

REMISSYTTRANDE 2026-04-17

Boverket

Diarienummer 246/2025

## Svenska Cykelstäders yttrande gällande Boverkets förslag till föreskrifter och allmänna råd om hållbar mobilitet

Svenska Cykelstäder lämnar härmed sitt yttrande över Boverkets förslag till föreskrifter och allmänna råd om hållbar mobilitet.

Svenska Cykelstäder är en förening med 44 svenska kommuner, 6 regioner och 7 associerade partners som arbetar målmedvetet med ökad och säker cykling. I vårt yttrande har vi granskat Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen utifrån ett cykelperspektiv.

Vi välkomnar Boverkets arbete med att ta fram föreskrifter och allmänna råd för hållbar mobilitet. Att mobilitet kopplas tydligare till byggnadssektorn är ett viktigt steg för att nå klimatmålen och för att skapa bättre förutsättningar för hållbara resor då byggnader och deras mobilitetslösningar har stor betydelse för hur människor väljer att resa. Förslaget innehåller flera viktiga steg i rätt riktning, men vi ser behov av vissa justeringar för att säkerställa att cykelns roll stärks på ett ändamålsenligt och långsiktigt hållbart sätt. Vi anser att regelverket behöver utvecklas ytterligare för att fullt ut bidra till ett transportsystem i linje med klimatmål och nationella transportpolitiska mål.

Nedan redovisar vi våra synpunkter och förslag, med fokus på föreskrifterna.

### Kraven på cykelparkering ska vara en mininivå, inte en ambitionsnivå

Låt det framgå av föreskrifterna och de allmänna råden att kraven på cykelparkeringsplatser är en mininivå och inte en ambitionsnivå. Detta gäller särskilt kravet på minst två cykelparkeringsplatser per bostadslägenhet i flerbostadshus, såsom det framgår av författningsförslaget i anslutning till 8 kap. 4 § första stycket 1 i plan- och bygglagen (PBL) samt de föreslagna föreskrifterna i avsnittet om bostadsbyggnader i Boverkets förslag till föreskrifter och allmänna råd om hållbar mobilitet (se bl.a. kapitel om cykelparkeringsplatser i bostadsbyggnader).

I konsekvensbeskrivningen och i avsnittet om lämplighetsbedömning öppnar Boverket för anpassningar av kravnivån utifrån lokala demografiska, geografiska och klimatomåliga förutsättningar. Vi ser en risk att detta, i synnerhet begreppet "*skälig anpassning*" (se avsnitt om anpassning av kravet på cykelparkeringsplatser), kan tolkas som att den angivna nivån är en målsättning snarare än ett golv. Detta kan leda till systematiskt lägre cykelstandard och tillämpning som varierar mellan kommuner och byggherrar. För att säkerställa rättssäkerhet, likvärdig tillämpning och att regelverket bidrar till faktisk ökning av cykling bör det därför förtydligas i föreskrifterna och/eller i de allmänna råden att angivna krav på parkeringsplatser för cykel är en lägstanivå, och att högre krav fortsatt kan och bör ställas där det är motiverat.

### Gör cykelparkering till ett självständigt krav

I 2 kap. 2 § skriver Boverket att ett flerbostadshus med bilparkering som avses i 1 § ska ha minst två cykelparkeringsplatser per bostadslägenhet. Det innebär att kravet på cykelparkering villkoras av att byggnaden omfattas av krav på bilparkering (2 kap. 1 §). En sådan koppling saknar saklig

grund och är inte förenlig med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2024/1275 om byggnaders energiprestanda (omarbetning). Direktivet anger uttryckligen att krav på cykelparkering inte bör vara beroende av, eller nödvändigtvis kopplat till, tillgången till bilparkering. Dessutom anges att medlemsstaterna bör möjliggöra minst två cykelparkeringsplatser per bostadsenhet även där det inte finns några bilparkeringsplatser.

En konstruktion där cykelparkering beror av bilparkering kan skapa oönskade effekter och kryphål. I många kommuner tillämpas parkeringsnormer som möjliggör bostadsprojekt utan bilparkering (så kallade p-tal-0-projekt) eller kontorslokaler i centrala lägen med god tillgänglighet till kollektivtrafik och cykelburen transport. Om kravet på cykelparkering här hade kopplats till krav på bilparkering, kan resultatet bli minimalt med cykelparkeringar i lägen där behovet i själva verket är stort. Det går helt emot de intentioner och praxis som svenska kommuner under 15–20 år har arbetat fram i sina kommunala mobilitets- och parkeringsnormer.

Vi förordar i stället alternativ 2 framför alternativ 1 för flerbostadshus. Detta eftersom kravet på cykelparkering då omfattar alla flerbostadshus, oavsett bilparkering. En sådan utformning ligger i linje med direktivets syfte att främja hållbara transportlösningar och stärker cykelns ställning. Alternativ 2 innebär även en förenkling i tillämpning för såväl kommuner som byggherrar. Det minskar risken för att större bostadshus faller utanför regelverket, exempelvis i de fall parkering löses genom parkeringsköp på annan fastighet.

### **Koppla cykelparkering till bygglov**

I 2 kap. 1 § och 3 § kopplas regleringen till bilparkeringsplatser som finns i byggnaden eller på tomten till byggnaden. Genom hänvisningarna i 2 kap. 2 § respektive 2 kap. 4 § blir kraven på cykelparkering därmed indirekt knutna till dessa bestämmelser. Detta riskerar att begränsa möjligheten att tillgodoräkna cykelparkering som anordnas utanför den egna tomten, trots att sådana lösningar i många fall kan vara mer ändamålsenliga. Det riskerar även att göra kraven på cykelparkering otydliga i bygglovsprocessen och i praktiken underordnade bilparkering.

Vi anser att kraven på cykelparkering ska kopplas till bygglovet och inte vara avhängiga hur bilparkering löses eller om bilparkering över huvud taget anordnas i eller vid byggnaden. Cykelparkering är en grundläggande del av byggnadens funktion och tillgänglighet och ska därför prövas självständigt i bygglovet.

Vi föreslår att det införs en bestämmelse i 2 kap. 2 § och 2 kap. 4 § som anger att cykelparkeringsplatser får tillgodoräknas även om de anordnas utanför byggnadens tomt, under förutsättning att de:

- är tydligt avsedda för byggnadens användare och besökare,
- är belägna i omedelbar närhet till byggnaden,
- uppfyller kraven på kapacitet, tillgänglighet, säkerhet och faktisk användbarhet.

Vi föreslår också att tillgången till sådan cykelparkering ska säkerställas på lång sikt, exempelvis genom rättslig reglering, servitut eller avtal. Om den av någon anledning tas bort, ska den ersättas med en likvärdig lösning.

### Utveckla kraven för cyklar större än standardcyklar

Kraven på parkeringsplatser för större cyklar, såsom lastcyklar och cyklar med släp, är för otydliga. Formuleringen att de ska anordnas i "skälig omfattning" i både 2 kap. 2 § (flerbostadshus) och 2 kap. 4 § (lokalbyggnader) lämnar ett för stort tolkningsutrymme. Det kan leda till godtyckliga bedömningar och tillämpningar mellan kommuner och projekt.

Avsaknaden av en uttrycklig miniminivå för andelen cykelparkeringsplatser som ska vara anpassade för större cyklar riskerar att göra kravet verkningslöst i praktiken och kan skapa ett kryphål där sådana platser helt uteblir. Detta står i kontrast till den faktiska utvecklingen, där andelen lastcyklar och andra större cyklar ökar och där behovet av ändamålsenlig parkering redan är påtagligt. Det bör även beaktas att användningen av cyklar anpassade för personer med funktionsnedsättning, såsom armcyklar, ökar. Tillgången till parkeringsplatser för denna typ av utrymmeskrävande cyklar utgör därför en viktig tillgänglighetsfråga.

Vi föreslår därför att en lägsta andel anpassade cykelparkeringsplatser anges i föreskrifterna eller i de allmänna råden. Samtidigt bör regleringen möjliggöra flexibel användning, så att dessa platser även kan nyttjas av standardcyklar när de inte upptas av större cyklar.

### Inget funktionskrav för cykelparkering

I författningsförslaget regleras främst antalet cykelparkeringsplatser samt att dessa ska vara placerade i ett särskilt utrymme.<sup>1</sup> Av förslaget framgår däremot inga krav på att cykelparkeringen ska vara användbar i praktiken, t ex att den placeras och utformas på ett sätt som gör den säker och tillgänglig. Avsaknaden av funktionskrav kan göra att kraven formellt uppfylls, men att cykelparkeringen i realiteten inte används som tänkt. Det kan också leda till att folk avstår från att ta cykeln till byggnaden på grund av brist på tillräckligt säkra cykelställ där det är möjligt att låsa fast cykelns ram på ett tryggt sätt.

Det bakomliggande direktivet (EU) 2024/1275 anger att föreskrifterna ska kompletteras med teknisk rådgivning för tillämpningen. Här skulle ett övergripande funktionskrav göra nytta eftersom det då blir tydligt att det krävs mer av bra cykelparkering än ett visst antal platser.

Dessutom behövs en nationell vägledning riktad till kommuner och byggherrar för att säkerställa en enhetlig och rättssäker tillämpning. Uppdraget att ta fram en sådan vägledning skulle med fördel kunna ges till VTI/Cykelcentrum som har relevant expertis inom området.

Vägledningen bör exempelvis omfatta:

- Lokalisering – närhet och genhet till entréer
- Tillgänglighet – inklusive nivåskillnader, dörrar och framkomlighet
- Funktionella kvaliteter hos cykelställ – t ex möjlighet att låsa i ram och tillräckliga mått
- Säkerhet – t ex belysning, överblickbarhet och skydd mot stöld och skadegörelse

### Beräkningsmetod för användarkapacitet i lokalbyggnader behöver bli tydlig

I författningsförslaget om lokalbyggnader finns två varianter av hur byggherren kan dimensionera cykelparkeringarna (2 kap. 4 § samt motsvarande bestämmelse i 4 kap. 4 §): antingen utgår byggherren från minst 15 procent av byggnadens genomsnittliga användarkapacitet, eller så utgår byggherren från 10 procent av den totala användarkapaciteten.

---

<sup>1</sup> se exempelvis bestämmelserna om bostadsbyggnader i 2 kap. 2 § och om lokalbyggnader i 2 kap. 4 §, samt motsvarande bestämmelser i 4 kap.

Vi ser positivt på denna flexibilitet då olika typer av lokalbyggnader kan ha skilda användningsmönster. Samtidigt saknar förslaget en enhetlig metod för hur den genomsnittliga användarkapaciteten ska beräknas. Det kan försvåra kommunernas tillsyn och bygglovsprövning och minska jämförbarheten mellan projekt. Dessutom kan rättssäkerheten brista om olika kommuner och byggherrar har skilda antaganden och beräkningsätt för samma typ av byggnad.

Tydliga riktlinjer behövs för att undvika godtyckliga bedömningar och bristande enhetlighet i tillämpningen. Utan riktlinjer, kan byggherrar välja beräkningsmetoder som i praktiken minimerar kravnivån, exempelvis genom snäva tolkningar av samtidighet eller faktisk beläggning. Risken är då att byggnaden inte får cykelparkeringar som matchar de faktiska behoven. Därför behövs tydliga beräkningsprinciper i föreskrifterna eller i tillhörande allmänna råd.

### Undantag för lokalbyggnader

I 2 kap. 4 § andra stycket samt 4 kap. 4 § andra stycket anges att kravet får anpassas för "lokalbyggnader som personer normalt inte anländer till med cykel". Vi anser att denna formulering är problematisk och bör omarbetas eftersom det kan skapa kryphål i tillämpningen. Vad som är "normalt" varierar över tid, mellan platser och användare, och ger inte tillräckligt med vägledning för kommuner och andra myndigheter. Detta öppnar för inkonsekventa bedömningar och försvårar en likvärdig tillämpning av regelverket.

I stället bör den officiella svenska översättningen av direktivets formulering användas, nämligen: "*Särskilda lokalbyggnader som cyklar vanligtvis inte har tillträde till.*" Denna formulering är mer objektiv och knyter undantaget till byggnadens faktiska tillgänglighet för cykel, snarare än till antaganden om individers resebeteende.

Nuvarande undantag bidrar heller inte till ökad cykling. Om bedömningen utgår från dagens resmönster riskerar regleringen att befästa rådande beteenden snarare än att stimulera ökad cykling. Därmed motverkas syftet med regelverket att skapa förutsättningar för hållbara transportval.

### Undantag för ideella föreningar

I 3 kap. 3 § anges att kraven i 2 kap. inte behöver uppfyllas vid ombyggnad av en byggnad som ägs och används av en ideell organisation, om kostnaderna för att installera utrustning enligt 2 kap. överstiger 10 procent av ombyggnadskostnaden. Bestämmelsen innebär att samma undantag omfattar såväl krav på laddinfrastruktur som krav på cykelparkering. Detta är problematiskt eftersom de kostnads- och teknikskäl som kan motivera undantag från krav på laddningsinfrastruktur inte nödvändigtvis är relevanta för cykelparkering. Cykelparkering är i regel betydligt mindre kostnadskrävande och tekniskt enklare att anordna. Därför riskerar den nuvarande utformningen att göra så att krav på cykelparkering slopas utan en självständig prövning av kostnad, nytta och genomförbarhet.

Konsekvenserna blir särskilt olyckliga för byggnader som används för fritidsverksamhet, kultur och idrott, vilka ofta nyttjas av barn och unga. Här kan cykelparkering vara avgörande för möjligheten till självständig och trygg transport till och från aktiviteterna. Ett generellt undantag kan därmed motverka både folkhälso-, trafik- och klimatpolitiska mål. Därför föreslår vi att bestämmelsen i 3 kap. 3 § delas upp, så att undantag som motiveras av kostnadskrävande laddningsinfrastruktur inte automatiskt omfattar cykelparkering. Kraven på cykelparkering kan i stället regleras separat och endast kunna undantas efter en självständig bedömning av kostnader, genomförbarhet och funktion i det enskilda fallet.

## Främja säker laddning för elcyklar

I 1 kap. 7 § definieras ledningsinfrastruktur som infrastruktur som möjliggör installation av laddningspunkter för bland annat eldrivna cyklar. Vidare regleras krav på cykelparkering i 2 kap. 2 § (bostadsbyggnader) och 2 kap. 4 § (lokalbyggnader). Trots detta innehåller författningsförslaget inga krav eller allmänna råd om hur cykelparkeringar kan förberedas för säker laddning av elcyklars batterier.

Avsaknaden av vägledning innebär en risk för att laddning av elcyklar sker genom tillfälliga och mindre lämpliga lösningar, exempelvis i bostäder, trapphus eller andra utrymmen som inte är avsedda för laddning. Detta kan medföra förhöjda risker ur både brandsäkerhets- och elsäkerhetsperspektiv. Samtidigt innebär bristen på förberedda lösningar att potentialen för ökad användning av elcykel inte fullt ut tas tillvara.

Här hänvisar vi till Myndigheten för civilt försvar, som har råd för säker laddning av batterier<sup>2</sup>. Ett ställningstagande i föreskrifterna eller i tillhörande allmänna råd, baserade på MCF:s råd, kan både främja cykling med elcykel och stärka säkerheten. Vi anser att regelverket bör kompletteras med vägledning om att cykelparkering, där det är motiverat utifrån byggnadens användning, ska förberedas för säker laddning av elcyklar. Om laddning erbjuds bör den ske i särskilt avsedda och tekniskt säkra lösningar, exempelvis i anslutning till cykelparkering, i särskilda laddskåp eller i tydligt avgränsade laddzoner. Utformningen bör säkerställa god brandsäkerhet och minska behovet av provisorisk laddning i andra utrymmen som inte är avsedda för detta ändamål.

## Sammanfattning

Sammanfattningsvis behöver regelverket för cykelparkering förtydligas och skärpas för att säkerställa faktisk funktion och ökad cykling. Kraven bör tydligt utgöra en miniminivå, vara oberoende av bilparkering och prövas självständigt i bygglovet. Vidare behövs tydligare regler för större cyklar, införande av funktionskrav samt nationell vägledning för en enhetlig tillämpning. Även beräkningsmetoder, undantag och möjligheter till säker elcykelladdning bör preciseras för att undvika kryphål och säkerställa att cykelparkeringar motsvarar verkliga behov.

Vi vill särskilt lyfta följande:

- 2 kap. 2 § och 2 kap. 4 § – Krav på cykelparkering ska vara en tydlig miniminivå, gälla oberoende av bilparkering och kopplas till bygglovet.
- 2 kap. 2 § och 2 kap. 4 § – Inför en lägsta andel parkeringsplatser för större cyklar.
- 2 kap. – Komplettera med övergripande funktionskrav för att säkerställa användbarhet, säkerhet och tillgänglighet.
- 2 kap. 4 § och 4 kap. 4 § – Förtydliga beräkningsmetoder för användarkapacitet i lokalbyggnader.
- 2 kap. 4 § och 4 kap. 4 § – Justera undantag så att de blir tydliga och i linje med direktivet.
- 3 kap. 3 § – Särskilj undantag för cykelparkering från undantag för laddinfrastruktur.
- 1 kap. 7 § samt 2 kap. – Inför vägledning om säker och ändamålsenlig laddning av elcyklar

<sup>2</sup> <https://www.mcf.se/sv/rad-till-privatpersoner/brandsakerhet/brandsakerhet-i-hemmet/ladda-och-hantera-dina-batterier-sakert/hantera-mindre-litiumjonbatterier-sakert/>