

Svar till:  
Boverket  
[remiss@boverket.se](mailto:remiss@boverket.se)

Sista svarsdatum: **2026-04-17**

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

### Uppgifter om svarslämnare

Datum	2026-04-13
Myndighet/Organisation/Företag	ICA Fastigheter AB
E-postadress (myndighet/organisation/företag)	Sara.wennmark@ica.se
Kontaktperson (namn)	Sara Wennmark

### 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	3-4	<p>Kravet på att vid nybyggnation förse samtliga parkeringsplatser med tomrör eller kabeldragning innebär, för fastighetsägare med stora parkeringsytor, en oproportionerligt hög investering. För anläggningar med fler än 400 parkeringsplatser innebär detta ofta merkostnader i storleksordningen 1–2 miljoner kronor per objekt, vilket belastar byggkalkylen avsevärt.</p> <p>Kravet tar inte tillräcklig hänsyn till faktisk efterfrågan, tekniska begränsningar i elkapacitet eller rimligheten i att dimensionera för ett samtidigt laddbehov på extremt stora parkeringsytor. Behovet av fler än 400 laddplatser vid en och samma lokalbyggnad bedöms som orimligt ur både ekonomisk och teknisk synvinkel.</p>	<p>Inför en övre gräns för hur stor del av parkeringsytan som kan omfattas av kravet. Exempelvis kan krav ställas på att upp till 400 parkeringsplatser omfattas, där 50 % förses med tomrör, 50 % med kabeldragning och 20 % utgör aktiva laddplatser. Parkeringsplatser utöver detta bör undantas från kravet. Därutöver bör investeringskravet relateras till byggprojektets totala budget för att säkerställa proportionalitet.</p>
2	3-4	<p>Förslaget saknar tillräckliga undantag för parkeringsplatser med särskild tidsmässig eller geografisk användning, såsom flygplatsers långtidsparkeringar, större pendlingsparkeringar och avlägsna arbetsplatser med bilburen arbetskraft. För dessa typer av parkeringar riskerar installationskostnaden att bli mycket hög samtidigt som nyttjandegraden av laddinfrastruktur bedöms som låg.</p> <p>Vidare finns betydande risker kopplade till tillgänglig elkapacitet, då det är osannolikt att den lokala elförsörjningen dimensionerats för att ett stort antal platser ska kunna användas för laddning samtidigt.</p>	<p>Inför tydliga undantag från kraven vid nybyggnation för parkeringsplatser med särskild användningsprofil, där laddbehovet är begränsat eller där tekniska förutsättningar saknas. Detta är nödvändigt för att undvika orimliga och ineffektiva investeringar.</p>

Kapitel	Paragraf	Kommentar	Föreslagen ändring
4	2-3	<p>Principen om en övre gräns för hur många parkeringsplatser som kan omfattas av laddkrav bör även tillämpas vid retroaktiva krav på befintliga lokalbyggnader. Detta är särskilt viktigt för fastigheter som har både parkeringsgarage och markparkering inom samma fastighetsområde eller i direkt anslutning till varandra, där laddplatser redan kan finnas anordnade.</p> <p>Utan en tydlig begränsning riskerar kraven att leda till överinvesteringar utan motsvarande nytta.</p>	<p>Inför ett tak för maximalt antal parkeringsplatser som kan omfattas av retroaktiva krav, samt möjliggör helhetsbedömningar på fastighetsnivå där befintlig laddinfrastruktur beaktas.</p>
3	1-3	<p>Kravet på att vid ombyggnad av parkeringsytor tillämpa samma krav på tomrör, kabeldragning och aktiva laddplatser som vid nybyggnation innebär betydande kostnadsökningar. Detta riskerar att leda till att fastighetsägare avstår från nödvändiga till-, om- eller underhållsåtgärder för att undvika de investeringar som kraven medför.</p> <p>Förslaget riskerar därmed att motverka sitt syfte genom att hämma utveckling och förbättring av befintliga parkeringsanläggningar.</p>	<p>Inför en övre procentuell gräns för hur stor del av ombyggnadskostnaden för parkering får utgöra i relation till det totala byggprojektets budget. Detta säkerställer att kraven tillämpas proportionerligt och inte får en styrande eller hämmande effekt på ombyggnadsprojekt</p>
3	1-3	<p>Kravet på att införa nya cykelplatser enligt nybyggnadskraven vid ombyggnation av parkeringsytor riskerar att medföra omfattande omdisponering av fastighetens ytor. Eftersom befintliga bilparkeringsplatser ofta har ett högt värde finns en risk att grönytor istället tas i anspråk för cykelparkering, vilket motverkar andra hållbarhetsmål kopplade till markanvändning och grönstruktur.</p>	<p>Möjliggör flexibilitet vid ombyggnad så att krav på nya cykelplatser kan anpassas efter fastighetens befintliga struktur, markförutsättningar och helhetsperspektiv, utan att leda till undanträngning av grönytor.</p>

Kapitel	Paragraf	Kommentar	Föreslagen ändring

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