



Gröna Mobilister  
Kornellgatan 18  
256 68 Helsingborg

Remissvar  
Dnr KN2025/00719  
16 juni 2025

Klimat- och näringslivsdepartementet,  
Energienheten

Skickat till:  
[kn.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:kn.remissvar@regeringskansliet.se)  
[kn.e.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:kn.e.remissvar@regeringskansliet.se)

*Remissvar från Gröna Mobilister gällande*  
**Tre rapporter från Boverket om genomförandet av  
direktivet om byggnaders energiprestanda  
(rapporterna 2025:3, 2025:6 och 2025:8)**

Gröna Mobilister är en ideell förening som verkar för en mobilitet som är anpassad till planetens gränser och global rättvisa. Vi vill stärka människors livskvalitet i städer och på landsbygd. Gröna Mobilister företräder inget särintresse när det gäller fordon, drivmedel eller val av mobilitetslösningar.

Gröna Mobilister är tacksamma för möjligheten att lämna synpunkter på denna remiss, och vi bistår gärna Klimat- och näringslivsdepartementet med fler synpunkter i det fortsatta arbetet för att uppnå ett fossilfritt, hållbart transportsystem.

## **Avgränsning**

Gröna Mobilister har valt att enbart lämna svar på rapporten om hållbar mobilitet (2025:8).

## Övergripande synpunkter

Positiva delar:

- Inkludering av cykelparkering som tekniskt egenskapskrav
- Beaktande av elsystemets kapacitet, smart laddning och V2G
- Retroaktiva krav på äldre byggnader

Övergripande kritik:

- Överdrivet fokus på minimikrav, risk för låg omställningstakt
- Viktiga delar i direktiv skjuts på framtiden
- Svag analys av cykelparkeringens betydelse

Generellt:

- Det hade varit önskvärt med vägledning hur användarkapacitet räknas ut.

## Detaljerade synpunkter

### Tekniskt egenskapskrav i PBL

För Gröna Mobilister är det självklart att vi tillstyrker breddningen av det tekniska egenskapskravet från enbart laddning av elfordon till begreppet 'hållbar mobilitet'. Det är ett rimligt steg för att tillgodose både dagens och framtidens behov av fossil-fria, yteffektiva och hälsosamma transportformer. Vi vill dock betona vikten av att detta krav inte stannar vid en semantisk förändring, utan också leder till faktiska funktionskrav i lagstiftningens tillämpning. Begreppet bör i förarbetena förtydligas som exempelvis inkluderande tillgång till cykelinfrastruktur, gångvänliga anslutningar och kollektivtrafiknära lösningar, i linje med EU:s arbete för MaS.

### Cykelparkering

Vi kan peka på att Boverket bör lägga betydligt större vikt vid utformningen av krav på cykelparkering. Det räcker inte att ange antal platser – det är lika avgörande att de är trygga, tillgängliga och funktionella. Fasta ramar, väderskydd, belysning, och särskilda utrymmen för lådcyklar och elcyklar bör tex bli normerande. Köpenhamn har goda erfarenheter av sådana krav i nybyggnadsprojekt, vilket delvis har bidragit till att över 60 procent av resorna i innerstaden sker med cykel. I Sverige bör föreskrifterna specificera att elcykelladdning möjliggörs i flerbostadshus och offentliga lokaler. Även tryggheten bör tas i beaktande genom krav på till exempel övervakning och fysisk utformning som motverkar stöld och skadegörelse.

### **Undantag och retroaktiva krav**

Boverkets linje att retroaktiva krav endast bör gälla för bilparkeringar inne i byggnader är otillräcklig. Det riskerar att undanta stora externa parkeringar till exempelvis sportanläggningar, sjukhus och handelsområden – områden där laddbehovet är stort. Vi bör trycka på att direktivets syfte bättre uppnås genom att även inkludera tomtparkerade platser, åtminstone där de är elnätsmässigt integrerade med byggnaden. Vidare bör de undantag som ges för ideella aktörer och småföretag analyseras djupare. Dessa grupper är ju centrala aktörer i civilsamhället och bör inte drabbas oproportionerligt. Därför bör antingen vissa stödsystem eller utökade anpassningsperioder övervägas.

### **Konsekvensutredning**

Den konsekvensutredning som redovisas i rapporten är väldigt begränsad eftersom den enbart behandlar lag- och förordningsnivån. För att kunna bedöma hur reglerna påverkar hushåll, fastighetsägare, kommuner (och klimatet) måste analysen ta sin utgångspunkt i de praktiska effekterna av tillämpningen. I exempelvis Oslo har kombinationen av reglerad cykelparkering, färdmedelsplanering och elfordonsinfrastruktur minskat bilanvändningen i nybyggda områden. En liknande modell bör ju kunna användas i Sverige, där bedömning sker av färdmedelsfördelning före och efter kravställande. Vi kan dessutom efterfråga en analys av de samhällsekonomiska nyttorna av beteendeförändringar kopplade till förbättrad tillgång till cykel och elbilsladdning.

### **Samordning med andra strategier**

Rapporten behandlar i relativt liten utsträckning hur de föreslagna åtgärderna kopplar till nationella mål och strategier inom klimat, hälsa, transporter och regional utveckling, vilket är en tydlig brist. Den nationella strategin för gång, cykel och kollektivtrafik samt Trafikverkets klimatstrategi bör integreras som referensramar. Även Agenda 2030-målen 3, 11 och 13 bör lyftas fram, särskilt i avvägningen mellan kostnader och nytta. Rapporten bör visa hur de nya kraven på hållbar mobilitet kan bidra till att minska transportrelaterade utsläpp, minska trängsel och skapa attraktivare stadsmiljöer. Samordningen bör också gälla kommunernas fysiska planering där mobilitet och bebyggelse behöver hanteras integrerat.

## **Förslag till förbättringar**

Baserat på dessa brister och utvecklingsområden vill vi föreslå följande förbättringar:

1. Förtydliga och avgränsa begreppet 'hållbar mobilitet' i PBL och dess förarbeten. Det bör omfatta fler transportslag än elbilsladdning och inkludera funktionella kopplingar till cykel, gång och kollektivtrafik. Tydlig normering av detta begrepp ökar förutsebarheten för aktörer inom byggsektorn och stärker möjligheten att använda bygglagstiftningen som verktyg för att främja klimat- och folkhälsomål.
2. Skärp kraven på cykelparkering genom föreskrifter som anger inte bara kvantitet, utan också kvalitet. Exempelvis bör det föreskrivas skydd för väderpåverkan, möjligheter till säker förankring, tillgång till elcykelladdning samt plats för specialcyklar. Köpenhamn, Paris och Amsterdam visar att sådana krav kan bidra till stora förändringar i transportbeteenden och samtidigt skapa attraktivare stadsmiljöer.
3. Utöka retroaktiva krav till att omfatta även tomparkerade platser när de är i funktionell eller fysisk anslutning till byggnaden. Samtidigt bör differentiering ske så att krav inte ställs på tex små besöksparkeringar utan laddbehov. En rättvis och målinriktad tillämpning kräver att både tekniska och användarorienterade aspekter beaktas.
4. Analysera och synliggör konsekvenser för samtliga relevanta aktörsgrupper, inklusive ideella organisationer och små fastighetsägare. Detta bör kombineras med konkreta förslag på tekniskt stöd, ekonomiskt stöd och successiv införandeplan, särskilt för retroaktiva krav.
5. Integrera och synliggör hur de föreslagna åtgärderna bidrar till målen i andra strategier – exempelvis Sveriges klimatmål, Trafikverkets målbild för transportsystemet 2040, Agenda 2030 och Folkhälsomyndighetens riktlinjer om rörelse. Stärkt samordning ger inte bara högre legitimitet utan även ökad effekt per investerad krona.
6. Inspireras av och utvärdera internationella goda exempel. Bland annat har Oslos reglerade cykelparkering i kombination med tät kollektivtrafik och parkeringsrestriktioner lett till dokumenterad minskning av bilanvändning i stadsnära områden. Även Hamburgs strategi att samordna mobilitetskrav med bygglagsprocesser är ett föredöme.

7. Säkerställ långsiktig uppföljning och utveckling genom att införa indikatorer för mobilitetsmönster, klimatpåverkan och användning av ladd- och cykelinfrastruktur. Dessa indikatorer bör ligga till grund för framtida föreskriftsutveckling och nationell uppföljning.

För Gröna Mobilister

*Jesper Johansson, ordförande*