Projektgruppen är sammansatt för att fånga den mångfald av kompetenser som behövs för att grundligt kartlägga och utreda frågan om barn och ungas cyklande. I projektgruppen finns bland annat kompetens inom beteendevetenskap, sociologi, statistik, vägteknik, trafik- och samhällsplanering, rättsvetenskap, genusvetenskap och hälsovetenskap. Det har påverkat hur vi samlat in, läst och tolkat det material som här presenteras. Barnrättsperspektivet har genomsyrat vårt tänkande.

I projektet har vi inhämtat kunskap med hjälp av litteraturstudier samt i kontakter med relevanta myndigheter, organisationer och aktörer. För att få en bild av hur barn själva resonerar har även två workshops med barn genomförts. Vi har också analyserat tillgänglig resvanedata, olycksstatistik och data inhämtat vid cykelhjälmsobservationer. De olika tillvägagångssätten beskrivs närmare i underavsnitten som följer.

### 2.1. Litteraturstudier

En stor del av analysarbetet som återges framförallt i kapitel 6 ”orsaker till att barn och ungas cyklande minskar”, bygger på litteraturgenomgångar. Sökningar har gjorts i vetenskapliga databaser som *Summon* (som bland annat samlar VTI:s nationella bibliotekskatalog som är nordens största bibliografiska databas inom ämnesområdena trafik, transporter och infrastruktur), *Scopus* och *Google Scholar*. Olika nyckelord har använts för att fånga de olika områden vi beskriver. Några exempel är ”barn och cykling”, ”unga och cykling”, barn och cykling och säkerhet”, barn och cykling och sociokulturella skillnader”, ”children and travel”, ”children and transport”, ”children and mobility”, children and cycle/ing or bike/ing”, ”children and modal choice”. Även korsreferenser har undersökts genom *Scopus*. Sökningar har gjorts vid flera olika tidpunkter när nya områden, sökord och referenser tillkommit. Såväl vetenskaplig litteratur som underlag och rapporter från relevanta myndigheter och organisationer har inkluderats i litteraturstudierna. Även mailkorrenspondens med nyckelaktörer och information från webbsidor har i vissa fall inkluderats.

### 2.2. Analys av resvanedata och olycksstatistik

Som underlag för att beskriva barns resande och deras trafiksäkerhetssituation, har relevant statistik från tidigare studier sammanställts, till exempel de nationella resvaneundersökningarna som Trafikanalys (2015) genomfört. I de fall vi har haft tillgång till ursprungsdata har egna omarbetningar av datamaterialet gjorts för att kunna lyfta fram barnperspektivet. Det gäller framförallt de studier vi själva genomfört, t.ex. Niska och Eriksson (2013) och Larsson (2016), men även data från Trafikanalys (2017a). Vi har även gjort uttag från ”statistikdatabasen”, som innehåller officiell statistik från SCB och 15 andra myndigheter.

För att komplettera den bild som Trafikanalys (2015) ger av hur barns cyklande förändrats över tiden, har vi också gjort egna analyser av data från VTI:s cykelhjälmsobservationer som genomförts 1988–2015 på uppdrag av Trafikverket. Dessa studier var inte initialt tänkta för att notera cykling utan endast cykelhjälmsanvändningen, men då samma mätmetod och i stort sett samma platser och orter har använts varje år har även cyklandet bland barn indirekt kunnat beskrivas. Tillvägagångssättet beskrivs mer detaljerat i avsnitt 5.4. I analysen har vi använt oss av data från 1988–1991 (Wirén, 1990; Wirén, 1991; Nolén, 1992) samt 2012–2015-års observationsstudier (Larsson, 2013; 2014; 2015 och 2016). Vi valde åren 1988–1991 eftersom det fria skolvalet infördes 1992 och det skulle kunna innebära att barn cyklade i mindre omfattning på grund av en längre skolväg efter införandet. Ett medelvärde har beräknats för respektive tidsperiod. Ibland saknas data för ett eller ett par år för en ort, men medelvärdet har ändå räknats fram för de data som funnits tillgängligt.

## 2.3. Workshops med nyckelaktörer

En viktig del i uppdraget har varit att inhämta kunskap och synpunkter från relevanta myndigheter och organisationer. Inom ramen för studien har tre workshops med nyckelaktörer genomförts. En workshop samlande tjänstemän, forskare och andra professionella aktörer. Två workshops genomfördes med barn och ungdomar. I linje med det barnrättsliga perspektivet, särskilt barnkonventionens fjärde princip om att ”alla barn har rätt att uttrycka sin mening och få den respekterad”, såg projektgruppen dessa workshops som ett sätt att beakta barns rätt till inflytande. Resultat från workshoparna återges och kommenteras i avsnitt 7.2 samt i bilaga 1. När det ansetts vara relevant har barnens och aktörernas synpunkter arbetats in i övriga kapitel.

### **Workshop med myndigheter och organisationer**

I slutet av augusti 2017 hölls en workshop med ett 50-tal särskilt inbjudna deltagare från Boverket, Folkhälsomyndigheten, Trafikanalys, Trafikverket, Skolverket, Riksförbundet hem och skola, Sveriges Kommuner och Landsting, Regioner (Dalarna, Gävleborg, Skåne, Stockholm, Sörmland, Västra Götaland), kommuner (Gävle, Linköping, Lund, Stockholm, Sundbyberg, Umeå, Örebro), Chalmers, Luleå universitet, Luleå Tekniska Universitet, Uppsala Universitet, Länsförsäkringar, NTF, Stockholm Bike, Volvo group, COWI, Sweco och Trivector. I stort sätt hela projektgruppen deltog på workshopen. Syftet med denna träff var att de inbjudna skulle få möjlighet att reflektera över upplägget på projektgruppens arbete så långt, samt att bidra med egna erfarenheter.

### **Workshops med barn och unga**

Syftet med dessa workshops var att inhämta barns och ungas åsikter och erfarenheter kopplat till uppdraget. Även om vi valt att träffa barn och unga i olika åldrar, från olika skolor och både tjejer och killar är urvalet alldeles för snävt för att kunna generalisera då de inte speglar den mångfald av olika perspektiv som barn och unga kan uttrycka. Vi hade behövt genomföra betydligt fler och mer omfattande workshops för att göra större anspråk.

Den första workshopen med barn och unga genomfördes i slutet av september 2017 med sex stycken sjundeklassare på en grundskola i en tätort dryga milen utanför Linköping. Skolans upptagningsområde omfattar framförallt villaområden i tätorten, samt den omkringliggande landsbygden. Den andra workshopen genomfördes i oktober 2017 med tjugo gymnasieelever som går det tredje året på en gymnasieskola i centrala Linköping. Skolan profilerar sig gentemot de teoretiska ämnena (humaniora, samhällsvetenskap och naturvetenskap). Vi träffade elever som deltog i en valbar kurs om hållbar utveckling. Skolan har ett samarbete med kommunen vad gäller inflytande och eleverna deltar exempelvis vid samråd om stadsbyggnadsfrågor.

Upplägget på workshoparna med barn och unga liknade workshopen med företrädare från myndigheter och organisationer. Ungdomarna fick diskutera 1) orsaker till minskat cyklande och 2) åtgärder för att öka barns och ungas cyklande. De fick också rösta om vilka åtgärder de tycker är viktigast. Till skillnad från workshoppen med vuxna, presenterades uppdraget endast kort, och vi gick inte heller igenom kunskapsläget och genomfört arbete. Det berodde dels på att vi hade mindre tid med eleverna men också på att vi anpassade upplägget till målgruppen. Vi ville att de skulle utgå från sina egna erfarenheter och åsikter, snarare än att de skulle reagera på våra utgångspunkter. De saknade naturligtvis professionell erfarenhet av att arbeta med cykelfrågor, men hade istället ett unikt ”inifrånperspektiv”.

### 3. Utgångspunkter

Uppdraget har sin bakgrund i att barns och ungas cykling har minskat och att åtgärder för att främja cyklingen behövs. I det här kapitlet redogör vi för några områden i svensk policy och lagstiftning som har bäring på området. När det gäller barn och unga finns två övergripande skäl till ökad cykling, nämligen barns rätt till god hälsa och rörelsefrihet. Vi definierar här vad rörelsefrihet är och ger en kortare översikt av hur frågan behandlats politiskt i Sverige. Vi undersöker också hur utgångspunkterna är förankrade rättsligt och lyfter även rättsliga dilemman kring att stärka barns möjligheter att cykla. Slutligen belyser vi hur sambanden mellan hälsa och cykling ser ut.

#### 3.1. Barns och ungas cykling ur ett policyperspektiv

Det finns flera uttalade nationella mål och rättsregler inom skilda politikområden respektive rättsområden, och därtill folkrättsliga förpliktelser under vilka främjandet av cykling kan inordnas. FN:s konvention om barnets rättigheter och de transportpolitiska målen är av särskild betydelse i sammanhanget.

##### 3.1.1. Transportpolitiska målen

De transportpolitiska målen i Sverige (prop. 2008/09:93) är formulerade som ett övergripande mål och två jämbördiga delmål: funktionsmålet om tillgänglighet och hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa (se tabell 1).

Tabell 1. De transportpolitiska målen

<b>Övergripande mål:</b> Att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet	
<b>Funktionsmål:</b> Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.	<b>Hänsynsmål:</b> Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Särskilt prioriterade områden för att uppnå funktionsmålet om tillgänglighet är preciseringarna om att barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ska öka, att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel ska förbättras och slutligen att medborgarnas resor ska förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet (prop. 2008/09:93, 17). Funktionsmålet för tillgänglighet beskrivs inkludera centrala aspekter så som att transportsystemet ska vara öppet och användbart för alla, både för medborgare och för näringsliv. Det gäller generellt, men uttrycks dessutom genom ett antal preciseringar inom vissa områden. För hänsynsmålet framhålls att säkerhet inom vägtransportområdet bör preciseras som etappmål om att antalet omkomna halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007–2020. För att uppnå etappmålet prioriteras särskilt åtgärder som syftar till att förbättra barns trafiksäkerhet. Det lokala trafiksäkerhetsarbetet framhålls som särskilt betydelsefullt, bland annat kommuners insatser för en säkrare trafik genom ”fortsatt utbyggnad av cirkulationsplatser och cykelvägar, åtgärder för säkrare gång- och cykelpassager och skolvägar, införande av 30-områden” (prop. 2008/09:93, 36).

Transportpolitiken anses även kunna bidra till minskad ohälsa varigenom insatser som syftar till att öka hälsan och minska ohälsan betonas. I detta inkluderas insatser som bidrar till förbättrad folkhälsa genom ökad fysisk aktivitet, till exempel genom att förbättra förutsättningarna för att gå eller cykla (prop. 2008/09:93, 31). I propositionen *Transportpolitik för en hållbar utveckling* understryks att det

av målformuleringen ska framgå ”att transporter är ett medel för att nå andra samhällsmål” (prop. 2008/09:93, 15).

### 3.1.2. Barnkonventionen

Sverige ratificerade år 1990 FN:s konvention om barnets rättigheter, och är därigenom folkrättsligt bundet till att genomföra de rättigheter som anges i konventionen. Konventionens övergripande syfte är ”att skydda, tillgodose och stärka barns mänskliga rättigheter på alla nivåer i samhället” (Thorburn Stern, 2014). I barnkonventionen slås fast att barn är individer med egna rättigheter. De är inte föräldrars eller andra vuxnas ägodelar. Barnkonventionen består av 54 artiklar som ska ses som delar av en helhet i det att de alla är lika viktiga. Emellertid finns fyra grundläggande och vägledande principer som alltid ska beaktas i frågor som rör barn, samtidigt som de har en självständig betydelse. Dessa är att:

- alla barn har samma rättigheter och lika värde (artikel 2),
- barnets bästa ska beaktas vid alla beslut som rör barn (artikel 3),
- alla barn har rätt till liv och utveckling (artikel 6),
- alla barn har rätt att uttrycka sin mening och få den respekterad (artikel 12).

Samtliga av barnkonventionens kärnartiklar har betydelse i fråga om barns cyklande eftersom de ställer krav på att alla barn har samma rättigheter och lika värde i alla delar av transportsystemet och i hela landet, att barnets bästa kommer i främsta rummet i t.ex. trafik- och samhällsplanering, där inte minst trafiksäkerheten tar sikte på barnets rätt till liv, överlevnad och utveckling. Det gäller även barnets rätt att uttrycka sin mening och få den respekterad i inte endast frågor om transportsystemets tillkomst, utveckling, utformning, förvaltning och samhällsbyggnad, utan i formandet av samhället och sitt eget liv.<sup>1</sup>

Svenska regeringen har i enlighet med barnkonventionen utformat en strategi där slår man fast vad som ska gälla i Sverige för att stärka barns rättigheter (Gregersen, 2016):

- All lagstiftning som rör barn ska utformas i överensstämmelse med barnkonventionen.
- Barnets fysiska och psykiska integritet ska respekteras i alla sammanhang.
- Barn ska ges förutsättningar att uttrycka sina åsikter i frågor som rör dem.
- Barn ska få kunskap om sina rättigheter och vad de innebär i praktiken.
- Föräldrar ska få kunskap om barnets rättigheter och vad de innebär i praktiken.
- Föräldrar ska få kunskap om barnets rättigheter och erbjudas stöd i sitt föräldraskap.
- Beslutsfattare och relevanta yrkesgrupper ska ha kunskap om barnets rättigheter och omsätta denna kunskap i berörda verksamheter.
- Aktörer inom olika verksamheter som rör barn ska stärka barnets rättigheter genom samverkan.
- Aktuell kunskap om barns levnadsvillkor ska ligga till grund för beslut och prioriteringar som rör barn.
- Beslut och åtgärder som rör barn ska följas upp och utvärderas utifrån ett barnrättsperspektiv.

---

<sup>1</sup> Formuleringen är hämtad från jämställdhetspolitiken, vars övergripande mål är makt att forma samhället och sitt eget liv, prop. 2005/06:155.

### 3.1.3. Barn och unga i rätt och rättsvetenskap

Frågor som rör barn och unga kan inte avgränsas till ett särskilt rättsområde. Barnrättsliga frågor uppkommer inom alla rättsområden och beskrivs som all rättslig reglering som rör barns och ungas livsvillkor, inkluderat de rättigheter så som de kommer till uttryck i exempelvis i FN:s barnkonvention (se föregående avsnitt, 3.1.2). I en relativt nyutgiven antologi från 2014 beskrivs ämnet barnrätt som ”relativt nytt, internationellt, juridiskt interdisciplinärt och tvärvetenskapligt” (Cederborg & Warnling-Nerep 2014). Det tvärvetenskapliga draget i ämnet barnrätt likväl som nödvändigheten av ett sådant perspektiv och angreppssätt betonas särskilt. Detta motiveras utifrån att ”många barnrättsliga frågor i praktiken handläggs av icke-jurister (socioonomer, lärare, personal inom hälso- och sjukvården, poliser m.fl.) och att underlag för beslut i ärenden som rör barn ofta inkluderar kunskap från andra vetenskapsfält (Cederborg & Warnling-Nerep 2014). Även beslut i frågor om transportsystemets tillkomst, utveckling, utformning, förvaltning och samhällsbyggnad handhas av andra professioner än jurister (Svedberg, 2013).

I barnkonventionen (art. 12) talas det om ”varje barns rätt” att uttrycka sin mening och höras i alla frågor som rör *barnet*. I fokus står det enskilda barnet och dess individuella rättighet framför barn som kollektiv eller grupp. Barnets bästa och rätten att bli hörd kopplat till transportsystemet ställer stora krav på myndigheter och lagstiftande församlingar:

*Att bedöma och fastställa det bästa för barn som grupp kräver i viss utsträckning ett annat förfarande än när det gäller ett enskilt barn. När det handlar om ett stort antal barns intressen måste de statliga institutionerna hitta sätt att ta in åsikter från ett representativt tvärsnitt av alla barn, och ta vederbörlig hänsyn till dessa åsikter inför planering av åtgärder eller lagstiftning som direkt eller indirekt angår den aktuella gruppen för att säkerställa att alla kategorier barn inkluderats. Det finns många exempel på hur detta kan göras, bland annat genom barnhearings, barnparlament, organisationer ledda av barn, barnfackföreningar och andra representationsorgan, diskussioner i skolan, sociala medier och annat” (FN:s kommitté för barnets rättigheter. 2013, 19–20).*

Barnets rättigheter är absoluta i betydelsen att även ett mycket litet barn t.ex. spädbarn har samma rättigheter som andra barn till en bedömning av sitt bästa, även om de inte kan uttrycka sina åsikter eller företräda sig själva på samma sätt som äldre barn. Detsamma gäller barn som på annat sätt är oförmögna eller ovilliga att uttrycka sina åsikter. Det betyder att när beslut eller andra åtgärder som rör transportsystemet eller samhällsplanering ska berörda myndigheter, lagstiftande organ och andra aktörer säkerställa att barn och även de minsta, har rätt till en bedömning av sitt bästa.

Regeringen beslutade i september 2016 att ge Trafikanalys i uppdrag att bland annat se över transportpolitiska preciseringar och lämna förslag till indikatorer för att följa upp de transportpolitiska målen (dnr. N2016/05490/TS). Vad gäller den del av regeringsuppdraget som rör preciseringar av trafik-säkerhet lyfter Trafikanalys frågorna i Rapport 2017:12, *Ny målstyrning för trafiksäkerheten*. Trafikanalys (2017b) sammantagna bedömning är att preciseringen gällande barns förutsättningar att använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer är oförändrade jämfört med 2009. De menar också att barns förutsättningar att använda transportsystemet tycks vara en lågt prioriterad fråga hos transportmyndigheterna, och att endast ett fåtal av de regionala trafikförsörjningsprogrammen berör frågor runt barns resande specifikt. De påpekar också att endast ett fåtal regionala kollektivtrafikmyndigheter har i trafikförsörjningsprogrammen delmål eller strategier för att nå delmål som direkt berör barn. Trafikanalys resultat kan tyckas anmärkningsvärda om man betänker att Sverige varit folkrättsligt bunden av FN:s konvention om barnets rättigheter i snart tre decennier. Principen om barnets bästa borde rimligen gett mer synliga avtryck i ”offentliga eller privata sociala välfärdsinstitutioner, domstolar, administrativa myndigheter eller lagstiftande organ” – institutioner som anges i barnkonventionen.

En konflikt inom rättsområdet är balansgången mellan intresset att av att ge barn skydd och intresset för barns självbestämelse, exempelvis att låta barnet ta risker (Asp, 2014). Med risktagande tycks Asp avse risktaganden som kan utveckla barnet. Asp frågar: ”[n]är kan man t.ex. låta ett barn gå ensamt till skolan i en större stad? I vilken utsträckning kan (eller bör?) man släppa barn utan hjälm i pulkabacken eller på cykeln på landet eller – för att göra frågan svårare – när har barnet blivit tillräckligt stort för att åka nedför den branta backen med de tre träden i?” (Asp 2014, s. 82). De bestämmelser som aktualiseras är främst framkallande av fara för annan (BrB 3 kap. 9 §), bestämmelserna vållande till kroppsskada (BrB 3 kap. 7 §) eller annans död (BrB 3 kap. 8 §). Kopplat till ämnet finns därmed, förutom en eventuell allmän oro hos t.ex. föräldrar för att låta barnet ensamt cykla till skola, fritidsaktivitet eller någon annanstans, även rättsliga gränser för huruvida föräldrars gärningar ska bedömas som oaktsamma och innefatta ett otillåtet risktagande när det gäller barns cyklande. Det bör påpekas att även underlåtenhet kan vara straffbart. Viktigt att framhålla är att gärningsbegreppet enligt BrB 1 kap. 1 § omfattar både handling och underlåtenhet. Det senare utgår från att man inte har gjort något som man borde göra eller att inte göra det som man är skyldig att göra. En förälder eller vårdnadshavare intar garantställning i förhållande till barnet, som i praktiken innebär att denne är skyldig att avvärja *alla* faror som hotar barnet. Att exempelvis låta ett femårigt barn cykla själv till förskolan på tungt trafikerade vägar kan bedömas som en straffbar handling eller att inte hindra densamma kan utgöra straffbar underlåtenhet. Detta eftersom frågan om vårdnadshavares tillsynsansvar enligt FB 6 kap. 2 § aktualiseras. Paragrafen stadgar bl.a. att barnets vårdnadshavare svarar för att barnet får den tillsyn som behövs med hänsyn till barnets ålder, utveckling och övriga omständigheter.

### 3.2. Barns rörelsefrihet

Med rörelsefrihet menas barns och ungas förutsättningar att röra sig utomhus på egen hand (Faskunger, 2008). Att garantera barns fria tillgång till utomhusmiljöer var högprioriterat politiskt under hela förra seklet och debatterades häftigt under 1960- och 70-talet. Det ledde bland annat till att standarder för lekplatser, när det gäller både utformning och avstånd till hemmet, togs fram och barns lekmiljöer hade en viktig plats i stadsplaneringen. Så är inte längre fallet, standarder har försvunnit i samma takt som lekmiljöerna (Cele, 2015). Att barns rörelsefrihet minskat har definierats som ett problem vilket resulterat i ett regeringsuppdrag till Boverket som rapporterades 2015 (Boverket, 2015). I rapporten pekar man bland annat på att barns möjlighet att röra sig på egen hand har minskat drastiskt de senaste decennierna. De hänvisar till en undersökning som visar att på 1980-talet fick nästan alla barn från sju års ålder gå eller cykla själva till skola, lekplatser, affärer och andra miljöer. Idag får drygt hälften av barnen i åldrarna 6–15 år, gå eller cykla till aktiviteter själva (Trafikverket, 2015). Vad detta beror på kommer vi att gå närmre in på i kapitel 6, ”Orsaker till att barns och ungas cyklande minskar”. Några orsaker kan dock vara tätare städer, ökande trafik, brist på säkra cykel- och gångvägar och en stressig vardag för många vuxna. Många barn vistas inte i andra miljöer än i hemmet och skolan och eventuellt schemalagd och styrd fritidsaktivitet som idrott (Boverket, 2015).

Att barns rörelsefrihet bör stärkas går i linje med de transportpolitiska målen och barnrättskonventionen. Att barn själva får fatta beslut över sitt resande och sina fritidsaktiviteter är en förutsättning för identitetsskapande, välbefinnande och möjligheten att leva ett fysiskt aktivt liv (Faskunger, 2008). Åtgärder som främjar barns och ungas cyklande bör därmed också främja rörelsefriheten.

### 3.3. Betydelsen av cykling i unga år för livslång hälsa

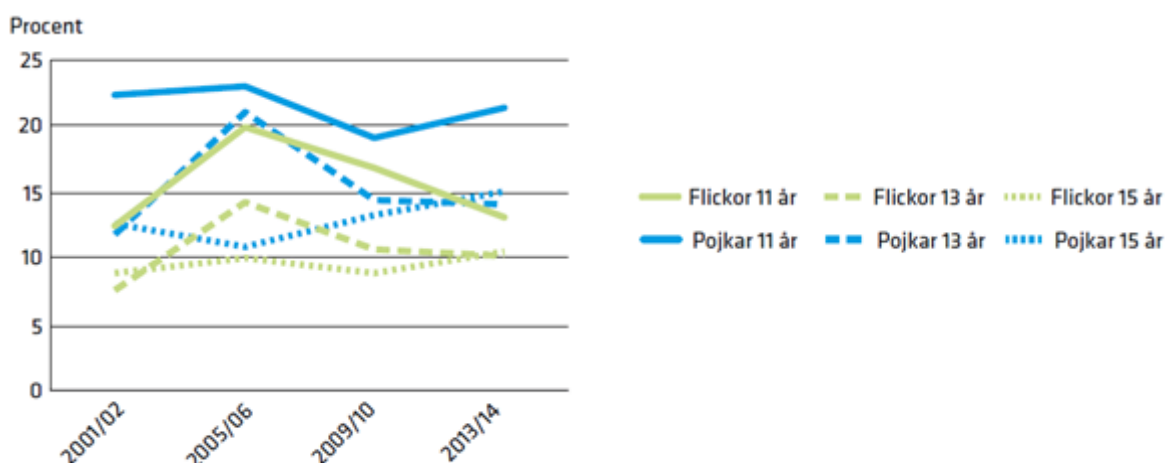
Folkhälsomyndigheten har det nationella ansvaret att följa upp barns och unga hälsa över tid samt analysera och belysa faktorer som påverkar hälsan. De menar att ”förhållandena under barn- och ungdomsåren har stor betydelse för både den psykiska och fysiska hälsan under hela livet” (Folkhälsomyndigheten, 2013). Förutom att hemmiljön och skolmiljön är viktiga för hälsan, har den



mängd som barn och unga rör på sig också betydelse (Folkhälsomyndigheten, 2017). Enligt världshälsoorganisationen, WHO (2017) bidrar fysisk aktivitet till att utveckla skelett, muskler och leder; hjärta och lungor; koordination och motorisk kontroll; samt att upprätthålla en hälsosam kroppsvikt. WHO (2017) menar vidare att fysisk aktivitet har betydelse för barns och ungas psykologiska välbefinnande genom att det förbättrar deras kontroll över symptom som oro, ångest och depression. Att delta i fysisk aktivitet har också betydelse för ungas sociala utveckling genom att det skapar tillfälle för identitetsskapande, att bygga självförtroende, social interaktion och integration. Fysiskt aktiva ungdomar sägs också vara mer benägna att anamma ett hälsosamt beteende (undvika tobak, alkohol och droger) och presterar bättre resultat i skolan. Med utgångspunkt från hälsovinster rekommenderar WHO (2017) att:

1. Barn och unga i åldern 5–17 år behöver minst 60 minuters måttligt intensiv (t.ex. promenad) till mycket intensiv (t.ex. löpning) fysisk aktivitet om dagen. Med fysisk aktivitet avses lek, sport, aktiva transporter med mera både i hemmet, på skolan och i organiserad form.
2. Fysisk aktivitet utöver 60 minuter per dag ger ytterligare hälsovinster.
3. Den mesta fysiska aktiviteten ska vara av aerob typ. Åtminstone 3 dagar i veckan bör den fysiska aktiviteten vara av ett intensivt slag och då bland annat sådan aktivitet som stärker muskler och ben (t.ex. löpning eller intensiv lek där man hoppar och gör snabba vändningar).

Folkhälsomyndigheten (2014) har med hjälp av enkäter undersökt hälsovanor bland skolbarn i Sverige och hur det har förändrats över tiden. Undersökningarna visar att det endast är en liten andel av barnen som uppnår rekommendationen om 60 minuters daglig fysisk aktivitet (Figur 1). Det finns också en tendens till att andelen antingen planat ut eller minskat med åren. Även objektiva studier, där den fysiska aktiviteten hos elever i årskurs 5 och 8 samt gymnasiets årskurs 2 mätts med accelerometrar, visar att bara en bråkdel av barnen når upp till WHO:s rekommendation (Nyberg, 2017). Enligt dessa mätningar når i snitt 44 procent av pojkarna och 22 procent av flickorna upp till rekommendationen, vilket trots allt är en större andel än vad Folkhälsomyndighetens enkätstudie antyder. Båda studierna pekar på att de yngre barnen är mer aktiva än de äldre, och pojkar mycket mer aktiva än flickor oavsett ålder. Folkhälsomyndigheten lyfter också fram att andelen barn som tillbringar fyra timmar eller mer per dag framför en skärm har ökat med åren. Bland 11-åringarna är det en betydligt större andel pojkar än flickor som tillbringar mycket tid framför en skärm. Bland de äldre eleverna är andelarna ännu större och här är skillnaderna inte lika stora mellan flickor och pojkar (Folkhälsomyndigheten, 2014).



Figur 1. Andelen flickor och pojkar i respektive ålder som uppger att de varit fysiskt aktiva i sammanlagt minst 60 min under de senaste sju dagarna, 2001/02–2013/14. Källa: Folkhälsomyndigheten (2014).

Samtidigt som folkhälsomyndighetens enkätstudie visar att andelen barn som uppnår 60 minuters daglig fysisk aktivitet minskat eller planat ut med åren, så visar studien också att andelen barn som tränar minst fyra dagar i veckan ökat över tiden (Folkhälsomyndigheten, 2014). Det tycks alltså som att barn och unga bedriver mer organiserad träning än tidigare, men är trots det inte mer fysiskt aktiva. Detta i kombination med att man sett en ökning av psykosomatiska symtom som oro och nedstämdhet, sömnbesvär, trötthet och huvudvärk bland barn och unga (Folkhälsomyndigheten, 2016), gör att det finns all anledning att öka deras aktiva resande. Aktivt resande, som exempelvis cykling, är en lättillgänglig form av fysisk aktivitet som också är förknippad med en mängd andra fördelar som minskad trängsel och buller i städerna samt förbättrad luftkvalitet. Vidare har Lubans m.fl. (2011) i en systematisk litteraturgenomgång för åren 1980–2009 kommit fram till att aktiva transporter till skolan är förknippat med en hälsosammare kroppsbyggnad bland ungdomar. En annan systematisk litteraturgenomgång för åren 2003–2008 av Faulkner m.fl. (2009) fann att de som går eller cyklar till skolan i allmänhet också är mer fysiskt aktiva, i jämförelse med dem som åker bil eller kollektivt. Däremot fann man i den studien inte tillräckligt starka bevis för att aktiva transporter till skolan också hänger ihop med en sund kroppsvikt bland barn och unga.

Folkhälsomyndigheten (2014) menar att forskning visat att goda motionsvanor, liksom en hälsorelaterad livsstil och beteende i största allmänhet, grundläggs under ungdomsåren. Ett flertal studier pekar på ett samband mellan mängden fysisk aktivitet som barn och mängden fysisk aktivitet som vuxen, även om styrkan i detta samband tycks variera. Enligt finska studier utvecklas en fysiskt aktiv livsstil väldigt tidigt i barndomen och bibehålls i måttlig eller hög grad under livet från ungdomen upp till vuxen ålder (Telama m.fl., 2014, Yang m.fl. 2014). Det bekräftas även av en tysk studie (Rauner m.fl., 2015). En kanadensisk studie (Trudeau m.fl., 2004) däremot, menar att det finns få bevis för ett övergripande samband mellan mängden fysisk aktivitet under barndomen och den som vuxen. Carver m.fl. (2011) undersökte liknande frågeställningar i Australien och fann inte heller att aktiva barn och unga automatiskt blir aktiva vuxna. Även om sambandet mellan mängden fysisk aktivitet som barn och mängden fysisk aktivitet som vuxen kan diskuteras, och tycks se olika ut i olika länder, menar Folkhälsomyndigheten (2014) att en låg grad av fysisk aktivitet på fritiden under ungdomsåren har visat sig kunna predicera förekomst av riskfaktorer för hjärt- och kärlsjuklighet i vuxen ålder. Inte bara för barnens och de ungas nuvarande hälsa utan också för deras hälsa livet igenom, finns alltså argument för att öka det aktiva resandet, exempelvis med cykel.

Studien av Nyberg (2017) visade också att barnen/ungdomarna var mer aktiva under skoltid än på fritiden. En annan svensk studie har också visat att barn är mer fysiskt aktiva i utomhusmiljöer än inomhus (Pagels m.fl., 2016). Författarna menar att mer tid utomhus, året runt, skulle öka barns möjligheter att nå de rekommenderade dagsbehoven för fysiska aktivitet. Pagels m.fl. (2016) menar vidare att eftersom barn tillbringar större delen av sina dagar i skolan så är det viktigt att barn får leka utomhus för att bland annat tillgodose behovet av D-vitamin. Det är också ett argument för att barn bör gå och cykla mer istället för att åka kollektivtrafik eller bil.

### 3.4. Sammanfattande reflektion

Vi har i detta kapitel belyst och analyserat de utgångspunkter som präglar området barn och ungas cykling. Vi har framförallt berört hur policy tydligt förespråkar barns behov av god fysisk och psykisk hälsa samt möjlighet att röra sig självständigt. Vi har också belyst sambanden mellan barns hälsa och cykling, liksom vilka möjligheter och konflikter det finns gällande att öka barns och ungas cyklande ur ett barnrättsligt perspektiv. Den övergripande tendensen är att ungdomar i Sverige, i alla åldersgrupper är mer stillasittande än önskvärt. Samma tendens gäller barns rörelsefrihet som minskat drastiskt under de senaste decennierna. Mer cykling skulle kunna ge barn dels en möjlighet till ökad rörelsefrihet och dessutom bättre fysisk och psykisk hälsa samt välbefinnande i stort.

När det gäller det rättsliga läget visar genomgången att barnrättsperspektivet idag har en svag ställning, både i den svenska rättsvetenskapliga forskningen och i den praktiska tillämpningen av

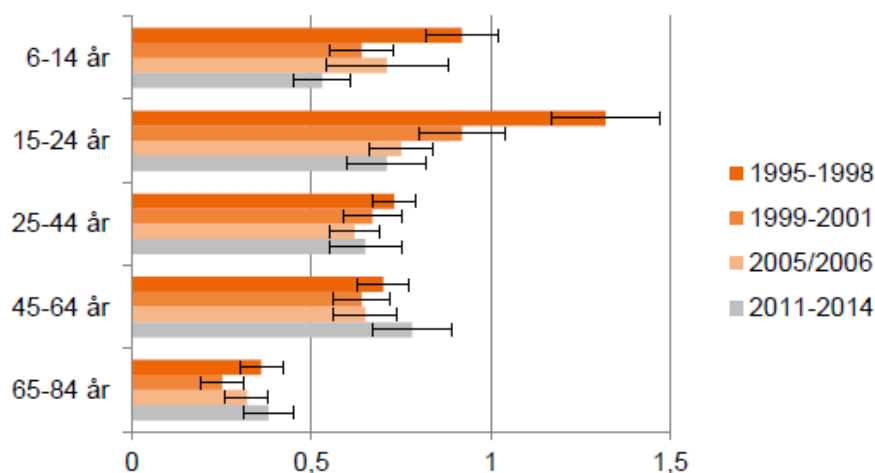
lagstiftningen. Ett problem kopplat till det senare är att de som inom transportområdet arbetar med frågorna ofta saknar juridisk kompetens. Här kräves en helhetssyn på all rättslig reglering som rör barns livsvillkor på så sätt att den också i praktiken främjar och utvecklar barns självständighet och självbestämmande. Om målet är att öka barns cyklande kräver detta att principen om barnets bästa tas på allvar i all rättslig reglering. Det skulle kunna få stora konsekvenser för utformningen av exempelvis cykelinfrastruktur där både väldigt små barns och tonåringars behov bör komma till uttryck i den fysiska miljön.

Baserat på genomgången kan vi dra slutsatsen att det är generellt bra om det i tidiga åldrar går att befästa miljövänliga transportval och där cykling är ett av de bästa alternativen.

## 4. Barns och ungas resande

### 4.1. Analys av barns och ungas minskade cykling

Som nämntes i inledningen visar en sammanställning av de nationella resvaneundersökningarna (Trafikanalys, 2015) att cyklandet bland barn och unga minskat över åren (se Figur 2). Om man jämför barns cyklande i åldern 6–14 år för åren 1995–1998 med åren 2011–2014, har den cyklade sträckan minskat med 42 procent. Barn mellan 15–18 år finns med som en delmängd i ålderskategorin 15–24 år. I den åldersgruppen har den cyklade sträckan minskat med 46 procent under samma period. Att den cyklade sträckan minskat beror inte på att barn och unga cyklar allt kortare sträckor. Trafikanalys (2017a) sammanställning visar tvärtom, att den cyklade sträckan bland dem som cyklar inte har förändrats mellan undersökningsåren för dessa åldersgrupper (se Figur 18, i bilaga 2). Istället är det andelen personer som cyklar som minskat bland barn och unga (se Figur 19, i bilaga 2).



Figur 2. Cyklad sträcka (km) per invånare och dag, fördelat på ålder. Osäkerheten i skattningarna redovisas med felstaplar som anger 95-procentiga konfidensintervall. Källa: Riks-RVU 1995–1998, RES 1991–2001, RES0506 och RVU Sverige 2011–2014, sammanställt av Trafikanalys (2015).

De nationella resvaneundersökningarna omfattar hela Sveriges befolkning mellan 6–84 år och urvalet i undersökningarna är gjort på ett sådant sätt att resandet ska kunna beskrivas på nationell nivå. Däremot lämpar sig inte materialet för att beskriva resandet på regional eller lokal nivå, eftersom det då är stor risk att resultaten baseras på alltför få observationer. Utifrån dataunderlaget från de nationella resvaneundersökningarna är det därmed svårt att uttala sig om slutsatsen om ett minskat cyklande är generell eller inte. Det kan alltså finnas regionala eller lokala skillnader som innebär att cyklandet bland barn och unga till och med ökat på vissa platser i landet medan det minskat på andra. Utifrån Trafikanalys sammanställning går det inte heller att i detalj se för vilka åldrar cyklandet minskat, då det enbart är hopslagna ålderskategorier som redovisas. Under den workshop som vi genomfört med andra myndigheter och organisationer (se avsnitt 7.2.1) ifrågasatte några av deltagarna just det generella antagandet att barns och ungas cyklande minskat. Även frågan om det är några särskilda grupper av barn och unga där minskningen varit särskilt anmärkningsvärd lyftes. Hänger minskningen ihop med exempelvis en viss ålder eller socio-ekonomisk bakgrund?

Konsultföretaget Trivector genomförde 2007 en resvaneundersökning bland barn i Sverige i åldern 6–15 år (Schmidt & Neergaard, 2007). En enkät skickades ut till 7 870 barn bosatta i tolv slumpmässigt utvalda orter i fyra olika storleksklasser: större tätorter (>50 000 invånare), mellanstora tätorter (25 000–50 000 invånare), mindre tätorter (5 000–25 000 invånare) och landsbygdsorter (200–5 000 invånare). I den undersökningen kunde man inte se någon skillnad i cykelandel mellan större, mellanstora och mindre tätorter. Däremot kunde man se att barnen på landsbygden cyklade och gick i

mindre utsträckning och istället åkte mer buss/skolbuss och bil än de som bodde i tätort. Barn som bodde i stadskärnan/centrum eller i bostadsområde utanför centrum hade ungefär samma färdmedelsfördelning. De barn som bodde i lägenhet i dessa områden gick i större uträkning och cyklade i mindre utsträckning, än de som bodde i villa. På landsbygden var andelen som cyklade ungefär desamma oavsett boendeform. Trivectors undersökning visade även att ju äldre barnen blev, desto vanligare blev cykeln som färdmedel, från 19 procent vid 6 års ålder till 45 procent vid 14 års ålder (av 15-åringarna cyklade 40 procent och 8 procent körde moped). Undersökningen ger en bild av hur cyklandet bland barn och unga varierar med ålder, boendeform, mellan stad och landsbygd och orter i olika storleksklasser. Eftersom undersökningen bara genomförts ett år, kan den däremot inte användas för att beskriva förändringar i cyklandet över tid. Dessutom genomfördes insamlingen i slutet av april till början på maj och under den perioden är cyklandet som störst eller på väg att bli det.

För att komplettera den bild som Trafikanalys (2015) ger av hur barns cyklande förändrats över tiden har vi gjort egna analyser av data från VTI:s cykelhjälmsobservationer. VTI har mellan åren 1988–2015 genomfört årligt återkommande cykelhjälmsobservationer där bland annat barn i olika åldersgrupper ingått. På cykelvägar vid grundskolor har barn i åldrarna 6–15 år observerats och på cykelvägar i bostadsområden har barn som är 10 år eller yngre observerats. Tillvägagångssättet beskrivs mer utförligt tillsammans med resultat gällande cykelhjälmsanvändningen i avsnitt 5.4. Även om resultaten ska tolkas med försiktighet, pekar också våra analyser på en minskning av cyklandet bland barn (se Tabell 3 och Tabell 4, i bilaga 2). Med några få undantag har det skett en minskning i samtliga orter där observationer genomförts, om man jämför cyklandet idag och ca 25 år tillbaka, oavsett om det är i bostadsområden eller vid skolor. I genomsnitt minskade det med ungefär 30 procent i grundskolor och 60 procent i bostadsområden. Cyklandet i bostadsområdena omfattar både fritidscykling (lek) och cykling till/från skola, förskola och fritids.

Utifrån de nationella resvaneundersökningarna, är det inte heller helt lätt att klarlägga om det är någon viss typ av cykelresa som minskat mer än andra typer av resor. Trafikanalys (2015) påpekar i sin rapport att det inte finns några uppgifter i de nationella resvaneundersökningarna om varför cykeln används/inte används till en viss resa. Däremot finns uppgift om typen av ärende så att exempelvis skolresor kan urskiljas från fritidsresor. (I Figur 2 ingår cykling för alla ärenden dvs. här inkluderas såväl skolresor som fritidsresor och rekreationscykling). För skolresorna har cykelandelen minskat från 24 procent under perioden 1995–1998 till 14 procent 2011–2014 (se Figur 20, i bilaga 2). Däremot har cykelresorna till skolan blivit längre. Den genomsnittliga skolresan med cykel var 1,6 kilometer lång 1995–1998, och under 2011–2014 hade den ökat till 1,9 kilometer (Trafikanalys, 2015). En trolig orsak till den minskade andelen kan vara att avståndet till skolan har ökat och att barn och unga använder andra färdmedel på grund av detta. Vi återkommer till detta i avsnitt 6.7.

Tittar man närmare på Trafikanalys sammanställning, kan man se att den största minskningen i barns och ungas cyklande skett från åren 1995–1998 till åren 1999–2001 (se Figur 2 samt Figur 19 och Figur 20, i bilaga 2). Frågan som väcks är vad specifikt som hände mellan dessa båda perioder och om en del av förklaringen kan ligga i skillnader i mätmetod. Tidigare studier har visat att nationella resvaneundersökningar inte nödvändigtvis beskriver cyklandet på ett korrekt sätt – inte ens på nationell nivå. Metoden i sig med dess definitioner och avgränsningar liksom kvaliteten i genomförandets olika faser påverkar resultaten (Niska m.fl., 2010). Exempelvis har respondenterna ofta svårt att uppskatta reseavstånd och för korta resor, som gång- och cykelresor, får det större effekt än för längre resor. Eventuellt har respondenternas bedömning av avstånd förbättrats över åren, genom att det under senare år kommit ny teknik som exempelvis reseplanerare i appar som gör det möjligt att även för gång- och cykelresor faktiskt mäta färdad sträcka. I detta fall är det inte troligt att det kan vara förklaringen mellan de båda perioderna. Däremot förändrades mätmetoden mellan perioderna så till vida att Trafikanalys från och med RES 1999 började fråga respondenterna om deras ”delresor” för att därifrån bygga upp ”huvudresor” – dessförinnan hade man frågat om huvudresan först, för att därefter be de svarande att dela upp denna i mindre delar (begreppen delresor och huvudresor beskrivs närmare i bilaga 2). Trafikanalys (2015) har gjort bedömningen att denna metodförändring inte har haft någon

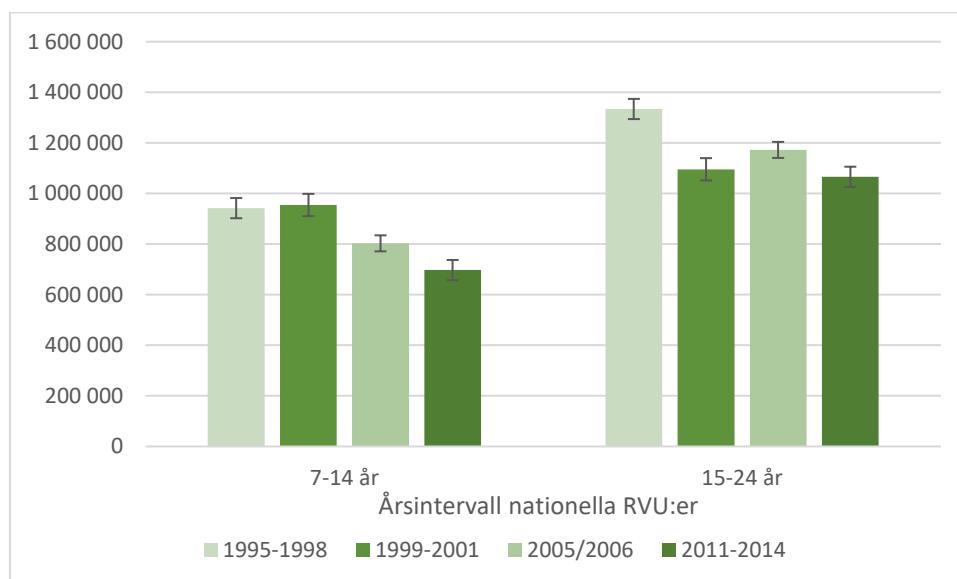
avgörande påverkan på hur cyklandet registrerats. De stora skillnader som kan ses mellan de båda mätperioderna, inte bara på andelen cykelresor bland barn och unga, utan också vad gäller det totala antalet delresor med cykel (se Figur 21, i bilaga 2) gör dock att vi inte kan utesluta att metoden ändå haft en viss betydelse. Vi föreslår en mer djuplodande analys av detta.

Det finns annars flera tänkbara förklaringar till varför cyklandet bland barn och unga minskat över tid, exempelvis förändringar i skola och barnomsorg och i barns sociala miljö. Vi går djupare in på detta i kapitel 6. Däremot är det svårt att förklara den stora minskningen just mellan åren 1995–1998 till åren 1999–2001.

Utifrån ovanstående resonemang drar vi sammanfattningsvis slutsatsen att cyklandet bland barn och unga de facto har minskat över åren även om det, som cykelhjälmsobservationer tyder på, kan finnas regionala och lokala skillnader och undantag från den generella trenden. Det saknas också kunskap om vilka grupper av barn och unga som cyklar mer eller mindre och mer specifikt vilka av deras cykelresor som minskat mest. Generellt tycks dock gälla att fritidsresorna minskat mer än skolresorna. Eftersom det finns många frågetecken om hur statistiken kan tolkas, finns det starka skäl att rekommendera att nya metoder för att mäta och undersöka barn och ungas cykling tas fram. När sådana finns bör också uppföljande mätningar göras i större utsträckning.

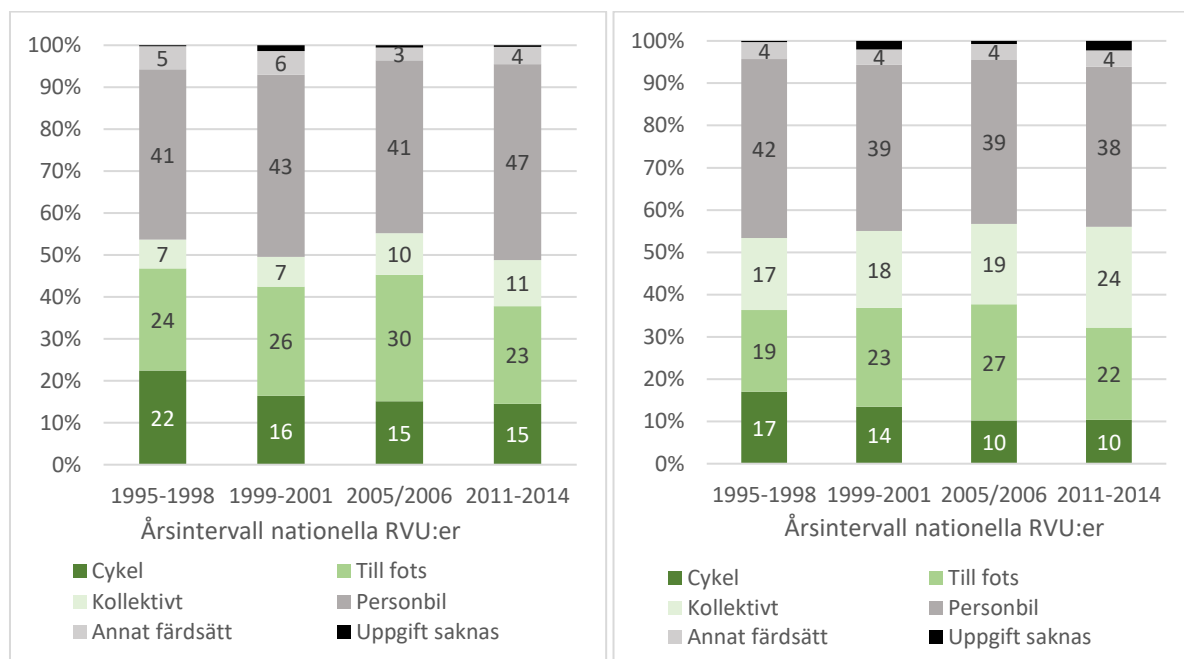
## 4.2. Alternativa färdssätt

När vi nu konstaterat att barns och ungas cyklande i genomsnitt minskat över åren, kan man undra vilka färdssätt de använder istället, eller om minskningen beror på att barnen helt enkelt reser mindre. Enligt de nationella resvaneundersökningarna, Riks-RVU 1995–1998, RES 1999–2001, RES 05/06 och RVU Sverige 2011–2014, har det totala antalet delresor minskat över tiden i båda åldersgrupperna 7–14 och 15–24 år (Figur 3 nedan). Det skulle kunna tolkas som att både barns och ungas resande minskat över tiden, totalt sett, men kan också hänga ihop med skillnader i metod, urval och svarsfrekvens i de olika undersökningarna. Även antalet delresor totalt sett, för alla åldrar, har minskat över åren i de nationella resvaneundersökningarna (se Figur 21, i bilaga 2). Detta trots att befolkningen och trafikarbetet (se Figur 16 på sidan 56) ökat över åren.



Figur 3. Antal delresor i 1000-tal, uppdelat på åldersgrupperna 7–14 år och 15–24 år, enligt de nationella resvaneundersökningar, Riks-RVU 1995–1998, RES 1999–2001, RES 05/06 och RVU Sverige 2011–2014. Källa: Egen bearbetning av tabellunderlag från Trafikanalys (2017a).

När det gäller färdmedelsfördelningen så kan vi utifrån de nationella resvaneundersökningarna se att cykelresorna bland barn och unga till viss del ersatts av bilresor men framförallt av ett ökat resande med kollektivtrafik och resor till fots (Figur 4). För barn i åldrarna 7–14 år varierar färdmedelsandelarna mellan de olika undersökningarna, men med en generell minskning av cykelandelen och, till en början, en ökning av resandet till fots. I den senaste resvaneundersökningen RVU Sverige 2011–2014 kan man dock se att resandet till fots minskat medan bilåkandet ökat. För unga i åldern 15–24 år har inte bara cyklandet utan även bilåkandet minskat över åren och ersatts av ökad kollektivtrafik och resande till fots. Sammanställningarna baseras på tabellunderlag från Trafikanalys (2017a) begränsat till åldrarna 7–74 år. De nationella resvaneundersökningarna innefattar annars alla svenskar i åldrarna 6–84 år, men här har de yngsta och äldsta plockats bort ur analysen för att möjliggöra jämförelser med trafikskadade (Trafikanalys, 2016).



Figur 4. Färdmedelsfördelning för barn i åldrarna 7–14 år (till vänster) och för unga i åldrarna 15–24 år (till höger), enligt de nationella resvaneundersökningarna, Riks-RVU 1995–1998, RES 1999–2001, RES 0506 och RVU Sverige 2011–2014. Färdmedelsandelarna baseras på huvudsakligt färdmedel uppdelat på antal delresor. Källa: Egen bearbetning av tabellunderlag från Trafikanalys (2017a).

För alla åldrar mellan 7 och 74 år, har cyklandet minskat med 31 procent från 1995–1998 till 2011–2014, medan resandet till fots ökat med 23 procent och kollektivtrafikresandet ökat med 24 procent. Även resandet med bil har minskat under denna period – med 4 procent medan övriga färdmedel (t.ex. färdtjänst, taxi, flyg och sjöfart) minskat med 20 procent (se Figur 22 i bilaga 2). Färdmedelsandelarna baseras på huvudsakligt färdmedel, dvs. det färdmedel som används längst sträcka, uppdelat på antal delresor. Det totala antalet delresor som färdmedelsfördelningarna baseras på har minskat från drygt 8 000 miljoner resor i Riks-RVU 1995–1998 till knappt 7 400 miljoner resor i RVU Sverige 2011–2014. Under samma period har befolkningen i åldrarna 7–74 år ökat från 7,3 till 8,0 miljoner (SCB:s befolkningsregister, [www.scb.se](http://www.scb.se)).

Färdmedelsfördelningen som återges i Figur 4, representerar ett genomsnitt för resandet över hela året. Trivektors resvaneundersökning som genomfördes i månadsskiftet april-maj 2007 bland barn i åldern 6–15 år, visade på en betydligt större andel cykling (Schmidt & Neergaard, 2007). Enligt den studien gjorde barnen i genomsnitt 3,1 resor per dag och det vanligaste färdmedlet oavsett ärende var cykel (34 %) följt av bil (33 %), till fots (23 %), buss/skolbuss (8 %) och moped (1 %). Förutom undersökningsperioden kan det finnas andra skillnader mellan studierna som bidrar till att resultaten inte är

direkt jämförbara. Enligt Trafikverkets undersökning om barns skolvägar väljer ca 30 procent av barnen i åldrarna 6–15 år att cykla till/från skolan under sommarperioden (april-oktober), medan det under vinterperioden (november-mars) är betydligt färre, ca 10 procent av eleverna som cyklar (Trafikverket, 2015). De flesta väljer att gå istället under vintern medan några ersätter cykelresorna med bilresor (se Figur 24 i bilaga 2).

Trots att cyklandet minskat bland barn och unga, är det ändå åldersgrupperna 7–14 år och 15–24 år som gör flest antal delresor med cykel som huvudsakligt färdssätt (se Figur 23, i bilaga 2) och har de högsta andelarna av personer som cyklat (se Figur 19, i bilaga 2). Cyklandet är störst i åldersgruppen 7–14 år och lägst i åldersgruppen 65–74 år.

### 4.3. Sammanfattande reflektion

Sammantaget visar statistiken att cyklandet bland barn och unga minskat över tiden. Enligt de nationella resvaneundersökningarna har den största minskningen skett i åldersgruppen 15–24 år mellan åren 1995–1998 till 1999–2001. Minskningen kan främst förklaras av att det under senare år är en mindre andel barn och unga som cyklar medan den cyklade sträckan bland de som cyklar inte förändrats nämnvärt. En del av förklaringen skulle kunna vara ett minskat resande totalt sett bland barn och unga. De nationella resvaneundersökningarna antyder det. Utifrån VTI:s cykelhjälmsobservationer kan vi dra slutsatsen att det framförallt är fritidscyklingen som minskat. Även cyklandet till skolan har minskat, men inte i samma omfattning. Enligt de nationella resvaneundersökningarna har cykelresorna till skolan också blivit längre.

Minskningen tycks vara generell i den bemärkelsen att den i stort sett kan sägas gälla hela landet. Lokala undantag kan finnas, vilket räkningar i samband med VTI:s cykelhjälmsobservationer antyder. Förutom att det främst tycks vara de äldre barnen och de unga som minskat sin cykling kan det också gälla för vissa grupper av barn och unga, t.ex. beroende på socio-ekonomisk bakgrund och/eller boendeform. Trivektors studie visade att barn som bodde i lägenhet i stadskärnan/centrum eller i bostadsområde utanför centrum gick i större uträkning och cyklade i mindre utsträckning, än de som bodde i villa (Schmidt & Neergaard, 2007). Att cykelresorna ersätts med gång är dock inget problem varken ur miljösynpunkt eller med tanke på barnens hälsa och självständiga mobilitet. Generellt tycks gälla att cykelresorna bland barn och unga framförallt ersatts av ett ökat resande med kollektivtrafik och resor till fots, men till viss del även ersatts av bilresor. För unga i åldern 15–24 år har inte bara cyklandet utan även bilåkandet minskat över åren. Även totalt sett, alla åldrar inkluderat, har cyklandet minskat och kollektivtrafikresandet och gåendet ökat – dock inte i samma omfattning. Trots att cyklandet minskat bland barn och unga, är det ändå åldersgrupperna 7–14 år och 15–24 år som gör flest antal delresor med cykel som huvudsakligt färdssätt och har den högsta andelen cyklande i sina grupper.

Avslutningsvis kan vi konstatera att även om det onekligen är så att barn och ungas cykling har minskat under de senaste tjugo åren, finns det skäl att ifrågasätta hur statistiken som visar sådana samband har samlats in. Framförallt gör de metodologiska tillvägagångssätten att eventuella lokala och regionala skillnader inte framkommer, något som påpekats av flera tjänstemän från olika typer av myndigheter under utredningens gång. Det finns också en risk att skillnaden mellan barn, både vad gäller ålder och bakgrund, osynliggörs när statistiken blir för aggregerad. Vi drar slutsatsen att det finns ett behov av metodutveckling när det gäller resvaneundersökningar och andra typer av undersökningar som syftar till att synliggöra hur barns mobilitet ser ut. Dessutom behöver uppföljande studier göras i större utsträckning.



---

## 5. Barns och ungas säkerhet i trafiken

---

Upplevd säkerhet kan skilja sig från faktisk säkerhet. Upplevd säkerhet beskriver vi längre fram, i avsnitt 6.4, medan vi i detta kapitel ger en beskrivning av barns och ungas säkerhet i trafiken utifrån tillgänglig olycksstatistik. Sammanställningen fokuserar på barns och ungas säkerhet i samband med cykling, men för att sätta det i ett perspektiv, visar vi även på den generella olycksutvecklingen bland barn. Först inleder vi emellertid med en beskrivning av barns och ungas trafikmognad och förmåga.

### 5.1. Barns och ungas trafikmognad och förmåga

Barn och ungas förutsättningar för säker självständig mobilitet är inte den samma som en vuxens. Barns sinnen är inte fullt utvecklade, som exempel kan nämnas att ett barns förmåga att uppfatta varifrån ljud kommer är begränsat. Vidare är barnets syn inte färdigutvecklad förrän i tonåren och barn i förskole- och lågstadieåldrar har svårigheter med att ställa om blicken från närseende till fjärrseende. De har även ett snävare synfält än vuxna och sämre möjligheter att uppfatta rörelser ur ögonvrån. Barnet har inte heller lärt sig att tolka vad ögat ser, som till exempel hur man bedömer hastigheter hos fordon. För ett barn kan det vara svårt att samordna sina rörelser och sinnen. Det innebär att det kan vara svårt att gå i en riktning och samtidigt titta i en annan. I detta sammanhang är det även viktigt att påminna om att barn är kortare till växten och att de därmed har svårare att se över bilarna för att kunna överblicka en situation. Genom att barn är korta till växten är de också svåra att upptäcka för andra trafikanter.

Majoriteten av svensk forskning kring barns förutsättningar för trafiksäkert beteende gjordes under 1960-talet och där visades att barn upp till cirka 12 års ålder saknar förutsättningar för att vid alla tillfällen visa ett trafiksäkert beteende (Sandels, 1968; Sandels, 1995). Forskningen visade att ett och samma barn, i ena stunden, kan visa upp ett trafiksäkert beteende, för att i nästa stund utsätta sig för stora risker. Små barn uppfylls lätt av känslor som glädje, ilska eller plötsligt intresse för någonting, och kan då ge efter för sina impulser. Att barn lätt distraheras och är spontana kan leda till att barn plötsligt springer över gatan till en kamrat utan att se sig för. I en annan senare studie av svenska barn i ålder 3–6 år erhöles liknande resultat (Briem & Bengtsson, 2000). Studien visar att såväl ålder som förståelse av trafikmiljön har betydelse för beteendet, men att även impulsivitet bidrar signifikant till förståelsen av barnens beteende. I studier av hjärnans utveckling har man visat att frontala delar av hjärnan, där bland annat konsekvenstänkandet sker, inte är fullt utvecklad förrän i åldrar över 20 år (Lenroot & Giedd, 2006).

I Barnkonventionen finns det ett antal artiklar som har stor betydelse för barns möjlighet att vistas på ett säkert sätt i trafiken. De artiklar som är av störst betydelse för barns säkerhet är 2, 3, 6, 12, 13 och 31 (Gregersen, 2016). Svenska regeringen har åtagit sig att uppfylla de krav som Barnkonventionen ställer och har därför utformat en strategi för barns rättigheter som bl.a. slår fast att barn ska få kunskap om sina rättigheter och vad de innebär i praktiken (se avsnitt 3.1.2 för en mer ingående beskrivning av barnkonventionen och dess betydelse i sammanhanget). Att barn ska få kunskap om sina rättigheter och vad de innebär i praktiken har stor bäring på barn i trafik och förutsätter utbildning. Samtidigt visar utvärderingar av tidigare svenska frivilliga utbildningsinsatser, t.ex. NTF:s Barnens trafikklubb, att det inte haft effekt på säkerheten, även om det resulterat i att barnen i större omfattning använde säkerhetsutrustning i samband med transport (Gregersen, 1994). I en internationell granskning av studier med fokus på effekt av utbildning av barn, konstateras att utbildning kan påverka barnen till ett mer säkert beteende, men att det inte finns några kända studier som visar att det leder till en faktisk ökad säkerhet (Duperrex m.fl., 2002). Vi återkommer till utbildningsinsatser och initiativ för ett ökat och säkert cyklande i avsnitt 7.1.

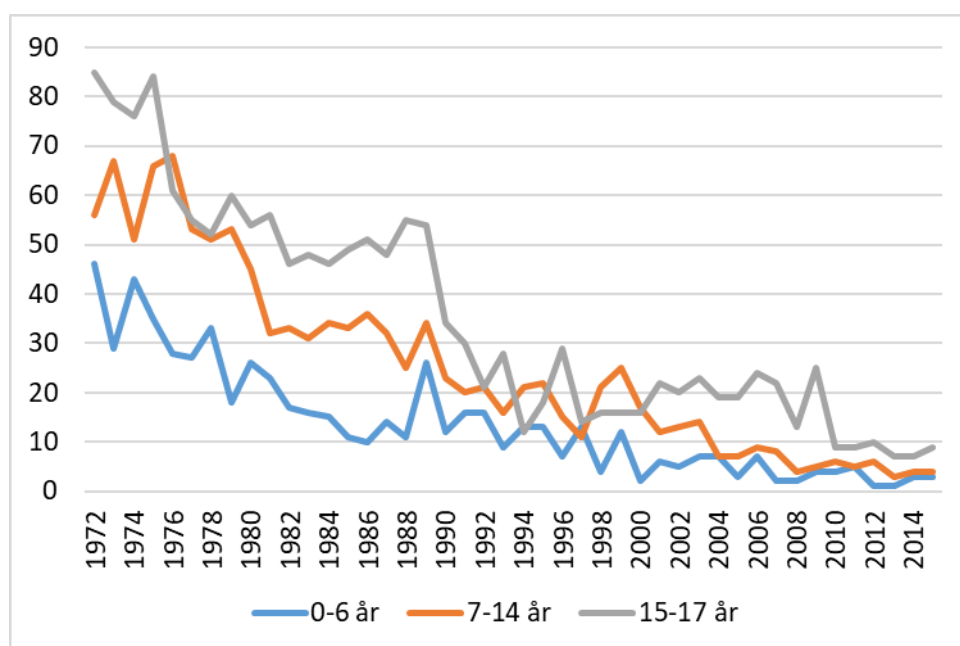
Barns säkra mobilitet har till och från varit i fokus såväl i Sverige som internationellt (Björklid & Gummesson, 2013). I nämnd studie visas en diskrepans mellan barns och föräldrars perspektiv. Barn vill cykla i större utsträckning än de tillåts, barn upplever inte trafiken som farlig i lika stor

utsträckning som föräldrarna. Just diskrepansen mellan barns och vuxnas bild är väl känt sedan tidigare (Timperio m.fl., 2004). Vidare kan det noteras att i det undersökta området med separata cykelvägar var inte säkerheten det som oroade föräldrarna mest utan snarare rädslan för andra vuxna. Detta beskriver vi mer ingående i avsnitt 6.4.

## 5.2. Omkomna barn i cykelolyckor och olycksutveckling generellt

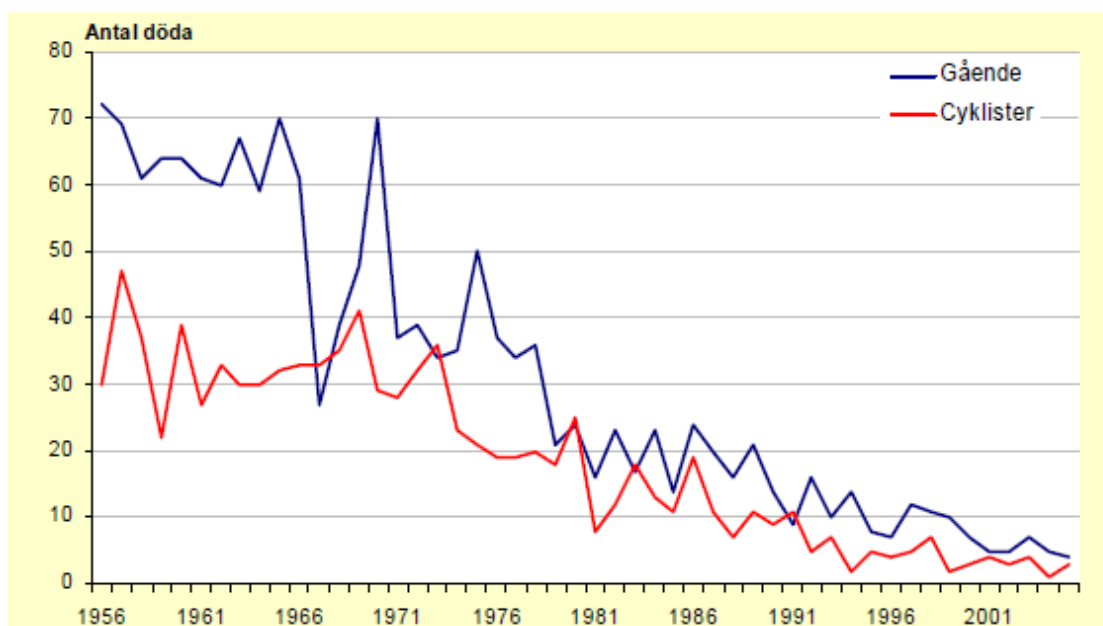
År 1947 var 23 procent av alla omkomna i trafiken barn medan motsvarande andel år 2007 hade sjunkit till 5 procent<sup>2</sup>. I ett långsiktigt perspektiv har alltså trafiksäkerheten för barn förbättrats väsentligt (Figur 5 och Figur 6). I slutet av 1980-talet omkom ungefär 100 barn i vägtrafiken varje år (Trafikanalys, 2017c). Under 2016 var det tolv barn i åldrarna 0–17 år som dödades i vägtrafiken, varav en var cyklist (Trafikanalys, 2017d). Bland unga, i åldrarna 18–24 år, var det tre cyklister som omkom under 2016. Omfattningen av omkomna cyklister bland barn och unga har legat på samma låga nivå under den senaste tioårsperioden, mellan noll och tre omkomna per år i respektive grupp. Enligt Trafikanalys (2017c) behöver dock inte de låga olyckstalen betyda att transportsystemet blivit säkrare för barn, utan kan till viss del förklaras av att i synnerhet de yngre barnen rör sig mindre i trafiken på egen hand.

En genomgång av omkomna cyklister under åren 2005–2015 har gjorts i en studie av Ekström och Linder (2017). Bland totalt 271 omkomna cyklister var 10 pojkar och 7 flickor i åldrarna 0–17 år, dvs. motsvarande 6 procent av alla omkomna cyklister under den här perioden var barn. Majoriteten av de omkomna cyklister var annars män över 50 år. Samtliga barn omkom i kollision med motorfordon. Bland äldre cyklister förekom att en singelolycka legat bakom dödsfallet – i totalt sett vart fjärde fall



Figur 5. Utvecklingen av dödade barn i trafiken i olika åldersgrupper, 1972–2015. Källa: Gregersen (2016) med hänvisning till Strada.

<sup>2</sup> <http://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/Trafiksakerhet/barn-och-unga-i-trafiken/barn-och-narsamhalle/Fakta-om-barn-och-trafik/Nationell-statistik-over-omkomna-barn/>



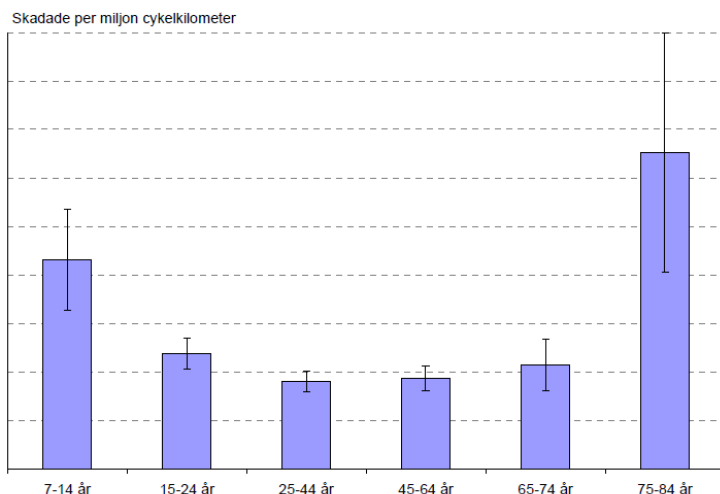
Figur 6. Antal dödade barn, 0–17 år, i vägtrafiken som gång- respektive cykeltrafikanter från år 1956 till 2005. Källa: MSB (2017) med hänvisning till "Vägverket".

### 5.3. Skadade barn i cykelolyckor

I olycksdatabasen Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) finns inrapporterade olyckor och skador inom hela vägtransportsystemet som bygger på uppgifter från både polisen och sjukvården. Här presenterar vi resultat för åren 2007–2012, enbart utifrån sjukvårdens uppgifter, vilket baseras på inrapportering från de akutsjukhus som då var anslutna till Strada. I början av 2007 var 40 akutsjukhus anslutna och i slutet av 2012 var 68 av 69 akutsjukhus anslutna (Niska & Eriksson, 2013).

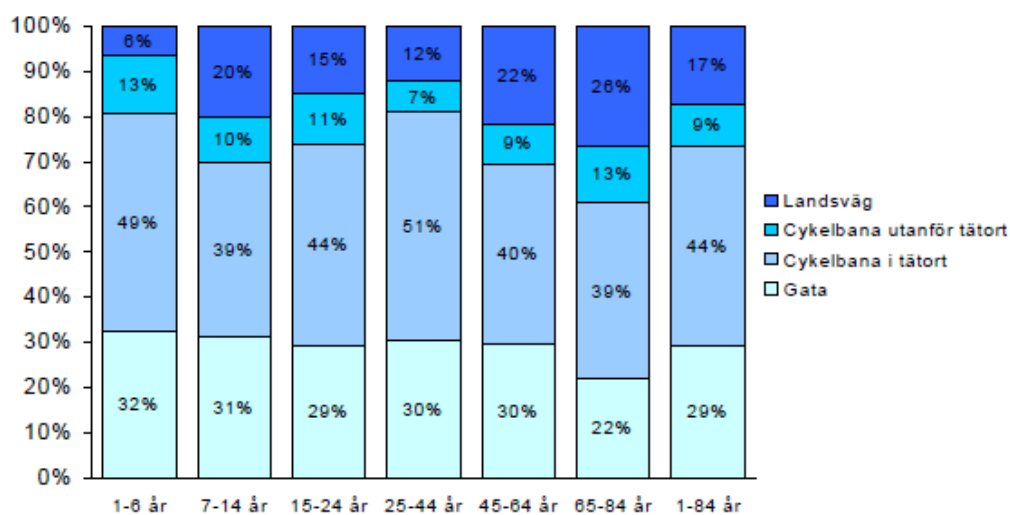
Till skillnad mot när det gäller omkomna cyklister, visar analysen av Strada-data att barn mellan 11–14 år är överrepresenterade i olycksstatistiken, både vad gäller skadade och allvarligt skadade cyklister (Figur 10). Dock skadas de mindre allvarligt än övriga åldersgrupper när de väl får en skada. En skadad person definieras här som att den fått en skada klassad enligt den internationella AIS-skalan (Abbreviated Injury Scale, AAAM, 2008). En allvarligt skadad person bedöms få en framtida medicinsk invaliditet på minst 1 procent. Detta mått är en skattning av varje persons skador som kan leda till medicinsk invaliditet och kallas för *Risk of Permanent Medical Impairment* (RPMI). I Malm m.fl. (2008) finns en utförlig beskrivning på hur RPMI-måttet framställts.

Att åldersgruppen 11–14 år är överrepresenterade i olycksstatistiken hänger delvis ihop med att de också är den åldersgrupp som cyklar mest (se Figur 19 och Figur 23, i bilaga 2). Men även sett till risken att skadas utmärker sig denna åldersgrupp, om man avser antalet skadade per cyklad kilometer. Thulin och Niska (2009) gjorde en riskberäkning för olika åldersgrupper baserat på olycksdata från Strada och cyklad sträcka enligt den nationella resvaneundersökningen RES 2005–2006. Den visade att åldersgruppen 7–14 år har en dubbel så hög skaderisk och åldersgruppen 75–84 en tre gånger så hög skaderisk jämfört med övriga åldersgrupper, se Figur 7 nedan. Liksom vi tidigare nämnt, blir det stora osäkerheter när resvanedata bryts ner i mindre grupper och resultaten från dessa riskberäkningar ska därför tolkas med försiktighet.

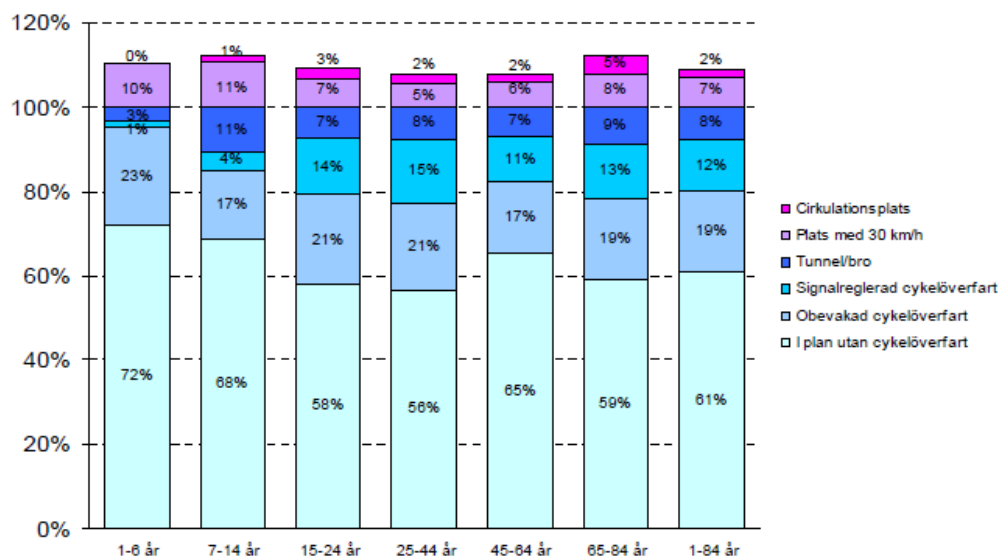


Figur 7. Skaderisken för olika åldersgrupper cyklistar (exponering enligt RES 2005–2006). 95 % konfidensintervall. Alla skadade, oavsett skadegrad. Källa: Thulin och Niska (2009).

För att få en mer detaljerad information om cyklisters och fotgängares exponering i olika miljöer, genomförde VTI, under åren 1992 till 2002, en nationell resvaneundersökning kallad TSU92- (t.ex. Gustafsson & Thulin, 2003). En sammanställning för 3-årsperioden från 1 april 1998 till 31 mars 2001, visade att barn och unga främst cyklade på cykelbanor i tätort, följt av cykling på gata, men även en del cykling på landsväg förekom (Figur 8). En stor del av barnens passager med cykel över väg/gata skedde då i planet utan särskilda cykelpassager (då kallat cykelöverfarter) eller vid oönskade cykelpassager (Figur 9). Hur väl det representerar fördelningen i olika cykelmiljöer idag är oklart eftersom liknande uppföljningar inte längre görs. Med hjälp av exponeringen, är det möjligt att också beräkna olycksrisker i olika trafikmiljöer, men det har inte gjorts för olika åldersgrupper då underlaget inte är tillräckligt omfattande för en sådan uppdelning.

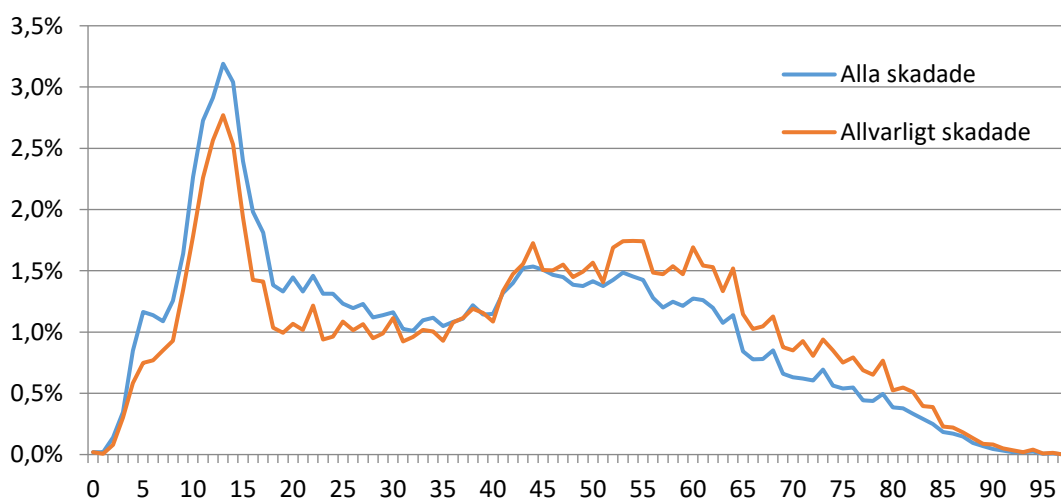


Figur 8. Cyklisters exponering (cykelkilometer) fördelat i procent på typen av trafikmiljö. Indelning efter åldersgrupp. Källa: TSU92- (Gustafsson & Thulin, 2003).



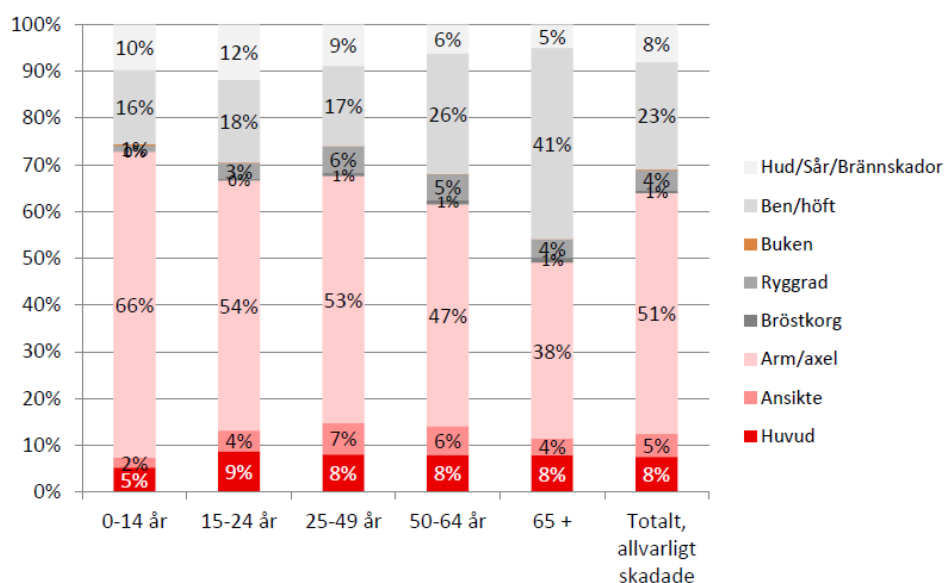
Figur 9. Antal passager med cykel över väg/gata med biltrafik fördelat i procent på typ av plats där passagen sker. Indelning efter åldersgrupp. Kategorierna "Cirkulationsplats" och "plats med 30 km/h" ingår i en övrig kategori och har egentligen inte klassats som en typ av cykelpassage. Källa: TSU92- (Gustafsson & Thulin, 2003).

Generellt gäller att 8 av 10 allvarligt skadade cyklister har skadats i en singelolycka, 12 procent i kollision med motorfordon och 7 procent i kollision med en annan cyklist (Niska & Eriksson, 2013). Vi har inte tittat närmare på hur fördelningen av olycksorsaker ser ut för de cyklister som skadats som barn. När det gäller just singelolyckorna vet vi från våra tidigare studier att det är vanligt att barn skadas när de leker med cykeln och tappar balansen. Lek med cykel kan innebära att man cyklat på ett hjul, cyklat över anordnat gupp, cyklat utan att hålla i styret. Till "lek" räknas även de olyckor som inträffat då cyklisten skjutsat en annan person, om den som blir skjutsad är 7 år eller äldre. Enligt Niska och Eriksson (2013), kan totalt 4 procent av singelolyckorna (allvarligt skadade) relateras till lek under cykling.



Figur 10. Åldersfördelning av alla skadade respektive allvarligt skadade cyklister som varit med i en trafikolycka och registrerats i STRADA-sjukvård, under åren 2007–2012. Källa: Niska & Eriksson 2013, något modifierad figur.

I de fall barn och unga drabbas av olyckor så har deras kroppar andra förutsättningar än vuxna kroppar, när det gäller skadeutfall. Huvudet på ett barn är tyngre i förhållande till resten av kroppen. Det tunga huvudet hålls uppe av en nacke som, trots huvudets vikt, är svagare hos barnet än hos en vuxen. En annan aspekt är att barns inre organ skyddas sämre av skelettet än vuxnas, vilket medför att risken för allvarliga skador vid olyckor generellt är större för ett barn än för en vuxen. I en studie av barns skador (0–12 år) vid uppsökande av sjukhus i Umeå konstateras att det skadepreventiva arbetet har varit speciellt framgångsrikt för bilåkande barn och oskyddade trafikanter i olyckor med motorfordon och att fokus nu bör riktas mot den stora grupp barn som skadas i singelkrascher med cykel (Björnstig & Björnstig, 2011). Ser man till de skador som barn mellan 0–14 år ådragit sig i cykel-singelolyckor, är det framförallt arm-/axelskador, följt av ben-/höftskador och sedan hud-/sår-/brännskador (Figur 11). Huvudskadorna utgör 5 procent av skadorna i den här åldersgruppen och eftersom det är en lägre andel än i andra åldersgrupper kan man anta att hjälmlagen som gäller för barn under 15 år haft en positiv effekt på huvudskadorna (Niska & Eriksson, 2013).



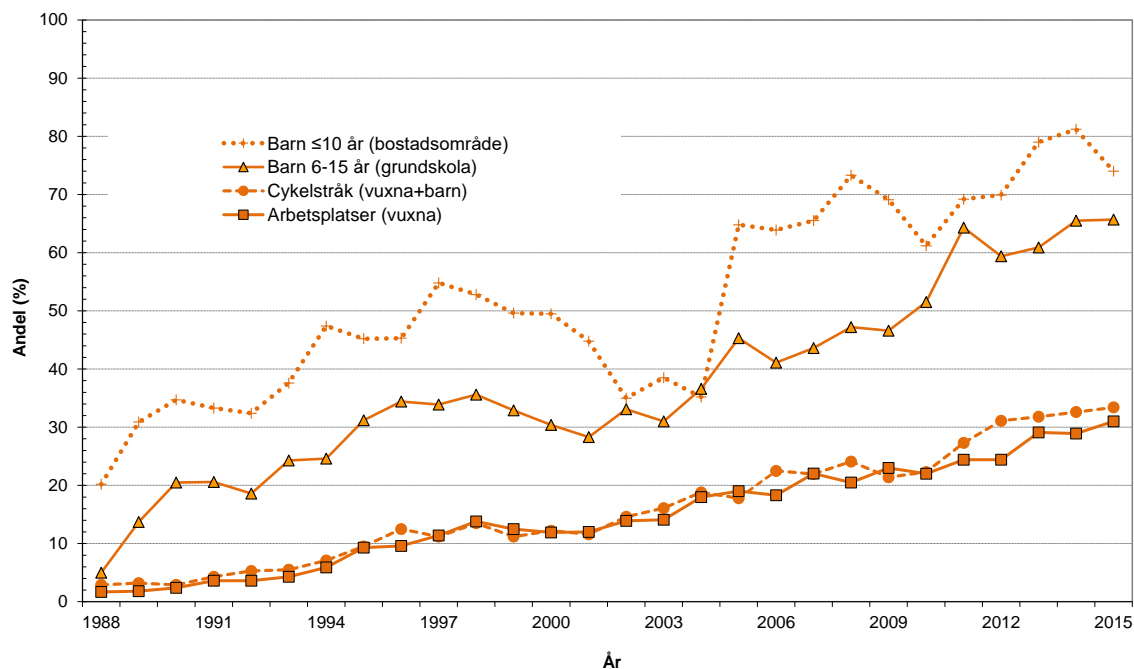
Figur 11. Allvarliga skador hos cyklister i olika åldersgrupper som uppsökt akutsjukhus för singelolycka, under åren 2007–2012. Källa: Niska & Eriksson 2013.

## 5.4. Cykelhjälm

Sedan den 1 januari 2005 gäller enligt Trafikförordningen (SFS 1998:1276, 6 kap. 4§), att den som är under 15 år och färdas med cykel måste använda cykelhjälm. Det är möjligt att cykelhjämlagen på olika sätt haft en inverkan på barns och ungas cyklande. Vi har inte kunnat hitta studier som visar att det faktiskt är så, men de workshops vi genomförde med barn och unga indikerar att cykelhjämlagen haft en negativ effekt på barns cyklande (se avsnitt 7.2.1). Här ges en allmän bakgrundsbeskrivning kring cykelhjälm och hjälmanvändning bland cyklande barn.

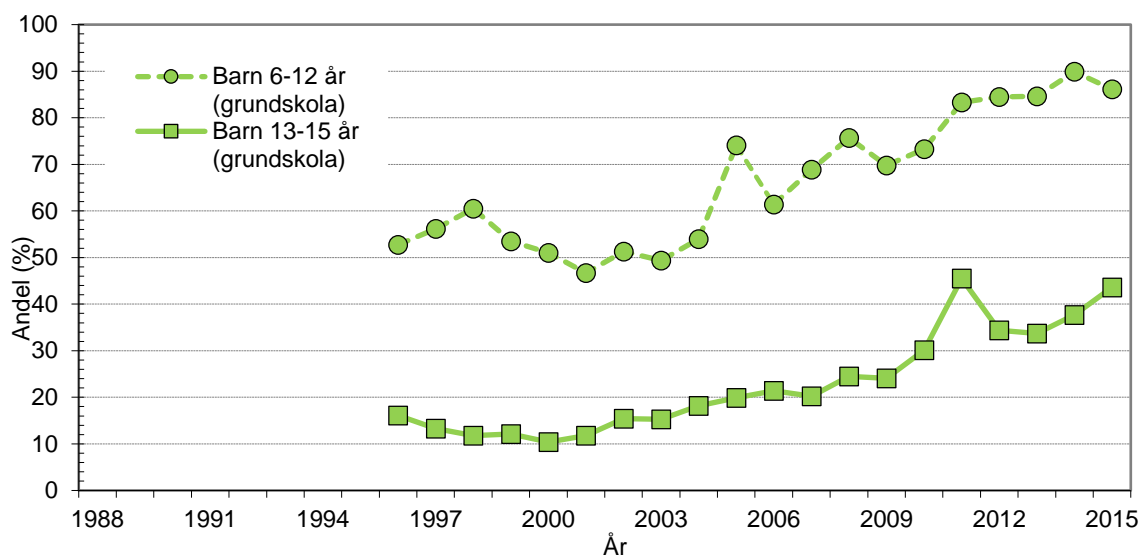
Mellan åren 1988–2015 har VTI, på uppdrag av Trafikverket, genomfört årligt återkommande cykelhjälmobservationer där bland annat barn i olika åldersgrupper ingått. Samma mätmetod och i stort sett samma platser och orter har använts varje år. Om det varit nödvändigt, har en plats ersatts av en likvärdig. Observationer har utförts i två timmar per plats, på sensommaren/hösten under morgon- och/eller eftermiddagstimmarna och innefattar cykelvägar vid både grundskolor och bostadsområden. Vid grundskolor har barn i åldrarna 6–15 år observerats och vid bostadsområden är det barn som är 10 år eller yngre som observerats. Vissa orter har flera observationsplatser och andra bara en plats. I bostadsområden förekommer även observationer på lördagar, men de senaste åren har detta begränsats

då det visat sig vara mycket få cyklande barn under denna period. Observationerna har visat att en ökning av hjälmanvändningen skedde kontinuerligt fram till slutet av 1990-talet då stagnation inträffade under några år (Figur 12). Cykelhjämlagens införande innebar att ökningen åter tog fart åren 2004/2005 och fortsatte till och med 2008. Därefter var det en stagnation som bröts år 2011. Barn  $\leq 10$  år som cyklar i bostadsområden uppvisar i den senaste undersökningen en minskning av andelen hjälmanvändare, medan de ökade i övriga grupper.



Figur 12. Cykelhjälm användning 1988–2015 uppdelat på cyklistkategorier. Källa: Larsson (2016).

Enligt den senaste uppföljningen använder i genomsnitt 74 procent av barnen  $\leq 10$  år som cyklar i bostadsområden cykelhjälm (Larsson, 2016). Hjälmanvändningen bland barn (6–15 år) som cyklar till/från grundskolan är totalt sett lägre, drygt 65 procent, men det är stor skillnad mellan olika åldersgrupper (Figur 15). Medan 86 procent av barnen på låg-/mellanstadiet (6–12 år) använder hjälm är motsvarande andel bland barnen på högstadiet (13–15 år) endast 44 procent. Det är också stora skillnader i cykelhjälm användning mellan olika orter. I små orter är hjälmanvändningen bland cyklande barn i bostadsområden betydligt lägre (48 procent) än i större (77 procent) och medelstora orter (80 procent). Vid grundskolor har de större orterna - Stockholm, Göteborg och Malmö - den högsta hjälmanvändningen. På låg- och mellanstadiet är hjälmanvändningen vanligen högre bland flickor än bland pojkar, men vid den senaste mätningen 2015 var skillnaden liten. Bland vuxna som cyklar till/från arbetsplatser är det i genomsnitt 31 procent som använder hjälm. Användningen är betydligt större i de största orterna Stockholm och Göteborg än i övriga orter.



Figur 13. Cykelhjälm användningen 1996–2015 uppdelat på 6–12 och 13–15 år. Källa: Larsson (2016).

## 5.5. Säkra barncyklar

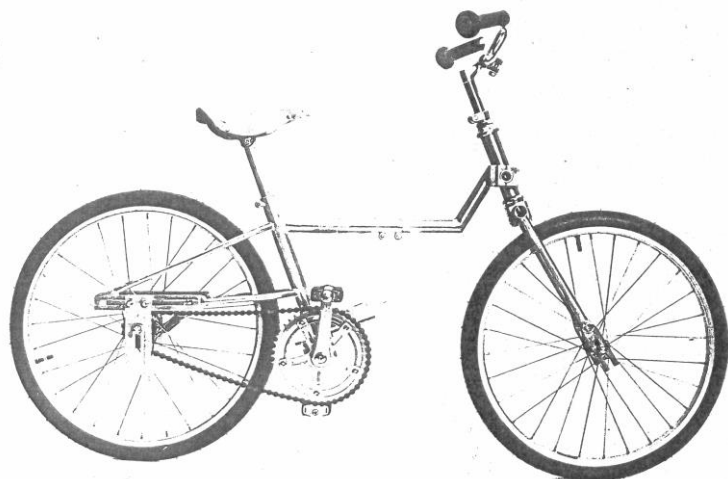
På 1970- och 80-talet genomförde VTI ett flertal studier om barncyklars stabilitet och manövrerbarhet (Arnberg & Tydén, 1974 och 1975; Arnberg m.fl., 1978 osv.). Studierna ledde till konstruktionen av den så kallade ”Stupeden” (Figur 14, till vänster) - en cykel i barnstorlek med möjlighet att variera ett flertal olika parametrar: axelavstånd, hjulstorlek, vevpartiets placering, castervinkel, försprång, utväxling, vikt och masströghetsmoment för hjul- och styrsystem (Ohlsson, 1983). Syftet var att kunna identifiera den bästa möjliga kombinationen av dessa variabler för att uppnå en cykeldesign som skulle vara så säker som möjligt och lätt att manövrera för barn i olika åldrar, kön, längd och cykelvana. I en studie av Järmark och Nolén (1986) fick 15 barn i 8-årsåldern cykla på Stupeden med fem olika variationer av axelavstånd och castervinkel (styraxelns lutning i förhållande till en vertikal linje). Studien visade inte på några signifikanta effekter av castervinkel respektive axelavstånd. Däremot fann man en signifikant effekt av interaktionen mellan castervinkel och axelavstånd. Minimal castervinkel och minimalt axelavstånd tycktes ge den mest stabila cykeln, vilket var tvärtom vad man förväntat sig. Försöken visade att det var tidskrävande att använda Stupeden i en experimentsituation och att flera variabler inte kunde hållas konstanta. Bland annat varierade avståndet mellan styret och sadeln som en följd av de olika inställningarna av axelavstånd och castervinkel. Några uppföljande försök med Stupeden gjordes därför inte. Några andra, senare vetenskapliga studier som specifikt fokuserat på cykelns utformning för barn har vi inte kunnat hitta.

Baserat på bland annat ovanstående studier, rekommenderas att barncyklar ska vara så enkla som möjligt, utan växlar (Laursen ”Små cyklister”, 1980). En cykel som är lättare att hantera ger mer utrymme till att också ha uppmärksamhet på omgivningen. Sittställningen ska vara upprätt så att det blir naturligt att blicka framåt. Trafiksäkerhetsverket och Konsumentverket (1986) rekommenderar vidare att cyklar till barn ska vara utan horisontellt ramrör, både för pojkar och flickor, eftersom det då är lättare att kliva av och på cykeln. Cykeln ska heller inte vara större än att barnet sittande på sadeln kan nå marken med båda fötterna samtidigt. Styret ska vara platt och relativt lågt med stötdämpande ändrar. För att små barn ska kunna hantera cykelns bromsar trots att de inte har styrka i händerna att sköta en handbroms, krävs att barncyklar med en höjd mellan 435 och 635 mm måste vara utrustade med fotbroms (Transportstyrelsens föreskrifter, TSFS 2009:31).

Enligt Trafiksäkerhetsverket och Konsumentverket (1986), lär sig de flesta barn att cykla i 5-årsåldern. När barn ska lära sig cykla finns hjälpmedel att ta till för de ska kunna hålla balansen. Tidigare har det varit vanligt med stödhjul, men enligt Trafiksäkerhetsverket och Konsumentverket (1986) ska man



undvika stödhjul på barnens första tvåhjuling, eftersom barnet då får svårare att öva upp sin balansförmåga. Nu finns andra tekniska lösningar som exempelvis "Gyrowheel", ett självstabiliserande cykelhjul som med hjälp av gyroteknik hjälper barnet att hålla balansen under inlärningsstadiet<sup>3</sup>. Billigare och enklare är kanske att istället låta barnen träna balans på en springcykel (Figur 14, till höger) innan man låter dem gå över till en vanlig cykel med trampor.



Figur 14. Den varierbara "Stupeden" till vänster (Ohlsson, 1983). Till höger ett exempel på en "springcykel" utan trampor, som ger en bra balansträning för barnen innan de går över till en riktig cykel. Foto: Anna Niska.

Majoriteten av alla cykelolyckor är singelolyckor och en stor del av dessa är relaterade till halka, dvs. förlorat väggrepp (se avsnitt 6.8.1.2). Det innebär att friktionen mellan däck och vägyta är av avgörande betydelse. I det avseendet har beläggingsmaterial och drift och underhåll en inverkan, men även cykeldäcket som sådant. Exempelvis kan en cyklist själv förbättra sin säkerhet genom att använda dubbdäck vid cykling vintertid. En studie av olika däckers friktionsegenskaper har visat att dubbdäck kan ge mer än dubbelt så bra grepp på is (Hjort & Niska, 2014). Dubbdäck för barncyklar saluförs emellertid inte i samma utsträckning som dubbdäck för fullstora cyklar, utan måste i regel specialbeställas.

## 5.6. Sammanfattande reflektion

När barn och unga ska förflytta sig på egen hand är de helt eller delvis hänvisade till att gå eller cykla vilket gör det extra viktigt att lyfta fram deras behov när man studerar trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Barn och ungas förutsättningar för säker självständig mobilitet är inte den samma som en vuxens, bland annat eftersom deras sinnen inte är fullt utvecklade. Forskning från 1960-talet har visat att barn upp till cirka 12 års ålder saknar förutsättningar för ett trafiksäkert beteende. Den forskningen står sig kanske än idag med avseende på barns utveckling, men däremot har trafikmiljön förändrats (se avsnitt 6.8). Det skulle därför vara värdefullt med uppföljande studier av hur barn hanterar dagens trafikmiljö. I det sammanhanget skulle också betydelsen av att barnen idag inte har samma vana av att vistas i trafikmiljön studeras, då deras självständiga mobilitet minskat över åren. Vi återkommer till detta i avsnitt 6.4.

I ett långsiktigt perspektiv har trafiksäkerheten för barn emellertid förbättrats väsentligt. Under den senaste tioårsperioden har mellan noll och tre cyklande barn omkommit per år medan det var omkring tio cyklande barn per år som dödades i början på 1990-talet. De låga olyckstalen behöver dock inte

<sup>3</sup> <https://newatlas.com/gyrobike-gyrowheel/13022/>

betyda att transportsystemet blivit säkrare för barn, utan kan till viss del förklaras av att barnen rör sig mindre i trafiken på egen hand. Till skillnad mot när det gäller omkomna cyklister, är barn mellan 11–14 år överrepresenterade bland skadade och allvarligt skadade cyklister. Åldersgruppen 7–14 år har en dubbel så hög skaderisk jämfört med övriga åldersgrupper. Dock skadas de mindre allvarligt än övriga åldersgrupper när de väl får en skada. Singelolyckor är den vanligaste olyckstypen bakom de skadade cyklisterna, medan samtliga barn som omkommit vid cykling har dödats i kollision med motorfordon.

Samtidigt som singelolyckor förekommer till följd av lek under cykling, är leken viktig för att ge barn en färdighet att säkrare hantera cykeln. Det kan ge säkerhetsvinster i längden och även ett ökat intresse för att också cykla för transport både som barn och senare i vuxen ålder. Cykelutbildningar där barn får lära sig att bromsa rätt och hantera cykeln i olika situationer är därför värdefulla. I avsnitt 7.1 återkommer vi till detta och lyfter då också behovet av utvärdering för att veta vilka initiativ som ger önskad effekt.

I ”Mål för framtidens resor och transporter” (Regeringens proposition 2008/09:93) betonas att åtgärder som syftar till att förbättra barns trafiksäkerhet bör prioriteras och i preciseringen till funktionsmålet står att en förutsättning att uppnå detta är att ”barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ökar”. Frågan är då vad som är en säker trafikmiljö för ett barn idag. Med bättre kunskap om i vilken omfattning barn rör sig i olika trafikmiljöer skulle det vara möjligt att beräkna olycksrisker i olika trafikmiljöer och därigenom kunna förbättra särskilt riskfyllda miljöer eller situationer.

---

## 6. Orsaker till att barns och ungas cyklande minskar

---

I det här kapitlet tar vi upp de olika förklaringar till att barn och ungas cykling minskat som aktuell forskning pekar på. Vår ambition är att synliggöra de övergripande trenderna som identifierats i den internationella forskningen för att sedan fördjupa och diskutera dessa teman anpassat till svenska förhållanden. Baserat på forskningen drar vi slutsatsen att det är en kombination av förutsättningar i barns sociala miljö och förutsättningar i trafikmiljön som bidrar till barns och ungas resmönster. Således är kapitlet uppdelat i först en del om sociala förutsättningar och sedan en del om förutsättningar i trafikmiljön. Kapitlet avslutas med en sammanfattande reflektion som väver samman de olika förutsättningarna.

Med barns sociala miljö menar vi de sociala sammanhang barn befinner sig i, som handlar om vilka människor de möter (exempelvis lärare, föräldrar, jämnåriga barn, andra vuxna) men också vilken betydelse dessa sammanhang ges. Hur tolkas exempelvis föräldraskap idag, eller barns lek? Påverkar det möjligheterna att cykla? Den sociala miljön går dock inte att särskilja från den materiella miljön, det vill säga hur barns närmiljö, inklusive trafikmiljön, är utformad. Det kan handla om vilket utrymme som ges till trafiken och vilket utrymme som ges till lekområden, samt hur de olika utrymmena är utformade. Infrastrukturen är högst materiell, men hur den ser ut, hur den tolkas och vem som utnyttjar, utformar och har inflytande över infrastrukturen går inte att särskilja från sociala processer (Massey, 1994). Vidare är barnens livsvillkor viktiga. Här inkluderas föräldrarnas sysselsättning inklusive inkomst och bostad. Det är värt att poängtera att barn har, i jämförelse med vuxna, begränsad möjlighet att forma de socio-materiella sammanhang de befinner sig i. De bestämmer endast i begränsad utsträckning över sina egna aktiviteter och tid och har heller inte möjlighet att rösta eller formellt delta i beslutsprocesser. Det gör det dels viktigt att lyfta fram barns tolkningar och erfarenheter, men också att lyfta fram föräldrars och andras vuxnas tolkningar av barnens vardagliga sammanhang (Christensen m.fl. 2014).

### 6.1. Övergripande faktorer som påverkar barn och ungas cykling

En omfattande internationell litteraturstudie pekar på faktorer som påverkar ett så kallat aktivt resande, exempelvis att cykla (Denstel m.fl., 2015). Bland annat visar litteraturen på ett positivt samband mellan en hälsosam livsstil/en aktiv fritid och valet av ett aktivt färdmedel. Faktorer som annars framkommer som centrala är grundläggande attityd hos föräldrar och barn, barnens ålder, hur hushållet är organiserat och var skolan ligger i relation till var man bor (Vanwollegghem, 2017). I studier där man försökt att väga samman ett flertal faktorer för att förklara ett aktivt färdmedelsval, kan man se att det viktigaste är föräldrarnas beteende, trafikmiljön och trafiken, tillgång till mobiltelefon, vänner och anhöriga (Gibbs m.fl., 2012). I en review-artikel summeras att åtgärder behövs för att öka säkerheten för cyklister samt att upplevelsen av risk och föräldrars norm avseende barns oberoende mobilitet behöver förändras (Lorenc m.fl., 2008).

I en större genomgång av barns fysiska aktivitet i 15 olika länder, konstateras att förhållandena och möjligheterna för barn att vara fysiskt aktiva skiljer sig åt markant mellan olika länder (Lambert m.fl., 2014). Studien visar emellertid att högre nivåer av fysisk aktivitet och lägre nivåer av stillasittande är vanligare i länder med dålig infrastruktur, medan länder med bra infrastruktur rapporterar lägre nivåer av fysisk aktivitet och högre nivåer av stillasittande. Det tyder på att barns stillasittande är ett problem som förknippas med västvärlden. Jämförelse av olika förhållanden kopplat till trafikmiljö är dock svåra även om några sådana studier finns. I en jämförelse mellan fyra nordeuropeiska länder (Danmark, Finland, Norge och Storbritannien) där barns aktiva transporter minskat, slår forskarna fast att det finns flera likheter länderna emellan (Fyhri m.fl., 2011). Exempelvis att andelen bilar i hushållen generellt ökat, liksom kvinnors ökade förvärvsarbete. Dessa faktorer har bidragit till att barn cyklar i mindre utsträckning. Forskarna uppmärksammar att det är andelen självständiga fritidsresor som är färre än andelen fria resor till skolan. Det hänger ihop med att barnens aktiviteter är lokaliserade längre bort från närområdet än tidigare, varför skjutsning med bil upplevs som nödvändigt

och tidsbesparande. Barn som har tillgång till bil får alltså större möjligheter att delta i fritidsaktiviteter än barn som lever i hushåll utan bil. Att två föräldrar jobbar gör att föräldrarna kan lägga mindre tid på barnens resor, och då framstår också bilen som nödvändig. Barnfamiljer i den nord-europeiska kontexten har generellt hög tillgång till bil. Föräldrars attityder är också viktiga. Här är det framförallt att föräldrar uppfattar trafikmiljöer som farliga för barn, liksom en rädsla för att barn ska bli utsatta för övergrepp som framstår som mest relevant (Fyhri m.fl., 2011).

En förutsättning för att kunna cykla är naturligtvis att man har tillgång till en cykel. Enligt Trivectors resvaneundersökning 2007 bland barn i åldern 6–15 år, var det 2,6 procent som uppgav att de inte hade tillgång till en cykel (Schmidt & Neergaard, 2007). Genom initiativ som ”cykelkök” där man har möjlighet att laga och serva sin cykel och också få tillgång till begagnade cyklar kan fler barn få en egen cykel. Under senare år har man kunnat se ett ökat intresse för lastcyklar (och cykelkärror), framförallt för kortare transport av varor i städerna men också för att transportera barn. Det kan vara ett alternativ för barnfamiljer utan (en andra) bil och för förskolor. Detta är en utveckling som skulle kunna leda till ett ökat cyklande generellt, då det introducerar cykeln i tidiga åldrar.

## 6.2. En institutionaliserad vardag

Idag beskrivs västerländska barns vardag och verklighet i allt högre grad som institutionaliserat (Cele, 2015; Kallio & Häkli, 2013). De vistas stora delar av sin vakna tid i skolor, på förskolor och fritidshem eller på andra aktiviteter. Eftersom de geografiska platserna där dessa är förlagda har blivit mer spridda, spenderar barnen en betydande tid pendlades mellan dessa platser, och mindre tid i sitt närområde (Cele, 2015). Detta leder till, förutom en ökad grad av skjutsning från föräldrarnas sida, till att barnens vistelseplatser kan liknas vid satelliter lokaliserade bortanför området där de bor. Den totala yta som barnen vistas i blir då mindre, eftersom räckvidden i närmiljön blir mindre till ytan (Matthews & Limb, 1999). Det kan också beskrivas som att barn utesluts från staden. Deras interaktion med olika samhällsinstitutioner sker inte sällan på platser som utformats för dem utan större krav på kvalitet, ofta med vänner som de inte själva valt och med pedagoger som övervakar och lär ut saker på vuxnas villkor (Faskunger, 2008). En ökad skjutsning får till följd att barnets utforskande av närmiljön minskar och även till att dess förutsättningar för utveckling av en självständig mobilitet minskar.

Denna utveckling får bland annat konsekvenser för barns möjlighet till lek. Leken är viktig för barns utveckling och lärande. Det förbereder barnen för livet och gör den egna verkligheten begriplig. Även om lek alltså fyller en viktig funktion för lärande får man inte glömma bort att ur ett barnperspektiv är lek dessutom roligt. Roligast tycks barnen ha i olika former av fri lek, där de själva beslutar rammar, innehåll, process och sammanhang i leken. Fri lek är självinitierad (Lillemyr, 2002). Barns möjligheter att leka, hänga och utforska begränsas som en följd av den tilltagande institutionaliseringen, och därtill en tilltagande övervakning från föräldrar och andra vuxna (Holloway & Valentine, 2004; Kytta, 2003; Rasmussen, 2004; Karsten, 2005; Alparone & Pacilli, 2012). Även att städer förtätas innebär minskade möjligheter till fri lek. Barn anvisas till lekplatser, i den mån lekplatser prioriteras i stadsplaneringen (Cele, 2015; Björklid 2005).

Vidare betraktas barn av vuxna ofta som icke-kompetenta i att hantera sin närmiljö, där olika risker finns, exempelvis trafik och främlingar (van der Burgt & Cele, 2014). I linje med föreställningar om det inkompetenta barnet måste det skyddas ifrån riskerna. Ett barns kronologiska ålder, snarare än att ökande erfarenheter av att hantera risker leder till kompetens, ses av föräldrar som den största faktorn när det kommer till förstånd och mognad att hantera staden eller närmiljön. Den kronologiska åldern blir därmed i hög grad bestämmande för när barn ges eget tillträde till andra geografiska platser och kan öka sin räckvidd (van der Burgt & Cele, 2014). Risktagande är en viktig aspekt i leken. Sandseter (2009) menar att barn genom att utsätta sig för risker kommer över sina rädslor och får ett bättre självförtroende. Överbeskyddande föräldrar bidrar således i all sin välmening till motsatsen: att barn blir rädda och inte tror sig kunna anta utmaningar.

Traditionellt sett har cykling varit en del av barns lek. Med hjälp av cykeln kan de utforma sin närmsta miljö. Att cykla för att ha roligt, eller utforska, innebär en helt annan typ av cykling än den målstyrda cyklingen till skola eller fritidsaktiviteter. Att barn ges möjligheter till fri lek i så hög utsträckning som möjligt gynnar barn i största allmänhet, men kan också gynna cyklingen explicit.

Den ökade tillgången till läsplattor och mobiltelefoner har inneburit mer tid i stillasittande och mindre tid för fri lek och alltså även vara ett skäl till att barn och ungas utrymme för cykling minskar. Mobiltelefonens inträde har också inneburit att barn inte längre behöver planera sina resor i förväg med föräldrarna i samma utsträckning, vilket främjar bilen (Fyhri m.fl., 2011).

### 6.3. Föräldraskap idag: barn som projekt

Forskning om föräldraskap i västvärlden pekar på att barnen i dagens samhälle har fått en mer central roll än tidigare, vilket på sätt och vis gett dem högre status (Forsberg, 2009). Barnens behov och individuella utveckling står mer i centrum. En del forskare menar att detta har fört med sig en anda där barn och att ha barn har kommit att liknas vid ”ett projekt” (Halldén, 1992). När barnen ses som projekt förväntas vuxna stödja sina barns utveckling och aktiviteter. Kanske kan en förälder idag beskrivas som projektledare över projektet ”barn”, ansvarig för barnets utveckling och välmående.

En dominerande föreställning om det goda föräldraskapet har beskrivits vara det barncentrerade (Forsberg, 2009). Ett sådant föräldraskap kan beskrivas sätta barnet i första rum och domineras av en önskan att vara en engagerad förälder, och samtidigt mer eller mindre ständigt uppleva en brist på tid att hinna med allt (vilket resulterar i det som populärt benämns ”livspusslet”). I det barncentrerade föräldraskapet ses barnens aktiviteter som bundna och fasta, något som ”objektivt” finns där. Förutom en strävan över att sätta barnet först ”här och nu”, innebär även att vara den goda, engagerade föräldern en investering för framtiden, eftersom den karaktär relationen till barnen får grundas i barndomen.

I det barncentrerade föräldraskapet värdesätter och idealiserar föräldrar tid *med* barnet, snarare än tid *för* barnet (Forsberg, 2009). Skjutsande med bil till olika aktiviteter kan med detta perspektiv ses som en barncentrerad verksamhet samtidigt som det ger umgängestid med barnet. Bilen utgör här en privat och isolerad sfär, likt ett mobilt rum som en del av hemmet och erbjuder på så vis en värdefull plats för umgänge. En studie visade dock att det framför allt var föräldrarna som ansåg att bilen var en bra plats för umgängestid med barn. Barnen däremot föredrog umgänge i hemmiljö (Tillberg, 2001).

Den upplevda bristen på tid i det barncentrerade föräldraskapet samt behovet av flexibilitet är stora anledningar till att bil väljs som transportmedel och verktyg att ”lägga livspusslet”. Miljöhänsyn är däremot något som inte värderas speciellt högt när det kommer till det egna beteendet, eller sågs som möjligt att ta hänsyn till (Dahl, 2014; Waldo, 1999). Bilåkandet legitimeras snarare av skjutsandet av barn, som ses som något som måste göras, och där föräldrarna inte känner dåligt samvete (även om de kan göra det för sitt eget bilkörande).

Det finns indikationer som visar att föräldrars agerande mot barn i hög grad styrs av vilka värderingar de uppfattar att andra föräldrar har av föräldraskap, och vilken frihet till mobilitet barnen borde ha (van der Burgt & Cele, 2014). Detta visar att vad som bedöms som lämpligt eller mindre lämpligt, vad som upplevs som faror eller risker etc. inte är något objektivt och oberoende av tid, utan konstrueras i relation till vad som är acceptabelt i det sociala sammanhanget som man befinner sig i. Föräldrar tycks uppfatta utomhusmiljön som riskfylld, och något barnen måste skyddas ifrån. Att skjutsa barn med bil är således inte bara att underlätta transporten mellan olika platser, utan innefattar även övervakning och kontroll av barnen (Fotel & Thomsen, 2004). Mer om detta under avsnitt 6.4 ”upplevd säkerhet och trygghet”.

Mot ovanstående bakgrund kan föräldraskap idag beskrivas vara barncentrerat och barnen betraktas som projekt. En god förälder anses vara en förälder som är engagerad i barnets liv och som sätter

barnets utveckling före sin egen utveckling. Ett sätt att uttrycka engagemang i sitt föräldraskap är att skjutsa barnen till olika platser eller institutioner.

Föräldrars uppfattning om barns trafikmognad kopplas starkt samman med kronologisk ålder, samt föreställningar om risker, snarare än kompetens. Det innebär att barn inte bedöms kunna hantera risker baserat på att de tillhör kategorin barn. Detta medför att föräldrarna inte vågar släppa ut barnen i trafiken själva, och deras tillgång till närmiljön och det urbana rummet begränsas. Barnen får mindre möjligheter att utforska sin omgivning och skapa en självständig mobilitet, samt begränsas i att utveckla kompetenser för att hantera olika risker.

## 6.4. Upplevd säkerhet och trygghet

Hur barn och unga upplever och förstår säkerhet och trygghet i trafiken och det offentliga rummet är ett viktigt tema för att förstå benägenheten att cykla. Övergripande visar forskning på att vad barn tolkar som faror i det offentliga rummet är trafikmiljön, där framförallt bilar skapar en osäkerhet, men också en rädsla för att bli kidnappad. Barn förknippar vidare hemmet med trygghet medan utomhusmiljöer förknippas med otrygghet. Att komma vilse från föräldrar är något yngre barn uttrycker rädsla inför (Valentine & McKendrick, 1997; Jones m.fl., 2000; Harden, 2000; Fotel & Thomsen, 2004; Aldred, 2015).

Bland yngre barn är skillnaderna mellan pojkar och flickor inte särskilt markant medan skillnader i upplevd trygghet verkar uppstå i tonåren. Tonåringar i utsatta områden känner sig mindre säkra och trygga i sin närmiljö än tonåringar i välmående områden. I stadskärnor känner sig tonåringar från de utsatta miljöerna mer säkra än tonåringar från välmående områden. Flickor upplever större otrygghet i stadsmiljöer än pojkar (Bromley & Stacey, 2012). Att tonåringar tolkar det offentliga livet på olika sätt beroende på kön kan kopplas till att de rör sig på andra sätt än mindre barn. De dricker alkohol och vistas i nattlivet. Trygghet tolkas här framförallt i relation till hot om fysisk och/eller sexuellt våld. Ungdomar uppfattar ansvaret för att känna sig säker/trygg som individuellt, det vill säga att det är ens egna ansvar att se till att man är trygg. Det kan handla om hur man klär sig, och huruvida man konsumerar alkohol eller droger etc. (Held, 2015; Fileborn, 2016). En svensk studie om ungdomars upplevelser av att ta sig hem på kvällen visar att upplevelser som gjorts i nattklubbmiljön påverkar upplevelsen av hemresan. Unga tjejer som upplevt sexuella trakasserier på dansgolvet uppgav att den känslan följde med hem, och man blev extra uppmärksam på vilka som rörde sig i utomhusmiljön på väg hem, samt att inte gå hem ensam (Henriksson m.fl., 2017).

Enligt Trivektors resvaneundersökning bland barn i åldern 6–15 år, upplevde 68 procent av alla barnen att de kände sig trygga i trafiken i området där de bodde (Schmidt & Neergaard, 2007). Ju äldre barnen var, desto tryggare kände de sig. Då barnen i studien fyllde i en resedagbok tillsammans med en vuxen, finns emellertid en risk att resultatet speglar föräldrarnas snarare än barnens upplevelse av trafiken i området där de bodde. Föräldrars upplevelser och föreställningar om säkerhet och risk i trafiken är högst relevant för att förstå barnens rädsor. Dels eftersom föräldrar ofta kontrollerar barnens mobilitet men också för att barnen speglar sig i deras värdering. Föräldrarnas tolkningar liknar så också barnens, de uppger oro för att barnen ska råka ut för trafikolyckor eller bli bortförda. Vidare finns farhågor för att de inte ska vara tillräckligt kompetenta i trafiken, att barnen ska ramla och slå sig eller cykla eller gå på fel sida av vägen eller mot rött ljus och liknande. I det följande refereras några kvalitativa studier som ger en djupare insikt i hur föräldrar och barn i den nordiska kontexten resonerar om risk och (o)trygghet.

Sociologen Thyra Uth Thomsen (2004, 2005) har studerat hur danska barn och föräldrar resonerar kring säkerhet och trafik. Hon intresserar sig för vad hon benämner som en paradox, nämligen att medan olyckorna bland barn i trafiken minskar, ökar samtidigt föräldrarnas oro för att olyckor ska hända. Samtidigt ökar barnens bilresor. De ökade bilresorna kan delvis förklaras med ett generellt ökat bilinnehav samt att barn fått längre väg till skolan medan skolåldern parallellt blivit lägre. Jensen och Hummer (2002) menar att ungefär hälften av barns bilresor har förklaringsmodeller som på olika sätt

kan kopplas till den byggda miljön (se avsnitt 6.8), medan den resterande hälften kan kopplas till föräldrars förändrade attityder. Att föräldrar är oroliga för trafiksäkerheten har alltså en avgörande betydelse för barns minskade mobilitet. Baserat på djupintervjuer med danska föräldrar synliggör Thomsen (2005) att deras förståelse av risk är mångbottnad. Medan vissa föräldrar argumenterar för att deras främsta uppgift som föräldrar är att skydda barnen från potentiella risker, menar andra att risker är en naturlig del av livet som barnen själva måste utforska och lära sig att hantera. Föräldrarna uppger att medias rapportering av trafikfaror påverkar deras egen uppfattning. Många ser vidare att trafikklimatet förändrats sedan de själva var barn och att den ökade biltrafiken skapar en stark kontrast mot vad de upplevde som ett säkert trafikrum i barndomen. Några föräldrar uttryckte vidare att eftersom de jobbade mycket ville de träffa sina barn under den lediga tiden. Att skjutsa dem blir ett sätt att visa omsorg på (se avsnitt 6.3). Föräldrarnas uppfattning om vad som är ett gott föräldraskap, och hur de själva lever upp till det, påverkar barnens mobilitet. Utifrån att föräldrarna redan ser det som sin uppgift att skydda barnen från trafikfaror, menar Thomsen att det är osäkert om trafik-säkerhetskampanjer kommer att leda till att barnen får större utrymme till att cykla eller gå själva. Snarare förstärker sådana insatser bilden av att barnen behöver skyddas, menar Thomsen. Hon argumenterar istället för att det behövs en aktiv dialog mellan föräldrar och barn om olika förutsättningar i deras uppväxt, om kompetenser i trafiken och konsekvenser för barnens mobilitet. Liknande slutsatser dras i en rad svenska studier som undersökt föräldrars uppfattningar om barns mobilitet (van der Burgt och Cele, 2014; Cele, 2015; Joelsson, kommande).

Även om forskningen visar att barn och föräldrar har liknande uppfattningar om säkerhet och trygghet i trafiken är det inte självklart att de gör liknande tolkningar av hur risker och otrygghet ska hanteras. Christensen & Mikkelsen (2008) har i en etnografisk undersökning intervjuat och observerat hur danska barn i skolåldern hanterar risker. Kopplat till trafiken visar studien bland annat att barnen uppfattar sig som kompetenta på så vis att de vet hur de ska hantera olyckor. En av de intervjuade pojkarna menar exempelvis att hjälm inte är nödvändigt för honom när han cyklar eftersom han vet hur han ska skydda huvudet när han ramlar. Flera barn uttrycker sig på ett liknande sätt. Forskarna tolkar barnens upplevelser som att de genom att utsätta sig för risker också hanterar de samma och att detta är en lärandeprocess som bidrar till att stärka deras hälsa och säkerhet. De konstaterar att utvecklingen mot att barn i allt högre grad skyddas från exempelvis trafiken är oroväckande, eftersom de då inte lär sig hantera risker (se också van der Burgt och Cele, 2014). Barnen i Thomsens studie från 2004 ifrågasätter bilden av att de blir mindre mobila av att åka mer bil. Barnen ser sig själva som delaktiga i beslutet att cykla eller bli skjutsade och uttrycker inte att deras mobilitet begränsas när de blir skjutsade. Samtidigt uttrycker de att det är tråkigt att åka bil och att bilar förstör stadsrummet på grund av olycksrisker och avgaser. Flera av barnen uppger vidare att vuxna bilister sällan respekterar barn som cyklar eller går i trafiken. De kör för fort och stannar inte vid övergångsställen och verkar inte bry sig om barn blir skadade eller inte. Barnen i studien efterfrågar hårdare trafikregler för att göra trafiken säkrare. Kullman (2010) ger i en studie om finska skolbarns resor till och från skolan ytterligare en insyn i hur barn och föräldrar tillsammans hanterar den riskfyllda trafiken. Kullman, som intervjuat föräldrar och barn i Helsingfors, menar att självständig mobilitet värderas högt i Finland. Barnen får tidigt lära sig att ta sig runt i trafiken själva. Det innebär dock inte att föräldrarna förhåller sig oberörda till risker i trafiken. Snarare kan barnens trafikträning beskrivas som ett aktivt samspel mellan barnen och föräldrarna, vilket inkluderar bland annat intensiv kommunikation med mobiltelefoner. Kullmans studie ger en annorlunda bild av föräldrars och barns riskhantering än övrig forskning då föräldrars strävan efter barnens självständiga mobilitet tydligt framhålls.

Sammantaget pekar studierna som uppmärksammar barns perspektiv på trygghet och säkerhet på att barn är högst medvetna om risker i trafiken – och att de också har tydliga idéer om hur de själva och andra kan hantera dessa risker. Föräldrar både begränsar och möjliggör barnens mobilitet. Föreställningar om risker i trafiken (både kopplat till trygghet och säkerhet) påverkar föräldrars benägenhet att släppa ut barnen i trafiken själva, samtidigt som föräldrar i vissa fall värderar barnens självständiga mobilitet högt.

## 6.5. Sociokulturella skillnader

Generellt är forskning om sociokulturella skillnader och cykling ett underprioriterat område, och få av de befintliga studierna lyfter fram barns och ungas perspektiv. Med sociokulturella skillnader menar vi här skillnader som kan härleds till grupptillhörighet så som ålder, etnicitet och kön, och som identifierats på gruppnivå. Identifierade skillnader förklaras inte med individuella egenskaper utan med hjälp av den sociala kontexten. Att barn och unga sällan uppmärksammas i denna forskning hänger ihop med att barns cykelmönster sällan uppmärksammas i kvantitativa studier om cykling (Joelsson, kommande), vilket gör det svårt att uttala sig om skillnader på gruppnivå. Det finns dock vissa intressanta men också motsägelsefulla mönster när det gäller sociokulturella skillnader i forskningen om vuxna cyklister.

### 6.5.1. Genus och cykelkultur

Genusskillnader i cykling uppvisas i de flesta länder, i forskningen är det framförallt västerländska länder som lyfts fram. I länder där cykelandelen är låg (som i USA, Kanada och Storbritannien) cyklar män mer än kvinnor. När cykling är vanligare på nationell nivå (som i Nederländerna, Tyskland och Danmark) tenderar kvinnor att cykla mer än män, även om skillnaderna sällan är stora (Witlox & Tindermans, 2004; Lehner-Lierz, 2003). I Storbritannien är andelen cykling låg samtidigt som en ökning har noterats i vissa geografiska områden. Ökningen kopplas samman med infrastrukturella satsningar på cykling samt ett ökat intresse i trafikplaneringen för att förespråka cykel. Aldred m.fl., (2016) pekar dock på att skillnaderna mellan män och kvinnor samt i ålder (cykling avtar med åldern) återstår även i de brittiska städer där cyklingen ökat. En generell ökning av cykling leder alltså inte automatiskt till mer jämlik cykling fastslår Aldred m.fl. Skillnaderna kan snarare kopplas till kulturella normer och föreställningar om kön och genus. Att cykelkulturen kodats som manlig, kan göra det svårt för personer som inte identifierar med cykelkulturen att börja cykla.

Att cykling kopplas samman med risktagande i trafiken, men också sportighet, anges i flera studier som ett skäl till att kvinnor cyklar mindre än män (Aldred m.fl., 2016; Garrard m.fl., 2012; Aldred & Dales, 2017), samt att föräldrar inte låter barnen cykla själva (Larsen, 2017). Även om flera studier vittnar om att alla grupper av cyklister efterfrågar trygga och säkra cykelmiljöer (vilket ofta tolkas som en cykelinfrastruktur separerad från infrastrukturen för motortrafik) är det särskilt äldre och kvinnor som betonar säkerheten (Krizek m.fl., 2006; Winters & Tescke, 2010; Björklund & Isacson, 2013). Aldred och Dales (2017) har i en brittisk studie observerat cykelmiljöer som uppfattas som säkra för att se vilka cyklistgrupper som nyttjar miljöerna. Det visade sig vara en mer jämlik fördelning av olika cyklistgrupper i den studerade säkra miljön än i blandade trafikmiljöer. Fler kvinnor, äldre och barn än vanligt noterades. Väldigt få barn cyklade dock. Garrard m.fl. (2008) har fått liknande resultat. Aldred och Dales (2017) argumenterar för att det är den dominerande cykelkulturen, där sportiga män länge fått agera som förebild för cyklister, som gör cykling mindre attraktiv för andra grupper (se också Balkmar, 2014; Cupples & Ridley, 2008; Larsen, 2017; Steinbach m.fl., 2011). Att prioritera säkra, och framförallt separerade, cykelvägar (se avsnitt 6.8.1.1) kan vara ett framgångsrikt sätt att förändra cykelkulturen och öka chansen att underrepresenterade grupper börjar cykla i högre utsträckning. För att föräldrar ska låta barn cykla själva är en cykelinfrastruktur av mycket hög kvalitet nödvändigt: 'while solo adults may put up with relatively poor-quality route segments, such problems may be an absolute barrier to child cycling, particularly in a context where child utility cycling is unusual and even negatively viewed' (Aldred & Dales, 2017:361).

Bilden av cyklisten som en vit, medelålders (eller ung) man med specialutrustning (sportcykel och cykelkläder) återkommer ofta i både forskning och i media. Balkmar (2014) problematiserar en allt vanligare bild av cyklister som hänsynslösa, aggressiva och buffliga i en etnografisk studie av kvinnliga vardagscyklister och manliga motionscyklister. Han visar att båda grupper utsätts för våld i trafiken. En kvinna i studien vittnar exempelvis att hon blivit påkörd flertalet gånger och flera män påtalar att bilister (alltid män) medvetet riktar in sig på att störa cyklister genom tutningar och



aggressiv, närgången körning. Balkmar menar att risktagande och aggressivitet förekommer både bland cyklister och bilister men att cyklister som en grupp oskyddade trafikanter är mer utsatta än bilister. Trafikrummet så som det planerats har hittills fördelat cyklister och gett bilen företräde. När bilisters utrymme ”hotas” genom ökad cykling kan de få våldsamma uttryck genom ”hämn-aktioner” som cyklister i Balkmars studie vittnar om. Här är i många fall de cyklade männen särskilt utsatta vilket delvis kastar omkull föreställningar om vem som är offer i trafiken. Men våldet i det offentliga rummet är trots det fortsatt könspräglat. Genusforskning visar att kvinnor är generellt mer rädda för att vistas i offentliga miljöer, och hanterar både rädsla för sexuellt våld och övergrepp och rädsla för trafiken (se också ”upplevd säkerhet och trygghet”, avsnitt 6.4). Det leder i vissa fall till att kvinnor kalkylerar kring olika typer av risker, som att cykla sent på kvällen utan cykellysen eller på bilvägar snarare än cykelvägar för att undkomma potentiella övergrepp (Andersson, 2001 & 2005; Friberg, 2005). En svensk studie om ungdomars upplevelser av att ta sig hem på kvällen pekar på att också ungdomar förhåller sig till risker på ett liknande sätt. Framförallt unga kvinnor framhåller risken att utsättas för sexuellt våld som ett skäl till att undvika att vara ute själv på kvällstid. Att få skjuts med bil av föräldrar föredras av både tjejer och killar, särskilt de i yngre tonåren (Henriksson m.fl., 2017).

Frågan är hur barn och unga påverkas av de mönster som påvisats bland vuxna cyklister. Återspeglas mönstren bland de unga, och kommer de påverka dem när de själv blir vuxna? Som ovan nämnt finns det stora kunskapsluckor om denna typ av frågor i forskningen. En studie som delvis pekar på skillnader i hur killar och tjejer upplever cykling är Lagerqvist och Forsberg (2017) som har intervjuat gymnasieungdomar i Stockholm om hur de upplever resande. De fokuserar särskilt på kollektivtrafik och vilken potential kollektivtrafiken har att bidra till social nytta för gruppen ungdomar. Ungdomarna i studien är i hög utsträckning beroende av kollektivtrafiken och reser kollektivt under de flesta dagarna i veckan. Ett uppseendeväckande resultat var att väldigt få ungdomar i studien cyklar. Medan ingen av tjejerna i studien uppgav att de cyklade var cykling vanligare bland killarna. De beskriver cykeln som ett ”roligt, smidigt, billigt och nyttigt transportmedel” (s. 104). Forskarna framhåller också att cykeln förknippades med barndomen och lek snarare än som ett färdmedel. En 18-årig kille säger exempelvis: ’när jag var yngre cyklade vi en hel del. Det var med kompisar. Vi kunde gå ut och cykla i timmar. [...] Så cyklade vi runt och runt. Vi åkte knappast hem för att äta. Vi ville bara vara ute hela tiden. Men nu... När man blir äldre, körkortet tar över, det är det man lägger sitt huvudfokus på’ (Ibid. s. 104). Lagerqvist och Forsberg menar att resultaten väcker frågor om ungdomar i framtiden ens kommer att kunna cykla. Vidare tar även dessa forskare upp att cykeln uppfattas som ett färdmedel främst för medelålders män med högstatusyrken (se också Henriksson 2014).

### 6.5.2. Kulturell tradition och etnisk bakgrund

Kulturell tradition spelar en större roll för val av färdmedel än vad man tidigare trott, särskilt etnicitet verkar avgörande (Rietveld & Daniels, 2004). Det kan exempelvis innebära att vissa etniska grupper cyklar mindre än andra etniska grupper i samma land. Flera studier visar att barn och ungdomar från minoritetsgrupper och utsatta socioekonomiska miljöer har lägre tillgång till bil, vilket gör dem mer beroende av kollektivtrafik och att de oftare går (McDonald, 2008; Goodman m.fl., 2015). Det finns studier som pekar på att minoritetsgrupper cyklar i liten utsträckning. Särskilt bland invandrare med utomeuropeisk bakgrund är cykelandelen låg (van der Kloof m.fl., 2014)<sup>4</sup>, något som troligtvis påverkar också barnen i invandrade familjer. I en holländsk studie undersöker Mäki-Opas m.fl. (2014) ungdomar med bakgrund i Turkiet och Marocko eftersom de har en mindre aktiv livsstil och cyklar mindre än andra grupper i Nederländerna. De är intresserade av ungdomar som växt upp utan aktiv cykelkultur men som finns i en samhällelig kontext där cykling är socialt accepterat i stort och där infrastrukturen stödjer cykling. Studien har metodologiska begränsningar då ungdomarna i en enkät

---

<sup>4</sup> En undersökning som Köpenhamns kommun genomförde 2011 visade att mer än hälften av första generationens invandrarkvinnor inte kan cykla. (<https://www.b.dk/nationalt/hver-anden-indvandrerkinde-ikke-cykle>, hemsida, 2017-10-10)

fått värdera sin närmiljö utifrån om de kan tänkas sig cykla där eller inte. Det går alltså inte att uttala sig om ungdomarnas uppfattning om cykling i stort, eller varför de inte cyklar idag. Samtidigt visar studien att trots att ungdomarna värderade sin närmiljö som både trevlig och cykelvänlig, väljer de att inte cykla. Mäki-Opas m.fl. menar att det tyder på att det är kulturella faktorer snarare än infrastrukturella som här spelar roll. Goodman m. fl., (2015) pekar på liknande trender i en brittisk kontext och visar dessutom att skolor med barn från minoritetsgrupper eller med socioekonomisk svag bakgrund mer sällan erbjuder cykelprogram för eleverna, trots att de är billiga och av god kvalitet. Hälften av de brittiska skolbarnen har tillgång till cykelskola. Deltagandet är högre bland sportiga, vita barn från välbeställda miljöer. En kanadensisk studie (McLaren & Parusel, 2011) om hur föräldrar i två områden av olika socioekonomisk karaktär uppfattar trafikrisker i skolmiljöer, pekar på att föräldrar från välbeställda miljöer är mer aktiva i trafiksäkerhetsfrågor än föräldrarna till barn i mer utsatta miljöer. De var också mer aktiva vad gäller frågor om barns hälsa kopplat till rörelse. Samtidigt belyser forskarna också att trafiksituationen såg väldigt olika ut i de olika skolorna. Den faktiska möjligheten att påverka trafiksäkerheten runt skolan var mindre för föräldrarna i det socioekonomiskt utsatta området än i det välbeställda. Medan trafiken runt skolan i det välbeställda området framförallt bestod av föräldrar som skjutsade barn med bil, var trafiken tyngre kring den andra skolan. En bil-fokuserad trafikplanering spelar därmed också roll för uppfattningen om risker och cykling, och kan inte enbart kopplas till individers eller grupperas kulturella föreställningar.

Van der Kloof m.fl. (2014) undersöker om invandrarkvinnor som fått lära sig cykla genom särskilda cykelskolor fortsätter att cykla samt om det leder till en ökad mobilitet i stort. De pekar på att även om flera kvinnor har som ambition att cykla efter avslutad kurs har alla inte ekonomisk möjlighet att skaffa cykel. Vidare upplevde flera av de studerade kvinnorna att även om de lärt sig cykla, är det inte samma sak som att kunna cykla i trafiken, något som även cyklister i dansk studie poängterar (Larsen, 2017). Rädslan för att skada sig i trafiksituationer som uppfattas som riskfyllda var överhängande.

Studier om kvinnors mobilitet ur ett genusperspektiv visar att cykling, liksom i vissa fall att transportera sig i stort, är ett problem för kvinnor från och i globala syd (Hanson, 2010). Att röra sig på egen hand, exempelvis att cykla, kopplas i vissa afrikanska länder bland annat ihop med promiskuitet och skam (Porter, 2011). Dessa föreställningar påverkar även unga kvinnor i Sverige. Kvinno- och tjejjouren Somaya, som är särskilt inriktad på hedersrelaterat våld och förtryck, har genomfört projektet ”cykla för friheten”. Projektet tog sin utgångspunkt i att många tjejer i verksamheten inte kunde eller vågade cykla, samt att det fanns en föreställning bland föräldrar att man förlorar modomshinnan när man cyklar (Somaya kvinno- och tjejjour, 2017). Det är svårt att uttala sig om hur vittspridda sådana föreställningar är. Men att invandrarkvinnor cyklar i liten utsträckning är som sagt välkänt. Cykelkurser för invandrarkvinnor är vanligt förekommande i flera europeiska länder, bland annat Sverige, men det saknas systematisk uppföljning liksom forskning om vilken betydelse cykelkurserna har för kvinnornas mobilitet (Aslam, 2015). Sedan flyktingströmmen 2015 har flera initiativ till cykelkurser för nyanlända tagits, bland annat har cykelfrämjandet gjort särskilda satsningar för ensamkommande flyktingbarn och ungdomar (Cykelfrämjandet, 2017). Det finns ett stort behov av att studera effekterna även av dessa initiativ.

Sammantaget visar kunskapsöversikten att det finns socio-kulturella skillnader när det gäller barns och ungdomars cykling. Det innebär skillnader kopplat till kön, etnicitet och socio-ekonomisk position. Men det är svårt att avgöra vilka faktorer som är mest avgörande för utvecklande av en aktiv cykelkultur. Troligen är det ett sampel mellan kultur, infrastrukturella och socio-ekonomiska faktorer som avgör benägenheten att cykla. Det är dock värt att poängtera att de normer som påverkar vuxna cyklister också påverkar barns möjligheter att cykla, liksom hur barn och ungdomar själva uppfattar cykeln. Det finns en lång tradition av cykelkurser för invandrarkvinnor i flera europeiska länder och det finns flera exempel på cykelkurser för nyanlända barn och ungdomar. Samtidigt finns det obefintlig forskning inom området. Huruvida dessa initiativ stärker möjligheter till integration och ökar möjligheter till cykling är en viktig fråga.

## 6.6. Krav på individen och infrastrukturen

Vi har nu pekat på en rad företeelser i barns livsvillkor som på olika sätt berör cykling och trafikmiljöer. Genomgången visar att det finns många tänkbara förklaringar till varför barns och ungas cyklande minskar i Sverige. Här har vi fokuserat på framförallt den sociala miljön. Vi har påpekat att det inte går att särskilja den sociala miljön från den fysiska miljön. Det har vi kallat ett socio-materiellt perspektiv. En dansk undersökning som särskilt anammat detta perspektiv berör familjer med barn i åldrarna 10–14 år. Studien visar att föräldrarnas resvanor har stor betydelse liksom den sociala och den fysiska miljön som omger barnen (Bikeability, 2014). De danska forskarna menar att de olika faktorerna kan både samverka och motverka varandra med avseende på att skapa en cykelvänlig miljö för barn, där föräldrarna tryggt kan låta sina barn cykla. Det innebär att det är svårt att kvantifiera effekten av olika orsaker och lyfta ut någon enskild förklaring som kan anses ha störst betydelse för att cyklandet bland barn och unga minskar.

Vi kommer nu att närmare belysa vilka förutsättningar i den fysiska miljön som påverkar barn och ungas möjligheter att cykla. Vi kommer titta närmare på infrastrukturen som möjliggör eller försvårar cykling och hur frågan behandlas i svensk infrastrukturplanering. Nära kopplat till den fysiska miljön är skolan och hur skolor idag är placerade i förhållande till var barn bor. Det påverkar möjligheter att cykla till och från skolan. Vi inleder därför nästa del med hur utformning av skolan och barnomsorgen påverkar resandet idag.

Efter genomgången av förutsättningar i den fysiska miljön kommer vi i en sammanfattande reflektion lyfta fram hur den fysiska och sociala miljön samverkar och påverkar barns och ungas cykling.

## 6.7. Resan till och från skolan

Alla barn i Sverige ska gå i skolan oavsett bakgrund, förutsättningar och hur man bor. I Sverige år 2016 var cirka 2 miljoner av invånarna barn, dvs. yngre än 18 år<sup>5</sup>. Cirka 75 procent hade en svensk bakgrund och 25 procent en utländsk bakgrund. Barn med utländsk bakgrund utgör en större andel ju äldre barnen är. Dessa barn bor oftare med en ensamstående förälder och oftare i hyresrätt. I avsnitt 6.5.2 har vi behandlat betydelsen av etnisk bakgrund för barns och ungas cyklande. Enligt skolverkets statistik ([www.skolverket.se](http://www.skolverket.se)) för läsåret 2016/17 så gick nästan 1 024 000 elever i grundskolan, en ökning med drygt 38 000 elever sedan föregående läsår. I vissa fall krävs att barnen får skolskjuts. När detta inte är beviljat förväntas barnen gå eller cykla till skolan, men det är även vanligt förekommande att de skjutsas av sina föräldrar (Trafikverket, 2015). Enligt skollagen (2010:800) har elever i grundskolan rätt till kostnadsfri skolskjuts ”om sådan skjuts behövs med hänsyn till färdvägens längd, trafikförhållanden, elevens funktionsnedsättning eller någon annan särskild omständighet”. Detta gäller dock inte för elever som valt en annan skola än den som kommunen placerat dem i. Det finns dock undantag och även i vissa andra fall ska kommunen erbjuda skolskjuts om det är möjligt med hänsyn till organisation och ekonomi.

Vad som avses med färdvägens längd, trafikförhållande och funktionsnedsättning är inte definierat. Sammanfattningsvis innebär det att barn som valt annan skola än den av kommunen anvisade och inte har för långt till skolan (sträcka ej definierad i lagtext men har utvecklats i rättspraxis), och inte behöver gå/cykla utmed vägar där särskild hänsyn behöver tas till trafikförhållandena (ej definierat), eller som saknar funktionsnedsättning, förväntas att ta sig till skolan på egen hand. Likaså förväntas alla barn som valt annan skola, än den som anvisats av kommunen, att ta sig till skolan på egen hand. Hur många av de sammanlagt 1,2 miljoner skolbarn detta berör saknas det uppgifter om. Vi har inte heller kunnat hitta några studier om hur vanligt det är med olyckor i samband med dessa resor. Av

---

<sup>5</sup> <http://www.statistikdatabasen.scb.se>

senast genomförda studie framgår däremot att i genomsnitt omkommer två barn per år i samband med skolresor, vid på- och avstigning av skolbuss (Anund m.fl., 2005; Anund m.fl., 2010).

I såväl Trafikverkets återkommande undersökningar kring barns resor till skolan (Trafikverket, 2015), som i studier av cyklandet utveckling i Sverige gjorda av Trafikanalys (2015), konstateras att barn under senare år cyklar allt mindre (se kapitel 4). En trolig orsak till minskningen kan vara att avståndet till skolan har ökat och att barn och unga använder andra färdmedel på grund av detta. Detta påvisas i Trafikverkets undersökning ”Barns skolvägar” (2015) där andelen barn med högst två kilometer till skolan har minskat från 71 till 62 procent mellan åren 2003 och 2015. Trivektors resvaneundersökning från 2007 bland barn i åldern 6–15 år, har också visat på betydelsen av avståndet till skolan för färdmedelsvalet för dessa resor (Schmidt & Neergaard, 2007). Barn som hade 500 meter eller kortare till/från skolan gick (54 %) eller cyklade (30 %) till största delen - 14 procent åkte bil. Bland de barn som hade mellan 0,5–1,0 km till/från skolan, cyklade ungefär hälften (25 % gick och 23 % åkte bil). För de barn som hade längre än 1 km, var andelen som cyklade, åkte buss/skolbuss respektive åkte bil ungefär lika (ca 30 %), 8 procent gick.

Det faktum att 62 procent av barnen i Sverige bor inom två kilometer från sin skola (82 procent inom fem kilometer) pekar på att det finns en potential att öka cyklandet. Enligt Nilsson (1985) är fem kilometer ett avstånd som de flesta i allmänhet kan tänka sig att cykla. Det är oklart om det gäller även idag och beror sannolikt på ärende, väderförhållanden, topograf och typen av cyklist och för mindre barn är det tänkbara cykelavståndet antagligen kortare. Även om gränsen går redan vid 2 kilometer tyder Trafikverkets undersökning på att det finns en potential för att ungefär två tredjedelar av barnen i Sverige skulle kunna cykla till skolan – om man bara ser till avståndet. Naturligtvis är det inte bara det som avgör om man väljer att gå eller cykla till skolan utan en förutsättning är också att vägen upplevs trygg och säker. Därtill kommer föräldrarnas resvanor och attityder.

I en studie från Sveriges kommuner och landsting med syfte att belysa varför barn skjutsas till skolan, identifieras en rad faktorer som har betydelse (Anund, m.fl., 2013). Det är dels motiv som kan hänföras till generella förändringar i samhället, dels andra som mer hör till synen på framförallt föräldraskap och bilanvändning, vilket vi beskrivit i avsnitt 6.3. När det gäller generella förändringar i samhället så är ett motiv till ökad skjutsning skolans placering. Det är inte ovanligt med etablering av skolor i lokaler som från början var avsedda för andra ändamål och där infrastrukturen inte är planerad för till exempel lämning och hämtning av barn, eller där säkra gång- och cykelbanor saknas. En annan faktor som identifierats, är uppfattningen av tid och framförallt individens tid (Anund m.fl., 2013). Tid har större värde för individen än pengar och miljö. Att gå eller cykla med barnen till och från skolan tar tid. Alternativet att ta bilen upplevs ofta som snabbare. I avvägningen mellan tidsvinst och negativa effekter på miljön och ekonomi värderas tidsvinst högre och motiveras med att det är svårt att hinna få ihop livspusslet med skolor, arbeten och fritidsaktiviteter. Det gör att man, om det går, tar bilen istället för att följa barnen på cykel eller till fots.

Den danska studien Bikeability (2014) har visat att den lokala normen har en avgörande betydelse för i vilken omfattning barnen cyklar. Om den lokala normen är att barn redan i tidig ålder cyklar till och från skolan kommer det att understödja barnens cykling. Om den lokala normen däremot är att barnen blir skjutsade i bil till skolan, skapar det en trafikmiljö med otrygga omgivningar i anslutning till skolan, vilket blir till hinder för barnens cyklande. Det kan bli problematiskt för familjer som upplever att de inte passar in i den lokala normen. Om barnet cyklar självständigt i tidigare ålder än sina kompisar, kan det bli komplicerat efter skolan när barnet ska leka med en kompis som blir hämtad med bil. Då behöver föräldrarna åka och hämta cykeln på skolan inför skolresan nästa dag. Det blir en tidsmässig och logistisk utmaning för föräldrarna. Om barnet däremot cyklar självständigt i senare ålder än sina kompisar, blir det istället mer problematiskt för barnet som inte kan delta i skolkamraternas ”mobilitetsgemenskap”. I dessa fall kommer barnet ofta att pressa på föräldrarna om att få börja cykla själv, innan föräldrarna tycker att tiden är mogen (Bikeability, 2014).

I de fall barn har rätt till skolskjuts så regleras detta 26 § i förordningen (1970:340)<sup>6</sup> om skolskjutsning (skolskjutsförordningen) föreskrivs följande:

*2 § Skolskjutsning ska när det gäller tidsplaner och färdvägar ordnas så att kraven på trafiksäkerhet tillgodoses.*

*I varje kommun ska den eller de nämnder som enligt 2 kap. 2 § andra stycket skollagen (2010:800) fullgör kommunens uppgifter som huvudman inom skolväsendet verka för att särskilt anordnade hållplatser för skolskjutsning utformas så att olyckor i möjligaste mån undviks. Nämnden bestämmer efter att ha inhämtat synpunkter från den kommunala nämnd som ansvarar för trafikfrågor, Polismyndigheten och väghållaren för varje skolskjuts färdväg och de platser där på- eller avstigning bör ske.*

*Nämnden ansvarar för att eleverna undervisas om vad de ska göra för att undvika olyckor i samband med skolskjutsning.*

I lagtexten nämns inget om hur barnen ska ta sig till och från hållplatser. Kommuner har ofta egna skolskjutsregler som man följer och det finns en del fall som hänvisas till som rättspraxis. I vissa fall har det uppmärksammats att val av hållplatser och vägen till och från hållplats inte är, eller inte upplevs som säker eller trygg av föräldrarna, vilket bidrar till att föräldrar, trots rätt till skolskjutsning, väljer att skjuta barnen till och från skolan (Vägverket, 2008). En annan faktor som gör att man väljer att skjutsa barnen är att skolskjutsningen sker i anslutning till skoldagens slut och att det inte finns någon hemma som kan möta barnen. Förordningen kom till på 1970-talet då det var vanligare att en förälder (vanligtvis mamman) var hemma och kunde ta emot barnen när de kom hem på eftermiddagen. Av denna anledning låter många barnen vara kvar på skolan och hämtar dem själva efter arbetet.

I Trivectors resvaneundersökning 2007 bland barn i åldern 6–15 år, uppgav mellan 32–42 procent av barnen i åldrarna 6–9 år att de inte fick cykla själva till skolan (Schmidt & Neergaard, 2007). Barn i den åldern cyklade till stor del med sina föräldrar och ibland tilläts de även cykla med syskon eller kompis. Ju äldre barnen var, desto större var tillåtelsen att cykla på egen hand till skolan. När barnen var 11 år eller äldre fick mer än 80 procent av dem cykla själva.

I Trafikverkets senaste undersökning om barns skolvägar fick i genomsnitt 45 procent av barnen i åldrarna 6–15 år cykla utan vuxet sällskap till skolan (Trafikverket, 2015). En större andel, 54 procent fick gå själva, vilket antyder att föräldrarna upplever att det är säkrare för barnen att gå än att cykla. Även här kunde man se en tydlig skillnad mellan åldrarna, 75 procent av barnen som var 12 år eller äldre fick cykla utan vuxet sällskap till skolan medan motsvarande andel bland 6-åringarna var endast 5 procent. En förklaring kan vara att det i många skolor inte är tillåtet för barnen att cykla själva till skolan förrän i 4:e klass.

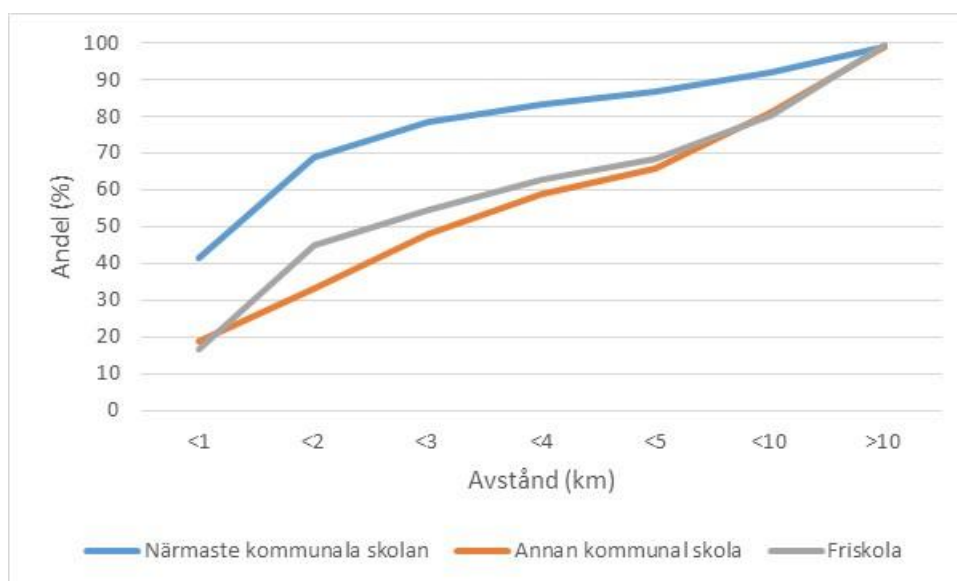
### 6.7.1. Det fria skolvalet

Friskolereformen, som gjorde det möjligt för andra än kommuner att driva skolor, genomfördes 1992. Då infördes även ”det fria skolvalet” i Sverige. Andelen elever som går i friskolor har stadigt ökat sedan 1990-talet. Under läsåret 2016/17 gick 26 procent av gymnasieeleverna i friskola, vilket motsvarar 149 481 elever<sup>7</sup>. För grundskolan var andelen 15 procent, vilket motsvarar 87 637 elever. Av de barn som går i den förskola/skola som de hänvisas till av kommunen, så är det 70 procent som har ett kortare avstånd än 2 km till skolan ( Figur 15). Motsvarande andel för de som valt annan förskola/skola är 30–45 procent.

---

<sup>6</sup> För kännedom kommer den inledande paragrafen (1§) i denna förordning att ändras 1 januari 2018. Vad det innebär för barns och ungas cyklande vet vi inte.

<sup>7</sup> [www.ekonomifakta.se/Fakta/Valfarden-i-privat-regi/Skolan-i-privat-regi/Elever-i-friskola/](http://www.ekonomifakta.se/Fakta/Valfarden-i-privat-regi/Skolan-i-privat-regi/Elever-i-friskola/)



Figur 15. Avstånd till skolan beroende på skolval. Källa: Egen bearbetning av data från Trafikverket, 2015.

Som tidigare nämnts, är avståndet till skolan en viktig aspekt när det gäller val av färdmedel. Av de barn som går i den kommunala skolan/6-årsverksamheten som de hör till, anger 33 procent att de cyklar till skolan jämfört med 23 respektive 24 procent bland de som valt en annan skola (Trafikverket, 2015). En annan aspekt att beakta är de krav som ställs på byggnader och dess lokalisering i samband med ansökan om att etablera friskolor. Det finns anledning att tro att när äldre byggnader tas i anspråk så är risken större att de initialt inte har byggts med en utgångspunkt i att barn på ett självständigt och säkert sätt ska kunna ta sig till skolan till fots eller på cykel. Det är inte ovanligt att det saknar kollektivtrafikförsörjning med säkra på- och avstigningsplatser anpassade för barn och att barnen i en hög grad utsätts för en ökad grad av interaktion med andra trafikanter.

## 6.8. Förutsättningar i dagens trafikmiljö

En förutsättning för att barn ska kunna cykla (själva) är att vägen upplevs trygg och säker. Från ett övervägande fokus på bilars framkomlighet under 1960-talet började man under 1980- och 1990-talet att prioritera säkerhet och trygghet allt högre. Då man insåg att det inte gick att anpassa barnen till trafiken genom utbildning och träning (Sandels, 1968 – se vidare avsnitt 5.1), blev utgångspunkten istället att försöka anpassa trafikmiljön utifrån barnens förutsättningar (Vägverket, 1994). Genom att involvera barn, föräldrar och skolor i trafik- och samhällsplaneringen har särskilt trafikfarliga miljöer kunnat identifieras och infrastrukturlösningar har genomförts i syfte att uppnå en för barnen bättre trafikmiljö (Vägverket, 1994).

Relaterat till trafikmiljön, är det framförallt hastighetsbegränsningar och om det finns separerad cykelinfrastruktur eller inte som påverkar barns cykelvanor (Bikeability, 2014). Med en trafikmiljö som främjar cykling och en lokal norm som understödjer cykling, har föräldrarnas resvanor och inställning inte en lika stor betydelse för om barnen cyklar eller inte. Annars är det ofta föräldrarnas attityder och vanor som avspeglar sig på barnens resande (se kapitel 6).

### 6.8.1. Infrastruktur

En cykelvänlig infrastruktur med väl fungerande drift och underhåll är en grundförutsättning för ökad och säker cykling bland barn och unga, trots att det inte per automatik leder till en ökad cykling (Leden, Leden & Rosander, 2006). Förutom att påverka den faktiska säkerheten, har infrastrukturen betydelse för framkomlighet och komfort inklusive upplevd säkerhet, vilket i sin tur har betydelse för valet att cykla eller inte. Samhällsplanerare och beslutfattare får i *TRAST, Trafik för en attraktiv stad*

(SKL & TRV, 2015) och *GCM-handbok: Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel och mopedtrafik i fokus* (Wallberg m.fl., 2010) vägledning i hur de kan arbeta med trafikfrågor för att skapa attraktiva och säkra städer med fokus på oskyddade trafikanter. Genom att låta barn och unga, men även deras föräldrar, medverka i processen ökar dessutom chanserna att de kommer uppleva den nya miljön som trygg och säker. Mer om detta i kapitel 7, ”Nyckelaktörers arbete, initiativ och erfarenheter”.

Jämna, väl underhållna och ordentligt byggda cykelvägar är en grundsten för att öka intresset för cykling, och för att cyklingen ska kunna ske trafiksäkert (Niska, 2011). Enligt CROW (Michels, 1993) är det kvalitetskriterierna *kontinuitet*, *genhet*, *attraktivitet*, *säkerhet* och *komfort*, som beskriver cyklisterna önskemål/krav på infrastrukturen:

1. *Kontinuitet*: Det räcker inte att bygga en cykelväg här och där. Cyklisterna behöver ett sammanhängande cykelvägnät från start- till målpunkt. Cykelvägnätet behöver vara fullständigt, ha en jämn och hög standard och vara lätt att hitta i.
2. *Genhet*: Kriterier för genheten innefattar genomsnittlig restid, fördröjningar (väntetider) omvägar, och skillnaden i vägens riktning från riktningen mot målet. Alla säkerhetsåtgärder som medför omvägar, förlängd restid och fördröjningar är begränsande för cyklisterna.
3. *Attraktivitet*: innefattar den upplevda (synliga) kvaliteten på vägen, överskådlighet, växlingar i omgivningen och trygghet.
4. *Säkerhet*: Faktiska och upplevda risker utgör ett hinder för cykling.
5. *Komfort*: innefattar jämnheten av vägytan, lutningar, hinder och svårigheter att framföra cykeln.

Ovanstående kvalitetskriterier listas, helt eller delvis, även i annan litteratur, exempelvis i TRAST (SKL & TRV, 2015), med tillägget att en relativt tyst omgivning också är viktigt för att det ska kännas attraktivt att cykla.

### 6.8.1.1. Utformning

I GCM-handboken (Wallberg m.fl., 2010) poängteras att det för barn som ännu inte anses trafikmogna, 6–12 år, *krävs en trygg och säker närmiljö, skolväg och väg till fritidsaktiviteter, så att föräldrar vågar släppa iväg dem på egen hand. För att barnens närmiljö ska vara säker har separering från biltrafik och hastighetssäkring av korsningspunkter med bilnätet stor betydelse.*

Jensen och Hummer (2002) menar att ungefär hälften av barns bilresor har förklaringsmodeller som på olika sätt kan kopplas till den byggda miljön, medan den resterande hälften kan kopplas till föräldrars förändrade attityder. Den danska studien *Bikeability* (2014) lyfter fram att det är just förekomsten av separerad cykelinfrastruktur som har betydelse för barns cykelvanor. En kvantifiering av potentialen att öka cyklandet bland barn genom att bygga separata cykelvägar görs emellertid inte i den studien. Jonson m.fl. (2011) refererar till studier av Nilsson och Brundell-Freij (2004) som säger att flödena av cyklister kan öka från allt mellan 10 och 300 procent vid byggande av cykelväg, beroende på val av färdväg bland cyklisterna. Vid avsaknad av statistik eller lokalkännedom använder Trafikverket (2016a) en schablon när man bygger cykelvägar och ska uppskatta ökningen av antalet cykelresor när cyklister kan cykla på en separat cykelväg istället för i blandtrafik. Denna schablon, som baserat på studier av den norske forskaren Sælensmindes (2004), innebär att antalet cykelresor uppskattas öka med i genomsnitt 20 procent i ett befintligt nätverk. Det gäller generellt och inget specifikt mått är framtaget för barn och unga.

En separerad cykelinfrastruktur påverkar också barns säkerhet. Hur mycket är oklart och beror på en mängd olika faktorer, men i Trafikverkets GC-kalk (2016a, 2016b) antas att risken för att cyklister i allmänhet skadas eller omkommer längs en sträcka reduceras med 40 procent om man separerar cyklisterna från biltrafiken. Antagandet är en schablonmässig approximation baserat på tidigare studier (bl.a. Erke & Elvik, 2006; Elvik m.fl., 1997). Den 40-procentiga riskminskningen avser döda och svårt skadade och gäller för både cykelbana och cykelfält när någon av dessa ersätter blandtrafik på sträcka.

En nyligen genomförd sammanställning av effekter för cykeltrafiken av olika infrastrukturåtgärder visar emellertid på en stor variation i effekt på cyklisters trafiksäkerhet till följd av separering (Wehtje, Andersson & Niska, 2017). De flesta studierna visade på betydligt lägre säkerhetseffekt än den schablon som används i GC-kalk och vissa studier visade t.o.m. på negativa säkerhetseffekter. Inga studier ingick som specifikt tittat på cyklande barn. Gällande barns och ungas säkerhet i trafiken se kapitel 5.

Inte bara att det finns en separat infrastruktur för cyklister har betydelse för framkomlighet och säkerhet, utan det är också viktigt hur de är utformade i detalj. Exempelvis har 11 procent av cyklisters singelolyckor skett i samband med att cyklisten kört över eller emot en kantsten (Niska & Eriksson, 2013). Riktlinjer för detaljutformning av cykelinfrastruktur och korsningar finns i ett flertal styrande och rådgivande dokument från Trafikverket och Sveriges Kommuner och Landsting, SKL såväl som i kommunernas egna styrande dokument. I GCM-handboken ges konkreta exempel på hastighets-säkrade korsningspunkter och utformning av separerade gång- och cykelvägar. I krav för vägars och gators utformning, VGU (Trafikverket, 2012a) finns typsektioner för separerade gång- och cykelvägar, med bland annat varierande breddkrav på skiljeremans beroende på ÅDT och skyltad hastighet. Några särskilt specificerade krav för infrastrukturlösningar för barn finns inte, men det poängteras att särskild hänsyn ska tas *till personer med synnedsättning/blindhet, kognitiva funktionsnedsättningar och barn* vid utformning av konfliktpunkter så att ett bra samspel uppnås. För ögonhöjd, som är ett grundvärde i VGU för att bestämma sikt i korsningar och på sträcka, finns emellertid ett värde framtaget specifikt med hänsyn till barn. Man anger en ögonhöjd på 1 meter för ett stående barn i 6-årsåldern (Trafikverket, 2012b).

Trots att man enligt gällande regelverk och riktlinjer ska ta särskild hänsyn till barn vid utformning av infrastrukturen, upplever hela 46 procent av barnen i Trafikverkets undersökning om barns skolvägar (Trafikverket, 2013) skolvägen som osäker. Den främsta orsaken är dock trafiken och inte infrastrukturen som sådan (43 % osäker på grund av trafiken). Det finns resultat i Trafikverkets studie som tyder på att infrastrukturen faktiskt har förbättrats över tiden. Exempelvis har en ökad andel av de barn som åker buss eller taxi till skolan tillgång till hållplatsficka och väderskydd när det väntar på skolskjuts (Trafikverket, 2013).

För barn innefattar cykling till skolan eller fritidsaktiviteter alltid ett visst mått av lek. Björklid och Gummesson (2013) menar att det innebär att cykelvägar utformade utifrån barnens perspektiv inte bara ska vara trafiksäkert utformade, utan att de ska även vara designade så att de uppmuntrar till nyfikenhet och upptäckande samt utvidgar det utomhusutrymme som barnen får röra sig inom för föräldrarna.

#### *6.8.1.2. Drift och underhåll*

Drift och underhåll av cykelinfrastrukturen påverkar många av de kvalitetskriterier som är viktiga för cyklister, förutom kravet på genhet (Niska, 2011). Enligt CROW (Michels, 1993) har drift och underhåll störst betydelse för cyklisternas säkerhet och komfort medan det i mindre omfattning påverkar attraktivitet och kontinuitet. Å andra sidan har såväl säkerheten som komforten betydelse för valet av färdmedel, vilket kan ses som ett "attraktivitetsmått", om än inte enligt Michels (1993) definition som mer avser upplevelsen av trivsel och trevnad. Säkerheten påverkas både direkt genom att brister i drift och underhåll kan vara bidragande orsak till en cykelolycka och indirekt genom att det distraherar cyklisterna så att de inte har full uppmärksamhet på övriga trafikanter (t.ex. Michels, 1993). Enligt Niska och Eriksson (2013) har 8 av 10 cyklister som skadats allvarligt i trafiken skadats i en singelolycka och i 44 procent av dessa återfinns orsaker som kan relateras till drift och underhåll. Framförallt är det olika typer av halka som ligger bakom, där halka till följd av is och snö eller grus på vägytan är de främsta orsakerna. Detta gäller alla cyklister sammantaget utan någon uppdelning på åldersgrupp. För barns och ungas trafiksäkerhet, se kapitel 5.



Det finns en del forskning kring betydelsen av drift och underhåll för cyklister i allmänhet (t.ex. Niska, 2007; Niska, 2001 och Niska & Eriksson, 2013), men inget som fokuserat på barn och unga specifikt. När det gäller prioritering av drift och underhållsåtgärder, exempelvis vinterväghållning, är det vanligt att stråk för cykelpendling ges en extra hög standard (t.ex. Stockholms stad). Det är inte säkert att det sammanfaller med de sträckor där barn och unga cyklar så att deras målpunkter kan nås även vintertid.

### 6.8.1.3. Cykelparkering och övrig infrastruktur

Till cykelinfrastruktur hör även cykelparkeringar. Brist på väderskyddade och stöldsäkra cykelparkeringar brukar anges som ett hinder för att välja att cykla, bland cyklister i allmänhet. I den nationella cykelstrategin nämns också vikten av *goda parkeringsmöjligheter vid målpunkter såsom stationer, resecentra, hem och arbetsplats* (Näringsdepartementet, 2017). Skolor nämns inte specifikt här, men även för barn och ungdomar kan bristen på väderskyddade och stöldsäkra cykelparkeringar ha en inverkan. Enligt Björklid och Gummesson (2013) menade lärare vid skolorna i deras studie att cyklandet hade minskat och att en förklaring kunde vara att barnen var rädda för att cykeln skulle bli stulen eller vandaliserad. För barn i flerfamiljshus kanske cykeln förvarades i källarförråd och kunde därmed vara tidskrävande att ta fram. De skolor som ingick i studien hade cykelställ, men inte alla var väderskyddade. Vi har inte hittat några uppgifter om i vilken omfattning det finns eller inte finns väderskyddade och stöldsäkra cykelställ vid skolor, eller i vilken utsträckning bristen på sådana skulle kunna förklara varför barn väljer att inte cykla. Vi tror att det kan ha en viss betydelse, men är kanske inte någon avgörande faktor.

### 6.8.2. Trafikflöden och hastigheter

Förutom att infrastrukturens utformning som sådan påverkar de cyklande barnens säkerhet och framkomlighet har trafikens omfattning, sammansättning och hastighet betydelse.

Idag är det vanligt med en hastighetsbegränsning på 30 km/h förbi skolor, ibland förekommer 20 km/h. Generellt leder införande av 30-zoner i tätort till minskade risker för de oskyddade trafikanterna. Enligt Thomas och Vadeby (2007) kan en sänkning av hastighetsgränsen från 50 till 30 km/h förväntas sänka medelhastigheten med fem till tio procent. Baserat på den så kallade Potensmodellen förväntas det, i sin tur, minska antalet dödade med 19–34 procent, antalet svårt skadade inklusive dödade med 14–27 procent och antalet skadade inklusive dödade med 10–19 procent. Hastighetssänkningar för motorfordonstrafik minskar alltså antalet personskador generellt, men för effekten på cyklande barn specifikt finns inga uppgifter.

Samtidigt som hastigheterna sänkts har dock trafikintensiteten ökat vid många skolor, främst till följd av skjutsande föräldrar. Den generella trafikökningen har varit ungefär en procent under den senaste 20-årsperioden (Figur 16). Vid många skolor har trafikökningen antagligen varit större, till följd av skjutsande föräldrar.



Figur 16. Trafikarbetet på svenska vägar (miljoner fordonskilometer). Källa: Trafikanalys (2017e)

## 6.9. Sammanfattande reflektion

När det gäller faktorer kopplade till föräldraskap förefaller det som att skjutsa med bil förknippas med ett aktivt och engagerat föräldraskap, till skillnad från ett föräldraskap som förespråkar att barnen ska kunna klara att ta sig fram på egen hand, exempelvis med cykel. Vi har också diskuterat att föräldrars föreställningar om barns trafikförmåga har betydelse. Barnen ses allt oftare som det ”oskyldiga barnet” än det ”kompetenta barnet” och många föräldrar tror mindre om barnens förmåga jämfört med vad de själva klarade av i motsvarande ålder. Självklart är säkra gång- och cykelvägar och lämplig lokalisering av skolor prioritet ett, men det är sedan av stor vikt att övertyga föräldrarna att de har kompetenta barn. Det finns en tendens att överbeskydda barnen och då blir bilen lätt en symbol för säkerhet och trygghet, på bekostnad av att cykla eller att gå. Det faktum att många i dag har tillgång till bil och att resa med bil är normen, bidrar till att man skjutsar barn istället för att låta dem cykla eller gå. En förutsättning för minskat bilskjutsande och ökat cyklande/gående är ett förändrat tankesätt hos föräldrarna, där den goda föräldern inte anses vara den som gör allt praktiskt för barnen utan snarare den som bidrar till att barnet blir självständigt.

Det finns flera förhållanden i den svenska byggda miljön som påverkar barns möjlighet att cykla. Exempelvis är infrastrukturen i mångt och mycket anpassad för bilar, men också vuxna cyklister. Hastighetssäkrade passager har gjort att infrastrukturen idag är bättre anpassad för barn än den var för såg 10 år sedan. Upplevelsen är dock att trafikmiljön är mer osäker, vilket kan bero på ökad biltrafik men också på föräldrars förändrade attityder. Idag är exempelvis det fria skolvalet en realitet som lett till att avstånd mellan skola och hemmet ökat och andelen aktiva transporter bland barnen minskat. Frågan är hur goda förutsättningar för cykling kan garanteras trots längre vägar och mindre säkra vägar till skolor. Här kan det handla om att se över plan- och bygglagen, fundera kring lokaliseringsprinciper samt principer för hur skolor utformas. Det krävs ett konsekvenstänkande i samtliga dessa politikområden för att sörja för att barns omgivning är cykelanpassade. Det är viktigt att vara medveten om att barns cykelvanor skapas i ett mångfacetterat samspel mellan föräldrarna och närmiljön.

Fyhri m.fl. (2011) påpekar att det är barns förflyttningar till fritidsaktiviteter som i större utsträckning sker med hjälp av bilen än tidigare. De menar att denna insikt saknas i de åtgärder som diskuteras för att öka barns cykling. Snarare är det resan till och från skolan som prioriterats, trots att det är fritids-

resorna som står för det största problemet (vilket även vår sammanställning, i kapitel 4, av barns och ungas resvanor visar).

---

## 7. Nyckelaktörers arbete, initiativ och erfarenheter

---

Idag finns det många organisationer, föreningar, myndigheter och personer som har stor erfarenhet av cykling och som har kunskap och insyn i vilken typ av processer och initiativ som dels genomförs och dels behövs för att främja barns och ungas cyklande. Som en del av uppdraget har vi kartlagt aktörer och initiativ vilket redovisas i detta kapitel. Vi inleder med en sammanställning av initiativ och analys av dessa. Vi har också samlat nyckelaktörer samt barn och unga i en rad workshoppar för att synliggöra erfarenheter och kunskaper. Kapitlet fortsätter med en återgivning av de övergripande resultaten från workshopparna. Vi avslutar med en sammanfattande reflektion.

### 7.1. Initiativ för ökat och säkert cyklande bland barn och unga

Även om en cykelvänlig infrastruktur med väl fungerande drift och underhåll är en grundförutsättning för ökad och säker cykling bland barn och unga leder det inte automatiskt till ökad cykling (Leden, Leden & Rosander, 2006). Nedan presenteras därför en rad initiativ som olika organisationer och myndigheter initierat och som på olika sätt syftar till att främja en ökad och säker cykling bland barn och unga. Eftersom ett gediget arbete pågår över hela Sverige har det inte varit möjligt att presentera alla initiativ här. Istället har vi gjort ett urval av intressanta exempel. Att ett exempel från en viss kommun lyfts fram i texten betyder alltså inte att samma, eller liknande, initiativ inte tagits någon annanstans.

Exempel på initiativ som riktar sig direkt till barn och unga är *Cykelskolan för alla* i Stockholm, *Kul på hjul* i Malmö, *Umecyklisten* i Umeå och olika tävlingar så som de nationella utmaningarna *Gå och cykla till skolan* och *Klimatmatchen* men också mer lokala initiativ så som *Årets cykelklass* i Motala.

*Cykelskolan för alla*<sup>8</sup> drivs av Sthlm Bike CK och vänder sig till förskolebarn i Stockholm. Det primära målet är att ge alla barn möjlighet att lära sig cykla varför skolan vänder sig till alla oavsett kön, etnicitet, socioekonomisk bakgrund, funktionsnedsättning och kunskapsnivå avseende cykling. Skolan är uppbyggd kring tre olika stationer: samtalsstation kring trafiksäkerhet inkl. utrustning men också om cyklingens positiva effekter på hälsa och miljö; hjälm och cykelstation med cykelbanor där barnen får prova ut hjälm och välja en cykel efter kunskapsnivå och längd innan de ger sig ut på de uppbyggda cykelbanorna; trafikmärkesstation där barnen ritar och samtalar om trafikmärken. Självfallet är barns och ungas förmåga att cykla en absolut förutsättning för att öka cyklandet inom denna grupp. Vi har inte kunnat hitta någon utvärdering som visar hur många barn som lärt sig cykla med hjälp av cykelskolan och/eller om barnens cyklande ökat efter att de deltagit.

*Kul på hjul*<sup>9</sup> är ett integrationsprojekt och drivs av FC Rosengård i nära samarbete med Röda Korset, Tjejer i förening/ABF och Malmö stad. Initiativet vänder sig till barn i åldern 6–13 år i miljonprogramsområden så som Rosengård och Lindängen. Syftet med initiativet är att öka integrationen genom att med cykeln som verktyg möjliggöra ett ökat rörelsemönster i stan samt bidra med bland annat ett säkerhets tänkande i trafiken. Initiativet har tre huvudspår: cykelskola för 6–8-åringar med fokus på balans och säkerhetsutrustning, trafiksäkerhet för 9–13-åringar med fokus på trafik kunskap och regler samt cykeln i fokus med publika events så som att laga sin cykel.

Värt att notera är att initiativen med *Cykelskolan för alla* och *Kul på hjul* skiljer sig från övriga initiativ nedan då de inte förutsätter att alla barn och unga kan cykla och/eller har tillgång till cykel. Hur övriga initiativ hanterar barns och ungas oförmåga att cykla och/eller bristande tillgång till cykel är oklart.

---

<sup>8</sup> <https://sthlmbike.se/cykelskolan/> (hemsida, 2017-10-09)

<sup>9</sup> <https://www.fcrosengard.se/kul-pa-hjul/> (hemsida, 2017-10-09)

*Umecyklisten*<sup>10</sup> drivs av NTF Västerbotten på uppdrag av Umeå kommun och vänder sig till elever i fjärde klass i Umeå. Upplägget påminner om *Cykelskolan för alla* (se ovan) men vänder sig till äldre barn och det primära syftet är inte att lära barnen att cykla utan att öka deras kunskap om trafiken för att de ska kunna cykla på ett säkert sätt. Utbildningen består av ett teoripass som behandlar trafikregler, vikten av att visa hänsyn i samspelet med andra trafikanter, vikten av att använda cykelhjälm m.m.; och en praktisk del som tränar den praktiska förmågan på en cykelteknikbana men också inkluderar besiktning av hjälm och cykel. Inte heller här kunde vi hitta någon utvärdering varför vi inte vet om barnen cyklar säkrare och/eller har varit inblandade i färre incidenter och/eller olyckor efter att de deltagit i initiativet. NTF<sup>11</sup> bedriver för övrigt ett flertal olika lokala initiativ runt om i landet. För en krona per kommuninvånare ger de till exempel en timmes trafikföreläsning (fokus på cykling) till eleverna i tredje och femte klass i Lidköping, Skövde och Falköping. I Lidköping träffar de även elever i sjunde klass och går igenom hur man ska bete sig på ett antal olycksdrabbade platser där cyklister varit inblandade.

*Gå och cykla till skolan*<sup>12</sup> arrangeras av Trafikkalendern och vänder sig till alla förskolebarn i hela landet. Syftet med initiativet är att främja hälsan hos barn och unga, bidra till en bättre miljö samt förbättra trafiksäkerheten i barnens närmiljöer. Under två valfria veckor i början av höstterminen samlar deltagande skolor så många resepoäng som möjligt genom att barnen går, cyklar eller reser kollektivt till skolan. Priser delas ut till vinnande skolor och många kommuner sponsrar initiativet genom regionala priser. Vi hittade dock ingen utvärdering som visar om barnens cyklande ökat under och efter tävlingen.

*Klimatmatchen*<sup>13</sup> fokuserar på barn och ungas färd sätt till och från sina fritidsaktiviteter (istället för till och från skolan). Barn och unga mellan 10 och 16 år skulle under september månad 2014 gå, cykla, samåka eller åka kollektivt till sina träningar eller aktiviteter för att deras lag/fritidsgrupp skulle ha chansen att vinna nationella och/eller regionala priser. Det nationella initiativet verkar dock inte fått något större genomslag då vi inte kunnat hitta några uppföljande tävlingar efter 2014; men regionalt lever initiativet kvar i exempelvis Uppsala kommun.

*Årets cykelklass* arrangerades av Motala kommun och vände sig till alla elever i mellan- och högstadiet. Syftet med initiativet var att öka säker cykling. Under tävlingens gång samlade eleverna resepoäng genom att använda cykeln i så många skolsammanhang som möjligt: exempelvis genom att cykla till skolan 4 av 5 dagar, använda cykel vid klassutflykter, anordna aktiviteter med cykel/cykling som tema, delta i cykelopp etc. För samtliga aktiviteter krävdes att deltagarna använde cykelhjälm. Alla deltagare erbjöds även att delta i en temadag med ett antal olika stationer (cykelbalansbana; hur man säkert tar sig över ett övergångsställe; hur man kontrollerar andning och gör ABC-räddning; hur man lägger om ett sår; information om vad som kan hända om man inte använder cykelhjälm samt information om cykelvård). Enligt en uppföljande enkät till elever och lärare angav 40 procent av eleverna respektive 38 procent av lärarna att eleverna cyklat oftare till och från skolan på grund av deltagande i Årets Cykelklass (Gillström, 2004).

En föräldraenkät av Entelius-Melin (2004) visar dock att barn och unga sällan själva bestämmer över hur de färdas till och från skolan utan att detta avgörs av föräldrarna som i många fall tycker det är praktiskt att köra barnen till skolan på väg till det egna arbetet (se även avsnitt 6.2, 6.3 och 6.4). Det är därför viktigt att även engagera föräldrar och andra aktörer så som skola och föreningsliv för att främja ett ökat och säkert cyklande bland barn och unga. Exempel på initiativ som inte bara riktar sig till barn

---

<sup>10</sup> [www.umea.se/umeakommun/trafikochinfrastruktur/trafikochgator/cyklingochcykelvagar/arbeteforokadsakerhet.4.4979a5f31460a35f14d913c.html](http://www.umea.se/umeakommun/trafikochinfrastruktur/trafikochgator/cyklingochcykelvagar/arbeteforokadsakerhet.4.4979a5f31460a35f14d913c.html) (hemsida, 2017-10-09)

<sup>11</sup> [www.ntf.se](http://www.ntf.se) (hemsida, 2017-10-09)

<sup>12</sup> <http://www.trafikkalendern.se/gaochcykla/> (hemsida, 2017-10-09)

<sup>13</sup> <https://www.uppsala.se/klimatmatchen> (hemsida, 2017-10-09)

och unga utan även till deras föräldrar och andra aktörer är olika *informationsåtgärder*, *gröna resplaner* och *cyklande skol-/idrottsbussar*.

*Informationsåtgärder* riktat till föräldrar och/eller andra aktörer kan exempelvis utgöras av skolutskick i form av veckobrev och informationsbroschyrer, föreläsningar på föräldramöten, möten för dialog, inspirationseminarium, temadagar för skolpersonal, utbildningsmaterial och lärarhandledningar som motiverar lärarna att ta upp både trafiksäkerhet och hållbart resande i undervisningen m.m. Exempel på en informationsåtgärd framtagen som stöd till skolpersonal är *Argumentkatalogen* (Nilsson, 2001) som bland annat utgår från de skäl till att skjutsa som föräldrar i en tidigare enkät angett. Varje skäl besvaras sedan med en kort argumenterande text med utgångspunkten att eleverna ska kunna gå eller cykla till skolan. Olika informationsåtgärder är väldigt vanliga och förekommer på de flesta förskolor och skolor. Information om hur åtgärderna rent konkret genomförs är dock ofta bristfällig och vi har inte kunnat hitta någon utvärdering som visar om åtgärderna främjat ett ökat och säkert cyklande bland barn och unga.

*Gröna resplaner* innebär att skolpersonal och elever tillsammans planerar säkra, hälsosamma och klimatsmarta resor så som exempelvis gång, cykling, kollektivtrafik och samåkning. Inte heller här har vi hittat någon utvärdering som visar om gröna resplaner främjat ett ökat och säkert cyklande bland barn och unga.

*Cyklande skol-/idrottsbussar* innebär att föräldrar turas om att följa sina och andras barn till och från skolan och/eller barnens fritidsaktiviteter. På vissa håll har detta initiativ varit väldigt framgångsrikt medan det på andra ställen varit svårt att engagera föräldrarna då dessa menar att deras vardag inte tillåter detta (Entelius-Melin, 2004). En alternativ lösning kan då vara att engagera representanter från olika ideella föreningar vilket också säkerställer kontinuiteten. Det kan annars vara svårt då nya föräldrar hela tiden måste engageras i takt med att yngre barn ansluter medan äldre barn lämnar de cyklande skol-/idrottsbussarna då barnen börjar klara av att färdas på egen hand. Vi har inte kunnat hitta någon utvärdering som visar om cyklande skol-/idrottsbussar främjar ett ökat och säkert cyklande bland barn och unga.

I många fall har man valt att ta ett helhetsgrepp för att påverka invånarnas resor och åstadkomma ett mer miljöpåpassat och hållbart transportsystem. I dessa sammanhang ingår ofta åtgärder för att främja ett ökat och säkert cyklande bland barn och unga. På många håll har Trafikverket och olika kommuner valt att samarbeta för att åstadkomma långsiktighet i arbetet mellan exempelvis trafikplanerare och skolor<sup>14</sup>. Andra exempel på mer omfattande projekt är *Stadsdelsresan* i Linköping och *Hållbart resande i Region Norr* i Norrbottens och Västerbottens län.

*Stadsdelsresan* drevs av Linköpings kommun och vände sig till invånarna i tre stadsdelar där arbetspendlandet med bil var relativt högt (Palm, 2015). Syftet var att bidra till ett mer hållbart resmönster för de boende inom dessa stadsdelar och projektet var indelat i tre delmoment. Delmoment 1 vände sig till vuxna arbetspendlande bilister som under sommarhalvåret erbjöds att bli testresenärer för el-cykel och under vinterhalvåret att bli testresenärer inom kollektivtrafiken. Delmoment 2 vände sig till barn och föräldrar i förskoleklass; och delmoment 3 till barn och unga som medlemmar i olika idrottsklubbar. Tanken med delmoment 3 var att idrottsklubbarna skulle skapa vandrande/cyklande idrottsbussar, göra gröna resplaner och delta i Klimatmatchen men intresset från idrottsklubbarna visade sig vara mycket svalt. Inom ramen för delmoment 2 genomfördes däremot föreläsningar på föräldramöten och ett utskick till förskolor med reflex och trafiklappor till barnen och en uppmaning till föräldrarna att engagera sig i vandrande/cyklande skolbussar. Förskolorna uppmanades att upprätta gröna resplaner vilket belönades med en cykelsafari där barnen gavs möjlighet att ta cykelkörkort.

---

<sup>14</sup> <http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/planera-och-utreda/planera-person--och-godstransporter/planera-persontransporter/hallbart-resande/resor-till-och-fran-skolan/ga-och-cykla-till-skolan/>. (hemsida, 2017-10-09)

Förskolepersonalen fick också tillgång till el-cyklar vilket möjliggjorde cykelutflykter där även barn med funktionshinder kunde delta. Vi har inte kunnat hitta någon utvärdering som visar om projektet främjat ett ökat och säkert cyklande bland barn och unga.

*Hållbart resande i Region Norr* drevs av Vägverket Region Norr och vände sig till invånarna i Norrbottens och Västerbottens län. Det övergripande målet var att åstadkomma ett mer säkert och miljöanpassat transportsystem genom att samordna de drivkrafter som finns hos regionens kommuner och andra intressenter. Ett, av minst åtta, delprojekt kallades *Skolvägar* och vände sig till elever på låg- och mellanstadiet. Syftet med detta delprojekt var att minska bilskjutsandet till förmån för ökat gående och cyklande på ett trafiksäkert sätt till och från skolan. Inom ramen för detta delprojekt genomfördes inspirationseminarium för skolpersonalen medan eleverna varje dag fick fylla i resedagböcker. Varje vecka summerades barnens totala gång- och cykelsträcka för respektive skola och ritades in på en Europakarta. Dessutom genomfördes föreläsningar om exempelvis miljö, trafiksäkerhet och hälsa. Vissa kommuner hade också ett samarbete med cykelhandlare som erbjöd gratis besiktning av barnens cyklar, rabatt på cykelhjälm osv. Enligt föräldraenkäter som genomfördes före- och efter delprojektet minskande bilskjutsandet till och från skolan med 5–15 procent (Sae-Tang, 2006).

Utöver ovan nämnda initiativ finns goda exempel på hur man involverat barn och unga i inventeringen av skolvägar genom att låta dem rita sin skolväg och sedan markera och/eller samtala om vilka faror de upplever längs vägen. Även föräldrar, framför allt till de yngre barnen, har involverats genom att besvara enkäter. Dessa inventeringar har sedan legat till grund för åtgärdsplaner som tagits fram (Entelius-Melin, 2004).

#### 7.1.1. Vikten av utvärdering och teoretisk förankring

Efter att åtgärder genomförts är det viktigt att utvärdera dem (Börjegren, 2006; Dahlstrand, 2012; Johansson & Rosander, 2006; Leden m.fl., 2006). När det gäller utvärderingar kan man utvärdera både processen och utfallet av åtgärden. En processutvärdering handlar om själva genomförandet och belyser om allt fungerat som det var tänkt, om tidplan och budget hållits, om aktiviteterna varit roliga med mera. Barn, unga och deras föräldrar bör inkluderas i den processinriktade utvärderingen. Utfallet handlar mer om huruvida åtgärden haft önskad effekt, och kan exempelvis handla om huruvida antalet cykelresor eller cyklade kilometer ökat. Många av initiativen ovan har inte utvärderats alls eller på ett bristfälligt sätt och dessutom saknar utformningen av upplägget, så vitt vi kunnat se, en klar teoretisk förankring. Med teoretisk förankring menar vi att projekten baseras på i forskning välgrundade antaganden om exempelvis hur beteende förändras eller hur inlärning sker. Att åtgärder är teoretiskt förankrade möjliggör också en utfallsorienterad utvärdering. Om projektet intresserar sig för exempelvis beteendeförändring (som är teoretiskt mer komplext än att man enbart byter en vana mot en annan) kan man, utifrån flera parametrar, undersöka om beteendeförändring skett.

Ett initiativ som i detta hänseende skiljer sig från mängden är pilotprojektet *Aktiva skoltransporter* vid Luleå Tekniska Universitet i samarbete med Luleå kommun. Utformningen av detta projekt baseras på den sociala kognitiva teorin (Ramirez, Kulinna & Cothran, 2012) och använder sig av gamification (användningen av spel-design och speltänk med syfte att förstärka beteenden) och empowerment (ge individen makt över sin egen situation). Pilotprojektet vände sig till elever, lärare och föräldrar i två förstaklasser i Luleå kommun och innehåller fyra olika delar: föräldramöten, workshops, uppdrag och mätning av de aktiva skoltransporterna. Pilotprojektet inleddes med föräldramöten för att engagera barnens föräldrar i barnens aktiva skoltransporter. Därefter genomfördes tre workshops för att öka elevernas kunskap om sambandet mellan fysisk aktivitet och hälsa, trafiksäkerhet med särskilt fokus på cykling och mobbing samt sambandet mellan aktiva skoltransporter och miljöpåverkan. De därpå följande uppdragen bestod av att eleverna under en veckas tid räknade hur många människor de träffade på väg till skolan och vilka trafikmärken de såg längs vägen. De skulle också plocka skräp och räkna vårtecken på väg till skolan. Slutligen mättes elevernas aktiva skoltransporter genom att eleverna fick sätta upp en klisterlapp på tavlan för varje kilometer de gått eller cyklat till skolan. Inom

ramen för pilotprojektet gjordes ingen utvärdering för att se om eleverna ökat sina aktiva skoltransporter men detta kommer att göras i *The road to success: Aktiva skoltransporter* vilket är ett treårigt uppföljande projekt<sup>15</sup>.

Sammanfattningsvis pågår runt om i landet ett gediget arbete för ökad och säker cykling bland barn och unga. De allra flesta initiativen saknar dock en teoretisk förankring och alltför många saknar även en utvärdering, vilket gör det omöjligt att avgöra vilka initiativ som har störst potential och är mest kostnadseffektiva för att främja ett ökat och säkert cyklande bland barn och unga. Vid genomförandet av framtida initiativ bör därför större vikt läggas vid teoretisk förankring, men kanske framför allt, vid resultatutvärderingar. Här finns ett stort behov av fortsatt forskning.

## 7.2. Resultat från workshops

Här redogör vi för de diskussioner som präglade de tre genomförda workshoparna. Resultaten från workshoparna har påverkat projektgruppens sätt att tänka genom att nya infallsvinklar, kunskap och förslag på åtgärder här formulerats och återgivits. Genom att återge resultaten får läsaren en insyn i hur workshoparna gick till. Det bidrar till en transparens vad gäller kunskapsinhämtning. Också de slutsatser som vi föreslår i rapporten har i hög grad påverkats av hur deltagarna i workshoparna formulerat problem och lösningar.

### 7.2.1. Workshop med myndigheter och organisationer

Ett femtiotal aktörer deltog på heldagsworkshopen med myndigheter och organisationer (se avsnitt 2.3 för ytterligare information om deltagande samt bilaga 1 för detaljerad sammanställning av workshopen. Den sammanställningen har deltagarna fått ta del av). Träffen inleddes med att projektgruppen introducerade uppdraget. Tillgänglig data (delar av det som redovisas i kapitel 3 till 6) om barn och ungas cykling presenterades. Deltagarna gavs möjlighet att kommentera upplägget och uppdraget. Det väcktes bland annat frågor om när de stora förändringarna i cykling skett och om det kan ha att göra med mätmetoder (exempelvis hur resvanedata tas fram) eller om nya samhällstrender fått sitt genomslag. Vidare framhöll några deltagare att det är tveksamt om minskningen är generell. De lokala variationer i barns och ungas cyklande som finns borde tydliggöras, menade de, samt att det är viktigt att lyfta fram hur man arbetar med cykling i kommuner och områden där cykelandelarna bland barn och unga är hög. Även internationella jämförelser är intressanta. En fråga som väckte särskilt engagemang var huruvida barn kan vara kompetenta cyklister eller inte. Flera deltagare undrade om det finns stöd i nutida forskning för den tolvårsgräns (se avsnitt 5.1 ”barns och ungas trafikmognad och förmåga”) för cykling som flera skolor anammat. Det framhölls att det är tveksamt att en sådan gräns håller en juridisk granskning. Några deltagare menade att barn i många fall är kompetenta och kan följa trafikregler, ibland kanske i större utsträckning än vuxna. Det finns en risk att barn inte tillåts cykla i och med att detta befäster bilden av barn som inkompetenta.

Efter de inledande diskussionerna, delades deltagarna in i grupper om 5–8 personer. Grupperna fick först diskutera vad som kan vara de främsta orsakerna till att barns och ungas cyklande minskat. Orsaker som nämndes var att barn och ungas sätt att leka och umgås har förändrats över tid. Det framkom också att det är viktigt att barn och ungas cykling jämförs med resandet i stort, både gällande fördelning och färdmedel och hur vuxna och äldre cyklar. Betydelsen av att skolan är aktiv när det gäller cykelfrämjande aktiviteter togs upp i flera grupper. Det samma gäller föräldrars attityder till cykling och barns självständiga mobilitet, där både det stressiga småbarnslivet och en ökande individualisering togs upp. Att vissa barn inte har råd att cykla, kanske skäms för en begagnad cykel bland kompisarnas nya fina cyklar, eller inte ens får lära sig att cykla, var också något som lyftes. Det ledde till en diskussion om jämlikhet och många uttryckte en önskan om mer kunskap om olika barns

---

<sup>15</sup> <https://www.ltu.se/research/subjects/fysioterapi/Nyheter-och-aktuellt/Nytt-projekt-for-aktiva-skoltransporter-1.161883> (hemsida, 2017-10-09)



villkor kopplat till cykling. Vidare rådde det i stort sätt konsensus om att det vore önskvärt att diskutera och framhålla cykling som en hälsofrämjande aktivitet snarare än som enbart en trafikfråga. Många menade att om cykling framförallt ses som en trafikfråga, gör det dels att få aktörer ser sig som kompetenta och ansvariga för att främja cykling och dels att cykling kopplas ihop med trafikfaror. Det väcktes också frågor om vad regeringen kan göra för att främja cykling bland barn och unga, samt vilket mandat andra aktörer har.

Slutligen fick deltagarna diskutera vilka åtgärder och initiativ som har potential att främja ett ökat och säkert cyklande bland barn och unga. Projektgruppen summerade de åtgärder som föreslagits under det andra gruppmomentet och deltagarna fick var och en rösta bland förslagen. Varje deltagare fick fem röster som de skulle fördela mellan de föreslagna åtgärderna. Det var möjligt att ge flera röster till ett och samma förslag om man tyckte att det var extra viktigt. Här listar vi de populäraste åtgärderna (se bilaga 1 för samtliga förslag):

- Grundförutsättning för cykling i infrastrukturen.
- Nationell kampanj om cykling för barn inkl. kommunalt samarbete.
- Kunskapsmål om cykling i läroplanen.
- Stärka barns delaktighet i planeringen.
- Hälsosamordnare med ansvar för skolreseplaner i skolorna.
- Öka föräldrars trygghet och engagemang genom egen inventering av barnens skolväg.
- Höja kompetensen om barn och ungas cykling bland planerare.

### 7.2.2. Workshops med barn och unga

#### **Workshop med sjundeklassare**

I den första workshopen med barn/unga, deltog sex elever som alla gick i sjunde klass, fyra killar och två tjejer. Alla utom en cyklade till skolan. Skolan ligger i en mindre tätort ungefär sju kilometer utanför Linköpings tätort i ett område som karaktäriseras av villor. Eleverna verkade ha god socio-ekonomisk bakgrund.

Under workshopen blev det tydligt att det fanns en rad skäl till att eleverna tycker om att cykla. De flesta eleverna hade för det första nära till skolan. Samtidigt benämndes inte avstånd som avskräckande. Flera cyklade långa sträckor, upp till en mil, exempelvis till träning och andra fritidsaktiviteter. De flesta cyklade dessutom året runt, även på vintern. När det snöar eller regnar kan de ibland gå istället för att cykla. Att få skjuts av föräldrar förekom sällan.

En elev åkte buss till skolan då hen bodde på landet med för långt cykelavstånd. Samtliga lärde sig att cykla i tidig ålder, innan skolåldern. De har haft trafikundervisning i skolan (lågstadiet) men även hemifrån med föräldrar och syskon som tränat dem i "trafikvett" och trafikregler. De pratade också om sig själva som duktiga cyklister med god kunskap om regler såväl som praktisk kunskap som att cykla med andra och i trafik. Samtidigt framhöll de att det fanns cykelvägar i såväl närområdet som till de längre målpunkterna. De kunde cykla in till staden, ca 10 kilometer, på separerade cykelvägar. Några elever menade att de tyckte om att cykla den ganska långa sträckan just för att cykling upplevdes som ett roligt, snabbt och fritt sätt att ta sig fram på. Eleverna jämförde cykling med att åka

buss som framställdes som negativt, med bullrig och otrygg miljö. På cykeln kan man vara i fred och lyssna på musik. Att åka buss betraktades som dyrt, och som en onödig kostnad jämfört med cykling som är gratis. Det framkom dock att när det är *tung trafik*, som lastbilar på bilvägar, kan det vara obehagligt att cykla och de kunde tillsammans identifiera några sådana platser där de cyklade ibland.

Även om eleverna var generellt positivt inställda till cykling, fanns det några aspekter som gjorde cykeln mindre attraktiv. I området är det många ungdomar som åker moped och cykelställen på skolan är fulla av mopeder. Eleverna framställde inte mopeder som något som kunde hindra cykling i stort. Samtidig uttrycker flera, både tjejerna och killarna, en längtan efter mopeden. Bilen pratades inte om som något eftersträvt i framtiden, snarare var det var man bor och var man arbetar som förväntas avgöra hur man kommer att resa. Eleverna var mycket negativa till hur cykelhjälmslagen utformats och framhöll den som ett hinder för att öka cyklingen bland barn och unga. Eleverna menar att de unga själva avgör bäst om de behöver cykelhjälm eller inte, dock i samråd med föräldrar. De menar att det är föräldrarnas ansvar snarare än polisens att bestämma vem som ska ha cykelhjälm. I gruppen använde ungefär hälften av eleverna cykelhjälm. Hjälmen anses inte vara bekväm och förstör frisyren etc. Den ses vidare som onödig, och att ramla och slå sig sågs som föga sannolikt. Det är tydligt att eleverna kopplar ihop cykelhjälmsanvändning med bristande kompetens.

#### *Åtgärder för att öka barn och ungas cykling*

Eleverna fick i uppgift att föreslå åtgärder för att öka cykling bland barn och unga. Förslagen skrevs ned och eleverna fick sedan rösta på de åtgärder de såg som viktigast. De hade flera kreativa förslag som att göra fler utflykter på cykel i skolan samt att bilda grupper där både nybörjare och personer som kan cykla möts, så att man kan lära sig nya saker av varandra. De populäraste åtgärderna var följande:

- Att föräldrar uppmuntrar barn att cykla i tidig ålder
- Ta bort cykelhjälmslagen
- Att cykeln ska få företräde och eget och stort utrymme på vägarna (som exempelvis i Stockholm och Köpenhamn)

Sammanfattningsvis finns det flera beröringspunkter i forskningen med hur sjundeklassarna diskuterar cykling. Många resonemang är intressanta att jämföra med resultat och resonemang som vi lyft fram i kapitel 6, ”tänkbara orsaker till att barn och ungas cyklande minskar”. Elevernas berättelser om hur de betraktar cykling tyder på *goda förutsättningar i infrastrukturen*. Vidare har de genom trafikundervisning och träning med föräldrar och syskon tillförskansat sig *god kompetens* om cykling, vilket bland annat innebär att de tycker sig kunna cykla utan hjälm då risker för olyckor ansågs vara liten. De gav också uttryck för *positiva attityder* kopplat till cykeln som transportmedel men också som rekreation. Slutligen verkade de *själva få bestämma* hur och när de skulle cykla, utan begränsning från föräldrar eller andra vuxna.

#### **Workshop med gymnasieelever**

I den andra workshopen deltog 20 elever från ett natur-/samhällsvetenskapligt gymnasium centralt beläget i Linköping. Könsfördelningen var jämn och eleverna verkade komma från relativt goda socioekonomiska förhållanden. Workshopen genomfördes på en lektion i en individuellt vald kurs som handlar om hållbar samhällsutveckling. Först delades eleverna i två grupper om 10 i varje, för diskussioner om deras erfarenheter och tankar om cykling. Eleverna fick sedan individuellt ta fram förslag på åtgärder på vad som kan göras för att öka barn och ungas cykling. En diskussion om åtgärderna genomfördes i helklass.

De flesta eleverna tog sig till skolan med hjälp av kollektivtrafik (oftast buss), med undantag från några som bodde relativt centralt, och således nära skolan, och därför gick eller cyklade. Många bodde en bit utanför centrum och var därmed berättigade till gratis busskort från kommunen. En elev bodde på landet och fick skjuts i bil några kilometer varefter hen tog den ordinarie kollektivtrafiken till skolan.

Även om de flesta eleverna hade cyklat mycket tidigare i barndomen verkade de överlag inte cykla speciellt mycket idag. Det verkade hänga ihop med att de flesta hade en ganska lång väg till skolan. När skolan låg nära hemmet, på låg- och mellanstadiet, cyklade de mer. De som bodde utanför stads kärnan berättade att de ibland cyklade i det egna området, om man skulle till kompisar eller aktiviteter som låg i närheten av hemmet. Ibland cyklade de in till stan. Övriga transporter gjordes framför allt med kollektivtrafik, och det kostnadsfria busskortet utnyttjades mycket. Detta betydde dock inte att de hade en negativ attityd till cykling i allmänhet, snarare var de positivt inställda till att cykla. Det som avgjorde vilket transportsätt man valde var framför allt vilket avstånd och vilken tid det tog att transportera sig. Även väder och årstid spelade in till viss del. Cykelbanornas beskaffenhet hade även betydelse för upplevelsen av att cykla.

Några elever pratade också mycket om fräschhet, och menade att det känns olustigt att komma svettigt till skolan eller andra platser. Eleverna var övertygade om att detta betydde mycket för många, inte bara bland skolelever utan även i samhället i stort, men att det inte var något man gärna erkände. Det gjorde cyklingen mindre attraktiv.

Ett annat tema som framkom var att cykelstölder var vanligt och att man ogärna lämnade sin cykel inne i stan, eller ens vid skolan. Det gjorde att man ibland undvek att cykla om man var osäker på om man ville cykla hem också, exempelvis om vädret blev dåligt.

En stor skillnad mellan gymnasieeleverna och högstadijeleverna var att gymnasieeleverna spenderade mycket tid utanför hemmet på kvällar och helger och var aktiva i nattelivet. Flera berättade om hur de tog sig hem efter att ha varit ute. Här framstod inte cykeln som attraktiv, hellre ville man åka taxi eller åka buss. Några tjejer berättade att de inte fick cykla eller åka buss hem på nätterna för föräldrarna. Det var ett sätt att hantera risken för eventuella överfall eller annan ovälkommen interaktion med andra.

Ingen av eleverna fick skjuts till skolan på regelbunden basis av föräldrar. Ibland kunde vissa åka med föräldrarna om de skulle ta bilen till ungefär samma ställe, men fick då oftast ta sig själva den sista biten till skolan. Några av eleverna körde dock själva bil till skolan. Vilde de åka med föräldrarna fick de även anpassa sig till deras schema. Elevernas intryck var att det överlag var få föräldrar som skjutsade sina barn till deras skola, och det var ingen strid ström av bilar på morgnarna utanför skolan.

### *Åtgärder för att öka barn och ungas cykling*

Liksom i workshopen med sjundeklassare fick eleverna uppgiften att tänka på hur man skulle kunna öka cyklingen bland barn och unga. Förslag skrevs ned på en eller flera lappar som sedan placerades på tavlan längs fram. Därefter fick varje elev tre poäng att dela ut till det eller de förslag som de ansåg ha högst potential för att öka cykling om de genomfördes. De populäraste förslagen var dessa:

- Erbjud gratis busskort endast på vinterhalvåret för de gymnasieelever som bor närmare än cirka fem kilometer från skolan.
- Skapa ett hyr-/lånecykelsystem i staden. Detta kan till exempel utnyttjas av de som tar pendel till en station för vidare transport till skola eller arbete, eller av de som vanligen åker bil eller buss kortare sträckor i staden.

- Verka för att skapa cykelvanor i tidig ålder. Kan exempelvis ske genom att skapa cykelgrupper för barn i grundskolan liknande skolbuss då man istället för att åka buss cyklar tillsammans i grupp med en vuxen. Undervisning i cykling för barn på grundskolan.
- Skapa fler och bättre cykelbanor samt prioritera framkomligheten för cyklister och framförallt vinterhållning av cykelvägarna.

Sammanfattningsvis visade workshoppen med gymnasieelever att de hade en grundläggande cykelvana och var positiva till cykling i stort. Dock cyklade de själva inte särskilt mycket, vilket framförallt har med avståndet mellan skola och hemmet att göra, något som också inneburit att de hade fått gratis busskort. Det fanns ingen aktiv skjutskultur i skolan, eleverna tog sig till skolan på egen hand. Frågor som berör fräschhet, stölder och väder påverkade deras möjligheter att cykla negativt. Eleverna talade mycket om vinterhållning av cykelvägar och önskade att snöröjning skulle prioriteras i högre grad. I övrigt var de relativt nöjda med cykelinfrastrukturen i Linköping. Slutligen är det värt att notera att eleverna verkade ha mycket goda socioekonomiska förhållanden med högutbildade föräldrar. Flera hade tillgång till bil. Det hade varit intressant att intervjua elever med annan bakgrund och andra erfarenheter.

### 7.3. Sammanfattande reflektion

Syftet med detta kapitel har varit att sammanställa nyckelaktörers kunskaper och erfarenheter kopplat till barn och ungas cykling. Vi har visat att det finns ett stort engagemang och kompetens bland olika typer av aktörer. De kommunala aktörerna har en framträdande roll då många av de initiativ som vi studerat är en del av den kommunala verksamheten. Även ideella organisationer som NTF, Röda Korset och Cykelfrämjandet gör ett viktigt arbete. Myndigheternas roll är också framträdande. Exempelvis tar Trafikverket fram data och rekommendationer kopplat till cykling och arbetar dessutom mer praktiskt orienterat tillsammans med kommunerna. Workshoppen med myndigheter och organisationer visar dock att det finns ett stort behov av större samordning mellan aktörer. Många initiativ pågår parallellt, och eftersom vår kartläggning visar att de sällan utvärderas finns ett stort behov att identifiera ”best practice”. Här bör forskningen ta en ledande roll. Att en nationell kampanj om cykling för barn rankades som en populär åtgärd av myndigheter och organisationer kan bland annat förstås i ljuset av avsaknaden av samordning och utvärdering. Att kartläggningen av initiativ visade att frågan om barns olika tillgång av resurser, det vill säga deras socio-ekonomiska position, påverkar utformning av initiativ, är också värt att särskilt betona. Att vissa barn inte har råd att cykla, och inte alltid får lära sig att cykla, är något som kan hanteras med olika typer av åtgärder (vilket vi återkommer till i rapportens nästa del) och som sätter frågan om jämlikhet i centrum. I workshoppen med myndigheter och organisationer var det en fråga som gavs mycket utrymme och många uttryckte en önskan om mer kunskap om olika barns villkor kopplat till cykling. Idag är forskningen om olika grupper av barn begränsad (se också avsnitt 4.5, ”sociokulturella skillnader”). Att barns möjlighet att delta i planering lyfts fram som viktigt av nyckelaktörerna är relevant. De genomförda workshopparna med barn och unga visar att en dialog med unga ger viktig insyn i erfarenheter men också tillför nya infallsvinklar och perspektiv. Cykelhjälmslagens betydelse för det minskade cyklandet bland barn och unga är ett exempel på det. Slutligen lyfter både vuxna och barn fram vikten av en god infrastruktur för cykling. De flesta verkar vara överens om att om inte cykeln får tillräckligt utrymme i stadsrummet blir det svårt att öka andelen cykel, både bland barn och vuxna.

---

## 8. Summering och rekommendationer

---

Eftersom cykling bland barn och unga succesivt har minskat finns ett stort behov av att stärka barns och ungas förutsättningar att cykla. En genomgång av tillgänglig statistisk visar att det framförallt är barns fritidscyklning som minskat. Även cykling till och från skolan har minskat men inte i samma utsträckning. Det är bland de äldre barnen som cyklingen minskat mest. De barn som bor i lägenhet, centralt eller utanför stadskärnan, cyklar i mindre utsträckning än barn som bor i villa. Mer cykling ökar barns möjlighet till rörelsefrihet och skapar goda förutsättningar för fysisk och psykisk hälsa samt välbefinnande i stort. Vi drar slutsatsen att det är generellt bra om det i tidiga åldrar går att befästa miljövänliga transportval. Här är cykling ett av de bästa alternativen.

Att barn och ungas cyklande minskar beror inte på en enskild orsak. Det är ett resultat av en mängd faktorer, exempelvis flera bilar i hushållen, längre skolväg som en konsekvens av friskolors etablering, synen på föräldraskap idag, förändringar i hur barn leker och kommunicerar och ett ökat individfokus med ett flertal fritidsaktivitet att hinna med. Andra faktorer kan vara kopplat till bekvämlighet, att mobiltelefonen har underlättat kommunikation och samordning med föräldrar för biltransport, tillgång till andra färdmedel, bristande faktisk och upplevd säkerhet och trygghet utmed tänkta cykelvägar. Vidare kan noteras att minskat cyklande inte med säkerhet sker bland alla barn, i alla typer av miljöer och vid alla typer av ärenden. Här finns en delad bild och en avsaknad av kunskap. Majoriteten av de insatser som sker är riktade mot resor till och från skolan medan barns fritidsresor mer sällan står i fokus.

Det finns inte en snabb lösning för att öka cyklandet, utan man måste jobba långsiktigt, systematiskt och med många olika aktörer. I den genomgång av genomförda initiativ och forskning som gjorts inom ramen för uppdraget, kan det konstateras att det finns ett behov av att förstå barnens perspektiv och belysa barnens förmåga att vistas självständigt i dagens trafikmiljö. Framförallt är det viktigt att belysa att olika barn har olika livsvillkor, där ålder, kön och föräldrarnas bakgrund och ekonomi är några viktiga faktorer som hittills inte utförligt analyserats i forskningen. Vidare är det viktigt att de initiativ och åtgärder som vidtas för att stärka barns och ungas cykling utvärderas systematiskt, bland annat för att synliggöra vilka åtgärder som ger önskade effekter.

Barns cykelvanor påverkas av flera politiska områden där de viktigaste är familje- och arbetsmarknadspolitiken, transportpolitiken och samhällsplaneringen. Arbetsmarknadsreformer har exempelvis betydelse för tidsstrukturen i barnfamiljernas vardag. Att föräldrar heltidsarbetar gör att vardagen för många behöver tidsoptimeras vilket också inkluderar barnens restid. Transportpolitiskt kan oskyddade trafikanter prioriteras med hastighetsbegränsningar, liksom en separat cykelinfrastruktur. När det gäller samhällsplanering är övergripande lokaliseringsprinciper av intresse och framförallt närhetsprincipen. Att det i högre utsträckning är barns fritidsresor som sker med bil hänger bland annat ihop med de ökade avstånden till barnens fritidsaktiviteter. Det krävs ett konsekvens-tänkande i samtliga dessa politikområden för att sörja för att barns omgivning är cykelanpassade.

Grundförutsättningarna för såväl faktisk som upplevd säkerhet bör förbättras för de cyklande barnen. Det räcker inte att skapa säkra miljöer, cyklingen måste också ges samma eller bättre förutsättningar än bilen. Samtidigt som en grundförutsättning för att cykla måste byggas in i infrastrukturen bör föreställningar och attityder om hur barn ska resa, vilka faror de utsätts för i trafikrummet samt hur barns kompetens värderas av föräldrar och skola förändras.

För att öka barns cyklande krävs det att principen från barnkonventionen om barnets bästa tas på allvar i all rättslig reglering och återspeglas i policy på olika nivåer samt i planeringspraktiken. Det skulle få stora konsekvenser för utformningen av exempelvis cykelinfrastruktur där allt från väldigt små barns till tonåringars behov bör komma till uttryck i den fysiska miljön. Idag saknar de aktörer som arbetar med cykling i många fall kompetens om det barnrättsliga perspektivet. Barns delaktighet i planeringsprocesser behöver också stärkas.

## 8.1. Åtgärdsförslag

Baserat på kunskapssammanställningen och de diskussioner med berörda aktörer som vi kontinuerligt haft presenterar vi här en uppsättning åtgärder som vi menar bör prioriteras för att barn och unga ska få möjlighet till säker cykling. Baserat på tre övergripande förslag har vi listat ett antal långsiktiga och mer kortsiktiga åtgärder som kan stärka barn och ungas förutsättningar för att cykla (se Tabell 2). I tabellen finns även förslag på till vilka aktörer/grupper dessa insatser adresseras till. Det som gynnar yngre barn kommer även att gynna äldre barn och unga, vi har därför valt att inte särskilja insatser för olika åldersgrupper. Det är viktigt att betona att vi inte kan uttala oss om åtgärdernas effekter då det här saknas forskning och systematisk uppföljning av nuvarande initiativ.

### Prioriterade åtgärder

- Framtagande av en nationell strategi för att uppnå ett skifte från cykling som en fråga om framförallt trafiksäkerhet till en fråga som även inkluderar barns hälsa, barns självständiga resande samt barns delaktighet. Här bör en nationell samordnare utpekas.
- Identifiera kriterier kopplat till den byggda miljön inklusive trafikmiljön om vad som garanterar säker och framkomlig cykling för barn, samt stärker möjligheterna för självständig mobilitet. Samtliga miljöer som barn reser i bör uppmärksammas. Barns fritidsresor ska ges samma dignitet som barns resor till och från skolan.
- Identifiera ”best practice” vad gäller initiativ för att öka barn och ungas cykling. Idag pågår en mängd aktiviteter och initiativ i olika delar av landet. Det handlar om allt från informationsinsatser till föräldrar och cykelträning för barn, till cyklande bussar med mera. En översyn behöver göras avseende målgrupper, lokala förutsättningar och resultat för dessa initiativ. Detta inkluderar också att ta fram nya arbetssätt för initiativ som främjar barns cykling. Särskilt bör initiativ som inkluderar barns fritidsresor uppmärksammas eftersom majoriteten av initiativ berör resan till och från skolan, trots att barn cyklar i högre utsträckning till skolan än till fritidsaktiviteter. Flera av de förslag som tagits upp i de workshoppar vi genomfört föreslår intressanta initiativ som vore värdefullt att testa och utvärdera.

Tabell 2. Förslag på insatser för att öka barns och ungas cyklande samt vilka aktörer/grupper som bör vara utförare.

Insatser	Lagstiftare	Statlig/regional myndighet	Kommun	Skola	Ideella organisationer
Grundförutsättning för cykling i infrastrukturen, t.ex. bättre cykelbanor, prioritera framkomlighet och vinterhållning av cykelvägarna.	X	X	X		
Ta fram kriterier för vad som är en säker väg för cykling till/från skolan, samt till barns fritidsaktiviteter		X	X		X
Kunskapsmål om cykling i läroplanen.	X	X			
Säkra att skol- och fritidsverksamhet förläggs i lämpliga lokaler och med lämplig placering med avseende på att ta sig dit på cykel.	X	X	X	X	
Nationellt kampanjarbete om cykling för barn, inklusive kommunalt samarbete.		X	X		X
Stärka barns delaktighet i planeringen.	X	X		X	
Hälsosamordnare med ansvar för skolreseplaner i skolorna.		X	X	X	
Öka föräldrars trygghet och engagemang genom egen inventering av barnens skolväg.			X	X	X
Höja kompetensen om barn och ungas cykling bland planerare.		X	X		
Säkra att alla barn har tillgång till en cykel.		X	X		X
Stödsäkra, trygga och lättillgängliga cykelparkeringar på allmänna platser.	X	X	X		
Se över när (endast på vinterhalvåret) och för vilka avstånd (ej de som bor närmare än cirka fem kilometer från skolan) elever ska erbjudas gratis busskort. Ge möjlighet att byta busskort mot en cykelpremie.		X	X		

## 8.2. Behov av ny forskning

Generellt är behovet stort av ny kunskap om förutsättningar för barn och ungas cykling. Baserat på kunskapssammanställning ringar vi här in ett antal områden som bör ges hög prioritet i fortsatt forskning:

Idag ser förutsättningar för barns hantering av trafikmiljö annorlunda ut än förutsättningarna på 1960-talet då kunskap som ligger till grund för rekommendationer om cykling bland barn togs fram. Hur klarar barn av den trafikmiljö som gäller 2017? Hur mycket av barns trafikbeteende och riskhantering handlar om ålder och mognad och hur mycket hänger ihop med barns olika erfarenheter av att cykla?

Kunskap behövs om de olika förutsättningar barn har för att kunna cykla. Barns livsvillkor hänger bland annat ihop med föräldrarnas bakgrund och ekonomi. Barns olika livsvillkor kopplat till cykling har hittills inte utförligt analyserats i forskningen. Mycket av den nuvarande forskningen bygger på barn från resursstarka hem där bilen är norm. Då vi under de senaste åren fått många nyanlända till Sverige, är det särskilt viktigt att se hur deras livsvillkor ser ut kopplat till cykling.

Hur kommer framtidens transportsystem ta tillvara på förutsättningar för barns cykling? Hur påverkar barns möjligheter att cykla av en ökad digitalisering och automatisering av mobiliteten? Forskning som undersöker framtidsscenarioer ur barns perspektiv behövs.

Något som också skulle behöva studeras närmare är cykelhjälmslagens inverkan på barns och ungas cyklande. De sjundeklassare som deltog i en av workshoparna menade att cykelhjälmslagen haft en negativ effekt på deras cyklande. Huruvida den svenska hjälmlagen har påverkat barn och ungas cykling negativt, är något som inte undersökts vetenskapligt och något som bör utforskas. Denna diskussion kan kopplas till problematiken med att barn i hög utsträckning förstås som icke-kompetenta i trafiken, där utformningen av dagens hjälmlag kan sägas stödja en sådan tolkning. Det är möjligt att en annan formulering av cykelhjälmslagen, exempelvis en annan åldersgräns än de 15 år som gäller idag, hade varit mer ändamålsenlig. För att minska huvudskadorna bland cyklister är det viktigt att i sammanhanget också studera hur man på frivillig väg kan öka hjälmanvändningen bland cyklister.

Vi kan konstatera att även om det onekligen är så att barns och ungas cykling har minskat under de senaste tjugo åren, finns det skäl att ifrågasätta hur statistiken som visar sådana samband har samlats in. Framförallt gör de metodologiska tillvägagångssätten att eventuella lokala och regionala skillnader inte framkommer, något som påpekats av flera tjänstemän från olika typer av myndigheter under utredningens gång. Det finns också en risk att skillnaden mellan barn, både vad gäller ålder och bakgrund, osynliggörs när statistiken blir för aggregerad. Vi drar slutsatsen att det finns ett behov av metodutveckling när det gäller resvaneundersökningar och andra typer av undersökningar som syftar till att synliggöra hur barns mobilitet ser ut.



---

## Referenser

---

- AAAM – Association for the Advancement of Automotive Medicine (2008). *AIS 2005 Abbreviated Injury Scale 2005, Update 2008*. Barrington, IL, USA.
- Aldred, R. & Dales, J. (2017). Diversifying and normalising cycling in London, UK: an exploratory study on the influence of infrastructure. *Journal of Transport & Health*. 4:348-362
- Aldred, R., Woodcock, J. & Goodman, A. (2016). Does more cycling mean more diversity in cycling? *Transport Reviews*. 36(1):28-44
- Aldred, R. (2015). Adults' attitudes towards child cycling: a study of the impact of infrastructure. *European Journal of Transport and Infrastructure*. 16(2):92-115
- Alparone, F. R., & Pacilli, M. G. (2012). On children's independent mobility: the interplay of demographic, environmental, and psychosocial factors. *Children's Geographies*, 10(1), 109-122
- Amin, K., Bengtsson, K., Berg, H. Y., Forsman, Å., Larsson, P., Lindholm, M., Sternlund, S., Strandroth, J., Vadeby, A & Yamazaki, R. (2017). *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2016, målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020*. Publikation 2017:098. Trafikverket. Borlänge.
- Andersson, B. (2001). *Rädslans rum*. KFB, Stockholm.
- Andersson, B. (2005) Mäns våld blir kvinnors ansvar – riskkalkylering i det offentliga rummet. Friberg mfl. (red.) *Speglingar av rum: om könskodade platser och sammanhang*, Stockholm: Symposium
- Anund, A., Forsberg, I. & Larsson, L. (2013). *Varför skjutsar föräldrarna barnen till skolan?* Stockholm: Sveriges kommuner och landsting.
- Anund, A., Dukic, T., Falkmer, T. & Thornthwaite, S. (2010). *Is European school transport safe?—The need for a “door-to-door” perspective*. European Transport Research Review. 2010;DOI 10.1007/s12544-011-0052-7.
- Anund, A., Kronqvist, L. & Falkmer, T. (2015) *Utmärkt utmärkning av skolskjutsfordon?* VTI rapport 516-2005. Statens Väg och transportforskningsinstitut. Linköping.
- Arnberg, P. W., Ohlsson, E., Westerberg, A. & Öström, C.-A. (1978). *The ability of preschool- and schoolchildren to manoeuvre their bicycles*. VTI Rapport 149A. Swedish National Road and Traffic Institute. Linköping, Sweden.
- Arnberg, P. W. & Tydén, T. (1974). *Stability and manoeuvrability performance of different types of bicycles*. VTI Rapport 45A. Swedish National Road and Traffic Institute. Linköping, Sweden.
- Arnberg, P. W. & Tydén, T. (1975). *Manövrerings- och balansegenskaper hos olika cykeltyper*. Swedish National Road and Traffic Institute. VTI Rapport 45. Linköping, Sweden.
- Aslam, A. (2015). *Vuxna nybörjarcyklisters cykelanvändning efter genomförd cykelkurs. En explorativ studie om effekten av utbildning på cykelanvändning. Examensarbete inom trafik och transportplanering*. Kungliga tekniska högskolan. TSC-MT 15-009.
- Asp, P. (2014). Barn(straff)rätt, I: Barnrätt en antologi. Cederborg A-C, Warnling-Nerep W, editors. 1. uppl. Norstedts juridik, Stockholm.
- Balkmar, D. (2014). Våld i trafiken. Om cyklisters utsatthet för kränkningar, hot och våld i massbilismens tidevarv. *Tidskrift för genusvetenskap*. 35(2-3):33-54

- Bikeability (2014). Dansk forskningsprogram med ett flertal studier genomfört av Københavns Universitet (Trine Agervig Carstensen, Anton Stahl Olafsson) & DTU Transport (Thomas Sick Nielsen). Sammanfattning hämtad från: <http://www.cyklistforbundet.dk/cykelviden/Artikler-og-videnblade/Hvordan-ser-cykelegnede-omgivelser-for-boern-ud> den 26 september 2017.
- Björklid, P. (2005). Närmiljö - hinder eller resurs? Om trafikens inverkan på barns uppväxtvillkor. Johansson, M & Küller, M (red). *Svensk miljöpsykologi*. Studentlitteratur, Lund.
- Björklid, P. & Gummesson, M. (2013). *Children's Independent Mobility in Sweden*. Trafikverket publikation 2013:113. Borlänge.
- Björklund, G. & Isacson, G. (2013). Forecasting the impact of infrastructure on Swedish commuters' cycling behaviour. *Scandinavian working papers in Economics*. 2013:36.
- Björnstig J. & Björnstig, U. (2011). *Barn upp till 12 års ålder lever farligt i trafiken*. Läkartidningen. 108:1361-3.
- Boverket, (2015). *Gör plats för barn och unga! En vägledning för planering, utformning och förvaltning av skolans och förskolans utemiljö*. Rapport 2015:8. Boverket. Karlskrona.
- Briem, V., & Bengtsson, H. (2000). *Cognition and character traits as determinants of young children's behaviour in traffic situations*. International Journal of Behavioral Development. 24(4):492–505.
- Bromley, R. D. F. & Stacey, R. J. (2012). Feeling unsafe in urban areas: exploring older children's geographies of fear. *Environment and Planning A*. 44:428-444
- Börjegren, P. (2006). *Utvärdering av ombyggnaden Nackanäsvägen-Planiavägen: Från bron över Sicklasjön till Järlaleden*. Trafikverket Publikation 2006:155. Stockholm: Vägverket.
- Carver, A., Timperio, A. F., Hesketh, K. D., Ridgers, N. D., Salmon, J. L. & Crawford, D. A. (2011). How is active transport associated with children's and adolescents' physical activity over time?. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 8(126).
- Cederborg, A-C. & Warnling-Nerep, W. (2014). *Barnrätt*. Cederborg A-C., Warnling-Nerep, Wiweka, editor. Norstedts Juridik AB, Vanda Finland.
- Cele, S. (2015). Childhood in a Neoliberal Utopia: Planning Rhetoric and Parental Conceptions in Contemporary Stockholm. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 97(3), 233–247.
- Christensen, P. & Mikkelsen, M. R. (2008). Jumping off and being careful: children's strategies of risk management in everyday life. *Sociology of Health & Illness*. 30(11):112-130
- Christensen, J. H., Mygind, L. & Bentsen, P. (2014). Conceptions of place: approaching space, children and physical activity. *Children's Geographies*. 13(5):589-603
- Cupples, J. & Ridley, E. (2008) Towards a heterogeneous environmental responsibility: sustainability and cycling. *Area*. 40(2):254-264
- Cykelfrämjandet (2017). *Frihet på cykel för ensamkommande barn*. Hemsida: <http://cykelframjandet.se/blog/nyheter/frihet-pa-cykel-for-ensamkommande-flyktingbarn/> (hämtad 2017-08-09)
- Dahl, E. (2014). *Om miljöproblemen hänger på mig: Individer förhandlar sitt ansvar för miljön*. Makadam Förlag.
- Dahlstrand, A. (2012). *KUSTOM: Kommunsamverkan om trafiksäkerhet och miljö: Slutrapport 2009-2011*. (Trafikverket Publikation 2011:150). Borlänge: Trafikverket.
- Denstel, K. D., Broyles, S. T., Larouche, R., Sarmiento, O. L., Barreira, T. V., Chaput, J-P., Church, T. S., Fogelholm, M., Hu, G., Kuriyan, R., Kurpad, A., Lambert, E. V., Maher, C., Maia, J., Matsudo,

- V., Olds, T., Onywera, V., Standage, M., Tremblay, M. S., Tudor-Locke, C., Zhao P. & Katzmarzyk P. T. (2015). Active transportation and physical activity in children. *International Journal of Obesity Supplements*. S100 – S106.
- Duperrex, O., Roberts, I. & Bunn, F. (2002). Safety education of pedestrians for injury prevention. *Cochrane Database Syst Rev*. Report No.: CD001531.
- Ekström, C. & Linder, A. (2017). *Fatally injured cyclists in Sweden 2005-2015 – analysis of accident circumstances, injuries and suggestions for safety improvements*. VTI notat 5A-2017. Statens väg- och transportforskningsinstitut, Linköping.
- Entelius-Melin, E. (2004). *Friska barn på säkra skolvägar! Ett demonstrationsprojekt*. Vägverket publikation 2004:192. Stockholm: Vägverket.
- Erke, A. & Elvik, R. (2006). *Effektkatalog for trafikksikkerhetstiltak*. Transportøkonomisk institutt, (TØI). Oslo.
- Elvik, R. ed. (1997). *Trafikksikkerhetshåndbok: oversikt over virkninger, kostnader og offentlige ansvarsforhold for 124 trafikksikkerhetstiltak*. TØI, Oslo.
- Faskunger, J. (2008). *Barns miljöer för fysisk aktivitet – samhällsplanering för ökad fysisk aktivitet och rörelsefrihet hos barn och unga*. Rapport 2008:33. Statens folkhälsoinstitut, Östersund.
- Faulkner, G., Buliung, R., Flora, P. & Fusco, C. (2009). Active school transport, physical activity levels and body weight of children and youth: a systematic review. *Preventive Medicine*.
- Fileborn, B. (2016). Doing gender, doing safety? Young adults' production of safety on a night out. *Gender, Place and Culture*. 23(8):1107-1120
- Folkhälsomyndigheten (2013). *Utveckling av barns och ungas hälsa*. Hämtad från: <https://www.folkhalsomyndigheten.se/livsvillkor-levnadsvanor/halsa-i-olika-grupper/barn-och-unga/utveckling-av-barns-och-ungas-halsa/> den 5 april 2017.
- Folkhälsomyndigheten (2014). *Skolbarns hälsovanor i Sverige 2013/14*. Hämtad från: <https://www.folkhalsomyndigheten.se/pagefiles/18915/skolbarns-halsovanor-sverige-2013-14.pdf> den 5 april 2017.
- Folkhälsomyndigheten (2016). *Barn och unga*. Hämtat från: <https://www.folkhalsomyndigheten.se/livsvillkor-levnadsvanor/halsa-i-olika-grupper/barn-och-unga/> den 5 april 2017.
- Forsberg, L. (2009). *Involved Parenthood Everyday Lives of Swedish Middle-Class Families*. Linköping University Electronic Press.
- Fotel, T. & Thomsen, T. U. (2004). The surveillance of children's mobility. *Surveillance & Society*. 1(4):535-554
- Friberg, T. (2005) Kvinnors upplevelser av resans rum. Friberg m.fl. (red.) *Speglingar av rum: om könskodade platser och sammanhang*. Stockholm: Symposium
- Fyhri, A., Hjorthal, R., Mackett, R., Fotel, T. & Kyttä, M. (2011). Children's active travel and independent mobility in four countries: Development, social contributing trends and measures, *Transport Policy*, 18, 703-710, doi:10.1016/j.tranpol.2011.01.005.
- Garrard, G., Rose, G. & Sing, K. L. (2008). Promoting cycling for women: the role of bicycle infrastructure. *Preventive Medicine*. 46(1):55-59
- Garrard, J., Handy, S., & Dill, J. (2012) Women and cycling. Pucher & Buehler (red.) *City cycling*. Massachusetts: MIT Press.

- Gibbs, L., MacDougall, C., Nansen, B., Vetere, F., Ross, N., Danic, I. & McKendrick, J. (2012). *Stepping Out: Children Negotiating Independent Travel*. VicHealth report. Jack Brockhoff Child Health and Wellbeing Program, McCaughey VicHealth Centre for Community Wellbeing, University of Melbourne.
- Gillström, K. (2004). *Cykelklass 2004 Motala: SUMO-utvärdering av tävling för att få fler barn att cykla säkert till skolan och minska skjutsningen*. Motala: Motala kommun.
- Goodman, A., van Sluijs, E. & Ogilvie, D. (2015). Cycle training for children: which schools offer it and who takes part? *Journal of Transport & Health*. 2(4):512-521
- Gregersen, N.P. (1994). *Children's road safety and the strategy of voluntary traffic safety clubs*. *Accid Anal and Prev*. 1994;26:463-70.
- Gregersen, N. P. (2016). *Trafiksäkerhet. Samspelet mellan människor, fordon och trafikmiljö*. Upplaga 1:1. Wolters Kluwer Sverige AB. Stockholm.
- Gustafsson, S., & Thulin, H. (2003). *Gående och cyklister - exponering och skaderisker i olika trafikmiljöer för olika åldersgrupper: Resultat från TSU92- åren 1998–2000*. VTI meddelande 928. Statens väg- och transportforskningsinstitut, Linköping.
- Halldén, G. (1992). *Föräldrars tankar om barn*. Carlsson Bokförlag.
- Hanson, S. (2010). Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. *Gender, place and culture*. 17(1):5-23
- Harden, J. (2000). There's no place like home. The public/private distinction in children's theorizing of risk and safety. *Childhood*. 7(1):43-59
- Held, N. (2015). Comfortable and safe spaces? Gender, sexuality and 'race' in night-time leisure spaces. *Emotion, Space and Society*. 14:33-42
- Henriksson, M. (2014). *Att resa rätt är stort, att resa fritt är större. Kommunala planerares föreställningar om hållbara resor*. Linköping: Linköping university press (avh.)
- Henriksson, M., Kusmin, E., Friberg, E. & Otterbeck, E. (2017). *Ett gestaltungsprojekt om ungas upplevelser av otrygghet i utemiljöer*. Östergötlands museum, Linköping.
- Hjort, M. & Niska, A. (2015). *Kan dubbdäck på cykeln minska singelolyckorna? Friktionstester av cykeldäck i VTI:s stationära däckprovsningsanläggning*. VTI rapport 862. Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping.
- Holloway, S. & Valentine, G. (red.) (2004). *Children's geographies: Playing, living, learning*. Routledge.
- Jensen, S. U. & Hummer, C. H. (2002). Sikre skoleveje. En undersøgelse af børns trafiksikkerhed og transportvaner. Rapport 3, 2002. Danmarks Transportforskning.
- Joelsson, T. (kommande) Hypermobile, sustainable or safe? Imagined childhoods in the neoliberal transport system. Joelsson och Scholten (red.) *From one track to many tracks – Integrating gender in transport policies*. Palgrave Macmillan.
- Johansson, C. & Rosander, P. (2006). *Tessins väg, Malmö: Ett exempel på hur barn medverkar i processen om gatumiljöns förnyelse*. Luleå: Luleå tekniska universitet.
- Jones, L., Davis, A. & Evers, T. (2000). Young people, transport and risk: comparing access and independent mobility in urban, suburban and rural environments. *Health Education Journal*. 59:315-328
- Jonson, T., Koglin, T., Lindelöw, D. & Nilsson, A. (2011). Effektsamband för gående och cyklister säkerhet – litteraturstudie. *Lunds Universitet*.

- Järmark, S. & Nolén, S. (1986). "STUPEDEN" – en experimentell studie av en variabel barncykel, VTI Meddelande 504. Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping.
- Kallio, K. P. & Häkli, J. (2013). Children and Young People's Politics in Everyday Life. *Space and Polity*, 17(February 2015), 1–16.
- Karsten, L. (2005). It all used to be better? Different generations on continuity and change in urban children's daily use of space. *Children's Geographies*, 3(3), 275-290.
- Krizek, K. J., Johnson, P. J. & Tilahun, N. (2006). Gender Differences in Bicycling Behavior and Facility Preferences. *Research on Women's Issues in Transportation, Report of a Conference*, 31-40
- Kullman, K. (2010). Transitional geographies: making mobile children. *Social and Cultural Geography*. 11:8, 829-846
- Kyttä, M. (2003). *Children in outdoor contexts: affordances and independent mobility in the assessment of environmental child friendliness*. Helsinki University of Technology.
- Lagerqvist, M. & Forsberg, G. (2017). Resmönster, resvanor och resupplevelser bland unga i Stockholms län. Wimark, T. (red.) *Metoder och verktyg för sociala nyttoberäkningar i kollektivtrafiken*. Kulturgeografiskt seminarium 2017:1, Stockholms universitet.
- Lambert, E. V., Liukkonen, J., Maddison, R., Ocansey, R. T., Onywera, V. O., Prista, A., Reilly, J. J., del Pilar Rodríguez Martínez, M., Sarmiento Duenas, O. L., Standage, M. & Tomkinson, G. (2014). Physical Activity of Children: A Global Matrix of Grades Comparing 15 Countries. *Journal of Physical Activity and Health*, 2014, 11(Supp 1), S113-S125 <http://dx.doi.org/10.1123/jpah.2014-0177>
- Larsen, J. (2017). The making of a pro-cycling city: social practices and bicycle mobilities. *Environment and Planning A*. 49(4):876-892
- Larsson, J. (2013). *Cykelhjälmsanvändning i Sverige 1988–2012. Resultat från VTI:s observationsstudie*. VTI notat 12–2013. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- Larsson, J. (2014). *Cykelhjälmsanvändning i Sverige 1988–2013. Resultat från VTI:s observationsstudie*. Statens väg- och transportforskningsinstitut. VTI notat 8–2014. Linköping.
- Larsson, J. (2015). *Cykelhjälmsanvändning i Sverige 1988–2014. Resultat från VTI:s observationsstudie*. Statens väg- och transportforskningsinstitut. VTI notat 9–2015. Linköping.
- Larsson, J. (2016). *Cykelhjälmsanvändning i Sverige 1988–2015. Resultat från VTI:s observationsstudie*. Statens väg- och transportforskningsinstitut. VTI notat 4–2016. Linköping.
- Laursen, V. red. (1980). *Små cyklister*. Dansk Cyklist Forbunds skriftserie nr. 5.
- Leden, L., Leden, L., & Rosander, P. (2006). *Skolenkäter vid Munksundsskolan i Piteå: Före och efter ombyggnaden av Munksundsvägen* Luleå: Luleå tekniska universitet.
- Lehner-Lierz, U. (2003). "The role of cycling for women" i Tolley R (red.) *Sustainable transport. Planning for walking and cycling in urban environments*. Woodhead Publishing in Environmental Management, p. 123.143
- Lenroot, R. & Giedd, J. (2006). Brain development in children and adolescents: Insights from anatomical magnetic resonance imaging. *Neuroscience and Biobehavioral Reviews*. 30:718–29.
- Lillemyr, O. F. (2002). *Lek-upplevelse-lärande i förskola och skola*. Liber.
- Lorenc, T., Brunton, G., Oliver, S., Oliver, K. & Oakley, A. (2008). Attitudes to walking and cycling among children, young people and parents: a systematic review. *Journal of Epidemiology and Community Health*, 62: 852-857. [doi:10.1136/jech.2007.070250](https://doi.org/10.1136/jech.2007.070250)

- Lubans, D. R., Boreham, C., Kelly, P. & Foster, C. E. (2011). The relationship between active travel to school and health-related fitness in children and adolescents: a systematic review. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*.
- Malm, S., Krafft, M., Kullgren, A. Ydenius, A. & Tingvall, C. (2008). Risk of Permanent Medical Impairment (RPMI) in Road Traffic Accidents. *52<sup>nd</sup> AAAM Annual Conference*; pp93-100, 2008.
- Massey, D. (1994). *Space, place and gender*. Minneapolis, MN: University of Minnesota Press.
- Matthews, H. & Limb, M. (1999). Defining an Agenda for the Geography of Children: Review and Prospect. *Progress in Human Geography*, 23(1), 61–90.
- McDonald, N. C. (2008). Critical factors for active transportation to school among low-income and minority students. Evidence from the 2001 National Household Travel Survey. *American Journal of Preventive Medicine* 34(4):341–344.
- McLaren, T. A. & Parusel, S. (2011). Parental traffic safeguarding at school sites: unequal risks and responsibilities. *Canadian Journal of Sociology*. 36(2):161-184
- Michels, T., ed., (1993). Cycling in the city, pedalling in the polder. Recent developments in policy and research for bicycle facilities in the Netherlands. Centre for Research and Contract Standardization in Civil and Traffic Engineering (CROW), the Netherlands.
- MSB (2007). *Olycksfall bland barn och ungdomar*. Rapport NCO 2007:6. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap.
- Mäki-Opas, T. E., de Munter, J., Maas, J., den Hertog, F. & Kunst, A. E. (2014). The association between physical environment and cycling to school among Turkish and Moroccan adolescents in Amsterdam. *International Journal of Public Health*. 59:629-636
- Näringsdepartementet (2017). *En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling – som bidrar till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet*. N2017.19. Regeringskansliet, Stockholm.
- Nilsson, A. (1985). *Potential att överföra korta bilresor till cykel*. Thesis 84, Lund Universitet, Lund.
- Nilsson, C. (2001). Argument för ett sunt resande till skolan. Inom ramen för projektet *Gå och cykla till skolan*. Lund: Lunds kommun: Tekniska förvaltningen.
- Nilsson, A. & Brundell-Freij, K. (2004). *Åtgärder för cykeltrafiken och deras effekter* (ej utgiven).
- Niska, A. (2007). *Cyklisters syn på cykelvägars standard. Fokusgrupper i Umeå och Linköping*. VTI rapport 585, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Linköping.
- Niska, A., Nilsson, A., Wiklund, M., Ahlström, P., Björketun, U., Söderström, L. & Robertson, K. (2010). *Metoder för skattning av gång- och cykeltrafik. Kartläggning och kvalitetsbedömning*. VTI rapport 686. Statens väg- och transportforskningsinstitut, Linköping.
- Niska, A. (2011). *Cykelvägars standard: en kunskapsmanställning med fokus på drift och underhåll*. VTI rapport 726. Statens väg- och transportforskningsinstitut, Linköping.
- Niska, A. & Eriksson, J. (2013). *Statistik över cyklisters olyckor, faktaunderlag till gemensam strategi för säker cykling*. VTI rapport 801. Statens väg- och transportforskningsinstitut, Linköping.
- Nolén, S. (1992). *Cykelhjälmsanvändning i Sverige 1988–1991. Resultat från 1991 års observationsstudie*. VTI Meddelande 684. Statens väg- och trafikinstitut, Linköping.
- Nyberg, G. (2017). *Få unga rör sig tillräckligt* (Riksmaten ungdom), s.l.: Centrum för idrottsforskning.
- Ohlsson, E. (1983). *Konstruktion av varierbar cykel för studier av tvåhjulningars dynamiska egenskaper*. STU-rapport 80-3777.

- Pagels, P., Raustorp, A., Guban, P., Fröberg, A. & Boldemann, C. (2016). Compulsory school in- and outdoors—implications for school children’s physical activity and health during one academic year. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, p. 699.
- Palm, J. (2015). ”Smarta resan” i Linköpings kommun: Ett projekt för att förändra medborgarnas resvanor. Tema teknik och social förändring Tema-T arbetsnotat / Tema-T working paper 355 1101-1289. Linköping: Linköpings universitet.
- Porter, G. (2011). ‘I think a woman who travels a lot is befriending other men and that’s why she travels’: mobility constraints and their implications for rural women and girl children in sub-Saharan Africa. *Gender, Place and Culture*. 18(1):65–81.
- Prop. 2005/06:155, Makt att forma samhället och sitt eget liv.
- Prop. 2008/09:93, Mål för framtidens resor och transporter.
- Ramirez, E. R., Kulinna, P. H. & Cothran, D. (2012). Constructs of physical activity behaviour in children: The usefulness of social cognitive theory. *Psychology of Sport and Exercise*, 13 (3), 303-310.
- Rasmussen, K. (2004). Places for children—children’s places. *Childhood*, 11(2), 155-173.
- Rauner, A., Jekauc, D., Mess, F., Schmidt, S. & Woll, A. (2015). Tracking physical activity in different settings from late childhood to early adulthood in Germany: the MoMo longitudinal study. *BMC Public Health*.
- Rietveld, P. & Daniels, V. (2004). Determinants of bicycle use: do municipal policies matter? *Transport Research Part A*. 38:531-550.
- Sae-Tang, A. (2006). *Slutrapport för projektet Skolvägar*. Luleå: Vägverket Region Norr.
- Sælensminde, K. (2004). Cost–benefit analyses of walking and cycling track networks taking into account insecurity, health effects and external costs of motorized traffic. *Transportation Research Part A*, 38, 593-606.
- Sandels, S. (1995). Young children in traffic - 1970. *Injury Prevention*. 1:12-5.
- Sandels, S. (1968). *Små barn i trafiken*. Scandinavian University Books, Stockholm.
- Sandseter, E. (2009). Affordances for risky play in preschool: The importance of features in the play environment. *Early childhood education journal*, 36(5), 439-446.
- Schmidt, L. & Neergaard, K. (2007). *Barn och ungdomars resvanor – en resvaneundersökning bland 6–15 åringar i olika stora orter*. Rapport 2007:73. Trivector Traffic AB, Lund/Stockholm.
- SKL & TRV (2015). *TRAST: Trafik för en attraktiv stad: Handbok*. Hämtad 170726 på [www.trafikverket.se/contentassets/347f069e6d684bfd85b85e3a3593920f/trast3\\_handbok\\_ny.pdf](http://www.trafikverket.se/contentassets/347f069e6d684bfd85b85e3a3593920f/trast3_handbok_ny.pdf)
- Somaya kvinno- och tjejjour (2017). *Cykla för friheten*. Hemsida: <http://www.somaya.se/om-oss/projekt-5817007> (hämtad 2017-08-09)
- Steinbach, R., Green, J. & Datta, J. (2011). Cycling and the city: a case study of how gendered, ethnic and class identities can shape healthy transport choices. *Social Science & Medicine* 72(7):1123-1130.
- Svedberg, W. (2013). *Ett (o)jämnt transportsystem i gränlandet mellan politik och rätt: en genusrättsvetenskaplig studie av rättslig styrning för jämställdhet inom vissa samhällsområden*. 1. uppl. edn.; Bokbox, Malmö.
- Svedberg, W. (2016). *Nya och gamla perspektiv på ansvar? En rättsvetenskaplig studie om ansvar i en straffrättslig kontext gällande självkörande/uppkopplade fordon*. VTI rapport 915. Statens väg- och transportforskningsinstitut, Linköping.

- Telama, R., Yang, X., Leskinen, E., Kankaanpää, A., Hirvensalo, M., Tammelin, T., Viikari, J. S. & Raitakari, O.T. (2014). Tracking of physical activity from early childhood through youth into adulthood. *Med Sci Sports Exerc.*
- Thomas, F. & Vadeby, A. (2007). *Sammanställning av 34 trafiksäkerhetsåtgärder*. VTI rapport 577. Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping.
- Thomsen, T. U. (2004). Automobility's immobilized others? *Transport Reviews*. 24(5):515-532
- Thomsen, T. U. (2005). Parents' construction of traffic safety: children's independent mobility at risk? i Thomsen, Nielsen och Gudmundsson (red.) *Social Perspectives on Mobility*. Ashgate, Cornwall, s. 12-28
- Thorburn Stern R. (2014). Sverige och FN:s konvention om barnets rättigheter - reflektioner kring en eventuell inkorporering i svensk rätt, I: Barnrätt en antologi. Cederborg A-C, Warnling-Nerep W, red. 1. uppl. Norstedts juridik. Stockholm.
- Thulin, H. & Niska, A. (2009). *Tema cykel – skadade cyklister, analys baserad på sjukvårdsregistrerade skadade i STRADA*. VTI rapport 644. Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping.
- Tillberg, K. (2001). *Barnfamiljers dagliga fritidsresor i bilsamhället - ett tidspussel med geografiska och könsmissiga variationer*. Acta Universitatis Upsaliensis.
- Timperio A, Crawford D, Telford A, Slmon J. (2004) *Perceptions about the local neighborhood and walking and cycling among children*. Preventive Medicine. 38(1):39-47.
- Trafikanalys (2015). *Cyklandets utveckling i Sverige 1995–2014 – en analys av de nationella resvaneundersökningarna*. Rapport 2015:14. Trafikanalys. Stockholm.
- Trafikanalys (2016). *Vägtrafikskador 2015*. Statistik 2016:12. Trafikanalys. Stockholm.
- Trafikanalys (2017a). Tabellunderlag från de nationella resvaneundersökningarna. Arbetsmaterial som Trafikanalys skickade via e-post 2017-11-07.
- Trafikanalys (2017b). *Ny målstyrning för trafiksäkerheten*. Rapport 2017:12. Trafikanalys. Stockholm.
- Trafikanalys (2017c). *Uppföljning av de transportpolitiska målen*. Rapport 2017:7. Trafikanalys. Stockholm.
- Trafikanalys (2017d). *Vägtrafikskador 2016*. Statistik 2017:12. Trafikanalys. Stockholm.
- Trafikanalys (2017e). *Trafikarbete på svenska vägar*. Statistik. Trafikanalys. Stockholm.
- Trafikverket (2012a). *VGU - Krav för Vägar och Gators utformning*. Publikation 2012:179. Trafikverket, Borlänge.
- Trafikverket (2012b). *VGU – Vägars och gators utformning. Begrepp och grundvärden*. Publikation 2012:199. Trafikverket, Borlänge.
- Trafikverket (2013). *Barns skolvägar 2012*. Trafikverket publikation 2013:006. Borlänge.
- Trafikverket (2015). *Barns skolvägar 2015*. Excel-fil och ppt-presentation. Material skickat via e-post.
- Trafikverket (2016a). *GC-kalk Manual och bakomliggande formler version 1.4*. Borlänge: Trafikverket.
- Trafikverket (2016b). *GC-kalk*. Hämtad från: <http://www.trafikverket.se/gckalk/> den 22 december 2016.
- Trafiksäkerhetsverket & Konsumentverket (1986). *Cykel- och trafikboken*. Första upplagan. Fälth's Tryckeri AB, Värnamo.



- Trudeau, F., Laurencelle, L. & Shephard, R. J. (2004). Tracking of physical activity from childhood to adulthood. *Med Sci Sports Exerc.*
- Valentine, G. & McKendrick, J. (1997). Children's outdoor play: exploring parental concerns about children's safety and the changing nature of childhood. *Geoforum.* 28(2):219-235
- van der Burgt, D., & Cele, S. (2014). Barnen och stadsrummet: Relationer mellan kompetens, ålder och delaktighet. *Sociologisk Forskning*, 51(1), 29–46.
- Van der Kloof, A., Bastiaanssen, J. & Martens, K. (2014). Bicycle lessons, activity participation and empowerment. *Case studies on Transport Policy.* 2:89-95
- Wehtje, P., Andersson, J. och Niska, A. (2017). *Effektsamband mellan infrastruktur och cykling: En kunskapssammanställning.* VTI rapport 944. Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping.
- Vägverket (1994). *Barn Trafiksäkerhet Miljö. En sammanfattning.* Publikation 1994:94. Vägverket, Borlänge.
- Vägverket (2008). *Utvärdering av 30-regel – försök med lagstadgad hastighetsbegränsning om 30 km/tim för fordon som passerar en stillastående buss.* Rapport TR70A 2008:54841. Vägverket, Borlänge.
- Waldo, Å. (1999). *Vardagslivets resor i den stora staden.* Department of Sociology, Lund University.
- Wallberg, S., Grönvall, O., Johansson, R., Hermansson, M., Linderholm, L., Nilsson, A., Söderström, L., Öberg, G. & Niska, A. (2010). *GCM-HANDBOK. Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus.* Sveriges Kommuner och Landsting, Stockholm.
- Vanwollegheem, G. (2017). *Assessing, understanding and changing active transport in children and adolescents: the role of the physical environment.* Thesis, Department of Movement and Sports Sciences, Gent
- WHO (2017). *Global Strategy on Diet, Physical Activity and Health.* Hämtat från [http://www.who.int/dietphysicalactivity/factsheet\\_young\\_people/en/](http://www.who.int/dietphysicalactivity/factsheet_young_people/en/) den 1 april 2017
- Winters, M. & Teschke, K. (2010). Route preferences among adults in the near market for bicycling: Findings of the cycling in cities study. *American Journal of Health Promotion*, 25(1):40-47
- Wirén, E. (1990). *Cykelhjälm användningen i Sverige 1988–1989.* Statens väg- och trafikinstitut. VTI Meddelande 582. Linköping.
- Wirén, E. (1991). *Cykelhjälm användningen i Sverige 1988–1990.* Statens väg- och trafikinstitut. VTI Meddelande 656. Linköping.
- Witlox, F. & Tindemans, H. (2004). Evaluating bicycle-car transport mode competitiveness in an urban environment: An activity-based approach. *World Transport Policy and Practice.* 10(4):32–42.
- Yang, X. L. m.fl. (2014). Active commuting from youth to adulthood and as a predictor of physical activity in early midlife: The Young Finns Study. *PREVENTIVE MEDICINE.*



## Bilaga 1

Här presenteras resultaten från gruppdiskussionerna under workshopen med myndigheter och andra organisationer, som hölls i slutet av augusti 2017.

### Gruppdiskussion 1 – Tänkbara orsaker till minskad cykling bland barn och unga

<b>Grupp 1</b>		
<b>Orsak</b>	<b>Åldersgrupp</b>	<b>Övriga kommentarer</b>
Trafiksäkerhet säger föräldrarna, så föräldrarnas attityd. Föräldrarna behöver samarbeta, synka sig emellan och arbeta för att barn ska cykla. Barn och unga behöver vara med och ta beslut. Jmf. Dansk modell. Använd elevråd. Fadderverksamhet.	Åk 1. Grundskola	Kolla vad som hänt 1998–99. Potentialstudie Skåne: 70–80% av eleverna har ca 1,5 km till skolan. Data som kan hjälpa oss svara på frågan om det fria skolvalets påverkan.
För sent till skolan säger föräldrarna, så föräldrarnas attityd och tid.	Åk 1. Grundskolan	
”Stranger danger” säger föräldrarna, så föräldrarnas attityd och tid viktig.	Åk 1. Grundskolan	
Skolan har ett annat ansvar finns inte längre samma stöd därifrån. T.ex. av lärare, skolpoliser, osv. Möt barnen.	Alla	Växelvist boende påverkar lite. Region Skånes folkhälsoenkät barn och unga. Malmö-kommissionens förslag om alla borde få en cykel.
Trafikverket har ett eget ansvar (ej sektorsansvar) vilket även det stoppar beteendepåverkan för cykel. Alla får uppfinna hjulet om och om igen. Vi behöver få loss pengar till beteendepåverkan från länsplaner – låt Regioner/TrV genomföra kampanjer.	Alla	
Annan bild av livspusslet är möjligt. Det behöver inte ta längre tid. Skapa en miljö för att cykla. Du cyklar för ditt barn – visar omsorg genom att cykla ej för att köra bil.	Alla	
Barns förmåga att hantera motgångar, svårigheter, ”uthållighet” kan behöva förbättras. GRIT-tänket. Fria skolvalets påverkan. Så även fri etableringsrätt (Alla mest gymnasiet) – hänsyn behöver inte tas till att det ska finnas cykelväg till skolan.	Alla	

<b>Grupp 2</b>		
<b>Orsak</b>	<b>Åldersgrupp</b>	<b>Övriga kommentarer</b>
Vuxnas resvanor	Ffa. 12/13	
Fysiska miljön		Allt från säker cykelinfrastruktur, till fler cykelställ
Föräldrars/samhällets normer		Vad är farligt? Engagerat att skjutsa. Bilen som norm.
Praktiskt för föräldrarna		Åker ändå förbi. Vet att barnet kommer i tid. Livspusslet osv. Behöver prova alternativ.
Skolors/kommuners agerande		Gratis busskort. Skolan förbjuder cykling. Vad tycker barnen?
Trafiksäkerhetsfråga istället för Hälso- och Miljöfråga.		Vill inte att fler skadas, men ökad cykling!

<b>Grupp 3</b>		
<b>Orsak</b>	<b>Åldersgrupp</b>	<b>Övriga kommentarer</b>
Barnet är ett projekt. Det innebär att föräldrarna skjutsar sina barn i stor utsträckning för att hinna med alla aktiviteter. Speciellt i medel- och överklass. Föräldrarna är nyckeln till förändring.	0–15 år	
Bristande trafikvana då föräldrarna inte längre cyklar med sina barn – då tillåter inte föräldrarna barnen att cykla.	0–12 år	
Kompisar gör som kompisar cyklar jag, men åker kompisen buss så gör jag det osv.	0–15 år	
Stadsplanering – hur lokaliserar vi verksamheter i förhållande till bostäder. Nu byggs 700 000 bostäder, är det utformade för cykling?		
Brist på prioritering av trafikmiljön - yta måste plockas från biltrafiken. Saknar trafikpoliserna.		

<b>Grupp 4</b>		
<b>Orsak</b>	<b>Åldersgrupp</b>	<b>Övriga kommentarer</b>
Föräldrars värderingar förändras	Mer fokus skolbarn än ungdomar	Barns rörelsefrihet minskat, men troliga orsak till färre skadade.
Ökad skjutsning – ger ökad skjutsning.	Mer fokus skolbarn än ungdomar	
Infrastruktur byggd för bilen		Tips ”Skolans nya plats i staden” Pia Westford, Stadsplanering
Det fria skolvalet		Statistik TrV
För vissa grupper barn förändrade fritidsaktiviteter		Föreningsverksamhet, dvs. uppstyrd led men mer forskning – kan se olika ut i olika grupper
Skedde något på 90–2000-talet. Stråktänk i Regionplan? Föräldra/barn-villkoren förändras (Vore intressant med antropologiska studier kring förändring över tid i bostadsområden)? 1998 Förskoleklass integreras i grundskolan (att undersöka spelar det någon roll om föräldrarna har bil eller ej, många i storstaden har inte bil idag)?		
Förebilder saknas? Föräldrar som ej cyklar.		

<b>Grupp 5</b>		
<b>Orsak</b>	<b>Åldersgrupp</b>	<b>Övriga kommentarer</b>
Tidsjakt, livspusslet – flera ärenden	Barn	
Osäkerhet och otrygghet	Barn och unga	
Minskade resurser, exempelvis trafikpoliser i skolan.	Barn och unga	
Komfort och bekvämlighet. Exempel: Även föräldrarna cyklar i mindre utsträckning.		
Stora lokala variationer. Viktigt att inte generalisera, platsspecifikt.		

Minskat stöd från stat och region. Behov av goda exempel och erfarenhetsutbyte.		
Stadsplanering ej för barn. Exempel: Barnens perspektiv glöms ofta bort.		
Kultur och attityder bland vuxna. Exempel: mer individuellt vardagsliv.		
Förväntningar på ansvar. Exempel: Ansvar och engagemang är att skjutsa med bil		

Gruppdiskussionen avslutades med en gemensam genomgång, som kan summeras enligt följande:

- Barns cyklande är i första hand definierat som en trafiksäkerhetsfråga och INTE som en hälsofråga.
- Fysiska miljön är viktigt. Inte bara vägen till och från utan även brist på cykelställ, etc.
- Infrastrukturen är i första hand byggd för bilar.
- Förskolorna (6-års) flyttade in i skolorna 1998, men trafikmiljön är densamma.
- Skolan har fått minskat stöd från stat och kommun för att jobba med trafikfrågor.
- Hur ser det ut med ansvarsfrågan, t.ex. har Trafikverket inte längre ”sektorsansvar”?
- Barns växelvisa boende ger förändrade rörelsemönster vilket är svårare att planera för.
- Föräldrarnas inställning har stor betydelse liksom vad kompisarna gör. Vad är normen?
- Alla har kanske inte någon cykel, eller skäms för ”sin gamla fula” om kompisarna har nya och fina cyklar.
- Förändringar kan gå snabbt. Hinner trafikmiljön med om cyklandet ökar?

## Gruppdiskussion 2 – Åtgärder för att öka cyklandet

<b>Grupp 1</b>				
<b>Åtgärd</b>	<b>Åldersgrupp</b>	<b>Huvudaktör</b>	<b>Svårigheter</b>	<b>Övrigt</b>
Barnens hälsa är fokus. Att cykla borde vara en uppgift för ett elevhälsoteam/häl sosamordnare på skolan. De ska ta fram resplaner.	Grundskolan	Skolan	Skolan är ansatt	
Vidga möjlighet att ge medel från länstransportplan till att stödja aktiv transport, ej bara trafiksäkerhet som motivation	Grundskola	Regering, genomförare planupprättare	Kamp om resurser	
Malmö-kommissionen – Alla bör få en cykel. Bygg ut låncykelsystem eller sportotek	Grundskola	Kommun	Resursfråga	Läs motivering i Malmö-kommissionen
Bättre kunskap om hur många som verkligen cyklar och skolreseplaner för att känna till nuläge och behov. Behövs en skarp argumentation	Alla	Stat, region, kommun	Samordning, best practice-metod, behöver peka med hela handen	Går att räkna hälsoekonomiskt på en Potentialstudie Barn och unga
Ta reda på barnens målpunkter på fritiden, vilka ska föras in i skolreseplanerna eller någon annanstans. Vilka är målpunkterna, vet vi det? Kravställ i föreningsbidrag?	Alla	Kommun, idrottsföreningar, fritidsförbund, musikgrupper osv.		

Minska stölder, bra parkeringar	Alla	Kommuner och fastighetsägare		
Upplevda säkerheten behöver bli bättre. Riktlinjer för hur man kan arbeta	Grundskola	Professionen möter föräldrar	Resurser. Svårt överbygga med statistik.	

<b>Grupp 2</b>				
<b>Åtgärd</b>	<b>Åldersgrupp</b>	<b>Huvudaktör</b>	<b>Svårigheter</b>	<b>Övrigt</b>
Samhällsplanering: separera gc och prioritera barns behov, svårare att köra bil, färre p-platser, högre p-avgifter, inkludera barnen i samhällsplaneringen, barnkonsekvensbeskrivningar måste göras	Alla	Kommun, staten	Brist på helhetssyn i planeringen och politisk vilja	
Kampanjer: Nationell folkhälsokampanj som kan skapa normer, hjälmlag även för vuxna, kampanjer kring hur man betar sig som cyklist	Målgruppsanpassat	Olika	Gemensamt budskap	
Samarbeten: mellan organisationer	Skolåldern	Skolan, olika organisationer (Friends, UF)		
Drift och underhåll: belysning, vegetation, bredd, beläggning, vinterunderhåll	Alla	Kommun, TrV	Förståelse för behoven hos olika trafikantgrupper	
Cykelfaciliteter: cykel-åvc (alla aktörer i kommunen kan man lämna in övergivna cyklar som görs iordning och sedan säljs som en "säker", nya typer av cyklar i hysystemen, förhindra cykelstölder (låsta cykelförråd, säker förvaring), lånecyklar i skolan	Alla	Kommuner, cykelhandeln, trafikoperatörer, försäkringsbolag		



Föräldrar: friskvårdstimmen får användas som restid för cykelresa till/från jobbet	Alla	Kommun, staten, NTF	Få arbetsgivare att subventionera detta	
Skolan/undervisningen: del av skolhälsovården, uppmuntra gc till skolan, obligatorisk cykelundervisning i skolan, inkludera i lärarutbildningen, cykel som del av gympan, slopa fria skolvalet, trafikinventering vid skolor	Skolåldern	Utbildningsförvaltning	Att på regeringsnivå ge uppdrag åt skolan att arbeta med dessa frågor	Få in i lärarhögskolan
Lekplatser: Cykellekplatser, cykelparker ("Kilen" i Cph)		Kommun	Frigöra yta	Arbeta med barnen i kommun och få in deras idéer kring lekplatser och ytor
Hållbarhet: koppla frågan till hållbarhetsmålen och hälsofrågan	Alla	Regering		

<b>Grupp 3</b>				
<b>Åtgärd</b>	<b>Åldersgrupp</b>	<b>Huvudaktör</b>	<b>Svårigheter</b>	<b>Övriga kommentarer</b>
Infrastruktur: göra lätt, bekvämt, tillgänglig, visa att man prioriterar cykel, se det ur ett barnperspektiv			Inse konflikt bil/cykel,	Bristande länkar,
Sänkta hastigheter i tätort				
Barns delaktighet i planeringen: Utgå ifrån barnperspektiv vad som är tryggt, vad som är trafikproblem				Haninge byggde cykelmötesplats
Skolvägsplaner: info på skolorna				Resurser och personal som jobbar med detta behövs på skolorna

Drift och underhåll: säkrare cykelbanor, separering från gång				
Leasingcyklar: Föräldrar förebild, via skolan/NTF säker barncykel, låncyklar på stan för barn				
Kommunal drift av cykelbussar etc. se andra länder				
Kompetens tekniska kontoret: bygga för cykel utifrån cykelns och barns förutsättningar				
Infoinsatser om nya cykelvägar				
Hur når vi bäst föräldrarna och barnen och ändrar deras attityder: är det självklart skolan? BVA? Sjuk- och hälsovården?				
Kunskapsinhämtning: Hur ser barns cyklande ut i olika grupper i samhället				Olika förutsättningar? En del otrygghet, stöldrisk stor orsak att ej cykla, andra TS

<b>Grupp 4</b>				
<b>Åtgärd</b>	<b>Åldersgrupp</b>	<b>Huvudaktör</b>	<b>Svårigheter</b>	<b>Övriga kommentarer</b>
Trafikmiljö: bashastighet 30, krav på trafikmiljö när friskolor etableras		Lagstiftare, skolverk/ kommun	Bilnorm	
Samarbete stat/kommun för att säkra hela resan, både samhälle till city, fritids- och arbetsresor		Alla väghållare	Många aktörer, fattiga kommuner	
Cykelparkeringsnormer, säkra cykelparkeringar		Kommuner		
Skolan: idrott och hälsa (kunskapsmål cykling, jmf simning; både teori, säkerhet, praktik, hälsa), teknik (laga cykeln)	Åk 4–9	Skolverket	Tillägg i läroplanen för att slippa vänta på nästa läroplan	Vore intressant veta hur mkt / lite skolorna arbetar med cykling / trafik idag
Ändra normer: Kampanjer tills.m. trafikmiljöåtgärder och / eller systematisk inventering		Organisationer och kommun		Cykla med ditt barn åk 1–3, gå / cykla på egen hand åk 4–6
Nationell kampanj om att röra på sig 60 min / dag, ger tydlig nationell signal		Folkhälsomyndigheten, TrV		Lånecyklar för barn, särskilt socioekonomiskt utsatta områden
Viktigt att prova: cykla till jobbet, cyklande skolskjutsar osv., bra med tävlingar, behovsprövad personalparkering		Organisationer		Liksom skolskjuts, har du mer än x km till jobbet får du ingen p-plats, annars inte (=cykla istället)

<b>Grupp 5</b>				
<b>Åtgärd</b>	<b>Åldersgrupp</b>	<b>Huvudaktör</b>	<b>Svårigheter</b>	<b>Övriga kommentarer</b>
Uppmärksamma vinsterna med att cykla, organisera sig vid ”samcykling	Alla	Skolan, kommuner m.fl.	Livspusslet	
Säkra angöringar för alla på skolor	-12 år	Kommunen	”Gamla skolor”	
Gå från km till säkra förutsättningar för att få busskort				
Uppmuntra belöna de som cyklar	Alla	Kommuner m.fl.	Vilja och tid i skolan och i andra sammanhang	
Ta bort bilavdrag i deklARATIONEN		Staten		
Hälsovecka på skolan	-15 år	Skolan	Vilja och tid inom skolan	
Trafikkunskap på skolan, vintercyklisten		NTF	Intresse från skolan	
Föräldrars engagemang i sina barns trafikvett	-12 år			
RVU ställd till barn om deras resande		Kommun		
Kommunen lär ut att reparera ”gamla” cyklar som blivit insamlade		Kommun	Inga	
Trafiken måste få högre status även i skolan		Kommun	Vilja i skolan	
Låta barnen vara delaktiga vid nybyggnation av cykelbanor	-15 år	Kommunen	Okunskap inom kommunen	
Hircyklar även för barn	Alla	Kommunen		
Tillåt att ta med cyklar även på bussen eller tåg, tunnelbana	Alla	Kommun, län, regioner m.fl.	Upphandlingar	
Barnperspektiv vid all stadsplanering		Kommun	Traditionen ”ingenjörer kan”	

Föräldrar cyklar / går ej ut med sina barn på ett sätt så att de lär ut trafikvett / kunskap	-12 år			
Media ger en bild som skapar otrygghet, vilket skapar en rädsla för föräldrar att släppa ut sina barn själva i trafiken	-12			
Växelboende och fria skolvalet gör det svårt att planera säkra skolvägar	-12			
Fler skjutsar sina barn	Alla skolelever			

<b>Grupp 6</b>				
<b>Åtgärd</b>	<b>Åldersgrupp</b>	<b>Huvudaktör</b>	<b>Svårigheter</b>	<b>Övrigt</b>
Attitydförändringar hos föräldrar – dialog med skolor.		Kommun / region		
Säkra skolvägar – Ökat fokus på cykling bland barn, barnens perspektiv vs egna arbetspendlingen		Kommun		
Ökad kunskap – exempelsamling / best practice		TrV / VTI / SKL		
Cykelträning och kurser i skolan, undervisning och övningar		Skolverket		
Tillgänglighet gynnas alla grupper, planera för barnens bästa		Kommun		
Informationskampanjer riktat till föräldrar och personal		Skolverket		
Infrastruktur vid skolan: leveranser, bilparkeringar, cykelparkering på rätt plats		Kommun		
Hastighetsanpassning: ISA				
Ökat hälsotänk vid samhällsekonomiska CBA kopplat till barns cyklande		VTI / Forskning		
Digital cykelskola		Skolverket		

Nationella cykelkampanjer / tävlingar, likt Skoljoggen		Skolverket		
Trafiklekplatser som standard på skolgårdar		Skolverket		
Flera nivåer i cykelvägnätet för olika cykelgrupper		Kommun		
Ökad kunskap om barns rörelsemönster		Forskning		
Inte bara fokus på skolvägar, även fritidsresor		Kommun		
Styrning från högre instanser: cykelundervisning i skolan och cykelkurser, vandrande skolbussar, infokampanjer, utformning av trafikmiljön vi skolor		Skolverket, VTI		
Mål indikatorer för uppföljning		Trafikanalys, VTI		
Differentierad skolstart för minskad trängsel				
Fritidsaktiviteter kopplat till skolan, såsom i USA och UK				

### Prioritering av åtgärder

I nedanstående tabell sammanställs resultaten från röstningen då deltagarna skulle fördela fem röster var bland de förslag de trodde har störst betydelse för att få ett ökat och säkert cyklande bland barn och unga. Det var möjligt att ge flera röster till ett och samma förslag om man tyckte att det var extra viktigt. Då arrangörerna av workshopen på kort tid försökte skriva upp alla de åtgärder som hade diskuterats, är det risk att alla eventuella åtgärder inte fanns bland röstalternativen varför resultatet från omröstningen ska tolkas med försiktighet.

Kategori	Antal röster
Grundförutsättning för cykling i infrastrukturen	29
Nationell kampanj [kring cykling för barn, skribentens tillägg] inkl. kommunalt samarbete	17
Kunskapsmål om cykling i läroplanen	16
Stärka barns delaktighet i planeringen	14
Hälsosamordnare m. ansvar för skolreseplaner i skolorna	13

Öka föräldrars trygghet & engagemang genom egen inventering av barnens skolväg	13
Höja kompetensen för planerare	9
Alla barn får "egen" cykel (lån, leasing, genom skolan)	7
Bashastighet 30 km/h	5
Separering cykel- & gångväg	5
Mer forskning - olika grupper av barn	5
Samordning m direktiv (statlig nivå)	5
Cyklande skolbuss	5
Koppla cykling t internationella hållbarhetsmål	4
RVU för barn (skolan & fritid)	3
Slopa fria skolvalet	3
Se över villkor för skolskjuts/busskort	3
Trafikkunskap i skolan	2
Cykellekplatser/cykelparker	2
Åtgärder för att minska cykelstölder	2
Cykelåtervinningstationer (barn & vuxna)	2
Samarbete med idrottsföreningar	1
Hälsoveckor i skolor	0
Ta in cykelfrågor i lärarutbildningen	0
Säkra angöringsplatser i skolan	0
Engagera skolsköterska/läkare	0
Samarbete mellan aktörer i skolan (Friends, UF.)	0

Grundförutsättning för cykling i infrastrukturen var den åtgärd som fick flest röster. Under den efterföljande diskussionen lyftes bland annat följande:

- Kampanjer med budskap räcker inte utan det krävs påverkansåtgärder som får folk att prova att cykla. Det räcker inte med enstaka åtgärder, utan uthållighet krävs!
- Det är helheten och bredden av åtgärder som är det viktiga: påverkansåtgärder, infrastruktur samt drift och underhåll (vinterväghållning).

- För en kommun gäller det att hitta en ”basnivå” man orkar upprätthålla och har råd med. Vid tillfälliga projekt(pengar) kan olika åtgärder växlas upp.



## Bilaga 2 – Statistik som beskriver barns och ungas cyklande/resande

### Barns cyklande enligt uppgifter från VTI:s cykelhjälmsobservationer

Här redovisas underlaget som beskriver förändringar av cyklandet i olika orter i Sverige, enligt analyser av data från VTI:s cykelhjälmsobservationer. Samma mätmetod och i stort sett samma platser och orter har använts varje år. Observationer har utförts i två timmar per plats, på sensommaren/hösten under morgon- och/eller eftermiddagstimmarna och innefattar cykelvägar vid både grundskolor och bostadsområden. Vid grundskolor har barn i åldrarna 6–15 år observerats och vid bostadsområden är det barn som är 10 år eller yngre som observerats. Analysen visar att cyklandet vid grundskolor har ökat i Stockholm, Malmö, Gävle och Kiruna och minskat i övriga orter (Tabell 3). Cyklandet i bostadsområden har minskat i samtliga orter med undantag för Umeå (Tabell 4). Cyklandet i bostadsområden kan vara cykling till/från skola, förskola eller fritids och cykling till/från fritidsaktiviteter eller enbart för lek och utforskande.

Tabell 3. Antal observerade barn mellan 6–15 år vid grundskolor. Uppdelat på antal, skillnad i antal och procent samt om cyklandet ökat eller minskat.

Ort	Medelvärde för år 1988–1991	Medelvärde för år 2012–2015	Skillnad, antal	Skillnad, %	Ökat/minskat?
Stockholm	255	324	+68	+27%	Ökat
Göteborg	362	180	-182	-50%	Minskat
Malmö	275	421	+146	+53%	Ökat
Gävle	308	345	+37	+12%	Ökat
Halmstad	650	277	-373	-57%	Minskat
Helsingborg	768	437	-331	-43%	Minskat
Linköping	199	102	-97	-49%	Minskat
Lund	393	178	-215	-55%	Minskat
Norrköping	423	108	-315	-75%	Minskat
Sundsvall	386	154	-233	-60%	Minskat
Umeå	469	346	-123	-26%	Minskat
Västerås	426	221	-205	-48%	Minskat
Falun	181	107	-74	-41%	Minskat
Kalmar	106	67	-39	-37%	Minskat
Kiruna	153	173	+20	+13%	Ökat
Kristianstad	292	92	-200	-68%	Minskat
Motala	186	146	-39	-21%	Minskat
Nyköping	206	159	-47	-23%	Minskat
Skövde	190	80	-110	-58%	Minskat
Västervik	538	147	-391	-73%	Minskat
Örnsköldsvik	204	183	-21	-10%	Minskat
<b>Totalt</b>	<b>6969</b>	<b>4246</b>	<b>-2723</b>	<b>-33%</b>	

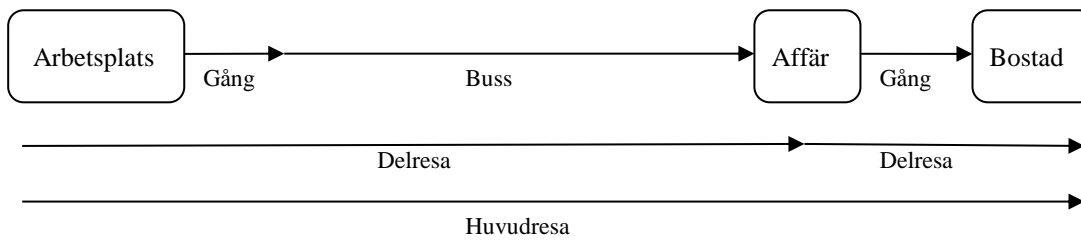
Tabell 4. Antal observerade barn 10 år eller yngre i bostadsområden. Uppdelat på antal, skillnad i antal och procent samt om cyklandet ökat eller minskat.

Ort	Medelvärde för år 1988–1991	Medelvärde för år 2012–2015	Skillnad, antal	Skillnad, %	Ökat/minskat?
Stockholm	191	61	-130	-68%	Minskat
Göteborg	134	58	-75	-56%	Minskat
Malmö	139	55	-84	-61%	Minskat
Gävle	254	74	-180	-71%	Minskat
Halmstad	198	48	-149	-76%	Minskat
Helsingborg	130	109	-20	-16%	Minskat
Linköping	106	77	-29	-28%	Minskat
Lund	89	18	-71	-79%	Minskat
Norrköping	196	32	-164	-84%	Minskat
Sundsvall	84	37	-47	-56%	Minskat
Umeå	126	156	+30	+24%	Ökat
Västerås	195	41	-154	-79%	Minskat
Falun	85	30	-55	-64%	Minskat
Kalmar	101	11	-91	-89%	Minskat
Kiruna	47	15	-31	-67%	Minskat
Kristianstad	191	41	-150	-79%	Minskat
Motala	63	14	-49	-78%	Minskat
Nyköping	100	17	-84	-84%	Minskat
Skövde	62	18	-44	-71%	Minskat
Västervik	53	15	-38	-71%	Minskat
Örnsköldsvik	33	15	-18	-54%	Minskat
<b>Totalt</b>	<b>2572</b>	<b>941</b>	<b>-1632</b>	<b>-62%</b>	

## Barns cyklande enligt de nationella resvaneundersökningarna

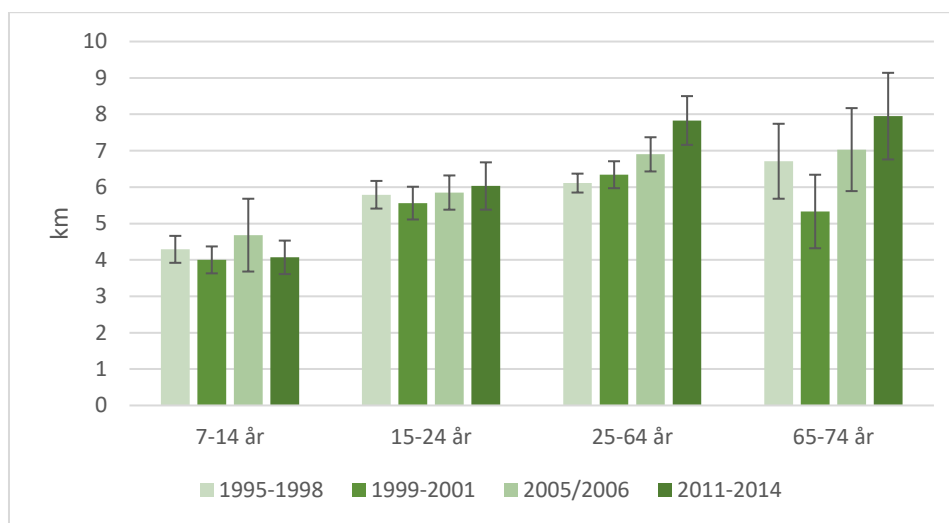
### Resedefinitioner

De nationella resvaneundersökningarna innehåller information om alla resor som en respondent har gjort under en specifik mättag samt socio-demografisk information om respondenterna och deras hushåll. En resa definieras utifrån det ärende vid målpunkten som är resans syfte. Resor mellan respondentens bostad och arbetsplats eller skola definieras som en huvudresa. Varje huvudresa kan bestå av en eller flera delresor, där en delresa går mellan delresepunkter där ett ärende utträttas. Varje delresa kan sedan bestå av ett eller flera reselement, definierat av vilket färdmedel som används (Figur 17). Byte av färdmedel innebär därmed ett nytt reselement. En respondent kan t.ex. cykla till en kollektivtrafikhållplats, sedan fortsätta med kollektivtrafik och avsluta med att gå till destinationen. Färdmedlet för en resa definieras som det färdmedel som används för den längsta sträckan.

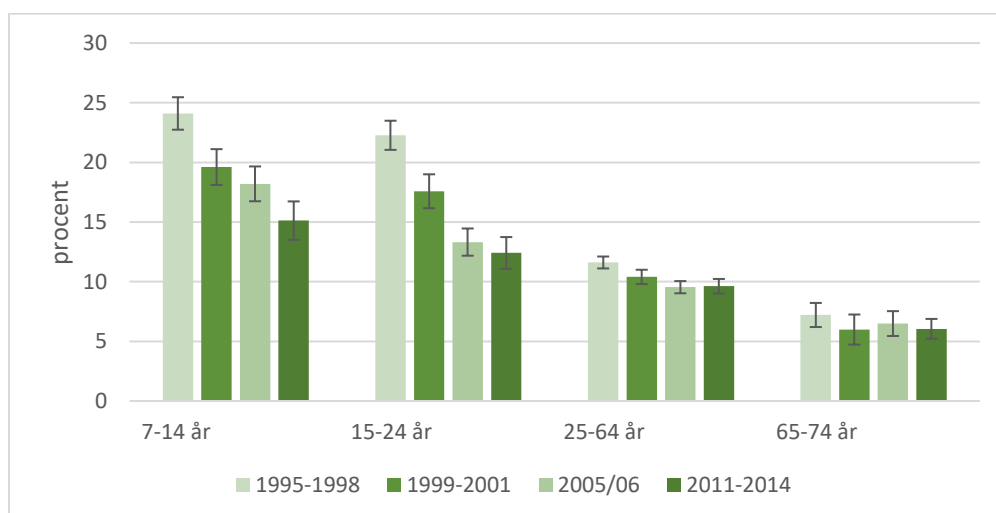


Figur 17. Schematisk beskrivning av en huvudresa, som består av två delresor och där den första delresan omfattar två reselement och den andra ett. Källa: Niska m.fl., 2010.

## Cyklad sträcka och andel personer som cyklat

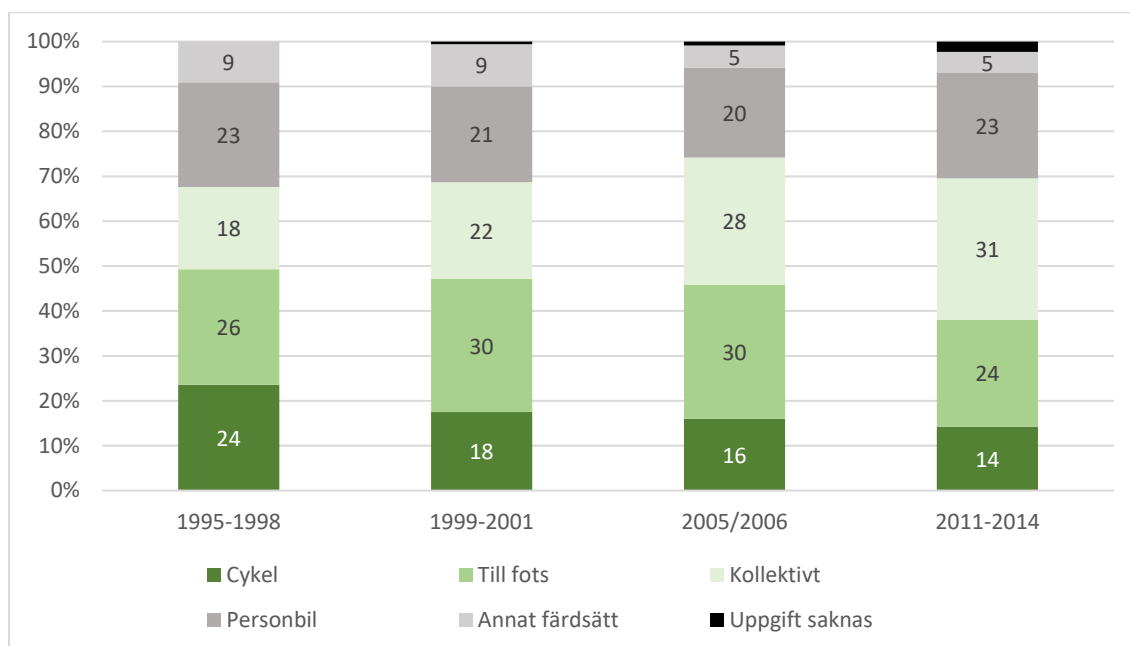


Figur 18. Cyklad sträcka per person och dag bland dem som cyklat under mät dagen, i olika åldersgrupper, enligt de nationella resvaneundersökningarna Riks-RVU 1995–1998, RES 1999–2001, RES 0506 och RVU Sverige 2011–2014. Källa: Trafikanalys (2017a).

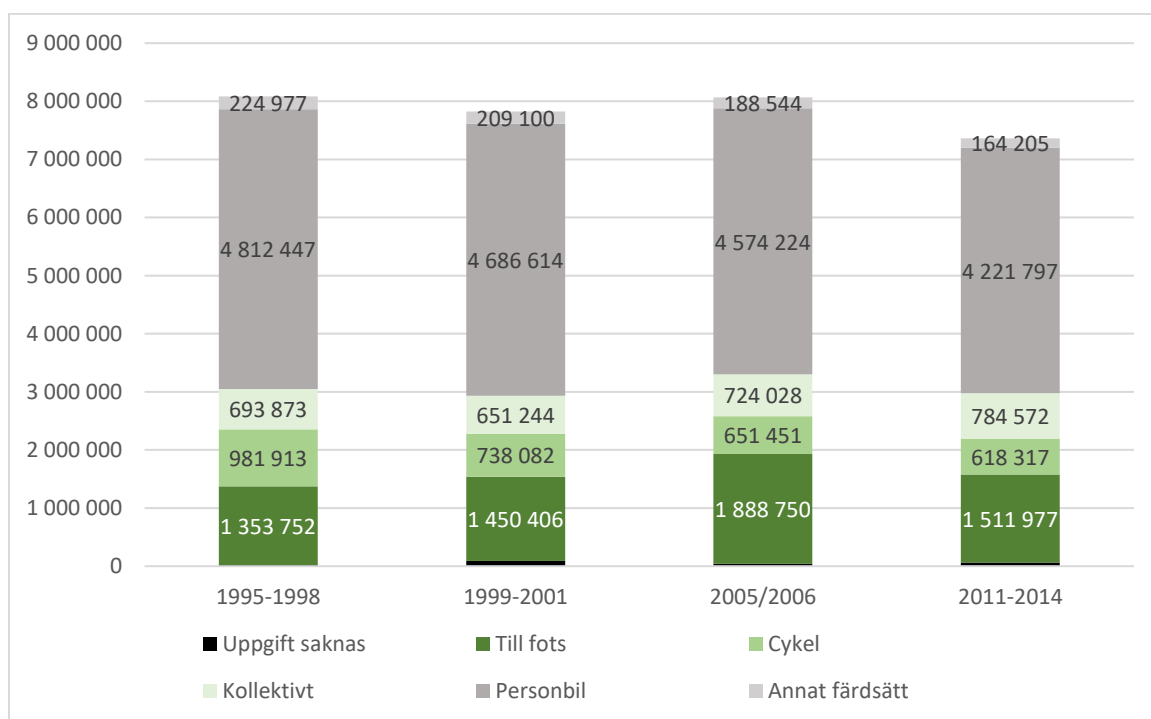


Figur 19. Andel personer som cyklat under mät dagen, i olika åldersgrupper, enligt i de nationella resvaneundersökningarna Riks-RVU 1995–1998, RES 1999–2001, RES 0506 och RVU Sverige 2011–2014. Källa: Trafikanalys (2017a).

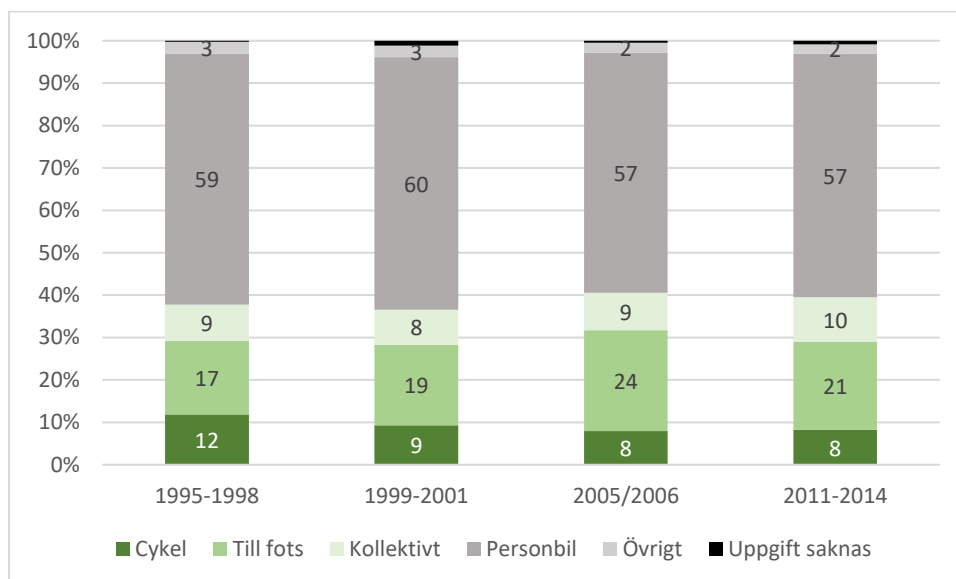
## Färdmedelsfördelning



Figur 20. Färdmedelsfördelning för resor till och från skolan (alla åldersgrupper), enligt i de nationella resvaneundersökningarna Riks-RVU 1995–1998, RES 1999–2001, RES 0506 och RVU Sverige 2011–2014. Källa: Trafikanalys (2017a).

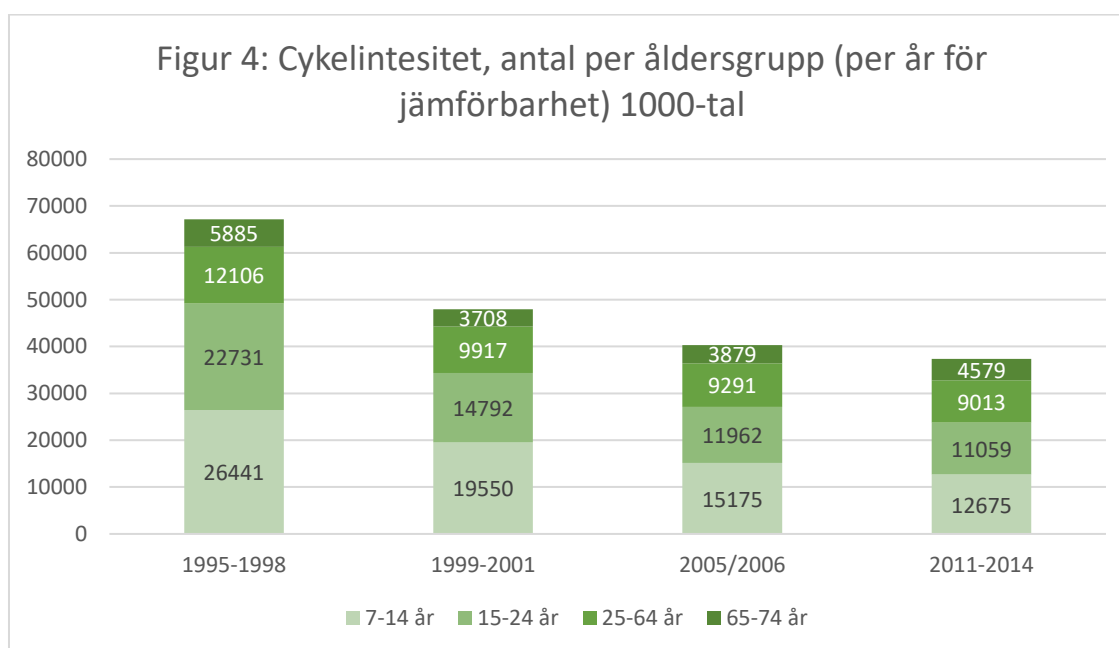


Figur 21. Totala antal delresor (1000-tal) för alla åldrar 7–74 år, med respektive färdmedel enligt de nationella resvaneundersökningarna Riks-RVU 1995–1998, RES 1999–2001, RES 0506 och RVU Sverige 2011–2014. Källa: Trafikanalys (2017a).

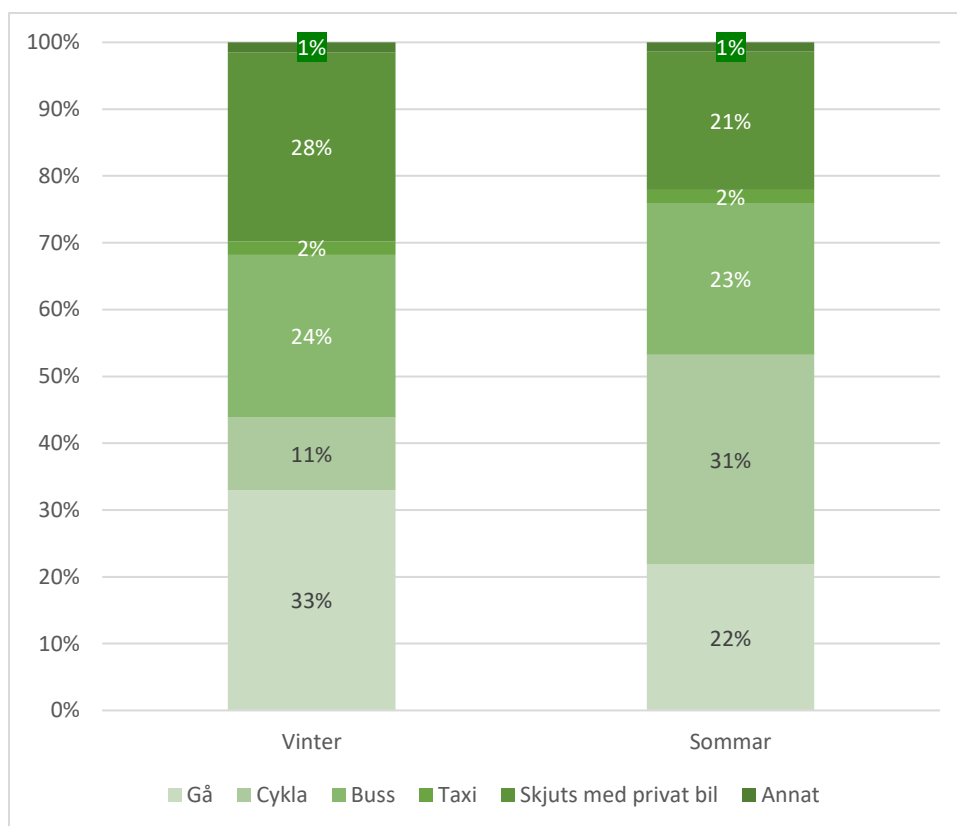


Figur 22. Färdmedelsfördelning för alla resor i åldersgruppen 7–74 år, enligt i de nationella resvaneundersökningarna Riks-RVU 1995–1998, RES 1999–2001, RES 0506 och RVU Sverige 2011–2014. Källa: Trafikanalys (2017a).

Cyklandet (antal delresor med huvudsakligt färdstätt cykel) minskar i alla åldersgrupper utom för 65–74-åringarna (Figur 23). Beräkning av ”cykelintensitet” är gjord genom att antal delresor dividerats med antal år i ålderskategorin. Resultaten kan delvis påverkas av storleken på grupperna. Barngruppen 7–14 år har minskat medan barngrupp 15–24 år har ökat. Cyklandet är som störst i gruppen 7–14 år.



Figur 23. ”Cykelintensitet” för olika åldersgrupper, enligt analys av resvanedata (Trafikanalys, 2017a) i kombination med befolkningsstatistik (SCB, [www.scb.se](http://www.scb.se)). Antal delresor dividerat med antal år i ålderskategorin.



Figur 24. Det vanligaste färd sättet för större delen av vägen till skolan, (6-årsverksamheten till åk 9) uppdelat på vintern (november-mars) och sommaren (april-oktober) för år 2015. De som ej besvarat frågan är borttagna ur analysen. Källa: Trafikverket, 2016.



VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, är ett oberoende och internationellt framstående forskningsinstitut inom transportsektorn. Huvuduppgiften är att bedriva forskning och utveckling kring infrastruktur, trafik och transporter. Kvalitetssystemet och miljöledningssystemet är ISO-certifierat enligt ISO 9001 respektive 14001. Vissa provningsmetoder är dessutom ackrediterade av Swedac. VTI har omkring 200 medarbetare och finns i Linköping (huvudkontor), Stockholm, Göteborg, Borlänge och Lund.

The Swedish National Road and Transport Research Institute (VTI), is an independent and internationally prominent research institute in the transport sector. Its principal task is to conduct research and development related to infrastructure, traffic and transport. The institute holds the quality management systems certificate ISO 9001 and the environmental management systems certificate ISO 14001. Some of its test methods are also certified by Swedac. VTI has about 200 employees and is located in Linköping (head office), Stockholm, Gothenburg, Borlänge and Lund.

HEAD OFFICE  
LINKÖPING  
SE-581 95 LINKÖPING  
PHONE +46 (0)13-20 40 00

STOCKHOLM  
Box 55685  
SE-102 15 STOCKHOLM  
PHONE +46 (0)8-555 770 20

GOTHENBURG  
Box 8072  
SE-402 78 GOTHENBURG  
PHONE +46 (0)31-750 26 00

BORLÄNGE  
Box 920  
SE-781 29 BORLÄNGE  
PHONE +46 (0)243-44 68 60

LUND  
Medicon Village AB  
SE-223 81 LUND  
PHONE +46 (0)46-540 75 00

