

Videnscenter om handicap
Cyklistforbundet

VIDENSOPSAMLING

CYKLING FOR MENNESKER MED HANDICAP

Januar 2024





Mie Maar Andersen, konsulent Videnscenter om handicap
Karla Borup Jonsen, projektleder Videnscenter om handicap
Mai-Britt Aagaard Kristensen, projektleder Cyklistforbundet

INDHOLD

VIDENSOPSAMLING

1	Indledning	s. 4
2	Konklusioner	s. 5
3	Begrebsafklaring	s. 6
4	Fremgangsmåde	s. 8
5	Graden af deltagelse	s. 10
6	Betydningen af deltagelse	s. 16
7	Fremmende og hæmmende faktorer	s. 19
8	Virksomme nationale erfaringer og praksisindsatser	s. 23
9	Virksomme internationale tiltag og erfaringer	s. 26
10	Manglende perspektiver	s. 29
11	Referencer	s. 30

1. INDLEDNING

I Danmark er cyklen – i modsætning til mange andre lande – ikke bærer af et socialt stigma. I Danmark cykler alle fra den almindelige gennemsnitsdansker (barn, ung, voksen, senior) til ministre og kongelige. Cyklen gør os lige. Næsten. For vi ved, at det ikke gælder for mennesker med fysiske eller psykiske handicap. Forskning viser, at cykling som transportform og fritidsaktivitet bliver anvendt hyppigere af personer uden en funktionsnedsættelse end af personer med en funktionsnedsættelse (Elmose-Østerlund et al. 2021a). Derudover tyder det også på, at cyklen som aktivitetshjælpemiddel ikke udnyttes nær nok som middel til en mere selvstændig, lige og livgivende hverdag for mennesker med handicap.

Nærværende vidensopsamling er udarbejdet i forbindelse med Cyklistforbundet og Videnscenter om handicaps projekt 'Cykling for alle'. Rapporten har til formål at skabe et vidensoverblik, der på den ene side kan tydeliggøre de tendenser, muligheder og udfordringer, der er forbundet med cykling for mennesker med handicap. På den anden side er rapporten med til at tydeliggøre, hvor der er videnshuller, og hermed definere og legitimere projektets andre faser og produkter.

Vidensopsamlingen har været udgangspunkt for en yderligere stor national spørgeskemaundersøgelse, samt tre fokusgruppe-interviews med mennesker med handicap over 15 år, forældre til børn med handicap under 15 år og fagprofessionelle.

Slutteligt har denne vidensopsamling og den efterfølgende nationale undersøgelse dannet udgangspunktet for en række nye nationale anbefalinger om, hvordan vi i Danmark kan skabe bedre cyklemuligheder for mennesker med handicap.

Læs undersøgelsesnes
resultater og anbefalingerne
[her](#)

Vidensopsamlingen fokuserer på følgende fem spørgsmål:

1. I hvor høj grad cykler mennesker med handicap?
2. Hvilken betydning har cykling for mennesker med handicap?
3. Hvilke faktorer hæmmer og fremmer cykling?
4. Hvilke virksomme nationale og internationale erfaringer, praksisindsatser og tiltag findes der?
5. Hvilken viden mangler fortsat at blive belyst?

2. KONKLUSIONER

I relation til de fem spørgsmål, som vidensopsamlingen søger at belyse, har vi samlet hovedkonklusionerne i det følgende:



Grad af cykling

Mennesker med handicap er motiverede for at cykle mere. Alligevel viser national og international litteratur entydigt, at den generelle tendens er, at både børn, unge og voksne med handicap cykler i mindre grad end mennesker uden handicap. Dette gælder både som transportform i hverdagen og som organiserede og selvorganiserede fritidsaktiviteter.



Betydning af cykling

Cykling har betydning på mange punkter. Dette gælder i forhold til oplevelser af fx frihed, selvstændighed og bevægelsesglæde, kropslige mestringsoplevelser og færdigheder, identitetspåvirkende og sundheds-, deltagelses- og tilgængelighedsfremmende.



Fremmende og hæmmende faktorer

Der er elementer på individ-, pårørende- og omgivelsesniveau, der kan virke fremmende og hæmmende. Imens der på individniveau er flere overlap i perspektiver med mennesker uden handicap, bliver det tydeligt, at der på pårørende- og omgivelsesniveau er nogle særegne hæmmende faktorer, der i høj grad kan have negativ betydning for mennesker med handicaps muligheder for at cykle.



Virksomme nationale og internationale erfaringer

Der er gode eksempler på nationale cykelinitiativer for enkelte målgrupper i lukkede fora. Dog har vi meget at lære af særligt Storbritannien, Norge og Finland. Særligt i forhold til at:

- Sætte fokus på handicapdagsordenen i relation til transport og infrastruktur i et nationalt strategisk perspektiv.
- Skabe gode rådgivnings-, låne-, leje- og afprøvningsløsninger.



Manglende viden

Med udgangspunkt i den eksisterende viden er der fortsat perspektiver, der i en dansk kontekst kan være interessante at undersøge. Dette relaterer sig særligt til børn med handicaps cykelvaner, forældres perspektiver på hæmmende og fremmende faktorer, forskelle i perspektiver fordelt på type af handicap, anvendelse af cykeltyper og oplevelse af infrastruktur.

3. BEGREBSAFKLARING

3.1 Cykling

Cykling kan dække over flere aktivitetsformer.

For at tydeliggøre hvilke konkrete kategorier af cykling vidensopsamlingen søger at afdække, har vi i det følgende lavet en oversigt. I vores tilvalg af kategorier er vi bevidste om, at vi har valgt konkurrencecykling og indendørsykling (fx spinning eller banecykling) fra.

KATEGORIER AF CYKLING



Cykling som transport

Fx i forbindelse med arbejde eller gøremål i fritiden



Cykling som selvorganiseret motion

Fx en cykeltur med familien eller landevejscykling på egen hånd



Organiseret cykling

Fx cykling i en forening



Cykling som alternativ bevægelsesform

Fx som alternativ til at gå eller løbe

3.2 Mennesker med handicap

Der findes forskellige definitioner af, hvad et handicap er. I Danmark anvender vi ofte en relationel handicapforståelse, hvor handicappet opstår i mødet mellem funktionsnedsættelsen og samfundets barriere. Mennesker er således ikke deres handicap, men handicappet kan opstå, når omgivelserne og samfundet ikke imødekommer eller er tilpasset den pågældende funktionsnedsættelse. Eksempelvis vil et menneske med autisme opleve at have et handicap, hvis denne person cykler et sted, hvor der er kaotisk trafik og umarkerede cykelstier. Modsat vil denne person ikke opleve at have et handicap, hvis personen cykler et roligt og trygt sted med tydelig definerede cykelstier.

WHO estimerer at 10-15% af en hel befolkning har et handicap. Dvs. 600.000 - 900.000 danskere. Herudover estimerer VIVE (Amilon & Vernstrøm, 2021), at ca. 30% i alderen 16-64 år har et handicap - en aldersgruppe der i høj grad indtager cykelstierne.

FN's handicapkonvention opdeler handicap i fire forskellige typer. Dog vil mange handicaps have overlap mellem de fire kategorier.

KATEGORIER AF HANDICAP



Fysisk

Fx Amputationer, gigtlidelser eller hjerneskade



Psykisk

Fx Psykoselidelser, bipolarlidelse, angstlidelser, depression, stress



Kognitivt

Fx ADHD, autisme, udviklingshandicap



Sensorisk

Fx syns- og hørenedsættelse

4. FREMGANGSMÅDE

I vidensopsamlingen er eksisterende viden om cykling for mennesker med handicap i Danmark samlet. Undervejs er det blevet tydeligt, at de danske undersøgelser og forskningen på området ikke alene kan understøtte de metodiske krav til et notat som dette. Derfor trækkes der i notatet på national og international forskning såvel som undersøgelser.

4.1 Litteraturstudier og større nordiske studier

Belysningen af de fem spørgsmål, der er listet op på side 4, tager afsæt i de mest relevante nationale og internationale studier og vidensopsamlinger, der er lavet på området "cykling for mennesker med handicap" de sidste 10 år (2013 – 2023).

I søgningen er der udelukkende udvalgt studier og vidensopsamlinger, der opfylder nedenstående tre kriterier:

- Litteraturstudierne skal omhandle fund fra lande med en vestlig kultur, som Danmark i overvejende grad kan sammenlignes med.
- Søgningen har en tidsmæssig afgrænsning på de seneste 10 år (2013 – 2023).
- Litteraturen er skrevet på engelsk eller de skandinaviske sprog.

De inkluderede studier og vidensopsamlinger kan ses til sidst under '10. Referencer'.



4.2 Vejregler og lovgivning

Som led i vidensopsamlingen er vejreglerne dvs. lovgivningen om udformningen af dansk cykelinfrastruktur blevet undersøgt for at afdække, i hvilket omfang cyklister med handicap tilgodeses.

I håndbogen, 'Færdselsarealer for alle - Universelt design og tilgængelighed' (2017) står der indledningsvist, at "veje, gader, fortove og pladser bør designes universelt/tilgængeligt" (s. 5). Men det er imidlertid tydeligt, at mennesker med handicap i overvejende grad betragtes som kørestolsbrugere. Cykelinfrastrukturen nævnes fx ikke i ovenstående opremsning, og mennesker med handicap nævnes kun i ganske få sammenhænge som potentielle cyklister. '3-hjulet handicapcykel' nævnes som en dimension for lette trafikanter, og under parkeringsforhold påpeges det, at "ved større cykelparkeringsanlæg bør der sikres pladser reserveret til trehjulede cykler" (s. 55).

Cyklister og cykelinfrastruktur fx cykelshunts og cykelsti ifm. busperroner nævnes imidlertid flere gange i håndbogen, som barrierer/udfordringer for mennesker med handicap men her i forståelsen fodgængere.

I 'Håndbog for cykeltrafik' (Celis Consult, 2014) samles alle cykelrelaterede vejregler, der ellers findes spredt ud i en række forskellige vejregler. Her nævnes ordet handicap ikke i sammenhæng med cyklister. Der henvises flere gange til synshandicappede, men her menes gående, og vejledningen handler her igen om, hvordan der tages hensyn til disse, når de skal færdes tæt på/krydse cykelinfrastruktur. Under afsnittet om udformning af stibroer nævnes kun følgende grupper, som nogen der skal tages særligt hensyn til i udformningen: børn, ældre mennesker, kørestolsbrugere/el-scootere, synshandicappede og ladcykler/cykler med anhænger. Men cyklister med handicap nævnes ikke direkte.



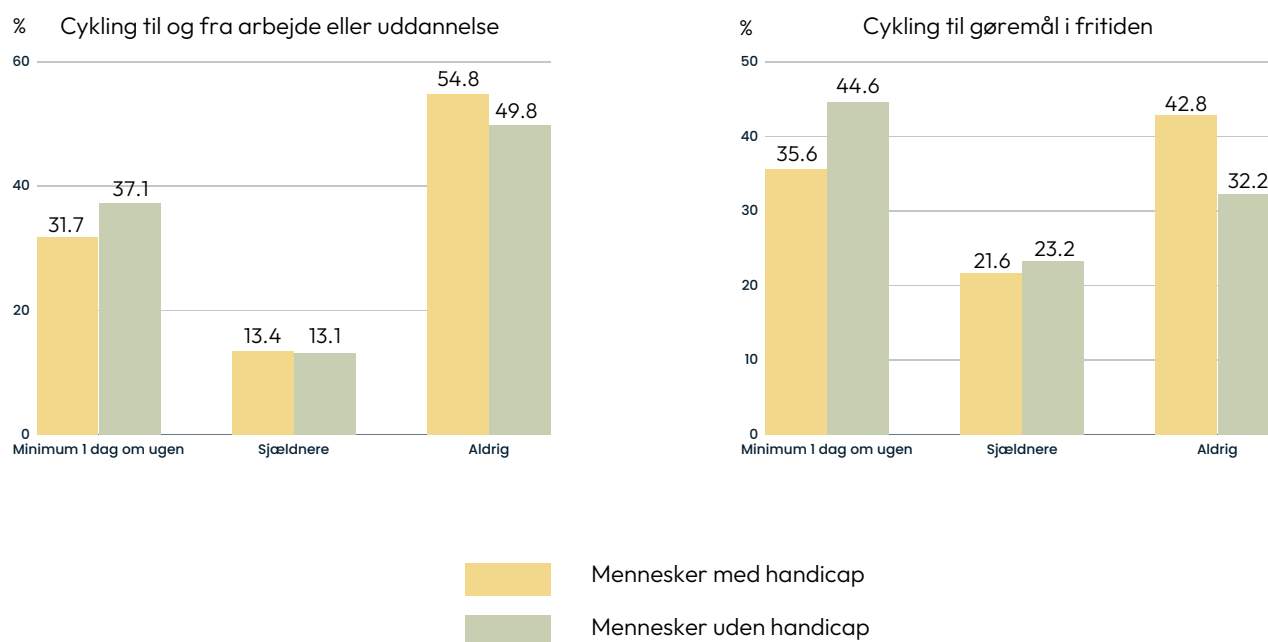
5. GRADEN AF CYKLING

Mennesker med handicap cykler i meget forskellig grad. Dog er der nogle generelle tendenser og konkrete variationer, der går igen i litteraturen. Dette præsenteres i det følgende.

5.1 Den generelle tendens

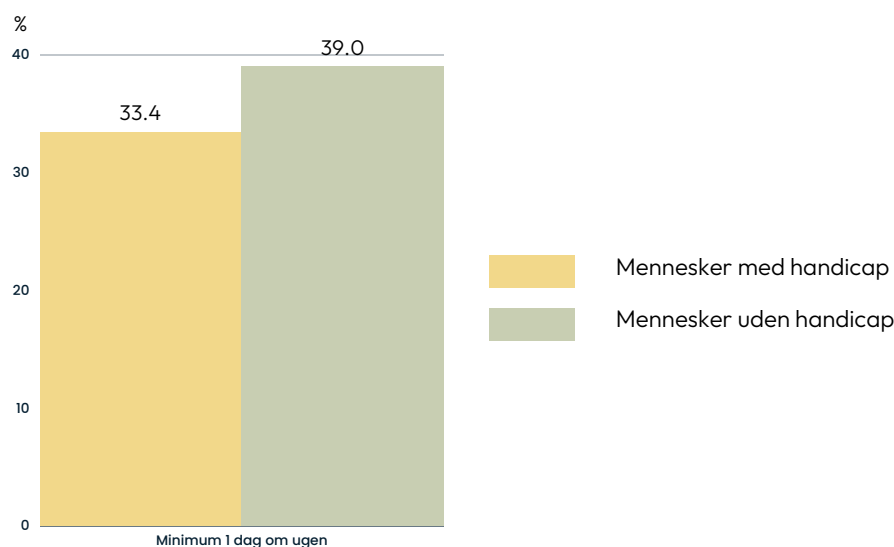
Både national og international litteratur peger entydigt på, at den generelle tendens er, at børn, unge og voksne med handicap cykler i mindre grad end mennesker uden handicap. Dette gælder både som transportform i hverdagen og som organiserede og selvorganiserede fritidsaktiviteter (Elmose-Østerlund et al. (2021a; 2021b), Pilgaard et al., 2022, Bedell et al., 2013; Nordens Velferdssenter, 2021).

Graferne nedenfor viser, hvor mange mennesker med handicap sammenlignet med mennesker uden handicap, der i Danmark anvender cyklen som transportform hhv. til og fra arbejde og uddannelse eller i forbindelse med til gøremål i fritiden [1].



[1] Tallene i graferne er udregnet til netop dette formål af forskerne bag tabelrapporten af Elmose-Østerlund et al. (2021b). I rapporten fremgår disse tal ikke direkte, da de her er fordelt på forskellige typer af handicap.

Den følgende graf viser hvor mange mennesker med handicap sammenlignet med mennesker uden handicap, der i Danmark anvender cyklen som bevægelse i fritiden (ikke transport)[2].



Den lavere deltagelse over hele linjen er et paradoks, fordi den står i kontrast til studier, som viser, at mennesker med handicap i højere grad end den generelle befolkning har et ønske om at være mere aktive både generelt og specifikt indenfor cykling (Elmose-Østerlund et al. (2021a); Pilgaard et al., 2022; Tonkin et al. 2014). Det kan således konkluderes, at den lavere grad af cykling ikke skyldes mangel på motivation. Hvilke årsager, der kan ligge til grund herfor, opstilles i afsnittet om fremmende og hæmmende faktorer (s. 17).

I forlængelse af de generelle tendenser skal det bemærkes, at der er nogle forskelle indenfor en række områder, der nuancerer billedet en smule. Disse udfoldes i det følgende.

5.2 Variationer i graden af deltagelse

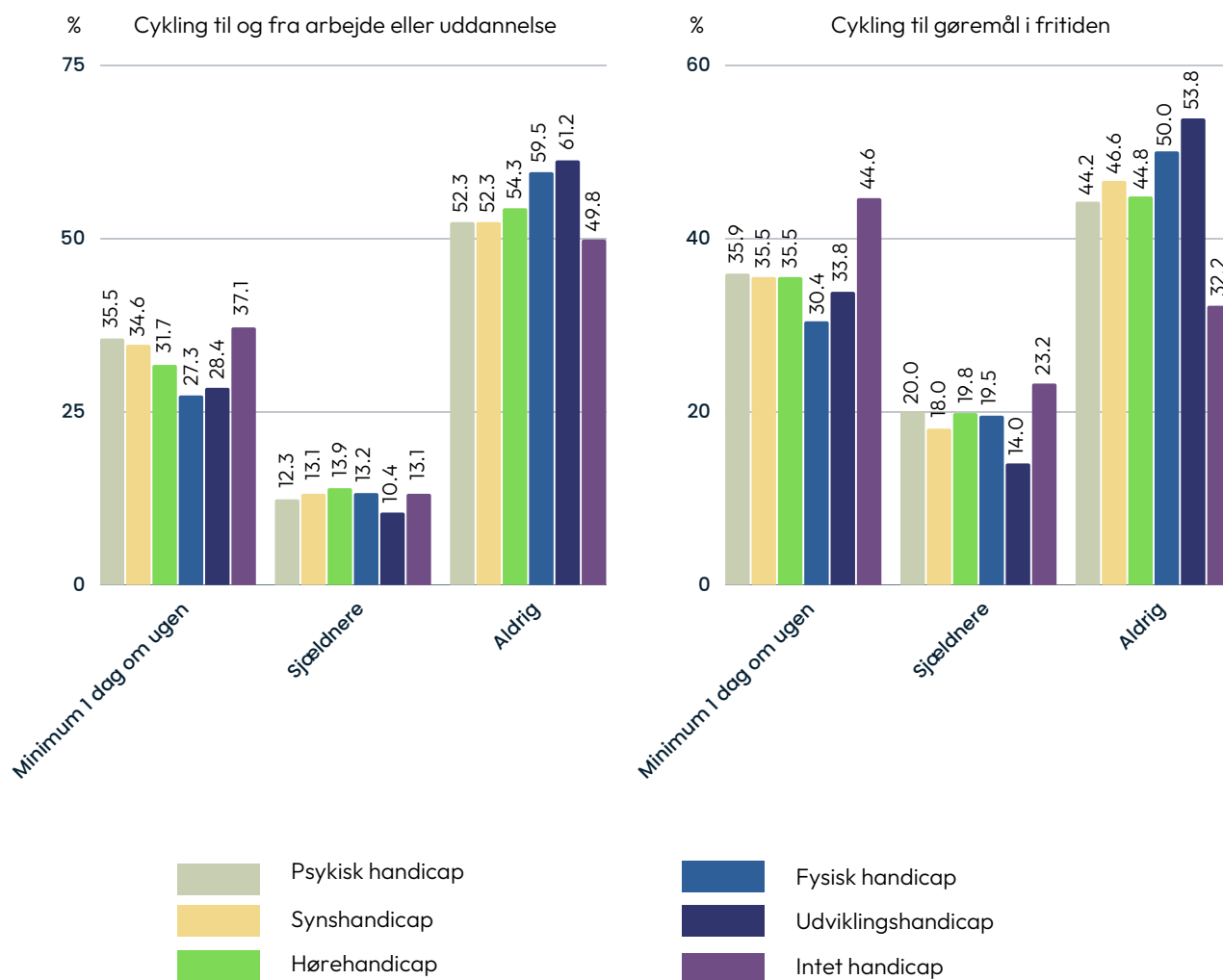
Type af funktionsnedsættelse

I tabelrapporten fra 2021 af Elmose-Østerlund et al. har de undersøgt graden af cykling fordelt på typen af handicap. Deres opgørelser viser, at mennesker med psykiske handicap[3] er den målgruppe, der oftest anvender cyklen som transportmiddel både til og fra arbejde og uddannelse samt i forbindelse med gøremål i hverdagen. Herefter kommer mennesker med syns- og hørehandicap. Mennesker med fysiske handicap og udviklingshandicap er de to målgrupper, der anvender cyklen mindst i forbindelse med transport.

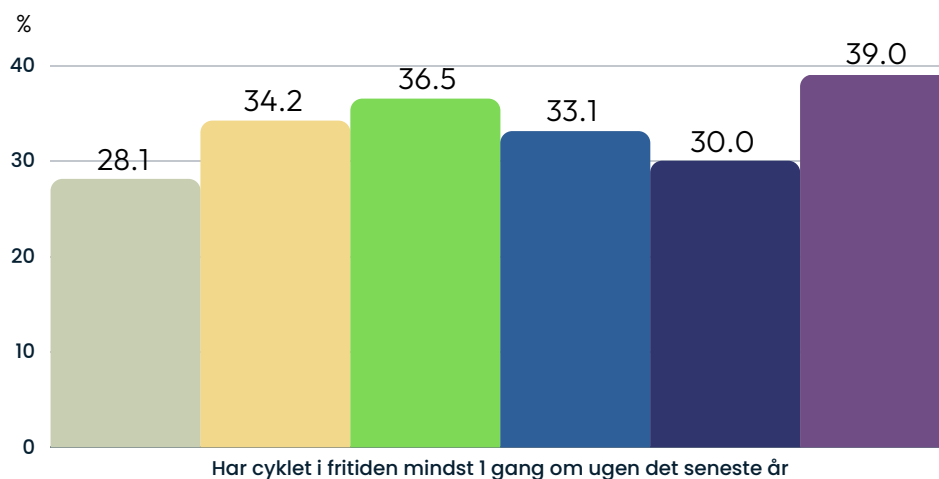
[2] Tallene i graferne er udregnet til netop dette formål af forskerne bag tabelrapporten af Elmose-Østerlund et al. (2021b). I rapporten fremgår disse tal ikke direkte, da de her er fordelt på forskellige typer af handicap.

[3] I deres kategorisering er mennesker med blandt andet depression, bipolar, angst, ADHD og autisme medregnet i denne kategori.

Nedenstående grafer viser graden af cykling i forbindelse med transport fordelt på typen af handicap.



Overraskende ser det anderledes ud for opgørelsen over cykling i fritiden (ikke som transport). Her cykler mennesker med et hørehandicap mest, mens mennesker med et psykisk handicap pludselig ligger helt i bunden.



Grad af funktionsnedsættelse

Tallene viser entydigt, at jo større grad af funktionsnedsættelse man oplever, jo mindre cykler man i forbindelse med transport og i fritiden (Elmose-Østerlund et al., 2021a).

Dog er der værd at nævne, at disse tal ikke nødvendigvis kun er et udtryk for at mennesker med større funktionsnedsættelser ikke vil, kan eller tør cykle i samme grad som mennesker med mindre funktionsnedsættelser. Tallene kan i lige så høj grad være udtryk for, at omgivelserne i mindre grad gør det muligt for mennesker med større funktionsnedsættelser at deltage. Hvis cyklerne og cykelinfrastrukturen i højere grad blev tilpasset og gjort tilgængelig for disse målgrupper, vil mennesker med større funktionsnedsættelser antageligt i højere grad vælge cyklen til. I relation hertil fremhæver en nyere engelsk undersøgelse, at temaet 'Accessible cycle infrastructure' (tilgængelig cykelinfrastruktur) scorer højest på listen over politiske interventionsgreb man kan anvende for at muliggøre cykling for alle (Wheels for Wellbeing, 2021).

Alder

Der er ingen studier af mennesker med handicap, der har undersøgt, hvordan deres cykelvaner er fordelt på alder. På almenområdet er både børn, unge, voksne og ældres cykelvaner dog blevet undersøgt. Disse undersøgelser viser, at ca. 40% af børnene cykler i skole (Cyklistforbundet, 2022). Undersøgelsen peger også på, at andelen af børn, der cykler i skole og til fritidsaktiviteter, er faldene fra år 2014 til 2022.

En anden undersøgelse viser, at de unge (15-29 -årige) cykler mere end både de midaldrende og de ældre aldersgrupper (Ibsen et al., 2022). Det gælder især cykling til og fra arbejde eller uddannelse. I fritiden er det de 60 til 69-årige, der er mest cykelaktive, mens de 20 til 49-årige og de ældste (80 år +) cykler mindst. Det samme finder man i DTUs transportvaneundersøgelse (Malmgren et al., 2021).

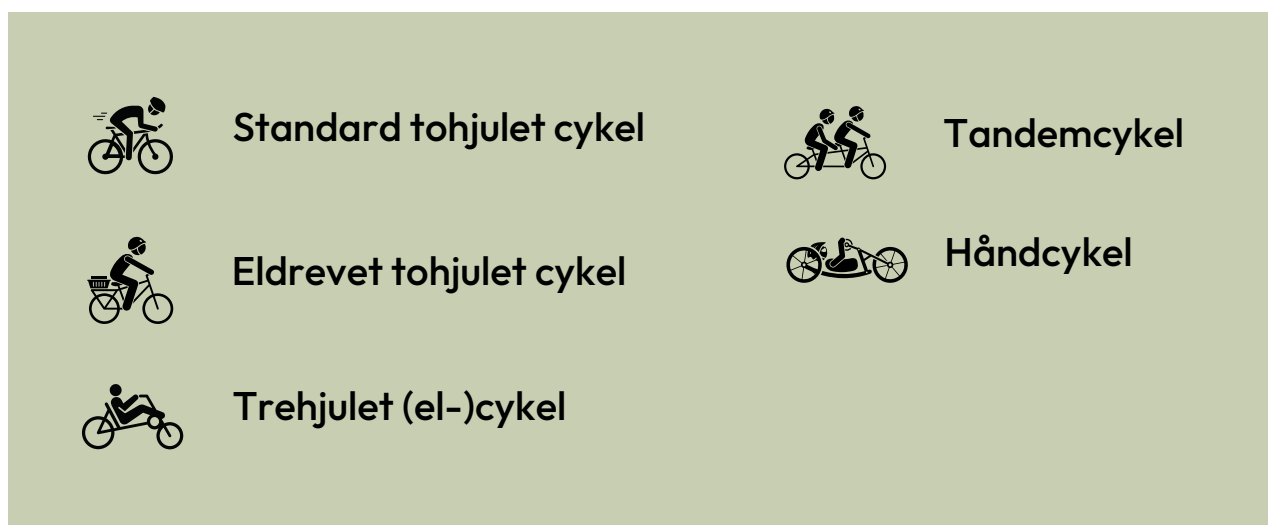
Køn

Vi ved ikke noget om det på handicapområdet, men på den almene befolkning er fordelingen af køn nogenlunde lige. Det vil være vores antagelse, at dette også gør sig gældende for mennesker med handicap.

Type af cykel

Mennesker med handicap anvender mange forskellige typer cykler. Dog viser en britisk undersøgelse fra organisationen Wheels for Wellbeing, at 60 % af de adspurgte mennesker med handicap cykler på en standard 2-hjulet cykel. Denne viden har vi ikke i en dansk kontekst. Ligeledes har vi ingen viden om sammenhængen mellem, hvilken type af cykel der benyttes, og hvilke udfordringer og barrierer der primært opleves ifm. cykling.

Et skøn på nuværende tidspunkt er, at de mest anvendte cykler af mennesker med handicap er:

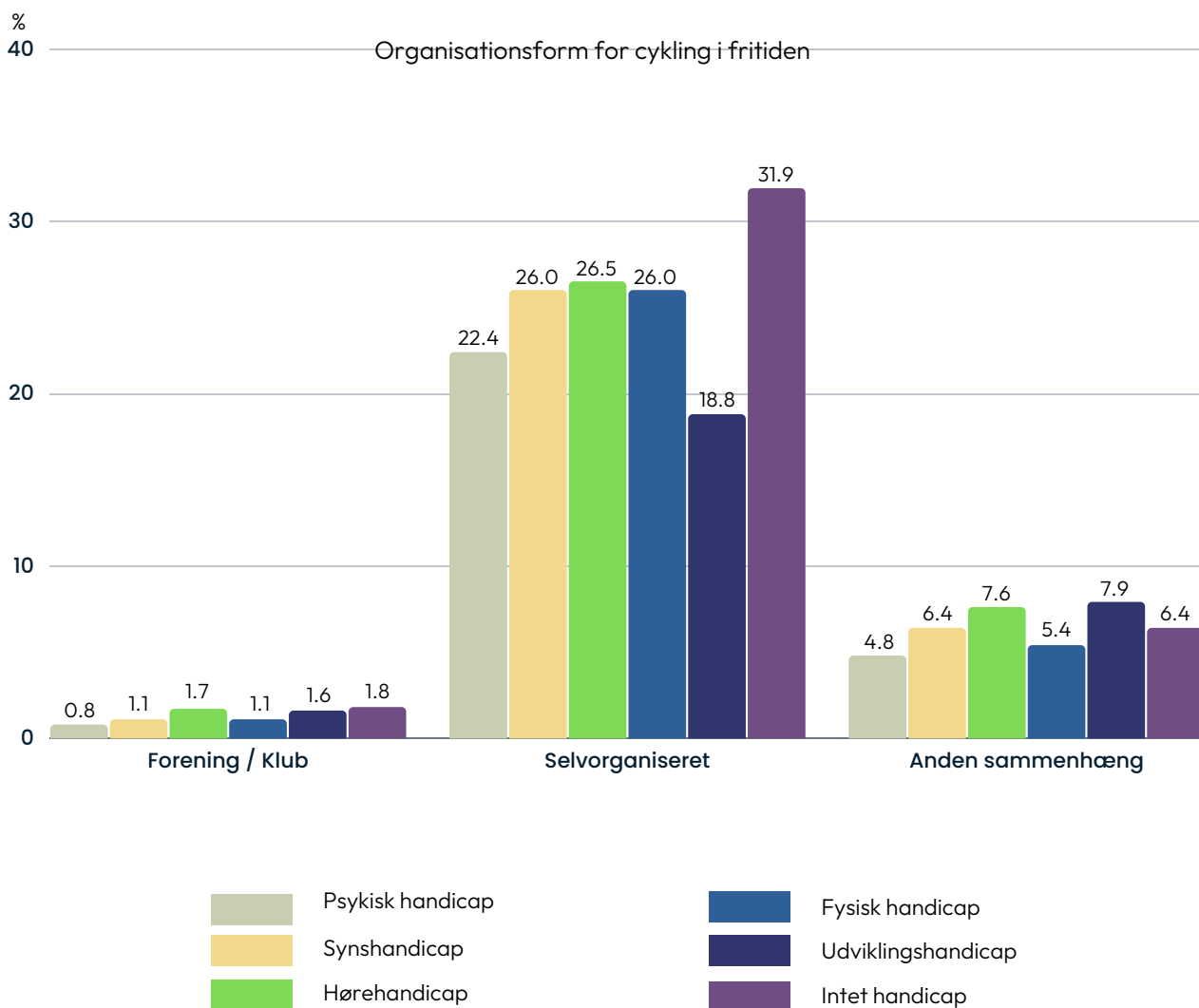


Under disse kategorier findes der et hav af variationer og tilpasninger, der gør, at de fleste mennesker, der ønsker at cykle, bør kunne få muligheden for det.



Organisationsform

Cykling er overvejende en selvorganiseret fritidsaktivitet. Mennesker med psykisk handicap er dem der i laveste grad cykler i en forening/klub. Modsat er mennesker med hørehandicap dem, der procentuelt er mest repræsenteret i foreningslivet - næsten i lige så høj grad som mennesker uden et handicap. Mennesker med et udviklingshandicap er dem, der i laveste grad selv organiserer deres cykling, mens mennesker med hørehandicap igen er den målgruppe, hvor der procentuelt er flest.



7. BETYDNINGEN AF DELTAGELSE

I litteraturen er der bred enighed om, at cykling er betydningsfuldt for mennesker med handicap. Cykling har således potentiale til at sætte betydningsfulde spor såfremt:

- Mennesket med handicap er motiveret.
- Mennesket med handicap mødes med engagement, nærvær, fleksibilitet, rummelighed, troen på succes og autenticitet af de sociale omgivelser (pårørende, venner, fagprofessionelle og medtrafikkanter).
- Cyklen og infrastrukturen er tilpasset tilstrækkeligt.

Ud fra relevante studier (Aasan et al. 2020, Arnet et al. 2016, Bergem 2021; Clayton & Parkin 2016, Gjessing et al. 2017; 2021, Ilseng 2018, Inckle 2019; 2020, Pedersen 2020, Pickering et al. 2013, Springer 2013, Thevarajah et al. 2022, Wheels for wellbeing 2019) er der lavet en oversigt over betydningen af cykling set i relation til forskellige perspektiver.

Oversigten rummer syv kategorier, der alle vises i det følgende.



OPLEVELSER

- Bevægelsesglæde - motion på en cykel har for mange ændret sig fra at være en sur pligt til en sjov og behagelig aktivitet.
- Oplevelse af frihed fra andre og sin funktionsnedsættelse.
- Oplevelse af autonomi og selvstændighed.
- Oplevelse af fart og "adrenalin".
- Øger nysgerrighed for og lysten til at udfordre sig selv og sine bevægelser.
- Udfordrer grænser.
- Tryggere bevægelsesform for mennesker, der har besværet gangfunktion - særligt når vejene er glatte.
- Det er en bevægelsesform, der opleves som behagelig og mindre presset at være en del af, da det grundet sin almindelighed typisk ikke er særlig konkurrencepræget.



KROP OG MESTRING

- Fremmer kropslig og motorisk udvikling.
- Giver større bevægelsesfrihed.
- Giver kropslige mestringsoplevelser.
- Mestringen styrker selvsikkerheden i forhold til cykling.



IDENTITET

- Giver identitet som en, der kan og er aktiv.
- Ændring i social status. Oplever at andre ser på en som mindre funktionshæmmet, når man er på en cykel fremfor i en elkørestol.
- Skjuler (eller understreger) funktionsnedsættelse.
- Være en del af den almene befolkningsgruppe, der cykler.
- Forglemmelse af handicap - giver en pause fra den dysfunktionelle krop.



SUNDHED

- Fremmer fysisk sundhed.
- Belaster kroppen mindre end både gang, gang med krykker og manuel kørestol.
- Fremmer mental sundhed.
- Er mere sikkert end at gå for mennesker, der har en besværet gangfunktion.
- Forebygger fedme og andre livsstilssygdomme.



DELTAGELSE

- Giver større bevægelsesfrihed og fysisk rækkevidde, så man nemmere kan deltage i sociale aktiviteter og situationer - imødekommer ensomhed.
- Letter deltagelse i hverdagslivet - skole, indkøb, lægebesøg, foreningsdeltagelse.
- Fremmer ligeværdig deltagelse med familie, venner og i andre grupper.
- Tilpassede cykler giver mulighed for at deltage i aktiviteter, man ellers ikke kunne have deltaget i.

TILGÆNGELIGHED

- Nem transportmulighed.
- Giver adgang til uderummet i by og natur.
- Kan komme længere og hurtigere rundt uden at få smerter eller blive for træt (set i forhold til at gå).



SAMFUND

- Når cykling er en reel mulighed, skærper det bevidstheden om at tage klimavenlige valg (mindsker taxa- og privat bilkørsel).

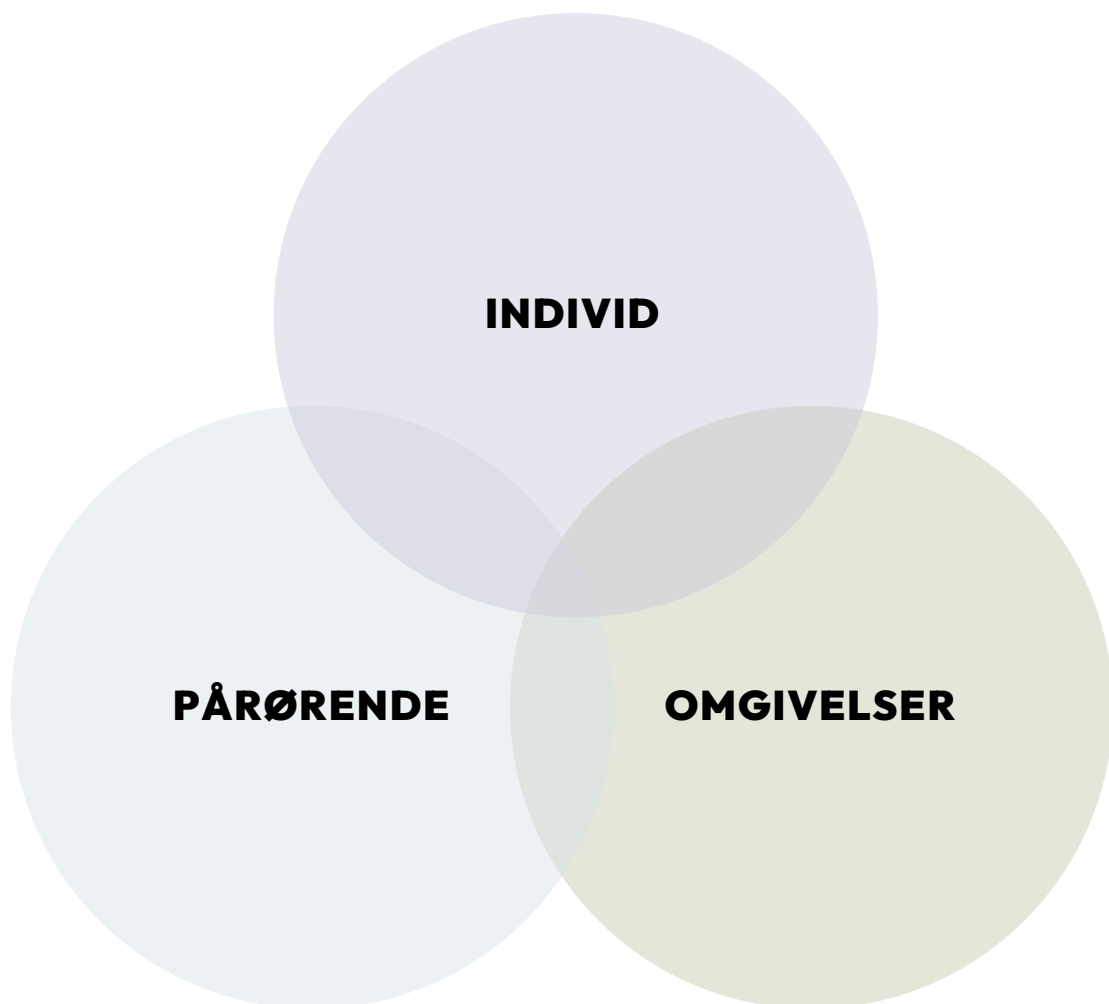
Til trods for de mange potentielt betydningsfulde elementer er det værd at huske på, at cykling også kan medvirke til negative oplevelser. Litteraturen beskriver også, hvordan nogle mennesker med handicap oplever, at omgivelserne anser det at cykle og have et handicap som modsætninger. Hvis du kan cykle, kan du ikke have et handicap - har du et handicap, kan du ikke cykle. Denne holdning kan medføre, at omgivelserne ikke tager hensyn til, at man kan have brug for støtte i andre sammenhænge. Men vigtigst af alt så fastholder denne attitude billedet af, at mennesker med handicap hverken har færdighederne og mulighederne for at gøre alt det, som mennesker uden et handicap gør.

At anerkende at mennesker med handicap kan cykle, og at de ofte bruger cyklen som mobilitetshjælpemiddel, er afgørende for at sikre, at offentlige rum, herunder indkøbsområder, parker og naturreservater, er tilgængelige for mennesker med handicap. Ellers er mennesker med handicap udelukket fra at deltage i samme grad i det sociale liv og offentlige rum.



8. FREMMENDE & HÆMMENDE FAKTORER

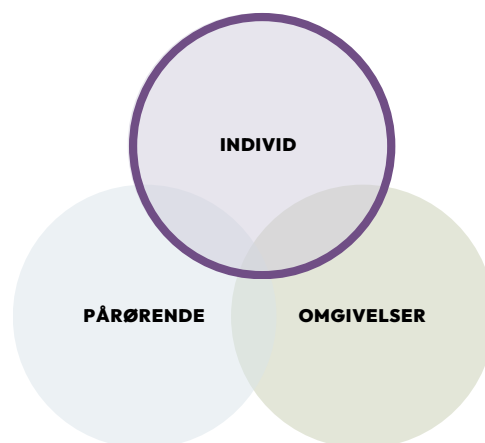
Når både fremmende og hæmmende faktorer i relation til cykling præsenteres i de inkluderede studier og vidensopsamlinger (Clayton & Parkin, 2016, Elmoose-Østerlund, 2021a, Gjessing et al. 2017; 2021, Inckle, 2019), inddeles faktorerne typisk i tre overordnede perspektiver:



Denne inddeling er for overskuelighedens skyld anvendt i det følgende – til trods for at de tre perspektiver sjældent vil stå alene, men derimod typisk er relationelt forbundne, og hermed påvirker hinanden. I forståelsen og arbejdet med praksis bør disse tre perspektiver derfor altid samtænkes.

8.1 Individuelle faktorer

De individuelle faktorer relaterer sig til elementer, som fokuserer på kroppen, indre følelser og oplevelser samt det sociale møde med omverdenen. Nedenfor er de mest udbredte forståelser listet op i tilfældig rækkefølge.



FREMMENDE FAKTORER



Mennesker med og uden handicap anser følgende fire elementer som nogle af de største fremmende faktorer:

- Forbedre eller vedligeholde fysisk sundhed.
- Oplevelse af at gøre noget man godt kan lide.
- Oplevelse af at gøre noget godt for sig selv.
- At man har lært at cykle som barn.

Herudover fremhæver mennesker med handicap også følgende elementer:

- Adgang til en cykel, der er tilpasset ens behov, kan både fremme cykelfrekvens, -præstation og -tilfredshed.
- Mulighed for oplevelse af selvstændighed.
- Mulighed for deltagelse i aktiviteter sammen med venner og familie.

HÆMMENDE FAKTORER



Mennesker med og uden handicap anser følgende tre elementer som nogle af de største hæmmende faktorer:

- Det tager for lang tid, da afstanden er for stor.
- Det er ofte dårligt vejr.
- Kan godt lide at køre i bil.

Herudover fremhæver mennesker med handicap også følgende elementer:

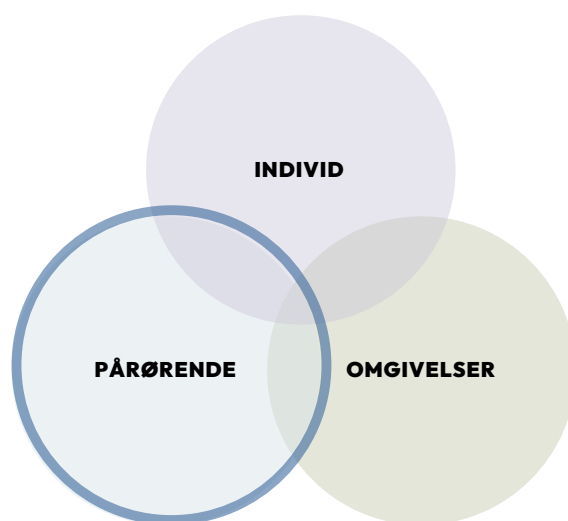
- Anser ikke cykling som en reel mulighed pga. oplevelse af at mangle de nødvendige færdigheder og/eller at deres handicap står i vejen.
- Føler sig utryk på vejen på grund af fx trafik eller manglende cykelsti.
- Er for træt og udkørt.
- Oplevelse af at være i for dårlig form.
- Er nervøs for at komme til skade.
- Mangler nogle at kunne cykle sammen med.
- Nervøsitet for at cyklen går i stykker, og man er 'fanget' et uheldigt sted, hvor man ikke kan komme videre fra.

8.2 Pårørendefaktorer

Pårørendefaktorer relaterer sig til elementer, der fokuserer på nærmeste pårørendes perspektiver på mennesket med handicap, deres personlige overskud og prioriteringer, socialøkonomiske status samt deres viden om deltagelsesmulighederne.

Pårørende kan både være forældre, søskende, bedsteforældre eller partner. Dog har forskningen kun forholdt sig til 'forældre', hvorfor nedenstående liste bærer præg heraf.

Nedenfor er de mest udbredte forståelser oplistet. Punkterne er ikke listet hierarkisk op.



FREMMENDE FAKTORER



- Forældres støtte, engagement og vedholdenhed.
- Oplevelse af at barnet har ressourcerne, der skal til.
- Høj uddannelse og indkomst.

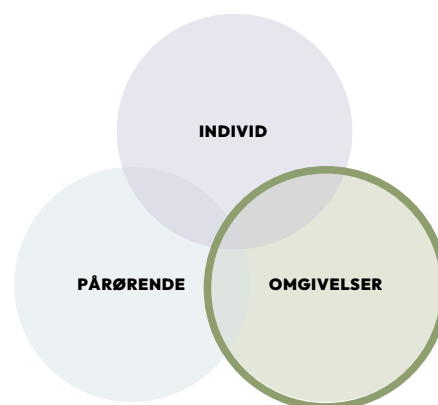
HÆMMENDE FAKTORER



- Oplevelse af at cykling ikke er en mulighed for ens barn.
- Begrænset forestilling om, hvad det vil sige at cykle.
- Mangel på information om, hvilke tilpassede cykler der findes, samt hvordan man kan få fat på dem.
- Mangel på overskud.

8.3 Omgivelsesfaktorer

Omgivelsesfaktorerne relaterer sig til elementer, der fokuserer på de fysiske omgivelser, selve aktiviteten, de sociale omgivelser, såsom professionelle og meddeltagere, samt de strukturelle og organisatoriske rammer. Nedenfor er de mest udbredte forståelser angivet i tilfældig rækkefølge.



FREMMENDE FAKTORER



- Professionelle (særligt fysioterapeuter) der præsenterer muligheden, vejleder, guider og motiverer.
- Låne- og lejeløsninger der nedsætter omkostningerne og fremmer tilgængeligheden.
- Trygge og sikre cykelparkeringsfaciliteter.
- God infrastruktur.
- Politisk opmærksomhed og viden der sikrer, at der bliver lavet tiltag, som imødekommer betydningsfulde problematikker.

HÆMMENDE FAKTORER



- Utilgængelig og utryk infrastruktur.
- Omkostninger - tilpassede cykler er væsentlig mere omkostningstunge.
- Lovgivning - dansk lovgivning gør det svært at få bevilliget økonomisk støtte til et aktivitetshjælpemiddel.
- Begrænsning i hvor man kan og vil parkere sin cykel forsvarligt. Det skal ses i forhold til, at risikoen for tyveri er forhøjet, idet cyklerne er af høj værdi, men svære at sikre og aflåse tilstrækkeligt.
- Mangel på ledsager.
- Mangel på arenaer, hvor man kan lære at cykle og dyrke cykling.
- Professionelle der ikke præsenterer en for cykling som en mulighed.

9. VIRKSOMME NATIONALE ERFARINGER OG PRAKSISINDSATSER

Denne vidensopsamling har indtil nu fokuseret på pointer, der er fremhævet i relevant forskning og viden på området. I dette afsnit vil vi supplere denne viden ved at rette fokus mod nogle udvalgte danske praksisindsatser, som har vist sig særligt virksomme i forhold til at fremme cykling for mennesker med handicap.

9.1 Integreret del af skoledagen

'Byskovskolen – afdeling Asgård' i Ringsted er en folkeskole med centerklasser, der rummer knap 90 børn og unge med motoriske udfordringer, sensoriske udfordringer eller diagnoser som ADHD og autisme. Et af deres tilbud er fysioterapi i løbet af skoledagen, hvor cyklen i høj grad bruges og tilpasses den enkelte elev.

Indsatsen er særlig virksom af flere årsager:

- Indsatsen sikrer, at skolen prioriterer tid til at introducere cyklen i løbet af skoledagen, at alle eleverne får mulighed for at få oplevelser med forskellige cykler og få grundlagt cykelfærdigheder – færdigheder de fagprofessionelle håber, eleverne tager med videre fra skolen og ud i fritidslivet. For børn og unge, hvor det ikke er en prioritet i hjemmet at bruge tid og ressourcer på cykling, er dette særlig tiltalende.
- De fagprofessionelle har opbygget erfaring med mange forskellige cykler og tilpasninger til cykling. De besøger hjælpemiddelmesser for at holde sig opdateret. De fagprofessionelle kan derfor hjælpe eleverne og deres pårørende med at ansøge om og tilpasse en cykel hjem til, hvis der er brug for noget specielt og hvis barn og/eller forældre ønsker det.
- Skolens opmærksomhed på gode fysiske rammer sikrer, at der er plads og tryghed omkring eleverne til at øve deres cykelfærdigheder, før de bevæger sig ud i trafikken. Skolen har brede gange indendørs, flisebelagte stier og områder uden biler. Det giver yderligere mulighed for at træne koordination, orientering og overblik i trygge rammer, hvilket gavner skolens elever og især elever med ADHD.

Tilsammen giver ovenstående elementer, samt elevernes motivation for at lære at cykle og få de samme muligheder som deres kammerater, et godt udgangspunkt for, at flere børn og unge med handicap cykler – også i deres fritid.

9.2 Intens tværfaglig indsats

Elsass Fonden er en fond, der blandt andet tilbyder forskellige forløb og arrangementer for familier, børn, unge og voksne med cerebral parese (CP). Et af deres tilbud er en cykelskole for børn og unge med CP, der gerne vil lære at køre eller blive mere sikker på en tohjulet cykel.

Cykelskolen løber over tre dage, hvor deltagerne hver dag i to timer mødes og øver forskellige cykelfærdigheder.

Indsatsen er særlig virksom af flere årsager.

- Det relativt korte men komprimerede, intense og fokuserede program sikrer, at alle deltagere kan opretholde motivationen og energien, til at give den alt hvad de har, når de er til stede på cykelskolen.
- En god normering sikrer, at hver deltager er i gang hele tiden, og derfor får rigtig mange gentagelser på relativt kort tid. Gentagelser der medvirker til, at mange når at få tilstrækkeligt mange erfaringer med cyklen og hermed knækker cykelkoden.

Personalet hos Elsassfonden er tværfagligt. På cykelskolen medvirker både

- idrætsuddannede med øje for idrætspædagogiske tiltag, ergoterapeuter der er dygtige til at tilpasse både aktiviteten og cyklen, samt fysioterapeuter der hurtigt spotter biomekaniske og motoriske kompleksiteter, der skal imødekommes.

Tilsammen giver disse elementer gode betingelser for at lære en kompleks færdighed som cykling på relativt kort tid.

9.3 Bredt fokus, stort udvalg og god tid

'Idrætsskolen for voksne med udviklingshandicap' (IFU) er en selvejende institution, der tilbyder daglig undervisning for voksne med udviklingshandicap i forskellige idrætsgrene og bevægelsesaktiviteter. I deres undervisningstilbud indgår cyklen i flere forløb og underviserne har fokus på tre primære formål til at introducere cyklen:

- At eleverne lærer cyklen at kende gennem cykling som fag og forskellige forløb.
- At eleverne får oplevelser med cyklen som transportmiddel.
- At cyklen indgår som alternativ bevægelsesform til at udligne elevernes forskelligheder.

Indsatsen er særlig virksom af flere årsager:

- At IFU har flere formål for øje medfører, at eleverne bliver introduceret til en bred vifte af måder at bruge cyklen på. Fx giver forløb med spinning, mountainbike i skoven og triatlon eleverne kendskab til cyklen og at mestre denne, samtidig med at de får trænet deres styrke og balance. Derudover bruger underviserne cyklen til at træne færdsel i trafikken, hvilket støtter og træner eleverne i at indgå i forskellige samfundsarenaer, opleve at være på egen hånd og blive bedre til at begå sig i det offentlige rum.
- IFU har tiden til sin fordel, da eleverne er en del af et undervisningsforløb på minimum et år. Der er altså tid til at opbygge tryghed til at cykle og tryghed til personalet, samtidig understøtter god tid punktet ovenfor, nemlig at der er tid til at prøve forskellige elementer af og opnå færdigheder med cykling.
- IFU har en bred palette af cykeltyper til deres rådighed: Sofa-, hånd-, trehjulede, tohjulede og elcykler, hvilket giver eleverne et nuanceret billede af cyklen. Samtidig giver det eleverne mulighed for at bruge den cykel, der passer til den enkeltes funktionsevne, hvilket bidrager til at udligne elevernes forskelligheder i hverdagen.

Tilsammen giver disse elementer voksne med udviklingshandicap, der ellers måske ikke havde stiftet bekendtskab med en cykel, et kendskab til denne og mulighed for at lære nogle af de færdigheder, det kræver at tilgå cyklen.



10. VIRKSOMME INTERNATIONALE TILTAG OG ERFARINGER

I dette afsnit vil vi rette fokus mod nogle udvalgte internationale tiltag, som har vist sig særligt virksomme i forhold til at fremme cykling for mennesker med handicap.

10.1 Storbritannien (UK)

I UK er begrebet "inclusive cycling" tydeligt på dagsordenen. I 2020 lancerede 'Department of Transport' den nationale strategi 'Gear Change: A bold vision for cycling and walking', hvor mennesker med handicap tydeligt ses som cyklister, og deres behov får klar og konkret prioritet i de nye retningslinjer for udformningen af cykelinfrastruktur i UK.

Sammen med den nye cykelstrategi blev der afsat midler til at investere i cykelinfrastruktur med krav, om at løsninger lever op til de nye designstandarder. Regeringen har endvidere i 2022 nedsat 'Active Travel England' (ATE), hvis rolle blandt andet er at inspicere cykelinfrastrukturen, for at sikre at den er fuld tilgængelig.

I UK er der således et helt anderledes fokus på at sikre tilgængelighed for cyklister med handicap. Dog skal det tilføjes, at cyklen heller ikke i England anerkendes som et mobilitetshjælpemiddel, og muligheden for at få bevilget bare delvis støtte er lille. Finansiering af en cykel der passer til ens behov, er dermed også en stor barriere her.

Organisationen Wheels for Wellbeing (WfW) har gennem en årrække arbejdet for at sætte cyklister med handicaps forhold på dagsordenen. De er også én blandt flere organisationer, der arrangerer såkaldte "inclusive cycling sessions", hvor mennesker med handicap kan komme ned og prøve forskellige specialcykler og få undervisning af primært frivillige instruktører. WfW oplyser, at der findes omkring 200 "inclusive cycling centers" i hele UK.

Der gennemføres pt. forskellige pilotforsøg fx med dele elcykler (både tohjulede og andre typer elcykler) og aktiv mobilitet på recept.

10.2 Holland

Til trods for at Holland er anerkendt verden over for sine cykelløsninger og høje cykelandel over hele landet, er der også her nogle udfordringer med tilgængelighed for cyklister med handicap.

Det hollandske Cyklistforbund, Fietzersbond, gennemførte i 2021 en interviewundersøgelse blandt cyklister med handicap i Holland. I rapporten identificeres tre overordnede indsatsområder: infrastruktur, finansiering og anerkendelse. I forlængelse af rapporten arbejdes nu på forskellige pilotprojekter fx et projekt med fokus på finansiering, hvor der udarbejdes et dokument med gode argumenter, som man kan vedlægge sin ansøgning om tilskud til at købe en specialcykel.

Cyklen anerkendes heller ikke i Holland som mobilitetshjælpemiddel, og cyklister med handicap oplever også her udfordringer med at blive bedt om at stå af i fodgængerområder. I byer som Utrecht, Gröningen og Hoogeveen kan man imidlertid søge om dispensation hos kommunen og få en godkendelse og en sticker til at sætte på cyklen. I Utrecht anviser man på hjemmesiden også, hvor der findes handicapvenlig cykelparkering.

10.3 Norge

I Norge findes en yderst favorabel aktivitetspulje, hvor børn og unge under 26 år kan få bevilget en specialcykel til op mod 80.000 kr. Man kan vælge mellem 20 forskellige cykler i denne ordning. Er man over 26 år, stilles der krav om egenbetaling på 10 % med et loft på 5.000 NOK. I Norge er der dermed ikke den samme udfordring med finansieringen af specialcykler, som det ses i Danmark og andre lande.

I Norge har de tilmed en rehabiliteringsinstitution indenfor det specialiserede sundhedsområde, der hedder Beitostølen Helsesportscenter. Helsesportscenteret har hvert år ca. 900 børn, unge og voksne med funktionsnedsættelser på et tre uger langt ophold, med fokus på at skabe muligheder for aktivitet og deltagelse. Som en del af opholdet, har deltagerne mulighed for at få hjælp til at afsøge, afprøve og opnå kompetencer indenfor de bevægelsesaktiviteter, de har motivation for. Dette kan blandt andet indbefatte at stifte bekendtskab, afprøve, regulere og tilpasse en række forskellige typer af cykler, indtil den rette er fundet. På Helsesportscenteret har de en tydelig ambition og målsætning om, at de skal være dygtige til at tilpasse alle de aktiviteter de udbyder, så alle uanset funktionsnedsættelse kan deltage. Dette betyder som det første, at Beitostølen Helsesportscenter har et rigtig stort lager med rigtig mange forskellige typer af specialcykler til rådighed. For det andet har de et tværfagligt team, der kan assistere med teknisk, fysisk og pædagogisk hjælp og støtte.

10.4 Finland

Finland har to hjælpemiddelscentraler (Solia og Malike), hvor mennesker med handicap har adgang til at afprøve, leje og få rådgivning om forskellige typer af hjælpemidler - herunder standard- og specialcykler.

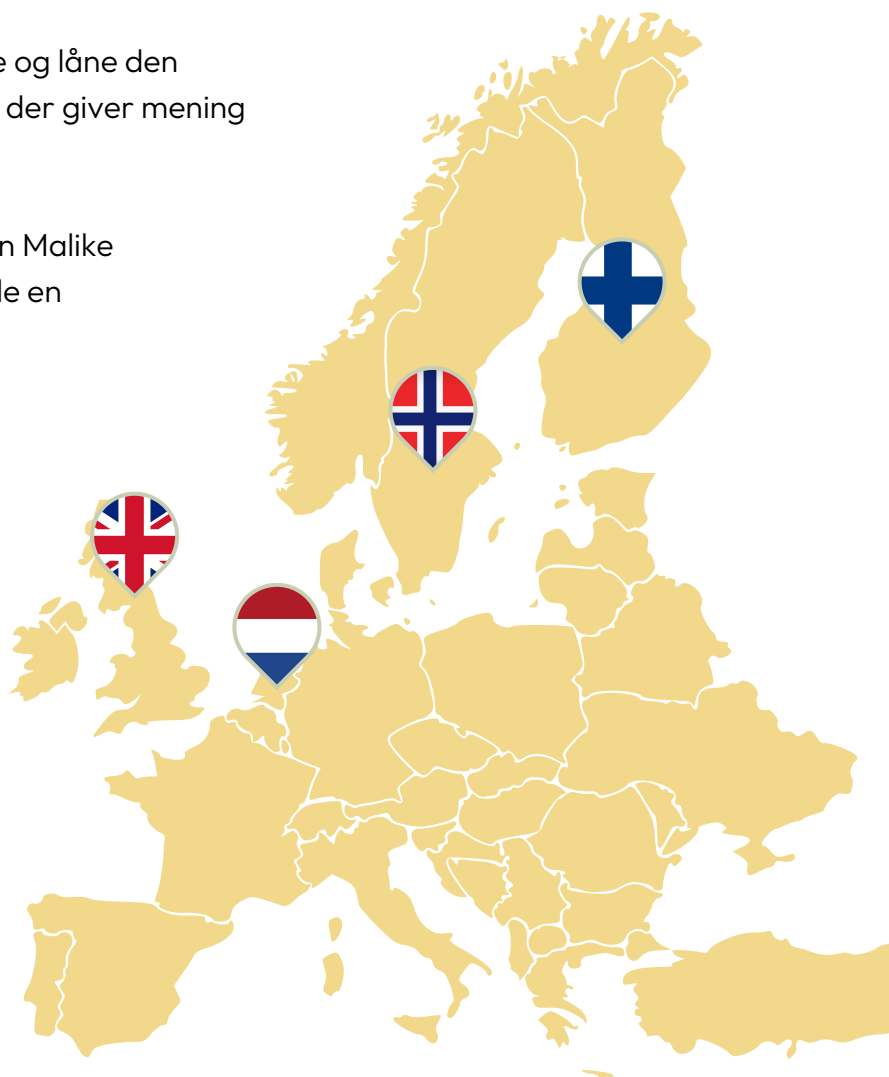
Solia

Solia er en hjælpemiddelcentral, hvor man har mulighed for at leje en standard cykel (fx tohjulede cykler, håndcykler eller tandemcykler) i tre uger.

Malike

Malike er en mere specialiseret hjælpemiddelcentral, og det er særligt denne, der er aktuel for mennesker med handicap, der har brug for en mere avanceret cykel, der er tilpasset deres behov. Hos Malike er der flere favorable muligheder for den enkelte. Nedenfor oplistes nogle af dem:

- Med kyndig vejledning fra det professionelle personale, kan man teste og tilpasse et stort udvalg af specialcykler indtil den rette er fundet.
- Man har mulighed for at afprøve og låne den pågældende cykel, i det omfang der giver mening for den enkelte.
- Ønsker man at købe en cykel, kan Malike hjælpe med at rådgive og udfylde en ansøgning om økonomisk støtte.



11. MANGLENDE PERSPEKTIVER

Med udgangspunkt i de forudgående kapitler, lister vi i det følgende en række perspektiver op, som vi vurderer fortsat er underbelyste eller helt fraværende i den nuværende vidensafdækning af emnet 'mennesker med handicap og cykling'.

Perspektiver der giver anledning til yderligere undersøgelser.



Børn med handicap

De store danske undersøgelser sætter fokus på unge og voksne over 15 år. Der foreligger derfor ikke en større undersøgelse på handicapområdet af børns cykelvaner.



Forældre

Forældre har stor indflydelse på, hvorvidt man kommer til at cykle eller ej. Det er dog ikke belyst i særlig høj grad, hvad forældre anser som hæmmende og fremmende faktorer.



Forskellige typer af handicap

Ud fra de undersøgelser der ligger, kan vi ikke komme med nogle stærke konklusioner omkring, hvilke forskellige muligheder og udfordringer mennesker med forskellige typer af handicaps oplever i forbindelse med at cykle.



Type af cykel

Der er ingen undersøgelser af, i hvor høj grad mennesker med handicap i Danmark anvender forskellige typer af cykler, samt hvilke muligheder og udfordringer de oplever i forbindelse med at købe, låne eller leje en cykel tilpasset deres behov.



Cykelinfrastruktur

Der er ingen undersøgelser af, hvordan mennesker med handicap i Danmark oplever cykelinfrastrukturen, samt hvilke elementer heraf forskellige målgrupper oplever som særligt udfordrende.

12. REFERENCER

Aasan, V. (2020). Aktivitetshjelpemidler, i hvilken grad blir de brukt? Masteroppgave. Fakultet for helsevitenskap. Oslo.

Amilon, A., Vernstrøm, S. Ø., & Olsen, R. F. (2021). Mennesker med handicap: Hverdagsliv og levevilkår 2020. VIVE - Det Nationale Forsknings- og Analysecenter for Velfærd.

Arnet, Ursina, Timo Hinrichs, Veronica Lay, S. Bertschy, Heinz Friel, and Martin W.G. Brinkhof. (2016). "Determinants of handbike use in persons with spinal cord injury: Results of a community survey in Switzerland." *Disability & Rehabilitation*. 38(1): 81–86.

Bedell G, Coster W, Law M, Liljenquist K, Kao Y-C, Teplicky R, et al. (2013). Community participation, supports, and barriers of school-age children with and without disabilities. *Arch Phys Med Rehabil*. 94(2): 315–23.

Bergem, S. (2021). Aktivitetshjelpemidler, kunnskap og deltakelse. Ph.d. afhandling. Nord universitet.

Celis Consult. (2014). Håndbog i cykeltrafik:
http://www.celis.dk/Haandbog_i_Cykeltrafik_Web_High.pdf

Clayton, W. & Parkin, J. (2016) *Cycling and disability: a review*. UTSG.

Cyklistforbundet (2022). Alle børn sykler. Megafon.

Department for Transport. (2020). *Gear Change: A bold vision for cycling and walking*.

Elmose-Østerlund, K., Ibsen, B. & Høyer-Kruse, J. (2021a). *Bevægelsesvaner hos personer med funktionsnedsættelse*. SDU.

Elmose-Østerlund K., Ibsen, B. & Høyer-Kruse, J. (2021b) *Tabelrapport om bevægelsesvaner hos personer med funktionsnedsættelse*. SDU.

Gjessing, B., Jahnsen, R.B., Strand, L.I & Natvik, E. (2017): *Adaptation for participation!, Disability and Rehabilitation: Assistive Technology*.

Gjessing, B. & Jahnsen, R.B. (2021): *What fits me? Procurement of adapted tricycle for activity and participation, Disability and Rehabilitation: Assistive Technology*.

Ibsen, B., Høyer-Kruse, J., Elmoose-Østerlund, K. & Christiansen, L.B. (2022) Cykling i Danmark: Under transport og som fritidsaktivitet. SDU.

Ilse, L. (2018). HELT FRI! Aktivitetshjælpemidler og deltagelse i fysisk aktivitet. Masteropgave. Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet.

Inckle, Kay. (2019). "Disabled cyclists and the deficit model of disability." *Disability Studies Quarterly* 39(4).

Inckle, K. (2020). Disability, Cycling and Health: Impacts and (Missed) Opportunities in Public Health. *Scandinavian Journal of Disability Research*, 22(1), pp.417–427.

Malmgren, A., Elle, I. & Christiansen, H. (2021) Transportvaneundersøgelsen: Faktaark om cykeltrafik i Danmark 2016–19. DTU.

Nordens Velferdssenter. (2021). Se, lytte og inkludere. Deltagelse for barn og unge med funktionsnedsettelser i Norden. (See, listen and include. Participation for children and young people with disabilities in the Nordic countries). Stockholm.

Pedersen, H. (2020) Aktivitetshjælpemidler, endring og identitet. En kvalitativ studie om betydningen av aktivitetshjælpemidler i fritid og hverdagsliv. Ph.d., NTNU.

Pickering, Dawn. M., Lynne Horrocks, Karen Visser, and Gabriella Todd. (2013). "Adapted bikes – What children and young people with cerebral palsy told us about their participation in adapted dynamic cycling." *Disability and Rehabilitation: Assistive Technology* 8(1): 30–37.

Pilgaard, M. et al. (2022). Idræt for mennesker med handicap I Danmark. Idrættens Analyseinstitut.

Springer, B.A. (2013). "Ride 2 Recovery's Project Hero: Using cycling as part of rehabilitation." *Physical Therapy in Sport* 14: 77–86.

Thevarajah, A. et al. (2023). Impact of adapted bicycle riding on outcomes for children and adolescents with disabilities: A systematic review. *Developmental Medicine & Child Neurology*; 65(4): 456–468

Tonkin, B. L., Ogilvie, B. D., Greenwood, S. A., Law, M. & Anaby, D. R. (2014). The participation of children and youth with disabilities in activities outside school: A scoping review. *Canadian Journal of Occupational Therapy*, vol. 81(4): 226–236.

Vejdirektoratet. (2017). Vejregler.dk, Færdselsarealer for alle – Universelt design og tilgængelighed i tilgængelighed.

Wheels for Wellbeing. (2017). A guide to inclusive cycling. Whells for Wellbeing.

Videnscenter om handicap

Kontakt

Blekinge Boulevard 2
Høje Taastrup, 2630
Handicaporganisationernes Hus

www.videnomhandicap.dk
post@videnomhandicap.dk

Cyklistforbundet

Kontakt

Rømersgade 5
1362 København K

www.cyklistforbundet.dk
post@cyklistforbundet.dk

