



## **Äldre cyklisters syn på sina egna möjligheter att påverka sin säkerhet i trafiken**

**Magnus Andersson  
Cajoma Consulting  
2020**



Cajoma  
Consulting

# **Äldre cyklisters syn på sina egna möjligheter att påverka sin säkerhet i trafiken**

**Magnus Andersson**

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

© Cajoma Consulting, Uppsala 2020  
Layout: Magnus Andersson  
Omslagsbild: Magnus Andersson  
Tryck: Kph, Trycksaksbolaget AB, Uppsala 2020  
ISBN 978-91-980667-5-3

# Innehåll

sida

Sammanfattning.....	1
Förord.....	5
1. Inledning.....	6
2. Syften, frågeställningar och avgränsningar.....	7
3. Metoder för datafångst.....	9
4. Litteraturoversikt.....	10
5. Cykelhjälmsanvändning.....	23
6. Cykelns utrustning och status.....	39
7. Risksituationer i trafiken.....	57
8. Utbildning för säkrare cykling.....	74
9. Tankar om det framtida cyklandet.....	78
10. Slutsatser och rekommendationer.....	80
Referenser.....	83
Bilaga 1. Förteckning över intervjuade personer.....	85
Bilaga 2. Intervjuguide.....	86



*"The safe system approach to road safety has renewed the focus on the need for an informed and engaged community to contribute to the adoption and application of effective road safety strategies."*

A. Smithson





# Sammanfattning

Slutrapporten är framtagen med ekonomiskt stöd från Trafikverkets skyltfond. Ståndpunkter, slutsatser och arbetsmetoder i rapporten reflekterar författaren och överensstämmer inte med nödvändighet med Trafikverkets ståndpunkter, slutsatser och arbetsmetoder inom rapportens ämnesområde.

Studiens viktigaste fynd: (1) 22 rekommendationer riktas till äldre cyklister om åtgärder som de själva kan vidta för att skydda sig mot olyckor och skador i cykeltrafiken. (2) Utbildningar för äldre cyklister i ökad säker cykling har en stor utvecklingspotential.

Projektet "Äldre cyklisters syn på sina egna möjligheter att påverka sin säkerhet i trafiken" genomfördes under 2019 och 2020 av Magnus Andersson, Cajoma Consulting.

Av alla cyklistkategorier har äldre cyklister störst risk att drabbas av dödsolyckor i vägtrafiken. Under perioden 2015-2019 omkom 105 cyklister i Sverige. Av dessa var 61 cyklister över 65 år vilket motsvarar 58 procent av de dödade cyklisterna. Under perioden 2015-2019 skadades 806 äldre cyklister allvarligt. Ytterligare 2877 fick måttliga skador medan 3507 skadades lindrigt.

Projektets huvudsyfte var att ta reda på vad äldre cyklister (65 plus) anser om sina egna möjligheter att påverka sin egen säkerhet i samband med cykling. Ett annat syfte var att undersöka varför vissa äldre cyklister anammar säkerhetsåtgärder medan andra inte gör det i samma utsträckning.

Projektet baserades på en litteraturöversikt och 17 intervjuer med vardagscyklister mellan 65 och 83 års ålder. Projektet inriktades på tre områden av betydelse för äldre cyklisters säkerhet: cykelhjälm användning, cykelns utrustning och status och risksituationer i trafiken.

*1. Cykelhjälm användning.* I sin strategi för säkrare cykling har Trafikverket hävdade att om alla använde cykelhjälm skulle antalet omkomna cyklister minska med 25 procent. Informations- och utbildningsinsatser om cykelhjälm har med framgång riktats till pensionärsorganisationer på olika platser i Sverige.

*2. Cykelns utrustning och status.* Dagens cykel har flera brister ur ett äldre perspektiv som bidrar till olyckor och skador. Höga insteg gör det med åren allt svårare att kliva upp på cykeln. Av- och påstigning skapar problem och leder ofta till olyckor och skador. Start- och stoppmomenten, som är frekventa i tätortstrafik, är särskilt besvärliga för äldre cyklister. Cykelns utrustning, skick och underhåll är viktigt för säkerheten.

*3. Risksituationer i trafiken.* Cyklisters säkerhet är i hög grad kopplad till förmågan att bedöma och hantera risksituationer i trafiken. Risker i trafiken kan exempelvis handla om cykling i korsningar. Ett annat exempel är då cyklister hamnar i "döda vinkeln" i närheten av tunga fordon såsom bussar och lastbilar. Alkoholkonsumtion i samband med cykling påverkar säkerheten negativt.

Fem antaganden utgjorde utgångspunkter för detta projekt. För det första, antalet äldre cyklister inom överskådlig framtid kommer att öka. Allt fler personer förväntas att cykla efter 65 års ålder. Risken är uppenbar att utan ytterligare trafiksäkerhetsåtgärder kommer antalet omkomna och skadade äldre cyklister att öka. En väsentlig del av de nödvändiga säkerhetsförbättringarna behöver komma från de äldre själva. För det andra, äldre cyklister har en stor potential att på egen hand förbättra sin trafik-

säkerhetssituation. Denna potential har ännu inte kartlagts på ett systematiskt sätt. *För det tredje*, äldre cyklister har inte alltid kännedom om vilka enkla åtgärder som de själva kan vidta för att öka sin säkerhet i trafiken. Ökad kännedom om dessa åtgärder kan bidra till att minska antalet omkomna och skadade cyklister. *För det fjärde*, det är viktigt att utgå från fler än en parameter för att förstå förutsättningarna för hur äldre cyklister kan påverka sin trafiksäkerhet. Cykelhjälm är en viktig parameter men det är också viktigt att inkludera parametrar såsom cykeln, vintercykling, samspelet med andra trafikanter samt hantering av risksituationer som exempelvis cykling i korsningar. *För det femte*, det är viktigt att involvera pensionärsorganisationer i säkerhetsarbetet för äldre cyklister. De har ett stort antal medlemmar och inom organisationerna finns sedan länge ett manifesterat intresse för trafik-säkerhetsfrågor.

Följande slutsatser kan dras från de djupintervjuer som för denna studie genomfördes med 17 äldre cyklister:

- Äldre cyklister, dvs. 65 plus, är ingen homogen grupp av cyklister. Här finns avancerade motionscyklister liksom de som med stor möda klarar av att cykla korta sträckor för att uträtta nödvändiga ärenden.
- Vissa av de intervjuade äldre cyklisterna har råkat ut för fler olyckor än de andra äldre cyklisterna som intervjuades. Dessa olyckor har påfallande ofta varit relaterade till ett offensivt körsätt och/eller ett visst risktagande.
- Medvetenheten om risker med det egna cyklandet tycks öka med ökad ålder och uttrycker sig i form ett ökat defensivt körsätt, ett minskat risktagande och en ökad hjälmanvändning.
- De cyklar som de intervjuade cyklisterna använder är i regel i gott eller mycket gott skick. De största problemen med cyklarna uppges vara alltför hög sadelhöjd (huvudsakligen kvinnor) och alltför högt insteg (huvudsakligen män). Båda dessa problem ökar olycksrisken i samband med av- och påstigning. Alltför hög sadelhöjd leder dessutom till vingelproblem alldeles i början av cykelfärden samt problem med kontroll och balans under färden.
- En minoritet av de 17 intervjuade cyklisterna cyklar vintertid. Inte alla av dem som cyklar vintertid använder vinterdäck.
- Cykling i korsningar anses vara både komplicerat och farligt. Flera trafiksituationer utpekades som farliga i intervjuerna. Exempel är korsningar med skymd sikt och korsningar där anslutande fordon kommer snett bakifrån. Vingel i korsningar, t.ex. i samband med av- och påstigning, innebär ökad risk för påkörningar.
- En klar majoritet av de intervjuade cyklisterna uppgav att de har cyklat efter att ha druckit alkohol. Det finns en tydlig acceptans för måttlighetsdrickande i samband med cykling.
- Bland de intervjuade cyklisterna finns ett intresse för utbildning och information om hur de äldres cykling kan göras säkrare. Pensionärsorganisationerna, inklusive deras lokala föreningar, ses som möjliga plattformar för utbildnings- och informationsinsatser. Flera intervju-personer uppgav att de skulle välkomna TV-program om äldres cykling ty "TV-program är sådant som gamla människor pratar om."
- I tidigare studier om äldre cyklister har 75 år angetts vara den ålder då många äldre beslutar sig för att sluta cykla. Flertalet av de cyklister som intervjuades för det här projektet indikerade att de har för avsikt att cykla betydligt längre än så. Noterbart är att ingen av de intervjuade cyklisterna anförde ökad kroppslig sårbarhet som ett bidragande skäl till att sluta cykla. Det är den ökade olycksrisken snarare än den ökade kroppsliga skörheten som uppfattas som avgörande för hur länge man kan tänka sig att fortsätta cykla.

Studien visade att vissa äldre cyklister är bättre på att anamma säkerhetsåtgärder än andra. Ifråga om användning av cykelhjälm kan man konstatera att äldre motionscyklister tycks ha en högre hjälm-användning än äldre vardagscyklister. De förra cyklar snabbare och längre sträckor än vardagscyklister vilket påverkar hjälmanvändningen. Äldre vardagscyklister som inte använder hjälm förklarar det med att vanans makt är stor och hjälmen påverkar frisyren på ett negativt sätt. Det senare är ett särskilt vanligt argument hos kvinnor. Vardagscyklister som använder hjälm refererar också till betydelsen av vanans makt liksom erfarenheten av egen eller nära anhörigs olycka.

När det gäller cykelns utrustning och status tycks äldre motionscyklister i högre grad än vardagscyklister använda cyklar i mycket gott skick och som uppfyller alla lagkrav. Intervjuerna pekar entydigt på att äldre kvinnliga cyklister har betydligt större problem med kontroll och balans än de manliga äldre cyklisterna. Kvinnors problem kan i hög grad relateras till att de har en betydligt högre sittposition än männen.

### *Rekommendationer*

Studien utmynnar i 22 rekommendationer till äldre cyklister som handlar om åtgärder de själva kan vidta för att skydda sig i cykeltrafiken:

#### Olyckspreventiva åtgärder:

1. Att försöka undvika att cykla i korsningar utan trafikljus.
2. Att inte blint lita på högerregeln i korsningar. *Chansa aldrig och ta aldrig något för givet.*
3. Att säkerställa att man som cyklist har fria ytor omkring sig när man börjar cykla, t.ex. vid en korsning. Vingel är vanligt förekommande de första metrarna av cykelfärden.
4. Att vara medveten om faran med att hamna i den döda vinkeln i närheten av motorfordon, t.ex. vid korsningar.
5. Att försöka leda cykeln på passager som känns otrygga.
6. Att försöka undvika att cykla i cirkulationsplatser.
7. Att planera cykelturen efter den säkraste vägen även den inte är lika med den närmaste vägen.
8. Att förbättra synbarheten, även vid gryning och skymning.
9. Att alltid använda vinterdäck i samband med vintercykling.
10. Att använda ringklockan i trafiken för att förbättra samspelet med andra trafikanter, t.ex. på cykelvägar och vid korsningar.
11. Att alltid använda cyklar med lågt insteg.
12. Att sänka sadelhöjden så att man som cyklist *alltid* kan ha markkontakt med fötterna när man sitter på sadeln.
13. Att vid inköp av cykel välja en cykeltyp av rätt storlek och som möjliggör att sadelhöjden går att sänka tillräckligt mycket.
14. Att vid ökande balansproblem överväga att börja använda en cykel med tre hjul.

#### Skadepreventiva åtgärder:

15. Att alltid använda cykelhjälm, även vid kortare cykelsträckor. För att underlätta hjälmanvändningen kan det vara lämpligt att hjälmen är nära till hands innan cykelfärden påbörjas.
16. Att använda annan skyddsutrustning som kan minska skador på knän, höfter, armbågar, händer etc.

### Övergripande:

17. Att alltid avstå från alkohol i samband med cykling.
18. Att göra en balansanalys, exempelvis i samband med hälsokontroller.
19. Att regelbundet balanssträna för att förbättra/behålla kontroll och balans i samband med cyklingen.
20. Att delta i utbildningar om säker cykling då sådana utbildningar erbjuds.
21. Att vara medveten om att äldre cyklisters risker (olycksrisk, sårbarhet) ökar markant efter ungefär 75 års ålder. (Observera att det förekommer stora individuella variationer i det här sammanhanget.)
22. Att hellre långsiktigt planera och förbereda avslutandet av cyklandet än att låta en olycka eller allvarlig incident utgöra orsaken till att man slutar cykla.

Studien utmynnar i tre övergripande slutsatser. För det första har äldre cyklister en betydande potential att själva påverka sin säkerhet i trafiken genom att vidta ett antal enkla åtgärder. I den här studien identifierades 22 sådana åtgärder. För det andra finns det ett stort och ökande behov av utbildning om säker cykling för äldre cyklister. Fysiska möten kan varvas med distansutbildningar. Utbildningar kan med fördel använda sig av erfarenheter från de trafiksäkerhetsutbildningar som NTF och de tre ledande pensionärsorganisationerna årligen har arrangerat för de omkring 600 trafikombud som finns inom dessa organisationer. På basis av det som framkommit i intervjuerna som genomfördes för denna studie tycks det finnas en efterfrågan på en utbildning om ökad säker cykling för personer över 65 år där teoretiska kunskaper varvas med praktisk träning. En sådan utbildning skulle bland annat kunna inkludera följande moment:

1. Vikten av att cykla. Äldres trafiksäkerhet och sårbarhet.
2. Kontroll och balans: insteg, inställning av rätt sitthöjd, av- och påstigning, stopp och start, vingel. Balanstest och balansträning.
3. Hjälms och annan skyddsutrustning. Synbarhet. Vintercykling.
4. Hantering av risksituationer: korsningar, cyklisten och högerregeln, döda vinkeln. Praktiska övningar.
5. Välja cykel: Vad tänka på? Vilka cyklar finns att välja på? Hur länge kan man/bör man cykla?

Hur utbildningar för äldre cyklister ska utformas och genomföras i framtiden är en central utvecklingsfråga.

För det tredje, för att långsiktigt kunna främja äldre cyklisters säkerhet behövs en systematisk uppbyggnad av kunskap om hur äldre cyklister hanterar olika moment i sin cykling som exempelvis avstigning, påstigning, stopp, vingel, väjningssituationer, fall från cykeln och cykling i korsningar. Det är också angeläget att kartlägga äldre cyklisters alkoholvanor i samband med cykling. Kunskapen behöver öka om de situationer som cyklister själva upplever som mest riskfyllda men också de situationer som leder till flest olyckor. Det behövs ökad kunskap om vad som avskräcker äldre cyklister ifrån att cykla och vad som kan göras för att få fler äldre personer att cykla länge utan att äventyra sin säkerhet. Ökad kunskap om äldres cykling innebär att alla berörda parter ges ett bättre beslutsunderlag om vilka säkerhetshöjande åtgärder som bör prioriteras.

## Förord

Alla moment i den här undersökningen (frågeställningar, urval av fokusområden, litteraturöversikt och författande av slutrapport) har utförts av trafiksäkerhetskonsult Magnus Andersson, Cajoma Consulting.

Slutrapporten är framtagen med ekonomiskt stöd från Trafikverkets skyltfond. Ståndpunkter, slutsatser och arbetsmetoder i rapporten reflekterar författaren och överensstämmer inte med nödvändighet med Trafikverkets ståndpunkter, slutsatser och arbetsmetoder inom rapportens ämnesområde.

Ett varmt riktas till Skyltfonden samt till alla dem som intervjuats för detta projekt. Tack till NTF Jönköping för hjälp med förmedling av kontakter till cyklister i Växjö och Göteborg. Ett särskilt tack till Krister Spolander och Evert Vedung för mycket värdefulla synpunkter avseende innehåll och struktur.

För tydlighetens skull bör tilläggas att det endast är undertecknad som bär ansvar för rapportens innehåll och form. Undersökningen avslutades i augusti 2020.

Uppsala i augusti, 2020

Magnus Andersson

# 1. Inledning

Sedan år 1960 har antalet dödade cyklister i vägtrafiken minskat från 171 till 17 år 2019 och ifråga om svårt skadade cyklister har det noterats en nedåtgående trend sedan mitten på 1980-talet. Den nedåtgående trenden kan huvudsakligen förklaras av separering mellan cyklister och motorfordon samt hastighetsreducerade åtgärder i tätort.<sup>1</sup>

Äldre cyklister störst risk för att drabbas av dödsolyckor i trafiken. Äldre cyklister<sup>2</sup> är en mer utsatt grupp vad gäller risken att skadas allvarligt vid cykelolyckor. Dessutom står äldre personer för 50 procent av alla dödsfall relaterat till cykelolyckor. Idag representerar personer i åldern 65 år eller äldre 20 procent av den totala befolkningen i Sverige.<sup>3</sup>

Fem antaganden utgör utgångspunkter för detta projekt. *För det första*, antalet äldre cyklister inom överskådlig framtid kommer att öka. Allt fler personer förväntas att cykla efter 65 års ålder. Risken är uppenbar att utan ytterligare trafiksäkerhetsåtgärder kommer antalet omkomna och skadade äldre cyklister att öka. En väsentlig del av de nödvändiga säkerförbättringarna behöver komma från de äldre själva. *För det andra*, äldre cyklister har en stor potential att på egen hand förbättra sin trafiksäkerhetssituation. Denna potential har ännu inte kartlagts på ett systematiskt sätt. *För det tredje*, äldre cyklister har inte alltid kännedom om vilka enkla åtgärder som de själva kan vidta för att öka sin säkerhet i trafiken. Ökad kännedom om dessa åtgärder kan bidra till att minska antalet omkomna och skadade cyklister. *För det fjärde*, det är viktigt att utgå från fler än en parameter för att förstå förutsättningarna för hur äldre cyklister kan påverka sin trafiksäkerhet. Cykelhjälm är en viktig parameter men det är också viktigt att inkludera parametrar såsom cykeln, vintercykling, samspelet med andra trafikanter samt hantering av risksituationer som exempelvis cykling i korsningar. *För det femte*, det är viktigt att involvera pensionärsorganisationer i säkerhetsarbetet för äldre cyklister. De har ett stort antal medlemmar och inom organisationerna finns sedan länge ett manifesterat intresse för trafiksäkerhetsfrågor.

---

<sup>1</sup> Trafikanalys, 2018; Trafikverket, 2018.

<sup>2</sup> Enligt Världshälsoorganisationen kan äldre människor definieras som 65 år eller äldre. I denna rapport används uttrycket "äldre" när det gäller ålderskategorin 65 år eller äldre.

<sup>3</sup> Enligt Statistiska Centralbyrån, SCB (2016) kommer Sveriges befolkning öka med cirka en miljon invånare de närmsta tio åren. Av dessa invånare är ungefär 300 000, 65 år eller äldre vilket motsvarar en ökning på 16 procent. Den siffran förväntas stiga till omkring 25 procent år 2060. I åldrarna 65-79 år jämfört med gruppen 80 år eller äldre, syns en tydlig skillnad i ökning sedan år 2000. Medan åldersgruppen 65-79 år har haft en markant ökning på cirka 500 000 personer sedan år 2000 har personer 80 år eller äldre legat stabilt på samma nivå. Kommande 15 år förväntas en kraftig ökning av åldersgruppen 80 år eller äldre (en ökning med 300 000 personer) samt en stagnering i antalet personer i åldersgruppen 65-79 år (Collander, 2016).

## 2. Syften, frågeställningar och avgränsningar

Huvudsyftet med projektet "Äldre cyklisters syn på sina egna möjligheter att påverka sin säkerhet i trafiken" är att ta reda på vad äldre vardagscyklister (65 plus) anser om sina egna möjligheter att påverka sin egen säkerhet i samband med cykling. Ett annat övergripande syfte är att undersöka varför vissa äldre cyklister anammar säkerhetsåtgärder medan andra inte gör det i samma utsträckning.

Projektet har tre fokusområden: användning av cykelhjälmsanvändning, cykelns status och cyklisterernas hantering av risksituationer i trafiken.

1. *Cykelhjälmsanvändning.* Användning av cykelhjälm är en effektiv åtgärd mot allvariga huvudskador. Om alla använde cykelhjälm skulle antalet omkomna cyklister minska med 25 procent. Informations- och utbildningsinsatser om cykelhjälm har med framgång riktats till pensionärsorganisationer på olika platser i Sverige.

2. *Cykelns utrustning och status.* Dagens cykel har flera brister ur ett äldreperspektiv som bidrar till olyckor och skador. Höga insteg gör det med åren allt svårare att kliva upp på cykeln. Av- och påstigning skapar problem och leder ofta till olyckor och skador. Start- och stoppmomenten, som är frekventa i tätortstrafik, är särskilt besvärliga för äldre cyklister. Cykelns utrustning, skick och underhåll är av avgörande betydelse för säkerheten. Vinterdäck innebär säkrare cykling vintertid.

3. *Hantering av risksituationer.* Cyklister säkerhet är i hög grad kopplad till förmågan att bedöma potentiella risksituationer i trafiken. Sådana situationer kan exempelvis handla om cykling i korsningar. Ett annat exempel är då cyklister hamnar i "döda vinkeln" i närheten av tunga fordon såsom bussar, lastbilar etc. Alkoholkonsumtion i samband med cykling påverkar säkerheten negativt.

Centrala frågor som behandlas i studien är:

Cykelhjälmsanvändning (kapitel 5):

Vad kan äldre cyklister själva göra för att öka sin cykelhjälmsanvändning? Vad kan samhället och pensionärsorganisationer göra för att stödja detta? Vad hindrar äldre cyklister från att öka sin hjälm-användning?

Cykelns utrustning och status (kapitel 6):

Vad kan äldre cyklister själva göra för att öka sina cyklars säkerhets avseende utrustning och underhåll? Vad kan samhället och pensionärsorganisationer göra för att stödja detta? Vad hindrar äldre cyklister från att vidta åtgärder som förbättrar cyklarnas säkerhetsprestanda?

Hantering av risksituationer (kapitel 7):

Vilka är de allvarigaste risksituationer för äldre i cykeltrafiken? Vad kan äldre cyklister själva göra för att undvika olyckor i sådana risksituationer? Vad kan samhället och pensionärsorganisationerna göra för att stödja cyklister i detta? Vad hindrar äldre cyklister från att hantera risksituationer på ett optimalt sätt från ett säkerhetsperspektiv?

Utöver detta innehåller studien ett kapitel om hur de intervjuade cyklisterna ser på sitt framtida cyklande (kapitel 8). Ett annat kapitel behandlar cyklisternas syn på utbildning för äldre cyklister (kapitel 9).

Studien är avgränsad till äldre cyklisters beteenden och cyklistens interaktion med sin cykel. Studien behandlar således inte utformning av gator och vägar, fysiska åtgärder i trafikmiljön eller trafiksäkerhetsregler för cyklister.



### 3. Metoder för datafångst

Två metoder har använts för att genomföra den här studien: intervjuer och litteraturoversikt. Det viktigaste källmaterialet är inhämtat via enskilda intervjuer. Djupintervjuer genomfördes med 17 äldre cyklister hemmahörande i fyra kommuner: Göteborg, Halmstad, Uppsala och Växjö.<sup>4</sup> Sådana djupintervjuer antas kunna generera ny information om säkerhetsåtgärder som är av relevans för det nationella reformarbetet för ökad trafiksäkerhet för äldre cyklister. Vidare genomfördes sex intervjuer med personer som bedömdes besitta särskilt goda kunskaper om äldre cyklisters trafiksäkerhet.

En förteckning över samtliga personer som intervjuats för detta projekt återfinns i bilaga 1. I bilaga 2 redovisas den frågeguide som användes vid intervjuerna. Intervjuandet har gjorts per telefon. Telefonintervjuerna har spelats in med hjälp av bandspelare. Materialet har transkriberats ordagrant och sedan skickats tillbaka till intervjupersonerna för godkännande. Informanterna har i efterhand fått möjlighet att korrigera och komplettera respektive intervju via e-post.

Studien har också baserats på en översiktlig analys av skriftliga dokument, i första hand forskningsrapporter och policydokument. Dessa har kompletterats med tidningsartiklar, konsultrapporter samt information från olika hemsidor.

---

<sup>4</sup> NTF Jönköping bistod med förslag på cyklister att intervjuas i Växjö och Göteborg. De cyklister som intervjuades i Uppsala och Halmstad utvaldes av rapportförfattaren.

## 4. Litteraturöversikt

Cykeln har flera egenskaper som medför att äldre cyklister har en väsentligt högre olycks- och skaderisk än andra cyklister. För det första är cykeln ett instabilt fordon. För att cyklisten ska kunna hålla balansen krävs en kontinuerlig balansering. Att balansera, motverka tendenser till instabilitet och upptäcka variationer i underlagets kvalitet och friktion kräver en ”psykomotorisk skicklighet” av cyklisten. Denna förmåga försämras successivt under åldrandet. För det andra är cykeln ett oskyddat fordon. För det tredje har äldre cyklister väsentligen högre skaderisker till följd av åldersrelaterad minskad tolerans mot det fysiska våld som de utsätts för vid vältningar, omkullkörningar och kollisioner.<sup>5</sup>

I detta kapitel redovisas resultatet av en litteraturöversikt om äldre cyklisters säkerhet som gjordes för denna rapport. Översikten har kompletterats med information från intervjuer med personer med sakkunniga inom området äldre personers trafiksäkerhet. Kapitlet behandlar inledningsvis äldre cyklisters specifika förutsättningar följt av följt av cykelolyckor bland äldre, användandet av cykelhjälm och annan skyddsutrustning, cykelns utrustning och underhåll och särskilda risksituationer i cykeltrafiken. Avslutningsvis presenteras en modell för säker cykling som tagits fram av VTI:s forskningsprogram om säker cykling.

### Äldre cyklisters specifika förutsättningar

Det är fler ”yngre äldre” än ”äldre äldre” pensionärer som använder cykeln som transportmedel. Enligt Rosenkvist et al. (2013) används cykeln av 47 procent av personer i åldrarna 65-79 år, och 21 procent av personer i åldersgruppen 80 år eller äldre. Många äldre slutar att cykla i 75-årsåldern. Det kan bero på försämrad hälsa, upplevd brist på hänsyn från andra trafikanter och att trafiken börjar uppfattas som alltför farlig och komplex. Vissa äldre cyklister uppvisar kompensatoriska beteenden för att anpassa köruppgiften till den egna förmågan och för att minska den egna risken. Exempel är tendenser att undvika cykling i rusningstrafik, cykling i mörker och cykling i halt väglag (Englund et al., 1998).<sup>6</sup>

Äldre cyklar oftast ensamma och på tider då andra cyklister (t.ex. pendlingscyklister) oftast inte cyklar. Därmed är det få äldre cyklister som kan dra nytta av den säkerhetsfördel som ”Safety in numbers” innebär. Detta fenomen innebär att då fler cyklister förekommer på samma yta leder det till en minskad risk för varje enskild cyklist.<sup>7</sup>

Thulin och Niskas (2009) riskberäkning för olika åldersgrupper i cykeltrafiken visade att åldersgruppen 7-14 år har en dubbel så hög skaderisk och åldersgruppen 75-84 år en tre gånger så hög skaderisk jämfört med övriga åldersgrupper.

---

<sup>5</sup> Kommunikation med cykel- och trafiksäkerhetskonsult Krister Spolander, 2020.

<sup>6</sup> En studie om äldre cyklister visade att flest olyckor i denna grupp inträffar under sommarhalvåret. Fler äldre kvinnliga cyklister skadas oftare under perioden maj-september i jämförelse med manliga äldre cyklister. De senares olyckor är mera spridda över året vilket tyder på att fler äldre män än kvinnor cyklar under vinterhalvåret (Rosenkvist et al., 2013).

<sup>7</sup> Två mekanismer anses förklara varför risken per cyklist minskar då cyklisterna blir fler: bilförare blir mer uppmärksamma och beredda på att det kan förekomma cyklister och samspelet mellan trafikanter får högre kvalitet (Brüde och Larsson, 1993; Ekman, 1996 och Jacobsen, 2003).

Äldre cyklister har ett antal funktionsnedsättningar som gör dem till den mest sårbara och utsatta gruppen i cykeltrafiken.

*Skörhet:* Äldre har en ökad skörhet mot fysiskt våld vilket innebär att när det sker en olycka är de mera sårbara för svåra och dödliga skador. Enligt Ulf Björnstig, professor i kirurgi, ökar cyklisters skadegrad från 75 år och uppåt. Ett särskilt problem är lårbenshalsfrakturer vilket hänger samman med ökad skörhet i skelettet.<sup>8</sup> Enligt cykel- och trafiksäkerhetskonsult Krister Spolander är man vid 65 års ålder 3,5 gånger skörare än vid 20 års ålder. Vid 80 års ålder handlar det om faktor tio. Behovet av skydds- och säkerhetsåtgärder för äldre cyklister ökar i takt med att skörheten ökar.<sup>9</sup>

*Balansproblem.* Att hålla kursen för en cyklist innebär att styra i en viss riktning och samtidigt stabilisera fordonet, dvs. hålla balansen. Äldres förmåga att hålla balansen är försämrad. Vid 70-, 75- och 80-årskontrollerna inom sjukvården ingår tester där balansförmågan analyseras.<sup>10</sup> Äldre cyklisters balansproblem manifesterar sig bland annat i samband med av- och påstigning, vid vājningar och vid cykling i låg fart. procent av singelolyckorna inträffar i låg fart. I ytterligare en procent av olyckorna har cyklisten tappat balansen i en uppførsbacke och cyklat omkull. Sådana olyckor är vanligast bland äldre cyklister (Niska et al., 2013).<sup>11</sup>

*Nedsatt motorisk förmåga.* Åldersförändringar leder till minskad vighet och muskelstyrka vilket sätter ned den motoriska förmågan. Cyklister behöver kunna vrida på huvudet för att se om det är säkert att korsa en gata. Äldre personer kan få problem med att vrida på huvudet för att kunna se åt sidan vilket försvagar deras iakttagelseförmåga i trafiken (Englund et al., 1998).

*Synnedsättning.* Människans synförmåga avtar med ökande ålder. Äldre cyklister kan ha svårt att se gropar och stenar som finns i vägbanan vilket kan leda till olyckor.<sup>12</sup> Ökande ålder leder ofta till försämringar av det perifera seendet. Det perifera seendet används för att upptäcka föremål i rörelser och händelser och för vägledning av det centrala seendet (Englund et al., 1998).

*Hörselnedsättning.* Hörselnedsättning är mycket vanligt bland äldre personer. Mer än var tredje person mellan 65 och 74 år har någon form av hörselnedsättning och närmare 60 procent av alla över 85 år.<sup>13</sup>

*Nedsatta kognitiva funktioner.* Begränsningar i uppmärksamhetsförmågan, liksom förmågan att fatta snabba beslut i pressade situationer, kan leda till olyckor för äldre cyklister, i synnerhet i korsningar.

”Med stigande ålder blir det svårare både att dela uppmärksamheten mellan flera föremål och att välja den viktiga informationen bland överflödet och ignorera resten. Dessa svårigheter blir tydligare ju mer komplicerad eller pressande situationen är. Även om ingen enskild funktionsnedsättning ger en tillfredsställande förklaring till att äldres olyckor sker i korsningar kan en korsning utgöra en situation där de olika riskfaktorerna anhopas, vilket i sin tur leder till en ökad olycksrisk.”<sup>14</sup>

---

<sup>8</sup> Intervju med Ulf Björnstig, professor i kirurgi, 2020. ”Lårbenshalsfrakturer är en ganska allvarlig skada. Det hänger också ihop med ökad skörhet i skelettet. För kvinnor inträder det efter menopausen, vid 55 års ålder ungefär. Hos männen kommer det lite senare.”

<sup>9</sup> Intervju med Krister Spolander, cykel- och trafiksäkerhetskonsult, 2019.

<sup>10</sup> Intervju med Ulf Björnstig, professor i kirurgi, 2020.

<sup>11</sup> Problem att hålla kursen är ofta förekommande vid låga hastigheter. Om en cyklist misslyckas att hålla sin kurs kan det innebära en konflikt med andra trafikant.

<sup>12</sup> Intervju med Mari-Anne Andersson, SKPF Pensionärerna, 2020.

<sup>13</sup> Källa: [www.horselslingan.se](http://www.horselslingan.se)

<sup>14</sup> Englund et al., 1998: 341.

Enligt cykel- och trafiksäkerhetskonsult Krister Spolander kan den "perceptuella simultankapaciteten" vara nedsatt hos vissa äldre cyklister. Med detta avses att samtidigt kunna ha koll på vägytan och omgivande trafik så att cyklisten kan anpassa sin fart och placering till de risker som genereras av yta och trafik.<sup>15</sup>

*Nedsatt reaktionshastighet.* Åldrandet innebär att människans reaktionstider blir längre. Ju mera komplicerad valsituation man befinner sig i desto längre blir reaktionstiderna (Englund et al., 1998). Att cykla genom en korsning som äldre innebär att man får en mera begränsad tid till sitt förfogande för att fatta avgörande beslut.

## Cykelolyckor bland äldre cyklister

I detta avsnitt redovisas antalet äldre cyklister som dödades och skadades i Sverige under perioden 2015-2019. Informationen är baserad på statistik som har hämtats från databasen Strada.

### Dödade cyklister, 65 plus

Under perioden 2015-2019 omkom 105 cyklister i Sverige. Av dessa var 61 cyklister över 65 år vilket framgår av tabell 4.1. Detta motsvarar 58 procent av samtliga dödade cyklister. Således har mer än varannan cyklist som har dödats i trafiken varit en äldre cyklist. Antalet äldre cyklister som årligen har omkommit i vägtrafiken har under femårsperioden växlat mellan åtta och sexton.

**Tabell 4.1. Dödade cyklister i Sverige 2015-2019. Källa:** Strada statistikrapport.

År	Döda totalt	Varav cyklister 65 plus
2015	17	8
2016	22	11
2017	26	16
2018	23	14
2019	17	12
Totalt	105	61

Tabell 4.2 visar att det var betydligt fler äldre manliga cyklister än äldre kvinnliga som omkom under perioden 2015-2019. Flest manliga cyklisterna har omkommit efter 75 års ålder. Manliga cyklister över 75 år är alltså den mest utsatta gruppen av cyklister.

**Tabell 4.2. Dödade cyklister, 65 plus, efter kön och ålder. Sverige 2015-2019.**

*Källa:* Strada statistikrapport.

Åldersgrupp	Man	Kvinna
65-74	23	4
75-	28	6
Totalt	51	10

Ungefär lika många äldre cyklister omkom i kollisioner med motorfordon som i singelolyckor under perioden 2015-2019 (tabell 4.3).

<sup>15</sup> Konsultation med cykel- och trafiksäkerhetskonsult Krister Spolander, 2020.

**Tabell 4.3. Dödade cyklister, 65 plus, efter olyckstyp. Sverige 2015-2019.***Källa:* Strada statistikrapport.

Olyckstyp	Antal döda
Kollision med motorfordon	31
Singelolycka	29
Kollision med annan cyklist	1
Totalt	61

Flest äldre cyklister har under perioden 2015-2019 omkommit på gator och vägar samt i korsningar. Dessutom har sju cyklister omkommit på gång- och cykelbana/väg (tabell 4.4).

**Tabell 4.4. Dödade cyklister, 65 plus, efter platstyp. Sverige 2015-2019.***Källa:* Strada statistikrapport.

Platstyp	Antal döda
Gatu- eller vägsträcka	33
Gatu- eller vägkorsning	16
Cirkulationsplats	1
Trafikplats	1
Gång- och cykelbana/väg	7
Gångbana/trottoar	1
Övriga platstyper i trafik	2
Totalt	61

Tabell 4.5 visar att flest äldre cyklister har omkommit på det statliga vägnätet följt av det kommunala vägnätet.

**Tabell 4.5. Dödade cyklister, 65 plus, efter väghållare. Sverige 2015-2019.***Källa:* Strada statistikrapport.

Väghållare	Antal döda
Statlig	20
Kommunal	36
Enskild	3
Okänd	2
Totalt	61

Skadade cyklister, 65 plus

Under perioden 2015-2019 skadades 806 äldre cyklister allvarligt. Ytterligare 2877 fick måttliga skador medan 3507 skadades lindrigt (tabell 4.6).

**Tabell 4.6. Skadade äldre cyklister, 65 plus, i Sverige 2015-2019.***Källa:* Strada statistikrapport.

År	Allvarligt skadade (ISS 9-)	Måttligt skadade (ISS 4-8)	Lindrigt skadade (ISS 1-3)
2015	148	562	634
2016	187	585	720
2017	166	572	685
2018	129	620	790
2019	176	528	678
Totalt	806	2877	3507

### *Collanders studie om äldres cykelolyckor*

Collander (2016)<sup>16</sup> studerade olyckor bland äldre cyklister och slog fast att singelolyckan är den dominerande olyckstypen i denna grupp.<sup>17</sup> De flesta olyckorna bland äldre cyklister har inträffat under dagtid mellan månaderna maj och augusti. Collander analyserade antalet olyckor som involverade äldre cyklister per 100 000 invånare, beroende av åldersgrupp och kön, efter olyckstyp. I åldersgruppen 85 år eller äldre hade männen nästan sex gånger fler olycksfall jämfört med kvinnor i samma ålder. Män i åldersgruppen 80-84 år drabbades ofta av kollision med motorfordon, 70 procent oftare än cyklister i åldersgruppen 65-69 år.

Procentuellt inträffade fler cykelolyckor involverande äldre vid vägar, korsningar och cirkulationsplatser. Collander fann en betydande korrelation mellan kön och olycksplats. Äldre manliga cyklister tenderar att oftare skada sig vid vägar, korsningar och cirkulationsplatser jämfört med äldre kvinnliga cyklister vilket kan bero på ett större risktagande hos äldre män. Det kan också bero på olika rörelsemönster i trafiken. Exempelvis leder kvinnor ofta cykeln över korsningar. Det kan också bero på att äldre kvinnor väljer bort cykeln som transportmedel.

Äldre manliga cyklister kolliderar oftare med motorfordon jämfört med äldre kvinnor. Dessutom kan man inom alla olyckstyper se ett högre olyckstal hos "äldre äldre" manliga cyklister. Flest olyckor per 100 000 invånare sker i åldersgruppen 80-84 år, både vid singelolyckor och vid kollision med motorfordon. Tidigare studier har visat på liknade resultat: äldre manliga cyklister utsätts för cykelolyckor vid högre ålder i högre grad än kvinnliga cyklister (Collander, 2016; Scheiman et al., 2010).

### **Cykelhjälm och annan skyddsutrustning**

I sin strategi för säkrare cykling har Trafikverket hävdade att om alla använde cykelhjälm skulle antalet omkomna cyklister minska med 25 procent. Cykelhjälm kan reducera cyklisters huvudskador med 50 procent.<sup>18</sup> Huvudskador är vanligt förekommande bland de som dör eller skadas i vägolyckor, något som skulle kunna lindras, eller helt undvikas, om dessa cyklister hade burit hjälm.<sup>19</sup> I etappmålet till år 2020 var målsättningen att uppnå en cykelhjälm användning på 70 procent. Detta mål nåddes dock inte då det var 44 procent av cyklisterna som använde hjälm år 2019 (Trafikverket, 2020).

För att öka hjälmanvändningen bland äldre cyklister behöver informationsinsatserna öka. Informations- och utbildningsinsatser om cykling och cykelhjälm har med framgång riktats till pensionärsorganisationer på olika platser i Sverige. Ett exempel är NTF FyrBoDal som har utbildat samtliga trafiksäkerhetsombud i de befintliga pensionärsorganisationerna i distriktet. Tanken är att trafiksäkerhetsombuden ska förmedla kunskapen vid de månadsmöten som arrangeras i olika lokal-föreningar. I Malmö finns pensionärsföreningar, exempelvis PRO Husie, som har antagit en policy enligt vilken det är ett krav på att använda hjälm vid alla cykelutflykter. "Alla pensionärerna har hjälm på sig. Det ingår bara, annars får de inte cykla med" (Andersson och Vedung, 2014). SKPF Pensionärerna har

---

<sup>16</sup> Collander, 2016.

<sup>17</sup> Thulin och Niska (2009) har funnit att äldre cyklister andelsmässigt löper störst risk att drabbas i singelolyckor vid korsningar och cykelöverfarter jämfört med övriga åldersgrupper.

<sup>18</sup> Elvik, 2013.

<sup>19</sup> Nolén, 2004.

en trafik- och säkerhetskommitté som ofta har tagit upp vikten av att använda hjälm i samband med cykling.<sup>20</sup>

En genomgång av internationella artiklar om styrmedel för att öka cykelhjälmsanvändningen i fyra kontinenter, huvudsakligen Nordamerika och Australien, visade att lagstiftning kombinerat med utbildnings- och informationsinsatser är ett mera effektivt sätt att främja ökad cykelhjälmsanvändning än att bara använda ett styrmedel. Kombinationen av tre styrmedel – reglering, information och ekonomiska medel – har den allra största potentialen att öka cykelhjälmsanvändningen (Andersson och Vedung, 2014).

Skyddsutrustning för cyklisters armar och ben, inklusive höfter, har en maximal potential att minska antalet allvarliga skador med 30 procent enligt Trafikverket (2014). Även annan typ av skyddsutrustning som vadderade cykelbyxor och speciella cykeljackor med skydd för axlar och armbågar skyddar cyklister från skador. Inbyggda skydd för höften kan minska risken för lårbenshalsfraktur med 50 procent.<sup>21</sup>

Reflexvästar och reflexer ökar cyklisters synbarhet. Enligt Niska och Eriksson (2013) har ungefär 13 procent av kollisioner med cyklister inträffat i mörker. Bilförare har lättast att upptäcka cyklister med reflexväst i kombination med reflexband runt knä och fotled. I en studie upptäcktes cyklister som var helt svartklädda utan reflekterande material inte alls av äldre bilförare. Cyklister med reflexväst upptäcktes i cirka 30 procent av fallen av de äldre förarna och i 70 procent av de yngre. I Sverige finns inga krav på reflekterande kläder vid cykling i mörker, medan det finns i vissa europeiska länder.<sup>22</sup>

### Cykling och alkohol

Alkoholpåverkan i samband med cykling är en väl känd riskfaktor och en bidragande olycksorsak, i synnerhet i dödsolyckor. En nederländsk studie undersökte risken att råka ut för en olycka som cyklist, fotgängare respektive bilist vid olika grader av alkoholpåverkan. Studien visade följande resultat:

- Upp till 2 promille är risken ungefär densamma för cyklister som för bilförare. En avgörande skillnad är att en onykter bilförare skadar andra trafikanter medan en onykter cyklist oftast endast skadar sig själv.
- Över 2 promille är risken för cyklister högre än för bilister.
- Fotgängare ligger på en högre relativ risk än både bilister och cyklister.<sup>23</sup>

Forskning har visat att cyklisters grovmotorik vid en blodalkoholkoncentration på 0,8 promille är klart försämrad.<sup>24</sup> Bylund och Björnstig (2004) fann att cirka 40 procent av de cyklister som fått skallskador var alkoholpåverkade vid olyckstillfället.

Av 236 cyklister som omkom under perioden 2006–2015 hade 27 cyklister alkohol i blodet och för 53 cyklister var alkoholförekomsten okänd. Medelkoncentrationen bland dem som varit alkoholpåverkade var 1,78 promille (Wallén Warner et al., 2017).

I Sverige finns ingen gräns för vilken alkoholkoncentration som är tillåten för cyklister. Alkoholpåverkan hos cyklister kontrolleras inte rutinmässigt vilket gör att kunskapen om cyklisters alkoholpåverkan är begränsad. Alkoholpåverkan kan vara ett större problem än vad statistiken pekar på eftersom uppgift om alkoholpåverkan ofta saknas i de olyckstexter som baseras på cyklisternas egna berättelser kring olycksomständigheterna (Niska et al., 2013).

---

<sup>20</sup> Intervju med Mari-Anne Andersson, SKPF Pensionärerna, 2020.

<sup>21</sup> Intervju med Ulf Björnstig, professor i kirurgi, 2020.

<sup>22</sup> Det är krav på att använda reflexväst vid cykling nattetid eller vid dålig sikt i Frankrike, Ungern, Italien, Litauen, Malta och Slovakien.

<sup>23</sup> Niska et al., 2013.

<sup>24</sup> Hartung et al., 2015.

Eftersom alkoholpåverkad cykling i allmänhet inte betraktas som ett allvarligt problem finns det en låg acceptans för införande av promillegräns för cykling. Man väljer cykeln i situationer då man druckit alkohol eftersom det anses vara ett bättre alternativ än exempelvis bilen. Möjliga åtgärder för att minska förekomsten av cykling under alkoholpåverkan skulle kunna vara införandet av promillegräns, förbättrad kollektivtrafik och riktade informationsinsatser.<sup>25</sup>

Problemet med alkoholrelaterade cykelolyckor bland äldre ska ses i ljuset av att alkoholkonsumtionen bland äldre personer (65-84 år) i Sverige ökade med cirka 30 procent under perioden 2004-2018. Bland övriga åldersgrupper minskade alkoholkonsumtionen under samma period.<sup>26</sup>

Maria Krafft, måldirektör vid Trafikverket, betonar riskerna med att cykla berusad. Hon efterlyser en dialog kring alkoholen kopplat till cykling och inte bara till bilkörning. Den dialogen har dock inte Trafikverket fört särskilt aktivt, konstaterar hon.

”Det är rimligt att föra ett sådant resonemang när hela samhället är på väg att ställa om, att fler ska gå, cykla och åka i kollektivtrafiken. För att få ett attraktivt transportsystem av andra skäl behöver den här frågan också synliggöras och det har den inte gjort hittills.”<sup>27</sup>

#### Cyklisters potential att vidta egna åtgärder för att skydda sig

Tabell 4.9 visar potentialer för åtgärder som cyklister själva kan vidta för att skydda sig från att omkomma eller skadas. Den enskilt största potentialen att rädda liv har cykelhjälmen (25 procent). Trafiksäkerhetsnyttan av olika åtgärder skiljer sig mellan olika åldersgrupper. Exempelvis har en stabilisering av cykeln eller ett lägre insteg en störst potential att minska antalet allvarliga skador bland äldre cyklister.

**Tabell 4.9. Cyklisters potential att med egna åtgärder skydda sig själva.**

*Källa:* Niska och Eriksson, 2013: 36.

Åtgärd	Potential för att minska antalet allvarligt skadade cyklister	Potential för att minska antalet omkomna cyklister
Säker användning:		
Användning av cykelhjelm	10 %	25 %
Skyddsjacka och byxor	30 % (max)	
Nykter cykling	5 %	10-15 %
Rätt hastighet	5 %	
Säkra cyklar		
Vinterdäck	15-20 %	
ABS-bromsar o. dyl.	5%	
Lägre insteg (säker av- och påstigning)	5%	
Cykelbesiktning	5%	
Cykelbelysning och reflexer för synbarhet	0-5%	5%

<sup>25</sup> Enligt Wallén Warner et al. (2017) är informationsinsatser att föredra av dessa åtgärder.

<sup>26</sup> Guttormsson, 2019 samt intervju med Per Leimar, IOGT-NTO, 2020.

<sup>27</sup> Intervju med Maria Krafft, måldirektör, Trafikverket, 2020.



## Cykeln: dess utrustning och underhåll

Cykels utrustning påverkar cyklisternas säkerhet. I första hand gäller det bromsar, däck och anordningar för att på ett säkrare sätt transportera varor på cykeln. Vintertid ger dubbdäck, även kallade vinterdäck, på cykel ett bättre grepp på is och snö än vanliga däck (Niska et al., 2013).

Cykeln har flera egenskaper som är problematiska från ett trafiksäkerhetsperspektiv. Cykelns instabila konstruktion gör cykeln känslig för underlagets kvalitet. Olika former av störningar, exempelvis i form av väjning för annan trafikant, kan påverka balansen negativt. Vidare saknar cykeln skydd som kan ta upp kollisionskrafter. I stort sett alla olyckor slutar med att cyklisten slår i marken (Spolander och Unge, 2013).

Utformningen av en cykel varierar med cykeltyp och kan påverka både risken för att råka ut för en olycka och konsekvensen av en eventuell olycka. I 16 procent av singelolyckorna har orsaker relaterade till cykeln eller cyklistens interaktion med cykeln varit den huvudsakliga bakomliggande orsaken (Niska och Eriksson, 2013).

### Cykels utrustning

Väl fungerande bromsar är en förutsättning för att kunna undvika en kritisk olyckssituation. Enligt gällande lagkrav, ska en cykel kunna uppbringa en bromskraft som motsvarar en retardation om  $3 \text{ m/s}^2$ <sup>28</sup>. Det förekommer att bromsarna har slutat fungera, vilket kan bero på "brister i underhåll eller konstruktion av cykeln och dess komponenter". I denna kategori ingår även olyckor som beror på att kedjan gått sönder eller hoppat av, att man tappat ett hjul eller fått ett brott på framgaffeln, etc. Totalt bidrar denna kategori till 5 procent av singelolyckorna (Niska och Eriksson, 2013).

Däckens väggrepp har stor betydelse för cyklistens möjlighet att hantera cykeln: att kunna bromsa, ändra riktning, göra en hastig undanmanöver och vid kurvtagning. En analys av skadade cyklister registrerade i Strada (Thulin och Niska, 2009), visade att i 18 procent av samtliga skadefall har halka, eller försämrat väggrepp, varit en bidragande omständighet. är därmed den vanligaste enskilda förklaringen till cyklisters singelolyckor (Niska och Eriksson, 2013). Vinterdäck på cykel bedömts ha en betydande potential att minska antalet allvarligt skadade cyklister (t.ex. Niska, 2007; Niska, 2013).

Enligt gällande trafiklagstiftning måste en cykel ha belysning och reflexer vid färd under mörker. Framtill ska det finnas en strålkastare eller lykta med vitt eller gult ljus och baktill en lykta med rött ljus. Cykelljusen ska tydligt kunna ses på ett avstånd av 300 meter. Dessutom ska cykeln ha röd reflex baktill, vit reflex framtill och vit eller orangegul reflex åt sidan.

### Cykels underhåll

Cykels underhåll är en central säkerhetsfråga för cyklister. Många cyklar förvaras utomhus, en del året runt. Cykelns vitala komponenter som bromsar och drivlina är oskyddade för väder och vind. Infästningar för styre och sadel, vevpartier, pedaler och växlar utsätts för påfrestningar som kan äventyra funktion och säkerhet allt eftersom tiden går (Spolander, 2007). Regelbunden service och kontroll av cykeln minskar risken för att dess säkerhetsprestanda reduceras över tid.

### Balans och kontroll

Cykeln är ett instabilt fordon. Det krävs att cyklisten har förmåga att hålla balansen för att undvika ett fall. Cykelstabilitet åstadkoms genom ett samspel mellan fordonet och dess förare. Det är främst genom styrning och små justeringar av läget på knäna, som en cyklist håller balansen under sin färd (Schwab och Meijaard, 2013). Ju lägre hastighet, desto mer behöver cyklisten jobba med styret och sin

---

<sup>28</sup> Transportstyrelsens föreskrifter, TSFS 2010:144.

tyngdpunkt för att hålla balansen. Att det är svårare att hålla balansen vid låga hastigheter återspeglar sig i olycksbeskrivningarna i Strada, där en bidragande orsak i en procent av singelolyckorna uppges vara att "orken tagit slut" i en uppförbacke och cyklisten därför tappat balansen och cyklat omkull (Niska och Eriksson, 2013). Många av de äldres allvarliga cykelolyckor kan undvikas genom att underlätta av- och påstigning och stabilisera cykeln vid låga farter.

#### Av- och påstigning

Det inträffar många olyckor när cyklisten ska kliva av eller på cykeln. Cyklisten har då exempelvis fastnat med benet, tappat balansen och trillat så illa att hen är tvungen att uppsöka sjukhus. Cirka 6 procent av allvarligt skadade i singelolyckor har råkat ut för en sådan olycka (Niska och Eriksson, 2013; Niska et al., 2013.). Ser man till alla skadade är tre av fyra, i denna typ av olycka, 50 år eller äldre.

I en studie om skadade cyklister, 65 år och äldre, som vårdats vid Umeå Universitetssjukhus, hade 20 procent skadats vid av- eller påstigning av cykeln (Scheiman et al., 2010). Dessa fall resulterade ofta i lår- eller höftfrakturer och totalt stod de för nästan en tredjedel av det totala antalet vård dagar i den studerade gruppen. Vid av- och påstigning av cykeln har höjden på cykelns insteg betydelse, framförallt för de äldre cyklisterna (Björnstig och Näslund, 1984). Med anledning av det, har särskilda cyklar specifikt framtagna för äldre diskuterats i olika sammanhang (t.ex. Spolander, 2007).<sup>29</sup> Vid Tekniska Universitetet i Delft, Nederländerna har försök gjorts med att ta fram och testa ett flertal olika cykelmodeller speciellt anpassade för äldre. De hade bland annat lägre insteg, annan placering av tramporna och sadeln vilket innebär att det är lättare att sätta ner hela fötterna mot marken utan att behöva kliva av från sadeln. Även trehjuliga cyklar finns för äldre eller funktionsnedsatta. De är lättare att hålla balansen på i lägre hastigheter, men får istället stabilitetsproblem vid kurvtagning i högre hastigheter.

Observationer av äldre cyklister vid tre korsningar i Uppsala visade att många av dem cyklade vingligt i låg fart och att deras sittposition var så hög att cyklisterna inte kunde få markkontakt med fötterna utan att hoppa ned från sadeln. Varje stopp vid en korsning innebar en avstigning och varje start innebar en påstigning. Av 150 äldre kvinnor som observerades hade 70 procent för hög sadelhöjd (Andersson, 2017).

Förutom att sitthöjden på cykeln påverkar möjligheten att sätta ner hela fötterna mot marken, påverkar höjden också cyklistens möjlighet att få överblick över trafiksituationen och att synas av andra trafikanter. Sitthöjden har också viss betydelse för islagsenergin som cyklistens kropp och huvud utsätts för vid omkullkörning och påverkar därmed de skador som en cyklist ådrar sig. Vid stillastående fall finns en tendens till att en högre sitthöjd på cykeln ger en större islagskraft i huvudet.

Det finns ett behov av säkrare cyklar, bland annat avseende av- och påstigning. Äldre cyklister bör stimuleras att använda damcykel med ett lågt insteg och ha en sittposition (sadelhöjd) närmare marken. Det minskar både olycksrisken och skaderisken eftersom skadefallet vid en olycka beror på islagsenergi och huvudets exponering.

Rapporten "Bättre cyklar – en analys av äldre cyklisters behov och önskemål" (Spolander, 2007) slog fast att dagens cykel har flera brister ur ett äldre perspektiv som bidrar till olyckor och skador.

- Start- och stoppmomenten, som är frekventa i tätortstrafik, är särskilt besvärliga för äldre cyklister.

---

<sup>29</sup> En så kallad Crank Forward-cykel har utvecklats av det amerikanska företaget Rans. Cykeln har en låg sadel, benen är placerade längre fram jämfört med en vanlig cykel och körställningen är upprätt. Se Spolander, 2007 34 ff.

- Körställningen är obekvämt med belastning på händer, armar och bakdel.
- Det höga insteg gör det med åren allt svårare att kliva upp på cykeln.

Dessa brister bidrar till svårigheter att upprätthålla god kontroll och balans under cykelfärden. Spolander kallar detta för manövreringsproblem. Rapporten visade att äldre cyklister har 2-3 gånger större relativ risk för allvarliga skador jämfört med äldre gående och biltrafikanter. Drygt en fjärdedel av samtliga vårdygn som skadade äldre cyklister behöver ta i anspråk kan relateras till på- och avstigning. En minsta gemensam nämnare för såväl komfort- som säkerhetsproblemen är sitthöjden, körställningen och instegshöjden. Den höga körställningen har två negativa säkerhetseffekter: fallhöjd och huvudets exponering vid omkullkörning. Om sittpositionen sänks minskas fallhöjden. Sänkt sittposition för cyklisten innebär bättre kontroll, manövrerbarhet och balans. När man som cyklist i samband med stopp kan sitta kvar på sadeln och sätta ner fötterna i marken förbättras manövrerbarheten, särskilt i låg fart. Enligt Spolander är cyklar generellt sett för tunga för att hanteras på ett komfortabelt och säkert sätt. Ju äldre man blir, desto större blir det här problemet. Det finns stora möjligheter att utveckla bekvämare och säkrare cyklar. Det är mycket viktigt att komma tillrätta med sitt höjd, körställning och insteg.

Enligt Spolander har cykeln kvar sin grundläggande geometri som den haft sedan slutet av 1800-talet. Körställningen är densamma med belastning på armar, händer och bakdel. Fallhöjden är hög och huvudet är exponerat vid kollisioner och omkullkörningar. Nackdelarna hos nuvarande cykelkonstruktion blir särskilt tydliga när man ser dem ur äldre cyklisters säkerhetsperspektiv:

”Av de cyklister som trafikdödas är mer än 40 procent 65 år eller äldre. Det (...) kan sannolikt förklaras av fallhöjd och huvudexponering i kombination med äldres skörhet för det fysiska våld som därigenom uppstår i cykelolyckor. Också från komfortsynpunkt är körställning och körstabilitet besvärligare för äldre. Till de generella åldersförändringarna hör minskad vighet och muskelstyrka, förlängda reaktionstider och osäkrare balansförmåga (stora individuella variationer). Det gör det besvärligare att manövrera och balansera en konventionell cykel. Och obekvämare. Åldersförändringarna torde minska fördragsamheten med cykelns bristfälliga ergonomi och komfort. Allt detta bidrar till att begränsa äldre människors användning av cykeln och gör att de slutar cykla onödigt tidigt.”<sup>30</sup>

### Särskilda riskmiljöer i cykeltrafiken

En stor andel av alla kollisioner mellan cyklister och motorfordon inträffar i korsningar. Här möts olika typer av trafikanter – både skyddade och oskyddade – med stor komplexitet som följd (Englund et al., 1998). Ungefär var tredje cyklist som omkommit i kollision med motorfordon har dödats i kollision med ett tungt fordon – lastbil eller buss. Högersvängande lastbilar är ett särskilt problem när det gäller cyklisters säkerhet och har exempelvis detaljstuderats av haverikommissionen för vägtrafikolyckor i Danmark. Enligt kommissionen finns möjligheter att minska risken för denna typ av olyckor bland annat genom information till cyklister (HVVU, 2006). I det här sammanhanget bör påpekas att det kan finnas flera bidragande händelser som gör att det inträffar en olycka. Exempelvis kan en cyklist ha vinglat till, till exempel på grund av balansproblem och/eller halt underlag och sedan blivit påkörd i en korsning.

---

<sup>30</sup> Spolander, 2007.

En stor andel av kollisioner mellan cyklister och motorfordon inträffar i blandtrafik på gatu- och vägsträckor. De allvarligaste olyckorna inträffar på gator och vägar där den tillåtna hastighetsgränsen är högre än 40 km/tim.

I relation till det begränsade antal cyklister som cyklar i cirkulationsplatser är frekvensen av kollisioner mellan cyklister och motorfordon i cirkulationsplatser mycket hög. Enligt Niska et al. (2013) utgör sådana olyckor 7 procent av alla kollisioner mellan cyklister och motorfordon.

## Modell för säker cykling

Rapporten "En modell för säker cykling" (Wallen Warner et al., 2018) sammanfattade resultat och föreslagna åtgärder från åtta projekt som tidigare genomförts inom ramen för VTI:s forskningsprogram om säker cykling. Modellen presenterar en lista över åtgärdsförslag som i enlighet med Haddons matris (1972) riktas mot cyklisten, cykeln och trafikmiljön. Modellen anger var i olyckshändelseförloppet – förutsättningar, pre-krasch, krasch och post-krasch – som åtgärder bör sättas in samt vilka aktörer är lämpliga att initiera och implementera respektive åtgärdsförslag. *Förutsättningar* avser faktorer som avgör om det finns förutsättningar för så kallad "normal" cykling. Det handlar om regler som talar om hur cyklisten ska bete sig, hur cykeln ska vara beskaffad och användas och riktlinjer för hur trafikmiljön i övrigt ska se ut. Dessa faktorer finns även med i de andra faserna där de kan samverka med andra faktorer och därmed leda till en krasch. *Pre-krasch* handlar om faktorer hos cyklisten, cykeln och trafikmiljön som under själva cyklingen avgör om den normala cyklingen kommer leda till att en krasch blir oundviklig eller inte. Detta kan handla om sådant som hur cyklisten beter sig i förhållande till regler och infrastrukturens utformning eller om denne cyklar alkoholpåverkad. Andra faktorer kan vara en cykel som går sönder, ett förlorat väggrepp eller ett fysiskt hinder i cykelvägen. Under *krasch* återfinns faktorer hos cyklisten, cykeln och trafikmiljön som vid själva kraschen avgör hur allvarliga skadorna blir på cyklisten. Detta kan handla om typen av cykel som används eller om cyklisten använder skyddsutrustning som cykelhjälm eller inte. *Post-krasch* handlar om de räddnings- och sjukvårdsinsatser som sätts in för att ta hand om en skadad cyklist.

Enligt modellen för säker cykling krävs det åtgärder inom tre områden – cyklisten, cykeln och trafikmiljön – för att förebygga olyckor och skador. Modellen betonar att cyklisten måste ges möjlighet att framföra cykeln på ett säkert sätt och använda lämplig utrustning för sig själv och sin cykel.

Studien "En modell för säker cykling" utmynnade i flera rekommendationer, bland annat dessa:

(1) Cyklisten måste ges möjlighet att tillägna sig den kunskap samt de attityder, normer och beteenden som krävs för att kunna framföra cykeln på ett säkert sätt och använda lämplig utrustning för sig själv och sin cykel. Detta kan ske med hjälp av informationsinsatser, kampanjer och utbildning. "Kampanjer riktade till cyklister skulle exempelvis kunna minska alkoholpåverkad cykling samt öka frivillig användning av cykelhjälm, axelskydd, reflekterande kläder, cykelbelysning etc." Praktisk träning, eller motorisk träning, bör kombineras med åtgärder för att också öka cyklistens riskmedvetenhet.

(2) Det finns ett behov av att utveckla cykeln för att öka säkerheten. Det är viktigt att ta fram särskilda cyklar som är väl anpassade till olika cyklistgruppers specifika behov. Detta eftersom barn och äldre, de som cyklar långsamt eller de som använder cykeln som träningsredskap och andra cyklistkategorier har olika förutsättningar och behov.

(3) Regelbunden service och kontroll av cyklar är av avgörande betydelse för säkerheten.

**Tabell 4.10. Exempel på faktorer under olika faser i Haddons matris utökad med förutsättningar inom områdena cyklisten och cykeln.**

Faktorer	Förutsättningar	Pre-krasch	Krasch	Post-krasch
<i>CYKLISTEN</i>				
Regelkunskap				
Attityder				
Normer				
Regelefterlevnad				
Hastighetsanpassning				
Alkoholpåverkan				
Mobil-it				
Skyddsutrustning - reflekterande kläder				
Skyddsutrustning - cykelhjälm - övrig personlig utrustning				
<i>CYKELN</i>				
Cykelns utformning: manövrerbarhet, stabilitet och sitthöjd				
Elassistans				
Bromsar				
Cykeldäck				
Cykelbelysning				
Cykelns utformning: sitthöjd och körställning				
<i>(TRAFIKMILJÖN OBS Ej aktuellt för denna rapport.)</i>				

## Sammanfattning och diskussion

Under perioden 2015-2019 omkom 105 cyklister i Sverige. Av dessa var 61 cyklister över 65 år. Detta motsvarar 58 procent av samtliga dödade cyklister. Således har mer än varannan cyklist som har dödats i trafiken varit en äldre cyklist.

Äldre cyklister har ett antal funktionsnedsättningar som gör dem till den mest sårbara och utsatta gruppen i cykeltrafiken. Äldre har en ökad skörhet mot fysiskt våld vilket innebär att när det sker en olycka är de mera sårbara för svåra och dödliga skador än övriga cyklister. Cyklisters skadegrad ökar väsentligt från 75 år och uppåt. Äldres förmåga att hålla balansen är försämrad. Åldersförändringar leder till minskad vighet och muskelstyrka vilket sätter ned den motoriska förmågan. Människans synförmåga avtar med ökande ålder. Äldre cyklister kan ha svårt att se gropar och stenar som finns i vägbanan vilket kan leda till olyckor. Hörselnedsättning är mycket vanligt bland äldre personer. Mer än var tredje person mellan 65 och 74 har någon form av hörselnedsättning. Begränsningar i uppmärksamhetsförmågan, liksom förmågan att fatta snabba beslut i pressade situationer, kan leda till olyckor för äldre cyklister. Åldrandet innebär att människans reaktionstider blir längre. Ju mera komplicerad valsituation man befinner sig i desto längre blir reaktionstiderna.

Den åtgärd som cyklisten själv kan vidta och som har störst livräddande effekt vid en olycka är cykelhjälm. Cykelhjälm kan reducera huvudskador med 50 procent. Huvudskador är vanligt förekommande bland de som dör eller skadas i vägolyckor, något som skulle kunna lindras, eller helt undvikas, om dessa cyklister hade burit hjälm.

Äldre manliga cyklister tenderar att oftare skada sig vid vägar, korsningar och cirkulationsplatser jämfört med äldre kvinnliga cyklister. Detta kan bero på ett större risktagande hos äldre män. Det kan också bero på olika rörelsemönster i trafiken. Exempelvis leder kvinnor ofta cykeln över korsningar. Det kan också bero på att äldre kvinnor väljer bort cykeln som transportmedel.

En stabilisering av cykeln, ett lägre insteg och en lägre sittposition har en mycket stor potential att minska antalet allvarliga skador bland äldre cyklister.

Alkoholpåverkan i samband med cykling är en väl känd riskfaktor och en bidragande olycksorsak, i synnerhet i dödsolyckor. Problemet med alkoholrelaterade cykelolyckor bland äldre ska ses i ljuset av att alkoholkonsumtionen bland äldre personer (65-84 år) i Sverige ökade med cirka 30 procent under perioden 2004-2018. Bland övriga åldersgrupper minskade alkoholkonsumtionen under samma period.

”En modell för säker cykling”, som framtagits av VTI:s forskningsprogram om säker cykling, presenterade åtgärdsförslag, riktade mot cyklisten, cykeln och trafikmiljön. Modellen anger var i olyckshändelseförloppet – från förutsättningar, pre-krasch och krasch till post-krasch – som åtgärder bör sättas in samt vilka aktörer är lämpliga att initiera och implementera respektive åtgärdsförslag. Det här projektet om äldre cyklisters säkerhet har vissa beröringspunkter med denna modell.

## 5. Cykelhjälm användning

I detta kapitel redovisas resultatet av intervjuer med 17 äldre cyklister avseende deras cykelhjälm användning. Inledningsvis görs en översikt över cyklisternas hjälmanvändning och deras erfarenheter av cykelolyckor där de slagit i huvudet. Därpå följer en fördjupningsdel som redovisar intervjusvar från varje cyklist. Intervjusvaren är uppdelade i två grupper: cyklister mellan 65 och 74 års ålder ingår i grupp A medan cyklister från och med 75 år ålder och uppåt ingår i grupp B. Intervjusvaren behandlar följande områden: den egna hjälmanvändningen, information om hjälmar, pensionärsorganisationernas roll för att öka hjälmanvändningen och hinder för ökad hjälmanvändning. Dessutom redovisas cyklisternas användning av annan skyddsutrustning.

### Översikt

Sex av elva cyklister i åldersgruppen 65-74 använder alltid hjälm. Tre av dem använder aldrig hjälm. En cyklist har slagit i huvudet men skadade sig inte. Denna cyklist använde hjälm. Ingen av cyklisterna i denna grupp har ådragit sig någon skallskada i samband med cykling. Detta framgår av tabell 5.1.

**Tabell 5.1. Cykelhjälm användning. Grupp A, 65-74 år.**

Cyklist	Kön	Ålder	Använder alltid hjälm	Använder oftast/ibland hjälm	Använder aldrig hjälm	Slagit i huvudet - med hjälm	Slagit i huvudet - utan hjälm	Skallskada	Kommentar
A1	Kvinna	68	x						
A2	Man	73		x					Alltid hjälm med MTB, ej med vanlig cykel.
A3	Man	69		x					Använder hjälm vid motionscykling, ej annars.
A4	Man	68	x						
A5	Kvinna	73			x				
A6	Man	69			x				
A7	Man	69	x						
A8	Kvinna	68	x						
A9	Man	72	x						Började nyligen använda hjälm.
A10	Kvinna	74	x			x			Påkörd av bil på övergångsställe, slog i huvudet, ambulans till sjukhus men inga skador. Använde hjälm.
A11	Kvinna	65			x				
Summa			6	2	3	1			

I gruppen 75 plus använder tre av sex cyklister alltid hjälm. En cyklist använder aldrig hjälm. Två cyklister har slagit i huvudet. Båda dessa cyklister använde hjälm. En av cyklisterna, B2, har slagit i huvudet två gånger. Ingen cyklist i gruppen 75 plus har drabbats av någon skallskada (tabell 5.2).

**Tabell 5.2. Cykelhjälm användning. Grupp B, 75 år eller mer.**

Cykl-ist	Kön	Ålder	Använder alltid hjälm	Använder oftast/ibland hjälm	Använder aldrig hjälm	Slagit i huvudet - med hjälm	Slagit i huvudet - utan hjälm	Skallskada	Kommentar
B1	Man	75		x					
B2	Kvinna	80	x			x*			Fastnat med cykel i spår 2 ggr, föll framåt och slog i huvudet, ej skallskadad tack vare hjälmen.
B3	Kvinna	83		x					
B4	Man	76	x						
B5	Man	75	x			x			Lindrig ansiktsskada
B6	Man	82			x				
Summa			3	2	1	2			

\*Har slagit i huvudet två gånger i samband med cykelolyckor.

#### Slutsats grupp A+B:

Nio av de sammanlagt 17 äldre cyklisterna använder alltid cykelhjälm. Tre av dessa cyklister har slagit i huvudet i samband med cykelolyckor men tack vare hjälmen klarade de sig utan huvudskador. Fyra av de 17 cyklisterna använder aldrig hjälm. Ingen av dessa cyklister har slagit i huvudet i samband med cykelolycka.

### **Fördjupning – resultat av intervjuer**

Denna avdelning redovisar intervjuer med äldre cyklister avseende hjälmanvändning, information om hjälmar, pensionärsorganisationernas roll och hinder för att öka hjälmanvändningen.

#### **A1: kvinna, 68 år**

##### Den egna hjälmanvändningen

A1 använder alltid hjälm när hon cyklar sedan 20-30 år tillbaka. "Alltid när jag ska cykla har jag med mig cykelnycklarna och cykelpumpen och då är hjälmen med också. Det hör ihop." Det som fick A1 att börja använda hjälm en gång i tiden var att hon arbetade som läkarsekreterare och skrev journaler om folk som hade skadat sig i cykelolyckor. Hon insåg då hur utsatt cyklisten är utan hjälm.

"Jag tror att det var det här som fick mig att börja använda hjälm. Innan hade jag använt hjälm



bara om jag skulle göra någon längre tur. Efter jag hade skrivit journalanteckningarna insåg jag hur lätt man kan slå i huvudet.”

#### Information om hjälmar

A1 har inte fått någon information om cykelhjälm men skulle gärna få information om hur säkra hjälmarna egentligen är.

”Jag har en hjälm med frigolit inuti. Jag är inte helt säker på att den skulle hålla vid en kollision med en bil. Jag skulle kunna tänka mig att köpa en hjälm som skyddar bättre.”

Hjälminformation borde i första hand komma från Trafikverket som A1 anser är den part som ska ha det övergripande informationsansvaret för alla typer av trafikanter. Vidare kan pensionärsföreningar bjuda in personer som kan tala om hjälmar på möten.

**Tabell 5.3. A1:s användning av hjälm och annan skyddsutrustning.**

Utrustning	Användning	Kommentar
Cykelhjälm	Ja, alltid	
Reflexväst	Nej	
Reflekterande kläder	Ja	Ryggsäck av reflextyg
Skydd för armar/ben	Nej	
Övrigt	-	

#### **A2: man, 73 år**

##### Den egna hjälmanvändningen

A2 använder alltid hjälm när han tränar med sin mountainbike. När han cyklar med sin vanliga cykel använder han hjälm mindre regelbundet. Att han gör denna skillnad förklarar han på följande sätt:

”När det gäller mountainbike inser jag hur farligt det är. Där råder det inga problem och där tar jag på mig hjälmen. När det gäller den vanliga cyklingen är jag slarvig när det gäller hjälmanvändningen.”

##### Information om hjälmar

A2 välkomnar mera information om hjälmar. Han betonar vikten av att informationen är saklig och att de teoretiska kunskaperna varvas med praktiska inslag.

”Man ska visa praktiskt. Information ska både teoretiskt och praktiskt visa vad det är som händer. Det finns en risk att hjälminformationen blir för teoretisk.”

##### Pensionärsorganisationernas roll

A2 anser att pensionärsorganisationerna bör arbeta med att få sina medlemmar att öka sin hjälm-användning.

##### Hinder för att öka hjälmanvändningen bland äldre cyklister

Enligt A2 är vanans makt ett betydande hinder för ökad hjälm-användning bland äldre cyklister. ”Att förändra en vana och tänka om tar tid.” Ett annat hinder är att många tänker att ”cykelolyckor händer andra men inte mig.”

**Tabell 5.4. A2:s användning av hjälm och annan skyddsutrustning.**

Utrustning	Användning	Kommentar
Cykelhjälm	Ja, oftast	Använder hjälm vid MTB-cykling, sällan vid vanlig cykling.
Reflexväst	Nej	
Reflekterande kläder	Ja	
Skydd för armar/ben	Nej	
Övrigt		Använder reflexer.

**A3: man, 69 år**Den egna hjälmanvändningen

A3 använder hjälm ibland. Han använder alltid hjälm när han cyklar längre rundor ett par gånger i veckan. Men när han cyklar kortare sträckor för att utföra ärenden använder han inte hjälm.

A3 har använt hjälm sedan flera år tillbaka. Anledningen till att han började använda hjälm var att han insåg att han kan drabbas av en cykelolycka och skada huvudet. Denna insikten kom först på äldre dar: "Jag tänkte mera på det när jag blev äldre. När jag var yngre tänkte jag inte på det viset."

Information om hjälmar

A3 anser att det behövs mera information om cykelhjälm. "Jag vet inte om jag har sett någon information överhuvudtaget. NTF skulle kunna gå ut med en folder till hushållen som informerar om hur viktigt det är att använda hjälm." Den hjälminformation som A3 efterfrågar behöver handla om att hjälmen verkligen kan rädda liv. "Jag tror att den här kunskapen saknas hos många cyklister idag. Många resonerar att det där händer inte mig."

Hinder för att öka hjälmanvändningen bland äldre cyklister

Den viktigaste orsaken till att vissa äldre cyklister inte använder hjälm är, enligt A3, nonchalans då de cyklar kortare sträckor: "Man tänker inte på följderna. Många tänker att de cyklar bara en liten bit och på den korta sträckan anser de inte att de behöver ta på sig hjälmen för de tror inte att det kommer att hända något."

**Tabell 5.5. A3:s användning av hjälm och annan skyddsutrustning.**

Utrustning	Användning	Kommentar
Cykelhjälm	Ja, ibland	Använder hjälm vid längre rundor.
Reflexväst	Nej	
Reflekterande kläder	Nej	
Skydd för armar/ben	Nej	
Övrigt	-	

**A4: man, 68 år**Den egna hjälmanvändningen

Sedan tio år tillbaka använder A4 alltid hjälm när han cyklar. Orsaken till att han började använda hjälm var andra personers olyckor.

"Flera som jag känner hade cyklat omkull och gjort sig illa i ansiktet och huvudet. Jag hade en

kompis som körde in i ett trekantigt cementhinder som inte var förvarnat och dessutom illa placerat. Han gjorde sig riktigt illa, fick tänder utslagna mm.”

#### Information om hjälmar

Enligt A4 finns det flera aktörer som behöver driva frågan om att få till stånd en ökad hjälmanvändning bland äldre cyklister:

”Alla har ett visst ansvar: kommunerna, NTF, polisen, Trafikverket, pensionärsorganisationerna. Pensionärsorganisationerna har trafikansvariga personer som håller på med information. Jag tycker att det är erbarmligt dåligt att kommunerna inte har utbildning någon gång under de nio år som man går i skolan. Trafikverket behöver agera – varför kan de inte informera om hjälmanvändningen?”

#### Hinder för att öka hjälmanvändningen bland äldre cyklister

Ett hinder för ökad hjälmanvändning bland äldre cyklister är enligt A4 att många tänker att ”det händer inte mig” eller ”jag är bättre än genomsnittet.”

**Tabell 5.6. A4:s användning av hjälm och annan skyddsutrustning.**

Utrustning	Användning	Kommentar
Cykelhjälm	Ja, alltid	
Reflexväst	Ja, ibland	
Reflekterande kläder	Nej	
Skydd för armar/ben	Nej	
Övrigt	-	

#### **A5: kvinna, 73 år**

##### Den egna hjälmanvändningen

A5 har aldrig använt cykelhjälm. Hon anger flera skäl till detta ställningstagande:

”Oftast tvättade jag håret på morgonen och om jag hade satt på mig en hjälm hade jag fått ett märke på huvudet. Jag åkte iväg hemifrån innan håret blivit torrt och då blev det en ring runt om huvudet om jag använde hjälm. På vintern hade jag en ganska stor mössa med tofs på och då hade jag aldrig kunnat få på hjälmen. Ett annat skäl är att jag tycker att hjälmarna är väldigt fula och att jag ser dum ut i hjälm.”

##### Information om hjälmar/pensionärsorganisationernas roll

A5 uppger att hon inte har fått någon information om hjälmar. ”Men jag vet varför man ska använda hjälm: för att skydda huvudet och hjärnan om man ramlar.”

A5 tror att ökad hjälminformation kan skapa ett slags gruppträck som ökar hjälmanvändningen: ”Ju mer information, ju fler som använder hjälm, desto vanligare blir det att cyklister använder hjälm. Det blir en vana för fler att ta på sig hjälmen.”

Enligt A5 är det viktigt att visa statistik gällande hjälmanvändningen, äldres cykelskador och antalet omkomna äldre cyklister. ”Sådan statistik skulle påverka mig. Om det fanns statistik på att det är farligt skulle det påverka mig.”

För att hjälminformationen ska vara framgångsrik krävs att den förs fram på rätt sätt i rätt sammanhang, till exempel inom en pensionärsförening:

”Jag är med både i PRO och Aktiva Seniorer som ger ut tidningar och programblad. Där skulle man kunna ha någon ruta som talar om hur många som dör i trafiken och som inte har hjälm. Sådant skulle påverka. Man tittar ju i de där bladen. Men kommunen skulle också kunna skicka ut brev till äldre med information.”

Samtidigt som man informerar om riskerna i samband med cykling bör man också informera om nyttan med att cykla, anser A5:

”Det kan inte sägas nog att äldre människor behöver röra på sig. Att röra på sig och tänka på vad man äter är ju det som kan hålla en frisk och att man inte åldras så fort. Det vet alla i och för sig men nyttan med att cykla måste betonas i samband med att man vill varna för att cykla utan hjälm. Klimataspekten bör också ingå, att det är bra för klimatet att cykla istället för att ta bilen för att åka en bit.”

#### Hinder för att öka hjälmanvändningen bland äldre cyklister

A5 anser att hinder för ökad hjälmanvändning bland äldre cyklister hjälmen kan uppfattas som opraktisk och väldigt ful att sätta på huvudet.

**Tabell 5.7. A5:s användning av hjälm och annan skyddsutrustning.**

Utrustning	Användning	Kommentar
Cykelhjälm	Nej	Använder dock hjälm ibland vid träningscykling på landet.
Reflexväst	Nej	
Reflekterande kläder	Nej	
Skydd för armar/ben	Nej	
Övrigt	-	

#### **A6: man, 69 år**

##### Den egna hjälmanvändningen

A6 använder aldrig hjälm. Den främsta orsaken är att han tycker att hjälmarna är extremt fula. ”Det är möjligt att jag framledes köper en hjälm under förutsättning att jag hittar något som jag tycker är hyfsat snyggt.”

##### Information om hjälmar

A6 slår fast att pensionärsorganisationer har många frågor på sin agenda och att hjälmfrågan är en av de frågor som han tycker att de ska driva.

**Tabell 5.8. A6:s användning av hjälm och annan skyddsutrustning.**

Utrustning	Användning	Kommentar
Cykelhjälm	Nej	
Reflexväst	Nej	
Reflekterande kläder	Nej	
Skydd för armar/ben	Nej	
Övrigt	-	

## **A7: man, 69 år**

### Den egna hjälmanvändningen

A7 började använda hjälm när jag började cykla för tre år sedan efter ett längre uppehåll. "När jag satte mig på cykeln så följde hjälmen med." Orsaken till att han använder hjälm är denna: "Man förstår att den dagen det händer något kommer jag att vara glad att jag har den på. Det handlar om omsorg om min egen hälsa."

### Hur öka hjälmanvändningen bland äldre cyklister

För att få flera äldre att använda hjälm anser A7 att man bör sprida fakta om hur många äldre cyklister som omkommer och skadas i trafiken. Han förklarar vidare:

"Man behöver visa på skillnaden på att köra omkull med hjälm respektive utan hjälm. Man behöver öka medvetenheten generellt om hur bra en hjälm skyddar. Det tror jag man tänker för lite på."

### Pensionärsorganisationernas roll

Enligt A7 skulle pensionärsorganisationer mycket väl kunna engagera sig för att få fler äldre cyklister att använda hjälm.

"Samhället skulle på lämpligt sätt kunna erbjuda sig att komma till pensionärsorganisationers möten och berätta om cykelsäkerhet för äldre. Det skulle vara väldigt bra. De skulle säkert uppskatta om det fanns någon som gick ut gratis och talade om säkerhetsfrågor."

**Tabell 5.9. A7:s användning av hjälm och annan skyddsutrustning.**

Utrustning	Användning	Kommentar
Cykelhjälm	Ja, alltid	
Reflexväst	Nej	
Reflekterande kläder	Nej	
Skydd för armar/ben	Nej	
Övrigt	-	

## **A8: kvinna, 68 år**

### Den egna hjälmanvändningen

A8 använder alltid hjälm när hon cyklar och det har hon gjort sena lång tid tillbaka. En viktig anledning till hennes hjälmanvändning är att hon har en bror som är svårt skallskadad efter en trafikolycka (dock inte cykelolycka). Dessutom är hon intensivvårdsutbildad akutsjuksköterska och har i sitt arbete sett många människor med trafikskador. Vidare har A8 arbetat med folkhälsofrågor med bland annat fokus på skadeförebyggande åtgärder där cykelolyckor uppmärksammades.

### Hur öka hjälmanvändningen bland äldre cyklister

För att öka hjälmanvändningen bland äldre cyklister betonar A8 vikten av personliga möten med äldre människor som träffas på olika mötesplatser. Det är på sådana platser som påverkan kan ske, anser A8. I hennes hemkommun finns ett femtontal träffpunkter. Dit går äldre personer för att möta andra människor. De erbjuds en rad aktiviteter till exempel att lära sig hur mobiler och datorer fungerar. Enligt A8 är dessa mötesplatser mycket lämpliga att använda för att sprida information om cykelhjälm. "Det är lättare att komma ut till människor ändå träffas."

A8 rekommenderar vidare samarbete med Socialstyrelsen som producerar informationsmaterial om vad man kan göra för att förhindra fallolyckor. Cykelsäkerhetsfrågor inklusive vikten av att använda hjälm skulle kunna läggas till i det materialet. Det kan också vara värt att undersöka möjligheten att samarbeta med den nationella fallskadepreventionsveckan "Balansera mera" som Socialstyrelsen årligen arrangerar.

#### Pensionärsorganisationernas roll

A8 anser att pensionärsorganisationerna kan spela en viktig roll för att öka hjälmanvändningen bland äldre cyklister. Hon påpekar att de stora pensionärsorganisationerna har friskvårdskommittéer o.dyl. med bland annat inriktning på fysiska aktiviteter och där kan det finnas intresse för att lyfta hjälmfrågan, tror A8. "Här kan information om cykelhjälm presenteras så att man inte får det här motståndet."

#### Hinder för att öka hjälmanvändningen bland äldre cyklister

När det gäller hinder för att öka hjälmanvändningen bland äldre cyklister konstaterar A8 att vanans makt är viktig. Andra hinder är att hjälmen påverkar frisyren ("trycker till håret"), det kan bli varmt och svettigt med hjälmen på och att man inte vet var man ska göra av hjälmen när man har parkerat cykeln. Ett annat hinder är att de bättre hjälmarna är ganska dyra.

**Tabell 5.10. A8:s användning av hjälm och annan skyddsutrustning.**

Utrustning	Användning	Kommentar
Cykelhjälm	Ja, alltid	
Reflexväst	Ja	
Reflekterande kläder	Nej	
Skydd för armar/ben	Nej	
Övrigt	-	

#### **A9: man, 72 år**

##### Den egna hjälmanvändningen

Sedan helt nyligen använder A9 alltid hjälm när han cyklar. Han började använda den frekvent för ett halvår sedan. Han förklarar sin hjälmanvändning på följande sätt:

"Det beror på min hälsosituation. Man känner att man inte är odödlig. Tidigare tänkte jag inte på min hälsa utan körde på. Ju äldre jag har blivit, desto mer rädd om livet har jag blivit. Jag inser att det tar slut någon gång. Jag försöker så gott jag kan hålla mig i form och vid liv utan att bli skadad för att jag inte har hjälm. Jag har två barn och fyra barnbarn. Det vore onödigt om det hände en olycka. Jag har en bekant som fick ett hjärtstopp när han cyklade och for i backen och slog i huvudet och fick skador på hjärnan. Sedan dess har han haft problem med talet och balansen. Han kom aldrig tillbaka. Hans liv blev en misär. Han hade ingen hjälm på sig."

##### Information om hjälmar

A9 anser att när man informerar om cykelhjälm är det viktigt att tänka på att informationen är en färskvara, "den falnar efter ett tag och den behöver hela tiden fyllas på." För att åstadkomma verkliga beteendeförändringar behöver informationen göras lite mer lustfylld.

"Som Hasse och Tage. Tage pratade om allvarliga saker på ett väldigt intelligent och lustfyllt sätt.

Använda sig av kända personer som väcker respekt och beundran i en hjälmkampanj. Det finns information överallt och folk blir utmattade av all information. Då gäller det att få till något lite extra. Kanske någon serie på TV. En liten lustig serie där man använder cykeln. Inte bara genom skriven information i någon tidning. Folk tar sig inte tid för att fördjupa sig. Det måste vara lite mera pang på.”

#### Hinder för att öka hjälmanvändningen bland äldre cyklister

A9 ser flera hinder för att åstadkomma ökad hjälmanvändning bland äldre cyklister.

”För den som inte har använt hjälm tror jag det måste hända något speciellt. En del, framför allt kvinnor, vill inte använda hjälm för de tycker att de blir fula i håret. Det stör deras utseende, de är inte vana, det tycker det känns jobbigt med hjälm. Utseendefixeringen och vanans makt är viktiga hinder. De som vill ta till sig information gör det. Det är som med kultur, som att gå på teater. De som går på teater gör det, de andra gör inte det. De lever i sin egen lilla värld. Det är väldigt svårt att ändra på beteenden.”

**Tabell 5.11. A9:s användning av hjälm och annan skyddsutrustning.**

Utrustning	Användning	Kommentar
Cykelhjälm	Ja, alltid	
Reflexväst	Nej	
Reflekterande kläder	Nej	
Skydd för armar/ben	Nej	
Övrigt	-	

#### **A10: kvinna, 74 år**

##### Den egna hjälmanvändningen

A10 har alltid använt hjälm när hon cyklar.

##### Information om hjälmar

A10 uppger att hon har försökt att försökt att hålla sig informerad om utvecklingen av cykelhjälm. Hon har goda vänner som har skaffat sig Hövdinghjälm. ”Jag är lite skeptisk till den hjälmen. Fast om jag fick jättebra information om den kanske jag skulle tänka annorlunda om den.”

##### Hur öka hjälmanvändningen bland äldre cyklister

Enligt A10 är det viktigaste att få fler pensionärer att börja cykla. Att sedan få dem att använda hjälm är inte en oöverkomlig svårighet:

”Det verkar vara många äldre som inte vågar cykla. Människor som inte cyklar får inte tillräckligt med motion, speciellt om de inte ägnar sig åt annan motion. Det tycker jag är lite tråkigt. Det gäller att övervinna rädslan att man inte ska klara att cykla och förstå att det går att cykla även om man är äldre. Får man bara folk att våga ge sig ut på cykel tror jag säkert också att man kan få dem också att börja använda hjälm.”

##### Hinder för att öka hjälmanvändningen bland äldre cyklister

A10 har svårt att tänka sig att någon cyklist skulle avstå från att köpa en vanlig funktionell hjälm på grund av priset. Sådana hjälmar är inte dyra, anser hon. ”Det enda hindret är att man har för dålig fantasi om hur farligt det är att vara ute och cykla utan hjälm. Det handlar om att förklara vad det är för risker.”

**Tabell 5.12. A10:s användning av hjälm och annan skyddsutrustning.**

Utrustning	Användning	Kommentar
Cykelhjälm	Ja, alltid	
Reflexväst	Nej	
Reflekterande kläder	Nej	
Skydd för armar/ben	Nej	
Övrigt	-	

### **A11: kvinna, 65 år**

#### Den egna hjälmanvändningen

A11 uppger att hon inte använder hjälm när hon cyklar och har aldrig heller gjort det.

”Det är inte så att jag är rädd om min frisyrr eller något liknande. Jag har bara inte kommit in i att jag ska ha hjälm. Jag har tänkt på det någon gång för jag har en elcykel också. Men jag har aldrig kommit till skott.”

#### Information om hjälmar

A11 har jobbat inom sjukvården under många år och har sett vilka skador en cykelolycka kan ställa till med. A11 tycker därför att hon inte behöver få ytterligare information om cykelhjälm. ”Jag vet precis hur korkad jag är som inte använder den.”

För ett antal år sedan var deltog hon i ett projekt som kommunen höll i där målet var att öka cyklingen till jobbet. Deltagarna fick var sin cykelhjälm tillsammans med regnkläder. ”Trots att jag fick en hjälm använde jag den aldrig när jag cyklade till jobbet, 7-8 km hemifrån.”

#### Hur öka hjälmanvändningen bland äldre cyklister/pensionärsorganisationernas roll

A11 anser att pensionärsorganisationerna aktivt borde driva frågan om behovet av ökad hjälmanvändning bland äldre personer. ”Speciellt viktigt är det för elcyklister, inklusive mig själv, som kommer upp i en ganska hög hastighet.”

#### Hinder för att öka hjälmanvändningen bland äldre cyklister

Ett hinder för ökad hjälmanvändning bland äldre cyklister är att cykelhjälmen inte användes när de var unga. Därmed etablerades inte någon tidig vana att använda hjälm:

”Vi seniorer har inte haft hjälm från början som till exempel mina barn har haft. När jag var liten fanns inte cykelhjälm. Vi fick inte in det från början. För att få folk att använda krävs hjälmtvång precis som vid mopedåkning. Man vill ju inte betala böter och då tar man på sig hjälmen. Jag hade gjort det i alla fall. Jag hade inte slutat cykla bara för att slippa att ta på mig en hjälm.”



**Tabell 5.13. A11:s användning av hjälm och annan skyddsutrustning.**

Utrustning	Användning	Kommentar
Cykelhjälm	Nej, aldrig	
Reflexväst	Nej	
Reflekterande kläder	Ja	
Skydd för armar/ben	Nej	
Övrigt	-	

**B1: man, 75 år**Den egna hjälmanvändningen

B1 använder oftast cykelhjälm eftersom han är medveten om vad skador på huvudet och hjärnan kan innebära. Han använder dock inte alltid hjälm då han cyklar kortare sträckor på icke trafikerade vägar.

B1 började använda hjälm för ungefär 15 år sedan. Det var hans hustru som föreslog att han skulle börja använda hjälm och de båda köpte hjälm samtidigt. Hans motivation för att använda hjälm har ökat med tiden.

Information

B1 har läst om cykelhjälm på nätet. Han skulle gärna vilja ha mera information om cykelhjälm, särskilt om det kommer ut något nytt om cykelhjälm som innebär att komfort eller säkerhet ändras radikalt jämfört med dagens produkter. Den information som kan vara intressant för B1 är presentation av jämförande tester som visar de nya produkternas förbättring.

B1 anser att ett budskap bör föras ut på flera olika sätt. Detta för att fånga upp olika kategorier av personlighetstyper bland mottagarna av budskapet. "Till en del behöver man bara säga att det är farligt. Andra behöver ha en betydligt bättre bevisning."

Enligt B1 är det viktigt att informera om hjälmar på ett pedagogiskt sätt och att tydligt tala om vad som kan hända vid olyckor utan hjälm. Budskapet kan föras ut på många sätt: "Ibland kan det behövas bilder, ibland kan det behövas en massa text. Ibland kan det räcka med att man säger en sak."

Pensionärsorganisationernas roll

Enligt B1 kan pensionärsorganisationerna informera om cykelhjälm, exempelvis genom att bjuda in sina medlemmar till föredrag. Det finns lokalföreningar som har utsedda personer som informerar om trafiksäkerhet.

Hinder för att öka hjälmanvändningen bland äldre cyklister

"Att lära gamla hundar sitta kan vara svårt ibland. I övrigt borde det inte finnas några hinder", anser B1.

**Tabell 5.14. B1:s användning av hjälm och annan skyddsutrustning.**

Utrustning	Användning	Kommentar
Cykelhjälm	Ja, oftast	
Reflexväst	Nej	
Reflekterande kläder	Nej	
Skydd för armar/ben	Nej	
Övrigt	-	

## **B2: kvinna, 80 år**

### Den egna hjälmanvändningen

B1 har använt hjälm i minst 30 år och skaffade sig nyligen hjälm med dubbla skal.

”När man började med bilbälte använde jag bälte. Likadant med hjälmen, när det började komma hjälmar så köpte jag en hjälm direkt. Jag tycker det var viktigt att skydda huvudet. Jag har en god vän vars son är neurolog och opererar många som kör omkull och han tjar på alla att de ska använda hjälm.”

### Information

B2 anser att de som reparerar och säljer cyklar borde försöka att få fler cyklister att köpa hjälm. Varje gång de säljer en cykel borde de lämna hjälminformation. Trafikkontoret i Göteborgs stad har gjort en broschyr om cykling som innehåller olika slags råd och information. Enligt B2 bör den här typen av informationsmaterial finnas hos dem som säljer cyklar.

### Pensionärsorganisationernas roll

Enligt B2 är det viktigt att pensionärsorganisationerna verkar för att öka hjälmanvändningen bland sina medlemmar.

### Hinder för att öka hjälmanvändningen bland äldre cyklister

Enligt B2 är ett hinder för att öka hjälmanvändningen bland vissa äldre kvinnliga cyklister att de anser att hjälmen förstör deras frisyre. ”De säger att hjälmen trycker ner håret.”

**Tabell 5.15. B2:s användning av hjälm och annan skyddsutrustning.**

Utrustning	Användning	Kommentar
Cykelhjälm	Ja, alltid	Har en hjälm med dubbla skal.
Reflexväst	Ja	Har en väst för vintercykling och en för sommarcykling.
Reflekterande kläder	Nej	
Skydd för armar/ben	Nej	
Övrigt	Ja	Reflexer runt armar och ben.

## **B3: kvinna, 83 år**

### Den egna hjälmanvändningen

B3 använder hjälm sedan 1990-talet. ”Men ibland har jag fuskat och inte tagit på mig hjälmen.”

### Information

På 1990-talet satt B3 med i en säkerhetskommitté på sin arbetsplats. Hon föreslog att arbetsplatsen skulle verka för ökad cykelhjelmsanvändning och fick gehör för detta förslag. Olika avdelningar samlade sedan sina medarbetare för hjälmprovning. Tack vare detta började många anställda använda hjälm.

### Hur öka hjälmanvändningen bland äldre cyklister

Ett sätt för äldre att komma ihåg att använda hjälmen är att förvara den i cykelkorgen. B3 säger följande: "Det är bra om hjälmen ligger där i korgen som en påminnelse. Om man har hjälmen hemma på hatthyllan och glömmer den när man har gått ut då går man inte tillbaka."

### Hinder för att öka hjälmanvändningen bland äldre cyklister

Enligt B3 är ett hinder för ökad hjälmanvändning bland äldre cyklister att "frisyrer tar skada av hjälmen. "Om man ska göra något riktigt speciellt då kan man inte ta hjälm på sig om man tänker cykla." Dessutom tycker B3 att man inte känner sig inte snygg i hjälmen. "Det handlar om fåfänga många gånger."

**Tabell 5.16. B3:s användning av hjälm och annan skyddsutrustning.**

Utrustning	Användning	Kommentar
Cykelhjälm	Ja, oftast	
Reflexväst	Nej	
Reflekterande kläder	Nej	
Skydd för armar/ben	Nej	
Övrigt	-	

### **B4: man, 76 år**

#### Den egna hjälmanvändningen

B4 började använda hjälm för 7-8 år sedan. Hans hustru råkade då ut för en cykelolycka och hade inte hjälm på sig. Sedan dess använder båda hjälm och de påminner varandra om hjälmen varje gång de ska ge sig ut på cykelfärder. B4 beskriver olyckan på följande sätt:

"Min fru blev påkörd av en annan cyklist som kom i en nerförsbacke på en cykelväg i en cykeltunnel i ganska hög fart. Det var en mamma som cyklade med ett litet barn. Hon genade och syntes inte. Hustrun slog i gatan och det lilla barnet också. Hustrun slog i huvudet och fick en hjärnskakning."

### Hur öka hjälmanvändningen bland äldre cyklister

B4 anser att staten och kommuner bör subventionera köp av cykelhjälm. Det är bättre att subventionera cykelhjälm än att subventionera elcyklar. Det är särskilt viktigt att främja hjälmanvändningen bland personer med invandrarbakgrund eftersom deras hjälmanvändning är mycket låg.

#### Pensionärsorganisationernas roll

B4 anser att när pensionärsorganisationerna har sina träffar skulle de kunna bjuda in någon som informerar om hjälmar och cykling. B4 har själv besökt en PRO-förening och informerat om trafiksäkerhetsfrågor.

### Hinder för att öka hjälmanvändningen bland äldre cyklister

B4 anser att ett hinder för ökad hjälmanvändning bland äldre kan vara att kvinnor kan tycka att hjälmen förstör deras frisyr. För vissa grupper, exempelvis invandrare, kan det tyckas vara dyrt att köpa en hjälm. Det kan också vara ett hinder.

**Tabell 5.17. B4:s användning av hjälm och annan skyddsutrustning.**

Utrustning	Användning	Kommentar
Cykelhjälm	Oftast	
Reflexväst	Nej	
Reflekterande kläder	Nej	
Skydd för armar/ben	Nej	
Övrigt		Reflex på kroppen.

### **B5: man, 75 år**

#### Den egna hjälmanvändningen

B5 har använt hjälm sedan han började cykla till arbetet på 1970-talet och använder alltid hjälm i samband med cykling. Orsaken var insikten om att hjälmen skyddar huvudet vid cykelolyckor. "När jag hade använt hjälmen ett tag blev det en vanesak. På vintern blev det kallt att ha hjälm utan mössa, då köpte min fru en tunn mössa som rymdes under hjälmen."

#### Hur öka hjälmanvändningen bland äldre cyklister

Enligt B5 behöver hjälmanvändningen bland äldre cyklister främjas i samverkan mellan kommuner, statliga myndigheter, pensionärsorganisationer och andra intressenter etc. Dessa insatser skulle kunna kompletteras av informationsspridning mellan cyklisterna själva enligt mun-mot-mun-metoden.

"Det gör jag när jag t.ex. deltar i en träff någonstans. Många cyklar till samma träff – en del har hjälm medan en del andra inte har det. Till personer som inte har hjälm brukar jag fråga: var har du gjort av hjälmen? Då får man svar som "jag glömde den hemma", "jag ville inte förstöra frisyren", "jag kör så sakta". Någon jag talade med tyckte att man ser så ful ut i hjälm. Jag har hört det argumentet. Ett annat argument är att varma sommar dagar blir man svettig under hjälmen. Om man går ut och äter lunch med ett stort gäng och tar upp frågan om hjälm får de dåligt samvete för att de inte har använt hjälm när de cyklat till lunchen. I flera fall har det gett effekt."

**Tabell 5.18. B5:s användning av hjälm och annan skyddsutrustning.**

Utrustning	Användning	Kommentar
Cykelhjälm	Ja, alltid	
Reflexväst	Nej	
Reflekterande kläder	Nej	
Skydd för armar/ben	Nej	
Övrigt	-	

### **B6: man 81 år**

#### Den egna hjälmanvändningen

B6 använder aldrig hjälm. Han anser sig cykla för korta sträckor för att använda hjälm:

"Jag vet allt om hjälm men jag tycker att det är ett extra besvär för mig att sätta på den givet att det är så pass korta distanser som jag cyklar. Om jag hade cyklat en mil om dan hade det varit annorlunda. Jag cyklar för kort. Jag har köpt en hjälm en gång i tiden men jag har den bara liggande. Det blir inte av att jag sätter på den. Mina barn använder hjälm när de cyklar till jobbet och säger till mig att jag borde ha hjälm."

B6 skulle kunna tänka sig att börja använda hjälm om han råkade ut för en incident med cykeln eller om han skulle börja känna sig vingligare.

#### Information

B6 uppger att han påverkas av statistik. Om cyklisternas skador ökar dramatiskt skulle han påverkas av detta.

#### Pensionärsorganisationernas roll

B6 anser att vad pensionärsorganisationerna ska lägga sina resurser på är en avvägningsfråga. ”Men med tanke på att statistiken säger att äldre cyklister är en väldigt utsatt grupp kanske det inte skadar att agera.”

#### Hinder för att öka hjälmanvändningen bland äldre cyklister

Ett centralt hinder för ökad hjälmanvändning bland äldre cyklister är, enligt B6, svårigheten att bryta vanor i hög ålder.

”Det finns ett stigberoende hos äldre. Man är van att cykla utan hjälm och så fortsätter man i tangentens riktning så att säga. Det kallas också spårberoende. Det kostar i mödor att slå in på ett annat spår. Vanans makt är ett hinder. Det handlar egentligen inte om information heller. Som åldring är man nog informerad men vanan är viktig. Det gäller att få till en ny vana. Det är lättare att få till en ny vana när man är ung. För den äldre generationen är det svårare att bryta vanans makt, stigberoendet. Man är van att cykla utan hjälm sedan ungdomen. Därför fortsätter man. För att byta spår krävs att man själv råkat ut för problem med cyklingen, t.ex. att man blir vinglig. Då gäller det att själv agera. Eller så råkar man ut för incidenter, som jag har gjort i vinter och inser att man borde skaffa sig en säkrare cykel. Den egna upplevelsen kan bryta en vana och förmå en att byta spår.”

**Tabell 5.19. B6:s användning av hjälm och annan skyddsutrustning.**

Utrustning	Användning	Kommentar
Cykelhjälm	Nej, aldrig	
Reflexväst	Nej	
Reflekterande kläder	Nej	
Skydd för armar/ben	Nej	
Övrigt	Ja	Handskar, även sommartid. Reflexer.

### **Sammanfattning och slutsatser**

Det här kapitlet har handlat om hur äldre cyklister ser på sin hjälmanvändning, hur deras egen hjälmanvändning kan öka samt hur informationen om hjälmar kan förbättras för att få fler äldre cyklister att använda hjälm. Nio av de sammanlagt 17 äldre cyklisterna som intervjuades använder alltid cykelhjälm. Tre av dessa nio cyklister har slagit i huvudet i samband med cykelolyckor men tack vare hjälmen klarade de sig utan huvudskador. Fyra av de 17 cyklisterna använder aldrig hjälm. Ingen av dessa cyklister har slagit i huvudet i samband med cykelolycka.

Vissa av de intervjuade cyklisterna är bättre på att använda cykelhjälm än de andra. De cyklisterna som använder cykeln för träning har en högre hjälmanvändning än de som cyklar till vardags för att uträtta ärenden eller besöka vänner och bekanta. De förra cyklar snabbare och längre sträckor än vardagscyklisterna vilket påverkar hjälmanvändningen. Äldre vardagscyklisterna som inte använder hjälm förklarar det med att vanans makt att inte använda hjälm är stor. Vissa cyklisterna, i synnerhet kvinnor, använder inte hjälm för att de tycker att hjälmen påverkar frisyren på ett negativt sätt.

Enligt de intervjuade cyklisterna kan *utformningen* av samhällets information om cykelhjälm behöva utvecklas. Det är viktigt att informationen om hjälmar visar både teoretiskt och praktiskt hur hjälmen skyddar. Det kan annars finnas en risk att hjälminformation blir för ensidigt teoretisk. Man behöver visa på skillnaden mellan att köra omkull med hjälm respektive utan hjälm. Genom att arrangera hjälmprovningar och presentera tester som visar hur mycket olika hjälmar skyddar kan man intressera fler cyklisterna att börja använda hjälm. Hjälminformation kan behöva föras ut på flera sätt för att fånga upp olika kategorier av personlighetstyper bland mottagarna av budskapet. "Till en del behöver man bara säga att det är farligt. Andra behöver bara ha en betydligt bättre bevisning." "Ibland kan det behövas bilder, ibland kan det behövas en massa text." Vissa av cyklisterna uppger att de påverkas av *statistik* om äldres cykelskador, antalet omkomna äldre cyklisterna och hjälmanvändning bland äldre cyklisterna. Tillgången till sådan statistik skulle kunna öka deras benägenhet att använda hjälm. Hjälminformationen kan behöva göras lite mer lustfylld. Man kan i en hjälmkampanj exempelvis använda sig av kända personer som väcker intresse. En av de intervjuade cyklisterna nämnde i detta sammanhang Tage Danielsson som hade förmågan att tala om allvarliga saker på ett underhållande sätt. Information om riskerna med cykling och vikten av att använda cykelhjälm kan med fördel kombineras med information om den nytta som cyklingen medför i form av ökad vardagsmotion och minskad miljöpåverkan.

*Sättet på vilket informationen om cykelhjälm förmedlas* är också viktigt för hur informationen påverkar målgruppen. För att hjälminformationen ska vara framgångsrik krävs att den förs fram på rätt sätt i rätt sammanhang, till exempel inom en pensionärsförening. Representanter för samhällsinstanser, såsom kommuner, Trafikverket eller NTF, skulle kunna komma till pensionärsföreningar och mötesplatser för äldre personer och berätta om cykelhjälm och andra cykelsäkerhetsfrågor. "Det är lättare att komma ut dit människor ändå träffas." Vidare, cykelhandlare behöver bli bättre på att förmedla information om hjälmar och andra cykelsäkerhetsfrågor till äldre cyklisterna. TV-program om äldres cykling, inklusive cykelhjälmsanvändning, skulle kunna väcka intresse bland vissa äldre personer. Eftersom äldre personer ofta och gärna ser på TV har de en stor potential att ta till sig trafiksäkerhetsbudskap som förmedlas via detta medium. Vidare finns alltid möjligheten att ha omtanke om vänner och bekanta som cyklar utan hjälm och påminna dem om hur bra en hjälm skyddar huvudet eftersom "cykelhjälmsinformation är en färskvara; den falnar efter ett tag och behöver hela tiden fyllas på."

## 6. Cykelns utrustning och status

I detta kapitel fortsätter redovisningen av intervjuer med de 17 äldre cyklisterna om deras cyklar. Kapitlet behandlar cyklarnas säkerhetsprestanda och cyklisternas samspel med sina cyklar med fokus på kontroll och balans. Inledningsvis görs en översikt över statusen på de cyklar som används avseende användning av damcykel eller herrcykel, olyckor relaterade till cykelns skick, olyckor relaterade till av- och påstigning och cyklisternas möjlighet att ha markkontakt med sina fötter när de sitter på sadeln. Dessutom redovisas cyklisternas erfarenhet av vintercykling och användning av vinterdäck. Den inledande översikten är uppdelad i två grupper: cyklister mellan 65 och 74 ingår i grupp A medan cyklister från och med 75 års ålder och uppåt ingår i grupp B. Därpå följer en fördjupningsdel, även den uppdelad i de nämnda två grupperna, som redovisar intervjuer från enskilda cyklister. Intervjuerna kretsar huvudsakligen kring samma ämnesområden som översiktsdelen. I tillägg behandlas vad pensionärsorganisationerna kan göra för att få säkrare cyklar och cyklisternas *egna* möjligheter att göra cykeln till ett säkrare fordon.

### Översikt

Av tabell 6.1 nedan framgår att i grupp A, 65-74 år, använder en av sex manliga cyklister damcykel. En cyklist (A9) har skadat sig i en cykelolycka som huvudsakligen orsakades av användning av en äldre cykel som var i dåligt skick. Ingen cyklist i grupp A har drabbats av någon olycka i samband med av- och påstigning. Däremot har en kvinnlig cyklist (A10) haft en allvarlig incident i samband med påstigning vilket ledde till att hon efteråt blev rädd för att cykla. Sex av de totalt elva cyklisterna har inte markkontakt med fötterna när de sitter på sadeln. Tre av de fem kvinnorna i gruppen (60 procent) har inte markkontakt med fötterna. A2 uppger att hon använder ena trampan som ett trappsteg för att komma upp på sadeln.

**Tabell 6.1. Cykelns status och relaterade olyckor. Grupp A, 65-74 år.**

Cyklist	Kön	Ålder	Damcykel eller herrcykel	Olycka pga. cykelns skick Ej skada	Olycka pga. cykelns skick Skada	Olycka av/påstign. Ej skada	Olycka av/påstign. Skada	Markkontakt med fötter	Kommentar
A1	Kvinna	68	Dam					Ja, delvis (med tårna)	Använder en trampa som trappsteg för att komma upp på sadeln.
A2	Man	73	Herr					Nej	Har två cyklar: en MTB och en vanlig.
A3	Man	69	Herr					Ja	
A4	Man	68	Herr					Ja	Stiger av och på från vänster sida.
A5	Kvinna	73	Dam					Nej	

A6	Man	69	Dam					Ja	
A7	Man	69	Herr					Nej	
A8	Kvinna	68	Dam					Nej	
A9	Man	72	Herr		x			Nej	Stopp i bak-hjulet, flög över styret. Axelskada, sjukgymnastik i flera månader. Olycksorsak: Gammal cykel i dåligt skick.
A10	Kvinna	74	Dam					Nej	Höll på att välta omkull i samband med påstigning, blev rädd för att cykla.
A11	Kvinna	65	Dam					Ja	
Summa								Ja: 5 Nej: 6	

Tre av fyra manliga cyklister i grupp B, 75 plus, använder damcykel. Ingen cyklist i gruppen har skadat sig i en cykelolycka som kan relateras till en cykel i dåligt skick eller av- och påstigning. Fem av sex cyklisterna har inte markkontakt med fötterna när de sitter på sadeln. Ingen av de båda kvinnorna i gruppen uppger att de inte kan ha markkontakt med fötterna. Detta framgår av tabell 6.2.

**Tabell 6.2. Cykelns status och relaterade olyckor. Grupp B, 75 år eller mer.**

Cyklist	Kön	Ålder	Damcykel Herrcykel	Olycka pga. cykelns skick Ej skada	Olycka pga. cykelns skick Skada	Olycka av/påstign. Ej skada	Olycka av/påstign. Skada	Markkontakt med fötter	Kommentar
B1	Man	75	Herr	-	-	-	-	Nej	
B2	Kvinna	80	Dam	-	-	-	-	Nej	
B3	Kvinna	83	Dam	-	-	-	-	Nej	
B4	Man	76	Dam	-	-	-	-	Nej	
B5	Man	75	Dam	-	-	-	-	Ja	
B6	Man	82	Dam	-	-	-	-	Nej	
Summa								Ja: 1 Nej: 5	

#### Slutsats grupp A+B:

Fyra av totalt tio män använder damcykel. Endast sex av de 17 cyklisterna i de båda grupperna kan ha markkontakt med fötterna när de sitter på sadeln. De tolv cyklister som inte har sådan markkontakt har en ökad olycks- och skaderisk pga. ökade problem med kontroll och balans vid av- och påstigning samt plötsliga stopp.

I tabellerna 6.3 och 6.4 nedan redovisas cyklisternas erfarenhet av vintercykling samt deras användning av vinterdäck.



**Tabell 6.3. Vintercykling/vinterdäck.\* Grupp A, 65-74 år.**

Cyklist	Kön	Ålder	Vintercyklar	Med vinterdäck
A1	Kvinna	68	x	-
A2	Man	73	x	x
A3	Man	69	-	-
A4	Man	68	x	-
A5	Kvinna	73	x	-
A6	Man	69	-	-
A7	Man	69	-	-
A8	Kvinna	68	-	-
A9	Man	72	x	x
A10	Kvinna	74	-	-
A11	Kvinna	65		
Summa			5	2

\* Vintercykling avser cykling på snö och is. Det avser inte barmarkscyklning under vinterhalvåret.

**Tabell 6.4. Vintercykling/vinterdäck.\* Grupp B, 75 år eller mer.**

Cyklist	Kön	Ålder	Vintercyklar*	Med vinterdäck
B1	Man	75	-	-
B2	Kvinna	80	-	-
B3	Kvinna	83	-	-
B4	Man	76	-	-
B5	Man	75	x	x
B6	Man	82	x	-
Summa			2	1

\*Vintercykling avser cykling på snö och is. Det avser inte barmarkscyklning under vinterhalvåret.

#### Slutsats grupp A+B:

Sju av de 17 äldre cyklisterna i båda åldersgrupperna cyklar på vintern dvs. på underlag bestående av snö eller is. En större andel av cyklisterna i åldersgruppen 65-74 år cyklar på vintern än cyklisterna i gruppen 75 plus. Endast tre av cyklisterna som cyklar på vintern uppgav att de använder vinterdäck.

### **Fördjupning – resultat av intervjuer**

Denna avdelning redovisar intervjuer med äldre cyklisterna avseende bland annat cykelns standard, sadelhöjd, användningen av damcykel/herrcykel, kontroll och balans under cyklingen samt vintercykling.

#### **A1: kvinna, 68 år**

##### Cykelns status

A1:s cykel är cirka 7-8 år gammal. Den är i gott skick och uppfyller alla lagkrav. Senaste gången hon lämnade in cykeln för kontroll och service var för fem år sedan. A1 använder ofta ringklockan.

”Ringklockan tror jag räddar livet på många. Om man ringer i ringklockan en bra bit innan där det går folk på vägen. Det gör jag alltid. Inte på ett snabbt, skrämmande sätt utan jag pinglar några gånger när jag ser dem på håll. För då uppmärksammar de att det kommer en cykel. Det är verkligen en bra grej, för då slipper ju alla att bli överraskade.”

### Vintercykling

A1 cyklar på vintern, dock inte den senaste, men använder inte vinterdäck.

### Av- och påstigning

Eftersom A1 har ett ganska lågt insteg på sin cykel upplever hon inga problem med av- och påstigning. Hon beskriver hur det går till när hon gör en avstigning:

”När jag ska sluta cykla så saktar jag ner till näst intill stillastående. När jag ska gå av cykeln då sitter jag inte på sadeln. Sedan går jag över med högerfoten så den hänger fritt i luften och går ned med foten på vänster sida. Jag går av med fötterna åt samma håll. Jag stannar inte bredbent över cykeln. Så har jag alltid gjort. Men när jag bromsar tvärt hoppar jag ner med bägge fötterna på marken, en fot på var sin sida av cykeln.

Vid påstigning gör hon på följande sätt:

”När jag ska börja cykla är jag på vänster sida av cykeln med vänster fot på den vänstra trampan. Sedan går jag in med högerfoten, sätter mig på sadeln och sätter höger fot på höger trampa. Man kan säga att jag använder ena trampan som ett trappsteg.”

Efter att ha gått på cykeln och börjat cykla händer det ofta att hon vinglar till i 2-3 meter.

”Jag vet inte vad det beror på. Om jag är i en korsning tror jag att jag anpassar mig lite. Då kanske jag står med fötterna på varsin sida om cykeln och börjar med vänster trampa och sedan sätter upp mig rakt framifrån på sadeln. Då känns det bättre.”

### Sadelhöjden i relation till kontroll och balans

När A1 sitter på sadeln på sin cykel har hon markkontakt med tårna inte med hela fötterna. Att ha viss markkontakt med fötterna skapar en känsla av trygghet. Men hon vill inte ha för mycket markkontakt med fötterna. Om sadeln är ännu lägre kan det bli för tungt att trampa, anser hon. ”Då skulle det kännas att sadeln är för låg och då får man ingen fart när man cyklar, man får ingen kraft i benen när de är så pass böjda. Det blir ingen kraft överhuvudtaget.”

### Information om cykeln

A1 skulle välkomna information om cykeln och dess säkerhet. ”Man kan ta upp frågan om hur cykeln är i samband med att man talar om hjälmanvändning. Informationen bör komma från Trafikverket men frågan kan även tas upp inom pensionärsföreningarna.”

## **A2: man, 73 år**

### Cyklens status

A2 har två cyklar: en mountainbike som är ungefär fem år och en stadshybridcykel som är fem eller sex år gammal. Cyklarna är i gott skick och uppfyller alla lagkrav. A1 underhåller själv cyklarna. Vartannat år lämnar han in sina cyklar till en cykelverkstad för kontroll och service.

### Vintercykling

A2 cyklar på vintern. Han har dubbdäck på sin mountainbike.

### Av- och påstigning

A1 upplever inga problem med av- och påstigning i samband med cyklingen.

”Mina fötter sätter fast på pedalerna. Jag har tränat på att få bort fötterna snabbt vid ett fall. Jag vrider till foten så hoppar den av och det hinner jag göra i 99 fall av 100. Skulle det vara så att jag märker att det är för mycket sten och rötter och annat då kopplar jag loss fötterna.”

#### Kontroll och balans

A2 anser sig ha god balans vilket han förklarar med att han tidigare har idrottat mycket. Han är medveten om att hans balansförmåga sannolikt kommer att försämrans i framtiden. När han är ute med sin mountainbike gör han övningar för att träna balansen. När A2 sitter på sadeln når han inte marken med sina fötter.

#### **A3: man, 69 år**

##### Cyklens status

A3:s cykel köptes i begagnat skick i början av 1990-talet. Den var då 5-6 år gammal. Cykeln är i gott skick och uppfyller alla lagkrav. A3 sköter själv underhållet av cykeln.

##### Vintercykling

A3 cyklar inte på vintern.

##### Av- och påstigning

A3 har inte upplevt några problem i samband med av- och påstigning när han cyklar.

##### Kontroll och balans

När A3 sitter på sadeln kan han ha markkontakt med sina fötter och han tycker att det känns stabilt.

##### Information om cykeln

A3 anser att äldre cyklister behöver mera information om hur deras cyklar ska förbättras ur säkerhets-synvinkel. Utan information tror han inte de tänker på det här.

#### **A4: man, 68 år**

##### Cyklens status

A1 har två cyklar: en sportcykel med tiöväxlar som är 35-40 år och en mountainbike som är tre år gammal. Cyklarna är utrustade enligt gällande lagkrav. A1 sköter själv allt underhåll av cyklarna.

##### Vintercykling

A4 vintercyklar men använder inte vinterdäck.

##### Av- och påstigning

A4 stiger av och på sina cyklar från höger sida. Detta för att undvika att komma för nära trafiken.

”Man borde stiga av åt höger men det vanligaste är att man stiger på och av cykeln från vänster sida och då hamnar man ju ute i trafiken. Ska man stanna och stiga på från höger sida får man lämna lite mer utrymme åt höger sida. Stannar man för nära kanten måste man stiga på från vänster sida.”

### Kontroll och balans

A4 anser vissa cyklister, i synnerhet motionscyklister, sitter för högt på cykeln vilket skapar problem för dem:

”De får problem när de ska stanna pga. att de sitter för högt. När cykeln står stilla måste de antingen luta ned cykeln för att kunna hålla balansen eller få ned foten i backen. Man försöker få ner en tå för att kunna hålla cykeln upprätt. När man har för hög sadel får man ju det problemet.”

### **A5: kvinna, 73 år**

#### Cykelns status

A5 har två cyklar. Den ena cykeln, inköpt år 2009, använder hon för vardagscykling i stadstrafik. Den andra cykeln, som är några år äldre, använder hon för motionscykling på sitt lantställe. Cyklarna är i gott skick och uppfyller alla lagkrav. I samband med däckbyte två gånger per år låter hon en cykelreparatör göra en allmän genomgång av cykeln. ”Eftersom min cykel står ute på vintern har det varit problem med växlar som får åtgärdas på våren.”

#### Vintercykling

A5 cyklar året runt. Hon började använda vinterdäck för 5-10 år sedan.

#### Av- och påstigning

A5 uppger att hon inte har haft några incidenter i samband med av- och påstigning men hon tycker att det har börjat bli besvärligare med åren:

”Jag märker lite skillnad mot förr, det märks lite att man är äldre. Man har inte riktigt samma balans när man blir äldre. Det är ingen större skillnad men jag märker att det är lite skillnad. Jag känner mest av det här i samband med påstigning. Det har blivit lite besvärligare att komma på cykeln. När jag cyklar till affären passerar jag en övergång på gatan. Om jag tror att jag kommer att få kliva av cykeln pga. rödljus vid den gatan då leder jag cykeln jag fram till gatan istället för att cykla. För bara något år sedan skulle jag ha cyklat ända fram till gatan. Jag drar mig tydligen lite för det här med av- och påstigning.”

#### Kontroll och balans

När A5 sitter på sadeln kan hon inte ha markkontakt med fötterna.

”Jag når inte ner ordentligt till marken. Om det är rött ljus vid en gata brukar jag hålla i en stolpe om det inte är någon annan där för att slippa gå av cykeln. Men för det mesta blir det att jag hoppar av sadeln när jag stannar cykeln.”

Hon kan tänka sig att sänka sadelhöjden för att kunna nå ner till marken med dina fötter och få ökad stabilitet. Men att sänka sadeln tror hon kommer att innebära att hon får mindre kraft när hon trampar.

#### Information om cykeln

A5 tycker att pensionärsorganisationerna och andra samhällsorganisationer bör informera mera om cykelns säkerhet.

”Det vore jättebra med information. Cyklingen ger motion, mindre biltrafik och en bättre miljö. Cykeln har inga utsläpp alls. Det vore önskvärt att få mera uppmärksamhet kring att cykling är bra och information om vad man behöver tänka på när man ska cykla. T.ex. få tips om att man kan sänka sadeln för att få en säkrare färd, använda hjälm och ha en cykel i gott skick. Varför inte en kortfattad broschyr om cykling i Uppsala som skickas hem? Med olika tips om säkerhet, statistik så att man blev påverkad att använda hjälm etc. Särskilt äldre som cyklar skulle säkert läsa en sådan broschyr.”

#### Möjliga egna åtgärder för en säkrare cykel

”Jag kan sänka sadelhöjden på cykeln. I övrigt tror jag inte cykeln kan bli säkrare än den redan är.”

### **A6: man 69 år**

#### Cykelns status

A6 har en treväxlad damcykel som han köpte för 5-10 år sedan. Cykeln är i gott skick och uppfyller i stort ett alla lagkrav. Cykeln kontrolleras av en cykelhandlare vart tredje år ungefär.

#### Vintercykling

A6 cyklar inte på vintern om det är snöigt, isigt eller regnigt. Han cyklar de delar av vintern som har gynnsamma väderförhållanden, dock utan vinterdäck.

#### Av- och påstigning

Enligt A6 är det enklare att stiga på en damcykel än att stiga på en herrcykel. ”Jag har aldrig förstått det där med att man ska ha stång.” Än så länge har han inga problem med av- och påstigning. Han förklarar det på följande sätt: ”Det beror på att jag har en damcykel så att jag slipper att kasta över höger- eller vänsterbenet över stången.”

#### Kontroll och balans

A6 anser sig ha god balans och kontroll i samband med cyklingen. När A6 sitter på sadeln har han markkontakt med sina fötter. När han stannar vid en korsning behöver han således inte hoppa av sadeln utan kan sitta kvar på den. För säkerhets skull viker han cykeln lite åt ena sidan vid stoppet.

#### Information om cykeln

A6 anser att det är viktigt att driva på olika processer med hjälp av information. Det finns ett ansvar hos kommunen men även hos regionen eftersom det är regionen som får ta hand om skadorna.

#### Möjliga egna åtgärder för en säkrare cykel

A6 anser att det han kan göra för att få en säkrare cykel är att se till att den underhålls på bästa sätt, i första hand bromsar och kedjan.

### **A7: man, 69 år**

#### Cykelns status

A7 har en herrcykel som är 20 år gammal. Cykeln användes inte under många år men gjordes i ordning sommaren 2017. Efter det har A7 inte gått till någon reparatör för service och kontroll. Cykeln är i ett mycket gott skick. Den uppfyller alla lagkrav bortsett från att lyset behöver åtgärdas.

### Vintercykling

A7 cyklar inte på vintern.

### Av- och påstigning

A7 upplever inga problem i samband med påstigning men tycker att avstigningen är ett mycket komplicerat moment:

”Att hoppa på cykeln är inget större problem. Däremot är det ett påfallande problem när jag ska gå av. Det har att göra med ens smidighet i benen som inte är som den var när jag var yngre. Jag har ett så pass osmidigt högerben att jag måste dra benet med mina armar för att komma över stången. Jag kan inte lyfta benet över pakethållaren bakifrån. Det betyder att snart kommer jag att köpa en damcykel. Min hustru brukar påminna mig om att göra det.”

### Kontroll och balans

Om A7 ska ha markkontakt med båda benen kan han inte sitta på sadeln. ”För att få markkontakt måste jag glida ned framför sadeln.”

### Möjliga egna åtgärder för en säkrare cykel

Bland de möjliga åtgärder som A7 själv kan vidta för att få en säkrare cykel nämner han dessa: skaffa bättre lyse, justera sadeln och se till att hålla däcken väl pumpade. Dessutom har han planer på att skaffa sig en damcykel.

### Pensionärsorganisationernas roll för säkrare cyklar

Cykelns skick är något som kan tas upp inom olika pensionärsorganisationer och andra parter, anser A7.

”Pratar man om cykelsäkerhet överhuvudtaget handlar det naturligtvis om hur man ska hålla efter cykeln så att den håller, att kedjan inte hoppar av etc. I själva säkerhetstänket ingår inte bara trafikregler utan även att hålla fordonet i gott skick. Naturligtvis ska man informera om det också.”

## **A8: kvinna, 68 år**

### Cykelns status

A8 har en damcykel som är 8-10 år gammal. Cykeln har både fotbroms och handbroms. Cykeln är i gott skick och uppfyller alla lagkrav. Cykeln kollas upp av en reparatör en gång om året.

### Vintercykling

A8 cyklar inte på vintern.

### Av- och påstigning

A8 upplever inga problem med av- och påstigning. ”Jag är ganska aktiv så jag har inte så svårt att röra på mig.”

### Kontroll och balans

Enligt A8 kan det bli vingligt för henne när hon börjar cykla efter att stått stilla i en korsning: "Du stannar på din cykel och sedan ska du från att ha varit stillastående upp på cykeln och sätta igång att cykla. I den låga hastigheten är man lite vinglig och oftast har man en bil bredvid sig."

När A8 sitter på sadeln kan hon inte ha markkontakt med fötterna. "Jag har näst intill raka ben när jag har foten nere på trampan längst ner. Det är 5,6,7 cm ner till marken. Det är inte ett stort avstånd."

A8 gör följande reflektion om sin sittposition när hon cyklar:

"Det känns väldigt tydligt vad som är bekvämt och säkert och vad som inte är det. Om man sitter väldigt högt och hänger långt fram, t.ex. om styret är långt ner eller kort, alltså ett rakt styre, så tycker jag att det känns obehagligare, som att ha huvudet neråt nästan. För mig känns det tryggare att sitta lite mera som på en gunghäst; att sitta djupare ner och hålla i styret rakt fram."

### Information om cykeln

A8 skulle välkomna att få information om cykeln från ett säkerhetsperspektiv. Informationen skulle kunna komma från NTF, Cykelfrämjandet, kommuner, cykelhandlare med flera och förmedlas på sådana ställen där man ändå träffas.

## **A9: man, 72 år**

### Cykelns status

A9 har två herrcyklar. Han beskriver sina cyklar på följande sätt:

"Jag har en gammal cykel som jag köpte begagnad av en cykelhandlare. En sommarcykel utan dubbdäck som är 10-15 år och i bra skick. Den andra cykeln är av äldre modell, säkert 30-40 år gammal. Den har dubbdäck och är min vintercykel. Reflexer och lyse behöver uppdateras på vintercykeln. Sommarcykeln är mera up to date. Med den behöver jag inte hålla lyset i vänster hand. Jag har rygg- och nackproblem och behöver ett högt styre och sitter bra på båda cyklarna."

A9:s cyklar underhålls sällan eller aldrig.

"Jag kollar upp cyklarna sällan, i princip aldrig, trots att det är väldigt billigt att göra det. Man skulle behöva serva cyklarna – spänna kedjan, kolla däck. Det skulle behöva göras lite oftare för min del. Det blir nästan aldrig av förrän man får en punktering. Då brukar jag be cykelhandlaren titta på cykeln."

Orsaken till att A9 inte kontrollerar cyklarnas status oftare är han "inte riktigt är inne på det spåret att jag ska göra det. Jag har aldrig gjort det riktigt så jag har ingen inarbetad vana att göra det."

A9 hade tidigare en cykel som var i betydligt sämre skick än de båda cyklar som han har idag. Cykelns skick var så dålig att den vållade en olycka för 15 år sedan där A9 föll framåt över styret och skadade axeln. "Till slut gick cykeln av nere vid tramporna, den gick itu där. Den cykeln var också begagnad men jag cyklade året runt med den."

### Vintercykling

A9 cyklar på vintern och använder då den av sina två cyklar som är utrustad med dubbdäck.

### Av- och påstigning

A9 upplever att av- och påstigning som ett riskfyllt moment. "Det är lite mer riskfyllt än om jag hade haft fast markkontakt. Jag vet om problemet." När A9 startar cyklandet, efter att ha stigit på cykeln, kan det åtföljas av vingel. Av detta skäl försöker han ha fria ytor omkring sig när han börjar cykla.

"Jag brukar alltid kolla bakåt och åt sidan så att jag inte har någon trafik i närheten av mig. Om det skulle bli en liten vingling brukar jag se till att det är fritt. Det är bättre att ha lite marginal genom att se sig omkring på sidan och bakåt för att göra det så säkert som möjligt."

A9 har ibland funderat på att skaffa sig en damcykel för att underlätta av- och påstigningen. Men av ekonomiska skäl har han avstått från att göra det.

### Kontroll och balans

A9 har pratat med sin cykelhandlare om styrets utformning och position och hur han ska sitta på cykeln för att kunna hantera de problem som han har med sin rygg. A9 har fått råd om hur han ska sitta rakt med ryggen och hur han ska hålla armarna.

Det har varit viktigt för A9 att hitta lagom sitthöjd i relation till marken, i synnerhet vid inbromsning. Han behöver komma ned från sadeln och få markkontakt med båda fötterna för att kunna bli stillastående. "Jag kan inte sitta på min sadel när jag bromsar in för sadeln är så hög. Jag får hoppa ner från sadeln. Annars får jag inte markkontakt."

A9 tycker att den höga sittpositionen gör att cykelfärden blir mindre säker när han ska stanna till. "Det gäller att hålla tungan rätt i mun och vara fokuserad när jag ska stanna så att det inte händer något."

När han kommer fram till en korsning och vill stanna behöver han hoppa ned från sadeln. "Jag får hoppa av sadeln, hålla i styret och så får jag hoppa fram och sedan sätta ned ena foten. Man kör ju inte i full fart i en korsning utan tar det väldigt lugnt."

### Information om cykeln

A9 tycker det behövs mera information om hur cyklar kan göras säkrare men det är viktigt att det görs på ett lustfyllt sätt och i korta avsnitt.

"Folk har inte tid att koncentrera sig på information så länge. Problemet idag är att all information ska gå så snabbt. Annars byter folk fokus. Vi äldre blir också påverkade av det här informationsflödet som kommer. Det leder till att många är stressade och inte riktigt närvarande utan befinner sig i något slags brus."

### Möjliga egna åtgärder för en säkrare cykel

För att förbättra säkerheten på sin vintercykel anser A9 att han skulle kunna köpa en belysning och själv skruva dit den. "Nu håller jag belysningen, en liten ficklampa, i vänsterhanden och sätter dit en lös belysning på pakethållaren." Att han hittills inte gjort detta anser han beror på en ovana att inte ta tag i det hela dvs. att ta sig till affären, köpa ljuset och fästa den på cykeln.

### Pensionärsorganisationernas roll för säkrare cyklar

A9 anser att pensionärsorganisationerna spelar en viktig roll för att främja säkrare cyklar bland äldre cyklister:



”Det blir fler och fler pensionärer med alla 40-talisterna som åldras. Vi lever längre. Och den äldre generationen som kommer nu har väldigt stora krav på samhället. Det egna ansvaret skulle PRO, Aktiva Seniorer och andra organisationer kunna påtala på olika vis. Trafiksäkerhet – den egna säkerheten men även andras säkerhet – alla tjänar ju på det om flera blir medvetna och verkligen agerar efter det också. Det kostar inte så mycket. Det är egentligen väldigt billigt att uppdatera sin cykel till en säkrare cykel och använda hjälm. Trots det gör inte alla det. Vanans makt är stark. Förändringar är alltid jobbigt för en del människor. Man gör det man alltid har gjort.”

## **A10: kvinna, 74 år**

### Cykelns status

A10 har en fem år gammal damcykel. Cykeln är i gott skick och uppfyller alla lagkrav. A10:s ambition är att göra en allmän genomgång av cykeln ungefär vartannat år.

### Vintercykling

A7 cyklar inte på vintern.

### Av- och påstigning

Enligt A10 fungerar av- och påstigning bra för henne. Helst vill hon dock minimera dessa moment i cyklingen: ”Jag är glad jag bara får cykla på och slipper stanna och gå av och på.” Tidigare hade hon stora problem med balansen vid av- och påstigning och blev ”väldigt cykelrädd.” En gång höll hon på att falla handlöst när hon skulle stiga på cykeln.

”Jag hade inte riktigt kontroll. Det var en otäck erfarenhet. Det var den incidenten som gjorde att jag blev rädd för att cykla. Jag tyckte sedan att det var väldigt besvärligt att komma på och av. Själva cyklandet var inget problem men just det att komma på och av. Men det var övergående för jag tränade bort rädslan.”

### Kontroll och balans

A10 kan inte ha markkontakt med fötterna när hon sitter på sadeln. Vid varje stopp, exempelvis vid en korsning, behöver hon hoppa av sadeln för att få markkontakt med fötterna. Hon hanterar detta utan problem idag men tidigare var det ett svårt moment för henne. ”Under perioden då jag var cykelrädd tyckte jag det var besvärligt. Jag kände att jag inte hade kontroll över situationen.” A10:s tidigare cykel hade mycket betydligt lägre sadelhöjd än hennes nuvarande cykel. Hon tycker att den var lättare att komma av och på.

”Den cykeln går väldigt bra att cykla på men jag tycker att den är lite hög. Jag skulle gärna haft en lite lägre cykel. Jag ska nog fundera på att sänka sadeln lite grann.”

### Möjliga egna åtgärder för en säkrare cykel

A10 anser att hon skulle kunna göra två saker för att få en säkrare cykel: sätta på hjulreflexer och sänka höjden på sadeln.

### Pensionärsorganisationernas roll för säkrare cyklar

Cykelkunskap är något som pensionärsorganisationerna skulle kunna arbeta med, anser A10. ”Allra viktigast är att få fler äldre att börja cykla. Det skulle vara jättebra tycker jag.”

## **A11: kvinna, 65 år**

### Cykelns status

A11 har en damcykel som är 15 år gammal. Cykeln uppfyller alla lagkrav och är i mycket gott skick, "den ser ut som ny." Hon ställer in cykeln i sitt garage varje kväll vilket minskar slitaget på växlar, bromsar och andra vitala delar på cykeln. Dessutom reduceras risken för stöld. Hennes cykel kontrolleras och underhålls årligen av en cykelreparatör.

### Vintercykling

A11 cyklar på vintern och använder då alltid vinterdäck.

### Av- och påstigning

A11 uppger att hon inte har haft några problem med av- och påstigning i samband med sin cykling.

## **B1: man, 75 år**

### Cykelns status

B1 använder en herrcykel som är cirka 20 år gammal. Den är funktionsduglig och uppfyller alla lagkrav. B1 lämnar inte in cykeln till någon cykelreparatör utan sköter service och underhåll på egen hand.

### Vintercykling

B1 cyklar inte på vintern.

### Av- och påstigning

B1 anser sig inte ha några problem med av- och påstigning.

### Kontroll och balans

B1 har inte markkontakt med sina fötter när han sitter på sadeln. Han är angelägen om att ha sin sadelhöjd på sådan höjd så att benen nästan blir utsträckta när trampans pedal är längst ner. Han har provat alternativet att med raka ben nå ner till marken från sadelhöjd:

"Det är bra vid dålig balans, man får en lägre tyngdpunkt så att balansen kan bli bättre för den sakens skull, men ger mig en obekvämlig cykling. Jag vill gärna kunna sträcka ut benen när jag cyklar. Det är det som jag saknar om sadeln sitter lågt ner. Det är svårt att sätta tramppartiet så att du kan någorlunda sträcka ut benen. Det är min upplevelse. Det är mera en känslomässig sak att kunna sätta ned fötterna i marken och kunna ta emot. Om jag känner mig osäker är det bekvämt att kunna sätta ned foten och stå upp när man stannar vid ett övergångsställe, rödlys eller något annat. Det är vid sådana tillfällen det kan vara bekvämt."

### Information om cykeln

B1 anser att Trafikverket skulle kunna ha en underavdelning för information om cykelfrågor.

### Möjliga egna åtgärder för en säkrare cykel

B1 vidtar har vidtagit flera åtgärder för att öka säkerheten på cykeln. Han nämner särskilt vikten av att ha skivbromsar av god kvalitet, god belysning och varningsflagga.

### Pensionärsorganisationernas roll för säkrare cyklar

Enligt B1 kan pensionärsorganisationerna bidra till säkrare cyklar genom att öka kunskapen bland medlemmarna genom olika informationsinsatser. Informationen ska inte bara förklara vad som behöver göras utan också tala om varför det behöver göras.

### **B2: kvinna, 80 år**

#### Cykelns status

B2 har en cykel som är cirka 20 år gammal. Cykeln uppfyller alla lagkrav. Hon lämnar in cykeln för underhåll varje eller vartannat år.

#### Vintercykling

B2 cyklar inte i väglag med is och snö.

#### Av- och påstigning

B2 anser sig inte ha några problem med av- och påstigning eftersom att hon har ett lågt insteg på sin cykel.

#### Kontroll och balans

B2 har inte markkontakt med sina fötter när hon sitter på sadeln. "Om jag skulle ha markkontakt skulle jag inte få någon kraft i cyklingen." När hon ska stanna cykeln, exempelvis innan en korsning, går det till på följande sätt: Hon bromsar, hoppar sedan av sadeln, ställer sig på marken med båda fötterna och går sedan av cykeln. När hon börjar cykla igen går det till på följande sätt: Hon har vänstra foten på marken och den högra foten har hon på den högra trampan i högläge. Därpå trampar hon till och kommer upp på sadeln.

### **B3: kvinna, 83 år**

#### Cykelns status

B3 har en damcykel som är ungefär 20 år gammal. Cykelns skick är gott och den är utrustad enligt gällande lagkrav. Det är sällan som B3 har lämnat in sin cykel till en cykelhandlare eller reparatör för service. Senaste gången var för två år sedan.

#### Vintercykling

B3 cyklar inte när det är snö eller halt. Hon har vinterdäck men använder dem inte.

#### Av- och påstigning

Enligt B3 har hennes cykel för högt insteg:

"Ramen är lite för hög. Jag tycker det är jobbigt. Jag är kort. Cykeln är egentligen lite för hög när jag ska kliva på. Jag kommer ju på, visst... Jag har varit inne på att byta cykel men det kostar så mycket. Jag har inte så mycket pengar så jag cyklar så länge det går med den här cykeln."

När det gäller avstigning på cykeln berättar B3 följande:

"Det har ibland hänt det ibland att jag stannar till lite för fort och då blir det att jag hoppar av på något sätt. När jag stannar måste jag stå grensle över ramen med benen på var sin sida om

cykeln. Sedan får jag lyfta benet över och det är där ibland som jag tycker det är lite högt. Jag får skylla mig själv om jag inte köper en ny cykel.”

#### Kontroll och balans

B3 har inte, och har aldrig haft, markkontakt med fötterna då hon sitter på sadeln. Sadeln sänktes ett stycke förra året vilket B3 anser var positivt för hennes kontroll och balans. Fortfarande har hon dock inte markkontakt med fötterna.

#### **B4: man, 76 år**

##### Cykelns status

B4:s använder en damcykel som är fyra år gammal. Cykeln är i gott skick och är utrustad enligt alla lagkrav. B4 sköter själv service och underhåll av cykeln.

##### Vintercykling

B4 cyklar inte på vintern för han vill inte riskera att cykla omkull. Han påpekar att även om det inte är snö kan det vara frosthalka.

##### Av- och påstigning

B4 har en damcykel och tycker det är betydligt lättare att stiga av och på en damcykel än en herrcykel.

”När jag hade herrcykel skulle benet över och då var det lätt att man vinglade till och lätt till att man ramlade omkull. Jag var tvungen att lägga ned cykeln för att inte tappa balansen. Det här med att slänga över benet först är så onödigt. Damcykeln är mycket stabilare. Lugn och fin igångsättning. Det är mycket bättre med damcykel när man blir äldre.”

B4 känner sig säkrare under cyklingen med damcykel:

”Man känner sig betydligt säkrare om något skulle hända, om jag behöver stanna eller så. Då är det bara att kliva ett steg fram. Då är det ingen stång som är i vägen. Utan då har jag båda fötterna nere i backen. Det känns säkrare.”

##### Kontroll och balans

B4 är medveten om att många äldre cyklister tappar balansen i samband med på- och avstigning och ramlar åt ena sidan. ”Det är just det här momentet när man ska stanna eller komma igång och inte har den här rätta balansen.”

B4 har inte markkontakt med båda fötterna när han sitter på sadeln. ”När jag sitter på sadeln når jag inte riktigt ner till marken. Det är en liten bit kvar men det är inte mycket.”

Han har provat att sänka sadelhöjden för att få markkontakt men blev inte nöjd med det:

”När jag har sänkt sadeln för mycket då känner jag mig inte riktigt trygg. Jag får bättre verksamhetsgrad på igångsättningen i själva starten med högre sadelhöjd. Jag känner mig tryggare med det.”

### Information om cykeln

Den information som B4 anser sig behöva om sin cykel får han av sin cykelhandlare. "När jag är där och pumpar cykeldäcken brukar jag alltid växla några ord med dem. De har informerat mig om bland annat bromsar och växlar."

### Möjliga egna åtgärder för en säkrare cykel

B4 pekar på flera åtgärder som han själv vidtar för att få en säkrare cykel. Det handlar om att se till däcken alltid är pumpade, att ha reflexer där de ska vara, att se till att lyset fungerar, både fram och bak, att se till att bromsen fungerar och att ha en bromsfunktion i både tramporna och i handtagen.

### Pensionärsorganisationernas roll för säkrare cyklar

B4 anser att om pensionärsorganisationerna fick utbildning skulle de kunna hjälpa till i sina egna organisationer och kolla upp sina medlemmars cyklar.

### Hinder för att förbättra cykelns säkerhet

Enligt B4 kan det finnas ekonomiska orsaker till att cyklister avstår från att vidta åtgärder för att upprätthålla eller förbättra cykelns tekniska säkerhetsstandard. "Det är väl ekonomin som gör att de drar sig för att lämna in cykeln till en cykelhandlare."

## **B5: man, 75 år**

### Cykelns status

B5 har två herrcyklar som är cirka 25-30 år gamla och en två år gammal elcykel (modell dam). Cyklarna förvaras inomhus för att förhindra stöld och för att cyklarna ska hålla så länge som möjligt.

Cyklarna är i gott skick och uppfyller lagkraven. En av cyklarna är utrustad med sommardäck medan den andra har vinterdäck. "Annars hade jag behövt gå till cykelreparatören och byta däck två gånger om året. Det finns en del praktiska problem med det där."

B5 anlitar inte någon cykelreparatör för att få generell service på cyklarna utan går endast dit vid fel på cyklarna, t.ex. punktering.

### Vintercykling

B5 cyklar hela vintern med vinterdäck.

### Av- och påstigning

B5 anser att av- och påstigning i samband med cykling fungerar på ett bra sätt. Han anser att det beror på att han har ställt in sadeln så att han når ner till marken med båda fötterna. "Kommer jag fram till ett rött ljus kan jag sitta kvar på cykeln. Det är ett exempel på en situation där jag stannar men inte behöver kliva av cykeln."

För två år sedan köpte han en ny damcykel (elcykel) och det är den som han cyklar på mest för närvarande. Efter en omfattande knäoperation behövde han ha en cykel med lågt insteg pga. svårigheten han hade att slänga benet över ramen på sina herrcyklar.<sup>31</sup>

---

<sup>31</sup> B5 berättar: "Höjden på elcykelns sadel ändrades två gånger. Första gången var när jag köpte elcykeln. Jag ville dels ha ordentlig markkontakt med fötterna, dels kunna cykla med ett rakt knä. Ju rakare knä under cyklingen, desto bättre för knäet. Det var viktigt med markkontakt och samtidigt kunna cykla med tillräcklig höjd på sadeln. Det var efter knäoperationen som jag blev medveten om att göra den här kombinationen: att

### Kontroll och balans

B5 kan ha fötterna på marken när han sitter på sadeln. Han har låtit ställa in sadeln på sådan höjd att detta ska vara möjligt.

”Jag har ställt sadeln så att jag precis når ner till marken. Annars blir det jobbigt om man inte har det. Man måste kunna stanna i olika situationer och kunna sätta ned foten, köra in genom en grind t.ex.”

### Möjliga egna åtgärder för en säkrare cykel

Se ovan (om sadelhöjd).

### Pensionärsorganisationernas roll för säkrare cyklar

B5 anser att pensionärsorganisationerna bör ha ett aktivt engagemang aktiva i frågan om säkra cyklar. ”Jag tycker att de ska påpeka vikten av att man har en ordentlig cykel och en hjälm på huvudet.”

## **B6: man 81 år**

### Cykelns status

B6 har en damcykel som är närmare 15 år gammal. ”Jag har en damcykel eftersom en herrcykel vore för svårt för mig, det vore väldigt farligt för mig. Jag har haft damcykel hela mitt vuxna liv.” B6:s cykel har en pakethållare som han använder när han har hämtat paket på posten och en cykelkorg där han lägger sina matvaror. Cykeln uppfyller samtliga lagkrav och är i gott skick. B6 lämnar in cykeln för service vartannat år. När B6 får punkteringar lagade ber han reparatören om en allmän översyn av cykeln.

### Vintercykling

B6 cyklar hela vintern men använder inte vinterdäck.

### Av- och påstigning

B6 uppger att påstigning inte är något problem för honom. Däremot har han ett problem med avstigning eftersom han tror att han har sadeln lite för högt upp.

”Jag når inte ner med fötterna i marken när jag sitter i sadeln utan jag måste hastigt stiga av. Det där kan bli väldigt farligt för mig egentligen om jag inte når ner till marken med fötterna. Om det är ett hopp där emellan skulle man kunna ramla omkull om man är tvungen att stanna hastigt. Till exempel kan det hända när jag kör upp ur undergången under järnvägen och det kommer bussar där. Jag inser att jag måste skruva ned sadeln lite grann. När jag sitter på sadeln och stiger av så ska jag nå ned med benen ordentligt till marken. Eventuellt får jag åka in med cykeln till cykelverkstan så att de får göra det. Jag kanske gör det redan idag innan det händer något. Det har hänt i höst att jag tappar balansen utan att falla när jag stannar hastigt. Det känns som att det där är farligt.”

---

ha en sadel som var så hög som möjligt samtidigt som jag hade markkontakt. Efter operationen kände jag av: om sadeln var för låg gjorde det ont i knäet.”

### Möjliga egna åtgärder för en säkrare cykel

B6 anser att han skulle kunna förbättra säkerheten genom att börja använda vinterdäck på vintern och använda lyset jämt, inte bara när det är helt mörkt ute. Vidare skulle han kunna vidta åtgärder så att cykelkorgen inte börjar rosta vilket skulle kunna leda till hål i korgen som leder till att någonting faller ut ur korgen när han cyklar.

## **Sammanfattning och slutsatser**

Av intervjuerna med de 17 äldre cyklisterna framgår att cyklisternas största problem med sina cyklar framför allt handlar om en alltför hög sadelhöjd. Endast fem av dem kan ha markkontakt med fötterna då de sitter på sadeln. Detta fenomen är betydligt vanligare bland kvinnliga cyklister än bland manliga. De cyklister som inte kan ha markkontakt med fötterna har ökade olycksrisker relaterade till av- och påstigning, vingel alldeles i början av färden, svårigheter att hantera plötsliga stopp samt försämrad kontroll och balans under färden. Sitthöjden har betydelse för den islagsenergi som cyklistens huvud och kropp utsätts för vid en omkullkörning (se kapitel 4).

Vissa av de äldre cyklister som inte kan ha markkontakt med sina fötter, i första hand kvinnor, tycks använda en av tramporna som ett trappsteg vid påstigningen för att komma upp på sadeln. De kan inte stanna, t.ex. vid en korsning, utan att *hoppa* ned från sadeln. Sådana moment innebär en väsentligt ökad risk för incidenter och olyckor. Tabell 6.5 nedan innehåller en översikt av metoder som äldre cyklister använder vid avstigning och påstigning då de inte kan ha markkontakt med sina fötter då de sitter på sadeln.

**Tabell 6.5. Metoder för avstigning och påstigning vid sadelhöjd som inte möjliggör markkontakt med fötterna.**

<b>Avstigning</b>	<b>Påstigning</b>
<u>Metod A:</u> Steg 1: Hoppa framåt för att komma av sadeln. Steg 2: Sätt fötterna på marken på var sin sida om cykeln. Steg 3: Lyft ena benet över ramen. <u>Metod B:</u> Steg 1: Res dig upp från sadeln. Steg 2: Sätt höger fot på höger trampa. Steg 3: Gå av till vänster med båda benen åt samma håll. <u>Metod C:</u> (vanligast bland sportcyklister) Steg 1: Stanna. Steg 2: Luta cykeln åt ena sidan (oftast vänster) Steg 3: Gå av.	<u>Metod A:</u> Steg 1: Använd ena tramporna som ett trappsteg för att kunna komma upp på sadeln. Steg 2: Lyft ett ben över ramen. Steg 3: Börja trampa från stillastående läge (med hög risk för vingel)

Intervjuerna pekar tydligt på att äldre kvinnliga cyklister har betydligt större problem med kontroll och balans än manliga äldre cyklister. Kvinnors problem är i hög grad relaterade till att de relativt sett sitter betydligt högre på sina cyklar än vad männen gör. Medellängden för kvinnor i Sverige är 166 cm och för män är 180 cm<sup>32</sup> men trots det har kvinnor ofta sadeln inställd på ungefär samma höjd som män.

<sup>32</sup> Uppgiften avser personer i åldern 16-84 år och år 2017. Källa: Wikipedia.

Alltför hög sadelhöjd kan leda till vingelproblem, i synnerhet alldeles i början av färden.<sup>33</sup> Vingel sker i låga hastigheter då balansen måste upprätthållas genom att manövrera med styret. Om vingel sker i en utsatt trafikmiljö, exempelvis en korsning, innebär det en ökad risk för att bli påkörd av ett motorfordon eller en annan cyklist. En av de cyklister som intervjuades (A9), och som inte har markkontakt med sina fötter, berättade att när han startar att cykla brukar han vanligtvis vingla till i början av färden. Av detta skäl är han angelägen om att säkerställa att han har fria ytor omkring sig när han börjar cykla.

Det kan finnas flera orsaker till att flertalet äldre cyklister använder cyklar med alltför hög sadelhöjd. Ett skäl är att de helt enkelt inte är medvetna om sitt höjdens betydelse för säkerheten. Flera av de intervjuade cyklisterna hävdade att en sänkning av sadelhöjden skulle innebära att de får mindre kraft i trampningen eller att det känns obekvämt att cykla med lägre sadelhöjd. En cyklist (B4) förklarade att lägre sadelhöjd skulle innebära "en lägre verksamhetsgrad på igångsättningen i själva starten" vilket leder till en känsla av otrygghet. I en tidigare studie har kvinnor med hög sadelhöjd på sina cyklar motiverat detta med att de får ont i knäna av att cykla med lägre sadelhöjd (Andersson, 2017).

En av de intervjuade cyklisterna, A2, gör regelbundet balansövningar för att upprätthålla den balansförmåga som krävs för att kunna cykla säkert. Balanssträning bidrar till en säkrare cykling och ökar sannolikheten för att äldre cyklister ska kunna fortsätta cykla i hög ålder.

Av intervjuerna framgår att fyra av de totalt tio intervjuade männen använder damcykel. B4, en man på 76 år, hade tidigare en herrcykel och hade då stora problem med balansen vid av- och påstigning. Den damcykel som han använder sedan några år tillbaka är betydligt stabilare för honom. A7, en man på 69 år, använder fortfarande en herrcykel trots att han har påfallande stora svårigheter vid avstigningen. Hans högerben är så pass stelt att han vid avstigning måste dra över benet med sina armar för att komma över stången.

En minoritet av de 17 intervjuade cyklisterna cyklar vintertid och inte alla av dem som cyklar vintertid använder vinterdäck. Av- och påstigning vid snö och halka, till exempel vid en korsning, kan innebära en ökad olycksrisk.

De cyklar som de intervjuade cyklisterna använder är i regel i gott eller mycket gott skick. När det gäller cykelns utrustning och status tycks äldre motionscyklister i högre grad än äldre vardagscyklister använda cyklar i mycket gott skick och som uppfyller i stort sett alla lagkrav.

Två cyklister, A9 och B3, berättade att de skulle vilja köpa en ny och bättre anpassad cykel men att de inte anser sig ha råd med det.

---

<sup>33</sup> Vingel kan också uppträda då cyklister transporterar tunga varor på cykeln.



## 7. Risksituationer i trafiken

I vissa situationer och trafikmiljöer upplever äldre cyklister en hög grad av otrygghet, exempelvis cykling i korsningar eller cykling på platser där de blandas med biltrafiken. I detta kapitel redovisas resultatet av intervjuer med 17 äldre cyklister avseende deras möjligheter att hantera risksituationer i trafiken på ett optimalt sätt ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Inledningsvis görs en översikt över cyklisternas olyckor och skador i korsningar, blandtrafik och på cykelvägar. Därpå följer en fördjupningsdel som redovisar intervjuvar från varje cyklist. Intervjuvaren är precis som i de två föregående kapitlen uppdelade i två grupper: cyklister mellan 65 och 74 års ålder ingår i grupp A medan cyklister från och med 75 års ålder ingår i grupp B. Intervjuvaren behandlar trafiksituationer som upplevs som farliga vid cykling. Dessutom uppmärksammas alkohol och cykling, cyklisternas egna möjligheter att undvika olika risksituationer och deras uppfattningar om hinder för äldre cyklister att undvika att utsätta sig för risker i cykeltrafiken.

### Översikt

Denna översikt behandlar de äldre cyklisternas (grupp A+B) olyckor och skador i korsningar, blandtrafik (i städer och på landsvägar) och på cykelvägar.

#### *Korsningar*

Sammanställningen nedan visar att två cyklister i grupp A, 65-74 år, båda kvinnor, har blivit påkörda av en bil i en korsning. En av dem skadades (tabell 7.1).

**Tabell 7.1. Olyckor och skador i samband med cykling i korsningar. Grupp A, 65-74 år.**

Cyklist	Kön	Ålder	Kollision m. motorfordon Ej skada	Kollision m. motorfordon Skada	Singelol. Ej skada	Singelol. Skada	Kommentar
A1	Kvinna	68					
A2	Man	73					
A3	Man	69					
A4	Man	68					
A5	Kvinna	73		x			Påkörd av bil i korsning, cyklisten gjorde en vänstersväng. Slog i knä i trottoarkant. Senare opererad för en komplikation.
A6	Man	69					
A7	Man	69					
A8	Kvinna	68					
A9	Man	72					Mycket nära kollision med bil. Cyklisten fanns i döda vinkeln.
A10	Kvinna	74	x				Påkörd av bil i korsning på övergångsställe. Inga skador.
A11	Kvinna	65					
Summa			1	1	-	-	

Tabell 7.2 nedan visar att två cyklister i gruppen 75 plus har råkat ut för singelolycka i en korsning. Ingen av dem skadades.

**Tabell 7.2. Olyckor och skador i samband med cykling i korsningar. Grupp B, 75 år eller mer.**

Cyklister	Kön	Ålder	Kollision m. motorfordon Ej skada	Kollision m. motorfordon Skada	Singelol. Ej skada	Singelol. Skada	Kommentar
B1	Man	75					
B2	Kvinna	80			x		
B3	Kvinna	83					
B4	Man	76					
B5	Man	75			x		Stannade vid korsning, tappade balansen pga. is på gatan, föll handlöst åt sidan. Ingen skada. Ej vinterdäck.
B6	Man	82					
Summa			-	-	2	-	

**Slutsats A+B:**

Totalt har fyra av de sammanlagt 17 äldre cyklisterna drabbats av olyckor i korsningar. Två av olyckorna var singelolyckor.

*Blandtrafik i tätort*

Tre cyklister i gruppen 65-74 år, har råkat ut för olyckor i samband med cykling i blandtrafik i tätort. Två av dessa olyckor var singelolyckor. Vid en tredje olycka blev en cyklist påkörd av en bil på ett övergångsställe och skadades.

**Tabell 7.3. Olyckor och skador i samband med cykling i blandtrafik, gata i tätort. Grupp A, 65-74 år.**

Cyklister	Kön	Ålder	Kollision m. motorfordon Ej skada	Kollision m. motorfordon Skada	Singelol. Ej skada	Singelol. Skada	Kommentar
A1	Kvinna	68					
A2	Man	73					
A3	Man	69					
A4	Man	68					
A5	Kvinna	73			x		Cyklade omkull pga. halka på gata, viadukt under järnväg. Ej vinterdäck.
A6	Man	69				x	Cyklade på gatubrunn, föll omkull och slog i axeln, till sjukhus för behandling av muskelskada.
A7	Man	69					
A8	Kvinna	68					
A9	Man	72					Nära bli överkörd av buss på övergångsställe.
A10	Kvinna	74		x			Påkörd av bil på övergångsställe.
A11	Kvinna	65					
Summa			-	1	1	1	

En cyklist i gruppen 75 plus, har råkat ut för en olycka i samband med cykling i blandtrafik i tätort. Vid olyckan blev cyklisten påkörd av en bil som gjorde en u-sväng. Cyklisten fick lindriga skador (tabell 7.4).

**Tabell 7.4. Olyckor och skador i samband med cykling i blandtrafik, gata i tätort. Grupp B, 75 år eller mer.**

Cyklist	Kön	Ålder	Kollision m. motorfordon Ej skada	Kollision m. motorfordon Skada	Singelol. Ej skada	Singelol. Skada	Kommentar
B5	Man	75		x			Frontalkollision med bil som gjorde u-sväng, föll handlöst i backen åt enda sidan. Lindriga ansikts-skador.
B6	Man	82					Incident vid parkeringsplats. Incident vid obebakad järnvägsövergång.
Summa			-	1	-	-	

**Slutsats A+B:**

Totalt har fyra av de sammanlagt 17 äldre cyklisterna drabbats av olyckor i samband med cykling i blandtrafik i tätort. Två av olyckorna utgjordes av kollision med motorfordon och orsakade skador.

*Blandtrafik, landsväg*

Tabell 7.5 nedan visar att en cyklist i gruppen 65-74 år har råkat ut för en singelolycka i samband med cykling på landsväg i blandtrafik. Personen klarade sig utan skador. Ingen cyklist i gruppen 75 plus uppgav att de hade drabbats av någon olycka.

**Tabell 7.5. Olyckor och skador i samband med cykling på landsväg, blandtrafik. Grupp A, 65-74 år.**

Cyklist	Kön	Ålder	Kollision m. motorfordon Ej skada	Kollision m. motorfordon Skada	Singelolycka Ej skada	Singelolycka Skada	Kommentar
A4	Man	68			x		Körde på gupp på enskild väg.
Summa			-	-	1	-	

*Cykelväg*

En cyklist i gruppen 65-74 år har råkat ut för en singelolycka i samband med cykling på cykelväg. Personen ifråga klarade sig med lindriga skador (tabell 7.6). Ingen cyklist i gruppen 75 plus har råkat ut för någon olycka på cykelväg.

**Tabell 7.6. Olyckor och skador i samband med cykling på cykelväg. Grupp A, 65-74 år.**

Cyklist	Kön	Ålder	Kollision Ej skada	Kollision Skada	Singelolycka Ej skada	Singelolycka Skada	Kommentar
A11	Kvinna	65				x	Backe, nära att cykla in i en metallbom i hög fart, fick slänga sig av cykeln. "Blåslagen" men inga andra skador.
Summa			-	-	-	1	

## Fördjupning – resultat av intervjuer

Denna avdelning redovisar intervjuer med äldre cyklister om hur de hanterar olika situationer och trafikmiljöer som de upplever som otrygga, exempelvis cykling i korsningar och risken att hamna i döda vinkeln i närheten av större fordon. Vidare lyfts frågan om alkoholkonsumtion i samband med cykling.

### **A1: kvinna, 68 år**

#### Situationer upplevda som särskilt farliga vid cykling

Det finns flera typer av situationer och trafikmiljöer som A1 upplever som otrygga. Ett exempel är när hon passerar en gata vid ett övergångsställe eller en korsning. Sådana situationer hanterar hon genom att gå av cykeln och sedan leda den. Emellertid leder hon inte cykeln om hon ser att det inte kommer några bilar.

”Om det är bilar då stannar jag i varje fall till och väntar och ser om de har tänkt att stanna eller inte. Det är fler bilar som stannar och släpper fram mig om de ser att jag leder cykeln. Jag brukar sakta in så att både bilarna och jag är säkra på vem som ska köra först. Om det är ett väldigt smalt ställe jag ska cykla på kanske jag leder cykeln.”

A1 är medveten om att man som cyklist kan hamna i döda vinkeln i närheten av bussar och andra fordon och är på sin vakt i sådana situationer.

#### Alkohol och cykling

Enligt A1 hör inte alkohol och cykling inte ihop. Men hon vet att det är många som tycker att när de ska på fest kan de cykla hem istället för att använda bilen.

”Om man har druckit ett glas vin eller motsvarande då spelar det ingen roll. Om man är berusad ska man nog inte ge sig på att cykla. Man ska inte känna att man är påverkad, att man vinglar om man går, då ska man inte cykla. Själv har jag nog cyklat hem om jag har druckit ett eller två glas vin. Men då har jag inte känt av det som jag har druckit och då är det som jag inte hade druckit.”

#### Information

A1 anser att det behövs ökad medvetenhet och mera information om äldre cyklisters risker i trafiken. ”Personer som råkat ut för cykelolyckor ska få berätta om det som de har drabbats av. Då kan folk bli mer medvetna.”

### **A2: man, 73 år**

#### Situationer upplevda som särskilt farliga vid cykling

När A2 cyklar ner till stan händer det så gott som dagligen att han kommer så nära lastbilar och bussar på ett sätt som känns otryggt. ”Det här med lastbilar och bussar och döda vinklar är ett stort problem.”

A2 känner sig också otrygg då han cyklar i stan på platser där det inte finns någon cykelbana och han av någon anledning kommer ut på bilkörfälten. ”Jag kan uppleva så fort jag är bland bilar att det är jobbigt för jag vet vem som får stryk om någonting händer.” När A2 ska korsa en gata är han särskilt uppmärksam och försöker ta det lugnt.

”Jag har lärt mig var jag ska vara försiktig och jag accepterar detta. Eftersom jag har cyklat

länge har jag lärt mig att gilla läget. Jag kräver inte att någon ska stanna för mig om man inte har skyldighet att göra det med stopp eller lämna företräde osv.”

#### Egna möjligheter att undvika olika risksituationer

När A2 kommer fram till en korsning brukar han ta det väldigt försiktigt och inte blint lita på högerregeln:

”Jag kör inte bara rakt fram för att jag har rätt att köra och bilen ska lämna mig företräde. Då håller jag hellre igen lite och försöker få ögonkontakt. Jag kör inte bara ut i korsningen. Det är jag för gammal för. Genom årens lopp har jag lärt mig att vara försiktig, jag litar inte på den andre för han kanske inte ser mig. Det har ingen betydelse vem som gör fel för det gör exakt lika ont ändå.”

Han anser att om man som cyklist för alltför mycket litar på högerregeln i en korsning riskerar man att utsätta sig själv för fara.

”Regler är till för att följas men alla följer inte dem av någon anledning. De tycker att den där gatan jag kommer på är ju bredare än den som kommer där, även om högerregeln gäller. Eller de ser mig inte. Eller det kan vara av vilken anledning som helst. Absolut måste jag vara försiktig. Bilen kanske inte stoppar, kanske inte lämnar företräde. Jag måste vara beredd på detta. Jag kan inte ta saker och ting för givet.”

#### Alkohol och cykling

Enligt A2 ska man inte cykla efter att man har druckit. Han konstaterar att det inte finns någon formell term som heter styrstångsfylleri. Samtidigt har han känslan av att det är bättre att cykla hem än att sätta sig i bilen. ”Men är man riktigt berusad ska man undvika cykeln också. Jag har bekanta som har cyklat omkull och skadat sig i fyllan och villan.”

### **A3: man, 69 år**

#### Situationer upplevda som särskilt farliga vid cykling

A3 upplever inga situationer i trafiken som otrygga eller farliga.

#### Egna möjligheter att undvika olika risksituationer

I det samhälle där A3 bor finns flera korsningar och han är han mån om att ha god uppsikt i dessa trafikmiljöer.

”Där ska till och med en cyklist stanna och släppa fram dem som kommer från höger. Sedan kollar jag att det inte kommer någon bilist eller annan trafikant i korsningen så att jag kan cykla över korsningen på ett säkert sätt. Man måste se upp i korsningen. Hastighetsgränsen är sänkt till 40 km/tim i samhället men det är inte alla som håller 40. Det finns mopedister som kör trimmat och de håller absolut inte hastighetsgränsen.”

#### Alkohol och cykling

A3 anser att alkohol i samband med cykling är ett problem i trafiken idag. Det är alltför många personer som tar cykeln istället för bilen när de har druckit alkohol. A3 tror inte att han kommer att få uppleva promillegränser för cyklister under sin livstid. ”Polisen ska kunna kontrollera också och de hinner inte med det de ska göra idag.”

#### **A4: man, 68 år**

##### Situationer upplevda som särskilt farliga vid cykling

A4 pekar på flera situationer i cykeltrafiken som han upplever som farliga:

1. Kombinationen allt för smala vägar och stora lastbilar. "Det finns någonting som fortfarande heter vingelmån i lagstiftningen. Men den tar man ju inte hänsyn till. Visst är man nära ibland men de tunga fordonen och det är rätt så skrämmande. Men det har inte varit krisartat."
2. Cykling i cirkulationsplatser. Olyckor har inträffat i cirkulationsplatser då lastbilar har kört in där och inte sett att det funnits en cyklist på insidan.
3. Bristfälliga kunskaper om högerregeln. Högerregeln gäller cykel också.

##### Egna möjligheter att undvika olika risksituationer

Enligt A4 är det utmanande att cykla i stora korsningar med två filer i varje riktning. A4 brukar leda cykeln över sådana korsningar. Han påpekar vikten av att man inte kör filkörning när man cyklar i korsningar. "Det finns bristfällig information om den stora svängen man ofta gör som cyklist."

##### Information

Enligt A4 behövs mera information om cykling i korsningar eftersom det är en stor risk att ge sig in i korsningar. "En del trafikanter som bara kör bil och inte cyklar någon gång har nog inte klart för sig att man får cykla rakt fram och sedan göra en stor sväng. Istället för att göra den här svängen bör man som cyklist hitta andra lösningar, t.ex. använda övergångsstället."

##### Alkohol och cykling

A4 anser att det är viktigt att informera om att om man är berusad när man cyklar kan man bli dömd för vårdslöshet i trafik även om man inte kan bli dömd för rattfylleri. Det handlar också om att informera om olämpligheten att cykla berusad eftersom man blir en sämre cyklist med alkohol kroppen.

"Här på landet är det så att ska man iväg på en samling på kvällen där det serveras alkohol tar man cykeln istället för bilen. Man kan inte bli dömd för rattfylleri, det har man klart för sig. Sedan är man kanske naturligtvis minst lika olämplig för att vara i trafiken."

A4 anser att ansvariga myndigheter bör göra en kraftfull informationsinsats om alkohol och cykling:

"Folkhälsomyndigheten och Polisen bör informera om alkohol och cykling. Systembolaget kan också delta. Systembolaget har ju en lång historia att göra reklam mot sig själva. Reklam på TV skulle kunna användas. För att konkurrera om reklampriser kanske flera verksamheter – t.ex. kommuner och regioner – skulle kunna gå ihop för att göra det möjligt."

## **A5: kvinna, 73 år**

### Situationer upplevda som särskilt farliga vid cykling

Cykling på landsväg utan tillgång till cykelväg skapar problem för A5:

”Hör man när det kommer någon bil vid vägkrökar får man ge sig ut i vägrenen. Finns det ingen vägren får man kliva av cykeln. Man skulle önska att vägrenen var bredare. Jag skulle önska att det fanns en cykelväg hela vägen in till stan.”

A5 tycker att det känns otryggt att cykla på vissa cykelvägar i stadstrafiken vintertid: ”Cykelvägarna på vintern är livsfarliga. Det kan jag verkligen skriva under på. Jag vågar inte cykla på vissa cykelvägar på grund av halka och snö.”

### Alkohol och cykling

Enligt A5 hör inte alkohol och cykling ihop. Hon anser att det borde vara samma regler för alkoholpåverkan i samband med cykling som vid bilkörning.

”Det är konstigt att det inte finns några regler för cykling och alkohol. När man cyklar på två hjul måste man verkligen ha balans. Och det är balansen som man förlorar om man dricker.”

A5 konstaterar att det är farligt att cykla hem från en fest efter att ha druckit men det finns inga regler som säger att man inte får göra det. Därför är många som gör det. Det har hänt att A5 cyklat hem från fester där hon har druckit ett eller två glas vin vilket hon tror kan ha påverkat cyklingen. ”Det har inte hänt något men jag har börjat tänka på det.”

### Information

Enligt A5 vore det önskvärt om Trafikverket, kommuner och föreningar kunde informera om alkohol och cykling. Alkohol och cykling är en fråga som skulle kunna tas upp i informationsbroschyr om cykling. Enligt henne är det viktigt att informera om att man ska undvika att cykla när man har druckit.

### Hinder för att reducera äldre cyklisters riskbeteenden

Ett hinder för att öka äldre cyklisters riskmedvetenhet skulle kunna vara att man får information, t.ex. en broschyr, men inte bryr sig om den. ”Man tror att man kan allting själv eller tycker att man redan är försiktig.”

## **A6: man, 69 år**

### Situationer upplevda som särskilt farliga vid cykling

A6 hävdar att det är framför allt korsningar som känns otrygga för honom när han cyklar. Att cykla i en korsning kräver ett antal planeringsmoment: man måste sakta ner farten, man måste se sig om, etc. Ett annat problem är cykelbanor som kombineras med gångväg. Dessa borde färgmässigt vara separerade, anser A6.

### Egna möjligheter att undvika olika risksituationer

A6 undviker att cykla i cirkulationsplatser. ”Man måste planera sin cykeltur en hel del. Jag cyklar mest på cykelvägar som är separerade från övrig trafik.”

### Alkohol och cykling

A6 anser att ifråga om alkoholpåverkan borde samma regler gälla för cykling som för bilkörning. "Det har hänt att jag själv har cyklat efter att ha druckit. Jag försöker undvika det."

### Information

A6 tycker inte att han behöver mera information om säker cykling. "Det jag behöver veta har jag lärt under den tid som jag varit ute och cyklat sedan jag litet barn. Det kommer långt ner på prioriteringslistan."

### **A7: man, 69 år**

#### Situationer upplevda som särskilt farliga vid cykling

A7 anser att korsningar med skymd sikt skapar otrygghet. "Skymd sikt vid vägkorsningar där bilar kan komma i hög fart kräver extra mycket uppmärksamhet." Höghastighetscyklar och höghastighetsbanor för cyklister skapar också problem för A7.

"Det är rena sabotaget mot den äldre generationen när man uppmuntrar ungdomar att bete sig som galningar på cykelvägarna. Man hinner knappt reagera när de kommer och kör om på höger och vänster sida samtidigt. De visar ingen hänsyn. Det är det otäckaste och samtidigt mycket vanligt."

#### Egna möjligheter att undvika olika risksituationer

A7 cyklar väldigt försiktigt i korsningar. "Det gäller att anpassa hastigheten efter kommande möten."

### **A8: kvinna, 68 år**

#### Situationer upplevda som särskilt farliga vid cykling

Smala och mörka vägar där man cyklar bland andra fordon upplever A8 som mest otrygga när hon cyklar.

"När jag blir omkörd av en buss när jag cyklar här ute på landet där jag bor känns det ganska obehagligt. Det är mycket tunga fordon som trafikerar den sträckan där jag måste cykla. Men därför cyklar jag inte så ofta eftersom det är som det är här. De tunga fordonen gör att jag cyklar mindre. Hade det funnits en cykelbana, som också underhålls vintertid, hade jag och många härifrån cyklat mycket mera."

A8 har ingen erfarenhet av incidenter korsningar men tycker ändå att det uppstår komplicerade situationer i korsningar med problem med vingel och oklarheter kring högerregelns tillämpning:

"Om man t.ex. delar väg med bilar och kommer fram till ett trafikljus. Man står och väntar vid ett rödljus, sedan ska bilarna iväg, cyklarna ska iväg, man ska upp på cykeln och det kan bli vingligt. Det är absolut en risksituation. Som bilist är man väldigt försiktig i alla korsningar. Som bilist vet man vet att det är högerregeln som gäller, man stannar upp och tittar, söker ögonkontakt. Men riktigt så enkelt är det inte som cyklist tycker jag."



### Egna möjligheter att undvika olika risksituationer

A8 anser att hon genom att hålla sig till trafikreglerna undviker potentiella risker när hon cyklar. Cykelvägarna kan dock skapa problem för henne:

”Sedan är det svårt att veta hur man ska bete sig på cykelbanorna. Om det är högertrafik på cykelbanan gäller det att alla håller sig till det. Annars blir det ganska osäkert. Trots att cykelvägen ska vara ett säkert sätt att cykla på är det inte alltid det känns så.”

### Alkohol och cykling

Enligt A8 är alkohol och cykling en svår fråga. Hennes personliga erfarenhet beskriver hon på följande sätt:

”Jag dricker mig aldrig full så att jag tappar balansen. Men helt klart är det så att det räcker med ett eller två glas vin så har man ju inte samma reaktionssnabbhet förstås. Det har hänt att jag cyklat efter att ha druckit vin. Det är många som gör det. Jag tycker absolut inte att man ska cykla om man är berusad, full, ostadig på benen eller sludrig och allmänt påverkad. När det handlar om mindre kvantiteter alkohol är det ett gränsfall. Men egentligen är det dumt att tänka så. Det borde inte vara rimligare än att man inte ska köra bil.”

### Hinder för att reducera äldre cyklisters riskbeteenden

Ett hinder för att minska äldre cyklisters riskbeteenden är enligt A8 att en del tycker att de förebyggande åtgärderna är överspelade när man nått en hög ålder.

”Att man känner sig som att man kan eller vet det mesta. Det kan vara ett motstånd till att ta till sig aktuell information och ändra sitt beteende. Det finns ett visst motstånd till förändring bland äldre som är äldre än mig själv som jag känner till.”

## **A9: man, 72 år**

### Situationer upplevda som särskilt farliga vid cykling

A9 anser att högerregeln kan innebära problem om den inte följs eller missförstås i korsningar:

”En del bilister har inte riktigt koll på högerregeln som de borde ha. En del är stressade, ofokuserade, trötta och har bråttom. Som cyklist måste man se sig om ordentligt. Man ska ha en andra plan eller en reservtanke i huvudet: stannar han även om det är högerregeln? Vågar jag lita på det? Jag brukar alltid försöka få ögonkontakt med bilföraren som jag möter. Jag saktar ner, vinkar och får därigenom klartecken att vi är överens i situationen om vem som ska köra och vem som inte ska köra. Jag kan t.ex. vinka fram bilisten så får han köra. Det handlar om att vara försiktig, kommunicera, att inte ta något för givet och att försöka läsa situationen på flera olika sätt. Inte vara så säker utan vara kritiskt reflekterande när man kommer fram till en korsning eller överhuvudtaget i trafiken.

Vidare pekar A9 på de riskfyllda situationer som ofta uppstår i samspelet med andra cyklister på cykelvägarna:

”Det är riskfyllt därför att en del, yngre människor framför allt, kan cykla åt båda hållen på cykelvägarna trots att det finns en pil åt ett håll. En del cyklister signalerar och kör väldigt nära och fort. Ju bredare cykelväg det är, desto bättre är det naturligtvis. Sedan gäller för dem som cyklar att hålla till höger. Att man inte äger hela cykelvägen själv.”

### Egna möjligheter att undvika olika risksituationer

För att undvika olyckor och incidenter i korsningar gäller det, enligt A9, ta god tid på sig när man kommer till korsningarna. Ha god överblick så att man kan bedöma hur trafiken kommer. Att inte fara fram för fort och inte ta för snabba beslut.

”Efter den incident jag hade med en buss i en korsning har jag blivit extremt försiktig när jag kommer fram till korsningar. Jag saktar in när jag cyklar. Tittar till höger och vänster. Det kan hända vad som helst i korsningar.”

När A9 cyklar på en gata med parkerade bilar försöker han cykla så pass långt ut i gatan så att en bilist ska kunna öppna bildörren utan att A9 kör på dörren. ”När som helst kan en obetänksam bilförare öppna dörren och gå ut ur bilen. Jag utgår från det och är därför försiktig. Det är en fråga om att vara medveten hela tiden.”

Bilförare kan köra för nära cyklister på gator och vägar. Att fästa en orange stingpinne på pakethållaren och som sticker på vänster sida om cykeln kan göra bilförarna uppmärksamma och hjälpa dem att hålla avståndet, anser A9.

### Alkohol och cykling

Enligt A9:s bedömning är det ganska allmänt accepterat att cykla efter att man har druckit måttliga mängder alkohol. Detta trots att det är farligt.

”Det händer en och annan olycka med berusade människor som kör omkull och har dålig bedömning både vad gäller fart och trafiksituationer. Sämre balans, sämre omdöme, sämre reaktionsförmåga. Man blir avtrubbad av alkohol. Tidigare cyklade jag efter att ha varit på vinprovningar där det dracks rätt så mycket vin. När jag hade varit på vinprovning cyklade jag genom skogsvägarna hem men också på trafikerade vägar. Då hade jag inte hjälm heller. Det är ingenting som jag är stolt över.”

A9 tycker att pensionärsorganisationerna skulle kunna ta upp frågan om frågan om alkohol och cykling. ”Folk kommer inte att följa det till punkt och pricka men det är värt att poängtera och prata om det för vi vill ha ett trafiksäkrare samhälle med mera medvetna trafikanter.”

### Hinder för att reducera äldre cyklisters riskbeteenden

Enligt A9 är det främsta hindret för att minska äldre cyklisters riskbeteenden vanans makt. Det kan också handla om lathet i vissa fall. ”Eller man bryr sig inte eftersom man tycker det är så mycket pekpinnar ändå från olika delar av samhället.” Det är också möjligt, enligt A9, att det saknas information och/eller tillräckligt intressanta vinklar på frågan för att ett genomslag ska vara möjligt.

## **A10: kvinna, 74**

### Situationer upplevda som särskilt farliga vid cykling

A10 anser att korsningar är otrygga och hon har också råkat illa ut där. ”Jag tycker det är bra när det finns ljussignaler i korsningarna så att jag kan känna mig trygg när jag åker över en korsning.” Ett annat problem för A10 är cyklister som inte visar vart de tänker cykla.

”Cyklisterna är generellt sett dåliga på att ge tecken. Jag tycker att det är viktigt att visa vad man tänker göra i trafiken. Andra cyklister svänger framför näsan på mig utan att ge tecken.”

### Egna möjligheter att undvika olika risksituationer

När A10 ska cykla någonstans tänker hon igenom vilken den bästa cykelvägen är. Hon undviker trafikmiljöer där hon riskerar att hamna bland bussar och lastbilar. A10 cyklar aldrig i cirkulationsplatser utan försöker hitta alternativa lösningar till att cykla där. På gator där hon inte känner sig trygg cyklar hon på trottoaren istället för på gatan.

### Alkohol och cykling

Det har förekommit att A10 har druckit ett glas vin och sedan cyklat hem.

”Jag skulle aldrig ta bilen om jag har druckit vin. Det är snarare så att om jag vet att jag ska någonstans och dricka ett glas vin tar jag hellre cykeln. Men jag super mig inte full och ger mig ut och cyklar. Om jag tror att jag ska dricka flera glas vin tar jag bussen istället för cykeln.”

## **A11: kvinna, 65 år**

### Situationer upplevda som särskilt farliga vid cykling

A11 upplever att samspelet med andra cyklister på cykelvägarna är mycket komplicerat.

”Det är precis som om en del tror att om man sitter på en cykel så tillhör man inte trafiken. Folk fattar inte riktigt att det är högertrafik även på cykelvägarna. Många cyklister cyklar hur som helst, på vänstersidan... Det förstår inte att det är samma regler som ute på gatan. Många kör fort på cykelbanorna. De har ofta lurat på öronen och är inte närvarande. De är inne i sina telefonsamtal eller något annat. De förlitar sig på att alla andra ska rätta upp situationen.”

### Egna möjligheter att undvika olika risksituationer

När A11 använder sin elcykel brukar hon ta det extra försiktigt i korsningar.

”Det är lite så ibland att man får tänka sig för på ett annat vis vid gatukorsningar när man använder elcykel. Man får sakta ner lite. Man har mera kontroll över farten med en vanlig cykel då man bara trampar.”

## **B1: man, 75 år**

### Situationer upplevda som särskilt farliga vid cykling

B1 anser att det känns tryggt att cykla i korsningar med rät vinkel (90 grader) eftersom man där har möjlighet att se trafiken från alla håll. Men i andra typer av korsningar kan sikten vara sämre t.ex. korsningar med 45 graders vinkel. I sådana korsningar kan den anslutande fordon komma snett bakifrån och det kan då vara svårt att se dessa fordon, i synnerhet om man är stel i nacke och hals och har svårt att vända sig bakåt. ”Jag har cyklat på ställen där det har varit på det här viset och har känt en viss osäkerhet då. Det är dock inte så vanligt med sådana korsningar.”

Vidare upplever B1 att ojämnt underlag utgör en säkerhetsrisk, exempelvis grusvägar med potthål som gör det svårt att hålla en absolut rak kurs. Det kan leda till incidenter med bakomvarande cyklister.

### Egna möjligheter att undvika olika risksituationer

B1 uppger att han i blandtrafik gärna cyklar en bit ut i vägbanan. Då syns han bättre, bilarna saktar ner och håller ett större avstånd då de kör om. Om han däremot cyklar nära väggkanten leder det till ett annat körsätt från flertalet bilister: högre fart och mindre avstånd.

### Alkohol och cykling

B1 anser har aldrig hört talas om någon cyklist som har blivit fälld för styrstångsfylleri. "Att köra bil hem från en fest är inte ok. Men att cykla hem kan anses vara OK enligt den allmänna åsikten." Enligt B1 är det man själv som får bestämma om man ska cykla eller inte när man har druckit alkohol.

"Om jag har tagit ett glas eller två för några timmar sedan och känner mig någorlunda bra skulle jag mycket väl kunna tänka mig att sätta mig på en cykel om det inte är trafikerat. Det kanske blir småvägar och liknande. Det är väl en bedömningsfråga hur man känner sig. Lite sunt förnuft spelar in i det här fallet."

### Information

B1 anser att Trafikverket och andra samhällsaktörer behöver öka sina informationsinsatser till äldre cyklister för att få dem att cykla på ett säkrare sätt. Informationen ska tydligt förklara varför man behöver ändra sitt beteende: "Man måste kunna förstå varför för att ta till sig ett råd. Har man fått information är man mentalt mer förberedd och har lättare att undvika incidenter. Upplysning och information är aldrig fel så länge det inte blir någon form av skrämselfpropaganda."

### Hinder för att reducera äldre cyklisters riskbeteenden

Enligt B1 måste man som äldre cyklist inse sina begränsningar för att kunna bli mer riskmedveten. Bristande insikt om de egna begränsningarna kan därmed utgöra ett hinder för vissa cyklister. "Men personligen tror jag att de flesta äldre personer har tillräckligt med sig i bagaget för att se risker i olika situationer."

## **B2: kvinna, 80 år**

### Situationer upplevda som särskilt farliga vid cykling

B2 anser att det känns otryggt på obehövade övergångsställen. "Där springer folk som galningar." Att cykla i en obehövad korsning innebär enligt B2 att ha koll på vad det är för regler som gäller i korsningen. "Jag ska lämna företräde till alla andra trafikanter när jag kommer till en väg- eller gatukorsning om inte något annat sägs. Jag måste ha koll på detta. Det är precis som när jag kör bil."

### Egna möjligheter att undvika olika risksituationer

B2 cyklar bara på cykelvägar. B2 cyklar så gott som varje vardag, mellan 30 och 90 minuter för att träna på gym, hälsa på släktingar och för att handla. Hon tränar på gym fyra dagar i veckan för att behålla sin balans och styrka. "Ibland blir det dubbla pass". Träningen hjälper henne att behålla god balans och kontroll när hon cyklar.

### Alkohol och cykling

B2 anser att cykling med alkohol i kroppen kan likställas med att köra bil med alkohol i kroppen. Om B2 har druckit vin på besök hos någon person cyklar hon inte hem utan väljer då att ta en buss eller promenera hem istället.

### **B3: kvinna, 83 år**

#### Situationer upplevda som särskilt farliga vid cykling

B3 nämner en typ av situation som hon upplever som särskilt farlig i cykeltrafiken: När folk cyklar om henne på fel sida utan att använda ringklocka.

”Jag tycker att folk är dåliga på att använda ringklockan. När jag cyklar under järnvägen i en cykeltunnel plingar jag hela vägen med ringklockan så att folk ska veta att jag kommer. Där kan man bli riktigt överraskad om man möter folk som cyklar med en väldig fart. Där tycker jag faktiskt att det skulle vara mera upplysning: använd ringklockan. Jag brukar säga till folk som kommer på cykel att de ska använda ringklockan. De blir alltid lika irriterade för att jag påpekar det.”

#### Egna möjligheter att undvika olika risksituationer

När B3 cyklar på en cykelväg försöker hon att cykla så långt som möjligt till höger. Hon gör det för att vara säker på att andra cyklister inte kan köra om henne på fel sida för det tycker hon är hotfullt.

”Om jag vinglar till och cyklisten är bredvid mig och inte har plingat då är man ju i fara.”

Ibland cyklar B3 på stadsgator i blandtrafik men hon tycker inte om det. Hellre än att cykla den närmaste vägen bland bilar tar hon en omväg för att komma till en cykelbana.

Vid korsningar utan trafikljus stannar B3 alltid cykeln och i samband med det hoppar hon av sadeln. När hon har klivit av cykeln leder hon cykeln över korsningen. När hon ska börja cykla igen låter hon andra trafikanter åka/gå före så att hon får tillräckligt med utrymme om hon skulle vingla till när hon börjar cykla. Hon började göra på det här sättet sedan hon blev äldre.

Om B3 har cyklat till affären och har handlat mycket varor brukar hon leda cykeln hem. ”Om cykelkorgen blir överfull så att jag måste hänga något på cykeln är det oftast att jag går hem. Jag vill inte utsätta mig för att ramla.”

#### Alkohol och cykling

B3 är inte främmande för att det kan behövas införas promillegränser för cyklister för att minska problemet med alkoholpåverkade cyklister.

### **B4: man, 76 år**

#### Situationer upplevda som särskilt farliga vid cykling

B4 har upplevt flera incidenter i samband med cykling i cirkulationsplats. Tunga fordon såsom buss eller bil med släp väntade inte medan han cyklade igenom cirkulationsplatsen. De försökte istället tränga sig förbi och enligt B4 har det varit nära att det har slutat illa. Vid den senaste incidenten av detta slag hamnade B4 nära en buss som körde alltför offensivt. Han fick svänga åt sidan och hamnade utanför själva cirkulationsplatsen.

B4 anser att bilister lämnar för lite vingelmån när de kör förbi en cyklist. ”Det är otäckt när en stor lastbil, 50 ton med bil och släp, kör fort och inte lämnar rejäl vingelmån.”

På vissa gator finns det ett övergångsställe bredvid cykelöverfarten. Enligt B4 borde det där anläggas hinder som gör att cyklisterna måste kliva av cykeln och leda cykeln när de korsar den trafik-erade gatan.

### Alkohol och cykling

B4 har samma syn på cykling och alkohol som på rattfylleri. Nolltolerans ska gälla mot alkohol i båda fallen. Men enligt B4 finns det idag en acceptans bland äldre cyklister att cykla efter de har druckit ett eller två glas vin. B4 skulle välkomna en promillegräns för cyklister. "Om polisen ändå är ute och kontrollerar bilförare kan de också kontrollera cyklister."

### Hinder för att reducera äldre cyklisters riskbeteenden

De hinder som B4 kan se är många äldre cyklister tycks anse att det inte är någon konst att cykla eftersom de har klarat att cykla ända sedan de var små barn. "De är vana att tänka på det sättet."

### **B5: man, 75 år**

#### Situationer upplevda som särskilt farliga vid cykling

Enligt B5 kan korsningar vara problematiska, även ljusreglerade korsningar. Ett problem är att en del bilister och cyklister redan kör när ljuset slår om från rött till orange. Sådant beteende kan leda till incidenter, anser B5. B5 upplever en viss otrygghet i samspelet med tyngre fordon som t.ex. bussar:

"Det är mera olustigt när ett stort fordon ska passera på en gata än en vanlig bil. Bussar är större och bredare och kanske inte har lust att stanna bakom en cykel om det kommer mötande trafik utan försöker pressa sig förbi. Som cyklist har man inget att sätta emot en buss. Det är ett komplicerat samspel mellan cykel och buss. En gång när jag cyklade in mot stan kom det en buss som trängde upp mig mot trottoarkanten så att jag höll på att ramla. Busschauffören gjorde det med vett och vilja. Det var inget misstag eller något liknande utan jag blev prejad."

### Alkohol och cykling

B5 anser inte att cykeln ska ses som en räddningsplanka när man har druckit alkohol:

"Det sägs att man kan ta cykeln istället för bilen när man har druckit alkohol. Det är inte riktigt sant. Det är min principiella inställning. Det kan väl hända att man har tagit en öl någonstans med någon och cyklat hem istället för att ta bilen. Det är inte samma sak som att vara berusad och cykla för då blir det ju helt fel. Det finns olika sorters av berusningsgrad. Vad det handlar om är ju också om att man är rädd om sitt körkort. Många vill inte ta den risken att ta en öl och fundera på om man klarar en alkoholkontroll eller om man inte klarar en sådan kontroll. Det finns säkert en liten frestelse att ta cykeln när man har varit på en middag och druckit lite vin."

Enligt B5 är det angeläget att pensionärsorganisationerna tar upp frågan om alkohol och cykling. "Jag tycker absolut att man kan ta upp den diskussionen i den typen av sammanslutningar."

### **B6: man, 81 år**

#### Situationer upplevda som särskilt farliga vid cykling

B6 upplever att flera trafikmiljöer och trafiksituationer känns osäkra när han är ute och cyklar på stan

- En obehövad järnvägsövergång där tåg går väldigt sällan men där de ändå går.
- En dubbeltrafikerad gata, en esplanad, där trafiken går i två riktningar.
- "Situationen när jag handlar mat. Då har jag varor i cykelkorgen där fram. Ska jag korsa en gata är det lite riskabelt eftersom man chansar ibland och vill cykla där man inte bör cykla. Det kan också vara farligt att stiga på cykeln i den situationen. Man blir vingligare då eftersom man har mycket tunga varor i korgen. Det kan vara farligare då."

- "Ibland hämtar jag stora paket med t.ex. böcker på posten på en galleria. Då måste jag ha paketet på pakethållaren. Då borde jag leda cykeln ända hem. Men ibland hoppar jag på den ändå och cyklar väg. Men det är en lite riskabel situation, eftersom man kan bli lite vingligare om man hastigt skulle behöva stanna."
- Att cykla över trafikerade gator där bilarna kör ganska fort. Det kan handla om gator som inte är så trafikerade men eftersom de inte är trafikerade kör folk fortare än de gör i vanliga fall.
- Samspelet med bussar i centrum är komplicerat: "Man måste ha uppsikt när man ska korsa gator där. Man ska inte cykla för fort. Det känns osäkrare där."

#### Egna möjligheter att undvika olika risksituationer

Enligt B6 skulle han kunna stiga av cykeln ibland och leda den istället "för det är säkrare tycker jag." Han anser att när man leder cykeln får man bättre uppsikt. I övrigt tycker B6 att han gör rätt. "Jag sträcker ut handen när jag ska svänga in på en annan gata. Jag håller rätt avstånd tycker jag. Jag cyklar inte rondeller, de är farliga. De är speciella för cyklister."

#### Alkohol och cykling

B6 anser att han kan dricka några glas rödvin innan han cyklar.

"Jag har sett cyklandet som ett alternativ till bilåkning. Bil vill man inte köra. Ibland blir jag bortbjuden till en bekant i en annan stadsdel. Jag cyklar hem även om jag har druckit. Jag cyklar när jag har druckit, det gör jag. Men inte så jag vinglar. Jag cyklar försiktigt för jag vill inte cykla omkull. På senare tid åker jag mera buss när jag har druckit för jag har upptäckt hur bra bussförbindelserna är i stan."

#### Hinder för att reducera äldre cyklisters riskbeteenden

När det gäller hinder för minska äldres riskbeteende vill B6 betona betydelsen av stigberoende:

"När det gäller äldre handlar det om att bryta vanor. Vissa saker blir inte av, t.ex. att justera sadelhöjden. Det är också relaterat till att man fortsätter att agera i tangentens riktning. Likaså det här med att man inte har vinterdäck. Det har tagit väldigt lång tid för mig att komma på det. Det beror på de vanor som man har när man är äldre. Man är så att säga insnöad på ett visst beteende. Vanor och spårberoende gör att det inte blir av det där med vinterdäck."

## Sammanfattning och slutsatser

Av intervjuerna med de 17 äldre cyklisterna framkommer att cykling i *korsningar* är en uppenbar riskmiljö i trafiken för äldre cyklister. Korsningar anses både vara komplicerade och farliga. Korsningar med skymd sikt skapar otrygghet. A7 säger följande: "Skymd sikt vid vägkorsningar där bilar kan komma i hög fart kräver extra mycket uppmärksamhet." I korsningar i mindre samhällen förekommer det ofta att motorfordon håller höga hastigheter och fordonsförarna inte alltid förberedda på det plötsligt kan dyka upp en cyklist i korsningen. I det samhälle där A3 bor finns flera korsningar och han är han angelägen om att ha god uppsikt i dessa trafikmiljöer. "Man måste se upp i korsningen. Hastighetsgränsen är sänkt till 40 km/tim i samhället men det är inte alla som håller 40." Anslutande fordon som kommer snett bakifrån i en korsning är särskilt svåra att upptäcka för äldre personer med nedsatt rörlighet i nacke och hals.

Cykling i korsningar kompliceras av att många av de äldre cyklisterna har problem med kontroll och balans vid av- och påstigning och stopp under själva cyklingen. Flera av de intervjuade cyklisterna har erfarenhet av att vingla till de första metrarna när de börjar cykla (se kapitel 6). Om en cyklist vinglar till i eller i anslutning till en korsning, exempelvis i en cykelbox, finns risken att de kan bli påkörda av ett motorfordon eller en annan cyklist som inte hinner väja eller bromsa.

Flera av de cyklisterna som intervjuades i detta kapitel berättade att de föredrar att leda sin cykel över korsningar för att minska risken att bli påkörda. A1 upplever otrygghet när hon ibland ska cykla igenom en korsning vilket hon hanterar genom att gå av cykeln och leda den genom korsningen. Hon har märkt att det är fler bilister som stannar och släpper fram henne om de ser att hon leder cykeln. B3 stannar alltid cykeln vid korsningar som saknar trafikljus. Hon kliver av cykeln och leder den över korsningen. När hon ska börja cykla igen låter hon andra trafikanter åka före så att hon får tillräckligt med utrymme om hon skulle vingla till när hon börjar cykla igen. B6 uppger att han ibland stiger av cykeln och leder den eftersom det känns säkrare. Framför allt får han bättre uppsikt över trafiken.

Cirkulationsplatser är en trafikmiljö där äldre cyklisterna är särskilt utsatta. A4 konstaterar att olyckor har inträffat i cirkulationsplatser där lastbilschaufförer inte har uppmärksammat att det fanns en cyklist på insidan om dem. B4 har upplevt flera incidenter i samband med cykling i cirkulationsplatser relaterade till att tunga fordon försökte tränga sig förbi. B6 uppger att han aldrig cyklar i rondeller eftersom att han tycker att de känns farliga. "De är speciella för cyklisterna." Genom att noga planera sina cykelturer undviker A6 att cykla i cirkulationsplatser.

Cykling på *landsvägar* utan tillgång till cykelväg innebär en betydande olycksrisk för cyklisterna. A4 upplever att tunga fordon som exempelvis lastbilar kommer för nära honom när han cyklar på smala vägar. De visar inte tillräcklig respekt för vingelmånen, dvs. det säkerhetsavstånd som bör finnas mellan cyklisterna och motorfordon. Cykling på landsväg utan tillgång till cykelväg vållar stora svårigheter för A5: "Hör man när det kommer någon bil vid vägkrökar får man ge sig ut i vägrenen. Finns det ingen vägren får man kliva av cykeln." Enligt A8 är smala och mörka vägar utan cykelväg eller cykelbana mycket otrygga: "När jag blir omkörd av en buss när jag cyklar här ute på landet där jag bor känns det ganska obehagligt. (...) De tunga fordonen gör att jag cyklar mindre."

*Högerregeln.* A4 pekar på att kunskaperna om högerregeln är bristfälliga vilket skapar problem i korsningar. När A2 kommer fram till en korsning brukar han ta det väldigt försiktigt och inte blint lita på högerregeln:



”Jag kör inte bara rakt fram för att jag har rätt att köra och bilen ska lämna mig företräde. Då håller jag hellre igen lite och försöker få ögonkontakt. Jag kör inte bara ut i korsningen. Det är jag för gammal för. Genom årens lopp har jag lärt mig att vara försiktig, jag lutar inte på den andre för han kanske inte ser mig. Det har ingen betydelse vem som gör fel för det gör exakt lika ont ändå. Regler är till för att följas men alla följer inte dem av någon anledning. De tycker att den där gatan jag kommer på är ju bredare än den som kommer där, även om högerregeln gäller. Eller de ser mig inte. Eller det kan vara av vilken anledning som helst. Bilen kanske inte stoppar, kanske inte lämnar företräde. Jag måste vara beredd på detta. Jag kan inte ta saker och ting för givet.”

Enligt A8 är högerregeln svårare för cyklister än bilister:

”Som bilist vet man vet att det är högerregeln som gäller, man stannar upp och tittar, söker ögonkontakt. Men riktigt så enkelt är det inte som cyklist tycker jag.”

A9 anser att om högerregeln inte följs eller missförstås kan det innebära problem för cyklister i korsningar:

”En del bilister har inte riktigt koll på högerregeln som de borde ha. En del är stressade, ofokuserade, trötta och har bråttom. Som cyklist måste man se sig om ordentligt. Man ska ha en andra plan eller en reservtanke i huvudet: stannar han även om det är högerregeln? Vågar jag luta på det? Jag brukar alltid försöka få ögonkontakt med bilföraren som jag möter. Jag saktar ner, vinkar och får därigenom klartecken att vi är överens i situationen om vem som ska köra och vem som inte ska köra. Det handlar om att vara försiktig, kommunicera, att inte ta något för givet och att försöka läsa situationen på flera olika sätt. Inte vara så säker utan vara kritiskt reflekterande när man kommer fram till en korsning eller över huvud taget i trafiken.

En allmän uppfattning bland de intervjuade cyklisterna är att samspelet med andra cyklister upplevs som otryggt och har en stor förbättringspotential. Yngre cyklister som cyklar i regel snabbare än äldre cyklister och har ofta alltför små marginaler när de gör omkörningar på cykelvägarna. De använder sällan ringklockan för att signalera att de står i begrepp att passera/köra om.

En majoritet av de intervjuade äldre cyklisterna uppger att de har cyklat efter att ha druckit *alkohol* vilket bekräftar antagandet att det finns en utbredd acceptans för ett måttlighetsdrickande i samband med cykling. Vissa av cyklisterna kan tänka sig införandet av promillegränser för att begränsa de negativa konsekvenserna av onykter cykling. A4 förespråkar en bred informationsinsats om alkohol och cykling i samverkan mellan centrala myndigheter såsom Folkhälsomyndigheten, Polisen och Systembolaget. En sådan informationsinsats skulle kunna bidra till färre cykelolyckor men också innebära en minskad alkoholkonsumtion i gruppen 65 plus som för närvarande är den enda åldersgruppen i samhället som har en ökande alkoholförbrukning.

Ett övergripande hinder för äldre cyklister att ändra sitt sätt att hantera olika trafiksituationer är ett spårberoende som innebär att man är benägen att fortsätta att agera i tangentens riktning och alltså inte ändrar sina återkommande beteenden. B6 formulerar det på följande sätt: ”Man är så att säga insnöad på ett visst beteende. Vanor och spårberoende gör att det inte blir av (...).” Bristande insikter om de egna begränsningarna i trafiken är ett annat övergripande hinder för beteendeändringar vilket pekar på behovet av ökade informations- och utbildningsinsatser riktade mot målgruppen äldre cyklister.

## 8. Utbildning för säkrare cykling

Ett sätt att möta behovet av ökad trafiksäkerhet för äldre cyklister skulle kunna vara att erbjuda dem utbildningar i säker cykling. Ett försök att kartlägga behovet av ytterligare utbildningsinsatser för säkrare cykling för äldre gjordes inom ramen för denna studie. Nedan sammanfattas svar som erhöles från de 17 cyklister som intervjuades för detta projekt.

### A1:

”De behövs utbildningar om äldre cyklisters risker. Ju mer medveten man blir desto mer lyssnar man till det. Det är oftast okunskap som ställer till det.”

### A2:

”Det borde finnas utbildningar för äldre cyklister. Det skulle kunna vara en förening som håller i en form av avrostningsövning på våren, precis som sker i MC-sammanhang. En avrostningsövning för cykel som man bjuder in till skulle innebära att ett proffs går igenom vad säker cykel innebär. Kontrollera så att cykelns utrustning följer lagkraven. Sedan skulle man kunna ha en liten körbana där man får vända, stoppa, köra genom en korsning osv. Att sätta ned foten istället för att stå och hålla balansen för då koncentrerar man sig på det. Har man många växlar är det bra att lära sig att bromsa och växla ner innan man kör fram och stannar. Annars får man trampa på en för hög växel.

Utbildning behövs definitivt nu när elcyklarna kommer. Väldigt många äldre elcyklar. Det är jättebra med elcykel men det går relativt fort. Då kanske man bör tänka sig för lite. Både bilisterna och cyklisterna. NTF skulle kunna göra ett projekt av detta och lägga fram idén till pensionärsföreningar osv. Det skulle vara jättekul att hålla i något sådant.”

### A3:

”Det kanske behövs utbildning för äldre cyklister men det är osäkert om någon kommer att gå på den utbildningen. Efterfrågan är nog inte så stor.”

### A4:

”Det skulle inte vara fel med cykelutbildning för äldre eftersom en stor del av de äldre köper elassistanscykel. Man borde vara mera vaken på att det blir ökade problem ju äldre man blir. Man blir svagare och tar längre tid på sig att agera och reagera. Eftersom man tar hjälp av ett batteri kan de äldre cykla i allt högre åldrar. Problemen dyker upp när man ska hinna se saker, man ska hinna bromsa och stå till. Det blir ett problem av det som från början säkert var en god tanke.”

### A5:

”Visst vore det bra med utbildning för äldre cyklister men det låter orealistiskt att få äldre att delta i en cykelutbildning. Man växer upp med cykling, det är en självklarhet att man cyklar, det är nästan som att gå. Jag tror att det är svårt att få in i huvudet att man skulle behöva en utbildning för att cykla. För det är någonting man växer upp med och något som går av sig själv. Men däremot information genom vilken man upptäcker att man faktiskt inte kanske gör det bästa med sin cykel. Det tror jag verkligen. Jag skulle bli påverkad. Jag blir påverkad av det här samtalet och inser att jag inte är så bra med min cykling som jag borde vara.”

### A6:

”Jag tycker inte att det behövs cykelutbildning för äldre.”

**A7:**

”Behovet av utbildning för äldre cyklister ska inte överdrivas. Hur skulle utbildningar genomföras? Det beror på hur man lägger upp utbildningarna, hur det hela organiseras. Att komma åt de människor som normalt inte tror att det här är viktigt gör man inte genom att erbjuda utbildningar för då når man bara en liten grupp. Utan du behöver komma ut i organisationen, typ pensionärsorganisationen PRO osv., som inte har det här som någon daglig fråga. Av just den anledningen når man folk som inte är specialister och det är det viktiga.”

**A8:**

”Det finns ett behov av utbildning för äldre cyklister med all säkerhet. Det är bara frågan hur man ska hitta sammanhangen, hur man ska hitta tonen och infallsvinkeln för det. Det måste komma från gruppen själva att behovet finns.”

**A9:**

”Skulle en pensionärsorganisation ihop med en trafikorganisation kunna ha någon utbildning för äldre cyklister? Man skulle kunna pröva men jag vet inte om folk skulle nappa på det.”

**A10:**

Enligt A10 finns det en grupp äldre personer som är rädda för att cykla. A10 tycker att de borde ges möjlighet att träna på att cykla så de vågar cykla i större utsträckning.

**A11:**

”Cykelutbildning behövs. När jag gick i skolan på 1960-talet hade alla elever på skolan varje år en cykelutbildning med en trafikpolis. Trafikreglerna gick igenom liksom hur man ska bete sig i olika situationer i trafiken. Jag tror att något liknande skulle kunna prövas idag. Det är en grundkunskap som man måste kunna. Nästan alla människor är ute i trafiken även om de inte har körkort. Man måste veta vad alla har för skyldigheter och rättigheter och hur man betar sig för det är ett lagspel. Man måste kunna läsa av varandra.”

**B1:**

”Trafikintensiteten har ökat och att det gör att man får se sig omkring på ett annat sätt idag jämfört med tidigare. Det råder ett motsatsförhållande mellan cyklister och bilister beroende på att en del cyklister skapar egna trafikregler som anpassas till deras egna behov. Ett exempel är att många cyklister tror att samma regler gäller för dem som för fotgängare vid övergångsställen. Någon form av körkort för cyklister är tänkbart.”

**B2:**

”Det finns mycket regler men vem kan alla regler idag. Få cyklister känner till att de ska stanna vid ett obehållat övergångsställe och släppa fram de gående. Alla cyklister behöver ta del av gällande regler. Trafikanterna behöver bli bättre på att respektera varandra.”

**B3:**

”På sammankomster för äldre skulle man kunna ta upp att det finns föreläsare som kan prata om cykling. Det skulle kunna komma någon och tala om säker cykling i trafiken i samband med årsmöten. Folk är ganska villiga att diskutera.”

**B4:**

”Utbildning och information om risksituationer i trafiken som cyklist hade varit bra. Det vore bra om pensionärsföreningar kunde få en utbildning så att de själva kunde hålla i det här. De har i regel trafiksäkerhetsombud som kunde ha hålla i de här bitarna. Sedan kunde man ta hjälp av kommuner och NTF. På vissa gator med trafikljus finns cykelboxar där cyklisterna får stå framför fordonen i väntan på grönt ljus. Kunskap om cykelboxar skulle kunna ingå i utbildningen för äldre cyklister och

andra det är många cyklister som inte vet att under tiden som bilarna står still ska cyklisterna cykla förbi bilarna och ställa sig framme i cykelboxen för att undvika problemet med att hamna i döda vinkeln för ett högersvängande fordon och bli klämd. Det är så lätt till att man klämmer någon om man inte vrider på huvudet och tittar vad som finns i döda vinkeln. Likaså är det viktigt att cyklister får lära sig mera om döda vinkeln för att förstå hur lite en bussförare ser när cyklisterna står i döda vinkeln.”

**B5:**

”Det behövs information och utbildning för att öka medvetenheten om olika typer av situationer och vad som kan hända när man cyklar. Det gäller inte bara cyklister utan andra trafikanter behöver också öka sin medvetenhet om att det finns cyklister i trafiken, att man som bilist eller bussförare inte kör för nära eller gör andra dumheter. De behöver öka sin förståelse för hur cyklister kan tänkas reagera eller uppfatta en viss situation.”

**B6:**

”Jag tycker inte att utbildning behövs. Men gärna information via kanaler som är tillgängliga. Jag brukar titta på TV-program om hur man ska sköta sin hälsa. Om det vore något sådant så skulle jag nog titta på det. Det är så lättillgängligt via TV. Jag är intresserad av utbildning via televisionen. TV-program är sådant som gamla människor pratar om.”

## Diskussion och slutsatser

Intervjuerna visade att tretton av de sjutton äldre cyklister som är i fokus för denna studie är positivt till inställda till möjligheten för äldre cyklister att kunna delta i cykelutbildningar. Argument som anförs för detta ställningstagande är bland annat dessa:

- Det finns en utbredd okunskap om risker och risksituationer och hur dessa ska hanteras. Kunskap behöver exempelvis förmedlas om hur man som cyklist ska undvika att hamna i döda vinkeln i närheten av motorfordon eller hur man ska bete sig i en cykelbox.
- Det finns ett behov av praktiska övningar för att träna på att hantera riskmoment och risksituationer i cykeltrafiken.
- Om tillfälle ges till att träna på att cykla på ett säkert sätt kommer fler äldre att våga cykla och/eller kunna cykla längre.
- Kunskapen bland äldre cyklister om vilka lagar och regler som gäller för cyklister är inte tillräckligt hög vilket motiverar utbildningsinsatser för att uppdatera kunskapen om regelverket.
- Utbildningar i trafiksäkerhet för äldre är angeläget eftersom allt fler äldre personer använder elcykel.
- Utbildning motsvarande en körkortsutbildning kan behövas eftersom ”trafikintensiteten har ökat, (...) man får se sig omkring på ett annat sätt idag jämfört med tidigare.”

De argument som anfördes *mot* utbildningar för äldre cyklister handlar bland annat om svårigheten att nå ut med sådana utbildningar till en bredare grupp av cyklister. En av cyklisterna förde fram åsikten att ett alternativ till utbildningar skulle kunna vara att göra TV-program om äldre cyklisters säkerhet.

Cykelutbildningar kan bidra till att flera viktiga mål uppnås samtidigt: i nollvisionens anda kan säkerheten öka för alla äldre personer som cyklar, fler äldre personer skulle våga och/eller kunna komma igång med att cykla och fler äldre personer skulle kunna cykla längre på ett tryggt och säkert sätt.

NTF har en lång tradition av att arrangera trafiksäkerhetsutbildningar för seniorer. NTF har sedan år 2017 genomfört trafiksäkerhetsutbildningar för trafikombud från de tre största pensionärsorganisationerna i Sverige: PRO, SKPF Pensionärerna och SPF Seniorerna.<sup>34</sup> Årligen har ungefär 600 personer utbildade under 2019 ledde till många möten och studiecirkel. Via trafikombuden har informationen förts vidare till cirka 30 000 personer i olika lokalföreningar ute i landet. Enligt Katarina Bokström, projektledare vid NTF, har cykelsäkerhet varit en integrerad del av utbildningarna.

”När det gäller cykeln som fordon har vi betonat av att använda en cykel med lågt insteg. Vikten av att använda cykelhjälm har också behandlats. Utbildningarna har inte berört speciella platser i trafiken såsom korsningar. Alkohol och cykling har inte berörts så mycket eftersom vi anser att rattonykterhet är ett större problem och en större risk.”<sup>35</sup>

Utbildningarna har också tagit upp vikten av att använda dubbdäck i samband med vintercykling och att vara extra försiktig med sin cykling tidigt på våren då det kan finnas både rullgrus och isfläckar.<sup>36</sup> Katarina Bokström anser att utbildningarna utgör ett effektivt sätt att kommunicera trafiksäkerhet på.

”Jag tror på vår metod som innebär att vi har några personer som vi ger extra information och känner sig utvalda. Vi tror att äldre personer bäst för informationen vidare till andra äldre personer. Det arbetssättet är bättre kvalitet- och är resursmässigt än om NTF skulle resa runt i landet och tala om trafiksäkerhet i alla pensionärsorganisationer. Vårt nuvarande arbetssätt sprider information på ett effektivt sätt och ger långsiktiga resultat.”<sup>37</sup>

På basis av det som framkommit i denna studie skulle det med största sannolikhet finnas ett stort intresse för ny utbildning om ökad säker cykling för personer över 65 år där teoretiska kunskaper varvas med praktisk träning. En sådan utbildning skulle kunna inkludera följande moment:

1. Vikten av att cykla: hälsa, miljö och livskvalitet. Äldres trafiksäkerhet och sårbarhet: statistik, vanliga olyckor och skador.
2. Kontroll och balans: insteg, sitthöjd, inställning av rätt sitthöjd, av- och påstigning, stopp och start, vingelproblem. Mäns och kvinnors skilda förutsättningar. Balanstest och balansträning.
3. hjälm och annan skyddsutrustning. Synbarhet. Vintercykling.
4. Hantering av risksituationer: korsningar, högerregeln, döda vinkeln, mm. Samspel med andra trafikanter. Praktiska övningar i trafikmiljö.
5. Välja cykel: Vad tänka på? Vilka cyklar finns att välja på? Hur länge kan man/bör man cykla?
6. Enkelt kunskapstest. Återkoppling. Utvärdering.

---

<sup>34</sup> Tre andra organisationer – RPG, Lärarnas pensionärsförening och Visions pensionärsförening – har dessutom deltagit på vissa orter (intervju med Lars-Eric Abrahamsson, projektledare, NTF, 2020).

<sup>35</sup> Intervju med Katarina Bokström, projektledare vid NTF, 2020.

<sup>36</sup> Intervju med Lars-Eric Abrahamsson, projektledare, NTF, 2020.

<sup>37</sup> Intervju med Katarina Bokström, projektledare vid NTF, 2020.

## 9. Tankar om det framtida cyklandet

I detta avslutande kapitel redovisas resultatet av intervjuer med de 17 äldre cyklisterna avseende deras tankar om hur länge de bedömer att de kan fortsätta cykla och vilka orsaker som skulle kunna göra att de tvingas upphöra med att cykla.

**Tabell 9.1. Tankar om det framtida cyklandet. Grupp A, 65-74 år.**

Cyklist	Kön	Ålder	Hur länge till tror du att du kommer att kunna cykla?	Av vilka orsaker skulle du tvingas sluta cykla?	Kommentar
A1	Kvinna	68	"Tio år till."	"Yrsel. Tillgänglighet till cykelvägar och lugna vägar där man kan cykla."	
A2	Man	73	"Till 80 år."	"Skador. Sjukdom." <sup>38</sup>	
A3	Man	69	"Till minst 80 år."	"Allvarlig trafikolycka."	
A4	Man	68	"Längre än 80 års ålder."	"Kroppsliga hinder. Balans."	
A5	Kvinna	73	"Så länge som möjligt."	"Allvarlig sjukdom. Benbrott."	
A6	Man	69	"Fem år till minst, till 75 år."	"Att jag inte kan observera andra trafikanter och fordon. Att jag blir mer ostadig och börjar vingla."	
A7	Man	69	"Ingen aning."	Försämrad balans eller någon annan kroppslig nedsättning.	
A8	Kvinna	68	"Så länge som möjligt."	"Till jag känner (eller någon annan säger till mig) att det är riskfyllt att cykla, t ex om jag drabbas av yrsel eller dålig balans. Eller annan fysiskt begränsande sjukdom. Eller om jag drabbas av demens så att jag inte kan orientera mig."	
A9	Man	72	"Gärna till 100 år."	"Balansproblem. Sjukdom: stroke, allvarlig hjärtåkomma."	
A10	Kvinna	74	"Till cirka 80 år."	"Balansproblem."	"Balansen har försämrats under det senaste året."
A11	Kvinna	65	"Länge till."	"Dålig syn. Yrsel."	"Inte främmande för att köpa en trehjulig cykel."

<sup>38</sup> A2 utvecklar sitt svar: "Med åldern reagerar vi sämre, vi ser lite sämre, vi hör lite sämre. Allting är egentligen en nackdel. Men vi kan kompensera detta genom vår erfarenhet och rutin. Men någonstans går ju gränsen då detta inte gäller. Då är jag faktiskt en mera farlig bilförare. Jag hinner inte med, jag uppmärksammar inte vissa saker. Någonstans går gränsen och beroende på person kan den vara lite olika. Framåt 80-årsåldern är vi kanske inte lämpade att vara bilförare. Det gäller för cyklister också. Allting försämras ju. Inte bara det här med ögon och öron utan även balansen. Uppmärksamheten. Reaktionsförmågan. Beslutsfattandet."

**Tabell 9.2. Tankar om det framtida cyklandet. Grupp B, 75 år eller mer.**

Cyklist	Kön	Ålder	Hur länge till tror du att du kommer att kunna cykla?	Av vilka orsaker tror du att skulle du tvingas sluta cykla?	Kommentar
B1	Man	75	"Tio år till, till 85."	"När jag känner att jag inte är herre över situationen pga. balansproblem, har mindre rörlighet och inte är tillräckligt observant."	
B2	Kvinna	80	"Så länge som jag är så vital som jag är idag."	"Att jag skulle bli ostadig. Att synen bli dålig. Så småningom åldern."	
B3	Kvinna	83	"Så länge jag har bra balans."	"Balanssvårigheter. Synbesvär. Andra orsaker som kommer med stigande ålder."	
B4	Man	76	"85 år."	"Sjukdom."	
B5	Man	75	"Så länge jag kan."	"Avhängigt av främst min fysiska hälsa och kanske också psykiska hälsa."	
B6	Man	82	"Målet är att cykla till 85 år."	"Ökad vinglighet."	

## Slutsatser

Fyra av de sjutton intervjuade äldre cyklisterna uppgav att de har förhoppningen att kunna cykla tills de är 85 år eller ännu längre. Tio av sjutton cyklisterna anser att balansproblem och ökad vinglighet/ostadighet är sannolika orsaker till att de kommer att tvingas sluta cykla i framtiden. Fyra cyklisterna tror att synnedläggelse kan bidra till att de kan tvingas sluta cykla i framtiden. Två cyklisterna anger psykiska faktorer (till exempel demens) som möjliga orsaker till att de skulle kunna tvingas sluta cykla. En cyklist ser bristande tillgänglighet till cykelvägar och lugna vägar som en potentiell orsak till att det egna cyklandet så småningom kommer att upphöra. En annan cyklist indikerar ett intresse för att så småningom gå över till en cykel med tre hjul.

I tidigare studier om äldre cyklisterna har 75 år ansetts vara den ålder då många äldre beslutar sig för att sluta cykla.<sup>39</sup> Flertalet av de cyklisterna som intervjuades för det här projektet har för avsikt att cykla betydligt längre än så. Noterbart är att ingen av de intervjuade cyklisterna anför ökad kroppslig sårbarhet eller skörhet som bidragande skäl till att sluta cykla. Det är således inte skaderisken utan den ökade olycksrisken som uppfattas som avgörande för när man ska fatta beslutet att sluta cykla.

<sup>39</sup> Exempelvis Rosenkvist et al., 2013.

## 10. Slutsatser och rekommendationer

Äldre cyklister, dvs. 65 plus, är ingen homogen grupp av cyklister. Här finns avancerade motionscyklister liksom vardagscyklister som med stor möda klara av att cykla korta sträckor för att uträtta nödvändiga ärenden. Vissa av de intervjuade äldre cyklisterna har råkat ut för fler olyckor än de andra som intervjuades. Vissa olyckor har varit relaterade till ett offensivt körsätt och/eller ett visst risktagande. Studien visade att vissa äldre cyklister är bättre på att anamma säkerhetsåtgärder än andra. I tidigare studier om äldre cyklister har 75 år angetts vara den ålder då många äldre beslutar sig för att sluta cykla. Flertalet av de cyklister som intervjuades för det här projektet indikerade att de har för avsikt att cykla betydligt längre än så. Noterbart är att ingen av de intervjuade cyklisterna anförde ökad kroppslig sårbarhet som ett skäl till att sluta cykla. Det är den ökade olycksrisken snarare än den ökade kroppsliga skörheten som uppfattas som avgörande för hur länge man kan tänka sig att fortsätta cykla.

Ifråga om användning av cykelhjälm kan man konstatera att äldre motionscyklister tycks ha en högre hjälmanvändning än äldre vardagscyklister. De förra cyklar snabbare och längre sträckor än vardagscyklisterna vilket påverkar hjälmanvändningen. Äldre vardagscyklister som inte använder hjälm förklarar det med att vanans makt är stor och hjälmen påverkar frisyren på ett negativt sätt. Det senare är ett särskilt vanligt argument hos kvinnor. Vardagscyklister som använder hjälm refererar också de till betydelsen av vanans makt liksom erfarenheten av egen eller nära anhörigs olycka.

De cyklar som de intervjuade cyklisterna använder är i regel i gott eller mycket gott skick. De största problemen med cyklarna uppges vara alltför hög sadelhöjd (huvudsakligen kvinnor) och alltför högt insteg (huvudsakligen män). Båda dessa problem ökar olycksrisken i samband med av- och påstigning. Alltför hög sadelhöjd leder dessutom till vingelproblem alldeles i början av cykelfärden samt problem med kontroll och balans under färden. En minoritet av de 17 intervjuade cyklisterna cyklar vintertid och inte alla av dem som cyklar vintertid använder vinterdäck.

Ifråga om risksituationer anser de intervjuade cyklisterna att cykling i korsningar är både komplicerat och farligt. Exempel är korsningar med skymd sikt och korsningar där anslutande fordon kommer snett bakifrån. Vingel i korsningar, t.ex. i samband med av- och påstigning, innebär ökad risk för påkörningar. En majoritet av de intervjuade cyklisterna uppger att de har cyklat efter att ha druckit alkohol. Det finns en acceptans för måttlighetsdrickande i samband med cykling.

Studien utmynnar i tre övergripande slutsatser. För *det första* har äldre cyklister en betydande potential själva att påverka sin säkerhet i trafiken genom att vidta ett antal enkla åtgärder. I den här studien identifierades 22 sådana åtgärder (se nedan). För *det andra*, bland de intervjuade cyklisterna finns ett intresse för utbildning och information om hur de äldres cykling kan göras säkrare. Pensionärsorganisationerna, inklusive deras lokala föreningar, ses som möjliga plattformar för utbildnings- och informationsinsatser. På basis av det som framkommit i denna studie tycks det finnas ett intresse för utbildningar där teoretiska kunskaper varvas med praktisk träning. Fysiska möten kan varvas med distansutbildningar. Utbildningar kan med fördel använda sig av erfarenheter från de trafiksäkerhetsutbildningar som NTF och de tre ledande pensionärsorganisationerna årligen har arrangerat för de omkring 600 trafikombud som finns inom dessa organisationer. En möjlig utbildning om ökad säker cykling för personer som har fyllt 65 år skulle kunna inkludera följande moment:

1. Vikten av att cykla: hälsa, miljö och livskvalitet. Äldres trafiksäkerhet och sårbarhet: statistik,



vanliga olyckor och skador.

2. Kontroll och balans: insteg, sitthöjd, inställning av rätt sitthöjd, av- och påstigning, stopp och start, vingelproblem. Mäns och kvinnors skilda förutsättningar. Balanstest och balansträning.
3. Hjälms och annan skyddsutrustning. Synbarhet. Vintercykling.
4. Hantering av risksituationer: korsningar, högerregeln, döda vinkeln, mm. Samspel med andra trafikanter. Praktiska övningar i trafikmiljö.
5. Välja cykel: Vad tänka på? Vilka cyklar finns att välja på? Hur länge kan man/bör man cykla?
6. Enkelt kunskapstest. Återkoppling. Utvärdering.

*För det tredje*, för att långsiktigt främja äldre cyklisters säkerhet behövs en systematisk uppbyggnad av kunskap om hur äldre cyklister hanterar olika moment i sin cykling som exempelvis avstigning, påstigning, stopp, vingel, väjningsituationer, fall från cykeln och cykling i korsningar. Det är också angeläget att kartlägga äldre cyklisters alkoholvanor i samband med cykling. Kunskapen behöver öka om de situationer som cyklister själva upplever är de mest riskfyllda men också situationer som leder till flest olyckor. Det behövs ökad kunskap om vad som avskräcker äldre cyklister ifrån att cykla och vad som kan göras för att få fler äldre cyklister att cykla länge utan att äventyra sin säkerhet. Ökad kunskap om äldres cykling innebär att alla berörda parter ges ett förbättrat beslutsunderlag om vilka säkerhetshöjande åtgärder som bör prioriteras.

### *Rekommendationer*

De här studien utmynnar i 22 rekommendationer till äldre cyklister som handlar om åtgärder de själva kan vidta för att skydda sig i cykeltrafiken:

#### Olyckspreventiva åtgärder:

1. Att försöka undvika att cykla i korsningar utan trafikljus.
2. Att inte blint lita på högerregeln i korsningar. *Chansa aldrig och ta aldrig något för givet.*
3. Att säkerställa att man som cyklist har fria ytor omkring sig när man börjar cykla, t.ex. vid en korsning. Vingel är vanligt förekommande de första metrarna av cykelfärden.
4. Att vara medveten om faran med att hamna i den döda vinkeln i närheten av motorfordon, t.ex. vid korsningar.
5. Att försöka leda cykeln på passager som känns otrygga.
6. Att försöka undvika att cykla i cirkulationsplatser.
7. Att planera cykelturen efter den säkraste vägen även om den inte är lika med den närmaste vägen.
8. Att förbättra synbarheten, även vid gryning och skymning.
9. Att alltid använda vinterdäck i samband med vintercykling.
10. Att använda ringklockan i trafiken för att förbättra samspelet med andra trafikanter, t.ex. på cykelvägar och vid korsningar.
11. Att alltid använda cyklar med lågt insteg.
12. Att sänka sadelhöjden så att man som cyklist *alltid* kan ha markkontakt med fötterna när man sitter på sadeln.
13. Att vid inköp av cykel välja en cykeltyp av rätt storlek och som möjliggör att sadelhöjden går att sänka tillräckligt mycket.
14. Att vid balansproblem överväga att börja använda en cykel med tre hjul.

#### Skadepreventiva åtgärder:

15. Att alltid använda cykelhjälm, även vid kortare cykelsträckor. För att underlätta hjälmanvändningen kan det vara lämpligt att hjälmen finns nära till hands innan cykelfärden påbörjas.
16. Att använda annan skyddsutrustning som kan minska skador på knän, höfter, armbågar, händer etc.

#### Övergripande:

17. Att alltid avstå från alkohol i samband med cykling.
18. Att göra en balansanalys, exempelvis i samband med hälsokontroller.
19. Att regelbundet balansträna för att förbättra/behålla kontroll och balans i samband med cyklingen.
20. Att delta i utbildningar om säker cykling då sådana utbildningar erbjuds.
21. Att vara medveten om att äldre cyklisters risker (olycksrisk, sårbarhet) ökar markant efter ungefär 75 års ålder. (Observera att det förekommer stora individuella variationer i det här sammanhanget.)
22. Att hellre långsiktigt planera och förbereda avslutandet av cyklandet än att låta en olycka eller allvarlig incident utgöra orsaken till att man slutar cykla.

## Referenser

- Andersson, M. och E. Vedung (2014). *Ökad cykelhjälmsanvändning. Cyklisters drivkrafter och statens styrmedel*. Uppsala: Cajoma Consulting.
- Andersson, M. (2017). *Observationer av äldre cyklister vid tre korsningar i Uppsala*. Opublicerad rapport. Uppsala: Cajoma Consulting.
- Collander, C. (2016). *Cykelolyckor bland äldre*. Examensarbete inom teknik, grundnivå 15 hp. Stockholm: KTH.
- Englund, A., N.P. Gregersen, C. Hydén, P. Lövsund och L. Åberg (1998). *Trafiksäkerhet. En kunskapsöversikt*. Lund: Studentlitteratur.
- Guttormsson, U. (2019). *Befolkningens självrapporterade alkoholvanor 2004-2018*. CAN Rapport 186. Centralförbundet för alkohol- och narkotikaupplysning. Stockholm: CAN.
- Haddon, W. Jr (1972). "A logical framework for categorizing highway safety phenomena and activity." *J. of Trauma*, 12, pp. 193-207.
- Niska, A. et al. (2013). *Cyklisters singelolyckor. Analys av olycks- och skadedata samt djupintervjuer*. VTI rapport 779. Linköping: VTI.
- Niska, A. och J. Eriksson (2013). *Statistik över cyklisters olyckor. Faktaunderlag till gemensam strategi för säker cykling*. VTI rapport 801. Linköping: VTI.
- Ohlin, M. (2019). *How to make bicycling safer. Identification and prevention of serious injuries among bicyclists*. Doctoral dissertation. Gothenburg: University of Gothenburg.
- Rosenkvist et al. (2013). *Äldre som cyklister*. Bulletin 283-2013. Lund: Institutionen för Teknik och Samhälle, Lund universitet.
- Sjöström, L.O. (2017). *Alkohol och oskyddade trafikanter – en förstudie om alkoholens roll som riskfaktor i trafikolyckor med cyklister och fotgängare*. MHF 2017.
- Spolander K. (2007). *Bättre cyklar. En analys av äldres cyklisters behov och önskemål*. Vinnova Rapport, VR 2007: 16.
- Spolander, K. och C. Unge (2013). *Marknadsbaserat test för utveckling av säkrare cyklar. En studie av behov, möjligheter och förutsättningar*.
- Wallén Warner, H. et al. (2017). *Alkohol och cykling – en multidisciplinär studie*. VTI rapport 945. Linköping: VTI.
- Wallén Warner, H. et al. (2018). *En modell för säker cykling*. VTI rapport 979. Linköping: VTI.

Statistiskt material

Strada statistikrapport. Datum för statistikuttag: 2020-06-04.

Trafikantkategori: Cykel. Ålder: 65-.

Skadegrad: Död. Allvarligt skadad. Måttligt skadad. Lindrigt skadad.

Datum: 2015-01-01 – 2019-12-31

Strada statistikrapport. Datum för statistikuttag: 2020-06-04.

Trafikantkategori: Cykel.

Skadegrad: Död. Allvarligt skadad. Måttligt skadad. Lindrigt skadad.

Datum: 2015-01-01 – 2019-12-31

Internet:

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

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

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

[www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)

## Bilaga 1. Förteckning över intervjuade personer

Telefonintervjuer gjordes med 17 äldre cyklister hemmahörande i fyra kommuner: Göteborg, Halmstad, Uppsala och Växjö. Personerna har anonymiserats.

### Grupp A, 65-74 år

- A1: Kvinna, 68 år, Göteborg. Telefonintervju 2020-03-05.
- A2: Man, 73 år, Växjö. Telefonintervju 2020-01-24.
- A3: Man, 69 år, Växjö. Telefonintervju 2020-01-22.
- A4: Man, 68 år, Växjö. Telefonintervju 2020-01-23.
- A5: Kvinna, 73 år, Uppsala, Telefonintervju 2020-01-21.
- A6: Man, 69 år, Uppsala. Telefonintervju 2020-01-13.
- A7: Man, 69 år, Uppsala. Telefonintervju 2020-01-10.
- A8: Kvinna, 68 år, Uppsala. Telefonintervju 2020-01-10.
- A9: Man, 72 år, Uppsala. Telefonintervju 2020-01-09.
- A10: Kvinna 74 år, Uppsala. Telefonintervju 2020-01-09.
- A11: Kvinna, 65 år, Halmstad. Telefonintervju 2020-01-07.

### Grupp B. 75 år och äldre

- B1: Man, 75 år, Göteborg. Telefonintervju 2020-03-05.
- B2: Kvinna, 80 år, Göteborg. Telefonintervju 2020-03-04.
- B3: Kvinna, 83 år, Uppsala. Telefonintervju 2020-01-28.
- B4: Man, 76 år, Växjö. Telefonintervju 2020-01-22.
- B5: Man, 75 år, Uppsala. Telefonintervju 2020-01-10.
- B6: Man, 82 år, Uppsala. Telefonintervju 2020-01-09.

### Övriga intervjuer

Dessutom genomfördes sex intervjuer med experter/projektledare verksamma inom trafiksäkerhetsområdet. Dessa var:

- Lars-Eric Abrahamsson, projektledare äldreprojektet, NTF Gävleborg, 2020-03-06.
- Mari-Anne Andersson, ordförande, trafik- och säkerhetskommittén, SKPF Pensionärerna, 2020-03-11.
- Ulf Björnstig, professor i kirurgi, Umeå universitet, 2020-03-04.
- Katarina Bokström, projektledare, NTF, 2020-03-10.
- Maria Krafft, måldirektör, Trafikverket, 2020-03-16.
- Krister Spolander, cykel- och trafiksäkerhetskonsult, 2019-02-20 samt juni 2020.

### Kompletteringsintervju:

- Per Leimar, Drogpolitiska avdelningen, IOGT-NTO, Stockholm, 2020-05-26.

## Bilaga 2. Intervjuguide

Följande orienteringsfrågor användes vid telefonintervjuerna med de äldre cyklisterna.

### Inledande frågor

- Hur ofta och hur långt brukar du cykla?
- Har du varit med om någon cykelolycka/cykelolyckor? Vad hände? Vilka skador blev det?
- Hade du själv kunnat göra något för att undvika olyckorna och/eller reducera skadorna?
- Hur länge till tror du att du kommer att kunna fortsätta cykla?
- Vilka faktorer kommer att avgöra när du bestämmer dig för att sluta cykla?

### 1. Cykelhjälm

- Använder du hjälm? Om ja, varför? Om nej, varför inte?
- Upplever du några problem med användningen av cykelhjälm?
- Vid vilka tillfällen använder du inte hjälm?
- Vad hindrar dig från att använda hjälm?
- Vilken är din kunskap om hjälmens betydelse för att skydda huvudet?
- Har du fått information om cykelhjälm? Varifrån?
- Skulle du vilja ha mera information om cykelhjälm? Om ja, vilken typ av information? Utveckla ditt svar.
- Vad kan kommuner, regioner, Trafikverket, NTF och Cykelfrämjandet m fl göra för att få fler äldre cyklister att öka användningen hjälm?
- Vad kan göras av pensionärsorganisationer och andra organisationer för att öka hjälmanvändningen bland sina medlemmar?
- Vilka generella hinder finns för att öka hjälmanvändningen bland äldre cyklister?

### 2. Cykeln

- Hur gammal är din cykel?
- Har du haft en cykelolycka eller incident som kan relateras till något slags fel på din cykel? Vad hände?
- Hur ofta kontrolleras din cykels status av en professionell cykelhandlare/reparatör? Vad hindrar dig från att göra tätare kontroller?
- Pratar du med din cykelhandlare/reparatör om cykelns status? Om ja, vad talar ni om?
- Hur upplever du av- och påstigning i samband med cykling?
- Hur påverkas av- och påstigning av höjden på insteget?
- Hur ser du på sadelhöjden i relation till kontroll, balans och fallhöjd?
- Känner du till att det är lagkrav att ha en ringklocka, ljus och reflexer på cykeln?
- Har din cykel ringklocka? Använder du ringklocka när du cyklar?
- Har din cykel fungerade belysning fram och bak?
- Sätter du på ljuset vid cykling i:  
a. gryning   b. skymning   c. mörker
- Cyklar du på vintern? Om ja, använder du vinterdäck?
- Har du fått information om säkerhetsrelaterade frågor relaterade till cykeln?
- Önskar du ytterligare information om cykeln? Om ja, vilken typ av information skulle du vilja ha om cykeln? Varifrån skulle den informationen kunna komma?
- Kan du själv göra något för att få en säkrare cykel?
- Vilka hinder finns för att du skulle förbättra säkerheten på din cykel?
- Vad behöver göras av kommuner, regioner, Trafikverket, NTF och Cykelfrämjandet m fl för att få fler äldre cyklister att använda säkrare cyklar?

- Vad kan göras av pensionärsorganisationer och andra organisationer för att få flera medlemmar att använda säkrare cyklar?

### 3. Risksituationer

- Vilka situationer upplever du själv vara särskilt farliga när du cyklar?
- Har du egen erfarenhet av olyckor och incidenter? Om ja vad hände? Hur ofta har det inträffat?
- Vad kan du själv göra för att undvika olika risksituationer?
- Var och när känner du dig otrygg i trafiken när du cyklar? Hur ofta känner du dig otrygg?
- Vilka situationer i trafiken upplever du själv vara särskilt farliga?
- Har du egen erfarenhet av olyckor och incidenter i *korsningar*? Om ja vad hände? Hur ofta har det inträffat? Vad kan du själv göra för att undvika sådana risksituationer?
- Har du egen erfarenhet av olyckor och incidenter i närheten av *tunga fordon*? Om ja vad hände? Hur ofta har det inträffat? Vad kan du själv göra för att undvika sådana risksituationer?
- Har du egen erfarenhet av olyckor och incidenter på *cykelväg*? Om ja vad hände? Hur ofta har det inträffat? Vad kan du själv göra för att undvika sådana risksituationer?
- Har du egen erfarenhet av olyckor och incidenter i samband med cykling på *landsväg*? Om ja vad hände? Hur ofta har det inträffat? Vad kan du själv göra för att undvika sådana risksituationer?
- Har du egen erfarenhet av olyckor och incidenter i samband med cykling på *stadsgator*? Om ja vad hände? Hur ofta har det inträffat? Vad kan du själv göra för att undvika sådana risksituationer?
- Har du egen erfarenhet av olyckor och incidenter i samband med av- och påstigning?
- Har du egen erfarenhet av olyckor och incidenter i samband med stopp?
- Hur ser du på konsumtion av alkohol i samband med cykling?
- Skulle du vara intresserad av mera information om hanteringen av riskfyllda situationer för cyklister? Vem skulle kunna förmedla denna information till dig?
- Vad kan göras av kommuner, regioner, Trafikverket, NTF och Cykelfrämjandet m.fl. för att öka äldre cyklisters riskmedvetenhet?
- Vad kan göras av pensionärsorganisationerna för att öka äldre cyklisters riskmedvetenhet?
- Vilka hinder finns för att öka äldre cyklisters riskmedvetenhet?

### Övriga frågor:

- Använder du reflexväst när du cyklar?
- Använder du reflexer på kläderna cyklar?
- Använder du någon form av skyddsutrustning (exklusive hjälm) när du cyklar?
- Behövs någon form av utbildning för säkrare cykling för äldre? Motivera och utveckla ditt svar.

# Äldre cyklisters syn på sina egna möjligheter att påverka sin säkerhet i trafiken

Magnus Andersson

Under perioden 2015-2019 omkom 105 cyklister i Sverige. Av dessa var 61 cyklister över 65 år vilket motsvarar 58 procent av samtliga dödade cyklister.

Projektet "Äldre cyklisters syn på sina egna möjligheter att påverka sin säkerhet i trafiken" genomfördes under 2019 och 2020 av Magnus Andersson, Cajoma Consulting. Projektet, som finansierades av Skyltfonden vid Trafikverket, baserades på en litteraturöversikt och 17 intervjuer med cyklister mellan 65 och 83 års ålder. Projektet inriktades på tre områden: cykelhjälmsanvändning, cykelns status och risksituationer i trafiken.

Studien innehåller 22 *rekommendationer* riktade till äldre cyklister. Bland dessa finns följande: Att alltid använda cykelhjälm, även vid kortare cykelsträckor. Att alltid avstå från alkohol i samband med cykling. Att försöka undvika att cykla i korsningar utan trafikljus. Att inte blint lita på högerregeln i korsningar. Att försöka leda cykeln vid passager som känns otrygga. Att planera cykelturen efter den säkraste vägen även om den inte är lika med den närmaste vägen. Att sänka sadelhöjden så att man som cyklist *alltid* kan ha markkontakt med fötterna när man sitter på sadeln. Att vid inköp av cykel välja en cykeltyp av rätt storlek och som möjliggör att sadelhöjden går att sänka tillräckligt mycket. Att göra en balansanalys i samband med hälsokontroller och att regelbundet balansträna.

För att långsiktigt kunna främja äldre cyklisters säkerhet behövs en systematisk uppbyggnad av kunskap om hur äldre cyklister hanterar olika moment i sin cykling. Hur utbildningar för äldre cyklister ska utformas och genomföras i framtiden är en central utvecklingsfråga.



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

ISBN 978-91-980667-5-3