

Enskild motion

Motion till riksdagen 2016/17:1800

av **Karin Svensson Smith (MP)**

Förbättrad expropriationsmöjlighet för nationella och regionala cykelleder

Förslag till riksdagsbeslut

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

Motivering

Att många cyklar ger stora samhällsvinster. Den omfattande motorisering av samhället som pågått det senaste halvsekle har fört med sig många kraftigt negativa konsekvenser. Luftföroreningarna i våra städer har ökat, koldioxidutsläppen har bidragit till ett uppvärmt klimat, och den stillasittande livsstilen har påverkat vår hälsa negativt. Tillsammans gröper detta ur vår gemensamma plånbok. För att främja hälsa, goda livsmiljöer och ett hållbart klimat måste insatser läggas på att få fler att välja cykeln.

Cykelns hälsofördelar ska inte underskattas. Forskning har visat att minst 30 minuters lätt ansträngande träning motverkar förtida död och ett antal olika sjukdomar, samtidigt som det ökar både prestations- och koncentrationsförmågan. Denna nödvändiga vardagliga fysiska aktivitet har blivit mindre vanlig i takt med att bilen stått för allt större del av trafikvanorna. Att cykla minst en kvart enkel väg till och från jobbet anses vara tillräckligt för att uppnå detta.

Det finns med andra ord stora hälsoekonomiska vinster i att få fler att välja cykel. I en studie utförd på uppdrag av Trafikverket visas att Storstockholm skulle spara 2,5 miljarder kronor årligen på att alla som idag bilpendlar på en sträcka som skulle ta maximalt 30 minuter att cykla bytte färdmedel till just cykel. Samma situation råder på andra håll i landet.

Den enskilt viktigaste åtgärden för att få fler att cykla är att tillhandahålla ett väl utbyggt cykelnät med hög kvalitet och gena sträckningar. Detta gäller oavsett om resan går genom en stad, större tätort eller på öppna fält mellan tätorter.

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, gäller detta inte minst frågan om markåtkomst. 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. För att flytta över fler resor till cykel och för att minska bilismens negativa påverkan på klimat, levnadsmiljöer och folkhälsa måste vi se till att nödvändiga instrument görs tillgängliga.

Idag finns det ett stort intresse hos regioner m.m. att bygga ut cykelnätet mellan tätorter för att främja såväl arbetspendling som cykelturism och rekreation. Att regioner/Trafikverket 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/tätorter krävs infrastruktur som är gen, välskött samt av hög kvalitet från a till b, även när cykelvägen passerar en kommungräns. Detta är Trafikverket/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 har sträckningen tvingats bli hela 9,5 km längre enbart på grund av att markägare motsatt 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 kan 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 efterfråga på 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 borde 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 Cyklingsutredningens slutbetänkande 2012,¹ samt även i slutbetänkandet Fossilfrihet på väg 2014.²

¹ SOU 2012:70.

² SOU 2013:84.

Trots att det länge har funnits en bred enighet om behovet av ökad möjlighet till expropriation ändrade Lantmäteriet ståndpunkt när det 2014 gjorde en revidering av den tidigare översynen av anläggningslagen från 2002. I den fastslogs att Lantmäteriet inte ansåg att det fanns skäl att gå vidare med lagändringen. Detta baserades på att rättsfall från 2005 de ansåg innebar att marktillgång kunde säkras.³ När regeringen 2014 gick vidare med en proposition baserad på Lantmäteriets rapport från 2002 och revideringen från 2014 ingick heller inte förslaget.⁴

Det finns emellertid starka skäl att ifrågasätta Lantmäteriets bedömning. För det första: Trafikverket och regioner har än idag svårt att säkra markåtkomst. Rättsfallet från 2005 har därför inte inneburit att frågan har lösts. Kattegattleden – som dragits i flera omvägar på grund av att marktillgång inte lösts – färdigställdes exempelvis 2015.

För det andra berörs rättsfallet av alldeles för specifika omständigheter för att vara prejudicerande i denna fråga, vilket också visat sig genom att det inte blivit någon skillnad. I rättsfallet beviljades markåtkomst på en kort icke-detaljplanlagd sträcka trots markägarens intervenering. Dock baserades fastighetsdomstolens beslut mer på länsstyrelsens yttrande om att cykelvägen var till gagn för strandskyddet och vattenkvalitén i ett angränsande vattendrag än att det var till gagn för cyklismen.⁵ Bedömningen att det rättsfallet skulle göra en lagändring omotiverad kan därmed strykas.

Mitt förslag

Det finns framförallt två olika legala alternativ för att säkra marktillgången för anläggning och utveckling av nationella och regionala cykelleder.

1. Ändring av väglagen:

Som tidigare påtalats betraktas cykelvägar som är frikopplade från bilvägar inte som väg enligt väglagens definition. Att expropriationsmöjlighet saknas för frikopplade cykelvägar beror på att den regleras av anläggningslagen, som endast utgår från väglagens definition av väg. En möjlig åtgärd för att säkra marktillgången för nationella cykelleder är därför att ändra/komplettera väglagen med att nationella och regionala cykelleder även ska betraktas som väg, alternativt att en ny kategori skapas för nationella och regionala cykelleder som omfattas av samma expropriationsmöjligheter.

Det bör betonas att denna åtgärd kräver en noggrann utredning för en ändamålsenlig utformning av väglagen. Syftet är inte att alla fristående vägar/banor/stigar där man kan framföra en cykel ska betraktas som väg och ges expropriationsmöjlighet utan att nationella och regionala cykelleder – som ska vara definierade av Trafikverket – ska det.

2. Ändring av anläggningslagen

I Lantmäteriets förslag från 2002 om att utöka expropriationsrätten för bland annat cykelbanor föreslogs en komplettering av anläggningslagen med innebörden att kommuner skulle ges möjlighet att expropriera för ändamålet såtillvida inget annat tillvägagångssätt var möjligt. En liknande lösning vore ett alternativ att genomföra

³ PM Ändringar i anläggningslagen m.m, Lantmäteriet 2014.

⁴ Proposition 2014/15:71.

⁵ Svea hovrätt, 2005-11-08, Ö 5298-05, LM ref 05:12, Husby – Borg.

idag, med skillnaden att kompletteringen i anläggningslagen enbart skulle omfatta nationella och regionala cykelleder, definierade av Trafikverket.

Det tillkännagivande riksdagen bör ställa sig bakom bör inte ta ställning till vilket av dessa alternativ som är mest lämpligt, utan avgränsas till att det är riksdagens mening att regeringen återkommer med ett lagändringsförslag som får följden att expropriationsmöjligheten att anlägga och utveckla nationella och regionala cykelleder förbättras.

Karin Svensson Smith (MP)