

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	Vasakronan AB
E-postadress (myndighet/organisation/företag)	Daniel.holm@vasakronan.se
Kontaktperson (namn)	Daniel Holm

Remissvar (sätt kryss i vald ruta)

- Avstår
- Tillstyrker utan kommentar
- Tillstyrker med kommentar
- Avstyrker med motivering

Ingress:

Vasakronan är ett av Sveriges största fastighetsbolag och ägs av Andra, Tredje och Fjärde AP-fonderna. Vi äger främst kontors- och butiksfastigheter i några av Sveriges största städer där vi även utvecklar nya fastigheter och områden. Uppdraget från våra ägare är att skapa en hög riskavvägd avkastning men inte på bekostnad av människor eller miljö.

Vasakronan arbetar långsiktigt med att utveckla nya hållbara och energieffektiva fastigheter samt med att kontinuerligt energieffektivisera våra befintliga. 2010 var vår specifika energianvändning 200 kWh/kvm. 2025 hade den sjunkit till 65 kWh/kvm. Nästan 70 % av vårt fastighetsbestånd är idag taxonomilinjerat, vilket betyder att de antingen byggts med 10% bättre energiprestanda än BBR-kraven eller att de tillhör de 15% mest energieffektiva byggnaderna i sin kategori.

Lönsamheten i vår energiresa har varit god och kommer sig av lägre energikostnader, bättre intäktsmöjligheter (på grund av att lokalhyresgäster premierar energieffektiva fastigheter) samt väsentligt bättre finansieringsmöjligheter (både vad gäller traditionella banklån och genom upplåning i obligationsmarknaden).

Generellt anser vi att ambitionsnivån gällande energi är väldigt **låg** i Boverkets föreslagna föreskrifter, samtidigt som de ändringar som föreslås kommer att vara väldigt administrativt **betungande** och innebära kostnadsökningar som inte medför någon som helst energibesparing. Vi anser att det finns en risk att Sveriges energieffektiviseringstakt bromsas när låga och otydliga krav kombineras med administrativ börda.

Energideklarationen har gått från att i samband med införandet 2008, var ett tandlöst administrativt myndighetskrav till att - i samband med att den finansiella sektorn började tillämpa EU Taxonomin - vara ett mycket viktigt och strategiskt intyg för att vi ska kunna bevisa att en byggnad är en taxonomilinjerad finansiell aktivitet (EU:s gröna taxonomi aktivitet 7.1 och 7.7). Tillämpningen av EU Taxonomin inom finanssektorn har haft en mycket stor finansiell påverkan på grund av konkurrensfördelar i hyresmarknaden, samt förmånligare lånevillkor med märkbart lägre räntor. Detta har medfört att vi under de senaste tre-fyra åren lagt mycket resurser på att deklarerat om många av våra byggnader för att säkerställa korrekt area och att energideklarationen uttrycker fastighetens energiprestanda i primärenergital (PET).

Författningsförslaget

Ange vilket kapitel och paragraf som respektive synpunkt avser.

Kapitel	Paragraf	Kommentar	Föreslagen ändring
2	3	<p>Vasakronan har i snitt runt 25% laddplatser på parkeringsytorna per ort. Procentandelen laddplatser varierar mellan fastigheterna. Nyttjandegraden är överlag låg men varierar i beståndet. Att krävställa förinstallerad kabeldragning för minst hälften av bilparkeringsplatserna är orimligt högt. Kabeldragning utgör också en betydande del av kostnaden i ett laddinfra-projekt (upp till runt 30%) vilket gör kravet kostnadsdrivande och riskerar att bli en olönsam affär för fastighetsägaren på grund av denna överinvestering.</p> <p>Det höga kravet på förinstallerad kabeldragning riskerar att medföra installation av laddare med låg effekt vilket kunderna tenderar att rata idag. Kabeldragning och installation av laddare med högre effekt (7,6 kW eller högre) kommer medföra att fastigheten behöver kraftigare elanslutning mot nätet vilken är en utmaning redan idag.</p> <p>Det är inte rimligt med laddplatser på samtliga parkeringsplatser, därav är kravet på ledningsinfrastruktur till samtliga parkeringsplatser onödigt.</p>	<p>Vasakronan föreslår att föreskrifterna justeras så att ledningsinfrastruktur förbereds med laddplatser till hälften av parkeringsplatserna.</p> <p>Matande elkabel till elskåp/fördelningspunkt dimensioneras för utbyggnad av laddplatser till 50% av parkeringsplatserna vilket möjliggör utbyggnad av fler laddplatser, om behovet uppstår.</p> <p>Vidare bör föreskrifterna kompletteras med en avvikelse om fastighetsägaren kan visa på att hållbar mobilitet uppnås med andra lösningar, t ex mobilitetshubb.</p> <p>Kravet på ledningsinfrastruktur för samtliga parkeringsplatser reduceras till 50 % av parkeringsbeståndet.</p>
2	6	<p>Kravet säger att laddpunkter ska kunna använda dubbelriktad laddning. Detta är i grunden positivt, där så är lämpligt, men det finns några utmaningar som bör beaktas. Idag saknas en standard för hur laddboxen ska vara uppbyggd med reläkonfiguration och elmätning med avseende på inmatning av el. Detta försvårar utformning av laddbox och således möjligheten till dubbelriktad laddning. Vidare är dubbelriktad laddning en affärsmässig utmaning för fastighetsägare av lokaler (och flerbostadshus) då det inte är fastighetsägaren som äger (och styr över) bilens batteri. Det finns såväl ekonomiska som juridiska svårigheter affärsmässigt kopplat till dubbelriktad laddning.</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