

Boverket
Diarienummer 246/2025

Svensk Cyklings yttrande gällande Boverkets förslag till föreskrifter och allmänna råd om hållbar mobilitet

Svensk Cykling lämnar härmed sitt yttrande över Boverkets förslag till föreskrifter och allmänna råd om hållbar mobilitet. Vi välkomnar arbetet med att ta fram ett samlat regelverk, men ser behov av justeringar som kan säkerställa att cykelns roll stärks. Sammankopplingen av regler för laddinfrastruktur för bilar och cykelparkering har lett till en rad brister i förslaget. Om parkering för cykel istället ges ett självständigt regelverk med tillhörande vägledning skulle det säkerställa en rättssäker, enhetlig och ändamålsenlig styrning som bidrar till ökad cykling.

En möjlighet att främja aktiv mobilitet

Tidigare i år skrev Boverkets generaldirektör under en avsiktsförklaring om att verka för ett rörelsefrämjande samhälle. Detta som en del av det initiativ för ökad rörelse som tagits av regeringen, där samhällsplaneringen och den bebyggda miljön ska främja fysisk aktivitet. Detta ligger helt i linje med intentionen i direktivet om byggnaders energiprestanda att förbättra förutsättningarna för aktiv mobilitet.

Det finns god evidens på att tillgången till säker cykelparkering påverkar om människor väljer att cykla regelbundet. Därför är det förvånande att Boverket föreslår en underimplementering av direktivet som inte ens lever upp de formella krav som ställs. Svensk Cykling vill med detta remissvar visa på möjligheten att göra en anpassning till svensk lag och svenska förhållanden som samtidigt innebär förflyttningar i den riktning som finns i både direktivet och regeringens initiativ.

Låt reglerna utgöra en miniminivå

Vi föreslår att kraven på cykelparkeringsplatser utgör en miniminivå och inte en ambitionsnivå. Detta gäller särskilt kravet på minst två cykelparkeringsplatser per lägenhet i flerbostadshus. Formuleringar i 2 kap. 2 § om "skälig anpassning" riskerar annars att leda till att kravnivån tolkas som en målsättning snarare än ett golv, vilket kan resultera i lägre standard, varierande tillämpning och minskad rättssäkerhet. De angivna kraven ska därför vara en lägsta acceptabel nivå, samtidigt som högre krav kan och bör ställas där det är motiverat.

Ta bort tomtkrav och koppling till bilparkering

I 2 kap. 1 § och 3 § kopplas regleringen till bilparkering som **finns i byggnaden eller på tomten till byggnaden**, och i 2 kap. 2 § respektive 2 kap. 4 § knyts kraven på cykelparkering till dessa bestämmelser.

I 2 kap. 1 § och 3 § kopplas regleringen till bilparkering som **finns i byggnaden eller på tomten till byggnaden**, och i 2 kap. 2 § respektive 2 kap. 4 § knyts kraven på cykelparkering till dessa bestämmelser.

Vi anser att kravet på cykelparkering ska vara självständigt och inte beroende av bilparkering. Den koppling till bilparkering som förslaget har, innebär att parkering för cykel blir underordnad bilparkering. Det strider mot etablerad praxis i svenska kommuner där gemensamma anläggningar för parkering och minskade krav på bilparkering växlas mot ökad tillgång till cykelparkering. Kravet på minst två cykelparkeringsplatser per lägenhet behöver därför gälla för alla flerbostadshus, oavsett krav på bilparkering. Om det är nödvändigt att knyta ytterligare krav på cykelparkering till bilparkering vore det mest logiskt att knyta till det som anges i bygglovet.

Att tolka ”i byggnadens närhet” som ”på tomten” är onödigt snävt. Vi föreslår en bestämmelse om att cykelparkering får tillgodoräknas även utanför den egna tomten, vilket skulle öppna upp för kostnadseffektiva lösningar. Dessa cykelparkeringar ska då vara avsedda för byggnadens användare och uppfylla krav på kapacitet, säkerhet och användbarhet.

Säkerställ användbarheten

Det självklara målet med denna reglering ska vara cykelparkering som går att använda och som möter de faktiska behoven. Avsaknaden av funktionskrav kan i värsta fall leda till att regelverket driver kostnader som inte ger tillräckligt nytta för cyklister.

Förslaget saknar krav på att cykelparkering ska vara användbar. Det finns därför en risk att kraven uppfylls formellt men att parkeringarna inte fungerar som det var tänkt. Det kan vara på grund av nivåskillnader där det är opraktiskt att gå med cykeln, trånga passager där vissa cyklar inte kommer igenom eller att man inte kan garantera att cykeln kan parkeras på ett stöldsäkert sätt. Därför behövs övergripande funktionskrav.

I definitionen av **cykelparkeringsplats** anges att en plats för en standardcykel ska anses uppta en area med måtten **0,60 x 1,90 meter**. Detta mått är för snävt för god funktion (se VTI-rapport 1155). Cyklar måste kunna manövreras in och ut utan att styren och andra delar hakar i varandra.

I definitionen av cykelparkeringsplats (1 kap. 7 §) anges att en plats för en standardcykel ska anses uppta en area med måtten 0,60 x 1,90 meter. Detta mått är för snävt för god funktion (se VTI-rapport 1155). Måtten behöver justeras eller kompletteras med allmänna råd som säkerställer att parkering kan ske utan konflikt mellan cyklar och att det är enkelt att manövrera cykeln när man parkerar.

Kraven på platser för cyklar med större dimensioner, såsom lastcyklar, behöver bli tydliga. Formuleringen ”skäligen omfattning” ger stort tolkningsutrymme och kan leda till att behovet underskattas. Därför behövs en miniminivå, exempelvis som en andel av det totala antalet platser, med möjlighet till anpassning utifrån byggnadens storlek och användning. Samma behov av förtydligande gäller både flerbostadshus och lokalbyggnader.

Beräkningsmetoden för användarkapacitet i lokalbyggnader behöver förtydligas. Då undviks godtyckliga bedömningar som kan göra att kravnivån i praktiken sänks.

Formuleringen i 2 kap. 4 § andra stycket och 4 kap. 4 § andra stycket om lokalbyggnader som personer ”normalt inte anländer till med cykel” är problematisk och går inte att härleda till direktivet. Formuleringen befäster rådande resvanor eller godtyckliga uppfattningar om rådande resvanor, i stället för att främja mer aktiva transportsätt. Begreppet ”upplevd otillgänglighet” är alltför godtyckligt för att utgöra grund för undantag och ger ett för stort tolkningsutrymme. Undantag bör begränsas till fall där cykelparkering uppenbart saknar praktisk funktion.

Förslaget i I 3 kap. 3 § att undanta byggnader som ägs av ideella organisationer saknar helt stöd i direktivet. Det är också särskilt olämpligt då ideella organisationer ofta äger sådana lokaler som besöks av barn och unga, för vilka cykeln ofta är den enda möjligheten till självständig förflyttning. Direktivets formulering som kopplar undantag till orimliga kostnader är mer lämplig.

Regelverket bör kompletteras med vägledning om säker laddning av elcyklar. Detta för att undvika osäkra och provisoriska lösningar. Cykelparkering bör, där det är motiverat, förberedas för säker laddning genom särskilt avsedda och tekniskt säkra lösningar, såsom laddzoner eller laddskåp.

Slutligen saknar förslaget svar på hur den tekniska rådgivningen om cykelparkering ska gå till. Den kan ske i form av Allmänna råd eller vägledning riktad till byggherrar, fastighetsägare och kommuner. Rådgivningen ska baseras på forskning och beprövad erfarenhet om vad som gör cykelparkering funktionell och attraktiv.