

Svar till:
Boverket
remiss@boverket.se

Sista svarsdatum: **2026-04-17**

Remiss: Boverkets förslag till föreskrifter och allmänna råd om hållbar mobilitet

Uppgifter om svarslämnare

Datum	2026-04-17
Myndighet/Organisation/Företag	Cykelfrämjandet Riksstyrelsen
E-postadress (myndighet/organisation/företag)	info@cykelframjandet.se
Kontaktperson (namn)	Rune Karlberg, rune.karlberg@cykelframjandet.se +46 70 602 333 35

Remissvar (sätt kryss i vald ruta)

- Avstår
- Tillstyrker utan kommentar
- Tillstyrker med kommentar
- Avstyrker med motivering

Cykelfrämjandet välkomnar att Boverket föreslår nya föreskrifter om hållbar mobilitet kopplade till byggnader. Att mobilitet kopplas tydligare till byggnadssektorn är ett viktigt steg för att nå klimatmålen och för att skapa bättre förutsättningar för hållbara resor i vardagen.

Det är särskilt positivt att:

- cykelparkering inkluderas som en del av regelverket,
- reglerna omfattar både nya byggnader och vissa befintliga lokalbyggnader,
- hållbar mobilitet lyfts in i genomförandet av EU:s energiprestandadirektiv.

Byggnader och deras mobilitetslösningar har stor betydelse för hur människor väljer att resa. Genom att skapa goda förutsättningar för cykling redan i byggskedet kan många bilresor ersättas. Samtidigt anser Cykelfrämjandet att regelverket behöver utvecklas ytterligare för att fullt ut bidra till ett transportsystem i linje med klimatmål och nationella transportpolitiska mål.

Författningsförslaget

Ange vilket kapitel och paragraf som respektive synpunkt avser.

Vid behov, infoga ytterligare rader ovan

Kapitel	Paragraf	Kommentar	Föreslagen ändring
1	1 §	Det står "elfordon" som innebär att cykeln räknas dit då det är ett fordon.	Om inte detta är avsikten måste detta formuleras för detta.
1	4 §	Det står om i byggnaden och belägen på tomten. För cykelparkeringar som finns i fastigheter är det viktigt hur lätt det är att ta sig genom en eller kanske flera dörrar med en cykel. Är det en lådcykel förutsätter detta att det finns något automatiskt system för öppning av dörrar och att dörröppningar klarar en lådcykel. Regleras detta i någon annan regel? Vill man öka hållbarhet mobilitet med cykel behöver denna fråga också regleras.	
1	7 §	Det kan vara på sin plats att under paragrafen definiera vad som ett fordon eller elfordon är.	Elfordon är ett fordon som helt eller huvudsakligen drivs av elenergi som lagras i batterier och omvandlas till rörelse via en eller flera elmotorer.
2	1 §	Se kommentaren om elfordon	
2	2 §	Formuleringen öppnar upp för tolkningar som kan innebära att bilnormen blir rådande – normalt inte cyklar. Bra möjligheter att kunna parkera cykeln tryggt och inomhus kan öka cyklandet. Elcykeln har den fördelen att lutningar inte är ett hinder.	
2	3 §	Se kommentaren om elfordon	För kontorsbyggnader är det rimligt att man kan ladda en elcykel om det finns laddning för elbilar.
2	4 §	Se kommentaren ovan om bilnormen	
2		<p>Kapitlet kan ha föreskrifter eller allmänna råd om att cykelparkering ska:</p> <ul style="list-style-type: none"> • vara lättillgänglig från entré eller från det huvudsakliga rörelsestråket, • ha tillräcklig dimensionering för olika cykeltyper (exempelvis lastcyklar), • möjliggöra fastlåsning i ram, • vara väderskyddad vid bostäder, • vara trygg och väl belyst. <p>Kapitlet skulle vinna om det fanns Allmänt råd eller vägledning om dimensionering i relation till verksamhetens eller bostädernas behov. Utan detta finns en risk att cykelparkering fortsatt underdimensioneras i relation till bilparkering.</p>	

Kapitel	Paragraf	Kommentar	Föreslagen ändring
4	2 §	Se kommentaren om elfordon	
4	3 §	Se kommentaren om elfordon	
4	4 §	Det bör finnas ett Allmänt råd för vad punkt 1 och 2 kan innebära. Vad är ex. vis <i>"verksamhet som bedrivs typiskt sett inte är en sådan byggnad personer cyklar till."</i> Om man cyklar eller inte påverkas mest av avståndet knappast av vilken verksamhet det är.	
4		Det är positivt på att vissa retroaktiva krav införs. Detta är viktigt eftersom stora delar av byggnadsbeståndet redan finns. Dock fokuserar förslaget i hög grad på laddinfrastruktur för biltrafik. Cykelns roll i befintliga byggnader riskerar att få en mer begränsad betydelse.	

Konsekvensutredningen

Ange vilket kapitel och paragraf som respektive synpunkt avser.

Kapitel	Avsnitt	Kommentar	Föreslagen ändring
		<p>Cykling har potential att ersätta en stor andel korta bilresor i svenska städer och tätorter. Åtgärder som cykelparkering vid bostäder och arbetsplatser kan därför ha betydande klimatnytta.</p> <p>Konsekvensutredningen kan kompletteras med en analys av:</p> <ul style="list-style-type: none"> • cyklingens potential att minska transportrelaterade utsläpp, • hur cykelparkering vid byggnader påverkar resval, • samhällsekonomiska nyttor av ökad cykling (hälsa, minskad trängsel, minskade utsläpp). <p>Cykelfrämjandet anser att hållbar mobilitet inte enbart bör behandlas som elektrifiering av biltrafik. Regelverket bör även bidra till att öka andelen gång- och cykelresor genom att säkerställa goda förutsättningar för cykling.</p>	

Kapitel	Avsnitt	Kommentar	Föreslagen ändring
	9.1	Avsnittet fokuserar på elektrifiering av biltrafiken. Det framgår att reglerna kan bidra till snabbare elektrifiering av transportsektorn, men avsnittet belyser inte på motsvarande sätt den samhällsnytta som kan uppstå genom att fler resor sker med cykel. Cykelparkering vid bostäder och lokalbyggnader är inte endast en kompletterande fråga utan en central del av hållbar mobilitet	Komplettera avsnittet med en bedömning av hur förbättrad tillgång till cykelparkering kan bidra till ökad andel cykelresor, minskat bilberoende och minskat transportarbete.
	9.2	Avsnittet redovisar berörda aktörer på ett övergripande sätt, men nyttan för byggnaders användare utvecklas endast kortfattat. Boende, arbetstagare, elever, kunder och besökare påverkas i praktiken av hur väl cykelparkering fungerar.	Förtydliga att även användarna av byggnader påverkas i betydande grad genom att god eller bristfällig cykelparkering påverkar deras faktiska möjlighet att välja cykel.
	9.3	Avsnittet behandlar främst statens roll i fråga om information, vägledning och vissa kostnader. Cykelfrämjandet anser att det även bör framgå att staten har ett ansvar att säkerställa att regelverket bidrar till transportpolitiska mål, klimatmål och folkhälsomål, inte endast till elektrifiering.	Komplettera avsnittet med ett resonemang om statens ansvar att skapa ett regelverk som stärker överflyttning till gång- och cykeltrafik som en del av hållbar mobilitet.
	9.4	Avsnittet beskriver kommunernas roll i bygglov, startbesked, tillsyn och ekonomi. Cykelfrämjandet anser att det bör framgå tydligare att kommunerna redan i dag arbetar aktivt med cykelparkering genom parkeringsnormer, mobilitetsåtgärder och stadsbyggnadsstrategier. Ett statligt regelverk bör därför stödja, inte försvåra, kommunernas arbete med att stärka cykling.	Komplettera avsnittet med en bedömning av hur föreskrifterna samspelar med kommunernas arbete med cykelparkering, parkeringsnormer och hållbar stadsutveckling.
	9.5	Avsnittet är kortfattat. Cykelfrämjandet anser att regionernas roll i den regionala utvecklingen och i planeringen av hållbara resor bör synliggöras bättre. För regioner är god cykelparkering vid målpunkter en del av ett sammanhängande hållbart transportsystem.	Komplettera avsnittet med ett resonemang om att regioner påverkas av reglernas betydelse för hållbart resande, tillgänglighet och kopplingar till kollektivtrafik.

Kapitel	Avsnitt	Kommentar	Föreslagen ändring
	9.6	Avsnittet redovisar kostnader för byggherrar och fastighetsägare, särskilt kopplat till laddinfrastruktur. Cykelfrämjandet anser att analysen i högre grad bör belysa att cykelparkering i regel är en kostnadseffektiv åtgärd med relativt låg investeringskostnad och stor nytta för användarna. Avsnittet bör också tydligare lyfta att kvaliteten på cykelparkering påverkar om investeringarna verkligen leder till ökat cyklande.	Komplettera avsnittet med en tydligare redovisning av kostnader och nyttor för cykelparkering samt med ett resonemang om vikten av kvalitet, användbarhet och dimensionering för att reglerna ska få avsedd effekt.
	9.7	Avsnittet bör tydligare lyfta att väl fungerande cykelparkering kan minska hushållens och individers transportkostnader. För många är cykeln ett billigt och tillgängligt färdmedel, men valet att cykla förutsätter att det finns praktiska möjligheter att parkera cykeln tryggt och nära målpunkten.	Komplettera avsnittet med ett resonemang om att bättre cykelparkering kan stärka konsumenters valfrihet, minska transportkostnader och förbättra vardagens tillgänglighet.

Kapitel	Avsnitt	Kommentar	Föreslagen ändring
	9.8	Avsnittet bör utvecklas i fråga om civilsamhällets nytta av god cykelinfrastruktur vid byggnader. Ideella organisationer, föreningsliv och andra verksamheter har ofta begränsade resurser men är samtidigt beroende av god tillgänglighet för medlemmar och besökare.	Kompletera avsnittet med en bedömning av hur bättre cykelparkering kan stärka tillgängligheten till civilsamhällets verksamheter och underlätta hållbara resor till föreningsliv och ideella aktiviteter.
	9.9	Avsnittet bör tydligare beskriva att direktivet anger minimikrav men att medlemsstaterna inom dessa ramar har ett ansvar att utforma ett ändamålsenligt nationellt regelverk. Cykelfrämjandet anser att Sverige bör använda det utrymme som finns för att säkerställa att cykelparkering inte behandlas alltför svagt i förhållande till laddinfrastruktur.	Förtydliga att genomförandet av direktivet bör utformas så att både laddinfrastruktur och cykelparkering får ett reellt genomslag i svensk tillämpning.
	9.10	Avsnittet är kortfattat. Cykelfrämjandet anser att det vore relevantt att sätta förslaget i relation till nordiska erfarenheter av cykelvänlig planering och byggande, särskilt där cykelparkering ses som en självklar del av hållbar mobilitet.	Kompletera avsnittet med en kort jämförelse eller reflektion kring nordiska erfarenheter av cykelparkering i byggd miljö.
	9.11	Avsnittet fokuserar i stor utsträckning på elektrifieringens klimatnytta. Cykelfrämjandet anser att det också bör framgå att cykling kan ge betydande miljö- och klimatnytta genom att ersätta korta bilresor, minska energianvändningen och bidra till minskade utsläpp utan behov av teknisk fordonsomställning.	Kompletera avsnittet med en analys av cyklingens miljö- och klimatnytta samt hur god cykelparkering kan bidra till minskade utsläpp, mindre buller och bättre luftkvalitet.
	9.12	Avsnittet bör tydligare belysa att väl utformad cykelparkering kan bidra positivt till gestaltad livsmiljö. Om cykelparkering inte planeras på ett genomtänkt sätt riskerar cyklar i stället att parkeras oordnat i entréer, gångstråk och offentliga miljöer.	Kompletera avsnittet med resonemang om att genomtänkt cykelparkering kan bidra till ordning, tillgänglighet och en bättre gestaltad livsmiljö.
	9.13	Cykelfrämjandet anser att cyklingens betydelse för social hållbarhet bör få större utrymme. Cykeln är ett tillgängligt och billigt färdmedel för många grupper och kan bidra till jämlik mobilitet, bättre folkhälsa och ökad självständighet för barn, unga och hushåll med begränsade resurser.	Kompletera avsnittet med ett tydligare resonemang om hur bättre cykelparkering kan stärka jämlik mobilitet, tillgänglighet och folkhälsa.
	9.14	De samhällsekonomiska effekterna av ökad cykling bör synliggöras tydligare. Ökad cykling kan bidra till minskade utsläpp, förbättrad folkhälsa, mindre trängsel och lägre behov av yta för parkering. Dessa nyttor bör vägas in tydligare i bedömningen.	Kompletera avsnittet med en tydligare beskrivning av de samhällsekonomiska nyttor som kan följa av förbättrade förutsättningar för cykling.

Kapitel	Avsnitt	Kommentar	Föreslagen ändring
	9.16	Informationsinsatserna bör inte enbart fokusera på laddinfrastruktur och byggprocess utan också på hur cykelparkering ska utformas för att bli användbar och attraktiv. Utvärderingen bör också följa upp om reglerna faktiskt leder till bättre förutsättningar för cykling.	Komplettera avsnittet med att informationsinsatser och vägledning även bör omfatta kvalitet, placering och användbarhet för cykelparkering samt att kommande utvärdering bör följa upp effekter på cykling och användning av cykelparkering.

Vid behov, infoga ytterligare rader ovan