SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:1525

av Annika Hirvonen och Gurgin Bakircioglu (båda MP)

Cykling på rätt villkor

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett fördubblingsmål för cyklande till 2035 och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den nationella cykelstrategin ska uppdateras och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kraftsamla för att förverkliga intentionerna i den europeiska cykeldeklarationen och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att gång- och cykelmöjligheter bör vara standard på och i anslutning till det nationella och regionala vägnätet och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en standard för hur cyklar ska kunna tas med på tåg och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att uppdra till Trafikverket att utforma en standardlösning för säkra cykelgarage vid svenska stationslägen och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att gång- och cykelmöjligheter inte får försämras vid trafiksäkerhetshöjande åtgärder eller upprustning av ett befintligt nationellt och regionalt vägnät och tillkännager detta för regeringen.

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ändra väglagen så att det säkerställs likvärdig markåtkomst för cykelvägar så som gäller för vägar för motorfordonstrafik, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör möjliggöra cykeltrafik i båda riktningarna där det är enkelriktat för motorfordon och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör möjliggöra ett undantag för cyklister från reglerna om stopplikt vid röd signal när de gör en högersväng, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa servicenära cykelinfrastruktur på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra det möjligt att söka medel för ”enskild gång- och cykelväg” och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa möjligheten till användning av hänsynsregel vid cykling och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett cykelstöd för specialutformad cykel och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Det föreligger bred enighet i riksdagen och i kommuner runt om i landet om att andelen resor med cykel ska öka. Väg- och transportforskningsinstitutet VTI har tagit fram ett förslag för ökad cykling till år 2035 som innebär en fördubbling av cyklingen från idag. Riksdagen bör fastställa ett mål i enlighet med VTI:s förslag.

Cyklandet i hela Sverige ska öka på sådant sätt att tillgängligheten och trafiksäkerheten förbättras, folkhälsan stärks samt klimat- och miljöpåverkan minskar. För att detta ska kunna ske måste förutsättningarna för cykling avsevärt förbättras. Cyklande är en central pusselbit i arbetet med att få till ett hållbart transportsystem. Trygg, säker och gen cykelinfrastruktur måste till.

Våren 2024 antogs den europeiska cykeldeklarationen. Genom deklarationen lyfter medlemsländerna fram cykeln som ett viktigt transportslag för hållbar omställning, en bättre folkhälsa och ökad framkomlighet. EU identifierar genom detta att ökad cykling kan bidra till flera olika mål på områdena miljö- och klimat, stärkt folkhälsa, social inkludering och bättre ekonomi. Sverige behöver kraftsamla för att förverkliga

intentionerna i den europeiska cykeldeklarationen. Den nationella cykelstrategin som beslutades med Miljöpartiet i regeringen 2017 är den första i sitt slag och har som övergripande syfte att främja ökad och säker cykling. Intresseorganisationer och andra aktörer har lyft frågan om huruvida cykelstrategin fortfarande är aktuell. Även Riksrevisionen ifrågasätter dess aktualitet. Cykelstrategin behöver nu uppdateras utifrån Riksrevisionens slutsatser.

Gång och cykel som standard i anslutning till landsväg

För gående och cyklister ska det finnas möjlighet att färdas i Sverige på samma villkor som motorfordonstrafiken. Det innebär att det ska finnas ett fungerande gång- och cykelnät i anslutning till allmän väg. Det kan utformas på olika sätt men som grund ska man kunna cykla och gå där man kan åka bil.

Detta innebär att det inte ska vara möjligt att klippa av en förbindelse för gång och cykel eller väsentligt försämra förutsättningarna för dessa transportslag utan att ersätta förbindelsen. Ett exempel är Ölandsbron som har haft fält för gående och cyklister. När ett arbete med att öka kapaciteten på bron för motorfordon genomfördes tog man bort ytan för gående och cyklister och förbjöd dessa transportslag att trafikera bron. Idag tvingas de betala för en överfart över Kalmarsund med färja under sommartid. På vintern saknas det helt möjlighet att transportera sig över sundet med cykel. Detta förfaringssätt bör inte vara möjligt. Trafikverket måste säkerställa att det finns likvärdiga och kostnadsfria alternativ för gående och cyklister om förändringar görs i vägnätet.

Cykel i samband med spårbunden trafik

För att främja cyklandet som en del i ett trafikslagsövergripande system bör det tas fram en standard för hur cykel ska kunna tas med på tåg i syfte att utveckla en regel om att cyklar kan tas med, samtidigt som det tas fram standardlösningar för säkra cykelgarage vid landets regionaltågs- och järnvägsstationer.

Upprätthållande av gång- och cykelmöjligheter

Att cykla är ett resurseffektivt och samhällsekonomiskt fördelaktigt transportsätt. Det gynnar samhället, miljön och de som cyklar. Det ger försumbar energi- och klimatpåverkan, ingen miljöpåverkan och hushållsekonomiska vinster samt att det

gynnar hälsan hos de som brukar transportmedlet på ett sätt som saknar motstycke. Trots detta har cykling under decennier minskat om man bortser från städer och större tätorter. En bidragande orsak till denna trend är att vägnätet i allt mindre utsträckning lämpar sig för cykling. Riksrevisionen anser att cykelinfrastrukturen ofta är osammanhängande och att det finns brister i framkomlighet – särskilt på statliga vägar – både inom och mellan tätorter. Riksrevisionen anser dessutom att staten är väghållare på oproportionerligt många av de vägsträckor där cykeltrafiken begränsas av en osäker trafiksituation. Allt bredare fordon med högre hastigheter på vägar med minimal eller ingen vägren gör det direkt farligt att använda cykeln som ett vardagstransportmedel på landsbygden. Vägutrymmet räcker inte längre till. Här har även de trafiksäkerhetshöjande åtgärder som satts in för biltrafiken i form av sidoräcken och två-plus-ett-vägar ställt till det ytterligare för de oskyddade trafikanterna. Det lilla utrymme som fanns kvar äts upp helt och hållet. Detta hämmar cyklingen på ett tragiskt sätt.

När Trafikverket bygger två-plus-ett-vägar med vajerräcken i syfte att öka bilisternas trafiksäkerhet görs det i princip omöjligt för oskyddade trafikanter att använda vägen. Många gånger låter man oskyddade trafikanter ta andra vägar som är längre eller i många fall av mycket dålig kvalitet. Riksdagen bör tillkännage att detta tillvägagångssätt inte är acceptabelt. Det är en fråga om ett rättvist förhållningssätt till gång och cykel inom det nationella trafiksystemet och en fråga om en rättvis tillgång till landets transportvägar. Förfarandet går dessutom på tvärs mot våra nationella klimat-, miljö- och hälsomål.

Det kan också konstateras att det många gånger på mindre landsvägar målas sidolinjer som är upphuggna i ett sicksackmönster, något som skapar en vibration hos den bil som kommer för långt ut åt sidan. Denna lösning har sina fördelar för bilar men skapar en problematisk situation för cyklar. En viktig del av den yta som cyklar använder är just där, och bilar förväntar sig att de ligger där. Cyklar studsar fram på denna målning. Trafikverket ska ta hänsyn till de oskyddade trafikanterna vid trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Idag skapas en trafikosäker miljö för de mest utsatta. Skulle en hänsynsregel på 1,5 meter inrättas minskar problemen, men så länge den inte är på plats måste Trafikverket upphöra med denna typ av sidomarkering.

Samma sak gäller problemet med avkörningsräcken. De sätts upp längs vägarna, inte minst vid hastighetskameror. Dessa placeras nära vägkanten så att ytan för gående och cyklister minskar. Det blir en inträngningseffekt som försvårar för oskyddade

trafikanter. Vid dessa typer av åtgärder bör en breddning eller separering av ytor för gående och cyklister, som anläggs utanför avkörningsskydden, komma till.

Riksrevisionen konstaterar att medel som är avsatta för cykelåtgärder i nationella och regionala planer inte har använts av Trafikverket i planerad takt. Det är en allvarlig kritik mot Trafikverket. Kommuner och regioner får ofta höra att Trafikverket saknar pengar för att bygga ut cykelvägnätet i den utsträckning som bedöms nödvändigt. Att medel då inte har använts är allvarligt och påverkar förtroendet för Trafikverket. Riksrevisionen anger även att kvaliteten på den cykelinfrastruktur som Trafikverket bygger kan förbättras, bl.a. genom att bättre beakta sammanhang och helhet i cykelstråk. Planerings- och genomförandeprocesserna för cykelåtgärder är som Riksrevisionen ser det onödigt kostsamma och omständliga, vilket påverkar effektiviteten negativt.

Ändring av väglagen

Ett problem som återkommande står i vägen för förbättrad cykelinfrastruktur är att väglagen idag styr så att cykelvägar på landsbygden och utanför tätorterna i princip alltid måste läggas intill den allmänna vägen för motortrafik. Genom väglagens definition av väg och kraven på funktionellt samband och samfärdsel försvåras avsevärt möjligheten att få till smarta, gena och logiska cykelstråk. Riksrevisionen bedömer att juridiska hinder, såsom kravet på funktionellt samband mellan väg och cykelväg, försvårar byggandet av friliggande cykelvägar. Vidare pekar Riksrevisionen på att det saknas tillräckligt tydliga krav vad gäller framkomligheten. Enligt Riksrevisionen saknar Trafikverket ett samhällsekonomiskt verktyg för att pröva cykelåtgärder som möjliggör satsningar där nyttan blir som störst.

Det bedöms därför idag tyvärr allt som oftast inte möjligt att bygga cykelvägen med en egen, från bilvägen fristående, sträckning som i många fall skulle vara både smartare och billigare. Vid utbyggnad av cykelvägar för arbetspendling liksom turiststråk finns åtskilliga exempel där problemet med markåtkomst för anläggande av cykelväg aktualiserats. En enskild markägare kan blockera en cykelvägsutbyggnad men skulle inte kunna förhindra en utbyggnad av en vanlig väg. Trafikverket hindras också från att genomföra satsningar på cykelvägar som inte har ett så kallat funktionellt samband med deras anläggning, det vill säga bil- och järnväg. Dessa juridiska svårigheter har varit kända länge och behöver snarast åtgärdas.

Trafikverket har på S/MP-regeringens uppdrag utrett om och i så fall hur markåtkomst utgör ett hinder för tillkomsten av cykelvägar eller i genomförandet av regionala cykelplaner. Trafikverket konstaterar i rapporten *Utgör markåtkomst ett hinder för tillkomsten av cykelvägar? (TRV 2021/3614)* att deras samlade bedömning är att framkomligheten i cykelprojekten ofta upplevs hindras av svårigheter att få åtkomst till mark. De menar samtidigt att det i många fall skulle kunna lösas genom att kommunerna tar fram en detaljplan. Att förvänta sig att kommuner ska ta fram detaljplaner på landsbygden för att säkerställa markåtkomst för cykelbanor är dock en orimlig förväntan på kommunerna. Det är en mycket mer komplicerad process.

För att få till möjligheten att bygga funktionella cykelvägar behöver väglagens begrepp allmän samfärdsel ändras så att cykelvägar inbegrips liksom att begreppet funktionellt samband omdefinieras. För allmän samfärdsel och begreppet funktionellt samband torde det räcka med att regeringen och riksdagen uttrycker att begreppen ska ha en annan tolkning. Lagtexten i sig skulle sålunda inte behöva skrivas om. Hur det rent praktiskt görs är egalt så länge en ändring kommer till stånd.

I januari 2021 beslutade riksdagen om ett tillkännagivande till regeringen om att regeringen bör återkomma med ett förslag som gör det möjligt att anlägga friliggande cykelvägar utan krav på direkt anslutning till vägar för motortrafik. Uppmaningen till regeringen var att skyndsamt se över lagstiftningen på detta område.

Lagstiftningens problem har utretts ett antal gånger och ännu finns inget som tyder på att ändringar är på gång samtidigt som projekt som är efterfrågade ligger för fäfot, vilket ställer till det för möjligheten att säkerställa en funktionell, säker och trygg cykelinfrastruktur i hela landet, på landsbygden och utanför våra tätorter. Att nå målet om ökad cykling försvåras avsevärt. Därför bör regeringen skyndsamt återkomma med uppdaterad lagstiftning på detta område som säkerställer likvärdig markåtkomst åt cykelvägar så som idag gäller för vägar avsedda för motorfordonstrafik.

Cykla mot enkelriktat

Det finns en stor efterfrågan hos kommuner att kunna använda cykling mot enkelriktat som ett sätt att förbättra framkomligheten. Transportstyrelsen redovisar i en rapport resultatet från en enkät till samtliga 290 kommuner om deras inställning till regler och behovet av regeländringar för cykling. Av de svarande önskade 55 procent att kommunen skulle ha möjlighet att tillåta cykeltrafik i båda riktningarna på en gata,

medan motorfordonstrafik endast får åka i en riktning på samma gata. 39 procent ansåg att nuvarande regleringsmöjligheter i detta avseende inte är tillräckliga.

Lämpliga lösningar kan variera beroende på hur stadsplaneringen ser ut, men en utgångspunkt är att det skulle vara lätt för trafikanter att förstå reglerna utifrån skyltningen. Transportstyrelsen menar att befintliga regelverk redan ger tillräckliga förutsättningar för kommunerna att reglera så att motorfordon endast får färdas i en riktning, medan cykeltrafik tillåts i båda riktningarna. Gemensamt för dessa regleringslösningar är dock att gatan inte längre är att definiera som enkelriktad, vilket t.ex. skapar utmaningar vid utfarter från fastigheter. Regelverket framstår inte som tydligt för trafikanterna.

Transportstyrelsen bedömer märkligt nog att en regeländring skulle innebära att Sverige frångår överenskommelser om enhetlighet om vägtrafik respektive vägmärken och signaler. Cykling mot enkelriktat är i dag tillåtet i följande EU-länder: Österrike, Slovenien, Frankrike, Belgien, Luxemburg, Nederländerna, Danmark, Tyskland, Ungern, Italien, Polen, Tjeckien, Slovakien och Kroatien.

Trafikverket har önskat en regeländring och anger att genom att tillåta cykling mot enkelriktning går det ofta att uppnå genare cykelvägar, vilket ökar tillgängligheten med cykel. Det finns enligt Trafikverket gott stöd i forskning för att detta inte innebär trafiksäkerhetsproblem. Det finns flera välciterade forskningsstudier som konstaterar att olycksrisken inte ökar utan snarare minskar om cykling tillåts mot enkelriktat. Detta har bl.a. undersökts på ett stort antal vägsegment i London och i Bryssel. Det norska forskningsinstitutet TØI har i sin trafiksäkerhetshandbok gjort en genomgång av effekterna av enkelriktning av gator, där även cykling mot enkelriktat ingår. Forskningsinstitutet baserar sina bedömningar på fem forskningsstudier som berör frågan. Studierna pekar på en nedgång i antalet olyckor, och TØI beräknar att den genomsnittliga oviktade minskningen i antal cykelolyckor uppgår till 45 procent. En viktig anledning till minskad olycksrisk är att cyklister får kortare färdväg och i högre grad kan undvika större trafikerade gator där olycksrisken är högre. Att cyklister och motorfordon möts på en enkelriktad gata utgör en mindre olycksrisk då båda fordonen är väl synliga för varandra.

Högersväng vid rött

I Trafikverkets inriktningsunderlag till regeringen för den infrastrukturplaneringen (januari 2024) anser Trafikverket att regeringen bör anpassa trafiklagstiftningen till cykeltrafikens förutsättningar. Regeringens myndighet skriver *”att med tillåten högersväng mot rött i vissa fall kan cyklisters tillgänglighet öka utan påtagliga nackdelar samtidigt som de lämnar företräde för gående och annan trafik. Sådana åtgärder på lämpliga platser skulle förbättra cykeltillgängligheten genom att förkorta cykelrestiden och minska antalet stopp. Idag är detta bara möjligt om cykelbanan dras till höger om trafikljuset. Denna lösning är dyr, eftersom den kräver fysisk ombyggnad av gatan, och ibland omöjlig på grund av platsbrist. En betydligt bättre lösning vore om väghållaren hade möjlighet att undanta cyklar från trafiksignalen genom en tilläggsskylt, som samtidigt signalerar att cyklar ska lämna företräde för gående och annan trafik”.* Även Riksrevisionens rapport tar upp denna fråga. Möjligheten finns redan i flera länder utan att det framkommit indikationer på negativa trafiksäkerhetseffekter. Högersväng mot rött för cykel finns redan i Österrike, Slovenien, Frankrike, Belgien, Luxemburg, Nederländerna, Tyskland och Danmark.

Servicenära cykelinfrastruktur

Den utveckling som vi ser på cykelområdet, inte minst till följd av tillväxten av elcyklar som kortar restiderna och möjliggör längre arbets- och fritidsresor med cykel, kommer inte hela landet till godo. I stället hänvisas merparten av resenärerna av förklarliga skäl till bilen eller en kollektivtrafik som allt som oftast saknar den flexibilitet som cykeln ger. Att färdas på landsväg med cykel är idag för farligt. Det föreligger en bred enighet i riksdagen och i kommunerna runt om i landet om att andelen resor med cykel ska öka.

Potentialen för cykling på landsbygden och utanför tätorter är avsevärd och utgör en möjlighet som idag inte tas tillvara. För att det ska kunna ske måste det till en förändring av den väginfrastruktur som vi ser runt om i landet. Det betyder inte att vi för den skull ska plocka bort de transportsätt som idag dominerar, men vi ska ge likvärdiga förutsättningar.

För att komma åt problemet att dagens vägnät i princip gör cykling olämpligt på landsbygden och försvårar en ökad cykling föreslår vi att det införs vad vi kallar servicenära cykelinfrastruktur. Med detta begrepp menar vi att en trygg och säker cykelinfrastruktur tillskapas i anslutning till de platser där service i form av skolor, affärer eller annan samhällsservice är lokaliserad. Det handlar om separata cykelbanor i

anslutning till lokal service eller i väntan på ny infrastruktur att motsvarande zoner skapas där respektavstånd mellan motorfordon och cyklar införs. Tanken är att man med utgångspunkt från ett mindre samhälle eller samhällsservice tillskapar en fungerande cykelinfrastruktur som möjliggör säker och trygg vardagscykling för de som bor inom ett rimligt avstånd. Därmed stärker vi landsbygden och gör lokalsamhället mer flexibelt och motståndskraftigt, samt främjar cykling lokalt i hela landet. Det är framför allt inom det vägnät som idag klassas som riksväg eller primära länsvägar som behovet finns. I det mer finmaskiga nätet är oftast trafikvolymerna så pass begränsade och hastigheterna lägre så att behovet där inte är lika stort även om det finns sträckor som bör inbegripas.

Med dagens cyklar når man en målpunkt på 1 mil på cirka en halvtimme med en vanlig cykel i normal hastighet om 18 km/h. För de som föredrar moderna elcyklar med assistans och en normal hastighet om 25 km/h når man en målpunkt avsevärt snabbare. Detta gäller de boende längst ut i det tänkta systemet. Merparten kommer att ha kortare rese-sträckor och därmed en betydligt snabbare färd med cykel till sin dagliga verksamhet. Detta utgör en avsevärd resandepotential som idag inte kan utnyttjas på grund av bristande cykelinfrastruktur. Till detta ska också påpekas att det idag finns ett stort antal andra en-personsfordon som utgör en ny möjlig potential för smidigt lokalt resande inom den infrastruktur som avses med en cykelbana. Med dagens trafikfarliga infrastruktur saknar boende på landsbygden i princip möjligheten att välja cykeln, vilket begränsar deras valfrihet och hämmar utvecklingen av en resurssnål, ekonomiskt fördelaktig och miljömässigt smart mobilitet.

Medel för enskild cykelväg

För att ytterligare underlätta för cykling även utanför tätorten bör det göras möjligt att söka medel för ”enskild gång- och cykelväg” på liknande sätt som man idag kan söka bidrag för underhåll av enskild väg, med målet att snabbt och till en låg kostnad få ett mycket mer effektivt nät för gång och cykling, framför allt på landsbygden mellan by och centralort.

Det är effektivt att låta vägföreningar på landet få möjlighet att söka medel för att med mindre åtgärder (till lägre kostnader) koppla ihop stigar, grusvägar och skogsvägar med målet att korta cykelvägen mellan byar på landet, eller från landet in till centralorten på ett mer naturskönt och trafiksäkert sätt. Även cykel, elcykel och elmoped kan då bli lämpliga att arbetspendla med. Det skulle bli intressantare att

engagera sig i vägföreningar lokalt även för de som vill minska sitt bilåkande och hellre cyklar, om dessa föreningar gavs möjlighet att söka bidrag för ”enskild cykelväg”.

Hänsynsregel

När en cyklist färdas på väg kommer vanligtvis bilarna alltför nära. Detta skapar en trafikosäker miljö och avskräcker från cyklande. Idag är dessutom bilar mycket bredare än för några decennier sedan vilket ställt till det än mer. För att komma till rätta med problemen har det i flera länder införts en hänsynsregel som betyder att en bil måste hålla minst 1,5 meters avstånd från en cykel vid omkörning. Transportstyrelsen har utrett frågan och menar att hänsynsregeln eller filkörningsbyte för bilar vid omkörning av cykel inte är tillrådlig utan skulle skapa stora problem för bilarna.

Men det är uppenbart att man i den analysen inte gjort en rimlig bedömning av de oskyddade trafikanternas behov. Internationellt används hänsynsregeln med framgång och vid en implementering i Sverige – till exempel i anslutning till närsamhällen på landsbygden – vilket skulle främja landsbygdens utveckling, potential och motståndskraft, skulle cykling kunna fungera som alternativ till bilresor i mycket högre grad än idag. Att införa hänsynsregler på utpekade vägavsnitt bör därför bli en möjlighet för väghållarna. Tryggheten vid cykling är en avgörande faktor för valet av transportsätt.

VTI:s cykelcentrum

Vid årsskiftet 2017/18 fick VTI i uppdrag av regeringen att vara administrativ värd för Sveriges nationella kunskapscentrum för forskning och utbildning om cykling. Som administrativ värd har VTI tillsammans med andra forskare, intresseorganisationer, myndigheter, infrastrukturhållare med flera utvecklat cyklingens roll i Sverige och bidragit till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet. Cykelcentrum är en viktig resurs i byggandet av ett resurseffektivt och hållbart samhälle. Cykelcentrum behöver även fortsättningsvis vara en permanent verksamhet inom ramen för VTI. Det saknas i Sverige en enhetlig färgkodning för cykelbanor i Sverige. Ett arbete bör inledas för att hitta ett lämpligt system och hållbara metoder för att infärga cykelbanor.

Cykelstöd för specialutformad cykel

Personer med funktionsnedsättning har små möjligheter att få tillgång till cykel, även om det numer finns specialutformade sådana på marknaden. Cykel räknas som ett hjälpmedel vad gäller barn och är därmed något du kan få som hjälpmedel via regionen. Detsamma gäller ej för vuxna. Personer är i dagsläget hänvisad till att beställa själva till stor kostnad, för de som känner till möjligheten. Hjälpmedel ges i form av permobil och andra sätt att ta sig fram, och dit räknas inte specialutformade cyklar. Cyklar innebär förutom möjlighet till mobilitet även ökad fysisk hälsa. Det finns i dagsläget till exempel utmärkta så kallade elarmcyklar som går att haka på en rullstol. Dessa kan erbjuda möjlighet till transport, rörelse, frihet och ökad hälsa. Dessa är dock dyra och det är få förunnat att kunna köpa dem. Det behöver därför finnas ett samhälleligt stöd för detta. Det finns även andra specialutformade cyklar för andra typer av funktionsnedsättning, till exempel tandemcyklar för personer som är synskadade, så kallade trike med tre hjul för personer med neurologisk problematik. Vi vill därför införa ett system med cykelstöd i likhet med och vid sidan av det system som finns för bilstöd. Ett sådant behövs för att ge människor med funktionsnedsättningar möjlighet att få tillgång till specialutformad cykel, till exempel elarmcykel. Regeringen bör återkomma med ett förslag i frågan.

Annika Hirvonen (MP) *Gurgin Bakircioglu (MP)*