

Boverket

[remiss@boverket.se](mailto:remiss@boverket.se)

Stockholm den 15 april 2026

## Remiss om Boverkets förslag till föreskrifter och allmänna råd om hållbar mobilitet

Diarienum: 246/2025.

*Fastighetsägarna är branschorganisationen som arbetar för en väl fungerande fastighetsmarknad. Våra 15 000 medlemmar äger och hyr ut bostäder och lokaler över hela landet. Vi representerar såväl de största börsnoterade fastighetsbolagen, kommunägda bostadsbolag som privata fastighetsföretag och bostadsrättsföreningar*

Fastighetsägarna har givits möjlighet att inkomma med synpunkter på rubricerad remiss. Vi lämnar följande synpunkter.

### Fastighetsägarnas yttrande

#### Även föreslagen implementering leder till förgävesinvestering

Fastighetsägarna vill inledningsvis **framhålla och tillstyrka** att Boverket i huvudsak föreslagit en direktivstrogen minimiimplementering.

Samtidigt **konstaterar** Fastighetsägarna att delar av direktivets krav, såsom de nu utformas, riskerar att leda till förgävesinvesteringar. Mot denna bakgrund bör det **överbägas** om samtliga delar faktiskt bör genomföras i nuvarande form, särskilt där nyttan framstår som osäker i förhållande till kostnaderna. Här kan ett avvaktande förhållningssätt vara klokt.

#### Offentliga organ

Fastighetsägarna är medvetna om att det är olyckliga skrivningar i direktivet som Boverket nu har att förhålla sig till. Trots detta **avstyrker vi bestämt** de delar av förslaget som innebär att byggkrav differentieras beroende på om en byggnad ägs av eller nyttjas av ett offentligt organ.

Byggregler i svensk rätt utformas utifrån byggnadens egenskaper och den verksamhet som bedrivs i byggnaden, inte utifrån vem som äger eller nyttjar den. Att införa ett synsätt där

kravnivåer bestäms av hyresgästens identitet innebär ett tydligt avsteg från grundläggande principer i svensk bygglagstiftning och riskerar att leda till ett svåröverskådligt och inkonsekvent regelverk.

Den föreslagna konstruktionen innebär dessutom att kravet i praktiken träffar fel aktör. När det är ett offentligt organs nyttjande som utlöser kravet är det i realiteten hyresgästens identitet som är avgörande. Kravet riktar sig därmed i sak mot den offentliga hyresgästen, samtidigt som det formellt belastar fastighetsägaren. En sådan ordning brister i logik. Om lagstiftaren bedömer att offentliga aktörer bör gå före i omställningen bör skyldigheter riktas direkt mot dessa aktörer i deras roll som verksamhetsutövare eller lokalbrukare. Det faller på sin orimlighet att försöka uppnå detta genom byggregler som indirekt ställer krav beroende på vem som hyr.

Fastighetsägarna vill i detta sammanhang **understryka** att det inte är förenligt med svensk rättstradition att utforma byggregler som tar sin utgångspunkt i vem som nyttjar en byggnad. Regler som utgår från hyresgästens identitet skapar betydande rättsosäkerhet och tillämpningsproblem, inte minst i kommersiella hyresförhållanden där ansvar och rådighet är uppdelade mellan olika aktörer.

Den föreslagna ordningen väcker även frågor om rättssäkerhet i tillsynen. Det är oklart hur tillsynsmyndigheter ska fastställa om och när en byggnad omfattas av kraven. Att knyta krav till nyttjande riskerar att kräva löpande bedömningar av hyresförhållanden och förändringar över tid, vilket inte är förenligt med en förutsebar och enhetlig rättstillämpning.

Därtill medför förslaget en påtaglig risk för konkurrensnedvridning. Fastighetsägare kan komma att omfattas av olika krav beroende på om en hyresgäst är offentlig eller privat, trots att verksamheten i praktiken är densamma. Exempelvis kan en vårdcentral som drivs av en region utlösa mer långtgående byggnadstekniska krav än en privat vårdcentral i motsvarande lokaler. Ett sådant regelverk är inte konkurrensneutralt och riskerar att påverka etablerings- och hyresbeslut. Detta har inte konsekvensutretts av Boverket och Fastighetsägarna förväntar sig att Konkurrensverket uppmärksammar frågan.

Mot denna bakgrund **anser** Fastighetsägarna att det finns ett tydligt behov av att begränsa och precisera tolkningen av vad som avses med byggnader som "används av offentliga organ". Begreppet bör ges en snäv innebörd och avse situationer där ett offentligt organ faktiskt använder byggnaden i egen verksamhet och har rådighet över dess användning.

Det bör inte omfatta kommersiella hyresförhållanden där en privat fastighetsägare upplåter lokaler till ett offentligt organ. I sådana fall riskerar annars krav att i praktiken riktas mot fastighetsägaren på grund av hyresgästens identitet.

Mot denna bakgrund bör Sverige även tydligt **klargöra gentemot EU** att det **inte är möjligt** att på ett rättssäkert sätt införa byggregler som utgår från vem som hyr eller nyttjar en byggnad. Implementeringen bör i stället säkerställa att krav fortsatt knyts till byggnadens egenskaper och till den aktör som har faktisk rådighet att uppfylla dem.

Fastighetsägarna **anser** vidare att Sverige bör verka för att denna del av direktivet ses över och i förlängningen tas bort.

### **Ordval kring dubbelriktad laddning**

Fastighetsägarna har vidare uppmärksammat en inkonsekvens i hur kravet på dubbelriktad laddning beskrivs. I författningsförslaget används den korrekta formuleringen ”där så är lämpligt”.

Medan det i den förklarande texten anges ”där så är möjligt”. Skillnaden är materiell. ”Lämpligt” förutsätter en proportionalitetsbedömning, medan ”möjligt” riskerar att tolkas som ett mer långtgående krav baserat på teknisk genomförbarhet. Denna otydlighet riskerar att påverka rättstillämpningen och bör korrigeras så att direktivets formulering konsekvent tillämpas.

### **Två cykelparkeringsplatser per bostadslägenhet ej praktiskt möjligt**

Fastighetsägarna **konstaterar** att kravet på minst två cykelparkeringsplatser per bostadslägenhet innebär en långtgående reglering som riskerar att bli både kostnadsdrivande och svårt att tillämpa i praktiken. För många projekt, särskilt i tät stadsbebyggelse eller i byggnader med begränsade utrymmen, medför kravet betydande konsekvenser i form av ökade investeringskostnader, minskad flexibilitet i utformningen och i vissa fall undanträngning av andra funktioner.

Även om kravnivån har stöd i direktivet, är det tydligt att genomförandet på nationell nivå behöver utformas med hänsyn till proportionalitet och praktiska förutsättningar. Efterfrågan på cykelparkering varierar avsevärt beroende på faktorer som läge, tillgång till kollektivtrafik, hushållssammansättning och förekomsten av alternativa mobilitetslösningar. Ett enhetligt schablonkrav riskerar därför att leda till överdimensionering och ett ineffektivt utnyttjande av resurser.

Fastighetsägarna **anser** att det föreslagna undantaget är alltför snävt utformat och inte ger tillräckligt utrymme för den anpassning som krävs i praktiken. De angivna kriterierna fångar endast en begränsad del av de faktorer som påverkar behovet och riskerar därmed att leda till en stelbent tillämpning.

Mot denna bakgrund **föreslår** Fastighetsägarna att bestämmelsen om anpassning ges en bredare och mer funktionell utformning enligt följande:

*Kravet på antalet cykelparkeringsplatser i första stycket får anpassas om det är motiverat med hänsyn till lokala förutsättningar och en samlad bedömning av behov och genomförbarhet. Vid denna bedömning ska särskilt beaktas byggnadens läge och tillgång till kollektivtrafik, förekomsten av gemensamma mobilitetslösningar, utrymmesmässiga och tekniska förutsättningar samt möjligheten att tillgodose behovet genom samordnade lösningar inom eller i direkt anslutning till byggnaden. Anpassning får även ske om ett fullt genomförande av kravet inte är proportionerligt i förhållande till den nytta som uppnås, eller om det skulle medföra oskäliga kostnader.*

En sådan utformning möjliggör ett genomförande som uppfyller direktivets krav samtidigt som den säkerställer ett mer ändamålsenligt, proportionerligt och resurseffektivt resultat.

### **Bra med flexibilitet i lokalisering**

Fastighetsägarna **tillstyrker** Boverkets förslag att inte ställa krav på var cykelparkeringsplatser ska vara lokaliserade. Detta möjliggör flexibla och kostnadseffektiva lösningar, där flera byggnader kan dela på gemensamma anläggningar.

Fastighetsägarna **anser** att samma princip bör tillämpas även för laddinfrastruktur enligt artikel 14 i EPBD. Krav bör utgå från antalet parkeringsplatser som finns i byggnaden, vilket ger en tydlig och förutsebar grund för dimensionering. När kravnivån väl är fastställd bör det däremot finnas flexibilitet i hur kraven uppfylls. Lokaliseringen av laddinfrastruktur bör kunna lösas samordnat, exempelvis inom eller i direkt anslutning till byggnaden, på motsvarande sätt som redan tillämpas för cykelparkering. En sådan flexibilitet möjliggör ett mer effektivt resursutnyttjande och minskar risken för onödiga investeringar utan att syftet med regleringen går förlorat.

Ur ett samhällsekonomiskt perspektiv är det mer kostnadseffektivt att samordna laddplatser över fastighetsgränser, särskilt i täta stadsmiljöer. Exempelvis kan parkeringsköp frigöra plats för bostäder och gröna ytor. Det gör staden mer hållbar och levande, samtidigt som parkering kan lösas gemensamt på smartare sätt.

Gemensamma lösningar ger lägre kostnader, bättre utnyttjande av elnätet och ökad tillgänglighet. Fastighetsägarna **anser** att föreskrifter därför inte bör hindra samplanering genom snäva tolkningar av begrepp som "tomt" och "angränsande".

### **Brist på konsekvens kring tomtbegrepp**

Fastighetsägarna **konstaterar och välkomnar** att begreppet "tomt" inte längre återfinns i de retroaktiva kraven, där regleringen i stället är knuten till byggnaden. När kravet infördes i svensk rätt var Fastighetsägarna kritiska till att direktivets begrepp "i direkt anslutning" vidgades till "tomt". Bra att det nu korrigeras.

Mot denna bakgrund framstår det som inkonsekvent att motsvarande krav vid nyproduktion knyts till byggnadens tomt. En sådan skillnad i reglering öppnar för tolkning och riskerar att skapa onödiga begränsningar i hur kraven kan uppfyllas.

Fastighetsägarna **anser** därför att begreppet "tomt" bör utgå även i nyproduktionskraven avseende laddinfrastruktur och cykelparkeringsplatser. En sådan justering ligger i linje med instruktionen om en direktivstrogen minimiimplementering och bidrar till en mer enhetlig, flexibel och proportionerlig tillämpning, samtidigt som möjligheten till gemensamma lösningar i anslutning till byggnaden säkerställs.

Som beskrivits ovan är det ur ett samhällsekonomiskt perspektiv mer kostnadseffektivt att samordna laddplatser över fastighetsgränser, särskilt i täta stadsmiljöer. Exempelvis kan parkeringsköp frigöra plats för bostäder och gröna ytor. Det gör staden mer hållbar och levande, samtidigt som parkering kan lösas gemensamt på smartare sätt.

Gemensamma lösningar ger lägre kostnader, bättre utnyttjande av elnätet och ökad tillgänglighet. Fastighetsägarna **anser** att föreskrifter därför inte bör hindra samplanering genom snäva tolkningar av begrepp som "tomt" och "angränsande".

### **Användarkapacitet**

Fastighetsägarna **noterar** att Boverket föreslår att inte precisera hur genomsnittlig användarkapacitet ska beräknas. Även om behovet av flexibilitet är förståeligt innebär avsaknaden av vägledning betydande tillämpningsproblem. Det framgår inte hur användarkapacitet ska fastställas eller vilka metoder som är acceptabla, vilket riskerar att leda till bristande förutsebarhet och oenhetlig tillämpning.

Detta är särskilt problematiskt mot bakgrund av att kraven på cykelparkeringsplatser i många fall är relativt omfattande. När kravnivåerna är höga ökar behovet av tydliga och förutsebara beräkningsgrunder, eftersom variationer i tolkning kan få betydande konsekvenser för kostnader och utformning. Fastighetsägarna **delar** inte bedömningen att en beräkningsmetod i sig skulle innebära överimplementering. Det avgörande är vilken kravnivå som följer av metoden.

Fastighetsägarna **anser** därför att Boverket bör komplettera förslaget med vägledning eller schabloner för hur användarkapacitet kan beräknas, exempelvis kopplat till byggnadstyp, med möjlighet att i det enskilda fallet motivera avvikelse. Detta skulle säkerställa en mer förutsebar, rättssäker och enhetlig tillämpning.

Fastighetsägarna Sverige

Anders Holmestig

VD

Rikard Silverfur

Chef Utveckling & Hållbarhet