

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	2026-03-04
Myndighet/Organisation/Företag	Kommunstyrelsen, Sollentuna kommun
E-postadress (myndighet/organisation/företag)	registrator.sba@sollentuna.se
Kontaktperson (namn)	Ylva Forslin, bygglovshandläggare

Yttrande från Sollentuna kommun (vårt dnr SHBN-2026/00056)

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
1	7	Definitionen av flerbostadshus som: <i>Byggnad med fler än två bostäder och i vilken mer än halva bruttoarean är avsedd för bostäder.</i>	<p>Det framgår inte i underlaget om definitionen kommer att få betydelse även vid annan prövning enligt PBL, t. ex vid prövning av bygglov.</p> <p>Om så är fallet kan införandet av definitionen "flerbostadshus" få en stor påverkan som inte har redogjorts för i konsekvensutredningen.</p> <p>Exempelvis vid prövning av bygglov för flerbostadshus i ett område som omfattas av bestämmelse B, bostäder.</p> <p>Kommer det då bedömas planenligt med en byggnad som innehåller t.ex. 60% bostäder och 40% lokaler för verksamheter?</p>
1	7	Definitionen av lokalbyggnad: <i>Byggnad i vilken mer än halva bruttoarean är avsedd för annat än bostäder.</i>	<p>Det framgår inte i underlaget om definitionen kommer att få betydelse även vid annan prövning enligt PBL, t. ex vid prövning av bygglov.</p> <p>Om så är fallet kan införandet av definitionen få en stor påverkan som inte har redogjorts för i konsekvensutredningen.</p>

Kapitel	Paragraf	Kommentar	Föreslagen ändring
1	7	Definitionen av Cykelparkeringsplats: <i>Särskilt utrymme för att parkera minst en cykel. Om särskilda anordningar för cykelparkering inte finns, ska en cykelparkeringsplats för en standardcykel anses uppta en area med måtten 0,6x1,90 meter och ha tillräckligt fritt utrymme bakåt. En cykelparkeringsplats för en lådcykel eller annan cykel med större dimensioner än en standardcykel ska anses uppta en area med måtten 1,20x2,50 meter och ha ett tillräckligt fritt utrymme bakåt.</i>	<p>Gällande definitionen av cykelparkeringsplats vill vi ifrågasätta varför måtten 0,6 × 1,9 meter har valts. Många moderna cyklar, särskilt sådana med bredare styren, längre ramgeometri eller extra utrustning, överstiger redan idag dessa mått. För att bättre motsvara dagens och framtidens cykelstandarder föreslår vi att ytan per cykel utökas till minst 0,7 × 2,0 meter, vilket ger en total yta om cirka 1,4 m². Denna storlek ligger också i linje med rekommenderade parkeringsdjup för standardcyklar i kommunala riktlinjer.</p> <p>Vidare behöver begreppet "tillräckligt fritt utrymme bakåt" preciseras. För att minska risken för olika tolkningar föreslår vi att meningen kompletteras med exempelvis: "för att på ett bekvämt sätt kunna sätta in och ta ut cykeln". Detta tydliggör att utrymmet ska dimensioneras utifrån faktisk användbarhet och hanterbarhet.</p>

Vid behov, infoga ytterligare rader ovan

Konsekvensutredningen

Ange vilket kapitel och paragraf som respektive synpunkt avser.

Kapitel	Avsnitt	Kommentar	Föreslagen ändring
		<p>Generellt kommentar: Konsekvensutredningen saknar förtydliganden om vilken påverkan införandet av de nya definitionerna medför.</p>	<p>Beskriv konsekvenserna av införandet av definitionerna och förtydliga om de kan komma att påverka andra prövningar inom PBL. Se exempel i ovan kommentar av 1 kap. 7§.</p>

Kapitel	Avsnitt	Kommentar	Föreslagen ändring
		<p>Generell kommentar om prövningen av cykelparkering till startbesked.</p>	<p>Eftersom utrymmeskrävande krav på cykelparkering kan medföra större ändringar av bygglovsritningarna bör denna fråga prövas i ett tidigare skede än till startbesked, förslagsvis inför bygglov.</p> <p>Motsvarande gäller även nuvarande krav på t ex dagsljus, som idag prövas inför startbesked, men som bygglovsenheterna i kommunerna vet i praktiken ofta föranleder ändringar som kräver nytt bygglov om de inte bevakas i tidigt skede i samband med lovprövningen.</p> <p>Endast "mindre justering" är möjligt att göra inom ett redan prövat bygglov. För att undvika onödiga omkostnader, sena omprojekteringar och tidsfördröjningar i form av prövning av nytt lov, vore det önskvärt att frågan prövas i ett tidigare skede än inför startbesked.</p>
8	3.6	<p>För en närmare beskrivning av förhållandet till andra krav på cykelparkering i PBL. hänvisas det på s. 61 till Boverkets delrapport 2025:8.</p>	<p>I delrapporten framgår viktig information som behövs för att kunna förstå förhållandet mellan tomtkraven och författningsförslagets krav avseende cykelparkeringar. Det bör säkerställas att antingen delrapporten hålls lättillgänglig eller att skrivelsen om detta från delrapporten lyfts in i konsekvensutredningen så att det går att hitta enkelt i framtiden.</p>

Kapitel	Avsnitt	Kommentar	Föreslagen ändring
5	3.1 3.4	<p>Alternativ 1: Boverket föreslår att inte ställa krav på var cykelparkeringsplatserna ska finnas. Det möjliggör flexibla lösningar där till exempel en grupp av byggnader kan dela på en cykelparkeringsplats eller cykelförvaringshus och inte behöver ha separata cykelparkeringsplatser för varje byggnad. Därmed möjliggörs mer kostnadseffektiva lösningar än om krav till exempel skulle ställas i byggnaden eller på dess tomt.</p>	<p>Alternativ 1 (att inte ställa krav vart cykelparkeringsplatserna ska finnas) riskerar att leda till en låg faktisk användning av cyklarna. Forskning och kommunala riktlinjer visar att cykelparkeringens nära placering till bostadsentréer är avgörande för att cykeln ska upplevas som ett bekvämt och attraktivt färdmedel. När cykelparkering förläggs långt från bostaden minskar benägenheten att använda cykeln, vilket i sin tur motverkar intentionerna om ökad cykling och hållbar mobilitet.</p> <p>Mot denna bakgrund framstår Alternativ 1 som ett icke hållbart alternativ, då det inte säkerställer att cykelparkeringar finns i direkt anslutning till byggnaden. För att möjliggöra ett ökat cykelanvändande behöver cykelparkering i samtliga fall placeras inom byggnaden eller i omedelbar närhet till entrén.</p>
6	3.1 3.3	<p>Det finns en risk att en del av laddningspunkterna som direktivet orsakar inte kommer vara fastighetsekonomiskt lönsamma på grund av för låg beläggningsgrad.</p>	<p>En låg beläggningsgrad bör inte vara ett styrande argument i detta sammanhang. Om beläggningsgraden är låg innebär det i praktiken att byggnaden har fler parkeringsplatser än vad som motsvarar det faktiska behovet. I sådana fall bör i stället parkeringsutbudet justeras nedåt, så att fastigheten inte belastas med onödiga kostnader för överdimensionerade parkeringslösningar.</p> <p>Att motivera en fortsatt hög kapacitet enbart med låg beläggningsgrad riskerar att cementera ineffektiva ytor och går emot principen om resurseffektivt och behovsstyrt byggande.</p>

Vid behov, infoga ytterligare rader ovan