”Man tänker att folk med funktionsnedsättning inte kan cykla”

En studie om hur personer med funktionsnedsättning upplever barriärer och möjligheter för att cykla

Jonna Nyberg
Per Henriksson

vti

VTI rapport 1248
Utgivningsår 2025
vti.se/publikationer

Igor Stevanovic/Alamy Stock Photos.com

VTI rapport 1248

”Man tänker att folk med funktionsnedsättning inte kan cykla"

En studie om hur personer med funktionsnedsättning upplever barriärer och möjligheter för att cykla

Jonna Nyberg

Per Henriksson

vti

Om inget annat anges är publikationen licensierad enligt CC BY-SA 4.0, omslaget omfattas inte av licensen./Unless otherwise stated, the publication is licensed under CC BY-SA 4.0, the cover is not included in the license.

Författare: Jonna Nyberg (VTI), Per Henriksson (VTI)
Diarienummer: 2022/0467
Publikation: VTI rapport 1248
Utgiven av VTI 2025

Publikationsuppgifter – Publication Information

Titel/Title

”Man tänker att folk med funktionsnedsättning inte kan cykla”. En studie om hur personer med funktionsnedsättning upplever barriärer och möjligheter för att cykla / “People assume that those with disabilities cannot ride a bike”. A study on how people with disabilities perceive barriers and opportunities to cycling

Författare/Author

Jonna Nyberg (VTI, https://orcid.org/0000-0002-4984-7857)

Per Henriksson (VTI, https://orcid.org/0000-0003-3856-5421)

Utgivare/Publisher

VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut/
Swedish National Road and Transport Research Institute (VTI)
www.vti.se/

Serie och nr/Publication No.

VTI rapport 1248

Utgivningsår/Published

2025

VTI:s diarienr/Reg. No., VTI

2022/0467

ISSN

0347–6030

Projektnamn/Project

Cykling och funktionsnedsättning/Cycling and disability

Uppdragsgivare/Commissioned by

Trafikverket/Swedish Transport Administration

Språk/Language

Svenska/Swedish

Kort sammanfattning

För personer med funktionsnedsättning kan cykling motverka negativ utveckling av fysisk hälsa samt öka delaktighet i samhället. Likväl är det få inom målgruppen som cyklar, jämfört med personer utan funktionsnedsättning.

Studien syftar till att undersöka hur personer med funktionsnedsättning upplever barriärer respektive möjligheter för att cykla (fokus har inte varit på någon specifik funktionsnedsättning). Ett ytterligare syfte är att identifiera förbättringsbehov för målgruppens förutsättningar för att cykla. En enkätstudie och en intervjustudie har genomförts, riktade till personer med funktionsnedsättning (både cyklister och icke-cyklister). Därutöver har en workshop med aktörer som på olika sätt arbetar med cykel- och/eller funktionshinderfrågor genomförts, och som kompletterar enkät- och intervjustudien. För en sammanhållen analys har den biopsykosociala modellen använts.

Respondenterna ser flera fördelar med cykling, framför allt att det gynnar hälsa och välbefinnande. Men möjligheterna att cykla kan begränsas eller omöjliggöras av olika barriärer, så som hög inköpskostnad av anpassad cykel, brister i infrastruktur och underhåll samt brister avseende olika former av information och stöd för cyklister/potentiella cyklister med funktionsnedsättning. En uppfattning är också att politiker och andra samhällsaktörer inte uppmärksammar och tar hänsyn till de behov som cyklister med funktionsnedsättning har. Även cykelns utformning kan ha betydelse, både utifrån ett estetiskt perspektiv och ett funktionalitets- och säkerhetsperspektiv kopplat till trafikmiljö.

Resultaten visar att förutsättningarna för personer med funktionsnedsättning att cykla i hög grad utgörs av en kontext där flera faktorer samverkar och påverkar. Exempelvis kan aktuell funktionsnedsättning/diagnos relateras till såväl individens motivation och preferenser som till trafikmiljö, samhällsaktörers och andra trafikanters attityder samt ekonomiska förutsättningar. Detta speglar behovet av ett helhetsperspektiv, och att flera parallella förbättringsåtgärder görs. Ett helhetsperspektiv och ett fokus på exempelvis förbättrad cykelinfrastruktur (t.ex. säkrare och mer sammankopplade cykelvägnät) och vägunderhåll, som tar utgångspunkt i erfarenheter och behov hos personer med funktionsnedsättning, innebär dessutom förbättringar för alla cyklister.

Nyckelord

Funktionsvariation, funktionshinder, cykling, cykel, mobilitet, delaktighet, cykelinfrastruktur, tillgänglighet, social rättvisa, hållbarhet, hälsa

Abstract

For people with disabilities, cycling can counteract negative developments for physical health and increase social participation. Despite this, few people with disabilities cycle compared to people without disabilities.

The study aims to investigate how people with disabilities experience barriers and opportunities for cycling (the focus has not been on any specific disability). A further aim is to identify areas for improvement regarding the target group's conditions for cycling. A survey and an interview study have been conducted, targeting people with disabilities (both cyclists and non-cyclists). In addition, a workshop with stakeholders working with cycling and/or disability issues has been conducted, which complemented the survey and interview study. The biopsychosocial model was used for a coherent analysis.

Respondents see several advantages of cycling, primarily that it benefits health and well-being. However, opportunities to cycle can be limited or prevented by various barriers, such as high cost of adapted bicycles, deficiencies in infrastructure and road maintenance, and lack of information and support for cyclists/potential cyclists with disabilities. There is also a perception that various societal stakeholders insufficiently recognise and accommodate the needs of cyclists with disabilities. Furthermore, the design of the bicycle itself is of significance, not only from an aesthetic standpoint, but also in terms of functionality and safety within the traffic environment.

The results show that the conditions for people with disabilities to cycle are largely shaped by a context where several factors interact and influence each other. For example, the specific disability/diagnosis can be related to both an individual's motivation and preferences, the traffic environment, the attitudes of societal actors and other road users, and financial conditions. This reflects the need for a holistic perspective and for several parallel improvements to be made. Adopting a holistic perspective and prioritising improvements in cycling infrastructure (e.g., safer and more interconnected cycling networks) and road maintenance, based on the experiences and needs of people with disabilities, also yields benefits for all cyclists.

Keywords

Impairment, disability, cycling, cycle, mobility, participation, cycle infrastructure, accessibility, social justice, sustainability

Innehållsförteckning

Publikationsuppgifter – Publication Information **5**
Kort sammanfattning **6**
Abstract **7**
Sammanfattning **10**
Summary **13**
Förord **16**
Definitioner **17**
1. Bakgrund **18**
2. Syfte, frågeställningar och avgränsningar **20**
3. Teoretiskt ramverk och metod **21**
3.1. Den biopsykosociala modellen 21
3.2. Mixad metod 22
3.2.1. Enkätstudie 22
3.2.2. Intervjustudie 24
3.2.3. Workshop 25
3.2.4. Metodreflektion 26
4. Resultat: Enkätstudie **27**
4.1. Beskrivning av respondenterna 27
4.2. I vilken grad funktionsnedsättning/diagnos påverkar cykling 30
4.3. Respondenter som kan cykla 32
4.3.1. Varför man cyklar 33
4.3.2. Svårigheter och barriärer 33
4.4. Respondenter som inte kan cykla 35
4.4.1. Varför man inte cyklar 35
5. Resultat: Intervjustudie **37**
5.1. Beskrivning av respondenterna 37
5.2. Respondenter som cyklar 38
5.2.1. Varför man cyklar 38
5.2.2. Svårigheter och barriärer 40
5.2.3. Strategier 42
5.3. Respondenter som inte cyklar 44
5.3.1. Varför man inte cyklar 44
5.3.2. Fördelar med att cykla 46
6. Resultat: Workshop **47**
6.1. Trafikmiljö 47
6.2. Cyklars utformning 48
6.3. Stöd och förebilder 48
6.4. Ett inkluderande cykelperspektiv 49
7. Resultat: Sammantagna förbättringsförslag **50**
7.1. Trafikmiljö 50
7.2. Kostnad och stöldrisk 51
7.3. Cyklars utformning 51

7.4. Information och stöd 52
7.5. Synliggörande och möjlighet att påverka 52
7.6. Skillnader i förbättringsförslag mellan de som cyklar och de som inte cyklar? 53

8. Resultaten i ljuset av den biopsykosociala modellen 54

9. Sammanfattande diskussion och slutsatser 55

9.1. Att cykla har många fördelar 55
9.2. Information och stöd är viktigt 55
9.3. Anpassade cyklar är dyra 56
9.4. Cykelns utformning har betydelse 57
9.5. Behov av en inkluderande trafikmiljö 57
9.6. Arbete för ökad cykling ska inkludera personer med funktionsnedsättning 58
9.7. En komplex fråga med samverkande faktorer 59
9.8. Utvecklingsområden 59
9.9. Slutsatser 60

10. Förslag på fortsatt forskning 62

10.1. Barriärer och möjligheter relaterat till specifika funktionsnedsättningar 62
10.2. Cyklars utformning 62
10.3. Regioners och kommuners arbete med cykel- och funktionshinderfrågor 62
10.4. Goda exempel och förebilder 62

Referenser 63

Sammanfattning

Tidigare forskning har visat att för personer med funktionsnedsättning kan cykling i många fall dels motverka en negativ utveckling av fysisk hälsa, dels öka oberoende och möjlighet till social delaktighet. En del personer med funktionsnedsättning finner det även lättare att cykla än att gå eller ta sig fram med rullstol. Trots beskrivna positiva effekter är det få personer med funktionsnedsättning som cyklar: i Sverige gör personer utan funktionsnedsättning dubbelt så många resor med cykel jämfört med personer med funktionsnedsättning, och liknande förhållanden kan ses i andra länder. Ett skäl till detta kan vara barriärer av olika slag.

Studien syftar till att undersöka hur personer med funktionsnedsättning upplever barriärer respektive möjligheter för att cykla. Ett ytterligare syfte är att identifiera förbättringsbehov för målgruppens förutsättningar för att cykla. Studien avses därmed bidra med kunskapsunderlag för en rad olika aktörer (t.ex. Trafikverket, hälso- och sjukvård, politiker och samhällsplanerare, funktionsrätts-organisationer, cykelfrämjande organisationer samt forskarsamhället), för respektives arbete med att öka och motivera cykling hos personer med funktionsnedsättning. Detta är också i linje med nationella hållbarhetsmål om ökad cykling generellt, och mål om ökad hälsa och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning specifikt. Vägledande frågeställningar är:

- Vilka uppfattningar och erfarenheter har personer med funktionsnedsättning gällande barriärer och möjligheter för att cykla?
- Vilka förbättringsbehov kan identifieras för målgruppens förutsättningar för att cykla?

I studien ingår inte elsparkcyklar och cyklar som endast är eldrivna och saknar tramp- eller vevanordning. Detta eftersom fokus har varit cykling utifrån bland annat hälsoaspekter, det vill säga att cyklisten i mindre eller i högre grad använder egen muskelstyrka. Vidare har studien inte haft fokus på specifika funktionsnedsättningar. Syftet har i stället varit att ge en bred och övergripande bild av cykling i relation till funktionsnedsättning, där olika erfarenheter och behov tas i beaktande (även om möjligheter för att cykla givetvis kan se olika ut beroende på funktionsnedsättning). Funktionsned-sättningar/diagnoser som respondenter i studien har uppgett är synnedsättning; hörselnedsättning; rörelsenedsättning; neuropsykiatrisk diagnos; psykiska diagnoser och besvär; intellektuell funktionsnedsättning; samt kognitiv nedsättning av annan orsak än neuropsykiatrisk diagnos. Här ska tilläggas att det var vanligt förekommande att en respondent hade flera funktionsnedsättningar.

En enkätstudie och en intervjustudie har genomförts, riktade till personer med funktionsnedsättning – både till personer som cyklar och som inte cyklar. I enkätstudien ingick 399 svarande, medan elva personer deltog i intervjustudien. Därutöver har en workshop genomförts med nio aktörer från olika yrkesgrupper och ideella föreningar, som på olika sätt arbetar med cykel och/eller funktionshinder-frågor. Utgångspunkt för workshopen – som framför allt ska ses som ett komplement till enkät- och intervjustudien – var resultaten från de två föregående delstudierna. Delstudierna har även sammantaget undersökts med hjälp av den biopsykosociala modellen. Den biopsykosociala modellen har beskrivits som en tankemodell för ökad holistisk förståelse genom att hänsyn tas till hur olika faktorer av både funktionsnedsättning och funktionshinder samspelar.

I resultat från både enkät och intervjuer, och oavsett om respondenten cyklar eller inte, beskrevs fördelarna med att cykla i termer av att det är hälsosamt, innebär frihet och självständighet samt att cykeln är ett smidigt färdmedel. I både enkät och i intervjuer kommenterade cyklister även att cykling var ett sätt att behålla rörligheten i kroppen och bromsa en degenererande sjukdom. I enkäten var det också 40 procent av de som cyklade som upplevde problem med att resa kollektivt, och var femte uppgav att de inte längre kan eller får köra bil. Även anledningar till varför man inte cyklar är samstämmiga i enkät och intervjuer, och som uppgavs vara att funktionsnedsättning(ar) försvårar eller omöjliggör cykling, att kostnaden för en anpassad cykel är för hög, att det saknas möjlighet att förvara en anpassad cykel, samt att rådande infrastruktur och dåligt underhåll på cykelvägar upplevs försvåra

eller omöjliggöra cykling. Vidare framkom det av enkäten att ungefär var tionde respondent aldrig hade lärt sig att cykla på grund av funktionsnedsättning(ar).

Av enkäten framkom det att rörelsenedsättning var den funktionsnedsättning som hade störst påverkan för möjligheten att cykla, vilket antingen uppgavs som skäl till att man inte cyklar, eller att det i någon grad påverkade cyklingen. Det som näst mest påverkade möjligheten att cykla var om respondenten hade en kognitiv nedsättning av annan orsak än neuropsykiatrisk. Dessa funktionsnedsättningar (rörelsenedsättning och kognitiv nedsättning av annan orsak än neuropsykiatrisk diagnos) är även dominerande hos de som deltog i intervju. I flera fall hade respondenten (i såväl enkät som intervjuer) flera funktionsnedsättningar, som mer eller mindre påverkade cykling.

Enligt enkätsvar var den cykeltyp som oftast användes av konventionell modell, varav 23 procent hade elassistans. De var också de med konventionell cykel som i enkäten i högre grad uppgav att de kände osäkerhet för att cykla i vissa korsningar eller på cykelöverfarter samt hade större problem med halka, jämfört med de som hade andra typer av cyklar. De som inte hade en konventionell cykel uppgav i sin tur i högre omfattning än de med konventionell cykel att inköpskostnaden för cykel var ett ganska eller mycket stort problem. Bland de intervjuade respondenter som använde konventionell cykel beskrevs det att vissa anpassningar gjorts, så som nedsänkt sadel eller extra lågt insteg. Vidare fanns bland de intervjuade cyklisterna erfarenhet av att en trehjuling/lådcykel kräver annan cyklingsteknik än en konventionell cykel, vilket upplevdes göra den svårmanövrerad. I samtliga tre delstudier framkom det även att trehjulingar borde ha en mer ungdomlig design, framför allt för att locka yngre personer med funktionsnedsättning att cykla.

Utifrån resultaten var det framför allt bristande infrastruktur och underhåll som beskrevs som barriärer för cyklingen. Särskilt påtalades detta av de som cyklar, och som också hade egna erfarenheter att relatera till. Respondenterna som cyklar beskrev i intervjuerna hur de med anledning av sin funktionsnedsättning, i relation till olika omgivningsfaktorer, måste planera sin cykling i högre grad än vad som är gällande för cyklister utan funktionsnedsättning. Man behöver veta i förväg hur cykelvägen är utformad eller hur framkomligheten för en anpassad cykel ser ut på olika orter, och man undviker att cykla i olika situationer och väderlekar. Även andra trafikanters beteende påpekades, och som kunde skapa otrygghet för cyklisten. För de som inte cyklade lyftes i högre grad än hos de som cyklar vikten av att ha möjlighet att parkera anpassade cyklar samt en önskan om bättre information om anpassade cyklar.

Flertalet respondenter påtalade att anpassade cyklar oftast är mycket dyra. I enkäten påpekade exempelvis 80 procent av respondenterna – oavsett om man kunde cykla eller inte – att det finns behov av ekonomiskt stöd för inköp av en anpassad cykel. Ekonomiskt cykelstöd liknande det för bilstöd efterfrågades i både enkät- och intervjustudie, och av både cyklister och icke-cyklister, och det påtalades även att det borde vara möjligt att hyra en anpassad cykel. I samtliga tre delstudier lyftes även vikten av att politiker och andra aktörer lyssnar mer på personer med funktionsnedsättning, med syfte att ta reda på målgruppens egna erfarenheter och behov i samband med cykelplanering.

Utifrån den biopsykosociala modellen visar resultaten att förutsättningarna för personer med funktionsnedsättning att cykla i hög grad utgörs av ett samspel mellan olika faktorer på biologisk nivå (funktionsnedsättning/diagnos), psykologisk nivå (motivation, känslor, preferenser) och social nivå (normer, information och stöd, trafikmiljö, trafikplanering, policyn). Detta speglar behovet av ett helhetsperspektiv, och att flera parallella förbättringsåtgärder av olika slag genomförs, så som ekonomiskt cykelstöd för anpassad cykel, ökad information/stöd, ökad möjlighet för målgruppen att påverka cykelplaneringen, samt förbättringar av cykelinfrastruktur och vägunderhåll. Ett fokus på förbättrad cykelinfrastruktur (t.ex. säkrare och mer sammankopplade cykelnät) och vägunderhåll, som tar utgångspunkt i erfarenheter och behov hos personer med funktionsnedsättning, innebär dessutom förbättringar för alla cyklister.

Sammantaget behövs ytterligare forskning kring ämnet cykling och funktionsnedsättning. För att få en mer detaljerad bild kring frågor om funktionsnedsättning och cykling föreslås framtida studier ha fokus på specifika funktionsnedsättningar, med syfte att identifiera barriärer tillika tänkbara förbättringsåtgärder som kan vara gällande för just dessa. Vidare efterlyses framtida studier med fokus på utformningen av anpassade cyklar, utifrån både ett estetiskt perspektiv och ett funktionalitets- och säkerhetsperspektiv. Det behövs även forskning som berör om/hur man inom kommuner planerar och arbetar med integrerade cykel- och funktionshinderfrågor, och om/hur man involverar personer med funktionsnedsättning i till exempel planeringsprocesser gällande utveckling av cykelinfrastruktur. För framtida forskningsprojekt föreslås det även att existerande goda exempel undersöks, liksom även effekter av att förebilder (personer med funktionsnedsättning som är aktiva cyklister) föreläser om sina erfarenheter på till exempel funktionsrättsförbund, med syfte att inspirera andra personer med funktionsnedsättning att cykla.

Summary

Previous research has shown that for people with disabilities, cycling can counteract negative developments in physical health and increase independence and opportunities for social participation. Some people with disabilities also find it easier to cycle than to walk or use a wheelchair. Despite the positive effects, few people with disabilities cycle: in Sweden, people without disabilities make twice as many trips by bicycle as people with disabilities, and similar conditions can be seen in other countries. One reason for this may be barriers of various kinds.

The study aims to investigate how people with disabilities experience barriers and opportunities for cycling. A further aim is to identify areas for improvement regarding the target group's conditions for cycling. The study is intended to contribute knowledge to a range of different actors (e.g., the Swedish Transport Administration, healthcare providers, politicians and urban planners, disability organisations, cycling promotion organisations and the research community) for their respective work to increase and motivate cycling amongst people with disabilities. This is also in line with national sustainability goals for increased cycling in general, and goals for improved health and accessibility for people with disabilities in particular. Guiding research questions are:

- What perceptions and experiences do people with disabilities have regarding barriers and enabling factors for cycling?
- What measures are needed to improve the conditions for people with disabilities to cycle?

The study does not include electric scooters and bicycles that are solely electric-powered and lack pedals or cranks. This is because the focus has been on cycling from a health perspective, i.e. whether cyclists use their own muscle power. Furthermore, the study did not focus on specific disabilities. Instead, the aim was to provide a broad and comprehensive picture of cycling in relation to disabilities, considering different experiences and needs (although opportunities for cycling may vary depending on disability). The disabilities/diagnoses reported by respondents in the questionnaire and in the interviews are visual impairment; hearing impairment; mobility impairment; neuropsychiatric diagnosis; mental health diagnoses; intellectual disability; and cognitive impairment due to causes other than neuropsychiatric diagnosis. It should be added that it was common for a respondent to have multiple disabilities.

A survey and an interview study have been conducted, aimed at people with disabilities regarding both those who cycle and those who do not cycle. The survey study included 399 respondents, while eleven people participated in the interview study. In addition, a workshop was held with nine representatives from various professional groups and non-profit organisations who work in different ways with cycling and/or disability issues. The starting point for the workshop – which should primarily be seen as a complement to the survey and interview study – was the results from the two previous sub-studies. The biopsychosocial model was used for a coherent analysis of the sub-studies. The biopsychosocial model has been described as a conceptual model for increased holistic understanding by considering how different factors of disability interact.

In the results from both the survey and interviews, and regardless of whether the respondent cycled or not, the advantages of cycling were described in terms of it being healthy, offering freedom and independence, and being a convenient means of transport. In both the survey and interviews, cyclists also commented that cycling was a way to maintain physical mobility and slow down degenerative diseases. In the survey, 40 % of those who cycled experienced problems with public transport, and one in five stated that they could no longer drive or were not allowed to drive a car. The reasons for not cycling were also consistent in the survey and interviews, and were stated to be that disabilities make cycling difficult or impossible, that the cost of an adapted bicycle is too high, that there is no possibility of storing an adapted bicycle, and that the current infrastructure and poor maintenance of

cycle paths are perceived as making cycling difficult or impossible. Furthermore, the survey revealed that approximately one in ten respondents had never learned to cycle due to their disability.

The survey revealed that a mobility disability was the disability that had the greatest impact on the ability to cycle, which was either stated as the reason for not cycling or that it affected cycling to some extent. The second most significant factor affecting the ability to cycle was whether the respondent had a cognitive disability for reasons other than a neuropsychiatric diagnosis. These disabilities (mobility disability and cognitive disability for reasons other than a neuropsychiatric diagnosis) were also predominant among those who participated in the interviews. In several cases, the respondent (in both the survey and interviews) had multiple disabilities, which affected cycling to a greater or lesser extent.

According to the survey responses, the most used type of bicycle was the conventional model, 23 % of which had electric assistance. It was also those using conventional bicycles who, in the survey, more frequently reported uncertainty when cycling through certain junctions or across cycle crossings, and who experienced greater problems with slippery conditions, compared to those using other types of bicycles. Compared to those with conventional bicycles, those who did not have a conventional bicycle stated that the purchase cost of a bicycle was a fairly or very significant problem to a greater extent. Among the respondents interviewed who used conventional bicycles, it was described that certain adjustments had been made, such as a lowered saddle or extra low step-through frame. Furthermore, the cyclists interviewed had experience of tricycles/cargo bikes requiring a different cycling technique than conventional bikes, which was perceived to make them difficult to maneuver. In all three sub-studies it also emerged that tricycles should have a more youthful design to attract younger people with disabilities to cycling.

Based on the results, it was primarily inadequate infrastructure and road maintenance that were described as barriers to cycling. This was particularly highlighted by those who cycle, who also had own experiences relating to it. In the interviews, respondents who cycle described how they must plan their cycling to a greater extent than cyclists without disabilities, due to their disability, in relation to various environmental factors. They need to know in advance how a cycle path is designed or how accessible it is for an adapted bicycle in different locations, and they avoid cycling in certain situations and weather conditions. The behaviour of other road users was also described as a factor which could create insecurity for cyclists. The importance of having parking facilities for adapted bicycles was emphasised to a greater extent than those who did cycle, who also expressed a desire for better information about adapted bicycles.

Most respondents pointed out that adapted bicycles are usually very expensive. In the survey, for example, 80 % of respondents – regardless of whether they could cycle or not – pointed out that there is a need for financial support for the purchase of an adapted bicycle. Both cyclists and non-cyclists in the survey and interview study requested subsidies for adapted bicycles like those available for cars and that it should be possible to rent an adapted bicycle. All three sub-studies also highlighted the importance of politicians and other stakeholders listening more to people with disabilities, to find out about the target group's own experiences and needs, related to bicycle planning.

Based on the biopsychosocial model, the results show that the conditions for people with disabilities to cycle are largely an interaction between different factors at the biological level (disability/diagnosis), psychological level (motivation, emotions, preferences) and social level (norms, regulations, social planning, information and support). This reflects the need for a holistic perspective, and that several parallel improvement measures are being implemented, such as financial cycling support; increased information/support; increased opportunities for the target group to influence community planning; and improvements to cycling infrastructure and road maintenance. A focus on improved cycling infrastructure (e.g., safer and more interconnected cycling networks) and road maintenance, which is based on the experiences and needs of people with disabilities, also means improvements for all cyclists.

Further research is needed into cycling and disability. To obtain a more detailed picture of issues related to disability and cycling, it is proposed that future studies focus on specific disabilities, with the aim of identifying barriers as well as possible improvement measures that may apply to these. Furthermore, future studies focusing on the design of adapted bicycles are called for, regarding both an aesthetic and a safety perspective. Research is also needed on whether/how municipalities plan and work with integrating cycling and disability issues, and whether/how to involve people with disabilities in, for example, planning processes. For future research projects, it is also proposed that existing good examples be investigated, as well as the effects of role models (people with disabilities who are active cyclists) giving public lectures about their experiences at, for example, organisations of people with disabilities, with the aim of inspiring other people with disabilities to cycle.

Förord

Initiativet till denna studie har sin bakgrund i arbetet med en kunskapsöversikt om cykling och funktionsnedsättning (Nyberg & Levin, 2023), inom ramen för Cykelcentrum (se vidare om Cykelcentrum: https://cykelcentrum.vti.se/). I kunskapsöversikten kunde en rad kunskapsluckor identifieras, bland annat att det finns ett behov av studier som tar utgångspunkt i hur personer med funktionsnedsättning själva erfar cykling. Denna studie avser att utifrån ett användarperspektiv bidra med fördjupad kunskap om såväl barriärer som möjligheter för personer med funktionsnedsättning att cykla.

Författarna vill tacka alla de som deltagit i studien och delat med sig av sina erfarenheter – det har varit oerhört värdefullt. Stort tack även till Funktionsrätt Sverige och alla de funktionsrättsförbund som har hjälpt till med rekrytering genom annonsering på hemsidor och i sociala medier.

Linköping, november 2025

Jonna Nyberg
Projektledare

Granskare/Examiner

Kelsey Oldbury, VTI.

De slutsatser och rekommendationer som uttrycks är författarens/författarnas egna och speglar inte nödvändigtvis myndigheten VTI:s uppfattning./The conclusions and recommendations in the report are those of the author(s) and do not necessarily reflect the views of VTI as a government agency.

Publikationen godkänd för publicering/Publication approved for publication

Jessica Berg, VTI.

Definitioner

Cykel

I lagen om vägtrafikdefinitioner (SFS 2001:559 §2) definieras cykel enligt följande:

1. Ett fordon som är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och inte är ett lekfordon.
2. Ett eldrivet fordon med en tramp- eller vevanordning om elmotorn
   a. endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen,
   b. inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen, och
   c. har en kontinuerlig märkeffekt som inte överstiger 250 watt.
3. Ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som är avsett för användning av personer med fysisk funktionsnedsättning, och är
   a. inrättat huvudsakligen för befordran av en person,
   b. inrättat för att föras av den åkande, och
   c. konstruerat för en hastighet av högst 20 kilometer i timmen.
4. Ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som uppfyller villkoren i 3 a-c och som antingen
   a. har en elmotor vars kontinuerliga märkeffekt inte överstiger 250 watt, eller
   b. är självbalanserande.

Elfordon utan tramp- eller vevanordning, avsedda för personer med fysisk funktionsnedsättning (punkt 4), kan utgöras av till exempel elrullstol och el-skoter. Vad gäller självbalanserande cykel (punkt 4b) kan det handla om till exempel Segway (Transportstyrelsen, 2022).

Funktionsnedsättning

Med funktionsnedsättning avses nedsättning av fysisk, psykisk eller intellektuell funktionsförmåga. Funktionsnedsättningen kan ha uppstått till följd av en sjukdom eller annat tillstånd, eller den kan vara medfödd eller förvärvad (Socialstyrelsen, 2022).

Funktionshinder

Funktionshinder handlar om begränsningar som en funktionsnedsättning innebär för en person i relation till omgivningen, och som kan innebära bristande tillgänglighet och därmed bristande delaktighet i samhället (Socialstyrelsen, 2022).

Hela resan-perspektiv

Med ett hela resan-perspektiv avses alla de moment som ingår i en individs resa i relation till den byggda miljön, avseende till exempel möjlighet att nyttja färdmedel för att ta sig till olika destinationer (Park & Chowdhury, 2022).

Universell utformning

Principen om universell utformning handlar om att produkter, miljöer, program och tjänster ska vara utformade så ”att de ska kunna användas av alla i största möjliga utsträckning utan behov av anpassning eller specialutformning” (Förenta nationerna, 2006, artikel 2, s.7).

1. Bakgrund

De svenska transportpolitiska målen (Prop. 2008/09:93) betonar att transportsystemet ska vara utformat så att personer med funktionsnedsättning kan använda det. Detta är i linje med funktionshinderspolitiska mål om full delaktighet, universell utformning, tillgänglighet och självständighet (Prop. 2016/17:188), vilka i sin tur grundar sig på FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning (United Nations, 2006). Studier visar dock att personer med funktionsnedsättning generellt har sämre tillgång till transporter jämfört med personer utan funktionsnedsättning, vilket försämrar deras möjligheter till delaktighet i samhället (Bascom & Christensen, 2017). De löper även större risk att utveckla allvarliga hälsorisker, och ett exempel är övervikt på grund av stillasittande liv (WHO, 2015). Vidare har vi i västvärlden en fysisk samhällsplanering som framför allt gynnar bilanvändning (Woodcock, 2008), samtidigt som det sker ett globalt arbete för ett mer hållbart transportsystem (United Nations, 2015), med bland annat mål om att minska motordriven trafik till förmån för ökad cykling (UNECE & WHO, 2021). I Sverige har vi till exempel en nationell cykelstrategi, som syftar just till att främja cykling för en hållbar utveckling (Regeringskansliet, 2017).

Gällande personer med funktionsnedsättning har studier visat att cykling dels kan motverka en negativ utveckling av fysisk hälsa och stillasittande liv, dels öka självförtroende, oberoende och möjlighet till social delaktighet (Clayton & Parkin, 2016b; Inckle, 2020). För personer med rörelsenedsättning kan det även vara lättare att cykla än att gå (Wheels for Wellbeing, 2019) eller att ta sig fram med rullstol (van Drongelen, 2009). Trots beskrivna positiva effekter är det få personer med funktionsnedsättning som cyklar: i Sverige gör personer utan funktionsnedsättning dubbelt så många resor med cykel jämfört med personer med funktionsnedsättning (Trafikanalys, 2018), och liknande förhållanden kan ses i andra länder (Clayton, Parkin & Billington, 2017). Ett skäl till detta kan vara barriärer av olika slag, men som kan se olika ut beroende på funktionsnedsättning (Clayton & Parkin, 2016a). Övergripande kan det handla om att cykelvägar inte har dimensioner som passar anpassade cyklar[1] (Clayton, Parkin & Billington, 2017), om fysiska hinder i vägbanan som är svåra att passera (t.ex. pollare, som ska förhindra fordon att köra in på cykelbana) (Cox & Bartle, 2020), och problem med att parkera anpassade cyklar (Andrew, Clement & Aldred, 2018; Corriveau, 2019). En ytterligare barriär kan vara hög inköpskostnad för anpassade cyklar, som oftast är dyrare än konventionella cyklar (Corriveau, 2019; Cox & Bartle, 2020). Att anpassade cyklar är dyra gör dem också stöldbegärliga, i kombination med svårigheter att förvara cykeln på ett säkert sätt, och som sammantaget kan vara en barriär (Corriveau, 2019; Goodman & Aldred, 2018). Det finns även en missuppfattning om att personer med funktionsnedsättning inte kan cykla, vilket sannolikt hänger samman med att denna grupp sällan finns representerade i policydokument och strategier rörande cykling (Andrew, Clement & Aldred, 2018; Inckle, 2020; Müller, 2021). Detta kan även innebära att personer med funktionsnedsättning inte alltid betraktar sig själva som cyklister, eller som potentiella cyklister (Wheels for Wellbeing, 2019). Det är också många personer med funktionsnedsättning som aldrig har lärt sig att cykla (Clayton, Parkin & Billington, 2017; Hagström, 2019; Svenska Cykelförbundet, 2016). Cykelutbildning/träning för personer med funktionsnedsättning finns visserligen, men studier har visat att dessa inte alltid leder till självständig cykling (Berent, Fujiyama & Yoshida, 2021; Cox & Bartle, 2020).

Tidigare forskning har, som ovan beskrivits, påvisat barriärer och svårigheter för personer med funktionsnedsättning att cykla. Men det behövs mer forskning om hur personer med

[1] Exempel på olika anpassade cyklar är: *handcykel* (t.ex. för personer med ingen eller begränsad rörlighet i underkroppen); *tandemcykel* (t.ex. för personer med synnedsättning); *trehjuling/trike* (t.ex. för personer med försämrad balans); *lastcykel* (t.ex. för personer som inte kan använda fot- eller handpedal); samt *elcykel* (t.ex. för personer som rörlighetssvårigheter och med höga nivåer av smärta och/eller trötthet) (Andrew m.fl., 2018).

funktionsnedsättning själva erfar cykling, vad gäller såväl barriärer (t.ex. varför man inte cyklar) som möjligheter och fördelar med att cykla (Nyberg & Levin, 2023).

2. Syfte, frågeställningar och avgränsningar

Syftet med denna studie är att undersöka hur personer med funktionsnedsättning upplever barriärer respektive möjligheter för att cykla. Ett ytterligare syfte är att identifiera förbättringsbehov för målgruppens förutsättningar för att cykla.

Övergripande avser resultaten bidra med kunskapsunderlag för arbete i linje med nationella hållbarhetsmål om ökad cykling generellt, och mål om ökad hälsa och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning specifikt. Sådant arbete kan innefatta en rad olika aktörer, så som Trafikverket, hälso- och sjukvård, politiker och samhällsplanerare, funktionsrättsorganisationer, cykelfrämjande organisationer samt forskarsamhället.

Vägledande frågeställningar är:

- Vilka uppfattningar och erfarenheter har personer med funktionsnedsättning gällande barriärer och möjligheter för att cykla?
- Vilka förbättringsbehov kan identifieras för målgruppens förutsättningar för att cykla?

I studien ingår inte elsparkcyklar och cyklar som endast är eldrivna och saknar tramp- eller vevanordning (jfr ovan, *Definitioner*). Detta eftersom fokus har varit cykling utifrån bland annat hälsoaspekter, det vill säga att cyklisten i mindre eller i högre grad använder egen muskelstyrka.

Olika funktionsnedsättningar kan innebära olika erfarenheter och behov vad gäller cykling. Denna studie har dock inte fokus på specifika funktionsnedsättningar. Istället avses studien ge en bred och övergripande bild av ämnet cykling och funktionsnedsättning, och där olika erfarenheter och behov beaktas. Funktionsnedsättningar/diagnoser som respondenter i studien har uppgett är sammantaget synnedsättning; hörselnedsättning; rörelsenedsättning; neuropsykiatrisk diagnos; psykiska diagnoser och besvär; intellektuell funktionsnedsättning; samt kognitiv nedsättning av annan orsak än neuropsykiatrisk diagnos. Här ska tilläggas att det var vanligt förekommande att en respondent hade flera funktionsnedsättningar.

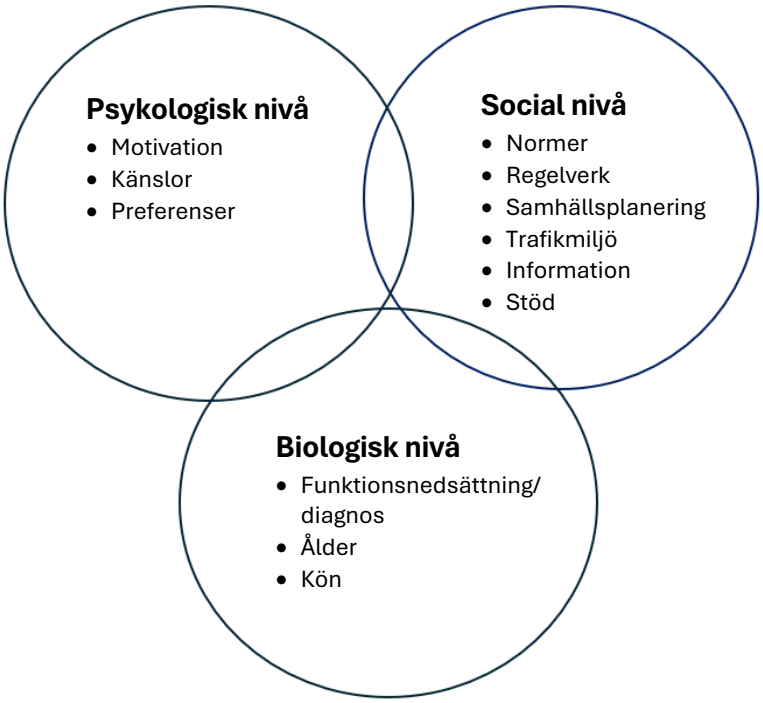
3. Teoretiskt ramverk och metod

3.1. Den biopsykosociala modellen

Den biopsykosociala modellen har beskrivits som en tankemodell för ökad holistisk förståelse, där hänsyn tas till olika aspekter av både funktionsnedsättning och funktionshinder. Modellen utgår från ett ontologiskt antagande om tre olika verklighetsnivåer: den biologiska nivån, den psykologiska nivån och den sociala nivån (Bhaskar & Danermark, 2006). På den biologiska nivån ses faktorer som till exempel en individs funktionsnedsättning/diagnos, ålder och kön, och som antas vara biologiskt givna. De två andra nivåerna antas istället vara sociala fenomen (Danermark, 2001). På den psykologiska nivån kan det exempelvis handla om känslor och motivation och om hur individen upplever sin funktionsnedsättning. På den sociala nivån handlar det om till exempel normer, samhällsplanering och regelverk på samhällelig nivå. I Figur 1 illustreras den biopsykosociala modellen, med dess olika nivåer och med exempel på faktorer som kan ingå på respektive nivå.

Med den biopsykosociala modellen kan komplexa samspel mellan de tre olika nivåerna studeras (Engel, 1977), där olika faktorer på respektive nivå beaktas. Detta innebär att kontexten ges en central betydelse (Danermark, 2001). Den biopsykosociala modellen har använts både inom funktionshindersforskningen (se t.ex. Elliott & Richardson, 2014) och transportforskningen (se t.ex. Garre-Olmo m fl., 2009), och har även visat sig vara fruktbar i tvärvetenskapliga studier om transporter, mobilitet, funktionsnedsättning och funktionshinder (Nyberg, 2021).

I denna studie kopplas resultaten till den biopsykosociala modellen (utöver föregående resultatredovisningar för respektive delstudie). Syftet är att tydliggöra och illustrera hur funktionsnedsättning och funktionshinder utgörs av flera olika faktorer, i ett komplext samspel.



Figur 1. Den biopsykosociala modellen, med exempel på faktorer på respektive nivå och som interagerar och påverkar varandra.

3.2. Mixad metod

Studien har genomförts med mixad metod; genom användning av både kvalitativ och kvantitativ metod ges möjlighet att få en bred förståelse för det aktuella forskarämnet cykling och funktionsnedsättning (jfr Creswell & Creswell, 2017; Johnson & Onwuegbuzie, 2013).

Projektet är godkänt av Etikprövningsmyndigheten, men med två villkor, vilka har beaktats (Dnr 2023-00441-01).

Studien har genomförts som tre delstudier: 1) en enkätstudie; 2) en intervjustudie; 3) samt en workshop. Workshopen ska framförallt ses som ett komplement till enkät- och intervjustudien. I det följande ges en redogörelse för de olika delstudiernas metod och upplägg.

3.2.1. Enkätstudie

Den kvantitativa studien avses ge en övergripande bild av barriärer respektive möjligheter för personer med funktionsnedsättning att cykla, utifrån deras egna uppfattningar och erfarenheter. Resultaten har även legat till grund för utformandet av en intervjuguide till den påföljande intervjustudien.

Enkätutförande

Webbenkäten konstruerades med hjälp av verktyget Netigate. Inledningsvis bestod enkäten av bakgrundsfrågor om respondenten: kön, födelseår, sysselsättning, hushållssammansättning, typ av boendeort, kommun samt bedömning av det egna allmänna hälsotillståndet på en 10-gradig skala (från ”Mycket dåligt” till ”Mycket bra”). Därefter följde frågor om cykling, med en inledande fråga om respondenten kan eller inte kan cykla (även om man har kunnat cykla tidigare). Med utgångspunkt i en rad olika funktionsnedsättningar/diagnoser (synnedsättning; hörselnedsättning; rörelsenedsättning; neuropsykiatrisk diagnos; psykiska diagnoser och besvär; intellektuell funktionsnedsättning; kognitiv nedsättning av annan orsak än neuropsykiatrisk diagnos) följde sedan frågor om och i så fall i vilken grad dessa påverkade möjligheter att cykla.

För de som svarat att de kan cykla följde frågor om hur ofta de cyklade (under juni-september) samt påståenden om skälen till att de cyklade (hälsoskäl; lättaste sättet att resa; roligt; billigt; kan inte/får inte köra bil; svårt att resa med kollektivtrafik). Därefter följde frågor om vilken typ av cykel som oftast användes, följt av påståenden om olika svårigheter och barriärer med att cykla att ta ställning till på en femgradig skala (från ”Inget problem alls” till ”Mycket stort problem). Här fanns även möjlighet att i ett öppet kommentarsfält lägga till hinder och svårigheter. De som tidigare svarat att de inte kan cykla fick på samma sätt ta ställning till ett antal påståenden om varför man inte cyklar, på en femgradig skala. Möjlighet gavs även här att i ett öppet kommentarsfält skriva andra anledningar till att man inte cyklar.

Samtliga respondenter fick frågan *Vad tror du skulle få fler personer med någon form av funktionsnedsättning att börja cykla?,* med en rad fasta svarsalternativ samt möjlighet att i ett öppet kommentarsfält ange andra alternativ. I slutet av enkäten kunde respondenten även i ett öppet kommentarsfält lämna ytterligare kommentarer om cykling och funktionsnedsättning. Vidare fick respondenterna frågan om de fått hjälp med att besvara enkäten. Enkäten avslutades med en förfrågan om man även ville delta i en intervjustudie, och där de som svarat ja fick fylla i kontaktuppgifter (se vidare nedan, *3.2.2. Intervjustudie*).

Innan distribueringen har enkäten testats av dels cykelforskare och statistiker, dels forskare med praktisk erfarenhet av rehabiliteringsarbete. Enkäten har därefter reviderats.

Urval och genomförande

I Sverige finns inget sammantaget register över alla personer med funktionsnedsättning[2], varför ett slumpmässigt urval utifrån ett sådant register inte har varit möjligt. Rekrytering har istället skett via Funktionsrätt Sverige[3], som har skickat en förfrågan till sina medlemsorganisationer om de kan sprida en annons om studien, med länkadress till webbenkäten, på sina respektive hemsidor, papperstidskrifter och/eller sociala medier (Facebook och Instagram). Det skickades även en påminnelse till medlemsorganisationerna om huruvida de hade möjlighet att sprida annonsen.

Av de tillfrågade medlemsorganisationerna har följande organisationer aviserat om studien:

- Glaukomförbundet
- Hjärnskadeförbundet Hjärnkraft
- Neuroförbundet
- Personskadeförbundet RTP
- Reumatikerförbundet
- Riksförbundet Attention
- Riksförbundet Balans
- Riksförbundet DHB & Mellan två världar
- Riksförbundet Ehlers-Danlos syndrom
- Riksförbundet FUB
- Riksförbundet för Social och Mental Hälsa RSMH
- Svenska Epilepsiförbundet
- Ångestförbundet

Enkäten var aktiv under perioden juni-december 2023. Drygt 500 personer öppnade/påbörjade enkäten. Ett hundratal av dem avslutade inte enkäten, se Tabell 1. En del av dessa hade avbrutit i ett tidigt stadium, andra efter att ha besvarat ett flertal frågor. Principen för att avgöra om en persons svar ska ha ansetts vara meningsfullt att inkludera har varit att de som cyklar ska ha påbörjat den del av enkäten som handlade om svårigheter och barriärer som cyklister kan uppleva, och för dem som inte kunde cykla gällde att de skulle ha börjat besvara frågor om varför de inte cyklade. Tio personers svar som inte var kompletta behölls därmed. Vidare hade fyra personer inte fyllt i för någon av de angivna diagnoser/funktionsnedsättningar som togs upp i en av enkätens frågor, och hade heller inte uppgett att man hade någon annan diagnos/funktionsnedsättning, varför de uteslutits. Slutligen använde en person rullstolscykel för inomhusbruk vars svar också har uteslutits. Det innebär att 399 svar (som mest) ingår i sammanställningen (alla fullföljde inte enkäten). En mer utförlig bakgrundsbeskrivning av respondenterna ges i kapitelavsnitt *4.1. Beskrivning av respondenterna.*

[2] Det finns statistik från olika undersökningar där frågor om funktionsnedsättning ingår, men med anledning av att olika undersökningar genomförs och utformas på olika sätt, blir också statistiken olika. Andelen personer med funktionsnedsättning kan därför variera mellan cirka 10 och över 30 procent, beroende på studie (Myndigheten för delaktighet, 2022).

[3] Funktionsrätt Sverige är en oberoende samarbetsorganisation som tar utgångspunkt i Förenta nationernas konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning. Vid tiden för rekrytering till enkäten (år 2023) ingick 52 funktionsrättsförbund i Funktionsrätt Sverige (Funktionsrätt Sverige, 2024).

Tabell 1. Antal personer som öppnat enkäten, antal som utgår på grund av få svar, antal som inte tillhörde målgruppen och hur många som återstår till analysen.

	Antal
Öppnat enkäten	516
Endast besvarat enstaka bakgrundsfrågor (utgår)	112
Har ej angett någon funktionsnedsättning/cyklar inte utomhus (utgår)	5
Återstår till sammanställningen	399
varav kompletta	*389*

Analys

Eventuella skillnader mellan gruppen som kan cykla och gruppen som inte kan cykla undersöktes med hjälp av chi^2-test och t-test beroende på variabeltyp. Signifikansnivån har satts till 5 procent. Statistikprogrammet IBM SPSS Statistics version 29.0.1. har använts.

I anslutning till många av frågorna i enkäten fanns möjlighet att lämna kommentarer. Dessa har, efter eventuell korrigering av stavfel, infogats i resultatredovisningen.

3.2.2. Intervjustudie

Den kvalitativa studien avses ge en fördjupad kunskap om olika faktorer som påverkar cykling för personer med funktionsnedsättning, med fokus på deras egna berättelser och erfarenheter.

Intervjuguide

Intervjuerna har varit halvstrukturerade, vilket innebär en öppenhet som ger den intervjuade möjlighet att komma med nya reflektioner och infallsvinklar kring det som avses undersökas (Kvale, 1997). Till hjälp under intervjuerna har dock en intervjuguide använts. Intervjuguiden har utformats utifrån dels tidigare forskningsresultat om cykling och funktionsnedsättning, dels resultaten från den föregående enkätstudien. Övergripande var intervjuguiden anpassad utifrån huruvida man cyklar eller inte cyklar, med frågor om bland annat varför man cyklar/inte cyklar, om barriärer respektive möjligheter för att cykla och om hur förutsättningarna för personer med funktionsnedsättning att cykla kan förbättras. För vardera individuell intervju har frågor även anpassats utifrån de svar som respondenten gett i den tidigare enkäten.

Urval och genomförande

Respondenterna rekryterades via den föregående enkätstudien, där deltagarna fick en förfrågan om man även ville delta i en intervjustudie med samma tema. Avsikten med detta tillvägagångssätt var att få möjlighet att göra ett brett urval av respondenter, utifrån bland annat typ av funktionsnedsättning/diagnos, boendeort, om man cyklar respektive inte cyklar, vilken typ av cykel som används av de som cyklar, samt könsidentitet och ålder. De funktionsnedsättningar/diagnoser som deltagarna har uppgett är synnedsättning; hörselnedsättning; rörelsenedsättning; neuropsykiatrisk diagnos; samt kognitiv nedsättning av annan orsak än neuropsykiatrisk diagnos.

Skriftlig information om studien samt samtyckesblankett och portofritt svarskuvert skickades till 25 personer. Av dessa svarade elva personer (sex kvinnor och fem män), som kontaktades via mejl för att bestämma datum och tid för intervju. En mer utförlig bakgrundsbeskrivning av respondenterna ges i kapitelavsnitt *5.1. Beskrivning av respondenterna.*

Intervjuerna, som genomfördes under våren och sommaren 2024 samt våren 2025, utfördes via telefon eller som teamsmöte beroende på respondentens önskemål. Samtliga intervjuer spelades in med respondenternas samtycke, och varje intervju tog mellan 40 och 60 minuter i anspråk.

Analys

Materialet har transkriberats ordagrant av intervjuaren. Därefter har det empiriska materialet genomgått tematisk analys, där mönster och teman identifierats. I ett första steg genomlästes de transkriberade intervjuerna, för att få en övergripande uppfattning om materialet. Innehållet i intervjuerna har sedan kodats utifrån relevanta meningar eller fraser. Koderna har därefter sorterats in under övergripande teman samt underteman (jfr. Braun & Clarke, 2006).

I resultatdelen är respondenternas namn fingerade.

3.2.3. Workshop

En workshop har genomförts med representanter från olika yrkesgrupper och ideella föreningar, som på olika sätt har setts som relevanta för projektet utifrån deras kompetenser och arbetsuppgifter. Syftet har varit att få fördjupade insikter kring de barriärer och utmaningar som kunde ses i resultaten från den tidigare enkät- respektive intervjustudien, men också hur resultaten kan generera nya tankar och idéer kring arbete för att öka förutsättningarna för personer med funktionsnedsättning att cykla.

Urval och genomförande

Förfrågan om deltagande i workshop gjordes till lokala aktörer i Linköping kommun, och sammantaget deltog nio personer:

- Linköpings kommun (en trafikplanerare)
- Region Östergötland (två fysioterapeuter)
- Trafikverket (en utredningsledare och en planarkitekt)
- Arkitektfirma (en byggnadsingenjör)
- Cykelfrämjandet Östergötland (en representant)
- Funktionsrätt Östergötland (två representanter)

Workshopen hölls i lokal på VTI i Linköping, i juni 2025. Workshopen pågick i två timmar, och spelades in med deltagarnas samtycke. Från VTI medverkade de två rapportförfattarna.

Workshopen inleddes med ett pass där rapportförfattarna presenterade resultat från intervju- och enkätstudierna. Därefter följde ett pass där deltagarna fick reflektera och diskutera utifrån såväl resultatpresentationen som egna erfarenheter och kunskaper, först i två grupper och därefter i en gemensam diskussion. Vägledande frågor, förutom spontana tankar och reflektioner, berörde vad som ses som möjligt respektive svårt att genomföra för att förbättra förutsättningarna för personer med funktionsnedsättning att cykla.

Analys

Det empiriska materialet från workshopen har genomgått tematisk analys (se ovan, *3.2.2. Intervjustudie*).

3.2.4. Metodreflektion

Enkäten

Efter några inledande frågor i enkäten fick respondenterna ange vad som bäst beskrev den nuvarande statusen beträffande cykling: om de kunde eller inte kunde cykla. Det visade sig att några i gruppen som sade sig kunna cykla ändå inte gjorde det. Exempel på anledningar var att behovet inte fanns eller att det i så fall krävdes en trehjulig cykel. Bland dem som svarade att de inte kunde cykla fanns det respondenter som egentligen hade kunnat göra det om de exempelvis hade tillgång till en lämplig cykel. Att några respondenter hamnade i ”fel” grupp skulle kunna ha åtgärdats före analyserna genom att respondenterna förts till den andra delgruppen, om enkäten varit konstruerad på ett annat sätt. Det var emellertid delvis olika uppsättningar av frågor som delgrupperna fick besvara och det hade då saknats svar för de respondenter som hade fått en annan grupptillhörighet. En fråga med fler svarsalternativ hade ökat chansen till att få mer distinkta grupper. Formuleringarna kunde till exempel ha varit ”Jag cyklar”, ”Jag kan cykla, men gör det inte just nu på grund av [externa orsaker]”; ”Jag kan cykla, men gör det inte just nu på grund av [t.ex. tillfällig försämring av hälsan]” och ”Jag kan inte cykla på grund av min funktionsnedsättning”.

Intervjustudien

Vid förfrågan om intervju (till de som i den tidigare enkäten svarat jakande på att de vill delta i en påföljande intervjustudie) eftersträvades en bredd av bland annat olika funktionsnedsättningar och diagnoser. Av de som slutligen tackade ja hade majoriteten rörelsenedsättning, medan ingen med psykisk diagnos eller intellektuell funktionsnedsättning hade tackat ja. Detta är en brist eftersom det möjligen hade kunnat visa på andra svårigheter avseende cykling än vad som framkommit i denna studie. Samtidigt speglar det resultaten från enkätstudien, där majoriteten av respondenterna (både bland de som cyklade och de som inte cyklade) uppgett att de hade rörelsenedsättning, medan det var färre respondenter som uppgett att de hade psykisk diagnos eller intellektuell funktionsnedsättning. Det ska även tilläggas att det bland de intervjuade respondenterna fanns flera som utöver rörelsenedsättning även hade andra funktionsnedsättningar, och som mer eller mindre påverkade deras möjligheter att cykla.

4. Resultat: Enkätstudie

I detta kapitel är resultaten från enkätstudien sammanställda. Initialt ges en beskrivning av respondenterna, följt av ett avsnitt om i vilken grad som respondenters funktionsnedsättning/diagnos påverkar cyklingen. Därefter redogörs det för resultat för de respondenter som kan cykla, respektive de som inte kan cykla.

4.1. Beskrivning av respondenterna

Respondenterna fick beskriva deras aktuella situation när det gäller cykling genom att initialt ta ställning till två alternativ i enkäten: ”Jag kan cykla” alternativt ”Jag kan inte cykla (gäller även dig som tidigare har kunnat cykla)”. Ungefär två av tre respondenter uppgav att de kunde cykla, se Tabell 2, där även könsfördelningen på dessa grupper framgår.

Ett mindre antal av de som sade sig inte kunna cykla beskrev i fritextsvaren att anledningarna kunde vara att man inte hade en anpassad cykel, och att förvaringsplats för en sådan saknades. Sålunda kunde anledningen till att respondenten inte cyklade vid tidpunkten för enkätens ifyllande handla om ett funktionshinder och inte om själva funktionsnedsättningen. Vidare framkom det att bland de som svarat ”Jag kan cykla” fanns de som uppgav att de inte cyklade. Exempel på anledningar var att behovet inte fanns eller att man behövde en trehjulig cykel. Se närmare i kapitelavsnitt 3.2.4 *Metodreflektion*.

Tabell 2. Huruvida respondenterna kan cykla eller inte.

Delgrupp	Antal män	Män %	Antal kvinnor	Kvinnor %	Antal med annan köns-identitet	Annan köns-identitet, %	Totalt, antal	Totalt, %
Kan cykla	94	69,6	154	59,5	4	80,0	252	63,2
Kan inte cykla	41	30,4	105	40,5	1	20,0	147	36,8
Totalt	135	100,0	259	100,0	5	100,0	399	100,0

En större andel av männen, 70 procent, kunde cykla jämfört med 60 procent bland kvinnorna.

De män och kvinnor som kunde cykla var yngre än de som inte kunde det, se Tabell 3. De kvinnor som kunde cykla var drygt fem år yngre än männen medan ingen signifikant skillnad i medelålder sågs mellan män och kvinnor som inte kunde cykla. Vidare var det större åldersskillnad mellan de kvinnor som kunde cykla respektive inte kunde det i jämförelse med männen. Åldersspannet för svarande var 15 till 89 år.

Tabell 3. Genomsnittsålder för respondenterna uppdelat på kön och delgrupp.

Delgrupp	Män	Kvinnor	Annan köns-identitet	Totalt
Kan cykla	53,9	48,6	38,5	50,4
Kan inte cykla	59,2	56,3	33,0	57,0
Totalt	55,5	51,7	37,4	52,8

På frågan om sysselsättning kunde flera alternativ markeras. En vanlig kombination var att man förvärvsarbetade på deltid och hade sjuk- eller aktivitetsersättning den övriga tiden. I Tabell 4

redovisas den totala svarsfördelningen på sysselsättning per delgrupp och hur de svarat som endast hade markerat ett sysselsättningsalternativ i enkäten.

Tabell 4. Respondenternas sysselsättning uppdelat på delgrupp.

	Kan cykla			**Kan inte cykla**		
Sysselsättning	**Totalt antal svar**	***Andel av totalt antal svar, %***	***Antal med endast en aktuell syssel-sättning***	**Totalt antal svar**	***Andel av totalt antal svar, %***	***Antal med endast en aktuell syssel-sättning***
Förvärvsarbetande (även sjukskriven, föräldraledig)	122	41,5	*93*	53	32,1	*39*
Arbetsmarknadspolitiska åtgärder/ genomgår arbetsmarknadsutbildning	7	2,4	*3*	1	0,6	*1*
Arbetslös	13	4,4	*6*	5	3,0	*4*
Ålderspensionär/avtalspensionär	49	16,7	*46*	48	29,1	*44*
Sjuk-/aktivitetsersättning	78	26,5	*50*	50	30,3	*36*
Studerande	17	5,8	*12*	5	3,0	*4*
Annan sysselsättning	8	2,7	*3*	3	1,8	*1*
Totalt	294	100,0	213	165	100,0	129

De som kunde cykla förvärvsarbetade i högre utsträckning än de som inte kunde cykla. Det var vanligare att de som inte kunde cykla var ålders- eller avtalspensionärer.

Lite mer än vart tredje hushåll utgjordes av en ensamstående utan barn. Var tredje respondent tillhörde ett hushåll som bestod av sammanboende med barn. Det var ingen statistiskt signifikant skillnad mellan delgrupperna beträffande hushållssammansättningen.

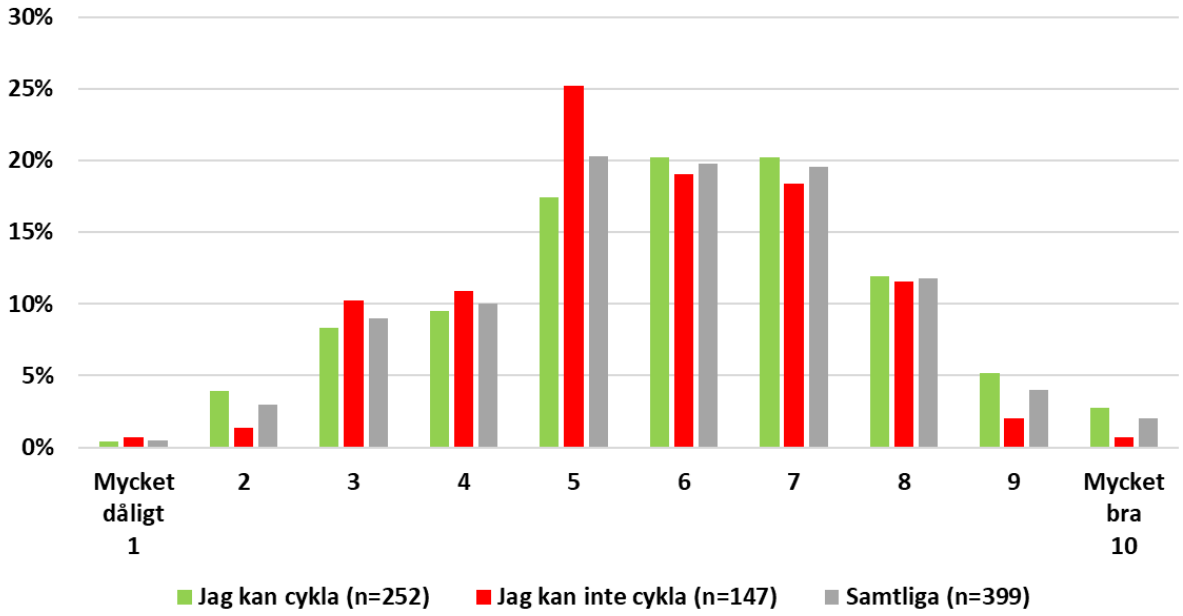
De flesta respondenter var bosatta i en större tätort (> 50 000 invånare), och denna andel var högre bland dem som kunde cykla än för dem som inte kunde cykla, se Tabell 5.

Tabell 5. Var respondenterna bodde uppdelat på delgrupp.

Boendeort	**Kan cykla, %**	**Kan inte cykla, %**	**Totalt, %**
Större stad/tätort över 50 000 invånare	53,2	38,8	47,9
Tätort med 10 001–50 000 invånare	18,7	26,5	21,6
Mellanstor tätort med 501–10 000 invånare	15,1	19,7	16,8
Liten tätort med 200–500 invånare	3,6	5,4	4,3
Landsbygd	9,5	9,5	9,5
Totalt	100,0	100,0	100,0

Respondenterna var hemmahörande i 140 olika kommuner. Flest var från Stockholm (39 personer), därefter följde Göteborg (20), Linköping (18), Lund (11) och Växjö (11). I dessa fem kommuner bodde var fjärde respondent.

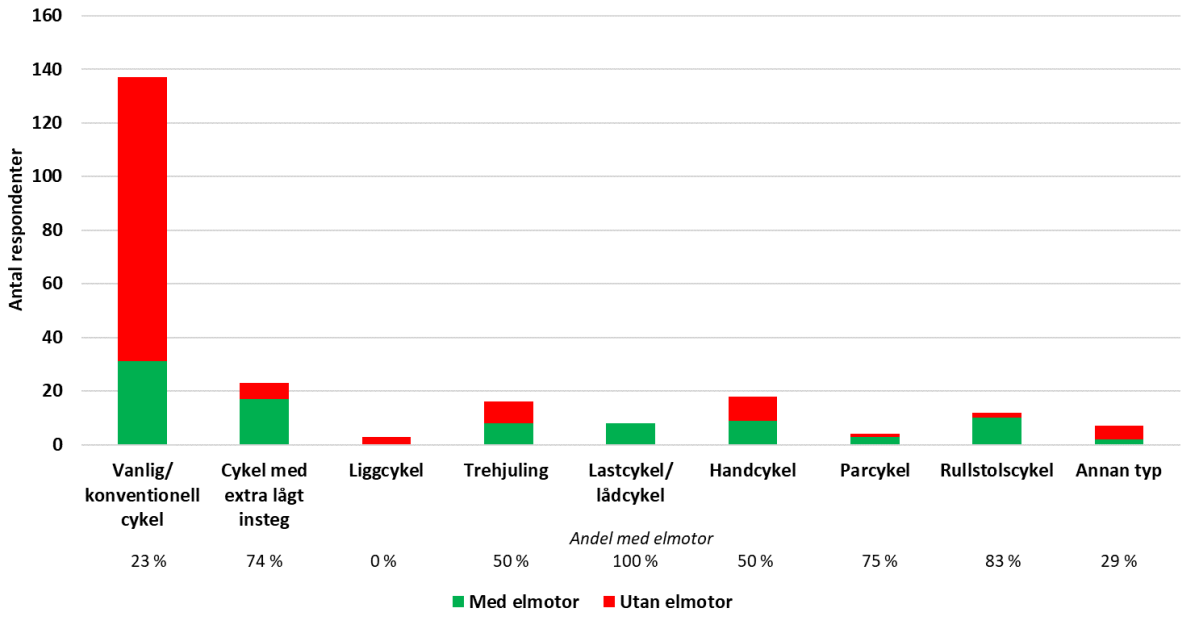
Det allmänna hälsotillståndet fick skattas på en 10-gradig skala. I enkäten var endast ändpunkterna försedda med etiketter, 1 =”Mycket dåligt” och 10=”Mycket bra”, se Figur 2.



Figur 2. Skattat allmänt hälsotillstånd på en 10-gradig skala uppdelat efter delgrupp och samtliga.

En ungefär lika stor andel, 12–13 procent av respektive delgrupp, hade placerat sig i den nedre delen av skalan (1–3) och menade att hälsotillståndet var dåligt. Däremot hade en något högre andel av dem som kunde cykla, 20 procent, bedömt sin hälsa som bra (8–10 på skalan) jämfört med den andra delgruppen (14 procent). Medelvärdet på skalan för delgruppen som kunde cykla, uppgick till 5,91 att jämföra med 5,64 för delgruppen som inte kunde cykla; en skillnad som inte heller var statistiskt signifikant.

Den cykeltyp som oftast användes av dem som cyklade var av konventionell modell, 60 procent uppgav att de använde en sådan. Av dessa hade 23 procent elassistans, se närmare i Figur 3. Totalt sett var närmare 39 procent (88 av 228) av de cyklar som oftast användes av respondenterna försedda med en elmotor. Enstaka personer använde sig av en liggcykel eller parcykel. Exempel på andra cykeltyper som nämndes, vilka ingår i ”Annan typ” i figuren, var av racermodell och mountainbikes.



Figur 3. Vilken typ av cykel som respondenterna oftast använde, uppdelat på om den var försedd med elmotor eller inte, n=228.

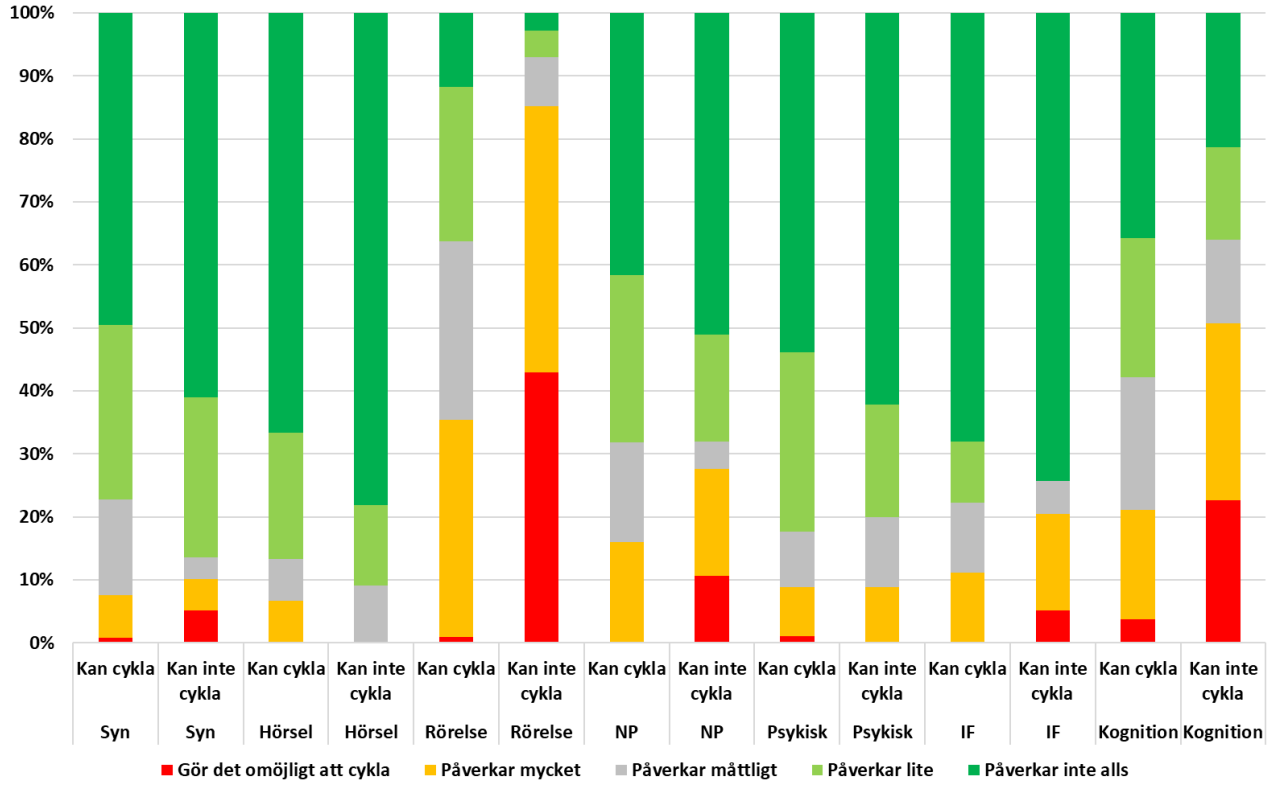
4.2. I vilken grad funktionsnedsättning/diagnos påverkar cykling

I Tabell 6 presenteras per delgrupp (kan cykla/kan inte cykla) hur stor andel som hade respektive diagnos/funktionsnedsättning. En stor majoritet av respondenterna, i bägge delgrupperna, hade en rörelsenedsättning. Mellan 40 och 50 procent hade en synnedsättning eller en kognitiv nedsättning av annan orsak än neuropsykiatrisk diagnos. Observera att hänsyn inte har tagits till om en person har flera diagnoser eller funktionsnedsättningar.

Tabell 6. Andel i procent som hade respektive funktionsnedsättning/diagnos inom varje delgrupp.

Funktionsnedsättning/diagnos	**Kan cykla (n=252)**	**Kan inte cykla (n=147)**
Synnedsättning	47	40
Hörselnedsättning	36	37
Rörelsenedsättning	84	97
Neuropsykiatrisk diagnos (t.ex. autismspektrumtillstånd; ADHD)	45	32
Psykiska diagnoser och besvär (t.ex. social fobi; panikångest)	36	31
Intellektuell funktionsnedsättning (t.ex. Downs syndrom; utvecklingsstörning)	29	27
Kognitiv nedsättning av annan orsak än neuropsykiatrisk diagnos (t.ex. multipel skleros)	43	51

I vilken grad, om någon, det upplevdes att funktionsnedsättningen/diagnosen påverkade förmågan att cykla, presenteras i Figur 4.



Figur 4. I vilken grad olika funktionsnedsättningar och diagnoser påverkade möjligheten att cykla. Andelarna baseras på dem som angett att de har respektive funktionsnedsättning eller diagnos per delgrupp. NP=neuropsykiatrisk diagnos, IF=intellektuell funktionsnedsättning.

Att nedsatt rörelseförmåga gör det omöjligt att cykla uppgavs av drygt 40 procent av dem som svarat att de inte kan cykla, och en lika stor andel menade att det påverkar mycket. Vidare beskrevs inom denna delgrupp ofta problem med balansen och muskelsvaghet som orsak till att man inte cyklade. Ett tiotal personer som cyklade och hade en rörelsenedsättning, kommenterade att man gjorde detta för att det var svårt att gå längre sträckor.

Hur synnedsättningar påverkar cyklandet beskrevs på detta sätt av två personer, där den ena har ett dubbelseende och den andra har förändringar på gula fläcken:

> *Jag har problem med dubbelseende som justeras med glasögon samt är väldigt ljuskänsliga vilket gör att jag lätt blir bländad. Många (nästan alla) cykelvägar är väldigt dåligt upplysta och om det är mycket mötande trafik, både cyklar och bilar, eller om jag cyklar in i tex en tunnel som är upplyst blir jag väldigt bländad av ljuset och ser nästan ingenting.*

> *Med synnedsättning på gula fläcken så är det mycket bekymmersamt med hinder i vägbanan, då den skarpa synen inte fungerar.*

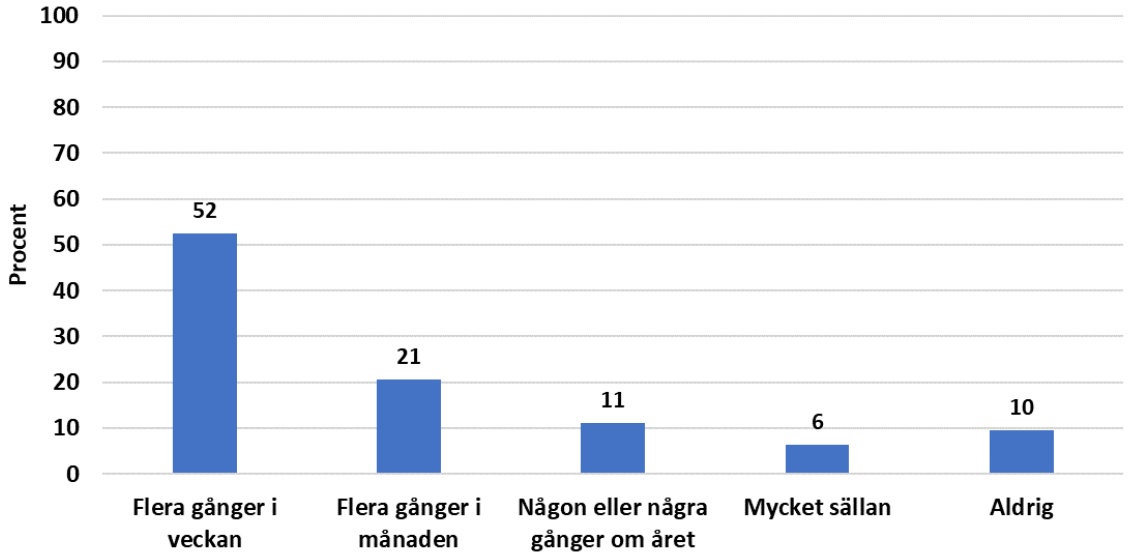
Vidare framgår av Figur 4 att av dem som inte cyklade och som hade en kognitiv funktionsnedsättning (av annan orsak än neuropsykiatrisk diagnos) uppgav hälften att detta gör det omöjligt eller påverkar mycket möjligheten att cykla. För personer som är känsliga för intryck, till exempel ljud och ljus, kan det bli överväldigande att vistas i trafiken:

> *Jag blir utmattad av att cykla och när det är mycket trafik. Kan inte klara intryck.*

> *I allmänhet är det ett problem (trängselmässigt, ljudmässigt, luktmässigt) att det är så otroligt många bilister som tar så himla mycket plats på alla sätt.*

4.3. Respondenter som kan cykla

Detta kapitelavsnitt beskriver närmare delgruppen som kunde cykla, vilken uppgick till 252 personer. Drygt varannan av de som cyklade gjorde detta flera gånger i veckan, under den i enkäten angivna perioden juni-september, se Figur 5.

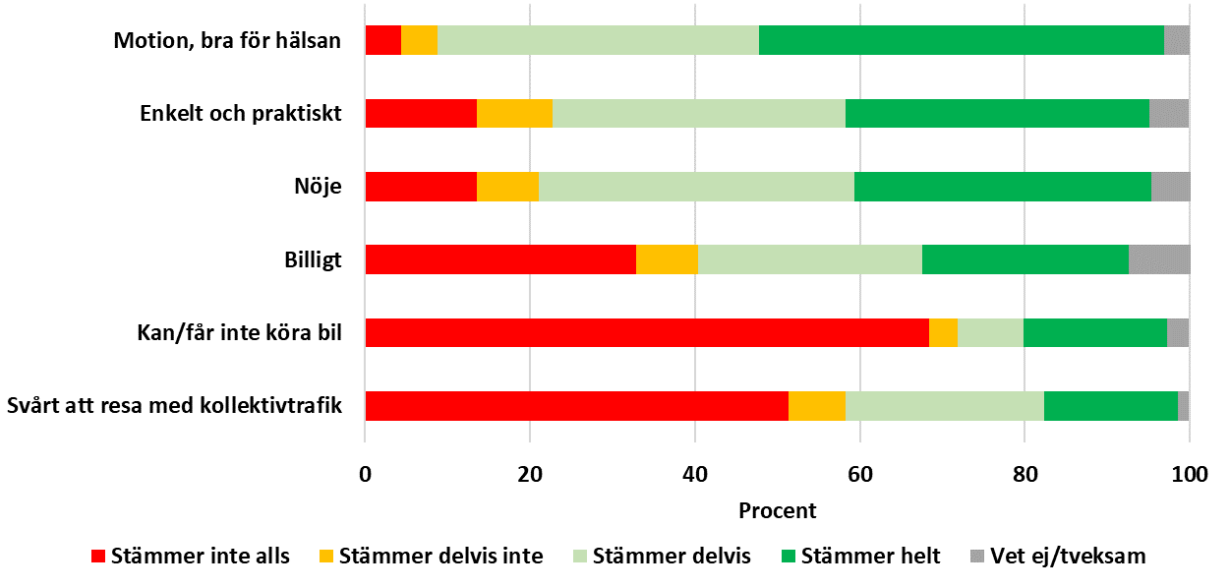


Figur 5. Hur frekvent gruppen som cyklade gjorde det under juni-september, n=252.

Var tionde respondent, vilket motsvarar 24 personer, uppgav att de inte cyklade under aktuell period. De vanligaste anledningarna till att man inte cyklade (minst hälften av respondenterna angav att det stämde helt eller delvis) var halka på grund av snö/is eller grus, att man föredrog andra färdsätt, att det är för dyrt att köpa en anpassad cykel och/eller att det känns osäkert att cykla i vissa korsningar eller på cykelöverfarter. I kommentarerna i anslutning till frågan nämnde några respondenter balansproblem som anledning till att man inte cyklade. I kommentarsfältet nämnde också några att en trehjulig cykel skulle kunna vara lösningen, men att kostnaden för att skaffa en sådan upplevdes som för hög. De 24 personer som uppgav att de aldrig cyklade fick hoppa över de två följande frågorna om varför man cyklar, och om eventuella svårigheter och barriärer man kan träffa på som cyklist.

4.3.1. Varför man cyklar

I Figur 6 redogörs för svaren på frågan om varför man cyklar.



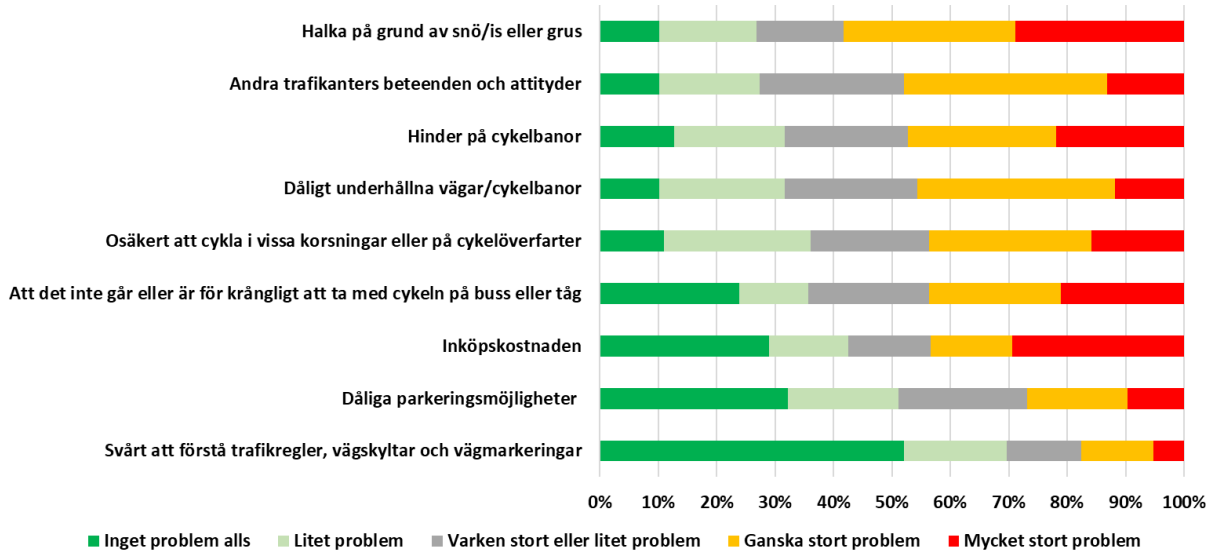
Figur 6. Anledningar till att man cyklar, n=228.

Den klart dominerande anledningen till att cykla var att det ger motion och är bra för hälsan, något som närmare 9 av 10 menade stämde helt eller delvis. Några kommenterade att det var ett sätt att bromsa en degenererande sjukdom och behålla rörligheten i kroppen. Omkring 3 av 4 tyckte att det var enkelt, praktiskt och ett nöje. Var fjärde kunde inte eller fick inte köra bil, medan 40 procent upplevde problem med att resa kollektivt. I kommenterarna framkom ytterligare anledningar: det är tidsbesparande, bra i situationer då till exempel matkassar ska transporteras, det ger en känsla av frihet och självständighet, och man kan komma ut i naturen. Slutligen cyklade ett par personer med barn, och miljöhänsyn nämndes. Att cykla var också ett sätt att bryta isoleringen, menade följande respondent:

> *Jag cyklar för att få vara med i ett socialt sammanhang och inte bara sitta ensam hemma.*

4.3.2. Svårigheter och barriärer

De som cyklade fick även ta ställning till i vilken grad olika typer av angivna svårigheter och barriärer sågs som ett problem. En femgradig skala användes, se Figur 7. Resultatet presenteras i fallande ordning, där den högsta andelen som svarade att det var ett ganska stort eller mycket stort problem är överst i figuren.



Figur 7. I vilken grad olika svårigheter och barriärer uppfattades som ett problem, n=227–228.

Halka sågs som ett ganska eller mycket stort problem av närmare 60 procent av respondenterna. För de övriga aspekter som togs upp i frågan (med undantag för parkeringsmöjligheter och förståelse av trafikregler m.m.) ansåg mellan 40 och 50 procent att problemen var stora eller mycket stora. Det kunde till exempel enligt kommentarer handla om hinder i form av bommar eller "betongsuggor", att felparkerade cyklar/elsparkcyklar förekommer på cykelbanorna eller att cykelbanor är dåligt underhållna och har sprickor eller ojämnheter i asfalten.

När en indelning i två grupper gjordes med avseende på cykeltyp (konventionell respektive övriga cykeltyper), visade det sig att några skillnader förekom gällande vilka svårigheter/barriärer för cykling man upplevde. De som använde en konventionell cykel ansåg att halka i högre utsträckning var ett större problem jämfört med de som använde andra cykeltyper; 65 procent ansåg att det var ett ganska eller mycket stort problem jämfört med 49 procent av dem om använde en annan cykeltyp än den konventionella. En liknande skillnad sågs för känslan av osäkerhet att cykla i vissa korsningar eller på cykelöverfarter. Det uppfattades som ganska eller mycket svårt av 60 procent av dem som körde en konventionell cykel, jämfört med 45 procent i den andra gruppen. Inköpskostnaden för en cykel sågs däremot som ett ganska eller mycket stort problem i gruppen som körde något annat än konventionella cyklar: 64 procent, och motsvarande andel bland dem som använde en konventionell cykel var 29 procent.

I kommentarerna togs oftast bristande infrastruktur upp. Det som skapade problem var backar och kurvor som kunde vara snäva eller ha fel dosering, avsaknad av cykelbanor, att cykelbanor och tunnlar saknade belysning, att cykelvägar var smala, bristfälligt skyltade eller försedda med bommar samt höga kanter och beläggning i form av kullersten. Några nämnde dålig skyltning i samband med vägarbeten och att omledningar av trafiken inte är gjorda med hänsyn till personer med funktionsnedsättning. En person hade kört omkull på grund av utlagda gummifarthinder. Ökad separering av trafikslag önskades av en person:

> *Det är ett jätteproblem att gående och cyklister blandas på samma yta i städer. Att det inte finns några cykelfartsleder gör det enormt svårt att ta sig fram genom en större stad.*

Några respondenter nämnde i kommentarer bristande underhåll som en försvårande faktor, bland annat togs följande upp: rullgrus, vegetation som inkräktar på cykelbanor, skymd sikt på grund av höga häckar eller staket, snövallar och dåligt snöröjda/saltade cykelbanor. Flera respondenter tog upp hur andra trafikanters beteende gjorde dem otrygga i trafiken, vilket kan sammanfattas i följande punkter:

- *cyklister* som inte använder ringklocka när de ska passera, som kör för nära, för fort, saknar cykelbelysning och har bristande trafikkunskap, samt elsparkcyklister/elcyklister som inte hörs när de kommer;
- *bilister* som kör mot rött, för fort, för nära (till exempel vid kurvor och krön på landsväg), använder mobil, brister i uppmärksamheten, inte använder körriktningsvisare eller bländar av helljuset;
- *fotgängare* som inte har hundar kopplade eller har hörlurar så att de inte är tillräckligt uppmärksamma på sin omgivning.

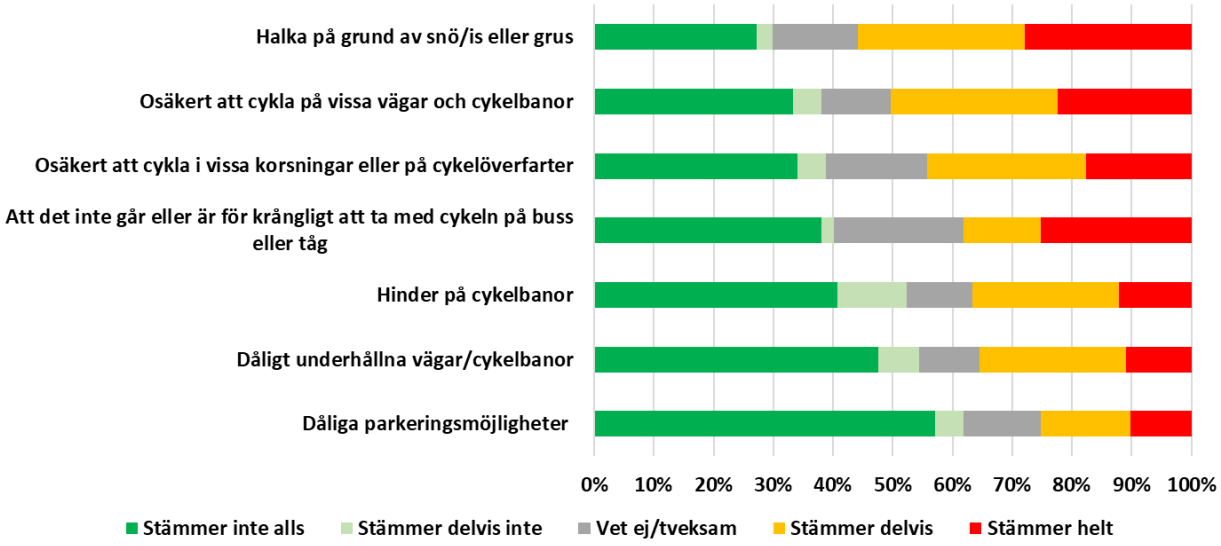
Möjligheten att ta med cykeln på tåg kommenterades av ett par respondenter. Det uppgavs bland annat att SJ inte tillåter cyklar på tågen (såvida de inte är demonterade och förvarade i en väska enligt hemsidan), medan andra tågbolag tillåter cyklar i mån av plats. Fördelen med Öresundståget, menade en respondent, är att cykeln rullas på tåget i samma nivå som perrongen och att väskor med packning kan sitta kvar på cykeln under resan. Detta kan jämföras med andra kommentarer, om erfarenheter från andra tågbolag och som har äldre tågmodeller med smala dörrar och trappsteg. Det blir ännu svårare att resa med tåg om man använder en trehjuling, menar en respondent, och tillägger i kommentaren att ”det är ren diskriminering då man får ta med stora barnvagnar, vanliga cyklar mm”.

4.4. Respondenter som inte kan cykla

I följande redogörelse avser vi både de som inte kan cykla till exempel med anledning av att man aldrig har lärt sig att cykla, och de som har kunnat cykla men som av olika anledningar inte längre kan göra det.

4.4.1. Varför man inte cyklar

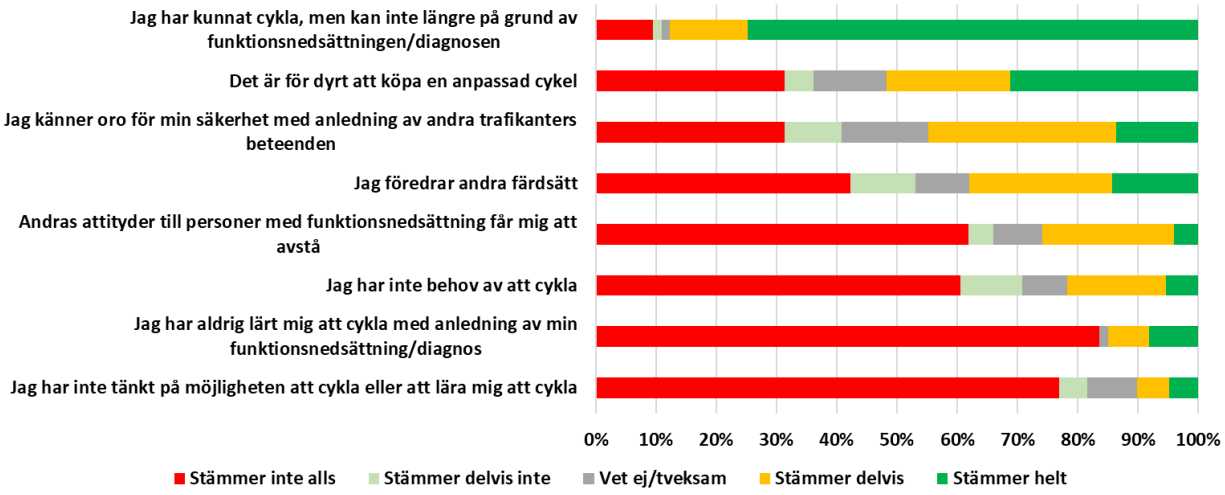
Gruppen som inte kan cykla, vilken utgjordes av 147 personer, fick också ta ställning till ett antal angivna tänkbara anledningar till att man inte cyklade. I Figur 8 redovisas de aspekter som kan kopplas till brister i infrastruktur och underhåll, sorterade i fallande ordning efter andelen som ansåg att det stämde helt eller delvis. Hinder på cykelbanor kunde exempelvis, enligt kommentarer, utgöras av vägspärrar i form av bommar eller "betongsuggor" eller felparkerade cyklar/elsparkcyklar.



Figur 8. I vilken grad brister i infrastruktur och underhåll bidrar till att respondenter inte cyklar, n=147.

Mer än varannan respondent i denna grupp menade att det stämde helt eller delvis att halka av olika orsaker bidrog till att man inte cyklade. Att det kändes osäkert att cykla på vissa vägar och cykelbanor var också en viktig faktor enligt drygt hälften av dem som inte cyklade.

Närmare 75 procent hade tidigare haft förmågan att cykla, men den funktionsnedsättning/diagnos man har omöjliggör numera detta, se Figur 9. Ytterligare 13 procent instämde delvis att detta beskrev den aktuella situationen. Några av de som svarat att det inte alls stämmer att de inte längre kan cykla, kommenterar att man inte har tillgång till en lämplig cykeltyp.



Figur 9. I vilken grad olika faktorer (utöver brister i infrastruktur och underhåll) bidrar till att respondenter inte cyklar, n=147.

Mer än varannan menade att det helt eller delvis stämde att kostnaden för en anpassad cykel gjorde att man inte cyklade. Ungefär var tionde hade på grund av funktionsnedsättningen aldrig lärt sig att cykla. Av kommentarerna framkom det även att några skulle behöva en trehjuling, men att förvaringen skulle utgöra ett problem (jämför även med Figur 8):

> *Jag behöver en trehjuling, men den är för bred för dörren i mitt förråd! Har då ingenstans att förvara den!*

Det rådde även en viss osäkerhet bland några personer om anpassade cyklar vore lämpliga för dem, men också om hur man i så fall kan skaffa en anpassad cykel.

Vilka problem som infrastrukturen och andra trafikanter utgjorde utvecklades av några i kommentarerna, så som att cykelväg saknas, belysning saknas, att elcyklar inte hörs när de kör om, och att gångbanors utformande innebär svårigheter, där det senare beskrivs nedan:

> *Gångbanor lutar ofta utåt vilket gör det svårt att styra påhängscykeln på min rullstol och cykla ute på körbanan känns osäkert.*

5. Resultat: Intervjustudie

I detta kapitel presenteras resultaten från intervjustudien. Inledningsvis ges en beskrivning av de intervjuade respondenterna. Därefter redogörs det för resultat för de respondenter som cyklar, respektive de som inte cyklar.

5.1. Beskrivning av respondenterna

De intervjuade respondenterna var i olika åldrar och kom från olika delar av Sverige, och från såväl mindre som större orter. Majoriteten hade rörelsenedsättning, varav flera även hade andra funktionsnedsättningar och som påverkade möjligheten att cykla i mer eller mindre grad. Sammantaget deltog elva personer, varav sju cyklade och fyra inte cyklade. I Tabell 7 ges bakgrundsinformation om respondenterna.

Tabell 7. Bakgrundsinformation om respondenterna. Namnen är fingerade.

Respondenter som cyklar				
Respondent	**Födelseår**	**Antal invånare i boendeorten**	**Funktionsnedsättning/diagnos[4]**	**Typ av cykel**
Rakel	1964	10 001 – 50 000	Rörelsenedsättning; kognitiv nedsättning av annan orsak än neuropsykiatrisk diagnos (p.g.a. genetiska sällsynta diagnoser som utvecklats i vuxen ålder)	Vanlig/konventionell cykel
Markus	1974	Över 50 000	Rörelsenedsättning (efter trafikolycka)	Knästående handcykel (tidigare liggande handcykel)
Roger	1960	Över 50 000	Rörelsenedsättning; kognitiv nedsättning av annan orsak än neuropsykiatrisk diagnos; hjärntrötthet (p.g.a. TBE)	Vanlig/konventionell cykel med sänkt sadel
Sara	1986	Över 50 000	Balanssvårigheter; dubbelseende; hjärntrötthet (p.g.a. multipel skleros)	Vanlig/konventionell cykel
Bo	1943	10 001 – 50 000	Rörelsenedsättning (p.g.a. Parkinsons sjukdom); hörselnedsättning; synnedsättning; trigeminusneuralgi; astma	Trehjuling (trike)
Lena	1956	501–10 000	Rörelsenedsättning (p.g.a. progressiv multipel skleros och reumatism)	Vanlig/konventionell cykel med extra lågt insteg och elassistans
Maria[5]	1977	501–10 000	Rörelsenedsättning; kognitiv nedsättning av annan orsak än neuropsykiatrisk diagnos (p.g.a. stroke)	Lådcykel med elassistans

[4] Enligt vad respondenten uppgett i den tidigare enkäten samt under intervjun.

[5] Maria rekryterades från enkätstudien utifrån att hon inte cyklade – i samband med intervjun framkom det dock att hon hade börjat cykla igen efter en stroke.

Respondenter som inte cyklar				
Respondent	**Födelseår**	**Antal invånare i boendeorten**	**Funktionsnedsättning/diagnos 6**	**Typ av cykel**
Lars	1957	Över 50 000	Rörelsenedsättning (efter trafikolycka)	
Maj	1962	Över 50 000	Rörelsenedsättning; kognitiv nedsättning av annan orsak än neuropsykiatrisk diagnos (p.g.a. multipel skleros); synnedsättning (blind på ett öga)	
Johan	1973	Över 50 000	Rörelsenedsättning (medfödd)	
Eva	1980	Över 50 000	Kognitiv nedsättning samt sensorisk överkänslighet (p.g.a. autism); motoriska svårigheter; synnedsättning	

5.2. Respondenter som cyklar

5.2.1. Varför man cyklar

De respondenter som cyklar kan beskrivas som entusiastiska cyklister, och de lyfter en rad olika anledningar till att de cyklar. Dessa anledningar, och som ofta är sammanvävda, sammanfattas i följande punkter:

- Ett smidigt färdmedel
- Bra för fysisk och psykisk hälsa
- Innebär frihet och självständighet
- Innebär nöje
- Fått uppmuntran och stöd för att börja cykla

Ett smidigt färdmedel

Att ta sig fram på cykel beskrivs som smidigt. Sara berättar att hon i stort sett cyklar överallt, och att det är mindre komplicerat än att ta bilen. Även Roger ser cyklingen som ett smidigt färdmedel, och berättar att innan han började cykla så gick han med stavar:

> *Så kände jag wow, äntligen kan jag ta mig framåt lite mera… på ett vardagligt sätt om jag får uttrycka mig så, än att bara ta mig framåt med stavar i varje hand.*

Maria, som har en lådcykel, tycker överlag att det är smidigt att cykla men lyfter även möjligheten att transportera saker med en lådcykel. Några respondenter erfar även att det kan vara lättare att cykla än att gå, vilket beskrivs i följande citat av Bo, som har en rörelsenedsättning på grund av Parkinsons sjukdom:

[6] Enligt vad respondenten uppgett i den tidigare enkäten samt under intervjun.

Ja, det är det [lättare att cykla än att gå]. För att benen släpas ibland när man går, speciellt när man blir minsta lilla trött. /…/ Och sen på cykeln så vilar man så fint, när det är nerförsbacke.

Bra för fysisk och psykisk hälsa

Jag tycker nästan att jag är ett levande bevis… för den här cyklingen gör mig bra.

Citatet ovan av Lena speglar något som lyfts av samtliga respondenter som cyklar – cyklingens goda inverkan på såväl fysisk som psykisk hälsa. Roger ser cyklingen som en del av sin rehabilitering efter TBE och märker att det går bättre och bättre att cykla, medan Lena tror att cyklingen har inneburit att utvecklingen av multipel skleros har blivit mindre ”aggressiv”, jämfört med om hon inte hade cyklat. Hon har en elcykel, men påpekar att ”jag måste ju trampa för att cykeln ska gå, så jag får ju ändå röra benen.” Markus berättar att han var mycket inaktiv efter den olycka som ledde till rörelsenedsättning, och att det fick honom att må sämre både fysiskt och mentalt. När han efter ett antal år efter olyckan började träningscykla märkte han att han snabbt blev starkare. Markus påpekar att det är många pluspoäng för personer med funktionsnedsättning att cykla, att det blir vinster på många plan: personligt, mentalt och fysiskt.

Innebär frihet och självständighet

Har man en funktionsnedsättning som multipel skleros behöver man mycket hjälp med det mesta, menar Lena. Hon har varit van att sköta sig själv och var mycket aktiv innan hon fick diagnosen. Att kunna cykla stärker henne inte bara fysiskt – cyklingen innebär att hon har fått tillbaka något av en förlorad självständighet:

Det är så helt fantastiskt, för det känner jag, att jag presterar någonting själv, jag behöver inte ha någon som kör mig i rullstol eller… ja. Så för mig är det en frihet. /…/ Jag fixar saker och ting själv. För det är ju när man har en sån här sjukdom, det är ju inte så mycket man klarar själv, utan man behöver hjälp till väldigt mycket, och då tycker jag att det är så fantastiskt att jag kan göra saker utan att be om hjälp.

Frihetskänslan beskrivs även av Roger, som kallar tillfället då han skulle prova att cykla för ett halleluja-moment. Flera av respondenterna var även innan förvärvad funktionsnedsättning vana cyklister, och Maria berättar till exempel att hon inte ville att funktionsnedsättningen skulle ”sätta käppar i hjulet” för cyklingen.

Innebär nöje

Cyklingen är för några respondenter starkt förknippat med möjligheten att få uppleva natur och vackra miljöer. Bo tycker till exempel om att cykla och se naturen, och Lena menar att omgivningen upplevs starkare när man cyklar jämfört med när man sitter i en bil. Även Roger uppger att det oftast handlar om nöjescykling – när han till exempel ska handla använder han istället bilen.

Fått uppmuntran och stöd för att börja cykla

Bland de respondenter som hade en eller flera förvärvade funktionsnedsättningar var det några som initialt inte hade haft en tanke på att cykla, men som blivit uppmuntrade av en anhörig. Endast en av respondenterna, Maria, hade fått tips eller information om cykling från vården, och hon fick även prova en trehjuling via vården. Lena berättar att några år efter att hon fått sin diagnos bestämde sig hennes man för att köpa en elcykel till henne. Hon var först mycket tveksam, men han övertalade henne:

Han köpte en [elcykel]och jag fixade det. Och det är jag så evigt tacksam för, för det har ju gjort att jag klarar att röra mig, det gör jag inte annars. /…/ Han såg möjligheter, jag

såg problemen. /…/ Ja… man trodde ju inte att man skulle klara, trodde man skulle köra omkull, men efter en ganska kort stund så märkte man ”wow, det här fixar jag, jag tar mig nånstans själv”. /…/ Men jag hade ju inte kommit på det själv, utan det var nog gubben som trodde på mig att jag skulle klara det. Övertalade. Har man ingen gubbe eller nån anhörig som knuffar på så kanske många som är min situation inte testar.

Av citatet framgår betydelsen av att ha någon som uppmuntrar till att prova på, och som ser möjligheterna. Roger berättar om liknande erfarenheter. För hans del var det hans barn med familjer som uppmuntrade honom till att börja cykla.

Markus är efter en trafikolycka rullstolsbunden, och var som tidigare nämnts inaktiv i många år efter olyckan. Han kom dock i kontakt med ”cykelvärlden” efter en motionsutmaning på sitt jobb, och fick via Cykelförbundet prova på olika cyklar. Denna möjlighet, att få testa en cykel, har lett till att Markus idag är aktiv inom paracykling.

5.2.2. Svårigheter och barriärer

Trots att respondenterna cyklar, och trots att de beskriver många fördelar med cyklingen, erfar de flera svårigheter och barriärer för möjligheten att cykla i den omfattning som man önskar. De svårigheter och barriärer som beskrivits kan övergripande delas in i följande punkter:

- Funktionsnedsättning(ar) som försvårar
- Interaktion med andra trafikanter
- Brister i vägunderhåll
- Brister i infrastruktur
- Betydelsen av cykelns utformning
- Hög kostnad för anpassad cykel

Funktionsnedsättning(ar) som försvårar

Några av respondenterna uppger att de inte cyklar i samma omfattning som innan förvärvad funktionsnedsättning, med anledning av mindre ork, bland annat på grund av hjärntrötthet. För Sara innebär hjärntröttheten till exempel att hon inte orkar ta in alla intryck, att det är mycket att hålla reda på i trafikmiljöer med många olika trafikantgrupper. Utöver hjärntröttheten blir hon fysiskt trött, och även problem med synen samt instabilitet i ett ben påverkar. Hon berättar om när hon ramlade med sin cykel eftersom hon tappade balansen, och att detta berodde på att det var för mycket för hennes hjärna att hålla reda på avseende trafikmiljön. Problematik med balans beskrivs även av Rakel, som har svårt med balansen i situationer där man som cyklist till exempel måste hinna bromsa snabbt: ”Så i för snabba situationer tycker jag att det är obehagligt. Jag hinner inte med där.” Ett annat exempel handlar om att som cyklist ha dolda funktionsnedsättningar, och att medtrafikanters omedvetenhet om att cyklisten till exempel kan ha svårigheter med balansen skapar en känsla av otrygghet hos cyklisten.

Interaktion med andra trafikanter

Respondenterna ger flera exempel på svårigheter som kan uppstå i samband med interaktion med andra trafikanter. Ett exempel är ovan beskrivna erfarenhet av att omgivningen inte alltid förstår att man är en cyklist som har funktionsnedsättning. ”Min kognitiva nedsättning syns inte”, säger till exempel Rakel, och tillägger att om man har en anpassad cykel så kanske omgivningen förstår att det handlar om en cyklist med funktionsnedsättning, och att man därför tar större hänsyn. Bo, som använder en trehjuling, erfar också att omgivningen tar extra hänsyn till honom just med anledning av cykelns utformning. Bilister är till exempel noga med att stanna vid övergångsställen, varför han ser det som en fördel att ha en trehjuling.

Respondenterna lyfter att det numer – förutom ”vanliga” cyklar – finns många olika fordon på cykelvägarna, så som elcyklar, elsparkcyklar, fatbikes och lådcyklar. Elsparkcyklar ligger slängda och kan vara svåra att upptäcka i mörker, cyklister med elcyklar visar inte alltid respekt för medtrafikanter, och mopedister kör på cykelvägar. En annan svårighet är elbilar som inte hörs, vilket Rakel, som har en hörselnedsättning, upplever som obehagligt eftersom elbilen kan komma mycket nära innan hon upptäcker den.

Brister i vägunderhåll

I intervjuerna ges flera exempel på bristande vägunderhåll, och som blir extra svårt att hantera för cyklister med funktionsnedsättning. Ett problem är så kallade potthål i vattenpölar, som man inte ser. Roger berättar att detta var något som han inte tänkte på när han var cyklist utan funktionsnedsättning. Sara påtalar undermåliga cykelvägar, med rötter som spränger sönder asfalten, många svängar och backar, och plötsliga avspärrningar på grund av vägarbete. För cyklister utan funktionsnedsättning kan sådana avspärrningar endast innebära att man kliver av cykeln och tar sig förbi, men det är i sådana situationer som Sara riskerar att ramla. Detta hände Markus, som berättar om ett tillfälle då han cyklade i nedförsbacke och fick ganska hög fart, och cykelbanan såg ut att fortsätta rakt fram. Men det var någon form av vägbygge på gång och med en nygjord brunn, varför cykelbanan plötsligt svängde, runt brunnen. Markus såg inte detta utan körde rakt på brunnen och vurpade rejält: förändringen med anledning av vägbygget var svår att förutse utifrån en liggcyklists perspektiv, både att upptäcka och att kunna väja för det. Det fanns ingen skyltning om pågående vägarbete, vilket hade kunnat hindra händelsen, tror Markus.

Brister i infrastruktur

Några respondenter beskriver att trottoarkanter kan vara besvärliga att hantera för cyklister med trehjulingar, till exempel att ett bakhjul inte kommer upp över trottoarkanten. Vidare påpekar Rakel att det vid nybyggnationer ordnas så att motorfordon kan ta sig fram, men att hänsyn inte tas till cyklister och speciellt inte till de med funktionsnedsättning.

Brister i infrastruktur relateras även till ett hela resan-perspektiv. Markus beskriver hur det kan det bli problem om cykelvägen plötsligt tar slut: han har ingen möjlighet att hoppa av cykeln och leda den. Även Sara lyfter problem med cykelvägar som plötsligt tar slut, och som blir extra besvärligt för en cyklist med funktionsnedsättning. En ytterligare aspekt är att det inte alltid är tillåtet att ta med en anpassad cykel (som inte är en tvåhjuling) på tåg eller buss. Kan man hitta en lösning på detta så skulle det bli avsevärt lättare att transportera sig själv, menar till exempel Markus. Bo har inga problem med att transportera sin cykel på tåget, men däremot kan stationsmiljön utgöra hinder vid resande, om man som i Bos fall vill ha med en trehjuling. Framkomligheten hindras av att man måste ta sig genom tunnlar under järnvägen för att komma till plattformen:

> *Det är så att ofta går det tunnlar under järnvägen för att komma till plattformen, och sen när du ska upp där så är det bara skenor, du har inte en chans att få upp en trehjuling där! Och alla har inte hiss en gång.*

I två fall beskriver respondenterna svårigheter med att cykla med anledning av åtgärder som egentligen är avsedda för att underlätta för trafikanter. Sara, som har problem med synen, beskriver hur rörelsesensorer för belysning sällan hinner tändas, alternativt tänds när man redan har passerat. Det andra exemplet berör beläggningen vid övergångsställe. Roger berättar att det i hans kommun, vid varje övergångsställe, har lagts en beläggning i trottoaren som han liknar vid ”bubblor”, och som han tror är gjorda för att underlätta för personer med synnedsättning eller som är blinda. För egen del innebär dock denna åtgärd balanssvårigheter så som cyklist, eftersom markytan inte är jämn.

Några av respondenterna tar upp att det kan vara svårt med cykelparkering. Cykelgarage i flera nivåer kan utgöra hinder och vara ”meckigt”, menar Sara, och cykelställ kan även vara överbelamrade. Hon

sammanfattar med att detta är jobbigt för alla, men att ”allting som är jobbigt för alla blir ju ännu jobbigare för mig”. Liknande utsaga ges av Markus, som även påpekar att brister i cykelinfrastrukturen ofta innebär problem för de flesta cyklister – med eller utan funktionsnedsättning.

Betydelsen av cykelns utformning

Att cykla på en liggcykel innebär svårigheter med att dels få överblick av miljön, dels vända cykeln, speciellt på en smal cykelväg. Denna typ av cykel innebär även att det är svårt att få ögonkontakt med andra trafikanter, vilket beskrivs av Markus:

> *Jag stirrar bara rakt upp på bilsidan liksom, du vet inte vem som sitter i den. Så när jag… man känner sig väldigt utsatt.*

Två av respondenterna, och som använder tvåhjuliga cyklar (utan el), tycker inte att trehjulingar är ett alternativ eftersom de upplevs som svårmanövrerade. De trehjulingar som Rakel har sett har till exempel mindre däckdimension än en konventionell cykel, vilket innebär att man får trampa mycket mer. I Rogers fall köpte hans barn en eldriven trehjuling till honom, men trehjulingen var obekväm – han var en för lång person för att kunna nyttja den, så han valde en tvåhjuling istället: ”Tänkte att då får det fasiken gå med en tvåhjuling, men jag får ta det lite försiktigt.” Från rehabiliteringen fick han även rådet att se till att få en cykel med sänkt sadel, för att kunna sätta ner fötterna i backen om han kände sig det minsta vinglig. Roger påtalar även att man måste hantera trehjulingar annorlunda när man ska svänga, jämfört med tvåhjulingar, det vill säga att det behövs en annan cykelteknik. Han berättar även att en eldriven cykel skulle innebära för mycket att tänka på, så som att ha koll på batteriets laddning:

> *Och man ska tänka på batteriet, hur mycket batteri man har kvar. Ja, det var en massa… och det var för mycket för min [hjärntrötthet] att ta hand om. /…/ Så det var därför jag gick och köpte mig fem växlar, basic växelcykel.*

Hög kostnad för anpassad cykel

En förutsättning för att kunna cykla är att faktiskt ha en cykel, påpekar Markus, och avser de höga kostnaderna för anpassade cyklar[7]. Han lyfter även att det i detta sammanhang är skillnader mellan landstingen när det gäller att få cykel som hjälpmedel[8]:

> *I vissa landsting så kan du få hjälp, i andra landsting får du absolut ingenting. Det är inte så det ska vara.*

Den höga kostnaden för anpassade cyklar påtalas även av andra respondenter, och Bo berättar till exempel att de i hans lokala funktionsrättsorganisation är hundra medlemmar, men att det bara är tre medlemmar som har en trehjuling. Det låga antalet beror på den höga kostnaden: ”Sugna är dom, och de vill gärna ha, men de tycker att det är en okristligt stor peng.”

5.2.3. Strategier

Som ovan beskrivits finns en rad olika barriärer och svårigheter för målgruppen att cykla. I intervjuerna beskriver respondenterna hur de i olika situationer hanterar flera av dessa barriärer och

[7] En trehjuling kan exempelvis kosta mellan 15 000 och 90 000 kronor (prisuppgifter från olika cykelförsäljare, november 2025).

[8] Begreppet hjälpmedel kan definieras utifrån olika perspektiv, men övergripande avser det hjälpmedel för dels vård och behandling, dels den dagliga livsföringen. Beroende på ansvarsfördelning kan kommuner eller regioner till exempel erbjuda tre- och fyrhjuliga cyklar för personer med funktionsnedsättning. De flesta kommuner tillhandahåller dock inte cyklar för vuxna (Socialstyrelsen, 2021).

svårigheter, det vill säga om strategier för att kunna utöva sin cykling. I flertalet fall handlar det om strategier för den egna säkerheten. De beskrivna strategierna utgörs av följande:

- Dagsform
- Planering och val av färdväg
- Val av cykel
- Hantering av stöldrisk

Dagsform

Det aktuella måendet kan bli styrande för huruvida man cyklar eller inte, vilket är extra tydligt hos de respondenter som har hjärntrötthet. Roger menar till exempel att han skulle bli en trafikfara om han cyklar mer än vad han egentligen orkar, och vid behov tar han paus och sätter sig till exempel på en parkbänk för att vila.

Planering och val av färdväg

Som cyklist med funktionsnedsättning kan man behöva planera sin resa och i förväg ta reda på hur cykelvägar och andra vägar ser ut och fungerar. Bo berättar till exempel att om han planerar en resa till en annan ort så hör han sig först för med antingen järnvägsstationen eller Trafikverket om hur miljön är anpassad för cyklister med funktionsnedsättning:

> *Jag får ju ringa och dona och kolla med station eller Trafikverket, ”Hur har ni det nu i Lerum”, eller någon annan ort. ”Nej, det är inte så bra där”, kanske de säger. Och då chansar man ju inte på att åka dit.*

Ytterligare en strategi som berör planering är att man undviker att cykla i vissa situationer, och som kan handla om väderlek, tid på dygnet och mycket trafikerade vägar. Sara undviker till exempel att cykla när det regnar och är mörkt, eftersom det innebär svårigheter för henne att cykla med anledning av dubbelseende, balanssvårigheter och hjärntrötthet. Sammantaget innebär detta att hon inte kan vara lika spontan som innan förvärvade funktionsnedsättningar. När Markus vill cykla i områden som han tidigare inte cyklat i vill han ha med sig någon utan funktionsnedsättning, och som cyklar på en konventionell cykel. Hans egen liggcykel innebär att han inte får överblick av miljön, och dessutom kan han få hjälp av den andre cyklisten om något skulle hända, eller om han måste vända med cykeln.

Maria beskriver en situation där hon väljer att cykla på bilvägen med sin lådcykel istället för att använda bostadsområdets cykelbana. Orsaken är cykelbanans dåliga skick och att det dessutom blir trångt att cykla där tillsammans med andra trafikanter, vilket hon upplever som otryggt. Ett liknande exempel och som också handlar om känslan av otrygghet beskrivs av Rakel, som berättar att hon ibland cyklar på trottoaren eftersom hon känner sig otrygg med att cykla på vägen: ”Och det kanske inte är lagligt.”

Val av cykel

Strategier handlar även om val av cykel. Några av respondenterna har gjort anpassningar av sina cyklar för att det ska bli säkrare att cykla. Lena har en elcykel, men med extra lågt insteg och med backspegel. Roger har valt en konventionell cykel för konditionens skull, men har en sänkt sadel för att kunna sätta ner fötterna i backen om han känner sig vinglig. Bo hade till en början en konventionell cykel, men kände att han på grund av den försämrade balansen behövde en trehjuling. Han ville även ha en cykel av god kvalitet och med el så att han kan klara av uppförsbackar. En sådan cykel är dyr, men som han likväl ville satsa på:

Och då ska du veta det att en sån cykel som jag har, det är ett riktigt bra batteri med hög kvalitet, den kostar 57 000 kronor. Men det satsar man på sin sjukdom förstår du, när man känner att det finns nånting som kan hjälpa dig.

Maria valde en lådcykel med elassistans – efter en stroke klarar hon inte att cykla på en konventionell cykel, på grund av svårigheter med balansen och sämre ork att trampa.

Hantering av stöldrisk

Eftersom Markus cykel är en dyr tävlingscykel så använder han den inte till vardags, och han skulle till exempel inte våga ställa den utanför en affär med anledning av stöldrisken. Både elcyklar och trehjulingar är dyra och därmed stöldbegärliga: Lena låser fast sin elcykel med dubbla kättingar, och Bo låser fast sin trehjuling med vajrar. Dessutom parkerar han cykeln där den antingen är skymd, eller väldigt i fokus så att folk ser den.

5.3. Respondenter som inte cyklar

5.3.1. Varför man inte cyklar

Bland de respondenter som inte cyklar uppges ofta en kombination av anledningar till detta. De anledningar som tagits upp i intervjuerna är i följande:

- Funktionsnedsättning(ar) omöjliggör cykling
- Bristande infrastruktur och vägunderhåll
- Hög kostnad för anpassad cykel samt stöldrisk
- Brist på information
- Cykel är inget prioriterat transportmedel

Funktionsnedsättning(ar) omöjliggör cykling

Respondentens funktionsnedsättning(ar) kan handla om att man exempelvis har mycket svårt med balansen, ofta blir hjärntrött och/eller att synen är nedsatt. Detta innebär att man känner sig osäker på om man kan hantera en cykel och klara av att vistas i trafikerad miljö. Maj har till exempel flera olika funktionsnedsättningar som innebär att hon inte längre vill cykla. Hon har en synnedsättning som innebär svårigheter med att bedöma avstånd och att parera, och balansen är dålig på grund av multipel skleros. Funktionsnedsättningarna innebär även att hon generellt har dålig ork. Eva har en sensorisk överkänslighet som är kopplad till autism och som blev extra påtaglig under tonåren, och då hon slutade att cykla. Den sensoriska överkänsligheten innebär att bara ett litet gupp eller att cykla över en trottoarkant skulle vara mycket smärtsamt. Därutöver har hon motoriska svårigheter, som enligt henne själv skapar en överdriven oro för att göra sig illa – en oro som blivit värre med åren.

Bristande infrastruktur och vägunderhåll

Den ovan beskrivna osäkerheten kring den egna förmågan att cykla är relaterad till de hinder som respondenterna upplever i infrastruktur och trafikmiljö. De ser stora brister i infrastruktur och vägunderhåll på de platser där de bor och där de skulle vilja cykla. Det kan till exempel handla om mycket trafikerade miljöer: en cykelväg kan vara som ”autobahn”, menar till exempel Johan, och nämner i detta sammanhang cyklister på elcyklar, och att det inte skulle kännas säkert att cykla i en sådan miljö. För Lars handlar det om att han bor i en stad som han inte upplever som cykelvänlig, oavsett om man har en funktionsnedsättning eller inte. Men för honom, som använder rullstol, tillkommer i ett hela resan-perspektiv problematiken med att kunna göra ett byte från till exempel cykel till rullstol när man nått sin målpunkt, vilket beskrivs i det följande:

Om man då cyklar och har någon målpunkt… jag menar för att kunna lämna cykeln då så bygger det på att man har tillgång till en rullstol i så fall. /…/ Ja, det finns lite sådana här praktiska grejer också, som man måste hitta en lösning på.

Även Eva, som har autism, beskriver en osäkerhet kopplat till infrastruktur, och som till exempel kan handla om var man kan parkera cyklar. Hennes synnedsättning innebär även att hon har svårt att i tid ”se saker på håll”, till exempel vad som står på skyltar.

Hög kostnad för anpassad cykel och stöldrisk

Respondenterna lyfter att anpassade cyklar är dyra, vilket i sin tur innebär att de är stöldbegärliga. Johan, som har en medfödd rörelsenedsättning, har funderat på om en trehjulig cykel skulle passa honom, men tycker att det skulle bli för dyrt och han påpekar även stöldrisken:

Det finns ju cykelställ [vid bostadshuset], men jag vet inte om jag skulle våga ställa min eventuella trehjuling utanför, alltså parkerad, för att det skulle kunna hända någonting, för att den ser så utmärkande ut.

I huset där Johan bor finns inte säker möjlighet för förvaring av en eventuell trehjulig cykel, och han skulle inte orka få upp en sådan cykel till sin bostad.

Brist på information

Även om respondenterna inte cyklar, och även om de uppger flera skäl till att de inte gör det, framkommer det att några av dem ändå har funderat på möjligheten att cykla. Både Maj och Johan skulle till exempel kunna tänka sig en trehjuling, som de tror skulle ge bättre balans än en tvåhjuling. Samtidigt belyser intervjuerna en osäkerhet hos respondenterna om vart man kan vända sig för att till exempel få information om anpassade cyklar. Ingen av respondenterna kan minnas att de har fått information och/eller tips från hälso- och sjukvården om möjligheten att cykla trots funktionsnedsättning(ar). Lars minns dock att man på rehabiliteringen vid ett tillfälle visade en handcykel, då han ganska nyligen fått sin skada efter en trafikolycka:

Då var det nog mer utgångspunkten att… ”Ja, du får väl kolla själv om du kan hitta något eller om det kan vara något.” /…/ Om man hade fått information om att ”hit vänder du dig om du vill ställa frågor eller om du vill prova” eller något sådant, hade man fått den informationen, då hade det ju varit mycket lättare att kunna så att säga ta steget.

Citatet indikerar en önskan om att få mer konkret information kring vart man vänder sig om man skulle vilja prova på att cykla, och att det i sin tur kanske skulle leda till att Lars faktiskt skulle testa om cykling skulle vara något för honom.

Johan, som tycker att det är för dyrt att köpa en trehjuling, skulle kunna tänka sig att hyra en trehjuling. Han vet emellertid inte om det är möjligt – han har googlat men har inte hittat information om detta. Han tillägger att om det skulle finnas möjlighet att hyra en trehjuling så skulle han behöva gå en cykelutbildning, men att han inte heller i detta fall har hittat någon information.

Inget prioriterat transportmedel

Ett skäl till att man inte cyklar kan även vara att man i slutänden väljer andra färdsätt. Lars har visserligen tänkt att det kanske skulle vara intressant att prova en handcykel, men tillägger att det inte är en prioriterad fråga, och att hans transporter i första hand sker med en anpassad bil. Detta relaterar även till de brister i cykelinfrastruktur som Lars menar finns i den stad där han bor (se ovan).

5.3.2. Fördelar med att cykla

Även om respondenterna själva inte cyklar så ser de fördelarna med cykling, och som sammanställs i nedanstående punkter:

- Bra för konditionen
- Frihetskänsla och ett smidigt färdmedel
- Ekonomiskt fördelaktigt

Bra för konditionen

Respondenterna lyfter vikten av kondition, och att detta kan vara speciellt viktigt om man har en funktionsnedsättning som innebär ett stillasittande liv. I detta fall kan just cykling vara en bra fysisk aktivitet, vilket Lars beskriver i det följande:

> *Sen har vi också att personer i vår situation, det är ju inte så lätt att hitta någon aktivitet som bygger upp kondition. Och där skulle ju cykling… cykling är väl absolut ett sådant sätt att röra sig på som bidrar också till en god kondition. Att man undviker att bli alltför stillasittande, helt enkelt.*

Frihetskänsla och ett smidigt färdmedel

Cykling beskrivs innebära en frihetskänsla, att till exempel kunna cykla på sin fritid. Den beskrivna frihetskänslan relateras också till att cykeln ses som ett smidigt färdmedel för att ta sig till exempelvis affären eller olika aktiviteter. Maj uppger att hon inte tänkt så mycket på möjligheten att cykla, utifrån de svårigheter som hennes funktionsnedsättningar innebär. Under intervjun nämner hon dock att en trehjuling faktiskt skulle kunna göra det möjligt för henne att cykla till matbutiker och till olika aktiviteter och evenemang i stadens centrum.

Ekonomiskt fördelaktigt

Eva påpekar att cykel som färdmedel är ekonomiskt fördelaktigt. I det sammanhanget konkurrerar cyklingen ut resande med såväl kollektivtrafiken som bilen: cykeln i sig må kosta, men själva resandet är gratis.

6. Resultat: Workshop

Under workshopen diskuterades de redovisade resultaten från enkät- och intervjustudierna, och där deltagarna gjorde reflektioner utifrån egna erfarenheter från respektive verksamheter (Linköpings kommun, Region Östergötland, Funktionsrätt Östergötland, Cykelfrämjande, Trafikverket samt arkitektfirma). I detta kapitel sammanställs resultaten från workshopen, med fokus på de förbättringsbehov som deltagarna diskuterade gällande möjligheter för personer med funktionsnedsättning att cykla.

6.1. Trafikmiljö

Ett ämne som lyftes i workshopen var att cykelvägars dimensioner borde utgå från anpassade cyklar, eftersom de oftast är bredare och tar mer plats jämfört med konventionella cyklar. Enligt den deltagande trafikplaneraren kan detta dock vara svårt när det gäller stadsmiljöer, eftersom prioriteringar i första hand måste göras för olika samhällstjänster:

> *Vi har saker som vi ska förhålla oss till om det är två fasader, då ska man få plats med ett visst antal funktioner i ytan mellan dem. Och då är det ofta att i stadskärnan, att cykelbanan får plockas bort på grund av att vi inte kan uppnå 2,2 meter[9]. Och då ser vi att det är viktigare att man har framkomlighet för leverans och färdtjänst eller sopbil för den delen, än att ha en fullgod cykelbana.*

Detta är ett exempel på hur olika samhällsintressen kan kollidera, och där cykelaspekter generellt kan få ge vika med anledning av andra samhälleliga prioriteringar, i en specifik miljö.

Ett hela resan-perspektiv med sammanlänkade cykelvägar och möjlighet att kombinera cykling med andra färdsätt är enligt deltagarna generellt viktiga förutsättningar för ökad cykling. Likväl kan hinder och barriärer finnas i detta sammanhang för cyklister, men för personer med funktionsnedsättning kan dessa vara extra svåra. Det kan till exempel brista i framkomlighet för anpassad cykel på en perrong när man vill ta med sig cykeln på tåget, och en deltagare lyfte också att det inte längre finns tågvärdar på Östgötapendeln, som skulle kunna vara behjälpliga.

Under workshopen lyftes att nya färdmedel, som elsparkcyklar, ofta lämnas på cykelbanor och kan utgöra hinder för cyklister. En deltagare påpekade också att cyklister med funktionsnedsättning kan ha svårt att bedöma hastigheten hos elcyklar och elsparkcyklar, vilket försvårar beslut om exempelvis väjning. Andra hinder som nämndes var halka och rullgrus, och det konstaterades att detta är problem som påverkar de flesta cyklister.

En mer teknisk aspekt som lyftes i workshopen rörde trafikmiljön vid trafikljus. Möjligheten att hålla sig i ett räcke och/eller sätta ner foten på ett stöd medan man väntar vid ett trafikljus underlättar särskilt för personer med balanssvårigheter vid start och stopp. Det framkom också att det kan vara svårt för cyklister med funktionsnedsättning att hinna ta sig över korsningen innan trafikljuset slår om till rött, med anledning av att man till exempel har svårt med balansen vid stopp och start och därför behöver mer tid. En lösning som diskuterades var att införa en särskild knapp vid trafikljus som ger längre grönt ljus för personer med funktionsnedsättning. En ytterligare aspekt som togs upp var att det borde finnas parkbänkar längs cykelbanor, med tanke på att cyklister med funktionsnedsättning kan behöva vila. Samtidigt är detta en funktion som även andra cyklister och gående kan ha nytta av. Överlag ansåg deltagarna att förbättrad infrastruktur och bättre underhåll gynnar alla cyklister.

[9] 2,2 meter är minimibredden för cykelbana, i enlighet med kommunal VGU-guide (Linköpings kommun, 2025).

6.2. Cyklars utformning

Precis som i intervjuerna diskuterades i workshopen betydelsen av cykelns utformning, ur både ett estetiskt perspektiv och ett funktionalitets- och säkerhetsperspektiv. Vad gäller det estetiska perspektivet ställde en representant från Funktionsrätt Östergötland frågan om hur man kan få bort ”töntstämpeln” på trehjulingar och lådcyklar, och föreslog att dessa borde utvecklas så att de blir lite ”coolare”:

> *Jag tror på det där med lådcykel, att utveckla en lådcykel så att den blir lite coolare. För då tror jag också att då vänder du det där, att det inte är en trehjuling, utan nu har jag en lådcykel, kan skjutsa mina polare.*

Vad gäller säkerhetsperspektivet lyftes det att tvåhjulingar som har två hjul framtill är mer stabila jämfört de med två hjul bak. Det påpekades även att det finns cyklar med stödhjul, och som fälls upp när man har fått lite fart. Detta kopplar till att personer med funktionsnedsättning kan ha dålig balans precis vid start, men att de senare har balans under själva cyklingen.

6.3. Stöd och förebilder

Utifrån resultat från enkät- och intervjustudie är stöd och uppmuntran en viktig aspekt för att ta initiativet att börja – eller åtminstone prova på – att cykla. Samtidigt framkom det att respondenter inte hade fått stöd och uppmuntran att cykla, exempelvis från hälso- och sjukvården efter en förvärvad funktionsnedsättning. De två fysioterapeuterna som deltog i workshopen menade också att de inom vården är ”jättebra på att uppmuntra gång, men sämre vad gäller cykling”. Anledningen är att man utifrån sitt yrkesperspektiv har ett risktänk, det vill säga att man i sin yrkesroll kan känna osäkerhet kring huruvida patienten verkligen har förmåga att cykla, till exempel vad gäller balans och kognition. Om patienten själv tar upp att hen vill börja cykla igen så uppmuntrar man dock till detta. Men idag finns inte möjlighet för rehabiliteringen att till exempel hjälpa patienten med att prova olika typer av cyklar, eller med att exempelvis genomföra en kognitiv bedömning av patientens möjlighet att cykla.

Deltagarna diskuterade lösningar för hur personer med funktionsnedsättning skulle kunna få prova olika cyklar, och om det till exempel skulle vara möjligt att få låna en anpassad cykel av kommunen. Ett annat förslag var att olika anpassade cyklar demonstreras i samband med cykelmässor och utställningar. Vid sådana tillfällen skulle det även vara möjligt att få prova anpassade cyklar. Det påpekades också att det kan vara bra om någon som är insatt i aktuell(a) funktionsnedsättning(ar) är med i samband med provcykling:

> *Det finns ju personer som har nedsatt uppmärksamhet eller nedsatt känsel och känner inte riktigt vart de har sina armar sitt ben eller. Våga testa i en miljö där man vet också att det finns en person som känner till mig och min funktionsnedsättning.*

Att planera sin cykling blir extra viktigt för personer med funktionsnedsättning. Detta framkom tydligt i intervjustudien, men påpekades även av deltagare i workshopen: ”Man planerar ofta innan, för ju färre hinder som jag möter på, ju mindre energi tar det av mig.” Relaterat till detta lyfte man i workshopen en mer praktisk aspekt av stöd, i form av en webbaserad tjänst med kartor som ger information om till exempel koordinater, och som har bilder på hur infrastrukturen ser ut där man vill cykla.

Slutligen lyftes under workshopen betydelsen av förebilder och goda exempel som kan inspirera andra till att börja cykla: ”reklampelare”, som en deltagare uttryckte det. I detta sammanhang ses funktionsrättsorganisationerna som viktiga, som kan synliggöra ämnet funktionsnedsättning och cykling:

Som en bra förebild, att vara ute och synas, att jag tror att det är det som gör också att man pratar om saker och ting. Att synas. Jag tror att det är det som är grunden till mycket.

6.4. Ett inkluderande cykelperspektiv

Ett inkluderade cykelperspektiv innebär, enligt en representant från Funktionsrätt Östergötland, att personer med funktionsnedsättning involveras redan från början inför till exempel en ombyggnation, innan det blir för sent:

Men det här att vi är med från allra första början, för det blir dyrt om man inte gör det rätt från början. /…/. Så ta med oss från början.

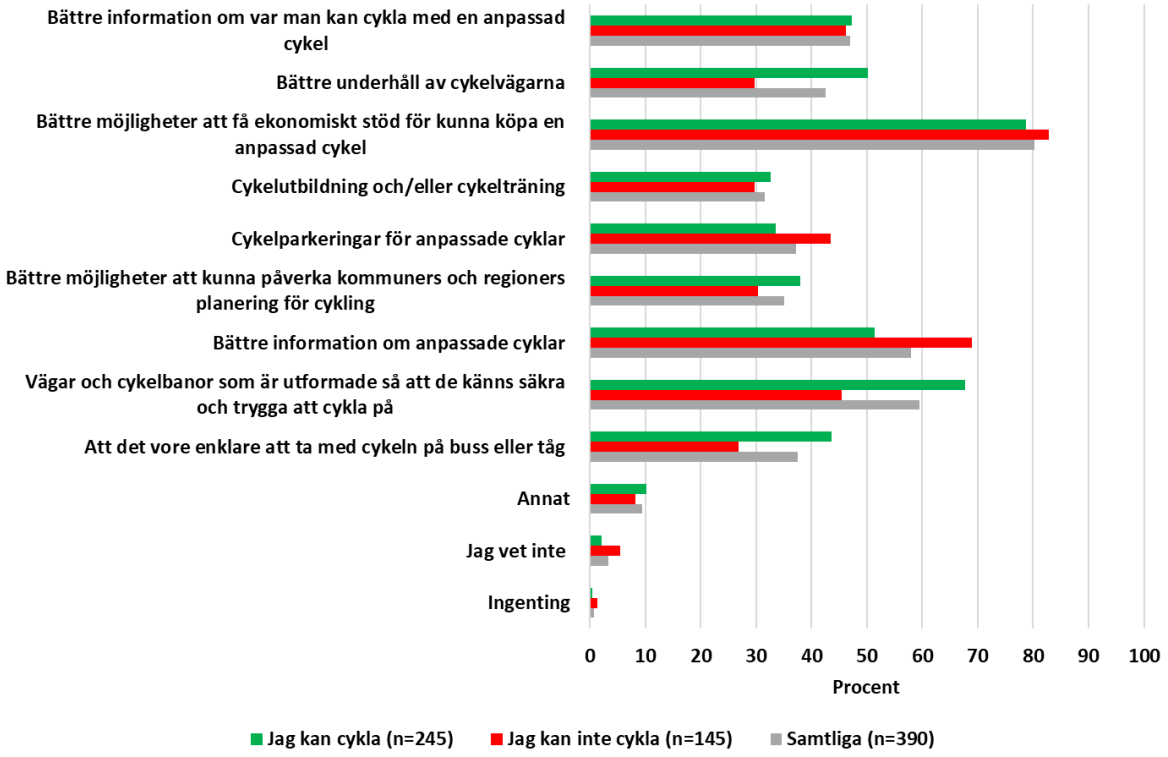
Funktionsrätt Östergötland utbildar företrädare som ska kunna delta i olika råd och bidra med ett bredare perspektiv än den egna funktionsnedsättningen. Vidare lyfte deltagaren att det är viktigt att ha i åtanke att olika funktionsnedsättningar kan innebära olika behov och att det ibland krockar, samtidigt som hen upplever att krockar sker mer sällan än vad man kanske skulle tro. Deltagaren menade också att personer med funktionsnedsättning inte endast bör inkluderas i samhällsplaneringen, utan även i forskning genom så kallade forskningspartners. Det kan handla om hur den fysiska miljön planeras, och om hur information och skyltar är utformade. Överlag diskuterade man under workshopen vikten av samverkan mellan olika aktörer. Genom samverkan kan man ta vara på varandras kunskaper och erfarenheter: det är viktigt att många olika perspektiv, tankar och idéer finns med i samhällsplaneringen för personer med funktionsnedsättning.

Under workshopen framkom det att medan kommunen fortfarande har kvar ett funktionshinderspolitiskt program, så har regionen valt att ta bort det. Anledningen är att det anses bli för många dokument att hantera, och att funktionshinderfrågor är något som ska genomsyra all verksamhet i vilket fall som helst. Detta kan dock, menade en deltagare, innebära att det glöms bort: ”Och då känner ju jag… då glöms det så lätt bort. Det är synd att det blir en hyllvärmare, man måste ändå ha något att stöta och blöta emot.” Den deltagande trafikplaneraren lyfte att man planerar utifrån de riktlinjer som kommunen har, men att det tenderar att bli ”ingenjörsaktigt”. Av den anledningen är det viktigt att kunskap om – i detta fall cyklister med funktionsnedsättning – kommer fram. Informationen måste in i organisationer, menade en annan deltagare, annars blir det svårt att arbeta med dessa frågor. Det framhölls att ett helhetsperspektiv är avgörande. Kostnader för drift och underhåll, liksom ekonomiskt stöd för anpassade cyklar till personer med begränsad ekonomi, kan vägas upp av de samhällsvinster som uppstår när personer med funktionsnedsättning får bättre möjligheter att cykla. Exempel på sådana vinster är minskat behov av hemtjänst för vardagliga ärenden och färre vårdinsatser. Samtidigt konstaterades att detta helhetsperspektiv ofta saknas, eftersom olika samhällsinsatser finansieras från separata budgetar.

7. Resultat: Sammantagna förbättringsförslag

I samtliga tre delstudier ställdes frågan om vilka åtgärder som bör göras för att skapa bättre förutsättningar för personer med funktionsnedsättning att cykla. Svaren från delstudierna speglar i stora delar en samstämmighet, varför de i detta kapitel redogörs sammantaget.

I Figur 10 ses initialt svar från enkätstudien, för en övergripande bild av uppfattningar om förbättringsbehov. Därefter ges en summerande genomgång av resultat från samtliga delstudier, utifrån områden där förbättringsbehov har identifierats. Avslutningsvis redogörs det för eventuella skillnader i uppfattningar mellan de som cyklar och de som inte cyklar.



Figur 10. Vilka åtgärder som skulle bidra till att fler personer med funktionsnedsättning börjar cykla. Andel av de svarande som markerat respektive alternativ uppdelat på om man kunde cykla eller inte och samtliga.

7.1. Trafikmiljö

Förbättringsförslag rörande trafikmiljö handlar om information, andra trafikanters beteenden, underhåll samt infrastruktur. Utifrån perspektiven säkerhet, trygghet och framkomlighet lyftes följande förbättringsförslag:

- Tydligare information till "vanliga" cyklister att följa trafikregler och visa hänsyn, för att minska oro och känslor av otrygghet hos cyklister med funktionsnedsättning.
- Kontinuerligt underhåll av cykelvägar.
- Tydlighet kring cykelparkering (t.ex. förteckning över var man kan parkera sin cykel samt tydligt markerade cykelställ).
- Trafikljus utformade så att cyklister med funktionsnedsättning ges längre tid att ta sig över korsningar.

- Avfasade trottoarkanter (för bättre säkerhet, trygghet och framkomlighet för cyklister med anpassade cyklar, men även för de som använder rullstol och permobil).
- Bredare cykelvägar (för att skapa bättre utrymme och säkerhet för breda cyklar, t.ex. lastcyklar och trehjulingar).
- Separerade cykelbanor.
- Sammanhållen cykelinfrastruktur.
- Bättre möjligheter till kombinerat resande, genom att exempelvis stationsmiljöer och allmänna kollektivtrafiksfordon utformas så att cyklar smidigt kan tas med på buss och tåg, speciellt avseende anpassade cyklar som oftast är större än konventionella cyklar.

7.2. Kostnad och stöldrisk

Omkring 80 procent av enkätdeltagarna, och oavsett om man själv cyklade eller inte cyklade, efterlyste möjlighet till ekonomiskt stöd för inköp av en anpassad cykel. Cykelkostnadens betydelse som en förutsättning för att cykla lyftes även i intervjuerna och i workshopen, och sammanfattningsvis gavs nedanstående förbättringsförslag:

- Cykelstöd liknande det som idag finns för bilstöd.
- Att anpassad cykel kan förskrivas som hjälpmedel (på samma sätt som gäller för rullstol), och att det är ett system som är enhetligt i alla regioner.
- Möjlighet att låna eller hyra anpassad cykel eller elcykel (t.ex. via regionen).

Att anpassade cyklar är dyra innebär enligt flera respondenter att de även är stöldbegärliga. För att reducera stöldrisken föreslås följande förbättringar:

- Bättre möjligheter att förvara cykeln (t.ex. cykelgarage för anpassade cyklar).
- Övervakning och ökade polisresurser.

Citatet nedan, från en kommentar i enkäten angående förbättringar, speglar kopplingarna mellan kostnadsaspekt, stöldrisk och nyttjande av cykel:

> *Filmkameraövervakning utomhus och vid cykelparkeringar och att polisen får mer resurser för cykelstölder. Tar du idag ut en dyr cykel och den blir stulen får du aldrig tillbaka den. Då vill man inte ta ut cykeln och använda den. Och det gäller både vanliga cyklar och ännu mer då anpassade cyklar som är ännu dyrare.*

7.3. Cyklars utformning

Förbättringsförslag rörande cyklars utformning kommer framför allt från de respondenter som cyklar, och som utgår från egna erfarenheter. Nedan listas förbättringsförslag rörande cyklars utformning:

- Trehjulingar med större hjuldimension (för stabilitetens skull).
- Symbol på cykeln som visar att man är en cyklist med funktionsnedsättning, speciellt för konventionella cyklar.
- Trehjulingar och lastcyklar med en mer ungdomlig design för att locka fler med funktionsnedsättning att cykla, speciellt yngre personer.

De två första punkterna handlar först och främst om säkerhet och trygghet, medan den sista punkten handlar om betydelsen av cykelns estetiska utformning, och som lyftes i samtliga tre delstudier. Maria uttrycker det till exempel på följande vis:

Men jag tror att fler som har funktionsnedsättning, som är lite yngre, skulle cykla mer om man fick möjlighet till en trehjuling som är lite mer ungdomligare, än att det ser ut som en barncykel.

7.4. Information och stöd

I enkäten var det närmare 60 procent totalt sett bland respondenterna som efterlyste bättre information om anpassade cyklar, framförallt bland de som inte cyklade. Bättre information efterlystes även i intervjuerna, där flertalet av respondenterna inte hade fått information eller stöd från hälso- och sjukvården och/eller funktionsrättsorganisationerna om möjligheter för personer med funktionsnedsättning att cykla. Bo och Lena berättar också att medlemmar inom deras respektive funktionsrättsorganisationer har uttryckt förvåning över att de cyklar, och att de själva inte reflekterat över möjligheten. Bo berättar följande:

Dom tänker inte på det. Jag märker det ofta i sammankomster, att ”Cyklar du?”, säger dom, de är lite förvånade, Parkinsonförbund och annat. Dom tycker att när man lägger av för balansens skull, då ställer man en tvåhjuling nånstans, men att byta upp till en trehjuling sen, det har man inte satt igång.

Nedan sammanfattas de åtgärder som föreslagits rörande olika former av information och stöd, med syfte att öka och förbättra möjligheter för personer med funktionsnedsättning att cykla:

- Ökad information från hälso- och sjukvård, funktionsrättsorganisationer och föreningar som arbetar med paraidrotter, om cyklingens positiva effekter för hälsa och välmående samt om vilka cyklar som finns och vart man vänder sig för att få prova att cykla.
- Speciell stödtelefon/rådgivning dit man kan ringa för olika sorters frågor eller vid behov av hjälp i olika situationer gällande cykling.
- Kurator med ansvar att slussa vidare patienter från vården till idrotten, i detta fall cykling.
- Cykelutbildning, och som till exempel kan integreras i befintliga aktiviteter. Ett exempel som ges på en sådan aktivitet, och där cykelutbildning skulle kunna ingå, är ”Må bra med kultur och natur”10, som är ett komplement till vård och behandling för personer med stressrelaterade besvär, smärta eller oro och där en rad olika aktiviteter erbjuds (t.ex. dans, slöjd, skogsbad).
- Möjlighet att få prova och/eller hyra en anpassad cykel innan eventuellt köp, för att se om det passar ens behov. Provcykling kan till exempel ske på en rehabiliteringsanläggning eller i samband med olika cykelmässor.

Den senare punkten, om möjligheten att få prova en anpassad cykel, belyses i följande kommentar från enkäten, och där respondenten relaterar detta till den höga inköpskostnaden för anpassade cyklar:

Behövs större utprovningsmöjligheter för anpassade cyklar, likt hur det fungerar med andra hjälpmedel via hjälpmedelscentraler. I synnerhet om man sedan behöver bekosta den själv. Vem beställer en handcykel för 30000-150000kr utan att kunna prova först?

7.5. Synliggörande och möjlighet att påverka

Respondenternas önskemål om bättre information och stöd för att börja cykla är nära relaterat till uppfattningen om att cyklister med funktionsnedsättning inte är synliggjorda, varken i debatter eller beslut: ”Vi blir inte lyssnade på, vi prioriteras inte”, säger till exempel Rakel. Dessa uppfattningar, om

[10]Se 117 Region Östergötland (2025).

att olika aktörer inte lyssnar på målgruppen, tangerar en uppfattning om att det inte förväntas att personer med funktionsnedsättning kan cykla, vilket Maria uttrycker nedan:

> *Och att det är något generellt, att man tänker att folk med funktionsnedsättning inte kan cykla.*

Utifrån delstudiernas resultat gavs nedanstående förbättringsförslag, och som övergripande handlar om ökad förståelse för personer med funktionsnedsättning, som ett steg för arbete med att skapa bättre förutsättningar att cykla utifrån målgruppens behov och erfarenheter:

- Att politiker och andra samhällsaktörer lyssnar på målgruppens behov och erfarenheter rörande framkomlighet och tillgänglighet som cyklist. Detta blir extra viktigt i samband med planering av cykelinfrastruktur.
- Att produktutvecklare i högre grad än gällande beaktar målgruppens behov och erfarenheter avseende cyklars utformning, både utifrån ett estetiskt perspektiv och ett funktionalitets- och säkerhetsperspektiv.
- Att kunskap om förutsättningar för personer med funktionsnedsättning att cykla sprids till media och därmed allmänheten, med syfte att skapa förståelse och ökat hänsynstagande i trafikmiljöer.

7.6. Skillnader i förbättringsförslag mellan de som cyklar och de som inte cyklar?

På frågan om vilka förbättringar som borde göras, för att öka möjligheterna för personer med funktionsnedsättning att cykla, ses i intervjuerna en samstämmighet mellan de som cyklar och de som inte cyklar. Bland de som inte cyklar är dock fokus framför allt på aspekter som handlar om behov av information och stöd samt hjälp med finansiering, medan de som cyklar i större omfattning lyfter förbättringar i infrastruktur och vägunderhåll, grundat i egna erfarenheter. Liknande uppdelning ses för enkäten, där de signifikanta skillnaderna mellan delgrupperna är att de som cyklar oftare efterlyser bättre utformning av vägar och cykelbanor som ökar säkerhet och trygghet samt att det ska vara enklare att ta med cykeln på bussen eller tåget. I två fall betraktas åtgärder som viktigare av de som inte cyklar: parkeringar för anpassade cyklar och bättre information om dessa cyklar.

8. Resultaten i ljuset av den biopsykosociala modellen

Som beskrivits ovan har tidigare forskning visat att cyklister med funktionsnedsättning sällan är representerade i cykelpolicyn och cykelplaner. Avsaknad av representation av cyklister med funktionsnedsättning i cykelpolicyn kan enligt Andrew m.fl. (2018) härledas till att den så kallade medicinska modellen är gällande – i detta fall hänvisar författarna till förhållanden i Storbritannien. Historiskt har flera modeller utvecklats för att förstå och förklara funktionsnedsättning och funktionshinder, och där den medicinska modellen beskriver funktionshinder som orsakat av själva funktionsnedsättningen, vilket innebär att omgivningsfaktorer inte beaktas (Barnes, Oliver & Barton, 2002). Med den biopsykosociala modellen, med dess tre nivåer (biologisk, psykologisk samt social nivå), ges istället möjlighet till en holistisk förståelse som tar hänsyn till både funktionsnedsättning och funktionshinder, genom att det komplexa samspelet mellan de tre nivåerna, och de olika faktorer som kan identifieras på dessa nivåer, tydliggörs. På *den biologiska nivån* ses de olika funktionsnedsättningar och diagnoser som studiens deltagare uppgett att de har, och som är faktorer som är biologiskt givna (jfr Danermark, 2001). Olika funktionsnedsättningar och diagnoser kan givetvis i sig innebära olika former av förutsättningar för individer att cykla, men förutsättningarna påverkas även av faktorer på såväl den *psykologiska nivån* som den *sociala nivån*, och som antas vara sociala fenomen (ibid.). Faktorer på *den psykologiska nivån* kan handla om enskilda individers preferenser, värderingar, motivation och känslor och hur man upplever sin funktionsnedsättning. Har man till exempel innan en förvärvad funktionsnedsättning cyklat mycket, kan detta vara något som man vill fortsätta med, trots svårigheter med till exempel balans och hjärntrötthet. Man känner en stark motivation att fortsätta med något som man uppskattar. Motivationen att cykla relaterar även till faktorer på *den sociala nivån*, till exempel hur man upplever infrastrukturens utformning för anpassade cyklar där man bor/vill cykla, eller huruvida man har fått information, uppmuntran och stöd för att cykla från anhöriga och/eller olika samhällsinstitutioner. Ett annat exempel är att man inte tror sig kunna klara av att cykla med anledning av aktuell funktionsnedsättning, det vill säga att man känner en osäkerhet på *den psykologiska nivån* om den egna förmågan att cykla, och som i sin tur är kopplat till såväl den specifika funktionsnedsättningen på den *biologiska nivån* (t.ex. en funktionsnedsättning som innebär balanssvårigheter), som faktorer på den *sociala nivån,* till exempel bristande underhåll av cykelvägar, och som upplevs som en säkerhetsrisk. Samtliga av dessa exempel är grundade i resultaten från föreliggande studie.

9. Sammanfattande diskussion och slutsatser

Syftet med denna studie har varit att undersöka hur personer med funktionsnedsättning upplever barriärer respektive möjligheter för att cykla. Syftet har även varit att identifiera förbättringsbehov för målgruppens förutsättningar för att cykla. I detta kapitel sammanfattas och diskuteras resultaten från enkätstudien, intervjustudien och workshopen. Avslutningsvis ges en redogörelse för identifierade utvecklingsområden.

9.1. Att cykla har många fördelar

Oavsett om respondenterna uppger att de cyklar eller inte ses en samstämmighet i uppfattningen om cyklingens goda effekter för hälsan, både psykiskt och fysiskt. Bland respondenter som cyklar finns även de som gör detta eftersom de har svårigheter med att resa med kollektivtrafiken, eller att de inte längre kan eller får köra bil. Dessa resultat är i linje med tidigare forskning som visat på de hälsofördelar som cykling kan ha för många personer med funktionsnedsättning (Clayton & Parkin, 2016b; Cox & Bartle, 2020; Inckle, 2020).

Trots de beskrivna fördelarna för personer med funktionsnedsättning att cykla finns en rad barriärer och svårigheter, och som lyfts i såväl denna studie som i tidigare forskning. Den fortsatta diskussionen tar utgångspunkt i framförallt dessa barriärer och svårigheter, för att slutligen lyfta cykeln som en möjliggörare, kopplat till identifierade utvecklingsområden.

9.2. Information och stöd är viktigt

Av intervjustudien framkommer det att några av de som cyklade, och som hade en förvärvad funktionsnedsättning, hade börjat cykla efter att de fått uppmuntran och stöd från anhöriga. Ett tema som löper genom både enkät- och intervjustudie, och bland både de som cyklar och de som inte cyklar, är dock att man saknar stöd, uppmuntran och information från samhället för att börja cykla. Man saknar till exempel information om var man kan få prova på att cykla med en anpassad cykel, liksom även information om vilka olika cyklar som finns på marknaden. Här kan en parallell göras till Hickman (2016), som lyfter vikten av råd och stöd till cyklister med funktionsnedsättning i samband med val och beslut om inköp av cykel. Frågan är vilken aktör i samhället som ska ansvara för detta. I workshopen berättade till exempel en deltagande fysioterapeut att de gärna uppmuntrar patienter som vill cykla, men att de samtidigt har ett risktänk utifrån sin yrkesroll: klarar patienten av att cykla? I dagsläget finns det inte heller enligt deltagaren möjlighet för att man inom rehabiliteringen kan göra tester rörande patientens förmågor att cykla, eller att man kan hjälpa till vid provcykling. Ett gott exempel avseende provcykling är dock Svenska Cykelförbundet och Svenska Triathlonförbundet samarbete med Fritidsbanken[11], där personer med funktionsnedsättning kan få möjlighet att prova och låna olika typer av cyklar (Svenska Cykelförbundet, 2024). Det kan också handla om att personer med funktionsnedsättning aldrig har lärt sig att cykla, och i enkäten var det 32 procent som trodde att cykelutbildning och cykelträning skulle kunna få fler personer med funktionsnedsättning att börja cykla. I ett internationellt perspektiv har flera utvärderingar gjorts rörande cykelutbildning/cykelträning för personer med funktionsnedsättning, men där fokus framför allt har varit barn (se Nyberg & Levin, 2023). Resultaten har övergripande varit goda, men några utvärderingar har visat på viss problematik med utbildningarna, så som avsaknad av övergång till att cykla självständigt (Cox & Bartle, 2020), att utbildningarna är ostrukturerade och att det kan saknas trafiksäkerhetsutbildning (Berent, Fujiyama & Yoshida, 2021). Troligtvis är det, som påpekats av Berent, Fujiyama och Yoshida (2021), viktigt att utbildningar av detta slag initieras av beslutsfattare på hög nivå och att information om utbildningarna får spridning. Resultat från föreliggande studie

[11] Fritidsbanken är en ideell förening där man – i likhet med ett bibliotek – kan låna sport- och friluftsprylar. Även utrustning för personer med funktionsnedsättning lånas ut. Läs mer på https://www.fritidsbanken.se/.

visar också att respondenter inte vet vart man ska vända sig avseende utbildningar och möjligheter att få prova på olika cyklar.

I intervjuerna framkom goda exempel på personer med funktionsnedsättning som cyklar, och där cyklingen för dessa personer har inneburit många positiva effekter. Man kan beskriva dem som förebilder, och sannolikt skulle deras berättelser kunna så ett frö hos andra personer med funktionsnedsättning, som själva inte har tänkt på möjligheten att cykla, eller inte tror sig kunna cykla.

9.3. Anpassade cyklar är dyra

I samtliga delstudier lyftes den höga kostnaden för en anpassad cykel. I enkäten uppgav exempelvis mer än varannan respondent att detta helt eller delvis var anledningen till att man inte cyklade. I samtliga delstudier uttrycktes även en önskan om cykelstöd liknande det som idag finns i form av bilstöd, och det fanns också en önskan om att kunna hyra en anpassad cykel. Frågan om cykelstöd för personer med funktionsnedsättning har varit aktuell på politisk nivå, i motioner till riksdagen. I motionen ”Särskilt cykelstöd för personer som behöver specialutformad cykel” (Motion 2021/22:4089) är utgångspunkten vikten av fysisk hälsa, vilket sätts i kontrast till det stöd som finns för permobilar och elscooter. Motionen avslogs av Socialutskottet (Betänkande 2021/22: SoU12). I motionen ”Särskilt cykelstöd för transport, rörelse och ökad folkhälsa” (Motion 2023/24:691) ges förslag om utredning om hur ett system för cykelstöd för anpassade cyklar kan utformas, och hur ett sådant system kan innebära att personer med funktionsnedsättning får möjlighet att prova, låna eller hyra anpassade cyklar (i motionen beskrivet som ”specialcyklar”). I samma motion påpekas det även att reglerna för hjälpmedel ser olika ut i Sverige, och att cykel som fritidshjälpmedel i de flesta regioner endast gäller för barn. Även i denna motion påtalas det att stöd redan finns för permobil och elscooter, och som inte gynnar fysisk aktivitet. Det relateras även till trenden om att möjliggöra cykling för fler, och ”att cykeln som transportmedel helt har förbisetts för personer med funktionsnedsättning” (s. 2). Cykelstöd motiveras också av att anpassade cyklar är så pass dyra att det är få som köper dem. I svaret på motionen (Socialdepartementet, 2024) uppges att det efterfrågade initiativet om en utredning för närvarande inte finns, men att det finns andra möjligheter till tillgång till anpassad cykel. En hänvisning görs här till en rapport från Socialstyrelsen, om bland annat förskrivning av anpassade cyklar i femton regioner och som inte tar ut avgift för barn och unga, men det beskrivs inte i svaret vad som gäller för vuxna. I den rapport som det hänvisas till redogörs det för resultat som visar att stöd för cykel som hjälpmedel inte förskrivs i 73 procent av de kommuner som svarade på enkäten i undersökningen, och det påpekas även att det ser olika ut i landet (Socialstyrelsen, 2021).

Att anpassade cyklar många gånger är dyrare än konventionella cyklar har även lyfts i internationell forskning, och där det relateras till att personer med funktionsnedsättning ofta kan ha sämre ekonomiska förutsättningar jämfört med personer utan funktionsnedsättning (se t.ex. Cox & Bartle, 2020; Wheels for Wellbeing, 2019). Även svensk statistik visar att personer med funktionsnedsättning har sämre ekonomi jämfört med personer utan funktionsnedsättning (SCB, 2022). Sämre ekonomiska förutsättningar, i kombination med cyklingens hälsofrämjande fördelar – inte minst för den aktuella målgruppen – torde vara starka skäl för att se över möjligheterna med cykelstöd, i linje med funktionshinderspolitikens mål om ett mer jämlikt samhälle:

> *Åtgärder som syftar till att förebygga och motverka diskriminering är grundläggande om människors lika värde ska respekteras. Att förebygga uppkomsten av all form av diskriminering är därför en viktig del i arbetet för delaktighet och jämlikhet. (Prop. 2016/17:188, s. 7).*

9.4. Cykelns utformning har betydelse

Av respondenterna som svarat på enkäten var konventionell cykel den mest vanliga cykelmodellen som användes (varav 23% hade elassistans). Det är också de respondenter som använder konventionell cykel som i större omfattning uppger att de upplever osäkerhet med att cykla i vissa korsningar, på cykelöverfarter och vid halt väglag, jämfört med cyklister med andra cykelmodeller. En förklaring till detta kan vara att en anpassad cykel, till exempel en trehjuling, kan underlätta cyklingen för personer med försämrad balans. Cyklisten behöver till exempel inte kliva av cykeln i samband med trafikljus, vilket innebär förbättrad trafiksäkerhet (Hagemeister, Krause & Bunte, 2018; Krause m.fl., 2013). Likväl är det sällsynt att personer med funktionsnedsättning använder trehjulingar, och Krause m.fl. (2013) menar att en anledning kan vara att de liknar barncyklar. Att trehjulingar liknar förstorade barncyklar beskrevs även av en av de intervjuade respondenterna, och som efterlyste trehjulingar med mer ungdomlig design för att locka fler till att cykla. Liknande resonemang gavs i workshopen, och där det även påpekades att lådcyklar skulle kunna vara utformade så att de i högre grad kan locka till exempel yngre cyklister.

Även om trehjulingens fördelar avseende trafiksäkerhet har lyfts i tidigare studier, så beskrevs de av intervjuade respondenter och workshopdeltagare (med egna erfarenheter) som svårmanövrerade, och att det krävs en speciell teknik för att cykla på dem. Några påtalade att trehjulingars hjul är små, vilket upplevs göra cykeln instabil. Detta indikerar behovet av att man får prova olika typer av cyklar innan eventuellt beslut att köpa en cykel.

Ytterligare en aspekt rörande cykelns utformning är att andra trafikanter – främst bilister – inte inser att cyklisten har en funktionsnedsättning, som till exempel kan innebära balanssvårigheter. Detta blir extra påtagligt för de cyklister som använder en konventionell cykel, och liknande resultat har påträffats i tidigare studier (Cox och Bartle, 2020; Jelijs m.fl., 2019). I föreliggande studie menade också några av de cyklister som hade en anpassad cykel att det kan vara en fördel att ha en sådan cykel, eftersom det gör andra trafikanter mer uppmärksammade och hänsynstagande.

9.5. Behov av en inkluderande trafikmiljö

Brister i infrastruktur och underhåll var det som i enkäten beskrevs som de främsta svårigheterna för de respondenter som cyklade. Resultaten återspeglas i intervjuerna, liksom även i tidigare forskning (Fabriek, De Waard & Schepers, 2012; Wheels for Wellbeing, 2019). De exempel på brister i underhåll som framkommit i föreliggande studie, och som försvårar cykling, var bland annat rullgrus, skymd sikt på grund av höga häckar och ojämnheter i asfalt. Vad gäller brister i infrastruktur beskrev respondenter till exempel att cykelvägnät inte är sammanhållna, att backar och kurvor är snäva eller ha fel dosering, att cykelbanor och tunnlar saknar belysning, och att cykelvägar är smala och bristfälligt skyltade. Därutöver påtalades det att andra trafikanters beteende kunde få respondenterna att känna sig otrygga i trafiken, så som cyklister och bilister som kör för nära, och fotgängare som inte är uppmärksamma.

Brister i infrastruktur och underhåll är aspekter som även påpekats av cyklister utan funktionsnedsättning (Liljegren & Szafran-Kozdrój, 2014; Niska, 2007), och betydelsen av underhåll för cyklister avspeglar sig i olycksstatistiken: i Sverige kunde exempelvis 43 procent av alla singelolyckor mellan åren 2014 och 2019, där cyklisten skadats allvarligt, kopplas till brister i drift och underhåll (Eriksson m.fl., 2022a). Det kan även handla om cykelolyckor i samband med vägarbete, där de vanligaste orsakerna är att cyklisten cyklat omkull på grund av exempelvis kablar och rör som dragits över cykelvägen, löst grus och stenar från vägarbetet, omarkerade kanter, eller gropar eller andra ojämnheter (Niska m.fl., 2014). Ett förbättringsförslag som lyfts är att använda varningslampor i större omfattning än vad som är gällande, eftersom cykellysen inte är tillräckligt starka för att uppmärksamma cyklisten på vägarbetet i mörker, trots uppsatta reflexskyltar. Författarna poängterar även att riktlinjer för vägarbeten är otydliga vad gäller cyklisters förutsättningar och behov

och hur cyklister ska hanteras i praktiken. Detta handlar om cyklister generellt, men de beskrivna bristerna blir extra svåra för cyklister med funktionsnedsättning, vilket också beskrivs i intervjuer i föreliggande studie.

Flera av de barriärer som framkommit i delstudierna medför brister utifrån ett hela resan-perspektiv, och som kan innebära att man inte kan göra den resa med cykel som man önskar eller behöver. I intervjuer beskrevs till exempel att man inte kan ta med sin anpassade cykel på tåg eller buss, alternativt att det går att ta med en cykel på tåg men att det inte går att ta sig till perrongen på grund av tunnlar som inte är anpassade för trehjulingars framkomlighet. Ett annat exempel är cykelvägar som inte är sammanlänkade. Sådana brister utifrån ett hela resan-perspektiv gäller inte bara för cyklister med funktionsnedsättning, och Eriksson m.fl. (2022b) påpekar i ett regeringsuppdrag om mål för ökad cykling just vikten av ett hela resan-perspektiv, till exempel att man kan kombinera sin cykelresa med andra färdsätt. Författarna lyfter de vinster som kan ses om ett hela resan-perspektiv tillämpas avseende cykling, så som ökad tillgänglighet och hälsa, samtidigt som klimat- och miljöpåverkan minskar.

Hickman (2016) rekommenderar att det sätts en standard för cykelinfrastruktur utifrån storlek på olika cykelmodeller, vilket ökar framkomligheten för cyklister med till exempel bredare cyklar. Wennberg, Nilsson och Stigell (2015) påpekar också att lastcyklar, som är bredare och längre än vanliga cyklar, ställer krav på bredare cykelbanor och parkeringsmöjligheter för denna typ av cyklar. Vikten av att anpassa cykelvägar för större och bredare cyklar lyftes även i intervjuerna i föreliggande studie, och är ytterligare ett exempel på en åtgärd som skulle gynna flertalet cyklister, och inte bara de med funktionsnedsättningar. Samtidigt påpekas det i workshopen att en kommun inte alltid har möjlighet att planera för breda cykelvägar i stadsmiljöer, eftersom andra samhällsfunktioner prioriteras, så som framkomlighet för bland annat leveranser, färdtjänst och sophantering. Olika samhällsintressen kan således kollidera, och där cykelaspekter generellt kan få ge vika med anledning av andra samhälleliga prioriteringar, i en specifik miljö.

Ambitionen om ett transportsystem som kan användas av alla i största möjliga utsträckning relaterar till idén om universell utformning (jfr. Förenta nationerna, 2006). Om principen om universell utformning används redan från början, exempelvis vid planering av ny cykelinfrastruktur och där hänsyn tas till människors olika behov och förutsättningar, minimeras risken för att anpassningar och dyra åtgärder måste göras i efterhand (jfr. Myndigheten för delaktighet, 2025). Universell utformning är också något som förespråkas i regeringsstrategin till propositionen *Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling* (Prop. 2016/17:21), och där betydelsen av att myndigheter har kunskap om funktionsnedsättningar och resenärers olika behov och förutsättningar påpekas. Att lyssna på personer med funktionsnedsättningar, om deras erfarenheter och behov, får stor betydelse i detta sammanhang.

9.6. Arbete för ökad cykling ska inkludera personer med funktionsnedsättning

Tidigare studier har visat att cyklister med funktionsnedsättning sällan är representerade i cykelpolicyn och cykelplaner, vare sig i Sverige (Müller, 2021; Müller m.fl., 2021) eller i andra länder (Andrew m.fl., 2018; Clayton & Parkin, 2016a; Wheels for Wellbeing, 2019). Det finns även enligt flera forskare en allmän missuppfattning om att personer med funktionsnedsättning inte kan cykla (se t.ex. Aldred, Woodcock & Goodman, 2016; Inckle, 2020), vilket också belysts av föreliggande studies respondenter. En sådan missuppfattning, och att målgruppen inte finns representerad i cykelpolicyn och cykelplaner, innebär sannolikt att behov hos cyklister med funktionsnedsättning inte hörsammas. Följaktligen bör cykelpolicyn och cykelplaner ha mer fokus på personer med funktionsnedsättning (Oram & Burns, 2020). I enkätsvar och intervjuer efterlyste respondenterna också en större förståelse hos beslutsfattare vad gäller behov och erfarenheter av att vara cyklist med funktionsnedsättning: man vill bli lyssnad på. I workshopen påpekade representanter från Funktionsrätt Östergötland vikten av att

personer med funktionsnedsättning bjuds in i samband med cykelplanering, så att hänsyn tas till deras behov och erfarenheter. Detta kopplar även till Müller m.fl. (2021) som påpekar nödvändigheten av ett inkluderande perspektiv, där planerare måste ha kunskap om behov hos personer med funktionsnedsättning. Beaktas detta ökar förutsättningarna för att cykeln kan bli en möjliggörare för fler personer med funktionsnedsättning än vad som är gällande i dagsläget. Och om planering av och arbete med infrastruktur och underhåll har utgångspunkt i behov och erfarenheter hos cyklister med funktionsnedsättning, leder det till förbättringar som gynnar alla cyklister (Hickman, 2016).

9.7. En komplex fråga med samverkande faktorer

När resultaten från föreliggande studie studeras utifrån den biopsykosociala modellen tydliggörs hur flera olika faktorer interagerar och påverkar varandra, gällande möjligheten för personer med funktionsnedsättning att cykla. Frågan om cykling och funktionsnedsättning är således komplex, och för att öka förutsättningarna för personer med funktionsnedsättning att cykla krävs en helhetsbild och där flera åtgärder och förbättringar sker parallellt. Det kan finnas en utmärkt cykelinfrastruktur, men har man inte råd med en anpassad cykel så kan den inte nyttjas. Och omvänt: även om man har råd med en anpassad cykel så kanske den inte kan användas med anledning av till exempel bristande cykelinfrastruktur. Uppmuntran, stöd och information har visat sig viktigt i såväl denna studie som i tidigare studier, men det måste även finnas förutsättningar för att faktiskt börja cykla, utifrån till exempel just ett kostnadsperspektiv och ett infrastrukturperspektiv. Resultaten belyser även att i arbete med cykelfrågor relaterat till funktionshinderfrågor bör kunskap från en rad olika aktörer inbegripas, så som personer med funktionsnedsättning, trafikplanerare och politiker, representanter från hälso- och sjukvård, cykelorganisationer och forskarsamhället. Med olika kunskaper kan också olika åtgärder införas. Men en blandning av åtgärder har även stor betydelse för att öka cykling generellt, vilket bland annat påpekas i en utredning av Wennberg, Nilsson och Stigell (2015). I utredningen, som tar utgångspunkt i ökningen av olika cyklister och cykelformer, lyfts till exempel vikten av en kombination av både fysiska och kommunikativa åtgärder.

9.8. Utvecklingsområden

Det talas, forskas och arbetas för en kollektivtrafik som är tillgänglig för personer med funktionsnedsättning: det saknas inte en diskussion i denna fråga. Likväl finns fortfarande barriärer som försvårar för personer med funktionsnedsättning att nyttja kollektivtrafiken (se t.ex. Hansson m.fl., 2023). Vad gäller cyklister (och potentiella cyklister) med funktionsnedsättning diskuteras sällan vare sig barriärer eller möjligheter. Om mål om att öka cykling (se t.ex. Eriksson m.fl. 2022b; Regeringskansliet, 2017) ska bli framgångsrikt behövs en sådan diskussion lyftas, med syfte att inkludera personer med funktionsnedsättning. Bristen på representation i cykelpolicyn och cykelplaner, i kombination med brist på information, stöd och uppmuntran till personer med funktionsnedsättning rörande möjlighet till cykling, innebär att många personer med funktionsnedsättning aldrig får chansen att prova på om cykling skulle kunna fungera för dem. Kostnaden för en anpassad cykel är också hög, och i enkäten svarade exempelvis 80 procent av respondenterna att ekonomiskt cykelstöd skulle bidra till ökad cykling inom målgruppen.

Även om en samstämmighet ses i svaren på frågan om vilka förbättringar som bör göras, ses en viss skillnad mellan de som cyklar och de som inte cyklar kring vilka förbättringar man ser som viktigast. Medan de som inte cyklar framförallt vill se förbättringar rörande information och hjälp med finansiering, lyfter de som cyklar i större omfattning behov av förbättringar i infrastruktur och vägunderhåll, grundat i egna erfarenheter. Det behövs olika insatser parallellt för att möjliggöra och förbättra för personer med funktionsnedsättning att cykla, dels med anledning av individers enskilda behov, dels utifrån att flera faktorer påverkar möjligheterna för personer med funktionsnedsättning att cykla, vilket har belysts med hjälp av den biopsykosociala modellen. Med utgångspunkt i resultaten från de tre delstudierna (se kapitel 7, *Resultat: Sammantagna förbättringsförslag*), kompletterat med

vad som framkommit i tidigare forskning, ses följande övergripande utvecklingsområden för att skapa bättre förutsättningar för målgruppen att cykla:

- *Underlätta utifrån ett kostnadsperspektiv:* Flera motioner har skrivits avseende möjligheter för kostnadsstöd för anpassad cykel. Det behövs dock mer påtryckning för att exempelvis en utredning kring detta sker. Även möjligheter att hyra eller låna en anpassad cykel bör undersökas.
- *Produktutveckling av cykelmodeller:* Cykelmodeller lämpliga för personer med funktionsnedsättning kan alltid utvecklas och bli bättre, avseende såväl komfort, säkerhet och utseende. Behov och preferenser är ofta individuella, varför det bör finnas ett stort utbud av olika sorters anpassade cyklar.
- *Bättre information och stöd:* En viktig aspekt i arbetet med att få fler personer med funktionsnedsättning att cykla är att sprida information av olika slag, bland annat om anpassade cyklar och var man kan testa dem, och om resvägars framkomlighet. Information och stöd rörande möjligheter för personer med funktionsnedsättning kan exempelvis ske via hälso- och sjukvården, kommuner och funktionsrättsorganisationer. Information och inspiration till att börja cykla kan även ske genom att förebilder – det vill säga cykelentusiaster med funktionsnedsättning – berättar och föreläser om sina erfarenheter, till exempel på funktionsrättsorganisationer eller i andra forum. Det är också av stor vikt att personer med funktionsnedsättning får möjlighet att testa olika cykelmodeller, till exempel i samband med cykelmässor eller vid en rehabiliteringsanläggning.
- *Förbättring av cykelinfrastruktur och vägunderhåll:* Utifrån ett hela resan-perspektiv bör cykelvägar vara sammanlänkade, och det ska vara enkelt att till exempel ta med sig sin cykel på tåget, genom att till exempel perrongen är i nivå med tågets dörrar. Skyltning i samband med vägarbete bör göras tydligare. Ett gott vägunderhåll bör beaktas, då brister i underhåll oftast utgör större svårigheter för cyklister med funktionsnedsättning jämfört med cyklister utan funktionsnedsättning. Exempel på specifika åtgärder är att miljön kring trafikljus kan anpassas bättre utifrån behov hos cyklister med funktionsnedsättning (möjlighet att hålla sig fast i ett räcke och/eller sätta ner foten på ett stöd i samband med väntan vid trafikljus samt att man får längre tid på sig innan trafikljuset slår om).
- *En cykelplanering som inkluderar personer med funktionsnedsättning:* Målgruppen bör involveras i samband med planering och byggande av cykelinfrastruktur. Funktionsrätt Östergötland utbildar exempelvis företrädare som kan delta i olika råd, utifrån ett brett perspektiv på funktionsnedsättning och funktionshinder.

9.9. Slutsatser

En övergripande slutsats av resultaten är att både de som cyklar och de som inte cyklar anser att cykling har många fördelar. Det som framför allt lyfts är cyklingens betydelse för den egna hälsan och välbefinnandet. För personer med funktionsnedsättning kan dock möjligheterna att cykla begränsas eller omöjliggöras på grund av en rad olika barriärer och svårigheter. Det kan handla om att man inte har råd att köpa en anpassad cykel, att det finns brister i infrastruktur och underhåll (och som skapar otrygghetskänslor, säkerhetsrisker och framkomlighetssvårigheter), och att det brister avseende information och stöd för cyklister/potentiella cyklister med funktionsnedsättning att cykla. Men det handlar även om andra trafikanters attityder och beteenden, och att man inte anser att olika aktörer i samhället uppmärksammar och tar hänsyn till de behov som cyklister med funktionsnedsättning har.

Utifrån den biopsykosociala modellen visar resultaten att förutsättningarna för personer med funktionsnedsättning i hög grad utgörs av ett komplext samspel mellan olika faktorer på biologisk nivå (funktionsnedsättning/diagnos), psykologisk nivå (motivation, känslor, preferenser) och social nivå

(normer, regelverk, samhällsplanering, information och stöd). Detta speglar vikten av flera parallella förbättringsåtgärder av olika slag, och som ska ses ur ett helhetsperspektiv. Utifrån resultaten har också ett antal utvecklingsområden identifierats, och som övergripande handlar om följande: 1) Underlätta utifrån ett kostnadsperspektiv; 2) Produktutveckling av cykelmodeller; 3) Bättre information och stöd; 4) Förbättring av cykelinfrastruktur och vägunderhåll; samt 5) En cykelplanering som inkluderar personer med funktionsnedsättning.

Kopplat till mål om att öka cykling, men också till tidigare forskning om säkerhet och framkomlighet för cyklister generellt, kan en cykelplanering grundad i identifierade behov och erfarenheter hos personer med funktionsnedsättning skapa bättre förutsättningar för alla cyklister, med eller utan funktionsnedsättning.

10. Förslag på fortsatt forskning

Utifrån studiens resultat ges följande förslag på fortsatt forskning:

10.1. Barriärer och möjligheter relaterat till specifika funktionsnedsättningar

I föreliggande studie har fokus inte varit på enskilda funktionsnedsättningar, och övergripande har såväl barriärer som möjligheter varit liknande, oavsett funktionsnedsättning. För att få en mer detaljerad bild kring frågor om funktionsnedsättning och cykling föreslås dock framtida studier ha fokus på specifika funktionsnedsättningar, med syfte att identifiera relaterade barriärer och förbättringsåtgärder. I sådana forskningsprojekt föreslås även att personer med funktionsnedsättning deltar som forskningspartners (jfr Funktionsrätt Östergötland, 2025).

10.2. Cyklars utformning

I samtliga delstudier togs betydelsen av cykelns utformning upp, utifrån dels ett estetiskt perspektiv, dels ett funktionalitets- och säkerhetsperspektiv. Med utgångspunkt i målgruppens behov och erfarenheter bör detta studeras närmare, i samarbetsprojekt där både forskare, personer med funktionsnedsättning och cykelutvecklare ingår. Vilka möjligheter finns till exempel för att utveckla en trehjuling som har en mer ungdomlig design, och som dessutom känns säker och enkel att framföra?

10.3. Regioners och kommuners arbete med cykel- och funktionshinderfrågor

Hos respondenterna i denna studie finns en önskan om att bli lyssnade på vad gäller behov och erfarenheter kopplat till möjligheter för personer med funktionsnedsättning att cykla. Samtidigt visar tidigare forskning att cyklister med funktionsnedsättning sällan eller aldrig är representerade i regionala och kommunala policy- och strategidokument rörande cykling. Mot denna bakgrund ses ett behov av forskningsprojekt som berör om/hur man inom kommuner planerar och arbetar med integrerade cykel- och funktionshinderfrågor, och om/hur man involverar personer med funktionsnedsättning i till exempel planeringsprocesser. Ett sådant projekt kan bidra med kunskap om såväl goda exempel som brister som bör ses över, i syfte att skapa bättre förutsättningar för personer med funktionsnedsättning att cykla.

10.4. Goda exempel och förebilder

Det behövs metoder och forum för ökad information, stöd och uppmuntran till personer med funktionsnedsättning avseende möjligheter att cykla. I detta sammanhang kan goda exempel och förebilder ha stor betydelse, varför framtida forskningsprojekt föreslås att undersöka dels existerande goda exempel, dels effekter av att förebilder (personer med funktionsnedsättning som är aktiva cyklister) föreläser om sina erfarenheter på till exempel funktionsrättsförbund, med syfte att inspirera andra personer med funktionsnedsättning att cykla.

Referenser

117 Region Östergötland (2025). *Må bra med kultur och natur i Östergötland*. https://www.1177.se/Ostergotland/liv--halsa/psykisk-halsa/ma-bra-med-kultur-i-ostergotland/#section-8354 Senast uppdaterad 2025-06-13 [2025-08-08].

Aldred, R., Woodcock, J. & Goodman, A. (2016). Does more cycling mean more diversity in cycling? *Transport reviews, 36*(1), 28–44. https://doi.org/10.1080/01441647.2015.1014451

Andrews, N., Clement, I. & Aldred, R. (2018). Invisible Cyclists? Disabled people and cycle planning: A case study of London. *Journal of Transport & Health, 8*, 146–156. https://doi.org/10.1016/j.jth.2017.11.145

Barnes, C., Oliver, M. & Barton, L. (2002). *Disability Studies Today*. Cambridge: Polity Press.

Bascom, G. & Christensen, K. (2017). The impacts of limited transportation access on persons with disabilities' social participation. *Journal of Transport & Health, 7*, 227–234. https://doi.org/10.1016/j.jth.2017.10.002

Berent, P., Fujiyama, T. & Yoshida, N. (2021). Evaluating delivery of cycling activity and training programmes for disabled people in the UK. *IATSS Research, 45*(3), 371–381. https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2021.03.006

Betänkande 2021/22: SoU12. *Stöd till personer med funktionsnedsättning*. https://data.riksdagen.se/fil/8D88DEA5-88D9-49E7-B4B0-4D23136E0929

Bhaskar, R. & Danermark, B. (2006). Metatheory, interdisciplinarity and disability research: A critical realist perspective. *Scandinavian Journal of Disability Research, 8*(4), 278–297. https://doi.org/10.1080/15017410600914329

Braun, V. & Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative research in psychology*, 3(2), 77–101. https://doi.org/10.1191/1478088706qp063oa

Clayton, W. & Parkin., J. (2016a). Addressing the needs of disabled cyclists. Presented at Cycle City, Active City, Leicester, Conference, 19–20 May.

Clayton, W. & Parkin, J. (2016b). Cycling and disability: A review. In *Universities' Transport Study Group 48th Annual Conference*.

Clayton, W., Parkin, J. & Billington, C. (2017). Cycling and Disability: A Call for further research. *Journal of Transport and Health, 6*, 452–562. https://doi.org/10.1016/j.jth.2017.01.013

Corriveau, L. (2019). Barriers to disabled and family cycling. *Spokesmama*. http://www.spokesmama.com/2019/06/barriers-to-disabled-family-cycling.html [2022-01-13].

Cox, B. & Bartle C. J. (2020). A qualitative study of the accessibility of a typical UK town cycle network to disabled cyclists. *Journal of Transport & Health, 19*, e100954. https://doi.org/10.1016/j.jth.2020.100954

Creswell, J. W. & Creswell, J. D. (2017). *Research design: Qualitative, quantitative, and mixed methods approaches*. Sage publications.

Danermark, B. (2001). Interdisciplinary Research and Critical Realism: The Example of Disability Research. *International Journal of Critical Realism, 1*, 56–64. https://doi.org/10.1558/aleth.v5i1.56

Elliott, J. & Richardson, V. (2014). The biopsychosocial model and quality of life in persons with active epilepsy. *Epilepsy & Behavior, 41*, 55–65. https://doi.org/10.1016/j.yebeh.2014.09.035

Engel, G. (1977). The need for a new medical model: A challenge for biomedicine. *Science, 196*(4286), 129–136. https://doi.org/10.1521/pdps.2012.40.3.377

Eriksson, J, Karlström, J., Niska, A., Henriksson, P., Forsman, Å., Sörensen, G. & Rizzi, M. (2022a). *Oskyddade trafikanters inblandning i olyckor och deras skadeutfall - en jämförande studie mellan fotgängare, cyklister, mopedister och motorcyklister*. VTI rapport 1133, Linköping: VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut).

Eriksson, J., Niska, A., Karlström, J., Johannesson, M., Levin, L., Alm, J., & Lindgren, S. (2022b). *Utredning av mål för ökad cykling i Sverige: ett regeringsuppdrag*. VTI rapport 1125, Linköping: VTI (Statens väg-och transportforskningsinstitut).

Funktionsrätt Sverige (2024). *Om oss*. https://funktionsratt.se/om-oss/ [2025-08-07].

Funktionsrätt Östergötland (2025). *Att arbeta med forskningspartner. Så här gör du som forskare om du vill arbeta med forskningspartner*. http://www.funktionsratt-ostergotland.se/Verksamhet/Utbildningar/forskningspartner/Att-arbeta-med-forskningspartner/

Garre-Olmo, J., Pujol, X.P., Garriga, O.T., López-Pousa. S. & VilaltaFranch, J. (2009). Biopsychosocial differences between drivers and non-drivers over the age of 74. *Archives of Gerontology and Geriatrics, 49*(3), 355–9. https://doi.org/10.1016/j.archger.2008.11.012Goodman , A. & Aldred, R. (2018). Inequalities in utility and leisure cycling in England, and variation by local cycling prevalence. *Transportation Research Part F 56*, 381–391. https://doi.org/10.1016/j.trf.2018.05.001

Hagemeister, C., Krause, J. & Bunte, H. (2018). “I wouldn’t even sit on one.” Relevant attitudes towards tricycles for adults. *Transport Research Part F, 55*, 484–491. https://doi.org/10.1016/j.trf.2018.02.011

Hagström, C. (2019). *Att balansera på två hjul: en etnologisk undersökning av cykelkurser för vuxna inom projektet Frihet på cykel*. Lund: Institutionen för kulturvetenskaper, Lunds universitet.

Hansson, K., Levin, L., Lopez Svensson, G., Månsson Lexell, E. & Stjernborg, V. (2023). *En kollektivtrafik för alla: En nulägesbeskrivning av forskning och utvecklingsprojekt inom funktionshinderområdet*. K2 WORKING PAPER 2023:8.

Hickman, K. (2016). Disabled cyclists in England: Imagery in policy and design. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers-Urban Design and Planning, 169*(3), 129–137. https://doi.org/10.1680/udap.14.00048

Inckle, K. (2020). Disability, Cycling and Health: Impacts and (Missed) Opportunities in Public Health. *Scandinavian Journal of Disability Research, 22*(1), 417–427. https://doi.org/10.16993/sjdr.695

Johnson, B. & Onwuegbuzie, A.J. (2013). Mixed methods research: A research paradigm whose time has come. *Educational researcher, 33*(7), 14–16. https://doi.org/10.3102/0013189X03300701

Liljegren, E. & Szafran-Kozdrój, E. (2014*). Jag ramlade ner i en grop vid ett vägarbete! En studie av trafikolyckor med personskador 2003-2013 med speciellt fokus på oskyddade trafikanter*. Trafikverket publikation 2014:122. Borlänge: Trafikverket.

Krause, J., Hagemeister, C. & Bunte, H. (2013). Why don't they go by trike? Image of and attitudes towards tricycles for (older) adults. In *Proceeding at the International Cycling Safety Conference*.

Kvale, S. (1997). *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Lund: Studentlitteratur.

Linköpings kommun (2025). *Bredder för gator, gång- och cykelbanor och trottoar*. https://www.linkoping.se/utforarwebben/teknisk-handbok/3-gaturummet/gata/bredder-for-gator-gang--och-cykelbanor-och-trottoar/ Senast uppdaterad den 4 juli 2025 [2025-10-21].

Motion 2021/22:4089. *Särskilt cykelstöd för personer som behöver specialutformad cykel.* https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/motion/_H9024089

Motion 2023/24:691. *Särskilt cykelstöd för transport, rörelse och ökad folkhälsa*. https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/motion/sarskilt-cykelstod-for-transport-rorelse-och-okad_hb02691/

Müller, L. (2021). *Vem bygger vi för? Om tillgänglighet och universell utformning i stadens rum*. Lic-avh. (sammanfattning). Lund: Lunds universitet.

Müller, L., Ericsson, S., Wojahn, D. & Hedvall, P. O. (2021). Young, mobile, and highly educated cyclists: how urban planning and policy dis/able users. *Scandinavian Journal of Disability Research, 23*(1), 124–135. https://doi.org/10.16993/sjdr.731

Myndigheten för delaktighet (2022). *Statistik om personer med funktionsnedsättning*. https://www.mfd.se/resultat-och-uppfoljning/statistik-om-personer-med-funktionsnedsattning/. Senast uppdaterad 12 september 2022. [2023-12-05].

Myndigheten för delaktighet (2025). *Principen om universell utformning*. https://www.mfd.se/utgangspunkter/funktionshinderspolitiken/lar-om-politikens-mal-och-inriktning/principen-om-universell-utformning/ Senast uppdaterad 5 mars 2021 [2025-03-26].

Niska, A. (2007). *Cyklisters syn på cykelvägars standard. Fokusgrupper i Umeå och Linköping*. VTI rapport 585, Linköping; VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut).

Niska, A., Ljungblad, H., Eriksson, J. & Zajc, A. (2014). *Vägarbeten på cykelvägar: kunskapssammanställning och problembeskrivning.* VTI rapport 838, Linköping: VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut).

Nyberg, J. (2021). *Förändringar i transportrelaterad välfärd och myndighet. En studie om personer som har fått sitt körkort återkallat på grund av synfältsbortfall*. Doktorsavhandling, Handikappvetenskap, Örebro universitet.

Nyberg, J. & Levin, L. (2023). *Cykeln som möjliggörare. En kunskapsöversikt kring förutsättningar för personer med funktionsnedsättning att cykla*. VTI rapport 1179, Linköping: VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut).

Park & Chowdhury (2022). Towards an enabled journey: Barriers encountered by public transport riders with disabilities for the whole journey chain. *Transport Reviews, 42*:2, 181–203. https://doi.org/10.1080/01441647.2021.1955035

Prop. 2008/09:93. *Mål för framtidens resor och transporter*. Stockholm: Näringsdepartementet.

Prop. 2016/17:21. *Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling.* Stockholm: Näringsdepartementet.

Prop. 2016/17:188. *Nationellt mål och inriktning för funktionshinderspolitiken*. Stockholm: Socialdepartementet.

Regeringskansliet (2017). *En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling – som bidrar till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet*. Stockholm: Näringsdepartementet.

SCB (2022). *Sämre ekonomi för personer med funktionsnedsättning*. https://www.scb.se/hitta-statistik/artiklar/2022/samre-ekonomi-for-personer-med-funktionsnedsattning/ Senast uppdaterad september 2022 [2025-06-12].

SFS 2001:559. *Lag om vägtrafikdefinitioner.* Stockholm: Elanders Gotab.

Svenska Cykelförbundet (2016). *Paracykelakademin*. https://scf.se/paracykel/paracykelakademin/ [2022-01-21].

Svenska Cykelförbundet (2024). *Samarbete med Fritidsbanken gör att Du kan låna en anpassad cykel.* https://scf.se/paracykel/fortsatt-samarbete-gor-att-du-kan-lana-en-anpassad-cykel/ [2025-01-26].

Socialdepartementet (2024). *Svar på skriftlig fråga 2023/24:906 besvarad av Statsrådet Camilla Waltersson Grönvall (M)*. https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/skriftlig-fraga/sarskilt-stod-for-att-kopa-specialutformad-cykel_hb11906/

Socialstyrelsen (2021). *Uppdrag statistik på hjälpmedelsområdet – slutrapport.* https://www.socialstyrelsen.se/globalassets/sharepoint-dokument/artikelkatalog/statistik/2021-12-7696.pdf

Socialstyrelsen (2022). *Socialstyrelsens termbank.* https://termbank.socialstyrelsen.se/?TermId=768&SrcLang=sv [2023-04-06]

Trafikanalys (2018). *Resvanor och funktionsnedsättningar–statistik ur resvaneundersökningen.* Rapport 2018:16.

Transportstyrelsen (2022). *Cykel*. https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/fordon/fordonsregler/cykel/ Senast uppdaterad september 2022 [2023-04-11].

United Nations (2006). *Convention on the rights of persons with disabilities*. https://www.un.org/disabilities/documents/convention/convention_accessible_pdf.pdf.

United Nations (2015). *Transforming our world: The 2030 Agenda for Sustainable Development*.

van Drongelen, S., Arnet, U., van der Woude, L. & Veeger, D. (2009). Is synchronous hand-cycling less straining than hand-rim wheelchair propulsion? In *XXII Congress of the International Society of Biomechanics Proc* (Vol. 413, pp. 5-9).

Wheels for Wellbeing (2019). *A Guide to Inclusive Cycling 2019* (2nd edition). London: Wheels for Wellbeing.

WHO (2015). *WHO global disability action plan 2014–2021. Better health for all people with disability*. Geneva: World Health Organization.

Wennberg, H., Nilsson, A. & Stigell, E. (2015). *Olika cyklister på samma vägar: Trafiksäkerhetsaspekter av en växande och mer varierad skara cyklister.* Rapport 2014:90, Version 1.0. Lund: Trivector.

VTI är ett oberoende och internationellt framstående forskningsinstitut inom transportsektorn. Vi bedriver forskning och utveckling för att förbättra kunskapen om infrastruktur, trafik och transporter. Genom vårt arbete bidrar vi till att nå Sveriges transportpolitiska mål för tillgänglighet, säkerhet, miljö och hälsa.

Vi utför forskning på uppdrag inom alla transportslag och arbetar i en tvärvetenskaplig organisation. Den kunskap vi genererar ger viktig information till aktörer inom transportsektorn och används ofta direkt i nationell och internationell transportpolitik.

Utöver forskning erbjuder vi utredningar, rådgivning samt olika mät- och provningstjänster. På VTI har vi avancerad forskningsutrustning av olika slag och världsledande körsimulatorer. Vi har även ackrediterade laboratorier för vägmaterial och krocksäkerhetstestning.

Transportbiblioteket vid VTI är en nationell resurs som samlar in och sprider information om svensk transportforskning. Biblioteket ger stöd och vägledning till alla som söker information inom området vilket inkluderar lån- och kopieservice. Exempel på uppdrag är informationssökningar, handledning i referenshantering och skräddarsydd service till myndigheter och organisationer.

I Sverige samarbetar VTI med universitet och högskolor som bedriver relaterad forskning och utbildning. Vi deltar regelbundet i internationella forskningsprojekt, främst i Europa, och är aktiva inom internationella nätverk och allianser. Vi är cirka 240 medarbetare och finns i Linköping, Stockholm, Göteborg och Lund.

vti

Statens väg- och transportforskningsinstitut • www.vti.se • vti@vti.se • +46 (0)13–20 40 00

Mikael Damkier/Mostphotos.com