

Ökad cykelhjälm användning *Cyklister drivkrafter och statens styrmedel*



Magnus Andersson
Evert Vedung

Cajoma Consulting
Ringgatan 7A
752 17 Uppsala
info@cajomaconsulting.se
www.cajomaconsulting.se

© Cajoma Consulting, Uppsala 2014

Layout: Magnus Andersson

Omslagsfoto: "Hatt trick", vinnande förslag i Vägverkets tävling "Formge huvudsaken för cyklister" 2005.
Avalon Industrial Design, Helsingborg.

Tryck: Kopieringshörnan AB, Uppsala 2014
ISBN 978-91-637-5478-4



Ökad cykelhjälmsanvändning
Cyklisters drivkrafter och statens styrmedel

Magnus Andersson och Evert Vedung

Innehåll	sida
Sammanfattning	3
Förord	6
Kapitel 1. Bakgrund	7
Kapitel 2. Syfte	11
Kapitel 3. Metoder för datafångst	12
Kapitel 4. Teoretiskt ramverk	13
Kapitel 5. Lokala drivkrafter för ökad cykelhjälmsanvändning – fallet Stockholm	17
Kapitel 6. Lokala drivkrafter för ökad cykelhjälmsanvändning – fallet skidbacken	24
Kapitel 7. Cykelhjälmsanvändning och cykelhjälmspolitik i Sverige	27
Kapitel 8. Styrmedel för ökad cykelhjälmsanvändning – sökning i fem internationella artikeldatabaser	34
Kapitel 9. Styrmedel för ökad cykelhjälmsanvändning – intervjuer	38
Kapitel 10. Analys och avslutning	57
Referenser	63
Bilaga 1. Förteckning över intervjuade personer	67
Bilaga 2. Intervjuguide	69
Bilaga 3. Frågor vid enkätundersökning – cyklister i Stockholm	70
Bilaga 4. Strukturerad översikt över artiklar från fem internationella databaser om cyklisters bruk av cykelhjälm	71

Sammanfattning

Under de sex åren 2007-2012 omkom 153 cyklister och fler än 56 000 skadade sig så illa att de uppsökte akut sjukvård. Av de skadade cyklisterna hade 10 788 skadats allvarligt och 1 421 mycket allvarligt. Huvudskador utgjorde en av tio av de allvarliga skadorna och fyra av tio av de mycket allvarliga skadorna. Hjälm användning har en potential att minska antalet omkomna cyklister med 25 procent och att minska antalet allvarligt skadade cyklister med tio procent. Hjälm användningen kan därmed lämna ett betydande bidrag till det övergripande nationella trafiksäkerhetsmålet till år 2020 att halvera antalet dödade personer i vägtrafiken och att minska de allvarliga skadorna med 25 procent.

Ökad hjälm användning är en av 13 indikatorer på medel som används i den nationella målstyrningen för att nå 2020 års övergripande trafiksäkerhetsmål. Enligt indikatormålet för hjälm användningen ska hjälm användningen öka från 27 procent år 2007 till 70 procent år 2020. År 2013 uppgick hjälm användningen till drygt 36 procent. Graden av användning av cykelhjälm skiljer sig mycket mellan kommunerna i Sverige. I Stockholm har användningen redan nått drygt 73 procent medan användningen i mindre kommuner kan vara lägre än 20 procent.

Hjälm användningen behöver stiga med 10 procent årligen från år 2013 till år 2020 för att den ska nå upp till indikatormålet 70 procent. Den här studien handlar om hur cyklister frivilligt tack vare drivkrafter i det lokala sammanhanget ökar sin cykelhjälms användning samt hur en viss offentlig icke-tvingande styrning via dessa lokala drivkrafter kan göra det möjligt att nå det uppsatta indikatormålet för hjälm användningen för år 2020.

Lokala drivkrafter är drivkrafter som inte drivs fram genom offentlig styrning. Lokala är sådana drivkrafter som påverkar cyklister att på eget initiativ använda cykelhjälm utan att känna sig påverkade av offentlig styrning. Lokala drivkrafter uppstår i samspelet mellan cyklister och genom cyklisters förändrade förhållningssätt till olyckor, skador och hälsa. I den här studien identifierades 25 lokala drivkrafter för ökad hjälm användning.

I Stockholm är hjälm användningen med bred marginal den högsta i Sverige. År 2013 använde 73,4 procent av cyklisterna i Stockholm hjälm vilket var dubbelt så mycket som det nationella genomsnittet för hjälm användningen detta år. Stockholmscyklisternas höga hjälm användning har drivits fram av 17 argument som alla utgör lokala drivkrafter. De sjutton argumenten kan indelas i sex kluster: 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. Hjälm användningen tycks ha uppnått en nivå där ökningen blivit självgående. Hjälm bärande cyklister har i ökande grad kopierat varandras beteenden. Denna process har underlättats av att Stockholmscyklisterna är en betydligt mera homogen grupp än cyklister i andra delar av Sverige. I Stockholm dominerar pendlarcyklisterna medan cyklisterna i andra kommuner är en mera heterogen grupp bestående av färre pendlarcyklister och fler vardagscyklister.

Hjälm användningen i de svenska skidbackarna uppgår till närmare 60 procent. Skidåkarnas hjälm användning är helt och hållet frivillig och baserad på lokala drivkrafter. En lärdom från skidbacken är att se på hjälmen som ett modeplagg och som en integrerad del av klädseln. Hjälm användningen har främjats av det har utvecklats specialdesignade hjälmar för olika grupper av åkare – yngre, äldre, sportiga åkare etc. De yngre barnens hjälm användning bidrar till ökad hjälm användning bland föräldrarna.

Exemplen Stockholmscyklisterna och skidåkarna visar att hjälmens utseende och estetiska attraktionskraft har en stor betydelse för hjälm användningen.

Användandet av *offentliga styrmedel* kan öka cykelhjälsanvändningen. Det finns tre grundläggande typer av styrmedel: regleringar, ekonomiska styrmedel och information. Alla de tre styrmedlen kan vara negativt eller positivt formulerade. Regleringar kan förbjuda och påbjuda. Ekonomiska styrmedel kan tillföra eller frånta. Information kan råda eller avråda. 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. Följande kombinationer av horisontell paketering är möjliga:

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

Styrmedel kan 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.

En sökning i fem internationella databaser om artiklar om styrmedel för ökad användning av cykelhjälm identifierade 187 artiklar. Databaserna var TRID (artiklar om transportforskning), ERIC (artiklar om utbildning), Scopus (artiklar från olika vetenskapliga discipliner), PsycINFO (artiklar om beteendevetenskap och psykologi) och PubMed (artiklar om medicin). Flest artiklar i ämnet har publicerats av tidskrifter i USA, Kanada och Australien. Artikelsökningen indikerade tydligt 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).

Inom ramen för denna studie genomfördes 32 intervjuer med företrädare för kommuner, forskningsinstitutioner, organisationer, företag, myndigheter och cykelhandeln. Intervjuerna bekräftade vikten av att kombinera styrmedel med varandra. Företrädare för flera stora cykelkommuner pekade på att Trafikverket kraftigt reducerat sitt stöd för projekt för ökad hjälmanvändning till kommuner och organisationer som tidigare fått stöd för att bedriva informations- och utbildningsverksamhet. Detta har fått hjälminsatserna att stanna av.

Sammantaget visar studien att åtgärder för att på frivillig väg öka användningen av cykelhjälm har störst chanser att nå framgång i följande målgrupper:

- (1) *Pendlarcyklister*. När det gäller pendlarcyklister är det viktigt att *förstärka* den redan positiva trenden ifråga om hög hjälmanvändning på pendlingsstråken i de större kommunerna.
- (2) *Föräldrar*. Insikten om betydelsen av att vara goda förebilder för sina barn ifråga om cykelhjälsanvändning kan få fler föräldrar att börja använda cykelhjälm. Föräldrar kan nås via barnvårdscentraler, förskolor, grundskolor och föräldraföreningar.
- (3) *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.
- (4) *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.
- (5) *Tjänstecyklister*, d.v.s. 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.

Det finns en möjlighet att genom nya styrmedel förstärka befintliga lokala drivkrafter och därigenom tillskapa hävstångseffekter för ökad hjälmanvändning, huvudsakligen riktade mot ovan nämnda målgrupper. Styrmedlet information kan exempelvis användas för att informera cyklisterna om de moderna och snygga cykelhjälmarna som finns på marknaden eller för att propagera för ökad vintercykling med hjälm. Ökad vintercykling med cykelhjälm kan leda till att vintercyklisterna börjar använda hjälmen året runt.

Slutligen, för att fördubbla den frivilliga cykelhjälm användningen till år 2020 krävs en tydligare manifestering av systemutformarnas viljeinriktning. Statsmakten kan överväga möjligheten att erbjuda alla cyklisterna en sänkt moms för cykelhjälm alternativt en rabatt vid köp av cykelhjälm. Trafikverket kan visa vägen genom att erbjuda kvalitetssäkrat informationsmaterial om cykelhjälmarna och ge ekonomiskt stöd till kommuner och organisationer. Transportstyrelsen, Myndigheten för Säkerhet och Beredskap samt Sveriges Kommuner och Landsting kan se över sina möjligheter att främja cykelhjälm användningen. Kommunerna kan erbjuda utbildning till eleverna i de grundskolor för vilka de är huvudmän. Större kommuner kan samverka med mindre kommuner i sina närområden för att tillsammans med dem genomföra kampanjer för säkrare cykling.

Förord

Föreliggande rapport är framtagen med ekonomiskt stöd från Trafikverkets Skyltfond. Ståndpunkter och slutsatser i rapporten är uteslutande författarnas egna och överensstämmer därmed nödvändigtvis inte med Trafikverkets ståndpunkter och slutsatser inom rapportens ämnesområde.

Magnus Andersson, Cajoma Consulting har varit ledare för och därmed drivande i projektet. Alla moment – litteraturstudie, intervjuer (med ett undantag), författande av preliminära versioner av rapport, distribution av rapport, arrangör av referensgruppsmöten – har genomförts av honom. Evert Vedung, professor emeritus vid Institutet för bostads- och urbanforskning (IBF), Uppsala universitet har läst, granskat, föreslagit förbättringar, gett idéer och allmänt fungerat som diskussionspartner.

Undersökningen bygger på analys av dokument samt intervjuer. Vilka som intervjuats framgår av *Förteckning över intervjuade personer*. Alla intervjuer utom en har spelats in med hjälp av bandspelare. Detta material har transkriberats ordagrant och sedan skickats tillbaka till respektive intervjuperson för genomläsning och godkännande. De intervjuade har i efterhand erbjudits möjlighet att kontrollera att deras uppgifter från intervjuerna är korrekt återgivna. Vi vill varmt tacka alla personer som välvilligt ställt upp för intervjuer och för efterhandskontroller. Ett tack också till Stockholmscyklisten Eva Österlund för hjälp med enkätundersökningen bland cyklister i Stockholm och till Hillevi Nilsson Ternström vid Bibliotek och informationscentrum vid VTI för hjälp med artikelsökning i internationella databaser. I referensgruppen för projektet har ingått Matts-Åke Belin och Lars Darin från Trafikverket samt som ersättare för Darin vid sista mötet Ruggero Ceci. Till alla dessa vill vi rikta ett stort tack. Ett särskilt varmt tack har vi reserverat för Matts-Åke Belin som gett oss avgörande synpunkter på slutrapportens disposition och innehåll.

För tydlighetens skull bör tilläggas att det endast är undertecknade som är ansvariga för innehållet i denna rapport. Undersökningen avslutades i april 2014.

Uppsala i april 2014

Magnus Andersson
Evert Vedung

1. Bakgrund

Inriktning för trafiksäkerhetspolitiken i Sverige

Utgångspunkten för arbetet med säker vägtrafik i Sverige är nollvisionen. Enligt nollvisionen är det långsiktiga målet att eliminera alla dödsfall och allvarliga skador som uppkommer till följd av vägtrafikolyckor. Riksdagen, regeringen, Trafikverket, kommunerna och alla andra systemutformare, har att hantera den officiella programteori som formulerats i riksdagens nollvisionsbeslut år 1997. Enligt denna teori är ansvaret för trafiksäkerheten för vägtrafiken delat mellan trafikanterna och systemutformarna. Systemutformare är de aktörer som professionellt skapar, sköter eller försörjer vägtrafiksystemet med produkter eller tjänster. Nollvisionens programteori säger följande:

- (1) Systemutformarna har det yttersta ansvaret för vägtransportsystemets utformning, skötsel och användning.
- (2) Trafikanterna har ansvar för att följa det regelverk som gäller för vägtransportsystemets utformning, skötsel och användning.
- (3) Om trafikanterna inte följer regelverket eller om personskador uppstår vid en olycka måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder i den mån detta krävs för att motverka att människor dödas eller skadas allvarligt.¹

Nollvisionens programteori gäller för all vägtrafik och alla trafikantgrupper. Den gäller alltså för alla cykelresor och alla cyklister.

År 2009 antog riksdagen propositionen ”Mål för framtidens resor och transporter” (prop. 2008/09:93). Detta beslut innebar att hittillsvarande sex transportpolitiska delmål ersattes av två jämbördiga mål: Tillgänglighet (funktionsmålet) och Säkerhet, miljö och hälsa (hänsynsmålet). Målet för säkerhet inom vägtransportområdet preciserades på följande sätt: *antalet omkomna ska halveras och antalet allvarligt skadade² ska minska med en fjärdedel mellan 2007 och 2020* (Trafikverket, 2011).

Cyklister

Under åren 2007–2012 omkom 153 cyklister och fler än 56 000 skadade sig så illa att de uppsökte akut sjukvård. Av de skadade cyklisterna hade 10 788 skadats allvarligt och 1 421 mycket allvarligt. Huvudskador utgjorde en av tio av de allvarliga skadorna och fyra av tio av de mycket allvarliga skadorna.³ Hjälpmanvändning har en potential att minska antalet omkomna cyklister med 25 procent och att minska antalet allvarligt skadade cyklister med tio procent. Hjälpmanvändningen kan därmed

¹ Källor: Regeringens proposition 1996/97: 137. Nollvisionen och det trafiksäkra samhället. Trafikutskottets betänkande (1997/98:TU4). Nollvisionen och det trafiksäkra samhället. Belin, Matts-Åke (2012). Public Road Safety Policy Change and its Implementation – Vision Zero a road safety policy innovation. Department of Public Health Sciences, Karolinska Institutet. Doctoral dissertation.

² En allvarlig skada är en personskada som ger bestående hälsoförlust motsvarande en medicinsk invaliditet av 1 procent eller mer. En mycket allvarlig skada motsvarar 10 procent medicinsk invaliditet eller mer.

³ Källa: Jan Ifver, Transportstyrelsen.

lämna ett betydande bidrag till det nationella målet till år 2020 att halvera antalet dödade personer i vägtrafiken och att minska deras allvarliga skador med 25 procent (Niska och Eriksson, 2013).⁴

Målstyrning via indikatorer

Arbetet med att uppnå trafiksäkerhetsmålen för år 2020 baseras på ett system kallat ”målstyrning via indikatorer”. Indikatorer är mätbara mått på tillstånd i vägtrafiken som är viktiga att påverka för att uppnå det längre bort liggande målet att minska antalet dödade och allvarligt skadade i vägtrafiken. Datainsamling om läget beträffande indikatorerna görs för att följa upp, utvärdera och justera den övergripande styrningen mot målet att minska döda och allvarligt skadade. Uppföljning görs varje år. Resultaten presenteras och diskuteras också varje år vid en resultatkonferens.

I mars 2014 används 13 indikatorer för att styra mot 2020 års trafiksäkerhetsmål. En av dessa 13 indikatorer är cykelhjälmansvändning. Målnivån för denna indikator till år 2020 är 70 procents hjälm-användning i förhållande till basåret 2007 då hjälm-användningen var 27 procent. År 2013 uppgick hjälm-användningen till 36,2 procent. För att nå 70 procent år 2020 krävs att hjälm-användningen årligen ökar med tio procent fram till 2020 (figur 1.1).

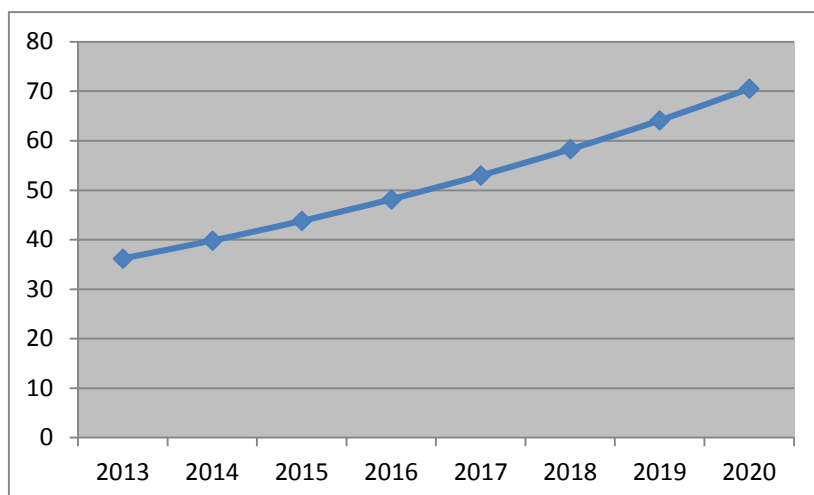
Det bör klargöras att indikatormålet 70 procent för cykelhjälmansvändningen inte är fastställt på politisk nivå. Det har arbetats fram och antagits av Gruppen för Nationell Samverkan inom trafiksäkerhetsområdet, GNS.⁵ Indikatormålet har mer operationell än politisk dignitet. Det kan ses som ett verktyg för att nå de övergripande och längre bort liggande politiska trafiksäkerhetsmålen för cyklister till år 2020.⁶

Trafikverkets översyn av etappmål och indikatorer för säkerhet på väg mellan år 2010 och 2020 som genomfördes 2012 föreslog att målnivån för cykelhjälmansvändning år 2020 skulle sänkas från 70 till 65 procent (Trafikverket 2012a). Detta förslag skulle kunna ses som en skärpning av det tidigare målet då ökningen föreslogs åstadkommas *utan* lagkrav på användning av cykelhjälm. 65-procentsmålet skulle ställa ökade krav på berörda aktörer att finna kreativa sätt att öka den frivilliga hjälm-användningen bland cyklister. Nyckelåtgärden för att nå 65 procents ökad hjälm-användning angavs vara *påverkan*. Det har ännu inte fattats något beslut av någon instans om huruvida indikatormålet för hjälm-användningen till år 2020 ska ändras eller inte. I väntan på ett sådant beslut gäller fortfarande 70 procents hjälm-användning som indikatormål för år 2020.

⁴ Enligt Anders Kullgren vid Folksam reducerar cykelhjälmens risken för en invalidiserande skullskada med 60 procent. När det gäller mycket allvarliga skullskador (AIS-skador) och dödsfall är cykelhjälmens effekt 80 procent eller mer. Folksams bedömningar är grundade på information från Strada sjukvård (intervju med Anders Kullgren, chef, trafikforskning, Folksam).

⁵ GNS är en arena för utbyte av kunskap och koordinering av verksamheter inom trafiksäkerhetsområdet, mellan viktiga aktörer. GNS Väg hanterar målstyrningsfrågor för trafiksäkerheten på väg. I GNS väg ingår representanter från Trafikverket, Transportstyrelsen, Arbetsmiljöverket, Folksam, NTF, Rikspolisstyrelsen, näringsdepartementet, Sveriges Kommuner och landsting och Toyota Sweden AB. GNS har sex expertgrupper varav en grupp behandlar oskyddade trafikanter, fotgängare och cyklister (www.trafikverket.se).

⁶ Intervju med Ylva Berg, utredare, Trafikverket.



Figur 1.1. Önskvärd ökning av cykelhjälm användningen från år 2013 till år 2020. För att nå 70 procents hjälmanvändning år 2020 krävs 10 procents årlig ökning från år 2013.

Internationell utblick

Drivkrafter för ökad cykelhjälm användning

Drivkrafter för ökad cykelhjälm användning har behandlats i ett flertal internationella studier. En brittisk studie visade att användandet av Theory of Planned Behaviour (TPB) vid hjälmkampanjer leder till en statistiskt säkerställd ökning av hjälmanvändningen (Berg and Westerling, 2001). Beteendeteorin (behavioural theory) kan förklara beteenden kopplade till köp av cykelhjälm, användning av hjälmen och dess korrekta användning. Avgörande faktorer för hjälmanvändningen är personlig läggning, social påverkan och miljöfaktorer (Thompson et al., 2002).⁷

En internationell utblick över drivkrafter för cyklister hjälm användning visar att i de flesta länder tenderar kvinnor att använda hjälm oftare än män. En undersökning gjord i Tyskland år 2011 visade att den frivilliga hjälmanvändningen bestäms av hushållens demografi, boendeplats och cykelresemönster (Ritter and Vance, 2011).⁸ En undersökning i USA pekade på att män med hög utbildning och hög inkomst har högre cykelhjälm användning 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). Hjälmanvändande cyklister i Helsingfors uppgav i en finsk studie att de främsta skälen för dem att använda cykelhjälm var "säkerheten", önskan att vara ett gott exempel för andra cyklister och erfarenheten av egen eller nära släktings cykelolycka (Heinonen, 1994).

En engelsk undersökning i visade att hjälmanvändningen bland barn i åldern 8-12 år bestäms av attityder, demografiska faktorer och socioekonomisk status (Lang, 2007). I USA undersökte forskare i mitten av 1990-talet i vilken grad psykologiska faktorer påverkar cykelhjälm användningen hos barn. Närmare 4000 skolelever deltog i en enkätundersökning i tre distrikt i delstaten Maryland. Resultatet

⁷ "Bicycle helmet purchase, use, consistent use, and correct use are determined by a complex set of factors. Behavioral theory suggests they are influenced by the reciprocal association between individual characteristics. These factors can themselves be influenced through counseling and other interventions."

⁸ Enligt artikeln har tyska kvinnor en lägre grad av hjälmanvändning än män. I andra länder tenderar kvinnor att ha en högre hjälmanvändning än män.

visade att barnens användning av hjälm i hög grad var sammanlänkade med deras syn på de sociala konsekvenserna av att använda hjälm och i vilken grad deras vänner använde hjälm (Gielen et al. 1994).

Om vänner, som är tonåringars primära referensgrupp, och familjemedlemmar bär hjälm, blir ungdomarna mer benägna att göra samma sak. Cykelhjälms utseende är viktigt. Resultat från fokusgrupper med barn och ungdomar har visat att hjälmanvändningen skulle öka om utseendet på hjälmarna förbättrades. Funktioner som kan främja hjälmanvändningen är sportlogotyper och olika färger för flickor och pojkar. Ytterligare konsumentundersökningar skulle kunna ge värdefull information om denna fråga (O'Hare, 2004).

Styrmedel för ökad cykelhjälmsanvändning

De länder som längst erfarenhet av styrmedel för ökad cykelhjälmsanvändning är Kanada, USA, Australien och Nya Zeeland. I de båda sistnämnda länderna finns hjälmlagar för alla cyklister sedan början av 1990-talet. På delstats- och stadsnivå i USA har många informations- och utbildningsprogram för ökad cykelhjälmsanvändning genomförts de senaste decennierna. En anmärkningsvärt framgångsrik hjälmkampanj i USA genomfördes i Houston och ledde till att hjälmanvändningen steg från 4 procent år 1990 till 67 procent år 1996. Cyklisternas skullskador halverades (Wesson et al., 2000). Kanada anses vara ett pionjärland i fråga om hjälmrabatter. En granskning av 50 artiklar från fyra kontinenter om styrmedel för ökad cykelhjälmsanvändning visade att kombinationen av lagstiftning (styrmedlet reglering) och utbildningsprogram (styrmedlet information) har generat en hög hjälmanvändning (Trippe, 1994). Finland är det enda landet i Europa som har cykelhjälmlagar för alla cyklister. Spanien har också en generell cykelhjälmlag som dock inte gäller för vissa former av cykling.

Hinder för hjälmanvändning

Internationella studier har också behandlat faktorer som hindrar eller försvårar cyklisters hjälmanvändning.⁹ En generell slutsats är att gruppsytryck och rädsla för åtlöje leder till låg hjälmanvändning, i synnerhet bland tonåringar. En studie i USA identifierade barncyklisters hinder för att använda hjälm. Studien visade att barns hjälmanvändning försvåras av felaktiga uppfattningar om säkerhet, föräldrarnas syn på hjälmanvändning och föräldrars bristande övervakning av sina barn (Rezendes, 2006). Hinder för hjälmanvändningen bland barn och ungdomar i Australien är hjälmens design och risken för att utsättas för hånfulla kommentarer från kamrater (Stevenson and Lennie, 1992). Hinder för att använda hjälm studerades hos 12- och 13-åringar i New York. Majoriteten av barnen såg inte något behov av att använda hjälm vid kortare cykelresor och uppgav att hjälmen var obekvämt och fick dem att se dumma ut (Loubeau, 2001). En kanadensisk studie visade att hjälmanvändningen var låg bland barn som cyklade med andra barn som inte använder hjälm. Hjälmanvändning var betydligt högre för de barn som cyklade med föräldrar som använder hjälm (Khambalia et al., 2005).

En studie i USA visade att pojkar som inte använder cykelhjälm även tar andra risker i trafiken. De har generellt sett en negativ attityd till riskreduktion och har vänner som cyklar utan hjälm (Buckley et al., 2009).

⁹ Se exempelvis Rezendes, 2006, Stevenson and Lennie, 1992, Loubeau, 2001 och Khambalia et al., 2005.

2. Syfte

Målet för svensk trafiksäkerhetspolitik är att öka cykelhjälm användningen från drygt 27 procent år 2007 till 70 procent år 2020. Eftersom ingenting talar för att en generell cykelhjälm lag kommer att införas före år 2020 måste strategier för ökad hjälm användning utgå från att det antingen är lokala, frivilliga drivkrafter på enskilda cyklister som ska göra jobbet, möjligen i samverkan med andra mindre tvingande styrmedel än regleringar, d.v.s. information och ekonomiska styrmedel.

Den här studien, med underrubriken ”Cyklisters drivkrafter och statens styrmedel”, har följande syften:

- (1) Identifiera lokala krafter som förmår enskilda cyklister att frivilligt öka cykelhjälm användningen.
- (2) Identifiera icke-reglerande styrmedel och kombinationer av styrmedel som kan stärka dessa lokala drivkrafter på cyklister för att uppnå 70 procent hjälm användning senast år 2020.
- (3) Identifiera goda exempel i Sverige och utomlands där styrmedlen information och ekonomiska medel (utan cykelhjälm lagar eller möjligen i kombination med sådana lagar) har resulterat i en ökad hjälm användning.
- (4) Identifiera prioriterade målgrupper för olika insatser för ökad användning av cykelhjälm.

3. Metoder för datafångst

Två metoder för datainsamling har använts för att genomföra projektet: intervjuer och studier av dokument. Det viktigaste källmaterialet är inhämtat via enskilda intervjuer, vilka har genomförts med 32 individer som bedömts äga särskilt goda kunskaper om åtgärder för att främja ökad cykelhjälm användning på frivillig väg. En förteckning över intervjuerna återfinns i bilaga 1. I bilaga 2 redovisas den frågeguide som använts vid intervjuerna. Intervjuandet har gjorts per telefon och via fysiska möten. Alla intervjuer utom en har spelats in med hjälp av bandspelare. Detta material har transkriberats ordagrant och sedan skickats tillbaka till respektive intervjuperson för genomläsning och godkännande.

Studien är även baserad på skriftliga dokument. I samarbete med VTI har en sökning om kampanjer för ökad cykelhjälm användning gjorts i fem internationella databaser. Dessa uppgifter har kompletterats med forskningsrapporter och material från olika hemsidor.

4. Teoretiskt ramverk

Den här studien handlar om strategier för att påverka cyklister att på frivillig väg använda cykelhjälm. Den styrapparat som finns till förfogande för detta ändamål i Sverige utgörs av målstyrning (även kallad mål- och resultatstyrning) och användandet av andra offentliga styrmedel än regleringar. I detta kapitel introduceras och förklaras begreppen målstyrning och styrmedel. Dessutom introduceras begreppet lokala drivkrafter.

Lokala drivkrafter

Ett central begrepp i den här studien är *lokala drivkrafter*. Lokala är sådana drivkrafter som påverkar aktörer på den allra lägsta nivån i cykelsystemen och engagera sig för bruk av cykelhjälm. I främsta rummet syftar vi på enskilda cyklister. Lokala drivkrafter kan exempelvis uppstå i olika trafik-situationer och sociala sammanhang samt genom cyklisters förändrade förhållningssätt till olyckor, skador, skyddsutrustning och hälsa. Lokala drivkrafter går utan hjälp när de väl har kommit igång. Offentliga styrmedel kan förstärka de lokala drivkrafterna liksom lokala drivkrafter kan förstärka effekten av de offentliga styrmedlen.

Målstyrning

Svensk trafiksäkerhetspolitik och säkerheten för cyklister är föremål för målstyrning av statsmakten. Målstyrning (även kallad mål- och resultatstyrning) kan idealtypiskt ses som en process i fyra steg. *Steg 1* innebär fastställandet av ett övergripande resultatmål tillsammans med ett medgivande av fritt medelsval för att nå målet. *Steg 2* innebär en närmare precisering av målen, prioriteringen dem emellan, val av etappmål och indikatorer på uppfyllelse av etappmål samt val av konkreta medel och metoder för att nå de övergripande målen. *Steg 3* innebär att huvudmannen ser till att det samlas information om verksamhetens resultat på de mellanliggande indikatorerna genom uppföljning; till detta skede hör också utvärdering i form av bedömning av om resultaten på indikatorerna är tillfredsställande eller mindre goda. *Steg 4* innebär att styrningen korrigeras på basis av uppföljningens och utvärderingens resultat.

Huvudmannen och exekutiverna

Målstyrning innebär en arbetsfördelning mellan huvudmannen och exekutiver på lägre nivåer. Det är således mycket viktigt att tydligt fastställa:

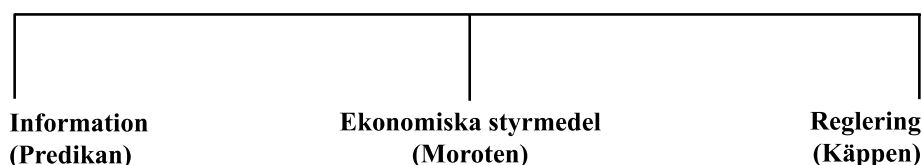
1. Vem är huvudman och vad ingår i huvudmannens uppgifter?
2. Vilka parter fungerar som exekutiver i målstyrningsprocessen och vad ingår i deras uppgifter?

Det är huvudmannen som sätter mål och bestämmer prioriteringar. Huvudmannen kan tilldela pengar till exekutiverna i form av ospecificerade klumpsummor och befria exekutiverna från regler för hur målen ska uppnås så att de själva skall kunna avgöra med vilka metoder målen skall förverkligas.

Det är i målstyrningens Steg 2 som exekutiverna på lägre nivåer involveras. I deras uppgifter ingår att identifiera delmål, operationalisera delmålen i termer av mätbara resultat och ange inom vilken tidsram målen skall uppnås. Detta kan ske i dialog mellan berörd ledning och personal i exekutiven samt mellan exekutiven och huvudmannen. Exekutiverna har att utveckla planer för att nå målen. Personalens delaktighet och lyhörddhet är viktigt för att arbetet ska leda fram till önskade resultat (Vedung 1998: 46).

Styrmedel

Det finns tre grundläggande typer av styrmedel: regleringar, ekonomiska styrmedel och information. Enligt denna uppdelning har staten tre grundläggande redskap till sitt förfogande. Staten (eller kommunen etc.) kan verka genom att tvinga, dela ut eller ta ifrån materiella nyttigheter eller övertala. Käpp, morot och predikan är den politiska maktutövningens urformer (Vedung 2009:209 ff, 1998:113 ff och 1997: 122 ff).



Figur 4.1. Tre typer av styrmedel

Alla tre styrmedlen kan vara negativt eller positivt formulerade. Regleringar kan förbjuda och påbjuda. Ekonomiska styrmedel kan tillföra eller frånta. Information kan råda eller avråda.

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. Styrmedel kan paketeras vertikalt med varandra. En högre styρνivå använder styrmedel mot en lägre styρνivå för att förmå denna att in sin tur rikta styrmedel mot en tredje ännu lägre nivå. Kronologisk paketering kan innebära följande. Röningspolitiken har följt sekvensen information-skatter-förbud. År 1964 anslogs för första gången pengar till upplysning om tobakens skadliga effekter. År 1975 tillkom en lag om innehållsdeklaration på tobaksvaror. I mitten av 1980-talet uttalade riksdagen att en punktskatt skulle påläggas på tobaksvaror. På 1990-talet infördes förbud mot rökning i vissa lokaler (Vedung, 2002).

Regleringar

Regleringar är föreskrifter som införts av politiska eller administrativa organ och som målgruppen måste åtlyda. Utmärkande för en reglering är att adressaten är tvingad att leva i enlighet med den föreskrivna regeln. Relationen mellan den styrande och de styrda är auktoritativ i bemärkelsen tvingande. Andra ord för reglering är restriktion eller administrativt styrmedel.³⁰

³⁰ Termen administrativa styrmedel används emellertid på svenska också som beteckning på de villkor som gäller för statliga lån och bidrag. I detta fall blir således ett administrativt styrmedel en del av ett ekonomiskt styrmedel. För exempel och diskussion, se Vedung 1993a:135.

En reglering åtföljs oftast av hot om negativa sanktioner i form av böter, fängelse eller annan bestraffning mot den som inte fogar sig. Om så är fallet ingår såväl föreskrifterna om handlandet som föreskrifterna om sanktioner i själva regleringen. Sanktionerna ses i detta fall inte som särskilda styrmedel vid sidan av själva föreskrifterna. Hot om negativa sanktioner är emellertid inget definitionsmässigt kriterium på reglering, ty det finns regleringar som inte är förbundna med negativa sanktioner. Trafikmärket röd gubbe i gatukorsningar tycks vara ett sådant fall. Bakom signalen finns en regel som säger att man inte får gå mot röd gubbe men den som bryter mot den blir inte utsatt för bestraffning. Bötesstraffet togs ju bort för ett antal år sedan.³¹ Uppenbarligen finns det regleringar som inte är sanktionsbelagda. Inom jurisprudensen finns också en gammal term för sådana icke-påföljdsbelagda regler: *lex imperfecta* (Vedung 1997:124, 1998:114). Reglering kan därmed inte definieras från sanktionssidan utan vi måste gå till föreskriften som sådan. Reglering är en föreskrift som införts av politiska eller administrativa organ och som målgruppen måste åtlyda.

Textruta. Regleringar

Styrstrategier som relaterar till regleringar kan innebära något av följande:

- En ändring i regleringen
- Ändrad övervakning av befintlig reglering
- Mer information om befintlig reglering
- Ny information om ny reglering
- Ny information om övervakning av reglering

2. Ekonomiska styrmedel

Ekonomiska styrmedel (moroten) innebär att maktutövare tillför eller berövar någon materiella resurser i syfte att få till stånd eller upprätthålla ett önskvärt handlande eller tillstånd. Ekonomiska styrmedel gör det billigare eller dyrare att vidta en bestämd åtgärd.

3. Informativa styrmedel

Informativa styrmedel (predikan) innebär försök till påverkan genom övertygelse, övertalning eller faktaupplysning i form av exempelvis muntlig rådgivning, utbildning och upplysningsverksamhet. Information kan vara negativt eller positivt formulerad. Rekommendationerna kan vara explicit angivna eller underförstådda. Här skall blott en distinktion göras, den mellan information *om* och information *som*. Information är ett nödvändigt villkor för all annan styrning. Allvarligt menad offentlig styrning måste nämligen bygga på förutsättningen att de styrda är informerade om styrmedlens existens och innebörd. Denna information kallas här information *om* styrmedel och bör skiljas från information *som* styrmedel. I en interventionsanalys kan det finnas anledning att särskilja de egentliga styrmedlen från informationen om dessa styrmedel. För att en reglering skall kunna verka måste individerna i målgruppen känna till att den existerar och veta vad den går ut på. Annars kan de ju inte rätta sig efter den. I många fall nödgas statsmakterna vidta informationsåtgärder för att göra såväl tjänstemän som medborgare underkunniga om nya administrativa styrmedel.

³¹ Ett annat exempel är begränsningsförordningen. Denna förordning ställer vissa krav på myndigheternas handlande men om de inte följer förordningen så utlöses inga negativa sanktioner (SFS 1987:1347).

Även ekonomiska styrmedel förutsätter i två avseenden information för att kunna fungera. För att kunna ansöka om ett statligt bidrag måste de potentiella adressaterna känna till att det finns ett bidragsprogram. För att sprida sådan kunskap om bidragsprogrammet krävs ofta särskilda informationsinsatser från den ansvariga myndighetens sida.

Slutligen måste staten ibland också informera om att det finns information att tillgå för hugade avnämare. Myndigheten annonserar exempelvis om att intresserade kan rekvidrera mer information. Vid analys av interventioner som består av flera olika styrmedel kan det vara analytiskt värdefullt att skilja ut information om de ingående styrmedlen som en särskild kategori. Detta befruktar förmodligen berörda intressenters tänkande kring programmet.

Informativa styrmedel och legitimeringsteorin

Enligt legitimeringsteorin, som vi valt att kalla denna föreställning, sätts informationsprogram in med tanke på andra, mer handlingsinskränkande styrmedel. Legitimeringsteorin kommer i en optimistisk och en pessimistisk variant.

Den *pessimistiska* varianten säger att information används i det politiska syftet att opinions- och argumentationsmässigt bereda marken för starkare ingrepp, t.ex. kraftiga skatthöjningar eller regleringar. Beslutsfattarna anser att det offentliga måste ingripa för att rätta till ett missförhållande. De inser också att samhällsproblemet endast kan lösas med radikalare åtgärder som regleringar eller ekonomiska styrmedel, men att folkopinionen inte är mogen för sådana drastiska ingrepp. I dessa situationer tillgrips information för att mjuka upp opinionen och vänja den vid offentliga ingripanden. Eftersom de informativa styrmedlen är billiga, lätta att genomföra och framför allt byggda på frivillighetens grund förmodas allmänheten ha lättast att acceptera dessa. När hårdare styrning senare tillgrips kan beslutsfattarna legitimera sitt handlande med att mildare ingripanden redan prövats men befunnits otillräckliga.

Enligt den pessimistiska legitimeringsteorin används alltså inte information för att den direkt anses kunna lösa samhällsproblem utan för att ge legitimitet åt starkare åtgärder som tros kunna bemästra dessa problem. Särskilt tillämplig är legitimeringsteorin troligen vid paternalistiska ingripanden. Paternalism innebär att det offentliga ingriper för att skydda individen mot sig själv.

Det händelseförlopp som ledde till den svenska bilbälteslagen kan betraktas som en tillämpning av legitimeringsteorin. Propaganda för att folk skall använda säkerhetsbälten vid bilkörning har paternalistiska inslag. Även om tanken varit att nedbringa samfällighetens kostnader för sjukvård och rehabilitering i samband med trafikolyckor så finns också ett element av att bilföraren skall skyddas mot skador orsakade av honom själv. Bilbälteslagen föregicks av en tids informering; när det inte hjälpte gick riksdagen in med en reglering.

Enligt den *optimistiska* varianten av legitimeringsteorin införs informationsprogram därför att beslutsfattarna ärligt och uppriktigt tror och hoppas att det upplevda problemet verkligen skall kunna lösas med hjälp av informativa styrmedel och att hårdare tag i form av exempelvis regleringar därmed skall kunna undvikas. Tanken är alltså inte som i den pessimistiska legitimeringsteorin att skapa underlag för att kunna rättfärdiga hårdare ingrepp. Önskemålet är i stället att informationen skall visa sig så effektiv att hårdare ingrepp skall kunna undvikas. Enligt den optimistiska teorin vill man helst slippa offentliga ingripanden för att lösa problemet men eftersom ingripanden trots allt bedöms som nödvändiga tillgriper man det mildaste redskapet i hantverkslådan, information, och hoppas det skall räcka. I dessa situationer används ofta hot om regleringar som stödargument för kampanjens budskap (Vedung, 1995).

5. Lokala drivkrafter för ökad cykelhjälm användning – fallet Stockholm

”Stockholms stad har slutat att arbeta med cykelhjälmfrågan eftersom frågan sköter sig självt.”
Per-Åke Tjärnberg, Trafikkontoret Stockholms stad, intervju med Magnus Andersson

I Stockholm är hjälmanvändningen med bred marginal den högsta i Sverige. År 2013 använde 73,4 procent av cyklister i Stockholm hjälm vilket är dubbelt så mycket som det nationella genomsnittet. Allra tydligast har hjälmanvändningen ökat hos pendlarcyklister.¹⁰ Den höga hjälmanvändningen bland pendlare har uppnåtts utan offentliga styrmedel särskilt riktade mot just dessa.

Detta kapitel redogör för möjliga faktorer och mekanismer bakom cyklisternas höga användning av hjälm när de cyklar i Stockholm. Kapitlet redogör för Stockholmscyklisternas argument för sin hjälmanvändning och diskuterar betydelsen av socialt tryck och kopiering av andras beteenden. Kapitlet är baserat på en enkätundersökning där 45 hjälmanvändande cyklister i Stockholm fick ange de två viktigaste orsakerna för sin hjälmanvändning. Enkätundersökningen skickades med e-post till medarbetare vid tre statliga myndigheter i centrala Stockholm samt en organisation (bilaga 3). Dessutom genomfördes i Stockholm och Stockholmsområdet direktintervjuer med cyklister samt en telefonintervju med en pendlarcyklister.

Tabell 5.1 redovisar de argument och kluster av argument som cyklister i Stockholm använder för att motivera sin hjälmanvändning. Tabellen kan sägas visa lokala drivkrafter för dessa cyklister. Dessa drivkrafter har verkat på två sätt. De har förmått icke-hjälbärande cyklister att börja använda hjälm. De har också stärkt redan hjälbärande cyklister i deras övertygelse om det riktiga i deras hjälmanvändning.

Utgångspunkten för alla argument är att cykelhjälmen förhindrar eller reducerar skallskada om huvudet skulle slå i vägen vid fall från cykeln. Enligt en cyklister innebär hjälmanvändningen att man vid en olycka som innebär våld mot huvudet har en stor chans att bli helt återställd utan men. En annan cyklister säger följande: ”Man kan råka ut för olyckor och kanske bli handikappad. Bestämde mig därför att inte cykla så fort och skaffade mig en damcykel i stället för racercykel. I detta säkerhetsperspektiv passade också cykelhjälmen in.” En tredje cyklister uppger att det är viktigt att vara konsekvent i sitt säkerhetsbeteende oavsett aktivitet.

Trafikbaserade argument

Till detta kluster hänförs tre argument.

Argumentet trängsel på cykelbanor

Genom att det cyklas mer och mer på cykelbanorna ökar risken för att cyklister drabbas av olyckor med andra cyklister inblandade. Detta tenderar att leda till ökad användning av cykelhjälm i cykeltrafiken. Här ligger trängselargumentets kärna. Cyklister anser själva att de kör lugnt och kontrollerat men de kan inte utgå från att deras medtrafikanter, som de ska samsas med på

¹⁰ Intervju med Per-Åke Tjärnberg, Trafikkontoret, Stockholms stad. Arbetspendlarna i Stockholm har en mycket hög cykelhjälm användning. En genomsnittlig arbetspendlingsresa med cykel i Stockholm är en mil eller 30-45 minuter. Stockholmscyklister cyklar längre än vad cyklister gör i andra städer. De främsta orsakerna till att det finns så många som arbetspendlar med cykel i Stockholm är restidssäkerhet, tidsbesparing och motion.

cykelbanorna, också gör det. En cyklist säger; ”även om jag inbillar mig att jag har bra koll, så vet jag helt säkert att alla trafikanter inte har full koll.” En annan cyklist säger: ” Som cyklist kan man bli påkörd av andra. Man måste skydda sig av detta skäl.” Trängseln på cykelbanorna i Stockholm har ökat markant de senaste tjugo åren vilket har varit en aktiv drivkraft för hjälmanvändningen. En cyklist uppger att ”1994 var inte trafiken på cykelbanorna så tät, idag hade jag aldrig cyklat utan hjälm.”

Tabell 5.1. 17 argument och sex kluster av argument för hjälmanvändning: fallet Stockholms cyklister.

<p>I Trafikbaserade argument</p> <ol style="list-style-type: none">1. Trängsel på cykelbanor2. Cykling i blandtrafik3. Vintercykling <p>II Argument kring jag själv och familjen</p> <ol style="list-style-type: none">4. Självbevaringsdrift5. Hänsyn till familjen6. Familjeekonomi7. Privatekonomisk förlust8. Förebild för de egna barnen <p>III Argument knutna till hjälmen</p> <ol style="list-style-type: none">9. Hjälms billighet10. Hjälms lättsamhet11. Hjälms snygghet <p>IV Argument knutna till upplevelse av olyckor</p> <ol style="list-style-type: none">12. Anhörig/vän drabbad av olycka13. Ögonvittne till olycka14. Egen olycka <p>V Argument om massmedialt tryck</p> <ol style="list-style-type: none">15. Medialt tryck <p>VI Argument om normalitet</p> <ol style="list-style-type: none">16. Vanan att använda hjälm17. Cykelhjälm allt vanligare

Argumentet cykling i blandtrafik

Argumentet cykling i blandtrafik handlar om att det finns ett stort antal cyklister som i Stockholm cyklar bland bilar, bussar och andra motorfordon. Cykling i blandtrafik upplevs som otrygg och leder till att cyklister väljer att använda hjälm.

Argumentet vintercykling

Argumentet vintercykling handlar om att de cyklister som cyklar på vintern anser att det känns det extra viktigt att använda cykelhjälm under den årstid då is och snö skapar ett halt väglag oavsett om det handlar om cykling på cykelbanor eller i blandtrafik.

Argument kring jag själv och familjen

Till detta kluster hänförs fem argument.

Argumentet självbevarelsedrift

Argumentet självbevarelsedrift handlar om att cyklandet i Stockholm upplevs så pass riskfyllt av vissa cyklister att de anser att det innebär en omedelbar livsfara att cykla utan hjälm. Hjälmanvändningen motiveras helt enkelt av att cyklisterna vill ha kvar sina liv.

Argumentet hänsyn till familjen

Det finns cyklister som påverkas av att familjemedlemmar är angelägna om att alla i familjen som cyklar också ska använda hjälm. Denna ömsesidiga omsorg uttrycks på följande sätt: ”Min familj vill att jag använder hjälm och jag vill att de använder hjälm, vilket de gör.”

Argumentet familjeekonomi

Argumentet familjeekonomi handlar om att man använder cykelhjälm för att undvika att skadas så att familjens ekonomi riskerar att försämrans. Argumentet utvecklas av en cyklist: ”Jag kan inte riskera att råka skada mig i cykeltrafiken och kanske förlora mitt jobb eller till och med bli invalid eller rentav dö med tanke på min hustru och mina tre minderåriga barn. Det skulle bli ett väldigt svårt slag för min familj och mina tre barn.”

Argumentet privatekonomisk förlust

Argumentet privatekonomisk förlust anförs av cyklister som hävdar att en skada i cykeltrafiken skulle kunna innebära en privatekonomisk förlust. Det förväntade inkomstbortfallet vid en sådan skada skulle sannolikt bli mycket större än utgifterna för att cykla med hjälm.

Argumentet förebild för de egna barnen

Argumentet förebild för de egna barnen handlar om att vuxna cyklister blir mera benägna att använda hjälm då de blir föräldrar. Genom att själva använda hjälm bidrar de till att de små barnen tar på sig hjälm utan motstånd. ”Att jag började berodde helt enkelt på att mina barn då var små och att det var helt ologiskt att be dem bära hjälm utan att själv ha hjälm.” ”Jag blev familjefar och fick ett stort ansvar och då började jag med hjälm. Man måste vara en förebild för barnen.” Föräldrarnas hjälm-användning anses också öka sannolikheten att barnen fortsätter att använda hjälm när de når den ålder då de får cykla på egen hand.

Argument knutna till hjälmen

Tre argument för användning av cykelhjälm är knutna till själva hjälmen:

- 1 Argumentet hjälmens billighet
- 2 Argumentet hjälmens lätthanterlighet
- 3 Argumentet hjälmens snygghet

Argumentet hjälmens billighet

Argumentet hjälmens billighet handlar om att priset på cykelhjälm har kontinuerligt gått ned vilket gjort dem mer och mer ekonomiskt överkomliga. Bland vissa cyklister har detta ökat hjälmanvändningen. ”Vad hjälmanvändningen kostar mig i pengar (...) är ett prisvärt skydd även om den bara skulle rädda mig från ett spräckt ögonbryn.”

Argumentet hjälmens lättsamhet

Argumentet hjälmens lättsamhet handlar om att de nya hjälmmodellerna har blivit allt bekvämare att bruka, vilket gör det lättsammare att använda hjälm. Samme användare som under förra hjälmargumentet: "Vad hjälmanvändningen kostar mig i (...) komfort är ett prisvärt skydd även om den bara skulle rädda mig från ett spräckt ögonbryn."

Argumentet hjälmens snygghet

Nya cykelhjälm har utvecklats estetiskt, blivit klädsamma och prydliga. Det är kärnan i argumentet hjälmens snygghet. Argumentet framförs av en cyklist på följande sätt: "Jag har numera en svart hjälm som jag absolut inte skäms över att bära när jag cyklar till jobbet. Nu finns det hjälmar i många färger, även svarta diskreta hjälmar för affärsfolk etc. Funktionen är densamma men utförandet är mer tilltalande. Det har blivit normalt med cykelhjälm."

Argument knutna till upplevelse av olyckor

Även argumenten knutna till upplevelse av olyckor är tre till antalet:

- 1 Argumentet anhörig/vän drabbad av olycka
- 2 Argumentet själv ögonvittne till olycka
- 3 Argumentet egen olycka

Argumentet anhörig/vän drabbad av olycka

Argumentet anhörig/vän drabbad av olycka handlar om att vissa personer har anhöriga eller vänner som råkat ut för cykelolyckor med allvarliga konsekvenser vilket förmått dem själva att börja cykla med cykelhjälm. En cyklist säger följande: "En bekant omkom som inte hade hjälm. Det skrämde mig till att börja använda hjälm."

Argumentet själv ögonvittne till olycka

Argumentet ögonvittne till olycka förs fram av cyklister som med egna ögon har sett olyckor där avsaknad av hjälm åsamkat skada. Personer som cyklat länge i Stockholm kan ha varit vittne till flera allvarliga olyckor: "Jag cyklar året om sedan 14 år tillbaka, ca 3 500 km per år, och har sett några riktigt otäcka olyckor där cyklisten inte haft hjälm." Detta stärkte min beslutsamhet att själv använda hjälm, säger dessa ögonvittnen.

Argumentet egen olycka

Ett mycket starkt skäl till att använda hjälm är att man själv råkat ut för en olycka. Argumentet egen olycka förs fram av både de cyklister som fallit av cykeln med hjälm eller de som fallit utan att använda hjälm. Två av de cyklister som använde hjälm vid sina olyckor säger följande: "Jag hade hjälm när mina olyckor inträffade. Det stärkte mig i min föresats att bära hjälm när jag cyklar till jobbet." "Har förstått genom egen erfarenhet att en hjälm räddar liv. Har varit med om två cykelkrascher. Den ena 1980 då jag saknade hjälm och med tur överlevde (två dygn i koma). Den andra med hjälm, som dock sprack och tog den stora smällen."

Argumentet om massmedialt tryck

För vissa cyklister är argumentet medialt tryck en bidragande orsak till att de använder cykelhjälm.

Argument om normalitet

Argumentet vanan att använda hjälm

Argumentet vanan att använda hjälm handlar om att hjälmanvändningen har blivit en vana. Vanan att använda har blivit en drivkraft. Då hjälmen inte är på känner cyklisten att något inte stämmer: ”Känner mig naken utan hjälm, på samma sätt som om jag inte skulle använda bilbälte vid bilkörning.”

Argumentet cykelhjälm allt vanligare

Argumentet cykelhjälm allt vanligare handlar om att cyklister i Stockholm använder hjälm för att det uppfattas som något som är mer och mer normalt. En cyklist säger följande: ”Numera är det så vanligt med hjälm i Stockholmstrafiken att det inte längre är något särskilt med det.”

En enskild individ kan ha flera av dessa motiv samtidigt för användning av cykelhjälm. Den vanligaste kombinationen av motiv enligt enkätundersökningen var trafiksituationen i Stockholm och erfarenhet av egen eller andras olycka.

Socialt tryck och kopiering

De motiv som Stockholmscyklisterna anför ger en god förklaring till deras personliga drivkrafter för sin hjälmanvändning. Den fortlöpande ökningen tycks också ha att göra med att hjälmanvändningen har passerat en kritisk nivå där hjälmanvändningen ökar i en självgående process. Stockholm har uppnått en *kritisk massa av cykelhjälsanvändare*.¹¹ Just detta perspektiv har trafikpsykologen Sören Nordlund tagit fasta på. Han anser att den höga hjälmanvändningen i Stockholm huvudsakligen förklaras av kopiering av andras beteenden.

”Människan är en starkt social varelse som tar starkt intryck från andra. När ett beteende – som man själv inte har – blir vanligare och vanligare då börjar man att ta intryck. När ett beteende ökar i omfattning blir det självgenererande. Det vill säga: Ökningen förklarar i sig självt ökningen. Fler och fler kopierar andras beteende och börjar använda cykelhjälm. Ett omedvetet socialt tryck uppstår. Ett av de absolut viktigaste medlen till beteendeförändring är att påverka hur folk faktiskt gör så att de blir beteendemodeller för andra. Det är en modell som man använder i ganska många olika sammanhang. Om det är ett beteende som det finns ett starkt motstånd emot då måste den kritiska massan vara ganska stor medan om det är ett beteende som allmänt ligger i tiden – att det är ok att tänka på sin säkerhet, det är ok att vara medveten om den senaste beteendemodellen – då krävs en mindre kritisk massa. Det där har att göra med det nya beteendets sociala status. Ta det här med att cykla, det är inte bara hjälmen. Det är tuffa cyklar, tuffa cykelkläder, det är en hel garderob med tillbehör som det finns ett ganska högt socialt tryck på. Det är ganska tufft och det är ganska cool att vara cyklist och i det paketet ingår hjälm.”¹²

¹¹ Intervju med Lotta Cederfeldt, samordnare barn och trafik, Gatukontoret, Malmö stad. Enligt henne brukar den kritiska massan vara ”någonstans på hälften.”

¹² Intervju med trafikpsykolog Sören Nordlund.

Enligt Sören Nordlund har hjälmanvändningen i Stockholm tydliga likheter med drivkrafterna för hjälmanvändningen i skidbackarna:

”Det finns ett jättebra parallelexempel och det är att åka slalom och ha hjälm. Det är inte särskilt längesedan ingen hade hjälm i slalombacken. Nu ser man nästan inte någon utan hjälm. Det har blivit väldigt coolt att vara utrustad med en tuff hjälm, tuffa skidor och tuffa kläder och glasögon osv. Där den sociala statusen i beteendet i sig är hög krävs det litet för att man ska vilja kopiera. Om den sociala statusen är låg krävs det mycket mer för att man ska vilja kopiera. Anledningen till att man kopierar är att man själv vill framstå som en bra modell och det vill man bara om beteendet är önskvärt i allmänhetens ögon. D.v.s. om man tror att andra tycker att det är ett schysst beteende. Men om man inte tror att andra tycker det då väljer man att avstå så länge som möjligt.”¹³

Att kopiera andras beteenden är universell grund för allt socialt samspel. Det handlar mera om att kopiera stilar än att uttrycka medvetenhet.

”Att kopiera andras beteenden är grunden för socialt samspel. Det visar alla psykologiska studier. Det finns mängder med psykologiska experiment om det här med att kopiera andras beteende, att notera vad andra gör, t.ex. när det gäller klädstilar, heminredning, mode, kosthållning. Det handlar väldigt mycket om att kopiera stilar istället för att uttrycka medvetenhet. När man väl har kopierat är det många som anser att ”titta här vad jag är medveten” – men det är först efter man har kopierat. Den egentliga drivkraften är social. Det finns forskning som visar att när man kopierat ett beteende, som att ha satt på sig cykelhjälmen, får man ett ökat behov att för sig själv argumentera för att man nu har cykelhjälm när man inte hade det förr. Det finns en forskningsgren som visar att efter att man på alldeles frivillig väg valt ett beteende, t.ex. genom att man har kopierat det socialt, får man ett ökat behov av att skaffa sig attityder som passar med det som beteendet faktiskt utför.”¹⁴

I Stockholm tycks det finnas lokala drivkrafter för ökad cykelhjälmsanvändning som uppkommer som ett resultat av samspelet mellan faktorer som har att göra med cyklisternas antal, cykelresornas syfte och längd och cyklisternas faktiska säkerhet och uppfattade säkerhet.

Lokala drivkrafter i andra kommuner

Flera av de lokala drivkrafter som uppträder i Stockholm förekommer också i andra kommuner i Sverige. I exempelvis Malmö tycks ökad trängsel på cykelbanorna och ökad cykling med barn vara en drivkraft för ökad cykelhjälmsanvändning:

”Här i Malmö har vi väldigt många cyklisterna. Det är ganska trångt på cykelbanor och cykelvägar. Vi har många föräldrar som skjutsar sina barn. Vi har jättemycket lådcyklar. Man cyklar sina barn i Christianiacyklar och andra sorters lådcyklar och

¹³ Intervju med trafikpsykolog Sören Nordlund.

¹⁴ Intervju med trafikpsykolog Sören Nordlund.

cykelkärror. Man är tidigt ute med sina barn i trafiken. Det innebär att det är fler och fler som har hjälm på sig. Hjälmanvändningen ökar både bland äldre och yngre cyklister, både män och kvinnor. De yngre ser ut att vara i den åldern att de har små barn. Jag vet inte vad det beror på att folk har på sig cykelhjälmen. De tänker att de vill vara försiktiga och det är trångt på cykelbanorna och det är lätt att man råkar ut för någonting.”¹⁵

Direktobservationer av hjälmanvändningen bland Lunds cyklister visade att vuxna som cyklade med barn oftare hade hjälm än de som cyklade utan barn.¹⁶ Detta är ett tydligt på en lokal drivkraft för hjälmanvändning.

Cyklisterna i Faluns kommun har en förhållandevis hög hjälmanvändning (44,4 procent år 2013) utan att kommunen har bedrivit några egentliga cykelhjälmskampanjer. Kommunen har dock genomfört ett projekt för att få fler att cykla på vintern. Många av de nya vintercyklisterna använde hjälm och mycket talar för att vissa vintercyklister fortsatte att använda hjälmen under resten av året. Främjandet av vintercykling innebar igångsättandet av en lokal drivkraft för hjälmanvändning året runt.¹⁷

Slutsats om Stockholmscyklisternas hjälmanvändning

Stockholmscyklisternas höga hjälmanvändning har drivits fram av 17 argument som alla utgör lokala drivkrafter. De sju argumenten kan indelas i sex kluster: 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 uppnått en nivå där ökningen har börjat bli självgående vilket innebär att hjämbärande cyklister i kopierar varandras beteenden. Hjälmanvändningen i Stockholm tycks ha blivit en social norm. Denna process har underlättats av att stockholmscyklisterna är en betydligt mera 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.

¹⁵ Intervju med Lotta Cederfeldt, samordnare barn och trafik, Gatukontoret, Malmö stad.

¹⁶ Intervju med Anders Söderberg, trafikmiljösamordnare, Lunds kommun.

¹⁷ Intervju med Mathias Westin, Stadsbyggnadsförvaltningen, Falun kommun.

6. Lokala drivkrafter för ökad cykelhjälm användning – fallet skidbacken

Användningen av hjälm i de svenska skidbackarna har ökat kraftigt det senaste årtiondet. Det hela har skett uteslutande på frivillig väg. Följande kapitel försöker identifiera de mekanismer som ligger bakom den här utvecklingen och ta fasta på lärdomar som är av relevans för främjandet av den frivilliga hjälmanvändningen inom cykeltrafiken.

Hjälmanvändningen i de svenska skidbackarna

Hjälmanvändningsgraden i de svenska skidbackarna uppgår till närmare 60 procent. Barn upp till 13 år har för närvarande ungefär 75 procent hjälmanvändning. Hjälmanvändningen har ökat snabbt de fem senaste åren. År 2009 var hjälmanvändningen 41 procent, år 2011 uppgick den till 46 procent och 2013 till 59 procent.¹⁸ Officiell statistik om hjälmanvändningen i de svenska skidbackarna finns tillgänglig sedan 2008.

Textruta. Internationell utblick.

I Österrike har två kantoner, Voralberg och Tyrolen, infört krav på hjälmanvändning i skidbacken. Italien har hjälmtvång upp till 14 år. I Italien övervakas hjälmlagen av gendarmer d.v.s. polisen. I Norge använder 86 procent av alla skidåkande barn upp till 13 års ålder hjälm.

De svenska skidbackarna har 8,5 miljoner skidåkdagar fördelat på två miljoner skidåkare som i genomsnitt åker 4,5 dagar per år. Varje år rapporterar Sveriges Liftanläggningars Organisation (SLAO) ungefär en skada per tusen skidåkdagar vilket betyder 8 500 skador. Det finns ett mörkertal eftersom vissa som har skadats uppsöker sjukvården en dag efter att olyckan inträffade. Enligt Socialstyrelsens statistik skadas det varje år mellan 11 000 och 12 000 personer i de svenska skidbackarna.¹⁹ Undersökningar av 3 335 personer som omhändertogs på tio fjällanläggningar visade att 11 procent av de skadade hade skador på ansikte/huvud och att 75 procent av de skadade använde hjälm. Ryggskydd hade använts av 8 procent av de skadade.²⁰

¹⁸ Intervju med Hans Gerremo, VD, Svenska Liftanläggningars Organisation, SLAO.

¹⁹ För ytterligare information, se: www.slao.se Sökord: press, skiddata 2011-2012, pdf-fil skiddata 2012-2013.

²⁰ Intervju med Hans Gerremo, VD, Svenska Liftanläggningars Organisation, SLAO.

Drivkrafter för ökad hjälmanvändning i skidbackarna

I Sverige finns inget allmänt krav på att skidåkarna ska använda hjälm i backarna och det finns inga enskilda skidanläggningar som ställer krav på hjälmanvändning. Trots detta har hjälmanvändandet i skidanläggningarna ökat lavinartat de senaste tio åren. Drivkrafterna för den ökande hjälmanvändningen i Sverige har varit flera. För det första har det utvecklats moderiktiga och funktionella hjälmar för både den traditionella skidåkningen och de nya sporterna. ”Traditionell skidåkning har fått bra, moderiktiga och funktionella hjälmar. Hjälmfabrikanterna har rättat sig efter modet. Det har blivit coolt över hela linjen att använda hjälm. Det ser man på mycket av bilderna i tidningarna när folk åker skidor. Våra racingstjärnor åker i snygga hjälmar.”²¹ Hjälmtillverkarna har utvecklat hjälmar för alla kategorier av skidåkare. Det finns barnhjälm, ungdomshjälm, snowboardhjälm, telemarkshjälm, freeridehjälm, hopp hjälm, slalomhjälm för unga, slalomhjälm för vuxna. Alla hjälmar finns i olika modeller och färger. ”Förr hade alla en typ av hjälm, one size fits all. Det var en störtkruka man satte på sig med det var ingen som ville ha det till slut.”²² För det andra har hjälmarna anpassats till skidåkarnas klädsel och övriga utrustning. Hjälmanvändningen i skidbackarna ökade när det dök upp hjälmar på marknaden som passade till jackor, byxor, glasögon och övrig utrustning. Det har bidragit till att hjälmen inte bara ses som ett skydd för huvudet utan också som en accessoar. ”Det är inte bara en hjälm, det är någonting man klär på sig. Det är som ett klädesplagg idag.”²³ En tredje drivkraft har varit att i de svenska fjällanläggningarna har fri åkning erbjudits för barn till och med sju år som använder hjälm. Vid alla stora och en del medelstora fjällanläggningar, ett 40-tal anläggningar från Riksgränsen i Lappland till Branäs i Värmland, får alla barn upp till och med sju år åka gratis i liftarna om de har hjälm på sig.²⁴ ”På de stora skidorerna åker barn upp till och med sju år som har hjälm gratis. Då lär vi dem att åka med hjälm i backen.”²⁵ Slutligen, specialskidanläggningarna i Sverige rekommenderar sina åkare att använda hjälm. Nya former av specialskidåkning har vuxit fram, exempelvis om hopp, rails, terrängparker, slopstile och freeride. ”Vi uppmanar att alla som åker där att de ska ha hjälm. Det finns ingen lag som säger detta men vi progagerar starkt för att man ska använda hjälm.”²⁶

Lärdomar från skidåkarna till cyklisterna

Den första och viktigaste lärdomen till cyklisterna från skidåkarnas höga hjälmanvändning är att se på hjälmen som ett modeplagg som är en integrerad del av klädseln.

”Det ska inte bara vara funktionellt. Man måste gilla att ha på sig hjälmen. Det ska vara bekvämt, det ska vara snyggt, det ska vara coolt. Det ska vara coolt både för barn och tonåringar att sätta på sig hjälmen. Från det funktionella ska man också titta på design, att det känns bra och att det stämmer bra med det jag åker i.”²⁷

²¹ Intervju med Hans Gerremo, VD, Svenska Liftanläggningars Organisation, SLAO. Han säger vidare: ”Poc är ett hjälmmärke som har utvecklat det här med skyddsbiten. Poc är lite grann som Apple. De är inte marknadsledande men de har en av de bästa framtagarna vetenskapliga hjälmarna. Nu fortsätter Poc med cykel. Det finns Petzl-hjälm som man kan använda både för actionsporter, som klättring, och cykling. Det läggs in fler och fler typer av accessoarer. Man kan t.ex. ha musik, telefon, kamera på hjälmen.”

²² Intervju med Hans Gerremo, VD, Svenska Liftanläggningars Organisation, SLAO.

²³ Intervju med Hans Gerremo, VD, Svenska Liftanläggningars Organisation, SLAO.

²⁴ I mindre skidbackar kan andelen mindre barn vara så stor att anläggningen tvingas ta betalt för dem.

²⁵ Intervju med Hans Gerremo, VD, Svenska Liftanläggningars Organisation, SLAO.

²⁶ Intervju med Hans Gerremo, VD, Svenska Liftanläggningars Organisation, SLAO.

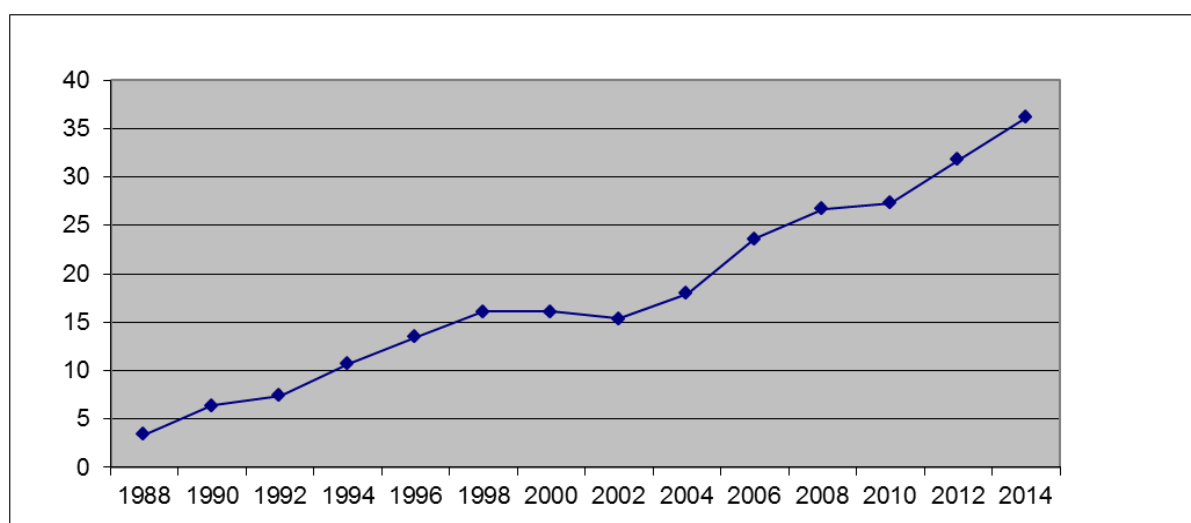
²⁷ Intervju med Hans Gerremo, VD, Svenska Liftanläggningars Organisation, SLAO.

En andra lärdom är att hjälmanvändningen tenderar att öka om det tas fram specialdesignade hjälmar för olika grupper av åkare – yngre, äldre, sportiga åkare etc. En tredje lärdom är att de yngres hjälmanvändning sannolikt bidrar till ökad hjälmanvändning bland äldre barn, föräldrar och andra vuxna. Slutligen, cyklister som inte identifierar sig med mode och/eller sport kan behöva helt andra typer av incitament för att öka sin hjälmanvändning.²⁸

²⁸ Intervju med Hans Gerremo, VD, Svenska Lifanläggningars Organisation, SLAO. Han säger följande i vår intervju: ”Det kommer en ny generation som blir hjälmanvändare. Det här är ett generationsproblem tror jag. Det är ingen idé att verka för att äldre ska ha hjälm idag utan lär barn och ungdomar det här idag så blir det säkrare framöver. Varken du eller jag kan påverka det här utan det är generationsfrågor, det är kulturfrågor.”

7. Cykelhjälm användning och cykelhjälmspolitik i Sverige

Cykelhjälm användningen i Sverige ökade kontinuerligt fram till slutet av 1990-talet då en stagnation inträffade under några år. I januari 2005 började en cykelhjälm lag för barn upp till 15 år att gälla. Det innebar att ökningen åter tog fart och fortsatte t.o.m. år 2008. Sedan följde en stagnation som bröts år 2011. Under år 2011 passerade hjälmanvändningen 30 procent (31,8 procent) och användningen fortsatte att stiga till 33,2 procent under år 2012 för att under år 2013 nå upp till 36,2 procent (figur 7.1).²⁹ Det är den hittills högsta nivån (Larsson, 2014). För att nå hjälmanvändningsmålet för år 2020, som uppgår till 70 procent, krävs att den genomsnittliga hjälmanvändningen fortsätter att stiga med minst 10 procent årligen.



Figur 7.1. Cykelhjälm användningen i Sverige mellan 1988 och 2013. Källa: Larsson, J., 2014.

Resultat av mätningar av cykelhjälm användningen för år 2013 visade att barn upp till och med 10 år som cyklar i bostadsområden har en genomsnittlig hjälmanvändning på 79 procent. Grundskolebarn (6–15 år) använder cykelhjälm i något mindre omfattning, cirka 61 procent, men det är stor skillnad mellan stadier, cirka 34 procent på högstadiet (13-15 år) och nästan 85 procent på låg- och mellanstadiet (6-12 år). Hjälmanvändningen bland barn på högstadiet har inte ökat de senaste åren (Larsson, 2014).

Bland vuxna som cyklar till och från sina arbetsplatser är det cirka 29 procent som använder hjälm. Flest cyklister observeras på cykelstråken där ungefär 32 procent använder hjälm (Larsson, 2014). Vardagscyklister i mindre kommuner tenderar att ha en låg hjälmanvändning.³⁰

²⁹ VTI har sedan år 1988 genomfört årliga observationsstudier av cyklisters hjälmanvändning i 21 kommuner i Sverige. Studierna har koncentrerats på fyra huvudkategorier av cyklister:

- Barn upp till 10 år som cyklar på sin fritid i bostadsområden.
- Barn 6–15 år som cyklar till/från grundskolor.
- Vuxna över 16 år som cyklar till/från arbetsplatser.
- Vuxna över 16 år respektive barn som cyklar på allmänna cykelstråk (Larsson, 2014).

³⁰ "Vardagscyklisten är inte lika mån om att sätta på sig cykelhjälm som pendlarcyklisten. Det ser man tydligt om man kommer ut i kranskommuner som Vallentuna och Upplands Väsby. Där är det folk som inte pendlar långa sträckor utan de cyklar från hemmet till stationen och där är hjälmanvändningen betydligt lägre än vid Slussen eller Tranebergsbron i centrala Stockholm." Intervju med Lotta Frejd Malmqvist, nationell projektledare för cykel, NTF Stockholm-Gotland.

Tabell 7.2 nedan visar att cykelhjälsanvändningens lokala variation i Sveriges kommuner är mycket stor, från cirka 18-20 procent i Västervik och Kristianstad till drygt 70 procent i Stockholm. Kommuner belägna i Svealand och Norrland tycks ha en högre hjälmanvändning än kommuner belägna i södra Sverige. De större kommunerna i Sverige tycks generellt sett ha en högre hjälmanvändning än de mindre kommunerna. I exempelvis Östhammars kommun i Uppsala län uppgår hjälmanvändningen endast till ett par procent.³¹

Tabell 7.2. Hjälmanvändningen i 21 kommuner i Sverige år 2013.

Kommun	Procent av cyklister som använder hjälm, skattat genomsnitt
Stockholm	73,4
Göteborg	58,6
Örnsköldsvik	53,8
Sundsvall	50,2
Falun	44,4
Umeå	38,7
Nyköping	35,0
Helsingborg	34,5
Motala	30,1
Norrköping	29,1
Västerås	28,9
Kalmar	27,2
Skövde	26,6
Linköping	23,8
Gävle	23,7
Halmstad	22,9
Kiruna	22,5
Lund	21,8
Malmö	21,0
Kristianstad	20,9
Västervik	18,6
Totalt	36,2 procent

Källa: Larsson, J., 2014.

Styrmedel för ökad hjälmanvändning i Sverige

1990-talet

Styrmedlet information var under 1990-talet det viktigaste styrmedlet för att öka vuxna cyklisters hjälmanvändning. Fördubblingen av användningen av cykelhjälm under 1990-talet sammanföll med ett intensivt påverkansarbete som systemutformarna riktade mot cyklisterna under detta decennium. Svenska Cykelhjälsgruppen bildades år 1991 av ett flertal myndigheter och organisationer. Gruppens

³¹ Intervju med Katarina Bokström, projektledare, NTF.

primära fokus var att få till en cykelhjälmslag för alla åldrar.³² År 1995 och 1997 arrangerade gruppen nationella cykelhjälmskonferenser. Vägverkets trafiksäkerhetsprogram från 1995 innehöll åtgärdsområdet ”Reform cykelhjälmsanvändning” där målet var att uppnå 80 procents frivillig cykelhjälmsanvändning. Detta blev startpunkten för ett intensifierat informationsarbete. Nationella hjälmkampanjer i Vägverkets regi genomfördes mellan 1995 och 1998. Budskapet förmedlades via affischer och reklampelare i stora delar av Sverige och cykelhjälmsinformation förekom ofta i TV. Under perioden 1994-1998 arbetade NTF med cykelhjälmsinformation riktad mot yngre grundskolebarn och under dessa år ökade dessa elevers hjälmanvändning från 25 procent till 36 procent. I mitten av 1990-talet var äldre cyklister föremål för speciellt utformade informationskampanjer för ökad cykelhjälmsanvändning. Parallellt med aktiviteterna på nationell nivå pågick insatser på regional och lokal nivå. Exempelvis införde Motala kommun år 1996 lokala trafikföreskrifter som krävde att cyklister skulle använda cykelhjälm på en nybyggd cykelväg (Nolén och Lindqvist, 2001).³³ Efter 1998 minskade de nationella insatserna vilket sammanföll med en temporär stagnation i hjälmanvändningsökningen.

2000-talet

1997 års nollvisionsproposition slog fast att en generell cykelhjälmslag för alla cyklister skulle kunna bli aktuell först när det kan anses att tillräckligt många accepterar en sådan lagstiftning på området. Enligt propositionen ska ”ökad användning (...) tills vidare åstadkommas genom information och som en del i myndigheters och näringslivets kvalitetssäkring av vägtransporter”.³⁴ I början av 2000-talet åren flyttades beslutsfattarnas hjälmfokus till en hjälmlag för barn. Hjälmlagen drevs igenom av dåvarande infrastrukturminister Ulrica Messing.³⁵ Hon förklarar varför lagen kom att fokusera på barn:

”Att lagen fokuserade på barn var ganska enkelt. Den byggde på samma princip som i arbetet mot alkohol och cigaretter. Vi såg att det fanns extra skäl att ha en hårdare lagstiftning som skyddar just barnen. Det finns goda skäl för alla att använda cykelhjälm men man tar inom en rad olika områden ett större ansvar för barnen. Också här när det gäller cykelsäkerheten.”³⁶

Efter 2005 års hjälmlag för barn upp till 15 år har den nationella cykelhjälmspolitiken stagnerat. Efter att alliansregeringen uttryckt att det inte var politiskt gångbart att diskutera en generell cykelhjälmslag upplöstes Svenska Cykelhjälmsgruppen strax efter 2006.³⁷ I ett PM från 2011 sammanfattade Trafikverket sin syn på cykelhjälmsfrågan på följande sätt: ”Eftersom cykelhjälmsanvändningen på flertalet håll inte ökat i tillräcklig omfattning i förhållande till uppsatta mål bör enligt (...) ett nytt angreppssätt prövas som innebär en samverkan med försäkringsbolag, landsting och företag.”³⁸

Hjälminformationen till allmänheten har huvudsakligen förmedlats av trafiksäkerhetsorganisationen NTF och enskilda kommuner. NTF:s projekt ”Samverkan för ökad cykelhjälmsanvändning i tätort” år 2010 resulterade i 105 informationsinsatser i 63 kommuner. År 2012 upphörde dock NTF

³² Intervju med Ulf Björnstig, professor, Umeå universitet.

³³ Ett exempel som visar att regleringar kan införas på lokal nivå för att främja cykelhjälmsanvändningen.

³⁴ Regeringens proposition 1996/97: 137. *Nollvisionen och det trafiksäkra samhället*.

³⁵ Intervju med Ulrica Messing, f.d. infrastrukturminister. En avgörande händelse för hjälmlagens tillkomst var enligt Messing hennes möte med hjärnkirurger från Karolinska institutet som påtalade vikten av att använda cykelhjälm för att minska risken för hjärnskador vid cykelolyckor.

³⁶ Intervju med Ulrica Messing, f.d. infrastrukturminister.

³⁷ Intervju med Ulf Björnstig, professor, Umeå universitet.

³⁸ Trafikverket, 2011.

med att informera om cykelhjälm vilket sammanföll med att Trafikverkets bidrag till NTF reducerades.³⁹ Malmö stad har fram till år 2011 på olika sätt propagerat för ökad cykelhjälmsanvändning (information) och delat ut gratis hjälmar till cyklister i Malmö (ekonomiskt medel). Malmö stad har gjort en reklamfilm om cykelhjälm tillsammans med fotbollsklubben Malmö Gymnasieskolor i Skåne har engagerats i en reklamfilmstävling om cykelhjälm. Den vinnande filmen visades på samtliga SF:s biografier i Skåne under två månader under 2010.⁴⁰

Trafiksäkerhetsrådet i Uppsala kommun hade fram till 2012 en monter i stadshuset där olika modeller av cykelhjälm visades upp och som intresserade cyklister i Uppsala fick prova. I montern fanns en hänvisning till de lokala cykelhandlare som hade lånat ut cykelhjälmar.

I Nyköpings kommun är målet att cykeltrafiken ska öka med 30 procent till år 2030 räknat från år 2009. Cykeltrafiken ska samtidigt göras säkrare. Nyköpings kommun ska aktivt delta i nätverk med myndigheter, föreningar och andra grupper exempelvis Trafikverket, regionförbundet, landstinget, Länstrafiken, Polisen, SKL, skolor, företag, Korpen, NTF, cykelorganisationer och cykelhandlare. I dessa nätverk skall kommunen genom informationsspridning, kampanjer mm arbeta med frågor rörande utbyggnad av cykelnät, stimulera till ökad cykling, ökad hjälmanvändning och användande av cykelbelysning. Nyköpings kommun ska arbeta för att det i kommunen bedrivs återkommande kampanjer och spridning av information för en ökad och säker cykeltrafik.

Eskilstuna kommun har utsett fyra cykelambassadörer. Deras uppdrag är att främja ett ökat säkert cyklande genom att alltid cykla med hjälm och skriva inlägg om cykel frågor på Facebooks "Trafikplats Eskilstuna" (Andersson och Vedung, 2011).

Andra kommuner som aktivt främjat cykelhjälmsanvändningen är Örnsköldsvik (se även kapitel 9) och Umeå. Cykelhjälmsanvändningen är hög i Örnsköldsviks kommun (53,8 procent år 2013) vilket har flera förklaringar. Kommunen driver ett cykelsäkerhetsprojekt i årskurserna 6 och 7 i kommunens skolor. Inom ramen för projektet Hållbart resande gör kommunen vissa informationsinsatser om cykelhjälm, t.ex. utdelning av informationsbroschyrer på kommunens alla arbetsplatser och uppsättning av affischer i stadshuset och andra byggnader. En vecka i september arrangeras en trafikantvecka i Örnsköldsvik. Här ingår information om cykelhjälm på torget i Örnsköldsvik. Kommunen har regelbundet informerat om cykelhjälm i "Tidningen 7" som delas ut gratis en gång i veckan till alla hushåll i Örnsköldsvik. Kommunen har vid ett begränsat antal tillfällen satt ut annonser i dagspressen i vilka cyklisterna uppmanats att använda cykelhjälm. Kommunen har köpt in en cykelräknare som har en display som förmedlar information, bl.a. budskapet "glöm inte cykelhjälmen".⁴¹ Örnsköldsviks kommun har vidare upphandlat cykelhjälm till ett reducerat pris.⁴² I Umeå kommuns "Cykelprogram för hållbar utveckling" ingår hjälmkampanj med gratis utdelning av cykelhjälm (information och ekonomiskt medel).

Ett lyckat exempel på ett projekt som inkluderade tre styrmedel var Väg- och transportforskningsinstitutets (VTI) och Länsförsäkringars cykelhjälmsprojekt på en arbetsplats. Ambulanspersonal talade om fördelarna med att använda cykelhjälm (information). Därefter gavs de anställda en möjlighet att skriva på ett kontrakt (reglering) som innebar att de fick en hjälm gratis (ekonomiskt styrmedel) under förutsättning att den skulle användas (Andersson och Vedung, 2011).

³⁹ Intervju med Katarina Bokström, projektledare, NTF.

⁴⁰ Intervju med Lotta Cederfeldt, samordnare barn och trafik, Gatukontoret, Malmö stad.

⁴¹ Intervju med Erica Moberg, Samhällsbyggnadskontoret, Örnsköldsviks kommun.

⁴² Intervju med Kjell Yngvér, Samhällsbyggnadskontoret, Örnsköldsviks kommun.

Målstyrning för cykelhjälm användningen till år 2020

Myndigheternas nya roll

Från och med 1993 och fram till nedläggningen den 1 april 2010 hade ett Vägverket ett övergripande ansvar för vägtrafiksäkerheten. Detta uppdrag inkluderade ett ansvar för att öka hjälm användningen bland cyklister. Vägverket hade ett sektoransvar för trafiksäkerheten vilket innebar att verket skulle vara samlade, stödjande och pådrivande för att aktörer i samhället bedriver ett eget trafiksäkerhetsarbete. Vägverket utövade sitt ansvar genom att skapa samverkansprocesser för olika aktörer, t.ex. genom Regional samling, främja framtagandet av beslut och avsiktsförklaringar bland aktörerna och bistå NTF och kommunerna för informationsverksamhet (Andersson och Vedung, 2005). Trafikverket, som tillkom år 2010, har inte tilldelats något sektorsansvar för trafiksäkerheten. Trafikverkets ändrade uppdrag innebär att ett ökat trafiksäkerhetsansvar läggs på kommunerna.⁴³

Inte heller Transportstyrelsen, som inledde sin verksamhet år 2009, har något sektorsansvar för vägtrafiksäkerheten. Enligt sina instruktioner har de båda myndigheterna vissa specifika uppgifter och kan inom dessa områden få specifika uppdrag av regeringen (SOU, 2012). Transportstyrelsen har en möjlighet att informera om att nya regler införs men information är ingen tydlig del av myndighetens kärnverksamhet. Det finns ingen myndighet eller annan aktör som har ett tydligt mandat att informera om den befintliga cykelhjämlagen för barn upp till 15 år.⁴⁴

Målet till 2020

Gruppen för Nationell Samverkan inom trafiksäkerhetsområdet, GNS, är en arena för kunskapsutbyte och samordning av centrala aktörers verksamhet för ökad trafiksäkerhet. I gruppen ingår bland annat representanter från Trafikverket, Transportstyrelsen, Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande, Rikspolisstyrelsen, Sveriges Kommuner och Landsting, Folksam och Arbetsmiljöverket. GNS arbetar årligen fram en gemensam inriktning för trafiksäkerhetsarbetet som utgår från områden av särskild betydelse för att nå etappmålen om maxantalet döda och allvarligt skadade i trafiken år 2020. Säker cykling tillhör de områden som utpekats som särskilt viktiga. Inom detta område har cykelhjälm användningen betonats. På Trafikverkets initiativ har bildats ett nationellt planeringsråd för cykel frågor. Rådet samlar företrädare för myndigheter, intresse- och branschorganisationer. Rådet är en möjlig arena för att dryfta frågor om strategier för ökad cykelhjälm användning. Den nationella strategin för att främja ökad och säker cykling pekar på ett behov av fördjupad samverkan mellan staten och de största kommunerna. Enligt strategin skulle ökad cykelhjälm användning kunna uppnås genom att pröva nya angreppssätt exempelvis i samverkan med försäkringsbolag, landsting, kommuner och andra aktörer (SOU, 2012).

Enligt indikatormålet i den nationella målstyrningen för trafiksäkerhet bör cykelhjälm användningen öka till 70 procent år 2020. De intervjuer som utförts för den här studien indikerar på ett tydligt sätt att detta mål inte har förankrats ordentligt hos kommunerna och andra viktiga trafiksäkerhetsaktörer. Trafikverkets kommunikation om målet har varit mycket begränsad och verket har inte gett några signaler om vilka åtgärder som behöver genomföras för att uppnå målet. NTF hävdar att Trafikverket satte ett mål men tog samtidigt bort stödet för informationsinsatser och opinionsbildning.

⁴³ En tjänsteman som har erfarenhet av både Vägverket och Trafikverket säger följande: "Det har skett en revolution i övergången från Vägverket till Trafikverket. Trafikverkets ansvar och medel har begränsats. Inom Trafikverket råder en osäkerhet om vad som ska göras när det gäller offentliga styrmedel."

⁴⁴ Intervju med Sixten Nolén, Transportstyrelsen.

”Det är en paradox att vi har ett ambitiöst mål att öka cykelhjälsanvändningen samtidigt som Trafikverket har dragit in bidragen till NTF för att främja ökad cykelhjälsanvändning. Jag vet inte hur Trafikverket tänker när det gäller verktyg för opinionsbildning.”⁴⁵

Trafikverkets nedskärningar av medlen för informationsverksamhet har drabbat cykelstaden Lund på ett påtagligt sätt:

”När det gäller det nationella målet att nå fördubblad hjälmanvändning till år 2020 har Trafikverket kommunicerat väldigt tydligt att man inte är intresserad av att stödja kommunerna i det arbetet. I samma stund som det gick ut ett regleringsbrev från regeringen till Trafikverket att denna myndighet inte får delta i några kampanjer så har man också sagt att man inte kampanjmässigt kan nå det uppsatta målet. Får man inte kampanja om cykelhjälm måste man lösa det på något annat sätt, ekonomiska styrmedel eller lagstiftning eller någonting annat. Man kan inte förvänta sig att folk använder mer cykelhjälm när det inte berättas om fördelen med cykelhjälm eller farorna med att inte använda cykelhjälm. Jag känner mig lite bakbunden där. Trafikverket stöttar inte längre något arbete som kommunen gör när det gäller trafiksäkerhet. Alla resurser för det har tagits bort, t.o.m. den kontaktperson vi hade är borta.”⁴⁶

Stora cykelkommuner som Uppsala och Västerås har inte fått någon information från Trafikverket om målet för år 2020:

”Målet för cykelhjälsanvändningen till år 2020 var faktiskt okänt för mig. Andra saker som nollvisionen har informerats ut bra. Men cykelhjälsanvändningen har jag inte hört om. Trafiksäkerhetsrådet i Uppsala har inte haft någon dialog med Trafikverket om detta.”⁴⁷

”Västerås stad har mycket kontakt med Trafikverket men inte så mycket när det gäller trafiksäkerhetsfrågor som gäller beteendefrågor eller målet för cykelhjelmanvändningen till år 2020.”⁴⁸

En medarbetare vid gatukontoret i Malmö stad tycker att Trafikverket har försökt att flytta allt ansvar till kommunerna utan att själv ta något ansvar:

”Trafikverket kommer inte med någon form av inspel. Jag önskar att Trafikverket sätter ramar för vad de vill att vi ska göra. Trafikverket bör dra igång något och inte kommunerna själva. Trafikverket sätter oss kommuner i klistret. Budskapet är: Vi har ett gemensamt mål men det är ni som får fixa det. Här hade jag önskat att Trafikverket hade en annan inställning. I alla fall att vi har en dialog. Det finns ingen dialog.”⁴⁹

De nya signalerna från Trafikverket ledde till ett abrupt slut för Malmö stads cykelhjelmsarbete:

⁴⁵ Intervju med Katarina Bokström, projektledare, NTF.

⁴⁶ Intervju med Anders Söderberg, trafikmiljösamordnare, Lunds kommun.

⁴⁷ Intervju med Kristina Stavvind, trafiksäkerhetsrådet, Uppsala kommun.

⁴⁸ Intervju med Jenny Bergström, transportrådgivare, Västerås stad.

⁴⁹ Intervju med Lotta Cederfeldt, samordnare barn och trafik, Gatukontoret, Malmö stad.

”När vi fick de nya signalerna från Trafikverket då gjorde vi inte mer för att främja cykelhjälm-användningen.”⁵⁰

Inte heller Göteborg har något samarbete med Trafikverket i cykelhjälmfrågan. En företrädare för trafikkontoret i Göteborgs stad förklarar hur man ser på den här frågan:

”Trafikkontoret har för närvarande inget samarbete med Trafikverket i cykelhjälmfrågor. Den samlade bilden är att Trafikkontoret i Göteborgs stad inte arbetar systematiskt med frågan om hjälmanvändning. Trafikkontoret har inte en gemensam fastslagen syn på cykelhjälmfrågan. Det finns ingen beslutad policy som säger att vi ska arbeta med cykelhjälmfrågor. Ingen av oss som arbetar på Trafikkontoret arbetar med cykelhjälmfrågan eller har frågan på sin agenda. Frågan finns inte hos oss. Vi följer utvecklingen genom att årligen manuellt räkna antalet cyklister som använder cykelhjälm. I vår kommunikation gentemot medborgarna så talar vi alltid om att vi vill öka det säkra cyklandet. Men vi har inga direkta eller specifika åtgärder/verksamheter som handlar om öka hjälmanvändningen. Vi talar om behovet av att öka den säkra cykeltrafiken utan att tala om cykelhjälm. Det är ett passivt förhållningssätt till cykelhjälmfrågan. Det finns en rädsla att om vi främjar hjälmanvändningen skulle detta skrämja bort vissa potentiella cyklister. Det får inte bli för stort fokus på cyklismens risker.”⁵¹

Sammanfattning

Styrmedlet information var under 1990-talet det viktigaste styrmedlet för att öka vuxna cyklisters hjälmanvändning. Fördubblingen av användningen av cykelhjälm under 1990-talet sammanföll med ett intensivt påverkansarbete som systemutformarna riktade mot cyklisterna. Efter år 2000 har de nationella hjälmkampanjerna klingat av. Cykelhjälm användningen tog fart efter 2005 då en hjälm lag för barn upp till 15 år trädde i kraft. Hjälmanvändningen har stigit snabbt sedan 2010 och uppgick 2013 till 36,2 procent.

Graden av användning av cykelhjälm skiljer sig mycket mellan kommunerna i Sverige. I Stockholm har användningen redan nått drygt 70 procent medan i mindre kommuner är användningen lägre än 20 procent.

Indikatormålet till år 2020 är att cykelhjälm användningen ska öka till 70 procent. De intervjuer som utförts för dem här studien indikerar att detta mål inte har förankrats hos kommunerna.

⁵⁰ Intervju med Lotta Cederfeldt, samordnare barn och trafik, Gatukontoret, Malmö stad.

⁵¹ Intervju med Jonas Åker Zander, projektledare, Trafikkontoret, Göteborgs stad.

8. Styrmedel för ökad cykelhjälsanvändning – sökning i fem internationella artikeldatabaser

Följande kapitel redovisar resultaten av en sökning i fem internationella artikeldatabaser av artiklar om styrmedel för ökad frivillig cykelhjälsanvändning: TRID (artiklar om transportforskning), ERIC (artiklar om utbildning), Scopus (artiklar från olika vetenskapliga discipliner), PsycINFO (artiklar om beteendevetenskap och psykologi) och PubMed (artiklar om medicin).⁵² Sökningen resulterade i att 187 artiklar identifierades (tabell 6.2).⁵³ En längre sammanfattning av artikelsökningen finns i bilaga 4.

Tabell 8.2. Använda databaser för artikelsökning.

Databas	Antal artiklar
TRID – transportforskning	105
ERIC – utbildning	7
Scopus – olika typer av artiklar	56
PsycINFO – beteendevetenskap och psykologi	15
PubMed – medicin	4
Summa	187

Sökningen visade att artiklar om styrmedel för att främja ökad frivillig användning av cykelhjälm har publicerats i USA, Kanada, Australien, Sverige, Nya Zeeland, Israel, Finland, Nederländerna, Storbritannien, Danmark, Tyskland och Japan. Flest artiklar har publicerats i USA, Kanada och

⁵² *TRID* is an integrated database that combines the records from TRB's (Transportation Research Information Services Database) and the OECD's Joint Transport Research Centre's International Transport Research Documentation Database. TRID provides access to more than one million records of transportation research worldwide. *ERIC*: The Education Resources Information Center - is an online digital library of education research and information. *Scopus* is a bibliographic database containing abstracts for academic journal articles. It covers nearly 21,000 titles from over 5,000 publishers, of which 20,000 are peer-reviewed journals in the scientific, technical, medical, and social sciences (including arts and humanities). *PsycINFO* is an expansive abstracting and indexing database with more than 3 million records devoted to peer-reviewed literature in the behavioral sciences and mental health. *PubMed* comprises more than 23 million citations for biomedical literature.

⁵³ Följande sökord användes i artikelsökningen. Hjälm: Bicycle helmet, crash helmet, bike helmet, cycle helmet, protective helmet, head protective device, helmet. Cykel/cykling/cyklist: Cyclist, bicyclist, bicycle rider, bicycle, cycle, bike, cycle, cycling, bicycling, biking. Kampanj: Advertising, barrier, campaign, communication, company, design, education, employee, free, giveaway, increase, information, marketing, measure, non legislative, personnel, policy, program, propaganda, publicity, scheme, school, teaching, use. Beroende på databas användes olika kombinationer. I t.ex. PsycInfo söktes endast på kombinationen hjälm och cykel.

Australien. Den internationella erfarenheten visar att samtliga tre styrmedel – regleringar, ekonomiska medel och information – har använts för att öka cykelhjälsanvändning. En klar majoritet av artiklarna handlade om olika sätt att påverka barn att använda cykelhjälm. Ett anmärkningsvärt resultat av sökningen är att endast en artikel handlade om styrmedel för att öka äldre cyklisters hjälmanvändning.

Styrmedel regleringar

När det gäller lagstiftning finns det två föregångsländer: Australien och Nya Zeeland. I dessa båda länder infördes generella hjälmlagar i början av 1990-talet. I Europa finns hjälmlagar för vuxna cyklister i Finland och Spanien.⁵⁴ Hjälmlagar har även införts av vissa delstater och städer i USA och Kanada.

Styrmedel ekonomi

Den internationella erfarenheten visar att gratis utdelning av cykelhjälm ökar hjälmanvändningen endast temporärt. Fler cyklister är benägna att använda hjälm om de har köpt den med en rabatt än cyklister som fått cykelhjälm sin gratis.

Kanada är det land som har mest erfarenhet av olika arrangemang för att reducera priset på cykelhjälm. Exempelvis har kanadensiska läkare har deltagit i projekt där rabattkuponger för cykelhjälm delats ut. I Kanada ledde hjälm utbildning till uteblivna effekter avseende hjälm användningen medan en utbildningsinsats i kombination med en hjälmsubsidie ökade hjälm användningen med 22 procent. En subsidie för billigare cykelhjälm i Seattle, USA ledde till att försäljningen av cykelhjälm ökade från 1 500 till 22 000 under en treårsperiod (Bergman et al., 1990). I Reading, Storbritannien såldes hjälm såldes till rabatterat pris till 3000 barn i åldern 11-15 år. Efter fem år hade hjälmanvändningen ökat från 11 procent till 31 procent vilket resulterade i att de cykelrelaterade huvudskadorna bland barnen i Reading halverades (Lee et al., 2000).

Styrmedel information

En arbetsgrupp inom European Consumer Safety Association, ECOSA, har slagit fast att nyckelfaktorer för framgångsrika informationskampanjer för ökad cykelhjälsanvändning 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 modemässig bild av cykelhjälmen (Clinton, 1993).

Artikelsökningen identifierade flera mycket framgångsrika informationskampanjer för ökad hjälmanvändning. En hjälmkampanj som genomfördes under 1990-talet i Houston, USA ökade hjälmanvändningen under sex år från 4 procent 67 procent. Skallskadorna hos cyklisterna minskade med 50 procent (Wesson et al., 2000).

Ett tydligt budskap från flera artiklar 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 (Witte et al. 1993). Lokala cykelhjälmkampanjer blir mest effektiva om de

⁵⁴ I Spanien måste cyklister sedan 2004 använda hjälm på landsvägar. Lagkravet gäller inte i långa uppförbackar, vid hög temperatur eller om cyklisten har särskilda medicinska skäl.

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.⁵⁵ Vårdpersonal (sjuksköterskor, läkare m.fl.) har framgångsrikt engagerats i hjälmkampanjer, framför allt i USA.⁵⁶ Program för att främja barns hjälmanvändning ger ytterligare effekt om både föräldrar och barn involveras. Föräldrars delaktighet och uppmuntran har en positiv effekt på barns cykelhjälmsanvändning. Undervisning om säker cykling arrangerades på de fyra hemspråk som talas av de boende i en stad i Kalifornien, USA. Projektet ledde till en markant ökad hjälmanvändning (Kedjidian, 1999). En engelsk studie från 1990-talet visade att program för att främja barns hjälmanvändning ger ytterligare effekt om både föräldrar och barn involveras. En färsk undersökning om cyklande barn i New Jersey, USA visade att barn som har cyklat med sina föräldrar hade en högre hjälmanvändning än barn som inte har cyklat med sina föräldrar (Lachapelle et al., 2013). I Danmark har cykelhjälmar marknadsförts i kampanjer där den primära målgruppen var målgrupper var föräldrar och deras tonåringar. I USA har National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) samarbetat med National Football League (NFL) för att främja ökad cykelsäkerhet. De professionella idrottsmännen användes som förebilder för att öka medvetenheten om cykelsäkerhet och uppmuntra användningen av cykelhjälm (NHTSA, 1996).

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 (Mickalide, 1994). Inom ramen för The Risk Watch Program i Storbritannien har lärare i grundskolan förmedlat olika säkerhetsbudskap till eleverna gällande cykelsäkerhet, förgiftning, fallolyckor och bränder (Kendrick et al., 2006). I Tjeckien har trafik- och cykelhjälmsinformation med framgång integrerats i engelska-ämnet i grundskolan (Horin, 1996).

Jämförelser mellan olika styrmedel

En översiktsartikel som redovisade 16 interventioner för ökad cykelhjälmsanvändning (lagstiftning, utbildning/kampanjer, utdelning av gratis hjälm och/eller subsidierad hjälm samt kombinationer av styrmedel) slog fast att det är svårt att precis fastställa vilken effekt som åstadkoms genom ett enskilt styrmedel och att det behövs bättre dokumentation av framgångsrika interventioner (Spinks et al., 2005). En jämförelse mellan tre typer av styrmedel för ökad hjälmanvändning för skolbarn i USA visade att lagstiftning är det enskilt mest effektiva styrmedlet för att öka hjälmanvändningen, följt av undervisning i skolan och en informationskampanj i lokalsamhället.

Kombinationer av styrmedel

En genomgång av 50 artiklar om styrmedel för att öka cykelhjälmsanvändningen i fyra kontinenter under perioden 1991-1993, huvudsakligen från Nordamerika och Australien, visade att lagstiftning kombinerat med utbildnings- och informationsinsatser är ett mera effektivt sätt att främja ökad

⁵⁵ Se t.ex. Utley and Downs, 2010, Hayes et al., 2003 och Youtube: Bicycle Safety tips for Adults.

⁵⁶ Se t.ex. Corden et al. 2005 och Bishai et al., 2003.

cykelhjälm användning än att bara använda ett styrmedel (Trippe, 1994). Artikelsökningen visade också att kombinationen av de tre styrmedlen reglering, information och ekonomiska medel har den allra störst potentialen att öka cykelhjälm användningen.

En studie utförd av transportforskningscentret AVV i Nederländerna visade att på kort sikt är prisreduktion (ekonomiskt styrmedel) och utbildningskampanj (information) de mest effektiva styrmedlen för att öka hjälmanvändningen. Men på längre sikt krävs produktutveckling av hjälmen tillsammans med förbättrade förvaringsmöjligheter för hjälmen (Goldenbeld and Wittink, 1993).

Hjälmlagstiftning för barn i vissa delstater och städer i USA har på ett framgångsrikt sätt kombinerats med informations- och utbildningsinsatser. Ett exempel är den lokala hjälmlagen i Howard County, Maryland i USA som kombinerades med utbildningsinsatser och som ökade cykelhjälm användningen från 11 till 37 procent bland barn. De barn som endast fick utbildning om cykelhjälm ökade sin hjälm användning till endast 13 procent (Dannenberg et al., 1993).

Slutsatser

Artikelsökningen i de fem internationella databaserna pekar tydligt på vikten av att hjälmlagar (styrmedel reglering) kombineras med utbildning och kampanjer (styrmedel information) och/eller hjälmrabatter (styrmedel ekonomi). Denna slutsats ligger väl i linje med slutsatserna från andra studier. Monash University Accident Research Centre i Australien publicerade år 2004 en omfattande rapport, "Bicycle Helmet Use and Effectiveness", om styrmedel för ökad användning av cykelhjälm. Enligt rapporten är det en kombination av styrmedel som ökar hjälmanvändningen allra mest (O'Hare, et al., 2004).

Andra slutsatser är att åtgärder för ökad hjälmanvändning bland barn med fördel kan integreras med generell skade- och olycksprevention och att sjukvården kan involveras i hjälmkampanjer. Den tydligaste målgruppen i de artiklar som granskats är barn och ungdomar. Erfarenheten av strategier för att öka äldre cyklisters hjälm användning är däremot begränsad.

9. Styrmedel för ökad cykelhjälm användning – intervjuer

Inom ramen för denna studie genomfördes 32 intervjuer med företrädare för kommuner, forskningsinstitutioner, organisationer, företag, myndigheter och cykelhandeln. I detta kapitel redovisas resultatet av dessa intervjuer. Intervjumaterialet utgår från de tre styrmedlen regleringar, ekonomiska medel och information samt kombinationer av dessa tre styrmedel. Dessa styrmedel kan på olika sättas in för att förstärka de lokala drivkrafter för ökad hjälmanvändning som identifierades i föregående kapitel.

Regleringar

I flera kommuner i Sverige förekommer regleringar i form av formella och informella kontrakt, muntliga avtal och skall-krav. I Västerås stads reseriktlinjer finns inskrivet att de anställda alltid ska använda hjälm när de gör tjänsteresor med cykel. Dessa riktlinjer kan betraktas som en reglering.

”I våra reseriktlinjer finns inskrivet att vi alltid ska använda hjälm när vi gör tjänsteresor med tjänstecykel. Vi har en cykelpool med tjänstecyklar 150 cyklar. De flesta av dessa cyklar är utlånade till olika verksamheter som hemtjänst, skolor, förskolor och andra verksamheter. Vi har även en särskild tjänstecykelpool för alla som arbetar på stadshuset. Vi har även skrivit in att cykelhjälm bör användas vid tjänsteresor med privat cykel. Detta är en bör-skrivelse.”⁵⁷

I Malmö finns pensionärsföreningar som ställer krav på hjälmanvändning vid alla cykelutflykter:

”En PRO-förening i Malmö, PRO Husie, har en policy att ska man cykla med dem ska man ha hjälm på huvudet. Inget snack. Alla pensionärerna har hjälm på sig. Det ingår bara, annars får de inte cykla med. De har cykelturer varje vecka under den ljusa säsongen.”⁵⁸

Kommunerna skulle kunna börja betrakta cykelhjälm användning vid användning av tjänstecykel som en arbetsmiljöfråga. Detta skulle göra det möjligt för arbetsgivare att ställa krav på att hjälm alltid används:

”Bland vårdpersonal och hemtjänstpersonal är det idag många som cyklar istället för att använda bil. Många cyklar utan cykelhjälm. Det är konstigt eftersom det borde vara en arbetsmiljöfråga för arbetsgivaren. Arbetsmiljöaspekten är mycket viktig. Man kan driva cykelhjälm som en arbetsmiljöfråga trots att det inte är ett lagkrav. Man har ett ansvar som arbetsgivare enligt arbetsmiljölagen för resor under arbetstid. Egentligen borde man kunna ställa kravet att om man tillhandahåller en tjänstecykel så ska cykelhjälm användas. Men där tror jag många arbetsgivare är fega och kanske inte ens har fått information om det här. Man har inte nått den här gruppen men jag tror det finns en jättepoteential som man skulle kunna jobba med. Kommunen är en stor

⁵⁷ Intervju med Jenny Bergström, transportrådgivare, Västerås stad.

⁵⁸ Intervju med Lotta Cederfeldt, samordnare barn och trafik, Gatukontoret, Malmö stad.

arbetsgivare. Det kan också vara landstinget eller privata vårdbolag. Det finns privata vårdbolag för hemtjänsten.”⁵⁹

”Arbetsmiljölagen är en väldigt stark lag. Det är en skyldighet man har som arbetsgivare. Det kan man trycka på. Hälsoaspekten är också viktig. Det är ingen arbetsgivare som vill ha personal som har korta eller långa sjukskrivningar. Kan man på något sätt visa att man får en friskare personal så är det en jätteekonomisk vinst. Inom hemtjänsten är det många korta resor som görs.”⁶⁰

Rose-Mari Sandstedt, miljösamordnare, Trollhättans kommun skulle vilja se skall-krav för hjälm-användning för dem som använder tjänstecykel i kommunen:

”Det vore bra om det fanns ett skall-krav att använda hjälm i tjänsten för alla som jobbar i kommunen. Man skall ha bälte och respektera hastighetsgränserna när man använder tjänstebil och på samma sätt kan man kräva att man använder hjälm då man cyklar i tjänsten.”⁶¹

Ekonomiska medel

Gratis utdelning av hjälmar

Malmö stad tillhör de kommuner i Sverige som varit mest aktivt när det gäller dela ut gratis hjälmar till sina kommuninvånare. Cykelhjälmarna delades ut till skolpersonal för att de skulle vara goda förebilder och till akutpersonal på sjukhuset i Malmö. Cykelhjälmarna lämnades även till Blodcentralen där blodgivare kunde välja hjälm som ersättning. Hjälmar har även delats ut vid olika evenemang i Malmö.⁶²

Lunds kommun har under delat ut 3000 hjälmar till cyklister. Effekten av kampanjen har dock inte kunnat utvärderas av kostnadsskäl.

”Kanske har det sparat något liv. Men jag har inte verktygen att räkna och utvärdera detta så noggrant. För det kostar i sig att göra en utvärdering på detta. Då går hela kostnaden för kampanjen till utvärdering. En utvärderingskonsult gör inte en undersökning under 100 000 kr. Det är det som är problemet. Jag kan inte mäta för att då måste jag lägga så enorma resurser på att mäta och då blir det färre kampanjer.”⁶³

NTF har medverkat i flera projekt där hjälmar har delats ut gratis. Erfarenheten dock inte varit odelat positiv.

”Vi har haft en känsla av att dela ut gratis cykelhjälmarna inte fungerar. Det är inte bara att dela ut cykelhjälmarna för de ska ju passa, det ska var rätt storlek och hjälmen ska ställas in. Själva produkten blir ett väldigt lite värde vilket betyder att man kanske inte är så rädd om den. Man värderar den till ingenting. Och när den går sönder har man

⁵⁹ Intervju med Lotta Frejd Malmqvist, nationell projektledare cykel, NTF Stockholm-Gotland.

⁶⁰ Intervju med Lotta Frejd Malmqvist, nationell projektledare cykel, NTF Stockholm-Gotland.

⁶¹ Intervju med Rose-Mari Sandstedt, miljösamordnare, Trollhättans kommun.

⁶² Intervju med Lotta Cederfeldt, samordnare barn och trafik, Gatukontoret, Malmö stad.

⁶³ Intervju med Anders Söderberg, trafikmiljösamordnare, Lunds kommun.

ingen som helst benägenhet att köpa en ny. Så har vi resonerat och därför har vi inte jobbat med att dela ut gratis hjälmar. Det finns en del som gör det på skolor men det har vi inte gjort.”⁶⁴

Ett annat argument mot gratis utdelning av cykelhjälm är att hjälmar som man får gratis inte är tillräckligt anpassade efter det egna huvudets passform: ”En hjälm måste passa mitt huvud om jag ska använda den, annars används den inte.”⁶⁵

Rabatterade hjälmar

I tidigare cykelhjälmprojekt har NTF erbjudit hjälmar till rabatterat pris. NTF Uppsala län har erbjudit rabatterade hjälmar i flera omgångar.

”Vi hade exempelvis ett projekt tillsammans med SLU⁶⁶ och tog fram en SLU-hjälm med SLU:s logga och färger. Då var det en kampanj där anställda vid SLU fick rabattkuponger. Dessutom var hjälmen extra billig att köpa under en kortare period. Vid ett annat tillfälle har vi haft rabattkuponger hos en cykelhandlare.”⁶⁷

För 15 år sedan var det många av NTF:s länsförbund som sålde cykelhjälm till rabatterat pris. På senare tid har NTF dock inte arbetat med cykelhjälmrabatter.

”Skälet till att NTF sålde hjälm var att det under 1990-talet var ganska svårt att få tag på cykelhjälm och de som fanns var jättedyra. Då fanns det en poäng att vi skulle tillhandahålla billiga cykelhjälm. Senare blev det lättare och lättare att få tag på cykelhjälm och då blev det inte försvarbart att NTF skulle konkurrera med lokala handlare och då avvecklades NTFs cykelhjälmförsäljning.”⁶⁸

Länsförsäkringar är en av de aktörer som fortfarande säljer hjälm till reducerat pris. Det gjordes exempelvis sommaren 2013 i Västerås. Enligt Jenny Bergström, transportrådgivare, Västerås stad är en rabatt på cykelhjälm viktigt som en tydlig indikation på systemutformarnas viljeinriktning:

”En hjälmrabatt skulle visa vartåt vi vill, vad vi vill att folk ska göra. Men man behöver nog kombinera det med ganska mycket riktad information till de som ska köpa hjälmen. En hjälmrabatt visar att man från staten och myndigheternas sida vill hjälpa till.”⁶⁹

Malmö stad har genom ett tidigare samarbete med Trafikverket sålt hjälm till nedsatt pris till de anställda i kommunen.

”Trafikverket sponsrade hjälm så att de kostade 100 kr men de var värda flera hundra kronor. Vi sålde 2000 av dessa hjälm i stadshuset. 10 procent av de anställda i kommunen köpte en hjälm.”⁷⁰

⁶⁴ Intervju med Katarina Bokström, projektledare, NTF.

⁶⁵ Intervju med Sofia Gjerstad, Kontoret för samhällsutveckling, Uppsala kommun.

⁶⁶ Sveriges Lantbruksuniversitet.

⁶⁷ Intervju med Katarina Bokström, projektledare, NTF.

⁶⁸ Intervju med Katarina Bokström, projektledare, NTF.

⁶⁹ Intervju med Jenny Bergström, transportrådgivare, Västerås stad.

⁷⁰ Intervju med Lotta Cederfeldt, samordnare barn och trafik, Gatukontoret, Malmö stad.

I Trollhättan genomfördes projektet Flexicyklist som bl.a. innebar att deltagarna fick ett presentkort på cykelhjälm. Kommunanställda har tidigare erbjudits möjligheten att köpa hjälm med kommunens logga på. Detta var en del av satsning på cykel som gjordes år 2000 i samband med lanseringen av Trollhättans nollvisionsprojekt och anläggandet av Nollvisions slingan.⁷¹

Cykelhandlaren Claes Danarö i Uppsala har under flera år sålt cyklar och hjälm i ett paket. Hans butik har även erbjudit rabatterat pris på cykelhjälm. Enligt Claes Danarö skulle ett nationellt system med rabattkuponger för cykelhjälm leda till att fler skulle köpa och använda hjälm: ”Rabatter och erbjudanden lockar alltid extra.”⁷²

Nya försäkringsarrangemang

Enligt Anders Söderberg, trafikmiljösamordnare, Lunds kommun, skulle försäkringsbolagen kunna börja ställa krav på användning av cykelhjälm.

”Vi har en fri sjukvårdsförsäkring i Sverige och det finns sätt man kan koppla det till försäkringsbolagen. Att försäkringsbolagen börjar kräva cykelhjelmsanvändning som krav för självrisk, att man har den skyddsutrustning som krävs. Det kan säkert lagstiftaren och försäkringsbolagen hantera tillsammans.”⁷³

Information

En viktig lärdom från tidigare informationskampanjer för ökad cykelhjelmsanvändning är behovet av att ringa in målgrupperna ordentligt.

”Om man har begränsade resurser gäller det att ringa in målgrupperna ordentligt. En lärdom från tidigare informations- och kampanjarbete är att man inte har ringat in målgrupperna tydligt. Man har varit väldigt bred i sin information istället för att rikta informationen. Jag tror det är jätteviktigt att rikta information speciellt till olika målgrupper.”⁷⁴

Sonja Forward, trafiksäkerhetsforskare vid VTI, anser i arbetet med att förmedla information är det viktigt att man tillämpar en förändringsteori som fungerar i olika målgrupper. En sådan teori innehåller flera steg. Från början anser sig personen i fråga inte ha något problem. Sedan börjar personen se för- och nackdelar med olika åtgärder och förhållningssätt. Han eller hon utför en ny handling och etablerar till sist en ny vana. När man söker efter målgrupper ska man vara medveten om var de befinner sig i denna process.

”Det behövs olika budskap till olika målgrupper. Budskapet bör anpassas efter hur långt man har kommit. Det bör finnas en övergripande strategi för information och kampanjer. Skrämselpropaganda får liten eller ingen effekt. Människor vill inte lyssna på negativa kampanjer.”⁷⁵

⁷¹ Intervju med Rose-Mari Sandstedt, miljösamordnare, Trollhättans kommun.

⁷² Intervju med Claes Danarö, Cykel- och skidstället, Uppsala.

⁷³ Intervju med Anders Söderberg, trafikmiljösamordnare, Lunds kommun.

⁷⁴ Intervju med Lotta Frejd Malmqvist, nationell projektledare cykel, NTF Stockholm-Gotland.

⁷⁵ Intervju med Sonja Forward, forskare, VTI.

Information – kampanjer

I Norge har cykelhjälmskampanjer haft stor framgång. En förklaring kan vara att kampanjerna har utgått från antagandet att alla cyklister behöver och vill ha hjälm.

”I Norge har man istället för att säga att det är viktigt att ta på sig cykelhjälm har man mera lagt upp kampanjer med budskapet: vilken cykelhjälm passar dig? Man vill ha olika varianter, de ska se ut på olika sätt. Det har varit framgångsrikt. Man har inte betonat att det är farligt att cykla utan hjälm. Utan man utgår från att man ska hjälm och sedan frågar man vilken hjälm som passar. Man har lagt upp kommunikationen på ett annat sätt än i Sverige. Norge har en högre cykelhjälmsanvändning än Sverige utan att ha en cykelhjälmslag för barn under 15 år.”⁷⁶

Agneta Berlin, verksamhetschef, NTF FyrBoDal, tror på kampanjer som genomförs samtidigt i flera medier – i press, radio och TV. Detta kan kombineras med att man talar med de människor man möter i olika sammanhang. ”När jag talar på arbetsplatser om cykling och cykelhjälm blir det jättebra diskussioner. Det är bra att diskutera frågan i grupper.”⁷⁷

Katarina Bokström, projektledare, NTF vill rikta särskilda opinionsbildningsinsatser mot de cyklister som har skaffat sig hjälm men som ännu inte använder den.

”Jag tror att man skulle börja opinionsbilda mot dem som är på väg att börja använda hjälm, dem som har en cykelhjälm hemma men den ligger hela tiden på hatthyllan. Sådana människor träffar vi på NTF ganska ofta när vi är ute och pratar med cyklister på cykelbanor. Att ha det resonemanget med cyklister parallellt med ett resonemang om hur de vill att cykelbanorna ska förbättras... På detta sätt kan man jobba parallellt med både cyklistens ansvar och väghållarens ansvar. Då blir det mera trovärdigt än att jag går ut och säger till en cyklist att sätta på sig en cykelhjälm. Det är viktigt att jag visar intresse för det som cyklisten själv vill förbättra i cykeltrafiken.”⁷⁸

Hon anser att informationen till cyklisterna bör förmedlas på flera olika sätt och att inslag av humor kan göra hjälmkampanjer mera attraktiva:

”Man får hitta en massa olika sätt att kommunicera på. Man ska nog ha det på reklam-TV och man ska ha stora masskommunikationssaker, artiklar i tidningen, bilder på kommunalråd som kommer cyklande med en hjälm och någon kändis ska gå ut och säga att ”jag hade hjälm och klarade mig bra när jag krockade, jag är fortfarande hel.” Jag tror att det handlar om att gå ut brett på olika sätt med en massa olika metoder. Parallellt med detta är de lokala initiativen viktiga – på företaget, i kommunen osv.”

”Vi har skrattat åt danskarnas kampanjer som haft upplägg med roliga inslag. Men som visat sig vara framgångsrika och ökad hjälmanvändningen. De har gjort filmer som man kan söka via Youtube. I Sverige har vi oftast bara delat ut broschyrer. Man ska inte vara rädd för att pröva nya idéer. NTF och Radio Stockholm hade under många år haft ett samarbetsprojekt, Kapten Hjälmslag, kring sändning i radion där man gjorde informativa

⁷⁶ Intervju med Katarina Bokström, projektledare, NTF.

⁷⁷ Intervju med Agneta Berlin, verksamhetschef, NTF FyrBoDal.

⁷⁸ Intervju med Katarina Bokström, projektledare, NTF.

och roliga inslag kombinerat med att man delade ut och prövade ut cykelhjälm på cyklister som passerade på pendlarstråken i Stockholm. Att göra en informativ och samtidigt rolig kampanj med sin lokalradiostation skulle kunna fungera på fler ställen. Man kan vara seriös och rolig på samma gång. Jag tror man kommer långt med humor.”⁷⁹

Enligt Sonja Forward, forskare, VTI görs det för få utvärderingar av kampanjer och de utvärderingar som görs håller inte alltid måttet:

”Problemet med kampanjer är att väldigt få kampanjer utvärderas. Och när de utvärderas har man väldigt tafatta mått. Man frågar exempelvis: Hur många har sett den? Tyckte du om den? Man gör ingen riktig utvärdering med den typen av frågor.”⁸⁰

Information – demonstration av cykelhjälm

Demonstration av olika slags cykelhjälm kan underlätta konsumenternas val av cykelhjälm. Det är viktigt att cyklisten får möjlighet att prova ut den hjälm som passar bäst på huvudet. Demonstration av cykelhjälm kan ske på neutral plats där cyklister ges möjlighet att jämföra och prova olika hjälmar. Trafiksäkerhetsrådet i Uppsala hade tidigare en monter i Stadshuset där olika hjälmar visades upp. Cykelhandlaren Mikael Helin i Uppsala anser att denna hjälmmonter borde finnas kvar:

”Det var jättebra för konsumenterna att kunna komma och titta på hjälmar och prova olika märker och storleker. Trafiksäkerhetsrådet gjorde detta för att upplysa och visa vad som fanns. Idag har konsumenterna inte denna möjlighet och det är synd.”⁸¹

Information – hjälminformation i skolan

Det finns ungefär 900 000 elever i grundskolan i Sverige. Dessa elever är en stor och potentiellt mycket viktig målgrupp för riktade informationsinsatser om säker cykling. Emellertid tycks det vara få skolor som erbjuder återkommande och systematisk information om trafiksäkerhet, inklusive cykelhjälm, till eleverna. Cykelkommunen Lund gör ett begränsat antal insatser för att eleverna i grundskolorna ska få information om cykelhjälm och andra trafiksäkerhetsfrågor.⁸² ”Det handlar om enstaka uttryckningar när någon enstaka skola kommer med förfrågningar till oss.”⁸³ Trafiksäkerhetsexperter från Uppsala kommun talar om cykelhjälm i skolorna ett par gånger per år.⁸⁴

Trollhättans kommun tillhör de kommuner som har en ambition att ta ett samlat grepp på trafiksäkerhetsinformationen i grundskolorna. Kommunen erbjuder trafiksäkerhetsinformation till elever i årskurserna 2 och 4 och har anlitat NTF FyrBoDal för att förmedla denna information.

⁷⁹ Intervju med Lotta Frejd Malmqvist, nationell projektledare för cykel, NTF Stockholm-Gotland.

⁸⁰ Intervju med Sonja Forward, forskare, VTI.

⁸¹ Intervju med Mikael Helin, cykelhandlare, Cykelviktör, Uppsala.

⁸² Intervju med Anders Söderberg, trafikmiljösamordnare, Lunds kommun. Enligt Anders Söderberg behöver Lunds kommun en trafikpedagog för att utveckla arbetet med beteendepåverkan gentemot barn och andra trafikantgrupper.

⁸³ Intervju med Anders Söderberg, trafikmiljösamordnare, Lunds kommun.

⁸⁴ Intervju med Kristina Stavilind, Trafiksäkerhetsrådet, Uppsala kommun.

”Vi har varit ute i samtliga klasser i årskurs 2 och årskurs 4 i Trollhättan. Informationen för årskurs 2 fokuserade på säkra skolvägar, men även cykling och cykelhjälm, medan informationen för årskurs 4 endast handlade om cykelsäkerhet och hjälmanvändning. Eleverna var positiva till cykelhjälm.”⁸⁵

En lärdom från Trollhättan är att det viktigt att information om cykelhjälmsfrågor också riktas till elevernas föräldrar och att frågan finns med på dagordningen på föräldramötena i skolorna. På dessa möten kan föräldrarna och skolan komma överens om hur de ska arbeta tillsammans för att barnen ska använda cykelhjälm.⁸⁶ I andra kommuner, exempelvis Göteborg, har NTF dock haft betydligt svårare att nå ut till skolorna.

Västerås har inte jobbat med cykelhjälmsprojekt för grundskolans elever. Frågan om cykelhjälm har dock kommit upp i samband med ett projekt om säkra skolvägar. En erfarenhet i Västerås är att det är viktigt att involvera föräldrarna.⁸⁷

Malmö stad har utarbetat ett omfattande utbildningsmaterial om trafiksäkerhet (inklusive hjälm) för skolorna. Skolprojektet ”Ambulansturnén” har pågått sedan 2006 och innebär att en ambulansförare kommer till en skola, träffar en klass i taget i årskurs 5 och 6 och berättar om cykelolyckor och vikten av att använda cykelhjälm. Vid ett par tillfällen har Malmö stad arrangerat teckningstävlingar för skolbarn. Barnen fick i uppdrag att göra reklamteckningar för cykelhjälm. De vinnande bidragen sattes upp på uterekamstavlor i Malmö. De barnen som vann fick pengar och hjälmar i pris. Under några år arrangerade Malmö tävlingen ”Tummen upp” som handlade om att gå och cykla till skolan på ett säkert sätt. De vinnande skolorna fick besök av två svenska världsmästare i skateboard och BMX-cykel. De visade upp skateboardtricks och förklarade varför det är viktigt att alltid använda hjälm. ”Tummen upp” arrangerades senast 2011.⁸⁸

Malmö stad utbildar förskolepersonal i trafikfrågor och i detta sammanhang handlar det ofta om cykelhjälm.

”Vi påpekar att barnen ska ha hjälm på sig när de sätter sig på trehjulingen så att hjälmen ska bli ett naturligt inslag. Det finns många barn på Malmös uteförskolor som åker med lådcyklar och dessa barn har hjälm på huvudet. Ibland har jag sponsrat personal som inte fått lov att köpa hjälmar till sig själva. Jag har inte varit med om att dela ut hjälmar i skolan till barn eftersom jag anser att det är ett föräldraansvar med tanke på den lagstiftning som finns.”⁸⁹

I de invandrartäta stadsdelarna i Malmö är det färre barn som använder cykelhjälm än i andra stadsdelar. Enligt Lotta Cederfeldt vid gatukontoret i Malmö stad är det osäkert om alla föräldrar i Malmö är medvetna om att det finns en hjälmlag som gäller för alla barn upp till 15 år. ”En del föräldrar vet. Man jag tror också att en del inte vet om det.”⁹⁰ Därför är det viktigt att informera föräldrar med utländsk bakgrund om att det sedan 2005 finns en cykelhjelmlag som gäller för alla barn till dess de har fyllt 15 år.

”Det är framför allt väldigt många av våra invandrare som inte bär hjälm. De har huvudet fullt upp med andra viktigare saker så informationen om cykelhjälm sorteras

⁸⁵ Agneta Berlin, verksamhetschef, NTF Fyrbodalen.

⁸⁶ Agneta Berlin, verksamhetschef, NTF Fyrbodalen.

⁸⁷ Intervju med Jenny Bergström, transportrådgivare, Västerås stad.

⁸⁸ Intervju med Lotta Cederfeldt, samordnare barn och trafik, Gatukontoret, Malmö stad.

⁸⁹ Intervju med Lotta Cederfeldt, samordnare barn och trafik, Gatukontoret, Malmö stad.

⁹⁰ Intervju med Lotta Cederfeldt, samordnare barn och trafik, Gatukontoret, Malmö stad.

bort. Informationen kommer inte fram. Skriftlig information på hemspråket skulle möjligtvis hjälpa vissa föräldrar. Men vi har även familjer där föräldrarna är analfabeter och då spelar det ingen roll vilket språk man skriver på för det kan inte läsa i alla fall. Andra problem är att man kanske inte vet var man kan köpa en cykelhjälm eller hur den ska se ut. Man kanske inte cyklar själv. Det är många av de vuxna invandrarna som inte kan cykla eftersom de kommer från ett land där man inte cyklar. Det är så många steg de ska ta innan de köper cykelhjälm. Ett sätt att påverka skulle kunna vara att etablera samarbete med de hemlandsföreningarna som många av invandrarna tillhör.”⁹¹

Information – information om cyklisters olyckor och skador

Information om cyklisters olyckor och skador kan skrämja cyklister och på det sättet förmå dem att börja använda cykelhjälm. Detta synsätt har flera anhängare i cykelhjälmsdebatten.

”Fakta behövs om hur många som skadas och de vanligaste skadorna. Att inte vara rädd att visa hur illa det kan gå. Det är alldeles för många människor som går i en tro att det här händer inte mig. Vi behöver väcka människor och tala om att det kan hända alla och visa på skadorna som t.ex. de hjärnskador som kan drabba cyklister. När man får reda på en person som fått en hjärnskada får man sig en tankeställare. Om man bara säger att du kan slå ihjäl dig om du cyklar omkull biter det inte. TV4 fakta har kört en reklam som har ett tydligt budskap som jag gillar. När det handlar om cykelhjälm visas en obduktionssal när man drar ut en bår med en död människa. Och så säger en röst att Eva var mån om att använda hjälm... på sina barn. Det är verkligen en tankeställare.”⁹²

”Skrämselpropaganda är inte uppskattad men den är mycket effektiv. En av de få bilder man minns från skolan är när sjuksköterskan visade bilder på motorcykeltrafikskadade och sedan fick man se en film om en person som inte kunde ta hand om sig själv och fick börja lära sig äta. Det satte min bild av hur farlig motorcykeltrafik är. Men vi får inte använda skrämselbilder hur som helst.”⁹³

Enligt andra personer som intervjuats för denna studie kan dylik information vara kontraproduktiv. Karin Bagge, ordförande i Cykelfrämjandet Stockholm, anser att informationskampanjer om cykelhjälm gör mera skada än nytta. Sådana kampanjer har ett budskap om att det är farligt att cykla utan hjälm vilket kan verka avskräckande för vissa cyklister. Därmed minskar cyklandet och ett minskat cyklande leder till minskad säkerhet för cyklisterna. Enligt Karin Bagge är det klokare att satsa pengar på förbättrad infrastruktur än på cykelhjälmsinformation och det är bättre att cykla utan hjälm än att inte cykla alls. För lite motion är oftast en större hälsorisk än att cykla utan hjälm.⁹⁴

⁹¹ Intervju med Lotta Cederfeldt, samordnare barn och trafik, Gatukontoret, Malmö stad.

⁹² Intervju med Kristina Stavilind, trafiksäkerhetsrådet, Uppsala kommun.

⁹³ Intervju med Anders Söderberg, trafikmiljösamordnare, Lunds kommun.

⁹⁴ Intervju med Karin Bagge, ordförande i Cykelfrämjandet Stockholm.

Information – dialog med cyklister för att få budbärare med sig

Jenny Bergström, transportrådgivare, Västerås stad betonar vikten av dialog med cyklister för att få fler budbärare med sig.

”Annonser, reklam och informationsmaterial är ju också bra som en början för att väcka tanken hos folk. Men sedan för att komma vidare till aktion så är det viktigt att träffa människor och få budbärare med sig som i sin tur kan prata med andra människor. De som man vill omvända, dvs. de som man vill ska börja använda hjälm, behöver få veta varför det ska göra det och vad de har att vinna på det. Inte att de hjälper till att uppfylla ett mål om hjälmanvändning utan hur mycket man minskar risken för skullskador.”⁹⁵

Information – cykelhandlares dialog med sina kunder

Leif Ahlström, cykelhandlare i Uppsala, för en kontinuerlig dialog med sina kunder om vikten av att använda hjälm. Enligt Ahlström är det på detta sätt möjligt att få tre av fyra cyklister som inte använder hjälm att börja använda hjälm.

”Det är en dialog på ett snällt och vänligt sätt för att väcka tanken hos kunden. Det finns många kunder som säger ”aldrig hjälm”. Men kan man visa dem en spräckt hjälm som har varit med om en olycka och där läkaren sa att du överlevde tack vare hjälm. Det finns massor av bevis på folk som har klarat livet tack vare hjälmen.”⁹⁶

Information – dialog med tonåringar

Tonåringar är en av de cyklistgrupper som har en mycket låg användningsgrad av cykelhjälm. Majoriteten av de yngre cyklisterna slutar använda hjälm i 12-13-årsåldern.⁹⁷ I gruppen 16-24 år är hjälm-användningen nere på nivåer kring 10-15 procent.⁹⁸ För att förmå tonåringar att börja använda cykelhjälm är det viktigt att bearbeta det gruppsyck som finns. I argumentationen med tonåringar är det viktigt att utrusta sig med mycket väl underbyggda argument:

”För att öka hjälmanvändningen behövs information och att arbeta med gruppsycket, att man kan stärka gruppen i att använda hjälm. Man kan stärka gruppen genom argument och förklara varför det är bra att använda cykelhjälm.”⁹⁹

⁹⁵ Intervju med Jenny Bergström, transportrådgivare, Västerås stad.

⁹⁶ Intervju med Leif Ahlström, cykelhandlare, Leffes Cykel, Uppsala.

⁹⁷ Intervju med Rose-Mari Sandstedt, miljösamordnare, Trollhättans kommun konstaterar att

⁹⁸ Intervju med Jenny Eriksson, utredare, VTI.

⁹⁹ Intervju med Agneta Berlin, verksamhetschef, NTF Fyrbodalen.

Information – information till invandrare

Invandrare är allt viktigare målgrupp i arbetet för att öka cykelhjälmsanvändningen. Trollhättans kommun och NTF FyrBoDal kanaliserar information till denna målgrupp genom SFI-utbildningen¹⁰⁰ och cykeltemadagar i vissa bostadsområden.

”Vi träffar grupper och pratar om trafiksäkerhet och då är cykel och cykelhjälm en del i det. Under 2013 har vi i Kronogården, som är ett invandrartätt bostadsområde i Trollhättan, haft en aktivitet tillsammans med polisen, Länsförsäkringar, räddningstjänsten, bärgningskåren, bostadsbolaget i Kronogården och Trollhättans stad. Deltagarna fick cykla på en liten cykelbana och de som inte hade cykelhjälm fick en cykelhjälm.”¹⁰¹

Information – information till föräldrar

En viktig målgrupp för informationsinsatser är föräldrar som cyklar utan hjälm med sitt hjälmförsedda barn.

”Här gäller det att hitta ett smart sätt att motivera fler barnföräldrar att använda hjälm och vara bra förebilder. NTF har Riksförbundet Hem & Skola som medlemsorganisation och här man kan jobba ut mot både barn och föräldrar. Det finns många fler organisationer som har en potential.”¹⁰²

Trafikverket har finansierat utbildningar i trafiksäkerhet – bilbarnstolar, cykelhjälm, etc. – för sköterskor vid barnvårdscentralerna i syfte att de skulle föra ut denna information till småbarnsföräldrar. Dessa utbildningar har emellertid upphört.¹⁰³

Information – information till studenter

Studenter har en låg hjälmanvändningsgrad och är en möjlig målgrupp för kampanjer för ökad cykelhjälmsanvändning. I Trollhättan har NTF, Studenthälsan och studentkårerna planer på att genomföra ett projekt om ökad cykling och ökad cykelhjälmsanvändning bland studenter vid Högskolan Väst.¹⁰⁴ I Västerås stad finns ett etablerat cykelsamarbete mellan kommunen och Folkhälsoprogrammet vid Mälardalens högskola.¹⁰⁵ Trots att det finns många studenter i Lund som cyklar har Lunds kommun ett minimalt cykelsamarbete med studenterna på Lunds universitet. Enligt Lunds kommun är studenterna en viktig men samtidigt svår målgrupp eftersom de byts ut hela tiden.¹⁰⁶

¹⁰⁰ SFI=Svenska för invandrare.

¹⁰¹ Intervju med Agneta Berlin, verksamhetschef, NTF Fyrbodalen.

¹⁰² Intervju med Lotta Cederfeldt, samordnare barn och trafik, Gatukontoret, Malmö stad.

¹⁰³ Intervju med Lotta Cederfeldt, samordnare barn och trafik, Gatukontoret, Malmö stad.

¹⁰⁴ Intervju med Agneta Berlin, verksamhetschef, NTF FyrBoDal.

¹⁰⁵ Intervju med Jenny Bergström, transportrådgivare, Västerås stad.

¹⁰⁶ Intervju med Anders Söderberg, trafikmiljösamordnare, Lunds kommun.

Information – information till äldre cyklister

Informations- och utbildningsinsatser om cykling och cykelhjälm har med framgång riktats till pensionärsorganisationer på olika platser i Sverige. Ett exempel är NTF FyrBoDal som under två dagar 2012 utbildade samtliga trafiksäkerhetsombud i de befintliga pensionärsorganisationerna i distriktet: SPF, PRO, RPG, SKPF och SPRF.¹⁰⁷

”Tanken är att trafiksäkerhetsombuden ska föra med sig budskapet och pratar om det på sina månadsmöten i sina föreningar. Vi tycker att äldre är en viktig och jätteintresserad målgrupp.”¹⁰⁸

Projektet ledde till att de trafiksäkerhetsombuden i distriktet markant ökade sin hjälmanvändning inom ett år. Under 2012 använde 6 av 42 trafiksäkerhetsombud hjälm eller 14 procent. Ett år senare hade hjälmanvändningen ökat till 47 av 56 ombud eller 84 procent.

NTF FyrBoDals äldreråd träffas fyra till fem gånger per år. I detta forum behandlas aktuella trafiksäkerhetsfrågor och distriktsombuden får tips om trafiksäkerhetsinformation som kan spridas ut i föreningarna.

”Vi försöker göra trafiksäkerhet enkelt. Man ska inte behöva vara expert för att våga ta upp en diskussion i sin förening. Vår förhoppning är att man på varje månadsmöte tar upp någon trafiksäkerhetsfråga några minuter. Vår erfarenhet är att äldre, tillsammans med föräldrar, är de enklaste målgrupperna att arbeta med.”¹⁰⁹

I Uppsala har kommunens trafiksäkerhetsråd ett långvarigt samarbete med flera äldreorganisationer:

”Trafiksäkerhetsrådet har kontakt med föreningar och organisationer för äldre som vi informerar i trafiksäkerhetsfrågor. När vi är ute och pratar lyfter vi det här med hjälm.”¹¹⁰

Information – information till företag och anställda

Informationsinsatser om cykelhjälm har genomförts på företag i syfte att inspirera de anställda att använda cykelhjälm när de cyklar. NTF FyrBoDal har genomfört hjälmprojekt på större företag som inkluderar enkätundersökningar om cykling och hjälm och informationsmöten med de anställda. En lärdom från denna verksamhet är vikten av att jobba fokuserat. Det visade sig vara mera effektivt att lyfta upp hjälmsfrågan på ett intensivt sätt under en kortare period istället för att göra små punktinsatser under en längre period.¹¹¹

¹⁰⁷ SPF=Sveriges Pensionärsförbund, PRO=Pensionärernas Riksorganisation, RPG=Riksförbundet Pensionärs gemenskap, SKPF=Svenska Kommunalpensionärernas Förbund. SPRF=Sveriges Pensionärers Riksförbund.

¹⁰⁸ Intervju med Agneta Berlin, verksamhetschef, NTF Fyrbodol.

¹⁰⁹ Intervju med Agneta Berlin, verksamhetschef, NTF Fyrbodol.

¹¹⁰ Intervju med Kristina Stavilind, trafiksäkerhetsrådet, Uppsala kommun.

¹¹¹ Intervju med Agneta Berlin, verksamhetschef, NTF FyrBoDal.

Information – aktörssamverkan

Styrmedlet information inkluderar möjligheten att samla olika aktörer i gemensamma trafiksäkerhetskampanjer. Sådan aktörssamverkan har utvecklats mellan Lunds kommun och flera av dess grannkommuner. Syftet var att genomföra gemensamma synbarhetskampanjer men detta arbetssätt skulle också kunna tillämpas för kommunal samverkan för ökad cykelhjälmvändning.

”I flera av de mindre kommunerna med upp till 30 000 invånare som finns runt Lund finns det bara en trafikingenjör. Denna trafikingenjör har hand om hela trafikingenjörssystemet i den kommunen, från upplåtelse till grävningstillstånd, lokala trafikföreskrifter, trafikanordningsplaner och oftast också trafiksäkerheten. De här kommunerna jobbar inte med några kampanjer överhuvudtaget. När vi hade en träff med dessa kommuner i våras frågade jag: ’Vill ni hänga synbarhetskampanjen ’Syns du finns du’? Jag fixar inköpen, eventen och marknadsföringen men ni är med och betalar det som er kommun kostar. Kampanjen ska ändå göras för Lunds kommun så ni behöver inte betala för min tid men jag skulle vilja köra kampanjer i era kommuner också.’ Då blev de glada och sa att de ville delta. Så nu kör vi Lunds synbarhetskampanj också i kranskommunerna Eslöv och Burlöv, kanske även Staffanstorps och Lomma. De inser att de inte har resurser till detta i sina kommuner och viss kompetens saknas också. Denna form av samverkan mellan kommuner brukar Trafikverket uppskatta. Lunds kommun har även ett samarbete med Ängelholm. De båda kommunerna sambeställer reflexer och cykelbelysning i form av lysdioder. På detta sätt fick vi ner priserna på dessa produkter.”¹¹²

I Uppsala betonar kommunens trafiksäkerhetsexperter att en ökad cykelhjälm användning inte kan åstadkommas av kommunen på egen hand utan arbetet måste ske i samverkan med andra aktörer, exempelvis polisen, de större företagen och landstinget.

”Vi behöver samverka inte bara när det gäller cykelhjälm utan också hur man betar sig på cykeln generellt. Här finns mycket att önska. Vi får många frågor från kommuninvånare om cyklisternas beteende.”¹¹³

I Uppsala finns en önskan om att få någon form av signal utifrån i cykelhjälmfrågan. Detta skulle öka chansen för hjälmfrågan skulle få ett större lokalt genomslag.

”Kan man visa på att har man tagit till sig något mera nationellt så kan det också öka trovärdigheten. Det är inget som man bara hittat på här och då får det ett annat genomslag. Det är något större.”¹¹⁴

Samverkan mellan kommunen och den nationella nivån, exempelvis Trafikverket och/eller Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), skulle på flera olika sätt kunna bidra till att lyfta cykelhjälmfrågan i den egna kommunen. Jenny Bergström, transportrådgivare i Västerås stad, säger följande:

¹¹² Intervju med Anders Söderberg, trafikmiljösamordnare, Lunds kommun.

¹¹³ Intervju med Sofia Gjerstad, Kontoret för samhällsutveckling, Uppsala kommun.

¹¹⁴ Intervju med Sofia Gjerstad, Kontoret för samhällsutveckling, Uppsala kommun.

”Jag känner att man skulle behöva större insatser, större samverkan för att nå ut med ett budskap. När kommunen gör det ensamt inom sin budget blir det inte så stort för medborgarna och kommuninvånaren i förhållande till det totala informationsflödet varje dag. Där skulle det nog vara bra med en nationell kampanj så att man kan spinna vidare på det på lokal nivå och jobba vidare. Att man ser det budskapet oftare. Det krävs ganska stora insatser med information för att få genomslag. Projekt eller insatser som har lyckats kan man också kommunicera bättre. Om det är någon kommun, landsting eller region som haft ett lyckat samarbete och lyckats få upp hjälmanvändningen på ett bra sätt och hur man har jobbat och sprida sådana goda exempel på hur man kan jobba med frågan. Jag tror att kommunerna skulle välkomna detta. Det är alltid lättare för en aktör, i det här fallet kommunen, att haka på ett färdigt koncept än att hitta på något eget. Om Trafikverket har ett bra koncept som de har jobbat efter i någon kommun eller med polisen och landstinget hur man har jobbat... Om kommunen får ett erbjudande att vara med i ett sådant projekt är det lättare att få upp frågan på den kommunala dagordningen. Man kan peka på att det här är något som Trafikverket vill att vi ska satsa på nu och på det sättet få gehör och få loss pengar för den frågan. Det är ibland lättare när man får en förfrågan utifrån som väcker frågan än att ta upp den inom den egna organisationen och få gehör på samma sätt. Det ger en signal om att det är viktigt att jobba med här frågorna. Det kan också handla om att man vill få spridning av ett informationsmaterial. Kommunen är tacksam för om det finns färdigt informationsmaterial som man kan använda t.ex. genom att lägga ut på hemsidor och ha med sig när man är ute och träffar folk.”¹¹⁵

Jenny Bergström anser det är viktigt att på ett tidigt stadium klargöra vilken av parterna samverkansprojekt som ska ha huvudansvaret:

”Vilken aktör som ska tag i frågan och äga den? Är det Trafikverket, kommunen, landstinget eller är det polisen? Var ska huvudansvaret ska ligga? Vem ska initiera arbetet? Det kan vara en fråga som innebär att ingen agerar. Vad ska man jobba med och vad ska man inte jobba med? Är det någon fråga som man känner att det inte kommer några påtryckningar utifrån eller följs upp på ett tydligt sätt då är det lättare att prioritera bort den frågan.”¹¹⁶

Hon anser vidare att cykelhjälmsfrågan hamnar lätt mellan stolarna eftersom den inte tillhör kärnverksamheten för varken kommunen eller landstinget.

”Det känns som att cykelhjälmsanvändningen inte tillhör kärnverksamheten för någon aktör. Sedan är det som alltid en prioriteringsfråga med pengar och budget och vad man ska syssla med. Det är att sådant som det inte finns krav på att man ska jobba med annat så det skjuts på framtiden eller prioriteras ner.”¹¹⁷

Västerås stad skulle välkomna ett närmare samarbete med både landstinget och SKL för att främja en säkrare cykling:

¹¹⁵ Intervju med Jenny Bergström, transportrådgivare, Västerås stad.

¹¹⁶ Intervju med Jenny Bergström, transportrådgivare, Västerås stad.

¹¹⁷ Intervju med Jenny Bergström, transportrådgivare, Västerås stad.

”Cykelhjälmsfrågan är en del av trafiksäkerhetsarbetet i kommunen men kommunen ser också gärna att landstinget tar med cykelhjälmsfrågan i det förebyggande arbetet. Kommunen har ett samarbete med landstinget i många frågor, bland annat när det gäller cyklatilljobbet-kampanjer, gångkampanjer, folkhälsoaktiviteter med mera. Cyklisterna som gjort sig illa hamnar ju i sjukvården. Samarbete med barnavårdscentraler, småbarnsföräldrar skulle egentligen samordnas via landstinget för det är ju deras verksamheter.”¹¹⁸

”Det är svårt att jobba med frågor som handlar om beteendepåverkan, oavsett vad det gäller. Det är viktigt att hitta bra metoder och arbetssätt för att nå ut med och få resultat av arbetet. Det är inte helt enkelt. Därför är det viktigt att få reda på vilka metoder som faktiskt fungerar och som är värda att satsa på och som har fungerat på andra håll. Det tror jag är en bra hjälp. SKL skulle absolut kunna vara en resurs i detta sammanhang. SKL arbetar med samordning och informationsspridning mellan regioner och kommuner. SKL är en viktig aktör.”¹¹⁹

Att Malmös aktiviteter för ökad hjälmanvändning har stannat av kan ha att göra med att Malmö, och andra kommuner, inte längre får tydliga signaler från Trafikverket om att cykelhjälmar är en fråga som ska prioriteras:

”När det gäller cykelhjälm ligger också de andra kommunerna lite lågt, just för att Trafikverket inte kan säga vad de vill att vi ska göra. Jag känner inte att det är någon kommun som jobbar oerhört initierat med att öka cykelhjälmsanvändningen. Det är ingen som kommer att ta i cykelhjälmsfrågan så länge som vi inte får ett tydligt uppdrag att vi ska jobba med det här. Jag tror det kommer att vara rätt mycket stiltje i frågan. Vi behöver någon som säger att det här ska ni jobba med, politiker eller Trafikverket eller vem det nu är.”¹²⁰

I avsaknad av samverkan med och stöd från Trafikverket har trafiksäkerhetspedagoger i fem kommuner i Sverige bildat ett eget informellt nätverk, ”Lilla nätverket”.¹²¹

”Vi träffas några gånger om året för att prata om vilka frågor vi kan samarbeta kring eller driva gemensamt. Det är bra att kunna ha folk som man kan ringa till och bolla idéer med. Vi har hittat varandra för att vi vill att det ska hända något. Vi är inte mycket för att bara prata utan vi vill se konkret handling, mindre snack och mera verkstad. Vi är gärna ett bollplank för andra och kan dela med oss av våra erfarenheter och idéer.”¹²²

Trafiksäkerhetsforskaren Sonja Forwards vid VTI betonar att Trafikverket och Transportstyrelsen har ett övergripande kvalitetsansvar för den information och de kampanjer som riktas mot cyklisterna.

”Någon måste ta det övergripande ansvaret och det är bara Trafikverket och Transportstyrelsen som kan göra det. Det är i nollvisionens anda att man samverkar.

¹¹⁸ Intervju med Jenny Bergström, transportrådgivare, Västerås stad.

¹¹⁹ Intervju med Jenny Bergström, transportrådgivare, Västerås stad.

¹²⁰ Intervju med Lotta Cederfeldt, samordnare för barn och trafik, Gatukontoret, Malmö stad.

¹²¹ Dessa personer är: Lotta Cederfeldt, Malmö stad, Helena Hellsten i Linköping/Motala, Ann Gustafsson i Eskilstuna, Jessika Elmgren i Huddinge och Erika Moberg i Örnköldsvik.

¹²² Intervju med Lotta Cederfeldt, samordnare för barn och trafik, Gatukontoret, Malmö stad.

Därför måste det vara någon som har ett övergripande ansvar, som ser till att det verkligen sker och ser till att arbetet genomförs på ett vetenskapligt sätt: att det är rätt metoder, att det görs uppföljningar etc. Om man lämnar alla uppgifter till kommunerna kan det bli väldigt olika kvalitet på insatserna. Trafikverket och Transportstyrelsen har ett kvalitetsansvar för att säkerställa att det genomförs på rätt sätt.”¹²³

Information – paketering

Budskapet om behovet av att använda cykelhjälm kan förmedlas i ett paket tillsammans med annan cykelrelaterad information. Denna metod kallas för paketering. När exempelvis Västerås stad propagerar för ökat cyklande händer det ofta att denna insats kombineras med olika former av hjälminformation.

”Västerås kommun har gjort cykla till jobbet-kampanjer, tipspromenader och arrangemang på torget där vi står och berättar om trafikfrågor och då brukar vi ha cykelhjälm som priser. Västerås cykelklubb anordnar ett cykellopp genom staden där vi är delaktiga och passar på att träffa folk på stan. Vi har också en cyklatilljobbet-kampanj på våren som riktar sig till arbetsplatser, organisationer och företag. Då når vi ut med information via företagen. Vi har vidare ett arrangemang i samband med den europeiska trafikantveckan i september. I alla dessa arrangemang ingår någon form av hjälminformation. Men cykelhjälm har aldrig varit huvudbudskapet utan det har alltid varit en del av informationen och kampanjerna. Under 2012 och 2013 haft en vettochetikett-kampanj som handlar om att visa hänsyn mot varandra i trafiken. När det gällde cykeldelen hade vi en affisch om att man ska använda cykelhjälm. När vi gör intervjuer, finns på bild eller har med bilder i informationsmaterial tänker vi på att alltid ha med cyklister med hjälm. Vi är ganska noga med att föregå med ett gott exempel när vi som kommun är avsändare av budskapet.”¹²⁴

Västerås har en ambition att öka vintercyklingen. Detta innebär också nya möjligheter att informera om cykelhjälm och annan säkerhetsutrustning:

”Vi funderar på att ha en vintercyklistkampanj och ta fram informationsmaterial om vintercyklism. I det sammanhanget känns säkerhet extra viktigt. Hjälmanvändning, reflexer, belysning, dubbdäck kommer att vara viktiga inslag i en sådan satsning. Det handlar om att baka in hjälmfrågan i de andra aktiviteterna som vi håller på med.”¹²⁵

Även NTF tillämpar paketering i sin säkerhetskommunikation till cyklister:

”Man vet också att det är andra typer skador – armar, axlar etc. Det är bra att väva in all skyddsutrustning i ett paket så att det inte bara blir fokus på cykelhjälm. Annars kan det finnas en risk att folk tycker att cykelhjälmfrågan är passé, jag tror det är bättre att lyfta fram hela paketet.”¹²⁶

¹²³ Intervju med Sonja Forward, forskare, VTI.

¹²⁴ Intervju med Jenny Bergström, transportrådgivare, Västerås stad.

¹²⁵ Intervju med Jenny Bergström, transportrådgivare, Västerås stad.

¹²⁶ Intervju med Lotta Frejd Malmqvist, nationell projektledare cykel, NTF Stockholm-Gotland.

Trollhättans kommun har ambitionen att baka in information om cykelhjälm i de sammanhang där kommunen propagerar för ett ökat cyklande.¹²⁷

Ett exempel på paketering är det hjälmprojekt som Lunds kommun och Länsförsäkringar genomförde åren 2011 och 2012. Hjälmar delades ut till alla som skänkte 50 kronor till ett välgörande ändamål, t.ex. Barncancerfonden. Det hela skedde inom ramen för en torgaktivitet i Lund som hette ”Skåne lyfter” och som samlade olika organisationer och företag. De hjälmar som delades ut under tre år finns fortfarande i omlopp i Lund och syns ofta i cykeltrafiken.¹²⁸

”En lärdom från detta arbete är att göra reklam för cykelhjälm samtidigt med andra aktiviteter eftersom det drar mycket mera folk och man får mera uppmärksamhet än att man gör det en dag då ingenting annat händer. Det är bättre än att man själv gör en egen aktivitet på torget en dag.”

Information + ekonomiska medel

Styrmedlen information och ekonomiska medel kan vara mycket effektiva när de används tillsammans. Lotta Cederfeldt, samordnare barn och trafik, Gatukontoret, Malmö stad, säger följande:

”Jag tror på en kombination av flera påverkansmetoder. Det får inte bara så att det kommer en kampanj en vecka och sedan gör man ingenting alls. Det ska vara ett långsiktigt arbete där man kan se nästa steg. Vad gör vi sedan? Vad gör vi efter det? Men det blir oftast så att man gör en jättestor kampanj och sedan blir det tyst. Det måste hela tiden finnas en uppföljning. Jag tror mycket på uppmuntran. När vi genomför synbarhetskampanjen så delar vi ut cykelvästar till dem som cyklar. Men kommer det en person som har väst och även hjälm på huvudet då får den personen en biobiljett som tack för det. Det är väldigt uppskattat. Jag vet att det finns folk som cyklar hem och tar på sig hjälmen för att de ska få en biobiljett.”¹²⁹

NTF FyrBoDal har i ett samarbete med lokala barnavårdscentraler kombinerat informations-insatser och hjälmrabatter.

”Vi har informationsträffar för nyblivna föräldrar om hur man placerar barnen på rätt sätt i bilen. Vi tar också upp cykelhjälm och reflexer. Vi går igenom vad man ska tänka på när man köper en cykelhjälm, hur man ska sätta den på huvudet etc. Vi erbjuder föräldrarna att köpa barn- och vuxenhjälmar cykelhjälm till rabatterat pris. De får köpa hjälmarna av NTF till vårt inköpspris.”¹³⁰

NTF Skaraborg har arbetat med ”hjälmrecept” för barn vilket där småbarnföräldrar har fått en rabattkupong på en cykelhjälm till barn. I samband med detta har barnavårdscentraler i Skaraborg genomfört informationsmöten särskilt riktade till föräldrar med utländsk bakgrund.¹³¹

¹²⁷ Intervju med Rose-Mari Sandstedt, miljösamordnare, Trollhättans kommun.

¹²⁸ Intervju med Anders Söderberg, trafikmiljösamordnare, Lunds kommun.

¹²⁹ Intervju med Lotta Cederfeldt, samordnare barn och trafik, Gatukontoret, Malmö stad.

¹³⁰ Intervju med Agneta Berlin, verksamhetschef, NTF Fyrbodol.

¹³¹ Intervju med Agneta Berlin, verksamhetschef, NTF Fyrbodol.

Information + ekonomiskt medel + reglering

Styrmedlen information, ekonomiska medel och regleringar kan kombineras i syfte att öka cykelhjälmsanvändningen. Denna kombination har förekommit i Lunds kommun som i ett projekt informerat (genom annonser, affischer och cykeltåg), delat ut cykelhjälmar till cyklister och förmått cyklister att skriva på ett hjälmanvändningskontrakt.

”År 2008 hade Lund ett samarbete med dåvarande Vägverket där vi i kampanjer lyfte vikten av att använda cykelhjälm. Det var massriktade kampanjer med annonser och affischer. Vi hade ett cykeltåg genom staden där vi delade ut cykelhjälmar till cyklister som inte hade cykelhjälm. Dessa cyklister fick skriva på ett kontrakt om att de lovade att använda cykelhjälmen. Vi har haft en uppmuntring till personalen i Lunds kommun som har fått anmäla om de vill ha en gratis cykelhjälm via ett löneutskick. Om man svarade ja på detta erbjudande fick man hämta ut en cykelhjälm på angiven plats. Vi har delat ut ungefär 3000 cykelhjälmar i Lund, både till allmänheten och anställda. En motsvarande sak har arrangerats på olika företag t.ex. Ideon Science Park. Lunds kommun gick ut med ett meddelande via Ideons interna kommunikation och en morgon fanns vi på plats och bjöd på kaffe och fralla. De som ville fick teckna sig för en kostnadsfri cykelhjälm. Vi har också samarbetat med Friskis & Svettis där vi delade ut cykelhjälmar och reflexvästar. Hjälmarna fick vi från Vägverket. Var och en som fick en hjälm var tvungen att skriva på ett kontrakt att de skulle använda hjälmen. Alla som fick en hjälm registrerades. De fick lämna sin e-postadress och ett telefonnummer så att vi kunde följa upp cykelhjälmsanvändningen.”¹³²

Ett annat exempel på ett cykelhjälmsprojekt som kombinerade de tre typerna av styrmedel d.v.s. information (informell information), ekonomiska medel (gratis hjälm) och regleringar (hjelmanvändningskontrakt) genomfördes av VTI och Länsförsäkringar i Linköping och Nyköping.

”Anledningen till att det fungerade där var att det gjordes en informell insats på en arbetsplats där man väckte frågan och där man fick personalen att sinsemellan börja prata om det. Man gavs ett incitament i det att man fick en hjälm om man skrev på ett kontrakt. Det innebär att man direkt kunde börja testa. Risken är annars att man går på ett möte och sedan blir det inget mer för det faller på att man inte har utrustningen. Informell information kan skapa ett tryck bland arbetskamraterna. Sedan ska man snabbt kunna börja utföra handlingen. Det tror jag är anledningen till att det blev så lyckat. Metaanalysen har visat att informella möten är bra. Formell information handlar om posters som sätts upp. Informell information innebär att man kan ha en dialog med målgruppen också. Det är lättare att få budskapet målgruppsanpassat om man vet vad man har för publik.”¹³³

¹³² Intervju med Anders Söderberg, trafikmiljösamordnare, Lunds kommun. Hjälmutdelningen i Lund upphörde ganska abrupt då Trafikverket för ett par år sedan slutade att stödja Lunds arbete med cykelhjälmar. ”Omkring år 2011 kom det ett regleringsbrev från regeringen till Trafikverket som sa att Trafikverket inte längre fick jobba med kampanjer längre. Då tog samarbetet slut helt och hållet. Det finns inte längre någon kontaktperson på Trafikverket som jag kan samarbeta med kring trafiksäkerhetskampanjer. Nu är det bara kommunerna som ska göra allt.”

¹³³ Intervju med Sonja Forward, forskare, VTI.

Sammanfattning och slutsatser

Intervjumaterialet visar att det finns ett klart stöd för tanken att kombinera styrmedel med varandra för att öka cykelhjälmsanvändningen. Detta illustreras av uttalanden som ”Det mesta effektiva är en kombination av olika påverkansmetoder” och ”Jag vill se en palett av åtgärder”. Hjälmlagen för barn upp till 15 år skulle kunna förstärkas med information och/eller en hjälmrabatt eller nedsatt moms för barnhjälm. Ett förslag är att information om cykelhjälmlagen för barn upp till 15 år görs tillgänglig på de vanligaste hemspråken. Sådan information kan förmedlas via skolor och invandrarnas hemlandsföreningar.

Styrmedlen information, ekonomiska medel och regleringar kan kombineras i syfte att öka cykelhjälmsanvändningen. Denna kombination har förekommit i Lunds kommun som i ett projekt informerat (genom annonser, affischer och cykeltåg), delat ut cykelhjälm till cyklister och förmått cyklister att skriva på ett hjälmanvändningskontrakt.

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 hjälm som de inte har fått välja ut själva. Hjälmrabatter har ett större stöd bland intervjupersonerna. ”En hjälmrabatt visar att man från statens och myndigheternas sida vill hjälpa till.” Hjälmrabatter kan se ut på olika sätt. NTF har erbjudit rabattkuponger. Hos cykelhandlare i Uppsala är det vanligt personer som köper en ny cykel får en hjälm på köpet.

Lyckade informationskampanjer för ökad hjälmanvändning bör ha en tydlig målgrupp, ingå i ett långsiktigt arbete och utvärderas på korrekt sätt. Kvalificerade utvärderingar av informationskampanjer är dock en bristvara.

Under 1990-talen och långt in på 2000-talet hade Vägverket den ledande rollen för aktörssamverkan kring cykelhjälmsfrågan. När Trafikverket förlorade detta uppdrag fick det till följd att kampanjarbetet avbröts i viktiga cykelkommuner som Malmö och Lund. ”När vi fick de nya signalerna från Trafikverket då gjorde vi inte mer för att främja cykelhjälmsanvändningen.” Flera intervjupersoner uttryckte en önskan om Trafikverket ska inta tydligare roll i cykelhjälmsarbetet genom att ge ökat stöd till kommunerna och bistå dem med information och råd. Samverkan mellan aktörer på nationell och lokal nivå efterfrågas. En intervjuperson i en kommun påpekade att det kan vara lättare för en kommun att haka på ett färdigt koncept än att hitta på något eget. Samverkan mellan större och mindre kommuner i geografiska närområden kan engagera fler kommuner att komma igång med trafikantpåverkan. Ett sådant arbetssätt har redan utvecklats i Skåne där Lunds kommun inlett kampanjsamarbete med ett antal mindre kommuner i närområdet.

Det är viktigt att cykelhjälmen lyfts fram i alla de sammanhang där ökad cykling aktualiseras. Ett ypperligt tillfälle att tala upp cykelhjälmsanvändningen erbjuds då nya cykelbanor tas i bruk. Västerås stad propagerar för hjälmanvändning i samband med kampanjer för vintercykling.

Cykelhjälm kan demonstreras i montrar och utställningar, något som tidigare gjordes i Trafiksäkerhetsrådets regi i Uppsala. Dialog med cyklister leder ofta till ett ökat intresse för cykelhjälm. Det kan handla om informella möten på arbetsplatser, dialog med cyklister på cykelbanor som cyklar utan hjälm eller ”hjälm-dialog” mellan cykelhandlaren och dennes kunder. Det kan vara en fördel om cykelhjälmkampanjer innehåller inslag av humor, som till exempel projektet Kapten Hjälmsom genomfördes av NTF och Radio Stockholm. Norska kampanjmakare har direkt frågat cyklisterna vilken typ av hjälm de behöver.

Opinionsbildningsinsatser kan med fördel riktas mot *pendlarcyklister* som är en växande grupp och som har en ökande benägenhet att använda hjälm. *Äldre cyklister* är en annan viktig målgrupp. Pensionärsorganisationerna i Sverige, med sina trafiksäkerhetsombud i spetsen, efterfrågar i ökande grad utbildningar och information om cykelhjälm. Efter att ha genomgått en utbildning ökade trafiksäkerhetsombuden i fem pensionärsorganisationer i västra Sverige sin hjälmanvändning från 14

procent till 84 procent inom ett år. PRO-föreningen i stadsdelen Husie i Malmö har antagit en policy som säger att man måste använda cykelhjälm för att få följa med på de cykelutflykter som arrangeras i föreningens regi.

Ytterligare en viktig målgrupp för informationsinsatser för ökad cykelhjälmsanvändning är *föräldrar*. Det är angeläget att stärka föräldrarnas medvetenhet om att de är viktiga förebilder för sina barn. Föräldrarnas hjälmanvändning ökar sannolikheten att barnen kommer att använda hjälm under hela sin uppväxt. Möjliga arenor för hjälminformation till föräldrar är barnavårdscentraler samt föräldramöten i förskolor och grundskolor.

Elever i grundskolan framstår som en annan viktig målgrupp. Trollhättans kommun har infört trafiksäkerhetsundervisning för alla elever i årskurs 2 och 4. För eleverna i årskurs 4 ligger tyngdpunkten på säker cykling, inklusive cykelhjälmsfrågor. Malmö stad har ett skolprojekt som heter "Ambulansturnén" som innebär att ambulanspersonal träffar elever i årskurs 5 och 6, berättar om cykelolyckor och förklarar varför det är så viktigt att använda hjälm. Malmö stads trafiksäkerhetsutbildningar för förskolelärare förtjänar också att lyftas fram. I andra kommuner är det tyvärr vanligt att skolornas trafiksäkerhetsundervisning eftersatt. Det torde vara särskilt angeläget att nå ut med hjälminformation till elever i årskurserna 6 och 7 som är i den ålder då hjälmanvändningen tenderar att falla tillbaka kraftigt.

Tjänstecyklist, d.v.s. anställda i kommuner, landsting och företag som använder tjänstecykel under arbetstid, är en ökande grupp för vilken arbetsmiljölagen skulle kunna utgöra en drivkraft för ökad hjälmanvändning. Västerås stad har antagit reseriktlinjer som innebär att anställda som gör tjänsteresor med cykel alltid ska använda hjälm.

10. Analys och avslutning

Detta avslutande kapitel innehåller en sammanfattande analys om drivkrafter och styrmedel för ökad frivillig cykelhjälm användning. Kapitlet utgår från de fyra perspektiv som formulerades i kapitel 2. Dessa var följande: (1) Identifiera lokala krafter som förmår enskilda cyklister att frivilligt öka cykelhjälm användningen, (2) identifiera icke-reglerande styrmedel och kombinationer av styrmedel som kan stärka dessa lokala drivkrafter på cyklister, (3) identifiera goda exempel i Sverige och utomlands där styrmedlen information och ekonomiska medel har resulterat i en ökad hjälm användning och (4) identifiera prioriterade målgrupper för olika insatser för ökad användning av cykelhjälm.

Lokala drivkrafter för ökad cykelhjälm användning

Den här studien har 25 identifierat lokala drivkrafter som bidrar till ökad hjälm användning. De lokala drivkrafterna uppstår utan styrning från systemutformarna och är relaterade till cyklisternas spontana beteenden, deras riskbedömningar och samspelet cyklister emellan

- (1) I blandtrafik med en hög trafikintensitet är cyklister benägna att använda hjälm.
- (2) På cykelbanor med en hög trafikintensitet är cyklister benägna att använda hjälm.
- (3) Pendlarcyklister med relativt långa pendlaravstånd, snabbt körsätt och tillgång till cykelbanor tenderar att använda cykelhjälm.
- (4) Cykling upplevs så pass riskfyllt av vissa cyklister att det innebär en säkerhetsrisk att cykla utan hjälm.
- (5) Pendlarcyklisternas hjälm användning leder till att vissa av dem blir mera benägna att använda hjälm i sin vardagscykling.
- (6) Vuxna som cyklar med sina barn har oftare hjälm än vuxna som cyklar utan barn.
- (7) Föräldrar använder hjälm för att vara ett föredöme för sina egna barn.
- (8) Barn som cyklar med sina föräldrar bär oftare hjälm än barn som cyklar ensamma eller med andra barn som inte bär hjälm.
- (9) Barn som har vänner som använder hjälm har en högre hjälm användning än barn som inte har vänner som cyklar med hjälm.
- (10) Det finns cyklister som påverkas av att deras familjemedlemmar är angelägna om att alla i familjen som cyklar använder hjälm.
- (11) Familjens ekonomi kan vara en drivkraft för hjälm användning. Det handlar om att man använder cykelhjälm för att undvika att skadas så att familjens ekonomi riskerar att försämrans.
- (12) En skullskada i cykeltrafiken skulle kunna innebära en privatekonomisk förlust. Detta är ett skäl för vissa cyklister att använda hjälm.
- (13) Vintercykling ökar motivationen att använda hjälm. Detta kan utvecklas till hjälm användning året runt.
- (14) Erfarenhet av en egen cykelolycka ökar benägenheten att använda cykelhjälm.
- (15) Erfarenhet av släktingars och vänners cykelolyckor ökar benägenheten att använda cykelhjälm.
- (16) Ögonvittnen till allvarliga cykelolyckor tenderar att öka sin hjälm användning.
- (17) Designutvecklingen av hjälmarna och det ökande utbudet av hjälmar ökar motivationen att använda hjälm.

- (18) Hjälmens lätthet gör det enklare att använda hjälm.
- (19) Cykelhjälmar anses ha blivit mer och mer ekonomiskt överkomliga. Hos vissa cyklister har detta ökat hjälmanvändningen.
- (20) Att få en ny cykelhjälm på köpet vid köp av ny cykel bidrar till ökad hjälmanvändning.
- (21) Ökad fokus på säkerhet, inklusive ökad hjälmanvändning, i olika sporter, som t.ex. skidåkning och klättring, kan bidra till ökad användning av cykelhjälm.
- (22) Ökad intresse för hälsa och säkerhet ökar intresset för cykelhjälm.
- (23) För vissa cyklister är det mediala trycket att använda cykelhjälm en orsak till att börja använda cykelhjälm.
- (24) För allt fler cyklister har hjälmanvändningen blivit en vana. Vana har blivit en drivkraft för att fortsätta använda hjälm.
- (25) Allt fler cyklister använder hjälm för att fler och fler cyklister använder hjälm. Hjälmanvändningen uppfattas som något som är normalt.

Lokala drivkrafter för cyklister i Stockholm

Stockholmscyklisternas höga hjälmanvändning (drygt 73 procent år 2013) har drivits fram av 17 argument som alla utgör lokala drivkrafter. De sjutton argumenten kan indelas i sex kluster: 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 uppnått en nivå där ökningen har börjat bli självgående vilket innebär att hjälmbärande cyklister i kopierar varandras beteenden. Hjälmanvändningen i Stockholm tycks ha blivit en social norm. Denna process har underlättats av att stockholmscyklisterna är en betydligt mera 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.

Styrmedel

Styrmedlet information

Styrmedlet information kan användas för att förstärka de ovan nämnda lokala drivkrafterna.

Dessa förstärkningar skulle kunna se ut på följande sätt:

- Informera cyklister runt om i Sverige om att Stockholmscyklisterna har en mycket hög hjälmanvändning.
- Informera cyklister om att trängseln på cykelbanorna ökar risken för kollisioner mellan cyklister.
- Informera cyklister om de moderna och snygga cykelhjälmarna som finns på marknaden.
- Propagera för (och underlätta) ökad vintercykling (med hjälm).
- Informera och utbilda föräldrar om vikten av att de använder hjälm för att vara goda förebilder för sina barn.

Hjälmbudskapet kan behöva repeteras över tid i olika sammanhang och former och innehålla någon form förstärkning. Lokala cykelhjälmkampanjer blir mest effektiva om de genomförs i form av samverkan mellan flera parter. Partnerskap och aktörssamverkan, som exempelvis involverar myndig-

heter, organisationer, idrottsföreningar och polisen, ökar möjligheten att bästa möjliga resultat åstadkoms.

Ekonomiska medel

Ett ekonomiskt styrmedel med stor potential är cykelhjälmsrabatter. Sådana rabatter har tidigare lanserats av NTF och enskilda kommuner men styrmedlet har ännu inte ingått i någon nationell strategi. Cykelhjälmsrabatter ökar möjligheten för låginkomsttagare, inklusive äldre personer med låg pension, att införskaffa en modern och funktionell hjälm. I Storbritannien har momsen sänkts för cykelhjälm och ett sådant incitament skulle kunna prövas även i Sverige.

Kombination av styrmedel

Den svenska hjälmlagen för barn upp till 15 år (reglering) kan förstärkas med informationsinsatser om hjälmlagen (information), inte minst på invandrarnas hemspråk. En hjälmrabatt kan kombineras med informations- och utbildningsinsatser riktade till prioriterade målgrupper.

Goda exempel i Sverige och utomlands

Äldre cyklister. Efter att ha genomgått en utbildning ökade trafiksäkerhetsombuden i fem pensionärsorganisationer i västra Sverige sin hjälmanvändning från 14 procent till 84 procent inom ett år. PRO-föreningen i stadsdelen Husie i Malmö har antagit en policy som säger att man måste använda cykelhjälm för att få följa med på de cykelutflykter som arrangeras i föreningens regi.

Tjänstecyklar med krav på hjälmanvändning. Enligt Västerås stads reseriktlinjer ska alla som gör tjänsteresor med cykel måste använda cykelhjälm.

Ökad cykling med hjälminslag. Det är viktigt att cykelhjälmen lyfts fram i alla de sammanhang där ökad cykling aktualiseras. Dialog med cyklister leder ofta till ett ökat intresse för cykelhjälm. Det kan handla om informella möten på arbetsplatser, dialog med cyklister på cykelbanor som cyklar utan hjälm eller en ”hjelmdialog” mellan cykelhandlaren och dennes kunder. Hos cykelhandlare i Uppsala är det vanligt personer som köper en ny cykel får en hjälm på köpet.

Främjande av vintercykling med hjälm. Västerås stad propagerar för hjälmanvändning i samband med kampanjer för vintercykling.

Kommunal samverkan i Skåne. Samverkan mellan större och mindre kommuner i geografiska när-områden kan engagera fler kommuner att komma igång med trafikantpåverkan. Ett sådant arbetssätt har redan utvecklats i Skåne där Lunds kommun inlett kampanjsamarbete med ett antal mindre kommuner i närområdet.

Insatser i skolan. Trollhättans kommun har infört trafiksäkerhetsundervisning för alla elever i årskurs 2 och 4. För eleverna i årskurs 4 ligger tyngdpunkten på säker cykling, inklusive cykelhjälmsfrågor. Malmö stad har ett skolprojekt som heter ”Ambulansturnén” som innebär att ambulanspersonal träffar elever i årskurs 5 och 6, berättar om cykelolyckor och förklarar varför det är så viktigt att använda hjälm. Malmö stads trafiksäkerhetsutbildningar för förskolelärare förtjänar också att lyftas fram.

Erfarenheter från skidbacken

Den första och viktigaste lärdomen till cyklisterna från skidåkarna är att se på hjälmen som ett modeplagg som är en integrerad del av klädseln. En andra lärdom är att hjälmanvändningen tenderar att öka om det tas fram specialdesignade hjälmar för olika grupper av åkare – yngre, äldre, sportiga åkare etc. En tredje lärdom är att de yngres hjälmanvändning sannolikt bidrar till ökad hjälmanvändning bland äldre barn, föräldrar och andra vuxna. Slutligen, cyklister som inte identifierar sig med mode och/eller sport kan behöva helt andra typer av incitament för att öka sin hjälmanvändning.

Erfarenheter från andra länder

Den här studien har identifierat en rad intressanta hjälmkampanjer i utlandet som resulterat i en kraftigt ökad hjälmanvändning. Enligt European Consumer Safety Association, ECOSA bör man 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 modemässig bild av cykelhjälm. Artikelsökningen identifierade flera mycket framgångsrika informationskampanjer för ökad hjälmanvändning. Det mest framgångsrika exemplet är en hjälmkampanj i Houston, USA som på 1990-talet resulterade i att hjälmanvändningen bland cyklister ökade från 4 procent till 67 procent på sex år. Skallskadorna hos cyklisterna minskade med 50 procent. Hjälmkampanjer bör inte vara för korta utan bör helst pågå flera år.

Den internationella erfarenheten visar tydligt att det är effektivt att kombinera styrmedel för att öka cykelhjelmanvändningen. Exempelvis behöver en cykelhjälmstöttas upp av olika slags informations- och utbildningsinsatser.

Prioriterade målgrupper

De viktigaste målgrupperna i arbetet för det att öka cykelhjelmsanvändningen är pendlarcyklister, cyklande föräldrar, äldre cyklister, cyklande barn upp till 15 år och tjänstecyklister.

Pendlarcyklister

Pendlarcyklister är en snabbt växande grupp av cyklister, inte minst i de större kommunerna i Sverige. Pendlarcyklister har en högre hjälmanvändning än vardagscyklisterna. Det är viktigt att ytterligare förstärka pendlarcyklisternas positiva inställning till hjälmanvändning.

Föräldrar

Föräldrar är angelägna om att framstå som goda förebilder för sina barn ifråga om hjälmanvändningen. Cykelhjelmsinformation till föräldrar kan kanaliseras genom vården, förskolan, grundskolan och föräldraföreningar. För vissa föräldrar med utländsk bakgrund skulle skriftlig information på hemspråket kunna vara till hjälp. Sådan information exempelvis klagöra att det finns en hjälmlag i Sverige som gäller för alla barn upp till 15 år. Informationsinsatser kan också riktas mot de hemlandsföreningar som många invandrare tillhör.

Äldre cyklister

Äldre cyklister är den cyklistgrupp som är mest sårbara och som har den högsta skadefrekvensen. Det finns en ökande insikt om att insatserna för att öka äldre cyklisters säkerhet måste öka. De ledande pensionärsorganisationerna och deras trafiksäkerhetsombud uppvisar ett ökande intresse av att ta till

sig cykelhjälminformation. Äldre anses vara en av de cyklistgrupper som är lättast att påverka att börja använda hjälm. Hjälmanvändningen kan förväntas öka snabbast i denna grupp.

Barn upp till 15 år

Tack vare 2005 års hjälmlag för barn upp till 15 år är hjälmanvändningen i denna målgrupp generellt sett hög. Det finns dock två undantag. Hjälmanvändningen sjunker drastiskt i 12-13 årsåldern, från 80 procent ned till 30 procent, och i vissa grupper av barn är hjälmanvändningen ännu lägre. Möjliga åtgärder för att öka hjälmanvändningen är sänkt moms på barnhjälm eller hjälmrabatt, information om hjälmlagen på olika hemspråk och systematisk cykelinformation i grundskolorna inklusive demonstration av moderna hjälmar.

Tjänstecyklist

Tjänstecyklist är en ökande grupp cyklist bland anställda i kommuner, landsting och företag. Bland vård- och hemtjänstpersonal är det idag många som använder tjänstecykel istället för tjänstebil. Många använder inte utan cykelhjälm. Användandet av cykelhjälm i samband med cykelresor under arbetstid kan ses som en arbetsmiljöfråga. Ett krav skulle kunna ställas på att hjälm alltid ska användas i samband med resor med tjänstecykel.

Avslutning

Den viktigaste slutsatsen som utmynnar från denna studie är att det finns en möjlighet att genom nya styrmedel förstärka befintliga lokala drivkrafter och därigenom tillskapa hävstångseffekter för ökad hjälmanvändning, huvudsakligen riktade mot fem prioriterade målgrupper: pendlarcyklist, föräldrar, äldre cyklist, barn upp till 15 år och tjänstecyklist.

Hjälmanvändningsmålet till år 2020, 70 procents hjälmanvändning bland cyklisterna, förutsätter en ökning av den årliga hjälmanvändningen med 10 procent. Det är möjligt att nå målet men det förutsätter användandet av nya styrmedel för att dels förstärka de lokala drivkrafterna, dels ge ökad kraft åt befintliga styrmedel.

Två paradoxer uppträder i den nationella cykelhjälmpolitiken. Den första paradoxen är att Trafikverket, som har satt upp ett ambitiöst mål om att fördubbla cykelhjälmansvändningen till 2020, utesluter en generell hjälmlag. Dessutom har verket dragit in bidrag till kommuner och organisationer som tidigare har fått ett generöst stöd för att öka den frivilliga hjälmanvändningen. Efter att förlorat sitt sektorsuppdrag för trafiksäkerheten har Trafikverket reducerat sitt engagemang i cykelhjälmfrågan. Den andra paradoxen är att trots att cykelhjälmkampanjerna i stort sett har upphört har aldrig cykelhjälmansvändningen i Sverige varit högre än nu, 36 procent 2013.

Det är önskvärt att utveckla nya former av samverkan mellan de ledande trafiksäkerhetsaktörerna i Sverige. I synnerhet kommunerna behöver stöd och draghjälp från myndigheter och organisationer på den nationella nivån. För vissa kommuner kan det vara lättare att haka på ett befintligt koncept för ökad hjälmanvändning än att på egen hand hitta på något helt nytt. Transportrådgivaren Jenny Bergström i Västerås stad konstaterade tidigare i rapporten: ”Att få en förfrågan utifrån som väcker frågan kan vara enklare än att ta upp den inom den egna organisationen.”

Avsaknaden av en instans som har ett mandat att ta ett samlat för cyklisternas hjälmanvändning innebär att ansvaret för denna uppgift måste delas mellan flera myndigheter och organisationer. Transportstyrelsen skulle kunna utöka sina insatser när det gäller att informera om cykelhjämlagen för barn upp till 15 år. Myndigheten för Säkerhet och Beredskap (MSB) har av regeringen fått ett samordningsansvar när det gäller barns säkerhet. Inom ramen för detta uppdrag kan MSB agera för ökad säkerhet för barncyklisterna. Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), som arbetar med

samordning och informationsspridning mellan regioner och kommuner, kan vara en resurs för både kommunerna och landstingen. Den här studien har påvisat möjligheten för större kommuner att samverka med mindre kommuner i sina geografiska närområden i gemensamma projekt. Sådan samverkan innebär att fler aktörer involveras i arbetet och att uppsatta trafiksäkerhetsmål kan nås till en lägre kostnad.

Referenser

- Andersson, M. och E. Vedung (2005). *Målstyrning på villovägar. Om det trafiksäkerhetspolitiska målet för år 2007*. Uppsala: Cajoma Consulting.
- Andersson, M. och E. Vedung (2011). *Styrmedel och styrdoktriner för reduktion av cyklisters riskbeteenden*. Uppsala: Cajoma Consulting.
- Belin, M-Å (2012). *Public road safety policy change and its implementation – Vision Zero a road safety policy innovation*. Department of Public Health Sciences, Karolinska Institutet, Stockholm. Doctoral dissertation.
- Berg, P. and R. Westerling (2001). "Bicycle helmet use among schoolchildren – the influence of parental involvement and children's attitudes". *Injury Prevention*, 7 (3), pp. 218-222.
- Bergman, A.B., F. P. Rivara, D.D Richards and L.W. Rogers (1990). "The Seattle children's bicycle helmet campaign." *American Journal of Disease och Children*, 144 (6), pp. 727-731.
- Bishai, D., A. Qureshi, N. Cantu and C. Parks (2003). "Contracting with children and helmet distribution in the emergency department to improve bicycle helmet use". *Academic Emergency Medicine*, Vol. 10, Issue 12, 7 p.
- Buckley, L., M. Sheehan and R. Chapman (2009). "Bicycle helmet wearing among adolescents: the effectiveness of a school-based injury prevention countermeasure." Transportation Research Board, Washington DC, USA.
- Clinton, K. (1993). Working group "Promotion and campaigning", *European Consumer Safety Association Report 138*. Helmets for all: Proceedings of a European conference on how to promote helmet wearing for leisure and sport, 26-28 April, Stockholm, Sweden, pp. 113-116.
- Corden, T.E, N. Tripath, S.E Pierce and L.M. Katcher (2005). "The role of health care professional in bicycle safety". *Wisconsin Medical Journal*, Vol. 104, Issue 2, pp. 35-38.
- Dannenberg, A.L, A.C. Gielen, P.L.Beilenson, M.H. Wilson and A. Joffe (1993). Bicycle helmet laws and educational campaigns: an evaluation of strategies to increase children's helmet use. *American Journal of Public Health*, 1993/05, pp. 667-674.
- Gielen, A.C., A. Joffe, A.L Dannenberg and M.E.H. Wilson, P.L. Beilenson and M. DeBoer (1994): "Psychological factors associated with the use of bicycle helmets among children in counties with and without helmet use laws". *Journal of Pediatrics*, Issue 2, pp. 204-210.
- Goldenbeld, C. and R.D. Wittink (1993). *Means of stimulating the voluntary use of bicycle helmets*. Insitute for Road Safety Research (SWOV), Leidschendam, Netherlands, 48 pages.
- Hayes, J.S., B. Henslee and J. Ferber (2003). "Bicycle injury prevention and safety in senior riders." *Journal of Trauma Nursing*, Vol. 10, Issue 3, pp. 66-68.

- Heinonen, M. (1994). "Reasons for wearing a cycling helmet". *Liikenneturvan Tutkimusmomisteita*, Finland. (tidskrift om trafiksäkerhet.)
- Horin, J. (1996). "Integration of traffic education into English lessons at elementary schools in the Czech Republic. Roadsafe '96. Influences affecting road user behavior. International conference, London 24 and 25 July 1996. Conference report.
- Kedjidjian, C.B. (1999). "Heads-up helmet program". *Traffic Safety*, (Chicago), Vol. 99, Issue 1, p. 22.
- Kendrick, D. L. Groom, J. Stewart, M. Watson, C. Mulvaney and R. Casterton (2006). "Risk Watch': Cluster randomized controlled trial evaluating an injury prevention program". *Injury Prevention*, Vol. 13(2), April, pp. 93-99.
- Khambalia, A., C. Macarthur and C.P. Parkin (2005). "Peer and adult companion helmet use is associated with bicycle helmet use by children". *American Academy of Pediatrics*, 2005/10, Vol. 116, pp. 939-942.
- Koop, V.J. (1999). "Urban and rural patterns of bicycle helmet use: factors predicting usage." *Injury Prevention*, Vol. 5, Issue 5, pp.183-188.
- Lachapelle, U., R.B. Noland and L.A. von Hagen (2013). "Reaching children about bicycle safety: An evaluation of the New Jersey Bike School Program." *Accident Analysis & Prevention*, Vol. 52, pp. 237-249.
- Lang, L (2007). "Demographic, socioeconomic and attitudinal associations with children's cycle helmet use in the absence of legislation." *Injury Prevention*, Vol. 13, Issue 5, pp. 355-358.
- Larsson, J. (2014). *Cykelhjälmsanvändningen i Sverige 1988-2012. Resultat från VTI:s senaste observationsstudie*. VTI notat 8-2014. Väg- och transportforskningsinstitutet, Linköping.
- Lee, A.J, N.P. Mann and R. Takriti (2000). "A hospital led promotion campaign aimed to increase bicycle helmet wearing among children aged 11-15 living in West Berkshire 1992-98." *Injury Prevention*, Vol. 6, Issue 2, pp 151-153.
- Loubeau, P.R. (2001). "Exploration of the barriers to bicycle helmet among 12 and 13 year old children." *Accident Analysis & Prevention*, Issue 1, pp.111-115.
- Mickalide, A. D. (1994). "Creating safer environments for children". *Childhood Education*, Vol. 70, Number 5, pp. 263-266.
- NHTSA, National Highway Traffic Safety Administration (1996). "Ride like a pro – a bicycle safety event". 1996/12, 4 pages.
- Niska, A. och J. Eriksson (2013). *Statistik över cyklister olyckor. Faktaunderlag till gemensam strategi för säker cykling*. VTI rapport 801.

- Nolén, S. och K. Lindqvist (2001). *Lokal cykelhjälmslag i Motala. En processtudie*. VTI rapport 459-2001. Väg- och transportforskningsinstitutet, Linköping.
- Nolén, S. (2002). *Cykelhjälmsanvändningen i Sverige 1988-2001. Resultat från VTI:s observationsstudie*. VTI, notat 16-2002. Väg- och transportforskningsinstitutet, Linköping.
- O'Hare, M., J. Langford, I. Johnston and P. Vulcan (2004). *Bicycle Helmet Use and Effectiveness*. Monash University Accident Research Centre, Melbourne, Australia.
- Regeringens proposition 1996/97: 137. *Nollvisionen och det trafiksäkra samhället*.
- Regeringens proposition 2008/2009:93. *Mål för framtidens resor och transporter*.
- Rezendes J.L. (2006). "Bicycle helmets: Overcoming barriers to use and increasing effectiveness." *Journal of Pediatric Nursing*, Vol. 1, Issue 1, pp. 35-44.
- Ritter, N. and C. Vance (2011). "The determinants of bicycle helmet use: Evidence from Germany." *Accident Analysis & Prevention*, Issue 1, pp. 95-100.
- SOU (2012). *Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv*. Betänkande av Cyklingsutredningen. Statens Offentliga Utredningar, SOU, 2012:70.
- Spinks, A., C. Turner, R. McClure, C. Acton and J. Nixon (2005). "Community-based programmes to promote use of bicycle helmets in children aged 0-14 years: a systematic review." *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*, Vol. 12, Issue 3, pp.131-142.
- Stevenson T. and J. Lennie (1992). "Empowering school students in developing strategies to increase bicycle helmet wearing". *Health Education Research*, 7(4), pp. 555-566.
- Sveriges Kommuner och Landsting (2008). *Cykeln i medvind. Cykelns roll, målsättning och utvärderingar*.
- Thompson, N.J., D. Sleet and J.J Sacks (2002). "Increasing the use of bicycle helmets: lessons from behavioral science": *Patient Education and Counselling*, Vol. 46(3) pp.191-197.
- Trafikutskottets betänkande (1997/98:TU4). *Nollvisionen och det trafiksäkra samhället*.
- Trafikverket (2011). *Ökad och säker cykling – delredovisning av regeringsuppdrag. Redovisning av regeringsuppdrag*. PM. TRV 2011/19633.
- Trafikverket (2012a). *Analysrapport. Översyn av etappmål och indikatorer för säkerhet på väg mellan år 2010 och 2020*. Publikation 2012:124.
- Trafikverket (2012b). *Forskningsprogram för Vision Zero Academy*. PM. Borlänge.
- Trippe, H. (1994). "Bicycle helmet initiatives: where have we got to?" *Journal of Traffic Medicine*, Vol. 22, Issue 3, pp. 113-117.

Utley, R. and D. Downs (2010). "The HEAD FIRST Helmet Safety Program for kids." *Journal of Emergency Nursing*, Vol. 36, Issue 5, pp. 489-491.

Vedung, E. (1995). "Informativa styrmedel." *Nordisk Administrativ Tidskrift*, 76:3, 325-345.

Vedung, E. (1997). *Public policy and program evaluation*. New Brunswick, N.J: Transaction Publishers.

Vedung, E. (2002). *Styrmedel*. Uppsala: Uppsala universitet: Institutet för bostads- och urbanforskning.

Vedung, E. (2009). *Utvärdering i politik och förvaltning*. Lund: Studentlitteratur, 3:e omarbetade upplagan.

Vedung, E. och M. Dahlberg. (2013). *Demokrati och brukarutvärdering*. Lund: Studentlitteratur, andra upplagan.

Wesson D., L. Spence, X. Hu and P. Parkin (2000). "Trends in bicycling-related head injuries in children after implementation of a community-based bike helmet campaign". *Journal of Pediatric Surgery*, 35 (5), pp. 688-689.

Urval av använda hemsidor:

Her Majesty's Revenue Customs, UK: www.hmrc.gov.uk

Svenska Liftanläggningars Organisation: www.slao.se

Trafikverket: www.trafikverket.se

Transportstyrelsen: www.transportstyrelsen.se

Bilaga 1. Förteckning över intervjuade personer

Samtliga intervjuer utfördes av Magnus Andersson (förutom en intervju som utfördes av Evert Vedung).

Leif Ahlström, Leffes Cykel, Uppsala. 2013-12-16.

Neil Arnold, cykelhandlare, Hjulhuset, Uppsala. 2013-12-17. Telefonintervju.

Karin Bagge, ordförande i Cykelfrämjandet Stockholm. 2014-01-09. Telefonintervju.

Ylva Berg, utredare, Trafikverket. 2014-03-18. Telefonintervju.

Jenny Bergström, transportrådgivare, Västerås stad. 2013-10-22. Telefonintervju.

Agneta Berlin, verksamhetschef, NTF Fyrbodals. 2013-10-07.

Ulf Björnstig, professor, kirurg, Umeå universitet. 2014-03-13.

Katarina Bokström, projektledare, NTF. 2013-10-23. Telefonintervju.

Lotta Cederfeldt, samordnare barn och trafik, trafikavdelningen, Gatukontoret, Malmö stad. 2013-10-24.

Claes Danarö, Cykel- och skidstället, Uppsala. 2013-12-17.

Jenny Eriksson, utredare, VTI. 2013-09-10.

Sonja Forward, forskare, VTI. 2013-09-10.

Lotta Frejd Malmqvist, NTF Stockholm-Gotland, NTFs nationella projektledare för cykel. 2013-10-25. Telefonintervju.

Hans Gerremo, f.d. VD, Svenska Liftanläggningars Organisation, SLAO. 2013-12-11. Telefonintervju.

Sofia Gjerstad, Kontoret för samhällsutveckling, Uppsala kommun. 2013-09-12.

Susanne Gustafsson, utredare, VTI. 2013-09-09.

Mikael Helin, cykelhandlare, Cykelviktors, Uppsala. 2013-12-17.

Anders Kullgren, trafikforskningschef, Folksam. 2013-12-09. Telefonintervju.

Ulrica Messing, infrastrukturminister (s) 2002-2006. 2013-12-19. Telefonintervju.

Erica Moberg, trafiksäkerhetssamordnare, Samhällsbyggnadskontoret, Örnsköldsviks kommun.

2013-08-13. Telefonintervju.

Sixten Nolén, utredare, Transportstyrelsen. 2013-12-09.

Sören Nordlund, trafikpsykolog, Falun. 2011-04-15. Telefonintervju.

Rose-Mari Sandstedt, miljösamordnare, Trollhättans kommun. 2013-09-18. Telefonintervju.

Jan Schyllander, skadestatistiker, Myndigheten för säkerhet och beredskap (MSB). 2013-12-10. Telefonintervju.

Krister Spolander, utredare och cykelexpert. Spolander Consulting. 2013-12-11. Telefonintervju.

Kristina Stavlind, trafikkonsulent, Kontoret för samhällsutveckling, Uppsala kommun. 2013-09-12.

Anders Söderberg, trafikmiljösamordnare, Gatu- och trafikkontoret, Hållbara transporter och trafiksäkerhet, Lunds kommun. 2013-10-28. Telefonintervju.

Per-Åke Tjärnberg, Trafikkontoret, Stockholms stad. 2013-12-06. Telefonintervju.

Andreas Vedung, arbetspendlare, Lidingö. 2013-12-10. Telefonintervju utförd av Evert Vedung.

Mathias Westin, trafikingenjör, Stadsbyggnadsförvaltningen, Falun kommun. 2013-08-13. Telefonintervju.

Kjell Yngvér, samordnare, Nätverksgruppen för trafiksäkerhet i Örnsköldsviks kommun, Samhällsbyggnadskontoret, Örnsköldsviks kommun. 2013-08-12. Telefonintervju.

Jonas Åker Zander, projektledare, Kommunikation cykel, Trafikkontoret Göteborgs Stad. 2013-09-17. Telefonintervju.

Bilaga 2. Intervjuguide

Följande frågor har använts som en mall vid de intervjuer som har utförts för detta projekt.

Hur har arbetat ni de senaste tio åren med att främja ökad frivillig cykelhjälm användning?

Hur arbetar ni idag med att främja ökad frivillig cykelhjälm användning?

Vilka samarbeten för att främja ökad cykelhjälm användning har hittills initierats?

Vilka sådana samarbeten är önskvärda framtiden? (t ex med Trafikverket, NTF, företag, skolor, föreningslivet/idrottsrörelsen)

Vilka insatser planeras för att öka den frivilliga cykelhjälm användningen?

Kan ni ge exempel på lyckade projekt i Sverige där man lyckats öka hjälm användningen på frivillig väg?

Har de trafiksäkerhetsmålen för år 2020 påverkat ert arbete för att öka den frivilliga användningen av cykelhjälm? Om ja, på vilket sätt?

Har ni fått information av Trafikverket om det nationella målet för cykelhjälm användning för år 2020?

Har ni etablerat samarbete med Trafikverket i ert arbete med att åstadkomma ökad frivillig cykelhjälm användning?

Vilka målgrupper anser vi vara särskilt angelägna (t ex äldre, föräldrar, barn, studenter etc.)? Varför?

Vilka påverkansmetoder ger bäst effekt? (hjälmrabatt, utbildning, information, reklam, filmer, personliga möte etc.) Varför?

Är det önskvärt att kombinera olika påverkansmetoder? Om ja vilka metoder?

Vilket behov av stöd och information har ni för att komma vidare i arbetet?

Vilken betydelse har cykelhjälms utformning för cykelhjälm användningen?

Vad är viktigt utveckla hos hjälmen? Hur kan man göra det enklare att ta med hjälmen?

Vilka är de största hindren för att åstadkomma ökad cykelhjälm användning på frivillig väg?

Bilaga 3. Frågor vid enkätundersökning – cyklister i Stockholm

Frågor till cyklister i Stockholm om cykelhjälm användningen

Just nu genomför konsultföretaget Cajoma Consulting ett projekt om hur den frivilliga cykelhjälm användningen kan fördubblas till år 2020 i enlighet med de nationella trafiksäkerhetsmål som är satta för detta år.*

Cykelhjälm användningen i Stockholm uppgår till ungefär 70 procent vilket är klart högst i Sverige. Ett syfte med projektet är att försöka ta reda på varför hjälm användningen är så hög i Stockholm och vad andra kommuner i Sverige kan lära av Stockholm.

Vi skulle uppskatta om ni skulle vilja svara på följande tre frågor. Era svar är viktiga för studien.

1. Vilket år började ni cykla i Stockholm?
2. Sedan vilket år använder ni cykelhjälm?
3. Vilka är de två viktigaste skälen till att ni använder cykelhjälm?
(a).....
(b).....

Tack för er medverkan!

Med vänlig hälsning,

Magnus Andersson
Projektledare
Cajoma Consulting
Ringgatan 7A
752 17 Uppsala
018-500 965, 070-29 48 301
www.cajomaconsulting.se

* Projektet finansieras av Skyltfonden vid Trafikverket. I projektets styrgrupp ingår Matts-Åke Belin, Trafikverket, Lars Darin, Trafikverket och prof. emer. Evert Vedung, Uppsala universitet.

Bilaga 4. Strukturerad översikt över artiklar från fem internationella databaser om cyklisters bruk av cykelhjälm

Följande bilaga innehåller en strukturerad tematisk redovisning av en artikelsökning i fem internationella databaser om cyklisters bruk av cykelhjälm. Redovisningen utgör ett urval av de artiklar som bedömts vara mest relevanta för den här studien. Kompletta referenser finns för alla artiklar.

Materialet är grupperat på följande sätt. Först redovisas interventioner där ett enda styrmedel kommit till användning i ordningen 1) Reglering, 2) Ekonomi och 3) Information. Därefter sorteras de på typer av information. Sedan kommer artiklar som handlar om kombinationer av två styrmedel; vi har här nöjt oss med kategorin Information + Ekonomi. Slutligen redovisas artiklar som handlar om kombinationer av alla tre styrmedel dvs. Reglering+Ekonomi+Information.

1 Styrmedel reglering

Beskrivning	Slutsatser	Land och år
Skolregler för cykelhjälm i japanska staden Saitama. Flest huvudskador i skolor som inte hade infört hjälmkrav.	Exempel på lokal reglering i skola.	Japan, 2007.

2 Styrmedel ekonomi

Beskrivning	Slutsatser	Land och år
Jämtland Telecom och Jämtlands län delade ut 5000 cykelhjälm till barn som började årskurs 1 under åren 1989-1991. Det ledde till ökad hjälmanvändning bland barnen. Detta är ekonomiska styrmedel in natura.		Sverige, 1993.
Artikel om ekonomiska medel för att öka hjälmanvändningen i låginkomsthushåll. Fler använde hjälm av dem som fick hjälmrabatt (ekonomiska styrmedel i kontanter) än de som fått cykelhjälm gratis (ekonomiska styrmedel in natura).	Fler barn använde hjälm av dem som fick hjälmrabatt än de som fått cykelhjälm gratis.	USA, Seattle, 1997.
Pris på 1000 USD till den skola i Idaho, USA som hade mest elever som använde cykelhjälm.		USA, Idaho, 2000.
Subsidie för billigare cykelhjälm i Seattle, USA ledde till att försäljningen av cykelhjälm ökade från 1 500 till 22 000.		USA, Seattle, 1991.
Utdelning av gratis cykelhjälm i skolor i Texas, USA ökade hjälmanvändningen men bara tillfälligt. "Helmet use increased from 3% before the giveaway to 38% at the end of the school year, 7 months later. However, during the subsequent summer, helmet use decreased to 5%."	Gratis utdelning av hjälm gav endast en temporär effekt.	USA, Texas, 1998.

3 Styrmedel information

Beskrivning	Slutsatser	Land och år
"How can physicians get kids to wear bicycle helmets? A prototypic challenge in injury prevention". Budskapet behöver repeteras över tid i olika sammanhang och former med förstärkning. Behandla olycksprevention som en folkhälsofråga.	Budskapet i en informationskampanj behöver repeteras över tid i olika sammanhang och former med förstärkning.	USA, 1991.
Cues to action (CTA): betydelsen av påminnelser om cykelhjälm och riskattityder.	Påminnelser om cykelhjälm ökar benägenheten att använda hjälm.	USA, 1993.
"The Swedish bicycle initiative". Denna artikel beskriver nationella, regionala och lokala aktörer i Sveriges arbete för ökad cykelhjälmsanvändning i början av 1990-talet. Tre målgrupper: under 12 år, 13-18 år och vuxna. Fyra strategiområden: 1. Informationsstrategi, 2. Utbildningsstrategi, 3. Generell aktivitetsstrategi och 4. Utvärderingsstrategi.	Nätverksbildande och involvering av olika grupper är viktigt i informationsinsatser för ökad hjälm-användning.	Sverige, 1993.
En cykelhjälmskampanj startade i Stockholms län 1993 som involverade många offentliga och frivilliga organisationer. Strategier: 1. Dela ut information 2. Bevaka allt pågående arbete som rör cykelhjälmsanvändning i länet 3. Skapa en positiv hjälmattityd och 4. Studera faktorer som påverka cykelhjälmsanvändningen. Stockholm läns initiativ var en del av ett nationellt hjälm-initiativ.		Sverige, 1993.
Vikten av långsiktiga kampanjer, minst fyra år.	Vikten av långsiktiga kampanjer.	Kanada, 1997.
En cykelhjälmskampanj ("Cykelveckan") genomfördes 1998 i Sverige med hjälp av TV och posters. Målgrupp: cyklister mellan 15-75 år.		Sverige, 1998.
En video togs fram om hjälmanvändning. Budskapet förmedlades från tonåringar till tonåringar.	Det är viktigt att hjälmbudskapet förmedlas av kamrater.	USA, 1998.
Målgrupper identifierades i Winnipeg, Kanada och omgivande landsbygd. Hjälmanvändningen var cirka 18 procent för män och 26 procent för kvinnor. Hjälmanvändningen var betydligt högre i staden än på landsbygden (23 procent respektive 9 procent). Hjälmanvändningen ökade linjärt i takt med att genomsnittsinkomsten ökade. Stor skillnad (fyra gånger) mellan områdena med högsta och lägsta inkomsterna. Högst hjälmanvändning bland barn under åtta år, lägst bland tonåringar. Målgrupper för framtida kampanjer: tonåringar, män, cyklister på landsbygden och cyklister från låginkomstbostadsområden.	Hjälmanvändningen ökade linjärt i takt med att genomsnittsinkomsten ökade. Cyklister från låginkomstbostadsområden är en viktig målgrupp i framtida hjälmkampanjer.	Kanada, 1999.
"Trends in bicycling-related head injuries in children after implementation of a community-based bike helmet campaign." Mycket framgångsrik hjälmkampanj i Houston som ökade hjälmanvändningen från 4 procent år 1990 till 67 procent år 1996. Skallskadorna hos cyklisterna minskade med 50 procent.	Mycket framgångsrik hjälmkampanj i Houston. Hjälmanvändningen ökade från 4 procent år 1990 till 67 procent år 1996.	USA, 2000.

"Barriers to bicycle helmet use". Vikten av att förmedla rätt budskap, t ex på detta sätt: 1. Det finns moderna hjälmar. 2. När du använder hjälm bidrar du till att skydda vänner och bekanta. Målgrupper: 11-19 år och 30-39 år.	Vikten av att formulera rätt budskap. Hänvisa till att det finns moderna hjälmar.	USA, 2001.
Film för cyklister över 55 år om hjälm, balans, cykelunderhåll och vägfärdar.	Enda kampanjen i artikelgranskningen som riktade sig till äldre cyklister.	USA, 2003.
Videofilm om cykelsäkerhet för vuxna – för erfarna cyklister, nybörjare och fritidscyklister. Youtube: "Bicycle Safety Tips for Adults".		USA, 2006.
Cykelhjälskampanj i skola i Seattle, USA under fem år med predikan, morot och käpp. Ökade hjälmanvändningen från 5 procent till 40 procent.	Kampanjen ledde till en kraftig ökning av hjälmanvändningen.	USA, 1994.
25 års erfarenheter av hjälmkampanjer i Skaraborg.		Sverige, 2012.

4 Styrmedel information – föräldrar/familjen som målgrupp för cykelhjälsinformation

Beskrivning	Slutsatser	Land och år
Familjen kan utgöra en målgrupp för cykelhjälskampanjer.		USA, 1991.
Telefonundersökning till föräldrar vars barn inte äger någon cykelhjälm.	"Future helmet campaigns should use interpersonal strategies to increase parental worry about their child being involved in a bicycle accident."	USA, 1993.
400 fjärdeklassare i nio låginkomstskolor på landsbygden i Texas, USA. Undervisning i klassrum eller med förälder – barn eller kontrollgrupp. Skolsjuksköterskor utbildades att presentera ett program mot huvudskador i alla utom experimentskolorna. Forskare ringde upp föräldrarna i föräldrar-barn gruppen.	Undervisning plus deltagande i intervention med både föräldrar och barn ledde till ökad hjälmanvändning.	USA, Texas, 1998.
Denna artikel visade att föräldrars uppmuntran har positiv effekt på barns cykelhjälsanvändning. Det är också viktigt att barns närmaste vänner bär hjälm.	Program för att främja barns hjälmanvändning ger ytterligare effekt om föräldrar och barn involveras samtidigt.	England, 1998.
Faktablad delades ut till föräldrar till 12-15-åringar om hur man kan använda cykelhjälmen på rätt sätt.	Faktablad om rätt hjälmanvändning delades ut till föräldrar till högstadieläver.	Australien, 2008.
Hjälminformation vid föräldramöten i skolan och hembesök.		USA, Seattle, 1998.
Barn i New Jersey, USA som har cyklat med sina föräldrar hade högre hjälmanvändning än de barn som inte har cyklat med sina föräldrar.	Barn som cyklar med sina föräldrar har högre hjälmanvändning än barn som inte cyklar med sina föräldrar.	USA, New Jersey, 2013.

5 Styrmedel information – vården som förmedlare av cykelhjälminformation

Beskrivning	Slutsatser	Land och år
"Nurses remain in strategic positions to encourage helmet use by educating children and parents. Nurses can participate in community-based education and advocacy programs. Nurse researchers... can examine factors such as parental rules and adolescent risk-taking."	Sjuksköterskor har en strategisk position för att informera föräldrar och barn om vikten av att använda cykelhjälm.	USA, 2002.
Interventioner gjorda av primärvården i New England, USA för att förebygga riskbeteenden hos ungdomar i nedre tonåren och för att upprätthålla eller förbättra säkra beteenden. Paketering av cykelhjälm med generell olycksprevention för skolbarn - bilbälte, vapen, alkohol, rökning.	Paketera cykelhjälm-användning med generell olycksprevention för skolbarn.	USA, 2002.
Husläkare i USA, kampanjer för hjälmanvändning, fler hjälmar köptes (13->27 procent) men hjälmanvändningen ökade inte. Fler hjälmar köptes av familjer med högre inkomst och utbildningsnivåer.	Husläkare deltog i kampanj för ökad hjälmanvändning. Sämst resultat bland familjer med låg inkomstnivå.	USA, 1992.
Hjälminformation via sjukvården. Vikten av att nå både barn och föräldrar samtidigt.	Hjälminformation via sjukvården. Vikten av att nå både barn och föräldrar samtidigt.	USA. Sverige.
Rådgivning om cykelhjälm i akutmottagning i USA ökade barns hjälmanvändning.		USA, 2003.
Sjuksköterskor (nurse practitioners) i primärvården kan främja hjälmanvändningen när barn besöker primärvården. Sjuksköterskan kan bli en förebild och bygga koalitioner i lokalsamhället.	Sjuksköterskor i primärvården kan främja hjälm-användningen.	USA, 2005.
Läkare och annan sjukvårdspersonal kan främja säker cykling genom att tala om hjälmanvändning, undvika risktagande och vikten av att ha rätt utrustning.	Vikten av att inte bara tala om hjälm utan också om cykeln och cykelsättet.	USA, 2005.
Läkarrådgivning och motivationssamtal. Utbildning, rabattkuponger, uppföljande telefonsamtal efter tre månader.	Vikten av uppföljande telefonsamtal efter läkarrådgivning om cykelhjälm.	USA, 2005.
Artikeln beskriver läkarrådgivning, utdelning av informationsbroschyr och uppföljande telefonsamtal. "A bike injury motivates cyclists to purchase helmets."	Vikten av uppföljande telefonsamtal.	USA, 1991.

6 Styrmedlet information – studenter som målgrupp för cykelhjälmkampanjer

Beskrivning	Slutsatser	Land och år
"Personal goals as motivators: predicting bicycle helmet use in university students." En av fem studenter är hjälmanvändare. Hjälmanvändarna betonar mera vikten av att nå personliga mål mer än de som inte använder hjälm. Studenter som använde	"Evidence reveals that motivation for a behavior is strongest when the behavior	USA, 1996.

cykelhjälm var ofta personligt bekant med någon som hade drabbats av en cykelolycka och hade betydligt fler vänner som använde cykelhjälm. Cykelhjälmans användningen skilde sig inte ifråga om personlig olyckshistorik, kön, ras, antal år i skolan eller cykelvanor.	achieves multiple personal goals...if adolescents are taught how wearing helmets achieves many personal goals, more students may wear helmets.”	
---	---	--

7 Styrmedel information – aktörssamverkan

Beskrivning	Slutsatser	Land och år
Länka ihop små organisationer till att starta ett samarbete. Detta gjordes i Stockholms län 1993.	Vikten av att länka ihop organisationer till ett samarbete.	Sverige, 1993.
Marknadsföring av cykelhjälm genom kampanjer i ett samarbete mellan nationella och lokala myndigheter i Danmark. Särskilda målgrupper var föräldrar och deras tonåringar.	Tonåringar och deras föräldrar kan vara gemensamma målgrupper i en kampanj för cykelhjälm.	Danmark, 1996.
“Ride like a pro – a bicycle safety event.” Hjälms- och säkerhetsutbildning för barn. National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) har samarbetat med National Football League (NFL) om cykelsäkerhet för barn sedan 1994 års Super Bowl i Atlanta. Målet för programmet är att använda professionella idrottsmän från lokalsamhället som förebilder för att öka medvetenheten om cykelsäkerhet och uppmuntra användningen av cykelhjälm.	Samarbete mellan trafiksäkerhetsmyndighet och elitidrott för att främja cykelhjälmsanvändning.	USA, 1996.
Hjälmkampanj bland cyklister under 16 år i Reading, UK. Kampanjen leddes av ett sjukhus och inkluderade barn, föräldrar, skolor och trafiksäkerhetsorganisationer. Lokala media och barnkändisar uppmärksammade kampanjen. Hjälmar såldes till rabatterat pris till 3000 barn i åldern 11-15 år. Efter fem år hade hjälmanvändningen ökat från 11 procent till 31 procent. Huvudskadorna halverades.	Bred lokal samverkan är möjlig och kan ge mycket goda resultat.	Storbritannien, 2000.
Operation Headway i Kanada: Lagstiftning, utbildning och belöning för att bära hjälm och ekonomiskt straff för att inte använda hjälm i två provinser i Kanada. Partnerskap mellan NGO, polis och myndigheter.	Ett partnerskap skapades mellan polisen, myndigheter och frivilliga organisationer.	Kanada, 2010.

8 Styrmedlet information – insatser i skolan

Beskrivning	Slutsatser	Land och år
Australiensiska skolbarn uppmuntrades till att bli aktiva deltagare i forskning och att utveckla praktiska strategier för att öka hjälmanvändningen.	”The project demonstrated that action research can be	Australien, 1992.

	successfully used with children.”	
Beskrivning av National SAFE KIDS Campaign, ett nationellt olyckspreventionsprogram i USA avsett att skydda barn från födseln till 14 år. Programfokus: cykelhjälm, cykelsäkerhetsmedvetande, brännskadeprevention, brandsäkerhet i hemmet och användning av säkerhetsbälte.	Cykelhjälmsinformation kan ingå i arbetet för generell olycksprevention bland barn. Paketering av olika säkerhetsåtgärder.	USA, 1994.
”Integration of traffic education into English lessons at elementary schools in the Czech Republic”. Syftet var att förbättra ordförrådet och göra engelskalektionerna mera intressanta.	Trafikutbildning (inklusive cykelhjälmsfrågor) kan integreras i undervisningen i engelskämnet i skolan. Paketering.	Tjeckien, 1996.
”The influence of parents and peers on bicycle helmet use may be targeted through education and statements such as if you wear a bicycle helmet, you are not only protecting yourself, you are also helping to protect your friends and/or children”.	Barn använder hjälm om föräldrarna gör det eller om kamraterna gör det. Vikten av att involvera föräldrar i arbetet för att öka barns hjälmanvändning.	USA, 2001.
Cykelsäkerhetsundervisning i skola i Ohio, USA inkluderade visning av videofilm och diskussion om säkerhet. Kunskaperna höll i sig länge.	Visning av film kan kombineras med efterföljande diskussion.	USA, 2003.
The HEAD FIRST helmet safety program for kids. Videoklipp används för 8-10-åringar för att demonstrera cyklisters beteenden.		Kanada, 2010.
The Risk Watch Program i Storbritannien. Lärare i grundskolan förmedlade olika säkerhetsbudskap till eleverna rörande cykelsäkerhet, förgiftning, fallolyckor, bränder etc.	Paketering av cykelhjälmsfrågan med andra säkerhetsfrågor.	Storbritannien, 2007.
Det är viktigt att använda hjälmen på rätt sätt, att ha rätt avstånd mellan ögon och hjälm. ”The objective of this study was to determine whether kindergarten-aged children could learn and retain appropriate helmet wearing technique through an educational bicycle safety program: There was significant improvement in pre-test to immediate post-tests scores and pre-test to delay post-test scores when the results were stratified by age, sex, bike riding status, and helmet wearing status ($p < 0.001$ for all comparisons). In particular, correct responses for the questions regarding appropriate helmet distances from the eyes increased from 38.9% in the pre-test to above 90% in the post-tests ($p < 0.001$). “	Rätt hjälmanvändning kunde läras ut till barn på förskola i Kanada.	Kanada, 2013. ”Evaluation of a bicycle helmet safety program for children.” Canadian Journal of Neurological Sciences, 40 (5), pp. 710-716.
Artikeln beskriver hur skolan kan lära ut hur hjälmen ska användas på rätt sätt. Metoden inkluderar presentation, cykelhjälmschecklista, demonstration, individuell användning och feedback. ”Children in the experimental group showed a better knowledge of how to wear helmets safely compared to the control group.”	Rätt hjälmanvändning kan läras ut i skolan.	USA, 2008.

9 Styrmedel reglering + styrmedel information

Beskrivning	Slutsatser	Land och år
Hjälm lag plus utbildning ökade cykelhjälmsanvändning från 11 till 37 procent bland barn i Howard County, Maryland i USA. Endast utbildningsinsatser ökade cykelhjälmsanvändningen från 8 till 13 procent i Montgomery County. Baltimore County hade varken lag eller utbildning och där ökade cykelhjälmsanvändningen från 7 till 11 procent. Viktigt för hjälmanvändning är att ha vänner som använder hjälm och att tro på att hjälmlagar är bra.	Hjälm lag plus utbildning gav högre hjälmanvändning än bara utbildning. Viktigt för hjälmanvändningen är att ha vänner som använder hjälm.	USA, 1993.
Denna artikel behandlar sambandet mellan cykelhjälmslagstiftning och cykelsäkerhetsutbildning och användningen av cykelhjälm av barn under 16 år. Deltagare var elever i årskurs 1-7 i Cleveland, Ohio i USA. Det fanns ett tydligt samband mellan ökad cykelhjälmsanvändning och lagstiftning plus utbildning. Enbart lagstiftning gav inte samma effekt.	Enbart lagstiftning gav inte samma effekt som lagstiftning plus utbildning.	USA, 1994.

10 Styrmedel information + styrmedel ekonomi

Beskrivning	Slutsatser	Land och år
Olika styrmedelskombinationer prövades för skolbarn i Kanada: Utbildningsinsats -> 0 procent hjälmanvändning. Utbildningsinsats + hjälmsubsidie -> 22 procent hjälmanvändning.	Utbildningsinsats + hjälmsubsidie gav mer effekt än bara utbildningsinsats.	Kanada, 1991.
Kanadensiska läkare delade ut informationsbroschyrer med rabattkuponger för hjälm. 14 procent av dem som fick broschyr köpte hjälm.	Läkare delade ut information och rabattkuponger för hjälm.	Kanada, 1994.
Hjälmrabatt till låg- och medelinkomstfamiljer i USA tillsammans med utbildning. Hjälmanvändningen ökade från 9 procent till 37 procent från 1992 till 1994.	Ekonomiskt medel + information.	USA, 1995.
Cykelhjälm i olika skolämnen och priser till hjälmanvändning i Nya Zeeland.	Priser kan delas ut för att ökas skolelevs hjälmanvändning.	Nya Zeeland, 1990.
Kombination av utbildning i skolan och prisreduktion ger högre cykelhjälmsanvändning.	Ekonomiskt medel + information.	USA, 1995.
Undervisning om säker cykling arrangerades på de fyra språk som talas av de boende (Kalifornien, USA). Barn som kom till undervisningen tillsammans med sina föräldrar fick en hjälm gratis.	Vikten av att informera på invandrarnas egna språk. Vikten av att föräldrar involveras i kampanjer för ökad hjälmanvändning för barn.	USA, Kalifornien, 1999.

11 Styrmedel reglering + styrmedel ekonomi + styrmedel information

Beskrivning	Slutsatser	Land och år
Projekt för att öka hjälmanvändning på universitetscampus i sydöstra USA. Studenter tog fram slogan och logo. Dessa peer agents förmedlade hjälminformation och bad studenter att skriva på ett löfteskort (pledge card) för att börja använda hjälm. Hjälmor delades ut till studenter. Hjälm användningen ökade från 27 procent till 49 procent.	Vikten av att kombinera tre styrmedel. Vikten av att engagera vänner som "förändringsagenter." "Enlisting people as intervention agents may be an effective method in helping them maintain and increase their own desirable behaviors."	USA, 2005.

Ökad cykelhjälmsanvändning

Cyklisters drivkrafter och statens styrmedel

Hjälmanvändning har en potential att minska antalet omkomna cyklister med 25 procent och att minska antalet allvarligt skadade cyklister med tio procent. Hjälmanvändningen kan därmed lämna ett betydande bidrag till de övergripande nationella trafiksäkerhetsmålen för år 2020.

Tack vare drivkrafter i det lokala sammanhanget kan cyklister öka sin cykelhjälmsanvändning på frivillig väg. Exempel på sådana drivkrafter är vintercykling och föräldrars önskan att vara en förebild för sina barn.

Användandet av *offentliga styrmedel* kan öka cykelhjälmsanvändningen. Den internationella erfarenheten visar att det är fördelaktigt att kombinera styrmedel med varandra. Exempelvis är kombinationen hjälmlag + information effektiv.

Studien slår fast att åtgärder för att öka användningen av cykelhjälm har störst chanser att nå framgång i följande målgrupper:

- *Äldre.* Äldre cyklister kan exempelvis nås genom insatser riktade till landets pensionärsorganisationer.
- *Barn.* En majoritet av barn i åldern 12-13 år slutar att använda hjälm trots att de omfattas av ett lagkrav. Dessa barn behöver påminnelser om vikten av att fortsätta använda hjälm.
- *Tjänstecyklister,* d.v.s. anställda i kommuner, landsting och företag som använder tjänstecykel under arbetstid.
- *Pendlarcyklister och föräldrar.*

För att fördubbla den frivilliga cykelhjälmsanvändningen till år 2020 krävs en tydlig manifestering av systemutformarnas viljeinriktning. Kommunerna spelar en nyckelroll i detta sammanhang.

Rapporten utfördes av Magnus Andersson, Cajoma Consulting och Evert Vedung, professor emeritus vid Institutet för bostads- och urbanforskning (IBF), Uppsala universitet.

Cajoma
Consulting

www.cajomaconsulting.se
ISBN 978-91-637-5478-4