



Oslo

GSK ved Bymiljøetaten

Universell utforming av sykkeltiltak - en litteraturstudie

Kunnskapsgrunnlag for videre
arbeid med universell utforming i
sykkelsektoren



Illustrasjon: Global Street Design

INNHold

INNLEDNING	1
<i>Hva er universell utforming?</i>	1
<i>Begrepsdefinisjon – funksjonshemmede, funksjonsnedsettelse, funksjonsmangfold</i>	2
<i>Hvorfor er UU viktig i sykkelsektoren?</i>	3
<i>Hvorfor er det viktig å tilrettelegge for sykling for et bredt publikum?</i>	4
METODE	5
FYSISK UTFORMING	5
<i>Sykkelinfrastruktur</i>	5
<i>Drift og vedlikehold</i>	6
<i>Driftsstandard</i>	7
<i>Sykkelparkering</i>	8
UTSTYR	9
<i>Forskjellige typer sykler</i>	9
<i>Eksempler på aktører som tilbyr spesialsykler</i>	12
Quality Care	12
Vanraam	13
MYKE TILTAK	13
<i>Opplæring</i>	13
<i>Informasjonskampanje for funksjonsmangfold i sykkelfeltet</i>	13
<i>NAV – støtteordning for spesialsykler</i>	14
PROSESS	16
<i>Medvirkning</i>	16
Brukermedvirkning - FFO	17
Ruter sine medvirkningstiltak	17
GODE EKSEMPLER	18
<i>Sykkeldelingssystem – et eksempel fra Bogota</i>	18
<i>Storbritannia – Gear Change</i>	19
KUNNSKAPSHULL	19
<i>Cycling for alle – til inspirasjon for et lignende norsk prosjekt</i>	20
KONKLUSJON	21
LITTERATURLISTE	22

INNLEDNING

Sykling blir ofte sett på som en aktivitet for unge og friske mennesker, en holdning som gjenspeiles både blant enkeltpersoner og i diverse sykkeltiltak. Dette bidrar til å ekskludere deler av befolkningen fra å sykle. Oslo har mange innbyggere med nedsatt funksjonsevne, både midlertidige og permanente, og en økende andel av befolkningen er over 60 år. Denne delen av befolkningen stiller andre typer krav til sykkeltilrettelegging, både når det gjelder variasjon i sykler, infrastruktur, kampanjer og ordninger, enn den øvrige befolkningen.

Det er viktig at personer med nedsatt funksjonsevne har et tilrettelagt sykkeltilbud, ettersom dette er en del av befolkningen som er spesielt utsatt for lavt aktivitetsnivå og begrenset samfunnsdeltakelse. Sykkelen kan derfor være et verktøy som gir bedre helse og økt bevegelsesfrihet.

I denne litteraturstudien vil vi gjennomgå kunnskap og erfaringer som allerede finnes om temaet i Norge og i andre land. Vi vil se nærmere på ulike tiltak som kan gjøres for å forbedre tilbudet, både når det gjelder fysisk utforming, utstyr, myke tiltak og prosessen, fra planlegging til gjennomføring.

Hva er universell utforming?

I FN-konvensjonen for likestilling av personer med funksjonsnedsettelse er universell utforming (UU) formulert som en generell strategi:

«Utforming av produkter, omgivelser, programmer og tjenester på en slik måte at de kan brukes av alle mennesker, i så stor utstrekning som mulig, uten behov for tilpassing og spesiell utforming. Universell utforming skal ikke utelukke hjelpemidler for bestemte grupper av mennesker med nedsatt funksjonsevne når det er behov for det» (Kulturdepartementet, 2021, s. 14).

UU er også forankret i loven om likestilling og forbud mot diskriminering:

“Offentlige og private virksomheter rettet mot allmennheten har plikt til universell utforming av virksomhetens alminnelige funksjoner.” (Likestillings- og diskrimineringsloven, 2017, § 17)

Det handler altså om å skape funksjoner som er tilgjengelig i så stor utstrekning at det vil være mindre behov for individuell tilpasning. Universell utforming omfatter alle i samfunnet, men er helt nødvendig for noen, og positivt for resten. Det omfatter alle med og uten en funksjonsnedsettelse, alle aldre, kjønn, etniske bakgrunn og andre forutsetninger. Når det kommer til sykling er det flere faktorer som kan begrense muligheten til deltakelse, blant annet funksjonsnedsettelse, psykisk lidelse, manglende (digital) kompetanse, kulturell bakgrunn eller alder. Alle har hvert sitt utgangspunkt og hver sine utfordringer som kan løses gjennom tiltak som kan bedre alles sykkelopplevelse, minske utenforskap og diskriminering.

Begrepsdefinisjon – funksjonshemmede, funksjonsnedsettelse, funksjonsmangfold

Definisjonene er hentet fra Balansekunst (u.å.)

Funksjonshemmede brukes om personer som blir begrenset av samfunnets og omgivelsenes krav til kroppsfunksjoner. En funksjonshemning oppstår når det er et gap mellom et individs fysiske, kognitive eller psykososiale forutsetninger, og omgivelsenes utforming eller krav. Man er ikke funksjonshemmet hele tiden, men i visse situasjoner eller omgivelser.

Personer med nedsatt funksjonsevne beskrives som over, men handler om en bredere gruppe. Det går an å ha en nedsatt funksjonsevne, uten at dette trenger å være til hindring. Eksempelvis kan man ha nedsatt syn, men med briller blir det ikke en like stor hindring lenger.

Funksjonsmangfold handler om det mangfoldet som finnes av ulike kropper og hvordan disse kan ha ulike kroppslige, psykososiale, sensoriske og kognitive tilstander som er synlige og usynlige. Å fremme funksjonsmangfold innebærer å bryte ned barrierer som virker funksjonshemmede, for eksempel sosiale forhold som

stereotypier og fordommer som rammer funksjonshemmede, samt fysiske barrierer og manglende tilgjengelighet. (Balansekunst, u.å.).

Forflytningshemmede beskriver mer presist hva som er en hindring for denne gruppen, nemlig forflytning. Begrepet brukes noen ganger i notatet for å tydeligere beskrive utfordringen (2009, Nylund).

Hvorfor er UU viktig i sykkelsektoren?

Universell utforming er viktig for å skape et inkluderende samfunn der alle får en plass og føler seg velkommen. Universelle løsninger er positivt for alle i samfunnet og skaper mindre utenforskap (Kulturdepartementet, 2021, s. 81). Fra en dansk undersøkelse kommer det frem at 67% av voksne med funksjonsnedsettelse ønsker å sykle mer enn de gjør og 77% av foreldre til barn med en funksjonsnedsettelse ønsker at deres barn sykler mer enn de gjør (Andersen & Johnsen, 2024, s. 3). Andre tall fra Danmark viser at det er betydelig færre personer med en psykisk lidelse/adferdsforstyrrelse som sykler, 28%, enn personer uten en funksjonsnedsettelse, 39% (Elmose-Østersund, Ibsen & Høyer-Kruse, 2021, s 6).

Det er viktig å understreke at det finnes mange ulike grupper med forskjellige behov og dermed ulike hjelpeløsninger. Derfor vil det finnes mange ulike typer sykler og forskjellige barrierer i sykkelsektoren for hver av gruppene, samt enkeltindividene (Andersen, Jonsen & Kristensen, 2024, 14). I tillegg kan sykkel som et transportmiddel være aktuelt i ulik grad for ulike grupper. I visse tilfeller kan sykkelen brukes på samme måte som funksjonsfriske, mens for andre kan det for eksempel være mer aktuelt å sykle sammen med andre for rekreasjon.

I undersøkelser rundt dette temaet har vi flere ganger kommet over rapporter der det fremheves at universell utforming i sykkelsektoren overses, og at det er et kunnskapshull som bør forskes mer på, noe det står mer om senere i dokumentet. Derfor er det viktig at dette hensynet blir innlemmet i arbeidet i sykkelsektoren, fordi forbedringspotensialet er stort.

Hvorfor er det viktig å tilrettelegge for sykling for et bredt publikum?

Som nevnt tidligere er universelt utformede tiltak helt nødvendig for noen grupper. Derfor er tilrettelegging for denne gruppen viktig for at de skal kunne delta aktivt i samfunnet. Hensikten med tilretteleggingen er at flere skal ha muligheten og valgfriheten til å sykle, noe som er frigjørende og inkluderende i et samfunn der mange sykler og sykling er en del av kulturen.

I Folkehelsestrategien for Oslo fokuseres det blant annet på at aktiv mobilitet bidrar til bedre folkehelse og klimagevinst, og at byrådet vil fokusere på gange, sykkel og kollektivt som førstevalget for alle (Oslo Kommune, 2023, s. 32). Helsedirektoratet understreker at selv små endringer i aktivitetsnivå, fra inaktivitet¹ til delvis aktivitet² gir betydelige helsegevinster og flere friske leveår. Eksempelvis, hvis bare 100 personer over 70 år går fra å være inaktive til å bli delvis aktive, kan samfunnet spare 1,14 milliarder kroner (2023-verdi) (Helsedirektoratet, u.å.). Det er altså til gevinst for hele samfunnet om flere bruker sykkel, og derfor helt essensielt å fokusere på universell utforming i sykkelsektoren, dersom det skal bli et tilgjengelig og reelt førstevalg for alle menneskene i byen.

I undersøkelsen som er en del av det danske prosjektet “Cycling for alle” blir det fremhevet viktigheten av sykling for mennesker med en funksjonsnedsettelse. Det er særlig fokus på fire hovedpunkter: frihet, fart, fellesskap og fysisk aktivitet. Sykling gir en følelse av **frihet**, fordi det muliggjør naturopplevelser og man får en pause fra hverdagen. Det blir også påpekt at sykkel er et fint hjelpemiddel for å gjøre barn med funksjonsnedsettelser mer selvstendige (Andersen & Johnsen, 2024, s. 5). **Fart** er et viktig element, fordi sykling gjør at man kan oppleve høyere fart som kan gi en annen bevegelsesopplevelse enn den man vanligvis opplever, der man kanskje beveger seg sakte eller har vanskeligheter med å komme seg rundt. Det er også praktisk da man kommer seg lengre og får opplevd mer (Andersen & Johnsen, 2024, s. 6). Sykling kan også gjøre at man opplever et sykkel**fellesskap** gjennom trening,

¹ Fysisk inaktive grupper sitter mye og beveger seg lite, og da hovedsakelig med aktivitet av lav intensitet.

² Delvis aktive grupper har omtrent 5–20 minutters daglig lett eller litt anstrengende aktivitet

samt at sykkelen kan være en muliggjørende faktor for å komme seg ut og være sosial (Andersen & Johnsen, 2024, s. 8). Til slutt nevnes **fysisk kapasitet** som en viktig faktor, der sykling blant annet imøtekommer energinivå på en god måte - de som har lavere energikapasitet forteller at sykling er en mindre energikrevende transportmetode enn å gå, samtidig som det er en fin måte å bruke energi på for de med høy energikapasitet. Sykling er også en skånsom bevegelsesform, der man opplever lite smerte og skade, og man kan derfor ha høy puls over lengre tid (Andersen & Johnsen, 2024, s. 9).

METODE

I Litteraturstudien er det brukt Google og Google Scholar til å søke etter relevante artikler, rapporter og forskningsprosjekter. Det er blitt brukt søkeord som *universell utforming sykkel, medvirkning, funksjonshemmet, disabled + cycling, participation + persons with disability, cycling infrastructure + universal design*. Noen artikler og rapporter har vi funnet gjennom å snakke med andre internt og funnet i vårt eget arkiv.

FYSISK UTFORMING

Sykkelinfrastruktur

Hvordan den fysiske infrastrukturen er utformet påvirker hvordan det oppleves å sykle. Et moment som kan skape frykt og vegring for å sykle, spesielt for mennesker med en funksjonsnedsettelse, er mangel på sykkelveier som er brede nok (Andersen & Johnsen, 2024, s. 11). Hva som er bredt nok fremkommer ikke i studien, men det påpekes at det ikke finnes noen studier av hvordan mennesker med en funksjonsnedsettelse opplever sykkelinfrastrukturen, og at det dermed ikke er undersøkt hva som er bredt nok (Andersen, Jonsen & Kristensen, 2024, s. 29). Hvis vi ser på gatenormalen til Oslo, så finner vi at det blant annet er anbefalt å ha 2,2m bredde på oppmerkede sykkelfelt og påbudt med 2,2m bredde på opphøyde sykkelfelt (Bymiljøetaten, 2020, s. 62-63). "Bredden på det opphøyde sykkelfeltet skal tillate at syklister kan passere andre som sykler i lavere hastighet."

(Bymiljøetaten, 2020, s.62). Sykler kan ha en bredde opp til 1-1,5m, noe som betyr at hvis bredden på sykkelfeltet skal tillate forbikjøring vil den planlagte bredden være for smal, eller ha lite plass til overs dersom disse syklene skal få plass ved siden av hverandre (Department for Transport, 2020, s. 41). I den danske undersøkelsen påpekes det at for noen foreldre med barn med funksjonsnedsettelse er dette helt avgjørende for om barna får lov til å sykle eller ikke. Separate sykkelveier er en god løsning fordi de skaper en mer oversiktlig og tryggere måte å ferdes på når biltrafikk ikke er noe man trenger å ta hensyn til (Andersen & Johnsen, 2024, s. 11).

Her er et bilde som illustrerer fordelene med separat infrastruktur for sykkel, sammenlignet med ulempene med sykkelfelt som ikke er separat fra veien.

(ITDP, 2024)



Drift og vedlikehold

Drift og vedlikehold av veier og sykkelnettverk er viktige faktorer for en god opplevelse for dem som sykler, men er enda viktigere for forflytningshemmede. Vinterføre er generelt sett en stor utfordring for personer med en forflytningshemmelse, uavhengig av fremkomstmetode. God vinterdrift er en forutsetning for at eldre og personer med en forflytningshemmelse skal kunne bevege

seg utendørs; noe som er avgjørende både for sosial deltakelse og fysisk aktivitet (Syrstør, Ellis & Varhelyi, 2017, s. vii). Dårlig drift vil hindre mobilitet, som kan føre til at flere blir sittende hjemme. Alternativt vil det føre til økt bruk av bil/taxi.

På lik linje med andre som sykler om vinteren, vil det være behov for god vinterdrift for at personer med funksjonshemmelser skal ha muligheten til å sykle året rundt. Det kan også tenkes at det er flere fellestrekk mellom hva som oppleves som god vinterdrift for sykkel og rullestol, siden begge transportmidler i stor grad bruker smale hjul. I en rapport fra TØI om syklisters oppfatning av drift og vedlikehold blir det beskrevet hva god vinterdrift innebærer:

«God vinterdrift innebærer snøfjerning (barmarksforhold er det beste for rullestolbrukere) og tiltak mot holka, spesielt ved krysningspunkt. I tillegg vil det å vite hva slags driftsstandard ett område har, gi viktig trygghet for denne brukergruppen (en forhåndsdefinert, kjent driftsstandard)» (Syrstør, Ellis & Varhelyi, 2017, s. ix).

God vinterdrift er ikke til fordel for bare forflytningshemmede, men for alle som beveger seg utendørs. Et eksempel på driftsstandard kan være høyde på snøvoller. Det står beskrevet at det bare er et par kommuner som har etablert en akseptabel høyde på snøvollene, men ingen har presisert hva som er akseptabelt nivå for fremkommelighet for de med nedsatt forflytningsevne (Syrstør, Ellis & Varhelyi, 2017 s. 63).

Driftsstandard

En utfordring vi har vært innom er den upresise driftsstandarden, spesielt for vinterdrift, noe som skaper usikkerhet for hva som møter deg når du går ut døren. En løsning her kan være å lage en mer presis driftsstandard på et akseptabelt nivå for personer med en forflytningshemmelse. Det vil for eksempel omhandle høyde på snøvoller, hvor bredt det blir brøytet, og muligens noen prioriterte veier som alltid er

universelt tilpasset. Dette vil gjøre det mer forutsigbart og dermed lettere å bevege seg utendørs når man vet hvilket landskap man skal bevege seg i og forholde seg til. Et konkret forslag er å lage en kart-app som blir oppdatert i sanntid som viser om veien er brøytet eller ikke, som et løypekart for langrenn. Denne appen kan også vise veier med universell utformet standard, som brede sykkelveier med lite humper, og sammenhengende sykkelveinett. Appen kan også fungere som en reiseplanlegger som tar hensyn til alle disse faktorene og lager reiseruter tilpasset forholdene for den aktuelle dagen.

Sykkelparkering

Ulike typer sykler med forskjellig størrelse og utforming krever sykkelstativer som er tilpasset disse. Den fysiske utformingen er viktig for valget om å bruke sykkelstativet eller ikke. I sykkelstativ-evalueringen gjennomført av Oslo kommune ved Bymiljøetaten, beskrives det en tydelig sammenheng mellom sykkelstativets utforming og bruk (Bymiljøetaten, 2024, s. 62). Det blir ofte prioritert plasseffektive stativtyper, som sjeldent oppfyller kravene om universell utforming. Stativer som i utgangspunktet er plasseffektive kan i virkeligheten bli lite brukervennlige og lite plasseffektive dersom de blir stående tomme på grunn av lite optimal plassering. Derfor bør man prioritere stativer med god funksjonalitet, selv om det går ut over antall parkeringer. Universelt utformede sykkelstativer er dermed noe som burde prioriteres og er hensiktsmessig for mange ulike grupper i samfunnet, ikke bare de med spesialsykkel (Bymiljøetaten, 2024, s. 62). Evalueringen konkluderer med at universell utforming burde ses nærmere på i videre planlegging. Det viser at det finnes et begrenset kunnskapsgrunnlag om temaet (Bymiljøetaten, 2024, s. 76).

Syklistforeningen har gjennomført en kartlegging av kommunale virksomheter i Oslo og deres sykkelstativer. De konkluderer med at virksomhetene mangler universelt utformet og brukervennlige parkeringsløsninger for sykkel (Syklistforeningen, u.å.a).

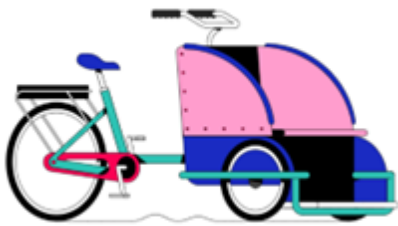
UTSTYR

Forskjellige typer sykler

Siden det finnes mange forskjellige typer funksjonshemmelser, finnes det også en rekke forskjellige spesialtilpassede sykler. Allikevel er ofte hemmelsen til hver person såpass individuell, at det er flere som sliter med å finne en sykkel som passer akkurat til seg selv. For å få støtte til sykkel som hjelpemiddel gjennom NAV, er syklene nødt til å gå gjennom NAV og de organisasjonene som de har avtale med.

Illustrasjonene er hentet fra: (Gfietst, u.å.)

Navn	Hva	Egnet for	Bilde
Duo - sykkel (type tandem sykkel)	Sykkel for én sjåfør og én syklist, der man sitter ved siden av hverandre.	De som ikke kan styre selv, eller de som trenger pedalhjelp. Siden man sitter ved siden av hverandre er kommunikasjon lett	
Tandem	Sykkel for én sjåfør og én syklist, der man sitter foran hverandre Begge trækker Det finnes mange varianter av denne sykkelen. Blant annet el-sykkel, trehjul, tandem/liggende sykkel, foreldre/barn sykkel, racing tandem	For personer som synes det er vanskelig å styre selv.	

Trehjulssykket (én person)	Sykket med ett hjul foran og to bak. Øker stabiliteten og reduserer risikoen for å falle i svinger og ved start/stopp. Krever litt tilvenning. Finnes i liggende og sittende posisjon og med el-assistanse.	Personer i alle aldre som kan tråkke og styre selv, men som ikke er komfortabel på en vanlig tohjulssykket. Ideell for de med problemer med balanse eller som trenger ekstra stabilitet mens de sykler.	
Rullestolplattformsykket (to personer)	Sykket med plattform foran som en eksisterende rullestol kan festes på. Sjåføren sitter på en sykkel bak plattformen. Har elektrisk assistanse	For personer som vil nyte en sykkel tur fra sin egen rullestol. Dette kan gjøres uten å forflytte seg ut av selve rullestolen	
Rullestolsykket/bøttesykket (To personer)	Kombinasjon av en rullestol foran, med en sykkel bak. Skiller seg fra rullestolplattformsykkelen ved at rullestolen er innebygd, og man flyttes over til sykkelen fra egen rullestol.	For rullestolbrukere med ledsager som ønsker sykle sammen. Både for voksne og barn	
Kassesykket/rickshaw (flere personer)	1 eller 2 passasjerer sitter enten i en kasse foran eller bak sjåføren. Som kassesykket	For voksne eller barn som ikke klarer å sykle selv.	

Håndsykkel (én person)	Sykkel som drives av hendene istedenfor beina. Enten fra sittende eller liggende stilling. Finnes også med forskjellige typer rammer; fast ramme og monterbare rammer. Finnes også en versjon for rullestolbrukere der rullestolen festes til håndsykkelen.	Alle som ønsker å sykle med armene, gjerne de som har nedsatt benfunksjon.	
Liggesykler	Finnes mange forskjellige typer, med forskjellige antall hjul. Det vanligste for personer med nedsatt funksjon er å ha 3 hjul, enten to hjul foran eller bak.	Personer med nedsatt balanse, funksjon eller lungekapasitet, som Parkinson, MS, hjerneslag o.l.	

Her er syklene som NAV tilbyr: [Sykler fra NAV](#)

Som man kan se over finnes det mange ulike typer sykler som stiller ulike krav til infrastruktur og sykkelparkering, blant annet på grunn av ulik størrelse på syklene og ulik utforming i forhold til de såkalte vanlige syklene. Derfor er det viktig at dette blir tatt med i planleggingen av infrastrukturen. Under er et bilde som viser hvor mange

forskjellige bredder og lengder ulike sykler kan ha: (Department for Transport, 2020, s. 41)



Eksempler på aktører som tilbyr spesialsykler

Quality Care

Her kan man bestille en prøvetime der de kan komme hjem til deg med sykkelen, så man får testet om hjelpemiddelsykkelen fungerer for deg og til det terrenget man har tenkt å bruke den i. Dette er et relevant tiltak, fordi det finnes mange typer funksjonshemninger som krever ulike typer hjelpemidler og dermed ulike typer sykler. Mange av syklene blir godkjent av NAV. For personer over 26 år må man betale egenandel på 5000kr for syklene de tilbyr, altså den maksimale summen egenandel. (Quality care, u.å.).

Vanraam

Vanraam er en nederlandsk spesialsykkelprodusent. De har et stort utvalg av spesialsykler. De publiserer også mange artikler om diverse aktuelle saker for funksjonshemmede syklister. De presenterer en steg-for-steg-guide for hvordan man gjennomfører et kjøp av spesialsykkel hos dem. I Norge leverer de til Hjelpemiddelspesialisten AS. (Vanraam, u.å.).

MYKE TILTAK

Opplæring

Opplæring i sykling er viktig for at man skal kunne føle seg komfortabel med å sykle og er en forutsetning for at man begynner å sykle i det hele tatt. Dette kan gjelde både for mennesker med en funksjonsnedsettelse og andre som ikke har lært seg å sykle. Organisasjonen Wheels of Wellbeing (WfW) i Storbritannia, har arbeidet med å forbedre de fysiske, emosjonelle, praktiske og sosiale fordelene ved sykling for mennesker med en funksjonsnedsettelse (u.å.a). De arrangerer blant annet “inclusive cycling sessions” der mennesker med alle typer funksjonsnedsettelser i alle aldre får opplæring og veiledning i sykling. Her har de ulike typer sykler som man kan låne til en ganske rimelig pris på 5 pund for en time (Wheels of Wellbeing, u.å.b).

Syklistforeningen arrangerer grunnleggende sykkelkurs rettet mot kvinner med minoritetsbakgrunn. De fokuserer her på at det å kunne sykle gir selvstendighet, frihet, mobilitet og mestring i hverdagen. Dette kurset er gratis. (Syklistforeningen, u.å.b.)

Informasjonskampanje for funksjonsmangfold i sykkelfeltet

Frykt for andre syklister blir nevnt som et punkt i den danske undersøkelsen (Andersen & Johansen, 2024, s. 7). Her blir det understreket at andre syklisters manglende hensyn er noe som bidrar til dette. En kvinne, 23 år med autisme, ADHD og angst, siteres i undersøkelsen med at de nesten er mer farlige enn bilene. Syklingen

deres oppleves som hensynsløs og uforutsigbar og uten tanke på andre i trafikken. I tillegg blir ens egne evner og erfaringer en usikkerhet siden man vet at de er begrenset. Man kan bli usikker på om man har nok kunnskap til å klare å sykle i trafikken (Andersen & Johansen, 2024, s. 7). Basert på dette funnet, ville det være en idé å gjennomføre en informasjonskampanje som fremmer og synliggjør funksjonsmangfoldet i sykkelfeltet, samt lære opp syklende til å ta hensyn til en variert brukergruppe.

Ved å vise bilder av mennesker på ulike typer sykler med ulike funksjonsnedsettelse vil det kunne bidra til å normalisere ulike typer syklist og bryte ned barrierer, og utvide synet på hvem en syklist kan være. Menneskene med funksjonsnedsettelse bør være med i alle deler av planleggingsprosessen av en slik kampanje, noe som burde være et generelt prinsipp for alle prosjekter som vil kunne påvirke denne gruppen (Skhiladze, 2023, s. 34). De har verdifull kunnskap som det er viktig å benytte seg av.

NAV – støtteordning for spesialsykler

I Norge har man muligheten til å søke om støtte til spesialsykel fra NAV, enten i kategorien barn og unge under 26 år eller voksen. For voksne kan du kun få dette tilbudet dersom du trenger rullestol som forflytning i hverdagen. Dersom du ikke er avhengig av rullestol i hverdagen, men fortsatt trenger spesialsykel til trening og aktivitet, kan du **ikke** søke gjennom ordningen “hjelpemiddel-sykel”, men gjennom ordningen “hjelpemiddel for trening, stimulering og aktivisering (ofte kalt AKT 26)” (NAV, u.å.).

Denne ordningen er *rammestyr*t, som betyr at ordningen får en bestemt sum i statsbudsjettet hvert år, og dersom årets pott er tom, så er du nødt til vente med å søke igjen til neste år. I tillegg kan man gjennom denne ordningen få støtte til mange ulike hjelpemidler, ikke bare sykkel, noe som gjør det vanskelig å få støtte til spesifikt sykkel. Dette fører til større konkurranse, sammenlignet med ordningen for kun

sykkel. Dersom man blir tilbudt hjelpemiddelet du ønsker og ikke lenger har bruk for det, er man nødt til å levere det tilbake (NAV, u.å.).

I senere år har potten blitt brukt opp tidlig på året, noe som har blitt møtt med en del kritikk fra de påvirkede, siden man da må vente til årsskiftet for å søke på nytt.

Eventuelt vente flere år hvis man ikke får støtte flere år på rad. I 2023 var rammen 56,8 millioner kroner. Den ble brukt opp allerede 13. februar. For disse 56,8 millionene ble det innvilget om lag 600 aktivitetshjelpemidler (Rønhovde, 2023). I 2024 ble rammen brukt opp allerede 26. januar. Da var potten på 59,9 millioner kroner. NAV sier at det kommer en tilleggsbevilgning på 20 millioner kroner, men at de ikke kan behandle søknader før bevilgningen er formelt vedtatt (NAV, 2024).

Hvor tidlig rammen for ordningen blir brukt opp trenger ikke ha en direkte sammenheng med hvor stor etterspørsel det er etter hjelpemidler. NAV mener at mange søkere har blitt forberedt på at potten går tom tidlig, og sender derfor søknad så raskt som mulig etter nyåret. Dette skaper en snøballeffekt, hvor flere og flere ønsker å søke så tidlig som mulig. Det finnes heller ikke en venteliste. Dette betyr at selv om du er blant de første som søker, men ikke får muligheten til å få et hjelpemiddel, blir du stilt på lik linje med alle som søker neste år (Kvistum, 2022).

Interesseorganisasjoner har fremhevet at det blir bevilget for lite penger til dette formålet, og det er åpenbart at behovet er stort. De ser et tydelig problem som har foregått i mange år uten å bli gjort noe med. I en artikkel på NRK.no demonstrerer slagrammede for mer penger eller andre ordninger:

– Hjelpemidlene bidrar til at vi kan leve et greit liv selv etter en diagnose, men bevilgningene har vært altfor små i mange år. Det betyr at mange blir ekskludert fra aktiviteter og arbeidsliv, forteller Roger Amundsen til NRK (Rønhovde, 2023).

PROSESS

Medvirkning

Medvirkning er en viktig prosess og et helt essensielt verktøy for å skape universelt utformede løsninger. Skhiladze (2023, s. 9) skriver i en artikkel for FN om hvordan man på beslutningsnivå kan skape reell medvirkning for mennesker med funksjonsnedsettelse, at det er viktig at medvirkning blir brukt på en måte som fører til at informasjonen og innspillene får en reell rolle i beslutningsprosessene. Videre blir det nevnt at det å integrere mennesker med en funksjonsnedsettelse i beslutningsprosesser, med sine meninger og erfaringer, vil skape en sosial ansvarlig form for styring. Når informasjonen og erfaringene man får gjennom medvirkningsprosessen blir tatt hensyn til gjennom hele planleggingsprosessen, gjennom alle planleggingsfasene til implementering og beslutningstaking, vil det skape en betydelig, reell medvirkningsprosess (Skhiladze, 2023, s.12). Det er også viktig å snakke med et bredt spekter av mennesker, siden det er mange ulike faktorer som kan virke funksjonshemmende for ulike mennesker. Å inkludere medvirkning av personer med en funksjonsnedsettelse fra start vil spare tid og finansielle ressurser, fordi man vil utvikle løsninger som man senere ikke trenger å bruke ressurser på å endre (Skhiladze, 2023, s. 13).

Det vil være hensiktsmessig å etablere rutiner og praksiser som gjør at medvirkning kommer tidligere inn i planleggingsprosessen, samt å samarbeide med etablerte organisasjoner eller grupper som har innsyn i arbeid med utfordringer for mennesker med funksjonsnedsettelse (Bliksvær et al., 2022, s. 125). Det finnes blant annet et råd for personer med funksjonsnedsettelser i Oslo kommune som fungerer som et rådgivende organ for byråd og bystyret.

Brukermedvirkning - FFO

Funksjonshemmedes fellesorganisasjon (FFO) består av 88 medlemsorganisasjoner og er landets største paraplyorganisasjon for funksjonshemmede, kronisk syke og pårørende. De jobber for likestilling og driver med interessepolitisk arbeid der de jobber tett på politikere og beslutningstakere (FFO, u.å.b.). De driver blant annet med brukermedvirkning for mennesker som lever med en funksjonshemning eller kronisk sykdom. De rekrutterer, lærer opp og har dialog med brukerrepresentantene. På nettsiden deres har de blant annet noen brosjyrer tilgjengelig om hvordan man kan bli en brukermedvirker og hva det innebærer. Det finnes også informasjon om hvordan man kan bli rådsmedlem i kommunale råd for funksjonshemmede, samt et opplæringsprogram for disse, som er laget i samarbeid med SAFO og Unge funksjonshemmede (FFO, u.å.a.). Opplæringsmaterialet er lett tilgjengelig på nettsiden, noe som er positivt, fordi det bidrar til å gjøre kunnskapen om hvordan medvirkning foregår tilgjengelig for alle og forsterke aktørskapet til mennesker som har en funksjonshemning i å delta i samfunnet.

Ruter sine medvirkningstiltak

Ruter har hatt et økt fokus på å utvikle et mer inkluderende kollektivtilbud de siste årene. Her er medvirkning et viktig verktøy. De arrangerer blant annet et samarbeidsmøte med representanter for eldreråd og funksjonshemmedes interesseorganisasjoner i Oslo og Akershus. Her tas det opp prosjekter de vil ha innspill på tidlig i prosessen, og interesseorganisasjonene kan ta opp saker de ønsker. Dette bidrar til å skape tillit mellom Ruter og interesseorganisasjonene. (Ruter, 2023).

GODE EKSEMPLER

Nedenfor kommer eksempler på hvordan tiltakene som er beskrevet i litteraturstudien er tatt i bruk.

Sykkeldelingssystem – et eksempel fra Bogota

Bogota har verdens første sykkeldelingssystem som tilbyr flere typer sykler, håndsykler, sykler med barnesete, elektriske sykler og lastesykler. Stasjonene er plassert i nærheten av offentlige transportknutepunkt som muliggjør kombinasjonsreiser. Det brukes også samme betalingssystem som resten av kollektivtransporten for å gjøre overganger lettere. Det er stort fokus på å skape bedre mobilitet for kvinner, barn og omsorgspersoner. Medvirkning er også en viktig faktor i dette prosjektet. Det dannes sykkelråd i nabolag som har dialog med beslutningstakere om daglige behov og perspektiver, noe som bidrar til aktiv borgerdeltakelse og skaper mer engasjement rundt sykling. I juni 2024 var det gjennomført 1,7 millioner turer siden oppstarten i 2022, med lavt nivå av tyveri og skade på syklene. Det kan vise hvor viktig systemet er for befolkningen (ITDP, 2023). I dag har Bogota 150 håndsykler, 150 barneseter, 1500 elektriske sykler og 1500 mekaniske sykler med rundt 300 stasjoner. Det koster 80kr i uken for spesialsykler – 18kr pr ekstra time (Tembici, u.å.).

Elektriske hånd-sykler for personer i rullestol i Bogota:



Dette er et godt eksempel på at det er mulig å skape sykkeldelingstjenester som er inkluderende. Likevel er det utfordringer knyttet til hvordan systemet fungerer i praksis. Med tanke på sykkelparkering kan det være en utfordring med plass til ulike typer sykler, siden noen spesialsykler tar mer plass enn vanlige mekaniske sykler. En annen mulig usikkerhet er uforutsigbarhet. Det er ikke nødvendigvis slik at sykkelene man trenger er i nærheten av deg, i det stativet du skal hente den fra.

Storbritannia – Gear Change

I Storbritannia ble det i 2020 lansert en nasjonal strategi: ‘Gear Change: A bold vision for cycling and walking’. Her blir mennesker med en funksjonsnedsettelse tydeliggjort som syklister og det finnes klare retningslinjer for utformingen av sykkelinfrastrukturen for hvordan imøtekomme kravene for denne gruppen. Det er laget en designstandard for sykkelinfrastrukturen og etablert et organ i regjeringen som skal fremme gange, sykkel og rullestolbruk. Organet har også ansvar for å følge opp at infrastrukturen er tilpasset ulike brukergrupper med tanke på universell utforming. Likestillingsloven fra 2010 pålegger også offentlige myndigheter å overholde likestillingsplikten, noe som innebærer å gjøre justeringer i det bygde miljøet for å sikre at infrastrukturen er tilgjengelig for alle (Department for transport, 2020).

KUNNSKAPSHULL

I undersøkelser rundt dette temaet har vi flere ganger kommet over rapporter der det fremheves at universell utforming av sykkeltiltak er et kunnskapshull og at det oppfordres til mer forskning.

I en TØI-rapport om universell utforming i transportsektoren blir det anbefalt å gjennomføre studier for å dekke ulike kunnskapshull, der blant annet universell utforming av sykkelveier blir nevnt (Nielsen et al., 2022, s. 56):

*“For sykkel har man som nevnt over en god del studier som ser på andelen syklister blant personer med funksjonsnedsettelser (særlig bevegelseshemming), **men det er ingen studier som ser på hva som skal til for å tilrettelegge for universelt utformede sykkelveier.**”* (Nielsen et al., 2022, s. 52)

I sykkelparkeringsevalueringen blir universell utforming nevnt som et tema de har begrenset kunnskap om og mangler et helhetlig bilde av (Bymiljøetaten, 2024, s. 13). Under oversikten om anbefalinger av videre arbeid blir UU nevnt flere ganger. Det blir spesielt fremhevet at det i videre arbeid er generelt viktig å utrede/se nøye på universell utforming i planlegging av nye pilotprosjekter (Bymiljøetaten, 2024, s. 76).

Vi har heller ikke funnet noen norske undersøkelser som fokuserer på hvordan personer med funksjonshemmelser opplever sykling. Det kunne være lønnsomt å gjennomføre en lignende studie som “Cycling for alle” fra Danmark. En slik studie kunne for eksempel blitt gjort i samarbeid med Norges Handikapforbund eller andre lignende organisasjoner. Under beskrives det hvordan den danske undersøkelsen ble gjennomført, til inspirasjon for en lignende norsk modell.

Cycling for alle – til inspirasjon for et lignende norsk prosjekt

Undersøkelsen presenterer en mengde interessant informasjon om hvordan personer med forskjellige funksjonshemmelser opplever sykling. Det finnes et bredt spekter av funksjonsnedsettelser, som inkluderer en stor gruppe mennesker, fordelt på både fysiske, psykiske, kognitive og sensoriske nedsettelser. I denne undersøkelsen er det også inkludert personer med kognitive nedsettelser som ADHD og autisme.

I undersøkelsen ble det gjennomført to **spørreundersøkelser**;

- 1.** for mennesker med funksjonsnedsettelse over 15 år som både sykler og ikke sykler (421 svar)
- 2.** for foreldre til barn under 15 år som både sykler og ikke sykler (362 svar)

I tillegg ble det gjennomført en rekke **intervjuer** for å få en dypere forståelse og innsikt i vedkommendes liv. Disse var delt inn i tre forskjellige kategorier;

1. mennesker med funksjonsnedsettelse over 15 år
2. foreldre til barn under 15 år med funksjonsnedsettelse
3. fagpersoner som arbeider med mennesker med forskjellige funksjonsnedsettelser.

Under ligger et bildeutsnitt fra resultatene som presenteres i undersøkelsen. Det trekkes frem 7 hovedemner som ble tatt opp av den som intervjuet, og 7 gjentakende svar blant de som ble intervjuet. Videre i oppsummeringen presenteres de 7 gjentakende temaene i større dybde.



(Andersen & Johansen, 2024, s. 3)

KONKLUSJON

Viktige funn fra denne litteraturstudien:

1. **Infrastruktur og tilgjengelighet:** Sykkelveier mangler universell utforming som imøtekommer kravene til bredde, underlag og tilgjengelighet for spesialsykler.
2. **Høye kostnader:** Høye priser på spesialsykler skaper barrierer, og nasjonale støtteordninger dekker ikke disse behovene på en tilstrekkelig måte.

3. **Regelverk:** Det er manglende fokus på universell utforming i nasjonale regler for sykkelinfrastruktur og tilskuddsordninger.
4. **Manglende kunnskap:** Det finnes ingen studier i Norge spesifikt om dette temaet, og få internasjonale studier å hente kunnskap og erfaringer fra.

Noen av de viktigste tiltakene for tilrettelegging for universell utforming i sykkelsektoren:

1. **Infrastrukturtilpasning:** Utvikle og vedlikeholde brede sykkelveier og infrastruktur som passer spesialsykler.
2. **Tilpassede parkeringsløsninger:** Oppgradere parkeringsfasiliteter som er tilpasset flere type sykler.
3. **Medvirkning:** Involvere mennesker med funksjonsnedsettelse og relevante organisasjoner i alle faser av prosjektet. Dette vil skape en reell medvirkningsprosess.
4. **Økonomiske støtteordninger og opplæring:** Opprette tilskuddsordninger for kjøp og utleie av tilpassede sykler, samt støtte til praktisk sykkelopplæring og trening.
5. **Kommunikasjon og holdningsendring:** Synliggjøre syklistene med funksjonsnedsettelse i strategier og styrke kunnskapsutveksling på tvers av kommunale etater.
6. **Kunnskapsinnhenting:** Gjennomføre en studie om hvordan personer med nedsatt funksjonsevne opplever sykkeltilbudet og opplevelsen av å sykle i Oslo.

LITTERATURLISTE

Andersen, M. M., Jonsen, K. B. & Kristensen M-B. A. (2024, januar). *Videnopsamling. Cycling for mennesker med handicap.*

https://www.cyklistforbundet.dk/media/btebamq4/vidensopsamling_cykling-for-alle_2024.pdf

Andersen, M. M. & Johnsen, K. B. (2024, januar). *Cycling for alle*.

https://www.cyklistforbundet.dk/media/0bopu1ne/sammenfatning_cykling-for-alleunders%C3%B8gelse_2024.pdf

Balansekunst. (u.å.). *Hvilke ord bør jeg bruke?*

<https://www.balansekunst.no/sprakbruk>

Bliksvær, T., Andersen, J., Langeland, F. & Olesen, E. S. (2022, mars). *Medvirkning gjennom råd*. Bufdir. https://nforsk.brage.unit.no/nforsk-xmlui/bitstream/handle/11250/2995274/NF-rapport%2Bnr%2B4-2022_Medvirkning%2Bgjennom%2Br%25C3%25A5d.pdf?sequence=2

https://nforsk.brage.unit.no/nforsk-xmlui/bitstream/handle/11250/2995274/NF-rapport%2Bnr%2B4-2022_Medvirkning%2Bgjennom%2Br%25C3%25A5d.pdf?sequence=2

Bymiljøetaten. (2020, 01. desember). *Gatenormal for Oslo*.

<https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/134032-1674027225/Tjenester%20og%20tilbud/Gate%2C%20transport%20og%20parkerin g/Sykkel/Sykkelstrategier%20og%20dokumenter/Veiledere/Gatenormal%20for%20Oslo.pdf>

Bymiljøetaten. (2024, 31. juli) *Kunnskapsgrunnlag om sykkelparkering i Oslo*.

[oslokommune.sharepoint.com/sites/a2876/8Innsikt/Forms/AllItems.aspx?id=%2Fsites%2Fa2876%2F8Innsikt%2F9%2ESykkelparkering%2FSamlerapport og vedlegg%2Fsub-optimal endelig versjon%2FRapport_Kunnskapsgrunnlag om sykkelparkering i Oslo%20.pdf&parent=%2Fsites%2Fa2876%2F8Innsikt%2F9%2ESykkelparkering%2FSamlerapport og vedlegg%2Fsub-optimal endelig versjon](https://oslokommune.sharepoint.com/sites/a2876/8Innsikt/Forms/AllItems.aspx?id=%2Fsites%2Fa2876%2F8Innsikt%2F9%2ESykkelparkering%2FSamlerapport%20og%20vedlegg%2Fsub-optimal%20endelig%20versjon%2FRapport_Kunnskapsgrunnlag%20om%20sykkelparkering%20i%20Oslo%20.pdf&parent=%2Fsites%2Fa2876%2F8Innsikt%2F9%2ESykkelparkering%2FSamlerapport%20og%20vedlegg%2Fsub-optimal%20endelig%20versjon)

Department for Transport. (2020). *Cycling Infrastructure Design*.

<https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5ffa1f96d3bf7f65d9e35825/cycle-infrastructure-design-ltn-1-20.pdf>

Department for Transport. (2020, 27. juli). *Gear Change – A bold vision for cycling and walking*.

<https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5f1f59458fa8f53d39c0def9/gear-change-a-bold-vision-for-cycling-and-walking.pdf>

Elmose-Østersund, K., Ibsen, B. & Høyer-Kruse, J. (2021). *Bevægelsesvaner hos personer med funksjonsnedsettelse*. Syddansk Universitet.

<C:\Users\BYM540917\Downloads\Bevaegelsesvaner hos personer med funktionsnedsaettelse.pdf>

FFO. (u.å.a.). *Bruker-medvirkning*.

<https://www.ffe.no/arbeidsomrader/brukermedvirkning?fane=Kommunale+r%C3%A5d>

FFO. (u.å.b.). *Hvem er FFO?* <https://www.ffe.no/om-ffe/hvem-er-ffe>

Gfietst.be. (u.å.). *Soorten Fietsen*. <https://www.gfietst.be/type-deelfietsen>

Helsedirektoratet (u.å.) *Kalkulator for å beregne helseeffekter av fysisk aktivitet*.

<https://www.helsedirektoratet.no/tema/fysisk-aktivitet/kalkulator-helseeffekter-av-fysisk-aktivitet>

ITDP. (2023, 26. juni). *The City As A Learning Lab: Experiences and Inspiration from Bogotá*. Institute for Transportation & Development Policy.

<https://itdp.org/2023/06/26/city-as-a-learning-lab-mobilize-itdp-bogota/>

ITDP. (2024, 03. juni). *The Power of People Near Protected Bikelanes*. Institute for Transportation & Development Policy.

<https://itdp.org/2024/06/03/atlas-the-power-of-people-near-protected-bikelanes/>

Kulturdepartementet. (2021, 16. august). *Bærekraft og like muligheter – et universelt utformet Norge*.

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/barekraft-og-like-muligheter-et-universelt-utformet-norge/id2867676/?ch=4#:~:text=Med%C2%ABuniversell%20utforming%C2%BB%20menes%20utforming%20av>

Kvistum, I. (2022, 01. mars). *Derfor gikk hjelpemiddel-potten tom etter to måneder*.

Handikapnytt. <https://www.handikapnytt.no/derfor-gikk-nav-potten-tom-etter-to-maneder/>

Likestillings- og diskrimineringsloven. (2017). *Lov om likestilling og forbud mot diskriminering*.

(LOV-2017-06-16-51). Lovdata. <https://lovdata.no/lov/2017-06-16-51>

NAV. (u.å.). *Hjelpemiddel – Sykkel*. <https://www.nav.no/sykkel>

NAV. (2024, 26. januar). *Nå er rammen for aktivitetshjelpemidler brukt opp for 2024*. <https://www.nav.no/no/person/hjelpemidler/nyheter-hele-landet/rammen-for-akt26-for-2024-til-personer-over-26-ar-er-na-bundet-opp>

Nielsen, A. F., Phillips, R. O., Haukeland, J. V. & Landa-Mata I. (2022, juni). *Universell utforming av transportsektoren i Norge*. Transportøkonomisk institutt. <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=73938>

Nylund, M. F. (2009, 13. august). *Funksjonshemmet?* Tidsskriftet. <https://tidsskriftet.no/2009/08/sprakspalten/funksjonshemmet>

Oslo Kommune. (2023). *Folkehelsestrategi for Oslo*. <https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13482929-1688118169/Tjenester%20og%20tilbud/Politikk%20og%20administrasjon/Folkehelse/Ny%20folkehelsestrategi/Folkehelsestrategi%20for%20Oslo%20%282023-2030%29.pdf>

Quality care. (u.å.). *Hvordan søke hjelpemidler*. <https://quality-care.no/hvordan-soke-hjelpemidler/>

Ruter. (2023). *Kulturendring, bevisstgjøring – og forbedringer*. <https://aarsrapport2023.ruter.no/baerekraft/ruter-gar-foran/kulturendring-bevisstgjøring-og-forbedringer/>

Rønhovde, H. (2023, 20. oktober). *Folk med funksjonsnedsettelse føler seg sveket av politikerne*. NRK. https://www.nrk.no/buskerud/slagrammede-aksjonerte-ved-stortinget_-foler-seg-sveket-av-politikerne-1.16599302

Skhiladze, E. (2023). *Meaningful Participation of Persons with Disabilities in Decision-Making Processes*. UNPRPD. [undp-georgia-human-rights-pwds-participation-decision-making_2023-eng.pdf](#)

Syklistforeningen. (u.å.a). *Kartlegging av kommunale virksomheter i Oslo*.

<https://syklistforeningen.no/for-bedrifter/sykkelsatsning-oslo/>

Syklistforeningen. (u.å.b). *Sykkelkurs i grunnleggende sykling*.

<https://syklistforeningen.no/aktiviteter/sykkelkurs/>

Svrstør, E.-T., Ellis, I. O. & Varhelyi A. (2017). *Drift og vedlikeholds betydning for gående og syklende*. Statens vegvesen Vegdirektoratet.

[https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-](https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmlui/bitstream/handle/11250/2633497/Rapport%20Betydningen%20av%20drift%20og%20vedlikehold%20for%20g%9C3%A5ende%20og%20syklende%20kunnskapsoppssummering.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

[xmlui/bitstream/handle/11250/2633497/Rapport%20Betydningen%20av%20drift%20og%20vedlikehold%20for%20g%9C3%A5ende%20og%20syklende%20kunnskapsoppssummering.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmlui/bitstream/handle/11250/2633497/Rapport%20Betydningen%20av%20drift%20og%20vedlikehold%20for%20g%9C3%A5ende%20og%20syklende%20kunnskapsoppssummering.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Tembici. (u.å.). *Tembici*. <https://tembici.com.co/en/>

Vanraam. (u.å.). *About Van Raam*. <https://www.vanraam.com/en-gb/about-van-raam/about-us>

Wheels of Wellbeing. (u.å.a). *About us*. <https://wheelsforwellbeing.org.uk/about-us/>

Wheels of Wellbeing. (u.å.b). *Cycling Sessions*.

<https://wheelsforwellbeing.org.uk/cycling-sessions/>

[Gatenormal for Oslo.pdf](#)