

**Redovisning av regeringsuppdrag**  
**Uppdrag att ta fram Informations- och utbildningsmaterial**  
**för ökad och säker cykling**

Regeringsuppdrag N2017/04203/TS

**Trafikverket**

Postadress: Röda vägen 1, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Uppdrag att ta fram informations- och utbildningsmaterial för ökad och säker cykling

Författare: Edvardsson Maja, Gummesson Mats, Lindbom Alexander, Magnusson Bertil

Dokumentdatum: 2018-01-05

Ärendenummer: TRV 2017/64441

Version: 1.0

Kontaktperson: Lindbom Alexander

Publikationsnummer: 2018:031

ISBN 978-91-7725-227-6

# Innehåll

<b>SAMMANFATTNING .....</b>	<b>4</b>
<b>INLEDNING.....</b>	<b>5</b>
<b>TRAFIKVERKETS TOLKNING AV UPPDRAGET OCH AVGRÄNSNINGAR .....</b>	<b>5</b>
<b>TILLVÄGAGÅNGSÅTT .....</b>	<b>6</b>
<b>BAKGRUND OCH FAKTA.....</b>	<b>7</b>
<b>Fakta kring barn och unga.....</b>	<b>7</b>
Barns livsvillkor har förändrats över tid.....	7
Effekter av utbildnings- och informationsinsatser .....	10
Omkomna barn som cyklister - en internationell utblick .....	12
<b>Målgrupp nyanlända och övriga utrikes födda.....</b>	<b>12</b>
<b>EXEMPEL PÅ MATERIAL OCH INSATSER FÖR ATT FRÄMJA ÖKAD OCH SÄKER CYKLING .....</b>	<b>14</b>
<b>Barn och unga.....</b>	<b>14</b>
Min skolväg.....	14
Trafiken i skolan.....	14
Cykelskolan .....	14
Kul på hjul.....	14
Gatsmart.....	15
Gå & Cykla till skolan .....	15
Stöd till skolans arbete med trafik - Trafikverket, Skolverket, SKL, Polisen och NTF.....	15
BVL: Structural education .....	15
Alle Børn Cykler .....	15
Stars.....	15
Ride2school .....	16
Bicycle Rodeos.....	16
<b>Nyanlända och utrikes födda .....</b>	<b>16</b>
Frihet på cykel – Cykelfrämjandet .....	16
Cykelkursmanual - Cykelfrämjandet.....	16
Cykelkurs för nyanlända .....	16
<b>BEHOVS- OCH BRISTANALYS.....</b>	<b>18</b>
<b>SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER FÖR FORTSATT ARBETE.....</b>	<b>21</b>
<b>KÄLLFÖRTECKNING .....</b>	<b>23</b>
Rapporter.....	23
Webbsidor .....	24

## Sammanfattning

Denna rapport redovisar Trafikverkets regeringsuppdrag om att ta fram informations- och utbildningsmaterial för ökad och säker cykling för de utpekade målgrupperna barn, unga, nyanlända och andra grupper av utrikes födda. Rapporten redovisar fakta om målgrupperna, vad forskningen visar kring effekter av beteendepåverkande insatser samt ger exempel på befintligt material och insatser. Faktaunderlaget samt en utförd workshop ligger till grund för en behovs- och bristanalys. I slutet av rapporten sammanfattas de slutsatser och rekommendationer för fortsatt arbete som Trafikverket har identifierat.

Det finns redan idag åtskilligt med material och exempel på insatser som kan fungera som lärande exempel och inspirationskällor. Det gäller exempelvis cykelkurser för nyanlända och instruktioner för handledare av dessa. Det saknas dock utvärderingar av insatser som kan visa på vilken eller vilka åtgärder som ger störst effekt. Det finns inte heller någon tydlig och utpekad samlingsplats eller kunskapsbank för lärande exempel, beskrivningar av olika angreppssätt eller material. Trafikverkets bedömning är att material och arbetssätt bör kvalitetssäkras så att såväl trafiksäkerhetsaspekter som aspekterna tillgänglighet, miljö, hälsa och genusperspektivet beaktas och hanteras på ett tillfyllt sätt.

Ytterligare en slutsats som Trafikverket drar är att det finns en brist på kunskap om förutsättningar för att cykla avseende nyanlända och andra grupper av utrikes födda.

# Inledning

Trafikverket har av regeringen getts i uppdrag att ta fram ett kvalitetssäkrat informations- och utbildningsmaterial för ökad och säker cykling. Målgrupperna för materialet är i första hand barn och unga, samt nyanlända och andra grupper av utrikes födda. Uppdraget ska redovisas den 15 januari 2018. Berörda ideella organisationer samt Länsstyrelsen i Jönköpings län ska ges möjlighet att lämna synpunkter och delta i arbetet. Trafikverket ska även inhämta information från Statens skolverk.

## Trafikverkets tolkning av uppdraget och avgränsningar

Trafikverket har gjort en analys och avgränsning av uppdraget utifrån vad som bedömts möjligt att åstadkomma till 2018-01-15, vilket är det datum regeringen angivet att uppdraget senast ska rapporteras. Gjord avgränsning har även stämts av bland annat i Trafikverkets nationella cykelråd och med Trafikverkets kommunikationsexperter samt även inom andra områden.

Avgränsningen innebär att det inom uppdragets tidsram inte bedömts möjligt att åstadkomma nytt material om detta ska kunna uppfylla kraven på att vara såväl målgruppsanpassade som kvalitetssäkrade. Detta eftersom det saknas grundläggande underlag samt att processerna för såväl förankring och kvalitetssäkring som produktion av material inte är genomförbart på den korta tid som står till förfogande. Exempel på material skulle kunna vara informationsskrifter, kurslitteratur, handledningar eller webbaserade utbildningar med mera.

Även andra skäl har vägts in för den gjorda avgränsningen, exempelvis att det pågår andra regeringsuppdrag och andra arbeten vars resultat bedömts utgöra viktiga underlag för detta uppdrag. Detta gäller bland annat Statens Väg- och transportforskningsinstitut, VTI, som har ett uppdrag att beskriva orsaker till ett minskat cyklande bland barn och unga, Sveriges Kommuner och Landsting, SKL, projekt att samla, lyfta och sprida goda exempel på insatser för att främja ökad och säker cykling och uppdraget till Trafikverket att fördela nio miljoner kronor till ideella organisationer för genomförande av informations- och utbildningsinsatser för ökad och säker cykling under 2018. Trafikverket har tolkat att detta uppdrag till viss del varit tänkt att koppla till det uppdrag Trafikverket fått att fördela nio miljoner kronor till ideella organisationer. Beslut om projektbidrag fattades den 15 november, projekten kommer att bedrivas och avslutas under 2018. Flera av projekten som beviljats stöd har redan ett material de avser att använda eller kommer att vidareutveckla. Trafikverkets bedömning är att det finns ett värde i att de projekt som beviljats stöd har olika angreppssätt och material och att detta på sikt kan utvärderas och kunskapen användas för en vidareutveckling av informations- och utbildningsmaterial.

Avgränsningen som gjorts innebär att Trafikverket redovisar följande:

- Ett faktaunderlag utifrån befintlig kunskap om målgrupperna.
- Exempel på idag tillgängligt informations- och utbildningsmaterial.

- En beskrivning om behoven av kunskap och information per målgrupp. Denna görs utifrån fakta och de synpunkter som inhämtats bland annat vid en workshop som genomfördes 12 december 2017.
- Slutsatser och rekommendationer för fortsatt arbete.

## Tillvägagångsätt

För att genomföra uppdraget har det gjorts en kartläggning av fakta om målgrupperna barn, unga, nyanlända och utrikes födda. Forskning på området beteendepåverkande insatser samt pågående exempel på insatser har studerats. Därefter har en workshop bedrivits för att kartlägga vilka behov av informations- och utbildningsmaterial som finns. På workshopen deltog representanter från SKL, Boverket, Skolverket, Svensk cykling, Cykelfrämjandet, Pedalista, Motorförarnas helnykterhetsförbund, MHF, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, NTF, Linköpings kommun, Skellefteå kommun och Länsstyrelsen i Jönköpings län. Avgränsningen av uppdraget har stämts av i nationella cykelrådet samt med tjänstemän på Näringsdepartementet.

## Bakgrund och fakta

Trafikverket har identifierat en brist på fakta inom ämnet kopplat till nyanlända och andra grupper av utrikesfödda som inte räknas till gruppen barn- och unga. VTIs rapport 958 ger en bred och gedigen kunskapsgenomgång kring barn i trafiken, särskilt avseende cykling. Det finns några undersökningar som Trafikverket ger en fördjupning i.

### Fakta kring barn och unga

Trafikanalys resvaneundersökning visar att cyklandet bland barn 6 - 14 år minskat sedan 1990-talet. Från mitten av 1990-talet fram till 2014 har den cyklande sträckan minskat med drygt 40 procent. En ännu större minskning har det varit åldersgruppen 15 - 24 år, där den cyklande sträckan minskat med 46 procent. Denna minskning beror inte på att barn och unga cyklar kortare sträcka utan på att färre cyklar idag.<sup>1</sup>

VTI rapport 958 redovisar bakomliggande orsaker till minskad cykling bland barn och ungdomar och detta gäller framförallt fritidsresor. VTI konstaterar i rapporten att minskningen åtminstone delvis kan förklaras av ökade avstånd till fritidsaktiviteter, föräldrars heltidsarbete och att barns vardag idag är mer institutionaliserat. Även cyklandet till skolan har minskat, bland annat då det fria skolvalet lett till ökade avstånd. Andra orsaker är fler bilar i hushållen, förändringar i hur barn leker och kommunicerar, bristande faktisk och upplevd säkerhet och trygghet i kombination med föräldrars föreställningar om barns trafikförmåga. VTI konstaterar att cykelresorna delvis har ersatts av bilresor men framförallt av ett ökat gående och resande med kollektivtrafik. Cyklingen har minskat mest bland de äldre barnen och eftersom de främst ersatt sitt resande med kollektivtrafik, kan en förklaring vara att fler erbjuds gratis busskort.<sup>2</sup>

Om inte den minskade cyklingen beror på en överflyttning till gång utan till motoriserade transporter får detta en negativ effekt på barns hälsa. Om överflyttningen är till att bli skjutsad i bil påverkar detta barns självständiga mobilitet negativt.

Grundläggande för en ökad cykling är givetvis att man har tillgång till en cykel. Enligt en resvaneundersökning genomförd av Trivector 2007 var det endast 2,6 procent av barnen i åldern 6-15 år som uppgav att de inte hade tillgång till en cykel<sup>3</sup>. En av Trafikverket genomförd resvaneundersökning 2012 i sydöstra Sverige visade exempelvis att drygt 90 procent av hushållen hade tillgång till minst en cykel och att närmare 75 procent hade tillgång till två cyklar<sup>4</sup>.

### Barns livsvillkor har förändrats över tid

Sverige har genomgått stora förändringar över tid. Ett exempel är urbaniseringen. År 1950 bodde 53 procent av befolkningen på landsbygden. År 2016 var det 87 procent som bodde i tätort. Trafikmiljöer har förändrats, bilismen har ökat. Antalet registrerade personbilar var år 1950 drygt 252 500, år 2017 var det drygt 4 855 000 personbilar i trafik. Även synen på barn och trafik har förändrats över tid. Trots denna mycket kraftiga ökning av

---

<sup>1</sup> Trafikanalys, RVU Sverige - den nationella resvaneundersökningen 2015–2016

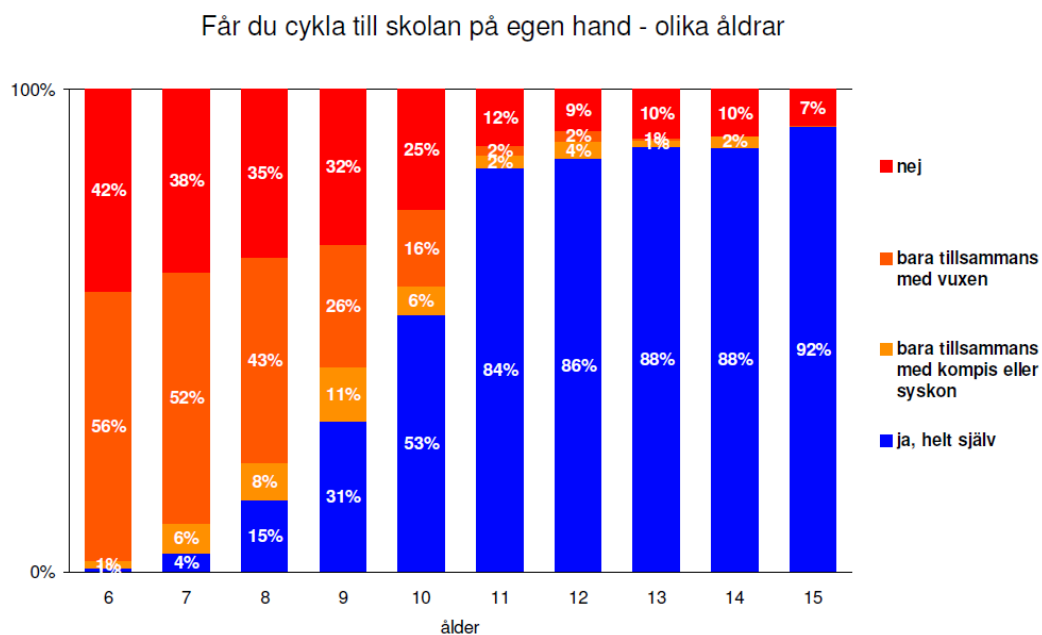
<sup>2</sup> VTI, Cykling bland barn och unga: en kunskapssammanställning

<sup>3</sup> Trivector, Barns och ungdomars resvanor

<sup>4</sup> Resvaneundersökning RVU i Sydöstra Sverige 2012

personbilstrafiken har samtidigt antalet dödade barn i trafiken minskat kraftigt. Några faktorer som påverkat denna minskning är bland annat förskoleverksamheten (genom att barn är i en skyddad miljö), föräldrar begränsar barns rörelsefrihet (minskad exponering), trafikmiljöåtgärder och naturligtvis skyddsåtgärder som exempelvis hjälm, bilbälten, autobromsar på fordon med mera.<sup>5</sup>

Trafikanalys undersökningar visar en kraftig minskning av barn och unga som cyklar över tid. En viktig faktor för om barn exempelvis får cykla till skolan är barnets ålder. En resvaneundersökning från 2007 visar tydligt att barnets ålder har betydelse för om de får cykla på egen hand eller inte (se figur 1)<sup>6</sup>.



Figur 1, Får barnet cykla till skolan på egen hand

För de yngsta barnen är det ungefär hälften som får cykla, men då med en vuxen. Trafikverkets undersökning "Barns skolvägar" visar att störst andel barn som cyklar är de mellan 10-12 år (sommartid drygt 40 procent). Lägst andel barn som cyklar är de mellan 6 - 9 år. Även denna undersökning visar att det finns ett tydligt samband mellan barnets ålder och om de har sällskap av vuxen eller ej.<sup>7</sup> Diagrammet ovan visar att det finns en stor potential att öka cyklingen bland de yngre barnen om en vuxen cyklar med dem till skolan.

Det finns många undersökningar kring barns skolvägar, men mycket få för barns fritidsvägar. Detta föranledde att Trafikverket genomförde en nationell undersökning kring barns färd sätt till fritidsaktiviteter år 2014 (Se figur 2).<sup>8</sup>

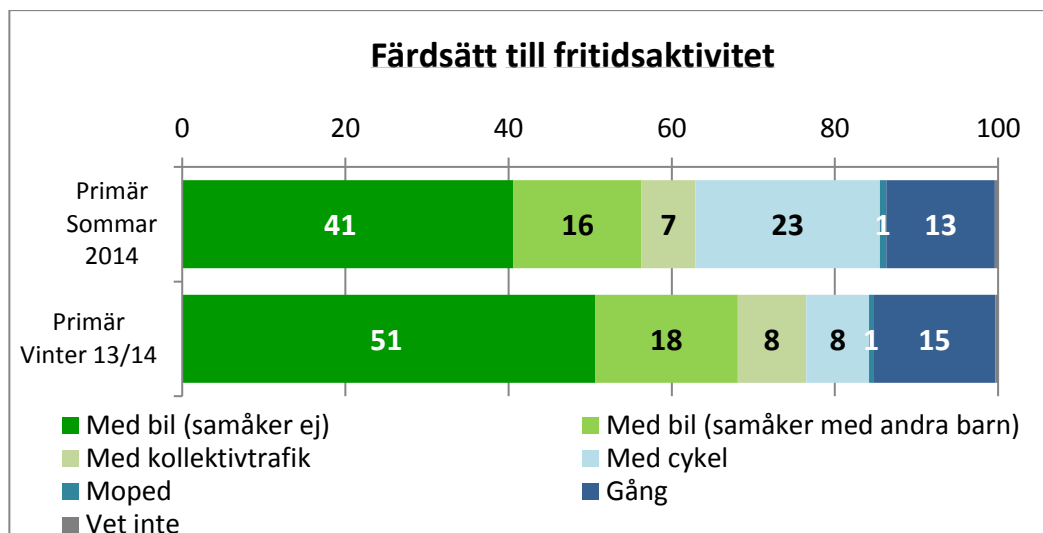
<sup>5</sup> Statistiska centralbyrån

<sup>6</sup> Lotta Schmidt m.fl. Barns och ungdomars resvanor

<sup>7</sup> Trafikverket, Barns skolvägar

<sup>8</sup> Sundqvist Pontus, Sundqvist Rasmus, Barns Fritidsvägar 2014





Figur 2, Färdsätt till fritidsaktivitet

Det vanligaste färdmedlet för barn till en fritidsaktivitet är med bil. För de som har en fritidsaktivitet på ett avstånd mellan 2,1 till 5 kilometer angav 73 procent att cykel är ett möjligt färdmedel till och från fritidsaktiviteten, men det var endast 16 procent som faktiskt cyklade dit. Det främsta skälet att föräldrar skjutsar barnet är avstånd, följt av farlig trafik och att det är bekvämt för barnet att åka bil.

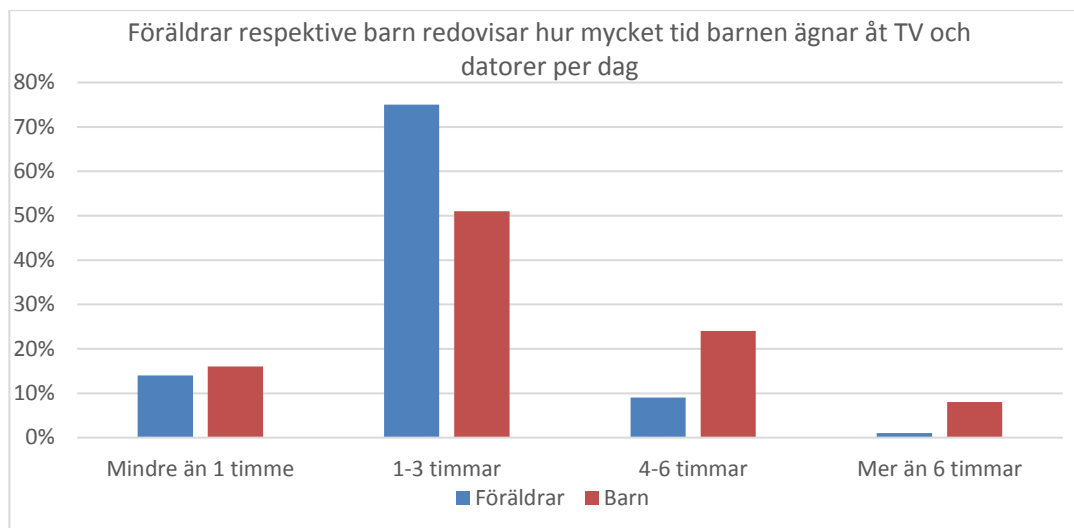
För att ytterligare undersöka varför barn skjutsas i så stor omfattning till och från fritidsaktiviteter genomfördes en undersökning med 24 föräldrar som alltid skjutsar sina barn trots att andra färdmedel finns tillgängliga. Skälen till att barnet blev skjutsat var barnets ålder, trafiksäkerhet och hotfulla individer. För föräldrar var tidsvinst, trygghet, bekvämlighet, möjlighet att uträtta ärenden under tiden och att aktiviteten började kort efter skolan som gjorde det svårt för barnet att hinna i tid argument för skjutsning. Skjutsningen med bil är betydligt mer omfattande till fritidsaktiviteter jämfört med till skolan.

I England visade undersökningar att barns självständiga mobilitet till och från skolan minskade kraftigt mellan år 1970 och år 1990<sup>9</sup>. Därför initierades en ny undersökning år 2010, där även andra länder erbjöds att delta, däribland Sverige. Förutsättningarna för undersökningen var att välja fem skolor i olika typmiljöer och dels ställa ett antal frågor till föräldrar och dels att ställa samma frågor till barnen (8-15 år) när de var i skolan. På så sätt skulle det vara möjligt att jämföra barnens och föräldrarnas svar.<sup>10</sup>

En av frågeställningarna till barn respektive föräldrar var hur mycket tid som barn ägnar åt TV och datorer (se figur 3).

<sup>9</sup> Hillman M m.fl. One false move – a study of children's independent mobility

<sup>10</sup> Björklid P, Gummesson M, Children's Independent Mobility in Sweden



Figur 3, Föräldrar respektive barn redovisar hur mycket tid barnen ägnar åt TV och datorer per dag

Det är tydligt att föräldrar undervärderar den tid barnen ägnar åt TV och datorer. 10 procent av föräldrarna angav att barnen ägnade fyra timmar eller mer per dag åt TV och datorer 32 procent av barnen angav detta. Det är tydligt att barn och unga ägnar mycket tid till TV och datorer vilket leder till ett mer stillasittande liv.

### Effekter av utbildnings- och informationsinsatser

Sverige har erfarenhet av trafikundervisning i skolan i snart 100 år. På 1920-talet tog Kungliga automobilklubben till sin uppgift att verka för en bättre trafikkultur. Lag och ordning skulle införas på de svenska vägarna. Barnen som tidigare rört sig relativt fritt på vägarna blev nu en trafikfara.

År 1936 blev trafikundervisningen obligatorisk i skolan och successivt ökades antalet obligatoriska trafikundervisningstimmar för att kulminera i slutet på 1960-talet och på 1970-talet. Under perioden ökade också antalet dödade barn i trafiken. I och med att Läroplan för grundskolan 1980 (Lgr -80) fick rektor ansvaret för det ämnesövergripande kunskapsområdet trafik och de obligatoriska trafikundervisningstimmarerna togs bort.

Den allmänna uppfattningen i såväl betänkan den som handböcker fram till och med 1970-talet var att det fanns en koppling mellan trafikundervisning och skadereduktion. Trafikundervisningen var inriktad på kunskap, regler och beteenden.

På 1970-talet publicerades ett antal Skandiarapporter som baserades på forskning av Stina Sandels. Denna forskning visade att barn inte kan tränas över sin mognadsnivå. Under 1970-talet började också trafikundervisningen som baserades på regelkunskap och beteenden att ifrågasättas. VTI publicerade en stor undersökning kring effekter av trafikundervisning 1977 som visade att det fanns inga kunskapsskillnader mellan de klasser som fått mer trafikundervisning och de som fått mindre. På högstadiet visade undersökningen att de som hade fått mer undervisning hade sämre kunskaper och en trolig förklaring är, enligt rapporten att ungdomarna är ointresserade av trafikregler.

Att försöka förändra barns beteende har varit huvudsyftet i många trafikkampanjer och det reflekterar också den forskning som utförts. Åtskilliga svenska och internationella studier har visat att sådan beteendeträning inte ger någon förutsägbar effekt på barns trafiksäkerhet.

Det är mycket svårt att härleda att utbildning av barn i trafikfrågor leder till skadereduktion av barn. Det är därför viktigt att utgångspunkterna för ett informations- och utbildningsmaterial inte bygger enbart på regler och beteende.

I alla åtgärder som vidtas för att åstadkomma en förändring är det önskvärt att kunna redovisa effekter av de olika åtgärderna som leder till ett önskat tillstånd. När det gäller information- och utbildningsmaterial finns det ett antal exempel som redovisas i ett senare kapitel, men det finns sällan några redovisade effekter av hur de olika materialen används eller vad de har lett till. Även om det finns ett gott syfte med olika informations- eller utbildningsinsatser är det inte givet att de leder till någon signifikant förändring. För att belysa detta redovisas här ett exempel från England som är relevant i detta sammanhang (se figur 4).<sup>11</sup>

Statistik från England visar hur barn i två åldersgrupper tar sig till skolan åren 2012 till 2016<sup>12</sup>.

	Gång	Cykling	Skjutsad i bil	Andra färdssätt, buss, tåg etc.
5-10 år	46 %	2 %	45 %	7 %
11-16 år	38 %	3 %	25 %	35 %

Figur 4, Färdssätt till skolan i England

Det är en liten andel barn som cyklar till skolan i England och en stor andel blir skjutsad i bil. För att öka andelen barn som använder hållbara transportsätt startades ett initiativ "School Travel Plan" eller på svenska skolreseplaner. Bakgrunden var att undersökningar i England visade en dramatisk minskning av antalet barn som perioden 1970 – 1990 som på egen hand tog sig till och från skolan. Initiativet innefattade att skolor beviljades medel för att vidta åtgärder som skulle öka andelen hållbara transporter och minska skjutsandet i bil. Departementet för transporter (DfT) och Departementet för barn, skolor och familjer (DCSF) var ansvariga. Till och med mars 2010 satsades 155 miljoner pund i detta initiativ.

I mars 2009 var det 81 procent av skolorna (primary och secondary) som deltog i initiativet. En utvärdering av Atkins Limited visar att satsningen inte haft någon signifikant påverkan på hur barn tar sig till skolan.<sup>13</sup> Barn som åkte bil minskade från 29,8 procent till 28,8 procent. Barn som gick ökade från 49,2 procent till 49,9 procent. Även åtgärder för att öka cykling redovisas. De vanligaste åtgärderna skolor vidtog för att öka cyklingen var cykelträning följt av anordnande av cykelparkeringar vid skolorna. Andelen barn som

<sup>11</sup> Gummesson Mats, Barns säkra tillgänglighet till skolan

<sup>12</sup> Cotterell, Cycling UK's Cycling Statistics

<sup>13</sup> Atkins Limited, An Evaluation of the Travelling to School Initiative Programme

cyklade till skolan ökade med 0,1 procent. Vid jämförelse med skolor som inte var med i detta initiativ fanns ingen signifikant skillnad i andelen barn som cyklade till skolan.

Exemplet från England visar på svårigheten att påverka färdmedelsval. VTIs rapport 958 visar att minskad cykling bland barn och unga inte beror på enskilda orsaker utan är beroende av en mängd faktorer som avstånd till skolan, synen på föräldraskap, antal bilar i familjen, bristande upplevd och faktisk trygghet med mera. I detta sammanhang är det också viktigt att beakta att det finns strukturella faktorer som påverkar barns cykling, allt från familjernas tids disponering med förskola, skola och fritidsaktiviteter till avstånd, dataanvändning, mobiltelefoner och mycket annat.

### Omkomna barn som cyklister - en internationell utblick

I International Transport forum finns tillgång till IRTAD:s databas. I denna jämförelse har ett antal länder i Europa valts ut och de siffror som redovisas nedan är antalet dödade cyklister 0-14 år per 1000 000 i åldersgruppen. Uppgifter för dessa länder finns endast fram till och med år 2015 (se figur 5).

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Finland	2,25	1,13	2,25	3,37	0	1,12
Iceland	0	0	0	0	0	0
Denmark	1,00	1,00	1,01	3,07	2,06	1,04
Norway	1,09	1,08	1,08	1,08	1,07	0
Sweden	0,65	0,64	0,63	0	0	0
Belgium	1,64	3,21	1,06	3,16	2,10	1,57
Austria	1,61	0,81	1,63	0	0	0,82
France	1,04	1,12	0,94	0,85	1,36	0,51
Germany	1,81	2,19	1,49	0,75	1,13	1,59
Lithuania	0	6,60	4,50	4,58	6,98	2,35
Netherlands	3,09	3,44	4,49	1,39	4,56	3,54
Poland	2,59	2,05	1,03	2,59	1,40	2,10

Figur 5, Antalet dödade cyklister 0-14 år per 1000 000 i åldersgruppen

I Sverige fanns det år 2012 ca 1,6 miljoner barn i åldrarna 0 - 14 år. Antalet dödade (0,63) per 1 miljon i åldersgruppen ger för hela gruppen (1,6 miljoner) ett omkommet barn som cyklist.

I VTIs rapport 958 anges att till skillnad mot när det gäller omkomna cyklister, är barn mellan 11-14 år överrepresenterade bland skadade och allvarligt skadade cyklister. Åldersgruppen 7-14 år har en dubbelt så hög skaderisk jämfört med övriga åldersgrupper. Singelolyckor är den vanligaste olyckstypen för de skadade cyklisterna, medan samtliga barn som omkommit vid cykling har dödat i kollision med motorfordon.<sup>14</sup>

### Målgrupp nyanlända och övriga utrikes födda

Utifrån den fakta- och forskningsöversikt som Trafikverket har gjort så har det identifierats en brist av fakta inom ämnet kopplat till nyanlända och andra grupper av utrikesfödda som

<sup>14</sup> VTI, Cykling bland barn och unga: en kunskapsmanställning

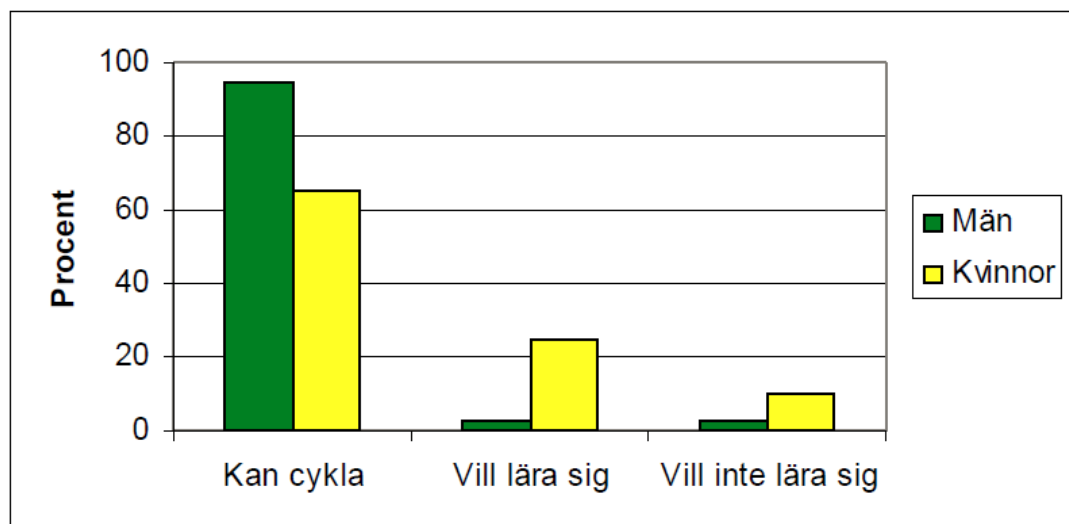
inte kan räknas till gruppen barn- och unga. Det saknas exempelvis kunskap om tillgång till cykel och resvanor för olika grupper av utrikes födda.

År 2016 fanns det i Sverige 1,8 miljoner utlandsfödda personer i alla åldrar. Antalet barn i Sverige var år 2016 drygt 2 miljoner. Knappt 10 procent av dessa barn var födda i ett annat land, totalt kom de barnen från 188 olika länder. De utlandsfödda barnen i Sverige kommer främst från Syrien (42 090), Somalia (17 764) och Irak (13 354).<sup>15</sup>

Utifrån antalet utlandsfödda barn i Sverige dominerar de tre storstäderna Stockholm, Göteborg och Malmö. Utifrån andelen blir bilden annorlunda. Störst andel utlandsfödda barn är i Högby i Kalmar län (31 procent), följt av Lessebo i Kronobergs län (28 procent) och Hultsfred i Kalmar län (27 procent).

Perioden januari till oktober år 2017 var det 7 263 barn 0-17 år som sökte asyl i Sverige. Drygt hälften av dessa barn var i åldrarna 0-6 år. Av de asylsökande barnen var 15 procent ensamkommande. Antalet beviljade uppehållstillstånd av asylskäl för ensamkommande barn har ökat perioden 2009 (1 136 barn) till 2016 (7 037 barn).<sup>16</sup>

En enkätundersökning visar att 3215 elever som studerar svenska för invandrare att det är främst kvinnor som vill lära sig cykla (se figur 6).<sup>17</sup>



Figur 6, viljan att lära sig att cykla bland invandare

VTI konstaterar i rapport 958 att sammantaget visar kunskapsöversikten att det finns socio-kulturella skillnader när det gäller barns och ungdomars cykling. Men det är svårt att avgöra vilka faktorer som är mest avgörande för utvecklande av en aktiv cykelkultur. VTI konstaterar vidare att det finns obefintlig forskning inom området och om de initiativ som genomförs exempelvis i form av cykelkurser stärker möjligheter till integration och ökar möjligheter till cykling.

<sup>15</sup> Statistiska centralbyrån, Från massutvandring till rekordinvandring

<sup>16</sup> Migrationsverket

<sup>17</sup> VTI, Utlandsföddas mobilitet och resvanor i svensk trafikmiljö

# Exempel på material och insatser för att främja ökad och säker cykling

Nedan redovisas exempel på olika initiativ i form av beteendepåverkande insatser, kampanjer och material som finns för att främja ökad och säker cykling för målgrupperna barn, unga, nyanlända och andra grupper av utrikes födda. Antalet insatser som görs är stort och nedanstående exempel ger en insikt om bredden av insatser. Trafikverket har förutom dessa konstaterat att det finns begränsad information om cykling riktad till målgruppen nyanlända på myndigheters hemsidor.

## Barn och unga

### Min skolväg

NTF driver ett projekt kallat Minskolväg som genom att kartlägga barns skolväg vill öka medvetenheten och riskerna, men också att synliggöra möjligheterna för barn att ta sig på egen hand till skolan. Syftet med projektet är att skapa ett intresse för barns skolväg hos barn, föräldrar och skola. I projektet har ett verktyg utvecklats för att kartlägga och bedöma barns skolväg. Genom att använda telefonens GPS eller en dator kan man kartlägga skolvägen, sedan görs en bedömning av hur säker vägen är.<sup>18</sup>

### Trafiken i skolan

Trafiken i skolan är en samlingsplats för stöd till pedagoger. Webbplatsen innehåller lektionsförslag för årskurs 1-9 inom området trafikundervisning. Trafiken i skolan drivs av NTF och finansieras av Trafikförsäkringsföreningen.<sup>19</sup>

### Cykelskolan

Cykelskolan är en gratis aktivitet för barn i förskoleklass som drivs av Sthlm Bikes CK, i samarbete med Stockholms Stad och ATA. Målet med cykelskolan är att alla barn skall få en första positiv kontakt med cykeln i trafiken. Under aktiviteten får barnen låna cykelhjälm och cykel för att sedan prova på att cykla på olika uppbyggda banor. Barnen får även rita och samtala om vägmärken.<sup>20</sup>

### Kul på hjul

Kul på hjul är ett integrationsprojekt som har målsättningen att öka möjligheterna till integration genom att med cykeln som verktyg möjliggöra ett ökat rörelsemönster i staden. Projektet drivs av FC Rosengård i nära samarbete med Röda Korset, Tjejer i förening/ABF och Malmö Stad. Initiativet vänder sig till barn i åldern 6-13 år med olika aktiviteter beroende på barnens mognadsnivå. Aktiviteterna har tre huvudspår, komma igång, cykla säkert och cykeln i fokus. Komma igång riktar sig till 6-8 åringar där barnen får lära sig grunderna i cykling med fokus på balans och säkerhetsutrustning. Cykla säkert vänder sig till 9-13 åringar, där barnen får lära sig om trafikkunskap och regler för att kunna känna sig

---

<sup>18</sup> NTF, Min skolväg

<sup>19</sup> NTF, Trafiken i skolan

<sup>20</sup> STHLM BIKE, Cykelskolan

trygg och säker på cykel i trafiken. Cykeln i fokus är publikt event där man får lära sig laga en punktering, testa på cykelbana med tuffa utmaningar med mera.<sup>21</sup>

## Gatsmart

Utbildningsradion, UR, har en programserie kallad Gatsmart som riktar sig till barn som är nya i trafiken. Serien behandlar bland annat vägen till skolan, vilka trafikfaror som finns, vad som kan göra vägen säkrare, trafikregler och beteenden med mera. Ett avsnitt handlar specifikt om cykling. Det finns arbetsmaterial till varje avsnitt som kan användas i lektioner i skolan för årskurs F-3.<sup>22</sup>

## Gå & Cykla till skolan

Gå & cykla till skolan är en utmaning som Trafikkalendern genomför årligen. Under två valfria veckor i september-oktober samlar deltagande skolor så många respoäng som möjligt genom att gå, cykla eller resa kollektivt till och från skolan. Syftet med utmaningen är att främja hälsan hos barn och unga, bidra till en bättre miljö samt förbättra trafiksäkerheten i elevernas närmiljöer.<sup>23</sup>

## Stöd till skolans arbete med trafik - Trafikverket, Skolverket, SKL, Polisen och NTF

Syftet är att ge ett gemensamt stöd till arbete med trafikfrågor i skolan. Utgångspunkten är lärandet för en hållbar utveckling och skriften innefattar hur trafik-, miljö- och samhällsplaneringsfrågor kan behandlas i skolan.<sup>24</sup>

## BVL: Structural education

Projektet Brabant Road Safety Label (BVL) startade 1997 med syftet att öka trafiksäkerheten för barn och unga genom trafikundervisning i skolorna. BVL är ett intygsmärke skolor kan erhålla genom att skolorna åtar sig att ge barnen trafikundervisning, att genomföra trafiksäkerhetsprojekt och praktisk träning och att engagera föräldrar.<sup>25</sup>

## Alle Børn Cykler

Alle Børn Cykler är en dansk kampanj som vänder sig till skolelever i klasserna 0-10 och genomförs under två veckor i september. Kampanjen går ut på att få elever att samla poäng genom att cykla så mycket som möjligt. Syftet är att fler ska cykla till skolan och använda cykelhjälm. Ungefär 10 procent av landets skolor deltar.<sup>26</sup>

## Stars

Det Europeiska projektet Stars (Sustainable Travel Accreditation and Recognition for Schools) syftar till att öka antalet elever som cyklar till och från skolan som vanligtvis skjutsas med bil. Målet med projektet är att nå en femprocentig överflyttning från bil till cykel. Projektet har två olika program för att påverka beteenden. Ett av programmen

---

<sup>21</sup> FC Rosengård, Kul på hjul

<sup>22</sup> UR skola, Gatsmart korsa gatan

<sup>23</sup> Trafikkalendern, gå och cykla till skolan

<sup>24</sup> Sveriges kommuner och landsting, Trafiksmart

<sup>25</sup> Brabant Road Safety Label, about BVL

<sup>26</sup> Cykelförbundet, Alle Boern cykler

fokuserar på att få grundskolor att uppmuntra cykling genom bemyndigande. Det andra programmet riktar sig till gymnasieskolor och syftar till att engagera grupper av elever och ge dem verktyg för att utveckla, implementera och övervaka beteendeförändringar. Programmet bygger på principen att elever har större benägenhet att påverka och övertala andra elever.<sup>27</sup>

### Ride2school

Ride2school är ett program inom Bicycle Network i Australien som syftar till att uppmuntra elever att vara mer fysiskt aktiva med fokus på färden till och från skolan. Skolor som är med kan söka ekonomiskt bidrag upp till 5 000 dollar som kan användas för cykelparkeringar, inköp av cyklar till skolan med mera. För att delta måste skolan göra undersökningar hur elever tar sig till skolan en dag i månaden.<sup>28</sup>

### Bicycle Rodeos

Bicycle Rodeos är ett program för att öka trafiksäkerheten för barn som cyklar i USA. Programmet består av cykelträning där det ingår en säkerhetsinspektion av cykeln och trafikträning på en tom parkeringsplats med uppritade vägar. Barnen lär sig bland annat att stanna vid stoppskylt, att inte cykla på trottoar och hur de ska göra i korsningar och blinda hörn.<sup>29</sup>

## Nyanlända och utrikes födda

### Frihet på cykel – Cykelfrämjandet

En kurs för att lära sig att cykla för vuxna. Projektet startades 2016 med stöd av Svenskt friluftsliv. Kursen vänder sig även till nyanlända, ungdomar och barn och målet är att engagera lokala volontärer som cykelinstruktörer. Kurserna innefattar moment som trafikregler, kartläsning och cykling i närområdet.<sup>30</sup>

### Cykelkursmanual - Cykelfrämjandet

En cykelkursmanual som är framtagen av cykelfrämjandet. Manualen riktar sig främst till cyklingsinstruktörer och innefattar moment som starta-stanna, svänga, hantera olika underlag, val av cykel, verktyg för justering, hjälm, reflexväst, balansera, bromsa, trampa, regler med mera.<sup>31</sup>

### Cykelkurs för nyanlända

Staffanstorps cykelklubb som till vardags sysslar med cykelträning för barn och ungdomar, utförde våren 2017 en cykelkurs för nyanlända. Kursen hade både praktiska och teoretiska inslag där de fick lära sig cykla och om trafikregler.

---

<sup>27</sup> Sustainable Travel Accreditation and Recognition for Schools, About STARS

<sup>28</sup> Bicycle network, Ride2school

<sup>29</sup> Bicyclinglife, Bicycle Rodeo

<sup>30</sup> Cykelfrämjandet, Frihet på cykel för ensamkommande barn,

<sup>31</sup> Cykelfrämjandet, Cykelfrämjandets cyklingskursmanual.



Falu Kommun anordnar varje sommar en cykelkurs för nyanlända. Kursen pågår två dagar i veckan under tre veckor.

Skellefteå kommun bedriver cykelskola med ett årligt mål att 150 nyanlända ska ha lärt sig att cykla på egen hand. Samarbete sker med Utbildning i svenska för invandrare, SFI, och gymnasieskolans språkintruktionsklasser för att hitta nya deltagare.

Skara kommun anordnade under sommar 2017 cykelkurs för nyanlända kvinnor. Kursen pågick en dag i veckan från 1 maj till 2 september. Kursen varvade praktisk cykelträning med teori för att öka kunskaperna om cyklar, hur de ska skötas samt lära sig om lagar och regler.

Samarbetsorganisationen för invandrarföreningar i Uppsala, SIU, anordnade under sommaren 2017 en cykelkurs för nyanlända kvinnor. Det fanns en efterfrågan bland nyanlända kvinnor och därför anordnades kursen. Kursen pågick under sju veckor. <sup>32</sup>

---

<sup>32</sup> Sydsvenskan, Cykelskola väcker entusiasm bland nyanlända,

## Behovs- och bristanalys

Behov och brister kopplade till en ökad och säker cykling för målgrupperna barn, unga, nyanlända och andra grupper av utrikes födda har identifierats vid den tidigare nämnda workshopen, andra dialoger med representanter för olika aktörer och områden samt genom studier av rapporter och information på internet. En rapport som varit av särskilt stor betydelse är VTI rapport 958.

De förslag direkt riktade till de utpekade målgrupperna som Trafikverket lämnar i nedanstående tabell är endast ett begränsat antal. Detta eftersom de identifierade bristerna och behoven endast i en mindre omfattning kan lösas genom informations- och utbildningsmaterial. Dessutom saknas viktig kunskap inom området som bör utgöra grund för sådant material.

För att åstadkomma en ökad och säker cykling bland barn är den samlade bedömningen utifrån känd kunskap och erfarenhet att det är svårt att nå effekter genom insatser som direkt riktas till gruppen barn. Exempelvis har studier visat att träning i trafikregler har en begränsad och kortvarig effekt. Även om omfattningen inte är känd så framkom vid den genomförda workshopen som hölls den 12 december 2017 med representanter från myndigheter, kommuner och ideella organisationer att det finns ett visst behov att ge barn som av exempelvis socioekonomiska skäl inte lärt sig cykla eller att laga och sköta sin cykel kunna lära sig detta. Vidare finns det behov av att visa att cykling kan vara lekfullt och glädjefyllt och att det är viktigt med en ökad säkerhet. För dessa delar finns det redovisningar av tidigare insatser i form av beskrivningar av upplägg och material. Det handlar bland annat om Cykeldagar anordnade av skolor och ideella organisationer och "Cykelkök" där barn till exempel får lära sig att laga ett punkterat däck. Vidare finns exempelvis en applikation för mobiler "min skolväg" som föräldrar och barn kan använda för att dokumentera sin väg till skolan och de risker som finns längs denna.

På workshopen konstaterades att många ungdomar slutar cykla när de kommer upp i tonåren. Störst minskning sker bland flickor, medan det bland pojkar avtar saktare. Orsaken till detta är inte känd.

Den fakta- och forskningsöversikt som Trafikverket har gjort visar att det finns en brist av kunskap inom ämnet kopplat till nyanlända och andra grupper av utrikesfödda som inte räknas till gruppen barn- och unga.

Trafikverket konstaterar att det har och även i nuläget bedrivs många kurser för att lära nyanlända cykla. Dessa kurser varvar ofta praktik med teori i form av undervisning om trafikregler, lagar och vägskyltar. Det är viktigt att beakta genusperspektivet vid utformning av material och utförande av insatser.

På workshopen kom det fram att trots att nyanlända lär sig att cykla är det inte många som fortsätter att cykla. Det finns andra faktorer som styr om personer väljer att cykla eller inte. En sådan faktor är att flera upplever det som otryggt att cykla. En annan faktor är den omfattande förekomsten av cykelstölder i förorterna som innebär att det av ekonomiska skäl blir svårt att äga en cykel. Det framkom även att det finns behov av att informera om upplevelseaspekter kring cykling, utbud av cykelinfrastruktur, om trygghet med mera.

Under workshopen diskuterades behov, befintlig tillgång på material och insatser med mera utifrån en struktur per målgrupp som schematisk kan beskrivas enligt följande:

Målgrupp – Behov/brist - Befintliga angreppssätt och material – Förslag nya angreppssätt och material

Följande tabell avser endast informations- och utbildningsmaterial (se figur 7).

<b>Målgrupp</b>	<b>Brist/behov</b>	<b>Befintliga angreppssätt och material</b>	<b>Förslag nya angreppssätt och material</b>	<b>Kommentar</b>
Barn och ungdomar	Alla har inte tillgång till cykel	Cykelkök med mera	Behovet av utveckling är litet eftersom de allra flesta har tillgång till cykel	Vissa projekt tillhandahåller cykel till barn
Barn och ungdomar	Cyklingen minskar	Tävlingar, cykeldagar, kampanjer, med mera.	Fokusera på information och insatser till föräldrar, skola och föreningsliv	Handlar om aspekter som aktivt resande och hälsa
Barn och ungdomar	Saknas samlad kunskap om utvärderingar och forskningsresultat	Bristfälligt	Etablera kunskapsbank, utveckla handledningar och styrande dokument	Riktas till aktörer, föräldrar och föreningsliv
Barn och ungdomar	Saknas kunskap om effekter av enskilda insatser	Få insatser utvärderas	Utökad forskning och satsningar på utvärderingar	Ger underlag för riktad information
Barn och ungdomar	Barn i vissa åldersgrupper har en hög skaderisk	Kartläggning av skolvägar, cykeldagar, information om cykelhjälm med mera.	Mer kunskap om barns specifika problem vid cykling	

Nyanlända och övriga utrikes födda	Det finns en brist på fakta kopplat till cykling för denna målgrupp	Saknas	Undersökningar och forskning	En förutsättning för utveckling av material
Nyanlända och övriga utrikes födda	Kunskap om utbud av cykelinfrastruktur och upplevelseaspekter med mera	Sker inte systematiskt	Framtagande av information	
Nyanlända och övriga utrikes födda	Andelen kvinnor som inte kan cykla är betydande	Genomföra cykelkurser till utrikesfödda kvinnor	Utvärdera kurser för att hitta bästa angreppssätt	
Nyanlända och övriga utrikes födda	Samlad kunskap om förutsättningar, effekter av insatser, behov, incitament med mera för ökad säker cykling saknas	Saknas	Etablera kunskapsbank	

Figur 7, Behov, brister och angreppssätt för respektive målgrupp

# Slutsatser och rekommendationer för fortsatt arbete

För att åstadkomma en ökad och säker cykling bland barn, unga, nyanlända och andra grupper av utrikes födda är det viktigt med ett långsiktigt arbete där många aktörer involveras och det är även viktigt att förstå målgruppernas olika perspektiv. Det finns redan idag åtskilligt med material som kan fungera som lärande exempel och inspirationskällor. Det gäller exempelvis cykelkurser för nyanlända och instruktioner för handledare av dessa. Det saknas dock utvärderingar om effekter av kampanjer och andra insatser. De initiativ och åtgärder som vidtas för att främja en ökad och säker cykling för samtliga grupper behöver därför utvärderas systematiskt för att få fram vilken eller vilka åtgärder som ger störst effekt. Resultaten från dessa utvärderingar kan även ligga till grund för framtagande av effektsamband.

Trafikverkets bedömning är att material och arbetssätt bör kvalitetssäkras så att såväl trafiksäkerhetsaspekter som aspekterna tillgänglighet, miljö, hälsa och genusperspektivet beaktas och hanteras på ett tillfyllt sätt. Några aspekter som är viktiga att beakta när befintligt material tillgängliggörs eller utvecklas alternativt när nytt tas fram är att allt materialet utformas så att det är väldigt lätt att förstå och ta till sig och är utformat på flera olika språk. Det är också viktigt att utgå från att målgrupperna inte är homogena utan att det ofta kan handla om olika målgrupper inom målgruppen beroende på bland annat geografiska, demografiska eller socioekonomiska faktorer.

Det finns i nuläget ingen tydlig och utpekad samlingsplats eller kunskapsbank för lärande exempel, beskrivningar av olika angreppssätt eller relevant material. Trafikverket föreslår därför att regeringen bör ge i uppdrag att utreda om en plattform i form av en kunskapsbank av angreppssätt, arbetssätt och material ska tillskapas, vem som i så fall skall tillhandahålla denna och vilket innehåll den bör ha. Länsstyrelserna tillsammans med Migrationsverket och Arbetsförmedlingen har idag information om det svenska samhället på flera olika språk riktad till nyanlända samlade i en portal, [informationsverige.se](http://informationsverige.se). Kunskapsbanken skulle kunna byggas på samma princip, men då avgränsat till frågor kring cykling.

Inom ramen för cykelstrategin har regeringen gett Trafikverket i uppdrag att fördela nio miljoner kronor i stöd till ideella organisationer för insatser som syftar till en ökad och säker cykling för målgrupperna barn, unga, nyanlända och andra grupper av utrikes födda. Beslut om fördelning av dessa medel togs den 15 november 2017 och Trafikverket kan konstatera att flera projekt av olika organisationer kommer att bedrivas för en ökad och säker cykling för målgrupperna. En utvärdering kommer att ske av dessa arbeten med inriktningen att det ska leda till ett förslag till angreppssätt och ett kvalitetssäkrat material. Detta beräknas kunna vara färdigställt under år 2019.

Trafikverket har uppfattat att det finns en relativt stor samsyn kring att en ökad och säker cykling bland barn och i viss utsträckning även ungdomar i första hand kräver insatser och material som riktar sig till föräldrar, föreningsliv och kommuner. Flera menar att det då handlar om att framförallt få fler föräldrar att själva cykla till arbetet eftersom fler då troligen inte kommer att skjutsa sina barn till skolan i bil. Det finns en stor potential att öka cyklingen för de yngre barnen genom att en vuxen cyklar med. Om föräldrar cyklar med de yngre barnen till skolan kan detta troligtvis även leda till förändrade vanor när barnen blir äldre. En del för att åstadkomma detta är givetvis att föräldrar och skola har kunskap om

värdet av fysisk aktivitet för en förbättrad hälsa och en förbättrad inlärningskapacitet. Idag finns det en alltmer ökande medvetenhet om värdena med fysisk aktivitet bland föräldrar och i skolvärlden. Trafikverket har dock inte hittat en lättillgänglig och kvalitetssäkrad ingång om dessa frågor hos myndigheter eller i forskningsvärlden. Förutom skolan så har föreningslivet en viktig roll för barn och ungdomars resor till fritidsaktiviteter.

Frågor om cykling i ett transportsystemsperspektiv handlar exempelvis om regler för skolresor med kollektivtrafik, koppling mellan cykling och kollektivtrafik och förbud att cykla till skolan upp till en viss ålder påverkar ett aktivt resande. Dessa frågor behandlas i handböcker, kommunala planer och strategier, trafikförsörjningsprogram med mera. Trafikverket har vid genomgång av material och dialoger inte kunnat hitta mer än begränsat material om exempelvis barn och ungdomars aktiva resande och hur detta ska utvecklas. En utveckling av material som hanterar denna typ av frågor bedömer Trafikverket viktig men mer lämplig att genomföra i andra sammanhang som exempelvis vid en översyn av GCM-handboken, utveckling av TRAST-material eller vägledning för framtagandet av regionala trafikförsörjningsprogram.

Det finns andra pågående regeringsuppdrag och arbeten inom cykel som torde ge kunskap och därför bör kunna ligga till grund för beslut om utveckling av informations- och studiematerial. Ett sådant uppdrag är Boverkets uppdrag att redovisa lärande exempel inom samhällsplanering. Trafikverket anser att det bör övervägas att utreda vidare hur och på vilket sätt ovan nämnda exempel på material bör hanteras inom ramen för den tidigare nämnda kunskapsplattformen för ökad och säker cykling bland barn, unga, nyanlända och övriga utrikes födda.

Regeringen har inom ramen för arbetet med den nationella cykelstrategin beviljat Sveriges kommuner och landsting, SKL, medel för att samla, lyfta och sprida goda exempel på insatser av beteendepåverkans och informationskaraktär. Trafikverket har utifrån detta bedömt att resultatet från SKLs arbete bör kunna utgöra grund för eventuella förslag avseende framtagning och spridning av material av beteendepåverkande och informationskaraktär.

Trafikverkets samlade bedömning utifrån ovanstående skäl är att behovet av eventuellt nytt och kvalitetssäkrat informations- och utbildningsmaterial är svårbedömt och att detta i så fall bör tas fram när andra pågående uppdrag och arbeten slutredovisats.

# Källförteckning

## Rapporter

Atkins Limited, 2010, An Evaluation of the Travelling to School Initiative Programme

Björklid P, Gummesson M, 2013, Children's Independent Mobility in Sweden, Trafikverket

Bruun Jensen m.fl. 2009, Road Safety Cities in Europe - Methodological Guidelines - Towards a Street Safety Education Model

Cykelfrämjandet, 2015, Cykelfrämjandets cyklingskursmanual.

Gummesson M. 2007, Barns säkra tillgänglighet till skolan, Chalmers

Hillman M. Adams J. Whitelegg J. 1990, One false move. Policy Studies Institute.

Hoekstra T. och Wegman F. 2010, Improving the effectiveness of road safety campaigns: Current and new practices. SWOV

Markör, 2015, Barns skolvägar 2015, Projektnummer: TRV 2013/45076

Peden M. m.fl. 2004 World Report on Road Traffic Injury Prevention, World Health Organization, Geneva

Savan B m.fl 2017, Integrated strategies to accelerate the adoption of cycling for transportation

Sveriges kommuner och landsting, 2012, Trafiksmart

Spolander K. 1985, Effekter av kampanjer. Debatt och opinionsbildning? VTI rapport 037-6030, 296

Sundqvist P. Sundqvist R. 2014, Undersökning om Barns Fritidsvägar 2014

Tapp A. och Parking J. 2015, Cycling Futures. Kap 9. The Use of Social Marketing in Promoting Cycling

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

Trafikanalys, 2017, RVU Sverige – den nationella resvaneundersökningen 2015-2016

Trafikverket 2006-2015, Rapport barns skolvägar.

Trafikverket, 2012, Resvaneundersökning (RVU) i sydöstra Sverige

Trafikverket, 2015, Barns skolvägar 2015.

Trafikverket, 2015, forskningssammanställning av professor Pia Björklid.

Trivector, 2007, Barns och ungdomars resvanor - en resvaneundersökning bland 6-15 åringar i olika stora orter, 2007:73

Vuori I. 2011, Promoting cycling: a review of interventions. UKK Institute for Health Promotion Research, Tampere, Finland.

VTI, 2017, Cykling bland barn och unga: en kunskapssammanställning, Rapport 958

VTI, 2006, 2006-546 Utlandsföddas mobilitet och resvanor i svensk trafikmiljö, Catharina Lewin m.fl.

Yang L. m. fl. 2010, Interventions to promote cycling: systematic review

### Webbsidor

Bicycle network, Ride2school, <https://www.bicyclenetwork.com.au/rides-and-events/ride2school/>, hämtad den 2018-01-04

Bicyclinglife, Bicycle Rodeo, <http://www.bicyclinglife.com/SafetySkills/BicycleRodeo.htm>, hämtad den 2018-01-04

Brabant Road Safety Label, about BVL, <https://www.bvlbrabant.nl/service/about-bvl>, hämtad den 2018-01-04

Cotterell, 2012, Cycling UK's Cycling Statistics, [https://www.cyclinguk.org/resources/cycling-uk-cycling-statistics#Which age group cycles most?](https://www.cyclinguk.org/resources/cycling-uk-cycling-statistics#Which%20age%20group%20cycles%20most?) Hämtat den 2018-01-04

Cykelfrämjandet, Frihet på cykel för ensamkommande barn, <http://cykelframjandet.se/blog/nyheter/frihet-pa-cykel-for-ensamkommande-flyktingbarn/>, hämtad den 2018-01-04

Cykelförbundet, Alle Boern cykler, <https://www.cyklistforbundet.dk/Om-os/Brug-os/Kampagner-og-projekter-vi-staar-bag/Alle-Boern-Cykler>, hämtad den 2018-01-04

FC Rosengård, Kul på hjul, <https://www.fcrosengard.se/kul-pa-hjul/> hämtad den 2018-01-04.

Läkartidningen, Barn upp till 12 års ålder lever farligt i trafiken, <http://www.lakartidningen.se/Functions/OldArticleView.aspx?articleId=16678>, hämtat den 2018-01-04

Migrationsverket, <https://www.migrationsverket.se>

NTF, Min skolväg, <https://minskolvag.se/projektet/>, hämtat den 2018-01-04

NTF, Trafiken i skolan, <http://trafikeniskolan.ntf.se/>, hämtad den 2018-01-04



STARS, Sustainable Travel Accreditation and Recognition for Schools, About STARS, <http://starseurope.org/overview.php>, hämtat den 2018-01-04

STHLM BIKE, Cykelskolan, <https://sthlmbike.se/cykelskolan/>, hämtat den 2018-01-04.

Statistiska centralbyrån, Statistikdatabasen

Sydsvenskan, 2017, Cykelskola väcker entusiasm bland nyanlända, <https://www.sydsvenskan.se/2017-05-17/cykelskola-vacker-entusiasm-bland-nyanlanda>, hämtad den 2018-01-04

Trafikkalendern, gå och cykla, <http://www.trafikkalendern.se/gaochcykla/>, Hämtad den 2018-01-04

UR skola, Gatsmart korsa gatan, <https://urskola.se/Produkter/171737-Gatsmart-Korsa-gatan>, hämtad den 2018-01-04



**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, Borlänge. Besöksadress: Postadress: Röda vägen 1, 781 89 Borlänge  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)