

Säkrare cykling för barn i tätort

Vägledning för barns cykling till skolan

Barn under 12 år ska helst inte släppas ut ensamma på cykel i trafiken. Först i 12-årsåldern är de något så när trafikmogna, om de också behärskar cykeln.



Dokumentinformation

Titel: Säkrare cykling för barn i tätort – vägledning för barns cykling till skolan
Ärendenummer: TRV2016/19946

Bildkälla titelsida: Post- och Kreditbankens sommarbroschyr 1982

Serie nr: 2017:87

Projektnr: 16112

Författare: Erik Stigell
Annika Nilsson
Jonas Åström

Kvalitetsgranskning: Annika Nilsson

Beställare: Trafikverkets Skyltfonden
Kontaktperson: Anita Ramstedt, tel. 010-123 58 68

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.9	2017-12-15	Preliminär slutrapport	Beställare
1.0	2018-01-19	Slutrapport	Beställare

Förord

Slutrapporten är framtagen med ekonomiskt stöd från Trafikverkets Skyltfond. Ståndpunkter, slutsatser och arbetsmetoder i rapporten reflekterar författaren och överensstämmer inte med nödvändighet med Trafikverkets ståndpunkter, slutsatser och arbetsmetoder inom rapportens ämnesområde.

I denna rapport presenteras projektet ”Säkrare cykling för barn i tätort” som genomförts under hösten 2016 till och med hösten 2017.

Projektet studerar vilka åldersrekommendationer som kan och bör användas för barns cykling till skolan; bör det finnas olika rekommendationer beroende på trafikmiljöns komplexitet i ett givet område? Beaktas barns behov av fysisk aktivitet och självständig mobilitet i tillräcklig utsträckning med kommunernas och skolornas rekommendationer? Ökad förståelse och kunskap inom området förväntas leda till förbättrad trafiksäkerhet på sikt.

Studien har genomförts av fil dr Erik Stigell (projektledare), civ ing Jonas Åström och tekn dr Annika Nilsson, samtliga på Trivector Traffic. Annika Nilsson har kvalitetsgranskat rapporten. Anita Ramstedt har varit kontaktperson på Trafikverket.

Flera organisationer och personer utanför Trivector har bidragit till arbetet. Vi vill särskilt tacka försäkringsbolaget If som lät oss ställa frågor i deras rektorsenkät 2017, Cykelfrämjandet som distribuerade en enkät till Europeiska cyklistfederationens (ECF) övriga medlemmar samt fil dr Tanja Joelsson, prof. emerita Pia Björklid och fil lic Mats Gummesson för den tid och kunskap de bidragit med i expertintervjuer i projektet.

Stockholm, januari 2018

Trivector Traffic AB

Sammanfattning

Denna rapport ger ett underlag för rekommendationer för när, i vilka trafikmiljöer och under vilka omständigheter barn kan cykla själva sett ur ett trafiksäkerhetsperspektiv med hänsyn tagen även till Barnkonventionen, hälsoaspekten, sociala aspekter och barns självständiga rörlighet.

För att komma fram till lämpliga rekommendationer användes följande metoder:

- ▶ Litteraturgenomgång samt genomförande av expertintervjuer
- ▶ Kartläggning av vilken praxis som finns i Europa
- ▶ Undersökning om svenska rekommendationer kring barns cyklande idag
- ▶ STRADA-analys av dödade och skadade barn i trafiken
- ▶ Sammantagen analys av effekter av olika rekommendationer

Utifrån expertintervjuer framkom att det är en stor enighet om att åldersrekommendationer som de finns formulerade idag inte fungerar eller har en vetenskaplig uppbackning.

Majoriteten ECF-länder som besvarade enkäten har formella riktlinjer för när barn kan cykla själva. Den vanligaste åldern som rekommenderas är 14 år, medan medianvärdet är 12 år. Danmark är mer positiva till att barn cyklar själva tidigare. Rekommendationerna är oftast utfärdade på nationell nivå och tar inte hänsyn till lokala förutsättningar. Ca två tredjedelar anger att föräldrarna är huvudansvariga.

I Sverige utgår många kommuner från NTF:s riktlinjer, om 12 år som åldersrekommendation för barns självständiga cykling. I försäkringsbolaget If:s trafiksäkerhetsenkät anger en dryg tredjedel av rektorerna att det finns rekommendationer för när barnen får cykla själva. Rekommendationerna baseras på årskurs i ca 70 procent av fallen och ca två tredjedelar anger årskurs 4. Nära 90 procent av rektorerna anser att föräldrarna har ansvar för att bestämma när barnen får cykla.

STRADA-analysen visar att pojkar skadas i högre grad än flickor. Antalet skadade barn ökar i stora drag med åldern. Hjälpmanvändningen, för skadade barn, ligger runt 80 procent mellan åldrarna 6 år och 10 år, därefter minskar den. Antalet skadade barn är som störst på eftermiddagen följt av morgontimmen, därutöver som högst under sen vår/tidig sommar samt under sensommar/tidig höst. Flest olyckor sker på fritiden (60 procent), medan olyckor till/från skolan står för 20 procent. Majoriteten skadas på kommunal väg, en dryg tredjedel av alla skador inträffar på gatu-/vägsträcka och en nästan lika stor andel inträffar på gång- och cykelbana. Singelolyckor är den överlägset vanligaste olyckstypen.

Metoderna bekräftar de två uppsatta hypoteserna:

- ▶ Att en åldersrekommendation för barns cyklande är beroende av trafikmiljöns komplexitet och därför kan variera från plats till plats och situation till situation.
- ▶ Att kommunerna och skolornas rekommendationer om barns cykling till skolan inte tar hänsyn till barns behov av fysisk aktivitet och självständig mobilitet.

Trafiknyttan av projektet består i ökad kunskap om säkerhetsaspekter kring barns cykling i allmänhet och i relation till andra samhällsmål.

Sammanfattningsvis:

- ▶ Åldersrekommendationerna togs fram i en tid med andra värderingar och problem. Befintlig rekommendation är inflytelserik men föråldrad,
- ▶ I Europa är det större spridning i vilken ålder man rekommenderar
- ▶ Rekommendationer är bra med bör inte baseras på ålder
- ▶ Det är bra för barn att öva på att cykla i trafikmiljö (med vuxen)
- ▶ Cykling på fritiden är minst lika viktig att hantera som cykling till skolan
- ▶ När barn skadas beror det ofta på infrastrukturen och DoU
- ▶ Planera samhället för ökad och säkrare cykling
- ▶ Betona cyklingens positiva effekter
- ▶ Undvik att lägga ansvar på skolan

I rapporten ges avslutningsvis råd och rekommendationer riktat till föräldrar, skolor, anordnare av fritidsaktiviteter, väghållare och kommunen som planerare. Nedan ges ett antal exempel:

- ▶ Sluta tillämpa och sprida generella åldersrekommendationer för när barn kan cykla själva. Utgå från barnet och den aktuella trafikmiljön.

Till dig som är förälder:

- ▶ Uppmuntra ditt barn att cykla, det ger hälsobefrämjande fysisk aktivitet och utvecklar barnets självständighet.
- ▶ Träna upp barnets motorik och färdighet genom att cykla tillsammans med barnet. Träna upp barnets trafikkompetens genom att ihop med barnet cykla de sträckor barnet sedan behöver kunna cykla, innan barnet cyklar själv.

Till kommunala väghållare:

- ▶ De flesta av barnens olyckor är singelolyckor som kan kopplas till brister i vägutformning, drift och underhåll. Förbättra drift och underhåll.
- ▶ Planera tätortens trafiknät så att alla gator är tillgängliga och säkra, det vill säga antingen har en hastighetsbegränsning på 30 km/h eller en parallell cykelbana eller GC-bana. Bygg cykelöverfarter och hastighetssäkrade upphöjda cykelpassager där barn har behov av att korsa en gata.

Innehållsförteckning

1.	Inledning	1
1.1	Bakgrund	1
1.2	Syfte	2
1.3	Metod	3
1.4	Läshänvisning	3
2.	Utgångspunkter	4
2.1	Stina Sandels forskning	4
2.2	Barns skolvägar 2015, Trafikverket	5
2.3	Barns fritidsvägar 2013/14, Trafikverket	6
2.4	Barnkonventionen	9
2.5	Barns fysiska aktivitet	10
3.	Genomgång av forskning	11
3.1	Intervjuer	11
3.2	Litteratursökning	16
4.	Internationell utblick	20
4.1	Resultat av webbsökning	21
4.2	Enkät till ECF:s medlemsorganisationer	25
5.	Rekommendationer idag	27
5.1	Rekommendationer från olika aktörer	27
5.2	If:s rektorsundersökning 2017	30
6.	STRADA-analys	34
6.1	Uttag	34
6.2	Ålder, kön och allvarlighetsgrad	34
6.3	Tidsmässig fördelning	36
6.4	Var barnen skadas	38
6.5	Olyckstyp och olycksorsak	39
7.	Diskussion och slutsatser	41
7.1	Sammanfattande analys, syntes och diskussion	41
7.2	Råd och rekommendationer	44
7.3	Slutsatser	47
8.	Bilagor	48

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Varje år skadas barn när de cyklar till skolan eller till fritidsaktiviteter. För att minska dessa skador och olyckor arbetar samhället sedan lång tid med olika typer av åtgärder. En sådan åtgärd är att rekommendera barn att inte cykla själva förrän de är 12 år. Denna åldersgräns har sina rötter i Stina Sandels forskning på slutet av 1960-talet, och har sedan dess varit en grundsten i arbetet med barns trafiksäkerhet på cykel¹.

Sandels forskning och rekommendationer byggde på förhållandet mellan barns förmåga och mognad och trafikens komplexitet värderad utifrån den tidens syn på barn och barns rättigheter. Sedan 1960-talet har barns fysiska utveckling inte förändrats, däremot har trafiken och trafikmiljön förändrats dramatiskt tack vare Nollvisionens arbete med 30-gräns i tätort, nya trafikseparerade områden, utbyggda cykelbanor, hastighetssäkrade övergångsställen mm.

Som en konsekvens av det systematiska trafiksäkerhetsarbetet har antalet olyckor med döda och allvarliga skador som följd minskat överlag, och för barn i synnerhet. För barn har antalet barn som dödas som fotgängare och cyklister minskat med så mycket som 90 procent sedan 1950-talet². De dominerande olyckstyperna har också förändrats sedan 60-talet, och nu är 85 procent av barnens cykelolyckor singelolyckor, från att tidigare ha varit en större andel olyckor med motorfordon inblandade.

Synen på barns rättigheter har också förändrats sedan 1960-talet i och med Barnkonventionen, som snart kan vara en del av svensk lagstiftning, vilket i så fall skulle innebära att trafikmiljön ska anpassas till barnen istället för tvärtom³.

Samtidigt visar resvaneundersökningar att cyklingen bland barn minskat med mer än 40 procent de senaste 20 åren, och det i synnerhet gäller för cykling till skolan.^{4 5} Även barns cykling till fritidsaktivitet har minskat, kanske i högre grad än skolresorna men dessa resor är inte lika väl undersökta. Flera studier visar att andelen barn som blir skjutsade till skolan har ökat stadigt de senaste decennierna. Enligt en undersökning från mitten av 1980-talet gick eller cyklade 97 procent av skolbarnen i åldrarna 7–9 år själva till skolan⁶ – att jämföra med att 48

¹ Björklid 1998, på uppdrag av dåvarande Vägverket, Sammanställning av forskningsläget kring barns resor

² Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) 2010, Barns och ungas säkerhet s 130f

³ Regnér 2015, Barnkonventionen ska bli svensk lag

⁴ TRAFI 2015, Cyklandet utveckling i Sverige 1995–2014 – en analys av de nationella resvaneundersökningarna Rapport 2015:14

⁵ Trafikverket 2013, Barns skolvägar 2012

⁶ *Effekter av kampanjer, debatt och opinionsbildning: förändringar i föräldrarnas omsorg om barnens trafiksäkerhet*. Spolander, 1985.

procent av barnen i grundskolan (F-9) gick eller cyklade till skolan på vintern och 57 procent på sommaren enligt Trafikverkets enkätundersökning 2015⁷.

När föräldrar skjutsar sina barn till skolan istället för att låta dem färdas på egen hand uppkommer primärt negativa konsekvenser på flera olika sätt: Skjutsningen ger begränsning av de vuxnas möjligheter, en tidsförlust, samt att barnen blir mindre självständiga. Det bidrar också till trängsel och köer vid skolorna och till negativa miljöeffekter så som exempelvis buller, koldioxid och luftföroreningar. Det hindrar barnen att rutinmässigt upprätthålla sin fysiska kondition (hälsa)⁸. Dessutom finns ett socialt perspektiv då barnen går miste om möjligheten att interagera med andra barn, de riskerar därmed att exkluderas från sociala aktiviteter och inte utveckla sina personliga egenskaper.⁹

Sedan 60-talet har trafikmiljöerna förändrats kraftigt, dels genom SCAFT-planeering av nya områden, dels genom trafiksäkerhetsåtgärder i gamla områden. Skillnaderna mellan olika skolor kan därför antas vara stora. Även olyckstyperna har förändrats till att domineras av singelolyckor. Det är däremot inte känt om kommuners och skolors rekommendationer har anpassats till de nya förhållandena eller om rekommendationerna är oförändrade. Vidare har kunskaperna om fördelarna med cykling för barns inlärning, hälsa och goda vanor för livet blivit mycket större. Mycket talar för att samhällsnyttan, trots trafiksäkerhetsaspekterna, är positiva av att barn cyklar – till stor del beroende på att värdet av den fysiska aktiviteten är så högt. Hur kommuner och skolor väger in dessa faktorer är inte undersökt. För många skolor är kanske en statisk åldersgräns för cykling, oavsett barnens trafikmiljö, inte längre den bästa rekommendationen att ge till föräldrar. Det kan efterfrågas ett annat förhållningssätt och en mer differentierad rekommendation som är bättre anpassad till den trafikmiljö som barnen faktiskt möter. Med många förändrade faktorer och Barnkonventionen, som snart kan bli svensk lag, uppstår frågan om hur samhället kan och bör ge råd och riktlinjer för att minimera trafiksäkerhetsriskerna vid barns cykling utan att inskränka barns rättigheter och livsförutsättningar.

1.2 Syfte

Syftet med projektet är att ta fram en vägledning till kommuner, skolor och föräldrar om när, i vilka trafikmiljöer och under vilka omständigheter barn kan cykla själva till skolan sett ur ett trafiksäkerhetsperspektiv med hänsyn tagen även till Barnkonventionen, hälsoaspekten, sociala aspekter och barns självständiga rörlighet.

I detta projekt testas följande hypoteser:

- ▶ Att en åldersrekommendation för barns cyklande är beroende av trafikmiljöns komplexitet och därför kan variera från plats till plats och situation till situation.
- ▶ Att kommunerna och skolornas rekommendationer om barns cykling till skolan inte tar hänsyn till barns behov av fysisk aktivitet och självständig mobilitet.

⁷ *Barns skolvägar*. Trafikverket, 2015

⁸ *Childrens Environment*. Hillman, 1992.

⁹ *Barns miljöer för fysisk aktivitet*. Faskunger 1992.

1.3 Metod

För att komma fram till lämpliga rekommendationer om barns cykling genomfördes ett upplägg i följande steg:

- ▶ Litteraturgenomgång samt genomförande av expertintervjuer
- ▶ Kartläggning av vilken praxis som finns i omvärlden, främst i Europa
- ▶ Undersökning om svenska rekommendationer kring barns cyklande idag
- ▶ STRADA-analys av dödade och skadade barn i trafiken
- ▶ Sammantagen analys av effekter av olika rekommendationer
- ▶ Rapportskrivning och kunskapsspridning

Metod redovisas utförligare i samband med att resultaten presenteras och beskrivs även i Lashänvisningen nedan. De första fem stegen presenteras i var sitt kapitel, medan denna rapport är resultatet av det sista steget.

1.4 Lashänvisning

I kapitel 2 ges en överblick över ett antal utgångspunkter för rapporten. Däribland redovisas Trafikverkets undersökning av hur barn tar sig till skolan samt en undersökning av barns resor till fritidsaktiviteter. Korta beskrivningar ges också av Barnkonventionen och barns behov av fysisk aktivitet. En kort beskrivning av Stina Sandels forskning inleder kapitlet.

I kapitel 3 presenteras genomgången om var forskningen står i dag vad gäller barns cykling, och huruvida det har kommit några nya rön och vilka omvärderingar som har skett sedan Stina Sandels tid. Kapitlet baseras på litteraturgenomgång samt intervjuer med några experter, inom forskningsområdet barn och ungas mobilitet och trafiksäkerhet.

I kapitel 4 redovisas vilken praxis som finns i omvärlden, främst i Europa och de nordiska grannländerna. Det undersöktes huruvida andra länder använder åldersrekommendationer och om de differentieras utifrån platsens förutsättningar. Det undersöktes också hur ställningstaganden och rekommendationer motiveras i andra länder samt hur ansvaret fördelas mellan skola och föräldrar. I kapitel 4 redovisas även resultatet av de frågor som Trivector via Cykelfrämjandet distribuerat till ECF:s medlemmar i samband med det årliga medlemsmötet i Bryssel.

I kapitel 5 redovisas information om vilka rekommendationer om barns självständiga cyklande som används i Sverige idag. Kapitlet omfattar rekommendationer i kommuner och skolor samt av myndigheter som Trafikverket, Transportstyrelsen, m fl. Även ideella organisationers rekommendationer sammanställdes. I kapitel 5 redovisas även resultatet av de frågor som Trivector fick med i If:s årliga trafiksäkerhetsenkät som skickades till landets rektorer våren 2017.

Kapitel 6 baseras på en STRADA-analys av dödade, allvarligt skadade och skadade barn i trafiken. I analysen undersöks när, var och varför barn skadas och hur det skiljer sig mellan pojkar och flickor i olika åldrar.

I kapitel 7 sammanfattas och diskuteras resultaten från de olika datainsamlingar som gjorts i de olika stegen. I kapitlet redovisas också slutsatser samt råd och rekommendationer.

2. Utgångspunkter

2.1 Stina Sandels forskning

Nedan sammanfattas Stina Sandels forskning som till stor del utgör den historiska och vetenskapliga grunden för användande av 12-årsgräns i Sverige för när barn får cykla själva.

Stina Sandels var en svensk professor vid Lärarhögskolan i Stockholm. Hon var en internationellt känd utvecklingspsykolog, som på 1960- och 70-talet studerade barns trafikolyckor. Hon utgick från Jean Piagets¹⁰ teorier om barns kognitiva utveckling i olika faser och applicerade dem på barns beteende och olyckor i trafiken. Ett resultat av hennes arbete blev generella åldersrekommendationer för när barn kan cykla själva i trafiken utan koppling till trafikmiljö. I hennes arbeten lades grunden till ett arbete med trafiksäkerhet för barn som oskyddade trafikanter såväl i Sverige som i övriga världen. Att antalet barn som dött i trafiken minskat kraftigt sedan 1960-talet beror till viss del på Sandels arbete. Gummesson framhåller ett antal andra faktorer bland annat: förskolereformen, bättre infrastruktur, att föräldrar begränsar barnens rörelsefrihet och är mer riskmedvetna barns cykling har också minskat vilket minskar exponeringen¹¹.

Försäkringsbolaget Skandia såg som sin uppgift att minska antalet trafikolyckor där barn var inblandade. Därför finansierade, tryckte och distribuerade Skandia flera av Stina Sandels skrifter. Att Sandels blott sex år gamla systerdotter år 1960 blev påkörd av en bilist bidrog starkt till att Stina Sandels initierade sin forskning om just trafiksäkerhet för barn. Två av Sandels mest betydelsefulla verk är *Små barn i trafiken*¹² (samt *Varför skadas barn i trafiken?*¹³).

I handledningen skolan och trafiken¹⁴ sammanfattas Sandels forskning såhär: *”Barn handlar i trafiken utifrån helt andra förutsättningar än vuxna beroende på ålder och utveckling. Inget barn kan gå utöver sin egen mognad och ingen vuxen kan driva fram mognad hos ett barn. Barn är själva aldrig skyldiga till de trafikolyckor de är inblandade i. När olyckan händer beror det på att vi vuxna saknar förmåga att sätta oss in i barnets situation och att vi inte har skapat förutsättningar för att olyckan inte hade behövt inträffa”*.

Sandels menar att inget barn kan tränas över dess mognad och att ingen vuxen kan påskynda mognadsutvecklingen. Barn kan enligt Sandels inte klara sig på egen hand i komplicerade trafikmiljöer förrän i 11–12-årsåldern.

¹⁰ https://sv.wikipedia.org/wiki/Jean_Piaget

¹¹ Gummesson, M. 2007 "Barns säkra tillgänglighet till skolan"

¹² Sandels, 1968, Små barn i trafiken. Undersökningar av små barns trafik förmåga. Sthlm.

¹³ Sandels, 1974, Varför skadas barn i trafiken? Kan vi skydda barnen mot trafikolyckor? En forskningsrapport. Sthlm.

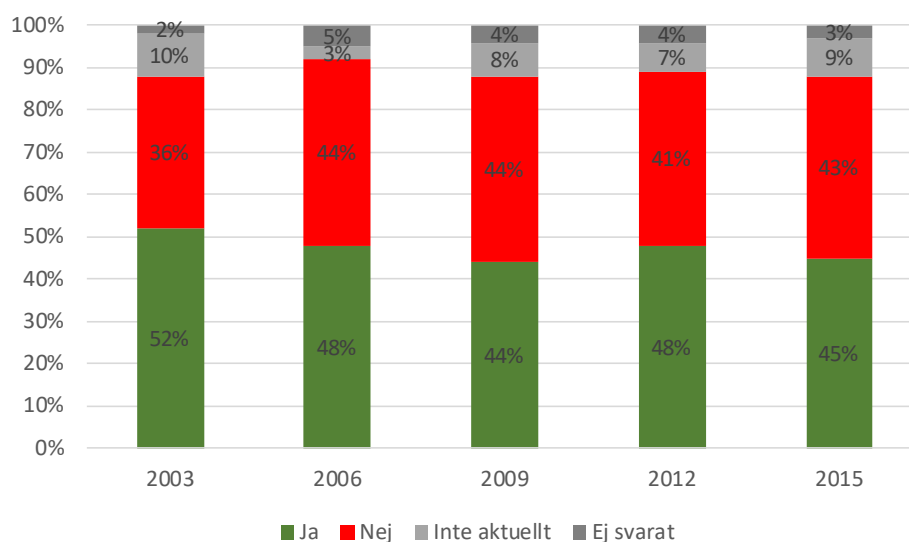
¹⁴ *Skolan och trafiken*. Skolöverstyrelsen 1983.

2.2 Barns skolvägar 2015, Trafikverket

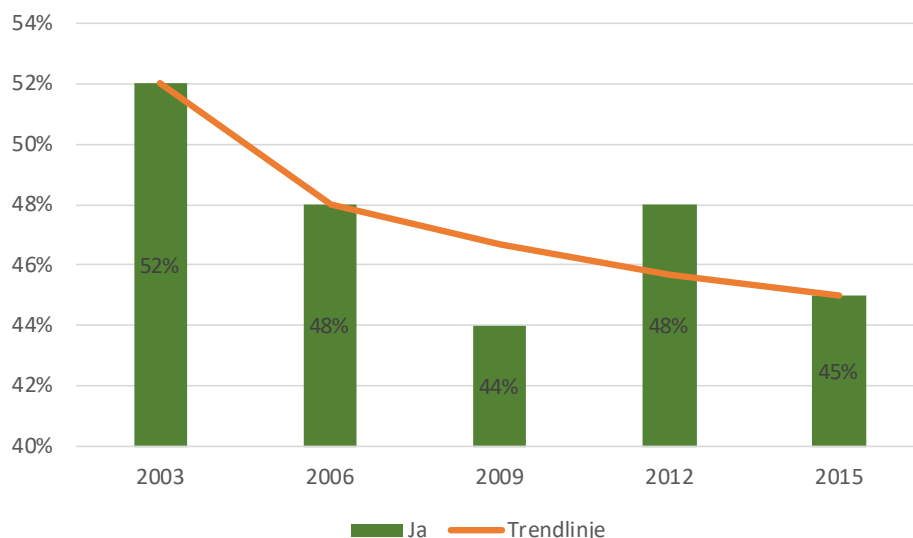
Trafikverket genomför vart tredje år sedan år 2000 en undersökning om föräldrars uppfattning av hur säker deras barns skolväg är. Den mätning som genomförts under hösten 2015 är den sjätte mätningen i ordningen. Målgruppen för undersökningen är föräldrar till barn mellan 6–15 år. Totalt ingick 3 000 föräldrar i urvalet varav 1852 besvarade enkäten.

Urval av intressanta resultat:

- ▶ Ungefär 6 av 10 barn har en resväg som är kortare än 2 km till skolan. Var tionde barn har mer än en mil till skolan.
- ▶ Drygt varannan förälder upplever sitt barns skolväg som säker.
- ▶ De föräldrar som inte upplever skolvägen som säker uppger trafiken som främsta orsak.
- ▶ Resultaten visar att 57 procent av barnen går eller cyklar till skolan under sommarhalvåret. Motsvarande andel under vinterhalvåret är 48 procent.
- ▶ 2006 uppgav 21 procent att barnet fick sällskap av vuxen någon del av vägen. 2015 är motsvarande siffra 33 procent.
- ▶ Andelen barn (6–12 år) som får (enligt föräldern) cykla till skolan utan vuxens sällskap har minskat till 45 procent år 2015 att jämföra med 48 procent 2012 eller 52 procent 2003, se Figur 2.1



Figur 2-1 Föräldrars svar på frågan om barnet får cykla till skolan utan vuxens sällskap.



Figur 2-2 Föräldrar som svarat "Ja" på frågan om barnet får cykla till skolan utan vuxens sällskap. Utveckling över tid. Trendlinjen baseras på medelvärdet av föregående, aktuellt och nästkommande års värde.

I slutet av enkäten fanns möjlighet att med fritext kommentera trafiksituationen vid skolan. De öppna svaren varierar och flera tar upp delvis unika förutsättningar för enskilda barns skolväg. Några punkter som dock är återkommande är bl a följande:

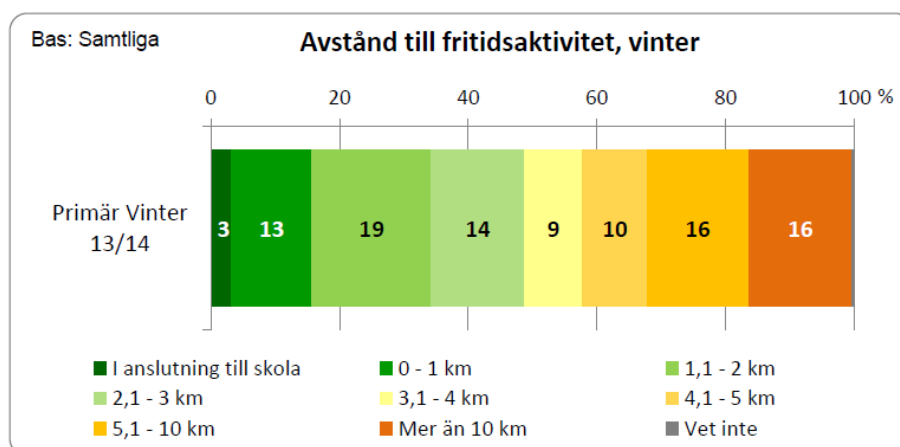
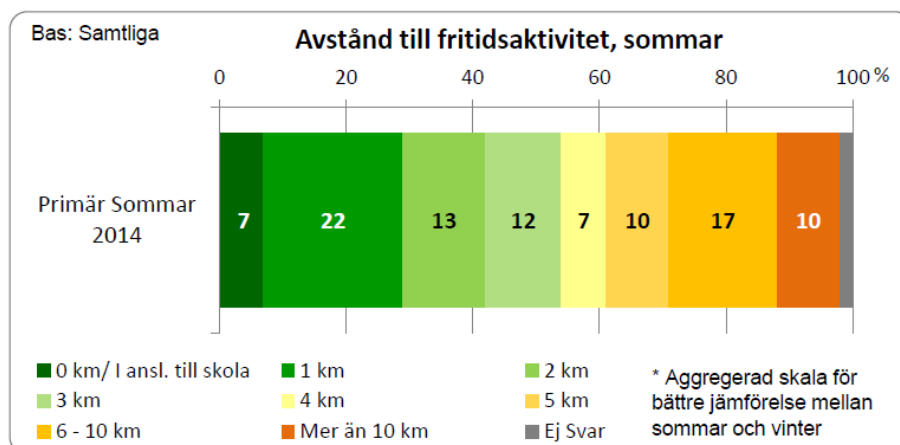
- ▶ Hastighetsgränserna hålls dåligt. Detta gäller särskilt på 30-sträckor.
- ▶ Många föräldrar uppger att det saknas säkra passager där barnen ska passera vägar.
- ▶ Tillfredsställande gatubelysning saknas.
- ▶ Fler/bättre cykelvägar.

2.3 Barns fritidsvägar 2013/14, Trafikverket

Trafikverket har under 2013 och 2014 genomfört två enkätstudier med 5000 föräldrar som har barn i åldrarna 6–15 år, varav 1019 svarade och tillhörde målgruppen. Undersökningen handlar om hur barn reser till fritidsaktiviteter sommartid respektive vintertid.¹⁵ Enkäten innehöll frågor om hur många aktiviteter barnet deltar i, hur barnet tar sig till aktiviteterna (färd sätt) samt hur långt barnet har till sina fritidsaktiviteter.

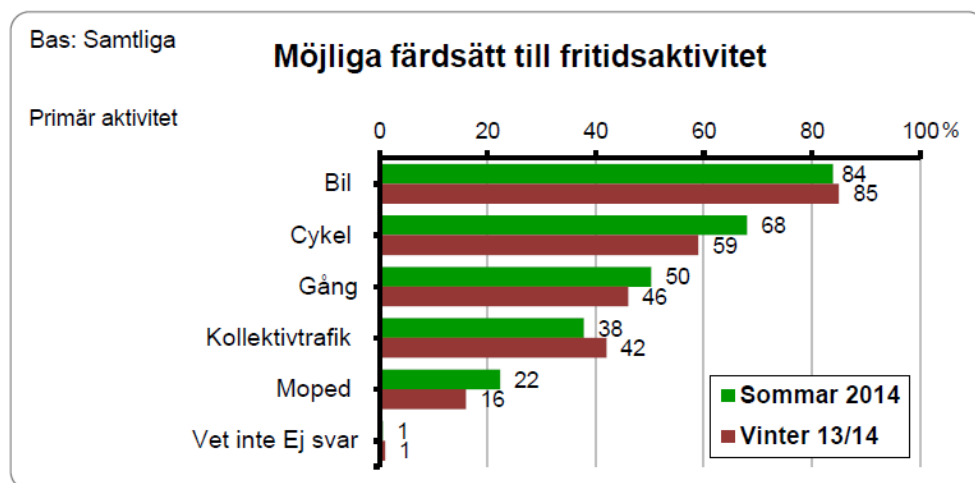
Resultaten som rör barns cykling visar att majoriteten av barnen har kortare än 4 km till sin primära fritidsaktivitet, se Figur 2-3

¹⁵ Trafikverket 2014 Barns fritidsvägar sommar respektive barns fritidsvägar vinter Powerpoint presentation som sammanfattar två enkätundersökningar om barns fritidsresor utlämnad av Mats Gummesson, Trafikverket.



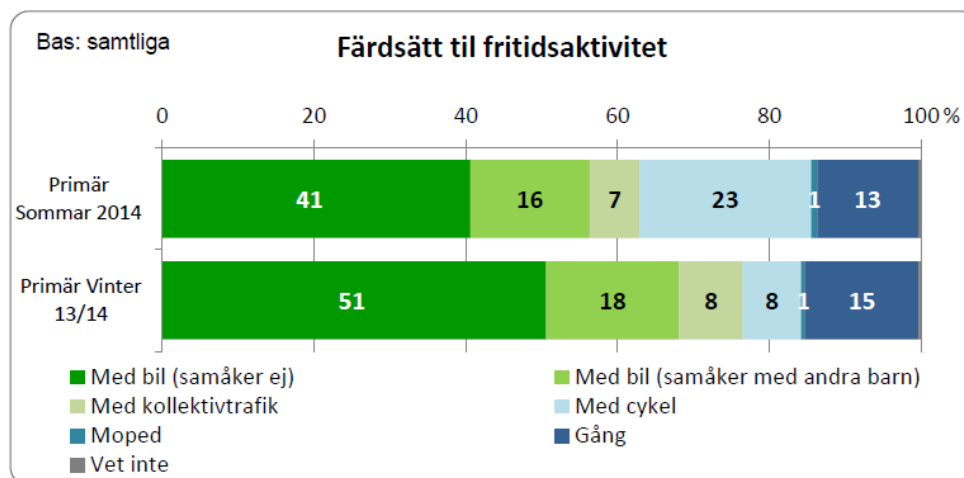
Figur 2-3 Barns avstånd till fritidsaktivitet Källa: TRV projekt 1734-1319 Undersökning om barns fritidsvägar

Man frågade också om möjliga färdssätt t.ex. om barnen skulle kunna cykla – då svarade en mycket stor andel, 68procent att cykeln var ett möjligt färdssätt under sommartid, medan 59 procent tyckte att det var det under vintern, se Figur 2-4.



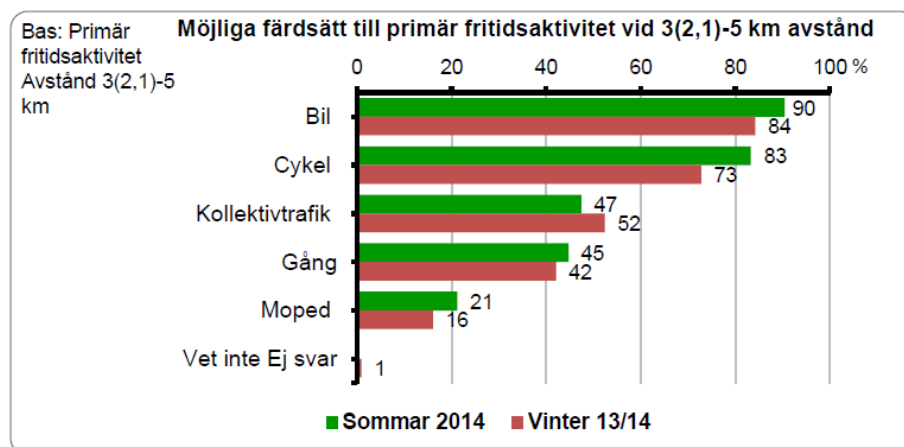
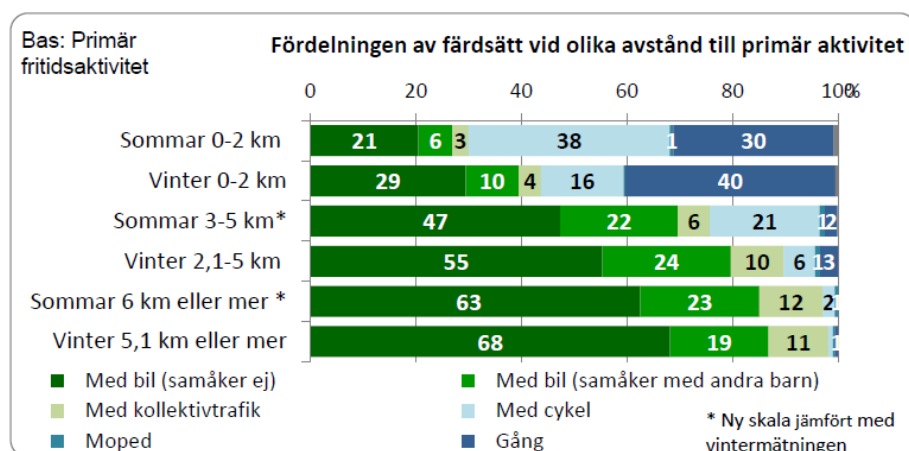
Figur 2-4 Möjliga färdssätt till primär fritidsaktivitet enligt föräldrarna Källa: TRV projekt 1734-1319 Undersökning om barns fritidsvägar

Andelen som uppgav att deras barn cyklar till den primära fritidsaktiviteten var 23 procent på sommaren och 8 procent på vintern, se Figur 2-5



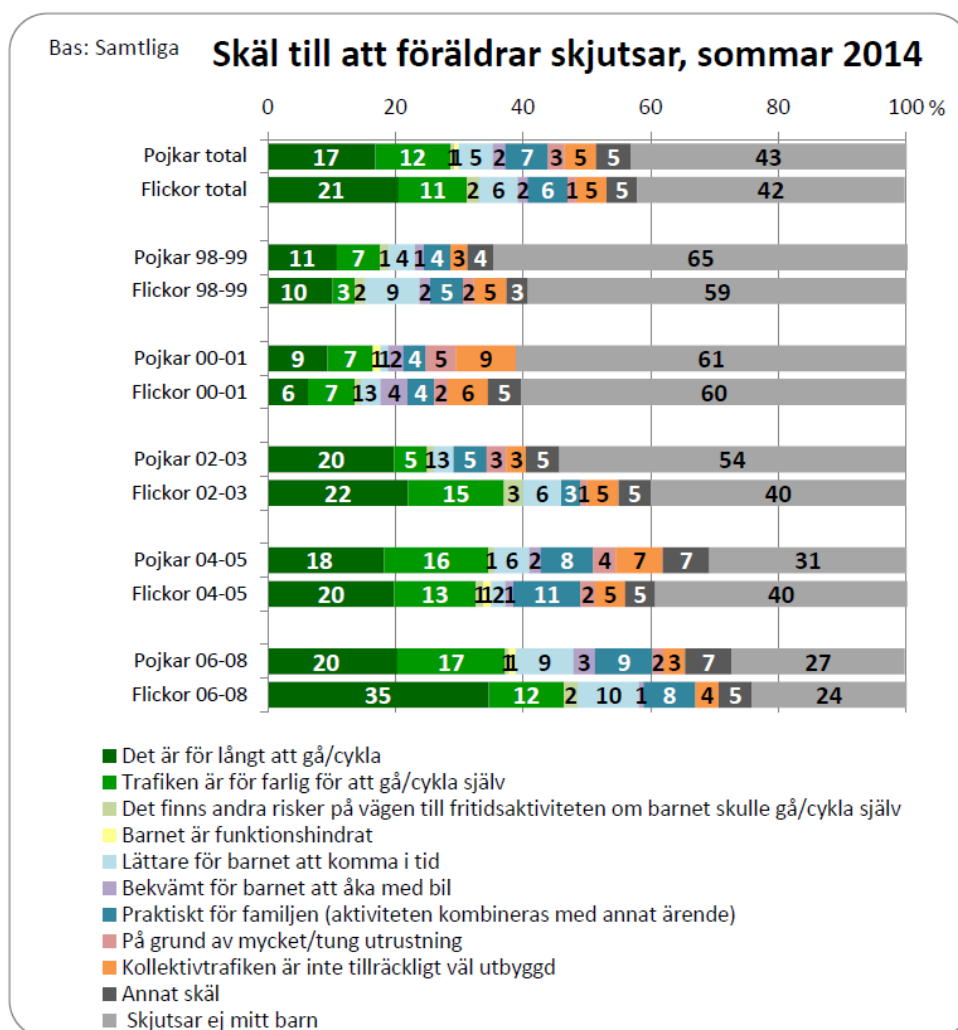
Figur 2-5 Färdsätt till primär fritidsaktivitet enligt föräldrarna Källa: TRV projekt 1734-1319 Undersökning om barns fritidsvägar

Undersökningen visar också att många barn inte använder cykeln för resor på 3–5 km trots att föräldrarna anser att det var möjligt, se Figur 2-6



Figur 2-6 Färdsätt till primär fritidsaktivitet samt möjligt färdsätt enligt föräldrarna Källa: TRV projekt 1734-1319 Undersökning om barns fritidsvägar.

De föräldrar som alltid skjutsade blev sedan intervjuade om varför de skjutsade. De viktigaste skälen var att det var för långt och att trafiken upplevdes som farlig samt att det var bekvämt och praktiskt för familjen, se Figur 2-7



Figur 2-7 Skäl till att föräldrar skjutsar. Källa: TRV projekt 1734-1319 Undersökning om barns fritidsvägar.

2.4 Barnkonventionen

FN:s barnkonvention beslutades av FN:s generalförsamling 1989 och har ratificerats av Sverige 1990.¹⁶ Konventionen beskriver angående barns mänskliga rättigheter vilka också gäller i trafiken. Fyra av artiklarna i barnkonventionen är vägledande för hur helheten ska tolkas. Artikel 2, 3, 6 och 12 kallas för de fyra huvudprinciperna.

- Artikel 2 handlar om alla barns lika värde och rättigheter. Ingen får diskrimineras.

¹⁶ <https://www.barnombudsmannen.se/barnombudsmannen/barnkonventionen/>

- ▶ Artikel 3 anger att det är barnets bästa som ska komma i främsta rummet vid alla åtgärder som rör barnet. Begreppet ”barnets bästa” är konventionens grundpelare och har analyserats mer än något annat begrepp i barnkonventionen. Vad som är barnets bästa måste avgöras i varje enskilt fall och hänsyn ska tas till barnets egen åsikt och erfarenhet.
- ▶ Artikel 6 understryker varje barns rätt till liv, överlevnad och utveckling. Artikeln handlar inte bara om barnets fysiska hälsa utan också om den andliga, moraliska, psykiska och sociala utvecklingen.
- ▶ Artikel 12 lyfter fram barnets rätt att bilda och uttrycka sina åsikter och få dem beaktade i alla frågor som berör honom eller henne. När åsikterna beaktas ska hänsyn tas till barnets ålder och mognad.¹⁷

Barnkonventionen fanns inte när 12-års rekommendationen för barns självständiga cyklande etablerades och behöver därför finnas med som en viktig utgångspunkt.

2.5 Barns fysiska aktivitet

Det finns rekommendationer om hur mycket barn ska röra sig för att må bra. Den nordiska rekommendationen som finns på Folkhälsomyndighetens webbsida anger en minimirekommendation om 60 minuter minst måttligt intensiv fysisk aktivitet per dag.¹⁸

Centrum för idrottsforskning har i rapporten ”De aktiva och De inaktiva - Om ungas rörelse i skola och på fritid” från 2016¹⁹ undersökt i vilket omfattning barn i årskurs 5 respektive 8 uppnår rekommendationen. Mindre än hälften av barnen uppnår hälsorekommendationen vilket pekar på att åtgärder behöver vidtas för att öka barns fysiska aktivitet. En möjlig källa till fysisk aktivitet för barn är cykling vilket gör detta till en intressant utgångspunkt när en åldersrekommendation ska värderas och formuleras.

¹⁷ <https://www.barnombudsmannen.se/barnombudsmannen/barnkonventionen/>

¹⁸ <https://www.folkhalsomyndigheten.se/far/rekommendationer/>

¹⁹ https://centrumforidrottsforskning.se/wp-content/uploads/2017/06/De-aktiva-och-de-inaktiva_komp.pdf

3. Genomgång av forskning

3.1 Intervjuer

Tre intervjuer genomfördes under hösten 2017 med tre svenska experter inom området barns cykling i Sverige. Experterna valdes ut baserat på att de publicerat forskningslitteratur inom forskningsområdet. I samband med intervjuerna av experterna har vi även frågat dem om andra experter de känner till inom området för att komplettera listan. Alla tilltänkta intervjupersoner hade inte möjlighet att delta så sammantaget blev tre forskare intervjuade. De intervjuade hade olika forskningsbakgrund och arbetade på olika institutioner varför tre personer bedömdes som tillräckligt för att belysa området från olika vinklar. De forskare som intervjuades var filosofie doktor Tanja Joelsson från institutionen för pedagogik, didaktik och utbildningsstudier vid Uppsala universitet, professor emerita Pia Björklid från pedagogiska institutionen vid Stockholms universitet samt filosofie licentiat Mats Gummesson verksam vid Trafikverket i Borlänge med en examen från Chalmers tekniska högskola i Göteborg.

Frågor

Idag rekommenderar många skolor att man ska vara 10–12 år för att få cykla själv, känner du till den rekommendationen? Känner du till andra rekommendationer som används av skolor, kommuner eller organisationer?

De intervjuade kände alla till 12-års rekommendationen. De hade stött på den i många sammanhang och därför sökt rätt på att källan till den var Stina Sandels originalundersökningar från slutet av 1960-talet. Alla forskare vittnar om att 12-årsgränsen är absolut vanligast.

Bedömer du att Sandels forskning och rekommendationer fortfarande är aktuella? - har det kommit ny forskning som gör att rekommendationer kan behöva omprövas?

Forskarna menar att Sandels undersökningarna är välgjorda men har många år på nacken och att mycket har förändrats i samhället sedan undersökningen genomfördes. Det är därför bra att rekommendationerna ses över.

Att använda fasta åldersrekommendationer, som minst 12 år för att cykla själv, tyckte ingen var särskilt bra. Det är ett för trubbigt instrument som gör att en 8-åring med bra trafikförhållanden inte cyklar alls medan en 13 åring kanske cyklar trots dålig trafikmiljö. Det finns också andra och bredare forskningsperspektiv på barn och trafik som kanske är mer aktuella.

En av forskarna berättar om de djupstudier som gjorts av Trafikverket av förolyckade barn i trafiken. Utifrån det materialet går det inte att utläsa några tydliga

ålderströsklar kopplade till olycksscenario. Dödsolyckor för barn i skolåldern varierar inte i händelseförlopp i relation till offrets ålder.

En av forskarna berättade att ett av skälen till att Stina Sandels valde just 12 år som gräns var att 12 åringar är före puberteten och väldigt sakliga, kloka, konkreta och välformulerade medan yngre leker mer. Sandels var inspirerad av Piagets trappa när hon definierade vad barn kunde och inte.

Känner du till någon ny forskning om barns förmågor i trafiken som kan förändra Sandels slutsatser? Nya rön om hur barns syn, hörsel, avståndsbedömning med mer utvecklas?

Ingen av de intervjuade forskarna är verksamma i detta område och har därför inte möjlighet att uttala sig om det på ett initierat sätt.

Begreppet trafikmognad vad innebär det? Kan det sättas i relation till olika trafikmiljöer eller är det bara kopplat till barns fysiska och psykiska utveckling/mognad?

Ingen av de intervjuade tyckte att begreppet trafikmognad var speciellt lämpligt att använda. Istället föreslogs begreppet *trafikkompetens* av en av forskarna.

Alla betonar att barns förmåga att säkert röra sig in i trafiken varierar väldigt mycket utifrån olika situationer men också utifrån barnet själv, dess miljö och dess tidigare erfarenheter av trafik.

Stina Sandels tanke om att barn inte kan tränas över sin mognadsnivå tycker alla håller även idag. Mognad ska dock förstås mer som en bred ram och inte alls så detaljerat och kopplat till vissa åldrar som Sandels använde det. Det går inte att överföra Piagets utvecklingstrappa rakt av till trafiksituationer på det sätt som Stina Sandels eftersom trafiken är för komplex och varierande.

En forskare undviker att använda ordet trafik i en vetenskaplig bemärkelse eftersom det ofta förstås lite snävt. Forskaren använder hellre ord som det offentliga rummet, samhällsplaneringen och den byggda miljön för att bredda tänkandet lite. Trafik-ordet i samband med barn gör att tänkandet allt för lätt kommer in på det här med trafiksäkerhet. Det riskerar då att bli det enda man pratar om, istället för t.ex. barns tillträde till det offentliga rummet.

Vilka trafikhändelser kan barn i olika åldrar inte behärska och beror det på outvecklad syn, hörsel, avståndsbedömning eller hjärnans utveckling? Vilka trafikmiljöer klarar barn 6–12 år inte av att hantera säkert?

Denna fråga går inte att ge ett rakt svar på menar de intervjuade. Det finns en stor variation inom varje åldersgrupp i hur man kan läsa av och hantera en trafiksituation. Givetvis finns det svårare och enklare trafiksituationer men svårighetsgraden är ofta samma som för vuxna: flera körfält, höga hastigheter, fordon från flera olika riktningar osv är svåra situationer.

Barn efterlyser oftast tydlighet, det ska vara tydligt i det fysiska rummet och de vill att andra medtrafikanter ska vara tydliga. Det menade en forskare är logiskt

– ska man lära sig att bli en trafikkompetent person behöver man mötas av tydlighet.

Det finns viss forskning i Finland om vilka miljöer som ger större och mindre friheter till barn bland annat kopplat till begreppet *Affordances* som använts av Marketta Kyttä ned flera. Den forskningen hanterar mer barns ärenden än specifika trafikutformningar.

Några generella rekommendationer som kombinerar ålder och speciella trafikmiljöer går inte att formulera menar forskarna.

I vilken utsträckning kan barn i olika åldrar lära sig att förstå trafik och därmed bli säkrare i trafiken?

Denna fråga gick att dela upp i två huvudsakliga svarsgrupper, dels om trafikundervisning baserat på regler, dels om övning i trafikmiljöer.

Sandels menande som tidigare nämnts att det inte gick att träna barn över deras mognadsnivå. Att använda mognad i detta sammanhang tyckte forskarna inte var helt lämpligt. En forskare nämner att hen inte skulle använda ordet mognad, man anpassar ju all form av kunskap till kunskapsöverföring och lärande till barnets nivå.

Forskarna menade istället att det är viktigt att skilja på trafikundervisning och trafikträning som skett i skolan och i Barnens trafikklubb, å ena sidan, och den övning barn får när de cyklar med sina föräldrar. Trafikkunskap i skolan hade ett upplägg där barn lärde sig trafikregler och den typen av träning har skolan slutat med, det tar tid från skolan och leder inte någon vart. Alla forskare var eniga om det.

Trafikundervisningen var regelstyrd men i verkligheten gällde inte reglerna. Till exempel är 8-åringar ofta regelstyrda, moraliska och har därför svårt att förstå att vuxna inte följer reglerna t.ex. inte stannar på oövakade övergångsställen eller att det kommer svängande trafik trots att gångsignalen är grön.

En av forskarna berättade också att det tidigare fanns en trafikutbildning i form av Barnens trafikskola. När den utvärderades visade det sig att barnen som genomgått utbildningen var mer olycksdrabbade än de som inte berörts av utbildningen. Förklaringen antogs vara att föräldrarna på grund av utbildningen överskattade barnens förmåga att förstå trafiken och släppte ut dem i farligare miljöer än de barn som inte fått någon trafikutbildning.

En forskare framhöll också risken att barn översätter de inlärdade reglerna till sitt eget normsystem och att det då finns risk för missuppfattningar.

Trafikträning kan fungera på enskilda barn, menade ett par av de intervjuade forskarna, om den som lär ut är ensam med ett eller två barn. Det är dock inte lätt att uppnå i en skolsituation.

Att barn övar sig t.ex. genom att cykla i trafiken med sina föräldrar är något helt annat. Barnen lär sig behärska cykeln motoriskt och lär sig på samma gång gång- och cykelregler på ett annat sätt än via regelnötning. Barn får en erfarenhet.

Alla forskarna vill också lyfta upp föräldrarnas viktiga roll. De kan följa med barnen och visa hur man beter sig. Öva med föräldrarna är alltid bra för att lära sig att motoriskt behärska cyklingen och för att förstå hur trafiken kan fungera, men utan att det utgår från regler.

Att träna i trafikmiljöer med en vuxen menar alla fungerar. Barn, som från tidig ålder exponeras och utsätts för trafikmiljöer, tränar på att hantera trafikmiljöer och blir bättre rustade för att på egen hand hantera trafikmiljöer.

En viss trafikkompetens får barnen av att vistas med sina föräldrar i trafikmiljöer och av att höra föräldrarnas ständiga förmaningar. Denna kompetensuppbyggnad kan vara olika beroende på vilken trafikmiljö man växer upp i och exponeras för. Vissa barn kan bli socialiserade i en trafikmiljö och bli lite "street-wise" i den.

En forskare menade också att barns lärande kan bli extra stimulerade av att arbeta i situationer som lite överstiger deras förmåga. Det bygger på ganska gamla teorier om lärande och proximal utvecklingszonen som bland annat Vygotski pratade om.

"Man gör det sen de är ganska små, även jag som går omkring och säger att de inte ska springa ut i gatan så den här insocialiseringen den börjar ganska tidigt de lär sig också att bilar är skrämmande och farliga."

Vilka faktorer är viktiga för att bedöma barns förmågor i trafiken mer än ålder, mognad och trafikmiljön? Ljus/mörker? Årstid? Väder? (frågan ställdes inte till alla)

En forskare menade, baserat på forskningsintervjuer med föräldrar att trafiksäkerhet var den viktigaste aspekten men att vissa föräldrar även nämnde mörker och väder. Alla de intervjuade forskarna nämnde också en ökad oro bland föräldrar för att barnen ska utsättas för fara från andra människor utanför trafiken.

Andra synpunkter som ej direkt kopplats till frågorna

Alla forskare menade att tidigare planeringsfilosofier med trafikseparerade områden hade gynnat barns självständiga rörlighet till fots och med cykel. Att denna planeringsfilosofi nu ersätts av fokus på förtätning och ökad biltillgänglighet är negativt. Förtätningen bryter av parkstråk där barn kan gå tryggt och ökad biltillgänglighet till bland annat bostadsgårdar minskar barns rörlighet. Även att många övergångsställen tagits bort under senare år påverkar barns rörlighet.

Några forskare tog upp att det inte är barns ålder, erfarenhet och utvecklingsnivå som begränsar barns cykling utan att det är mer strukturella faktorer dvs att det är problem i vår samhällsplanering som begränsar barn. Det finns också en risk att man skuldbelägger barn för att de är barn istället för att problematisera vårt bildominerade samhälle.

Det fria skolvalet och friskolor togs också upp i intervjuerna som något som gör det svårare för barn att cykla själva, eftersom avstånden riskerar att öka och att

de nya skolorna inte alltid är placerade i områden som är trygga och säkra för barnen att cykla i t.ex. industriområden.

Ett par av forskarna tog spontant också upp barns fritidsresande som skiljer sig från deras skolresande genom att det är mycket mindre cyklande och mer bilskjutsande till fritidsaktiviteter. Det antog de delvis förklaras av att fritidsaktiviteter är mer spridda över staden.

Ett par av forskarna för fram att det finns ganska lite forskning om barns rörlighet ur ett mobilitetsperspektiv. En forskare saknade också ett större och mer omfattande statistiskt underlag både för skolresor och fritidsresor bland barn. Detta skulle behöva kompletteras med en kvalitativ satsning för att undersöka de väldigt skilda förutsättningar som råder beroende på hur lokalsamhället ser ut, var skolan är placerad, hur vägarna är planerade samt socioekonomiska skillnader. Dessa aspekter fångas inte in av dagens trubbiga 12-års rekommendation.

Frågor om ansvar och innehåll i rekommendationer

Är det enligt dig vettigt att ha rekommendationer för när barn får cykla själv? Varför, varför inte?

Bra med rekommendationer så att samma gäller för alla barn menar alla. Ett par av forskarna framhöll att det är bra att uppmuntra till cykling, eftersom cyklingen minskar bland barn och att det innebär stora fördelar för barnen om de kan cykla mer själva.

Behövs en åldersrekommendation kopplat till trafikmiljön eller gör det att rekommendationen blir luddigare?

Här menar forskarna att åldersrekommendationer inte fungerar men att rekommendationer bör kopplas till trafikmiljön. Den som utfärdar rekommendationen bör vara tydlig i vad det grundar sig i och samtidigt ha en flexibilitet för barns olika förutsättningar. Rekommendationen bör fokusera på fysiska faktorer som förbättrar och begränsar.

Hur skulle du formulera en rekommendation om barns cykling? Till vem skulle den vara riktad?

En forskare menade att det var svårt att formulera en rekommendation men om man gör det måste man ta hänsyn till trafikmiljön och att varje barn och varje trafikmiljö är unik.

En rekommendation skulle i första hand riktas till föräldrarna och de som är närmast barnen var alla eniga om. I andra hand skulle rekommendationen riktas till skolan som i viss utsträckning använder rekommendationer i dag.

Formuleringen av en rekommendation behöver fokusera på att skolvägen är säkert utformad, t.ex. att det finns sammanhängande cykelvägar utan avbrott och om det är avbrott ska man se till att det finns övergångsställen eller cykelpassager. Där barn passerar gatan ska det var hastighetssäkrat.

En forskare menade att ett sätt att angripa problemet på är att låta regeln vara att alla kan cykla och sedan hitta undantag baserade på det enskilda barnets trafikmiljö och föräldrarnas bedömning av barnets förmåga att klara av en svår trafikmiljö efter att ha cyklat några gånger med barnet.

Vem har ansvar för att ta fram rekommendationer om barns cyklande tycker du?

Skolan har för mycket att stå i menar alla tre forskare. Lägg inget mer på skolan! Bättre om avsändaren är kommunen eller kanske ännu hellre staten i form av Trafikverket, Boverket, Folkhälsoinstitutet eller kanske Sveriges kommuner och Landsting, SKL. Staten har hög legitimitet i denna typ av frågor och om det finns statliga rekommendationer skulle förutsättningarna bli mer lika för alla barn.

Det är också viktigt att avsändaren är tydlig liksom vilka ideologiska delar som finns inbäddade i rekommendationen, menade en forskare.

Ett par av forskarna understryker att kommunen redan har ett ansvar för skolskjuts och indirekt bestämmer vilka trafikmiljöer som barn kan röra sig i till och från busshållplatsen. Det skulle kunna utökas till att även omfatta vilka miljöer som anses lämpliga att cykla i.

Vem anser du ska ha ansvar för att bestämma om barn får cykla eller ej?

Här svarar alla forskare att det är ett föräldraansvar.

Skolan har dock en viktig roll för att se till att skapa säkra omgivningar i skolans absoluta närhet med till exempel säkra leveranser till skolan och välplacerad lärarparkering. Kommunen, regionen och staten har indirekt ett ansvar för att skapa en god trafikmiljö som gör att föräldrar tryggt kan släppa iväg sina barn på en cykeltur till skolan. Andra vuxna som kör bil har också ett ansvar för att följa regler och respektera barn i trafiken.

3.2 Litteratursökning

Utifrån intervjuerna framkom att det bland de tre intervjuade fanns en stor enighet om att åldersrekommendationer som de finns formulerade idag inte fungerar eller har en vetenskaplig uppbackning. En del där svaren var mer varierade och vittnade om en större komplexitet var fråga om och hur barn kan skolas in i olika trafikmiljöer till att svaren kring i vilken utsträckning och hur barn kan lära sig hantera trafikmiljöer genom trafikkunskap eller på annat sätt.

Genom sökning i flera databaser såsom TRID, DIVA, Pubmed, Sciencedirect, och Alinx påträffades ett antal relevanta forskningsstudier. Sökord som användes var: cycling, children, school, age limit, independent mobility, recommendations. Sökningen avgränsades till studier publicerade efter år 2007.

Majoriteten av artiklarna behandlade enbart ett eller två av sökorden och var därför inte relevanta i sammanhanget. Till exempel påträffades ett flertal artiklar gällande barn och cykling men utan ålders- och rekommendationsperspektiv, därför var de inte heller relevanta för denna undersökning. Emellertid så hittades

ett antal artiklar som både behandlar barns cykling samt gör så, ur ett ålders- eller rekommendationsperspektiv, dessa artiklar presenteras nedan.

Cycle training for children: Which schools offer it and who takes part?

I artikeln²⁰ undersöks hur väl det brittiska programmet ”Bikeability” fungerar och hur många som deltar beroende på olika aspekter, både mellan olika skolor och olika elevgrupper. Bikeability är Storbritanniens nationella cykelträningsprogram som etablerades 2006. Programmet (som är gratis för elever) är inte obligatoriskt utan de skolor som vill får ansluta sig. När en skola ansluter sig kommer instruktörer ut och genomför utbildningen i skolans närhet. Dessutom kan skolan enbart erbjuda möjligheten, så inte heller från skolans sida är utbildningen obligatorisk för eleverna.

Undersökningen visade att ungefär hälften av eleverna i åldern 10–11 år har genomfört utbildningen i bikeability-programmet. Undersökningen visade även att skolor i mindre välbärgade områden deltar i lägre utsträckning. Andelen elever som deltar i utbildningen är högst hos vita, välbemedlade och sportiga barn. En annan viktig slutsats som författarna drar är att fortsatt marknadsföring av programmet gentemot elever, föräldrar och skolor kan öka jämställdheten i deltagandet.

Effects of a cycle training course on children's cycling skills and levels of cycling to school.

I rapporten²¹ undersöks de kort- och långvariga effekterna av cykelträning för barn. Tre slumpmässigt valda skolor i Nederländerna deltog i undersökningen, eleverna fick både teoretisk och praktisk undervisning i fyra sjok om 45 minuter.

Resultat var både att cykelträningen ökade cykelförmågan hos barnen, samt att denna förmåga höll i sig när kunskaperna testades igen, fem månader senare. Däremot kunde man inte konstatera att förmågan att cykla till skolan ökade, detta i och med att teknisk och motorisk cykelförmåga är en helt annan sak än förändrat cykelbeteende i trafiken.

Does a cycle training course improve cycling skills in children?

I en belgisk studie²² undersöktes den kortsiktiga effekten av cykelträning för barn i årskurs 4 i fem skolor. Tre skolor ingick i interventionen medan två skolor utgjorde kontrollgrupp. Alla barn i interventionsskolorna fick cykelträning vid tre tillfällen. Barnen fick genomgå ett praktiskt cykelövningstest före och efter träningen. Därtill fick barnens föräldrar besvara en enkät om barnens cykling. Resultatet visade att barnens sammantagna cykelfärdigheter ökad signifikant efter de tre övningstillfällena.

²⁰ Goodman et al 2010. Cycle training for children: Which schools offer it and who takes part?

²¹ Ducheyne et al 2010. Effects of a cycle training course on children's cycling skills and levels of cycling to school.

²² Ducheyne et al 2013 Does a cycle training course improve cycling skills in children?

Development of cycling skills in 7- to 12-year-old children

En belgisk studie²³ undersökte hur barn i årskurserna 2,4 och 6, i en slumpmässigt vald skola i Flandern i Belgien, klarade de cykelmotoriska test som Ducheyne och medarbetare tagit fram (se ovan). Forskarna skickade även en enkät till barnens föräldrar med frågor om barnets cykelvanor och frågor om vilken ålder barnet började cykla. Kopplingen mellan barnets cykelmotoriska utveckling samt barnets ålder, när barnet började cykla och hur mycket barnet cyklade med mera undersöktes i en multipel regressionsanalys. Resultatet visade att barnen blev bättre på att cykla rent motoriskt när de blev äldre men också att barn som börjat cykla tidigare i livet klarade testerna bättre. Om man cyklade till skolan eller ej påverkade inte resultaten. Att börja cykla tidigt kan göra att barnet har enklare att klara den motoriska utmaningen att cykla och undvika t.ex. singelolyckor som enligt Ormel²⁴ och medarbetare ofta beror på dåligt utförda svängmanövrar.

I'd rather bike to school!": Profiling children who would prefer to cycle to school.

I rapporten²⁵ undersöks cyklingen till och från skolan hos barn i Nordamerika. Barnets faktiska färdssätt till skolan jämfördes med vilket färdssätt barnet föredrar/ skulle vilja färdas på. Ca 1000 barn i åldern 9–12 år i Torontos närområde deltog. De deltagande barnens bostadskvarter skiljde sig åt gällande socioekonomiska och trafikmiljömässiga faktorer.

Det visade sig att enbart 2–3 procent faktiskt cyklar till skolan men att hela 40 procent egentligen skulle vilja göra det.

Resultaten mellan vilka barn som skulle föredra att cykla skiljer sig åt på morgonen och eftermiddagen. På morgonen spelade faktorer som årstid och vikt (BMI) störst roll. På eftermiddagen spelade faktorer såsom barnens självständighet och innehavandet av en deltidsarbetande förälder störst roll.

Barn som talade ett annat språk än engelska hemma föredrog att cykla i lägre utsträckning än familjer som talar engelska hemma. Slutligen föreslår författarna att forskningen bör studera vidare hur föräldrarnas roll i barnens färdssätt kan utvärderas och utvecklas.

Learning game for training child bicyclists situation awareness.

I artikeln²⁶ testas om ett cykelträningsspel kan förändra beteende och öka uppmärksamheten. Barn i åldrarna 8–9 år i Finland jämfördes med en referensgrupp i 20-årsåldern. I spelet fick man följa en cyklist försedd med kamera, när sedan en fara uppenbarade sig skulle denna utmärkas på en pekskärm.

Barnen hade svårare att uppfatta farorna i trafiken, jämfört med referensgruppen, speciellt avseende hinder som delvis dolde sig bakom buskar etc. Inga slutsatser

²³ Zeuwts et al 2016. Development of cycling skills in 7- to 12-year-old children.

²⁴ Ormel et al 2009. Enkelvoudige Fietsongevallen. Een LIS-Vervolgonderzoek (på nederländska)

²⁵ Larouche et al. 2016. I'd rather bike to school!": Profiling children who would prefer to cycle to school.

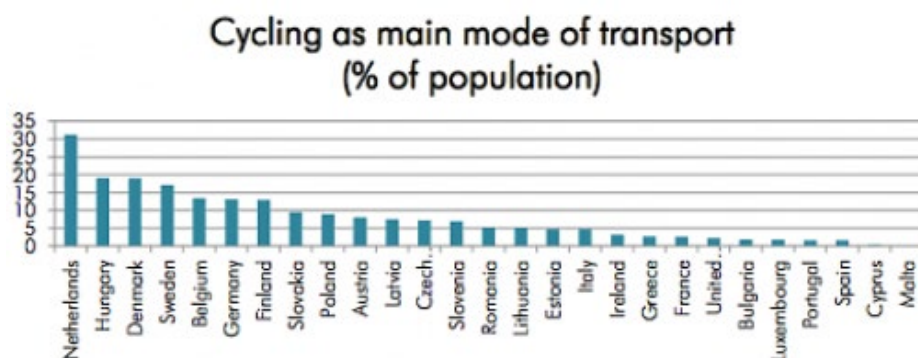
²⁶ Lehtonen et al 2016. Learning game for training child bicyclists situation awareness.

som pekar mot att spelet är ett effektivt sätt att förbättra barns förmåga att uppfatta hinder i trafiken påträffades. Emellertid arbetas det i nuläget på en uppdaterad version av spelet. Tiden får utvisa om resultaten kan bli annorlunda, nu när betatestet är genomförd och brister kan åtgärdas.

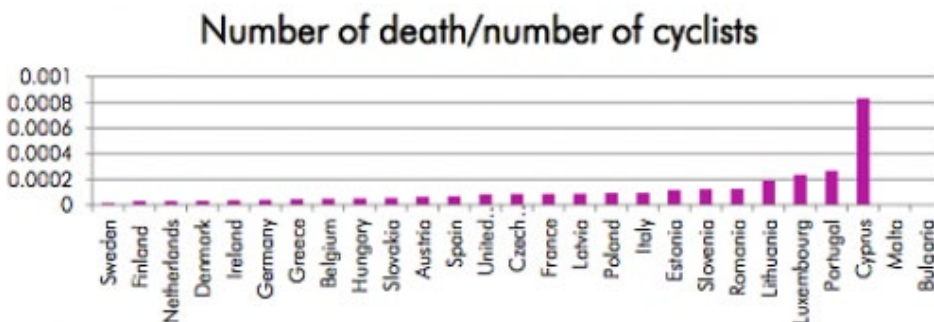
4. Internationell utblick

För att identifiera intressanta likheter och skillnader undersöks vilken praxis som finns i omvärlden. Ett särskilt fokus har riktats mot Nederländerna och Danmark, där cykling är vanligare än i Sverige. Även Norge och Finland har studerats. För dessa fyra länder gjordes en webbsökning, se resultat i kapitel 4.1. Därutöver genomfördes en enkät med hjälp av ECF som redovisas i kapitel 4.2 som omfattar totalt 15 europeiska länder.

I den internationella utblicken undersöks huruvida andra länder använder åldersrekommendationer och om de differentieras utifrån platsens förutsättningar. Det studeras också hur rekommendationer och riktlinjer motiveras samt hur ansvarsfördelningen, mellan exempelvis skola och föräldrar, ser ut. Som bakgrund visas olika länders cykelanvändning och olycksstatistik i Figur 4-1 till Figur 4-2, baserat på ECF:s cykelbarometer²⁷.



Figur 4-1. Jämförelse av hur vanlig cyklingen är som huvudfärdmedel i olika länder, räknat i procent av populationen. Bildkälla: ECF, 2013.



Figur 4-2. Jämförelse av cyklisters olycksstatistik i olika länder. Indexet är framräknat genom att multiplicera andelen som har cykeln som huvudfärdmedel, se figur 4.1 ovan, med antalet invånare i landet. Sedan divideras antalet dödade cyklister med den framräknade cyklande populationen. Bildkälla: ECF, 2013

²⁷ ECF cykelbarometern. European Cyclist's Federation. 2013

4.1 Resultat av webbsökning

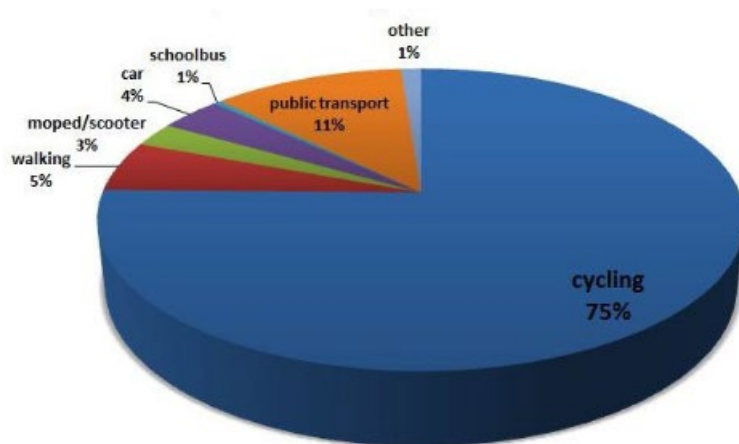
Nederländerna

Barnen i Nederländerna får vid 11–12 års ålder genomgå en både teoretisk och praktisk utbildning som avslutas med ett färdighetsprov. Detta prov genomförs i april varje år och kallas: "Verkeersexamen" (Trafikprov). Samtliga skolor förefaller vara innefattade i detta projekt²⁸. Enligt SWOW, Nederländernas nationella organisation för trafiksäkerhetsforskning, är deras motsvarighet till Skolverket ansvarig för barnens trafikutbildning:

"Ministry of Education is responsible for traffic education as part of the primary school curriculum, the following training objectives were reported:

- ▶ Children know the traffic rules and the meaning of road signs; they can apply this knowledge in the traffic situation in their immediate environment.
- ▶ Children are capable of safely participating in traffic as pedestrians, cyclists, and as independent users of public transport".

75 procent av eleverna mellan 12 och 18 år²⁹ färdas till och från skolan med cykel, se figur nedan. Motsvarande siffra för de som har fem km resväg eller mindre till skolan, är 84 procent.



Figur 4-3 Färdmedelsandelar för elever i "Secondary school" (12–18 år) i Nederländerna³⁰.

Ett fåtal riktlinjer för barns utveckling av trafikmognad från två nederländska studier påträffade som redovisas nedan. Åldern vid vilken barnen anses kunna röra sig oberoende i trafiken under de senaste 20 åren har varierat mellan 6–8 år för småstäder och 10–12 år för storstäder.

²⁸ *Bicycle training in the Netherlands*. Bicycle Dutch 2010. <https://bicycledutch.wordpress.com/2010/04/19/bicycle-training-in-the-netherlands/>

²⁹ Uppgifter om cykelandel till skolan bland de yngre barnen framgick inte.

³⁰ *Arriving at school by bike*. Bicycle Dutch 2013. <https://bicycledutch.wordpress.com/2013/12/05/arriving-at-school-by-bicycle/>

Utvecklingen av rörelsefrihet och trafikmognad har, enligt SOAB (nederländsk organisation för hållbar mobilitet), gått åt fel håll de senaste åren, detta för att barnen spenderar mer och mer tid inomhus. Detta har även lett till en ökning av trafikolyckor i åldersgruppen 12 till 15 år eftersom barnen saknar vanan och erfarenheten som den självständiga rörelsen i utemiljön tillför³¹.

Mei (2008) beskriver trafikmognadens relation till barnets ålder på nedanstående vis:

- ▶ **4–8 år.** Cyklingen bör ske inom säkra områden utan komplexa trafiksituationer.
- ▶ **9–12 år.** Upp till 10–11 års ålder har barnen en längre reaktionstid och i många fall ett spontant, impulsivt beteende. Mycket av koncentrationen behöver ägnas åt cyklingen allena, därmed är bör komplexa trafiksituationer undvikas.
- ▶ **> 13 år.** Cyklingen kan i stort ske utan problem, det krävs oftast komplexa trafiksituationer för att problem ska uppstå³².

Danmark

Under genomsökningen av rekommendationer i Danmark påträffades flertalet skolor där information om trafikmognad och trafiksäkerhet fanns tillgängligt på skolans hemsida. Informationen baseras på uppgifter från ”Sikker Trafik” som är Danmarks trafiksäkerhetsråd. Rådet består av 48 organisationer och offentliga myndigheter³³.

Sikker trafik har tagit fram en schablonmässig punktlista över barns trafikmognad i relation till deras ålder.

- ▶ **3–4 år.** Barn kan lära sig enklare regler, men barnet är lätt distraherat och impulsivt om något annat fångar dess uppmärksamhet. Därför bör man hålla barnet i handen och låta barnet gå på den sida av trottoaren, som är längst bort från biltrafiken.
- ▶ **4–5 år.** Cykelträning i områden utan trafik kan påbörjas. Det är ännu alldeles för tidigt att låta barnet färdas ensam i trafiken, både via gång och cykel. De kan ännu inte bedöma hur farlig en situation är.
- ▶ **5–6 år.** Barn kan vara fokuserade i trafiken under kortare perioder och gå ensam på lugna gator. Barnen börjar klara av att bedöma enklare situationer och förstå uppenbara risker, dock är korsningar fortfarande svåra att få grepp om.
- ▶ **6–7 år.** Barn kan börja gå ensamma på säkra vägar till skolan. Barn måste enligt lag vara 6 år gamla innan de får cykla ensamma. De har dock fortfarande svårt att bedöma avstånd och hastighet, därför bör de åtföljas av en vuxen på väg till och från skolan.
- ▶ **8–10 år.** De flesta barn är nu kapabla att bedöma hur trafiken fungerar och kan gå ensamma till skolan. Är barnet dessutom bekant med skolvägen, som också är säker, så kan barnen cykla ensamma till skolan. De kan även klara av enklare kollektivtrafikresor själva.

³¹ *Duurzame Mobiliteit en Ruimte voor K.i.d.s.* SOAB 2005

³² *Inspiratie voor kindvriendelijke wijken.* Mei 2008

³³ Rådet för Sikker Trafik 2010. <https://www.sikkertrafik.dk/om-os/organisation/om-organisationen>

- ▶ **10–12 år.** I den här åldern kan de flesta barn cykla ensamma till skolan, även på något mer utmanande vägar. Även i mer utmanande kollektivtrafik klarar sig många barn själva.
- ▶ **12 år.** Nu har barnet fått erforderlig utbildning och erfarenhet och kan förflytta sig självständigt, nästan lika väl som vuxna.

Danmarks vägtrafiklag; "Færdselsloven" säger att barn kan cykla själva från att de är 6 år men att det dröjer tills de är 10–12 år innan de kan cykla säkert i trafiken. Först vid 10–12 års ålder kan de bedöma övriga trafikanters hastighet och klara av att fatta relevanta beslut i komplexa trafiksituationer.

Enligt danska cyklistförbundet är det föräldrarnas ansvar att bedöma barnets mognadsgrad, erfarenhet av trafik och vilken svårighetsgrad barnet klarar av. Vid osäkerhet om huruvida barnet är redo att cykla på egen hand, rekommenderas att man låter barnet vara ledande när cyklar tillsammans. På så vis får barnet utöva och bedöma många olika trafiksituationer – och därmed visar det sig när barnet det är redo att cykla ensam i trafiken³⁴.

Vidare ger danska cyklistförbundet rekommendationer för hur kommunikationen från förälder till barn gällande trafiksäkerhet vid barns självständiga cykling kan se ut.

- ▶ Identifiera den säkraste skolvägen som barnet sedan alltid måste hålla sig till.
- ▶ Gör tydliga överenskommelser med barnet om hur och var det kan cykla, även efter skolan när barnet besöker vänner eller ska till fritidsaktiviteter.
- ▶ Lär om det behövs, barnet att kliva av cykeln och gå sakta över övergångsställen över högratikerade vägar.

Norge

Trygg Trafikk, Norges nationella trafiksäkerhetsfrämjande organisation ger följande råd och rekommendationer till föräldrar, gällande barns resor till skolan³⁵:

- ▶ Om det är möjligt bör barn gå till skolan, gärna i sällskap av vuxna. Den friska luften och fysisk aktivitet ger eleverna en bra start på skoldagen.
- ▶ Öva på skolvägen tillsammans med barnen, innan de ensamma får färdas längs den.
- ▶ Barn ska vara 10–12 år gammal innan de cyklar ensamma i blandtrafik. Det är först i denna ålder de är kapabla att cykla i en komplex trafikmiljö.
- ▶ Föräldrar får gärna cykla tillsammans med sina barn tills de är mogna nog cykla själva.

Finland

Liikenneturva/Trafikskyddet är Finlands nationella centralorganisation för trafiksäkerhetsfrämjande.

³⁴ Hvornår kan børn cykle? Cyklistforbundet. <https://www.cyklistforbundet.dk/Alt-om-cykling/Cykling/Laer-dit-barn-at-cykle/Hvornaar-kan-boern-cykle>

³⁵ Skolevei. Trygg Trafikk. <https://www.tryggttrafikk.no/tema/skole/skolevei/>

Trafikskyddet belyser i sin informationstext på hemsidan att det är föräldrarnas ansvar att barnet utvecklas till en självständig och säker person i trafiken:

”Man måste lära barnet rätt sätt att röra sig i trafiken och följa upp hur barnet handlar. Föräldrarna gör klokt i att tillsammans med barnet gå igenom rutterna och säkerställa att barnet inte rör sig ensamt i sådana miljöer som han eller hon inte kan hantera. I takt med att barnet blir äldre ökar även den självständiga trafikförmågan, men betydelsen av fostran för barnets säkerhet bevaras hela livet. Barnet tar efter vuxnas trafikbeteende och lär sig av den modell som föräldrarna ger. Att lära små barn innebär att vara ett föredöme: att följa trafikreglerna, att använda säkerhetsutrustning som bilbälte, reflex och cykelhjälm i vardagliga situationer och att förklara varför man gör detta”³⁶.

Följande schablonmässiga riktlinjer för barns utveckling i trafiken finns:

- ▶ Barn mellan **0 och 4** år rör sig alltid tillsammans med en vuxen i trafiken, de tar efter vuxna personer och är beroende av dem. I denna ålder är det viktigaste att barnen lär sig skillnaden mellan en lekplats och trafiken. Barnet lär sig genom observation, så den vuxna personens exempel är viktigt.
- ▶ Barn mellan **4 och 5** år kan så småningom tillämpa det som de lärt sig i praktiken. I undervisningssituationen är det viktigt att motivera varför man gör olika saker. Barnet lär sig en sak åt gången. Det är viktigt att synliggöra de saker som lärts för barnet: vad barnet har lärt sig sedan föregående år och hur utvecklingen har varit. Trafikfostran varvas med lek.
- ▶ Barn mellan **5 och 6** år är redan kapabla att förstå kausalitetssamband. Den bästa undervisningen har tränats i riktiga trafiksituationer, men kom ihåg att den vuxna personen fortfarande ansvarar för att barnen rör sig säkert i trafiken och korsar vägen på ett säkert sätt.
- ▶ Barn mellan **6 och 7** år kan redan behandla begrepp och enkla trafikregler. Huvudfokus ligger ändå på att lära ut säkra handlingsmodeller. Området där barnet kan röra sig självständigt bör expanderas och vårdnadshavarna bör rådas att öva på den kommande skolvägen tillsammans med barnet redan våren innan. Det viktigaste är praktiska övningar och repetition av det som barnet lärt sig, om och om igen.
- ▶ Fordons hastighet eller avståndsbedömning är fortfarande svårt för **7–8** åringar. Risker kan inte upptäckas spontant, men kan förstås vid uppmärksammande. Även vid **9–10** års ålder, har riskuppfattning inte utvecklats till vuxnas nivå.
- ▶ **10–12** åringar har redan börjat identifiera sig med en grupp. Gruppträck kan få ett barn att agera annorlunda i trafiken såsom den stegrande användning av cykelhjälm som upphör när barnet närmar sig 12 år. Från med att barnet fyllt **12** får det inte längre cykla på trottoar/gångbana enligt lagen. Mellan **7 och 11** år får det avgöras från fall till fall om det är lämpligt att barnet cyklar själv i trafiken.
- ▶ I åldern **12–14** år är kontrollen av impulser och känslor fortfarande under utveckling. Behovet av att tillhöra en grupp är en stor, inflytandet över barnets beteende förflyttas från föräldrarna till kamraterna.

³⁶ Trafikråd för föräldrar. Trafikskyddet. <https://www.liikenneturva.fi/sv/aldersgrupper/barn>

Sammanställning

I Tabell 4-1 sammanställs resultatet för de fyra undersökta länderna.

Tabell 4-1 Sammanställning av åldersrekommendationer. Med åldersrekommendation avses ålder då majoriteten av barnen klarar cykling i samtliga trafikmiljöer

Land	Ålders-re-kommen-dation	Definition	Utfärdare av rekommendation
Nederländerna	~11–13 år	Barnen får vid 11–12 års ålder genomgå både teoretisk och praktisk utbildning som avslutas med ett färdighetsprov.	Från studie
Danmark	10–12 år	Færdselsloven siger, at børn over 6 år må cykle alene. Men man kan ikke regne med, at børn kan cykle sikkert i trafikken, før de er 10–12 år. Først da kan de bedømme andre trafikanters hastighed og hensigt og beslutte, hvad de selv skal gøre i vanskelige situationer. Mange børn kan dog begynde at cykle alene tidligere på udvalgte steder, f.eks. ad stier til skolen.	Rådet for Sikker Trafik
Norge	10–12 år	Barn bør være 10-12 år gamle før de sykler alene i blandet trafikk. Det er først i denne alderen de har forutsetninger for å kunne sykle i et vanskelig trafikkbilde.	Trygg Trafik
Finland	~12 år	Mellan 7 och 11 får det avgöras från fall till fall om det är lämpligt att barnet cyklar själv i trafiken.	Trafikskyddet/ Liikenneturva

4.2 Enkät till ECF:s medlemsorganisationer

En enkät bestående av fem frågor skickades ut i nätverket ECF (European Cyclists' Federation). Enkättagarna fick en kort genomgång av projektets syfte och varför deras svar är värdefulla.

Totalt svarade 19 personer enkäten som representerar 15 länder. Personerna är från Nederländerna (2), Vitryssland (2), Rumänien (2), Bulgarien (2), Danmark, Schweiz, Grekland, Estland, Slovakien, Bosnien, Finland, Ukraina, Ryssland, Polen och Belgien. Personerna svarade utifrån sina regionala förutsättningar, därför skiljer sig svaren åt, även mellan svarande från samma land.

Majoriteten länder har formella riktlinjer. Den vanligaste åldern som rekommenderas är 14 år, medan medianvärdet är 12 år. Rekommendationerna är oftast utfärdade på nationell nivå. Hänsyn till lokala förutsättningar påverkar ej. Drygt två tredjedelar anger att föräldrarna ses som huvudansvarig.

Frågorna med aggregerade svar presenteras nedan och i bilaga:

Fråga 1. Finns det några riktlinjer (formella eller informella) i ditt land gällande när barn får cykla självständigt till skolan?

- ▶ Ja, formella (12 svar)
- ▶ Ja, informella (4 svar)
- ▶ Nej det finns inga riktlinjer (2 svar)
- ▶ Ja, både formella och informella (1 svar)

Fråga 2. Om ja, vilken ålder rekommenderas?

- ▶ 14 år (5 svar)
- ▶ 12 år (3 svar)
- ▶ 10 år (1 svar)
- ▶ 7–10 år (1 svar)
- ▶ 9 år (1 svar)
- ▶ 8 år (1 svar)
- ▶ Så snabbt som möjligt (1 svar)

Fråga 3. På vilken nivå är dessa rekommendationer utfärdade?

- ▶ Nationell nivå (10 svar)
- ▶ Allmän praxis (5 svar)

Fråga 4. Påverkas rekommendationen av lokala förutsättningar?

- ▶ Nej (16 svar)
- ▶ Ja (1 svar)

Fråga 5. Vem anses generellt sätt som ansvarig (skolan eller föräldrarna)?

- ▶ Föräldrarnas ansvar (11 svar)
- ▶ Både föräldrarnas och skolan ansvar (5 svar)

5. Rekommendationer idag

Rekommendationer och riktlinjer gällande barns självständiga cykling varierar mellan olika aktörer, i form av både motivering och tydlighet. Emellertid är åldern **10–12** återkommande som angiven ålder då barn kan hantera självständig cykling i de flesta trafikmiljöer. Informationssökning gjordes på respektive aktörs hemsida. I kapitel 5 redovisas rekommendationer från olika typer av aktörer. I kapitel 5 redovisas resultatet från If:s årliga rektorsundersökning, vilket omfattar frågor om åldersrekommendationer för cykling till skolan.

5.1 Rekommendationer från olika aktörer

Myndigheter

Trafikverket uttalar sig inte om något specifikt lämpligt åldersintervall utan informerar istället bredare om trafiksäkerhet och fördelarna med att gå och cykla till skolan: ”Fler barn som går och cyklar till skolan istället för att bli skjutsade betyder ökad trafiksäkerhet, minskade utsläpp, friskare barn och inte minst att det uppväxande släktet får sunda resvanor från början”.

Skolverket uttalar sig inte heller om någon specifikt lämpligt åldersintervall utan hänvisar till hemsidor tillhörande Trafikverket, NTF och Transportstyrelsen för mer information. *LGR II*³⁷ kopplar vagt till säkra skolvägar genom att läroplanen belyser hållbar utveckling där trafik och trafiksäkerhetsfrågor ingår. LGR 11 förtydligar också att det är rektorns ansvar att trafikutbildning genomförs i skolan³⁸.

Transportstyrelsens ansvarsroll är att förvalta statistiken avseende olyckor och trafiksäkerhet. Myndigheten har inga tydliga rekommendationer gällande barns cykling men bidrar till rekommendationen genom kunskapsunderlag. Det är även Transportstyrelsen som ansvarar för reglerna kring cykelns utrustning såsom broms, ringklocka och reflexer och trafikregler.

NTF

NTF är en organisation som arbetar för en säker trafik i Sverige. Organisationen finansieras genom projektanslag från Trafikverket.

NTF beskriver hur barn mognar i olika takt. Först i 9–10-års ålder är de mogna att ta sig fram som gångtrafikanter och de bör bli 12–13 år innan de cyklar i trafik. Detta har inte bara med synen att göra utan också med motorik och samordning av rörelser samt avläsning av olika situationer som kan krävas i trafiken. Små

³⁷ Läroplan för grundskolan, förskoleklassen och fritidshemmet 2011 (Reviderad 2017). <https://www.skolverket.se/publikationer?id=3813>

³⁸ Säkra skolvägar - järnväg. Trafikverket, 2011.

barn har så kallat tunnelseende och deras vidvinkelseende är inte fullt utvecklat förrän de närmar sig tonåren³⁹.

NTF ger på sin hemsida ut mer utförlig information och barns trafikmognad och rekommenderat färd sätt kopplat till barnets ålder.

7–9 år

- ▶ Barn utvecklas olika och det är du som känner ditt barn allra bäst. Men överskatta inte kompetensen i trafiken! Trafiksystemet är komplext och det är mycket att förhålla sig till, och dessutom förändras situationen hela tiden.
- ▶ Ditt barn är fortfarande ganska kort, har inte fullt utvecklad syn och hörsel och styrs framför allt fortfarande mycket av fantasin. Han eller hon kan säkert rabbla många trafikregler, men är ändå inte en säker trafikant!
- ▶ Beroende på hur trafikmiljön ser ut kanske barnet i 8-årsåldern kan gå en del av vägen själv för att vid 9 år kunna gå hela vägen till skolan/skolskjutsen.
- ▶ Cykla gärna tillsammans, men bara på cykelbanor och där trafiken är begränsad.

10–12 år

- ▶ Många skolor har en regel som säger att eleverna får cykla till skolan från årskurs 4. Om du ska låta ditt barn göra det beror framför allt på hur vägen till skolan eller skolskjutsen ser ut, men också hur ditt barn är.
- ▶ Om det är cykelbana hela vägen är det en bra idé att låta barnet cykla. Om trafiken är starkt begränsad och i låg hastighet kanske barnet kan cykla, men fundera en gång extra! Kanske kan man börja med att låta barnet cykla en del av vägen? Viktigt är också att barnet cyklat mycket innan, tillsammans med dig som förälder eller någon annan vuxen.
- ▶ Trafikolyckor med barn sker oftare på fritiden än på väg till skolan, troligen för att vi vuxna pratar mycket om skolvägen. Fundera också på hur ditt barn tar sig till fotbollsplanen, lekplatsen, kompisar mm. Är vägen säker? Är det OK att cykla eller är det bättre att gå?

Kommuner

Nedslag har gjorts i kommuner av olika storlek samt geografiskt läge, eftersom kommunens storlek och geografiska läge kan påverka komplexitet i trafikmiljön och därmed även eventuella rekommendationer.

Lidingö kommun hänvisar till NTF:s tidigare rekommendation om att barn bör cykla på egen hand i mer trafikerade trafikmiljöer först vid 10–12 års ålder. Vidare beskrivs att denna rekommendation förutsätter att barnet utvecklat trafikmognad genom att gå och cykla tillsammans med sina föräldrar under de första skolåren.

³⁹ När är barn trafikmogna. NTF. <http://ntf.se/fragor-och-svar/ovrigt/barn-i-trafiken/nar-ar-barn-trafikmogna/>

Lunds kommun uppmanar föräldrar att träna gång och cykel med sina barn till dess de är 10–12 år, då den anses vara trafikmogn. Vidare beskrivs även att barn behöver träning i att generalisera sina trafikfärdigheter för att kunna bedöma trafiksituationer som inte är exakt likadana som de som de är vana vid. Lund uppmanar föräldrar att inte skjutsa sina barn.

Skellefteå kommun hänvisar till NTF:s riktlinjer om att barn är biologiskt mogna att cykla i trafiken vid 11–12 års ålder. Vidare beskrivs att rektorn har ansvar för att integrera trafik i skolan. När NTF frågat skolorna så efterfrågar lärarna fler verktyg och mer stöd för sin undervisning i trafik. Därför har Skellefteå kommun utformat vad de kallar *trafikväskan*, som innehåller stöd för trafikundervisning med hjälp av böcker och spel. I väskan finns även material som ska informera om reflexer, cykelhjälm och vägmärken.

Växjö kommun nämner också den allmänna rekommendationen om 10–12 års ålder för självständig cykling, men belyser även att det i praktiken är det snarare i 14–15 års åldern som barnet kan dra lärdom av erfarenheter det fått genom att röra sig i trafiken. Först i den tidiga tonårsåldern (14–15 årsåldern) kan de flesta barn anses vara trafikmogna, men barnen är inte färdigutvecklade. Hjärnan är helt utvecklad först i tjugofemårsåldern och det är personlighet och impulskontroll som utvecklas sist.

Skolor

I slutet på 30-talet trädde obligatorisk trafikundervisning i kraft i landets skolor, ansvaret vilade länge på statlig nivå. I början av 90-talet förflyttades dock ansvaret för undervisning från staten till respektive skola och dess rektor⁴⁰.

Skolverket ger inga rekommendationer eller riktlinjer gällande barns cykling till skolan.

Övriga organisationer och samarbeten

Försäkringsbolaget If meddelar via sin hemsida att det är klokt att ta gemensamma cykelturer på vägar utan trafik med sitt barn tillika nyblivna cyklister. Före tolv års ålder är det olämpligt att släppa ut cyklande barn på egen hand i trafiken⁴¹.

Stöd till skolans arbete med trafik är ett projekt som syftar till att ge skolan underlag och stöd för sitt arbete med trafikfrågor. Projektet mynnade ut i en kort handbok år 2012. Deltagande aktörer var: Trafikverket, SKL, Skolverket, Polisen och NTF. Handboken lyfter fram olika exempel på skolor som genomfört ett lyckat hållbarhet- eller trafiksäkerhetsfrämjande projekt. Ett exempel är hämtat från Jönköpings kommun, där projektet trafik- och miljömedveten skola startades kring 2011. Det övergripande målet för projektet var att inkludera trafik- och miljöfrågorna i den dagliga undervisningen⁴².

⁴⁰ Trygga och säkra skolvägar. Åström, 2015.

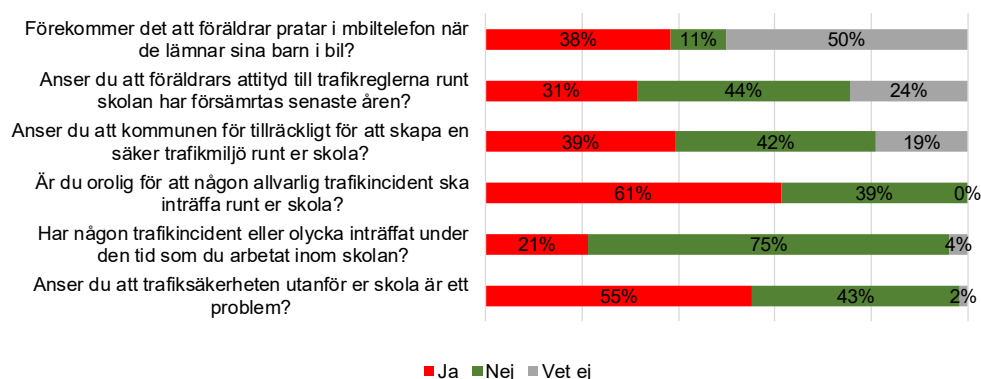
⁴¹ Barns säkerhet på cykel. f. <https://www.if.se/privat/forsakringar/hemforsakringar/cykelforsakring/sakerhet-for-barn-pa-cykel>

⁴² Stöd till skolans arbete med trafik. Trafikverket et al. 2012

5.2 If:s rektorsundersökning 2017

I april-maj 2017 genomförde försäkringsbolaget If sin årliga rektorsundersökning. Totalt besvarade 1171 rektorer enkäten. Samtliga 21 län är representerade. Högst antal svarande i Stockholms län, 230 rektorer (19,6 procent av totalen), i Västra Götalands län, 205 rektorer (17,5 procent av totalen) samt i Skåne län, 148 rektorer (12,6 procent av totalen).

De mest intressanta och relevanta resultaten presenteras i grafen nedan:



Figur 5-1 Resultat från If:s rektorsundersökning 2017

Dessutom uppger 43 procent av rektorerna att föräldrar som lämnar i bil är den största trafikrisken för elever på sin skola.

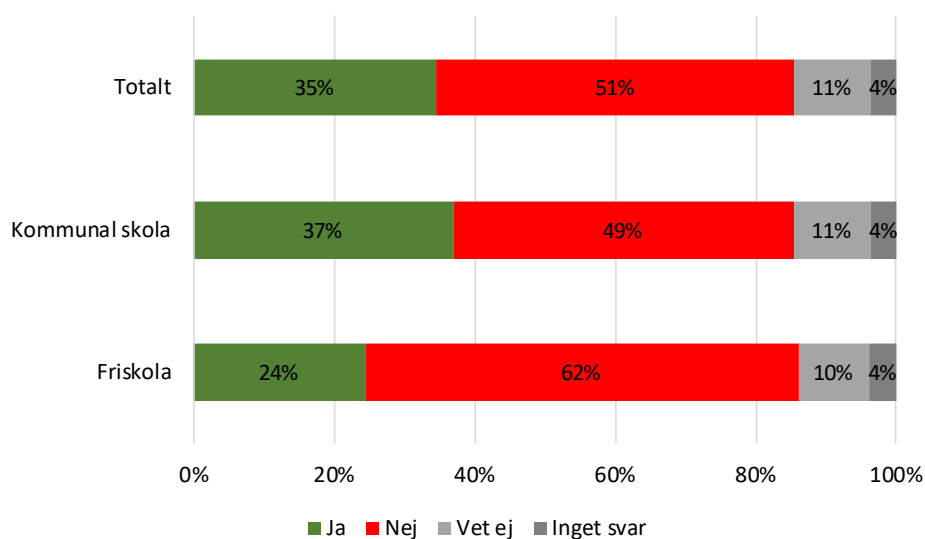
Trivectors frågor

Till undersökningen 2017 fick Trivector möjlighet att ställa tre extrafrågor:

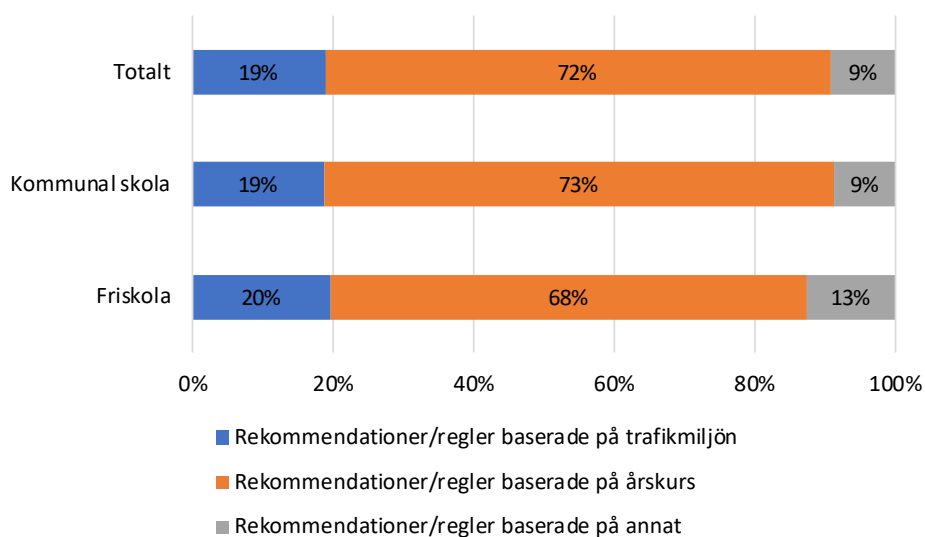
- 1) Har ni i rektorsområdet några rekommendationer/regler för när barn får cykla själv till skolan?
- 2) Vad baseras rekommendationerna på (trafikmiljö, årskurs, annat)?
 - Från vilken årskurs rekommenderas eleverna få börja cykla själva?
- 3) Vem anser du är ansvarig för att bestämma när barn får cykla själv till skolan?

Rekommendationer/regler för när barn får cykla själv till skolan

En dryg tredjedel har rekommendationer för när barnen får cykla själva och rekommendationerna baserades på årskurs i ca 70 procent av fallen.



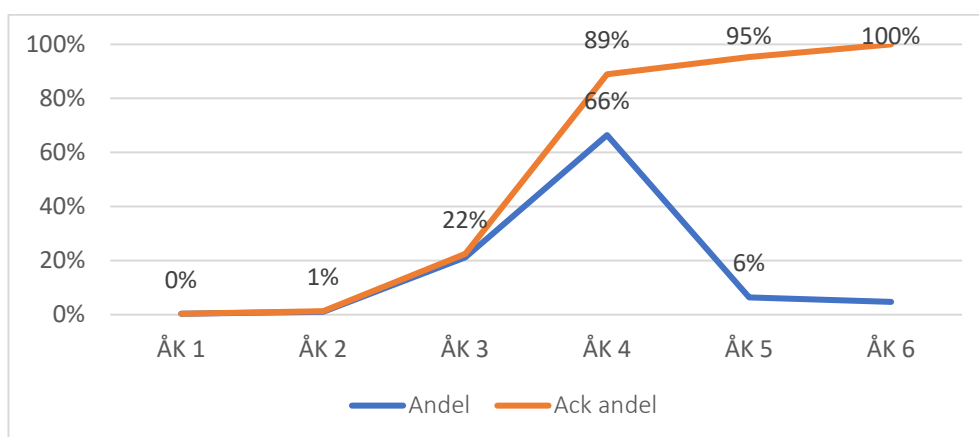
Figur 5-2 Svar på frågan: Har ni i rektorsområdet några rekommendationer/regler för när barn får cykla själva till skolan? N= 1171



Figur 5-3 Svar på frågan: hur är era rekommendationer eller regler för när barn får cykla själv till skolan utformade? N= 425

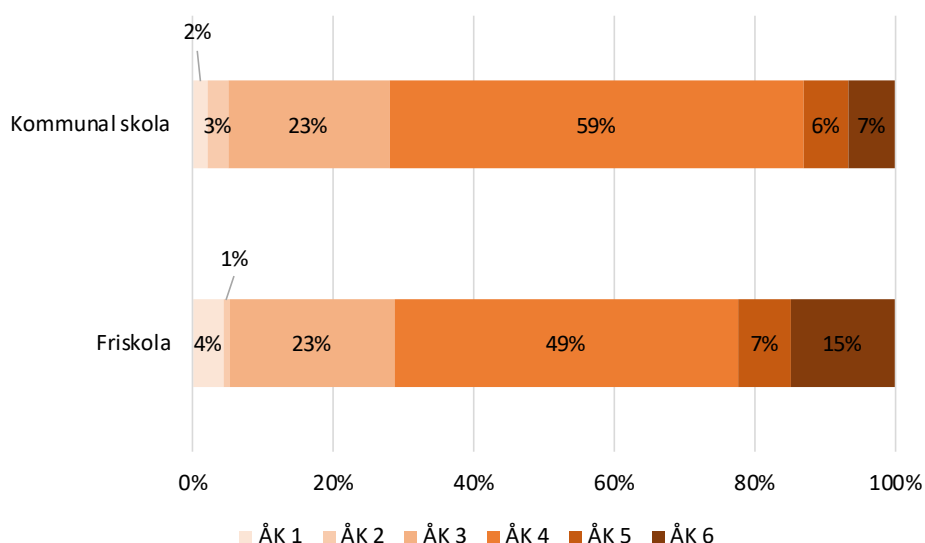
Från vilken årskurs rekommenderas eleverna få börja cykla själva

Flest rektorer (två tredjedelar) anger årskurs 4 på frågan om från vilken årskurs rekommenderas eleverna få börja cykla själva, där rekommendationer förekommer. Därefter följde årskurs 3.



Figur 5-4 Svar på frågan: Från vilken årskurs rekommendera eleverna få börja cykla själva? Bland dem som hade rekommendationer baserat på årskurs. N= 298

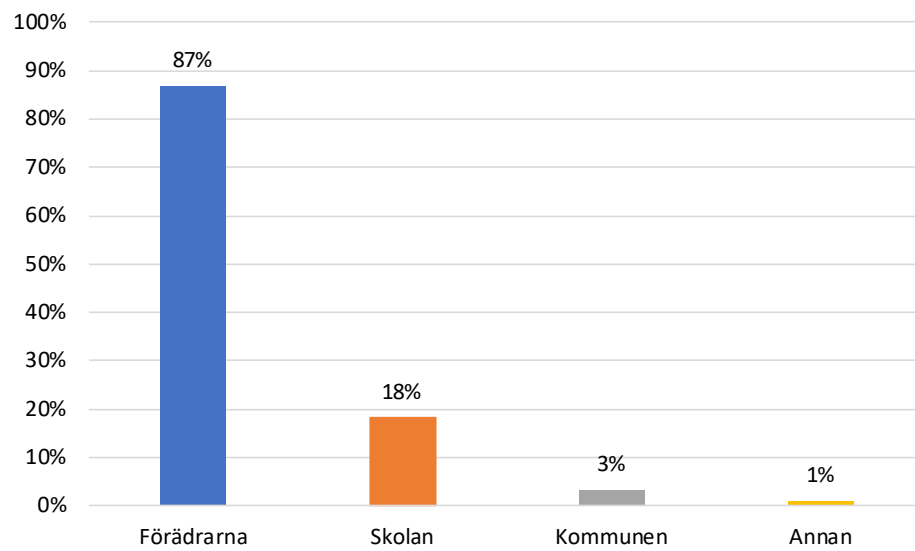
Det fanns även möjlighet att besvara frågan för dem som inte hade några rekommendationer baserade på årskurs. Deras svar visas i Figur 5-5.



Figur 5-5 Svar på frågan: Från vilken årskurs rekommenderas eleverna få börja cykla själva? N= 579

Ansvarig för att bestämma när barn får cykla själv till skolan?

Övervägande majoriteten av rektorerna anser att föräldrarna har ansvaret att bestämma när barnen får cykla själva. Notera att andelen blir mer än 100 procent, alltså anser flera rektorer att ansvaret bör vara uppdelat mellan aktörer.



Figur 5-6 Svar på frågan: Vem anser du är ansvarig för att bestämma när barn får cykla själv till skolan?
N=1171

6. STRADA-analys

6.1 Uttag

I detta kapitel redovisas analys av polis- och sjukhusrapporterade olyckor och skador ur STRADA. Uttaget är specificerat i enlighet med följande förutsättningar:

- ▶ Barn i åldern 6–14 år
- ▶ Enbart barn som skadats på cykel
- ▶ Nationella data (hela Sverige) för åren 2010–2015
- ▶ Enbart inom tätbebyggt område
- ▶ Analysen fokuserar på antalet skadade personer och inte antalet olyckor*

Totalt består urvalet av 8404 skadade barn (exkl. oskadade och osäkra skador).

Händelseförloppet studeras närmare för ett hanterbart urval av olyckorna, detta för att förstå hur, var och varför olyckorna uppkommer.

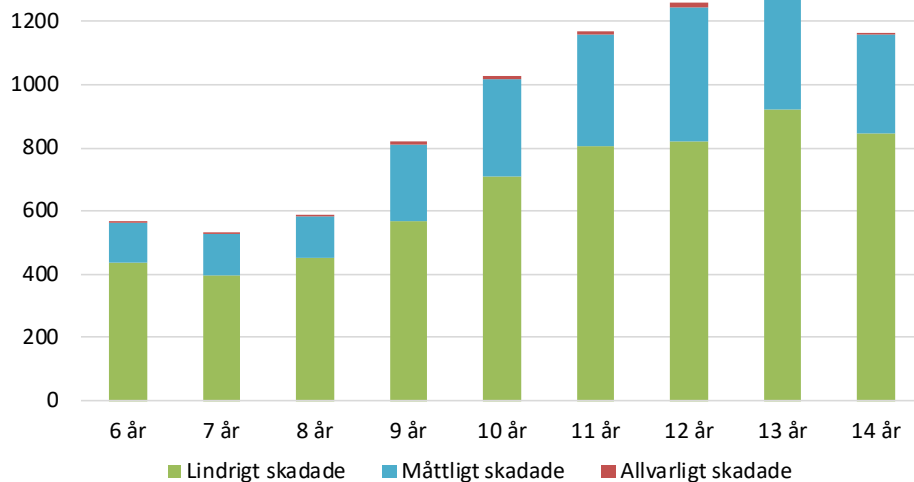
6.2 Ålder, kön och allvarlighetsgrad

Det finns en skillnad mellan könen i antal skadade personer. Skadade pojkar skador utgör ca 60 procent av de lindriga och måttliga skadade samt ca 70 procent av de allvarligt skadade personerna.

Tabell 6-1 Antalet skadade barn, på cykel, inrapporterade i STRADA 2010–2015 fördelat på kön och allvarlighetsgrad. N=8404

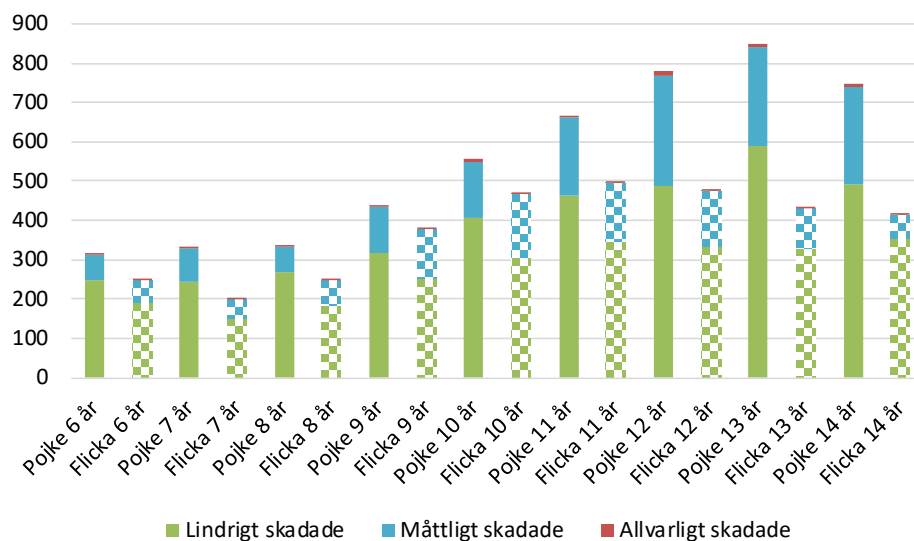
K	Lindrigt skadade		Måttligt skadade		Allvarligt skadade		Totalt	
Pojkar	3518	42 %	1451	17 %	50	0,6 %	5019	60 %
Flickor	2441	29 %	923	11 %	21	0,2 %	3385	40 %
Totalt	5959	71 %	2374	28 %	71	0,8 %	8404	100 %

Antalet skadade barn ökar i stora drag med åldern, dock skadar sig sexåringar något oftare än sjuåringar och barn som är 13 år skadas oftare än de som är 14 år. Tolvåringar har den största andelen av måttliga och allvarliga skador, de har också det största antalet allvarliga skador.



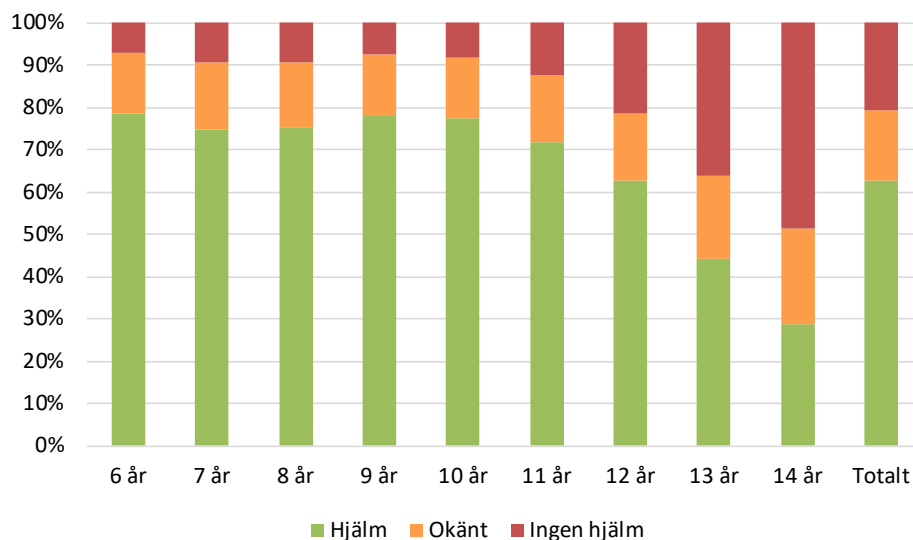
Figur 6-1 Antalet skadade barn fördelat på ålder och allvarlighetsgrad. N=8404

Pojkar skadar sig oftare än flickor, detta gäller för samtliga åldrar. Flickor skadar sig i ökad takt från 7 till 11 års ålder sedan sjunker antalet skadade i cykelolyckor, se figur nedan.



Figur 6-2 Antalet skadade barn fördelat på ålder, kön och allvarlighetsgrad. N=8404

Hjälmanvändningen, för skadade barn, ligger konsekvent runt 80 procent mellan åldrarna 6 år och 10 år, därefter minskar den. Av de skadade 14-åringarna använde mindre än 30 procent hjälm vid skadetillfället. Total ligger hjälmanvändningen på drygt 60 procent, se nedan.

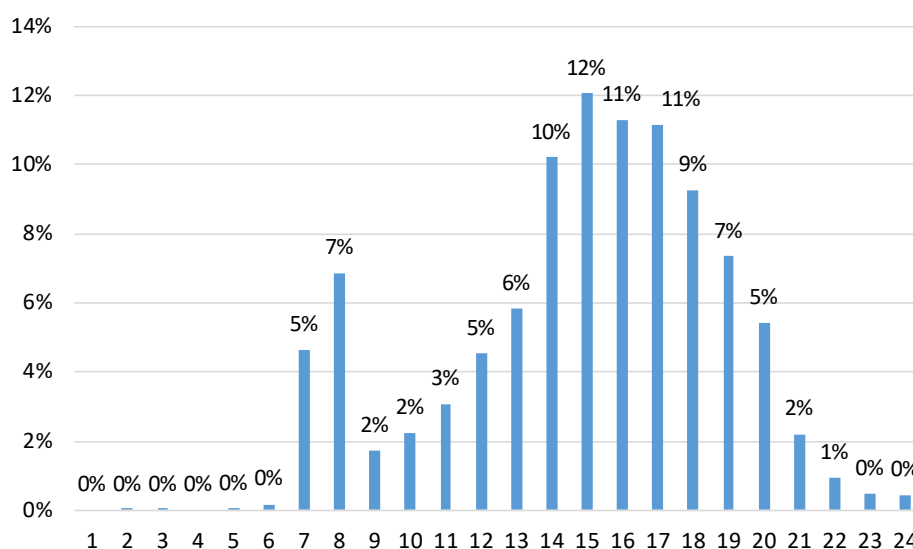


Figur 6-3 Fördelning av andelen skadade barn sett till ålder och hjälmanvändning. N=8404

6.3 Tidsmässig fördelning

Antalet skadade barn mellan klockan 07:00-09:00 var 926 (11 procent).

Antalet skadade barn är som störst på eftermiddagen mellan kl. 14:00 och 19:00 följt av morgontimmen mellan klockan 08:00 och 09:00. Den totala fördelningen visas i Figur 6-4 nedan.



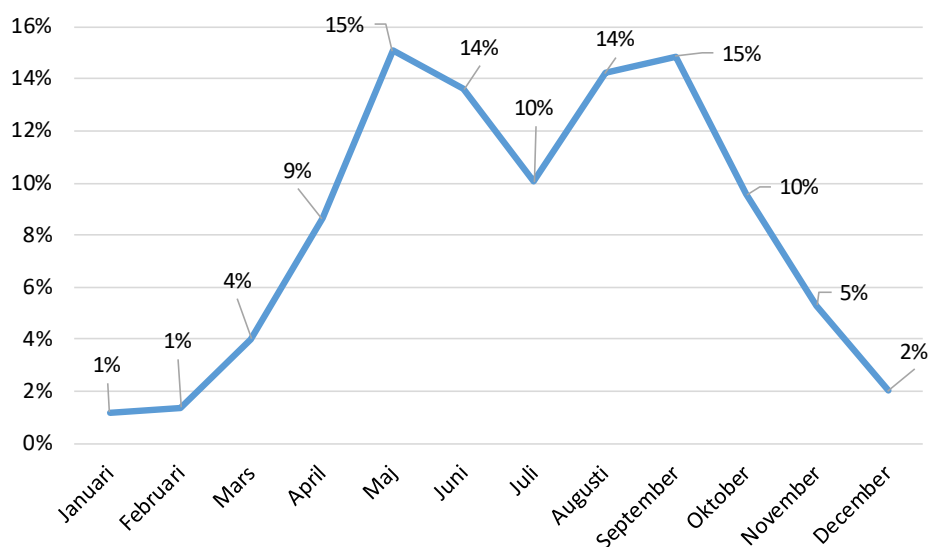
Figur 6-4 Antalet skadade barn fördelat över dygnets timmar. N= 8034 (370 saknar tidsregistrering)

Antalet skadade barn är väldigt jämnt fördelat över veckodagarna med ett något större antal på vardagarna än på helgdagarna, se Tabell 6-2 tabellen nedan.

Tabell 6-2 Antalet skadade barns fördelning över veckodagar. N= 8404

Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag	Totalt
1341	1230	1329	1274	1184	1014	1032	8404
16 %	15 %	16 %	15 %	14 %	12 %	12 %	100 %

Antalet skadade barn är som högst under sen vår/tidig sommar samt under sensommar/tidig höst. Däremellan dippar skadeantalet under högsommaren. Under vintern är antalet skadade väldigt lågt, se Figur 6-5 nedan.



Figur 6-5 Antalet skadade barns fördelning över årets månader. N= 8404

Flest olyckor sker på fritiden. Olyckor till/från skolan är det näst vanligaste olyckstillfället.

Tabell 6-3 Antalet skadade barn fördelat på aktivitet. N=8404

Olyckan inträffade...	Antal skadade barn	Andel skadade barn
På fritiden	5114	60 %
På väg till/från skolan	1751	21 %
På skolan	202	2 %
Annat	107	1 %
Okänt	1230	16 %
Totalt	8404	100 %

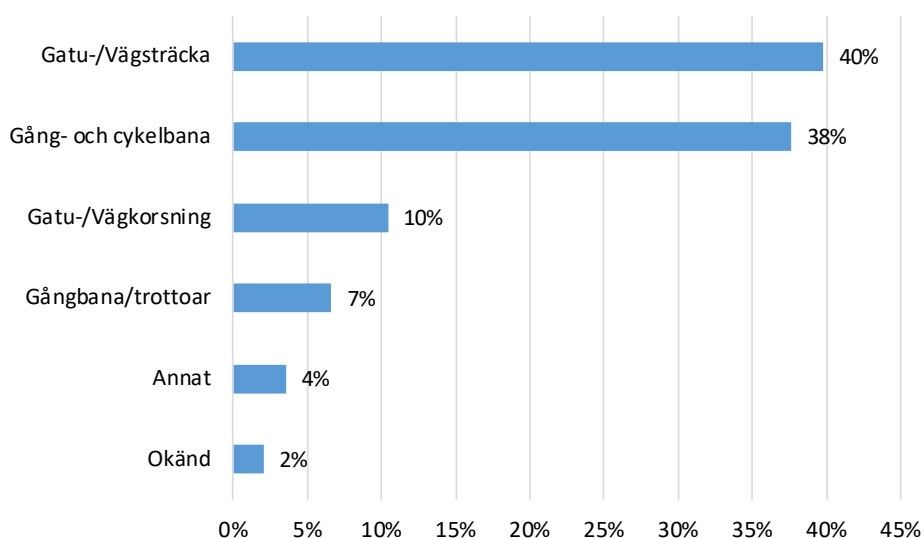
6.4 Var barnen skadas

Inom tätbebyggt område är kommunen väghållare i de allra flesta fall, därför har majoriteten av skadorna inträffat just på kommunal väg. Troligtvis tillhör den största delen av skadorna på okänd väg också kommunala vägar.

Tabell 6-4 Antalet skadade barns fördelat på väghållare. N=8404

Väghållare	Antal skadade barn	Andel skadade barn
Kommunal	5314	61 %
Statlig	368	4 %
Enskild	827	10 %
Okänt	1895	22 %
Totalt	8404	100 %

Figur 6-6 nedan visar att en dryg tredjedel av alla skador inträffar på gatu-/vägsträcka och en nästan lika stor andel inträffar på gång- och cykelbana. Majoriteten av de resterande skadorna uppkommer i korsningar eller på gångbana.



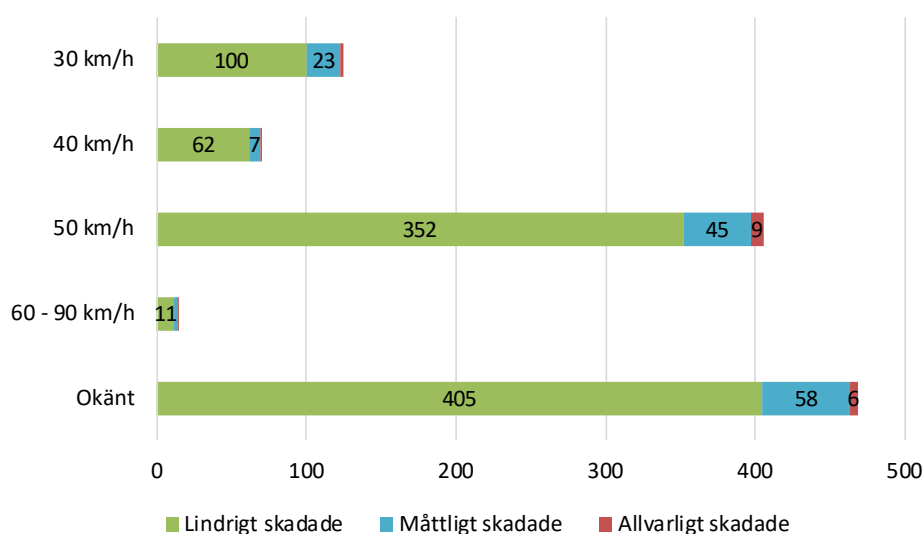
Figur 6-6 Antalet skadade barns fördelat på platstyp. N=8404

Figur 6-7 visar att många barn skadas på väg med okänd hastighetsgräns, det kan till stor del bero på att skadan inträffat när barnet cyklat på gång- eller cykelväg eller i terräng. Av de olyckor som skett på väg med känd hastighetsgräns är 50-vägar vanligast förekommande i statistiken.

Resultatet nedan kan jämföras med andelen väglängd inom tätbebyggt område fördelat på hastighet, sammanställt 2017 av Trafikanalys⁴³:

- ▶ 30 km/h ~ 30 procent
- ▶ 40 km/h ~ 20 procent
- ▶ 50 km/h ~ 50 procent
- ▶ > 50 km/h ~ 2 procent

Andelen vägar med 30 och 40 km/h som hastighetsgräns har ökat kraftigt senaste åren på bekostnad av andelen vägar med 50 km/h.

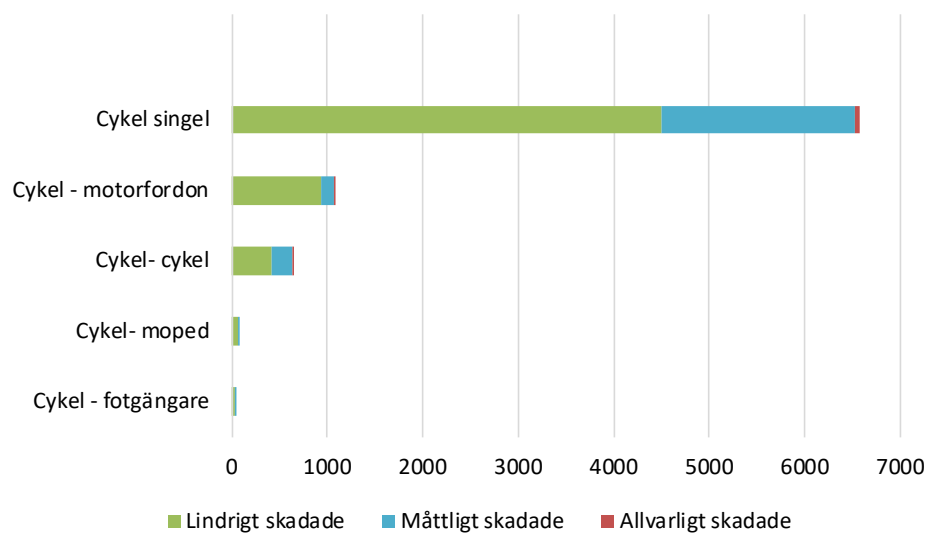


Figur 6-7 Antal skadade barn i relation till hastighetsgräns, N=1084

6.5 Olyckstyp och olycksorsak

Singelolyckor är den överlägset vanligaste olyckstypen som ger upphov till personskador hos barnen. Därefter följer olycka med motorfordon samt olycka cyklisterna sinsemellan. Andelen måttliga skador är störst inom olyckstypen cykelcykel och andelen allvarliga skador är störst inom olyckor med motorfordon.

⁴³ Trafikanalys 2017. Sänkt bashastighet i tätort. 2017:16



Figur 6-8 Antalet skadade barns fördelat på olyckstyp och allvarlighetsgrad. N=8404

Vid observation av händelseförloppet av de allvarliga singelolyckorna framkom följande olycksorsaker, se Tabell 6-5 nedan. Olycksorsakerna har fördelats in i kategorier i enlighet med VTI rapport 801, statistik över cyklister olyckor.

Tabell 6-5 Olycksorsak/olycksbakgrund för de singelolyckor som lett till allvarlig skada. N= 46

Kategori	Orsak	Antal
Okänt	Cyklade omkull/ramlade utan specifikation	19
Cyklister i interaktion med cykeln	Objekt fastnade i hjul	2
	Kedjan hoppade	2
	Cyklat in i objekt	2
	Kraftig inbromsning	2
	Halkade på grusväg	1
	Framhjulet lossnade	1
	Väjde för fågel	1
Cyklisters beteende och tillstånd	Lekte eller trixade	5
	Behärskade inte den höga hastigheten	2
	Komplikation i samband med skjutsning	2
Drift- och underhåll	Grus/småsten på asfalterad väg	2
	Halkat på löv	2
Vägutformning	Ramlade på trottoarkant	3

7. Diskussion och slutsatser

7.1 Sammanfattande analys, syntes och diskussion

Rekommendationen togs fram i en tid med andra värderingar och problem

Grunden för 12 årsrekommendationen är i stora drag en överföring av forskaren Jean Piagets tankar om barns utvecklingstrappa till trafiksystemet. Barns mognad kognitivt och kroppsligt överfördes till trafiken och begreppet trafikmognad skapades. Denna överföring är tveksam på många sätt eftersom dels trafikens komplexitet och farlighet varierar väldigt mycket från plats till plats, dels att barns utveckling och erfarenheter skiljer sig stort inom en ålderskull. Det saknades också en diskussion kring maktrelationer, t.ex. om varför barn ska anpassa sig till trafiksystemet istället för tvärtom. Samhällsproblemen var också annorlunda då rekommendationerna togs fram, bilismen var mycket mindre men ändå dog runt 200 barn varje år i trafiken jämfört med idag då siffran är mycket lägre. På 1960 talets slut var inte problemet med barn som är för lite fysiskt aktiva särskilt betydande.

Befintlig rekommendation inflytelserik men föråldrad

Den undersökning som gjorts av befintliga rekommendationer visar att en stor del av de undersökta svenska organisationerna, kommunerna och skolorna som har en åldersrekommendation baserar den på samma arbete utfört av Stina Sandels för cirka 50 år sedan. Några andra källor till rekommendationer har vi inte funnit i rapporten utan det mesta verkar gå att härleda till Sandels arbeten. Det är sällan som rekommendationen refererar till Sandels originalarbeten från 60-talet utan oftast hänvisar utgivarna av rekommendationen till andrahandskällor som till exempel äldre rekommendationer från NTF.

Det är slående att en rekommendation levt kvar så länge utan att den bekräftats av ny forskning eller ifrågasätts. En förklaring till det kan vara att så lite forskning intresserat sig för barns cykling ur andra perspektiv än trafiksäkerhetsperspektivet. När forskningsläget undersöktes genom intervjuer med tre forskare visade det sig att de faktiskt såg ett behov av att granska och undersöka hur aktuella rekommendationerna är.

Större spridning i åldersrekommendationer i Europa

Ett antal europeiska länder har undersökts genom webbsökningar efter rekommendationer samt via en enkät till ordföranden i ländernas cykelorganisation. Många länder har en högre åldersrekommendation än 12 år medan stora cykel länder som Danmark och Nederländerna har runt 10–12 år som rekommendation. Till skillnad från Sverige har Danmark och Nederländerna ett mer aktivt och strukturerat arbete för att barn ska cykelträna motoriskt och trafikhänsynsfullt.

I praktiken cyklar fler barn själva till skolan i lägre åldrar än vad rekommendationen anger. Trenden i Nederländerna och Danmark är minskad cykling bland barn.

Rekommendationer bra men bör inte baseras på ålder

De forskare som intervjuats framhåller att rekommendationer är bra eftersom det då blir lika regler för alla barn vilket ger en tydlighet. De bör dock inte baseras på ålder. Istället bör den trafikmiljö som barnen cyklar i anpassas för att bli säker och trygg för de som cyklar. Alla barn kan dock inte cykla i alla miljöer varför Sandels idé om att barn inte kan tränas över sin mognadsnivå inte bör förkastas utan istället omtolkas. Mognad bör ses som trafikkompetens som kan utvecklas genom planerad övning med föräldrar och andra vuxna samt genom att passivt exponeras för trafikmiljöer genom att cykla och gå med sina föräldrar i olika trafikmiljöer. Ramarna för trafikkompetensen sätts av barnets kognitiva utvecklingsnivå samt av mer fysiska faktorer som barnets längd och övrig utveckling. Detta tänkande finns till en liten del i dag i svenska skolor. I If-studien svarade 20 procent av rektorerna att de hade rekommendationer baserade på trafikmiljön.

En nackdel med åldersrekommendationer är att de är väldigt trubbiga och kan hindra ett yngre barn från att cykla på en säker väg till skolan. Då begränsar man barnets frihet och fysiska aktivitet på ett för barnet negativt sätt, vilket rimmar illa med bland annat Barnkonventionens intentioner.

Bra för barn att öva på att cykla i trafikmiljö

Intervjuerna, litteratursökningen och erfarenheterna från andra länder visar att det finns fördelar med att öva med barn i trafikmiljö dels genom aktiva program t.ex. som i Danmark, dels genom att under en längre tid exponera barnen för trafikmiljöer till exempel genom att gå och cykla med dem för olika ärenden. Detta att öva med barnen i trafik framhålls också på svenska NTF:s webbsida samt i några grannländers cykelprogram för barn. Litteraturgenomgången visar också att det finns fler övningsprogram för barns cykling som utvärderats av forskare och befunnits verksamma, se till exempel Fabian Ducheyne och hans medarbetares utvärdering från 2013. Gemensam nämnare för dessa övningar och program är att man utgått från barnet och att barnet kan och vill cykla och inte sett barnet som ett trafikproblem.

Något som inte fungerat har varit olika typer av trafikutbildning i skolans eller samhällets regi som syftar till att lära barn trafikregler och att göra barnen till goda och säkra trafikanter enbart utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv eller för att lösa bilsamhällets problem. Där har effekten ibland blivit den motsatta. Barnen har trott att de kan trafikreglerna och att alla följer dem. Men när de vuxna kör bil i för hög hastighet, kör mot rött eller inte stannar vid övergångsställe förlorar regelkunskapen sin funktion.

Av tradition har skolan haft en viktig roll i att ge råd och bestämma om barns cyklande. Det har inte varit till förmån för barnen och det har lämnat föräldrarna med en mer passiv roll. Föräldrarna bör enligt forskarna ha en mer aktiv roll när det gäller att träna cykling motoriskt och trafikmässigt med barnen. Föräldrar är också de mest lämpade att bedöma om barnets cykelväg till skolan eller fritidsaktiviteten är tillräckligt säker för att barnet ska kunna cykla själv eller om en

förälder behöver cykla med några gånger för att peka ut faror och bedöma hur barnet klarar sig i trafiken.

Eftersom föräldrar har olika möjligheter att lära barn att cykla säkert så har ideella organisationer som cykelorganisationer en möjlig uppgift att ordna kurser något som också föreslagits i den utlysning som gjorts av Trafikverket till ideella organisationer för ökad och säker cykling under hösten 2017. Det bör också diskuteras om inte cykling är en så pass samhällsviktig fysisk aktivitet att en kontroll av att barnen verkligen har grundläggande färdigheter med cykel (inklusive den nödvändiga trafikkompetensen) bör ingå i läroplanen. Idag finns till exempel simning med som en fysisk aktivitet som är specifikt namngiven i läroplanen. Det skulle i så fall innebära en omprioritering eller en ny uppgift för skolan som då skulle hamna på ämnet idrott och hälsa till skillnad från tidigare trafikundervisning som legat som en del av det samhällsorienterande ämnesblocket.

Skillnad på cykling till skolan och cykling på fritiden

I rapporten har en tyngdpunkt varit på barns resor till skolan men det är viktigt att inte glömma barns cykling till fritidsaktiviteter som är barns andra viktiga transportbehov. Trafikverkets studier om hur barn cyklar till skolan respektive fritidsaktiviteter som sammanfattas i kapitel 2 visar stora skillnader i andel cykling vilket bekräftas i intervjuerna med experterna. Cyklande till skolan är mycket större än cyklandet till fritidsaktiviteter. Undersökningen ger inga tydliga underlag för vad skillnaderna kan bero på för avstånden verkar vara jämförbara och beskrivs av de intervjuade föräldrarna som ett mindre hinder. Inte heller behov av att transportera utrustning verkar vara en viktig förklaring. Kanske kan tiden då fritidsaktiviteter utövas vara en orsak, eftersom fritiden till stor del är på kvällar och efter skolan. Intervjuerna gav också en möjlig förklaring genom att det finns kulturella förklaringar till att barn skjutsas mer och cyklar mindre genom att föräldrarollen kräver förälders närvaro vid fritidsaktivitet i högre grad nu än tidigare. Fritidsresor är viktiga att hantera och i det arbetet behöver idrottsföreningar och de föreningar som organiserar barns aktiviteter bli mer aktiva tillsammans med idrottsförvaltningar och fritidsförvaltningar i kommunerna. De olika aktörerna behöver underlätta för cykling till aktiviteter. Bättre forskningsunderlag för varför cyklandet är lägre vid barns fritidsresor behöver också tas fram.

När barn skadas beror det ofta på infrastrukturen, drift och underhåll

När dagens rekommendationer tog form var fokus på det stora antalet barn som blev påkörda av bilister. Logiken kring rekommendationerna utgår därför från att olyckor orsakas av en kollision mellan motorfordon och cyklist. Det är naturligt eftersom det är de allvarligaste olyckorna men det gör samtidigt att den stora gruppen singelolyckor glöms bort. De behöver lyftas fram och ett förebyggande arbete behöver göras genom bättre drift, underhåll och utformning av cykelinfrastruktur. Här behöver kommunerna samt Trafikverket, som har samverkansansvar för Nollvisionsarbetet och är landets största väghållare, agera kraftfullt för att förebygga barns olyckor och göra det säkrare för barn att cykla själva.

Planera samhället för ökat och säkrare cyklande för barn

Expertintervjuerna och de utländska exemplen visar vikten av att satsa på säkra trafikmiljöer där barn kan cykla oavsett ålder. Ett kärnfullt kriterium för en säker skolväg har tagits fram av forskaren Mats Gummesons i hans licentiatavhandling, ”där barn och bilar blandas ska hastigheten vara högst 30 km/h”. På ett mer övergripande plan är det viktigt att planera samhället utifrån tillgänglighet så att de flesta av barns målpunkter finns inom behagligt cykelavstånd. Den kanske viktigaste målpunkten är skolan och att gå i en skola inom cykelavstånd är en viktig förutsättning för ökad cykling. Genom etableringen av det fria skolvälet och centralisering av skolor har fler barn fått längre till skolan vilket minskar förutsättningarna för självständigt cyklande.

Ny teknik kan underlätta för barn som cyklar

Många barn och deras föräldrar är oroliga för att en del vuxna inte följer trafikreglerna när de kör bil. Ny teknik skapar nya möjligheter också för barn. Två exempel är förarstödsystem på bilar, såsom ISA (intelligent system för hastighetsanpassning) och automatisk nödbroms för höga hastigheter (när bilens sensorer upptäcker en cyklist eller fotgängare i bilens färdriktning). Om dessa tekniker skulle bli obligatoriska åtminstone i tätorter där barn oftast befinner sig skulle biltrafiken bli säkrare och mer förutsägbart för barnen och i förlängningen också tryggare.

Vem ska utfärda vägledning om barns cykling?

Den som bör ha ansvar för att utfärda en vägledning bör vara någon annan än skolan menar de intervjuade experterna. Skolan har nog med uppgifter och bör istället arbeta för att skolan och skolans närområde är stimulerande för cykling. Vägledningen kan utfärdas av en statlig myndighet eller SKL, Sveriges kommuner och landsting. Kommuner och skolor kan sedan använda den och förmedla till föräldrar och andra som är nära barnen.

Ansaret för frågan oklar idag

Barns självständiga cykling innebär både en risk, som är ganska liten och som kan påverkas, och en möjlighet till självständig utveckling, mobilitet, frihet och fysisk aktivitet för barn. En vägledning till föräldrar om barns cykling innebär en avvägning mellan små risker och stora möjligheter för barnet. Avvägningen kan lätt bli skev om föräldrarnas beslutsunderlag är ofullständigt eller fel samt om det finns samhällsnormer som påverkar starkt i en riktning. Idag finns tydliga och etablerade åldersrekommendationer som begränsar barns cykling samtidigt som det finns välunderbyggda men oetablerade rekommendationer om att öka barns hälsa genom vardagsmotion. I ett sådant läge är det lätt att det restriktiva synsättet vinner eftersom det kan vara enklare att se hotet från bilar än hotet från inaktivitet och bristande självständighet. Det torde därför finnas behov av en vägledning som tar hänsyn till barnets hela situation snarare än bara en liten trafikrisk.

7.2 Råd och rekommendationer

I detta avsnitt presenteras rekommendationer för hur antalet barn i skolålder 6–15 år som cyklar själv till skola och fritidsaktiviteter kan öka samtidigt som deras

olycks- och skaderisk minskar. Råden och rekommendationer baseras på det som framkommit i denna studie. Råden är uppdelade utifrån de olika aktörer som är berörda av frågan.

Generella rekommendationer

Sluta tillämpa och sprida generella åldersrekommendationer för när barn kan cykla själva. Utgå från barnet och den aktuella trafikmiljön.

Rekommendationer riktade till föräldrar

- ▶ Uppmuntra ditt barn att cykla, det ger hälsobefrämjande fysisk aktivitet och utvecklar barnets självständighet.
- ▶ Träna upp barnets motorik och färdighet genom att cykla tillsammans med barnet.
- ▶ Träna upp barnets trafikkompetens tillsammans med barnet genom att cykla de sträckor barnet sedan behöver kunna cykla själv flera gånger ihop innan barnet cyklar själv.
- ▶ Låt barn upp till åtta år använda trottoar för att cykla om alternativet är blandtrafik med bilar.
- ▶ Låt barnen cykla i blandtrafik när hastighetsbegränsningen är säkrad till 30 km/h eller lägre.
- ▶ Undvik att cykla i blandtrafik med bilar om hastighetsbegränsningen är 40 km/h eller högre. Välj då hellre en säker omväg som barnet kan lära sig.
- ▶ Undvik korsningspunkter där barnet ska korsa flera körfält samtidigt utan refug i mitten och hastigheten är hög samt att trafiken är tät. Lär barnet att stiga av och leda över cykel- och gångpassager om trafiken är tät.
- ▶ Välj om möjligt en skola som ligger inom cykelavstånd från hemmet.
- ▶ Kontrollera att barnet har en hel och säker cykel utrustad med lysen och reflexer.

Rekommendationer riktade till skolor

- ▶ Integrera färdighetsträning och motorisk träning för cykel inom ramen för befintliga lärandemål i ämnet Idrott och hälsa. Säkerställ att alla barn har grundläggande färdigheter i att cykla så att singelolyckor orsakade av bland annat dåligt genomförda svängar kan undvikas i högre utsträckning.⁴⁴

⁴⁴ Zeuwts et al 2016 fann bland annat att de som börjat cykla tidigare klarade de motoriska testerna bättre.

- ▶ Uppmuntra cykling till skolan som en del av uppdraget i LGR 11 att ”Skolan ska sträva efter att erbjuda alla elever daglig fysisk aktivitet inom ramen för hela skoldagen”.
- ▶ Kolla att barnen har säkra cyklar och lär ut hur man lagar en cykel inom ramen för teknikämnet.

Rekommendationer riktade till anordnare av fritidsaktivitet för barn inom t.ex. idrott, friluftsliv, kultur

- ▶ Uppmuntra barn att cykla själva till aktiviteten.
- ▶ Se till att barn har goda möjligheter att parkera och låsa fast sin cykel.
- ▶ Lägg om möjligt aktivitetslokaler i anslutning till cykelvägnät
- ▶ Planera aktiviteter rumsligt och tidsmässigt så att det är möjligt att cykla till aktiviteten.

Rekommendationer riktade till kommunala och statliga väghållare

- ▶ Beakta barns behov och förutsättningar i kommunala cykelplaner och andra planeringsdokument.
- ▶ Planera tätortens trafiknät så att alla gator är tillgängliga och säkra, det vill säga antingen har en hastighetsbegränsning på 30 km/h eller en parallell cykelbana eller GC-bana.
- ▶ Utforma säkra cykelbanor. Bygg cykelbanor breda nog för att tillåta omkörning och möte. Undvik att blanda gående och cyklister på gemensamma GC-banor. Se till att det finns god belysning av cykelstråk och cykelpassager. Undvik att bygga cykelbanor med snäva svängar. Undvik fasta hinder i cykelbanan och rensa sidoområden från fasta hinder som barn kan kollidera med.
- ▶ Skapa möjlighet för längre, sammanhängande cykelstråk genom att exempelvis verka för samarbete mellan kommuner.
- ▶ Bygg cykelöverfarter och hastighetssäkrade upphöjda cykelpassager där barn cyklar. Vid stora trafikmängder bör planskilda lösningar som väl belysta tunnlar eller broar anläggas. Undvik skymmande kantstensparkering vid GC-passager.
- ▶ Undvik mopedtrafik på cykelbanorna där parallella låghastighetsvägar finns. Att mopeder förekommer på cykelbanan kan upplevs som otryggt för barn och föräldrar och bidrar dessutom en ökad hastighetsutbredning på cykelbanan.

- ▶ De flesta av barnens olyckor/skadade barnen är singelolyckor som kan kopplas till brister i vägutformning och drift och underhåll på kommunala och statliga vägar. Förbättra drift och underhåll inklusive vinterväghållning.
- ▶ Klipp häckar, barn är korta.
- ▶ Besiktiga cykelbanorna regelbundet för att upptäcka potthål, sprickor mm som kan orsaka olyckor.

Rekommendation riktad till kommunen som planerare

- ▶ Ta med cykeltillgänglighet inklusive trafiksäkerhet vid beslut om placering av nya skolor.

7.3 Slutsatser

I detta projekt ställdes två hypoteser upp rörande åldersrekommendationer för barns cyklande.

1. Att en åldersrekommendation för barns cyklande är beroende av trafikmiljöns komplexitet och därför kan variera från plats till plats och situation till situation.
2. Att kommunerna och skolornas rekommendationer om barns cykling till skolan inte tar hänsyn till barns behov av fysisk aktivitet och självständig mobilitet.

Båda hypoteserna kan bekräftas av datainsamlingen och de analyser som gjorts.

8. Bilagor

Land	Fråga 1	Kommentar fråga 1	Fråga 2a	Fråga 2b	Fråga 3	Kommentar fråga 3	Fråga 4	Fråga 5	Kommentar fråga 5
Danmark	Nej, det finns inga riktlinjer	Det danska cykeförbundet säger att barn normalt klarar att cykla själva från 6-7 års ålder.			Allmän praxis		Nej	Föräldrarnas ansvar/Både föräldras och skolans ansvar	Det danska cykeförbundet och danska agenturen för trafiksäkerhet har många kampanjer gällande "säkert cyklande" för barn.
Schweiz	Ja, både formella och informella		10	Första skolelet, som gångtrafikanter. Polisen garanterar trafikutbildning. Pro velo startar vid sex års ålder och sedan har föräldrarna en utbildningsperiod för barnen i ungefär fyra år.	Nationell nivå / allmän praxis		Nej	Föräldrarnas ansvar	Skola ska endast ge rekommendationer
Grekland	Nej, det finns inga riktlinjer					Har aldrig sett någon diskussion gällande riktlinjer. Hjälpdiskussionen för barn är också ett problem	Nej		Att ha program för att utbilda barnen i Nederländerna
Nederländerna			Så snabbt som möjligt	Fnhet, finns ingen problematik trafiksituation i närheten av skolan Under 13 år kan cykla på trottoaren, under 16 år hjälpm obligatorisk. Det finns en cykellicens för åldern 13-16 (trafiklag).	Allmän praxis		Nej	Föräldrarnas ansvar	
Estland			14	Säkerhet, ansvar etc. ("täiska anedningar")	Nationellt	Trafiklagstiftning	Nej	Föräldrarnas ansvar	
Rumänien	Ja, formella		12		Nationellt		Nej	Föräldrarnas ansvar	
Slovakien	Ja, formella		12	Lag som tillkommit under jugoslaviens tid	Nationellt		Nej	Föräldrarnas ansvar	
Bosnien & Hercegovina	Ja, formella		14	Från 16 år har barnen ett ID-kort (på cykel?)	Nationellt	Rutinneglerat	Nej	Föräldrarnas ansvar	
Rumänien									
Finland	Ja, informella	Mestadels lokala rekommendationer	7 till 10	Säkerhet	Allmän praxis	Skolorna bestämmer själva. Många av rekommendationerna har ändrats så att alla barn är tillåtna att cykla till skolan.	Ja, skolan bestämmer		Kommunens ansvar
Nederländerna	Ja, informella		9	De behöver tid att lära sig att vara en del av trafiken, så det rekommenderas till föräldrarna att de ska lära sina barn. Det tar ju lite tid.	Allmän praxis	Vissa gör det tidigare, andra inte alls. Men vid 12 års ålder anses det färdigt att fortfarande skolas sitt barn till skolan. Barn behöver några års cyklande i ett litet område som de känner till väl för att vänja sig.	Nej	Föräldrarnas ansvar	
Bulgarien	Ja, informella			Ingen speciell motivering, bara så trafikreglerna ser ut. Barn cyklar på trottoaren, inte på gatan.	Nationellt		Nej	Både föräldrarnas och skolans ansvar	
Ukraina	Ja, formella		8		Nationellt	Trafikregler	Nej	Föräldrarnas ansvar	
Ryssland	Ja, informella						Nej	Både föräldrarnas och skolans ansvar	
Bulgarien	Nej, det finns inga riktlinjer		14	Barn under 14 måste ha föräldrarnas sällskap			Nej	Föräldrarnas ansvar	Endast föräldrarnas ansvar
Polen	Ja, formella		12		Nationellt		Nej	Föräldrarnas ansvar	
Belgien	Nej, det finns inga riktlinjer						Nej	Föräldrarnas ansvar	Inga riktlinjer men fler och fler föräldrar är motsträvgg gällande att låta sina barn cykla till skolan.
Vitryskland	Ja, formella		14	Regeringen	Nationellt		Nej	Både föräldrarnas och skolans ansvar	
Vitryskland	Ja, formella		14	Regeringsbeslut	Nationellt		Nej	Både föräldrarnas och skolans ansvar	