

Boverkets förslag till föreskrifter och allmänna råd om hållbar mobilitet – Remissvar från 2030-sekretariatet

Sammanfattning

Boverkets [förslag till föreskrifter och allmänna råd om hållbar mobilitet](#) innehåller väsentliga och i huvudsak välkomna skärpningar i förhållande till tidigare regelverk. Ambitionsnivån är dock låg gällande hur Sverige ska införliva berörda EU-direktiv, vilket är fel approach utifrån regeringens entydiga signal att EU:s klimatkrav ska nås, och att det huvudsakligen ska ske med hjälp av en påskyndad omställning till elektromobilitet. Därtill har regeringen genom att [skriva under den europeiska cykeldeklarationen](#) betonat att cyklingen ska öka. Boverkets slutliga föreskrifter bör ta höjd för detta, och inte – som blev tydligt vid myndighetens webinarium – prioritera att minimera arbetsinsatsen för fastighetsägaren.

Nedan genomgår Boverkets förslag utifrån samma rubriker och upplägg som i remissutskicket. 2030-sekretariatet har [tidigare i artikelform](#) presenterat sin bedömning av Boverkets förslag.

Krav vid uppförande av nya byggnader

Nya krav att införliva gällande laddning är för **flerbostadshus**

- Om det finns fler än tre bilparkeringsplatser ska det finnas förinstallerad kabeldragning för minst hälften av bilparkeringsplatserna, ledningsinfrastruktur för återstående bilparkeringsplatser, och minst en laddningspunkt.
- Om det finns bilparkering ska det finnas minst två cykelparkeringsplatser för varje bostadslägenhet, i skälig omfattning med plats för cyklar med större dimensioner. Kravet får anpassas till lokala förutsättningar.

För **lokalbyggnader** är kraven

- Om det finns fler än fem bilparkeringsplatser ska det finnas förinstallerad kabeldragning för minst hälften av bilparkeringsplatserna, ledningsinfrastruktur för återstående bilparkeringsplatser, och minst en laddningspunkt per fem bilparkeringsplatser. För en lokalbyggnad i vilken mer än halva bruttoarean är avsedd för kontorsverksamhet krävs minst en laddningspunkt per två bilparkeringsplatser.
- Om det finns bilparkering ska det finnas cykelparkeringsplatser som utgör minst 15 procent av den genomsnittliga eller 10 procent av den totala användarkapaciteten i byggnaden, i skälig omfattning med plats för cyklar med större dimensioner. Kravet får anpassas till lokala förutsättningar.

Bedömning:

Dessa förslag är exakt de samma som i tidigare förslag, och vi ser fortsatt ett tydligt behov av konkret vägledning från Boverket hur användarkapacitet beräknas, vad som avses med ”kontor” samt vad som krävs i termer av utrymme per cykel. Skrivningar som ”Det ska i skälig omfattning finnas platser för cyklar med större dimensioner än standardcyklar” behöver preciseras, liksom hur lämplighetsbedömningen utförs. Vi avvisar förslaget att kraven kan ignoreras ”om byggnaden utifrån sitt läge och placering eller den verksamhet som bedrivs typiskt sett inte är en sådan byggnad personer cyklar till” – syftet med hela EU-reglementet är inte enbart att underlätta för befintliga cyklisterna utan också att öka cyklandet.

Krav på redan uppförda byggnader

- En lokalbyggnad med bilparkering med fler än tjugo bilparkeringsplatser, som finns i byggnaden eller på tomten till byggnaden, ska ha tillgång till minst en laddningspunkt för laddning av elfordon.
- En lokalbyggnad med bilparkering med fler än tjugo bilparkeringsplatser som finns *i byggnaden* ska också ha ledningsinfrastruktur för minst hälften av bilparkeringsplatserna, eller minst en laddningspunkt per tio bilparkeringsplatser.
- Om byggnaden ägs och används av en ideell organisation, som är ett litet eller medelstort företag, om kostnaderna för att installera utrustning för laddning av elfordon överstiger 10 procent av den totala kostnaden för ombyggnaden, gäller inte kravet.
- En lokalbyggnad med bilparkering ska ha cykelparkeringsplatser som utgör minst 15 procent av den genomsnittliga eller 10 procent av den totala användarkapaciteten i byggnaden, med platser för cyklar med större dimensioner än standardcyklar i skälig omfattning.

För 2033 skärps EU:s krav till att offentligt ägda och/eller nyttjade lokalbyggnader med fler än tjugo parkeringsplatser ska ha framdragna kablar till minst varannan parkeringsplats.

Bedömning:

Förutom det mycket basala förstakravet, gäller kraven enbart parkeringar *inne i* byggnader, vilket avviker från hur Sverige tillämpat tidigare krav även på byggnadens tomt. Boverket menar att det skulle innebära ”mycket omfattande krav för större parkeringar utanför shoppingcenter, idrottsanläggningar och liknande anläggningar med ett stort antal parkeringsplatser som inte är på allmän plats.” De konstaterar dock att ”Frågan är dock om en sådan tillämpning är allt för snäv och inte kan anses ligga i linje med direktivets syfte för hållbar mobilitet”, och har tidigare resonerat kring ett mellanting där avståndet mellan byggnad och parkeringsplats ska vara avgörande.

Boverket kallar sitt förslag för en ”miniminivå”, men vi kan inte se att EU:s direktiv tillåter detta. Direktivet anger uttryckligen att kravet på laddningspunkter gäller *alla* parkeringar med fler än 20 platser, och så bör Sverige tillämpa direktivet. Det nuvarande och framtida behovet bör vara styrande, inte om parkeringen av historiska skäl är under tak eller ej. Det vore välgörande att snarast slå fast detta så att målet kan uppnås kostnadseffektivt, t.ex. i samband med annan utbyggnad. Det bör också slås fast att om det råder brist på utrymme så är cykel och bil jämställda färdslag, och det ena inte högre eller lägre prioriterat än det andra.

Att kravet på laddning inte ska gälla för ideella organisationer, stiftelser och trossamfund har sitt ursprung hos regeringen, som anger att ideella aktörer ofta har begränsad budget och att kravet på laddare kan bli orimligt dyrt för dem. Vi menar dock att avgränsningen är fel utformad, många ideella organisationer har ekonomiskt utrymme för att investera i laddinfrastruktur (t.ex. Svenska Kyrkan, Svenskt Näringsliv, större fotbollsklubbar, etc). Det gäller särskilt om förslaget att enbart omfatta parkeringar *i* byggnader kvarstår; att därtill exkludera ideella organisationer betyder i slutändan väldigt stora undantag och därmed stora avsteg från EU-kommissionens intentioner med förordningen.

För laddning bör slås fast vilken minimistandard som gäller, vilket också innebär att allt utöver minimiantalet och standarden kan erhålla statlig delfinansiering.

Laddutrustning

Förinstallerad kabeldragning och ledningsinfrastruktur för lokalbyggnader ska

1. vara dimensionerad så att laddningspunkter ska kunna användas samtidigt och effektivt om de installeras på samtliga bilparkeringsplatser med förinstallerad kabeldragning enligt 3 § första stycket 1, och
2. stödja installation av ett system för styrsystem för lastbalansering eller laddning, om det är motiverat och lämpligt med hänsyn till antalet laddningspunkter och kapaciteten i byggnadens elsystem.

Kraven på förinstallerad kabeldragning och ledningsinfrastruktur ska vara uppfyllda från elcentral till bilparkeringsplatsernas direkta närhet. Laddningspunkter ska kunna använda smart och dubbelriktad laddning, om så är lämpligt med hänsyn till antalet laddningspunkter, byggnadens förutsättningar att ta emot eller leverera ström vidare till aktuell nätägare, och nätägarens möjlighet att ta emot ström från aktuell byggnad. Laddningspunkter ska drivas på grundval av allmänt tillgängliga och icke-diskriminerande kommunikationsprotokoll och kommunikationsstandarder, på ett interoperabelt sätt. Laddningspunkter för växelström ska utrustas med uttag eller anslutningsdon av typ 2, för likström Combo 2. De ska placeras och utformas så att de är lätt åtkomliga och användbara. Utöver dessa författningstexter finns allmänna råd från Boverket som preciserar t.ex. vilket avstånd över marken laddutrustningen bör sitta.

Bedömning:

Det är positivt att kraven på laddutrustning framtidssäkras, men alla skrivningar med ”om så är lämpligt”, ”om det är motiverat” etc öppnar för ett olyckligt godtycke och skapar osäkerhet hos fastighetsbranschen vars kärnkompetens inte är laddinfrastruktur. I praktiken kan skrivningarna innebära att laddutrustningen inte framtidssäkras, vilket är särskilt olyckligt i tider av oro och stora behov av att säkra tillgången till el. Vi avstår från specifika tekniska skrivningar, men vill generellt betona vikten av att undvika inlåsningseffekter.

Ikraftträdande

Den 1 januari 2027 föreslås förändringarna träda i kraft, mer än ett halvår efter det egentliga sistadatomet för medlemsstaternas införlivande av EU-direktivet. Vi har svårt att förstå varför Sverige inte kunnat uppfylla detta krav och ser tyvärr att det är i linje med begränsade ambitioner att mer övergripande uppfylla EU:s klimatkrav.

Saknas från direktivet

EU-direktivet anger att medlemsstaterna ska ”överväga att införa ekonomiska stödsystem för installation av laddningsstationer, förinstallerad kabeldragning eller tomrör för parkeringsplatser” för bostadsbyggnader.

Här saknas helt förslag från Boverket; stöd för laddstationer finns men det är svårt att få stöd för förberedande arbete och där el behöver dras fram måste den första aktören ta hela kostnaden utan något upparbetat format för att kunna återfå delar av kostnaden från aktörer som ansluter sig senare. Vi uppmanar regeringen att skyndsamt återkomma med förslag på detta område, så att de kan träda ikraft samtidigt med föreskrifterna, den 1 januari 2027.

Slutord

Vi tackar för möjlighet att ge synpunkter på det remitterade förslaget, som vi till stora delar menar är ett för stort avsteg från EU-kommissionens intentioner för att kunna godtas. Ambitionsnivån behöver höjas särskilt avseende tillgång till laddning, undantag tas bort och skrivningar precis för att Sverige ska kunna anses ha uppfyllt EU:s förordning.

För 2030-sekretariatet

Mattias Goldmann