

INTERPELLATION TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2015-10-14
Besvaras senast
2015-11-04

Till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2015/16:70 Åtkomst av mark vid bygge av cykelleder

Alliansregeringen fokuserade på åtgärder för cykeltrafik i länsplanerna så sent som 2014. Åtgärder motsvarande minst 3,4 miljarder kronor, minst 10 procent av länsplanerna, satsades för att öka andelen gång- och cykelresor. Detta är i linje med den dåvarande regeringens uppdrag i planeringsdirektiven att åtgärda bristerna i infrastrukturen för cykeltrafik. En stor del av satsningarna avsattes till statlig medfinansiering av kommunala vägnät. På så sätt möjliggjordes att planering av cykeltrafik i större utsträckning hanteras på lokal och regional nivå vilket den dåvarande regeringen uppmuntrade. Men trots denna satsning kvarstår problemet med markåtkomst när man bygger cykelleder.

Den nuvarande regeringen har aviserat att man satsar på stadsmiljöavtal, som medfinansierar lokala och regionala kollektivtrafikprojekt, men det finns inget om att man avser att se över problemen som uppstår vid byggandet av nya cykelleder. Det hjälper föga för någon regering att ha högt uppställda planer och många satsade kronor så länge problemen som begränsar byggandet av cykelleder inte är löst.

Under de senaste åren har det visat sig att Kattegattleden, som hunnit längst av de långa leder som är under utbyggnad, riskerar att försenas och fördras till följd av betydande problem med markåtkomst i några avgörande partier. Även Sydostleden har mötts av sådana problem men än så länge i mindre omfattning. Planerna på en led kring Vättern hänger till stor del på möjligheterna att få använda enskild väg och mark.

Kattegattleden tecknar avtal med berörda vägföreningar som upplåter vägen för skyltad cykelled mot visst årligt bidrag. I de flesta fall går detta bra, men det finns enstaka vägföreningar och framför allt markägare som sätter sig på tvären.

Svårigheterna att få tillgång till mark för felande länkar bottnar i att cykelväg enligt väglagen inte betraktas som väg. Därmed är inte lagens bestämmelser om markinlösen tillämpliga. Problemen riskerar att påtagligt öka kostnaden för Kattegattleden genom långa omvägar och försämra dess kvalitet. Det räcker med att en vägförening eller markägare säger nej. Det är stora värden som står på spel i form av merkostnader och kvalitetsförluster för besöksnäringen. Cykellederna bidrar till underlag för verksamheter som bed and breakfast, bo på lantgård etcetera.

Men det finns en lösning på problemet. För tio år sedan lämnade Lantmäteriet rapporten *Översyn av anläggningslagen* (LMV-rapport 2002:9) till regeringen. I den finns motivering för och fullständigt förslag till författningstext avseende ändring i anläggningslagen med innebörd att kommuner och eventuellt Trafikverket ska få tillgång till enskild mark eller väg när detta krävs för anläggande av sammanhängande cykelleder. Rapporten remissbehandlades och med några få undantag var instanserna positiva till förslaget.

Cykelutredningen ställde sig i sitt betänkande (SOU 2012:70) bakom Lantmäteriets förslag och det gjorde även Utredningen om fossilfri fordonstrafik (SOU 2013:84).

Med anledning av ovanstående vill jag fråga ministern:

- Vad har ministern för planer på hur man hanterar problematiken kring markåtkomst vid byggandet av cykelleder?
- Avser ministern att göra några ändringar vad gäller anläggningslagen?

.....

Lotta Finstorp (M)

Överlämnas enligt uppdrag

Anders Norin