

Till  
remiss@boverket.se

## IVL:s remissvar avseende Boverkets förslag till föreskrifter och allmänna råd om hållbar mobilitet

Förslagen i denna remiss är en del av genomförandet av det omarbetade direktivet (EU) 2024/1275 om byggnaders energiprestanda (EPBD).

IVL Svenska Miljöinstitutet finner tanken bakom dessa förslag god. Det behövs krav som säkerställer tillgången vid flerbostadshus och lokalbyggnader till cykelparkering av hög kvalitet och till laddningsplatser för elfordon. De föreslagna föreskrifterna innebär en förbättring av nuvarande regelverk på detta område, men ambitionsnivån bör höjas ytterligare och föreskrifterna bör i flera fall förtydligas.

### Cykelparkering

Enligt det remitterade förslaget ska det finnas minst två cykelparkeringsplatser per lägenhet i nybyggda flerbostadshus om där finns fler än tre bilparkeringsplatser. Om det finns fler än fem bilparkeringsplatser ska det i befintliga och nya lokalbyggnader finnas cykelparkeringsplatser som motsvarar "minst 15 procent av den genomsnittliga eller 10 procent av den totala användarkapaciteten i byggnaden." Plats ska finnas i "skälig omfattning" till cyklar som är större än en standardcykel. Hänsyn får tas till lokala förhållanden.

IVL anser att två cykelparkeringsplatser per lägenhet är ett rimligt riktvärde. Det bör dock klargöras att detta är en acceptabel miniminivå och att fler cykelparkeringsplatser bör ordnas där det är motiverat.

En studie av Trivector Mobility och Prognoscetret påvisar samband mellan tillgång till säker och väderskyddad cykelparkering och ökad cykling.<sup>1</sup> Detta samband gör det meningsfullt att ställa krav på cykelparkering. En betydande andel

---

<sup>1</sup> Trivector Mobility och Prognoscetret: Evidensbaserad studie cykelparkering vid bostad. Rapport 2025:92 <https://trivectormobility.se/wp-content/uploads/2026/01/evidensbaserad-studie-cykelparkering.pdf>

av de cykelparkeringar som byggts åren 2018–2024 står dock oanvända enligt studien, vilket är ett tecken på att krav på kvalitet är viktigare än krav på kvantitet.

Frånvaron av funktionskrav i det remitterade förslaget skulle kunna leda till att föreskrifterna genererar kostnader som inte ger något mervärde för cyklister. Sådana funktionskrav kan gälla dimension hos cykelställ, tillgänglighet, väderskydd och stölskydd. Krav på cykelparkering för aktiva cyklister och på cykelförvaring bör också särskiljas. Dessutom bör innebörden preciseras av formuleringen att det "i skäligen omfattning" ska finnas plats för större cyklar som lådcyklar.

Ett förtydligande behövs också av innebörden av den "användarkapacitet" som avgör hur många cykelparkeringsplatser som ska etableras i lokalbyggnader.

Det är olyckligt att det remitterade förslaget låter kraven på cykelparkering betingas av förekomsten av parkeringsplatser för bilar. Detta sänder signalen att cykelparkering är underordnad bilparkering. Det går också på tvärs mot den moderna strategin vid kommunal planering att växla lägre krav på bilparkering vid nybyggnation mot högre krav på cykelparkering.

En brist hos det remitterade förslaget är att det inte innehåller några föreskrifter kring infrastruktur för elcyklar. Det bör exempelvis införas krav på att cykelparkeringsplatser ska förberedas för säkra och tillgängliga laddningar om det är motiverat.

## Laddningsplatser för bilar

De föreslagna föreskrifterna innehåller dels krav på förinstallerad kabeldragning och ledningsinfrastruktur, dels på installation av faktiska laddningspunkter.

I ett nybyggt flerbostadshus ska det finnas minst en laddningspunkt om det finns fler än tre bilparkeringsplatser. I en nybyggd lokal ska det finnas minst en laddningspunkt per fem bilparkeringsplatser. Om mer än hälften av lokalytan upptas av kontor ökas kravet till minst en laddningspunkt per två bilparkeringsplatser. Dessa krav gäller också vid ombyggnad som innefattar ingrepp i den elektriska infrastrukturen på lokalens parkeringsplats. För befintliga lokalbyggnader minskas kravet på antal laddningspunkter till minst en per 20 bilparkeringsplatser.

Enligt förslaget undantas ideella organisationer från kravet att erbjuda minst en laddningspunkt per 20 parkeringsplatser, och från kravet att installera fler laddningspunkter vid ombyggnad. Det senare undantaget föreslås gälla om kostnaden för installationen av laddinfrastruktur överstiger 10 procent av kostnaden för hela ombyggnaden.

IVL bedömer att de föreslagna kraven på antal laddningspunkter är rimliga, men avstryker förslaget att ge undantag för ideella organisationer, åtminstone som förslaget nu är utformat. Ett sådant undantag saknas i det underliggande EU-direktivet och har sitt ursprung hos den svenska regeringen. Ideella organisationer som trossamfund och fotbollsklubbar lockar ofta tillresande bilister som kan behöva ladda sina fordon. Om undantag alls ska ges bör det utgå från kostnaden för att installera laddinfrastruktur i relation till den ideella organisationens ekonomi snarare än till kostnaden för ombyggnaden.

Boverket bedömer i sin konsekvensutredning att fastighetsägare kommer att kunna föra över en stor del av kostnaden för en förbättrad laddinfrastruktur på hyresgästerna. Som generell synpunkt vill IVL framföra att kostnader för laddinfrastruktur i flerbostadshus inte bör fördelas på alla lägenhetsinnehavare genom höjd hyra, utan endast på dem som använder fastighetens parkeringsplatser. De som avstår bil ska inte behöva subventionera dem som väljer att ha bil. Å andra sidan bör kostnaden för laddinfrastrukturen inte enbart belasta dem som har laddbar bil, utan alla bilinnehavare. På så vis skapas incitament för elektrifiering. Båda dessa överväganden kommer naturligt till uttryck om kostnaden för laddinfrastrukturen täcks av en allmän höjning av parkeringsavgiften.

Med vänlig hälsning

*Per Östborn, expert hållbara transporter*

*Anders Roth, senior utredare och expert, transport och mobilitet*

IVL Svenska Miljöinstitutet AB