

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	2026-04-15
Myndighet/Organisation/Företag	Göteborgs Stad
E-postadress (myndighet/organisation/företag)	stadsledningskontoret@stadshuset.goteborg.se
Kontaktperson (namn)	Anna Säveskog

Remissvar (sätt kryss i vald ruta)

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

Författningsförslaget

Ange vilket kapitel och paragraf som respektive synpunkt avser.

Kapitel	Paragraf	Kommentar	Föreslagen ändring
---------	----------	-----------	--------------------

	<p>En slutsats i Klimatpolitiska rådets rapport 2026 är att elektrifieringen av fordonsflottan har bromsat in. Klimatrådets rapport framför att ett elektrifieringspaket som bland annat innefattar åtgärder för snabbare förnyelse av fordonsflottan, bland annat fortsatt förbättrade förutsättningar för att bygga ut laddinfrastruktur i hela landet.</p> <p>Mål i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram är bland annat att <i>Göteborgs klimatavtryck är nära noll</i> och att <i>göteborgarna har en hälsosam livsmiljö</i>. Kopplat till hållbara transporter ligger närmast delmålen Göteborgs stad minskar klimatpåverkan från transporter, Göteborgs stad säkrar en god luftkvalitet för göteborgarna och Göteborgs stad säkrar en god ljudmiljö för göteborgarna. Delmålet för klimat innebär bland annat att klimatpåverkan från transporter ska minska med minst 90 procent till 2030 jämfört med 2010. För att nå delmålet krävs överflyttning av bilresor till gång och cykel samt till kollektivtrafik. Vidare behöver användningen av fossila drivmedel upphöra och ersättas med olika förnybara drivmedel och elfordon.</p> <p>Stadens arbete för att utveckla elektrifieringen drivs bland annat utifrån stadens elektrifieringsplan och miljö- och klimatprogrammets strategi Vi driver på utvecklingen av hållbara transporter. Gällande stadens egna fordon anger Göteborgs Stads regel för miljö- och trafiksäkerhetskrav för lätta och tunga fordon att fordon som drivs enbart av el ska väljas i första hand.</p> <p>Åtgärder som krävs för att uppnå målen i miljö- och klimatprogrammet är omfattande och det krävs en systemomställning för att stadens mål om minskad klimatpåverkan från transporter ska kunna nås.</p>	
--	---	--

Kapitel	Paragraf	Kommentar	Föreslagen ändring
1 kap	3 §	Otydlighet kring definitionen av uppvärmda byggnader: Föreskrifterna gäller byggnader där energi används för att påverka inomhusmiljön. För fristående kallgarage är det tydligt att de undantas, men det uppstår tolkningsproblem för parkeringshus som är integrerade med, eller tillbyggda på, andra uppvärmda byggnader.	Boverket behöver förtydliga vad som gäller och hur gränsdragningen ska göras för parkeringshus som är integrerade med eller tillbyggda på andra uppvärmda byggnader.
1	7 §	Ytanspråk på 0,60 x 1,90 meter för parkering av cyklar är i något underkant, särskilt med tanke på att allt fler har större och dyrare elcyklar.	Överväg att ändra kravet till 0,75 x 2,0 meter per cykelplats

Kapitel	Paragraf	Kommentar	Föreslagen ändring
2	2	<p>Göteborgs Stad bedömer att bestämmelsen är strategiskt viktig eftersom den rör nationell reglering av cykelparkering i flerbostadshus, ett område med tydlig koppling till lokala mobilitetsmål. Staden anser dock att möjligheten att anpassa kravet är alltför öppet formulerad. Oprecisa formuleringar ökar risken för tolkningar som kanske inte är i linje med författningens avsikt.</p> <p>Skrivningen om terrängförhållanden riskerar att urholka bestämmelsen och leda till stor variation i tillämpningen.</p> <p>Även skrivningen om att platser för större cyklar ska finnas i skäligen omfattning är vag och ger begränsat stöd för att säkerställa funktionell cykelparkering för till exempel lådcyklar. Att minska kraven på cykelparkering med hänvisning till ”personer som normalt inte cyklar” öppnar upp för godtyckliga minskningar.</p> <p>Skrivningen tar inte hänsyn till om cykelparkeringarna ska vara allmänt åtkomliga för exempelvis besökare med privatägd cykel eller sparkcykel eller delad cykel eller sparkcykel. För att anpassa placering och utformning till tilltänkt målgrupp – vore det önskvärt med en uppdelning av cykelplatserna.</p> <p>Minimikravet på två cykelplatser/bostad saknar kvalitetskrav, vilket riskerar att göra dem oanvända och ej möjliggöra den funktion de avses för.</p>	<p>Formuleringarna öppnar upp för godtyckliga bedömningar och anpassar infrastruktur med väldigt lång livslängd till de resvanor som finns på platsen just idag.</p> <p>Boverket bör överväga att förtydliga eller begränsa undantagsgrunderna i andra stycket. Överväg att ta bort hela ”möjligheten att utifrån terrängförhållandena ta sig till flerbostadshuset med cykel”.</p> <p>Boverket bör precisera vad som avses med skäligen omfattning av platser för större cyklar såsom last- eller lådcyklar (enligt mått i 1 kap. 7 §).</p> <p>Cykelparkeringar avsedda för långtidsparkering bör ha krav på utformning (väderskydd, läsbarhet/säkerhet, belysning, minimala hinder på väg till parkering). För parkeringar avsedda för korttidsuppställning och besök är närheten till entré avgörande och bör kravställas. Det bör också vara tydligt hur stor andel av platserna som ska vara anpassade för korttidsparkering.</p> <p>Lägg till krav på att cykelparkering ska vara väderskyddad och stöldsäker.</p>

Kapitel	Paragraf	Kommentar	Föreslagen ändring
2	4	<p>Göteborgs Stad bedömer att bestämmelsen är strategiskt viktig eftersom den rör cykelparkering vid lokalbyggnader, det vill säga målpunkter som arbetsplatser, service och andra verksamheter där kommunen ofta har ett tydligt intresse av att stödja hållbara resor.</p> <p>I renodlade parkeringshus kan dock efterfrågan och nyttjandegraden för cykelparkering vara låg, då parkeringshusen ofta inte är en slutdestination för cyklister - som oftast vill parkera så nära sin målpunkt som möjligt.</p> <p>Staden anser dock att bestämmelsens undantagsmöjligheter är alltför öppet formulerade. Särskilt skrivningarna om att personer normalt inte anländer till byggnaden med cykel samt hänvisningarna till trafikförhållanden, terräng, läge, placering och verksamhet ger ett mycket brett tolkningsutrymme. Det finns därmed en risk att regleringen i praktiken blir svag och att nationella miniminivåer inte ger ett tydligare stöd än dagens kommunala tillämpning. Formuleringarna öppnar upp för godtyckliga bedömningar och anpassar infrastruktur med väldigt lång livslängd till de resvanor som finns på platsen just idag.</p>	<p>Boverket bör överväga att begränsa och förtydliga undantagsgrunderna i bestämmelsen, särskilt avseende antaganden om resebeteende samt hänvisningar till trafik- och terrängförhållanden.</p> <p>Boverket bör också överväga att precisera skrivningen om större cyklar.</p>
3	2	<p>Göteborgs Stad bedömer att bestämmelsen är strategiskt viktig eftersom flerbostadshus har stor betydelse för hemmaladdning och därmed för elektrifieringens praktiska genomslag. Staden ser en risk i att bestämmelsen inte kräver någon faktisk laddningspunkt vid ombyggnad, utan endast förberedande infrastruktur. Detta kan innebära att regleringen får begränsad effekt i befintligt bostadsbestånd, trots att just dessa miljöer är viktiga för omställningen. Göteborgs Stad vill också framhålla vikten av att investeringar i grundläggande laddinfrastruktur i första hand hanteras inom bygg- och fastighetsägarledet och inte i praktiken skjuts över på enskilda boende.</p>	<p>Boverket bör överväga om bestämmelsen bör ge starkare stöd för faktisk laddkapacitet vid ombyggnad av flerbostadshus, alternativt tydligare motivera varför förberedande infrastruktur utan krav på laddningspunkt bedöms vara tillräckligt. Boverket bör även tydligare beskriva hur ansvarsfördelningen för investeringar i grundläggande laddinfrastruktur bör förstås.</p>

Kapitel	Paragraf	Kommentar	Föreslagen ändring
4	2	<p>Göteborgs Stad bedömer att bestämmelsen är strategiskt viktig eftersom den innehåller ett retroaktivt krav på laddningspunkt i befintliga lokalbyggnader. Staden anser dock att kravnivån är för låg för att driva omställningen. Kravet på endast en laddningspunkt vid fler än 20 bilparkeringsplatser riskerar att ge begränsad faktisk effekt i omställningen till en elektrifierad fordonsflotta.</p>	<p>Boverket bör höja det retroaktiva kravet till att minst 20 procent av platserna ska ha laddpunkter senast 2030 för att minska trycket på gatan.</p> <p>Boverket bör överväga om kravnivån i bestämmelsen är tillräcklig för att ge faktisk effekt i befintliga lokalbyggnader. Boverket bör också tydligare motivera varför en laddningspunkt vid fler än 20 bilparkeringsplatser bedöms vara en tillräcklig nivå.</p>
4	3	<p>Göteborgs Stad bedömer att bestämmelsen är strategiskt viktig eftersom den reglerar hur retroaktiva krav på laddinfrastruktur i befintliga lokalbyggnader ska utformas. Staden ser en risk i att bestämmelsen ger byggnadsägaren möjlighet att välja mellan ledningsinfrastruktur och faktisk laddkapacitet på ett sätt som kan ge begränsad effekt på kort sikt. Om valfriheten i praktiken leder till att förberedande infrastruktur väljs framför installerade laddningspunkter kan omställningen till en elektrifierad fordonsflotta fördröjas.</p>	<p>Boverket bör överväga om bestämmelsen i större utsträckning bör säkerställa faktisk laddkapacitet i befintliga lokalbyggnader, alternativt tydligare motivera varför den valda flexibiliteten bedöms ge tillräcklig effekt.</p>

Kapitel	Paragraf	Kommentar	Föreslagen ändring
4	4	<p>Göteborgs Stad bedömer att bestämmelsen är strategiskt viktig eftersom den avser retroaktiva krav på cykelparkering i befintliga lokalbyggnader. Staden anser att undantagsgrunderna är alltför öppet formulerade. Särskilt skrivningarna om att personer normalt inte anländer till byggnaden med cykel samt hänvisningarna till trafikförhållanden, terräng, läge, placering och verksamhet ger ett mycket brett tolkningsutrymme. Det finns därmed en risk att bestämmelsen får begränsad faktisk betydelse i den redan byggda staden och att styrningen av cykelparkering i praktiken blir svag. I renodlade parkeringshus kan dock efterfrågan och nyttjandegraden för cykelparkering vara låg, då parkeringshusen ofta inte är en slutdestination för cyklister - som oftast vill parkera så nära sin målpunkt som möjligt. Frågan bör breddas till att utveckla krav på god tillgänglighet avseende cykelparkering vid slutdestination.</p> <p>Beroende på byggnadens nuvarande utformning kan det bli svårt att skapa utrymme för cykelparkering (En lokalbyggnad med sådan bilparkering som avses i 3 §). Det är inte ovanligt att fastighetsgräns går i liv med byggnad vilket gör att rådigheten över utvändig placering inte föreligger. En lösning kan då vara att ta ett antal parkeringsplatser i anspråk, vilket dock kan innebära minskad intäkt.</p>	<p>Boverket bör överväga att begränsa och förtydliga undantagsgrunderna i bestämmelsen, särskilt avseende antaganden om resebeteende samt hänvisningar till trafik- och terrängförhållanden. Formuleringarna öppnar upp för godtyckliga bedömningar och anpassar infrastruktur med väldigt lång livslängd till de resvanor som finns på platsen just idag.</p> <p>Boverket bör precisera vad som avses med skäligen omfattning av platser för större cyklar såsom last- eller lådcyklar.</p>
4	5	<p>Göteborgs Stad bedömer att bestämmelsen är strategiskt viktig eftersom den direkt berör kommunen som ägare eller nyttjare av byggnader genom ett särskilt retroaktivt krav för offentliga organ. Staden anser att bestämmelsens räckvidd behöver vara tydlig för att underlätta kommunal tillämpning. Särskilt viktigt är att det framgår hur begreppet offentligt organ ska förstås i kommunal kontext, inklusive i förhållande till olika organisatoriska former och situationer där en verksamhet nyttjar men inte äger lokaler. Göteborgs Stad bedömer också att konsekvenserna för kommuner som ägare eller nyttjare av byggnader behöver belysas tydligt, såsom till exempel kostnader.</p>	<p>Boverket bör överväga att förtydliga hur begreppet offentligt organ ska tillämpas i kommunal kontext. Boverket bör också tydligare beskriva konsekvenserna av bestämmelsen för kommuner som äger eller nyttjar byggnader samt hur ansvar och genomförbarhet bör förstås i sådana fall.</p>

Konsekvensutredningen

Ange vilket kapitel och paragraf som respektive synpunkt avser.

Kapitel	Avsnitt	Kommentar	Föreslagen ändring
9	9.4.2	Göteborgs Stad bedömer att konsekvensutredningen i huvudsak identifierar relevanta kommunala konsekvenser, men att påverkan på kommunernas handläggning och ekonomi kan behöva belysas tydligare. Förslaget innebär nya bedömningar i byggprocessen, bland annat kopplat till cykelparkering, samt fortsatt behov av tillämpning, kontroll och tillsyn. Det kan också finnas behov av kompetensuppbyggnad och handläggningsstöd i kommunerna. Staden bedömer att den samlade kommunala resursåtgången kan vara mer komplex än vad som framgår av avsnittet.	Boverket bör överväga att utveckla avsnittet med en tydligare beskrivning av den samlade kommunala påverkan på handläggning, tillsyn, kompetensbehov och resursåtgång.
9	9.6.1	Göteborgs Stad bedömer att det är rimligt att investeringar i grundläggande laddinfrastruktur i första hand knyts till byggherre eller fastighetsägare. Staden anser dock att konsekvensutredningen tydligare bör belysa ansvarsfördelningen i flerbostadshus och de praktiska följderna som kan uppstå om kostnader i hög grad förs över på enskilda boende. Detta kan skapa både rättviseproblem och genomförandeproblem, eftersom boende normalt inte råder över byggnaden eller den långsiktiga anläggningen. Det saknas en analys kring hur ofta en elbil behöver laddas. I dagsläget går utvecklingen framåt när det gäller räckvidd vilket betyder att laddningstillfällena blir färre (lägre belägningsgrad) och därmed kan behovet av laddning vid exempelvis lokalbyggnader minska och som följd påverkas lönsamheten. Det sker en teknikutveckling på området och risken att investera i en teknik som kan bli omodern behöver beaktas.	Boverket bör överväga att utveckla avsnittet med en tydligare beskrivning av ansvarsfördelningen för investeringar i laddinfrastruktur i flerbostadshus samt konsekvenserna om kostnader i praktiken förs över på boende.
9	9.11	Analysen ser substitutionen från bil- till cykelparkering främst som en kostnad (Bilaga 2, s. 124).	Substitutionen kan lyftas som en strategisk miljöfördel som frigör värdefull allmän platsmark och minskar trafikmängden.

Kapitel	Avsnitt	Kommentar	Föreslagen ändring
9	9.13.6	<p>Göteborgs Stad bedömer att Boverkets iakttagelse är viktig, nämligen att kommuner redan i hög utsträckning ställer krav på cykelparkering både strategiskt i planeringen och vid bygglov. Mot den bakgrunden bedömer staden att konsekvensutredningen tydligare bör analysera hur de föreslagna nationella kraven förhåller sig till dagens kommunala tillämpning. Om nationella miniminivåer kombineras med relativt öppna undantagsmöjligheter finns en risk att den faktiska styrningen inte blir starkare än dagens kommunala praxis, och i vissa fall kan bli mindre träffsäker.</p>	<p>Boverket bör överväga att utveckla avsnittet med en tydligare analys av relationen mellan nationella krav på cykelparkering och dagens kommunala styrning och tillämpning, inklusive hur undantagsmöjligheter kan påverka den faktiska effekten.</p>