

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	2026-01-29
Myndighet/Organisation/Företag	Karlshamns kommun
E-postadress (myndighet/organisation/företag)	planochbygg@karlshamn.se
Kontaktperson (namn)	Tobias Persson

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
2	2	<p>Antalet bilparkering bör inte påverka kravet på cykelparkering när det gäller flerbostadshus. Detta är i linje med 5.3.2, Alternativ 2.</p> <p>Paragrafen saknar en kvantifiering av vad som är en skälig omfattning av antalet platser för cyklar av större dimensioner. När en kvantifiering saknas så finns det stor risk att bedömningar sker godtyckligt och kommer leda till stora skillnader framförallt mellan olika kommuner men även för olika projekt inom samma kommun.</p>	<p><i>Ett flerbostadshus ska ha minst två cykelparkeringsplatser för varje bostadslägenhet. Minst var tionde cykelparkeringsplats ska vara avsedda för cyklar med större dimensioner än standardcyklar.</i></p> <p>Kravet på antalet cykelparkeringsplatser i första stycket får anpassas om det är lämpligt med hänsyn till lokala förutsättningar, inbegripet demografiska, geografiska och klimatmässiga förhållanden. Vid lämplighetsbedömningen ska särskilt beaktas</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. om flerbostadshuset i huvudsak innehåller bostäder avsedda för endast en person eller personer som normalt inte cyklar, och 2. möjligheten att utifrån terrängförhållandena ta sig till flerbostadshuset med cykel.
2	4	<p>Paragrafen saknar en kvantifiering av vad som är en skälig omfattning av antalet platser för cyklar av större dimensioner. När en kvantifiering saknas så finns det stor risk att bedömningar sker godtyckligt och kommer leda till stora skillnader framförallt mellan olika kommuner men även för olika projekt inom samma kommun.</p>	<p>En lokalbyggnad med bilparkering som avses i 3 § första stycket ska ha cykelparkeringsplatser som utgör minst 15 procent av den genomsnittliga eller 10 procent av den totala användarkapaciteten i byggnaden. <i>Minst var tionde cykelparkeringsplats ska vara avsedda för cyklar med större dimensioner än standardcyklar.</i></p> <p>Kravet på antalet cykelparkeringsplatser i första stycket får anpassas för lokalbyggnader som personer normalt inte anländer till med cykel. Vid bedömningen av för vilka byggnader kravet får anpassas ska särskilt beaktas</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. möjligheten att utifrån trafik- eller terrängförhållandena ta sig till byggnaden med cykel, och 2. om byggnaden utifrån sitt läge och placering eller den verksamhet som bedrivs typiskt sett inte är en sådan byggnad personer cyklar till.

Kapitel	Paragraf	Kommentar	Föreslagen ändring
2	1, 3	Varför har det gjorts skillnad på förinstalle- rad kabeldragning och ledningsinfrastruk- tur? Skillnaden i praktiken är i stort sett att elektrikern som ska installera en tillkom- mande laddpunkt inte behöver dra de kablar som krävs. Om nu de fördragna kablarna inte behöver bytas ut, för då blir det extra arbetsmoment. Det framgår av beskrivningen av EU-direktivet att detta är ett krav från EU men det är ändå värt att poängtera den marginella skillnaden detta utgör i praktiken. Det blir även svårt för byggnadsnämnden att följa upp om kra- ven har uppfyllts eller inte.	-

Vid behov, infoga ytterligare rader ovan

Konsekvensutredningen

Ange vilket kapitel och paragraf som respektive synpunkt avser.

Kapitel	Avsnitt	Kommentar	Föreslagen ändring

Vid behov, infoga ytterligare rader ovan