

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	2026-04-17
Myndighet/Organisation/Företag	Tyréns (Företag)
E-postadress (myndighet/organisation/företag)	marcus.finbom@tyrens.se
Kontaktperson (namn)	Marcus Finbom

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 kap	2 §	2 cpl per lgh ger för många cykelplatser för mindre lägenheter, och för få cykelplatser för större lägenheter.	"minst två cykelparkeringsplatser" ändras till "minst 30 cykelparkeringsplatser per 1000 kvm BOA."
3 kap	1 §	Se ovan	"två cykelparkeringsplatser" ändras till "30 cykelparkeringsplatser per 1000 kvm BOA."

Kapitel	Paragraf	Kommentar	Föreslagen ändring
8	8.3.6 & 8.4.1	2 cpl per lgh ger för många cykelplatser för små lägenheter, och för få för stora lägenheter.	"två cykelparkeringsplatser" ändras till "30 cykelparkeringsplatser per 1000 kvm BOA."

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

Det föreslagna kravet på två cykelparkeringsplatser per bostadslägenhet riskerar att leda till ett systematiskt överutbud av cykelparkering, vilket innebär både ökade byggkostnader och onödig klimatpåverkan. Detta avviker från syftet i EPBD-direktivet, som ska bidra till hållbar mobilitet utan att inducera outnyttjade eller missgynnande resurser. Denna risk framträder tydligt när efterfrågan mäts i förhållande till boendetäthet, uttryckt i antal boende per 1000 kvm bruttoarea (BOA).



För att illustrera problematiken kan Göteborgs stad användas som exempel, se graf ovan. I kommunen bor det i genomsnitt cirka 30 personer per 1000 kvm

BOA i bostadsområden. För mindre lägenheter, under ungefär 35 kvm BOA, är talet i genomsnitt cirka 50 personer per 1000 kvm BOA. Vid en genomsnittlig lägenhet med tre rum och kök på cirka 70 kvm BOA, som omfattas av kravet att varje bostadsbyggnadsenhet ska ha två cykelparkeringar, motsvarar detta ca 2 personer per lägenhet, vilket i praktiken ger en helt annan relation mellan boende och parkeringsplatser än i andra lägenhetsstorlekar.

För mindre lägenheter, där boendetätheten per 1000 kvm BOA är högre, resulterar kravet på två platser per bostadsbyggnadsenhet i cirka 1,7 cykelparkeringsplatser per boende. För större lägenheter, där boendetätheten är lägre, hamnar motsvarande nivå runt 0,7 cykelparkering per boende. Det innebär att kravet systematiskt ger för mycket cykelparkering i små lägenheter och potentiellt för lite i större lägenheter, en konstruktion som inte följer den faktiska efterfrågan utan snarare en slumpmässig fördelning av ytor.

Ett övermått av cykelparkering innebär att byggare och fastighetsägare måste allokeras mer yta, komplexare lösningar och högre resursinsatser per boende, utan att detta står i förhållande till den faktiska nyttan i form av ökad cykelanvändning. Det ökar både byggkostnaden per bostad och den klimatpåverkan som kopplas till material, konstruktion och drift av dessa utrymmen, vilket som nämnts avviker från syftet i EPBD-direktivet.

Mot denna bakgrund föreslås en omformulering av kraven till ett ytbaserat mått, snarare än per bostadsbyggnadsenhet. En konkret, genomförbar och praktiskt robust nivå är att kräva minst 30 cykelparkeringsplatser per 1000 kvm BOA. Detta tal innebär att en genomsnittlig lägenhet med tre rum och kök på 70 kvm BOA, där två personer bor, får två cykelparkeringsplatser, vilket harmoniserar med den typ lägenhet som direktivets formulering har som målbild. För mindre lägenheter, där boendetätheten är högre, leder samma nivå till färre platser per lägenhet men ändå i balans med faktiskt antal boende. En cykel per boende är en markant höjning mot dagens genomsnittliga cykelinnehav, som ligger på 0,7-0,75 cyklar per person (Nationellt Cykelbokslut, 2019) och innebär en framtidssäkring av en fortsatt ökning av cykling och cykeläggande.

En sådan nivå kan även kompletteras med ett separat p-tal för mindre lägenheter (till exempel lägenheter under 35 kvm BOA), där det ställs krav på 50 cykelparkeringsplatser per 1000 kvm BOA, för att säkerställa att det inte blir för få platser i mycket små och tätbebyggda bostadsområden. Den här strukturen ger en tydlig koppling mellan boendetäthet och efterfrågan, minskar risken för systematiska överdimensioneringar och sänker samtidigt resursanvändningen per bostad.

Tidigare nämnd statistik sammanfattas i nedanstående tabell.

(Källa: SCB, 2025)

Lägenhetsstorlek	Antal boende per lägenhet	Antal cyklar per lägenhet (Boverkets förslag)	Antal cyklar per boende (Boverkets förslag)	Antal boende per 1000 kvm BOA	Nytt förslag
-30 kvm	1,2	2	1,7	47,51	50 cpl per 1000 kvm BOA
31-40 kvm	1,2	2	1,7	34,44	30 cpl per 1000 kvm BOA
41-50 kvm	1,4	2	1,5	30,11	30 cpl per 1000 kvm BOA
51-60 kvm	1,5	2	1,3	27,25	30 cpl per 1000 kvm BOA
61-70 kvm	1,8	2	1,1	28,27	30 cpl per 1000 kvm BOA
71-80 kvm	2,3	2	0,9	30,22	30 cpl per 1000 kvm BOA
81-90 kvm	2,6	2	0,8	30,72	30 cpl per 1000 kvm BOA
90+ kvm	2,8	2	0,7	28,38	30 cpl per 1000 kvm BOA