


Barnkonsekvensanalys

FÖRSLAG TILL NY VÄGTRAFIKLAG



 Rädda Barnen Åland www.raddabarnen.ax	BARNKONSEKVENSPANALYS UPPDRAGSNAMN Förslag till ny vägtrafiklag Ålands landskapsregering	DIARIENUMMER ÅLR 2022/8260
		FÖRFATTARE Jonna Varsa
		DATUM 2022-10-17
		ÄNDRINGSDATUM 2023-02-27

Dnr: ÅLR 2022/8260

Datum: 27.3.2023

PB 1060, AX-22111 Mariehamn

registrator@regeringen.ax

+358 18 25 000

www.regeringen.ax

Innehållsförteckning

1. Inledning.....	5
1.1 Vad är en barnkonsekvensanalys?	5
1.2 Barnkonventionen och vägtrafiken.....	6
1.3 Planering och omfattning	8
2. Trafikolyckor vilka involverar barn.....	9
3. Barnkonsekvensanalys om bestämmelser i förslaget till den nya vägtrafiklagen	11
3.1. Gående.....	11
3.1.1 Lagstiftning.....	11
3.1.2 Barns, ungas och familjers åsikter	11
3.1.3 Synpunkter från sakkunniga och remissvaren	12
3.1.4 Slutsatser.....	12
3.1.5 Rekommendationer	13
3.2 Cykelhjälm.....	13
3.2.1 Lagstiftning.....	13
3.2.2 Statistik.....	14
3.2.3 Forskning.....	15
3.2.4 Barns, ungas och familjers åsikter	16
3.2.5 Synpunkter från remissvaren och från andra sakkunniga	17
3.2.6 Slutsatser.....	17
3.2.7 Rekommendationer	18
3.3 Barn som cyklar på gångbanan.....	19
3.3.1 Lagstiftning.....	19
3.3.2 Barns, ungas och familjers åsikter	19
3.3.3 Synpunkter från remissvaren och från andra sakkunniga	20
3.3.4 Slutsatser.....	20
3.3.5 Rekommendationer	21
3.4 Lätta elfordon (elcykel, elsparkcykel, moped).....	21
3.4.1 Lagstiftning.....	21
3.4.2 Barns, ungas och familjers åsikter	22
3.4.3 Synpunkter från remissvaren och från andra sakkunniga	22
3.4.4 Slutsatser.....	22
3.4.5 Rekommendationer	23
3.5 Barn som transporteras på cykel eller lätt elfordon	23
3.5.1 Lagstiftning.....	23
3.5.2 Barns, ungas och familjers åsikter	24
3.5.3 Synpunkter från remissvaren och från andra sakkunniga	25

3.5.4 Slutsatser	25
3.5.5 Rekommendationer	25
3.6. Barn som transporteras i bil	26
3.6.1 Lagstiftning	26
3.6.2 Barns, ungas och familjers åsikter	27
3.6.3 Synpunkter från remissvaren och från andra sakkunniga	28
3.6.4 Slutsatser	28
3.6.5 Rekommendationer	29
3.7. Avgifter för trafikförseelse för moped/mopedbil	29
3.7.1 Lagstiftning	29
3.7.2 Statistik	30
3.7.3 Forskning	30
3.7.4 Barns, ungas och familjers åsikter	31
3.7.5 Slutsatser	31
3.7.6 Rekommendationer	32
3.8 Trafikfylleri med motorlöst fordon	32
3.8.1 Lagstiftning	32
3.8.2 Statistik	33
3.8.3 Barns, ungas och familjers åsikter	33
3.8.4 Synpunkter från remissvaren och från andra sakkunniga	34
3.8.5 Slutsatser	34
3.8.6 Rekommendationer	35
4. Trafiksäkerhetsfrågor som barn och unga särskilt har lyft fram	35
4.1 Barns, ungas och familjers åsikter	35
4.1.1 Övergångställen	35
4.1.2 Reflexer	36
4.1.3 Cykellyktor	36
4.1.4 Avstånd till cyklister	36
4.1.5 Cykla eller köra elfordon samtidigt som mobilen används	37
4.1.6 Tryggare alternativ till mopedbilar	37
4.1.7 Trygga trafikmiljöer för barn och unga	37
4.2 Möjliga påföljder för de som är under 15 och bryter mot bestämmelser i vägtrafiklagen	38
4.3 Synpunkter från remissvaren och från andra sakkunniga	38
4.4 Slutsatser och rekommendationer	39
5. Slutledning	39
Vägtrafiklagen ska trygga barns möjlighet att förflytta sig på ett trafiksäkert sätt på Åland	39
Bilaga 1: Sammanställning av barns, ungas och familjers åsikter	42

1. Inledning

1.1 Vad är en barnkonsekvensanalys?

Vid en konsekvensbedömning för barnets rättigheter, barnkonsekvensanalys (BKA), utreds vilken **inverkan ett beslut har på barns, ungas och barnfamiljers välfärd och tillgodoseendet av deras rättigheter** i enlighet med FN:s konvention om barnets rättigheter (barnkonventionen).

Varje gång en lag eller en bestämmelse antas bör beslutet styras av hänsyn till principen om barnets bästa som ska prioriteras (barnkonventionens artikel 3.1). Tillämpningen av principen om barnets bästa förutsätter att när ett eller flera barn kommer att påverkas av ett beslut, måste beslutsprocessen innehålla en analys av eventuella positiva eller negativa konsekvenser för barnet eller barnen i fråga.¹ Eventuella konflikter mellan det bästa för ett enskilt barn och det bästa för en grupp barn eller barn i allmänhet måste lösas från fall till fall genom att alla parter intressen omsorgsfullt vägs mot varandra och en lämplig kompromiss nås. Samma sak gäller om andra personers rättigheter står i konflikt med barnets bästa. Enligt barnrättskommittén ska barnets bästa väga tungt – det är inte bara ett intresse bland andra, utan det är ett intresse som måste ges särskild vikt.²

Att höra barn och ungas egna åsikter är en central del i bedömningen av barnets bästa. Hur barn och unga egna röster har beaktats i beslutsfattandet ska beskrivas tydligt i barnkonsekvensanalys.

Enligt FN:s barnrättskommitté är minimikravet för barnkonsekvensanalys att barnkonventionen och dess fakultativa protokoll används som ram. Det är särskilt viktigt att bedömningarna vilar på barnkonventionens grundläggande principer. Dessa grundläggande principer är icke-diskriminering (artikel 2), prioritering av barnets bästa (artikel 3.1), barnets rätt till liv, överlevnad och utveckling (artikel 6) och barnets rätt att höras och att få sina åsikter respekterade (artikel 12).

Barnkonsekvensanalysen bör leda till rekommendationer om ändringar, alternativ samt förbättringar och göras tillgänglig för allmänheten.³ Det är viktigt att bedömningen öppet lyfter fram både positiva och negativa konsekvenser. Bedömningen kräver en grundlig granskning av hur de positiva konsekvenserna kan förstärkas och hur de negativa konsekvenserna kan undanröjas eller åtminstone begränsas. De indirekta konsekvenserna ska identifieras utöver de direkta konsekvenserna.⁴ Barn och unga utgör ingen homogen grupp och därför ska barnkonsekvensanalysen ta hänsyn till olika barngrupper samt deras situation och beskriva hur situationen för utsatta barn och unga kan förbättras.

¹ Barnrättskommitténs allmänna kommentar nr 14 om Barnets rätt att i första hand få beaktat vad som bedöms vara barnets bästa, 2013, [CRC/C/GC/14 punkt 6 c.](#)

² [CRC/C/GC/14 punkt 39](#)

³ [CRC/C/GC/14 punkt 99](#)

⁴ Esa Iivonen & Kirsi Pollari, 2022. [Bättre beslut genom bedömning av konsekvenserna för barn – Bedömning av konsekvenserna för barn, barnbudgetering samt barn och unga som informationsproducenter inom välfärdsområdet](#). Statsrådets kanslis publikationer 2022:7.

Syftet med förhandsbedömningen, barnkonsekvensanalysen, är att ge mer information som underlag för beslutsfattande. Barnkonsekvensanalys är inget självändamål, utan en metod för att få den information som behövs. Enligt barnrättskommittén måste beslutsmotiveringen visa att uttrycklig hänsyn har tagits till barnets bästa. Hur man har tagit hänsyn till vad som har ansetts vara för barnets bästa, vilka kriterier detta grundas på samt hur barnets intressen har vägts mot andra hänsynstaganden ska förklaras.⁵

Förutom förhandsbedömningen är en efterhandsbedömning, som utreds vilka konsekvenser beslutet eller verksamheten har haft, också viktig. Genom en efterhandsbedömning är det möjligt att verifiera att effekten av de lösningar som bygger på förhandsbedömningen i stort sett är den rätta och tillräcklig. Efterhandsbedömningen gör det också möjligt att göra nödvändiga korrigeringar.

1.2 Barnkonventionen och vägtrafiken

FN:s konvention om barnets rättigheter (barnkonventionen) är en konvention om mänskliga rättigheter som gäller som lag i Finland och på Åland. Barnkonventionen är en helhet av rättigheter som är odelbara och samverkar.

Vägtrafiklagen berättar hur man ska bete sig på vägen beroende på vilken trafikantgrupp man tillhör: Om man går, cyklar, kör moped, kör bil eller rör sig på ett annat sätt. Det finns en rad artiklar och principer i barnkonventionen som är relevanta i frågan om vägtrafik. [FN:s barnrättskommittés allmänna kommentarer](#) används som stöd vid tolkning av artiklarna i barnkonventionen.

Enligt barnkonventionen är alla under 18 år barn (artikel 1). Barns rättigheter ska garanteras alla barn och barn får inte diskrimineras till exempel på grund av barnets eller föräldrarnas egenskaper (artikel 2). Förbudet mot diskriminering är inte enbart en passiv skyldighet som förbjuder alla former av diskriminering, utan kräver aktiva åtgärder för att komma till rätta med ojämlikheten.⁶

Barnkonventionens artikel 3.1 förutsätter att i alla åtgärder som rör barn ska i första hand beaktas vad som bedöms vara barnets bästa. Barnets bästa utgår från den aktuella situationen, barnets behov och ett så fullständigt genomförande av alla rättigheter i barnkonventionen som möjligt. FN:s barnrättskommitté har särskilt betonat att trafikrelaterade åtgärder är sådana som påverkar barn indirekt och att principen om barnets bästa måste beaktas vid planering och beslut gällande transporter.⁷

Enligt barnrättskommittén ska bedömningen av barnets bästa ske med respekt för barnets rätt att fritt uttrycka sina åsikter, och barnets åsikter måste tillmätas betydelse i alla frågor som rör barnet (artikel 12).⁸ Barn och unga ska höras på ett sätt som är meningsfullt för dem och informationen som samlats

⁵ [CRC/C/GC/14 punkt 6 c](#)

⁶ [CRC/C/GC/14 punkt 41](#)

⁷ Barnrättskommitténs allmänna kommentar nr 7 om Genomförandet av barnets rättigheter under tidig barndom, 2005, [CRC/C/GC/7 punkt 13](#); och [CRC/C/GC/14 punkt 19](#).

⁸ [CRC/C/GC/14 punkt 43](#)

in från barn och unga själva ska användas. Barns delaktighet i frågor som rör dem är en rättighet men möjliggör också bättre beslut genom att skapa ett tillräckligt kunskapsunderlag.

Barnkonventionens artikel 24 erkänner barnets rätt till bästa möjliga hälsa. Rätten till bästa möjliga hälsa krävs också att lämpliga åtgärder vidtas för att säkerställa att alla grupper i samhället, särskilt föräldrar och barn, får information om och har tillgång till undervisning om förebyggande av olycksfall och får stöd vid användning av sådana grundläggande kunskaper (artikel 24.2 punkt e). Barn behöver information och undervisning om alla aspekter av hälsa, bl.a. förebyggande av olyckor och skador för att kunna göra informerade val angående sin livsstil. Informationsmaterial om hälsa bör utformas i samarbete med barn och vara fysiskt tillgänglig, begriplig och anpassad till barns ålder och utbildningsnivå.⁹

Enligt barnrättskommittén: För att minska förekomsten av skador hos barn krävs strategier och åtgärder för att reducera antalet olyckor. I sådana strategier och åtgärder bör det bl.a. ingå att lagstifta och säkerställa att lagarna efterlevs, att anpassa produkter och miljöer, främjande av skyddsanordningar, utbildning, utveckling av färdigheter och beteendeförändring och lokalt förankrade projekt. Insatser för att minska antalet trafikolyckor bör omfatta lagstiftning om användning av bilbälte och andra säkerhetsanordningar, tillgång till säkra transporter för barn, samt att tillbörlig hänsyn tas till barn vid vägplanering och trafikstyrning.¹⁰

När det gäller ungdomars rätt till hälsa noterar kommittén att oavsiktliga skador, eller skador som tillfogas genom våld, är en ledande orsak till dödsfall och funktionsnedsättningar bland ungdomar. De flesta oavsiktliga skador orsakas av trafikolyckor, drunkning, brännskador, fall och förgiftning. För att minska risken bör konventionsstater ta fram strategier över sektorsgränserna där det ingår lagar som kräver användning av skyddsutrustning, policyer angående körning i berusat tillstånd och utfärdande av körkort, program för utbildning, utveckling av färdigheter och förändring av beteende, anpassningar av miljön, samt vård och rehabilitering för personer som drabbas av skador.¹¹

Möjligheten att röra sig tryggt i samhället är en förutsättning för att barn ska få använda flera av sina rättigheter enligt barnkonventionen, som rätten att gå i skolan, rätten till fritidsaktiviteter och rätten till sociala relationer. Artikel 31 erkänner barnets rätt till vila och fritid, till lek och rekreation anpassad till barnets ålder samt rätt att fritt delta i det kulturella och konstnärliga livet. Barnrättskommittén noterar att för att skapa förutsättningar för förverkligandet av artikel 31 borde barn ha tillgång till en miljö som är tillräckligt fri från trafik och andra fysiska faror för att barnen ska kunna röra sig fritt och tryggt i sina närmaste omgivning. Barn behöver också åtgärder som främjar säker, självständig rörlighet i takt med att deras förmågor utvecklas.¹² I överensstämmelse med skyldigheterna enligt artikel 31 måste offentlig planering prioritera att skapa miljöer som främjar barnets välbefinnande. För att få till stånd dessa barnvänliga stads- och landsbygdsmiljöer är också trafikåtgärder viktiga,

⁹ Barnrättskommitténs allmänna kommentar nr 15 om Barnets rätt till bästa uppnåeliga hälsa, 2013,

[CRC/C/GC/15 punkter 58–59](#)

¹⁰ [CRC/C/GC/15 punkt 63](#)

¹¹ FN:s kommitté för barnets rättigheter Allmän kommentar nr 20 om genomförandet av barnets rättigheter under ungdomsåren, 2016, [CRC/C/GC/20, punkt 65](#).

¹² Barnrättskommitténs allmänna kommentar nr 17 om Barnets rätt till vila, fritid, lek och rekreation samt till det kulturella och konstnärliga livet, 2013, [CRC/C/GC/17, punkt 32 och 34](#).

inklusive hastighetsbegränsningar, utsläppsnivåer, övergångsställen vid skolor, trafikljus samt lugnande åtgärder för att säkerställa barns rätt att leka tryggt inom sina egna lokalsamhällen.¹³

Alla rättigheter i barnkonventionen ska gälla för alla barn utan diskriminering (artikel 2) och därför måste också alla barns jämlika möjligheter att röra sig tryggt på Åland säkerställas och aktivt främjas. Barns möjlighet att transportera sig är beroende på många faktorer, t.ex. familjens ekonomi, barnets och vuxnas funktionsförmåga, ifall vuxna i familjen har körkort och tillgång till bil. Därför hör bl.a. barn som lever i familjer med ekonomisk utsatthet och barn med funktionsnedsättning till de grupper som särskilt riskerar att inte få sina rättigheter i trafiken.

Artikel 7 i FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning (funktionsrättskonventionen) stadgar att alla åtgärder ska vidtas som säkerställer att barn med funktionsnedsättning fullt åtnjuter alla mänskliga rättigheter på samma villkor som andra barn och att i alla beslut som rör barn med funktionsnedsättning ska barnets bästa komma i främsta rummet. Att kunna transportera sig är en förutsättning för att kunna leva självständigt och ha jämlika möjligheter.

1.3 Planering och omfattning

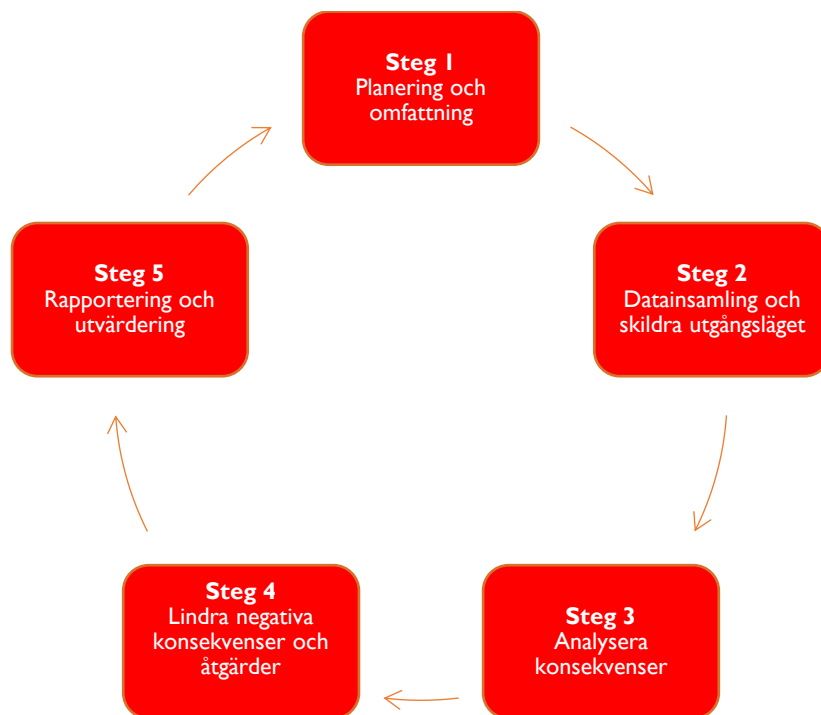
Eftersom arbetet med denna barnkonsekvensanalys påbörjades under den tid då lagförslaget var ute på remiss har det varit viktigt att vara transparent för de barn, unga och vårdnadshavare som har deltagit om att det redan fanns ett färdigt lagförslag. Det har gjorts att de föreslagna paragrafer som särskilt rör barn har blivit analysens tyngdpunkter. De delar av lagstiftningen som identifierades att särskilt påverka barn var krav på cykelhjälm, användningen av cykel, moped och lätta elfordon, rekommendationen att gående som använder en gemensam gång- och cykelbana helst ska gå längst till vänster i färdriktningen, förslaget att ta bort undantagen som tillåter barn som är äldre än 3 år men kortare än 135 cm att tillfälligt åka i fordon utan bilbarnstol eller bälteskudde.

Höranden av barn, ungdomar och vårdnadshavare har genomförts via skolorna, dels genom digitala enkäter, dels genom material som lärare och handledare kunde använda för att diskutera och dokumentera barns åsikter i daghem och skolor. **Totalt har ca 550 barn och unga deltagit i arbetet.**¹⁴ Sammanställning om barns, ungas och familjers åsikter finns i bilaga 1.

I följande kapitel sammanställs barns, ungas och familjers åsikter kring de paragrafer som särskilt rör barn. Synpunkter som inkom till landskapsregeringen under den tid lagförslaget var på remiss redovisas där de bedöms vara relevanta för barnkonsekvensanalysen. Relevant statistik och forskning redogörs när sådan har funnits tillgänglig. En kort beskrivning hur bestämmelserna regleras i Sverige och Finland finns med för att tydliggöra hur regelverket ser ut i våra närregioner.

¹³ [CRC/C/GC/17, punkt 58 f.](#)

¹⁴ Några barn kan ha deltagit i arbetet genom flera olika metoder, t.ex. gruppdiskussioner och enkätsvar.



2. Trafikolyckor vilka involverar barn

Enligt ÅSUB:s statistik "Inblandade personer i trafikolyckor på Åland efter år, kön, åldersgrupp och Information" år 2021 var det 33 barn (0–17 år, 15 flickor och 18 pojkar) som var inblandade i trafikolyckor, varav 25 oskadade och 8 skadade. För år 2021 finns inga rapporterade uppgifter om barn som skadats allvarligt eller avlidit i en trafikolycka. Enligt ÅSUB:s statistik mellan år 2013 och 2021 har sju barn (0–17 år) blivit allvarligt skadade och ett barn (0–17 år) omkommit i trafiken på Åland.¹⁵

Enligt en mer detaljerad redovisning som landskapsregeringen begärde in från ÅSUB under processen kan det noteras att: Under åren 2016–2020 inträffade 308 trafikolyckor där barn och unga (0–20 år) har varit inblandade. I olyckorna var 391 personer i åldern 0–20 år inblandade, av dessa personer skadades 83 personer. De vanligaste olyckorna där barn och unga blev skadade var med moped eller bil: mopedolyckorna vanligast i åldersgruppen 15–17 år och bilolyckorna vanligast i åldersgruppen 18–20 år.

¹⁵ [Data](#) kommer från statistikcentralens publicerade uppgifter över de trafikolyckor som kommit Polisen till kännedom. Informationen om allvarligt skadade personer är nytt för år 2014, och finns således inte tillgänglig för år 2013. Jämförelse med exempelvis Ålands Ömsesidiga försäkringsbolags statistik indikerar att ett mindre antal trafikolyckor rapporteras till Polisen. I Ålands Ömsesidiga försäkringsbolags statistik finns inga uppgifter om kön och ålder.

Antal skadade barn och unga inblandade i olyckor på Åland 2016–2020 efter åldersgrupp och fordonstyp					
Ålder	0–6	7–14	15–17	18–20	Antal
Bil	1	2	4	23	30
Trafiktraktor				2	2
Jordbrukstraktor				1	1
Motorcykel			4		4
Moped		1	33		34
Cykel			1		1
Annat motoriserat fordon (enligt ÅSUB handlar det troligen om mopedbilar)		1	10		11
Totalsumma	1	4	52	26	83

I åldersgruppen 15–17 var 75 % av de skadade förare och 25 % passagerare. I åldersgruppen 18–20 var 81 % av de skadade förare och 19 % passagerare. I åldersgruppen 15–20 år var de vanligaste olyckstyper där barn eller unga blev skadade bl.a. att köra av vägen, omkörning eller att köra omkull på vägbanan.¹⁶

Enligt hälsa i skolan (2021) har 6 % av ungdomar i åk 8–9 under läsåret drabbats av minst ett olycksfall på vägen till eller från skolan vilket krävt besök på hälsovårdsmottagning. Pojkar verkar vara mer utsatta för olycksfall på skolvägen (9,3 %) än flickor (2,3 %). Enligt samma tabell för 2019 har olycksfallen ökat för pojkar 2,8 % (6,5 % år 2019) medan flickornas olycksstatistik sjönk med 3,1 % (5,4 % år 2019). År 2021 har 5,6 % av ungdomar i yrkesgymnasiet under läsåret drabbats av minst ett olycksfall på vägen till eller från skolan, där är skillnaden mellan pojkar och flickor mindre än bland högstadielärover (5,4% respektive 6,1 %). Gällande ungdomar som går i gymnasiet på Åland finns inte siffror från 2021.¹⁷

Enligt Finlands Trafiksäkerhetsstrategi är den vanligaste olycksrelaterade dödsorsaken bland barn och unga i Finland att förolyckas i trafiken. Unga bilförare, liksom äldre förare, är överrepresenterade i statistiken över olyckor i vägtrafiken i Finland. Åren 2016–2020 var 18 % av de omkomna i vägtrafiken 15–24-åringar. Allvarliga trafikolyckor bland ungdomar kännetecknas ofta av fortkörning och därav följande vägvåkning. Ofta har man underlåtit att använda säkerhetsanordningarna i bilen och därtill

¹⁶ ÅSUB, 2023

¹⁷ [Institutet för hälsa och välfärd \(THL\), 2021. Enkäten Hälsa i skolan. Regional jämförelse, ungdomar 2019 och 2021.](#) Indikatorn: Olycksfall på skolvägen under läsåret, %. Datamaterialet uppdaterat 04.10.2021.

är alkohol eller andra berusningsmedel en bidragande orsak till olyckor. I vägtrafiken i Finland åren 2018–2020 dog i medeltal en 17–19 år gammal personbilsförare per 10 000 körkort, medan motsvarande siffra för 35–74-åringar var cirka 0,2 döda per 10 000 körkort. Största delen av ungdomarna försöker visserligen agera säkert i trafiken och undvika onödiga risker. Enligt olika studier beräknas andelen unga högriskförare vara 10–17 % av alla ungdomar. Unga män löper en högre risk att dö i trafiken som personbilsförare än de övriga åldersgrupperna.¹⁸

3. Barnkonsekvensanalys om bestämmelser i förslaget till den nya vägtrafiklagen

3.1. Gående

3.1.1 Lagstiftning

Enligt lagförslaget (15 §)

Den som går på en gemensam gång- och cykelbana ska om möjligt gå längst till vänster i färdriktningen.

Lagen nu på Åland

Detta regleras inte på Åland idag, det som finns idag är att man ska gå på vänster sida när man är utanför tätort.

Lagen i Finland

Detta regleras inte i Finland idag

Lagen i Sverige

Gående som använder vägrenen, körbanan eller en gemensam gång- och cykelbana ska om möjligt gå längst till vänster i färdriktningen.

3.1.2 Barns, ungas och familjers åsikter

Tre grupper i lågstadiet önskade att en gemensam gång- och cykelbana skulle vara tydligt delad med streck eller liknande. En grupp önskade skyltar så att man ser vilken sida man ska röra sig på. En grupp lyfte fram att det är viktigt att alla vet vilken sida man ska hålla sig till.

Frågan om förslaget gällande gåendes färdriktning på en gång- och cykelbana ställdes direkt bara till ungdomar i gymnasieålder. Lite över en tredjedel (35 %) trodde att förslaget påverkar eget agerande mycket eller lite, 39 % att förslaget inte påverkar en själv och 27 % kunde inte svara. Av de ungdomar

¹⁸ Maija Rekola, Laura Kolinen, Eeva Asikainen, Lasse Heliste, Elina Immonen, Mari Starck, Maija Ahokas, Juuso Suomento och Sofia Johansson, 2022. [Trafiksäkerhetsstrategi 2022–2026](#). s.27, 74-75. Kommunikationsministeriets publikationer 2022:8.

som motiverade sina svar var hälften positiva till lagförslaget och 17 % skrev att de redan följer regeln. Andra kommentarerna lyfte fram att det är svårt med en förändring och att de inte tror att alla kommer att följa regeln även om det blir lag.

"Jag kommer byta sida som jag går på. Det verkar ganska logiskt eftersom man ska gå på vänster sida på bilvägar."

"Jag går redan på vänster sida men det blir mindre risk att folk blir påcyklade om det blir lag."

"Folk kommer missa att det är en ny lag."

Majoriteten av vårdnadshavarna verkar positivt inställda till förslaget om att gående på en gemensam gång- och cykelbana ska om möjligt gå längst till vänster. Några lyfter fram att det kan bli förvirrande för de som är vana vid att gå på höger sidan. Det lyftes också fram att förslaget var svårt att förstå, att det vore viktigt att reglerna skulle vara samma i alla eller minst i de närmaste länderna för att undvika förvirring och att regeln troligen kommer vara svårare för vuxna än för barnen.

3.1.3 Synpunkter från sakkunniga och remissvaren

Landskapets trafiksäkerhetskonsult som bl.a. undervisar om trafiksäkerhet i åländska skolor lyfter fram att redan idag undervisas barnen på Åland att gå på vänster sida på en gång- och cykelbana eftersom det är säkrare att möta trafiken/cyklister än att ha den/dem bakom ryggen. Idag ska man redan gå på vänster sida när man går på en landsväg.

I remissvaren har en privatperson framfört att denne föredrar att samtliga på gång- och cykelvägarna färdas på samma sida i samma riktning. Detta motiveras med att det då blir lättare för cyklisten att vänta ut mötande innan denne kan köra om en gående.

3.1.4 Slutsatser

Bedömning av bestämmelsens konsekvenser för barns och ungas välbefinnande och för tillgodoseendet av barnens och ungdomarnas rättigheter på kort respektive lång sikt (med beaktande av utsatta barngrupper).

Positivt	Negativt
Förslaget stöds av majoriteten av ungdomar som svarade på enkäten och var positiva till förslaget (barns rätt att få sina åsikter beaktade enligt artikel 12 i barnkonventionen).	En synpunkt från ungdomar och vårdnadshavare var att det skulle bli förvirrande att gå på vänster sida om man är van att gå på höger sida.
Förslaget kan leda till ökad tydlighet och trygghet för gående när alla följer samma regel. Många ungdomar berättar att de följer redan den regeln idag.	Förslaget kan försvåra cyklisters omkörning förbi gående.
Förslaget förenklar reglerna som gäller gående på Åland, eftersom del blir samma regel på gång- och cykelbanor som man har på bilvägar. Det gör det enklare för barn att känna till och följa reglerna.	

Landskapsregeringen motiverar bestämmelsen med att de nya lätta elfordonen och elcyklar har medfört att det finns ett behov av att reglera trafiken på gemensamma gång- och cykelbanor. Principen att gående ska gå på vänster sida, alltså mot trafiken, gäller redan för gående på landsväg. Principen motiveras med att det är mer trafiksäkert för den gående att mötas av fordonen än att bli upphunna av dem. Samma motivering gäller på en gemensam gång- och cykelbana i mötet mellan gående och cyklister.

3.1.5 Rekommendationer

Hur kan de positiva konsekvenserna stärkas och hur kan de negativa konsekvenserna undanröjas eller åtminstone minskas/begränsas?

- **Rekommendation:** För att tydliggöra vad som gäller och för att förverkliga rätten till information och undervisning om förebyggande av olyckor och skador för alla grupper i samhället, särskilt föräldrar och barn (artikel 24.2e), rekommenderas att landskapsregeringen vid implementeringen av den nya lagen tar fram tydligt informations- och undervisningsmaterial samt säkerställer tillräckliga resurser för trafikundervisning för barn. Enligt barnrättskommittén bör informationsmaterial om hälsa utformas i samarbete med barn och vara fysiskt tillgängligt, begripligt och anpassat till barns ålder och utbildningsnivå.¹⁹

3.2 Cykelhjälm

3.2.1 Lagstiftning

Enligt lagförslaget (67 §):

Förare och passagerare som färdas med en cykel ska använda cykelhjälm.

Förslaget gäller även de som kör lätta elfordon som t.ex. elsparkcykel och moped.

Enligt förslaget leder det inte till någon påföljd om du inte använder cykelhjälm.

Landskapsregeringen har efter remisstiden, utgående från inkomna synpunkter, infört en reglering i lagförslaget vilken innebär att straffmyndiga förare ska se till att passagerare under 15 år använder skyddshjälm av godkänd typ. Förare som bryter mot denna bestämmelse kan enligt 92 § i lagförslaget få en avgift för trafikförseelse om 140 euro.

Lagen nu på Åland

Detta regleras inte på Åland idag.

Lagen i Finland

Föraren ska se till att barn under 15 år använder skyddshjälm. Cyklister och cykelpassagerare ska under körning i allmänhet använda vederbörlig skyddshjälm.

Det leder inte till någon påföljd om cykelhjälm inte används.

Lagen i Sverige

¹⁹ [CRC/C/GC/15 punkter 58–59](#)

Den som är under 15 år och färdas med en tvåhjulig cykel ska använda cykelhjälm eller annat lämpligt huvudskydd. Cykelföraren ska se till att passagerare använder cykelhjälm eller annat lämpligt huvudskydd.

Enligt bilaga 1 till riksåklagarens föreskrifter (1999:178) om ordningsbot för vissa brott har beloppet för underlåtenhet att se till att passagerare under 15 år använder cykelhjälm fastställts till 500 kr.²⁰

3.2.2 Statistik

Enligt Hälsa i skolan (2021) använder under en fjärdedel (23 %) av ungdomar i åk 8–9 på Åland hjälm vid cykling (23 % i Finland). Särskilt lågt verkar användning av hjälm vara bland flickor som bor i Mariehamn (8 % använder hjälm, jämfört med 29 % av pojkar i Mariehamn).

Användning av hjälm minskar när ungdomar blir äldre. Bara 11 % av ungdomar i gymnasiet använder hjälm (hela Finland 19 %) och 16 % av ungdomar i yrkesgymnasiet (hela Finland 13 %).²¹

Enligt Trafikskyddets statistik för år 2021 använde 50 % cykelhjälm när de cyklade i Finland och på Åland. Siffran har ökat stadigt under hela 2000-talet. Ännu för tjugo år sedan använde endast 21 procent av cyklisterna hjälm.²² I Finland har skrivningen om cykelhjälm funnits i vägtrafiklagen sedan 2003.

Cykelhjälmräkning utförs årligen på Åland för Trafikskyddets räkning. Räkningen sker årligen under veckorna 22 och 23, samtidigt som Finland. Vid den senaste cykelhjälmräkningen på Åland använde totalt 43 % av de som cyklade cykelhjälm under 2021.

I Sverige omfattas barn under 15 år sedan januari 2005 av en cykelhjälm. Den observerade cykelhjälm användningen år 2019 för barn upp till 10 år i bostadsområden var drygt 80 % och för barn 6–15 år som cyklar till och från skolan var den 65 %.²³ Bland skadade elsparkcyklister har 13 % uppgett att de använt hjälm. Enligt NTF slutar många barn använda cykelhjälm innan de fyller 15. Bland äldre grundskoleelever som går i högstadiet var hjälmanvändningen 37 % år 2019, att jämföra med 29 % år 2018.²⁴

Enligt NTF:s siffror från Sverige är hjälmanvändning vanligare bland högstadieungdomar i Sverige än vad den är bland högstadieungdomar på Åland eller Finland enligt Hälsa i skolan. Dock framkommer det inte om NTF:s siffror baserar sig på en enkätundersökning (självskattning) eller på observationer så det går inte att säga att siffrorna från Sverige är direkt jämförbara med de från Åland och Finland.

²⁰ [Bilaga 1, Brotts mot trafikförordningen \(1998:1276\), 6 kap - Bestämmelser för trafik med cykel och moped, 5.3. 4 a §](#)

²¹ [Institutet för hälsa och välfärd \(THL\), 2021. Enkäten Hälsa i skolan. Regional jämförelse, ungdomar 2019 och 2021.](#) Indikatorn: Använder hjälm vid cykling, %. Datamaterialet uppdaterat 04.10.2021.

²² [Trafikskyddet, 2022. Hälften av cyklisterna använder hjälm.](#) 16.06.2022. (Läst 27.2.2023)

²³ [NTF, 2023. NTF Anser: Cyklisterna.](#) (Läst 27.2.2023)

²⁴ [NTF, 2023. NTF Anser: Unga som trafikanter.](#) (Läst 27.2.2023)

Siffrorna från Hälsa i skolan gällande högstadieelevers hjälmanvändning i Finland och på Åland är liknande, även om Finland har sedan år 2003 haft en skrivning i lagen att den som cyklar ska använda cykelhjälm, men att det inte leder till någon påföljd om cykelhjälm inte används.

Från de här siffrorna kan det försiktigt tolkas att lagkrav utan påföljder inte nödvändigtvis ökar användning av cykelhjälm bland högstadieungdomar. Statistiken från Sverige kan betyda att lagkrav med påföljder möjligtvis kan öka användning av cykelhjälm.

3.2.3 Forskning

Enligt Trafikskyddet Finland är omkullkörningar, vurpor och krockar mycket vanligare än vad statistiken visar. De flesta cykelolyckor är enstaka omkullkörningar där var tionde olycka är allvarlig. De vanligaste skadorna gäller ofta armar och ben, men huvudskadorna är mycket allvarigare. Smärre huvudskador kan vara allvarliga, smärtsamma och läka långsamt.

Skyddet som en hjälm ger beror på olyckssituationen och hjälmen kan inte alltid förhindra dödsfall eller personskador. Användning av cykelhjälm förhindrar inte heller olyckor men vid en olyckshändelse skyddar hjälmen mot huvud- och hjärnskador.

Skyddet som hjälmen ger har undersökts i flera olika studier. Olivier & Creighton genomförde 2016 en omfattande metaanalys av cykelhjälms skyddande effekt. Denna metaanalys omfattade 40 studier och 64 000 cykelolyckor. Användningen av cykelhjälm minskade sannolikheten för huvudskador med 51 %, allvarliga huvudskador med 69 %, ansiktsskador med 33 % och dödliga huvudskador med 65 %. Den metaanalys som genomfördes av Høye 2018 omfattade 55 studier från 1989 till 2017. Användningen av cykelhjälm minskade huvudskador med 48 %, allvarliga huvudskador med 60 %, traumatiska hjärnskador med 53 %, ansiktsskador med 23 % och antalet omkomna eller allvarligt skadade cyklister med 34 %.

Enligt Institutet för olycksinformation omkom 41 cyklister, som inte använde hjälm, i olyckor under 2017–2019. Hjälmen skulle med stor sannolikhet ha kunnat rädda en tredjedel av dem (14 stycken). Vid bedömning av hjälmens skyddande påverkan bör man ta hänsyn till att detta material inte omfattar de cyklister som har klarat sig tack vare hjälmen.²⁵

Enligt Trafikverket Sverige utgör cyklister den största gruppen allvarligt skadade i vägtrafiken, om man bortser från fallolyckor bland de som går. Cirka 80 % av de cyklister som skadas allvarligt och 30 % av de som omkommer gör det vid en singelolycka.

Alla som cyklar kan råka ut för en olycka. Varje år skadas cirka 2 000 cyklister allvarligt i trafiken och varje år omkommer 20–30 cyklister. De flesta cyklister som omkommer gör det i kollision med bilar. Av de som skadas allvarligt är vanligaste orsaken att man cyklar omkull. Det kan bero på ishalka, löst grus, löv, ojämn väg eller något fel på cykeln.

²⁵ [Trafikskyddet, 2023. I Trafiken: Cykelhjälm.](#) (Läst 27.3.2023)

Huvudskador är den vanligaste skadan som orsakar dödsfall hos cyklister. Nästan hälften av de mycket allvarligt skadade cyklisterna har huvudskador. Cykelhjälmen minskar risken för huvudskador med minst 50 %. Om alla använde cykelhjälm skulle antalet omkomna kunna minska med cirka 25 %.²⁶

3.2.4 Barns, ungas och familjers åsikter

Barn inom barnomsorg lyfter tydligt fram att det är viktigt att ha hjälm när man cyklar. En grupp tyckte att man även ska ha armbågsskydd och knäskydd. I en grupp lyfte barnen fram att hjälm är också viktig när man åker skateboard eller annat. I en grupp tyckte halva gruppen att det ska vara lag på cykelhjälm både för barn och vuxna. Halva gruppen tyckte att det ska vara lag på att barnen ska använda cykelhjälm.

Av de som går i lågstadiet använder 70 % alltid hjälm när de cyklar, 24 % oftast och 5 % ibland. De flesta svarar att de använder hjälm för att skydda huvudet och eftersom vuxna säger att man ska använda den. De lyfter fram, för att öka hjälmanvändningen bland barn, behövs det mer information om varför hjälm är så viktig, hjälmar behöver bli bekvämare och att det behövs regler att alla ska ha hjälm. Vuxna behöver mer utbildning om varför hjälm är viktig, att få böter om de inte har hjälm och att det blir obligatoriskt för alla. De som inte tyckte om att det ska vara lagkrav på cykelhjälm lyfte fram att det är dyrt att köpa hjälm och att de inte vill att någon bestämmer över en själv.

Av de som går i högstadiet använder bara 21 % alltid hjälm, 22 % oftast, 21 % ibland och 34 % aldrig. De som använder hjälm vill skydda huvudet. Det som gör att man inte använder hjälm i högstadiet är bl.a. grupstryck, man orkar inte, glömmer bort den, den är ful, inte coolt, obekvämt, den känns onödigt eller man har ingen hjälm. För att öka hjälmanvändningen bland unga behöver de mer information, hjälmlarna ska bli snyggare, vuxna ska påminna barn och det ska bli olagligt att inte ha hjälm. 42 % tror inte att lagen om cykelhjälm skulle påverka deras cyklande, 32 % vet inte och 27 % tror att det skulle påverka mycket eller lite. Några skriver att om det blir lag så kanske man har hjälm lite oftare eller tänker mera på det, en svarar att den kommer sluta cykla om man måste ha hjälm. Över hälften (52 %) tror att flera ungdomar kanske kommer att använda hjälm om det blir lag. Många tror att unga inte bryr sig även om det skulle bli lag, särskilt om det inte blir något straff, men flera skriver också att många vill följa lagen.

Av ungdomar i gymnasieåldern använder bara 10 % alltid hjälm när de cyklar, 9 % oftast, 23 % ibland och över hälften (56 %) aldrig. De flesta svarar att de inte använder hjälm eftersom man inte orkar ha den med, det känns onödigt och ser fult ut att ha hjälm. 58 % tror inte att lagen om cykelhjälm skulle påverka deras cyklande, 18% vet inte och 23 % tror att det skulle påverka mycket eller lite. Några skriver att de ska sluta eller minska cyklandet i så fall, en skriver att man börjar använda hjälm om det blir vanligare. Nästan hälften (48 %) tror att flera ungdomar kanske kommer att använda hjälm om det blir lag. Många tror att unga inte kommer att ändra beteendet om det inte blir några påföljder. Men några lyfter också fram att om det blir standard kommer fler att konfirmera till normen.

Enligt Bärkrafts ungdomsråd kan lagen kanske göra att några använder hjälm mer, men det kan vara att lagen funkar bättre för barn i grundskolan. I gymnasieåldern kan unga tänka att om det inte finns

²⁶ [Trafikverket, 2022. Säkerhet på cykel](#). Senast uppdaterad 5.4.2022. (Läst 27.3.2023)

några påföljder så behöver man inte följa lagen. Det kan bli ett skämt att ha en lagskrivning utan konsekvenser, eftersom ungas första reaktion är ofta: "Vad blir det för konsekvens?".

Handikappförbundets ungdomsråd var positiva angående lagskrivningen om cykelhjälm: "Cykelhjälm ger säkerhet och räddar liv." Den i gruppen som ibland använder hjälm tror att man kanske skulle använda hjälm oftare om det står i lagen.

Lyceums studeranderåd kom till slutsatsen att de tycker det är bra om det inte finns krav på cykelhjälm. De lyfte fram att det skulle krävas många poliser och resurser för att kontrollera detta om det skulle få någon effekt.

Lite fler än hälften (51 %) av vårdnadshavare som svarade på enkäten tycker att förslaget att både förare och passagerare på cyklar och lätta elfordon (såsom elsparkcykel eller moped) ska använda cykelhjälm påverkar egen familj mycket eller lite positivt. Många uppskattar att det blir lättare att motivera barn och unga att använda hjälm om det blir lag. 36 % tycker inte att det kommer att påverka egen familj, de flesta skriver att de redan använder hjälm idag. Några lyfter fram att för att skapa förändring borde det också införas påföljder. De som svarar att förslaget påverkar mycket eller lite negativt lyfter fram t.ex. att de inte anser att det ska regleras genom lag. "Lagtexter som man inte behöver följa främjar en likgiltighet inför lagen som inte är till fördel för samhället. Jag önskar att texten stryks från lagen, mycket bättre att informera om fördelarna med hjälm och på det sättet påverka användningen av hjälm."

3.2.5 Synpunkter från remissvaren och från andra sakkunniga

Ålands Ömsesidiga försäkringsbolag förespråkar att kravet på att förare och passagerare på cyklar ska använda cykelhjälm bör kompletteras med möjlighet att utfärda trafikförseelseavgift.

Landskapets trafiksäkerhetskonsult har observerat att cykelhjälm användandet har ökat på Åland. Cykelhjälmräkning utförs årligen för Trafikskyddets räkning.

3.2.6 Slutsatser

Bedömning av bestämmelsens konsekvenser för barns och ungas välbefinnande och för tillgodoseendet av barnens och ungdomarnas rättigheter på kort respektive lång sikt (med beaktande av utsatta barngrupper).

Positivt	Negativt
Förslaget är förenlig med barnrättskommitténs rekommendation om att ta fram lagar som kräver användning av skyddsutrustning för att minska risken för oavsiktliga skador som orsakas av trafikolyckor bland ungdomar. ²⁷ Enligt forskning minskar hjälmen sannolikheten för huvud- och hjärnskador.	Förslaget kan minska cyklandet enligt ungdomar, men i enkätsvar är det inte många som lyfter fram den risken. Oavsett är cyklandet ett bra, miljövänligt och hälsofrämjande sätt för barn och unga att röra sig, och därför är det viktigt att cyklandet görs lättillgängligt och attraktivt.
Förslagets mål stöds av barns och ungas egna åsikter, 61 % av unga i högstadie- och	Förslaget kommer inte nödvändigtvis öka användning av cykelhjälm bland ungdomar.

²⁷ [CRC/C/GC/20, punkt 65.](#)

<p>gymnasieåldern vill att cykelhjälm finns med i lagen. Ungefär hälften av unga i högstadie- och gymnasieåldern tror att införandet av lagkravet kan öka användningen av cykelhjälm bland barn och unga.</p> <p>Förslaget stöds av flera vårdnadshavarna och skolor som anser att det blir lättare att motivera barn och unga att använda cykelhjälm om det blir lagkrav.</p>	<p>Baserat på siffrorna från Hälsa i skolan från Åland och Finland kan ingen direkt slutsats dras att lagkrav utan påföljder nödvändigtvis skulle öka ungdomarnas hjälmanvändning.</p> <p>Förslaget kan medföra extra kostnader för barnfamiljer som påverkar särskilt familjer som lever i ekonomisk utsatthet.</p> <p>Det finns olika åsikter gällande ifall det borde leda till någon påföljd om man inte använder hjälm.</p> <p>Förslaget gällande avgift för trafikförseelse för de straffmyndiga förare som bryter mot bestämmelsen att se till att passagerare under 15 år använder skyddshjälm kan ses som hög i relation till andra avgifter (t.ex. de som regleras i 88 §) och med tanke på att det gäller cyklar som vem som helst kan köra cykel utan något körkort, vilket gör det svårare att säkerställa att alla cyklister vet vilka trafikregler som gäller dem på Åland.</p>
--	--

Landskapsregeringen bedömer att användningen av cykelhjälm är ett enkelt sätt att öka trafiksäkerheten för cyklister. Landskapsregeringen har efter remisstiden, utgående från inkomna synpunkter, fört in en reglering i lagförslaget vilken innebär att straffmyndiga förare ska se till att passagerare under 15 år använder cykelhjälm.

Cykelförare som bryter mot bestämmelsen kan få en avgift för trafikförseelse av samma storlek som förare av ett motordrivet fordon (140 euro). Landskapsregeringen motiverar påföljdens storlek med att stärka barnens rätt till en tryggare trafikmiljö. Barn är skyddslösa och helt i händerna på föraren. Att inte försäkra sig om att de åker säkert är mer klandervärdt än att inte sätta hjälm på sig själv.

3.2.7 Rekommendationer

Hur kan de positiva konsekvenserna stärkas och hur kan de negativa konsekvenserna undanröjas eller åtminstone minskas/begränsas:

- **Rekommendation:** Överväg om förslaget gällande avgift för trafikförseelse för de straffmyndiga förare som bryter mot bestämmelsen att se till att passagerare under 15 år använder cykelhjälm är proportionerlig. Överväg även vilka åtgärder och resurser som krävs för att alla cyklister (särskilt minderåriga) ska få information om den nya skyldigheten och påföljden.
- **Rekommendation:** Förutom lagkrav på skyddsutrustning rekommenderar kommittén att program för utbildning, utveckling av färdigheter och förändring av beteende tas fram. Unga själva föreslog att för att få bättre cykelkultur borde polisen komma till skolorna i tidig ålder och prata om varför det är bra att ha hjälm, hur man cyklar på ett tryggt sätt. Det

rekommenderas att landskapsregeringen vid implementeringen av den nya lagen tar fram och säkerställer tillräckliga resurser för en kampanj som fokuserar på de problem som barn och unga själva identifierar i sina svar gällande användning av cykelhjälm, t.ex. att det känns onödigt, att man vet inte hur mycket skillnad hjälm gör och att det ser fult ut att ha hjälm. Enligt barn behövs också informationskampanjer som riktar sig till vuxna, eftersom de vuxna måste bli bättre förebilder för barn och unga.

- **Rekommendation:** Barn som lever i familjer med ekonomisk utsatthet tillhör en grupp som riskerar att inte få åtnjuta alla sina rättigheter pga. ekonomin. Vid implementeringen av den nya lagen rekommenderas att landskapsregeringen (och KST) säkerställer att alla familjer, bl.a. barnfamiljer som får utkomststöd, ges ekonomiska möjligheter att skaffa cykelhjälm.

3.3 Barn som cyklar på gångbanan

3.3.1 Lagstiftning

Enligt lagförslaget (20 §):

Barn under 12 år får cykla på gångbanan, om detta inte medför avsevärd olägenhet för gångtrafiken.

Förslaget innebär bl.a. att den som är under 12 år får framföra en moped på gångbanan.

Enligt 88 § kan en cyklist eller förare (över 15 år) av något annat motorlöst fordon som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot trafikregler som gäller förare av fordon påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro.

Lagen nu på Åland:

Detta gäller på Åland redan idag.

Lagen i Finland

Detta gäller i Finland redan idag.

Lagen i Sverige

Vid färd med cykel får barn till och med det år de fyller åtta år använda gångbana om cykelbana saknas.

3.3.2 Barns, ungas och familjers åsikter

En sak som upplevdes som otryggt i trafiken bland de olika åldersgrupperna var att gå eller cykla på bilvägen (folk kör ibland väldigt fort eller nära när de kör om). Många ville ha flera gång- och cykelbanor och att gång- och cykelbanan delas upp, t.ex. med heldraget streck. Flera lyfte särskilt fram att lätta elfordon upplevs som farliga bland gående.

Grupper i grundskolan fick också diskutera om det är en bra regel att barn under 12 år får cykla på gångbanan men äldre barn måste cykla på cykelbanan eller om den inte finns måste man cykla vid sidan av körbanan. Flera grupper svarade ja, eftersom det är bra för att de som är under 12 år kan ha

svårt att veta hur långt från bilarna de ska cykla. Då blir gångbanan en bra plats för dem som vill gå. Men flera grupper lyfte också fram att alla borde få cykla även på gångbana om det inte finns cykelbana. Det kändes farligt att cykla bland bilarna och när man är 12 år så är man inte så gammal att ta ansvar. Två grupper lyfte också fram att de önskar att vuxna ska följa regeln och inte cykla på gångbanan.

Enligt handikappförbundets ungdomsråd är det en helt bra regel men inte den bästa. Det bästa vore att alla skulle kunna cykla på ett tryggt ställe och inte bredvid körbanan. Däremot om alla skulle få cykla på gångbanan oavsett åldern, så tyckte gruppen att det skulle kännas lite otryggare för de som går, speciellt om de som cyklar tittar på mobilen samtidigt.

3.3.3 Synpunkter från remissvaren och från andra sakkunniga

Försäkringsbolaget Ålands Ömsesidiga förespråkar en 12-års åldersgräns för att framföra lätta elfordon.

Rädda Barnen lyfter fram att barns mognad för att klara sig i trafiken påverkas inte på samma sätt av att de uppnått en viss ålder och undrar om det finnas en möjlighet att justera skrivningen så att den gäller för de barn över 12 år som inte kan klara sig i den farliga trafikmiljön.

Landskapets trafiksäkerhetskonsult konstaterar att en cykel idag är inte en cykel som den var för 15 år sedan. De nya cyklarna går tyst och fort vilket påverkar de övriga trafikanterna som befinner sig på en gångbana. Många vuxna nonchalerar att de inte får cykla på en gångbana, vilket kan bero på okunskap. Många som cyklar tror att de räknas som fotgängare och saknar kunskap om vad cyklister har för rättigheter och skyldigheter.

3.3.4 Slutsatser

Bedömning av bestämmelsens konsekvenser för barns och ungas välbefinnande och för tillgodoseendet av barnens och ungdomarnas rättigheter på kort respektive lång sikt (med beaktande av utsatta barngrupper).

Positivt	Negativt
Förslaget syftar på att skydda barnen från den farliga trafikmiljön innan de har uppnått tillräcklig mognad för att klara sig i trafiken. Det ökar tryggheten för barn under 12 år när de inte behöver cykla bland bilarna.	Förslaget kritiserades av barn och unga och många uttryckte att det känns farligt att cykla bland bilarna och att när man är 12 år är man inte nödvändigtvis så gammal att klara sig bland bilarna. Enligt barnkonventionen är alla under 18 år barn som har rätt till särskilt skydd.
Förslaget fick stöd från barn som upplevde att när de över 12 år inte får cykla på gångbanan blir den en bra plats för dem som vill gå.	Förslaget betyder också att barn under 12 år får köra lätta elfordon på gångbanan. Förslaget kritiserades av barn som upplevde att lätta elfordon är farliga bland gående.

Bestämmelsen är ingen nyhet utan gäller på Åland redan idag. Landskapsregeringen har inte funnit några indikationer på att det finns ett behov av att ändra de gällande bestämmelserna. En liknande bestämmelse finns även i Finland. I Sverige är åldersgränsen åtta år.

3.3.5 Rekommendationer

Hur kan de positiva konsekvenserna stärkas och hur kan de negativa konsekvenserna undanröjas eller åtminstone minskas/begränsas:

- **Rekommendation:** Utgående från barn och ungas önskemål borde möjligheten att utöka rätten att cykla på gångbanan (om detta inte medför avsevärd olägenhet för gångtrafiken) till barn som har fyllt 12 år övervägas. I frågan gällande barns rätt att cykla på gångbanan står det som är bäst för de som går och de som cyklar i konflikt och i sådana situationer ska alla parter intressen omsorgsfullt vägs mot varandra för att nå en lämplig kompromiss.²⁸ Det är viktigt att notera också att barn med funktionsnedsättning kan tillhöra gruppen barn som inte har jämlika möjligheter att transportera sig tryggt i trafiken och därför ska deras rättigheter i trafiken aktivt främjas. I alla beslut som rör barn med funktionsnedsättning ska barnets bästa komma i främsta rummet.
- **Rekommendation:** Informationsmaterial tas fram vid implementeringen av den nya lagen och tillräckliga resurser säkerställs för utbildning för både barn och vuxna om de regler som gäller cyklister på gångbanan samt vad barn under 12 år behöver tänka på för att inte medföra avsevärd olägenhet för gångtrafiken när de cyklar, t.ex. att inte titta på telefon när man cyklar och att man ska vara särskilt försiktig med gångtrafiken om man kör elfordon med snabbare hastigheter.

3.4. Lätta elfordon (elcykel, elsparkcykel, moped)

3.4.1 Lagstiftning

Enligt lagförslaget (49 §)

Den som kör ett lätt elfordon eller en motoriserad cykel ska betraktas som cyklist och följa de trafikregler och trafikanordningar som gäller cyklister.

Det innebär bl.a. att dessa trafikanter, liksom cyklister, ska använda hjälm.

Lagen nu på Åland

Redan i dag ska de som kör lätta elfordon följa samma trafikregler som cyklister.

Lagen i Finland

Vid körning med lätta elfordon och motoriserade cyklar ska de trafikregler och de trafikanordningar som gäller cyklister iakttas.

Ett sådant självbalanserande lätt elfordon som hålls i balans också när fordonet står stilla eller saknar förare får köras även på en gångbana. Då ska fordonets förare lämna gående fri passage.

Lagen i Sverige:

²⁸ [CRC/C/GC/14 punkt 39](#)

I Sverige definieras fordonen som cykel, moped klass I eller leksaksfordon men i det stora hela ska de följa samma trafikregler som cyklister.

3.4.2 Barns, ungas och familjers åsikter

Av de i grundskoleåldern som åker hoverboards svarar 27 % att de alltid använder hjälm och 45 % att de aldrig använder hjälm. Siffrorna är liknande för elsparkcyklar: Av de som kör elsparkcykel eller blir skjutsad använder 27 % alltid och 43 % aldrig hjälm. Av de som kör en moped/fatbike eller blir skjutsad använder bara 23 % alltid och 43 % aldrig hjälm. När det gäller elsparkcyklar och hoverboards önskade barnen b.l.a. att man ska ha hjälm, köra på cykelbanan och inte köra för fort. En grupp i lågstadiet tyckte att lådcykeln ska köra på vägen och inte på gång- och cykelbanan.

I en fråga om lätta elfordon lyfter några ungdomar i gymnasieåldern fram att det borde finnas strängare regler för lätta elfordon än för vanliga cyklar, eftersom de går snabbare. T.ex. hjälmkrav, åldersgräns, körkort och att de inte ska köra bland gående lyfts fram som önskade regler.

3.4.3 Synpunkter från remissvaren och från andra sakkunniga

Försäkringsbolaget Ålands Ömsesidiga förespråkar en 12-års åldersgräns för att framföra lätta elfordon. De förespråkar även att förare av elcyklar som är utrustade med pedaler och som klassificeras som mopeder ska använda en godkänd skyddshjälm, inte en cykelhjälm eftersom elcyklar som klassas som mopeder har en sådan hög effekt att risken för skada i samband med olyckor ökar betydligt då det uppstår större krockvåld mot huvudet.

Ålands Handikappförbund önskar att de nya, tysta och eldrivna fortskaffningsmedlen regleras utifrån ett tillgänglighetsperspektiv. För många personer med funktionsnedsättning är det viktigt att även eldrivna fordon har ett ljud. Nya, eldrivna färdmedel är ofta väldigt tysta, vilket försvårar för synskadade, hörselnedsatta och andra att reagera på om ett fortskaffningsmedel närmar sig.

Landskapets trafiksäkerhetskonsult är inne på försäkringsbolagets linje eftersom elsparkscyklar kan komma upp i fart så är det bra att en skyddshjälm av godkänd typ används istället för en cykelhjälm, med tanke på eventuella huvudskador. Att ha en åldersgräns är inte heller helt otänkbart eftersom ett lätt elfordon kan vara svårmanövrerat om man inte kan, trafikmognad och -förståelse samt konsvevenstänket är inte fullt utvecklat.

3.4.4 Slutsatser

Bedömning av bestämmelsens konsekvenser för barns och ungas välbefinnande och för tillgodoseendet av barnens och ungdomarnas rättigheter på kort respektive lång sikt (med beaktande av utsatta barngrupper).

Positivt	Negativt
Förslaget att lätta elfordon följer samma regler som cyklar kan underlätta att barn och andra grupper känner till vad som gäller eftersom det blir samma trafikregler för lätta elfordon, motoriserade cyklar och vanliga cyklar.	Förslaget att lätta elfordon betraktas som cyklar kritiserades av några ungdomar som önskade strängare regler för lätta elfordon än för vanliga cyklar, eftersom de går snabbare. T.ex. hjälmkrav, åldersgräns, körkort och att de inte ska köra bland gående var önskade.

	Förslaget beaktar inte att barn, även små barn, kan köra lätta elfordon med högre hastighet än vad de skulle kunna göra med vanliga cyklar.
--	---

Landskapsregeringen har övervägt att föreslå en åldersgräns för lätta elfordon också på Åland. Det föreslås inte nu men är en möjlig och logisk åtgärd att vidta senare om trafiksäkerhetsproblem med unga förare av lätta elfordon ökar ytterligare. Även ett införande av med påföljd sanktionerat krav på hjälm för förare kan övervägas. Det kan också övervägas att införa en påföljd i form av trafikförseelseavgift för den som är äldre än 15 år och som kör utan hjälm. Landskapsregeringen bevakar utvecklingen. De önskemål som kommit på hårdare regler för lätta elfordon vägs in när behov av sådan reglering övervägs framöver.

3.4.5 Rekommendationer

Hur kan de positiva konsekvenserna stärkas och hur kan de negativa konsekvenserna undanröjas eller åtminstone minskas/begränsas:

- **Rekommendation:** Baserat på underlaget som samlats här borde åldersgränser och andra regler övervägas med tanke på trygghet för de barn som kör lätta elfordon och deras rätt att bli skyddade från skador. Åldersgränsen kan dock försämra barns möjligheter att förflytta sig vilket måste också beaktas när beslut om åldersgränser och andra regler övervägs.
- **Rekommendation:** Förutom lagkrav på skyddsutrustning rekommenderar barnrättskommittén också att program för utbildning, utveckling av färdigheter och förändring av beteende tas fram för att minska risken för oavsiktliga skador som orsakas av olyckor. Enligt enkätsvar är det väldigt många barn och unga som kör eller blir skjutsade på lätta elfordon utan att använda hjälm. Det rekommenderas att landskapsregeringen vid implementeringen av den nya lagen tar fram och säkerställer tillräckliga resurser för en kampanj som särskilt fokuserar på tryggt framförande av lätta elfordon.

3.5 Barn som transporteras på cykel eller lätt elfordon

3.5.1 Lagstiftning

Enligt lagförslaget (82 §):

Landskapsregeringen har efter remisstiden förtydligat bestämmelsen bl.a. gällande åldersgränserna.

82 § *Persontransporter med cykel* På en cykel får inte flera personer färdas än vad fordonet är konstruerat för. Transport av passagerare är tillåten endast om fordonet har en lämplig sits för passageraren. Transporteras barn som är kortare än 135 centimeter ska lämplig sits och effektivt skydd mot hjulekrarna användas. Vid transport av passagerare på cykel ska cykeln ha två separata bromsanordningar. Endast den som har fyllt 15 år får transportera passagerare. Passageraren får i sådant fall vara högst tio år gammal. Endast den som har fyllt 18 år får transportera flera än en passagerare.

Förare som bryter mot denna bestämmelse kan enligt 88 § i lagförslaget få en avgift för trafikförseelse om 40 euro.

Lagen nu på Åland:

Med cykel eller lätt elfordon får inte transporteras flera personer än vad de är konstruerade för. I fråga om förare, passagerare och gods på en cykel och lätt elfordon får den sammanlagda massan inte överstiga 250 kg.

Med tvåhjulig cykel får den som har fyllt femton år transportera ett högst tio år gammalt barn och den som har fyllt aderton år två högst sexåriga barn. Transport av barn är dock tillåten endast om cykeln har en för barnet lämpad sits och ändamålsenliga fotskydd. Vid transport av två barn skall cykeln ha två separata bromsanordningar.

Detta har tidigare har angetts i en separat förordning som har varit tillämplig på Åland genom en blankettlag. Förändringen är att bestämmelserna förs in i den åländska vägtrafiklagen och således blir mer lättillgänglig för vanliga trafikanter.

Lagen i Finland

I Finland får man med en cykel eller ett lätt elfordon inte transportera flera personer än vad fordonet är konstruerat för. Transport av passagerare är tillåten endast om cykeln eller det lätta elfordonet har en för passageraren lämplig sits. Vid transport av en passagerare på cykel ska cykeln ha två separata bromsanordningar.

Den nya vägtrafiklagen i Finland trädde i kraft den 1 juni 2020 och i och med den nya lagen är transporten av en passagerare med cykel eller lätt elfordon inte längre beroende av förarens eller passagerarens ålder.

Lagen i Sverige

På en cykel eller en moped får inte samtidigt färdas flera personer än cykeln eller mopeden är byggd för. När en cykel eller moped klass II har lämpliga säten och effektivt skydd mot hjulekrarna får dock på fordonet färdas ytterligare

1. ett barn under tio år, om den som styr fordonet har fyllt femton år, eller
2. två barn under sex år, om den som styr fordonet har fyllt arton år.

Enligt NTF får man skjutsa varandra på cykel om cykeln är byggd för det, vilket den ju oftast inte är. Om det på cykeln finns lämpliga säten och skydd för ekrarna få man ändå skjutsa, om man är över 15 år och den som skjutsas är under 10 år.²⁹

3.5.2 Barns, ungas och familjers åsikter

Några ungdomar i gymnasieåldern lyfte fram att skjutsandet inte borde begränsas pga. ålder eftersom det är smidigt att kunna skjutsa kompisar.

²⁹ [NTF, 2023. Frågor och Svar: Får man skjutsa på cykel?](#) (Läst 27.2.2023)

Några vårdnadshavare lyfte fram att de har observerat situationer där barn eller vuxna transporterar barn med elfordon och att det har sett farligt ut. Några lyfter fram att möjligheten att skjutsa barn med elfordon minskar familjens behov av bilåkning.

3.5.3 Synpunkter från remissvaren och från andra sakkunniga

Landskapets trafiksäkerhetskonsult har observerat att barn skjutsar barn. Som ung är man odödlig vilket gör att de inte tänker på vad de gör. Först vid 12 års ålder har barnet utvecklat sitt vidvinkelseende och börjar förstå konsekvenserna vid sitt handlande. När små barn skjutsas ska det givetvis användas hjälm och övrigt skydd eftersom de inte kan göra det själva. Den som skjutsar ska även föregå med gott exempel genom att använda hjälm, "Barn gör inte som du säger utan gör som du gör".

3.5.4 Slutsatser

Bedömning av bestämmelsens konsekvenser för barns och ungas välbefinnande och för tillgodoseendet av barnens och ungdomarnas rättigheter på kort respektive lång sikt (med beaktande av utsatta barngrupper).

Positivt	Negativt
Förslaget som kräver lämplig sits och skyddsanordningar följer barnrättskommitténs rekommendation att ta fram lagar som kräver användning av skyddsutrustning för att minska risken för oavsiktliga skador som orsakas av trafikolyckor.	Förslaget är inte helt lätt att förstå och i enkätsvaren kom det fram att det finns både vuxna och barn som inte riktigt vet vad som gäller idag gällande persontransporter med cykel och elfordon. Förslagets åldersgränser begränsar barns möjligheter att transportera andra eller bli transporterade på cykel eller lätt elfordon.

Landskapsregeringen anser att bestämmelsen är ingen nyhet utan gäller på Åland redan idag. Landskapsregeringen har inte funnit några indikationer på att det finns ett behov av att ändra de gällande bestämmelserna.

Finlands nya vägtrafiklag trädde i kraft 2020 och i och med den finns det inte längre åldersgränser gällande persontransporter med cykel men någon analys om vilka konsekvenser ändringen har fått för barn och ungas trafiksäkerhet har inte hittats.

3.5.5 Rekommendationer

Hur kan de positiva konsekvenserna stärkas och hur kan de negativa konsekvenserna undanröjas eller åtminstone minskas/begränsas:

- **Rekommendation:** Behovet av åldersgränser gällande persontransporter med cykel övervägs noggrant för att säkerställa att barns möjligheter att transportera sig inte begränsas i onödan.
- **Rekommendation:** Det rekommenderas att landskapsregeringen vid implementeringen av den nya lagen tar fram och säkerställer tillräckliga resurser för en kampanj som särskilt fokuserar på regler gällande persontransporter med cykel och lätta elfordon. Informationskampanjen bör tydligt lyfta fram att de som är 15–17 år kan få en avgift om de

transporterar personer som är äldre än 10 år eller om de transporterar flera personer än vad fordonet är konstruerat för.

3.6. Barn som transporteras i bil

3.6.1 Lagstiftning

Enligt förslaget 69 §:

Vid transport av barn som är kortare än 135 centimeter ska bilbarnstol, bälteskudde eller någon annan skyddsanordning för barn användas. Till cirka fyra års ålder färdas barn säkrast i en bakåtvänd bilbarnstol.

Barn får inte transporteras i en bakåtvänd bilbarnstol på en sittplats som skyddas av en främre krockkudde, om inte krockkudden har kopplats ur.

Vid transport av barn, som är kortare än 135 centimeter, på ett fordon som är försett med styre och sadelformad sits ska en sits som lämpar sig för barn eller en skyddsanordning för barn användas.

Barn som sitter på en egen sittplats i en buss ska använda bussens bilbälte eller en skyddsanordning för barn.

Transport av barn som är kortare än 135 centimeter i ett annat fordon än ett som anges i denna paragraf är tillåten endast om fordonet är försett med en sits och ett bilbälte som lämpar sig för barnet eller med en skyddsanordning för barn.

*Landskapsregeringen rekommenderar att barn sitter i en bakåtvänd bilbarnstol så länge som möjligt men har valt fyra år i lagtext. Vidare föreslår landskapsregeringen att **undantaget** om ett barn som är äldre än tre år men kortare än 135 cm tillfälligt får färdas i ett fordon utan bilbarnstol eller bälteskudde **ska tas bort**. Vidare föreslås att den förare eller vårdnadshavare som transporterar barn under 15 år på ett inte trafiksäkert sätt ska påföras en avgift för trafikförseelse på 140 euro (70 euro idag).*

Enligt 70 § i lagförslaget om ett barn under 15 år färdas i ett fordon med sin vårdnadshavare, oftast mamma eller pappa, så ansvarar både vårdnadshavaren och föraren för att barnet sitter fastspänd på rätt sätt.

Lagen nu på Åland:

Idag tillåter lagen att barn under tre år tillfälligt får färdas i en taxi utan barnstol men de ska använda säkerhetsbälte och sitta i baksätet. Lagen tillåter också om barnet (över 3 år) tillfälligt färdas i ett annat fordon i vilket någon särskild fasthållningsanordning inte medförs ska barnet istället använda bilbälte när det är möjligt och sitta på ett annat säte än framsätet. Dock ställer skolskjutsförordningen krav på bakåtvänd bilbarnstol för barn under tre för daghemstransporter samt att alla barn som åker skolskjuts ska använda bilbälte. Alla förare som kör skolskjuts ska använda bilbälte.

Lagen i Finland:

I Finland får barn under tre år inte alls transporteras i ett fordon utan skyddsanordning. Barn som är äldre än tre år men kortare än 135 centimeter får transporteras i en taxi på annan plats än i framsätet när de använder bilbälte, om ingen skyddsanordning finns att tillgå.

Om ett barn under 15 år färdas tillsammans med sin förmyndare eller vårdnadshavare, är det förmyndaren eller vårdnadshavaren som ansvarar för att det vid transporten av barnet används en ändamålsenlig skyddsanordning. Om ett barn under 15 år färdas utan sin förmyndare eller vårdnadshavare ska föraren av fordonet, med undantag av bussförare, se till att skyddsanordning används vid transporten av barnet.

Lagen i Sverige:

Barn som är kortare än 135 centimeter ska använda bilbarnstol, bälteskudde eller annan särskild skyddsanordning för barn i stället för eller tillsammans med bilbältet. Ett barn som är yngre än tre år får inte färdas i ett fordon där det inte har möjlighet att använda en särskild skyddsanordning för barn, annat än vid tillfällig färd i taxi under korta sträckor.

3.6.2 Barns, ungas och familjers åsikter

Barn inom barnomsorg tycker att det är viktigt att sitta still i bil, att ha bilbälte och bilstol/kudde. I en grupp berättade alla barn att de använder bilstol, men att det finns skillnader ifall vuxna i familjen frågar barn om de har bältet på. I grundskolan var bara 10 av de som svarade under 135 cm och av dem använder 5 alltid och 4 oftast bilbarnstol eller bälteskudde.

Nästan hälften (48 %) av vårdnadshavarna tror att förslaget inte kommer påverka egen familj. 17 % tycker att förslaget påverkar mycket eller lite negativt och de lyfter fram att förslaget försvårar vardagen, möjligheten att hjälpa varandra, akuta situationer eller möjlighet att åka taxi med barn.

"Det här kommer försvåra vardagen otroligt mycket, i synnerhet för ensamstående, utan att öka säkerheten nämnvärt alls. det kan bli bekymmer om man tillfälligt behöver ha ett extra barn i bilen."

"Ibland uppstår akuta situationer då jag kan behöva hämta anhörigas småbarn och inte har tillgång till bilstolar just då, då är ju i alla fall bilbälte bättre än att barnen blir ensamma/kvar på dagis efter stängning."

"Det kommer även göra att barnfamiljer inte kommer kunna räkna med att få åka med i taxibilar. Låt säga att man kommer med sen nattfärja och taxin som finns på plats har ingen kudde (eller för få antal kuddar), då blir barnet stående och vänta tills lämpligt fordon kommer, vilket ibland kan ta upp till en timme. En tillfällig lösning skall verkligen vara tillfällig. Ägs bilen av barnets vårdnadshavare bör man kunna bötfällas om bilen saknar bälteskudde eftersom det tyder på att lösningen inte är tillfällig."

"Om det händer något och jag måste akut skicka min son med en taxi till sjukhuset vill jag kunna göra det utan att taxichauffören säger "nej du får ringa ambulans". Ibland kan ju en taxi vara snabbare och smidigare."

"Kan bli problematiskt om livet kniper och man behöver hjälp men ingen bilstol finns att tillgå. Min uppfattning är att alla använder bilstol som förstår riskerna med att förda sitt barn utan. Däremot har jag bevittnat att människor med utländsk härkomst inte anammat användandet av bilstol i samma utsträckning, det kunde förebyggas med hjälp av mödra- och barnrådgivningen som även kunde förmedla kontakt med folkhälsan som hyr ut stolar."

"Det finns tillfällen när man tillfälligt måste transportera barn tex akut. Det är sällan man har en extra bilbälteskudde i bilarna. Om lagen kräver det och man inte tar hand om situationen av den anledningen att man bryter en lag, kan det öka risken för negativa effekter på andra sätt. Just tex om mormor måste hämta ett sjukt barn. Om detta lagförslag dessutom leder till en massa onödiga barnskyddsutredningar blir det rent kontraproduktivt."

Några lyfter fram att för att underlätta situationen borde alla taxibilar och daghem/fritidshem ha extra bälteskuddar, barnrådgivningen kunde förmedla kontakt med folkhälsan som hyr ut stolar. Några lyfte också fram att det är viktigt att säkerställa att alla, särskilt inflyttade familjer, får information om lagen och reglerna, eftersom alla kanske inte har samma regler gällande säkerhetsbälten och skyddsanordningar.

3.6.3 Synpunkter från remissvaren och från andra sakkunniga

Landskapets trafiksäkerhetskonsult har observerat att skolskjutsförordningen, som gäller transporter hem-skola/barnomsorg v.v är tuffare än vägtrafiklagen. Den nya lagen ställer hårdare krav på tillfälliga skjutsningar då alla barn under 135 cm ska använda en skyddsanordning. Vidare konstateras att ett barn ska sitta bakåtvänt så länge som det är möjligt (oavsett ålder, vikt eller längd) eftersom barnets huvud är tyngre och ger risk för whiplash om barnet vänds framåt för tidigt. Oftast sätter man barnet rättvänt för tidigt då föräldrarna tycker att det är obekvämt medan barnet i sig har inget problem.

Rädda Barnen välkomnar lagförslaget som tydligt kräver användning av skyddsutrustning när det gäller transport av barn. Samtidigt ser föreningen att lagförslaget kan försämra barns möjlighet att ta sig t.ex. hem, till skolan eller fritidsaktivitet i sådana situationer där vårdnadshavarna plötsligt får förhinder och har inte möjlighet att skjutsa barnet. Rädda Barnen förespråkar att det säkerställs att alla familjer har ekonomisk möjlighet att transportera sina barn på ett tryggt sätt. Rädda Barnen vill också att det tydligt ska framkomma vem som ansvarar för att barnet använder skyddsanordning när barn färdas i en taxi tillsammans med sin vårdnadshavare.

Enligt KST får barnfamiljer med utkomststöd inte per automatik utkomststöd för cykelhjälm och bilbarnstolar. Däremot kan familjerna söka det skilt och det behovsprövas. Utkomststöd för trafikförseelseavgift ges inte.

3.6.4 Slutsatser

Bedömning av bestämmelsens konsekvenser för barns och ungas välbefinnande och för tillgodoseendet av barnens och ungdomarnas rättigheter på kort respektive lång sikt (med beaktande av utsatta barngrupper).

Positivt	Negativt
Förslaget är förenlig med barnrättskommitténs rekommendation att insatser för att minska antalet trafikolyckor bör omfatta lagstiftning om användning av bilbälte och andra säkerhetsanordningar. Konsekvenser på barns hälsa vid en trafikolycka kan vara mycket långvariga och allvarliga så varje olycksfall borde förebyggas så bra som möjligt.	Förslaget kan försvåra familjernas vardag (i synnerhet för ensamstående), möjligheten att hjälpa varandra, akuta situationer eller möjlighet att tillfälligt åka taxi med barn. I synnerhet när påföljden för den som transporterar barn i strid med bestämmelserna höjs samtidigt som det påverkar det särskilt de familjer som lever i ekonomisk utsatthet.

Landskapsregeringen föreslår strängare regler kring hur barn får transporteras, eftersom landskapsregeringen bedömer att möjligheten att tillfälligt transportera barn utan säkerhetsanordning inte längre stämmer överens med det allmänna rättsmedvetandet och säkerhetsutvecklingen kring barn i trafiken.

3.6.5 Rekommendationer

Hur kan de positiva konsekvenserna stärkas och hur kan de negativa konsekvenserna undanröjas eller åtminstone minskas/begränsas:

- **Rekommendation:** Barn som lever i familjer med ekonomisk utsatthet tillhör en grupp som riskerar att inte få åtnjuta alla sina rättigheter. Vid implementeringen av den nya lagen rekommenderas att landskapsregeringen säkerställer att alla barnfamiljer, bl.a. barnfamiljer som får utkomststöd, får ekonomiskt stöd vid behov för att skaffa de skyddsanordningar för barn som krävs av lagen.
- **Rekommendation:** För att underlätta situationen för barnfamiljer borde det undersökas om landskapsregeringen kan stödja daghem/fritidshem att ha en extra bälteskudde/barnbilstol som kan användas av barnets nära vuxna i olika akuta eller plötsliga situationer där vårdnadshavare har förhinder och inte kan transportera barnet själv.³⁰
- **Rekommendation:** Det rekommenderas att landskapsregeringen vid implementeringen av den nya lagen tar fram information för vuxna gällande reglerna och säkerställer att informationen når alla småbarnsfamiljer och särskilt alla inflyttade familjer, t.ex. via barnrådgivningen, daghem/skolor och via integrationsutbildning för vuxna och Svenska för inflyttade-kurser. Det finns skillnader mellan olika länders trafikregler och -lagar (inkl. Finland och Sverige) och därför är det av vikt att säkerställa att informationen om trafikreglerna når alla familjer som flyttar till Åland. Informationskampanjen borde innehålla information om var familjen kan låna bilbarnstolar vid behov. Informationskampanjen kan bl.a. påminna vårdnadshavare om att de behöver kontakta taxibolagen på förhand för att säkerställa tillgången till skyddsanordningar när de ska åka privat. Tydlig information gällande den nya ansvarsfördelningen mellan förare och vårdnadshavare för att barn under 15 år sitter fastspänd på rätt sätt, när barnet färdas tillsammans med vårdnadshavaren ska också ingå.

3.7. Avgifter för trafikförseelse för moped/mopedbil

3.7.1 Lagstiftning

Enligt förslaget

67 § *Användning av skyddshjälm* När du kör en moped med passagerare ska du se till att både du och din passagerare (som är under 15 år) använder skyddshjälm av godkänd typ. När du kör en mopedbil ska både du och passageraren använda bilbälte.

Om du eller din passagerare, som har fyllt 15 år, inte använder hjälm eller bilbälte kan ni få en avgift på 100 euro (idag är det 70 euro). Om din passagerare som är under 15 år inte använder hjälm eller bilbälte kan du få en avgift på 140 euro (idag är det 70 euro).

³⁰ Det bör noteras att enligt Landskapsregeringens rekommendation gällande skjutsning av barn utanför barnomsorgs verksamheten (9.8.2012) rekommenderas att personalen inom barnomsorg inte skjutsar barn i egen bil utan att man använder sig av kollektivtrafiken eller anlitar en yrkesmässig trafikidkare då ett nödvändigt transportbehov finns. En sådan transport garanterar en ansvarsmässig och trafiksäkerhetsmässig helhet.

96 § Andra förseelser som gäller användning av motordrivna fordon

En mopedist kan för en förseelse som avser användning av kommunikationsutrustning under körning, bestämmelser om däck och slirskydd eller bestämmelser om LGF-skyld (enligt 1 mom. 1, 2 eller 6 punkten 96 §) påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro. En förare av ett annat motordrivet fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro.

För en mopedist eller en ägare eller innehavare av en moped som bryter mot bestämmelserna enligt 3 §, 7 § 1 mom. eller 12 § 1 mom. i fordonslagen (FFS 82/2021) påförs en avgift om 40 euro. Ägaren, innehavaren samt föraren av ett annat fordon eller fordonskombination kan påföras en avgift för trafikförseelse på 70 euro.

Lagen nu på Åland:

Om du eller din passagerare som har fyllt 15 år inte använder hjälm eller bilbälte kan ni få varsin avgift på 70 euro. Om din passagerare är under 15 år och inte använder hjälm eller bilbälte kan du få en avgift på 70 euro.

Lagförslagets 96 § motsvarar i sak bestämmelsen i 16 § i gällande trafikbrottslag. De bestämmelser som man kan bryta mot återfinns i fordonslagen och inte som tidigare i vägtrafiklagen. Påföljden för den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot bestämmelserna blir en avgift för trafikförseelse. Beloppet är detsamma som den ordningsbot man får för motsvarande förseelse enligt gällande lag.

Lagen i Finland:

167 §: En förare av och passagerare i ett fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 70 euro om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att använda bilbälte under körning. En förare av och passagerare på eller i ett fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 70 euro om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att under körning använda skyddshjälm. En avgift för trafikförseelse av den nämnda storleken kan påföras också en förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar skyldigheten att se till att barn under 15 år använder skyddshjälm.

3.7.2 Statistik

Enligt Hälsa i skolan (2021) använder 93 % av ungdomar i åk 8–9 på Åland hjälm när de rör sig med moped eller motorcykel, 95 % av unga i gymnasiet, 87 % av unga i yrkesgymnasiet. Flickor verkar använda hjälm oftare än pojkar i alla åldersgrupper.³¹

3.7.3 Forskning

Enligt ett forskningsprojekt som finansierades av Finlands Akademi och fokuserade på ungas skuldproblem är obetalda mopedböter tillsammans med kontrollavgifter i kollektivtrafiken och trafikförsäkringar de vanligaste orsaker då ungdomar 15–17 år blir föremål för utmätning i Finland. Enligt forskningsrapporten verkar böter inte ha någon nämnvärt förebyggande effekt på problem som orsakas av mopedåkning. Istället skulle konkreta begränsningar kunna fungera som mer effektiva

³¹ [Institutet för hälsa och välfärd \(THL\), 2021. Enkäten Hälsa i skolan. Regional jämförelse, ungdomar 2019 och 2021.](#) Indikatorn: Använder hjälm när rör sig med moped eller motorcykel, %. Datamaterialet uppdaterat 04.10.2021.

avskräckande medel, också enligt de unga som deltog i studien. Baserat på resultaten som erhållits i studien föreslår forskare att de påföljder som polisen utdömer skulle fokusera på att begränsa mopedkörning, t.ex. att ta bort mopedens registreringsskylt eller mopedkörkort för viss tid. Detta skulle främst tillfälligt begränsa den unga personens möjligheter att transportera sig, medan ekonomiska påföljder har ofta betydligt mer långtgående och mer omfattande konsekvenser.³²

3.7.4 Barns, ungas och familjers åsikter

Av de som går i högstadiet och kör eller blir skjutsade på moped/skoter använder 79 % alltid hjälm och 14 % oftast. Av de som kör eller åker mopedbil använder 51 % alltid bilbälte och 27 % oftast (jämfört med 67 % som alltid använder bälte och 27 % oftast när de åker bil).

När det gäller regler som barn önskade för mopeder/skotrar skrev flera att de var nöjda med de nuvarande reglerna. Många nämnde att de ska använda hjälm och köra på sidan av vägen. Flera önskade att mopedbilar skulle vara säkrare byggda ifall man krockar och många ville även förbjuda mopedbilar helt.

75 % av ungdomarna svarar att de alltid använde bilbälte när de åker bil eller mopedbil. Många använder bältet för att skydda sig själva och eftersom det är lag (och ifall polisen åker förbi), det är enkelt och en vana. Av de som inte alltid använde bälte skriver några att de glömmer bort det ibland.

Gällande förslaget att höja avgifterna om man själv eller ens passagerare inte använder hjälm eller bilbälte tycker nästan hälften (49 %) att förslaget kommer att påverka eget agerande lite eller mycket eftersom man inte vill betala böter. Nästan lika många (43 %) tror inte att förslaget kommer att påverka dem, många svarar att de redan följer reglerna.

I frågan om unga skulle bli bättre på att följa trafikreglerna om man höjer avgifter håller 70 % av ungdomarna helt eller delvis med. 21 % håller inte med: *"Jag anser inte att högre straff är ett bra alternativ för att höja trafiksäkerheten."*, *"För det är ju ofta inte ens ungdomarna som betalar utan föräldrarna."*

Lyceums studeranderåd diskuterade om lägre straffavgift för att bryta mot vägtrafiklagen med moped/mopedbil (40 euro istället för 70 euro). Slutsatsen blev att det vore bättre om alla var lika inför lagen och följande argument kom fram i diskussion: *"Skadorna är lindrigare och därför är det motiverat med en lägre avgift."* Ungdomarna kom fram till att troligtvis inte stämde då mopedbilar och mopeder kan leda till högre skador för förarna. *"Avgiften är riktad mot en grupp människor (ungdomar) som har det svårare ställt ekonomiskt och därför är det proportionerligt att ha en lägre avgift."* Det blev mycket diskussion kring denna punkt och motargument framfördes om att alla ska vara lika inför lagen samt att det troligtvis inte skulle bli någon skillnad även om det var en högre avgift.

3.7.5 Slutsatser

³² Karoliina Majamaa ja Kati Rantala, 2017. [Nuorten velkaongelmat 2000-luvun Suomessa: empiiristä tarkastelua.](#) s. 21. Suomen Akatemian rahoittaman hankkeen NUORET JA VELKA Koostejulkaisu.

Bedömning av bestämmelsens konsekvenser för barns och ungas välbefinnande och för tillgodoseendet av barnens och ungdomarnas rättigheter på kort respektive lång sikt (med beaktande av utsatta barngrupper).

Positivt	Negativt
Majoriteten av gymnasieungdomar (70 %) som svarade på enkäten håller helt eller delvis med om att unga skulle bli bättre på att följa trafikreglerna om man höjer avgifterna.	<p>Ekonomiska sanktioner kan ha långtgående och omfattande konsekvenser för ungdomar, i värsta fall orsaka skuldproblem. Avgifterna drabbar särskilt de unga som lever i familjer där föräldrar inte har ekonomiska möjligheter att hjälpa betala avgifter.</p> <p>Unga lyfter fram att det troligtvis inte skulle bli någon skillnad även om det var en högre avgift. Enligt förslaget finns det i vissa fall lägre straff för att bryta mot vägtrafiklagen med moped/mopedbil och i vissa fall är avgiften samma för alla.</p>

Landskapsregeringen har av trafiksäkerhetskäl och för att stärka barnens rättigheter och säkerhet höjt avgifterna för förseelser gällande personlig skyddsutrustning. Den som inte använder bilbälte eller skyddshjälm kan påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro. Detta är en höjning på 30 euro mot tidigare. Försummar man sin skyldighet som förare eller vårdnadshavare att inte transportera barn på ett säkert sätt ska man påföras en avgift för trafikförseelse på 140 euro.

3.7.6 Rekommendationer

Hur kan de positiva konsekvenserna stärkas och hur kan de negativa konsekvenserna undanröjas eller åtminstone minskas/begränsas:

- **Rekommendation:** Enligt forskningsrapporten från Finland verkar böter inte ha någon nämnvärt förebyggande effekt på problem som orsakas av mopedåkning. Istället borde konkreta begränsningar övervägas som mer effektiva avskräckande medel, också enligt de unga som deltog i studien. Syftet med påföljder borde vara att förebygga att trafikanter bryter mot bestämmelserna i lagen.
- **Rekommendation:** Vid implementeringen av lagen tas fram tydlig och åldersanpassad information, vägledning och trafiksäkerhetsutbildning för ungdomar, som också innehåller information om de straff som följer om man bryter mot vägtrafiklagen. Alla unga har rätt att på förhand känna till vilka påföljder det kan bli om man bryter mot lagen.
- **Rekommendation:** Eftersom användning av bilbälte bland ungdomar verkar vara lägre i mopedbilar än i vanliga bilar rekommenderas att resurser säkerställs för insatser och information som ökar användning av bilbälte i mopedbilar för att minska risken för oavsiktliga skador som orsakas av olyckor.

3.8 Trafikfylleri med motorlöst fordon

3.8.1 Lagstiftning

Enligt förslaget

En trafikant som för ett motorlöst fordon, en motoriserad cykel eller ett lätt elfordon under påverkan av alkohol eller annat rusmedel och därigenom äventyrar någon annans säkerhet, ska för trafikfylleri med motorlöst fordon dömas till böter eller till fängelse i högst tre månader.

Stadgandet innebär inte att det gäller någon specifik promillegräns för motorlösa fordon, utan påföljd kräver att någon annans säkerhet äventyras i samband med att fordonet framförs under påverkan av alkohol eller annat rusmedel.

Lagen nu på Åland

Eftersom lätta elfordon ska följa de trafikregler som gäller för cyklar gäller bestämmelserna om rattfylleri inte för den som framför ett lätt elfordon.

Lagen i Finland

Det är straffbart att framföra ett motorlöst fordon, en motoriserad cykel eller ett lätt elfordon under påverkan av alkohol eller annat rusmedel och därigenom äventyra någon annans säkerhet.

Lagen i Sverige

Enligt trafikförordningen får fordon inte föras av den som bland annat är påverkad av alkohol och därför inte kan föra fordonet på ett betryggande sätt. (3 kap. 1 § trafikförordningen) I denna lagreglering räknas cykel som ett fordon i lagens mening. Fortsättningsvis regleras det att det åligger polisen att hindra alltför berusade cyklister från att fortsätta cykla, om det kan medföra påtaglig fara för trafiksäkerheten eller liknande. (14 kap. 15 § trafikförordningen)

3.8.2 Statistik

Enligt Hälsa i skolan (2019) hade 4,6 % av ungdomar i åk 8–9 på Åland (4,7 % av pojkar och 4,6 % av flickor) under läsåret drabbats av minst ett olycksfall i berusat tillstånd vilket krävt besök på hälsovårdsmottagning. Siffran var 4,4 % för ungdomar i gymnasiet (8 % av pojkar och 2,2 % av flickor) och 5,4 % yrkesgymnasiet (4,3 % av pojkar och 7,1 % av flickor). Det finns ingen information om vilka typer av olycksfall det handlar om. Om man jämför siffrorna med hela Finland var det särskilt pojkar i gymnasiet och flickor i yrkesgymnasiet på Åland som har drabbats av olycksfall under berusning oftare än respektive grupper i hela Finland.³³

3.8.3 Barns, ungas och familjers åsikter

Ungdomar i gymnasieåldern hade varierande tankar gällande förslaget om styrstångsfylleri. Många tycker att förslaget låter bra men några skriver också att det känns överdrivet eftersom styrstångsfylleri mest bedöms vara en fara för sin egens säkerhet. Några skriver att det dock borde finnas strängare regler för lätta elfordon. Några lyfter fram att förslaget känns orättvist och att det istället borde finnas en objektiv gräns som möjliggör objektiv bedömning. Några lyfter fram att det ändå är bättre att cykla hem än att köra bil under påverkan.

³³ [Institutet för hälsa och välfärd \(THL\), 2019. Enkäten Hälsa i skolan. Regional jämförelse, ungdomar 2019 och 2021.](#) Indikatorn: Olycksfall under berusning, %. Datamaterialet uppdaterat 04.10.2021.

"Tycker lätta elfordon såsom mopen definitivt inte ska köras när man är full"
"Jag tycker att det är bättre att en full person cyklar hem istället för att köra hem, åka med någon som är påverkad, tvingas slösa pengar på taxi eller gå hem i kylan och mörkret. Eftersom det kan vara svårt att bedöma om någon är i fara så kanske det avskräcker folk från att cykla på fyllan eftersom de är rädda för att bestraffas."

"Bedömningen blir inte särskilt rättvis eftersom man nog inte kan avgöra sådant här i berusat tillstånd. Så de som RÅKAR utgöra en fara får straff och resten inte. Jag tycker alla borde få straff."

"Jag tycker det skulle vara bra om man kunde bötfälla om man skulle överstiga en viss promillegräns."

Lyceums studeranderåds slutsats efter diskussion var att förslaget är bra och att det är bra att det inte finns någon promillegräns. Det kunde också vara en skillnad mellan cyklar och lätta elfordon. Det kunde dock leda till att flera människor väljer att åka med en berusad förare av ett fordon om man inte får cykla när man själv är onykter.

3.8.4 Synpunkter från remissvaren och från andra sakkunniga

Ålands Ömsesidiga försäkringsbolag lyfter fram att det kan finnas en grund för att komplettera lagtexten med en specifik promillegräns. De anser att om man beaktar de "nya" motorlösa fordonens relativt höga hastighet tillsammans med avsaknaden av krav på användandet av hjälm föreligger det stor risk för förarens säkerhet vid framförande av fordonet påverkad av alkohol.

Ålands tingsrätt lyfter fram i remissvaret att det inte framgår av paragraftexten eller av förarbetena hur bedömningen av bruket av alkohol eller annat rusmedel ska göras, vilket kan ge utrymme för godtycklig bedömning vilket i sin tur inte är rättssäkert.

Finland ska utreda om det bör införas en promillegräns även vid framförande av motorlösa fordon.

3.8.5 Slutsatser

Bedömning av bestämmelsens konsekvenser för barns och ungas välbefinnande och för tillgodoseendet av barnens och ungdomarnas rättigheter på kort respektive lång sikt (med beaktande av utsatta barngrupper).

Positivt	Negativt
Förslaget att lagföra styrstångsfylleri kan tolkas följa barnrättskommittén rekommendation att ta fram bl.a. policyer angående körning i berusat tillstånd för att minska risken för oavsiktliga skador som orsakas av trafikolyckor.	Förslaget kan enligt ungdomarnas svar leda till att flera ungdomar väljer att åka med en berusad förare av ett fordon om man inte får cykla när man själv är onykter. Förslaget utan tydliga promillegränser kan ge utrymme för godtycklig bedömning vilket kan leda till orättvisa. Ungdomarna lyfte fram att det kan vara svårt att själv bedöma om man äventyrar någon annans säkerhet.

Landskapsregeringen vill föra in bestämmelsen eftersom den åländska polisen har framfört att det har uppstått trafikfarliga situationer när berusade förare framför lätta elfordon. Eftersom lätta elfordon ska följa de trafikregler som gäller för cyklar gäller bestämmelserna om rattfylleri inte för den som framför ett lätt elfordon.

Lätta elfordon och vissa cyklar med elassistans och motoriserade cyklar är tyngre och oftast snabbare än cyklar. Ett sådant fordon som framförs utan tillräcklig kontroll kan orsaka olyckor med allvarigare konsekvenser än vad en cykel typiskt sett kan.

I riket avser kommunikationsministeriet utreda om det bör införas en promillegräns även vid framförande av motorlösa fordon. Landskapsregeringen har inga motsvarande planer för Åland, utan avser att bevaka utvecklingen och först utvärdera vilken inverkan den nu föreslagna bestämmelsen har på problematiken.

3.8.6 Rekommendationer

Hur kan de positiva konsekvenserna stärkas och hur kan de negativa konsekvenserna undanröjas eller åtminstone minskas/begränsas:

- **Rekommendation:** Överväga om det borde finnas strängare regler för lätta elfordon, eftersom riskerna för hälsa och välmående också kan bli större pga. större hastigheter samt ifall det borde finnas en specifik promillegräns.
- **Rekommendation:** Det rekommenderas att landskapsregeringen vid implementeringen av den nya lagen tar fram information och utbildning för ungdomar gällande riskerna och påföljderna av att föra ett motorlöst fordon, en motoriserad cykel eller ett lätt elfordon under påverkan av alkohol eller annat rusmedel.

4. Trafiksäkerhetsfrågor som barn och unga särskilt har lyft fram

4.1 Barns, ungas och familjers åsikter

Förutom frågor om de specifika bestämmelserna i lagförslaget som på förhand hade identifierats som centrala för barn och unga (se avsnitt 2 ovan) har även nedanstående frågor lyfts av barn och unga under barnkonsekvensanalysen.

4.1.1 Övergångsställen

Kombinerad cykelöverfart och övergångsställe.

Studeranderådet vid Ålands Lyceum diskuterade ifall det ska det finnas sockerbitar vid övergångsställen eller inte. Studeranderådets slutsats blev att ungdomarna gärna skulle se att sockerbitar och vägmärken för cyklister försvann för att göra det enklare att förstå om man får cykla över ett övergångsställe eller inte. Komplicerade regler gör att man inte förstår när man får cykla över ett övergångsställe. Ingen i gruppen visste hur reglerna faktiskt var idag. Det leder till osäker trafikmiljö. Snön kommer och gör att det inte går att se sockerbitarna.

I ett enkätsvar från högstadiet kom det fram att "alla övergångsställen borde ha vita fyrkanter vid sig så man kan cykla där."

Enligt lagförslagets allmänna motivering är grundregeln att cyklar ska ledas vid övergångsställen. Om det finns en cykelöverfart vid sidan av övergångsstället som är utmärkt med så kallade sockerbitar, får cyklisten cykla över förutsatt att det inte kommer något fordon på vägen. En cykelöverfart betyder inte per automatik att cykeln har förkörsrätt.

4.1.2 Reflexer

Reflexer nämndes som viktiga skyddsutrustningar av barn och unga från alla olika åldersgrupper samt från vårdnadshavare.

Enligt 15 § i lagförslaget ska gående som rör sig i mörker ska använda reflex. Det finns inte något straffstadgande kopplat till bestämmelsen men att bära reflexer när det är mörkt ute är ett enkelt och billigt sätt att öka trafiksäkerheten. Under mörker ska både häst och ryttare vara försedda med reflex. Även hästar och andra djur som medförs på vägen under mörker ska vara försedda med reflex.

4.1.3 Cykellyktor

Cykellyktor lyftes också fram som viktiga skyddsutrustningar för barn och unga i svar från alla olika åldersgrupper samt från vårdnadshavare.

Enligt Trafikverket i Sverige sker var femte kollision mellan motorfordon och cykel i mörker. Ofta genom att cyklisten blir påkörd bakifrån. Med bra cykelbelysning syns cyklisten på ungefär 300 meters håll. Saknar cykeln reflexer och lyse är avståndet bara cirka 40 meter.³⁴

Enligt 47 § i lagförslaget ska cyklar ha en lykta som visar vitt eller ljusgult ljus framåt och en lykta som visar rött ljus bakåt när fordonet färdas på väg under mörker eller när sikten är nedsatt. Bestämmelsen att cyklar ska ha en fungerande röd baklykta har inte funnits i den åländska lagstiftningen tidigare. Av trafiksäkerhetsskäl är det viktigt att en klar och tydlig bestämmelse införs i den åländska lagstiftningen.

4.1.4 Avstånd till cyklister

Många barn och unga lyfte fram att det känns otryggt att cykla eller gå vid bilvägen. Barn önskade att bilister ska sakta ner och köra längre ut när de passerar gående och cyklister. Barnen tyckte särskilt att tunga fordon som lastbilar och sopbilar ska tänka på det.

Enligt 29 § i lagförslaget ska en fordonsförare lämna gående, cyklister och djur som medförs av trafikanter, ett säkert avstånd på vägen. I detaljmotiveringen framgår att "avståndet ska vara så långt som en typisk trafikant behöver för att känna sig trygg i varje given situation."

Det framkommer från barns och ungas svar att avståndet i många fall inte har varit så långt som barn eller ungdom behöver för att känna sig trygga.

³⁴ Trafikverket: [Cykelliv - om cyklar, hälsa och utrustning](#).

Enligt IF Ålands cykelutskotts remissvar har flera länder (Tyskland, Frankrike, Spanien, Portugal och Irland) redan en regel att man ska hålla ett avstånd om minst 1,5 meter vid omkörning av cyklister. Cykelutskottet föreslår därför att man ska överväga en justering av 20 § 2 mom. så att den blir tydligare, ger bättre fokus för att trygga cyklisters säkerhet i trafiken samt att det även införs en minimiregel på 1,5 meter när ett fordon ska passera gående, cyklister och djur som medförs av trafikanter för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter på de åländska vägarna.

Enligt Finlands polis gäller minimiavståndet på 1,5 meter som antecknats i lagen i flera länder som en bra tumregel även i Finland, även om det inte är fastställt i lag.³⁵

Enligt Landskapsregeringen är det inte rimligt att skriva in ett exakt mått i lagstiftningen utan detta måste utvärderas från varje given situation.

4.1.5 Cykla eller köra elfordon samtidigt som mobilen används

Många barn och unga lyfte fram att det känns otryggt när folk cyklar eller kör elfordon och kollar på mobilen samtidigt.

Enligt 73 § i lagförslaget får föraren inte använda någon teknisk anordning eller något tekniskt system så att användningen stör eller äventyrar förandet av fordonet.

Föraren av ett motordrivet fordon får inte under körning använda kommunikationsutrustning som han eller hon håller i handen. Denna bestämmelse finns redan men har utvidgats till att gälla all typ av kommunikationsutrustning.

En cyklist räknas som fordonsförare så första momentet gäller även en cyklist. Om cykeln inte har definierats med motor så gäller inte det andra momentet.

4.1.6. Tryggare alternativ till mopedbilar

Önskemål om att mopedbilar skulle bli tryggare lyftes fram av flera unga samt önskemål att införa EPA-traktorer på Åland. Enligt ÅSUB:s data var cirka en femtedel (19 %) av de ungdomarna mellan 15 och 17 år som blev skadade i trafikolyckor år 2016–2020 i mopedbilar.³⁶

Finland föreslog år 2018 att traktorbilar (personbilar vars högsta hastighet är begränsad till 60 km/h) skulle införas i deras lagförslag men förslaget avslogs av EU då detta var en ny fordonskategori och Finland har inte haft detta tidigare jämfört med Sveriges A-traktor. Landskapsregeringen tänkte utreda införande av den svenska modellen om A-traktorer på Åland närmare men den nya vägtrafiklagen måste prioriteras så förslaget att få köra A-traktor här bordlades.

4.1.7 Trygga trafikmiljöer för barn och unga

Vikten av trygga trafikmiljöer lyftes fram i svar från alla olika åldersgrupper, t.ex.:

³⁵ [Polisen, 2021. Kör alltid om en cyklist på tillräckligt avstånd.](#) 23.6.2021. (Läst 27.2.2023)

³⁶ [ÅSUB, 2022](#)

- Det ska finnas flera gång- och cykelbanor (separerade från varandra) och övergångsställen, speciellt nära skolor och lekplatser dit många vill gå själva.
- Flera övergångsställen, särskilt längs skolvägen och gärna med trafikljus eller blinkande ljus samt med farthinder, bra sikt och gatubelysning.

Barn och unga lyfte fram många önskemål för vuxna som skulle göra trafiken tryggare för barn och unga, till exempel:

- Inte kolla på mobilen när de kör
- Att bilister ska respektera mopeder och mopedbilar, inte köra om moppebilar i rondeller, i korsningar eller vid möte.
- "Håll avstånd till unga, ovana trafikanter - ingen vill ha olyckor!"
- Vuxna ska inte köra när de druckit.
- Vuxna ska också vara bra förebilder för barn i trafiken och t.ex. använda reflex och cykelhjälm samt visa barnen hur man ska bete sig i trafiken.

4.2 Möjliga påföljder för de som är under 15 och bryter mot bestämmelser i vägtrafiklagen

Enligt 2 § i skadeståndslagen (FFS 412/1974) kan också den som är under 15 bli skadeståndsskyldig om hen förorsakar någon annan skada, men en minderårig kommer inte att bli skadeståndsskyldig i samma omfattning som en vuxen. Skadeståndsansvar förutsätter inte att något brott har begåtts.

Försäkringsskyddet styrs i första hand av försäkringsvillkoren och det går därför bara att uttala sig i väldigt allmänna ordalag om hur ett agerande som bryter mot vägtrafiklagens bestämmelser (t.ex. skjutsning av en annan person på ett sätt som bryter mot vägtrafiklagen) påverkar det. Enligt infrastrukturavdelningens jurist Magnus Unger finns det en risk för att den försäkringsersättning man annars får skulle kunna sättas ned ifall man inte har följt lagen.³⁷

4.3 Synpunkter från remissvaren och från andra sakkunniga

[Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, Sverige:](#)

Barnens begränsningar i trafiken (0–12 år)

Många av barnens funktioner är inte färdigt utvecklade förrän i tonåren. Barnens begränsningar gäller bland annat sådant som att identifiera varifrån ljud kommer, bedöma avstånd och hastighet på fordon, använda sitt perifera seende, skilja på höger och vänster, göra flera saker samtidigt, och bedöma risker. Barn är också korta till växten och ser därför saker i sin omgivning sämre och syns sämre för andra trafikanter. Vuxna, både föräldrar och lärare, måste vara medvetna om barnens begränsningar, vilket innebär att trafikundervisning inte får leda till att barnets förmåga att hantera trafik överskattas. Barn kan lära sig mycket om trafik och trafiksäkerhet, men man kan inte kräva eller

³⁷ I litteraturen (Bertil Bengtsson, Försäkringsrätt: några huvudlinjer, 9 upplagan, Norstedts Juridik 2015, s 69) gällande den svenska försäkringsavtalslagen (som i denna del har ett likvärdigt innehåll med den finländska) konstateras bl a följande: "I den försäkrades skyldigheter ingår, utom betalning av premien, vissa biförpliktelser – framför allt att medverka till att risken inte blir större än vad försäkringsbolaget räknat med."

lita på att dessa kunskaper kommer till riktig användning. Barn är impulsiva, har svårt att bedöma risker och att förstå konsekvenser av sitt handlande. De har varken den erfarenhet eller den förståelse som behövs för att klara sig själva i trafiken.

När kan barn vistas i trafiken på egen hand?

Trafikmiljön ser olika ut och barn är olika, det är därför svårt att ange en ålder då de flesta barn klarar att vistas i trafiken på egen hand. En grov tumregel kan vara att barn kan gå till skolan i måttligt trafikerade miljöer vid 9–10 års ålder och cykla i trafiken vid 11–12 års ålder. Men det finns förstås trafikmiljöer där inga barn borde vistas på egen hand, samtidigt som yngre barn kan cykla till skolan om det finns säkra, trygga och sammanhängande cykelbanor med säkra korsningar och passager. Ytterligare en faktor är barns vana vid att vara i trafiken. Att klara av att cykla på egen hand kommer inte av sig själv utan förutsätter träning och erfarenhet.³⁸

Landskapets trafiksäkerhetskonsulent arbetar på Åland efter NTF:s rekommendationer.

4.4 Slutsatser och rekommendationer

De förslag som finns med i den nya vägtrafiklagen kan förbättra barn och ungas trafiksäkerhet men det förutsätter att alla grupper i samhället blir medvetna om de nya reglerna.

- **Rekommendation:** Tydligt och barnanpassat material och utbildning tas fram för att säkerställa att alla barn och unga som cyklar känner till trafikreglerna som gäller bl.a. vid cykelöverfart och vem som har förkörsrätt.
- **Rekommendation:** Baserat på barns och ungas upplevelser rekommenderas att möjligheten att tydliggöra fordonsförarens skyldighet att lämna ett säkert avstånd till gående, cyklister och djur på vägen övervägs och en tydlig informationskampanj tas fram för att påminna alla bilförare om skyldigheten att lämna ett säkert avstånd och vad det betyder i praktiken.
- **Rekommendation:** Barns, ungas och familjers åsikter och enkätsvar används aktivt i arbetet med tillämpningen av den nya lagen samt i framtida utvecklingsarbetet.
- **Rekommendation:** Barns och ungas åsikter gällande önskemål för vuxna sammanställs för en informationskampanj som riktar sig till vuxna i trafiken.

5. Slutledning

Vägtrafiklagen ska trygga barns möjlighet att förflytta sig på ett trafiksäkert sätt på Åland.

Principen i barnkonventionens artikel 3.1. om att barnets bästa som ska prioriteras förutsätter enligt barnrättskommittén att barnets bästa är ett intresse som måste ges särskild vikt och ska inte bara ses som ett intresse bland andra.³⁹ Därför är det viktigt att också i vägtrafiklagen ges särskild vikt till sådana bestämmelser som säkerställer att de olika transportsätt som barn vanligtvis använder, så som gångtrafik, cykeltrafik och trafik med moped/mopedbilar blir så trygga som möjligt för barn och unga utan att deras möjligheter att använda dessa olika transportmedel begränsas i onödan. I alla bestämmelser gällande åldersgränser måste barns möjligheter att transportera sig beaktas samtidigt

³⁸ [NTF, 2023. NTF Anser: Barn som trafikanter.](#) (Läst 27.2.2023)

³⁹ [CRC/C/GC/14 punkt 39](#)

med säkerhetsfrågor så att alla åldersgränser baserar på en noggrann bedömning där begränsandet av barns möjligheter att använda olika transportmedel bedöms vara det enda sättet för att säkerställa barns säkerhet i trafiken.

Enligt barns och ungas egna åsikter är det i många fall bestämmelser gällande biltrafik samt övervakning av dessa bestämmelser som gör det tryggare för dem att gå, cykla och köra moped/mopedbil och därför är det viktigt att också de trafikreglerna som gäller bilförare beaktar principen om barnets bästa.

De påföljder som är kopplade till överträdelse av lagen ska ha som syfte att förebygga sådana överträdelse och vara proportionerliga. Särskilt med tanke på ungdomar som är straffmyndiga men samtidigt barn (under 18 år) är det viktigt att beakta deras rätt till särskilt skydd, stöd och information i alla beslut om påföljder och att säkerställa att alla ungdomar får tydlig och åldersanpassad information om deras skyldigheter i trafiken samt olika påföljder vid överträdelse av lagen.

En stor del av rekommendationer som kan göras baserat på underlaget i barnkonsekvensanalysen handlar om implementeringen av den nya lagen. Barns rätt till bästa möjliga hälsa kräver att lämpliga åtgärder vidtas för att säkerställa att alla grupper i samhället, särskilt föräldrar och barn, får information om och har tillgång till undervisning om förebyggande av olycksfall och får stöd vid användning av sådana grundläggande kunskaper (artikel 24.2 punkt e). Barn behöver information och undervisning om förebyggande av olyckor och skador för att kunna göra kunskapsbaserade val angående sin livsstil. Informationsmaterial om hälsa bör utformas i samarbete med barn och vara fysiskt tillgänglig, begriplig och anpassad till barns ålder och utbildningsnivå.

Landskapets trafiksäkerhetskonsulent anser att det är bra att barn får röra sig i trafiken så att de blir vana samt att det underlättar att de i ett tidigt skede i livet praktiskt lär sig trafiksäkerhet. Det senare ökar deras förståelse för trafik och kan underlätta när det är dags för körkort.

Sammanfattande rekommendationer:

- Säkerställ att barns, ungas och barnfamiljers ekonomiska möjligheter att följa bestämmelser gällande skyddsanordningar tryggas genom ekonomiska insatser.
- Säkerställ att alla bestämmelser i vägtrafiklagen beaktar barns rätt att kunna transportera sig och barns rätt att vara trygg i trafiken samtidigt. Balansen mellan olika rättigheterna måste övervägas noggrant så att barns möjligheter att transportera sig inte begränsas i onödan.
- Säkerställ att beslut gällande påföljder (för ungdomar över 15 år) vid överträdelse är ändamålsenliga och proportionerliga och beaktar barns rätt till särskilt skydd, stöd och information.
- Säkerställ ett tydligt barnrättsperspektiv i alla aspekter gällande implementeringen av lagen.
- Säkerställ tillgänglig, begriplig och åldersanpassad information och undervisning om den nya lagen för alla grupper i samhället, särskilt föräldrar och barn. Informations- och undervisningsarbete ska särskilt beakta olika gruppers behov, exempelvis barn och familjer som flyttar till Åland från länder (inkl. Sverige och Finland) med annorlunda trafikregler.
- Säkerställ att barns och ungas åsikter beaktas i allt arbete med trafikfrågor i framtiden.
- Säkerställ att en kortare och anpassad sammanfattning av barnkonsekvensanalysen och den nya vägtrafiklagen tas fram som en återkoppling till barn och unga som har deltagit i arbetet.

Sammanfattningen ska skickas till alla daghem, skolor och grupper som har deltagit samt publiceras på landskapsregeringens hemsida under 2023.

Bilaga 1: Sammanställning av barns, ungas och familjers åsikter

Barn inom barnomsorg

Totalt 66 barn i sju olika grupper deltog i arbetet med material som riktade sig för daghem. De flesta var i åldern 5–7 år. Därtill deltog två barn som var 1 år respektive 3 år gamla. 12 barn var från Mariehamn, Godby eller annat tätbebyggt område, 10 barn från skärgården och resterande 44 barn var från övriga Åland.

Barngrupper i daghem diskuterade frågan utifrån Trafikskyddets djurberättelser, som handlar om att ta sig fram trafiksäkert. Flera grupper angav att de fick anpassa berättelserna lite för att passa gruppen bättre. Flera hade också hittat andra sätt att diskutera trafiksäkerhet på, såsom att rita upp berättelserna, genom att barn fick köra pappersrullebilar på en väg och genom att gå runt i närområdet för att se efter olika vägskyltar, övergångsställen och gångbanor/trottoarer.

Alla grupper diskuterade Trafikskyddets djurberättelse om att resa i bil. I diskussioner utifrån berättelsen lyfte barn fram att det är viktigt att sitta still, att ha bilbälte och bilstol/kudde och att inte störa den vuxna som kör. I en grupp berättade alla barn att de använder bilstol, och att i en familj brukar vuxna fråga barn om de har bältet på men det gjorde inte alla vuxna.

Nästan alla grupper lyfte fram att det är viktigt att vuxna inte tittar på mobilen när de kör. En grupp rapporterade att barn var väl medvetna om att samtal i mobil inte får göras om man inte har handsfree. I en grupp kom det fram att någon vårdnadshavare ändå pratar i telefon när den kör.

Barnen tyckte också att vuxna ska köra långsamt, kolla åt båda hållen innan de kör, inte köra på cykelbanor, och hålla sig till reglerna så inga olyckor sker. Flera grupper diskuterade också att det är farligt att ha lösa saker i bilen/på hatthyllan. Hatthylla var ett nytt begrepp för de flesta av barnen i en grupp och det framkom att de inte hade reflekterat över vikten av att inte ha lösa saker i bilen som kan åka runt.

I en grupp lyfte barnen fram att om man reser med bil så måste man stanna och hjälpa till om det behövs i en trafiksituation. En grupp tyckte att det kan vara rätt ljus lite kortare när man sitter i bilen så att man slipper vänta så länge.

Sex grupper diskuterade Trafikskyddets djurberättelse om att cykla. I diskussioner utifrån berättelsen lyfte alla grupper fram att det är viktigt att ha hjälm när man cyklar. En grupp tyckte att man även ska ha armbågsskydd och knäskydd. I en grupp lyfte barnen fram att hjälm är också viktig när man åker skateboard eller annat. I en grupp tyckte halva gruppen att det ska vara lag på cykelhjälm både för barn och vuxna. Halva gruppen tyckte att det ska vara lag på att barnen har cykelhjälm. En grupp lyfte också fram att man inte får titta eller prata i telefon om man cyklar och båda händerna ska vara på styret.

Flera grupper lyfte fram att en cykel ska ha reflexer, lampor och en ringklocka. Man ska cykla långsamt så att man inte cyklar in i någonting. Man ska cykla på sidan, nära vägkanten. Att man ska hålla sig

nära väggkanten om det inte finns någon cykelväg. Barn i en grupp för övriga Åland kunde visa vilken sida av vägen som de ska cykla på om det inte finns cykelväg.

Alla grupper diskuterade Trafikskyddets djurberättelse om att gå i trafiken. I diskussioner utifrån berättelsen lyfte en barngrupp fram att det ska vara lag på att ha reflex när det är mörkt. Flera grupper tyckte att alla ska ha reflex när de går. De lyfte också fram att man ska gå vid kanten på vägen. Flera grupper tyckte att barn borde gå tillsammans med vuxna och en grupp tyckte att man ska ha en röd eller grön keps när man går.

En grupp körde pappersrullebilar på en väg och kom på så sätt på att det är viktigt att de som gick skulle ha en egen väg att gå på. Flera grupper lyfte fram att det ska finnas flera gång- och cykelbanor (separerade från varann) och övergångsställen, speciellt nära skolor och lekplatser dit många barn vill gå själva. En grupp lyfte fram att det finns inget övergångsställe över stora vägen om man vill åka buss. Gruppen hade bara sett trafikljus vid övergångsställen i Mariehamn och inte någon annanstans. En grupp lyfte fram att rådjuren behöver övergångsställe.

Flera grupper lyfte fram att man alltid måste titta efter bilar när man går och lyssna noga. En grupp tyckte även att man inte ska sjunga och hoppa i trafiken.

Barn i grundskoleåldern

Gruppernas svar

Totalt 100 barn i nio olika grupper deltog i arbetet med material som riktade sig för barngrupperna. Alla går i lågstadiet, från årskurs 1 till 6. 20 barn är från Mariehamn, Godby eller annat tätbebyggt område, fem barn från skärgården och resterande 75 barn från övriga Åland.

Grupperna lyfte fram att det som gör trafiken tryggt och enkelt för barn är bl.a. fler övergångsställen, särskilt längs skolvägen och gärna med trafikljus, blinkande ljus eller bommar för bilarna som kommer upp när någon går över ett övergångsställe. Vid övergångsställen borde det också finnas farthinder, bra sikt och gatubelysning. Grupperna önskade också att barn ska använda reflexer, att det finns bra gatubelysning och mera åtgärder såsom fler farthinder. Det senare är så att bilar inte kan köra för fort vid skolor och daghem eller vid andra ställen där det finns barn.

Flera grupper lyfte fram att det borde finnas fler gång- och cykelbanor. Tre grupper önskade att en gemensam gång- och cykelbana skulle vara tydligt delad med räcke eller liknande. En grupp önskade skyltar så att man ser vilken sida man ska röra sig på. En grupp lyfte fram att det är viktigt att alla vet vilken sida man ska hålla sig till. Det borde finnas en regel att när man cyklar i grupp ska man inte cykla i bredd. En grupp tyckte att lådcykeln ska köra på vägen och inte på gång- och cykelbana. En grupp tyckte också att om man cyklar jättesnabbt kan man cykla på bilvägen.

Till frågan om regler för olika transportmedel lyfte en grupp fram att det borde finnas en egen fil för mopeder och mopedbilar. En grupp tyckte att mopedbilar är livsfarliga. Alla som kör lätta elfordon, mopeder eller moppebilar borde ha hjälm och reflexer på samt hålla hastighetsbegränsningar och inte trimma upp hastigheter. En grupp lyfte fram att man är lite oskyddad med elsparkcykel och att elsparkcyklarna borde gå långsammare.

Nästan alla i grupperna tyckte att det är viktigt att alla de som cyklar följer de gemensamma regler för säkerheten. Men majoriteten tyckte att alla som cyklar inte vet vilka regler de ska följa. "Man ser att alla inte följer regler." Det lyftes fram att de yngre barnen kanske inte vet reglerna, men de har en vuxen med i trafiken.

Attityder kring cykelhjälm varierade lite, men majoriteten tyckte inte att det är onödigt att använda cykelhjälm. De tyckte att man ska ha hjälm eftersom man annars kan få allvarliga hjärnskador om man krockar eller cyklar omkull. De som tyckte att cykelhjälm var onödig motiverade att man faller så sällan och att det är jobbigt att ta på hjälm. Majoriteten tyckte inte att yngre barn behöver hjälm mer än äldre barn, ungdomar eller vuxna, eftersom hjärnan är lika viktig för alla och även vuxna kan trilla. "De som är större kan cykla bättre, men de ska ändå ha hjälm.", konstaterades det i en grupp. De flesta tyckte att det är lätt att använda hjälm men det som upplevdes som jobbigt var t.ex. om man vill ha en snygg frisyr eller huvudbonad, att hjälm känns obekvämt, spännet på hjälmen krånglar, om folk kommenterar negativt och om man inte har råd med en hjälm.

Åsikter kring hur många barn och vilka barngrupper som använder hjälm varierade och en grupp konstaterade att det borde vara flera som använder hjälm. Åsikter om skillnader mellan pojkar och flickor varierade generellt mycket och många tyckte inte att det fanns skillnader samtidigt som många tyckte att flickor använder hjälm oftare än pojkar. Några tyckte att en grupp som inte verkar bry sig om att använda hjälm är tonåriga pojkar och några tyckte att det kändes som att flera tjejer än killar bryr sig.

Till frågan om det borde stå i lagen att den som cyklar ska använda cykelhjälm svarade majoriteten ja, eftersom i så fall tar flera på sig hjälm. En grupp också lyfte fram att det var svårt att svara på frågan. De som inte tyckte att det ska stå i lagen lyfte fram att det är dyrt att köpa hjälm och att de inte vill att någon bestämmer över en själ.

Till frågan om det är en bra regel att barn under 12 år får cykla på gångbanan, men äldre barn måste cykla på cykelbanan eller om cykelbanan inte finns måste man cykla vid sidan av körbanan svarade flera grupper ja. Detta eftersom det är bra för de som är under 12 år som kan ha svårt att veta hur långt från bilarna de ska cykla. Då blir gångbanan också bra plats för dem som vill gå. I en grupp lyftes också fram att ingen ska få cykla på gångbanan, eftersom det blir farligt för de som är fotgängare och ökar risk för olyckor. Flera grupper lyfte dock också fram att alla, också de som är äldre än 12 år, borde få cykla på gångbana om det inte finns cykelbana. Barnen uppgav att det kändes farligt att cykla bland bilarna och när man är 12 år är man inte så gammal att ta ansvar.

Det som grupperna tycker att vuxna behöver göra så att alla barn får vara trygga i trafiken är: Alla i trafiken ska vara mycket uppmärksamma då de är i trafiken och följa trafikreglerna. Bilister ska köra sakta och följa hastighetsskyltarna, sakta ner och köra längre ut när de passerar gående och cyklister. Bilister ska också stanna vid övergångsställen och låta barn gå över vägen i lugn och ro samt tydligare visa att de ska stanna. Vuxna ska inte köra när de druckit. Vuxna ska också vara bra förebilder för barn i trafiken och t.ex. använda reflex och cykelhjälm och visa barnen hur man ska bete sig i trafiken. Vuxna ska ha barnen under uppsikt i trafiken och följa med barn när man promenerar och cyklar. Man ska också hälsa på andra i trafiken.

Individuella enkätsvar

Totalt 295 barn svarade på de individuella enkätfrågorna. Av de svarande går 80 barn i lågstadiet och 215 barn går i högstadiet, 45 % av svaranden var tjejer, 51 % av svaranden var killar och resten svarade annat eller ville inte svara. Det finns svarande från alla årskurser från 1–9. 32 % av alla svaranden bor i Mariehamn, Godby eller annat tätbebyggt område (tex. Solberget, Möckelö strand m.fl.), 4 % i skärgården och 53 % i övriga Åland. 12 % svarade "annat" eller "vet inte". Över hälften, 52 %, tar sig vanligen till skolan med buss, 12 % går, 13 % cyklar, 3 % tar taxi och 19 % svarade "annat", bl.a. med bil/skjuts från föräldrar.

Till en öppen fråga om vad en själv behöver för att vara trafiksäker i trafiken svarar majoriteten (62 %, 75 % av de som går i lågstadiet) att de behöver reflexer. Annat som lyftes fram flera gånger var t.ex. cykelhjälm, cykellampor, övergångsställen, busshållplatser, gång- och cykelväg samt kännedom om trafikregler.

"Jag känner mig ganska säker, men vägen jag går över är en 90 väg och inget övergångsställe."

"Att folk tar ansvar och följer trafikreglerna"

"Telefon ifall man behöver hjälp."

"Skolbuss eftersom min skolväg inte är trafiksäker."

Det som har upplevts som otryggt i trafiken är bl.a. bilar och mopeder som kör snabbt förbi eller stannar inte vid övergångsställe, att gå eller cykla på bilvägen (folk kör ibland väldigt fort och nära när de kör om), och att gå eller cykla över stora vägen.

"Ja, men bara ibland när det är kolsvart ute och jag går vid en väg utan lyktstolpar och gång- och cykelbana."

"Folk respekterar int moppar och moppebilar på samma sätt som andra fordon."

"Ja för att folk inte kan köra sakta förbi med bil när man rider fast man har reflexer."

Många nämner att de är beroende av att vuxna skjutsar när det gäller att ta sig runt till fritidsaktiviteter eller att träffa kompisar. Det som gör det svårt att ta sig runt på Åland är bl.a. att det är dåligt med bussar, bussen stannar så långt borta, det är dåligt med cykelvägar eller att familjen inte har bil.

"Det är praktiskt tager omöjligt att ta sig runt på fritiden om man inte har moppe eller får skjuts då det inte går tillräckligt många bussar på kvällar."

"Bensin är dyrt och det går ej många bussar dit jag behöver ta mig."

Av de som går i lågstadiet använder 69 % alltid hjälm när de cyklar, 23 % oftast och 6 % ibland. En använder aldrig och en vet inte. De flesta svarar att de använder hjälm för att skydda huvudet och eftersom vuxna säger att man ska använda den. De lyfter fram för att öka hjälmanvändningen bland barn behövs det mer information om varför hjälmen är så viktig, hjälmar behöver bli bekvämare och att det behövs regler om att alla ska ha hjälm. Vuxna behöver också mer utbildning om varför hjälm är viktig, att få böter om de inte har hjälm och att det blir obligatoriskt för alla.

"Det är de vuxna som måste bli bättre förebilder!"

"Att idoler/förebilder använder hjälm"

”Sänk priset på cykelhjälm”

”att man får göra cykelhjälm själv designa”

Av de som går i högstadiet använder bara 20 % alltid hjälm, 18 % oftast, 21 % ibland och 38 % aldrig, 2 % vet inte. De som använder hjälm vill skydda huvudet. Det som gör att man inte använder hjälm i högstadiet är bl.a. gruppträck, man orkar inte, glömmer bort den, den är ful, inte coolt, obekvämt, den känns onödig eller man har ingen hjälm. För att öka hjälmanvändningen bland unga behöver de mer information, hjälmarna ska bli snyggare, hjälmarna ska bli billigare eller delas ut gratis, vuxna ska påminna barn och det ska bli olagligt att inte ha hjälm. Vuxna kan bl.a. behöva få veta att de har ett ansvar att visa unga vad som är rätt.

”De beror på om ja ska träffa någon eller inte för man blir så ful när man cyklar.”

”Använder oftast inte för enligt lagen behöver jag inte.”

”Vuxna har ibland inte pengar för en hjälm, kanske att skolan skulle kunna gå ut hjälmar åt barnen när man kan börja cykla till skolan för dom behöver ju inte va gäta dyra då kan ju va väldigt billiga hjälmar.”

”Att polisen kanske delar ut hjälmar eller krav att nya cyklar säljs med tillhörande hjälm som man får prova ut.”

De som går i högstadiet fick också svara på frågor om det ska stå i lagen att den som cyklar eller kör lätta elfordon (såsom elsparkcykel eller moped) ska använda cykelhjälm. 43 % tror inte att lagen skulle påverka deras cyklande, 26 % tror att det skulle påverka mycket eller lite och 30 % vet inte. Några skriver att om det blir lag så kanske man har hjälm lite oftare eller tänker mera på det, en svarar att den kommer sluta cykla om man måste ha hjälm. Över hälften (60 %) tror att flera ungdomar kommer eller kanske kommer att använda hjälm om det blir lag, 30 % tror inte det. Många tror att unga inte bryr sig även om det skulle bli lag, särskilt om det inte blir något straff, men flera skriver också att många vill följa lagen.

”Om man redan är på gränsen för att använda hjälm eller inte tror jag att många kommer välja att använda det om det blir en lag.”

”Jag tror att det är många som vill följa lagen, men jag vet inte om de personerna är väldigt glada med att de MÅSTE ha den.”

Åsikterna gällande vad som vore det bästa beslutet på Åland gällande cykelhjälm varierar mycket, men över hälften (57%) tycker att det borde finnas någon typ av lagkrav på användning av cykelhjälm. Av dem väljer hälften ett alternativ där det finns någon påföljd om man inte använder hjälm.

- 37 % vill att lagen inte kräver att man använder cykelhjälm (som det är nu på Åland).
- 29 % vill att det står i lagen att den som cyklar ska använda cykelhjälm, men det leder inte till någon påföljd om du inte använder cykelhjälm (så här vill beslutsfattare på Åland att det ska bli).
- 18 % vill att det står i lagen att barn under 15 år måste använda hjälm. Barn under 15 år som inte använder hjälm kan stoppas av polisen men inte bötfällas. Föräldrar eller andra som fyllt 15 år kan däremot bötfällas, om de skjutsar ett barn som inte har cykelhjälm (som det är i Sverige).

- 10 % vill att det står i lagen att alla måste använda hjälm. De som inte använder hjälm kan stoppas av polisen och de som har fyllt 15 år kan få böter om de själva eller barn de skjutsar inte har cykelhjälm.
- 7 % svarar annat.

När det gäller regler som barn önskade för de som cyklar var det många som lyfte fram att de vill att alla cyklar ska ha lampor när det är mörkt. Det lyftes också fram att de som cyklar borde vara försiktiga nära gående. Några lyfte fram att de som cyklar borde få förtur på övergångsställen.

67 % svarar att de alltid använde bilbälte när de åker bil, 27 % att de oftast har det, 4 % ibland och 1 % aldrig. Det som gör att man använder bälte är t.ex. att man vill skydda sig själv (och inte dö), att vuxna säger att man måste, det är en vana eller eftersom annars "piper det i hela bilen". Det som gör att man inte använder bilbälte är oftast när man bara åker korta sträckor, glömmer bort, bältet är obekvämt eller man orkar inte använda det. Av de som kör eller åker i moppebil (antal svarande 105) använder 51 % alltid bilbälte och 27 % oftast. 10 % svarar att de aldrig använder bilbälte i mopedbil.

"Om dom säger att jag behöver men om inte då oftast har jag inte."

Bara 10 av de som svarar är under 135 cm och av dem använder 5 alltid och 4 oftast bilbarnstol eller bälteskudde.

Av de som har kört moped/skoter eller blivit skjutsade (antal svarande 146) använder 79 % alltid hjälm och 14 % oftast, 3 % svarar att de aldrig använder hjälm. Av de som svarar att de åker eller har åkt hoverboards (antal svarade 107) använder 25 % alltid hjälm och 46 % svarar att de aldrig använder hjälm. Siffrorna är liknande när det gäller elsparkcyklar: Av de som har kört elsparkcykel eller blivit skjutsade (antal svarande 138) använder 25 % alltid och 46 % aldrig hjälm. Av de som har kört en moped/fatbike eller blivit skjutsade (antal svarande 133) använder bara 18 % alltid och 47 % aldrig hjälm.

När det gäller regler som barn önskade för mopeder/skotrar skrev flera att de var nöjda med de nuvarande reglerna. Många nämnde att de ska använda hjälm och köra på sidan av vägen. Flera önskade att mopedbilar skulle vara säkrare byggt ifall man krockar och några ville även förbjuda mopedbilar helt. Det önskades att mopedbilar skulle köra på sidan av vägen, så att bilar kan köra förbi. När det gäller elsparkcyklar, hoverboards och mopeder var barns önskemål kring trafikregler ganska liknande, b.l.a. att man ska ha hjälm, köra på cykelvägen och inte köra för fort.

Elevernas feedback om hur det var att svåra på frågorna varierade väldigt mycket och av de som gav feedback var ungefär hälften positiva och skrev t.ex. att det var bra, intressant, helt okej eller roligt. Nästan lika många skrev att det var negativt, t.ex. tråkigt eller svårt att svara på frågorna eller att enkäten var för lång.

Ungdomar i gymnasieåldern

Totalt 79 ungdomar i gymnasieåldern svarade på individuella enkätfrågorna, majoriteten (87 %) är 16–18 år. 56 % var flickor, 42 % killar och 3 % ville inte svara. Över hälften (55 %) bor i Mariehamn, Godby eller annat tätbebyggt område, 6 % i skärgården och 38 % bor på övriga Åland. 75 % går i Ålands

Lyceum och 23 % i yrkesgymnasium. Nästan hälften (47%) tar sig vanligen till skolan med eget fordon, 19 % tar buss och 18 % cyklar.

Det som ungdomar behöver för att vara trafiksäkra i trafiken är att alla ska följa de trafikregler som finns. De lyfter fram också vikten av reflexer och gatubelysning samt bra, separata cykelbanor. Många nämner att det borde bli tryggare att köra moped och mopedbil:

”Respekt från bilister vid omkörning av moped.”

”Jag skulle vilja ha ett mer trafiksäkert fordon än mopedbil. Starkare struktur och säkrare vid olyckor.”

Lite över hälften (56 %) av svarande nämnde bilar och andra motorfordon som en orsak att man känner sig otrygg i trafiken och särskilt eftersom alla som kör följer inte trafikreglerna. 12 ungdomar nämnde särskilt otrygga situationer där en moped eller moppebil hade blivit omkörd av en bil. De flesta av dem tar sig vanligen till skolan med eget fordon.

”Själv har jag flera gånger varit med om att bilar kör om samtidigt som det kommer mötande trafik, samt på vägar där omkörningsförbud råder.”

”Ja, bilar kör om i rondeller, i korsningar, byter inte ens fil och blinkar inte när de kör om.”

”Många förare vid skolan verkar vara osäkra på vem som får köra först i korsningar och utfarter.”

Det som gör det svårt för ungdomar att ta sig runt är opassliga och otillräckliga busstider, särskilt under kvällar och helger. Många svarar att de måste köra eget fordon eller få skjuts från vårdnadshavarna för att ta sig runt. Otillräcklig cykelinfrastruktur nämndes också.

Gällande förslaget om att gående som använder en gemensam gång- och cykelbana ska om möjligt gå längst till vänster (mot trafiken), trodde lite över en tredjedel (35 %) att förslaget påverkar eget agerande mycket eller lite, 39 % att förslaget inte påverkar en själv och 27 % kunde inte svara. Av de ungdomar som motiverade sina svar (n=41) var hälften positiva mot lagförslaget och 17% skrev att de redan följer regeln. Andra kommentarerna lyfte fram att det är svårt med en förändring och att de inte tror att alla kommer att följa regeln även om det blir lag.

”Jag kommer byta sida som jag går på. Det verkar ganska logiskt eftersom man ska gå på vänster sida på bilvägar. Men ska man gå på vänster sida på bara gångvägar också?”

”Jag går redan på vänster sida men det blir mindre risk att folk blir på cyklade om det blir lag.”

”Personligen är det en vana för mig att gå på höger sida. Att ha en regel som gäller alla skulle det vara hjälpsamt.”

”Folk kommer missa att det är en ny lag.”

Av ungdomar i gymnasieåldern använder bara 10 % alltid hjälm när de cyklar, 9 % oftast, 23 % ibland och över hälften (56 %) aldrig. De flesta svarade att de inte använder hjälm eftersom man inte orkar ha den med, det känns onödigt och det ser fult ut att ha hjälm. En person svarar också att den har svårt att fokusera när man har hjälm på.

Ungdomar i gymnasieåldern svarade på frågor om det ska stå i lagen att den som cyklar eller kör lätta elfordon (elsparkcykel eller mopel) ska använda cykelhjälm. 58 % trodde inte att lagen skulle påverka deras cyklande, 18 % visste inte och 23 % trodde att det skulle påverka mycket eller lite. En ungdom skriver att den ska sluta cykla i så fall, en skriver att man börjar använda hjälm om det blir vanligare. Nästan hälften (48 %) tror att flera ungdomar kanske kommer att använda hjälm om det blir lag. Många tror inte att unga kommer att ändra beteendet om det inte blir några påföljder. Fast några lyfter fram att om det blir standard kommer fler att konfirmera till normen.

"Om det inte får någon påföljd om man inte har hjälm tror jag det kommer va typ de samma men folk kanske reflekterar över de och börjar använda hjälm man vet aldrig."
"vissa kommer nog inte bry sig men andra kanske blir rädda att hamna i trubbel ifall de inte har hjälm och det blir en lag."
"De har cyklat länge utan hjälm, vilket gör att de vill inte förändra deras bekvämlighet. Dessutom faller ungdomar för gruppträck. Om de flesta använder inte hjälm kommer de som använder hjälm att bli retade."

De ungas åsikter varierade mycket gällande vad som vore det bästa beslutet gällande lagkrav på cykelhjälm, men majoriteten **73 %** av de som svarade på frågan (n=71) tyckte att det borde finnas lagkrav på användning av cykelhjälm, nästan hälften (46 %) ville också att lagkravet skulle leda till någon påföljd:

- **37 %** vill att det står i lagen att barn under 15 år måste använda hjälm. Barn under 15 år som inte använder hjälm kan stoppas av polisen men inte bötfällas. Föräldrar eller andra som fyllt 15 år kan däremot bötfällas, om de skjutsar ett barn som inte har cykelhjälm (som det är i Sverige).
- **27 %** vill att det står i lagen att den som cyklar ska använda cykelhjälm, men att det inte leder till någon påföljd om du inte använder cykelhjälm (så här vill beslutsfattare på Åland att det ska bli).
- **10 %** vill att det ska stå i lagen att alla måste använda hjälm. De som inte använder hjälm kan stoppas av polisen och de som har fyllt 15 år kan få böter om de själva eller barn de skjutsar inte har cykelhjälm.
- **24 %** vill att lagen inte kräver att man använder cykelhjälm (som det är nu på Åland)
- 3 % svarade annat.

I öppna frågor om lätta elfordon skriver några (åtta stycken) att det borde finnas strängare regler för lätta elfordon än för vanliga cyklar, eftersom de går snabbare. T.ex. hjälmkrav, åldersgräns, körkort och att de inte ska köra bland gående lyfts fram som önskade regler. Däremot lyfter några också fram att skjutsandet inte borde begränsas pga. ålder, eftersom det är smidigt att kunna skjutsa kompisar.

"Hjälm för dom som kör elfordon och ett eget körfält för dom"
"Det skulle vara smidigt att få skjutsa jämnåriga personer men om det inte bedöms vara säkert så är väl detta bästa alternativet."

Ungdomarnas tankar om förslaget gällande styrångsfylleri är varierande. Många tyckte att förslaget låter bra men några skrev att det känns överdrivet eftersom styrångsfylleri bedöms mest vara en fara för en egens säkerhet. Några skrev att det borde finnas strängare regler för lätta elfordon. Några lyfte

även fram att förslaget kändes orättvist och att det istället borde finnas en objektiv gräns som möjliggör objektiv bedömning. Några lyfte fram att det ändå är bättre att cykla än att köra bil hem under påverkan.

"Tycker lätta elfordon såsom mopen definitivt inte ska köras när man är full"

"Jag tycker att det är bättre att en full person cyklar hem istället för att köra hem, åka med någon som är påverkad, tvingas slösa pengar på taxi eller gå hem i kylan och mörkret. Eftersom det kan vara svårt att bedöma om någon är i fara så kanske det avskräcker folk från att cykla på fyllan eftersom de är rädda för att bestraffas."

"Bedömningen blir inte särskilt rättvis eftersom man nog inte kan avgöra sådant här i berusat tillstånd. Så de som RÅKAR utgöra en fara får straff och resten inte. Jag tycker alla borde få straff."

"Jag tycker det skulle vara bra om man kunde bötfälla om man skulle överstiga en viss promillegräns."

75 % av ungdomar svarar att de alltid använde bilbälte när de åker bil eller mopedbil. Många använde bältet för att skydda sig själv och eftersom det är lag på det (om polisen åker förbi), det är enkelt och en vana. Av de som inte alltid använde bälte svarade några att de glömmer bort det ibland. Gällande förslaget att höja avgifterna om man själv eller ens passagerare inte använder hjälm eller bilbälte tyckte nästan hälften (49 %) att förslaget kommer att påverka sitt eget agerande lite eller mycket, eftersom man inte vill betala böter. Nästan lika många (43 %) trodde inte att förslaget kommer påverka dem eftersom de redan följer reglerna. I frågan om unga blir bättre på att följa trafikreglerna om man höjer avgifter så håller 70 % av ungdomarna helt eller delvis med. 21 % håller inte med: *"Jag anser inte att högre straff är ett bra alternativ för att höja trafiksäkerheten."*, *"För det är ju ofta inte ens ungdomarna som betalar utan föräldrarna."*

81 % håller helt eller delvis med att ungdomar har tillräcklig information om vilka trafikregler som gäller dem. *"Alla ungdomar som tagit körkort har koll på reglerna som gäller i trafiken, men de som inte tagit körkort har inte så bra koll för vi får inte så mycket information om det i skolan."* Det bästa sättet att få alla ungdomar att följa trafikreglerna enligt de svarande är att de unga får mer information om sina egna skyldigheter och påföljder. På andra plats finns att få mer utbildning i skolan om varför trafikreglerna finns, på tredje plats finns mer utbildning i trafikskolorna och på fjärde plats hårdare straff (t.ex. Högre avgifter).

Andra trafikregler som de unga önskar är bl.a.:

"Hårdare straff för unga som använder mobil medan de kör. Jag har nog aldrig sett en moppebils förare som inte har mobilen i handen."

"Man får inte köra om mopeder/mopedbilar i korsningar, rondeller, när det kommer bil i möte eller ifall mopeden/mopedbilen framför ska svänga till vänster(korsning). Hårdare böter ifall man gör det."

"Skapa ett prov eller liknande som vuxna behöver göra efter några år för att hålla sig uppdaterade om trafikreglerna."

Ungas åsikter om hur det var att svara på enkäten varierade. 58 % av de som gav feedback var positiva och tyckte att det var okej, intressant eller roligt att man får tycka till. 35 % tyckte att det var tråkigt eller att enkäten var för lång och det var för många frågor.

Ålands handikappförbunds ungdomsråd

Handikappförbundets ungdomsråd diskuterade trafikfrågorna vid ett möte och tre ungdomar mellan 15 och 20 år deltog i diskussionerna. Diskussionsmaterialet för grundskolor användes som grund och anpassades lite för att passa gruppen.

Gruppens åsikter om de har känt sig otrygga i trafiken på Åland

- När jag cyklar snabbt, ska korsa vägar med cykel
- När jag gick och någon annan kom gående (en person som jag inte kände) och började bråka mitt på gatan
- När det är mörkt känns det otryggt att gå och cykla. Då är man t.ex. rädd att man cyklar in i någon annan. Att alla ska ha cykellyktor ska hjälpa. Man själv har ibland lyktor när man cyklar i mörkret.

Gruppens åsikter om att cykla:

Alla som cyklar vet vilka regler de måste följa:

- "Vissa vet men inte alla. Vissa kanske vet men struntar att följa. De regler som inte alltid följs är: Att någon skjutsar någon annan, att man cyklar utan hjälm, att man cyklar med mobil."

Barn på Åland använder cykelhjälm när de cyklar

- Två ungdomar i gruppen använder alltid cykelhjälm när de cyklar, en använder ibland. Varför man inte alltid använder hjälm är pga. om man är stressad och hittar inte hjälm, man kan glömma det även om man alltid annars har hjälm, det har hänt någon gång. Den som använder hjälm ibland orkar inte ha hjälm alltid. Gruppen tror att många unga tycker att hjälm ser fullt ut.

Yngre barn behöver cykelhjälm bättre än äldre barn, ungdomar eller vuxna

- "Även om man är äldre så betyder det inte att man kan cykla på ett tryggt sätt. Alla behöver inte ha hjälm, om man kan cykla bättre."
- De vuxna som bestämmer vill att det ska stå i lagen att den som cyklar ska använda cykelhjälm. Jag tycker att det är en bra idé att det står i lagen.
- "Cykelhjälm ger säkerhet och räddar liv." Skulle inte ändra något för de i gruppen som redan använder alltid hjälm, den i gruppen som använder hjälm ibland tror att man kanske skulle använda hjälm lite mera om det ska stå i lagen.
- Barn under 12 år får cykla på gångbanan, men äldre barn måste cykla på cykelbanan eller om den inte finns ska man cykla vid sidan av körbanan. Jag tycker att det är en bra regel.
- Det är en helt bra regel men inte den bästa. Det bästa vore att alla skulle kunna cykla på ett tryggt ställe (och inte bredvid körbanan). När vi pratade om hur det då skulle vara för de som går om alla skulle få cykla på gångbanan oavsett åldern, så tyckte gruppen att det skulle kännas lite otryggare för de som går, speciellt om de som cyklar tittar på mobilen samtidigt.

Gruppens tankar om vad vuxna behöver göra så att alla barn får vara trygga i trafiken.

- De regler som vuxna idag är sämst på att följa:
 - Inte kolla på mobilen när de kör
 - Använda bilbältet
 - Inte ha så bråttom när man kör bil

Regler som vuxna ska följa:

- Köra enligt hastigheten!
- Va inte riskabel
- Vara förberedd
- Köra lagligt
- Bälte på
- Använd bälte
- Allt ska fungera i bilen
- Inte kolla på telefonen!
- Kolla noga omkring

Gruppens tankar om de vilka regler som borde finnas för olika transportmedel:

- Cykel: Att alla ska ha cykellyktor, alla ska ha hjälm.
- Elsparcykel mm: Använd skydd vid behov!

Ungdomsrådet (inom Bärkraft.ax)

Ungdomsrådet inom Bärkraft diskuterade trafikfrågorna vid ett möte. Ungdomsrådet grundades hösten 2022 på initiativ av Utvecklings- och Hållbarhetsrådet. Syftet med gruppen är att öka Ålands ungdomars inflytande i politiken och landskapets vidare utveckling. Ungdomsrådet består av medlemmar i åldern 15–20 år. Medlemmarna i rådet utses av studeranderådet från Ålands yrkesgymnasium, Ålands lyceum och yrkesträningsprogrammet. Tre medlemmar deltog i diskussioner om förslaget till ny vägtrafiklag.

Grunden för diskussionerna var de enkätfrågorna som hade tagits fram för unga i gymnasieåldern.

Känns det någon gång otryggt i trafiken på Åland?

- När man åker bil utan vinterdäck och det är halt
- När man cyklar i dåligt väder
- Cyklister som inte signalerar
- Övergångsställen
- När det kommer djur när man åker i bil
- Nu släcks gatubelysningen tidigt på några ställen. Kan man ha gatubelysning med rörelsesensorer?
- Alla bilar borde kunna ha tillräckligt starka lyktor om det inte finns gatubelysning

Cykelhjälm:

Varför använder/ansänder inte unga cykelhjälm?

- Det ser fult ut att ha hjälm
- Man vill cykla utan hjälm

- Man vet inte hur mycket skillnad hjälm gör, tänker att jag inte kommer att köra in i en bil, jag har aldrig varit med i en olycka.

Borde det stå i lagen att man ska använda cykelhjälm?

- Det kanske kan göra att några använder hjälm mer, men lagen funkar kanske bättre för barn i grundskolan.
- Kanske i gymnasieåldern man bara tänker att om det inte finns några påföljder så behöver man inte följa lagen.
- Det kan bli bara ett skämt att ha en lagskrivning utan konsekvenser. Första reaktion är: "Vad blir det för konsekvenser?"
- Ifall man borde skriva om användning av cykelhjälm i lagen beror på hur mycket hjälm hjälper vid olika olyckor och hur många som skulle sluta cykla i så fall.
- Det borde vara antingen ingenting i lag om cykelhjälm eller samma regler för alla. Det vore konstigt att ha en lag som är bara för barn. Jättemånga vuxna cyklar ju utan hjälm.
- Det bästa alternativet vore påföljder för alla om de inte använder cykelhjälm, så som med bilbältet: böter om man inte följer lagen.
- Om det bli påföljder när man inte använder cykelhjälm kan det leda till att man inte cyklar alls, om man tycker att hjälm ser fult ut eller känns dumt.
- Alla borde kunna välja själv men också skylla på sig själv om något händer.
- Bästa alternativet vore så som i Sverige (alla under 15 år måste ha hjälm enligt lagen).
- Istället för lagskrivning om cykelhjälm så behöver vi en bättre cykelkultur. Polisen borde komma till skolorna i tidig ålder och prata om varför det är bra att ha hjälm, hur man cyklar på ett tryggt sätt.

Vilka regler borde finnas för de som cyklar:

- Var uppmärksam i trafiken när du cyklar. T.ex. borde man inte använda mobilen när man cyklar.

Ålands lyceums studeranderåd

Infrastrukturministern besökte Ålands Lyceums studeranderåd för att höra studeranderådets åsikter gällande förslaget om den nya vägtrafiklagen. Ministern berättade om följande förslag och frågade vad studeranderådet ansåg om förslaget. Ungdomarna diskuterade för- och nackdelar med respektive detaljförslag.

Lägre straff för att bryta mot vägtrafiklagen med moped/mopedbil (40 euro istället för 70 euro).

Följande argument kom fram och slutsatsen blev att det vore bättre om alla var lika inför lagen.

- Skadorna är lindrigare och därför är det motiverat med en lägre avgift. Rådet kom fram till att detta troligtvis inte stämde då mopedbilar och mopeder kan leda till högre skador för förarna.
- Avgiften är riktad mot en grupp människor som har det sämre ställt ekonomiskt och därför är det proportionerligt att ha en lägre avgift för dem. Det blev mycket diskussion kring denna punkt och motargument framfördes att om alla ska vara lika inför lagen samt att det troligtvis inte skulle bli någon skillnad även om det var en högre avgift.

Cykelhjälmkrav. Slutsatsen blev att det är bra om det inte finns krav på cykelhjälm.

- Det är individens skyldighet att ta ansvar för sin egen hälsa.

- Kan leda till att färre människor cyklar om det blir krav, vilket är dåligt för folkhälsan. (Aspekten om folkhälsan tog ministern själv upp men ungdomarna resonerade själva fram till att färre människor kan komma att cykla.)
- Det skulle krävas många poliser och resurser för att kontrollera detta om det skulle få någon effekt.
- Samhället har ett kollektivt ansvar för skador och därför är det problematiskt att endast säga att det handlar om individens ansvar, jämfört med rökning där skatten som uppbärs för skadorna (denna aspekt tog ministern upp).

Övergångsställen. Ska det finnas "sockerbitar" eller inte? Slutsatsen blev att ungdomarna gärna skulle se att sockerbitarna och vägmärken för cyklister försvann för att göra det enklare att förstå om man får cykla över ett övergångsställe eller inte. I remissförslaget finns dessa kvar.

- Komplicerade regler gör att man inte förstår när man får cykla över ett övergångsställe. Ingen i gruppen visste hur reglerna faktiskt var idag. Det leder till osäker trafikmiljö.
- Snön kommer och gör att det inte går att se sockerbitarna.
- Skyltning om väjningsplikt är det ingen som observerar när man cyklar.
- Man cyklar ändå över på övergångsställen fast man inte får.
- Jämförelse med trafikregler i våra närregioner (tog ministern upp).

Styrstångsfylleri. Slutsatsen blev att förslaget var bra och att det inte finns promillegräns. Denna fråga var det en lång debatt om.

- Här var det inte lika lätt att säga att det var individens ansvar utan till en början var resonemanget att det kunde vara bra med en promillegräns. Sedan jämfördes resonemanget med cykelhjälmar och då blev frågan svårare.
- Det kunde också vara en skillnad mellan cyklar och lätta elfordon tyckte ungdomarna. (här tog ministern upp att de betraktas som cyklar om de är under 25 km/h på grund av den snabba teknikutvecklingen på området som gör fordonen svåra att definiera.
- Det kunde dock leda till att flera människor väljer att åka med en berusad förare av ett fordon om man inte får cykla när man är berusad.
- Avslutningsvis diskuterade vi vad äventyrande av trafiksäkerheten innebär och hur lagförslaget tillämpas i praktiken.

Vårdnadshavare

Totalt 364 vårdnadshavare svarade på de individuella enkätfrågorna. Majoriteten (68 %) var kvinnor och 30 % män. Nästan hälften (48 %) bor i Mariehamn, Godby eller annat tätbebyggt område, ungefär lika många (48 %) på övriga Åland, 2 % i skärgården och 2 % svarade "annat".

Det vårdnadshavare lyfte fram för att barn behövde vara så trafiksäkra som möjligt i trafiken var särskilt utbildning, kunskap och praktisk träning om trafiksäkerhet och -regler (från vårdnadshavare, skola och dagis), personlig skyddsutrustning (såsom reflexer, hjälm, lampor) samt trygga trafikmiljöer

(så som gång- och cykelbanor, gatubelysning, trygga övergångsställen). Vikten av enkla, klara och entydiga trafikregler utan undantag lyftes också fram.

Majoriteten av vårdnadshavarna verkar positivt inställt till förslaget om att gående på en gemensam gång- och cykelbana ska om möjligt gå längst till vänster. Några lyfter fram att det kan bli förvirrande för de som är vana vid att gå på höger sidan. Det lyftes också fram att förslaget var svårt att förstå, att det vore viktigt att reglerna skulle vara samma i alla eller minst i de närmaste länderna för att undvika förvirring och att regeln troligen kommer vara svårare för vuxna än för barnen.

Lite över hälften (51 %) ansåg att förslaget där både förare och passagerare på cyklar och lätta elfordon (elsparkcykel eller moped) ska använda cykelhjälm påverkade den egna familjen lite eller mycket positivt. Många tror att det blir lättare att motivera barn och unga att använda hjälm om det blir lag. 36 % tyckte inte att det kommer att påverka den egna familjen, de flesta skrev att de redan idag använder hjälm. Några lyfte fram för att skapa förändring borde det också införas påföljder. Av de 4 % som svarade att förslaget påverkar mycket eller lite negativt ansåg några att det inte behöver regleras genom lag eller att det saknas påföljd. *"Lagtexter som man inte behöver följa främjar en likgiltighet inför lagen som inte är till fördel för samhället. Jag önskar att texten stryks från lagen, mycket bättre att informera om fördelarna med hjälm och på det sättet påverka användningen av hjälm."*

Åsikterna gällande vad som vore det bästa beslutet på Åland gällande cykelhjälm varierade mycket även bland vårdnadshavarna, men 85 % önskade att det finns en skrivning i lagen om cykelhjälm och 55 % att skrivningen är kopplad med någon påföljd.

När det gäller förslaget om att undantaget om att barn som är äldre än tre år men kortare än 135 cm tillfälligt får färdas i ett fordon eller i en taxi utan bilbarnstol eller bälteskudde ska tas bort svarar nästan hälften (48 %) av vårdnadshavarna att förslaget inte kommer påverka egen familj. 20 % tycker att förslaget påverkar egen familj mycket eller lite positivt och några lyfter fram att olyckor kan hända när som helst. 17 % tycker att förslaget påverkar mycket eller lite negativt och de lyfter fram att förslaget försvårar vardagen, möjligheten att hjälpa varandra, akuta situationer eller möjlighet att åka taxi med barn. Några lyfter fram att för att underlätta situationen borde alla taxibilar och daghem/fritidshem ha extra bälteskuddar, barnrådgivningen kunde förmedla kontakt med folkhälsan som hyr ut stolar. Några lyfte också fram att det är viktigt att säkerställa att särskilt alla inflyttade familjer får information om lagen och reglerna, eftersom alla har kanske inte samma regler med bälten och skyddsanordningar.

"Det här kommer försvåra vardagen otroligt mycket, i synnerhet för ensamstående, utan att öka säkerheten nämnvärt alls. det kan bli bekymmer om man tillfälligt behöver ha ett extra barn i bilen."

"Ibland uppstår akuta situationer då jag kan behöva hämta anhörigas småbarn och inte har tillgång till bilstolar just då, då är ju i alla fall bilbälte bättre än att barnen blir ensamma/kvar på dagis efter stängning."

"Det kommer även göra att barnfamiljer inte kommer kunna räkna med att få åka med i taxibilar. Låt säga att man kommer med sen nattfärja och taxin som finns på plats har"

ingen kudde (eller för få antal kuddar), då blir barnet stående och vänta tills lämpligt fordon kommer, vilket ibland kan ta upp till en timme. En tillfällig lösning skall verkligen vara tillfällig. Ägs bilen av barnets vårdnadshavare bör man kunna bötfällas om bilen saknar bälteskudde eftersom det tyder på att lösningen inte är tillfällig."

"Om det händer något och jag måste akut skicka min son med en taxi till sjukhuset vill jag kunna göra det utan att taxichauffören säger "nej du får ringa ambulans". Ibland kan ju en taxi vara snabbare och smidigare."

"Kan bli problematiskt om livet kniper och man behöver hjälp men ingen bilstol finns att tillgå. Jag min uppfattning är att alla använder bilstol som förstår riskerna med att förda sitt barn utan. Däremot har jag bevittnat att människor med utländsk härkomst inte anammat användandet av bilstol i samma utsträckning, det kunde förebyggas med hjälp av mödra- och barnrådgivningen som även kunde förmedla kontakt med folkhälsan som hyr ut stolar."

"Det finns tillfällen när man tillfälligt måste transportera barn tex akut. Det är sällan man har bilbälteskudde extra i bilarna. Om lagen kräver det och man inte tar hand om situationen av den anledningen att man bryter en lag, kan det öka risken för negativa effekter på andra sätt. Just tex om mormor måste hämta ett sjukt barn. Om detta lagförslag dessutom leder till en massa onödiga barnskyddsutredningar blir det rent kontraproduktivt."

Frågan gällande att förslaget om en förare eller vårdnadshavare som transporterar ett barn (under 15 år) på ett inte trafiksäkert sätt ska påföras en avgift för trafikförseelse på 140 euro (dubbelt så mycket som idag) lyfter några fram att förslaget påverkar särskilt de som inte har bra ekonomiska resurser.

Jag tror att oftast är det personer med sämre socioekonomiskt ställt som har problem att uppfylla alla krav, de är inte medvetna om dem och/eller har inte råd. Bilbarnstolar är svindyra. Inga böter men man kanske måste visa upp att man ordnat det vid senare tillfälle (har man inte råd får man stöd för införskaffandet av rätt utrustning) istället för böter.

För övrigt lyfte vårdnadshavare fram att det borde införas hårdare straff vid telefonanvändning, både när man kör eller cyklar.