



Utredning om allmänna cykelvägar

Inledning

Som framgår av denna utredning är det ofta oklart vad som avses med en cykelväg. Och begreppet cykelväg är i sig egentligen fel, eftersom den rätta beteckningen enligt förordning (2001:651) om vägtrafikdefinitioner är "cykelbana".

Här används ändå begreppet cykelväg, för enkelhets skull.

En cykelväg är enligt Juridik och planerings (JP) uppfattning endera en allmän väg, en gata eller en enskild väg som är särskilt avsedd för cykeltrafik. Detta manifesteras genom särskilda trafikföreskrifter och utmärkning enligt vägmärkesförordningen (2007:90).

Följden av att en del av allmän väg är en cykelväg är att även cykelvägen omfattas av klara och tydliga regler, i olika avseenden. Väghållarens ansvar för drift och underhåll regleras i väglagen (1971:948). Väghållningsmyndigheten kan styra användningen av vägområdet genom den myndighetsutövning som regelverken ger utrymme för (t ex 43 – 45 §§ väglagen). Och länsstyrelsen kan inom givna ramar säkerställa att även området invid vägen används på ett ur väghållningssynpunkt säkert sätt.

För allmänna vägar finns också tydliga regler om trafikreglering i trafikförordningen (1998:1276), och om utmärkning i vägmärkesförordningen.

Annorlunda uttryckt – för cykelvägar i form av allmänna vägar/gator finns tydliga regelsystem. För "cykelvägar" som egentligen bara består av markområden där fastighetsägaren/nyttjanderättshavaren tillåter cykling är regelsystemen tämligen utvecklade.

Frågan om cykelvägar och planbestämmelser har diskuterats vid ett flertal tillfällen genom åren. Vi inleder därför med en kort redovisning av gällande rätt.

Gällande rätt – i huvuddrag

Det framgår av väglagen att en allmän väg ska vara till för allmän samfärdsl. Med allmän samfärdsl har historiskt sett alltid avsetts i första hand motortrafiken, eftersom det var den typen av trafik som kunde sägas vara "interregional". Gång- och cykeltrafik ansågs däremot vara av främst lokalt intresse.

1958 skrev man så här i kommentaren till då gällande väglag (från 1944):

"Principiellt kan endast farväg – d v s väg som är användbar för vanlig körtrafik med åkdon – vara allmän väg. Utanför begreppet allmän väg falla alltså vägar, vilka äga betydelse blott för visst eller viss mera speciella färdslätt, såsom gångvägar, cykelstigar, och ridvägar (jfr NJA 1938:325). Vad nu sagts innebär givetvis icke något hinder för att



vid byggande av allmän väg eller eljest anlägga särskild cykelbana vid sidan av vägen". (Bexelius/Körlof, Väglagarna, andra upplagan 1958, s. 22).

Sen för man också ett resonemang om att cykelvägen bör ligga nära vägen, vilket senare (i förarbetena till 1971 års väglag) utmynnat i ett resonemang om krav på ett funktionellt samband mellan en väg och en cykelväg.

Där står vi idag. Det finns ingen utredning, inget regeringsuppdrag, inga direktiv av något slag som ens antytt att kravet på ett funktionellt samband kan eller bör luckras upp.

Det krävs alltså fortfarande ett funktionellt samband med en allmän väg, för att Trafikverket ska kunna bygga en allmän väg i form av en friliggande cykelväg. Utan det funktionella sambandet är inte kravet på allmän samfärdsl (vilket en allmän väg ska vara till för) uppfyllt.

I sammanhanget bör det – kanske överflödigt – poängteras att Trafikverket inte har i uppdrag att bygga enskilda vägar, och att det heller inte finns någon formell process för en sådan hantering.

Markåtkomstfrågor

En ibland bortglömd med likväl fundamental fråga är hur markåtkomsten för cykelvägar kan ordnas. Verket för en kommun är plan- och bygglagstiftningens regler, men de går vi inte in på här.

Permanent anspråk av mark för allmänna vägar

Vägrätt som beskrivs närmare nedan är en speciell form av nyttjanderätt som endast en allmän väghållare (Trafikverket eller en kommun) kan erhålla. Vägrätt är en "officialrättighet" och hanteras i väglagen.

Vägrätt avser mark som permanent behöver tas i anspråk för en väg (vid byggande eller vid förändring från enskild väg till allmän). Vägrätt innebär enligt väglagen att väghållaren har befogenhet att nyttja marken och att bestämma över markens användning under den tid vägrätten består. Detta gäller oberoende av den rätt andra har till fastigheten (ägare eller nyttjanderättshavare).

Inskränkningar i väghållarens rätt att enligt ovan nyttja marken kan göras i vägplaner (och beslut om förändring av enskild väg till allmän), så kallad inskränkt vägrätt. Används exempelvis för tryckbankar eller tunnlar, när markägaren kan få fortsätta nyttja marken trots att väganläggningen byggs på/i den.

Permanent anspråk av mark för järnväg

För järnvägar förvärfvas den mark man behöver disponera med äganderätt.

Markområdena för järnväg fastighetsbildas och staten blir genom Trafikverket lagfaren ägare till dessa fastigheter. Trafikverket kan i och med detta att man äger en fastighet även erhålla officialservitut, se nedan, i de fall man behöver nyttja någon annans fastighet i visst avseende, exv. för serviceväg.

Servitut

Servitut innebär en rätt för en fastighet att på visst bestämt sätt utnyttja en annan fastighet (den "belastade" fastigheten) för att tillgodose olika kompletterande behov, exv. rätt till serviceväg eller rätt att ta ner träd som kan falla på järnvägen. Rätten gäller



mellan fastigheter och är inte begränsad till viss tid eller till viss ägare. Servitutet får endast nyttjas för det ändamål som anges vid bildandet (vid beslut i lantmäteriförrättningen). I övrigt får ägaren till den belastade fastigheten fortsätta att nyttja marken, så länge det inte hindrar servitutet. Är ett servitut bildat för exempelvis väg för Trafikverkets servicefordon kan inte Trafikverket i sin tur upplåta marken för cykeltrafik. Det strider mot ändamålet med servitutet (att människor cyklar på vägen ändå, med stöd av allemansrätten, är en annan sak och inget Trafikverket kan styra över).

Det finns två typer av servitut:

- Privata avtal mellan berörda fastighetsägare (avtalservitut) eller
- Bildade genom beslut av myndighet eller domstol (officialservitut)

Reglerna för "avtalservitut" återfinns i jordabalken. De flesta "officialservitut" bildas genom lantmäteriförrättning utifrån reglerna i fastighetsbildningslagen eller anläggningslagen. Alla servitut för Trafikverkets järnvägsfastigheter bildas numera vid lantmäteriförrättning, med stöd av järnvägsplanen (där servitutet är med i planen och behovet av det provas vid fastställelsen).

Om det skall vara möjligt med servitut måste Trafikverket äga en fastighet som rättigheten kan vara till förmån för. Det är därför inte möjligt att bilda servitut för Trafikverkets allmänna vägar, då vägrätten inte är någon fastighet.

Tillfällig nyttjanderätt genom väg- eller vägplan

Områden som behövs för tillfälliga behov under byggtiden, exempelvis upplag, byggvägar och etablering, kan avsättas med tidsbegränsad nyttjanderätt i en väg- eller järnvägsplan. Dessa rättigheter upphör efter den tid som angivits i planen, normalt efter att vägen eller järnvägen färdigställts. Därefter ska marken återställas, om inte Trafikverket och fastighetsägaren kommer överens om något annat.

Nyttjanderätt med stöd av avtal

Med detta avses frivilliga avtal, avtal som kräver överenskommelse och som inte bygger på någon planläggningsprocess.

En nyttjanderätt kan beskrivas som en förmån för en person, fysisk eller juridisk, att nyttja någons fastighet i ett visst avseende. En nyttjanderätt kan både avse att totalt ianspråka en annans fastighet eller del av sådan eller att i visst avseende nyttja annans fastighet.

Det finns olika typer av nyttjanderätter och dessa regleras i kapitel 7-13 jordabalken. De nyttjanderätter som skulle kunna bli aktuella för Trafikverket när det finns behov av att nyttja annans mark, utan att en plan upprättas, är lägenhetsarrende (8 kap jordabalken) och allmän nyttjanderätt (7 kap jordabalken).

Lägenhetsarrende avser upplåtelse av jord för annat än jordbruk, bostad eller förvärvsändamål. Lägenhetsarrende kan upplåtas mot ersättning, skriftligen eller muntligen. Maximal upplåtelsestid är 50 år utom detaljplan och 25 år inom detaljplan. Avtalsparterna är fria att inom dessa tidsgränser träffa överenskommelse om avtalets längd, villkor för uppsägning med mera. Om man inte träffar någon överenskommelse om detta kan avtalet sägas upp av båda parter när denne så önskar. Avtalet upphör då att gälla inom 6-12 månader efter uppsägningen.



Allmän nyttjanderätt kan upplåtas gratis eller mot ersättning, skriftligen eller muntligen. Maximal upplåtelseperiod är 50 år utom detaljplan och 25 år inom detaljplan. Avtalsparterna är fria att inom dessa tidsgränser träffa överenskommelse om avtalets längd, villkor för uppsägning med mera. Om man inte gör någon överenskommelse om detta kan avtalet eventuellt sägas upp, beroende av hur avtalet och parternas avsikt varit.

Avgörande för huruvida det är ett lägenhetsarrande eller en allmän nyttjanderätt är bland annat upplåtelsens omfattning. Om Trafikverket har helnyttjanderätt, dvs. ensam förfogar över området, är det att betrakta som ett lägenhetsarrande. Om Trafikverket har möjlighet att nyttja området för visst ändamål blir det frågan om en allmän nyttjanderätt.

Nyttjanderätt kan i vissa fall upphöra vid ägarbyten och när mark överförs från en fastighet till en annan genom fastighetsreglering. Även om Trafikverket har en skriftlig överenskommelse med markägaren och avtalet är rubricerat "Avtal om vägrätt", uppkommer ingen vägrätt (undantag de ombyggnader som görs på befintliga vägar, "små och okomplicerade projekt", även benämnda "typfall 1") utan det är ett lägenhetsarrande. I sämsta fall kan då avtalet sägas upp med 6 månaders varsel.

Vägrätt eller nyttjanderätt?

Lagstiftaren har tillskapat vägrätt för väghållarens behov av att nyttja mark för allmänna vägar. Vägrätt är en unik nyttjanderätt och ger mer långtgående befogenheter och trygghet än någon annan nyttjanderätt. Det finns därför inget skäl för väghållaren att träffa avtal om någon annan form av nyttjanderätt i de fall det är möjligt att erhålla vägrätt. Om man ändå gör det innebär det att det inte blir någon allmän väg på dessa avsnitt. Det innebär istället att Trafikverket bygger en enskild väg med allmänna medel. Vägrätten har bland annat som syfte att skydda statens investeringar vilka många gånger uppgår till betydande belopp. Nyttjanderätter enligt jordabalken är som framgått ovan en betydligt svagare rättighet.

Verktyget för Trafikverket är väglagen respektive lag om byggande av järnväg. I 2 kap. 19 § lag om byggande av järnväg finns en möjlighet att parallellt både ta fram och pröva en väg- respektive järnvägsplan, vilket innebär att den serviceväg som byggs med stöd av järnvägsplanen samtidigt skulle kunna fastställas som "allmän cykelväg" i vägplanen (om det nu gick att fastställa allmänna vägar avsedda enbart för cykeltrafik, vilket inte är möjligt med dagens regelverk).

I 2 kap. 19 lag om byggande av järnväg finns även en möjlighet att i en "ren" järnvägsplan reglera även byggande av allmän väg. Förutsättningen är dock att den allmänna vägen "behövs på grund av det järnvägsprojekt" som järnvägsplanen avser reglera. Och så är det ju inte med en cykelväg – bygger Trafikverket en järnväg uppstår inte med automatik ett behov av en parallell cykelväg.

Väglagens regler om vägrätt är i praktiken de enda som kan tillförsäkra staten en permanent rätt till den mark som behövs för en cykelväg. En planeringsprocess enligt väglagen är dessutom den enda möjligheten att ge medborgarna den demokratiska rätten att påverka.

Det betyder att det i praktiken är omöjligt att först anlägga en sk tillfällig byggväg för en järnväg med stöd av en järnvägsplan, och sen nyttja den som cykelväg med stöd av en nyttjanderätt – även om fastighetsägaren skulle samtycka.

En nyttjanderätt gäller som angivits ovan högst 50 år utom detaljplanelagt område, och högst 25 år inom detaljplanelagt område. Alltså skulle väghållaren tvingas omförhandla

arrendevillkoren med jämna mellanrum, för en sådan cykelväg. Det innebär alltså att det inte skulle vara någon allmän cykelväg, utan en "privat cykelväg" ägd av staten med en tidsbegränsad rätt att ligga där.

Trafikregleringsfrågor och ansvar i övrigt

Även en cykelväg är avsedd för trafik med fordon, eftersom cykel är ett fordon enligt 2 § lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Väghållaren har därmed ett ansvar för att trafiken regleras på ett säkert sätt. Av den anledningen är det viktigt att väghållaren har klart för sig vilken typ av väg (allmän, enskild eller gata) som cykelvägen utgör. Såväl mandatet att meddela föreskrifter med stöd av trafikförordningen som "utmärkningsansvaret" enligt vägmärkesförordningen varierar nämligen mellan de olika "vägtyperna".

Utän att gå in på detaljer kan man sammanfatta det hela med att det för Trafikverkets del även av denna anledning är viktigt att verket bara bygger cykelvägar i form av allmänna vägar. Verkets möjligheter att påverka trafikregleringen/reglera trafiken blir i andra fall oklara.

Även i andra fall skulle oklara ansvarsförhållanden uppstå, om verket byggde "privata cykelvägar". Här avses t ex ansvaret för drift- och underhållsåtgärder, för skadestånd vid olyckor och för miljö- och saneringsåtgärder.

De olika exemplen i Sverigeförhandlingens uppdragsbeskrivning och eventuella kopplingar mot den kommunala planeringen

Sverigeförhandlingen lyfter fram tre exempel där frågan om hur service- och byggvägar kan nyttjas för cykeltrafik har aktualiserats. Vi har varit i kontakt med projekten regionalt hos Trafikverket för att få närmare information. Vi har främst varit intresserade av de två frågorna: vem ska vara huvudman och hur och med vilken rätt ska markåtkomsten för gc-vägen ordnas?

Projekt Mälarbanan har en diskussion med Järfälla kommun om att en byggväg kan övergå i en cykelväg. Diskussionen gäller inte statliga cykelstråk längs järnvägen utan endast regionala cykelstråk eller ordinära kommunala cykelvägar. Så som vi förstått det innebär det konkret att Trafikverket istället för att ta bort den tillfälliga byggvägen när projektet är färdigbyggt låter denna vara kvar. Järfälla kommun kan då använda vägen som cykelväg för kommunens invånare. Detta är en överenskommelse mellan Järfälla kommun och Trafikverket och berör en byggväg inom mark som ägs av Järfälla kommun. Huruvida kommunen använder plan- och bygglagen för att säkerställa vägen som kommunal cykelväg eller om man upplåter gc-vägen för allmänheten i egenskap av ägare till mark och vägkropp saknar betydelse för Trafikverket och detta har vi inte utrett.

Här tycks det klarlagt att staten inte ska vara huvudman för den aktuella gc-vägen och att markåtkomsten är klar då gc-vägen ligger på kommunens mark.

Trafikverket utreder möjligheten att nyttja Citybanans service- och räddningstunnel även som cykelväg mellan Södermalm och Tomtebodan. Sverigeförhandlingen anger i uppdragsbeskrivningen att ambitionen är att serviceväg/-tunnel ska nyttjas som påbjuden cykelbana (ej för fotgängare) och att förutsättningarna för hur åtkomst för underhåll och räddningstjänst till järnvägen ska lösas samtidigt som samma tunnel även upplåts för cykeltrafik för närvarande utreds. Vi har tagit del av konsultrapporten, och

Trafikverket Region Stockholms ”Ställningstagande om eventuell cykelväg i Citybanans service- och räddningstunnel”. En eventuell cykelväg har utretts utifrån de tekniska förutsättningarna, trygghetsaspekterna för cykling i tunneln samt utformningsprinciperna i Regional cykelplan för Stockholms län 2014-2030. I ställningstagandet anges att det finns stora utmaningar med att kombinera service- och räddningstunnel med en cykeltunnel, men inte några som i detta skede bedöms omöjliggöra ett samutnyttjande. Ställningstagandet innebär att i första hand ska driftsättningen av Citybanan för järnvägstrafik säkras. Därefter kan fördjupad utredning och eventuellt fullskaletest genomföras.

Under rubriken planläggningsförutsättningar (s.17-18) förs ett resonemang kring typfall vid planering (typfall 1 som inte kräver någon formell planering, typ busshållplatser o dyl) och man kommer fram till att för denna cykelväg krävs ingen formell planprocess. Man gör följande bedömning:

”Att tillåta cykeltrafik i service- och räddningstunneln innebär ett förändrat användningsområde jämfört med vad befintlig järnvägsplan utgår från. Om inga nya anläggningar tillkommer som påverkar markanvändning bör förändringen tolkas som en mindre avvikelse med endast marginell ytterligare påverkan på omgivningen, men om fysiska justeringar i form av exempelvis hisschakt blir bedömningen sannolikt en annan.

En förändrad användning av Citybanans service- och räddningstunnel leder i vilket fall till att riskbedömningarna kopplade till järnvägsplanen behöver uppdateras. Service- och räddningstunnelns primära syfte är fortfarande att tjäna som väg för underhåll, nödutrymning och räddningsinsatser.

Juridiska frågor angående ägandefrågor, tillstånd, klassning etc måste utredas vidare i ett senare skede.”

Här är det inte uttalat vem som ska vara huvudman för cykelvägen i tunneln men avsikten verkar vara att Trafikverket ska ha ”full kontroll” över cykeltrafiken i tunneln. Markåtkomsten verkar inte vara någon fråga eftersom cykelvägen ska gå i den tunnel som Trafikverket redan har förvärvat och äger (3D-fastighet). Utredaren förefaller tro/mena att man kan åstadkomma en statlig cykelväg genom att betrakta ett nytt transportsätt, cykel, som en mindre avvikelse, eller möjligen ett typfall 1 som då inte behöver plan. Detta är en missuppfattning då det aldrig kan uppkomma en cykelväg med stöd av en redan lagakraftvunnen järnvägsplan. Reglerna om små och okomplicerade projekt tar inte alls sikte på användandet av en väg eller en järnväg utan förenklar reglerna för vissa små förändringar av den fysiska väg- eller järnvägsanläggningen. Effekten av frånvaro av en planprocess (PBL eller VägL) kan endast bli att Trafikverket upplåter en del i en järnvägsanläggning för ett helt annat ändamål än vad som prövats och tillåtits i fastställelsen av järnvägsplanen. Även om detta skulle vara möjligt, vilket är mycket tveksamt, blir resultatet inget annat än en enskild väg för cyklister där staten frivilligt låter människor nyttja del av anläggningen. Någon allmän väg för cykeltrafik, med de möjligheter till trafikreglering det innebär, blir det inte.

Snabbcykelvägen Malmö-Lund är inne i ett tidigt skede, enligt vissa uppgifter efter omtag i utredningen. Just nu tittar man på frågan om lokaliseringen av snabbcykelvägen. Man håller på att ta fram samrådsunderlag och förslag till val av lokalisering. Sannolikt handlar det om ett par alternativa korridorer förutom att följa järnvägen. Huvudinriktningen är att ta fram vägplan för hela sträckan, men det kan också bli en kombination med kommunala huvudmän för vissa delar, troligt i norr och söder, Lund, Malmö och ev Burlövs kommuner. Det funktionella sambandet är med E22, för att bli a



skapa möjlighet för bilpendlare på E22 att istället välja att cykla på snabbcykelvägen. Den fysiska kopplingen till allmän väg kan behöva studeras särskilt i de olika korridoralternativen, men längs järnvägen kan det ev. bli till väg 896, Lommavägen i Hjärup.

Detta är enligt vår bedömning ett upplägg som har ambitionen att kunna genomföras med hjälp av befintlig lagstiftning. Frågan om huvudman får bero av lokaliseringen. Planeringen, innefattande lokalisering, utformning och markåtkomst för de delar som ska vara statlig gc-väg, avses hanteras med planlägningsprocess enligt väglagens regler. Om man lyckas visa på ett funktionellt samband för cykelvägen till en annan statlig väg kan slutresultat av denna planering utmynna i en statlig gc-väg.

Vilka möjligheter har kommunen att nyttja Trafikverkets servicevägar som cykelvägar?

Trafikverket har även undersökt på vilka sätt kommunerna kan nyttja Trafikverkets egna servicevägar som kommunala cykelvägar.

Alternativet att kommunen genom servitut, enligt 49 § AL, skulle få tillgång till Trafikverkets servicevägar som kommunala cykelvägar ser vi inte som möjligt. I examensarbetet "Markåtkomst för gång- och cykelvägar, vilka olika alternativ finns utanför detaljplanelagda områden och när ska de tillämpas?" av Cazandra Olsérius beskrivs denna situation enligt följande:

"För servitut enligt 49 § AL så måste servitutet syfta till härskande fastighets behov av väg för samfärdsl och transport till och från fastigheten. Servitutet måste vara av väsentlig betydelse sett till fastighetens behov av väg. Det lyfts fram att vägar som görs med den här typen av servitut måste kunna betraktas som förbindelseleder och att servitutet ska ha en direkt anknytning till den härskande fastigheten med avsikt att skapa ett sammankopplat nät. Det bör också finnas byggnad eller anläggning för kommunikationsändamål på den härskande fastigheten med behov av rätt för gc-väg. Det framhävs dock att gc-vägar är av stor betydelse även om det finns annan kommunikation. Kriterierna för servitut enligt 49 § AL, så som de framställs genom praxis, är således många och höga. Det verkar därför vara ganska svårt att hitta en lämplig härskande fastighet för den här rättsfiguren."

Se även Högsta domstolens dom den 2 april 2014 (mål T 5065-12), som klargör att servitut inte kan användas utan tydlig nytta för en härskande fastighet.

Det alternativ som kvarstår är att kommunen och Trafikverket kan upprätta ett nyttjanderättsavtal som ger kommunen rätt att nyttja Trafikverkets mark/serviceväg som cykelväg. En grundförutsättning för nyttjanderätt är att servicevägen ligger på Trafikverkets fastighet. Trafikverket har inte möjlighet att upplåta rättighet i en väg som Trafikverket har anlagt med stöd av ett servitut. Innan ett sådant avtal kan upprättas behöver dock oklarheter i frågor om t ex drift- och underhåll, ansvarsförhållanden och trafikreglering, liksom lämpligheten med cykeltrafik på en serviceväg, noga utredas i varje enskilt fall. Se även om nyttjanderätt under rubriken "Nyttjanderätt med stöd av avtal".

Trafikverkets förslag om ändringar i Anläggningslagen

Trafikverket (tidigare Vägverket) har 2005-09-19 yttrat sig över utkast till lagrådsremiss angående ändringar i anläggningslagen m.m. (Ju 2002/6130/L1). Lagrådsremissen byggde på en lantmäteriutredning. I utkastet föreslogs bland annat en ny 49 a § i anläggningslagen (1973:1149) innebärande en rätt för staten att anordna gång- och cykelvägar. Vägverket ansåg att förslaget var bra och att det skulle ge möjlighet att nyttja



befintliga vägar i landskapet, så att Vägverket inte alltid måste bygga nytt och ta ytterligare mark i anspråk. I yttrandet redovisade Vägverket sex exempel på situationer där Vägverket har svårigheter att med nuvarande lagstiftning på ett långsiktigt sätt lösa situationen för GC-trafikanter. Lagförslaget åtföljdes inte av någon planeringsprocess. Såvitt vi känner till har förslagen i lagrådsremissen hittills inte lett till något.

”Cykelutredningen”, Ökad och säkrare cykling – en översyn av reglerna ur ett cyklingsperspektiv (SOU 2012:70)

I cykelutredningen framförde utredaren att hans uppfattning var att cykelintressena väl kan hanteras inom ramen för nuvarande lagstiftning. Ett särskilt cykelplaneinstitut bedömdes vid den tiden inte nödvändigt. Han menade också att man i det enligt honom pågående beredningsarbetet av lantmäteriets rapport borde överväga att ge staten en rätt enligt en ny 49 a §, så som nämnts ovan. Vid denna tid gjorde Trafikverket samma bedömning (TRV 2012/87896) som utredaren, att en ändring av väglagen inte är nödvändig, då problemet ansågs vara att man tolkat det nödvändiga funktionella sambandet för snävt.

Förslag

Sammanfattningsvis är det JP:s uppfattning att Trafikverket inte har något mandat att bygga ”cykelvägar” utan koppling till allmänna vägar. Verket har heller inget anslag – såvitt vi vet – för drift och underhåll av andra typer av ”cykelvägar”. Dessutom framstår det som olämpligt att bygga ”cykelvägar” som i praktiken blir enskilda vägar, eftersom det då uppstår en rad oklara ansvarsfrågor.

Samtidigt tycks det finnas ett behov av förändringar. Vi ser då två olika möjligheter, vilka vi föreslår att man utreder.

- A. Uppfattningen att en cykelväg måste ha ett funktionellt samband med en allmän väg har inte kommit till uttryck i lagstiftningen, utan i förarbetsuttalanden om begreppet allmän samfärdsl. Därmed borde det räcka med att regering och riksdag på något sätt uttrycker att man idag kan tolka begreppet allmän samfärdsl annorlunda, för att Trafikverket/kommunerna ska kunna frångå den tidigare uppfattningen. Exempelvis skulle en sådan uppfattning kunna komma till uttryck i en kommande infrastrukturproposition.
- B. Alternativt skulle man i väglagen kunna förtydliga begreppet allmän samfärdsl, så att det framgår direkt av lagen att en allmän väg kan tillgodose ”endast” cykel- och/eller gångtrafik.

Om något av förslagen genomförs bör Trafikverket kunna fastställa även kommande service-/byggvägar som allmänna vägar, avsedda för cykeltrafik. Därmed inte sagt att hanteringen blir okomplicerad, Trafikverket måste ju då ta ställning till om en sådan väg ska bli ”allmän cykelväg” och när i tiden. Trafikverket måste också försäkra sig om att trafiken för järnvägens servicebehov kan fortsätta nyttja cykelvägen, trots att den då är just en cykelväg. Detta förutsätter i sin tur i varje enskilt fall att länsstyrelsen medverkar med de lokala trafikföreskrifter som krävs.

Om något av förslagen genomförs bör det också betyda att Trafikverket kan förändra befintliga servicevägar till allmänna med stöd av väglagens 21 §. Även detta förutsätter

dock att länsstyrelsen medverkar med lokala trafikföreskrifter, som gör det möjligt för servicetrafiken att använda vägen – trots att den då i första hand är en cykelväg.

Sen finns det en komplikation, som å ena sidan kan hanteras utan regeländringar men som å andra sidan i många fall förutsätter en samverkan med ytterligare en extern part, nämligen kommunen.

Drygt 200 kommuner är idag egna väghållare enligt väglagens 5 §. Inom dessa kommuner finns alltså ett eller flera kommunala väghållningsområden, inom vilket/vilka kommunen – inte staten - är väghållare för de allmänna vägarna.

(Sen kan staten i sin tur vara väghållare för vissa viktigare allmänna vägar inom de kommunala väghållningsområdena, men huvudregeln är att kommunen är väghållare).

De kommunala väghållningsområdena är huvudsakligen lokaliserade till eller runt tätorterna, d v s de områden som torde vara mest intressanta ur ett ”cykelvägsperspektiv”. Det innebär i sin tur att Trafikverket inte kan bygga några fristående ”allmänna cykelvägar” i de områdena utan att det kommunala väghållningsområdet samtidigt justeras. Med andra ord, inom ett kommunalt väghållningsområde kan inte staten bygga allmänna vägar utan att gränserna för området ändras. Den processen regleras i vägförordningens (2012:707) 2 kap. 2 §.