

Till Boverket

Ert Dnr: 246/2025

Boverkets förslag till föreskrifter och allmänna råd om hållbar mobilitet**Sammanfattning**

Stockholms stad tillstyrker i stort Boverkets förslag till föreskrifter och allmänna råd om hållbar mobilitet.

Stockholms stad anser att förslagen balanserar avvägningen mellan konsekvenser och behovet av förflyttning i en mer hållbar riktning. Samtidigt visar förslagen på en viss flexibilitet och anpassningar i krav, vilket Stockholms stad menar är positivt.

Stockholms stad vill dock betona att förslaget behöver förtydliga hur friyta ska prioriteras när utrymme saknas eller är begränsat för både friyta och parkering.

Stockholms stad anser att förslaget för laddningsinfrastruktur fokuserar på installation av teknik och kvantitativa krav kopplade till parkeringsplatser, snarare än de faktiska användarnas behov av tillgång till laddningsinfrastruktur.

Ställningstaganden

Stockholms stad tillstyrker i stort *Boverkets förslag till föreskrifter och allmänna råd om hållbar mobilitet*. Förslagen bidrar till att integrera transport- och energifrågor i den byggda miljön och skapar förutsättningar för en ökad cykelinfrastruktur och elektrifiering av transportsektorn. Vilket är centralt i omställningen till fossilfria drivmedel och för att nå såväl de nationella som lokala klimatmål.

Cykelparkeringar

Stockholms stad anser att förslagen balanserar avvägningen mellan konsekvenser och behovet av förflyttning i en hållbarare riktning. Samtidigt visar förslagen på en viss flexibilitet och anpassningar i krav, vilket Stockholms stad menar är positivt. Det ger kommunen större möjlighet att anpassa lösningar efter lokala förhållanden.

Stockholm stad antog nyligen Riktlinjer för mobilitet och parkering som innefattar mobilitetsåtgärder som standard och parkeringstal för cykel samt bil. Stockholms egna riktlinjer går något längre än Boverkets föreskrifter vad det gäller antalet cykelparkeringar och krav på att kunna låsa fast cykelramen. Stockholms stad ser därför

positivt på förslaget fortfarande medger att kommuner ges möjlighet att ställa högre krav än vad föreskrifterna medger. Vidare så uttrycker stadens riktlinjer antalet cykelparkering per 1000 kvadratmeter bostadsarea istället för antalet bostäder. Stockholms stad bedömer det måttet som mer lämpligt då det skapar ytterligare flexibilitet. Boverket bör också överväga att använda det måttet.

Stockholms stad vill påpeka att det finns en viss risk för att mobilitetskraven när de väl ska tillämpas, i praktiken, ges företräde framför andra kvaliteter i stads- och landskapsbilden. Stockholms stad menar därför att det finns ett behov av att tydligare klargöra hur avvägningen mellan mobilitetskraven och hänsynen till stads- och landskapsbild samt natur- och kulturvärden ska göras i bygglovsprövningen. Särskilt viktigt är att förtydliga hur bestämmelsen om att friyta ska prioriteras när utrymme saknas för både friyta och parkering, ska förstås i relation till de nya mobilitetskraven. Stockholms stad föreslår att det görs i föreskriften eller i en författningskommentar.

Laddningsinfrastruktur

Stockholms stad har mål för laddningsinfrastruktur på stadens parkeringsplatser på kvartersmark. Detta mål, 100 procent i innerstaden respektive 80 procent i ytterstaden till 2030, är högre än Boverkets förslag. Stockholms stads verksamheter har därför redan börjat installera laddning med högre ambitionsnivå. Stockholms stad bedömer att förslagen i grunden är väl avvägda och att flera av Stockholms stads kommunala bolag redan i dag uppfyller eller ligger i linje med de föreslagna kraven.

Stockholms stad anser samtidigt att förslaget fokuserar på installation av teknik och kvantitativa krav kopplade till parkeringsplatser, snarare än de faktiska användarnas behov av tillgång till laddningsinfrastruktur. Stockholms stad instämmer i bedömningen att regelverket i större utsträckning bör möjliggöra lösningar som optimerar nyttjandegrad och resurseffektivitet, exempelvis genom delad laddningsinfrastruktur. Sådana lösningar kan bidra till lägre investeringskostnader, minskad materialanvändning och därmed lägre klimatpåverkan, samtidigt som de ger en god tillgänglighet för användarna. Stockholms stad bedömer att det är angeläget att det i föreskrifterna tydliggörs att gemensam och delad laddningsinfrastruktur kan utgöra ett sätt att uppfylla ställda krav. Vidare bör regelverket i högre grad stödja flexibilitet och innovation, exempelvis genom digitala lösningar som möjliggör effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur.

Stockholms stad vill även lyfta att de retroaktiva kraven för befintliga byggnader, särskilt för lokalbyggnader med fler än 20 parkeringsplatser, kan få betydande ekonomiska och praktiska

konsekvenser för de kommunalägda bolagen. Det är viktigt att dessa krav utformas så att de är genomförbara inom rimliga tidsramar och att de inte motverkar redan pågående eller planerade investeringar i laddningsinfrastruktur. Det finns i detta sammanhang en risk att lösningar som i dag bedöms som effektiva och resurseffektiva, såsom delad laddningsinfrastruktur, inte fullt ut uppfyller de föreslagna kraven. Detta kan leda till behov av kostsamma kompletterande investeringar.

Stockholms stad vill avslutningsvis poängtera att i det fortsatta arbetet med föreskrifterna är viktigt att säkerställa en god balans mellan höga klimatambitioner och praktisk genomförbarhet, där flexibilitet, kostnadseffektivitet och lokala förutsättningar ges tillräckligt utrymme.

Karin Wanngård
Kommunstyrelsens ordförande
Enligt delegation

Yttrandet antas i enlighet med punkten 3:22 i Delegationsordning för Stockholms stad, rotlar och partikanslier