

## Motion till riksdagen 2018/19:1400

av **Lorentz Tovatt och Emma Berginger (båda MP)**

# Markåtkomst och cykelinfrastruktur för ökad cykling

---

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med ett lagändringsförslag som får följden att expropriationsmöjligheten för att anlägga och utveckla nationella och regionala cykelleder förbättras och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

Samhällsvinsterna med en ökad cykling är odiskutabla. Lägre utsläpp, bättre luftkvalitet, mindre trängsel, bättre hälsa och god ekonomi kommer som en följd av att fler väljer att cykla istället för att exempelvis ta bilen. Människor som cykelpendlar presterar bättre på jobbet, lever längre och blir allmänt gladare.

Glädjande nog kan vi se att cyklandet ökar i svenska städer och att cykelsporten ökar. Både vardagscykling och motionscykling ökar fysisk och psykisk hälsa. Mer oroväckande är att det i glesare delar av Sverige minskar samt att barns och ungas cykling minskar.

Det enskilt viktigaste för att fler ska välja cykeln är att infrastrukturen håller måttet. Därför krävs det kraftigt ökat fokus på utbyggd och förbättrad infrastruktur, inte bara från kommuner utan även nationellt och regionalt.

Det långsiktigt kanske viktigaste som bör göras för att säkerställa en ordentlig cykelinfrastruktur i hela landet är att garantera cykeln markåtkomst för sin infrastruktur. Trots cykelns påtagliga fördelar gällande hälsa, samhällsekonomi och miljö saknas det idag viktiga juridiska instrument för att kommuner, regioner och stat ska kunna garantera en väl utbyggd cykelinfrastruktur. Utanför tätorter, där mark normalt sett inte är detaljplanelagd, är det idag svårt att få tag på den mark som krävs för att bygga rimlig infrastruktur. Det är idag inte möjligt att expropriera mark för ändamålet att anlägga fristående cykelvägar, vilket det däremot är för bilvägar. Detta gör att utbyggnaden av

nationella och regionala cykelleder, som ska binda ihop tätorter, kommuner och regioner samt bilda en nationell stomme av cykelinfrastruktur, försvåras.

Idag finns det ett stort intresse hos regioner och kommuner för att bygga ut cykelnätet mellan tätorter för att främja såväl arbetspendling som cykelturism och rekreation. Att regioner och myndigheter tar ansvar för cykelinfrastrukturen mellan kommuner är mycket positivt då cykelinfrastrukturen liksom bilvägarna behöver omfattas av en helhetssyn. För att fler ska cykelpendla mellan kommuner eller tätorter krävs infrastruktur som är gen, välskött samt av hög kvalitet från A till B, även när cykelvägen passerar en kommungräns. Detta är myndigheter och regioner bättre lämpade att ansvara för än kommuner. Det har däremot visat sig att ambitioner om gena sträckningar mellan tätorter ofta försvåras på grund av svårigheten med marktillgång. När Trafikverket anlade den nationella cykelleden Kattegattleden tvingades sträckningen bli hela 9,5 km längre enbart på grund av att markägare motsatte sig anläggning på fastighet. Vid andra tillfällen har detta också skapat hinder, och det är inte orimligt att tänka att flera projekt inte ens blivit av på grund av att mark inte kunnat säkras. Det kan också nämnas att syftet med det nämnda exemplet Kattegattleden är att det ska vara en cykelturistled, vilket enligt somliga innebär att eventuella omvägar inte är av större betydelse så länge det går genom fin natur eller på andra sätt intressanta områden. Samtidigt finns det en stor efterfrågan på möjligheter att arbetspendla även längre avstånd, vilket vi i allra högsta grad bör bejaka då en stor del av arbetsresor med bil ligger inom intervallet 5–25 km. Men för att lederna ska passa arbetspendlare krävs att de inte går i onödiga omvägar utan har en så gen sträckning som möjligt.

Att expropriationsrätten för anläggning av cykelvägar fristående från bilvägar samt bilvägar skiljer sig åt beror på framförallt två juridiska punkter. Det första är att cykelbanor utan direkt koppling till bilväg inte betecknas som väg enligt väglagens definition och därmed inte omfattas av samma expropriationsmöjlighet som vägar. Det andra är att anläggningslagen – där expropriationsrätten regleras – endast omfattar väglagens definition av väg (i vilken cykelvägar alltså inte innefattas). Frågan om markåtkomst för bland annat cykelvägar har diskuterats under lång tid. Redan på 1970-talet fanns diskussioner om att införa det, och i slutbetänkandet från Utredningen om enskilda vägar föreslogs att det skulle införas en expropriationsrätt för ändamålet. 2002 publicerade Lantmäteriet en rapport med en översyn av anläggningslagen. I den konstaterades att allmänintresset för att garantera markåtkomst för anläggning av bland annat cykelvägar var så pass stort att det motiverade det intrång en expropriationsrätt skulle innebära för enskilda intressen. Det som föreslogs var att anläggningslagen skulle kompletteras till förmån för kommuner att bygga och underhålla gång- och cykelvägar, skoter- och vandringsleder, motionsspår m.m. Förslaget tillstyrktes också i Cykelutredningens slutbetänkande 2012 samt även i slutbetänkandet från Fossilfrihet på väg 2014.

Det finns framförallt två olika legala alternativ för att säkra marktillgången för anläggning och utveckling av nationella och regionala cykelleder. För det första kan väglagens definition av cykelvägar ses över. Idag är de definierade på ett sätt som gör det svårare att frikoppla dem från bilvägar. För det andra kan anläggningslagen ses över så att den kompletteras med möjlighet för kommun, region och stat att expropriera för ändamålet såtillvida inget annat tillvägagångssätt är möjligt.