

Cykelhandlare och säker elcykling



NTF RAPPORT 2019:02

Hur arbetar handeln med säker elcykling – nuläge och potential



SÄKER TRAFIK



Förord

NTF är en fri, självständig och idéburen organisation som arbetar för en säker trafik. NTF arbetar på ideell och demokratisk grund genom folkrörelser, organisationer, samhällsinstitutioner, företag och enskilda. En av NTF:s viktigaste verksamheter är nationella projekt, projekt som delar av eller hela NTF-organisationen är delaktig i, ofta tillsammans med någon eller flera medlemsorganisationer.

Ett nationellt projekt under år 2019 är projektet "Inventering och dialog med cykelhandlare". Projektet är i sin helhet finansierat av Trafikverkets Stöd till ideella organisationer.

Tack till alla handlare och tillverkare som med intresse och engagemang har medverkat i projektet.

Solna, april 2019

Jenny Norell, projektledare

Kontakt:

jenny.norell@ntf.se

www.ntf.se

Innehåll

Sammanfattning	4
1 Bakgrund.....	4
2 Syfte.....	5
3 Metod.....	5
4 Resultat	6
4.1 Cykelhandlare och säker cykling	6
4.2 Elcykling.....	7
4.3 Trimning.....	10
4.4 Motoriserade cyklar och snabbelcyklar	11
4.5 Cykelhjälm	12
4.6 Småbarnshjälm med grönt spänne	13
5 Sammanfattande diskussion och slutsatser	14
5.1 Elcykling.....	14
5.2 Trimning.....	14
5.3 Motoriserade cyklar och snabbelcyklar	14
5.4 Cykelhjälm	15
5.5 Småbarnshjälm med grönt spänne	15
5.6 Slutsatser.....	15
Referenser.....	16
Bilaga 1 – Cykelhandlare och tillverkare.....	17
Bilaga 2 – Frågor vid inventering	19
Bilaga 3 – Frågor vid dialog.....	21
Bilaga 4 - Gemensam rekommendation om grönt spänne	23

Sammanfattning

NTF undersöker i detta projekt hur cykelhandlare som säljer elcyklar arbetar med säker cykling, genom att inventera utbud och skriftlig information till kunder på handlarnas webbsidor. Totalt har vi tittat på fem större butikskedjor, tio webbutiker och 70 lokala cykelhandlare. Eftersom cykeltillverkare också tillhandahåller kundinformation har vi även tittat på tre av de större svenska elcykeltillverkarna. I 19 butiker har vi även gjort besök och frågat efter om de säljer trimsatser, utan att uppge var vi kommer ifrån. Därefter har vi fört dialog med sammanlagt 76 handlare och tillverkare. Vid dialogen har resultatet av inventeringen stämts av med respektive butik, de har getts möjlighet att komplettera med uppgifter som inte finns på webbsidan och vi har resonerat om hur de kan stärka sin roll som budbärare av säker cykling.

Projektet visar att det finns ett stort intresse bland cykelhandlare att arbeta med säker cykling. Många handlare arbetar redan idag med detta, men hur och i vilken omfattning varierar.

Huvudsakliga resultat:

- Kunder som köper en elcykel får inte så mycket trafiksäkerhetsrelaterad information. Här finns ett intresse bland handlarna att tillhandahålla mer kundinformation.
- Cykelhandlare medverkar inte till trimning i någon större utsträckning. Det är inte dit cyklister vänder sig som vill trimma. Handlarna har goda kunskaper om riskerna med trimning och är positiva till åtgärder som stävjar trimning.
- Tillverkarna av elcyklar har en nyckelroll vad gäller att tillhandahålla produkter som inte går att trimma.
- Informationen från cykelhandlare om vilka regler som gäller för motoriserade cyklar och snabbelcyklar är mycket bristfällig.
- Marknaden för motoriserade cyklar och snabbelcyklar är sval och försäljningen förutspås minska.
- Cykelhandlare gör ett viktigt arbete med att visa upp och rekommendera cykelhjälm i butik, men det finns en potential att utveckla detta arbete på webben.
- Cykelhandlars information om småbarnshjälm med grönt spänne är generellt sett undermålig och ibland felaktig. Många handlare upplever en osäkerhet om det gröna spännets skyddseffekt och lägger därför ansvaret hos konsumenten.
- Intresset bland cykelhandlare för en trafiksäkerhetscertifiering är stort. Det skulle möjliggöra ett kontinuerligt samarbete kring säker cykling.

1 Bakgrund

De senaste åren har det skett en snabb utveckling av cykeln som fordon och olika typer av eldrivna fordon har introducerats på marknaden. Fordonen lockar nya målgrupper som kanske inte brukar cykla eller som inte har cyklat på länge. Därför är det särskilt viktigt att informationen kring dessa fordon är korrekt och att kunden i butiken kan få råd om vad man ska tänka på när man kör sin nya cykel.

Eftersom försäljningen av elcyklar har ökat mycket under de senare åren är det också mycket troligt att även elcyklandet ökat kraftigt. En marknadsuppskattning i Sverige visar att det säsongen 2015/2016 såldes cirka 45 000 elcyklar och 2016/2017 såldes 67 500 elcyklar för att ytterligare öka till 103 000 sålda elcyklar under 2017/2018. (Svensk cykling 2017, 2018)

Med elcyklar följer ett för cyklar nytt fenomen, trimning. Trimning innebär att hastighetsspärren kopplas bort. Hastighetsmätaren visar 25 km/tim, men i verkligheten går det fortare. Trimning är olagligt och förenat med säkerhetsrisker. Högre hastigheter leder till ökat slitage och ställer högre krav på ram, däck och bromsar. Dessutom är inte cykelbanor och vägar anpassade för

högre hastigheter. I dokumentet *Gemensam inriktning för säker trafik med cykel och moped 2018* (Trafikverket, 2018) lyfts trimning av elcyklar som en företeelse som det är viktigt att öka kunskapen om. I synnerhet vad gäller hur omfattande problemet är, vilka möjligheter som ges och i vilken utsträckning cykelförsäljare bidrar till problemet.

De fordon som ger motorassistans i hastigheter över 25 km/h eller har en motoreffekt över 250 watt klassas i Sverige som mopeder. Flera rapporter som har tittat på riskerna med dessa fordon efterlyser mer utbildning och information till såväl återförsäljare som konsumenter. (Trivector, 2016)

Cyklister är den trafikantgrupp som står för flest allvarligt skadade i trafiken. (Trafikverket, 2019) Det krävs därför kraftfulla åtgärder för att inte skadorna ska öka när cyklingen ökar. Ett trafiksäkert system för cykel förutsätter bättre cykelinfrastruktur och lägre hastigheter för motortrafiken, autobroms och krockvänliga fronter på motorfordon, samt att cyklisten använder hjälm och annan skyddsutrustning.

NTF:s fritextsökning i olycksdatabasen Strada visar att antalet dödade och allvarligt skadade i trafikolyckor där en elcykel varit inblandad dubblerades mellan 2017 och 2018. Under perioden januari till juli 2017 skadades fem elcyklister allvarligt. Under motsvarande period 2018 skadades elva elcyklister allvarligt och en omkom. Majoriteten av olyckorna är singelolyckor och har skett i tätbebyggt område.

När en cykelolycka väl sker skyddar hjälmen huvudet och hjärnan, detta är väl belagt i forskningen. Hjälmanvändningen kan reducera antalet allvarliga skullskador med 58 procent och antalet mycket allvarliga skullskador med 64 procent. Andel cyklister med hjälm är en indikator för etappmålet mot Nollvisionen. Målet är att 70 procent av cyklisterna ska använda hjälm år 2020. År 2018 var hjälmanvändningen 42 procent och utvecklingen går inte i linje med nödvändig utveckling för att nå etappmålet. (Trafikverket, 2019) Sannolikt känner många som köper sin första elcykel en respekt för elcykelns kraftigare acceleration och högre hastighet och är särskilt mottagliga för att börja använda hjälm. Elcykelns utbredning skulle kunna bidra till en ökad hjälmanvändning, om den förvaltas rätt.

2 Syfte

Syftet med projektet är:

- att samla information om hur cykelhandlare arbetar med säker elcykling, genom att inventera utbud och skriftlig information till kunder.
- att genom dialog med handlarna ta reda på vilket stöd de behöver i rollen som budbärare av säker elcykling och hur NTF kan vara ett stöd för cykelhandlarna i det arbetet.
- att på sikt stärka cykelhandlare i rollen som budbärare av säker cykling.

3 Metod

Vid köp av cykel har handlaren en viktig möjlighet att ge information om vad som är viktigt att tänka på med den nya cykeln och om vikten av att använda hjälm. Cykelhandlarna har här en viktig roll som budbärare av säker cykling. NTF undersöker i detta projekt hur cykelhandlare arbetar med säker cykling genom att inventera utbud och skriftlig information till kunder på handlarnas webbsidor. Därefter inleds en dialog med handlarna om och hur de kan arbeta mer med säker cykling.

NTF inventerar utbudet hos fem större butikskedjor, tio webbutiker och 70 lokala cykelhandlare (Se bilaga 1).

Eftersom cykeltillverkarna också tillhandahåller kundinformation tittar vi även på tre av de större svenska elcykeltillverkarna. Vid val av lokala cykelhandlare och webbutiker söker vi aktivt efter butiker som säljer eller misstänks sälja trimsatser. Urvalet av lokala cykelhandlare styrs även av att de ska ha en webbsida där de presenterar stora delar av sitt sortiment. I 19 butiker gör vi även besök och frågar efter om de säljer trimsatser, utan att uppge var vi kommer ifrån.

Vid dialogen stämmer vi av inventeringens resultat med respektive butik och de ges möjlighet att komplettera med uppgifter som inte finns på webbsidan. Totalt för vi dialog med samtliga inventerade affärskedjor, fem webbutiker, 63 lokala cykelhandlare och samtliga inventerade elcykelproducenter.

Projektet avgränsas till att titta på information relaterad till elcyklar, motoriserade cyklar och snabelcyklar, samt cykelhjälm och småbarnshjälm med grönt spänne. Elcyklar och elfordon är relativt nya fordonstyper där det finns behov av mer kunskap, både bland de som köper fordonen och hos oss och andra aktörer som arbetar med trafiksäkerhet. Cykelhjälm är intressant eftersom det är en förutsättning för ett trafiksäkert system för cykel. Cykelhandlare har som återförsäljare av cykelhjälm en viktig roll här. Grönt spänne har aktualiserats genom att Folksam tagit initiativ till att samla olika aktörer bakom en nationell rekommendation. Genom att inkludera frågor om detta i vårt projekt stärker vi detta initiativ. I bilaga 2 och 3 framgår vilka uppgifter som samlats in vid inventeringen, respektive dialogen.

4 Resultat

Här följer projektets resultat indelat i olika avsnitt.

4.1 Cykelhandlare och säker cykling

Cykelhandlare och tillverkare arbetar med flera olika kanaler för att informera kunderna. Många handlare betonar den muntliga informationen vid kundmötet, men det är också vanligt att de tillhandahåller skriftlig information via foldrar, i artiklar och i tillverkarmanualer. Majoriteten av handlarna (51 av 63) anser också att det är lättare att informera kunden om man har ett skriftligt material att lämna över. Tillverkare informerar genom utbildning av återförsäljare, där trafiksäkerhetsrelaterade faktorer kan ingå. De kan också ha certifiering av återförsäljare för att säkra att de lever upp till ställda krav.

Till de goda exemplen hör de butiker som har som rutin och utbildar alla säljare i att alltid fråga kunden som köper en cykel om hen ska köpa en hjälm. Andra goda exempel är tillverkaren som beskriver lagkrav och trafikregler för cykel i tillverkarmanualen och återförsäljare som har som standard att montera belysning och reflexer på alla cyklar som säljs.

En del återförsäljare erbjuder även service. Servicen håller cykeln i ett trafiksäkert skick. Det är synnerligen viktigt för elcyklar som ofta körs längre sträckor, sliter mer på bromsarna och har elektronik som kan gå sönder. Här ser vi åtgärder där till exempel en tillverkare knutit garantin till ett serviceavtal. Cyklar som inte servas enligt avtalet omfattas inte längre av garantin.

Många handlare gör insatser för säker cykling. De ser att säkerhet kan vara ett försäljningsargument, ett sätt att bygga förtroende för varumärket och öka trafiken till sina webbsidor. Till exempel ordnas gratis cykelservice av barncyklar, man tar fram filmer om säker cykling och man skriver blogginlägg om vad man ska tänka på vid t.ex. vintercykling.

Trafiksäkerhetscertifiering av cykelhandlare

I dialogen har NTF frågat butikerna om intresset för en trafiksäkerhetscertifiering av butiker. Certifieringen skulle kopplas till en webbaserad utbildning och även innebära att vissa krav ställs på certifierade butiker. En butik som certifieras får ett intyg, ett klistermärke eller dekal som de kan använda för att visa kunderna att de engagerar sig för säker cykling. Av de 72 handlare som tillfrågades svarade 54 att det skulle vara intressant. Formerna för en certifiering har inte beskrivits närmare, och det har inte framgått om det skulle kosta något för handlarna att certifieras. Några av de lokala cykelhandlarna lyfter i svaret att deras medverkan är avhängig att certifieringen blir kostnadsfri.

Fler områden för samarbete kring trafiksäkerhet

Handlarna fick också frågan om de såg fler områden där de skulle vara intresserade av ett samarbete kring trafiksäkerhet. Följande områden lyftes:

- Påverka kommuner och politiker att bygga fler cykelbanor och säkrare infrastruktur för cykel.
- Samarbete kring cykeldagar i skolor. Även nyanlända behöver kunskap.
- Information om vintercykling, synbarhet och barnsitsar. Oberoende tester efterfrågas.
- Information om hur hjälmen ska sitta på huvudet.
- Information om konsekvenser av att cykla utan hjälm vid en krock.
- Information om risken med billiga direktimporterade cyklar, samt om risken med att montera ihop cykeln själv.
- Information om cykelregler och "cykelvett".
- Information om vikten av regelbundet underhåll och byte av bromsar.

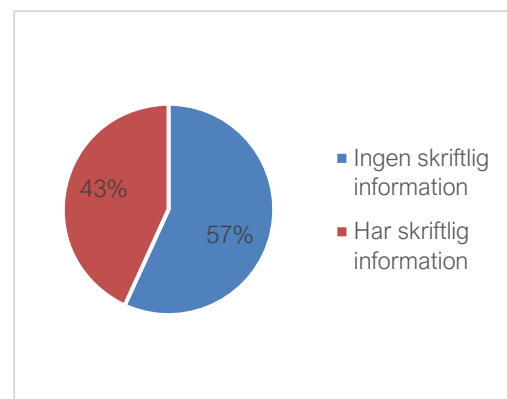
4.2 Elcykling

Elcykling är förenat med särskilda risker. Elcyklar ser ofta ut som vanliga cyklar men kan framföras i högre hastighet och accelererar snabbare än en vanlig cykel. Detta kan medföra en ökad olycks- och skaderisk för både elcyklisten själv och för andra trafikanter, eftersom det är lätt att hastigheten missbedöms. Elcykelns vikt och tyngdpunkt påverkar också olycksrisken och ställer högre krav på att cykeln är välbyggd och har bra bromsar. En tyngre cykel ger längre stoppsträcka, större krockvåld för andra trafikanter och för cyklisten själv om man får cykeln över sig. En tung cykel är också svårare att manövrera, speciellt om motorn sitter i bakhjulet. Särskilt i en invåningsfas är det svårare att hålla balansen på en elcykel än på en vanlig cykel.

Den ökade olycks- och skaderisken förklaras framför allt av att elcyklar körs längre sträckor, oftare körs av ovana cyklister och/eller äldre personer samt personer med nedsatt hälsa. (Schepers m. fl., 2018), (Transportøkonomisk institutt, 2018) Äldre är generellt skörare och får allvarigare skador när de väl är med om en olycka. Flera rapporter pekar ut cykelhandlare som en viktig aktör för att sprida information om möjliga trafiksäkerhetsrisker och hur man kan minimera dem. (Trivector, 2014)

Lite trafiksäkerhetsrelaterad information

Inventeringen visar att kunder som söker information och/eller köper en elcykel på handlares och tillverkares webbsidor generellt får lite trafiksäkerhetsrelaterad information. Den information som finns handlar i huvudsak om produkten och batteriets funktion, men saknar direkt bärighet på trafiksäkerhet. Det var 57 procent (50 st) av de inventerade webbsidorna som helt saknade



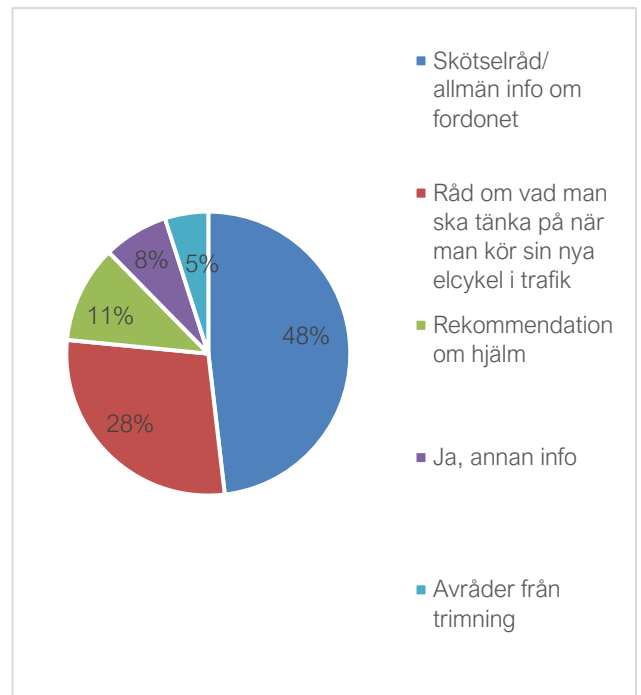
Figur 1. Andel handlare och tillverkare som har trafiksäkerhetsrelaterad information om elcykling på sin webbsida.

trafiksäkerhetsrelaterad information, se Figur 1. Figur 2 visar vilken typ av information de handlare som tillhandahåller trafiksäkerhetsinformation har. Skötselråd och allmän information om fordonet är vanligast, 39 handlare och tillverkare hade information om det och det utgör 48 procent av den totala trafiksäkerhetsrelaterade informationen. Därefter följer råd om vad man ska tänka på när man kör sin nya elcykel i trafik, rekommendation om hjälm och avrådan från trimning.

Tillverkarna utmärker sig, de ger i regel bra information. Bland handlarna är webbutiker och affärskedjor något bättre på att ha information än lokala handlare.

Intresse för att informera mer

I dialogen med handlarna har vi framför allt lyft fram vikten av att informera om vad man ska tänka på innan man ger sig ut i trafiken, vikten av att använda hjälm och riskerna med att trimma cykeln. Vi har berättat om NTF:s konsumentsidor om elcykling (NTF, 2018) och uppmuntrat handlare till att använda sig av informationen där. I samtalet har 52 handlare uttryckt att det kan vara intressant. Handlarna har också fått frågan om de skulle använda sig av ett tryckt material att hänga på styret med fem tips till den som köper en ny elcykel. Det är 50 handlare av 73 som tycker att det är en intressant idé och tror att de skulle använda ett sådant material.



Figur 2. Fördelning av trafiksäkerhetsinformation på handlares och tillverkares webbsidor.

NTF:s konsumentråd om elcykling



NTF Konsument ger följande råd till konsumenter om vad man ska tänka på när man kör elcykel i trafiken:

- Lär känna din cykel och öva på att starta och bromsa några gånger innan du ger dig ut i trafik. Särskilt om du inte brukar cykla.
- Många olyckor sker vid på- och avstigning. Köp gärna en cykel med lågt insteg och ha sadeln lågt, så att du når marken med båda fötterna när du sitter på sadeln.
- Var uppmärksam i korsningar och cirkulationsplatser med bilar, särskilt om du kommer från vänster. Sök ögonkontakt och ha hög bromsberedskap.
- Håll ordentligt avstånd till andra cyklister vid omkörning och var försiktig vid möten.
- Var uppmärksam på gående som kan missbedöma din hastighet.
- Använd hjälm.
- Be om intyg på att cykeln du köper är CE-märkt och tillverkad enligt EU-standarden EN 15194:2017.

4.3 Trimning

Det är enbart ett fåtal handlare som säljer utrustning som möjliggör att cykeln kan köras i högre hastighet än vad som är tillåtet. Vi har genomfört 19 stickprov bland lokala cykelhandlare runt om i landet där vi frågat efter den här typen av utrustning, utan att uppge var vi kommer ifrån. Ingen av handlarna sålde trimsatser. Trots att vi i urvalet aktivt sökt handlare som säljer trimningsverktyg visar inventeringen att endast fyra av de 85 handlare vi har tittat på säljer utrustning som möjliggör att cykeln kan köras med kraftigare motoreffekt och/eller högre hastighet än vad som är tillåtet för en elcykel. De säljer monteringsatser med kraftigare motor, som köparen själv monterar på sin cykel och som möjliggör högre hastigheter. Samtliga av dem är webbutiker, varav tre är helt webbaserade och den fjärde har webbutik och fysisk butik.

Ett fenomen som vi stötte på i kartläggningen är cyklar som säljs med så kallat dubbelläge. De har ett läge där motorn slutar ge assistans i hastigheter över 25 km/tim, men genom att ändra inställningen på displayen kan motorn även ge assistans vid högre hastigheter. Den här typen av cyklar säljs i två webbutiker. Handlarna informerar om att produkten inte är helt laglig, ofta skriver de att fordonen inte får köras på allmän väg. NTF anser att denna information är otillräcklig och riskerar att vilseleda konsumenten att tro att fordonet får framföras på till exempel enskild väg. Ett fordon som går i över 25 km/tim klassas som en moped och ska vara typgodkänd och registrerad för att få framföras i trafik. Ett fordon som går över 45 km/tim klassas som motorcykel och ska följa de lagkrav som följer med det. Ett oregistrerat fordon får framföras på avskilt område. Exakt vad som avses med avskilt område definieras inte av lagstiftaren, men domar har visat att det handlar om områden som är inhägnade och där ingen annan trafik kan komma in. Det handlar alltså inte om enskild väg och sannolikt inte ens en gårdsplan om det är så att annan trafik som till exempel en varuleverans kör där emellanåt.

Omfattning av trimning

Ingen vet idag hur vanligt det är med trimmade elcyklar i Sverige. För att få en uppfattning om problemet bad vi handlarna beskriva sin upplevelse om hur ofta de får frågor om trimning. Merparten av handlarna (50 st.) får sällan frågor. Däribland återfinns de stora affärskedjorna och många lokala handlare. Det är 13 handlare som uppger att de ofta får frågor. Särskilt vanligt är det bland webbutiker och elcykelproducenter (Vad gäller elcykelproducenter gäller det även frågor från återförsäljare). Ytterligare 13 handlare uppger att de ibland får frågor.

De handlare som säger att de sällan får frågor tror att det beror på att kunderna vet att de ska söka på internet och inte vända sig till etablerade handlare. Några handlare och tillverkare har uppfattningen att många trimmar upp till cirka 30 km/tim, men att intresset för att köra fortare än så är relativt lågt. De menar att 25 km/tim upplevs som för långsamt när man kör en längre sträcka på cykelbana eller landsväg utanför stadsbebyggelse.

Åtgärder mot trimning

Inventeringen visar att branschen inte hjälper kunder att trimma sina cyklar. I dialogen menar många handlare att trimning som fenomen riskerar att kasta en skugga över den vanliga elcyklingen och att det i värsta fall kan leda till ett strängare regelverk kring elcykeln. Flera handlare berättar att de inte heller serverar en cykel som är trimmad.

Få handlare avråder däremot uttryckligen från trimning i text på sina webbsidor. Endast två handlare gör det. Två av de tre tillverkarna i undersökningen har skrivningar på sina webbsidor som avråder från trimning. I en av tillverkarnas manual som följer med cykeln skriver man också uttryckligen att garantin inte gäller om cykeln utsätts för försök till eller lyckad trimning. Flera handlare lyfter att det finns elcyklar som i princip inte går att trimma och som gör det möjligt att spåra trimning och försök till trimning och menar att den tekniska utvecklingen kommer att göra att problemen med trimning försvinner på sikt.

I dialogen är de flesta handlare öppna för att ta fram tydligare information, i synnerhet produktrelaterad information som att garantin inte gäller om man trimmar. Några handlare ger uttryck för att den typen av tydlighet inte skulle ha effekt, de som trimmar vet om att det inte är lagligt men gör det ändå. Ett par handlare uttryckte att det är mer lockande att trimma om någon säger att man inte får göra det.

Vid dialogen har vi ställt frågan om handlarna är intresserade att ställa sig bakom ett upprop mot trimning. Majoriteten av de vi har talat med är positiva till det (45 ja, 27 osäkra, 4 nej). Trots att handlarna inte är en del av problemet med trimning ser många att det finns en poäng med att vara tydlig i sin kommunikation och avråda från trimning. Handlarna lyfter att åtgärder mot trimning behöver rikta sig specifikt till målgruppen som trimmar, en målgrupp som beskrivs som teknikintresserade män i 30–40 årsåldern.

4.4 Motoriserade cyklar och snabbcyklar

Snabbcyklar och motoriserade cyklar är ett relativt nytt fenomen. Fordonen ser ut som en cykel, men klassas som moped klass I eller II. De har en kraftigare motorstyrka än vad som är tillåtet på en elcykel. Snabbcyklar har även en högre maxhastighet. Den högre hastigheten och motorkraften medför ett ökat säkerhetsproblem jämfört med vanliga elcyklar och cyklar. (Trivektor, 2016) I Tabell 1 redogörs för vad som skiljer de olika fordonen åt.

Tabell 1. Klassning av elcykel, motoriserad cykel och snabbcykel (Trivektor, 2016)

	Elcykel	Motoriserad cykel (Moped klass II)	Snabb-elcykel (moped klass I)
Maxhastighet med elassistans	25 km/tim	25 km/tim	45 km/tim
Effekt på motor	Max 250 W	250-1000 W	1000-4000 W
Behov av att trampa för att få elassistans	Ja	Nej	Nej
Krav på körkort	Nej	Ja (Körkort oavsett behörighet, traktorkörkort eller förarbevis för moped klass II)	Ja (Körkort, lägst AM-körkort)
Åldersgräns	Nej	15 år	15 år
Registreringsskylt	Nej	Nej	Ja
Trafikförsäkring	Nej	Ja	Ja
Lagkrav på hjälm	Nej, om du är över 15 år	Ja, cykelhjälm	Ja, mopedhjälm
Cykla/köra på cykelbanan	Ja	Ja (om ingen skylt förbjuder klass II-mopeder)	Nej

Sval marknad för motoriserade cyklar och snabbcyklar

Vår inventering visar att den här typen av fordon inte har fått genomslag på den svenska marknaden. Endast 15 handlare av 85 har den här typen av fordon i sitt utbud, men ibland bara som beställningsvara. Totalt säljer nio handlare motoriserade cyklar, samtliga av dem är lokala handlare. Tio handlare säljer snabbcyklar, varav fem är webbutiker och övriga är lokala cykelhandlare. Vid dialogen framkommer det att de inte säljer särskilt bra.

Flera handlare ger uttryck för att de säljer cyklar, inte mopeder, och har därför valt bort att sälja den här typen av fordon. Efterfrågan från kunderna beskrivs som svag. En del kunder är intresserade av en snabbare elcykel, men tappar intresset när de får veta vilka regler som gäller för fordonet. Fordonen beskrivs som att de inte "passar in" och särskilt förbudet mot att köra på cykelbana med snabelcykel beskrivs som ett hinder. Det händer att snabelcyklar som sålts med registrerings skylt kommer tillbaka på service utan skylt. Ägaren har då tagit bort skylten för att kunna köra på cykelbanan utan att riskera att bli upptäckt.

På frågan om handlaren tror att de kommer sälja motoriserade cyklar och snabelcyklar om några år svarar endast fyra handlare ja, 29 vet ej och 43 svarar nej. Så länge inte regleringen av fordonen ändras kommer de sannolikt inte bli vanliga i handeln. Vår undersökning fångar dock inte in hur stor privatimporten är.

Bristfällig information om motoriserade cyklar och snabelcyklar

Av de handlare som säljer motoriserade cyklar och snabelcyklar har de allra flesta ingen skriftlig information om vilka regler som gäller för fordonet. Med tanke på de regler som omgärdar fordonet är det under all kritik och det lägger ett stort ansvar på konsumenten att informera sig om vilka lagar och regler som gäller. Endast en handlare informerar om samtliga regler som gäller. Detta har lyfts i dialogen och åtta av handlarna har då sagt att de ska se över sin information. På frågan om de skulle använda ett tryckt material som man kan hänga på styret i butiken om vad som gäller för dessa fordon svarar dock endast en handlare ja.

4.5 Cykelhjälm

Cykelhandlare kan bidra till att öka cykelhjälm användningen genom att ha ett attraktivt utbud av hjälmar, ge korrekt information och rekommendera kunden att köpa en hjälm när hen köper en cykel. Man kan anta att många känner en respekt för elcykelns kraftigare acceleration och högre hastighet och är särskilt mottagliga att börja använda hjälm när de köper sin första elcykel. Hur tillvaratar handlarna detta tillfälle att öka hjälmanvändningen?

Inventeringen visar att samtliga butiker säljer cykelhjälm. Ett fåtal, sex lokala handlare, presenterar inte sitt utbud av cykelhjälm eller delar av utbudet på sin webbsida. Av dem uppger tre att de kommer att visa upp cykelhjälm där i framtiden. Två webbhandlare säljer inte hjälm över huvud taget. Det är intressant att notera att dessa två webbutiker även säljer utrustning som möjliggör att cykeln kan köras i högre hastighet än vad som är tillåtet.

Potential till merförsäljning

För de flesta handlare är det en självklarhet att fråga kunden som köper en cykel i butiken om hen också ska köpa en hjälm. De större kedjorna och butikerna arbetar ofta strukturerat med utbildning och instruktioner till sina säljare för att de ska arbeta med den här typen av merförsäljning. På nätet är det inte en självklarhet på samma sätt. Ungefär en tredjedel av butikerna (31 st.) föreslår kunden att köpa en hjälm när man tittar på en cykel, se exempel i Figur 3. Särskilt affärskedjorna är duktiga på att arbeta så. Här finns en potential för butikerna att sälja mer och samtidigt bidra till

REKOMMENDERADE TILLBEHÖR

Item	Price	Color/Size	Action
VeloCity by White Carrier Rear Energy, pakethållare	399:-	Svart, STD	LÄGG I VARUKORG
VeloCity by White Carrier Front Energy, pakethållare	200:-	BLACK, STD	LÄGG I VARUKORG
Trelock BS 450 FG/SSF, Cykellås	449:-	black, oneSize	LÄGG I VARUKORG
Limar 545 bikehelmet 16 WHITE BLACK 2016	399:-	White Black, L 57-52 cm	LÄGG I VARUKORG

Figur 3. Exempel på merförsäljning av cykelhjälm via webb.

säker cykling. Generellt tycker handlarna att detta är en intressant lösning och 26 stycken uppger i dialogen att de kan arbeta mer med merförsäljning av hjälmar.

4.6 Småbarnshjälmarna med grönt spänne

Grönt spänne infördes efter en rad olyckor där barn fastnat med hjälmen när de lekt och strypts till döds av hakremmen. När det gröna spännet infördes bröts trenden av dödsolyckor. Det gröna spännet löser ut vid en dragkraft som är minst 9 och högst 16 newton, en belastning motsvarande ett barns vikt.

Det florerar myter om att det gröna spännet skulle lösas ut vid en cykelolycka. De tester som har gjorts visar att så inte är fallet. Det finns inte heller någon indikation på att det gröna spännet har lösts ut vid en cykelolycka under de 25 år som spännet har funnits.

Bristfällig information om småbarnshjälmarna

Vår inventering visar att det är svårt för kunden att få information om var man kan köpa småbarnshjälmarna med grönt spänne genom handlarnas webbsidor. På merparten av webbsidorna framgår det inte om småbarnshjälmen har grönt spänne eller ej. Av de 85 webbsidor som vi har inventerat har endast 22 procent (19 st) information om vilka hjälmar som har grönt spänne, 34 procent (29 st) säljer enligt webbsidan inte hjälmar med grönt spänne och på 43 procent (37st) av handlarnas webbsidor går det inte att utläsa om hjälmarna har grönt spänne eller ej. Affärskedjorna återfinns bland de som har bra information. På fyra av fem affärskedjors webbsidor kan man tydligt utläsa vilka hjälmar som har grönt spänne och vilka som inte har det. Affärskedjorna är också duktiga på att informera om det gröna spännets funktion. Samtliga affärskedjor har en kort, informativ text om det gröna spännet, medan informationen hos övriga handlare är mycket bristfällig. Sammanlagt informerar endast tio handlare om vad det gröna spännet är för något (varav fem affärskedjor).

I dialogen med handlarna har vi frågat om de säljer småbarnshjälmarna med grönt spänne, trots att det inte framgått på webbsidan. Det visar sig att flera av dem gör det. Sammantaget är det 60 av 85 handlare som säljer småbarnshjälmarna med grönt spänne.

Motstånd att informera om grönt spänne

Vid dialogen har vi påtalat när informationen brister. Endast 12 butiker har dock svarat att de kommer förbättra informationen på sin webbsida. På frågan om handlaren vill ha skriftlig information om grönt spänne att ge till kunderna svarar 34 handlare ja, 9 är osäkra och 24 svarar nej.

För många handlare är det en självklarhet att rekommendera det gröna spännet. En del har enbart den här typen av barnhjälmarna i sitt sortiment, men det finns också de som ifrågasätter det gröna spännets skyddseffekt vid en olycka och inte vill rekommendera det till sina kunder.

En del, men långt ifrån alla, är beredda att omvärdera sitt ställningstagande när vi informerar om att det inte finns någon indikation på att så har skett. Andra uttrycker att de inte kan ta ställning och lägger istället valet i händerna på föräldrarna.

Vid dialogen har vi även frågat handlarna om de kan tänka sig att sluta sälja barnhjälmarna utan grönt spänne, nu när de vet fördelarna med spännet. Endast fem handlare svarar ja på den frågan, många känner sig osäkra (23 st.) och de flesta svarar direkt nej (34 st.). De som svarar nej uppger att utbudet av småbarnshjälmarna är för litet, att man tillhör en internationell kedja och inte kan styra utbudet på det sättet, eller att man betvivlar det gröna spännets skyddseffekt vid en cykelolycka och vill lämna valet till föräldrarna. På frågan om det vore ett stöd, eller om det skulle påverka dem, om NTF lyfte fram handlare som enbart säljer grönt spänne svarar tolv handlare ja, 33 är osäkra och 25 svarar nej.

Gemensam rekommendation

I april 2019 lanserades på försäkringsbolaget Folksam's initiativ en nationell rekommendation om grönt spänne som 22 nationella aktörer står bakom, däribland NTF, Konsumentverket, Cykelbranschen, Trafikverket, Transportstyrelsen och flera stora tillverkare och återförsäljare av cykelhjälm (Se bilaga 4). Rekommendationen har rubriken "Så väljer du hjälm till ditt barn" och är utformad så att den kan lämnas direkt till kunden. NTF har vidareförmedlat rekommendationen till de handlare som vi har talat med och som visat intresse för mer information.

5 Sammanfattande diskussion och slutsatser

5.1 Elcykling

Den trafiksäkerhetsrelaterade informationen till den som köper en elcykel är begränsad. I mötet med kunden hjälper handlaren ofta till med att hitta rätt modell och anpassa sadelhöjden till användaren. Många erbjuder också en möjlighet att provcykla. Denna information kan med fördel kombineras med mer skriftlig information. Här finns en potential, och intresset bland handlarna att förmedla information till kunderna är stort.

5.2 Trimning

Väldigt få cykelhandlare bidrar till problemet med trimning. Cykelhandlare får generellt sett inte så mycket frågor om trimning heller. Flera handlare som vi pratat med menar att trimsatser säljs på internet och inte i butik. Samtidigt visar inventeringen att få handlare tydligt avråder från trimning i sin skriftliga information. Även tillverkarna skulle kunna vara tydligare. Det finns ett brett intresse för att informera mer och att stödja ett upprop mot trimning. NTF genomförde för några år sedan ett upprop mot trimning av mopeder där vi tillsammans med branschen samlade handlare som sa nej till trimning av mopeder. De handlare som ställde sig bakom uppropet lovade att aldrig trimma eller visa en kund hur trimning går till, aldrig ta hem trimdelar eller ge kunden information om var de finns att tillgå, samt att informera kunden om faran med att åka fortare än fordonet är avsett för, att försäkringen upphör att gälla om fordonet modifierats för att gå snabbare samt att det är olagligt att framföra ett trimmat fordon i trafiken. Uppropet blev framgångsrikt och bidrog till att minska förekomsten av trimmade mopeder. Frågan är om ett liknande upprop bland cykelhandlare skulle ge effekt på trimning av elcyklar, då tillvägagångssättet och målgruppen skiljer sig åt. Medan det i huvudsak var tonåringar som trimmade mopeder är det framför allt män i 30–40-årsåldern som trimmar elcyklar. De vet att det är olagligt, och frågan är om information kan få dem att ändra sitt beteende. Å andra sidan kan tydlig information och/ eller ett upprop bidra till att upprätthålla en kultur där trimning inte är socialt accepterat eller någonting som seriösa handlare bidrar till.

Den tekniska utvecklingen gör att det idag är svårare att trimma en elcykel än vad det var för några år sedan. Här har tillverkarna ett viktigt ansvar att utveckla produkter som inte går att trimma, och som gör det möjligt att spåra trimning och försök till trimning.

5.3 Motoriserade cyklar och snabbcyklar

Handlarnas information om vad som gäller för motoriserade cyklar och snabbcyklar är mycket bristfällig. Flera handlare beskriver också att intresset från kunden avtar när de får höra vilket regelverk som omger fordonet. Resultaten från dialogen och inventeringen tyder på att det säljs väldigt få fordon av den här typen, och att försäljningen snarare kommer att avta än öka. Det är därför inte aktuellt att gå vidare med informationsinsatser genom cykelhandlare. Vår undersökning fångar dock inte in hur stor privatimporten är.

Resultatet kan ses som en indikation på handelns förmåga att ge rätt information om nya fordon generellt. Vi ser en snabb utveckling av nya eldrivna fordon som faller under kategorin cykel, till exempel olika former av elsparkcyklar/ elscooters, hoverboards, elskateboards, segways m. fl. De här fordonen förekommer i viss utsträckning hos cykelhandlare, men även hos andra typer av återförsäljare.

5.4 Cykelhjälm

Cykelhandlarna gör ett viktigt arbete när gäller att rekommendera cykelhjälm till sina kunder i butik. Inventeringen visar att det finns potential att utveckla detta arbete på webben, någonting som flera av handlarna har hörsammat i dialogen och sagt att de ska arbeta vidare med. Cykelhandlarna som vi har pratat med bekräftar också vår bild av att elcyklister är mer benägna att köpa en hjälm.

5.5 Småbarnshjälm med grönt spänne

Inventeringen visar att det är svårt för kunden att få information om var man kan köpa småbarnshjälm med grönt spänne genom handlarnas webbsidor. Den kund som vill veta mer om det gröna spännet möts många gånger av bristande, och ibland direkt felaktig information.

Dialogen visar att det finns en osäkerhet och ett motstånd mot att informera om det gröna spännet bland cykelhandlare. Trots att samlad forskning stödjer en rekommendation för spännet och ingen har kunnat bevisa motsatsen är tveksamheten stor. Sannolikt bidrar internationella cykelhjälmstillverkare till att skapa osäkerhet om det gröna spännet. Eftersom spännet framförallt används i Sverige kan man anta att de har begränsade kunskaper om de tester som har genomförts här.

Alla föräldrar kan inte förväntas vara insatta i hur en hjälm för små barn ska vara utformad för att vara säker. Här behöver återförsäljarna inta en stödjande roll. Nu finns en gemensam nationell rekommendation, som kan lämnas direkt till kunden. Det är vår förhoppning att den blir ett stöd till cykelhandlarna och att de använder den i mötet med kunden.

5.6 Slutsatser

Projektet visar att det finns ett intresse bland cykelhandlare av att arbeta mer med säker cykling, men det är inte handlarnas primära fokus. Här kan NTF vara ett stöd, genom att tillhandahålla konsumentinformation som är fri från kommersiella intressen och vilar på vetenskaplig grund.

Projektet har identifierat några utvecklingsområden, som till exempel information:

- till den som köper en ny elcykel,
- om trimning,
- om nya fordon som definieras som cyklar,
- om småbarnshjälm med grönt spänne.

Dialogen har sått idéer och initierat till en del förbättringsarbete bland handlarna, bland annat vad gäller merförsäljning av hjälm på webben.

I nästa steg skulle arbetet kunna systematiseras och utvecklas inom ramen för en certifiering av cykelhandlare. Dialogen visar att det finns ett stort intresse bland handlarna för en certifiering. En certifiering skulle möjliggöra ett kontinuerligt samarbete kring säker cykling, men bör inte avgränsas till detta projekts fokusområden. Certifieringen kan även inbegripa exempelvis synbarhet, vintercykling, nya varianter av fordon som ännu inte lanserats på marknaden, vikten av regelbunden service med mera, och kan utvecklas allt eftersom ny kunskap tillkommer på området. Certifieringen kan kopplas till en webbaserad utbildning, men också till att handlaren lever upp till vissa krav om utbud och information. Ett sådant krav ska naturligtvis vara att handlaren inte bidrar till trimning.

Referenser

NTF (2018). Konsumentupplysning elcyklar.

<https://ntf.se/konsumentupplysning/cyklar/elcyklar/>.

Schepers P., Klein Wolt K. & Fishman E. (2018). The Safety of E-Bikes in The Netherlands.

Discussion Paper. International Transport Forum. OECD. [https://www.itf-](https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/safety-e-bikes-the-netherlands_1.pdf)

[oecd.org/sites/default/files/docs/safety-e-bikes-the-netherlands_1.pdf](https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/safety-e-bikes-the-netherlands_1.pdf).

Svensk cykling (2018). Ny statistik från cykelbranschen: Över 100 000 elcyklar sålda i Sverige.

Pressmeddelande: 2018-10-02. [http://svenskykling.se/2018/10/02/ny-statistik-fran-](http://svenskykling.se/2018/10/02/ny-statistik-fran-cykelbranschen-over-100-000-elcyklar-salda-i-sverige/)

[cykelbranschen-over-100-000-elcyklar-salda-i-sverige/](http://svenskykling.se/2018/10/02/ny-statistik-fran-cykelbranschen-over-100-000-elcyklar-salda-i-sverige/).

Svensk Cykling (2017). Elcyklar fortsätter rekordöka. Pressmeddelande: 2017-09-28.

<http://svenskykling.se/2017/09/28/elcyklar-fortsatter-rekordoka/>.

Trafikverket (2019). Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2018. Publikation 2019:090.

<https://trafikverket.ineko.se/se/analys-avtrafiks%C3%A4kerhetsutvecklingen-2018>

Trafikverket (2018). Gemensam inriktning för säker trafik med cykel och moped 2018.

Publikation 2018:159. [https://trafikverket.ineko.se/se/gemensam-inriktning-f%C3%B6r-](https://trafikverket.ineko.se/se/gemensam-inriktning-f%C3%B6r-s%C3%A4ker-trafik-med-cykel-och-moped-2018)

[s%C3%A4ker-trafik-med-cykel-och-moped-2018](https://trafikverket.ineko.se/se/gemensam-inriktning-f%C3%B6r-s%C3%A4ker-trafik-med-cykel-och-moped-2018).

Transportøkonomisk institutt (TØI) (2018). Miniscenario: Økt omfang av elsykler. TØI rapport

1625/2018. <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=47803>.

Trivector (2016). Upp till 45 km/h med elassistans på cykeln – säkerhetsrisker av snabbare och

elassisterade cyklar. Rapport 2016:86. [https://www.trivector.se/nyhet/sakerhetsrisker-med-](https://www.trivector.se/nyhet/sakerhetsrisker-med-snabbare-och-kraftigare-el-assisterade-cyklar/)

[snabbare-och-kraftigare-el-assisterade-cyklar/](https://www.trivector.se/nyhet/sakerhetsrisker-med-snabbare-och-kraftigare-el-assisterade-cyklar/).

Trivector (2014). Trafiksäkerhetsaspekter av ökad användning av elcyklar i Sverige. Rapport

2014:50. [https://www.trivector.se/infotek/single-view/trafiksaekerhetsaspekter-av-oekad-](https://www.trivector.se/infotek/single-view/trafiksaekerhetsaspekter-av-oekad-anvaendning-av-elcyklar-i-sverige/)

[anvaendning-av-elcyklar-i-sverige/](https://www.trivector.se/infotek/single-view/trafiksaekerhetsaspekter-av-oekad-anvaendning-av-elcyklar-i-sverige/).

Bilaga 1 – Cykelhandlare och tillverkare

Sam´s cykel och motor, Nybro	Mak:s cykel, Åmål
Rydhs cykel, Växjö	XXL, butikskedja
Sportson, Jönköping	Team sportia, butikskedja
SpoBike, Jönköping	Elcykelvaruhuset, webbutik
Bike brothers Växjö	Biltema, butikskedja
Haralds cykel & reparation, Jönköping	Intersport, butikskedja
Öster cykel, Jönköping	Onlinecykel.se, webbutik
Karlstad cykel och sportcenter, Karlstad	Cykelkraft, webbutik
Råtorps cykel, Karlstad	Batbike, webbutik
Solsta cykel, Karlstad	Stadium, butikskedja
Cykelkungen, Göteborg	Bikester, webbutik
Trek Bicycle Store, Göteborg	Tvåhjulsmästarna, Piteå
Sportspec, Göteborg	Cykelstället, Luleå
Henrikssons Cykel, Borås	Björns cykel, Nyköping
BikeYard, Kungsbacka	Lindells, Örebro
Cykelhuset Fredric Fåglum, Varberg	Cykelhandlarn, Örebro
Cykelmagneten, Falkenberg	Cykelcenter, Eskilstuna
Älvängens cykel, Ale	Nellborgs cykel, Linköping
Åkes Sportservice, Göteborg	Gabriels, Linköping
Ågrens Cykel, Lund	Haga cykel, Nyköping
Paulssons Cykeltema, Hässleholm	Cykelbyggarn, Sandviken
Fridhems Cykel, Malmö	Percykel, Hudiksvall
Jönssons cykelaffär, Billesholm	Egons, Östersund
Sahlbergs cykel, Västerås	Öviks cykel o fritid, Örnsköldsvik
Runes sport, Skinnskatteberg	Sportbiten, Sundsvall
Stenströms cykel, Hallstahammar	Fiskekroken, Härnösand
Leffes cyklar, Uppsala	Racerdepån, Falköping
Järfälla cykel & sport, Stockholm	30K Store, Skövde
Flink cykel & sport, Stockholm	Evalds MTB, Lidköping
Cykelstaden, Stockholm	Säter´s Cykel & Motor, Säter
Cykellandet, Stockholm	Claesons Cykel, Smedjebacken
Söders cykel, Stockholm	Utesport, Rättvik
Jarla cykel, Stockholm	CM Cykel & Fritid AB, Umeå
Gamla stans cykel, Stockholm	Cykel & Mopedhandlaren i Umeå AB, Umeå
Cykelverket, Stockholm	Cykel & Fiskecenter, Skellefteå
Eriksbergs cykel, Uppsala	Skeppshult, tillverkare
Cykelhuset, Uddevalla	Ecorider, tillverkare
Jörgens cykel, Trollhättan	Cycle europe, tillverkare

Inventerade handlare där vi ej haft dialog:

Cykelgubben, Råppe, Växjö

Jibo cykel, Karlshamn

Svennes motor och cykel,
Värnamo

Sävedalens Cykel & Sport AB,
Partille

Svens Cykelaffär, Båstad

Hellorider, webbutik

Holland bike shop, webbutik

Cyklotricity, webbutik

Evobike, webbutik

Out11, webbutik

Cykel och fritid, Piteå

Manges cykelverkstad, Gävle

Bilaga 2 – Frågor vid inventering

1. Typ av cykelhandel?

Lokal cykelhandlare
Affärskedja
Webbutik
Elcykelproducent

2. Cykelhandelns namn och kommun?

3. Typ av inventering?

Webbsida
I butik (fysisk)

4. Säljer de trimsatser för elcykel?

Ja
Nej

5. Säljer de monteringsatser för den som vill bygga sin egen elcykel?

Ja
Nej

6. Säljer de motoriserade cyklar?

Ja
Nej

7. Om ja på fråga 6: Finns skriftlig information till kunden om vad som gäller för motoriserade cyklar vad gäller:

Flera svar möjliga.

Krav på körkort (oavsett behörighet)
Åldersgräns
Krav på trafikförsäkring
Klassning (moped klass II)
Krav på cykelhjälm
Annan information
Nej, ingen information

8. Säljer de snabbelcyklar?

Ja
Nej

9. Om ja på fråga 8: Finns skriftlig information till kunden om vad som gäller för snabbelcyklar vad gäller:

Flera svar möjliga.

Krav på körkort (Lägst AM)

Åldersgräns (15 år)
Krav på registreringsskylt
Krav på trafikförsäkring
Krav på hjälm (mopedhjälm)
Förbud att köra på cykelbanan
Klassning (moped klass I)
Annan information
Nej, ingen information

10. Finns skriftlig information till kunden som köper elcykel/ elfordon?

Flera svar möjliga.

Ja, avråder från trimning
Ja, om hjälm
Ja, råd om vad man ska tänka på när man kör sin nya elcykel/elfordon
Ja, skötselråd/ allmän information om fordonet
Ja, annan info
Nej, ingen skriftlig information

11. Säljer de cykelhjälm?

Ja
Nej

12. Föreslår butiken kunden att köpa en hjälm vid köp av en cykel/ett elfordon?

Ja
Nej

13. Säljer de småbarnshjälm med grönt spänne?

Flera svar möjliga.

Ja, i stlk 46-52
Ja, i stlk. 52-57
Nej
Framgår ej

14. Finns skriftlig info om varför småbarnshjälm ska ha grönt spänne?

Ja
Nej

15. Säljer de cykelhjälm till små barn utan grönt spänne?

Ja
Nej
Framgår ej

16. Övrigt?

Bilaga 3 – Frågor vid dialog

Svaren på följande frågor har dokumenterats och samlats in.

Kommun/butik/e-post:

NTF har tagit fram konsumentinformation om elcyklar. Kan den informationen vara ett stöd för handlaren?

Ja /Nej / Osäker/ vet ej

Är det lättare att informera om det finns ett tryckt material att lämna till kunderna?

Ja /Nej / Osäker/ vet ej

Vad tycker handlaren om förslaget att NTF tar fram skriftlig information i butiken som man kan hänga på styret eller ge till kunden. Skulle de använda ett sådant material?

Ja /Nej / Osäker/ vet ej

Hur ofta frågar kunder om trimning?

Ibland / Ofta / Sällan / Osäker/ vet ej

Är butiken intresserade av att ställa sig bakom ett upprop mot trimning?

Ja /Nej / Osäker/ vet ej

Finns andra idéer om vad man kan göra för att förebygga trimning?

Tror handlaren att de kommer sälja motoriserade cyklar/snabbelcyklar om några år?

Ja /Nej / Osäker/ vet ej

Kan handlaren informera mer om vad som gäller för de här fordonen?

Ja /Nej / Osäker/ vet ej/ Säljer ej dessa fordon

Vad tror handlaren om att NTF tar fram skriftlig information om vad man ska tänka på när man köper motoriserad cykel/ snabbelcykel som man kan hänga på styret i butiken. Skulle de använda ett sådant material?

Ja/ Nej/ Osäker/ vet ej/ Säljer ej dessa fordon

Brukar era säljare föreslå kunden att också köpa en hjälm när hen köper en cykel i butiken?

Ja /Nej / Osäker/ vet ej

Kan ni arbeta mer med merförsäljning av hjälmar genom att föreslå kunder som köper en cykel att också köpa en hjälm, ex. på hemsidan?

Ja /Nej / Osäker/ vet ej/ Inte aktuellt, gör redan det

Om butiken inte säljer hjälmar: Säljer de inte heller några hjälmar i butiken? Om ja, borde ni inte visa upp några hjälmar på hemsidan också? Om nej, varför har ni valt att inte sälja hjälmar? Hur reagerar kunderna på det?

Säljer butiken småbarnshjälmar med grönt spänne fastän det inte framgick på hemsidan?

Ja / Framgick på hemsidan

Kommer butiken förbättra informationen om grönt spänne på sin hemsida?

Ja /Nej / Osäker/ vet ej/ Har redan bra info

Nu när handlaren känner till fördelarna med grönt spänne, kan de överväga att sluta sälja småbarnshjälmar utan grönt spänne?

Ja /Nej / Osäker/ vet ej/ Säljer ej utan grönt spänne

Vill butiken ha skriftlig info om grönt spänne att ge till kunderna?

Ja /Nej / Osäker/ vet ej/ Har redan det

Tycker handlaren att det vore ett stöd/ skulle de påverkas om NTF lyfte fram handlare som bara säljer småbarnshjälmar med grönt spänne?

Ja /Nej / Osäker/ vet ej

Fler områden/ idéer om samarbete?

Skulle det vara intressant om NTF tog fram en utbildning och certifiering av cykelhandlare – ett intyg på att ni är en butik som bryr er om era kunder och som arbetar med trafiksäkerhet?

Ja /Nej / Osäker/ vet ej

Bilaga 4 - Gemensam rekommendation om grönt spänne

Så väljer du hjälm till ditt barn

Svenska rekommendationer

2019



Ansvar för barns säkerhet vid cykling och andra aktiviteter är delat mellan flera aktörer. Rekommendationen har tagits fram för att ge korrekt och säker information om varför det gröna spännets fäns och hur det fungerar.

Välj grönt spänne
Till barn under 10 år bör du välja en hjälm med grönt spänne eftersom det är konstruerat för att bryta ut vid en belastning som uppstår om barnet skulle fastna och bli hängande i hjälmens isäm band med klick. Det betyder att barnet kommer ha en bättre chans att undvika skador och skärningar. För att garantera att skyddet vid ett ihålligt fall är lika bra som för en vanlig hjälm (svart, vitt eller rött spänne) för cykel, skåte och mårkräskor.

Vad säger lagen?
I vår svenska lags tillägg (4 a § 6 kap. Trafikbrottsbalken 1998:276) finns bestämmelser om att barn under 15 år och som är ridskadade eller cykelskadade ska använda cykelhjälm eller ett annat likvärdigt huvudskydd.

Bakgrund
Det är nödvändigt att barn använder hjälm för att minska risken för huvudskador vid aktiviteter med cykel, skåte, båt, pika och skridskor. Det gröna spännets fäns har utvecklats för att förhindra olyckor i trafik för barn och ungdomar av att bli fast i isäm band med klick. När det gröna spännets fäns bryts vid en olycka, minskar risken för att barnet ska bli fast i isäm band med klick. När det gröna spännets fäns bryts vid en olycka, minskar risken för att barnet ska bli fast i isäm band med klick.

Barn fastnar fortfarande i hjälmarna och risken finns kvar. Det gröna spännets fäns förhindrar detta.

Säkerhetsfakta
Alla hjälmarna måste vara CE-märkta för att få säljas i Sverige. En hjälm med ett grönt spänne uppfyller kraven istället för en vanlig hjälm (svart, vitt eller rött spänne). Standardens nummer ska framgå av märkeningen i hjälmens.

Det gröna spännets fäns utvärderades i en kraftprovning mellan 90 och 160 N (newton) i en belastning motsvarande ett barns vikt. Gränsen på 90 N är, enligt de studier som genomförts, tillräckligt hög för att hjälpa en skada kvar på huvudet vid en trafikolycka. Ett spänne på en vanlig hjälm (svart, vitt eller rött spänne) har ingen utlösningss funktion.



Kontakta oss lokalt

Blekinge: blekinge.ntf.se

Dalarna: dalarna.ntf.se

FyrBoDal: fyrbodol.ntf.se

Gotland: gotland.ntf.se

Gävleborg: gavleborg.ntf.se

Halland: halland.ntf.se

Jämtland: jamtland.ntf.se

Jönköping: jonkoping.ntf.se

Kalmar: kalmar.ntf.se

Kronoberg: kronoberg.ntf.se

Norrbotten: norrbotten.ntf.se

Skaraborg: skaraborg.ntf.se

Skåne: skane.ntf.se

Stockholm: stockholm.ntf.se

Sörmland: sormland.ntf.se

Uppsala: [uppsala.ntf.se](http:// uppsala.ntf.se)

Värmland: varmland.ntf.se

Väst: vast.ntf.se

Västerbotten: vasterbotten.ntf.se

Västernorrland: vasternorrland.ntf.se

Västmanland: vastmanland.ntf.se

Örebro: orebro.ntf.se

Östergötland: ostergotland.ntf.se



SÄKER TRAFIK

