



Trivector.se

Trivector Rapport 2022:19 / Version 1.0



# Medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken

Stärka kommuner och regioners förmåga

Lund | Göteborg | Stockholm | Luleå

## Dokumentinformation

**Titel:** Medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken: Stärka kommuner och regioners förmåga

**Projektnummer:** 21241

**Rapportnummer:** 2022:19

**Författare:** Hanna Wennberg, Erika Johansson, Pernilla Hyllenius Mattisson, Frida Odbacke

**Kvalitetsgranskning:** Pernilla Hyllenius Mattisson

**Beställare:** Trafikverket

**Kontaktperson:** Sofia Gjerstad (sofia.gjerstad@trafikverket.se, 010-123 00 87)

### Dokumenthistorik:

| Version | Datum      | Förändring          | Distribution |
|---------|------------|---------------------|--------------|
| 0.8     | 2022-02-10 | Rapportutkast       | Beställare   |
| 0.9     | 2022-02-28 | Förslag slutversion | Beställare   |
| 1.0     | 2022-03-21 | Slutversion         | Beställare   |

## Förord

Trafikverket har från regeringen fått i uppdrag att genomföra insatser som avser medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken. Insatserna ska genomföras för att öka regelefterlevnaden hos trafikanter, som en kompletterande del av det svenska trafiksäkerhetsarbetet. Det ska även vara ett led i att öka kunskapen om och skapa acceptans och förståelse för trafiksäkerhetsåtgärder.

Trivector har under vintern 2021/2022 tagit fram underlag till Trafikverkets uppdrag. I denna rapport presenteras förslag på hur Trafikverket kan stärka kommuner och regioners förmåga när det gäller kunskapshöjande och beteendepåverkande insatser för ökad trafiksäkerhet med fokus på ökad cykelhjälmsanvändning. Underlag rörande målgrupper, inriktning och utvärdering med fokus på Trafikverkets insatser på nationell nivå presenteras i en annan rapport, se Trivector Rapport 2022:18.

Från Trivector har Hanna Wennberg (projektledare), Pernilla Hyllenius Mattisson, Alfred Söderberg, Erika Johansson och Frida Odbacke medverkat. Löpande avstämningar har hållits med Trafikverket genom Sofia Gjerstad, Anna-Lena Elmqvist (Enhet Trafiksäkerhet väg utredning) och Per Hurtig samt Sofia Persson (Enhet Trafiksäkerhet väg samverkan).

Lund, 2022-03-21

## Sammanfattning

Trafikverket har från regeringen fått i uppdrag att genomföra insatser som avser medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken. Inom uppdraget avser Trafikverket att stärka kommuner och regioners förmåga att i dialog med sina medborgare öka kunskapen om trafiksäkerhet inom fyra områden: (1) Alkohol och droger i trafiken, (2) Säker cykling med fokus på ökad cykelhjälsanvändning, (3) Säkra fordon samt (4) Hastighetsefterlevnad. I denna rapport ges förslag på hur Trafikverket kan stötta kommuner och regioner när det gäller kunskapshöjande och beteendepåverkande insatser med fokus på ökad cykelhjälsanvändning. Föreslagna metoder, verktyg och andra stöd är även relevanta för övriga områden.

### Möjliga målgrupper för att öka cykelhjälsanvändningen

Cykelhjälsanvändningen har ökat över tid i Sverige och idag använder knappt hälften av cyklisterna hjälm. Nivån är dock för låg för att nå upp till de mål som finns för det svenska trafiksäkerhetsarbetet. Enligt Trafikverkets trafiksäkerhetsenkät ses en allt starkare attityd för att använda cykelhjälm och i 2020 års undersökning ansåg sju av tio deltagare att det borde vara obligatoriskt för alla med cykelhjälm.

Cykelhjälsanvändningen varierar i olika delar av landet och mellan olika grupper. Till exempel är hjälmanvändningen högst i Stockholms län. Genom att vissa cyklistgrupper blir en vanligare syn i trafiken, stärks normen för att använda cykelhjälm. Cykelpendlare, särskilt de som pendlar längre sträckor med sportig utrustning, använder ofta cykelhjälm.

Cykelhjälsanvändning beror också på ålder. Särskilt yngre barn (upp till 12 år) har en hög användning, men bland barn i åldern 12–15 år minskar dock hjälmanvändningen. Det kan vara så att insatser i syfte att öka hjälmanvändningen bland yngre barn i första hand är en fråga om att informera barn och föräldrar, det vill säga kunskapshöjande insatser. Bland de äldre barnen (12–15 år) handlar insatser inte bara om kunskapshöjande insatser, utan det blir frågan om att påverka normen och hur kollektivet förhåller sig till cykelhjälmen. Det blir då också viktigt att inte betrakta barn som en homogen grupp och beakta kön, klass och etnicitet.

Utifrån tidigare studier kan konstateras att några relevanta målgrupper och kanaler för information och kampanjer för ökad cykelhjälsanvändning är följande:

- ▷ Yngre barn (upp till 12 år) och äldre barn (12–15 år) – genom skolan
- ▷ Föräldrar – genom sina barn via BVC, öppna förskolan samt för- och grundskolan
- ▷ Cykelpendlare – genom arbetsplatser/arbetsgivare
- ▷ Utlandsfödda personer – särskilt för att nå barn
- ▷ Äldre – genom elcykelförsäljare och pensionärsorganisationer

### Insatser för ökad cykelhjälsanvändning

Information och kampanjer för ökad cykelhjälsanvändning är viktigt för att öka *kunskapen* om varför cykelhjälm är viktigt och vad som är en säker cykelhjälm, men också för att bidra

till att stärka den *sociala normen* för att använda hjälm. Flera av de cykelhjälmskampanjer som gjorts i Norge och Danmark anspelar på sociala normer och mindre på hur farligt det är att cykla utan hjälm. I Norge påvisas goda effekter på cykelhjälmsanvändningen.

Erfarenheterna från tidigare cykelhjälmskampanjer har varit att det är viktigt att identifiera rätt målgrupper, dela ut information och ge råd lokalt, vara uthållig, använda media så mycket som möjligt samt att skapa en positiv och modern bild av cykelhjälmen. För att kunna följa en stegvis beteendeförändring blir det viktigt att mäta och utvärdera såväl attityder och normer som beteende.

Största effekt på cykelhjälmsanvändning nås genom att kombinera olika angreppssätt med varandra, till exempel har kombinationen hjälmlag och information/utbildning har visat sig vara mycket effektiv. Även att subventionera cykelhjälm ger bättre resultat, enligt tidigare studier.

### Nuläge och behov i kommuner och regioner

En undersökning genomfördes i kommuner och regioner med frågor om hur de arbetar med cykelhjälmsanvändning och andra trafiksäkerhetskampanjer idag och vilket behov av stöd de har i det arbetet. Flera av kommunerna driver trafiksäkerhetskampanjer och informerar om cykelhjälm som en del i sitt trafiksäkerhetsarbete. Det är få insatser som utvärderas.

Kommunerna är generellt positiva till att arbeta för ökad cykelhjälmsanvändning och med trafiksäkerhetskampanjer generellt, men behöver stöd i arbetet. Det finns ett behov av material för kampanjer och information och flera kommuner ser också ett behov av att Trafikverket är en samordnande och sammankallade aktör, inte minst på regional nivå.

De fyra regioner som tillfrågades i undersökningen arbetar i dagsläget inte nämnvärt med att öka cykelhjälmsanvändningen, men däremot finns cykelhjälmsanvändning med som en indikator i cykelbokslut och liknande uppföljning. Regionerna ser inte nödvändigtvis sin roll i att driva cykelhjälmsinformation och andra trafiksäkerhetskampanjer; det anses mer vara en fråga för kommuner, Trafikverket och NTF. De nämner dock möjligheten att frågan skulle kunna passa ihop med det arbete som bedrivs inom hållbart resande samt att det går hand i hand med regionens uppdrag att bedriva sjukvård och folkhälsoarbete.

Även om regionerna ser möjligheter att arbeta med cykelhjälmsanvändningen, blir det tydligt att det finns en viss skepsis till att arbeta med cykelhjälmsfrågan då man anser att det finns andra frågor som är viktigare för att göra det säkrare för cyklister, inte minst infrastruktur och drift och underhåll. Detta nämns även av enstaka kommuner, men inte alls så tydligt som i regionerna.

Kommunerna ser tydligare sin roll i att genomföra insatser för ökad cykelhjälmsanvändning och på annat sätt öka trafiksäkerheten. Samtidigt behöver kommunpolitiken övertygas om att detta är frågor som är viktiga att arbeta med för att resurser ska tilldelas. Informations- och kommunikationsinsatser för ökad trafiksäkerhet stod högre på den kommunala agendan

tidigare när det fanns drivkrafter inom ramen för Vägverkets sektorsansvar, menar flera av de kommuner som medverkat. Trafiksäkerhetsfrågan behöver föras högre upp på agendan.

### Förslag på verktyg, metoder och stöd

Konkret stöd i planering, genomförande och utvärdering av kunskapshöjande och beteendepåverkande insatser för ökad trafiksäkerhet i kommuner och regioner kan vara exempelvis:

- ▷ Kunskapsbank med faktaunderlag, till exempel på Trafikverkets webbplats.
- ▷ Informations- och kampanjmaterial som flera kommuner och regioner kan använda och göra enklare anpassningar av.
- ▷ Vägledning för genomförande, planering och utvärdering av insatser. Denna kan ge stegvis beskrivning av tillvägagångssätt, utvärderingsmetodik, inspiration från andra kommuner och regioner (goda exempel), förslag på målgrupper och förslag på aktörer att samarbeta med.
- ▷ En webbplats som samlat det stöd som finns för kunskapshöjande och beteendepåverkande insatser för ökad trafiksäkerhet, gärna med möjlighet för kommuner och regioner att också dela med sig av erfarenheter.

Kunskapshöjande och beteendepåverkande insatser för ökad trafiksäkerhet kan integreras i olika sammanhang: i det kommunala trafiksäkerhetsarbetet, arbetet med hållbart resande, arbetet med säkra skolvägar samt i ett generellt olyckspreventivt arbete. Cykelhjälmsfrågan kan också lyftas och synas i all form av kommunikation där det är relevant och i uppföljning som en indikator. Både kommuner och regioner har också en påtryckarroll som arbetsgivare och som kravställare vid inköp och upphandling av fordon, resor och transporter.

När det gäller utvärdering ges förslag på utvärderingsmetodik med utgångspunkt i SUMO-metodiken som kan användas för både mobilitets- och trafiksäkerhetsprojekt.

### Trafikverkets roll som pådrivande och samordnande aktör

Det blir tydligt från kartläggningen i kommuner och regioner att Trafikverket har en viktig roll som pådrivande och samordnande aktör om kunskapshöjande och beteendepåverkande insatser för ökad trafiksäkerhet ska bli av i kommuner och regioner. Det handlar dels om att få upp trafiksäkerhetsfrågan på agendan, dels om att samordna kommuner på regional nivå. Trafikverkets uppdrag att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafik kan därför ses som en förutsättning för att kunna stärka kommuner och regioners förmåga att arbeta med insatser på lokal nivå.

Det finns också fler nationella aktörer som kan stötta kommuner och regioner i deras insatser för ökad cykelhjälmsanvändningen eller i andra trafiksäkerhetsinsatser på lokal och regional nivå, till exempel NTF, MSB och försäkringsbolag. Tillsammans med dessa aktörer kan Trafikverket skapa så ändamålsenliga insatser som möjligt.

## Innehållsförteckning

|                                                                          |           |
|--------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. Inledning .....</b>                                                | <b>7</b>  |
| <b>2. Utgångspunkter.....</b>                                            | <b>8</b>  |
| 2.1. Cyklandets omfattning.....                                          | 8         |
| 2.2. Cyklisters säkerhetssituation .....                                 | 9         |
| 2.3. Insatser för säker cykling.....                                     | 9         |
| 2.4. Cykelhjälm minskar skaderisken.....                                 | 10        |
| 2.5. Cykelhjälmsanvändningen.....                                        | 11        |
| 2.6. Attityder till och kunskap om cykelhjälm .....                      | 15        |
| 2.7. Insatser för att öka cykelhjälmsanvändningen.....                   | 19        |
| 2.8. Sammanfattande analys .....                                         | 25        |
| <b>3. Kartläggning av nuläge och behov i kommuner och regioner .....</b> | <b>29</b> |
| 3.1. Trafikverkets undersökning i kommunerna.....                        | 29        |
| 3.2. Kommuners nuläge och behov av stöd.....                             | 30        |
| 3.3. Regioners nuläge och behov av stöd .....                            | 36        |
| 3.4. Sammanfattande analys .....                                         | 39        |
| <b>4. Förslag på verktyg, metoder och stöd.....</b>                      | <b>41</b> |
| 4.1. Trafikverket som pådrivande och samordnade aktör.....               | 41        |
| 4.2. Stöd för planering och genomförande .....                           | 43        |
| 4.3. Stöd för utvärdering och erfarenhetsåterkoppling .....              | 46        |
| <b>5. Slutord och avslutande reflektioner .....</b>                      | <b>48</b> |

### Referenser

### Bilaga 1: Kommuner och regioner i kartläggningen

## 1. Inledning

Regeringen har i Nationell plan för Transportsystemet 2018–2029 uppdragit till Trafikverket att genomföra insatser som avser ”medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken”.<sup>1</sup> Insatserna ska genomföras för att öka regelefterlevnaden hos trafikanter, som en kompletterande del av det svenska trafiksäkerhetsarbetet. Det ska även vara ett led i att öka kunskapen om och skapa acceptans och förståelse för trafiksäkerhetsåtgärder.

Trafikverket har beslutat att stärka kommuner och regioners förmåga att i dialog och sina kontakter med sina medborgare öka kunskapen om trafiksäkerhet. Kunskapshöjningen är prioriterad till fyra områden: (1) Alkohol och droger i trafiken, (2) Säker cykling med fokus på ökad cykelhjälmsanvändning, (3) Säkra fordon samt (4) Hastighetsefterlevnad.

I denna rapport presenteras resultaten från en inventering av området **säker cykling med fokus på ökad cykelhjälmsanvändning**. En sammanställning presenteras av faktaunderlag om cykelhjälmsanvändning med relevans för kommande insatser inom området. En inventering och analys har också gjorts av hur kommuner och regioner arbetar med cykelhjälmsfrågan i dagsläget och vilka behov de har i arbetet. Rapporten ger också ett antal exempel från svenska kommuner och regioner med en internationell utblick.

Slutligen ges i rapporten förslag på hur Trafikverket kan stärka kommuner och regioners förmåga när det gäller kunskapshöjande och beteendepåverkande insatser med fokus på ökad cykelhjälmsanvändning och vilka typer av verktyg, metoder och annat stöd som då blir relevant. Denna rapport har således fokus på den *lokala och regionala nivån*. I en annan rapport presenteras underlag rörande målgruppsanalys och utvärdering med fokus på Trafikverkets insatser på *nationell nivå* inom uppdraget, se Trivector Rapport 2022:18<sup>2</sup>.



<sup>1</sup> Regeringens skrivelse 2017/18:278. Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029.

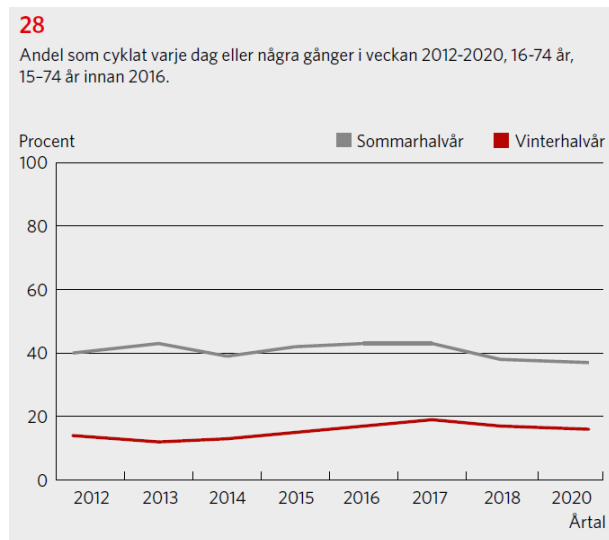
<sup>2</sup> Wennberg, H., Hyllenius Mattisson P., Söderberg, A. (2022). Medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken: Målgruppsanalys och utvärdering. Trivector Rapport 2022:18. Lund, Sverige: Trivector Traffic AB.

## 2. Utgångspunkter

I detta kapitel presenteras faktaunderlag om cyklandet, cyklisters säkerhetssituation och cykelhjälmsanvändningen i Sverige med relevans för kommande insatser inom området. Användningen av cykelhjälm och attityder till och kunskap om cykelhjälm hos olika grupper, och hur detta har utvecklats över tid, är väsentliga underlag vid planering och genomförande av insatser inom medborgar- och trafikantinformation i syfte att öka cykelhjälmsanvändningen. I kapitlet diskuteras också olika typer av insatser.

### 2.1. Cyklandets omfattning

Många svenskar cyklar frekvent. Enligt Trafikverkets trafiksäkerhetsenkät cyklar knappt fyra av tio svenskar dagligen eller några gånger i veckan under sommarhalvåret. Under vinterhalvåret cyklar knappt en femtedel dagligen eller några gånger i veckan (Trafikverket Publikation 2020:228). Cyklandet har varit relativt konstant under perioden 2012–2020, se Figur 1.



Figur 1. Andel som cyklat varje dag eller några gånger i veckan på sommarhalvåret respektive vinterhalvåret under perioden 2012–2020. Källa: Trafikverket Publikation 2020:228.

Enligt nationella cykelbokslutet 2019 cyklade cirka 1 043 000 svenskar (motsvarande 11 procent av befolkningen) en genomsnittlig dag under 2019. Dessa cyklade i genomsnitt 7 kilometer per dag, fördelat på 2,3 resor om dagen. Tillsammans cyklade man i Sverige totalt 2,7 miljarder kilometer under 2019, vilket motsvarar knappt 2 procent av det totala transportarbetet om flyg exkluderas. Cyklingen sker till störst del under sommarhalvåret då 14 procent av befolkningen cyklar en genomsnittlig dag, jämfört med 9 procent under vinterhalvåret. Nästan hälften (cirka 45 procent) av cyklingen sker i större städer och omgivande kommuner till större städer (Trafikverket Publikation 2020:137).

Andelen personer som cyklar en genomsnittlig dag faller med stigande ålder, medan det totala antalet cykelresor är jämnt fördelat över åldersgrupperna. I åldersgruppen 25–44 år sker de längsta cykelresorna och män cyklar cirka 25 procent längre än kvinnor, vilket bland annat är kopplat till avstånd till arbetet (Trafikverket Publikation 2020:137).

## 2.2. Cyklisters säkerhetssituation

Cykeltrafiken är en viktig del i ett hållbart transportsystem och att cykla innebär fysisk aktivitet som bidrar till ökad folkhälsa. Cykeltrafiken måste samtidigt vara säker för att den ska kunna betraktas som långsiktigt hållbar. Ett ökat cyklande kommer att innebära ett ökat antal omkomna och skadade cyklister, om inte riktade och effektiva trafiksäkerhetsåtgärder vidtas. Cykling som både är och upplevs säker är också en förutsättning för att det ska vara attraktivt också cykla – trafiksäkerhet kan därmed ses som en förutsättning för ökad cykling.

Trafiksäkerhetsutvecklingen har genom åren varit gynnsam i Sverige, men det har framförallt gällat för omkomna och allvarligt skadade bilister. Det kvarstår stora utmaningar när det gäller att arbeta för ökad trafiksäkerhet för cyklister. Cyklister utgör drygt hälften av det totala antalet allvarligt skadade i trafiken. Enligt Trafikverkets analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2020 skadades 2000 cyklister allvarligt, varav cirka 220 mycket allvarligt, och 18 cyklister omkom (Trafikverket Publikation 2021:099).

Bland de omkomna cyklisterna var den vanligaste olyckstypen kollision med motorfordon, drygt tre av fyra, och drygt en av fyra cykelolyckor med dödlig utgång är singelolyckor. Av kollisioner med motorfordon är det vanligast med kollisioner mellan cyklist och personbil (två av tre) och därefter mellan cyklist och lastbil eller buss. För det sistnämnda är högersvängande fordon en fara för cyklister.

Singelolyckor är den vanligaste olyckstypen bland allvarligt skadade cyklister. Nästan 80 procent av de allvarliga skadorna uppstår i singelolyckor, drygt 10 procent i konflikt med motorfordon och knappt 10 procent med annan cykel. Singelolyckorna beror ofta på halka på grund av is, snö, grus eller löv (Trafikverket Publikation 2018:159).

Varje år uppsöker cirka 23 000 personer akutsjukhus efter cykelolycka. Antalet cyklister som vårdas inom slutenvård (inlagda på sjukhus för fortsatt behandling) överstiger antalet personer som vårdas på grund av bilolyckor (Transportstyrelsen, 2019). Jämfört med en bilist har en cyklist 29 gånger högre risk att skadas och 10 gånger högre risk att omkomma i trafiken (Trafikverket Publikation 2018:159).

Den vanligaste skadan som orsakar dödsfall hos cyklister är huvudskador, oavsett typ av olycka (Trafikverket Publikation 2018:159). Nästan hälften av de mycket allvarligt skadade har fått en huvudskada, medan motsvarande andel i den lägre allvarlighetsgraden allvarligt skadad endast är tio procent (Trafikverket Publikation 2021:099).

## 2.3. Insatser för säker cykling

För att öka säkerheten för cyklister är det viktigt att både förebygga olyckor och att lindra konsekvenserna om en olycka trots allt skulle inträffa. I den aktörsgemensamma inriktningen för säker trafik med cykel och moped pekas följande insatsområden för ökad säkerhet för cyklister och mopedister ut (Trafikverket Publikation 2018:159):

- ▷ säker infrastruktur
- ▷ drift och underhåll med god kvalitet
- ▷ säkra cyklar och mopeder
- ▷ säkra personbilar och tunga fordon
- ▷ ökad användning av hjälm och annan skyddsutrustning
- ▷ beteendepåverkande insatser

Insatsområdena är delvis överlappande, inte minst kan beteendepåverkande insatser behövas för att adressera några av de utmaningar som lyfts fram i andra områden. Till exempel bör beteendepåverkande insatser rikas för att främja cyklisters användning av cykelhjälm och annan skyddsutrustning, vinterdäck och synbarhetsutrustning samt för att förebygga felanvändning och trimning av elcyklar. Flera av de insatser som krävs för mer säkra tunga fordon som kan minska risken för cyklister att bli påkörda i högersväng, kräver samverkan och kravställande i transportbranschen.

När det gäller vinterdäck för cykel har VTI visat att även om det kan vara stora skillnader i isgrepp mellan olika typer av dubbdäck, har de bättre grepp än odubbade cykeldäck (Hjort & Niska, 2015). Det finns dock inte så många studier som undersökt hur ökad användning av vinterdäck hos cyklister kan uppmuntras. Trafiksäkerhetsforskningen har också tidigare visat på riskkompensatoriska strategier vid användning av vinterdäck på bil, och det finns därför också anledning att undersöka om sådana strategier tillämpas även av cyklister. Insatser för att öka cykelhjälmsanvändningen är däremot mer studerade och utvärderade.

## 2.4. Cykelhjälm minskar skaderisken

En åtgärd som spelar stor roll för säker cykling är ökad cykelhjälmsanvändning och det är en av förutsättningarna för att antalet omkomna och allvarligt skadade cyklister ska minska. En hjälm förebygger effektivt allvarliga huvudskador genom att fördela och minska krafter som uppstår vid slag mot huvudet (Trafikverket Publikation 2018:159).

Flera forskningsstudier visar på att cykelhjälmens har stor betydelse för skadeutfallet. Enligt en av studierna minskar risken för huvudskador med minst 50 procent och risken för allvarlig huvudskada med cirka 70 procent om man använder cykelhjälm (Oliver & Creighton, 2017). Liknande resultat finns i andra studier, se till exempel Rizzi med flera (2013) och Elvik (2013).

En studie av Transportstyrelsen visade att av de 17 cyklister som omkom under 2012 var det 16 som inte använt hjälm och 74 procent av de allvarligt skadade cyklisterna saknade hjälm (Transportstyrelsen, 2012). I en annan studie från Folksam gjorde man en genomgång av obduktionsrapporter från perioden 2009–2016 och konstaterade att 46 procent av cyklisterna som inte hade hjälm skulle ha överlevt om de använt cykelhjälm (Forward med flera, 2020).

Det finns alltså flera studier som visar sambandet mellan hjälmanvändning och minskad risk för allvarlig huvudskada, men det finns inget tydligt samband mellan användning av hjälm och *olycksrisk*. Studier som tittat på riskkompensatoriska strategier konstaterar att cyklister

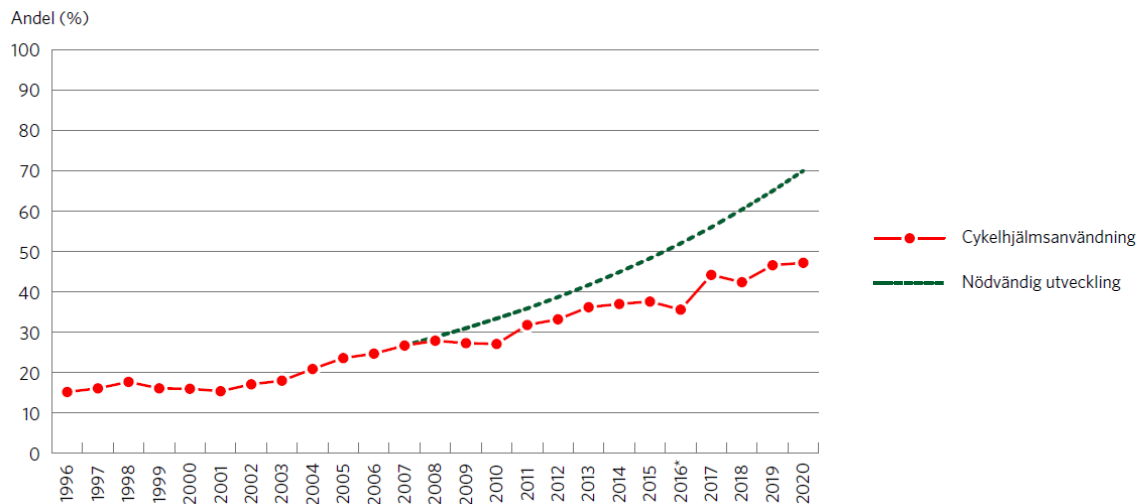
inte tar större risker då de använder cykelhjälm, se till exempel Fyhri med flera (2018) och Rizzi, med flera (2013). Den sistnämnda studien visar att risken för att råka ut för en olycka om man använder hjälm inte var större.

I Nederländerna är risken att omkomma per cyklad kilometer på ungefär samma nivå som i Sverige, men andelen som använder hjälm i Nederländerna är relativt liten (ETSC, 2020). Det finns alltså fler avgörande faktorer än hjälmanvändning som påverkar hur säkert det är att cykla, som exempelvis beteenden, övrig trafiks hastighet, drift och underhåll (Transportstyrelsen, 2019).

## 2.5. Cykelhjelmsanvändningen

### Utvecklingen av cykelhjelmsanvändningen i Sverige

Trots cykelhjälms betydelse för säker cykling är det knappt hälften av cyklisterna i Sverige som använder cykelhjälm. Användningen ökar dock, se Figur 2. Enligt NTF:s observationsstudier använde 50 procent av cyklisterna hjälm under 2020 (NTF, 2020). Enligt Trafikverkets observationer samma år låg cykelhjelmsanvändningen på 47 procent. Trots att cykelhjelmsanvändningen haft en ökande trend sedan 1996 ligger nivåerna en bit under målsättningen om 70 procent (Trafikverket Publikation 2021:099). Det kan också jämföras med mopedhjelmsanvändningen som är mellan 96 och 98 procent i NTF:s studie.



Figur 2. Andel observerade cyklister med cykelhjälm 1996–2020, samt nödvändig utveckling för att nå mål om 70 procents cykelhjelmsanvändning. Källa: Trafikverket Publikation 2021:099.

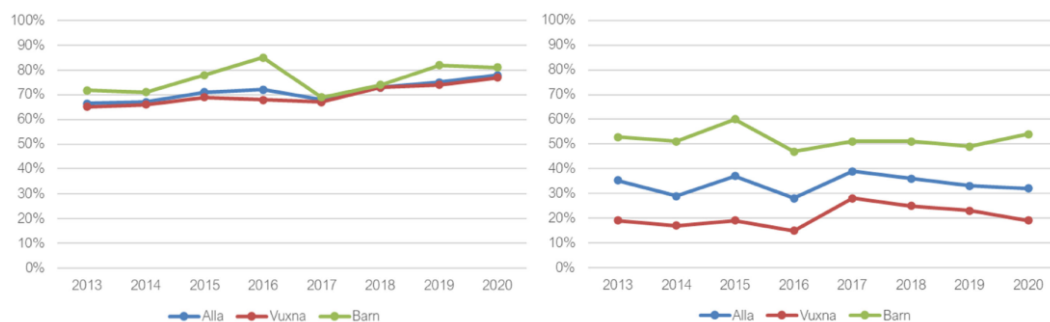
Införandet av cykelhjelmslag för barn upp till 15 år den 1 januari 2005 har rimligen haft en viss påverkan på cykelhjelmsanvändningen i Sverige. Andersson & Vedung (2014) refererar till en VTI-studie som visar att cykelhjelmsanvändningen ökade kontinuerligt fram till slutet av 1990-talet då en stagnation inträffade under några år. I samband med att cykelhjelmslagen infördes tog ökningen åter fart och fortsatte till och med 2008. Sedan följde en stagnation som bröts år 2011. Efter 2011 har cykelhjelmsanvändningen fortsatt att öka igen.

### Cykelhjälmansvändningen i olika delar av landet

De geografiska skillnaderna är stora där andelen som använder hjälm (i alla åldrar) varierar mellan 78 procent i Stockholms län och 32 procent i Östergötlands län, se Figur 3. Även bland vuxna är skillnaderna stora, 77 procent i Stockholms län och 19 procent i Östergötlands län. Bland barn i Stockholms län är cykelhjälmansvändningen 81 procent, medan lägst användning bland barn, 45 procent, finns i Skaraborgs län (NTF, 2020).

NTF har undersökt varför hjälmanvändningen skiljer sig mellan olika städer i Sverige. Anledningarna till att deltagarna i deras undersökning inte använder hjälm skiljer sig inte mycket åt mellan de tio undersökta städerna: det är ”fäfänga” som dominerar som orsak. I städer med låg hjälmanvändning är det några procent fler respondenter som uppger att den viktigaste orsaken till att de inte använder hjälm är ”att inga andra använder hjälm”. En känsla av otrygghet när man cyklar medför att man oftare använder hjälm. Användningen är också högre bland de som beskriver trafikmiljön där man vistas som intensiv (NTF, 2016).

Utöver intervjuundersökningen, skickade NTF även en fråga till de tio berörda kommunerna angående varför de tror att de har en låg, medel respektive hög cykelhjälmansvändning samt om de genomfört någon kampanj kring cykelhjälmansvändning. NTF konstaterar att ingen av kommunerna utmärker sig genom att ha arbetat mycket för ökad cykelhjälmansvändning. De tre kommunerna med hög hjälmanvändning bedömer dock att de har en komplicerad och intensiv trafikmiljö (Stockholm, Göteborg) eller höga cykelhastigheter (Jönköping) vilket kan leda till ökad otrygghet (NTF, 2016).

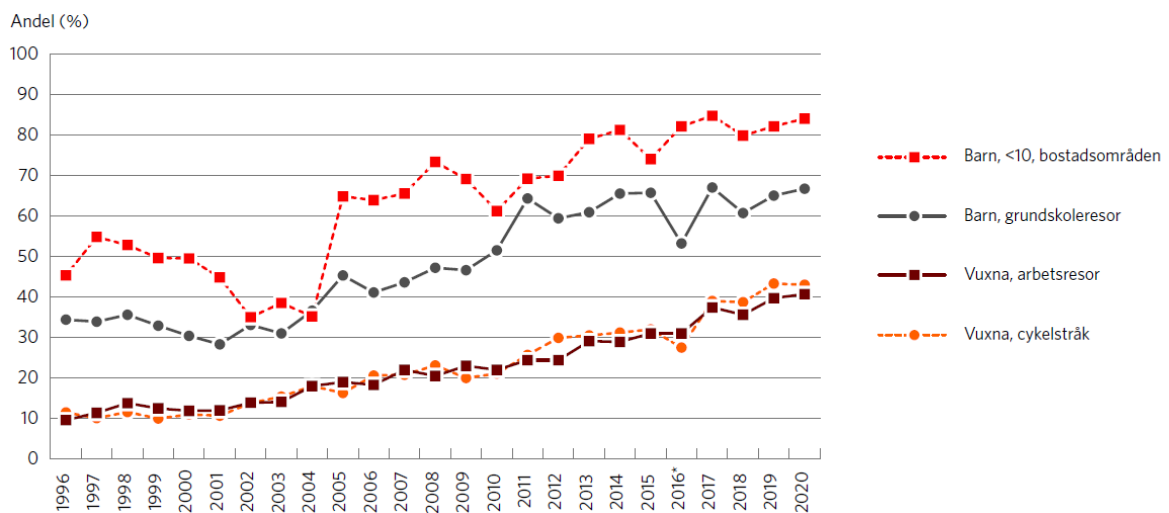


Figur 3. Cykelhjälmansvändningen i Stockholms län (till vänster) och i Östergötlands län (till höger) 2013–2020, totalt och fördelat på vuxna och barn. Källa: NTF (2020).

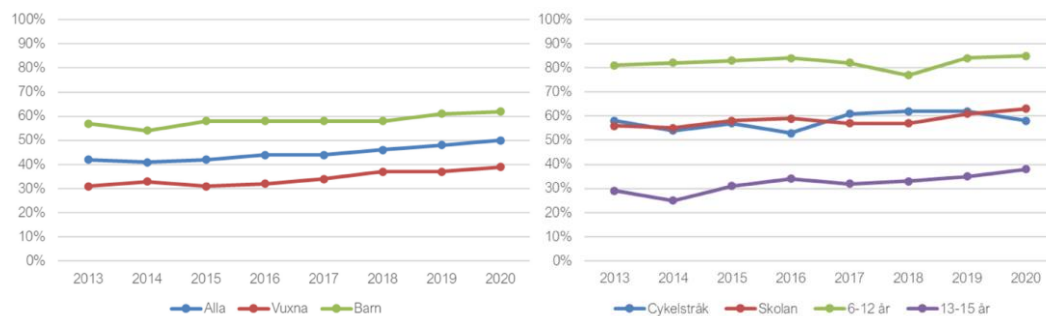
Andersson & Vedung (2014) har i sin studie särskilt belyst stockholmscyklisternas höga hjälmanvändning. De lyfter fram olika lokala drivkrafter: trafikbaserade argument, argument kring jag själv och den egna familjen, argument knutna till hjälmen, argument knutna till upplevelse av olyckor, argument om massmedialt tryck och argument om normalitet. Hjälmanvändningen i Stockholm har enligt Andersson & Vedung uppnått en nivå där ökningen blir självgående vilket innebär att de hjälmbärande cyklister kopierar varandras beteenden. Hjälmanvändningen i Stockholm tycks ha blivit en social norm. Denna process har underlättats av att stockholmscyklister är en betydligt mer homogen grupp än cyklister i andra delar av Sverige. I Stockholm cyklar huvudsakligen yngre och medelålders personer till och från sina arbeten medan cyklister i andra kommuner är en mera heterogen grupp som innehåller flera barn, äldre och vardagscyklister och färre pendlarcyklister.

## Olika grupper användning av cykelhjälm

Den grupp som använder hjälm i störst utsträckning är barn mellan 6–12 år, cirka 80 procent. I högre åldrar sjunker hjälmanvändningen, bland tonåringar i skolan använder endast 38 procent hjälm visar NTF:s studie. Bland vuxna ligger nivån på cirka 40 procent och något lägre, 36 procent, hos äldre. Skillnaden mellan kvinnor och män är inte signifikant bland vuxna, medan det hos äldre skiljer 14 procentenheter mellan kvinnor och män, med 44 procent för kvinnor respektive 30 procent för män (NTF, 2020). Nedan visas hur cykelhjälm användningen ser ut i olika grupper i Trafikverkets (Figur 4) respektive NTF:s studie (Figur 5).



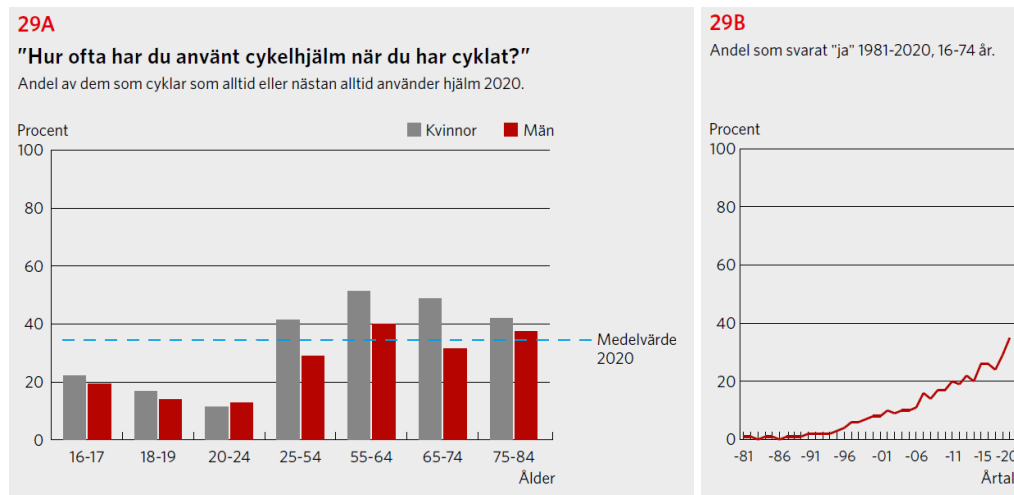
Figur 4. Cykelhjälm användning för olika grupper, 1996–2020. Källa: Trafikverket Publikation 2021:099.



Figur 5. Till vänster: Cykelhjälm användningen 2013–2020, totalt och fördelat på vuxna och barn. Till höger: Cykelhjälm användningen bland barn 2013–2020. Källa: NTF (2020).

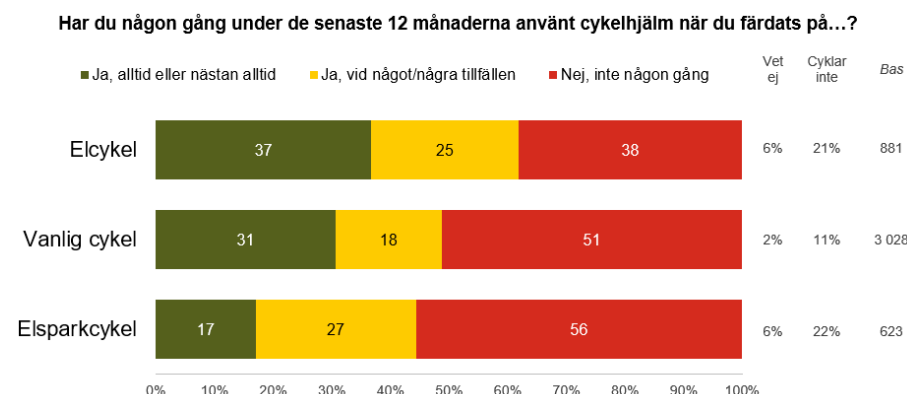
Cykelhjälm användning mäts också i Trafikverkets trafiksäkerhetsenkät. I 2020 års enkät uppgav 35 procent att de alltid eller nästan alltid använder cykelhjälm när de cyklar, vilket är en ökning jämfört med 2018 då andelen var 29 procent. Sedan inledningen av 1990-talet har användandet av cykelhjälm ökat stadigt, se Figur 6. Kvinnor angav att de använder hjälm i större utsträckning jämfört med män, 41 respektive 30 procent. Bland yngre personer i åldrarna 16–24 år är det mindre vanligt förekommande att man använder hjälm än bland medelålders och äldre personer. En avsevärt större andel av de med eftergymnasial utbildning använder cykelhjälm jämfört med de som saknar eftergymnasial utbildning, 45 respektive 26 procent (Trafikverket Publikation 2020:228).

Andersson & Vedung (2014) har gjort en genomgång av forskningsstudier som visar att i de flesta länder tenderar kvinnor att använda hjälm oftare än män. I flera studier lyfts också de *socioekonomiska förutsättningarna* fram. Till exempel visade en undersökning i USA att män med hög utbildning och hög inkomst har högre cykelhjälmsanvändning än lågutbildade män med låg inkomst. I Kanada är hjälmanvändningen betydligt högre i höginkomstområden än i låginkomstområden och högre i städer än på landsbygden (Koop, 1999).



Figur 6. Andel som använder cykelhjälm enligt Trafikverket trafiksäkerhetsenkät 2020. Källa: Trafikverket Publikation 2020:228.

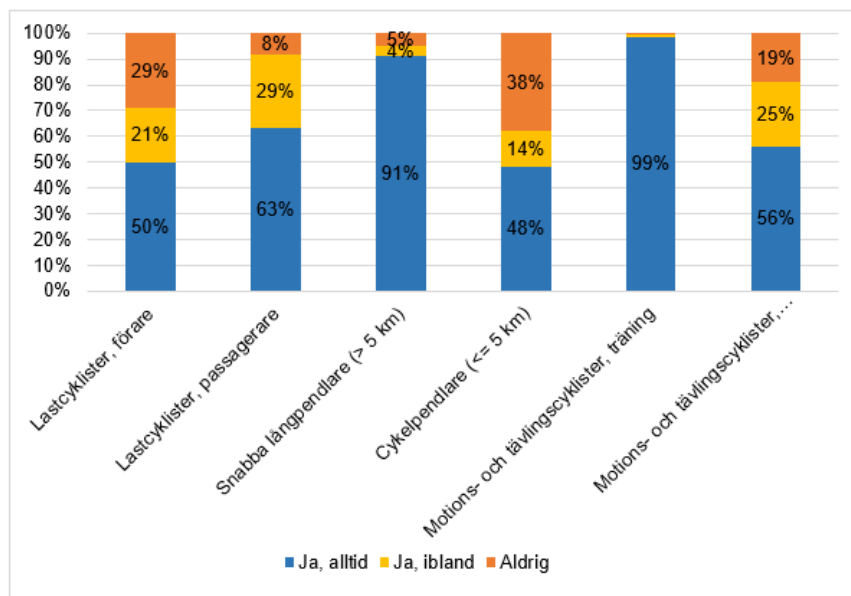
Cykelhjälmsanvändningen ser olika ut beroende på vilken typ av cykel som används enligt Trafikverkets undersökning "Trafiksäkerhet och information 2020", se Figur 7. Störst benägenhet att använda hjälm fanns hos de som cyklade på *elcykel*. På frågan om man någon gång under året använt cykelhjälm på respektive cykeltyp var det 37 procent som svarade alltid/nästan alltid på elcykel. Motsvarande andel för *vanlig cykel* var 31 procent och för *elsparkcykel* 17 procent (Lagercrantz, 2020).



Figur 7. Cykelhjälmsanvändning (i procent) för olika typer av cyklar. Resultat från Trafikverkets undersökning "Trafiksäkerhet och information" 2020. Källa: Lagercrantz (2020).

Skillnader i hjälmanvändningen bland olika cyklister konstaterades också av Wennberg med flera (2014) genom enkätundersökningar bland *lastcyklister*, *cykelpendlare* samt *motions- och tävlingscyklister*, se Figur 8. Hjälmanvändningen bland lastcyklisternas passagerare var

lägre än förväntat med tanke på att dessa passagerare ofta är barn (63 procent). 50 procent av lastcyklisterna uppger att de använder hjälm. Studien konstaterade att snabba långpendlare (det vill säga personer som pendlar med cykel sträckor längre än 5 km) är betydligt bättre på att använda hjälm än andra cykelpendlare. Det beror sannolikt på att cykelhjälmen är en naturlig del av utrustningen för denna cyklistgrupp som ofta använder träningskläder och sportcykel. Motions- och tävlingscyklisterna är den grupp som oftast använder cykelhjälm (99 procent). Det gällde dock enbart under träning. Personer i denna grupp använder cykelhjälm i nästan samma uträkning som alla andra när de cyklar i andra syften. Siffrorna i studien kan jämföras med att cykelhjälmsanvändningen i Sverige 2013 var 36 procent med stora variationer i landet.

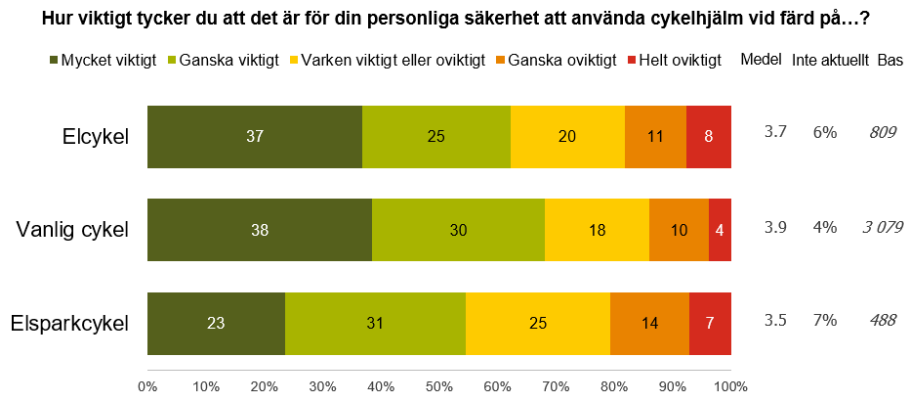


Figur 8. Hjälm användning bland olika cyklistgrupper enligt enkätstudie. För gruppen ”motions- och tävlingscyklisterna” har frågor ställts om hjälm användningen under träning respektive när dessa cyklisterna cyklar ”till vardags” på vanlig cykel. Källa: Wennberg med flera (2014).

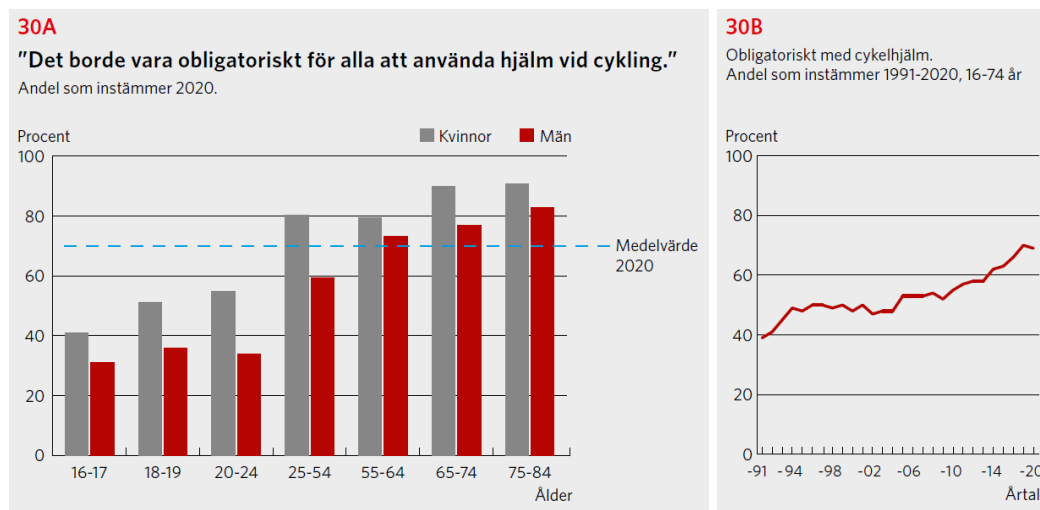
## 2.6. Attityder till och kunskap om cykelhjälm

### Attityder till hjälm användning

Attityder till cykelhjälm har också undersökts i flera studier. I Trafikverkets undersökning ”Trafiksäkerhet och information” tyckte 37 respektive 38 procent att det var mycket viktigt för sin personliga säkerhet att använda cykelhjälm på elcykel respektive vanlig cykel, men endast 23 procent på elsparkcykel, se Figur 9 (Lagercrantz, 2020). Attityder till en cykelhjälmslag har undersökts i Trafikverkets trafiksäkerhetsenkät där sju av tio uppger att det borde vara obligatoriskt för alla med cykelhjälm. Denna andel har ökat stadigt sedan början av 1990-talet, se Figur 10. Äldre personer och kvinnor anser detta i högre utsträckning än yngre personer och män (Trafikverket Publikation 2020:228).



Figur 9. Hur viktig cykelhjälmens anses vara för säker cykling på olika typer av cyklar. Resultat från Trafikverkets undersökning "Trafiksäkerhet och information" 2020. Källa: Lagercrantz (2020).



Figur 10. Andel som anser att det borde vara obligatoriskt för alla att använda hjälm vid cykling enligt Trafikverkets trafiksäkerhetsenkät 2020. Källa: Trafikverket Publikation 2020:228.

### Anledningar att inte använda cykelhjälm

I en studie gjord av VTI (Gustafsson, 2013) genomfördes fokusgruppsintervjuer med syfte att undersöka vad som påverkar användningen av cykelhjälm. Ett av de vanligaste skälen att använda hjälm bland fokusgrupperna var för att vara ett föredöme som förälder, samt att man för sitt barns skull vill minimera risken att skadas i trafiken. En annan anledning är insikter om att hjälmen minskar risken för olyckor, en insikt som verkar tydligast i större städer där trafiksäkerhetsriskerna är mer påtagliga. Några svarade att de endast använder hjälmen ibland, exempelvis om de fraktar kassar på cykeln eller när det är halt på vägarna. Skälen som uppgavs till att inte använda hjälm var bland annat att det inte verkade nödvändigt då man cyklar på cykelbanor där det inte finns annan trafik. Aspekter som hur bråttom man har att komma fram och hur väl man känner till sträckan spelade också roll. Ett annat vanligt skäl till att inte använda cykelhjälm var att det upplevs klumpigt att ha hjälm på sig, särskilt i kombination med mössa på vintern, och att det är omständligt att ta med sig hjälmen när man ställt ifrån sig cykeln.

Andra studier (Kazemi & Forward 2009, Forward med flera 2020) visar på liknande attityder till användning av cykelhjälm. Där framkom det bland annat att användningen hos enskilda individer kunde skilja sig beroende på hur långt man cyklar och hur riskfylld resan upplevs, till exempel beroende på vilken trafikmiljö man rör sig i. Risken upplevs hos en del som diffus och att de tror att olyckor händer andra men inte dem själva, eftersom de tycker att de är vana cyklister. Hjälmerna upplevs också som krångliga, fula, att de förstör frisyren och att man blir för varm när man använder dem.

Nolén (1999) konstaterar baserat på en omfattande litteraturstudie att det finns vissa skillnader i cyklisters argumentation mot hjälmanvändning, dels mellan barn/ungdomar och vuxna, dels mellan nordiska och utomnordiska cyklister. Men det dominerande intrycket av de studier som refererats är trots allt att resultaten har mer gemensamt än vad som skiljer dem åt. Oftast framförs flera av nedanstående argument, se Tabell 1.

Tabell 1. Cyklisters argument för och emot hjälmanvändning. Källa: Nolén (1999).

| Argument för hjälmanvändning                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Argument emot hjälmanvändning                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▷ Ökad säkerhet (vanligaste skälet för hjälmanvändning)</li> <li>▷ Förebild för andra cyklister (gäller främst vuxna cyklister)</li> <li>▷ Tvång (från föräldrar eller pga. lagstiftning. Argument hos vissa barn/ungdomar)</li> <li>▷ Positivt gruptryck (Använder hjälm för att andra gör det. Argument hos vissa barn/ungdomar)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▷ Komfortproblem (för varmt, för kallt, obekvämt, tungt, etc.)</li> <li>▷ Utseendeproblem (fult, känns tontigt, löjligt, mesigt, förstör frisyren, etc.)</li> <li>▷ Praktiska problem (besvärligt att bära med sig eller att förvara, etc.)</li> <li>▷ Sociala faktorer (känns avvikande, inga andra använder, vill inte bli retad, etc.)</li> <li>▷ Riskfaktorer (låg riskupplevelse, cyklar försiktigt, duktig cyklist, acceptabel risk, etc.)</li> <li>▷ Övriga faktorer (stör frihetskänslan vid cykling, ovana, glömska, dyrt, omedvetenhet)</li> </ul> |

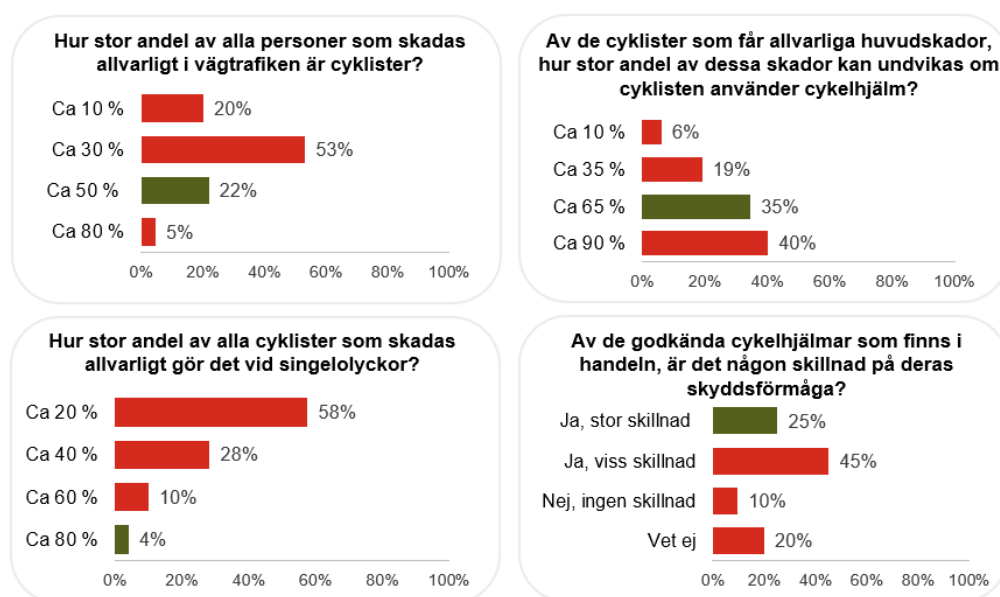
Den genomgång av forskningslitteratur som gjorts av Andersson & Vedung (2014) har också behandlat faktorer som hindrar cykelhjälm användning bland *barn och unga*. Deras slutsats är att gruptryck och rädsla för åtlöje leder till låg hjälmanvändning, i synnerhet bland tonåringar. De refererar till en studie i USA som visade att barns cykelhjälm användning försvåras av felaktiga uppfattningar om säkerhet, föräldrarnas syn på hjälmanvändning och föräldrars bristande övervakning av sina barn. Hinder för att använda hjälm bland barn och unga i Australien var hjälmens design och risken för att utsättas för hånfulla kommentarer från kamrater. En kanadensisk studie visade att hjälmanvändningen var låg bland barn som cyklade med andra barn som inte använder hjälm, medan hjälmanvändningen var betydligt högre för de barn som cyklade med föräldrar som använder hjälm.

Baserat på litteraturgenomgången och intervjuer med aktörer konstaterar Andersson & Vedung (2014) att åtgärder för att på frivillig väg öka användningen av cykelhjälm har störst chanser att nå framgång i följande målgrupper:

- ▷ *Pendlarcyklister.* När det gäller pendlarcyklister är det viktigt att förstärka den redan positiva trenden ifråga om hög hjälmanvändning på pendlingsstråken i de större kommunerna.
- ▷ *Föräldrar.* Insikten om betydelsen av att vara goda förebilder för sina barn ifråga om cykelhjälmsanvändning kan få fler föräldrar att börja använda cykelhjälm. Föräldrar kan nås via barnavårdscentraler, förskolor, grundskolor och föräldraföreningar.
- ▷ *Äldre.* Äldre är en växande grupp i befolkningen och äldre cyklister är en mycket skadedrabbad trafikantgrupp. Äldre kan nås genom informations- och utbildningsinsatser riktade till landets fem ledande pensionärsorganisationer. Äldre är den målgrupp som kan förväntas öka sin hjälmanvändning allra mest fram till år 2020.
- ▷ *Barn.* En majoritet av barn i åldern 12-13 år slutar att använda hjälm trots att de omfattas av ett lagkrav. Denna målgrupp behöver tydligare påminnelser i skolan om vikten av att fortsätta använda hjälm. Forskningsresultat understryker betydelsen av att kombinera en hjälmlag med information och utbildning. Forskningen har också visat betydelsen av vänner (peers) hjälmanvändning.
- ▷ *Tjänstecyklister,* det vill säga anställda i kommuner, landsting och företag som använder tjänstecykel under arbetstid, är en ökande grupp för vilken arbetsmiljölagen kan utgöra en drivkraft för ökad hjälmanvändning.

### Kunskap om cykelhjälms betydelse för trafiksäkerheten

Medborgarnas kunskap om cykling och trafiksäkerhet har undersökts i Trafikverkets undersökning ”Trafiksäkerhet och information”, se Figur 11. Sammantaget konstaterar Lagercrantz (2020) att kunskapsnivåerna avseende cykling och cykelhjälm är låga. Befolkningen underskattar grovt såväl andelen som skadas som hur många som skadas i singelolyckor. Tilltron till cykelhjälm är dock relativt god. Inga betydande skillnader beroende på kön, ålder, region och utbildningsnivå noterades.



Figur 11. Kunskaper om cykling och trafiksäkerhet enligt Trafikverkets undersökning ”Trafiksäkerhet och information” 2020. Den gröna stapeln visar det rätta svaret. Källa: Lagercrantz (2020).

## 2.7. Insatser för att öka cykelhjälmansvändningen

### Öka kunskapen och medvetenheten

För att cykelhjälmansvändningen ska öka krävs enligt Transportstyrelsens rapport samarbete, samsyn och förändrade prioriteringar i samhället bland myndigheter, kommuner, hälso- och sjukvården, skolor och branschorganisationer. Kunskapsnivån behöver höjas om varför man bör använda cykelhjälm och medvetenheten om cykelhjälms skyddande effekt bör därmed kunna bidra till en ökad hjälm användning (Transportstyrelsen, 2019).

Ett sätt att höja kunskapsnivån är att genomföra informationskampanjer, ett sätt som visat sig vara effektivt i många fall. En genomgång av genomförda trafiksäkerhetskampanjer de senaste 30 åren gjordes 2009, där resultaten visade att kampanjer fungerat mycket bra för att åstadkomma ett säkrare beteende i trafiken (Kazemi & Forward, 2009). Resultat från cykelhjälmkampanjer genomförda på arbetsplatser i Sverige visar på att kunskapen om hjälmens betydelse samt hjälm användningen har potential att öka genom informationskampanjer (Forward med flera, 2020; Kazemi & Forward, 2009).

### Kombinera olika angreppssätt

Vikten av att använda olika angreppssätt för att åstadkomma förändrade beteenden betonas också av tidigare studier. Forward med flera (2020) beskriver hur de tre ”E:na” (*engineering*, *enforcement* och *education*) behöver samverka för att uppnå fullgod effekt av ett förändringsarbete. Detta innebär att det inte räcker att enbart informera trafikanter om vikten av att använda cykelhjälm, utan detta behöver samspela med andra aktiviteter och åtgärder. Det är viktigt att den fysiska miljön utformas för säker cykling (*engineering*), att det finns regel- och lagförändringar samt olika belöningsåtgärder (*enforcement*) och att man arbetar med utbildning och information (*education*).

Även Andersson & Vedung (2014) betonar vikten av att kombinera olika angreppssätt. De analyserar olika styrmedel för att öka cykelhjälm användningen, se tre grundläggande typer av styrmedel i Figur 12. Styrmedlen kan vara negativt eller positivt formulerade, till exempel kan *regleringar* förbjuda och påbjuda, *ekonomiska styrmedel* kan tillföra eller frakta och *information* kan råda eller avråda.



Figur 12. Tre typer av styrmedel enligt Andersson & Vedung (2014).

Styrmedel kan kombineras *horisontellt* med varandra. Horisontell paketering innebär att den offentliga sektorn riktar två eller flera styrmedel mot samma målgrupp samtidigt för att uppnå samma ändamål. Andersson & Vedung lyfter fram följande möjliga kombinationer av horisontell paketering:

- ▷ reglering + information
- ▷ reglering + ekonomiska medel
- ▷ reglering + information + ekonomiska medel
- ▷ information + ekonomiska medel

Styrmedel kan också paketeras *vertikalt* vilket innebär att en högre styrnivå använder styrmedel mot en lägre styrnivå för att förmå denna att i sin tur rikta styrmedel mot en tredje ännu lägre nivå.

Baserat på en genomgång av forskningslitteratur konstaterar Andersson & Vedung (2014) att det är fördelaktigt för hjälmanvändningen att kombinera styrmedel med varandra. Exempelvis har kombinationen hjälmlag + information/utbildning visat sig vara mycket effektiv. Ännu bättre resultat åstadkoms genom att dessa styrmedel kompletteras med en hjälmrabatt (ekonomiskt styrmedel). Författarna menar att Kanada är ett föregångsland när det gäller att arbeta med hjälmrabatter, men det finns även exempel i Sverige. Utdelning av gratis cykelhjälm har förekommit i flera kommuner sedan början av 1990-talet men resultatet har varit varierat. Cyklisterna tycks vara mindre benägna att använda hjälmar som de inte har fått välja ut själva. Hjälmrabatter kan dock se ut på olika sätt, till exempel har NTF erbjudit rabattkuponger (Andersson & Vedung, 2014).

### Erfarenheter från cykelhjälskampanjer

En nyligen genomförd cykelhjälskampanj utvärderas av Forward med flera (2020). Det handlade om en informationskampanj för ökad cykelhjälsanvändning på två arbetsplatser i Karlskrona och Kristianstad 2018. En av de viktigaste slutsatserna från försöket var att utgångspunkten för en kampanj behöver vara en beskrivning av målgruppens utgångsläge vad gäller attityder, normer och beteenden. En annan slutsats var att frågan om varför det är bra att använda hjälm tilltalade målgruppen väl och att budskap som inte bygger på hot, skrämsel eller pekpinna har god effekt. En ytterligare slutsats var att kampanjer behöver bestå av en kombination av både kommunikativa, fysiska och regelmässiga insatser.

En liknande studie genomfördes av Kazemi & Forward (2009) baserat på en kampanj för ökad cykelhjälsanvändning bland medarbetare på ett försäkringsbolag som hade kontor på tre orter i Sverige. Slutsatsen från studien var att en informationskampanj, som även innehåller inslag av förstärkning (som innebär att få en cykelhjälm efter att ha skrivit under avtal om att använda den) signifikant ökar sannolikheten att man använder cykelhjälm till arbetet. Insikterna från kampanjen var dels att kunskap om vikten av att använda hjälm ökar hjälmanvändningen, dels att sociala aspekter spelar stor roll, exempelvis motivet att vara en förebild för andra eller att kollegors syn på vikten av att använda hjälm spelar roll för den enskildes beslut.

Olika framgångsfaktorer för cykelhjälskampanjer lyfts också fram baserat på den litteraturgenomgång som gjorts av Andersson och Vedung (2014). Målgruppen i de artiklar som granskats är i stor utsträckning barn och ungdomar. Erfarenheten av strategier för att öka äldre cyklisters hjälmanvändning är däremot begränsad.

Andersson och Vedung refererar till ECOSA, en arbetsgrupp inom European Consumer Safety Association, som menar att nyckelfaktorer för framgångsrika informationskampanjer för ökad cykelhjälm användning är att ha tillgång till adekvat olycksdata, kunna identifiera rätt målgrupper, dela ut information och ge råd så lokalt som möjligt, vara uthållig, använda media så mycket som möjligt samt skapa en positiv och modern bild av cykelhjälm.

Ett tydligt budskap från forskningslitteraturen är att hjälmkampanjer inte bör vara för korta utan bör pågå en viss tid, helst flera år. Hjälmbudskapet behöver repeteras över tid i olika sammanhang och former och med förstärkning. Lokala cykelhjälmkampanjer blir mest effektiva om de genomförs i form av samverkan mellan flera parter. Partnerskap och aktörssamverkan, som exempelvis involverar myndigheter, organisationer, idrottsföreningar och polisen, ökar möjligheten att de styrmedel som användas genererar bästa möjliga resultat. Videofilmer, TV-program, e-utbildningsprogram och Youtube-filmer har använts för att utbilda och informera olika målgrupper. Vårdpersonal har framgångsrikt engagerats i hjälmkampanjer, framför allt i USA. Program för att främja barns hjälm användning ger ytterligare effekt om både föräldrar och barn involveras (Andersson och Vedung, 2014).

Andra slutsatser är att åtgärder för ökad hjälm användning bland barn med fördel kan integreras med generell skade- och olycksprevention. Det finns flera exempel på hur åtgärder för att främja ökad användning av cykelhjälm bland barn har paketerats med generell olycksprevention för barn. National SAFE KIDS Campaign är ett nationellt olyckspreventionsprogram i USA som är avsett att skydda barn från födseln till 14 år. Programmet inkluderar följande moment: cykelhjälm, cykelsäkerhetsmedvetande, brännskade prevention, prevention av bränder i hemmet och användning av säkerhetsbälte (Andersson och Vedung, 2014).

### **Internationell utblick: Norge**

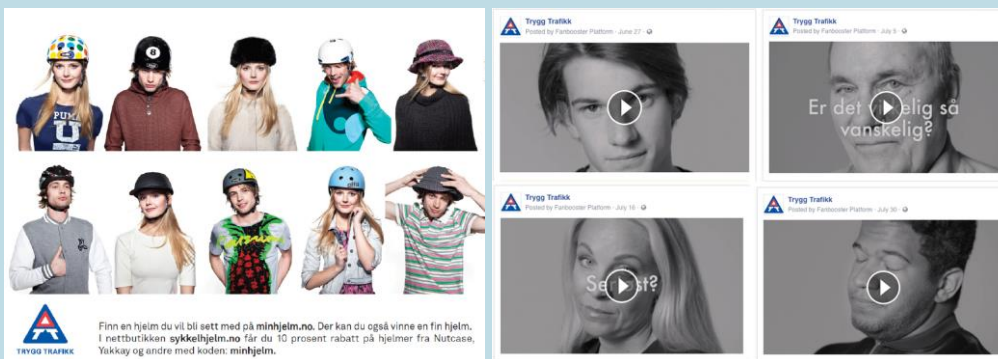
I Norge var cykelhjälm användningen 66 procent bland ungdomar och vuxna (över 12 år) år 2019, vilket är högre än för Sverige. Enligt Trafikverket Publikation 2021:099 anser man i Norge anser man att en av förklaringarna till den höga hjälm användningen bland vuxna är just kampanjer, men också att man har en stor andel sportcyklister.

I Norge har cykelhjälm kampanjer haft stor framgång. En förklaring enligt Andersson & Vedung (2014) kan vara att kampanjerna har utgått från antagandet att alla cyklister behöver och vill ha hjälm. Mindre uppmärksamhet har ägnat åt att det är farligt att cykla utan hjälm.

En genomgång av norska insatser för ökad cykelhjälm användning har gjorts av NTF (2018) som menar att det arbete som Trygg Trafikk (NTF:s motsvarighet i Norge) bedriver i skolan när det gäller trafik och trafiksäkerhet är en grund för den utveckling Norge har haft när det gäller cykelhjälm användning. NTF beskriver ett kontinuerligt arbete där man förser skolan med material och genomför särskilda projekt. I den norska skolan finns kunskapsmål att arbeta mot när det gäller säker cykling. Därutöver produceras filmer som vänder sig mot ungdomar och på ett humoristiskt sätt visar på

säker cykling (där cykelhjälm naturligt ingår). I Sverige finns idag inte denna möjlighet till systematiskt och kontinuerligt påverkansarbete i skolan enligt NTF (2018).

Ett rikstäckande, långsiktigt och kontinuerligt kampanjarbete har bedrivits i Norge under många år. Två större kampanjer av studeras särskilt av NTF (2018): **Finn din hjelm** och **Verre er det ikke**. Målgruppen är den vuxne vardagscyklisten. Den förstnämnda kampanjen har sitt fokus på att det finns en hjälm som passar varje individ och varje typ av cyklist. Cykelhjälmsmätningar efter den fyraåriga kampanjens slut visar på en ökning med 15 procentenheter bland cyklister över 17 år. Den andra kampanjen använder sig av kändisar som i mycket korta filmer visar att det går att ändra inställning och attityd till cykelhjälm och att det är okej att använda hjälm. Kampanjerna har finansierats av Statens Vegvesen respektive försäkringsbolaget Tryg.



Ytterligare en kampanj från Trygg Trafikk är: **”Är det så farligt då?”** som bland annat består av kampanjfilmer med personer i yrken/situationer som ska bära hjälm och där det hade ansetts konstigt om handlingen genomfördes utan hjälm. Det handlar bland annat om brandman, riddare och skidhoppare som har olika ursäkter till varför de inte bär hjälm, till exempel: *”det ser töntigt ut”* eller *”jag är bara i luften några sekunder”*.



Källa: <https://www.tryggtrafikk.no/sykelhjelme/>

### Internationell utblick: Danmark

I Danmark arbetar Sikker Trafikk med nationella kampanjer för flera olika målgrupper. Nedan visas tre olika kampanjer som genomförts de senaste åren.

**Hjelm to go** är en kampanj som pågått 2016-2021 i hela Danmark. Kampanjen består av en pop-up-butik som säljer billiga hjälmar på olika universitetscampus i landet. Budskap är den minskade risken för att skadas allvarligt då man cyklar. Kampanjer anspelar även på sociala aspekter: ”du påverkar dina vänner”. Företag kan hyra in pop-up-shoppen till sina företag för att inspirera anställda till att börja använda cykelhjälm.



**Hjelm har alle dage været en god idé** är en kampanj som spelar på tradition och dansk gemenskap och rötter som vikingar: ”Hjælmen har skyddat våra förfäder i årtusenden och det har alltid varit en bra idé att bära hjälm när man går ut i situationer där det varit viktigt att skydda sitt huvud. Idag bär nästan hälften av vuxna cyklister hjälm och varje dag tillkommer nya hjälmanvändare.”.



Kampanjen anspelar också på sociala normer: ”Danskarna har tagit med sig cykelhjälmen, bara 1/3 av cyklisterna cyklar aldrig med hjälm.”, vilket är ett kraftfullt sätt att framföra att de allra flesta faktiskt använder hjälm då de cyklar.

**Sikker på cykel – hele livet** är en kampanj för säkert cyklande som inte specifikt handlar om cykelhjälm användande, men det nämns som ett sätt att vara säker på cykeln. Målgruppen är äldre och kampanjen trycker på vikten av att cykla säkert genom hela livet.



Kampanjfilmen: "Sikker på cykel - hele livet" Vælg en cykel du let kan komme af og på, og vær opmærksom, når du cykler. Så er du sikker på cykel - hele livet.

Källa: <https://www.sikkertrafik.dk/forside/kampagner/>

## Påverka de sociala normerna

Studier har gjorts om hur stark den *sociala normen* är för regelefterlevnad vad gäller hastighet, bilbälte och trafiknykterhet (Svensson, 2008) men inga liknande studier har hittats som undersökt den sociala normen för cykelhjälmsanvändning. Sociala normer spelar roll för hur människor agerar där människor i regel strävar efter att vara konforma med vad andra människor gör och följa de sociala normerna (Hoekstra & Wegman, 2011). Normen för cykelhjälm skiljer sig sannolikt mellan olika delar av landet (om vi antar att det yttrar sig i högre hjälmanvändning i vissa län, till exempel Stockholms län) och i vissa grupper (till exempel högre cykelhjälmsanvändning hos barn och bland sportcyklister och snabba cykelpendlare – se avsnitt 2.5). Man kan också tolka ökningen av andelen som anser att cykelhjälm borde vara obligatoriskt för alla som att normen för cykelhjälmsanvändning ökar i samhället generellt (se avsnitt 2.6). Det är också känt att införande av en lag kan bidra till att stärka den sociala normen – liksom att lagar som det inte finns stöd för i våra sociala normer blir verkningslösa (Baier med flera, 2018).

Idag har 27 länder någon form av cykelhjälmslag. I Sverige måste alla under 15 år använda cykelhjälm enligt lag. En insats för att öka cykelhjälmsanvändningen är att göra cykelhjälm obligatorisk för alla oavsett ålder. Det har dock framkommit farhågor om att detta skulle göra det mindre attraktivt att cykla och bidra till att minska cyklandet och hittills har angreppssättet varit att öka cykelhjälmsanvändningen på frivillig basis genom informationsinsatser. Det krävs också mer än hjälm för att öka cyklisters säkerhet och en av utredarna för den ovan nämna rapporten av Transportstyrelsen från 2019 ”tror på insatser som uppmuntrar cyklister att frivilligt använda hjälm”.<sup>3</sup> Samtidigt är det tydligt att åtgärder *i kombination med cykelhjälm* är mest effektivt för en beteendeförändring.

Enligt NTF var bilbältesanvändningen låg när bälteslag för framsätet infördes 1975 och när lagen om användning av bilbälte i baksätet för vuxna trädde i kraft 1986 använde endast 24 procent bilbälte i baksäte. En vecka senare var användningen uppe i 60 procent och antalet dödade i trafiken sjönk kraftigt mellan dessa år.<sup>4</sup> Idag ligger bilbältesanvändningen på över 97,9 procent (Trafikverket Publikation 2021:099). Sedan 1978 har det varit lag på användning av mopedhjälm och idag ligger mopedhjälmsanvändningen på 96–98 procent.

Det finns farhågor om minskat cyklande om cykelhjälmslag införs. En sammanställning av litteratur om effekten av en cykelhjälmslag på cyklandet visar att det är svårt att dra några bestämda slutsatser, se Olivier med flera (2018). Sammantaget visade studien på ett blandat resultat. 13 studier visade inte på någon förändring i cyklandet efter införandet av cykelhjälmslag. Två studier visade på minskat cyklande och åtta studier visade på ett blandat resultat (både ökat och minskat cyklande). Författarna konstaterar att man inte kan se ett tydligt samband mellan ett införande av hjälmlag och en minskning av cykling.

<sup>3</sup> <https://transportstyrelsen.se/sv/Nyhetsarkiv/2021/kravs-mer-an-hjalm-for-att-oka-cyklisters-trafiksakerhet/>

<sup>4</sup> <https://ntf.se/nyheter/2015/40-ar-efter-inforandet-av-bilbalteslagen/>

## 2.8. Sammanfattande analys

Cykelhjälsanvändningen ökar över tid, men är fortfarande för låg för att nå upp till de mål som finns för det svenska trafiksäkerhetsarbetet. Cykelhjälsanvändningen varierar också i landet och mellan olika grupper. Trafiksituationen skiljer sig åt och även förekomsten av olika typer av cyklister med olika benägenhet att använda hjälm. Det kan vara en anledning till att cykelhjälsanvändningen är så pass mycket högre i Stockholms län.

Genom att vissa cyklistgrupper blir en vanligare syn i trafiken, stärks normen för att använda cykelhjälm. *Cykelpendlare*, särskilt de som pendlar längre sträckor med sportig utrustning, använder ofta cykelhjälm. Motions- och tävlingscyklister använder i princip alltid hjälm under träning, men inte nödvändigtvis annars. Fler ”sportiga” cyklister i trafiken kan sannolikt bidra till att allt fler använder hjälm. Nya typer av huvudskydd har också inträtt på marknaden, till exempel det airbagliknande huvudskyddet Hövding, och har bidragit till att överbrygga vissa hinder för hjälmanvändning.



Figur 13. Cykelpendlare, särskilt de som pendlar längre sträckor, använder ofta cykelhjälm. Bilden kommer från Wennberg med flera (2014).

En grupp som använder cykelhjälm i stor utsträckning är *barn*, särskilt de yngre barnen (upp till 12 år). Det beror sannolikt både på att lagen föreskriver hjälmanvändning hos barn upp till 15 år och på en ambition hos föräldrar att värna om barnens säkerhet. I gruppen barn i åldern 12–15 år minskar dock hjälmanvändningen och denna grupp är särskilt relevant att fokusera på framöver. Det kan vara så att insatser i syfte att öka hjälmanvändningen bland yngre barn (upp till 12 år) i första hand är en fråga om att informera barn och föräldrar, det vill säga kunskapshöjande insatser behövs. Bland de äldre barnen (12–15 år) handlar insatser inte bara om kunskapshöjande insatser, utan det blir frågan om att påverka normen och hur kollektivet förhåller sig till cykelhjälmen. Det blir då också viktigt att inte betrakta barn som en homogen grupp – i en uppsats av Björklund Qvarfordt (2018) belyses hur kön, klass och etnicitet får betydelse för hur individen ser på risk och cykelhjälsanvändning.

Information och kampanjer för ökad cykelhjälsanvändning är viktigt för att öka *kunskapen* om varför cykelhjälm är viktigt och vad som är en säker cykelhjälm, men också för att bidra till att stärka den *sociala normen* för att använda hjälm. Flera av de cykelhjälmkampanjer från Norge och Danmark som presenterades i detta kapitel anspelar på sociala normer.

Att vissa grupper använder cykelhjälm i betydligt större utsträckning än andra visar på att normen är olika stark. Om man tolkar ökningen av andelen medborgare som använder hjälm och som har en positiv attityd till hjälm som ett uttryck för en social norm, kan man säga att den sociala normen för cykelhjälmsanvändning ökar i samhället generellt. Det skulle vara intressant för framtida forskning undersöka hur normen utvecklat sig för relaterade områden som mopedhjälms- och bilbältesanvändning i samband med införande av lagstiftning och i relation till informationsinsatser.

Från tidigare studier blir det tydligt att störst effekt på cykelhjälmsanvändning nås genom att kombinera olika angreppssätt med varandra. Kombinationen hjälmlag och information/utbildning har visat sig vara mycket effektiv. Att även subventionera cykelhjälm ger ännu bättre resultat. Erfarenheterna från tidigare cykelhjälmskampanjer har också varit att det är viktigt att identifiera rätt målgrupper, dela ut information och ge råd lokalt, vara uthållig, använda media så mycket som möjligt samt skapa en positiv bild av cykelhjälmen.

Utifrån tidigare studier kan konstateras att några relevanta målgrupper och kanaler för information och kampanjer för ökad cykelhjälmsanvändning är följande:

### **Barn – genom skolan**

Cykelhjälmsanvändningen bland barn stöds av en cykelhjälmslag. Användningen av cykelhjälm är också relativt god upp till 12-årsåldern, sedan avtar den. Insatser behöver särskilt riktas mot barn i åldern 12–15 år.

Många kommuner arbetar med cykelhjälmsanvändning genom sitt arbete med säkra skolvägar eller i trafikundervisningen. Genom kunskapshöjande budskap kan särskilt yngre barn lära sig (och sina föräldrar – se nedan) att använda cykelhjälm. Cykelhjälmsfrågan kan också vara en del av ett generellt olyckspreventivt arbete.

Det blir viktigt att se till att insatserna riktar sig både till yngre och äldre barn. Insatserna bland de äldre barnen behöver handla om normer och föreställningar om hur man ska vara och göra. Ju äldre barnen blir, desto tydligare blir också könsskillnaderna i hur man förhåller sig till såväl risk som till cykelhjälm. Det behövs således anpassade budskap till barn utifrån såväl ålder som kön.

### **Föräldrar – genom sina barn**

Föräldrar är troligtvis mer mottagliga för information om trafiksäkerhet än andra grupper och har i regel också en vilja att vara ett gott föredöme för barnen. För vuxna personer som inte tidigare använt cykelhjälm, aktualiseras i regel hjälmfrågan när man ska cykla med sina barn. Man kan säga att det finns starkare intention till egen beteendeförändring när man står och ska övertyga sina barn om att använda hjälm. Beteendeförändringen åstadkoms ofta av föräldern själv, men kan också behöva få en extra skjuts av att föräldrar får information om cykelhjälmsanvändning från kanaler som

BVC, öppna förskolan, förskolan och grundskolan. Även barnen blir då också påverkare genom att särskilt yngre barn är måna om att bete sig regelrätt och gärna uppmanar andra att göra så. Det blir svårt för en förälder att finna rimliga motargument när barnet framhåller en övertygelse om att familjen ska använda hjälm.

### **Cykelpendlare – genom arbetsplatser/arbetsgivare**

När det gäller pendlarczyklister är det viktigt att förstärka den redan positiva trenden med hög hjälmanvändning på pendlingsstråken i större städer. Arbetsplatser har varit forum för flera tidigare kampanjer och utbildningsprogram för ökad cykelhjelmsanvändning och det beror inte minst på att det är en kanal för att nå många vuxna personer samlat och att det finns ett intresse (och för tjänsteresor ett arbetsmiljöansvar) hos arbetsgivare att arbeta för säkrare cykling. Det ligger också generellt närmare till hands att använda cykelhjälm vid arbetspendling eftersom då är handlingen mer knuten till en vana. Det finns i regel också mer praktiska förutsättningar att förvara hjälmen på arbetsplatsen jämfört med när man cyklar för andra ärenden.

Cykelhjelmsinsatser på arbetsplatser kan med fördel integreras i *arbetet med hållbart resande*, till exempel i gröna resplaner och vid kampanjer för att uppmuntra till cykling och att åka kollektivt till jobbet eller prova elcykel.

Det är också en fråga för *arbetsmiljöarbetet* på en arbetsplats och krav på cykelhjälm för resor i tjänsten bör därför finnas med i respolicy eller liknande.

### **Utlandsfödda personer – särskilt för att nå barn**

Utlandsfödda personer cyklar i mindre utsträckning än svenskfödda personer, inte minst gäller det utlandsfödda kvinnor. Det finns studier som visar på lägre kunskap om trafiksäkerhet och högre olycksrisk för utlandsfödda personer (se studier i Wennberg med flera, 2019) och tidigare studier har också sett att cykelhjelmsanvändningen är lägre i låginkomstgrupper. Det finns därför anledning att särskilt rikta information till utlandsfödda personer vad gäller fakta om varför användning av hjälm är viktigt och konsumentinformation för valet av hjälm. Det gäller inte minst för att nå *barn* i familjer där föräldrarna är utlandsfödda. Viktiga kanaler här kan vara BVC, öppna förskolan, förskolan och grundskolan.

### **Äldre – genom elcykelförsäljare och pensionärsorganisationer**

Äldre personer, framförallt i åldern 65–79 år (ungefär) när cykeln kan vara en viktig del av mobiliteten, är en relevant målgrupp. Alltfler äldre, och även medelålders, använder elcykel och kan vid köpet av elcykel vara mottagliga för information om cykelhjälm.

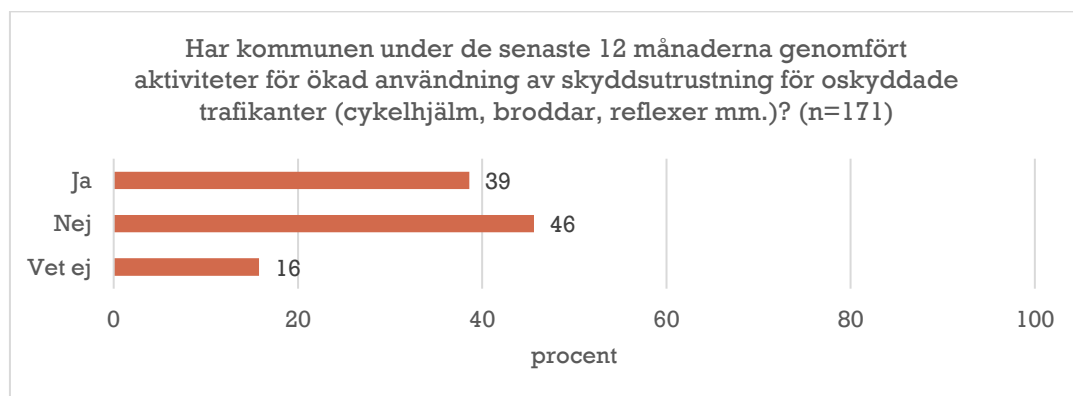
Viktiga kanaler kan vara genom cykelförsäljare och pensionärsorganisationer. Bland äldre är könsskillnaden i cykelhjälmsanvändningen större än i andra åldersgrupper. Äldre är också en mycket heterogen grupp. Det kan därför finnas anledning att formulera budskap och strategier med hänsyn till kön, klass och etnicitet.

### 3. Kartläggning av nuläge och behov i kommuner och regioner

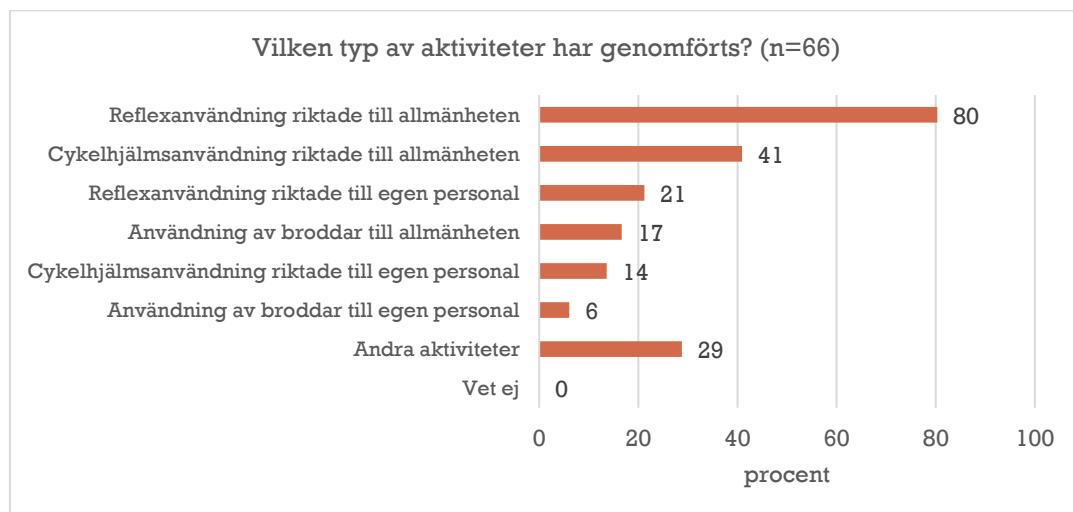
I detta kapitel presenteras resultaten av en kartläggning av hur svenska kommuner och regioner arbetar för ökad cykelhjälsanvändning och säker cykling idag och om vilka behov av stöd som finns. I kapitlet ges också ett antal exempel på kunskapshöjande och beteendepåverkande insatser för ökad trafiksäkerhet från svenska kommuner och regioner.

#### 3.1. Trafikverkets undersökning i kommunerna

Trafikverket har under hösten 2021 genomfört en enkätundersökning i kommunerna om hur de arbetar med trafiksäkerhet i dagsläget och vilka behov man har. Resultaten för de frågor som berör säker cykling och cykelhjälsanvändning presenteras nedan.



Figur 14. Svar på frågan "Har kommunen under de senaste 12 månaderna genomfört aktiviteter för ökad användning av skyddsutrustning för oskyddade trafikanter (cykelhjälm, broddar, reflexer mm.)?" (N=171). Källa: Kommunundersökning genomförd av Origo Group på uppdrag åt Trafikverket hösten 2021.



Figur 15. Svar på frågan "Vilken typ av aktiviteter har genomförts?" (N=66). Källa: Kommunundersökning genomförd av Origo Group på uppdrag åt Trafikverket hösten 2021.

### 3.2. Kommuners nuläge och behov av stöd

För att få en bild av om och hur kommuner arbetar för cykelhjälmsanvändning eller driver andra trafiksäkerhetskampanjer, och om vilket behov av stöd som finns, skickades som en del av denna utredning frågor till ett fyrtiotal kommuner. 29 kommuner inkom med svar. Därutöver gjordes en genomgång av 25 kommuners webbplatser för att se om information om cykelhjälmsanvändning och annan trafiksäkerhetsinformation som presenteras där.

Studerade kommuner är valda för att representera både kommuner som genomfört aktiviteter för cykelhjälmsanvändning riktade till allmänheten (enligt svar i Trafikverkets undersökning som presenterades i avsnitt 3.1) och kommuner som inte genomfört aktiviteter. Detta för att belysa behov av stöd i kommuner med olika förutsättningar och erfarenheter.

#### Många informerar om cykelhjälmsanvändning, några gör kampanjer

Många kommuner informerar om cykelhjälmsanvändning på sina webbplatser för att på så vis uppmuntra till användning, men betydligt färre gör kampanjer i dagsläget. De kommuner som inte arbetar med cykelhjälmsfrågan i nuläget kopplar det till resursbrist eller menar att det finns planer på att göra det i framtiden.

The image shows two side-by-side screenshots of municipal websites. The left screenshot is from Lysekils kommun, displaying a search bar, a navigation menu with categories like 'Utbildning och barnomsorg', 'Kultur och fritid', 'Omsorg och stöd', 'Bygga, bo och miljö', 'Trafik och resor', 'Näringsliv och arbete', and 'Kommun och politik'. The main content area features a large photo of a child wearing a blue bicycle helmet and an article titled 'Använder ditt barn cykelhjälm?'. The right screenshot is from Växjö kommun, also with a search bar and a navigation menu including 'Fartsladd och skola', 'Stad och omsorg', 'Zabö och företag', 'Barn och ungdom', 'Trafik och stadplanering', 'Hälsor utveckling', 'Se och göra', and 'Politik och demokrati'. The main content area has an article titled 'Cykelhjälm och säker cykling' with text about helmet usage and safety.

Figur 16. Exempel på cykelhjälmsinformation på webben i Lysekils kommun och Växjö kommun.

Många kommuner följer upp cykelhjälmsanvändningen. Flertalet av de kommuner som inte aktivt arbetar med cykelhjälmskampanjer presenterar NTF:s undersökningar på sina webbplatser eller har en policy att all marknadsföring innehållande cycklistor alltid ska bära hjälm på bild:

*"Vi informerar på hemsidan om resultatet vi får från NTF:s mätningar" (Lomma kommun)*

*"Vi arbetar även med att cykelhjälm ska vara en självklarhet i allt det bild- och filmmaterial som kommunen använder i marknadsföring och kommunikation." (Uppsala kommun)*

Cykelhjälsfrågan kan ingå i andra insatser, till exempel riktade till skolor i arbetet med säkra skolvägar och i trafikundervisning. Ett exempel är Linköpings kommun som arbetar med "Lärande för hållbar utveckling i förskolan" där cykelhjälsfråga ingår som ett projektområde, se Figur 17.



Figur 17. Exempel från Linköpings kommun: Lärande för hållbar utveckling i förskolan "På riktigt viktigt" där projekt 6 handlar om cykelhjälm.

I Lunds kommun har man i många år delat ut cykelhjälm "på stan" till vuxna cyklister utan hjälm, se Figur 18. Det är framförallt de större kommunerna (kommuner med hög cykelandel, studentkommuner) som informerar om och arbetar med cykelhjälsanvändning. Det kan bero på tillgången till resurser att driva frågan i dessa kommuner.



Figur 18. Exempel från Lunds kommun som delar ut gratis cykelhjälm till personer som saknar hjälm. Bilden är från ett kommunikationsmaterial på Facebook.

## Andra trafiksäkerhetskampanjer

Många kommuner svarade att de genomför andra typer av trafiksäkerhetskampanjer. Det finns ett tydligt fokus på vikten av reflexer och synbarhet i trafiken, se exempel i Figur 19. Andra exempel på trafiksäkerhetskampanjer är Uppsala kommuns TrafiQ (se Figur 20). I några kommuner nämns även Trafikantveckan och Trafikkalendern.



Figur 19. Flera kommuner i Skåne, Polisen och Räddningstjänsten Syd arbetar med den årliga reflexkampanjen ”Syns du (inte) - finns du (inte)”.

### Ditt TrafiQ påverkar trafiksäkerheten

Många faktorer spelar in för att trafiken ska flyta på och fungera på ett säkert sätt. Du som bilist, cyklist eller gångtrafikanter har stor inverkan. Beroende på hur väl du kan reglerna och anpassar dig efter olika trafiksituationer påverkar du din egen och andras trafiksäkerhet.

#### Har du TrafiQ?

Som en trafikant med TrafiQ följer du trafikreglerna, men anpassar också ditt förhållningssätt beroende på hur trafiksituationen ser ut. Du behöver därför använda både hjärna och hjärta i trafiken.

För att ha TrafiQ behöver du

- kunna trafikreglerna
- vara uppmärksam
- visa hänsyn till dina medtrafikanter
- ta det lugnt
- anpassa fart och beteende efter trafiksituationen.

[Testa ditt TrafiQ](#)

Figur 20. Exempel från Uppsala kommun: Genom ett frågeformulär på webben testas man sin ”TrafiQ”.

Stockholms stad har gjort kampanjer om hastighetsefterlevnad, se Figur 21. Kampanjerna har också utvärderats, men främst med avseende på uppmärksamhet och hur människor upplevde kampanjen. En fråga ställdes även i respektive utvärdering som rör intentionen till beteendeförändring. Stockholm följer liksom många andra kommuner upp hastighetsnivån på det kommunala vägnätet genom regelbundna trafikmätningar. Både Stockholm och Göteborg ingår också Trafikverkets nationella trafiksäkerhetskampanj Zhero.



Figur 21. Exempel på trafiksäkerhetskampanj i Stockholm: Har du koll på hur fort du kör? Visa mer hänsyn i trafiken (till vänster) och en kampanj i samband med nya hastigheter i staden (till höger).

### Erfarenheter från genomförda kampanjer

Ungefär hälften av kommunerna har följt upp de insatser som gjorts. Flertalet av de som inte följt upp sina insatser har ändå uppfattat en till stor del positiv respons. Flera av kommunerna har använt sig av NTF för att följa upp hur olika kampanjer har fungerat och uppfattats av den utvalda målgruppen.

*"Vi upplever det enklare att ge uppgiften till experter, NTF och Trafikkalendern, då de jobbar dagligen med dessa frågor." (Landskrona stad)*

Fokus för genomförda utvärderingar har varit att undersöka hur budskapet tagits emot av mottagarna, medan få utvärderar vilken effekt insatsen haft på attityder eller beteenden. Hur mottagarna upplever och tar emot budskapet mäts vid flera tillfällen i samband med att fler ansluter sig till projektet eller vid utdelande av gratisföremål så som reflexer. Några av kommunerna följer upp kampanjerna med observationsstudier före och efter, exempelvis kring skillnader i cykelhjälmsanvändning bland skolbarn. I vissa fall nämndes resursbrist även vid denna fråga som skäl till att kommunerna inte utvärderar sina kampanjer.

### Cykelhjälmsfrågans relevans

Kommunerna svarar genomgående att cykelhjälmsanvändning är en relevant fråga att arbeta med och många kommuner uttrycker även intresse för att genomföra insatser för ökad cykelhjälmsanvändning och andra trafiksäkerhetskampanjer. Anledningen till att det inte görs mer i dagsläget är främst resursbrist, både vad gäller ekonomiska och personella resurser. Många kommuner menar också att de är i behov av stöd och att frågan måste bli prioriterad av kommunpolitiken så att resurser tilldelas för arbetet. Resursfrågan lyfts fram i både mindre och större kommuner:

*"Det är relevant, men vi behöver äska pengar i så fall för kampanjer och personella resurser och det har jag ingen aning om vi får. Jag vet inte ens om det ingår i det kommunala uppdraget som det ser ut nu." (Göteborgs stad)*

Ansvar för arbetet med cykelhjälmsanvändningen ligger till på stadsbyggnadskontor, samhällsbyggnadsförvaltning, teknik- och fastighetsförvaltning och trafikkontor (och liknande benämningar) samt på utbildningsförvaltningen. De olika organisatoriska enheterna inom kommunen ser ett behov av samarbeten med varandra i olika frågor. I kommunerna kan ett tydligt fokus på cykelhjälmsfrågan kopplat till trafiksäkerhet och barn utläsas, och utbildningsförvaltningen blir ofta inkopplad i samband med cykelsäkerhet:

*"Ja, vi arbetar med Sund och säker skolväg med skolorna i staden men det arbetet är pausat på grund av resursbrist och ska återupptas i vår." (Sundbybergs stad)*

Ett par kommuner menar att det också finns andra insatsområden som är viktiga för mer säker cykling. Genom att fokusera på cykelhjälmsfrågan ses en tendens att flytta ansvaret från systemutformarna till trafikanterna:

*"Det är viktigt att informationen inte har en avskräckande effekt. Hälsoeffekterna med cykling är större än riskerna med cykling – ett alltför stort fokus på skaderisken kan vara kontraproduktivt." (Borlänge kommun)*

*"Vi skulle vilja att sambandet mellan hastigheten på motorfordon och användandet av cykelhjälm lyfts för att ansvaret inte bara ska ligga på att cyklister ska skydda sig, utan även att förare har ett ansvar att anpassa hastigheten till rådande trafiksituation och andra trafikanter." (Alingsås kommun)*

## Möjlighet att samverka med andra satsningar såsom hållbart resande

Många kommuner bedriver arbete för hållbart resande där trafiksäkerhet kan ingå, särskilt i de fall då insatserna riktar sig mot skolor. De berättar att de alltid använder bilder på cyklister med cykelhjälm i arbetet med hållbart resande. Flera kommuner har tagit fram stödmaterial till skolor i arbetet med säkra skolvägar och arbetar med trafikundervisning i skolor.

Nästantill alla kommunerna har någon form av samarbete med andra kommuner eller aktörer. De samarbeten som sker har ett stort fokus på hållbart resande och trafiksäkerhet, flera av kommunerna nämnde regionen som en samarbetspartner.

Ett exempel på ett samarbete är *Låt barnen styra!* som drivs av Svenska cykelstäder och som har i uppgift att uppmuntra barn att cykla mer. I kampanjfilmen (Figur 22) kan flertalet barn ses komma farandes på pyntade cyklar i stor grupp med en tuff och glad uppsyn som förundrar de förbipasserande. Filmen är humoristisk samtidigt som den målar upp barn som coola ifall de cyklar. Alla barnen bär olika hjälmar, vissa av dem är matchade med barnen för att få cykelhjälmen att se tuff ut.



Figur 22. Kampanjfilm från Svenska cykelstäder.

### Behov av stöd

Många kommuner uttrycker ett behov av stöd i arbetet för ökad cykelhjälmsanvändning och med andra trafiksäkerhetskampanjer. Det sätt man talar om stöd är i termer av de sätt som Vägverket arbetade med dessa frågor och några kommuner refererar också till tidigare samarbeten med Vägverksregioner, till exempel från Vägverket Region Skåne och Vägverket Region Stockholm. Det finns även en önskan hos flera kommuner att Trafikverket är sammankallande och samordnande för kommuner i samma region.

De flesta kommunerna anser att det hade varit bra och underlättat arbetet om det fanns färdigt, samlat material för kampanjer och information då det blir mer resurseffektivt för kommunerna samtidigt som det leder till igenkänning och samma kvalitet på kampanjerna i alla kommuner oavsett resurser. Andra typer av stöd som nämns är personellt och ekonomiskt stöd samt nationella och regionala kampanjer att haka på.

*"Välutformat material är viktigt [- -] Det behöver vara proffsigt för att inte bli plogigt och ge fel effekt. Slutsatsen blir därför att nationell samordning av resurser är A och O." (Borlänge kommun)*

*"Stötta med färdiga informationspaket som kommunen kan fortsätta sprida vidare. Enhetlig och tydlig information för att invånare ska förstå att samma regler och rekommendationer gäller överallt och inte är specifikt för en viss kommun." (Alingsås kommun)*

*"Bra och nödvändigt att Trafikverket tar större ansvar för beteendepåverkande arbete. Här behöver vi små kommuner stöttning." (Ystads kommun)*

### 3.3. Regioners nuläge och behov av stöd

Fyra regioner har tillfrågats om hur de arbetar för ökad cykelhjälsanvändning och säker cykling idag och om vilka behov av stöd som finns inom området: Region Skåne, Region Stockholm, Region Sörmland och Västra Götalandsregionen. Sammanställningen av regionernas svar nedan gör inte anspråk på att ge en totalbild för nuläge och behov i alla regioner i Sverige, men ger en fingervisning om det nuläge och behov av stöd som finns.

#### Cykelhjälsfrågan relevans

Cykelhjälsanvändningen är i flera regioner ett mål eller insatsområde i den regionala cykelstrategin och det görs också uppföljning av cykelhjälsanvändningen i vissa regioner, till exempel inom ramen för regionala cykelstrategin för Skåne eller regionala cykelbokslutet för Stockholm.

Cykelhjälsanvändning är generellt en relevant fråga för regionerna, inte minst för att regionerna ansvarar för hälso- och sjukvården och för folkhälsofrågor. En region lyfter också fram regionens roll som arbetsgivare:

*Som arbetsgivare är det också relevant att se till att de anställda reser säkert i tjänsten och att uppmuntra till säker cykling till och från arbetet. (Västra Götalandsregionen)*

Samtidigt finns det andra frågor som är viktigare att arbeta aktivt med för cyklisters säkerhet än cykelhjälsanvändning, menar de tillfrågade regionerna, inte minst en säker cykelinfrastruktur och bra drift och underhåll av cykelvägar. Västra Götalandsregionen har gjort en trafiksäkerhetsanalys i samband med revideringen av regionala planen för transportinfrastruktur och denna lyfter trafiksäkerhetsbristerna i dagens system. Flera regioner lyfter också fram att insatserna för ökad cykelhjälsanvändning inte får leda till minskad cykling:

*Regionen ska bland annat verka för att främja en cykelkultur där hjälmanvändning ska vara accepterat i alla åldrar. Det är dock viktigt att understryka att de insatser som bör göras inte ska leda till att cyklingen minskar. (Region Skåne)*

*När det kommer till trafiksäkerhet är viktigare att arbeta med infrastrukturen och se till att den är trafiksäker och att vi på så sätt hindrar att cykelolyckor sker. (Region Sörmland)*

*Cykelhjälm kan vara ett hinder för vissa individer att välja cykel. Ytterst är det ju viktigt att få fler att cykla och ställa bilen, för en förbättrad folkhälsa. Att förbättra möjligheterna till säker cykling (genom infrastruktur, underhåll med mera) är viktigare än att få alla att använda hjälm. (Västra Götalandsregionen)*

#### Erfarenheter från kampanjer om cykelhjälsanvändning

Ingen av regionerna informerar eller driver kampanjer om cykelhjälsanvändning eller andra trafiksäkerhetskampanjer på regelbunden basis. Endast en av de tillfrågade regionerna har gjort någon form av insats, se Regions Sörmlands inlägg på sociala medier om cykelhjälsanvändning under mobilitetsveckan 2020 i Figur 23. Region Sörmland har också gjort ett inlägg på sociala medier om reflexer, se Figur 24, och i prova-på-kampanjer informerar man också om reflexer, speciellt i samband med vintercykling.



Figur 23. Glöm inte hjälmen! Ett inlägg om cykelhjälm användning av Region Sörmland under mobilitetsveckan 2020. Källa: <https://fb.watch/9YhIe5Gwsp/>



Figur 24. Syns du? Ett inlägg om reflexer av Region Sörmland och Sörmlandstrafiken. Källa: <https://fb.watch/9Yi1FRInX/>

Region Skåne genomför i nuläget inte kampanjer om cykelhjälm användning eller några andra trafiksäkerhetskampanjer. Regionen planerar dock ett kampanjarbete som riktar sig mot pendlingscykling/supercykelvägar som kan komma att innehålla information om fördelar med hjälm användning, men det kommer inte vara huvudsyftet med kampanjen.

Regionerna har inte erfarenhet av att arbeta med cykelhjälm användning och andra trafiksäkerhetskampanjer på regional nivå. Det är främst Trafikverket, kommuner och ideella organisationer (NTF med flera) som jobbar med dessa kampanjer, menar en av regionerna. En region säger:

*"Inte att vi inte skulle kunna göra det men bara att vi inte känner till några regionala projekt i Sörmland kring frågorna. Vi stöttar ju kommunerna genom arbetet som vi har kopplat till hållbart resande men det finns ju alltid utrymme för att knyta arm mer kring fler åtgärder och kampanjer." (Region Sörmland)*

Inte heller Västra Götalandsregionen driver kampanjer för cykelhjälm användning. Däremot ingår ofta hjälm användning i kampanjer för att få fler att cykla, till exempel genom att

testcyklister uppmuntras att använda hjälm. Regionen ger medel till NTF som genomför trafiksäkerhetskampanjer.

Ingen region har svarat på frågan om erfarenheter från genomförda insatser och om insatserna har utvärderats. Få insatser har gjorts, i princip inga utöver Region Sörmlands inlägg om cykelhjälmsanvändning ovan, och därmed har heller inga insatser utvärderats.

### Kännedom om kommuners arbete med trafiksäkerhetskampanjer

Två av regionerna känner till kommuner i regionen som arbetar med cykelhjälmsinformation och andra trafiksäkerhetskampanjer, särskilt större kommuner arbetar med detta. Region Skånes representant känner till att flera kommuner i Skåne har haft kampanjer som riktat sig mot cyklister för att främja säker cykling. Det handlar inte alltid specifikt om hjälmanvändning. De stora kommunerna har alla haft kampanjer av olika slag – ofta riktade till skolor. Malmö och Lund har genomfört kampanjer löpande under många år.

Region Sörmlands representant känner inte till några exempel i kommunerna och menar att det inte är något som lyfts i deras nätverk kopplat till hållbart resande. Inte heller Region Stockholms representant känner till cykelhjälmskampanjer hos kommunerna i länet.

En fråga ställdes också om vilket stöd som regionerna eventuellt erbjuder till kommunerna när det gäller cykelhjälmsinformation och andra trafiksäkerhetskampanjer. Dock var det ingen region som erbjöd något direkt stöd i detta arbete, men däremot driver regionerna nätverk för erfarenhetsutbyte inom hållbart resande. Till exempel nämner Region Sörmland sitt nätverk för hållbart resande där aktörerna stöttar varandra i arbetet. Nätverksträffar ordnas för dialog, erfarenhetsutbyte och kunskapsspridning. Man gör även gemensamma kampanjer för att öka det hållbara resandet. I år har man haft kampanjen *Hälsotrampet* och under 2022 är förhoppningen att kunna genomföra en *prova-på-kampanj för kollektivtrafik*. Trafiksäkerhetsfrågor ingår dock inte här.

### Möjlighet att samverka med andra satsningar såsom hållbart resande

Många regioner bedriver informationskampanjer för hållbart resande. En fråga ställdes om regionerna brukar ”kroka arm” med andra satsningar, till exempel hållbart resande, mobility management, hälsa, trygghet eller infrastrukturåtgärder. Sådana satsningar finns, men trafiksäkerhetsinformation ingår i princip aldrig.

Region Skåne berättade om kampanjer som görs inom mobility management. Ett aktuellt exempel är tågavstängningen mellan Malmö och Lund under sensommaren 2021, där regionen tillsammans med kommunerna och Trafikverket kampanjade om att få resenärer att testa att cykla under tågavstängningen. Dessa kampanjer handlar oftast om att främja cykling, det vill säga få fler att cykla. Trafiksäkerhet och hjälmanvändning är sällan det primära fokuset.

Region Sörmland gör en hel del kampanjer kopplat till hållbart resande. Regionens representant nämner ERUF-projektet *Rena resan* och *Nätverket för hållbart resande*. Det finns en intern arbetsgrupp med både interna och externa kompetenser samt från välfärd och

folkhälsa samt kommunikation. Samverkan sker också med enheten som arbetar med infrastruktur och fysisk planering. Dock ingår inte trafiksäkerhetskampanjer i denna samverkan.

Västra Götalandsregionen menar att cykelhjälmsfrågan till viss del ingår i hållbart resande-kampanjer, till exempel i kampanjer för att få fler att cykla genom att testcyklister uppmuntras att använda hjälm.

### Behov av stöd när det gäller cykelhjälmsinformation/-kampanjer

Ingen av regionerna ser i dagsläget ett behov av stöd från Trafikverket när det gäller cykelhjälmsinformation och andra trafiksäkerhetskampanjer. Samtidigt är det, som en region påpekar, i regel kommuner, Trafikverket och NTF som driver trafiksäkerhetskampanjer och inte primärt regioner. Även de regioner som har med cykelhjälmsfrågan i sin regionala cykelstrategi menar att det är mer en fråga för andra aktörer och nämner Trafikverket (som deltagit i framtagandet av regionala cykelstrategin). Cykelhjälmsfrågan kan dock finnas med i regionernas kampanjer för mer hållbart resande.

Regionerna återkommer också till frågan om hur prioriterat det är för en region att arbeta med cykelhjälmsanvändning och att det finns andra frågor som är viktigare att arbeta med för cyklisters säkerhet. Regionens fokus är framförallt att öka cyklingen:

*All form av stöd är positivt men bara för att Trafikverket har en organisation som regionen kan få stöttning av i denna fråga, är det inte säkert att regionen hade använt stödet – det handlar om prioriteringar och resurser och regionens primära fokus är att få fler att cykla.  
(Region Skåne)*

### 3.4. Sammanfattande analys

Flera kommuner driver aktivt olika trafiksäkerhetskampanjer och informerar om cykelhjälmsanvändning som en del i sitt trafiksäkerhetsarbete. Kommunerna är också positiva till att arbeta för ökad cykelhjälmsanvändning och med trafiksäkerhetskampanjer generellt, men behöver stöd i arbetet. Det finns ett behov av material för kampanjer och information och flera kommuner ser också ett behov av att Trafikverket är en samordnande och sammankallade aktör, inte minst på regional nivå. Även om det finns flera exempel på kampanjer i kommunerna, är det få insatser som utvärderas. Kommuner nämner inte själva att de behöver stöd i utvärdering och sannolikt behövs det också incitament för utvärdering.

Fyra regioner tillfrågades om hur de arbetar för ökad cykelhjälmsanvändning och om vilka behov av stöd som finns inom området. Dessa regioner arbetar i dagsläget inte nämnvärt med att öka cykelhjälmsanvändningen, men däremot finns cykelhjälmsanvändning med som en indikator i cykelbokslut och liknande uppföljning. Regionerna ser inte nödvändigtvis sin roll i att driva cykelhjälmsinformation och andra trafiksäkerhetskampanjer; det anses mer vara en fråga för kommuner, Trafikverket och NTF. De nämner dock möjligheten att frågan skulle kunna passa ihop med det arbete som bedrivs inom hållbart resande samt att det går hand i hand med regionens uppdrag att bedriva sjukvård och folkhälsoarbete. Det blir dock

tydligt att regionerna anser att det finns andra frågor som är viktigare för cyklisters säkerhet, inte minst infrastrukturfrågor och drift och underhåll.

Kommunerna ser, jämfört med regionerna, tydligare sin roll i att genomföra insatser för ökad cykelhjälm användning och på annat sätt öka trafiksäkerheten. Samtidigt blir det tydligt att kommunpolitiken kan behöva övertygas om att detta är frågor som är viktiga att arbeta med för kommunen för att resurser ska tilldelas. Informations- och kommunikationsinsatser för ökad trafiksäkerhet stod sannolikt högre på den kommunala agendan tidigare när det fanns drivkrafter inom ramen för Vägverkets sektorsansvar. Andersson & Vedung (2014, s. 4) konstaterar också, baserat på intervjuer med företrädare för olika aktörer, att ”företrädare för flera stora cykelkommuner pekade på att Trafikverket kraftigt reducerat sitt stöd för projekt för ökad hjälm användning till kommuner och organisationer som tidigare fått stöd för att bedriva informations- och utbildningsverksamhet. Detta har fått hjälminsatserna att stanna av.” I Trafikverkets uppdrag om medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken, där kommuners och regioners förmåga att i dialog med sina medborgare öka kunskapen om trafiksäkerhet ska stärkas, behöver sannolikt även fokus riktas mot att få upp trafiksäkerhetsfrågan på agendan igen.

Även om regionerna ser möjligheter att arbeta med cykelhjälm användningen, blir det tydligt att det finns en viss skepsis i regionerna till att arbeta med hjälmfrågan då man anser att det finns andra frågor som är viktigare för att göra det säkrare för cyklister. Detta nämns även av enstaka kommuner, men inte alls så tydligt. Det kan skönjas en upplevd motsättning mellan att å ena sidan arbeta för ökad cykling och mer hållbart resande och å andra sidan för ökad trafiksäkerhet. Det blir en knäckfråga för fortsatt arbete att få ihop en gemensam bild där alla aktörer ser att det finns många olika pusselbitar i det pussel som tillsammans utgör trafiksäkerhetsarbetet och att trafiksäkerheten också är en förutsättning för hållbart resande.

## 4. Förslag på verktyg, metoder och stöd

I detta kapitel föreslås verktyg, metoder och andra stöd som kan stärka kommuner och regioners förmåga att föra dialog med medborgarna om cykelhjälmsanvändning. Utgångspunkten för förslaget är faktasammanställningen i kapitel 2 och kartläggningen nuläge och behov i kapitel 3.

Rapporten har fokus på kommuner och regioners arbete för *ökad cykelhjälmsanvändning*, men föreslagna verktyg, metoder och stöd i detta kapitel är även relevanta för arbetet med kunskapshöjande och beteendepåverkande insatser för ökad trafiksäkerhet inom andra områden av relevans för det kommunala och regionala uppdraget. Det kan exempelvis vara att arbeta för ökad hastighetsefterlevnad på kommunala vägar, att i skolor lyfta frågor som rör alkohol och narkotika i trafiken eller i möte med föräldrar i olika områden och grupper lyfta frågor om bilbältesanvändning och säkerhet för barn i trafiken. Oavsett inriktningen för insatserna blir den typen av stöd som föreslås nedan relevanta.

### 4.1. Trafikverket som pådrivande och samordnade aktör

#### Få upp trafiksäkerhetsfrågan på agendan

Kommunerna och regionerna behöver olika former av stöd i ett arbete med kunskapshöjande och beteendepåverkande insatser för ökad trafiksäkerhet. Det handlar dels om metoder och verktyg för själva arbetet, dels om stöd för att arbetet överhuvudtaget ska bli av. Många påtalar att trafiksäkerhetsfrågan behöver en skjuts för att komma upp på agendan i kommunerna och menar att Trafikverket har stor betydelse som pådrivande aktör. Det finns fler aktörer som kan hjälpa till att få upp trafiksäkerheten på agendan, till exempel har NTF medel av Trafikverket för att genomföra informationsinsatser riktade till kommunpolitiker.

I samtalen med regionerna lyfts en viss skepsis till att arbeta med cykelhjälmfrågan då man anser att det finns andra frågor som är viktigare för säker cykling. Detta nämns även av enstaka kommuner, men inte alls så tydligt. Det kan skönjas en upplevd motsättning mellan att arbeta för ökad cykling och för ökad trafiksäkerhet. Det blir en knäckfråga för fortsatt arbete att få ihop en gemensam bild där alla aktörer ser de olika delar som är en del av trafiksäkerhetsarbetet och att trafiksäkerheten också är en förutsättning för hållbart resande.

Trafikverket har sedan regeringens nystart av Nollvisionen hösten 2016 ett uppdrag att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafik.<sup>5</sup> För att få med sig kommuner och regioner, och få upp trafiksäkerhetsfrågan på agendan, är Trafikverkets roll högst väsentlig. Många kommuner refererar till de insatser som gjordes genom Vägverkets sektorsarbete och verkar också sakna det stöd som gavs då. Det nämnda uppdraget att leda

---

<sup>5</sup> Regeringsbeslut N2016/05493/TS. Uppdrag att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafik.

övergripande samverkan är därför en viktig förutsättning även för att kunna genomföra insatser inom medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken.

### Samordna insatser på regional nivå

Arbetet med kunskapshöjande och beteendepåverkan insatser i kommunerna kan samordnas på olika sätt. Det kan handla om att utbyta erfarenheter och kampanjmaterial med varandra så att ingen behöver ”uppfinna hjulet på nytt”, men också om att samordna insatser för ett större genomslag gentemot medborgare. Flera kommuner önskar att Trafikverket är en samordnande och sammankallade aktör på regional nivå. Några hänvisar till tidigare samarbeten i regionen som samordnades av Vägverket. Det finns alltså ett behov av såväl en aktör (Trafikverket) som samordnar insatser på regional nivå och ett forum/nätverk för erfarenhetsutbyte och samordning (i avsnitt 4.3 beskrivs nätverk mer ingående).

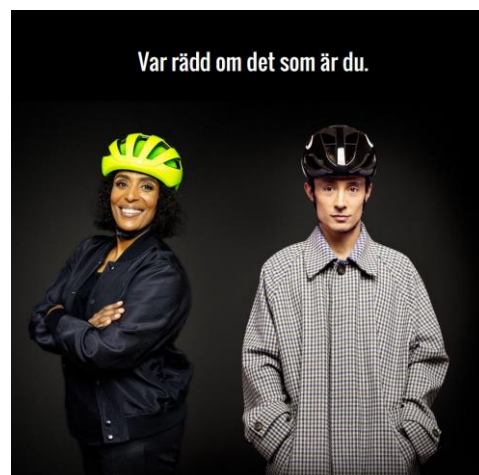
Även här kan konstateras att Trafikverkets uppdrag att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafik är en viktig förutsättning även för att kunna genomföra insatser inom medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken. När det gäller samordning av insatser blir den regionala närvaron viktig.

### Andra aktörer

Det finns också andra nationella aktörer som kan stötta kommuner och regioner i deras insatser för ökad cykelhjälsanvändningen eller i andra trafiksäkerhetsinsatser på lokal och regional nivå. Tillsammans med dessa aktörer kan Trafikverket skapa så ändamålsenliga insatser som möjligt. Exempel på sådana aktörer är:

- ▷ **NTF** som tillhandahåller konsumentinformation och driver olika kampanjer för ökad cykelhjälsanvändning. NTF genomför projektet ”Lokal kommunikation för ökad cykelhjälsanvändning” där idén är att kommunicera vikten av cykelhjälm i samband med att cykelbanor, cykelgarage eller liknande invigs. Projektet innebär ett samarbete med två välkända artister, se Figur 25. Under 2020 gjordes event i 7 kommuner.
- ▷ **Myndigheten för Säkerhet och Beredskap** har av regeringen fått samordningsansvar när det gäller barns säkerhet. Inom ramen för detta uppdrag kan MSB agera för ökad säkerhet för barncyklisterna.
- ▷ **Försäkringsbolag** har möjlighet att både informera och arbeta med ekonomiska incitament genom försäkringspremien för att främja cykelhjälsanvändning.

Figur 25. NTF samarbetar med två kända artister i projektet ”Lokal kommunikation för ökad cykelhjälsanvändning”. På bilden syns Marika Carlsson och Daniel Adams-Ray. Källa: <https://detsomardu.ntf.se/>.



## 4.2. Stöd för planering och genomförande

Utöver att vara en pådrivande och samordnande aktör, kan kommuner och regioners förmåga att föra dialog med medborgarna om cykelhjälmsanvändning stärkas väsentligen av att Trafikverket tillhandahåller metoder, verktyg och andra stöd. I detta avsnitt ges förslag på sådana stöd som kan vara till hjälp för planeringen och genomförande av kunskapshöjande och beteendepåverkan insatser för ökad trafiksäkerhet i kommuner och regioner.

### Kunskapsbank med faktaunderlag

Flera kommuner menar att de behöver argument för att övertyga kommunpolitiken för att få resurser att arbeta med cykelhjälmsfrågan. En kunskapsbank med faktaunderlag kan tillhandahållas som stöd för kommuner och regioner, förslagsvis på Trafikverkets webbplats. Detta underlag kan ge grundläggande trafiksäkerhetsinformation och argument för *varför* olika trafiksäkerhetsfrågor är viktiga att arbeta med för en kommun eller region gentemot sina medborgare. Initialt är det fakta om och argument för cykelhjälmsanvändning som är aktuellt, men det kan också var aktuellt med motsvarande information om hastighetsefterlevnad, alkohol och droger i trafiken och säkra fordon.

### Informations- och kampanjmaterial

Ytterligare ett grundläggande stöd som Trafikverket kan ge kommuner och regioner är att tillhandahålla informations- och kampanjmaterial för kunskapshöjande och beteendepåverkande insatser för ökad trafiksäkerhet. Detta material kan kommuner och regioner använda rakt av eller göra egna redigeringar och anpassningar i innan användning, till exempel lägga till sin egen logotyp och använda egna bilder och lokala profiler samt egen statistik. Det innebär att kommuner och regioner inte behöver ”uppfinna hjulet igen”. Många mindre kommuner har inte själva resurser att arbeta fram eget material, men är behjälpta av att material redan finns. Då blir istället till att arbeta med kunskapshöjande och beteendepåverkande insatser för ökad trafiksäkerhet lägre.

Gemensamt informations- och kampanjmaterial kan samlas på en webbplats, men det finns också möjlighet att ta inspiration från andra kommuner som har arbetat fram sådant material redan, inte minst de större kommunerna. I avsnitt 4.3 föreslår en webbplats/community som kan vara hemvist för detta material.

### Vägledning för genomförandet och goda exempel

Ett stöd för genomförandet av kunskapshöjande och beteendepåverkande insatser för ökad trafiksäkerhet kan ges genom att Trafikverket tar fram en *vägledning* som ger råd för planering, genomförande och utvärdering av insatserna. Det blir då också intressant att presentera *goda exempel* från kommuner och regioner samt från Trafikverkets eget arbete med kunskapshöjande och beteendepåverkande insatser.

Vägledning för genomförandet och goda exempel presenteras lämpligen på en webbplats (se avsnitt 4.3 där en webbplats/community föreslås). Det ger möjlighet att hålla informationen uppdaterad. Samtidigt bör användaren också kunna spara ner valda delar av vägledningen.

Vägledning behöver ges för bland annat följande:

- ▷ Stegvis beskrivning av tillvägagångssätt för att planera, genomföra och utvärdera kunskapshöjande och beteendepåverkande insatser för ökad trafiksäkerhet.
- ▷ Utvärderingsmetodik och hur man tar fram en utvärderingsplan i planeringen av insatserna (se avsnitt 4.3 för mer om utvärdering med SUMO-metodiken).
- ▷ Inspiration från andra kommuner och regioner (goda exempel).
- ▷ Förslag på viktiga målgrupper för en kommun eller region att arbeta med när det gäller cykelhjälsanvändning (och senare även för andra insatsområden). Några relevanta målgrupper pekas ut i avsnitt 2.8 i denna rapport.
- ▷ Förslag på aktörer att samarbeta med, till exempel Trafikverket, polis och skola.

### Ge stöd för integrering av cykelhjälsfrågan i olika sammanhang

Vägledningen ovan kan även inkludera råd om i vilka sammanhang cykelhjälsfrågan kan inkluderas. Insatser för ökad cykelhjälsanvändning kan göras som fristående insatser, men cykelhjälsfrågan kan också vara en del i följande sammanhang:

#### **Trafiksäkerhetsarbetet**

– att insatser genomförs inom ramen för kommunens trafiksäkerhetsprogram där ökad cykelhjälsanvändning kan vara ett eget insatsområde eller en del av andra insatsområden. Cykelhjälsanvändningen blir då också ett nyckeltal för uppföljning av det kommunala trafiksäkerhetsarbetet.

#### **Hållbart resande**

– att cykelhjälsanvändning är en fråga som integreras i kommunens arbete för ökat hållbart resande. Det kan yttra sig på olika sätt, från att bildmaterial visar cyklister med hjälm till att budskap med uppmaningen att använda cykelhjälm kommuniceras som egen kampanj eller som del i andra kampanjer. Till exempel finns det kommuner som erbjuder en cykelhjälm till personer som blir hälsotrampare, prova på elcykel eller liknande projekt. Det kan också handla om vintercykelprojekt som kan kombineras med information/erbjudande om vinterdäck och cykelhjälm.

#### **Säkra skolvägar**

– att insatser genomförs för att öka cykelhjälsanvändningen bland barn upp till 15 år. Många kommuner, oavsett om de bedriver ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete eller inte, gör i regel insatser för mer säkra skolvägar. Att integrera cykelhjälsfrågan i arbetet med säkra skolvägar är också relativt vanligt i kommunerna idag.

**Generellt olyckspreventivt arbete**

– att cykelhjälmsanvändning är en fråga som integreras i det generellt olyckspreventiva arbetet riktat till barn och unga samt till äldre. Många kommuner bedriver redan sådant arbete idag riktat till framförallt äldre personer.

**Kommunikation**

– att kommunen eller regionen framstår som goda föredömen i all sin kommunikation som visar cyklar och cyklister genom att cykelhjälmar används i bilder, filmer etc.

**Uppföljning och annan rapportering**

– att cykelhjälmsanvändningen följs upp i cykelbokslut eller i andra uppföljningar där en sådan indikator passar. Det kan vara i hållbarhetsbokslut eller i hållbarhetsredovisning med tanke på att trafiksäkerhet är en del i Agenda 2030. Många kommuner har uppföljning för olycksutvecklingen på lokal nivå, men även regioner kan följa upp skadade cyklister. De samhällsekonomiska kostnaderna för personskadorna kan sättas i relation till regionens budget för sjukvård och folkhälsoarbete. Genom att synliggöra cykelhjälmen i rapporteringen lyfts cykelhjälmsfrågan upp på agendan.

**Ge stöd för kommunens roll som kravställare**

Den föreslagna vägledningen har fokus på kommunens och regionens roll som påtryckare gentemot medborgarna. En kommun eller region har fler roller och påverkansmöjligheter än så. Vägledning kan tas fram för hur cykelhjälmsfrågan (och andra trafiksäkerhetsfrågor) kan integreras i olika verksamheter i kommunen eller regionen, till exempel:

**Arbetsgivarrollen**

– att trafiksäkerhetskrav finns med i kommunens resepolicy och andra sammanhang där trafiksäkerhet vid resor i tjänsten kan påverkas.

**Inköp och upphandling**

- att trafiksäkerhetskrav ställs vid inköp och upphandling av fordon, resor och transporter och att kraven följs upp.
- att kvalitetssäkring av resor och transporter i kommunens egen regi också görs.

### Ytterligare sätt att stärka kommuner och regioners förmåga

Kommuner och regioners förmåga att arbeta med kunskapshöjande och beteendepåverkande insatser för ökad trafiksäkerhet är till stor del en *resursfråga*. Genom Trafikverkets stöd och tjänstepersonernas goda argument kan trafiksäkerhetsfrågor föras högre upp på agendan och tilldelas mer resurser av kommunpolitiken (vilket diskuterades i avsnitt 4.1). Det finns dock anledning att fundera över fler sätt att öka resurserna. Ovan har metoder och verktyg för arbetet med ökad cykelhjälmsanvändning och andra insatsområden föreslagits, men det kan också finnas fler vägar till att stärka kommuner och regioners förmåga, till exempel:

- ▷ Utbildning på temat kunskapshöjande och beteendepåverkande insatser för ökad trafiksäkerhet med utgångspunkt i ovan nämnda vägledning.
- ▷ Rådgivning för en kommun eller region som ska starta upp sitt arbete med kunskapshöjande och beteendepåverkande insatser för ökad trafiksäkerhet.
- ▷ Ekonomiska resurser genom stadsmiljöavtal eller annan statlig medfinansiering.

### 4.3. Stöd för utvärdering och erfarenhetsåterkoppling

#### Stöd för att mäta och utvärdera

Utvärdering behöver särskild uppmärksamhet. Flera kommuner arbetar med information och kampanjer för ökad trafiksäkerhet, men få insatser utvärderas. De utvärderingar som görs verkar ha mer fokus på uppmärksamhet och nöjdhet med budskapet, än på den önskade beteendeförändringen eller på effekten på skadeutfallet i trafiken. Samtidigt efterfrågas inte stöd för utvärdering i samtalen med kommuner och regioner. Vår bedömning av detta är att utvärderingsstöd behövs, men också att det behövs *incitament* för att kommuner och regioner ska mäta och utvärdera mer systematiskt.

Förslagsvis används SUMO-metodiken som grund för utvärderingen av kunskapshöjande och beteendepåverkande insatser för ökad trafiksäkerhet som genomförs av kommuner och regioner. I en annan rapport framtagen inom Trivectors uppdrag ges rekommendationer för bland annat utvärdering av Trafikverkets insatser på nationell nivå inom ramen för medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet (Wennberg med flera, 2022). De rekommendationer som ges om utvärdering med SUMO-metodiken i den rapporten är också relevanta för kommuner och regioner.

I korthet kan sägas att SUMO (System för utvärdering av mobilitetsprojekt) ger vägledning för hur bra utvärderingsdesign kan se ut och för hur en utvärderingsplan tas fram i planeringen av insatserna. SUMO-metodiken har framförallt använts inom mobility management, men SUMO-handledningen (Trafikverket Publikation 2014:103) är även avsedd för utvärdering av trafiksäkerhetsprojekt, till exempel cykelhjälmskampanjer.



Det utvärderingsstöd som kan hjälpa kommuner och regioner är framförallt följande:

- ▷ Vägledning för utvärdering med en mall för en utvärderingsplan bör tas fram med utgångspunkt i SUMO-metodiken. Denna ingår med fördel i den ovan nämnda vägledningen för planering, genomförande och utvärdering av kunskapshöjande och beteendepåverkande insatser för ökad trafiksäkerhet.
- ▷ Mall för mätning av cykelhjälmsanvändningen i kommuner eller regioner med enkät eller observation.
- ▷ Förslag på frågor för att genom en enkät mäta attityd till cykelhjälmsanvändning och intentionen till en beteendeförändring.

### Webbplats/community för stöd och erfarenhetsutbyte

För att samla det stöd som föreslås skapas med fördel en webbplats för kunskapshöjande och beteendepåverkande insatser för ökad trafiksäkerhet. Denna webbplats kan finnas på trafikverket.se eller som en egen webbplats som nås via trafikverket.se.

På webbplatsen kan kommuner och regioner (och andra aktörer) hitta metoder och verktyg för arbetet med kunskapshöjande och beteendepåverkande insatser, men det bör även finnas möjlighet att ladda upp och dela med sig av såväl information- och kampanjmaterial som erfarenheter (goda exempel). Det kan finnas ett intresse för ett levande forum med diskussionsmöjligheter – ett community.

Webbplatsen kan ha fokus på trafiksäkerhetsprojekt som det aktuella uppdraget avser, men det kan också övervägas att bredda en sådan webbplats till att också tillhandahålla stöd för arbetet med mobilitetsprojekt (mobility management). Det är också i linje med att SUMO-metodiken greppar både mobilitets- och trafiksäkerhetsprojekt.

### Nätverk för erfarenhetsutbyte

Det finns i dagsläget en mängd nätverk där kommuner och regioner kan delta för att utbyta erfarenheter. För arbetet med att öka cykelhjälmsanvändningen är det i första hand mer intressant att integrera cykelhjälmsfrågan i befintliga nätverket, till exempel:

- ▷ Integrera cykelhjälmsfrågan i *de nätverk för hållbart resande* som finns (i regel på regional nivå och drivna av regioner tillsammans med kommunerna i regionen).
- ▷ Integrera frågor som rör kunskapshöjande och beteendepåverkande insatser för ökad trafiksäkerhet i *trafiksäkerhetsnätverk* som drivs av Trafikverket inom GNS Väg och Nollvisionen i samverkan och SKR för kommuner. I dessa nätverk medverkar idag främst mindre kommuner men även en del större kommuner.

Det finns också andra kommundnätverk där cykelhjälmsfrågan och andra insatsområden kan lyftas in, till exempel genom att erbjuda föredrag och workshops på detta tema till de medverkande kommunerna och regionerna. Ett exempel är *MMMiS (Möjligheter med Mobility Management i Samhällsplaneringen)* som är ett nätverk som Trivector koordinerar. MMMiS-nätverket startade 2012 som ett program inom Energimyndighetens Uthållig kommun och har fokus på mobility management.

## 5. Slutord och avslutande reflektioner

### Tankar om fortsatt arbete med stöd

Denna rapport ger förslag på verktyg och metoder som kan stötta kommuner och regioner i arbetet med kunskapshöjande och beteendepåverkande insatser för ökad trafiksäkerhet. Rapporten pekar också ut möjligheter att integrera cykelhjälmsfrågan i flera olika sammanhang. Samtidigt har också Trafikverket en viktig roll som pådrivande och samordnande aktör för att insatser ska bli av. Det handlar om att få upp trafiksäkerhetsfrågan på agendan i kommuner och regioner – och om att samordna kommuner på regional nivå. Trafikverkets uppdrag att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet blir en förutsättning för att kunna stärka kommuner och regioners förmåga.

Rapporten ger en översikt för området *säker cykling med fokus på ökad cykelhjälmsanvändning* och visar vad som kan utvecklas inom området när det gäller metoder, verktyg och annat stöd till kommuner och regioner. Nästa steg är att utifrån denna rapport fatta beslut om vad som konkret ska utvecklas. Det blir också väsentligt att ta vidare frågor som kan hanteras i andra sammanhang och av andra aktörer.

### Cykelhjälm är en av flera viktiga frågor för ökad, säker cykling

I de samtal som förs med regioner (och i enstaka kommuner) har en viss skepsis till att arbeta med cykelhjälmfrågan lyfts fram då man anser att det finns andra frågor som är viktigare för säker cykling. Samtidigt är det så att en ökad cykelhjälmsanvändningen har stor betydelse för att minska antalet omkomna och allvarligt skadade cyklister. Cykelhjälmsanvändning och andra insatser hos trafikanterna (till exempel vinterdäck på cykel) är viktiga beståndsdelar i arbetet med säker cykling – jämte systemutformarnas arbete för säker cykelinfrastruktur och god kvalitet på drift och underhåll. Det ligger en kommunikativ uppgift i arbetet med cykelhjälmsanvändningen som inte bara handlar om kommunikation med medborgare, utan också inom branschen. Det är viktigt för fortsatt arbete att få ihop en gemensam bild där alla aktörer ser de olika delar som är en del av trafiksäkerhetsarbetet och att trafiksäkerheten också är en förutsättning för hållbart resande.

### Forskningsbehov

Det finns mycket forskning om trafiksäkerhetseffekter av cykelhjälmsanvändning. Det finns också en del litteratur om effekter av informationskampanjer om cykelhjälm – mest för insatser riktade till barn och unga, mindre för insatser riktade till äldre. Däremot finns det få studier om hur ökad användning av vinterdäck på cykel kan uppnås, vilket också är en relevant fråga för ett arbete för säker cykling. Vissa aspekter är mer outforskade, till exempel hur socioekonomiska förutsättningar och etnicitet påverkar attityder, normer och beteenden i trafiken och hur insatser för ökad cykelhjälmsanvändning kan riktas till dessa grupper. Detsamma gäller hur cykelhjälms-insatser kan anpassas till barn utifrån ålder, kön och andra faktorer. Därutöver är det också intressant att följa hur den sociala normen för cykelhjälmsanvändning utvecklas, inte minst i förhållande till andra områden för vilka lagstiftning har införts (till exempel bilbälte och mopedhjälmsanvändning).

## Referenser

Andersson, M., Vedung, E. (2014). Ökad cykelhjälsanvändning: Cyklisters drivkrafter och statens styrmedel. Uppsala, Sverige: Cajoma Consulting.

Baier, M., Svensson, M., Nafstad, I. (2018). Om rättssociologi. Lund, Sverige: Studentlitteratur AB.

Björklund Qvarfordt, S. (2018). "Jag använder inte hjälm – det är för att jag är lat och ytlig...": En risksociologisk studie om cykelhjälm, riskmedvetenhet, attityder, normer och görandet av risk i förhållande till sin, eller någon annans, identitet. Kandidatuppsats. Lunds universitet, Sociologiska institutionen.

Forward, S., Linderholm, I., Henriksson, P. (2020). Att påverka vanecyklisternas hjälm användning: Utveckling och utvärdering av en cykelhjälskampanj byggd på vetenskaplig grund. VTI rapport 1057. Linköping, Sverige: VTI.

Fyhri, A. Sundfør, H.B., Weber, C., & Phillips, R.O. (2018). Risk compensation theory and bicycle helmets – Results from an experiment of cycling speed and short-term effects of habituation. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 58, 329-338.

Gustafsson, S. (2013). Cyklisters hjälm användning i ett regionalt perspektiv: Fokusgruppsintervjuer samt analys av olycks- och skadedata. VTI-notat 23 2013. Linköping, Sverige: VTI.

Kazemi, A., Forward, S. (2009). Evaluation of the Swedish Bicycle Helmet Wearing Campaign 2008. Kapitel 3 i Forward S., Kazemi, A. (red). A theoretical approach to assess road safety campaigns: Evidence from seven European countries. Byssle, Belgien: Belgian Road Safety Institute (BIVV - IBSR). En rapport från EU-projektet CAST (Campaigns and Awareness-Raising Strategies in Traffic Safety).

Koop, V.J. (1999). Urban and rural patterns of bicycle helmet use: factors predicting usage. Injury Prevention 5(5): 183-188.

Lagercrantz, E. (2020). Trafiksäkerhet och information: En undersökning genomförd av Origo Group. Presentationsfil.

Nolén, S. (1999). Vad tycker cyklister om hjälm användning - En litteraturstudie. VTI rapport 429. Linköping, Sverige: VTI.

NTF (2020). Resultat från NTF:s mätning av cykel- och mopedhjälsanvändning 2020. Resultat från NTF:s mätning av cykel- och mopedhjälsanvändning 2020. NTF Rapport 2020:6.

NTF (2018). Norska insatser för ökad cykelhjälsanvändning. Vilka åtgärder kan bidra till att öka cykelhjälsanvändningen i Sverige? NTF Rapport 2018:1.

NTF (2016). Varför skiljer sig cykelhjälsanvändningen åt mellan olika städer? Enkätundersökning bland cyklister i tio tätorter spridda i landet. NTF Rapport 2016:2.

Olivier, J. Creighton, P. (2017). Bicycle injuries and helmet use: a systematic review and meta-analysis. *International Journal of Epidemiology* 46(1):278-292.

Regeringens skrivelse 2017/18:278. Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029.

Regeringsbeslut N2016/05493/TS. Uppdrag att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafik.

Rizzi, M., Stigson, H., Krafft, M. (2013). Cyclist Injuries Leading to Permanent Medical Impairment in Sweden and the Effect of Bicycle Helmets, IRCOBI Conference 2013.

Svensson, M. (2008). Sociala normer och regelefterlevnad: Trafiksäkerhetsfrågor ur ett rättssociologiskt perspektiv. Lund, Sverige: Rättssociologiska institutionen, Lunds universitet.

Trafikverket Publikation 2018:159. Gemensam inriktning för säker trafik med cykel och moped.

Trafikverket Publikation 2020:137. Nationellt cykelbokslut 2019.

Trafikverket Publikation 2020:228. Allmänhetens syn på trafiksäkerhet: Resultat från Trafiksäkerhetsenkäten 2020. Trafikverket och Origo Group.

Trafikverket Publikation 2021:099. Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2020: Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020.

Transportstyrelsen (2012). Vanligast att skada armar och ben vid cykelolycka. <https://www.mynewsdesk.com/se/transportstyrelsen/news/vanligast-att-skada-armor-och-ben-vid-cykelolycka-45249>

Transportstyrelsen 2019. Cykelhjälms betydelse för säkerheten och samhällsekonomin. TSV 2019-5394.

Wennberg, H., Nilsson, A., Stigell, E. (2014). Olika cyklister på samma vägar: Trafiksäkerhetsaspekter av en växande och mer varierad skara cyklister. Trivector Rapport 204:90. Lund, Sverige: Trivector Traffic AB.

Wennberg, H., Milton, J., Dahlholm, O., Indebetou, L. (2019). Är trafiksäkerheten jämnt fördelad? Genusglasögon och rättvisesnöre på trafiksäkerheten. Trivector Rapport 2019:166. Lund, Sverige: Trivector Traffic AB.

Wennberg, H., Hyllenius Mattisson P., Söderberg, A. (2022). Medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken: Målgruppsanalys och utvärdering. Trivector Rapport 2022:18. Lund, Sverige: Trivector Traffic AB.

## Bilaga 1: Kommuner och regioner i kartläggningen

Följande kommuner har deltagit i den kvalitativa frågeundersökningen som genomfördes av Trivector via e-post till kontaktpersoner på kommunerna i december 2021:

- |               |               |
|---------------|---------------|
| ▷ Alingsås    | ▷ Malmö       |
| ▷ Borlänge    | ▷ Mölndal     |
| ▷ Eslöv       | ▷ Piteå       |
| ▷ Göteborg    | ▷ Sollentuna  |
| ▷ Halmstad    | ▷ Stockholm   |
| ▷ Helsingborg | ▷ Sundbyberg  |
| ▷ Huddinge    | ▷ Svedala     |
| ▷ Hässleholm  | ▷ Trollhättan |
| ▷ Jönköping   | ▷ Umeå        |
| ▷ Landskrona  | ▷ Uppsala     |
| ▷ Lerum       | ▷ Vellinge    |
| ▷ Lidingö     | ▷ Växjö       |
| ▷ Lomma       | ▷ Ystad       |
| ▷ Luleå       | ▷ Älmhult     |
| ▷ Lund        |               |

Kommunerna fick följande frågor:

- ▷ Informerar ni medborgare om cykelhjälsanvändning eller driver någon form av kampanjer för ökad cykelhjälsanvändning? Vad gör ni så fall?
- ▷ Är cykelhjälsanvändning en fråga som är relevant för er som kommun att arbeta med? Vilken organisatorisk del av kommunen i så fall?
- ▷ Gör ni några andra typer av trafiksäkerhetskampanjer? Vilka i så fall?
- ▷ Vilka är era erfarenheter? Har ni utvärderat insatserna? Berätta gärna vad ni gjort och vilka era erfarenheter är. Det går bra att skicka eventuella rapporter/material.
- ▷ Brukar ni ”kroka arm” med andra satsningar som görs, till exempel håll-bart resande, MM, hälsa, trygghet eller infrastrukturåtgärder?
- ▷ Vilka typer av stöd skulle ni ha nytta av när det gäller cykelhjälsinformation/-kampanjer? På vilket sätt skulle Trafikverket kunna stötta?
- ▷ Några andra medskick?

Följande regioner medverkade i motsvarande frågeundersökning:

- ▷ Region Skåne
- ▷ Region Stockholm
- ▷ Region Sörmland
- ▷ Västra Götalandsregionen

Regionerna fick liknande frågor som kommunerna (se ovan).