

## Motion till riksdagen 2021/22:2310

av **Nina Lundström (L)**

# Cykelinfrastruktur och markåtkomst

---

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om markåtkomst för cykelinfrastruktur samt principer för statlig finansiering och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om funktionellt samband vid anläggande av cykelinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om cykelinfrastruktur vid två-plus-ett-vägar och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om kombinationsresor och tillkännager detta för regeringen.

## Markåtkomst och funktionellt samband

Frågan om markåtkomst för cykelinfrastruktur har diskuterats under många år. Cykelvägar utan direkt koppling till bilvägar betecknas inte som vägar enligt väglagens definition, vilket bl.a. innebär att det kan vara svårt att med väglagens vägrätt nyttja mark för en cykelväg. Det finns inte samma möjligheter att komma åt mark som för allmänna vägar. Det kan leda till att vägarna inte alls byggs eller att långa omvägar skapas på grund av minskade möjligheter att få markåtkomst. Väglagen beaktar inte utvecklingsbehovet av cykelinfrastruktur. Gång- och cykelvägar räknas idag som ”tillbehör” till väg. Det är inte rimligt att bilväg måste byggas för att man ska kunna bygga en cykelväg. Av väglagen framgår att en allmän väg ska vara till för allmän samfärdsl och att det finns möjlighet att bygga cykelväg med stöd av väglagen. Flera kriterier påverkar: nära anslutning till vägen, att det finns ett påtagligt funktionellt samband med vägen eller att cykelvägen byggs i syfte att avlasta vägen från cykeltrafik. Vad som avses med ”påtagligt funktionellt samband” tolkas som att cykelbanan ska vara en väganordning till den befintliga vägen samt att avståndet mellan dem inte kan vara alltför stort. Problem uppstår när funktionellt samband bedöms som fysiskt samband och tolkas därefter.

Det är inte samhällsekonomiskt hållbart att hindra kostnadseffektiva cykelinfrastrukturåtgärder. Tolkningen av funktionellt samband begränsar möjligheterna att lösa markåtkomst på ett effektivt och tillfredsställande sätt. Trafikverkets samlade bedömning visar att framkomligheten i cykelprojekt ofta upplevs hindras av svårigheter att få åtkomst till mark.

Den nationella cykelstrategin utgår från att väghållaransvaret för cykelvägar är delat mellan staten, kommunerna och enskilda väghållare samt att samtliga aktörer verkar för att förbättra förutsättningarna för att cykel väljs som färdmedel. Det finns uppenbara brister gällande ansvaret för bland annat markåtkomst, planering och finansieringsprinciper.

Det upplevs vara svårt att få staten (Trafikverket) att prioritera gång- och cykelvägar av kommunen prioriterade stråk längs statliga vägar. Staten skjuter över ansvar för gång- och cykelvägar utmed statliga vägar till andra aktörer. Exempel finns även kring privata markägare som antas upplåta och underhålla sina privata vägar för gång- och cykeltrafik utan ersättning. Det finns exempel där privata initiativtagare, i brist på statligt initiativ, haft ambitionen att bygga privata gång- och cykelvägar utmed statliga vägar, men där Trafikverket inte möjliggjort närhet till den statliga vägen.

Det har i vissa projekt framhållits att det är olämpligt ur buller- och utsläppssynpunkt att bygga gång- och cykelväg längs motorväg samt att de därför bör hamna längs regional väg. Men följdkonsekvensen blir därmed att cykelvägen faller ur den nationella planen trots att en sträcka kan vara ett nationellt ansvar enligt Åtgärdsvalsstudie för nationella cykelvägar. Cykelstråk hindras även från att anläggas vid banvall när denna inte går synligt längs vägbanan.

Åtgärder på det nationella stamnätet hanteras och finansieras i den nationella infrastrukturplanen, dvs den nationella planen. I den nationella planen och i de regionala infrastrukturplanerna (regionala planer) finns namngivna objekt. Inom ramen för dessa objekt prövas om vägen även ska kompletteras med cykelväg. Om så är fallet finansieras cykelvägen inom ramen för det namngivna objektet. Finansieringen är beroende av kopplingen till nationell plan, regional plan eller länsplanerna för att finansiera åtgärder på stamnätet och för att ge statliga bidrag för att medfinansiera kommunala cykelvägar. När det finns ett kommunalt väghållningsområde ska kommunerna svara för planering, byggande och drift av vägnätet. Det förekommer att staten är väghållare för vissa vägar inom ett kommunalt väghållningsområde. Inom det kommunala väghållningsområdet är kravet på ett ”påtagligt funktionellt samband” med en befintlig statlig allmän väg särskilt högt. I Trafikverkets riktlinjer har Trafikverket definierat det funktionella sambandet genom att cykelbanan till huvuddelen av sin sträckning bör vara synlig från vägen. Cykelvägen ska vara så nära den allmänna vägen att dess syfte, att avlasta den allmänna vägen, ska vara uppenbart. Vidare ska cykelvägen och den allmänna vägen vara så sammankopplade att det för trafikanter ter sig naturligt att enkelt växla mellan dem. Definitionen av funktionellt samband bör ses över för att underlätta anläggande av cykelinfrastruktur. Detta bör även omfatta åtgärder för ett ökat gemensamt ansvar oavsett hur ett väghållningsområde fördelas. Detta bör ges regeringen till känna.

Det finns exempel på att en cykelväg har varit aktuell under många år men inte har blivit av på grund av svårigheter i fråga om markåtkomst och tolkning av funktionellt samband och kraftiga fördyringar med anledning av dessa faktorer.

Statliga aktörer bör medverka till att anlägga cykelvägar längs både nationella vägar och länsvägar. Detta skapar möjlighet till klimatsmart mobilitet, arbetspendling samt

rekreation och turism. Genom att nationella cykelleder byggs ut runt om i Sverige kan besöksnäringen stärkas i olika delar av landet. Det behövs en översyn av det statliga finansieringsansvaret för utbyggnad av cykelvägar. Detta bör ges regeringen till känna.

## Två-plus-ett-väg

En nationell cykelplan och uppdrag till Trafikverket bör omfatta tydliga anvisningar gällande att det byggs cykelväg längs med det nationella vägnätet. Planeringen bör omfatta hantering av de negativa konsekvenser som uppstår i och med anläggandet av två-plus-ett-vägar med vajer. Två-plus-ett-vägar omöjliggör cykeltrafik. Dessutom saknas ofta alternativa cykelvägar längs många sträckningar. Åtgärder för cykling bör ingå även vid två-plus-ett-vägar. Detta bör ges regeringen till känna.

## Kombinationsresor i regioner

Att underhålla och komplettera den befintliga infrastrukturen, samt öka tillgängligheten med kollektivtrafik och möjligheten att kombinera olika transportslag, är en viktig förutsättning för ett så snabbt, smidigt och hållbart resande som möjligt i regioner och framför allt i glesare delar av regioner. Det regionala cykelvägnätet har en viktig roll för exempelvis Stockholmsregionen som till stor del har en spridd bebyggelse med långa avstånd. Kombinationsresor med cykel- och kollektivtrafik ska vara lätta att genomföra. Det behövs möjlighet att påbörja eller fortsätta en resa med cykel, utöka infartsparkeringarna samt i övrigt utveckla smidiga byten för att öka mobiliteten.

*Nina Lundström (L)*