

# LÅT BARNEN STYRA!

A blue silhouette of a city skyline with various buildings and houses of different heights and shapes.

Fakta och nyckeltal  
kring barn och ungas cykling

Svenska Cykelstäder i samarbete med Generation Pep



# SVENSKA CYKELSTÄDER

*Låt barnen styra!* Fakta och nyckeltal kring barn och ungas cykling

Svenska Cykelstäder, 2019

Version 1.1, januari 2020

Medverkande: Emil Törnsten, Emilia Sternberg, Fanny Westin

Kvalitetsgranskning: Anna Niska, forskningsledare, föreståndare VTI Cykelcentrum

Layout: Märten Chenon

Foton: gradyreese/iStock, Klapp.co, Jure Gasparic/Alamy

Kontakt: [info@svenskacykelstader.se](mailto:info@svenskacykelstader.se)

Den här sammanställningen har finansierats inom ramen för uppropet *Låt barnen styra!* med finansiering av Växjö kommun, Skövde kommun, Eskilstuna kommun, Jönköpings kommun, Linköpings kommun, Danderyds kommun, Malmö stad, Västerås kommun, Uppsala kommun, Karlstads kommun, Örebro kommun, Halmstads kommun, Lunds kommun, Västra Götalandsregionen och Tornet.

Cyklingen har minskat bland barn och unga och deras hälsa försämras. Uppmaningen och uppropet Låt barnen styra! handlar om att flera undersökningar visar att många barn vill cykla till skolan, men att föräldrarna ofta väljer att skjutsa dem med bil istället. Att låta sitt barn cykla själv eller att cykla tillsammans har dokumenterat positiva effekter. Förutom motionen visar forskning att studieresultaten och välbefinnandet ökar.

Vi vill med denna sammanställning av forskning, statistik och nyckeltal visa hur allvarligt läget är, men också visa att potentialen till ökad cykling bland barn är stor. Kommuner och myndigheter i hela landet behöver anlägga säkra cykelvägar till skolor och fritidsaktiviteter. Med bilfria zoner och sänkta hastigheter för motortrafiken kan fler föräldrar vara trygga i att deras barn kan fånga dagsljuset och upptäcka världen på egen hand.



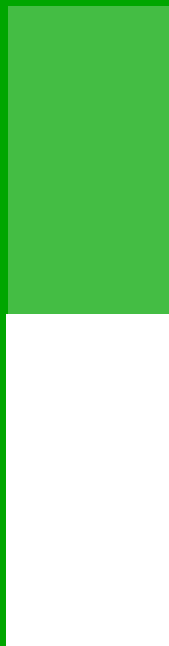
**Moa Rasmusson**  
ordförande Svenska Cykelstäder



**Carolina Klüft**  
verksamhetschef Generation Pep



BARNS CYKLANDE	7
BARNS HÄLSA OCH HÄLSOVANOR	11
BARNS RÖRELSEFRIHET	16
SÄKERHET OCH TRYGGHET	20
BARNS CYKLING I BESLUTFATTANDET	29
NÄSTA GENERATIONS FRAMTIDA RESANDE VIKTIGT	32



-48%

Skolresor på cykel har blivit 48 procent färre nu än under mitten av 1990-talet

Trafikanalys (2015) Cyklandet utveckling i Sverige 1995-2014  
- en analys av de nationella resvaneundersökningarna. Rapport 2015:14.

# BARNS CYKLANDE

## Barn cyklar allt mindre

I resvaneundersökningar kan man se att barn i åldern 6–14 år sammanlagt cyklar 42 procent kortare sträcka nu än under mitten av 1990-talet. Antalet skolresor på cykel har halverats och idag cyklar endast 14 procent till skolan.<sup>1</sup>

På 70-talet gick eller cyklade 90 procent av barnen till skolan<sup>2</sup> – idag är siffran nere på 52 procent<sup>3</sup>

## Två av tre barn slutar cykla under vintern

År 2015 cyklade 31 procent av barnen till skolan under de varma månaderna – men under vintern bara 12 procent.<sup>4</sup>

## Sex av tio barn bor inom två kilometer från skolan<sup>5</sup>

Andelen barn som bor inom "cykelavstånd" (1–5 km) från skolan har ökat: från 34 procent perioden 1995–1998 till 36 procent perioden 2011–2014. Andelen inom "gångavstånd" (0–1 km) har dock minskat från 34 till 25 procent. Den genomsnittliga skolresan med cykel är 1,9 kilometer lång.<sup>6</sup>

## De flesta barn har tillgång till cykel

Nästan nio av tio barn i åldern 8–15 år uppgavs äga minst en cykel enligt en studie av fem skolor.<sup>7</sup>





**P R O C E N T**

Sex av tio barn bor inom två kilometer från skolan

Trafikverket (2013) Barns skolvägar. TRV 2013:006.



**Barn och unga i åldern 5-17 år behöver minst  
60 minuters måttligt intensiv till mycket intensiv  
fysisk aktivitet om dagen**

WHO (datum saknas). Prevalence of insufficient physical  
activity. Global Health Observatory (GHO) data.

# BARNS HÄLSA OCH HÄLSOVANOR

Dagens barn riskerar kortare livslängd än sina föräldrar

Det finns en betydande risk att dagens barn blir den första generationen i modern tid som får en kortare medellivslängd och sämre livskvalitet än sina föräldrar.<sup>8</sup> Hälsan är också ojämnt fördelad och barn vars vårdnadshavare antingen har en lägre inkomst eller är födda i ett land utanför Europa är överrepresenterade bland de barn som rör sig för lite och har sämre kosthållning.<sup>9</sup>

Barn i åldern 5–17 år behöver minst 60 minuters måttligt intensiv till mycket intensiv fysisk aktivitet om dagen<sup>10</sup>

Enligt Världshälsoorganisationen uppnår åtta av tio barn i världen inte den rekommenderade miniminivån fysisk aktivitet.<sup>11</sup> Av svenska 15-åringar är det endast 13 procent av pojkarna och 9 procent av flickorna som gör det. I åldrarna 11–15 år är 11-åriga pojkar mest aktiva, men ändå uppnår bara en fjärdedel av dem den rekommenderade miniminivån.<sup>12</sup>

## Barn är inaktiva större delen av sin vakna tid

Dagens barn är inaktiva under större delen av sin vakna tid. Den inaktiva tiden ökar med åldern, från 67 procent för 11-åringar till 75 procent för 15-åringar.<sup>13</sup> Sex av tio tonåringar spenderar tre timmar eller mer per dag utanför lektionstid sittandes framför en skärm.<sup>14</sup>

## Fysisk aktivitet ger bättre studieresultat

I det svenska Bunkefloprojektet fick en grupp av skolbarn cirka 40 minuter daglig fysisk aktivitet. När de gick ut grundskolan hade de bättre betyg och friskare kroppar än barnen som inte fått den extra aktiviteten.<sup>15</sup>

## Barn känsliga för buller från vägtrafiken

Trafik är den främsta orsaken till buller, som kan ge allvarliga hälsoeffekter och i längden leda till trötthet, nedsatt koncentration och sämre prestationsförmåga.<sup>16</sup> Barn och deras utveckling är särskilt känsliga för buller.<sup>17</sup>

## Vägtrafik ger dålig luft – barn särskilt utsatta

Partiklar och kolväten i utomhusluften är giftiga och bidrar till hjärt- och kärlsjukdomar samt sjukdomar som försämrar lungfunktionen och kan påverka lungornas normala utveckling. Barn är särskilt utsatta för



lufföroeningar. Vägtrafiken är den dominerande källan till höga halter av grova partiklar i luften. Utsläpp av tungmetaller och lättflyktiga organiska ämnen orsakas av bilars bromsbeläggning.<sup>18</sup>

Regelbunden fysisk aktivitet för barn kan bidra till att:<sup>19</sup>

- Utveckla skelett, muskler, leder, hjärta och lungor
- Förbättra koordination och motorisk kontroll
- Tillgodose behovet av D-vitamin
- Ta kontroll över symptom som oro, ångest och depression
- Ge bättre sömn
- Minska risken för hjärt- och kärlsjuklighet i vuxen ålder
- Prestera bättre i skolan

## Minskad risk för vuxna som är fysiskt aktiva (150 min/vecka)<sup>20</sup>

Förtida död	20–35%
Hjärtinfarkt och stroke	20–35%
Diabetes typ 2	35–50%
Tjocktarmscancer	30–50%
Bröstcancer	20%
Höftfraktur	36–68%
Depression	20–30%
Alzheimers	40–45%

# BARN S RÖRELSEFRIHET

Barn vill cykla, men får inte

Vårt femte barn uppgav i en studie att de föredrog att cykla till skolan framför andra färdssätt, men endast var tjugonde barn svarade att de faktiskt hade cyklat den aktuella dagen.<sup>21</sup> Vanliga påståenden till varför föräldrar väljer att skjutsa barn i bilen är bekvämlighet,<sup>22</sup> oro för trafikolyckor<sup>23</sup> eller rädsla för att barnet ska bli utsatt för brott.<sup>24</sup>

Överbeskyddande föräldrar ett hinder för utveckling

Barns möjligheter att leka och utforska begränsas med tilltagande övervakning av vuxna. Många föräldrar låter inte sina barn röra sig så fritt som de själva fick göra i samma ålder. Genom att cykla kan barn komma över sina rädslor och få ett bättre självförtroende. Överbeskyddande föräldrar kan i all sin välmening bidra till motsatsen: att barn blir rädda och inte tror sig kunna anta utmaningar.<sup>25, 26</sup>



# Två av tre barn slutar cykla under vintern



År 2012 cyklade 29 procent av barnen till skolan under de varma månaderna - men under vintern bara 12 procent



Allt färre barn får gå eller cykla på egen hand

År 2006 fick 21 procent av barnen som gick eller cyklade till skolan sällskap av en vuxen. Sex år senare hade siffran ökat till 32 procent.<sup>27</sup>

Det är vanligare att föräldrar låter pojkar än flickor cykla på egen hand i trafiken.<sup>28</sup>

”Får barnet cykla utan vuxet sällskap till...?”<sup>29</sup>

	<b>2003</b>	<b>2015</b>
<b>LEKKAMRATER</b>	73 %	63 %
<b>SKOLA</b>	52 %	45 %
<b>IDROTTSPLATSER</b>	43 %	37 %

# SÄKERHET OCH TRYGGHET

Det är betydligt farligare att inte cykla än att cykla

En metaanalys har visat att hälsovinster av att gå eller cykla klart uppväger riskerna för att råka ut för en olycka. På samhällsnivå blir befolkningen friskare, luftföroreningarna minskar och trafikmiljön blir säkrare.<sup>30</sup>

Allt färre barn som går eller cyklar dödas i trafiken

	<b>1947</b>	<b>2007</b>
Antal barn 0–17 år i Sverige	1 791 103	1 931 652
Antal motorfordon	374 407	5 067 650
Dödade barn 0–17 år som gick eller cyklade i trafiken	<b>106</b>	<b>11</b>



# Allmänheten tror felaktigt att trafikolyckor skördar flest dödsoffer

Omkomna i  
olyckor 2012



Vad allmänheten  
trodde



Vad media  
rapporterade om



■ Trafikolyckor ■ Förgiftning ■ Fallolyckor ■ Annat

## Barn cyklar säkert – men undermåliga cykelvägar är ett problem

I en jämförelse med andra länder för åren 2004-2008 hade Sverige den lägsta andelen dödade barn i trafiken.<sup>31</sup> Medan få barn omkommer på cykel är barn 11–14 år överrepresenterade i olycksstatistiken när det gäller skadade och allvarligt skadade, men de skadas mindre allvarligt än övriga åldersgrupper när de väl får en skada.<sup>32</sup> När barn skadas beror det oftast på brister i cykelinfrastrukturen och dess skötsel.<sup>33</sup>

Endast varannan förälder upplever att barnens skolväg är säker när de går eller cyklar till skolan<sup>34</sup>

Föräldrar upplever att hastighetsgränser sällan respekteras, att det saknas gång- eller cykelväg eller att den innehåller farligt byggda korsningspunkter.<sup>35</sup> Endast var fjärde person som cyklar ofta instämmer med påståendet "Det är tryggt för barn och unga att cykla i min kommun".<sup>36</sup>

Rektorer varnar för fler bilar och sämre trafiksäkerhet kring landets skolor<sup>37</sup>

- 56 % anser att trafiksäkerheten är ett problem
- 72 % anser att för många fordon vid samma tid är ett problem när föräldrar skjutsar i bil
- 39 % bedömer att det är mer biltrafik kring skolan i dag jämfört med för tre år sedan

Majoriteten barn cyklar med hjälm

Sedan slutet av 1900-talet har cykling utan hjälm lyfts fram som riskfyllt i olika kampanjer och år 2005 infördes en lag på obligatorisk cykelhjälm för barn upp till 15 år. Hjälm användningen bland barn som cyklar till skolan har sedan år 1988 ökat från 5 till 67 procent.<sup>38</sup> Eftersom skolcyklingen bland barn halverats mellan 1995–2014<sup>39</sup> så är dock antalet hjälmklädda barn som cyklar till skolan ungefär lika stort nu som då.







## Barns trafikmognad beror på träning och situationen<sup>40</sup>

Barns förmåga begränsas av syn- och hörselutveckling och för dem kan det vara en lek att transportera sig.<sup>41</sup> Barnens utveckling påverkar när de blir trafikmogna men det beror också på trafikmiljön. Där trafikmiljön blivit säkrare är istället bristen på fysisk aktivitet det stora hälsohotet. Föräldrar bör uppmuntra barn att cykla och träna upp barnets motorik och färdighet genom att cykla tillsammans med barnet.<sup>42</sup>

# BARNNS CYKLING I BESLUTSFATTANDET

40 år av satsningar

– därför cyklar barnen i Nederländerna

Trots regn och blåst är Nederländerna det land i Europa med högst cykelandel – fler än var fjärde resa i landet sker på cykel. Barn är den grupp som cyklar mest. Cyklingen minskade fram till 1970-talet, när man började satsa på att bygga attraktiva cykelvägar i hela landet. De är breda, säkra och tydliga vilket gör att många föräldrar känner sig trygga med att barnen tar sig fram med egen kraft.<sup>43</sup>

Cyklingen ska öka!

Det är ett nationellt mål, bland annat för att minska resandets miljöpåverkan och trängseln i tätorter samt bidra till en bättre folkhälsa. Barn och unga omnämns som en särskilt viktig grupp i den senaste nationella cykelstrategin från 2017.<sup>44</sup>

## Barnkonventionen fordrar ny samhällsplanering

Sverige ratificerade år 1990 FN:s konvention om barnets rättigheter och den återfinns i svensk lagstiftning från år 2020. Den kan tolkas som att trafikmiljön ska anpassas till barnen istället för tvärtom.<sup>45</sup>

## Vintercykling – när barnen själva får styra

Ett forskningsexperiment i Luleå lyckades få barn att vintercykla till skolan. Många föräldrar hade föreställningen att vintercykling är farligt och därför tog barnen själva sig an uppgiften att övertyga dem. Det fungerade. Cyklingen integrerades i undervisningen och klassen samlade cykelturer.<sup>46</sup> Projektet blev omtalat och "cykelhjältarna" skänkte stjärnglans åt hela skolan– trots -31 °C den första dagen!



**Nästan nio av tio barn  
i åldern 8-15 år uppgavs äga  
minst en cykel**

**Björklid & Gummesson (2013). Children's Independent Mobility in  
Sweden. Trafikverket publikation 2013:113. Borlänge.**

# NÄSTA GENERATIONS FRAMTIDA RESANDE VIKTIGT

Klimatet kräver en omställning av transportsektorn

Den helt dominerande delen av utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter kommer från vägtrafiken. Trafikverket bedömer att biltrafiken måste minska med 10–20 procent till år 2030.<sup>47</sup> Vägtrafiken är tillsammans med sjöfarten också en dominerande källa till de utsläpp som driver på övergödning och försurning av mark och vattendrag.<sup>48</sup>

Mer cykling är positivt för samhällsekonomin

Enligt en beräkning kostar varje kilometer en bil färdas samhället 0,11 euro, medan cykling och gång ger nyttor om 0,18 respektive 0,37 euro per kilometer. Det innebär att bilåkandet inom EU kostar samhället 500 miljarder euro varje år. Cykling och gång bidrar istället årligen med 90 miljarder euro till ekonomin.<sup>49</sup>

Att satsa på gång och cykling lönar sig!

En metaanalys har visat att varje satsad krona i aktivt resande, såsom bredare cykelvägar, ger 9 kronor tillbaka.<sup>50</sup>

Att fler cyklar är bra för alla

Cykling bidrar till bättre luftkvalitet. Enligt beräkningar skulle exempelvis 60 liv kunna räddas varje år i Stockholms län om 100 000 bilpendlare istället skulle pendla med cykel till sin arbetsplats.<sup>51</sup> Ökad framkomlighet för de resor som måste ske med bil är en annan positiv effekt. I städer används så mycket som 20–30 procent av markytan till motortrafik.<sup>52</sup>

Att skjutsa ett barn till träningen kan kosta 55 kr

En familj kan spara tusenlappar bara genom att gå eller cykla oftare. På Konsumentverkets webbtjänst Bilsvär kan man räkna ut vad ens bilåkande kostar.<sup>53</sup> Som exempel kostar det 7 000 kr/månad, eller 55 kr/mil, att köra familjebilen Volvo V90 2020 diesel. Beräkningen utgår från en årlig körsträcka på 1 500 mil och att bilen köps helt utan lån. Kostnader för parkeringsplats och trängselskatter är inte medräknade.



## Bättre cykelförutsättningar gynnar handeln

Butiksägare kan ha en övertro till hur stor andel kunder som anländer med bil och deras köpkraft. Bra cykelvägar och cykelparkeringar kan få handeln att blomstra: I London spenderar exempelvis gående och cyklande 40 procent mer än bilåkande butiksbesökare.<sup>54</sup>

## Cykla mer – bli lyckligare

En studie har undersökt varför cyklister är de lyckligaste resenärerna, och fann att cykling bland annat ger lyckohormoner, ökade möjligheter till social interaktion och hög känsla av att kunna kontrollera restiden.<sup>55</sup>

# Fotnotslista

1. Trafikanalys (2015) *Cykelandets utveckling i Sverige 1995–2014 – en analys av de nationella resvaneundersökningarna*. Rapport 2015:14.
2. Faskunger (2008) *Barns miljöer för fysisk aktivitet – samhällsplanering för ökad fysisk aktivitet och rörelsefrihet hos barn och unga*. Statens folkhälsoinstitut rapport 2008:33.
3. Trafikverket (2015). *Barns skolvägar 2015*. Ppt-presentation. Material skickat via e-post.
4. Ibid.
5. Ibid.
6. Trafikanalys (2015) *Cykelandets utveckling i Sverige 1995–2014 – en analys av de nationella resvaneundersökningarna*. Rapport 2015:14.
7. Björklid & Gummesson (2013). *Children's Independent Mobility in Sweden*. Trafikverket publikation 2013:113. Borlänge.
8. Olshansky m.fl. (2005) *A Potential Decline in Life Expectancy in the United States in the 21st Century*. The New England Journal of Medicine 352: 1138–1145.
9. Generation PEPI (2019) *Pep-rapporten 2019*.
10. WHO (datum saknas). *Prevalence of insufficient physical activity*. Global Health Observatory (GHO) data.
11. Ibid.
12. Folkhälsomyndigheten (2018) *Skolbarns hälsovanor i Sverige 2017/18*.
13. Folkhälsomyndigheten (2019) *Barns och ungas rörelsemönster. Resultat från objektivt uppmätt fysisk aktivitet*. Skolbarns hälsovanor 2017/2018.
14. Generation PEPI (2019) *Pep-rapporten 2019*.
15. Fritz (2019) *Physical Activity During Growth – Effects on Bone, Muscle, Fracture Risk and Academic Performance*. Doctoral dissertation, Faculty of Medicine, Lund University, Sweden.
16. Naturvårdsverket (2019) *Transporterna och miljön*.
17. WHO (2018) *Environmental noise guidelines for the European Region*. WHO Regional Office for Europe.
18. Naturvårdsverket (2019) *Transporterna och miljön*.
19. Niska m.fl. (2017) *Cykelning bland barn och unga – en kunskaps-sammanställning*. VTI rapport 958.
20. US Department of Health and Human Services (2008) *Physical Activity Guidelines Advisory Committee Report*.
21. Björklid & Gummesson (2013). *Children's Independent Mobility in Sweden*. Trafikverket publikation 2013:113. Borlänge.
22. Trafikverket (2013) *Barns skolvägar*. TRV 2013:006.
23. Björklid & Gummesson (2013). *Children's Independent Mobility in Sweden*. Trafikverket publikation 2013:113. Borlänge.
24. Rutberg & Lindqvist (2018) *Children's motivation overcame parental hesitation: active school transportation in Sweden*. Health Promotion International, day 083.
25. Niska m.fl. (2017) *Cykelning bland barn och unga – en kunskaps-sammanställning*. VTI rapport 958.
26. Boverket (2015) *Gör plats för barn och unga! En vägledning för planering, utformning och förvaltning av skolans och förskolans utemiljö*.
27. Trafikverket (2013) *Barns skolvägar*. TRV 2013:006.
28. Björklid & Gummesson (2013). *Children's Independent Mobility in Sweden*. Trafikverket publikation 2013:113. Borlänge.
29. Trafikverket (2013) *Barns skolvägar*. TRV 2013:006.
30. Müller m.fl. (2015) *Health impact assessment of*

- active transportation: A systematic review*. Preventive Medicine 76, July 2015: 103–114.
31. Trafikverket (2015) *Internationell statistik över omkomna barn*.
  32. Niska m.fl. (2017) *Cykling bland barn och unga – en kunskapssammanställning*. VTI rapport 958.
  33. Stigell m.fl. (2018) *Säkrare cykling för barn i tätort: Vägledning för barns cykling till skolan*. Trivector 2017:87.
  34. Trafikverket (2013) *Barns skolvägar*. TRV 2013:006.
  35. Ibid.
  36. Cykelfrämjandet (2018) *Cykelfrämjandets cyklistvelometer 2018*.
  37. IF (2019) *Fler bilar och sämre trafiksäkerhet kring landets skolor*.
  38. Trafikverket (2018) *Cykelhjälmsanvändning i Sverige 1988–2017*. Rapport 2018:178.
  39. Trafikanalys (2015) *Cyklandets utveckling i Sverige 1995–2014 – en analys av de nationella resvaneundersökningarna*. Rapport 2015:14.
  40. Trafikverket (2018) *Cykelhjälmsanvändning i Sverige 1988–2017*. Rapport 2018:178.
  41. Trafikverket (2015) *Barns mognad och trafikbeteende*.
  42. Stigell m.fl. (2018) *Säkrare cykling för barn i tätort: Vägledning för barns cykling till skolan*. Trivector 2017:87.
  43. Pucher & Buehler (2008) *Making Cycling Irresistible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany*. Transport Reviews 28, 4: 495–528.
  44. Regeringskansliet (2019) *En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling – som bidrar till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet*. Artikelnummer: N2017.19.
  45. Stigell m.fl. (2018) *Säkrare cykling för barn i tätort: Vägledning för barns cykling till skolan*. Trivector 2017:87.
  46. Lindqvist, A.-K. m.fl. (2019). *Active School Transportation in Winter Conditions: Biking Together is Warmer*. International Journal of Environmental Research and Public Health, 16(2), artikel nr.234.
  47. Trafikverket (2016) *Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser - med fokus på transportinfrastrukturen*. Rapport 2016:043.
  48. Naturvårdsverket (2019) *Transporterna och miljön*.
  49. Gössling m.fl. (2019) *The Social Cost of Automobility, Cycling and Walking in the European Union*. Ecological Economics 158, April 2019: 65–74.
  50. Müller m.fl. (2015) *Health impact assessment of active transportation: A systematic review*. Preventive Medicine 76, July 2015: 103–114.
  51. Johansson m.fl. (2017) *Impacts on air pollution and health by changing commuting from car to bicycle*. Science of The Total Environment 584–585: 55–63.
  52. Naturvårdsverket (2019) *Transporterna och miljön*.
  53. Konsumentverket (2019). *Bilsvar*. [Hämtad från]: <https://www.bilsvar.se>.
  54. Transport for London (saknar datum) *Walking & cycling: the economic benefits summary pack*.
  55. Wild & Woodward (2019) *Why are cyclists the happiest commuters? Health, pleasure and the e-bike*. Journal of Transport & Health 14, September 2019: 100569.

# Referenser

Björklid P. & Gummesson M. (2013). *Children's Independent Mobility in Sweden*. Trafikverket publikation 2013:113.

Boverket (2015) *Gör plats för barn och unga! En vägledning för planering utformning och förvaltning av skolans och förskolans utemiljö*.

Cykelfrämjandet (2018) *Cykelfrämjandets cyklistvelometer 2018*.

Faskunger J. (2008) *Barns miljöer för fysisk aktivitet – samhällsplanering för ökad fysisk aktivitet och rörelsefrihet hos barn och unga*. Statens folkhälsoinstitut rapport 2008:33.

Folkhälsomyndigheten (2018) *Skolbarns hälsovanor i Sverige 2017/18*.

Folkhälsomyndigheten (2019) *Barns och ungas rörelsemönster. Resultat från objektivt uppmätt fysisk aktivitet*. Skolbarns hälsovanor 2017/2018.

Fritz J. (2019) *Physical Activity During Growth – Effects on Bone Muscle Fracture Risk and Academic Performance*. Doctoral dissertation Faculty of Medicine Lund University Sweden.

Generation PEP! (2019) *Pepprapporten 2019*.

Gössling S, Choi A, Dekker K, & Metzler D. (2019) *The Social Cost of Automobility Cycling and Walking in the European Union*. Ecological Economics 158 April 2019: 65–74.

IF (2019) *Fler bilar och sämre trafiksäkerhet kring landets skolor*. Hämtad från: <https://via.tt.se/pressmeddelande/ fler-bilar-och-saemre-trafiksakerhet-kring-landets-skolor?publishertId=391729&releaseId=3259862> [citerad 19 augusti 2019].

Johansson C. Lövenheim B. Schantz P. Wahlgren L. Almström P. Markstedt A. Strömgren M. Forsberg B. & Nilsson Sommar J. (2017) *Impacts on air pollution and health by changing commuting from car to bicycle*. Science of The Total Environment 584–585: 55–63.

Konsumentverket (2019). *Bilsvar*. [Hämtad från]: <https://www.bilsvar.se>.

Lindqvist, A.-K. m.fl. (2019). *Active School Transportation in Winter Conditions: Biking Together is Warmer*. International Journal of Environmental Research and Public Health, 16(2), artikel nr.234.

MSB (2014) *Allmänhet politiker och media om olyckor 2014*. MSB 722 juli 2014.

Müller N. Rojas-Rueda D. Cole-Hunter T. de Nazelle A. Dons E. Gerike R. Götschi T. Int Panis L. Kahlmeier S. & Nieuwenhuijsen M. (2015) *Health impact assessment of active transportation: A systematic review*. Preventive Medicine 76 July 2015: 103–114.

Naturvårdsverket (2019) *Transporterna och miljön*. Hämtad från: <http://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Transporter-och-trafik/> [citerad 25 augusti 2019].

Niska A. Henriksson M. Anund A. Eriksson J. Ihlström J. Svedberg W. Wallén Warner H. & Wehije P. (2017) *Cykling bland barn och unga – en kunskapssammanställning*. VTI rapport 958.

Olshansky SJ, Passaro DJ, Hershov RC, Layden J, Carnes BA, Brody J, Hayflick L, Butler RN, Allison DB, & Ludwig DS. (2005) *A Potential Decline in Life Expectancy in the United States in the 21st Century*. The New England Journal of Medicine 352: 1138–1145.

Pucher J. & Buehler R. (2008) *Making Cycling Irresistible: Lessons from The Netherlands Denmark and Germany*. Transport Reviews 28 4: 495–528.

Regeringskansliet (2019) *En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling – som bidrar till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet*. Artikelnummer: N2017.19.

Rutberg S. & Lindqvist A-K. (2018) *Children's motivation overcame parental hesitation: active school transportation in Sweden*. Health Promotion International day083.Schantz P. & Ek S. (2019) *Vandrande skolbuss är bättre än skjuts*. Svensk idrottsforskning 4/2012.

Stigell E. Nilsson A. & Åström J. (2018) *Säkrare cykling för barn i tätort: Vägledning för barns cykling till skolan*. Trivector 2017:87.

Trafikanalys (2015) *Cyklandets utveckling i Sverige 1995–2014 – en analys av de nationella resvaneundersökningarna*. Rapport 2015:14.

Trafikverket (2012) *Nationell statistik över omkomna barn*. Hämtad från: <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/Trafiksakerhet/barn-och-unga-i-trafiken/barn-och-narsamhalle/Fakta-om-barn-och-trafik/Nationell-statistik-over-omkomna-barn/> [citerad 20 augusti 2019].

Trafikverket (2013) *Barns skolvägar*. TRV 2013:006.

Trafikverket (2015) *Internationell statistik över omkomna barn*. Hämtad från: <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/Trafiksakerhet/barn-och-unga-i-trafiken/barn-och-narsamhalle/Fakta-om-barn-och-trafik/Internationell-statistik-over-omkomna-barn/> [citerad 20 augusti 2019].

Trafikverket (2015) *Barns mognad och trafikbeteende*. Hämtad från: <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/Trafiksakerhet/barn-och-unga-i-trafiken/barn-och-narsamhalle/Fakta-om-barn-och-trafik/Barnsmognad-och->

trafikbeteende/ [citerad 21 augusti 2019].

Trafikverket (2016) *Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser - med fokus på transportinfrastrukturen*. Rapport 2016:043.

Trafikverket (2018) *Cykelhjälmsanvändning i Sverige 1988–2017*. Rapport 2018:178.

Transport for London (saknar datum) *Walking & cycling: the economic benefits summary pack*. Hämtad från: <https://tfl.gov.uk/corporate/publications-and-reports/economic-benefits-of-walking-and-cycling> [citerad 25 augusti 2019].

US Department of Health and Human Services (2008) *Physical Activity Guidelines Advisory Committee Report*.

WHO (2018) *Environmental noise guidelines for the European Region*. WHO Regional Office for Europe.

WHO (datum saknas). *Prevalence of insufficient physical activity*. Global Health Observatory (GHO) data. Hämtad från: [https://www.who.int/gho/ncd/risk\\_factors/physical\\_activity\\_text/en/](https://www.who.int/gho/ncd/risk_factors/physical_activity_text/en/) [citerad 14 augusti 2019].

Wild & Woodward (2019) *Why are cyclists the happiest commuters? Health pleasure and the e-bike*. Journal of Transport & Health 14 September 2019: 100569.

Det visionära  
gemensamma målet  
för Svenska Cykelstäder  
är att 50% av resor  
som är kortare än 5 km  
sker med cykel

## Om Svenska Cykelstäder

Svenska Cykelstäder är en förening för de kommuner och regioner som målmedvetet arbetar för ökad framkomlighet, bättre folkhälsa och minskade utsläpp genom att främja vardagscykling. Föreningen välkomnar även företag och forskningsinstitut som associerade medlemmar. Målsättningen att öka andelen cykelresor, att göra cyklingen enklare, tryggare och roligare samt att höja cyklingens status på kommunal, regional och nationell nivå. Vi arbetar strategiskt med kunskapsutbyte, samverkan och opinionsbildning.



SVENSKA  
CYKELSTÄDER

---

Vi ställer oss bakom Generation Peps vision – att alla barn och unga ska ha möjligheten och viljan att leva ett aktivt och hälsosamt liv.



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