Svarsformulär

Processnummer	Diarienummer
3.2.1	246/2025

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	Gröna Mobilister
E-postadress (myndighet/organisation/företag)	Info@gronamobilister.se Klicka eller tryck här för att ange text.
Kontaktperson (namn)	Jesper Johansson Klicka eller tryck här för att ange text.

Remissvar (sätt kryss i vald ruta)

☐ Avstår

☐ Tillstyrker utan kommentar

☐ Tillstyrker med kommentar

☒ Avstyrker med motivering

Fastställd: dnr 5913/2024

Författningsförslaget

Ange vilket kapitel och paragraf som respektive synpunkt avser.

Kapitel	Paragraf	Kommentar	Föreslagen ändring
1	7	Att utgå från 0,6 meter bredd för cykel är allt för smalt i syfte att bygga ändamålsenligt. Måttet som används kan beskrivas som ett mått nära medel men det är svårt att förstå poängen med att inte planera några extra centimeter så att det ges marginal för variationer. Exempelvis för bilar används ett mått på parkeringsplatser som riktigt stora bilar knappt får plats inom, men där den stora majoriteten har gott om utrymme. Att använda 0,6 meter gör att planeringen enbart utgår från medel (eventuellt något mindre) och helt diskvalificerar större varianter.	Ändra 0,6 meter bredd till 0,7 meter bredd.
2	1	Laddning i flerbostadshus är en nyckelfaktor för att lyckas med omställning till fossilfria transporter, utvecklingen går allt för trögt och därför bör ambitionsnivån höjas avsevärt.	1. Förinstallerad kabeldragning för alla bilparkeringsplatserna 2. Laddpunkt vid minst hälften av bilparkeringsplatserna
2	4	Formuleringen utgår från att undantag ska göras för platser dit människor vanligtvis inte cyklar, samt för verksamheter som människor sällan väljer att cykla till. Detta leder till en principiell fråga. Ska dagens resvanor och dagens bristande möjligheter att cykla till vissa platser vara ett skäl att även framöver undanta dessa platser från krav på infrastruktur som möjliggör och främjar cykling? Om människor i dag inte kan cykla till en plats och därför inte heller gör det, riskerar detta att bli ett cirkelresonemang som motiverar att förutsättningarna inte förbättras. Ett exempel är drivmedelsstationer i perifera lägen, som historiskt sett sällan har varit målpunkter för cykelresor. Samtidigt har många drivmedelsstationer i dag en bredare verksamhet, med till exempel biluthyrning och bilpooler. Det kan innebära att målgruppen och besöksmönstret har förändrats. Enligt Boverkets nuvarande författningsförslag verkar en sådan förändring ändå inte vara tillräcklig grund för att bedöma undantagsfrågan på ett annat sätt.	Om byggnaden utifrån sitt läge och placering eller den verksamhet som bedrivs tydligt kan motivera godtagbara skäl för undantag så ska så kunna vara möjligt.

Kapitel	Paragraf	Kommentar	Föreslagen ändring
4	3	Kraven om laddningspunkter och laddningsinfrastruktur bör vara samma oberoende om parkeringsplatserna finns i byggnaden eller på tomten till byggnaden.	Ett mer ändamålsenligt regelverk, oberoende av var parkeringen är placerad, bör i högre utsträckning möjliggöra differentiering utifrån faktorer som besökarnas uppehållstid, omsättning på parkeringsplatserna och verksamhetens karaktär, exempelvis genom mer flexibla krav på antal laddpunkter i kombination med tydliga och långtgående krav på förberedande infrastruktur i form av ledningsinfrastruktur och förberedande kabeldragning.
5	3	Boverket landar i ett alternativ där cykelparkering och bilparkering flätas samman på ett onödigt vis. Till att börja med är Gröna Mobilister övertygade om att fastighetsbranschen är hygieniska nog att inte bygga fastigheter utan cykelparkering, särskilt på platser där det kan vara tal om parkeringsköp. Med det sagt finns det ändå skäl att föreskrifterna ger bättre vägledning och stöd i hur dessa ska resonera när det kommer till planering av cykelparkering. Vidare är bilparkering något oerhört kostnadsdrivande och relevant för en smalare målgrupp än de som berörs av cykelparkering. Cykelparkering är av stor betydelse för exempelvis barn, vilka enligt nuvarande lagstiftning, inte får köra bil. Det vill säga, i vissa fastigheter kan bilparkering vara för dyrt eller inte attraktivt för målgruppen men det påverkar inte alls behovet av cykelparkering då detta är frikopplat bilparkering.	Krav på cykelparkering bör inte kopplas till antalet bilparkeringsplatser. Cykelparkering bör i stället utgöra ett självständigt krav. Den föreslagna kopplingen till bilparkering saknar saklig grund och riskerar att försvaga cykelns ställning i planering och genomförande.