

Enskild motion

Motion till riksdagen 2017/18:2652

av **Karin Svensson Smith m.fl. (MP)**

Jämställ cykelväg och bilväg

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 detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Motivering

2017 beslutade regeringen om en nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling. Denna strategi har varit efterfrågad länge och riksdagen hade gett regeringen tillkänna att en strategi skulle tas fram. I sitt cykelbetänkande 2016/17:TU konstaterar trafikutskottet att frågan om expropriationsmöjligheter för nationella och regionala cykelleder inte behandlas i den nationella cykelstrategin. ”Utskottet anser att det är viktigt att infrastrukturen för cykling utformas på ett sådant sätt att resvägarna med cykel så långt möjligt upplevs som ett fullgott alternativ till andra transporter som har en större miljöpåverkan och att fler därför väljer att använda cykeln som transportmedel.”

Denna motions förslag är i samklang med Cykelfrämjandets krav nr 1, det vill säga att behandla cykel som ett eget transportslag. Att likställa cykelväg och bilväg juridiskt innebär att distansera sig från att cykelvägar ska betraktas som ett bihang till bilvägar alternativt blandas ihop med andra ”oskyddade” trafikanter – främst med gångtrafikanter på så kallade GC-vägar.

Allt fler städer vill erbjuda bättre cykelmöjlighet till sina invånare och ansluter sig till Nätverket för cykelstäder. Intresset omfattar bättre cykelinfrastruktur både i och mellan tätorter. En cykelhighway mellan Malmö och Lund initierades av Miljöpartiet 2011. Trafikverket benämner den supercykelväg och enligt planerna ska den vara klar 2030 – Cykelhighway mellan Malmö och Lund planeras bli invigd 2023 – 70 år efter att den första motorvägsinvigningen ägde rum i Sverige mellan samma skånska städer. Ändrad lagstiftning kan underlätta för den markåtkomst som kan göra cykelinfrastrukturen ändamålsenlig för cykelpendlare.

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 är svåra att överskatta. 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. Cyklandet till och från skolan har minskat kraftigt. I en rapport från Trafikanalys visas att skolresorna med cykel blivit 48 procent färre sedan 1994. Studier vid GIH ger samma bild. Samtidigt är det vanligare än någonsin att föräldrar skjutsar sina barn till skolan. Med tanke på att en cykelresa om 15 minuter enkel väg, två gånger per dag, är tillräcklig fysisk aktivitet för att hålla hälsan på en acceptabel nivå bör hälsofrämjande insatser mot barn fokusera på att vända denna utveckling. Svenska elever är de mest stillasittande i Norden vilket antas ha menligt negativa effekter för såväl hälsa som skolresultat.

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. Sifo 2013 och många andra opinionsmätningar har visat att bättre cykelinfrastruktur är den i särklass viktigaste faktorn för att öka cyklingens andel av personresorna. 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. Länder och städer som satsat rejält på cykelinfrastruktur uppvisar färre dödsfall per körd kilometer trots en mycket låg cykelhjälmsanvändning. Enligt tillgänglig statistik är risken för dödsfall lägst i Nederländerna.

I Köpenhamn tar ca 40 procent av invånarna cykeln till jobbet redan i dag och stadens målsättning är att höja siffran till 50 procent. Som ett led i denna strävan utvärderar kommunen årligen kostnader och vinster för både bil- och cykeltrafik. Stefan Gössling, professor vid Institutionen för service management och tjänstvetenskap vid Lunds universitet, har tillsammans med en australiensisk forskarkollega gjort en analys av de danska beräkningarna, som de nyligen publicerade i tidskriften *Ecological Economics*. Deras analys visar att totalkostnaden för bilåkandet – både privata och samhälleliga utgifter – är ungefär 4,60 kronor per kilometer. En kilometerlång cykelresa kostar cirka 75 öre. Bilresan är alltså drygt sex gånger dyrare än cykelfärden.

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 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 man göra sträckningen 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 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 den går genom fin natur eller på andra sätt intressanta områden. Samtidigt finns det en stor efterfrågan när det gäller 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 Cykelutredningens slutbetänkande 2012 samt även i slutbetänkandet från Fossilfrihet på väg 2014. Trots att det länge har funnits en bred enighet om behovet av ökad möjlighet till expropriation ändrade Lantmäteriet ståndpunkt när de 2014 gjorde en revidering av den tidigare översynen av anläggningslagen från 2002. I den fastslogs att de inte ansåg att det fanns skäl att gå vidare med lagändringen. Detta baserades på ett rättsfall från 2005 de ansåg innebar att marktillgång kunde säkras. När regeringen 2014 gick vidare med en proposition baserad på Lantmäteriets rapport från 2002 och revideringen från 2014 ingick heller inte förslaget.

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-detaljplanelagd 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. Bedömningen att det rättsfallet skulle göra en lagändring omotiverad kan därmed strykas.

Vårt förslag

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

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 de 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 eller 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.

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 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 bör återkomma med ett lagändringsförslag som får följden att expropriations-möjligheten att anlägga och utveckla nationella och regionala cykelleder förbättras.

Lorentz Tovatt (MP)

Agneta Börjesson (MP)