



Nr C 554  
November 2020

## Att styra mot minskad bilparkering - om Plan- och bygglagen, p-tal och mobilitetsåtgärder

Delrapport i projektet Kompark - kommunala parkeringsstyrmedel för energieffektiva städer

Åsa Romson (IVL), Maria Ivansson (Klimatkommunerna) och Fredrik Holm (konsult)



I samarbete med: Chalmers Tekniska Högskola  
och Klimatkommunerna

**Författare:** Åsa Romson (IVL), Maria Ivansson (Klimatkommunerna) och Fredrik Holm (konsult)

**Medel från:** Energimyndigheten

**Rapportnummer** C 554

**ISBN** 978-91-7883-225-5

**Upplaga** Finns endast som PDF-fil för egen utskrift

© **IVL Svenska Miljöinstitutet 2020**

IVL Svenska Miljöinstitutet AB, Box 210 60, 100 31 Stockholm

Tel 010-788 65 00 // [www.ivl.se](http://www.ivl.se)

Rapporten har granskats och godkänts i enlighet med IVL:s ledningssystem

## Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	4
Bakgrund .....	5
Rapportens syfte och metod .....	6
PBL och parkering – en rättslig analys .....	7
Plan- och bygglagens syfte, hänsyn till allmänna och enskilda intressen .....	7
PBL:s krav på parkering i skälig utsträckning .....	8
Vad innebär “i skälig utsträckning”? .....	9
Relationen allmän plats – kvartersmark .....	10
Parkeringsnormer och p-tal som styrinstrument .....	11
Analys av de utvalda frågorna .....	12
Kan PBL:s parkeringsregler styra mot minskad bilparkering i tätort?.....	12
Vad menas med mobilitetsåtgärder, kan de ersätta yta för bilparkering?.....	14
Exempel på så kallade icke-fysiska mobilitetsåtgärder.....	15
Vad kan konsekvenserna bli av att sätta noll i p-tal?.....	16
För och emot noll i p-tal.....	18
Hur sker samspelet mellan kvartersmark och gatuparkering? .....	19
Slutsatser.....	21
Är PBL ett hinder? .....	21
Förslag på regeländringar: .....	22
Referenser.....	23

# Sammanfattning

I forskningsprojektet "Kompark" analyseras potentialer och barriärer för olika parkeringsstyrmedel. Projektet vill öka kunskapen hos kommuner och privata aktörer kring möjligheter, effekter och genomförbarhet av befintliga och nya parkeringsstyrmedel. Denna delrapport är ett kunskapsunderlag kring de rättsliga förutsättningarna i plan – och bygglagen (PBL), samt aktörers syn på lagens hinder och möjligheter med mobilitetsåtgärder vid nybyggnation i större städer.

Idag är det främsta lagstiftningsproblemet för radikala åtgärder för att begränsa antalet nya parkeringsplatser i större städer en regel i PBL, kapitel 8 § 9 punkt 4, som syftar till att nybyggda fastigheter ska täcka vad som får bedömas vara ett skäligt faktiskt behov av bilparkering för den specifika fastigheten. I praktiken innebär den regeln att kommuner vid exploatering kräver parkeringsutrymme *minst* motsvarande det bilbehov som finns, och regeln ger inget egentligt stöd för kommunen att istället styra mot ett minskat framtida bilinnehav.

Medveten planering för ett underskott på p-yta på den egna fastigheten hindras dock inte av PBL så länge det inte alltför mycket går ut över de kringboendes enskilda intressen. Verktyg som p-köp, servitut på annan tomt, gemensam parkeringsanläggning och tillåten gatuparkering finns att använda. Men medveten planering för större underskott av bilparkering som inte täcks upp av utpekad yta i närområdet riskerar, förutom att bryta mot regeln ovan, att leda till att bilar i området kring fastigheten konkurrerar om platser med kringboende. Om detta inte åtgärdas genom olika styrinstrument (pris, mobilitetsåtgärder) kan den ökade konkurrensen leda till att en önskad trafiksituation.

Bilparkering måste också ses i ett områdesperspektiv. PBL:s uppdelning i kvartersmark och allmän plats försvårar områdesplanering för parkering då tillgång och pris på gatuparkering påverkar nyttjandet av p-platser på kvartersmark. Parkeringsutredningar för enskilda detaljplaner innehåller i bästa fall en beskrivning av påverkan på parkeringsutrymmet för kringboende, men diskuterar sällan möjligheterna att sänka de kringboendes parkeringsbehov.

Synen på bilen i staden har förändrats mycket sedan 1950- och 70-talen. Frågan om parkering är nu inte enbart en fråga om att hitta lämpligt markutrymme för hushållens bilar utan ses utifrån konkurrensen om mark för stadsutveckling, energihushållning med krav på ökad transporteffektivitet.

Rapporten föreslår följande regeländringar, vilka utvecklas mer i slutsatserna:

1. Peka ut energieffektiv användning av transportsystemet som allmänt intresse i PBL kapitel 2.
2. Ändra ordet 'parkering' i PBL kapitel 8 § 9 punkt 4 till 'mobilitet'.
3. En regel bör införas om att bilparkering inte får tillkomma på andra ytor än de direkt utpekade i detaljplan.
4. Utveckla ett planrättsligt verktyg för en styrande parkeringspolicy på områdesnivå.
5. Tydliggör i lagstiftning att kommuner inte får subventionera långtidsparkering.
6. Utveckla verktyg för mobilitetstjänster som inkluderar kringboende.

## Bakgrund

Denna rapport är en delredovisning inom forskningsprojektet Kompark med finansiering av Energimyndigheten. Projektet leds av IVL Svenska Miljöinstitutet med Klimatkommunerna och Chalmers Tekniska Högskola som ingående parter. Kompark analyserar potentialer och barriärer för olika parkeringsstyrmedel. Projektet vill öka kunskapen hos kommuner och privata aktörer kring möjligheter, effekter och genomförbarhet av befintliga och nya parkeringsstyrmedel. Denna delrapport är ett kunskapsunderlag kring de rättsliga förutsättningarna i huvudsakligen plan – och bygglagen (PBL), samt aktörers syn på hinder och möjligheter med mobilitetsåtgärder vid nybyggnation.

Många svenska kommuner vill planera och bygga mer bilsnålt i tätorter. Argumenten är ofta att en minskad bilanvändning i tätorter gynnar såväl klimatarbetet som utvecklingen av mer levande och hälsosamma städer. Detta bygger på att minskat antal bilresor och färre personbilar kan ge minskade klimatpåverkande utsläpp, lägre halter av hälsoskadliga luftföroreningar och mer vardaglig fysisk rörelse, och en del kommuner pekar på att detta även ger bättre bostadsekonomi och attraktivare städer (Trafikprogram för Örebro 2014). Det finns också nationella intressen i bättre folkhälsa, tillgång till mer mark för bostadsbyggande och transporteffektiva lösningar. Energimyndigheten tillsammans med fem andra myndigheter påtalar att målet om minst 70% minskning av klimatpåverkande utsläpp från vägtrafiken, räknat från 2010 till 2030, kräver omfattande förändringar av inte bara bilar och bränslen utan också i form av ökad transporteffektivitet med mindre vägtrafik (Energimyndigheten 2017).

Kostnader för byggande och underhåll av parkeringar belastar fastigheternas ekonomi, vilket i slutändan betalas av de boende som kollektiv. Detta gör att det från fastighetsägares sida ibland också finns en vilja att hålla nere mängden bilparkeringar vid bostäder. Nybyggnadsprojekt i tätorter med omfattande bilparkering ger ofta både sämre boendekvalitet och högre boendekostnader. Även för verksamhetslokaler kan parkeringsanläggningar vara kostsamma. Tillgängligheten till bilparkering vid verksamheter påverkar dock främst bilanvändande, medan parkering vid bostad i större utsträckning kan antas påverka både användningen och innehavet av bil för privatpersoner. Då denna rapport främst handlar om att styra bilinnehavet ligger tyngdpunkten på bilparkering vid bostäder.

Omfattningen av dagens bilinnehav, vid boende i flerbostadshus, är i viss mån en funktion av att parkering vid bostad är subventionerad och de verkliga kostnaderna för parkeringsplatsen betalas av skattekollektivet eller hyresgästerna. Om det privata bilinnehavet framöver blir mindre – till följd av högre kostnader för parkering eller till följd av t ex bättre kollektivtrafik, bilpooler eller autonoma fordon - finns risken att parkeringsanläggningarna blir en än större ekonomisk belastning för fastighetsägaren. Redan idag finns exempel där p-anläggningar i miljonprogramsområden utgör en ekonomisk börda för bostadsbolagen.

PBL utgör ramverk för den fysiska planeringen som kommunerna ansvarar för. Lagen ger kommunerna en stor flexibilitet i planeringen för att, från samhällets sida, verka för god markanvändning. Lagen anger styrande principer vid planläggning om deltagande och samråd samt avvägningar mellan enskilda och allmänna intressen. Vid sidan av den myndighetsutövning som kommunen gör via lagstiftningen regleras också många frågor rörande byggande och ansvarsförhållanden i civilrättsliga avtal mellan byggherre och kommunen, eller mellan fastighetsägare och privata aktörer.

Vid byggande av flerbostadshus finns möjligheter att skapa goda förutsättningar för hållbara resmönster. En fastighetsägare kan utöver bilparkeringsplatser erbjuda bra cykelparkering/cykelrum, laddplatser för el-bilar, möjlighet till delad bil och fraktcykel (bilpooler och lådcykelpooler), lokalisering nära god kollektivtrafik m m. Det finns också möjlighet till såväl generell som individanpassad information om t ex restider och resmöjligheter som stödjer val av hållbara transporter. Fastigheten kan dessutom förebygga icke önskvärda resor genom bra bredband som möjliggör arbete hemma och mottagningsställen för fastighetsnära avlämning av varor som beställs hem.

Möjligheterna till ett mer hållbart vardagsresande kan alltså i hög grad knytas till funktioner kring bostaden. Fastighetens lokalisering, utformning och förvaltning är på många sätt styrande för de resmönster som formas. Detta gör Plan- och bygglagen, tillsammans med annan parkeringslagstiftning (exempelvis Trafikförordningen och Avgiftslagen) och tillhörande anvisningar och praxis, till ett av de viktigaste ramverken, och styrmedlen, för en mer hållbar mobilitet i tätort. Boverket, Sveriges kommuner och regioner, SKR, och Fastighetsägarna pekar alla på att tillgången på parkeringsplatser är en av de faktorer som har stor betydelse för de boendes val av transportmedel och för resmönstret i tätorter (Boverket PBL-kunskapsbanken; SKL 2019; Fastighetsägarna Stockholm 2019). Parkering bör därför betraktas som ett viktigt styrmedel i samhällsplaneringen för att främja en hållbar stadsutveckling.

Tidigare forskning visar att kostnad och tillgång till parkering generellt har påverkan på bilanvändning och bilinnehav, däremot saknas idag god kunskap om hur ett sänkt parkeringstal vid bostäder tillsammans med ett paket av mobilitetsåtgärder påverkar färdmedelsfördelning och bilinnehav i nybyggda områden (Roth, Hult, C., Hult, Å., Vikengren & Koucky 2018). En aktuell genomgång av bland annat flera svenska nybyggnationsprojekt visar att hushåll i dessa områden har mer hållbara transportmönster och färre egna bilar vid bostaden men att det inte går att säga om det beror på områdets läge, att bilar flyttat ut på gatan i större uträkning eller att området attraherat hushåll med hållbarare transportmönster (Sprei, Hult, C., Hult, Å. och Roth 2020). I artikeln visas på vikten av att låga p-tal och mobilitetsinsatser slås fast i planprocessen och att bindande avtal kan upprättas som klargör ansvaret kring mobilitetsinsatserna mellan fastighetsägaren, kommunen och mobilitetsaktörer (Sprei et al. 2020, s 10).

## Rapportens syfte och metod

Syftet med denna delrapport är att analysera vilka rättsliga hinder som finns i Plan- och bygglagens regler och praktik som kan motverka en kommuns arbete för att minska behovet av egen bil i hushåll i tätort, och för att minska behovet av markyta i staden för bilparkering. Rapporten diskuterar hur reglerna skulle kunna ändras för att bättre stödja kommuners arbete för hållbar mobilitet i vardagen i tätorterna.

Studien genomförs med en kombination av rättsanalys, litteraturstudier, bakgrundsintervjuer med företrädare för parkeringsplaneringens praktik samt en expertworkshop. Hinder och möjligheter kring Plan- och bygglagens regler undersöks parallellt utifrån vad praktikerna uppfattar och det rättsläge som kan fastställas. Ett antal initiala frågor guidar analyserna både av det rättsliga materialet och praktiken:

1. Kan PBL:s parkeringsregler styra mot minskad bilparkering vid bostäder i tätort?
2. Vad menas med mobilitetsåtgärder, kan de ersätta yta för bilparkering?
3. Vad kan bli konsekvenserna av att sätta 0 i p-tal?

4. Hur ser samspelet kring bilparkeringen ut mellan kvartersmark och gatuparkering?

## PBL och parkering – en rättslig analys

### Plan- och bygglagens syfte, hänsyn till allmänna och enskilda intressen

Plan- och bygglagen (SFS 2010:900), förkortad PBL, syftar i sin portalparagraf till hållbar utveckling och till att mark- och vattenanvändning ska ske utifrån vad som från allmän synpunkt är mest lämpligt. Lagen kräver dock att det vid reglering av markanvändning görs en avvägning mellan allmänna och enskilda intressen. På så vis begränsas alltid handlingsutrymmet för kommunens fysiska planering av kravet på hänsyn till berörda enskilda intressen (Adolfsson & Boberg 2013, s 19).

PBL anger vidare att planläggning ska göras med hänsyn miljö- och klimataspekter och främja en långsiktigt god hushållning med mark, vatten, energi och råvaror samt goda miljöförhållanden i övrigt<sup>1</sup>. När klimatfrågan skrevs in i PBL 2010 påpekades särskilt att kommunernas samhällsplanering kan spela en viktig roll i klimatarbetet<sup>2</sup>. Tillägget syftade till att stärka kommunernas möjligheter och skyldigheter att verka för minskade transportbehov och lägre växthusgasutsläpp vid planering. Både Klimatberedningen (SOU 2008:24) och Energieffektiviseringsutredningen (2008:110) hade konstaterat att en medveten styrning av bebyggelseutvecklingen har stor betydelse för det framtida transportberoendet och att kommuner borde redovisa hur planerna leder till minskade utsläpp genom minskat transportarbete. Detta vägdes in av regeringen i förslaget på ändringar i PBL. Den fysiska planeringen pekades också ut att bidra till att nå Sveriges miljö kvalitetsmål *Begränsad klimatpåverkan*.

En begränsning av bilparkeringsytor kan anses både hushålla med mark och minska klimatpåverkande utsläpp. Det skulle därför vid första anblicken tyckas att PBL redan utpekar ut ett starkt allmänt intresse av att begränsa bilparkeringsytor och efterfrågan på bilresor. Detta står dock delvis emot ett intresse att tillgodose de transportbehov som samhället har som PBL:s mer specifika regler kring parkering speglar. Hinder för kommuners styrning mot minskad parkeringsyta kan också uppstå i avvägningen mot enskilda intressen där hyresgäster och andra brukare i grannfastigheter inte vill se ökad konkurrens om parkeringen. Lagen ger alltså inte någon tydlig vägledning när det gäller att minska bilparkeringsytorna då de allmänna intressena som skulle kunna ge stöd för sådan linje motsägs av mer specifika krav.

Det saknas en tydlig spegling i PBL och de allmänna intressena kring det idag etablerade perspektivet att transportsystemet måste användas mer energieffektivt än idag, det som kallas för transporteffektivt samhälle<sup>3</sup>. Ett transporteffektivt samhälle innebär i korthet en samhällsplanering för attraktiva och tillgängliga städer med minskat bilberoende där vi förbättrar tillgängligheten för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Samhällsvinsterna är flera med transporteffektivitet, exempelvis

---

<sup>1</sup> PBL kapitel 2 § 3

<sup>2</sup> Prop. 2009/10:170 s 161

<sup>3</sup> Se Trafikverket <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/samspel-mellan-trafik-och-bebyggelse/Planera-for-hallbara-stader-och-attraktiva-regioner/transporteffektivt-samhalle/>

minskade luftföroreningar, minskat buller och förbättrad hälsa genom ökad fysisk aktivitet. Att i PBL ange transporteffektivitet som allmänt intresse skulle synliggöra det perspektivet. Skillnaden mot att enbart peka ut minskad klimatpåverkan och hushållning med mark är kanske i rättsligt sammanhang inte så stor. Däremot skulle kommuners och fastighetsägares arbetssätt kring minskade p-ytor kunna få stöd om en sådan ändring genomförs i PBL. Till exempel kan utbildningsinsatser och nya handledningar till både kommunala planerare och exploatörer ge mer stöd för hur en transporteffektiv planering kan göras. Sådana insatser blir vanligtvis först aktuella om lagen ändras i någon bemärkelse.

Naturvårdsverket har pekat på flera möjligheter att stärka kraven på en transporteffektiv planering och även föreslagit att som överprövningsgrund för länsstyrelsen skriva in 'klimatpåverkan' (Naturvårdsverket 2018). En sådan ändring skulle tydliggöra att klimatpåverkan som en indirekt följd av den fysiska planeringen inte är en fråga som kommunen själv får avgöra vikten av. Ändringen skulle kunna ses som att den tvingar kommuner att planera transporteffektivt mot deras vilja. Fokus i denna rapport ligger på hur PBL bättre stödjer kommuner som *vill* planera för hållbarare transporter. Rapporten går därför inte djupare in på ändringar av detta slag.

## PBL:s krav på parkering i skälig utsträckning

I PBL kapitel 4 § 13 anges att kommunen i detaljplan både får bestämma krav på utrymme för parkering, placering och utformning, samt att viss mark eller vissa byggnader inte får användas för parkering. En referens görs till PBL 8 kapitel § 9 punkt 4 som är central för tolkningen av vilka kraven som ska ställas om parkering.

*9 § En obebyggd tomt som ska bebyggas ska ordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen. Tomten ska ordnas så att...*

*4. det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon,*

...

*Om tomten ska bebyggas med byggnadsverk som innehåller en eller flera bostäder eller lokaler för fritidshem, förskola, skola eller annan jämförlig verksamhet, ska det på tomten eller i närheten av den finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse. Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering enligt första stycket 4, ska man i första hand ordna friyta.*

Här anges alltså att utrymme för parkering, lastning och lossning ska ordnas eller finnas *i skälig utsträckning* - ett begrepp vi återkommer till. Här framgår också att friytor för utevistelse vid bostäder, skolor och förskolor har företräde framför parkering om ytan inte räcker för båda. Krav finns också på parkeringsplats för funktionshindrade.

Paragrafen i fjärde punkten är i stort sett likalydande med reglerna om tomters beskaffenhet i den tidigare plan- och bygglagen (1987:10) kapitel 3 § 15 punkt 6, som i sin tur speglade regler i Byggnadsstadgan § 53 som föregick plan- och bygglagen. Att det ordnas tillräckliga utrymmen för kort- och långtidsförvaring av fordon sågs i den tidigare lagstiftningen som ett rimligt krav för en



god bebyggelsemiljö och en väsentlig del i att förbättra tätorternas trafikförsörjning<sup>4</sup>. I motiven till reglerna från 1959 märks att det är de skriande behoven av att utveckla moderna parkeringsanläggningar till den växande bilismen som driver fram fastighetsägarnas ansvar för parkering:

*'De blott alltför välkända svårigheter, som den stora ökningen av fordonsbeståndet orsakat, torde till stor del bero på att denna ökning gått så fort, att man icke hunnit anpassa sig efter de ändrade förhållandena eller ens hunnit ta bestämd ståndpunkt till frågan hur garageringen skall ordnas.'*<sup>5</sup>

Ansvar för att tillhandahålla parkeringsplatser ligger alltså på fastighetsägaren, vilken har att följa kommunens bedömningar och anvisningar. Kommunen har tillsyn över fastighetsägarna i denna del.

PBL påtalar behovet av parkering av *fordon*, vilket innebär att ansvaret inte nödvändigtvis omfattar privata bilar utan också t ex bilpoolbilar eller cyklar. Fjärde punktens formulering om "eller i närheten av den [tomten]" öppnar också för möjligheten för fastighetsägaren att tillhandahålla parkering på närbelägen fastighet genom sk parkeringsköp. Parkering kan också ordnas i en gemensamhetsanläggning, till exempel i ett garage gemensamt för ett större område. Syftet med regeln är att säkerställa att det behov som finns av bilparkering kopplat till fastigheten ska tillfredsställas av fastighetsägaren och planen. På så sätt ger lagen här uttryck för ett perspektiv som i grunden är att behoven av parkering ska tillfredsställas. När lagen skrevs verkar också en god markanvändning snarare ha handlat om att säkerställa att tillräckligt med yta finns på tomtmark än att minska p-ytan totalt.

## Vad innebär "i skälig utsträckning"?

Boverkets vägledning säger att kommunen ska bedöma skäligheten för antalet bilparkeringar utifrån omständigheterna för platsen och med hänsyn till allmänna intressen som människors hälsa och säkerhet, trafikförsörjning, tillgänglighet, hänsyn till förebyggande av trafikolyckor och god trafikmiljö. Bedömningen av vad som är skäligt kan variera över tid. Samtidigt får skäligheten inte vara godtycklig, utan måste vara väl motiverad. Domstol kan i slutänden komma att avgöra skäligheten i enskilda fall i fall berörda parter klagat mot detaljplan- eller bygglovsbeslut.

Bland mark- och miljödomstolarnas vägledande avgöranden ger en sökning på ordet *parkering* endast ett avgörande. I domen *MÖD 2017:35* gav domstolen kommunen rätt gentemot en villaägare som ville ta bort sitt garage och istället använda två parkeringsplatser på gata. Kommunen avlog ändringen då det inte var klarlagt att p-platser utanför tomten skulle vara långsiktigt tillgängliga.

En bredare genomgång av rättsfall där befintlig bilparkering tas bort för att ge plats åt nybyggnation visar att domstolarna ger kommunerna en relativt stor handlingsfrihet, men att det måste göras ordentliga utredningar och bedömningar av beslutets konsekvenser för både enskilda och allmänna intressen (Boberg 2019).

Ännu vidare handlingsfrihet verkar kommunen ha i fråga om hur många bilparkeringsplatser som planeras vid nya bostäder. Domstolarna har inte sett låga parkeringstal som skäl för att upphäva

<sup>4</sup> Se prop. 1985/86:1 om ny plan och bygglag, s 245-

<sup>5</sup> Kungl. Maj:ts proposition nr 168 år 1959, s 289

detaljplaner när dessa är i linje med kommunens riktlinjer i parkeringspolicys. I en prövning ansågs 0,35 bilplatser per lägenhet inte oskäligt då fastigheten låg 200 meter från lokalt centrum och tunnelbana<sup>6</sup>. I en annan prövning, gällande området vid Tekniska Högskolan i Stockholm, ansåg såväl länsstyrelsen som domstolen att 0,25 bilplatser per lägenhet inom 1 000 meter från tunnelbana visserligen var lågt men ändå godtagbart, eftersom "områdets karaktär möjliggör gatuparkering i närområdet, och att parkeringsproblematiken inte är unik för den aktuella platsen utan finns i stora delar av innerstaden"<sup>7</sup>. Därtill hänvisar domen till det stora antalet cykelparkeringar samt tillgång till bussar i närområdet. Däremot hänvisar domstolen inte specifikt till att två av de bilplatser som ordnas vid fastigheten avdelas för bilpool vilket kan tyckas märkligt.

Detaljplaner där parkeringstalet satts till noll i anslutning till ny bebyggelse har vad vi kan se inte hittills överklagats eller prövats av domstol. Upplands Väsby detaljplan för flerbostadshuset Nouvelle överklagades visserligen av ägarna till en grannfastighet men då utan invändningar mot parkeringstalen. Domstolen prövade därför inte parkeringsfrågan i sitt avgörande<sup>8</sup>.

## Relationen allmän plats – kvartersmark

Allmän plats definieras i PBL som en gata, en väg, en park, ett torg eller ett annat område som enligt en detaljplan är avsett för ett gemensamt behov<sup>9</sup>. Boverkets PBL-vägledning tydliggör att en allmän plats inte mer än tillfälligtvis får upplätas för en enskild verksamhet (Boverket PBL-kunskapsbanken). Kvartersmark är all mark som är detaljplanelagd och som inte är allmän plats eller vattenområde.

På allmän plats kan därför s k gatuparkering bara ordnas för kort tid, i regel max ett dygn. Användningen av s k boendeparkering, där bilar till närboende tillåts stå parkerade i uppemot en vecka, är dock utbredd i storstädernas områden med äldre bostadsbebyggelse. En reglerad långtidsparkering på allmän plats för närboende inrättades med en försökslagstiftning 1979<sup>10</sup>. Detta skedde efter att kommunerna allt mer reglerat gatorna under 1970-talet då det blev allt fler bilar och en omfattande gatuparkering. Hårdare reglering av gatuparkeringen ledde till att boende i äldre områden började använda bil till arbetet i högre grad varför boendeparkering infördes för att ge boende bättre möjlighet att lämna bilen hemma. Lagstiftning krävdes för stöd att göra avsteg från likabehandlingsprincipen vid utformning av p-taxan på gatan och återfinns idag i den så kallade Avgiftslagen<sup>11</sup>. Städerna hade vid denna tid ingen rätt att kräva av fastighetsägare att iordningsställa parkering på kvartersmark men den ökade bilismen gjorde också att tomtmarken inte alls räckte till. För Stockholm har skedet beskrivits när en parkeringsplan i början av 1980-talet tas fram för äldre ytterförorter:

*En kraftigt utökad tomtparkering [sågs] kunna bidra till att förbättra trafiksäkerheten men försämra boendemiljön. De studier som gjordes inom ramen för parkeringsplanen visade att om all långtidsparkering skulle komma att ske på tomtmark behövde närmare 7 000 nya*

<sup>6</sup> Nacka Tingsrätt i dom om överklagande av dp för Västberga 1:1, P 517-17

<sup>7</sup> Nacka Tingsrätt i dom om överklagande av dp för Ruddammen 1, mål P 6621-16

<sup>8</sup> Nacka Tingsrätt i dom om överklagande av dp för Vilunda 18:1, mål P 5788-17.

<sup>9</sup> PBL 1 kap 4§

<sup>10</sup> Prop. 1979/80:34

<sup>11</sup> Lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplätelser av offentlig plats, m.m. 'I den omfattning som behövs för att ordna trafiken får en kommun ta ut ersättning i form av en avgift för rätten att parkera på sådana offentliga platser... För att underlätta för ...dem som bor i ett visst område att parkera inom området får avgifter tas ut efter särskilda grunder.' 2 §

*platser skapas inom flerbostadshusområdena i ytterstaden. En sådan utbyggnad sågs som både miljömässigt och resursmässigt svår att genomföra. Befintliga grönytor sågs som värdefulla samtidigt om konkurrensen om obebyggda markområdena ökat under senare år. Därtill fanns ingen lagstiftning som tvingade fastighetsägare att i befintlig bebyggelse anordna tillräckligt antal parkeringsplatser på tomtmark. Slutsatserna ledde fram till att tidigare tillämpande princip om att bilparkering i ytterstadens flerfamiljshusområden främst skulle ske på tomtmark frångicks. Istället sågs gatan som en parkeringsresurs, förutsatt att grundläggande säkerhets- och framkomlighetskrav uppfylldes. (Berglin 2017)*

Åtgärden att införa boendeparkering på gatan har också beskrivits som "ett partiellt övertagande av fastighetsägarnas skyldighet att möta den efterfrågan som hör ihop med fastigheternas användning" (Hagman, Gullberg & Lundin 2007). Idag ges boende ofta rätt till boendeparkering på gatan även om de bor i relativt nybyggda fastigheter där parkeringsbehovet ordnats på kvartersmark. Detta förutsatt att området är ett sådant område där boendeparkering på gatan erbjuds. En sådan ordning underminerar en god beläggning på fastighetens egna parkeringsanläggningar. Det finns olika praktiska och rättsliga uppfattningar i städerna kring hur boende i nyare fastigheter kan uteslutas från boendeparkering på gatan sett till bland annat likhetsprincipen och förbudet mot beslut med retroaktiv verkan<sup>12</sup>.

## Parkeringsnormer och p-tal som styrinstrument

Till kommunens översiktsplanering hör inriktningsdokument för hanteringen av parkering, ofta kallad parkeringsstrategi, *riktlinjer för parkering* eller likande. Här kan kommunen slå fast övergripande riktlinjer som att cykelparkeringen måste öka och peka ut att tillgången på bilparkering behöver hanteras olika i olika områden beroende på exempelvis bebyggelsestruktur, kollektivtrafik och läget i övrigt. Utifrån parkeringsstrategin fastställs grundläggande parkeringsnormer eller parkeringstal som riktvärde för behovet av parkering vid bostäder. Ofta specificeras parkeringstalet utifrån område och typ av bostäder. Parkeringspolicyn kan även ange om så kallade flexibla p-tal ska användas. Flexibla p-tal innebär att det är möjligt för exploatörer att få ett lägre antal parkeringsplatser att färdigställa förutsatt att de vidtar olika mobilitetsåtgärder som effektiviserar användningen av p-yta eller underlättar ett boende utan bil (SKL 2017). Framtagna parkeringstal är riktvärden för hur många parkeringsplatser en ny detaljplan ska möjliggöra och tillämpas vid bygglovsprövningen (Boverket, PBL-kunskapsbanken 2020). Parkeringstal används för både bil- och cykelparkering.

Att det i Sverige har utarbetats styrande normer för att på tomtmark säkra plats för bilparkering men inte exempelvis rättsliga normer för m<sup>2</sup> grönmark/boende har sin bakgrund i 1950-talet. Då växte den svenska bilparken snabbt samtidigt som många bostäder byggdes och nya stadsdelar utformades. Utifrån amerikanska förebilder och ett antagande om ständigt växande bilpark togs generösa normer fram – i regel en p-plats per bostad vid nybyggda flerfamiljshus (Berglin 2017). Även om p-talen för flerbostadshus i många tätorter nu sätts lägre för att hushålla med mark och resurser är sättet som PBL reglerar parkeringen på detsamma. Rättsreglerna syftar till att säkra upp att det minst tillförs lika många platser som det antas finnas bilar bland hushållen. Eftersom reglerna i grunden bygger på tanken att det behov av bilparkering som finns ska tillfredsställas blir

---

<sup>12</sup> Samtal med tjänstepersoner på trafikkontoret Göteborg Stad 2020-10-01 och exploateringskontoret i Stockholm Stad 2020-10-14.

det svårt för kommuner och fastighetsägare som istället vill styra mängden bilar och planera för att det behövs färre p-platser i framtiden.

Plan- och bygglagen ställer inga krav på kommunerna att ha en särskild parkeringsstrategi som del av översiktsplaneringen och det finns inte heller direkta krav på att parkeringsnormer ska finnas. Däremot underlättar dessa dokument för kommunen att behandla exploatörer lika och ge en saklig grund för de antal p-platser som krävs i enskilda fall. Domstolen ger ofta en kommun rätt att vid byggnation genomdriva sina krav när dessa finns väl motiverade av en allmän p-policy och denna har följts<sup>13</sup>.

Parkeringstalen anges oftast som minimala i förhållande till bostadsytan som byggs. En del kommuner sätter dock även maxtal för parkering i sin policy och i detaljplanens planbestämmelser anges att parkering på kvartersmark som inte är specifikt avsedd för parkering är förbjuden (Eskilstuna kommun 2016). Detta förhindrar att senare fastighetsägare kan utöka bilparkeringen på tomten utan att kommunen är med på saken.

Boverket har tagit fram en särskild vägledning om parkering som verktyg och flexibla p-tal (Boverket PBL-kunskapsbanken 2020). Vägledningen ger stöd till kommuner att göra en skälighetsbedömning som tar in både allmänna och enskilda intressen. Vägledningen avråder inte från att sätta mycket lågt minimala för bilparkering förutsatt att plats, byggnad och målgrupp ger förutsättningar för det.

## Analys av de utvalda frågorna

Många kommuner efterfrågar fler styrmedel för att minska bilanvändandet och parkeringsytorna i städer, för att därigenom uppnå såväl klimatmål som god hushållning med mark. Om detta vittnar bland andra medlemmarna i Klimatkommunerna. Idag anser de sig sakna tillräckliga verktyg för att kunna lösa detta på lokal nivå. De utvalda frågorna nedan syftar till att diskutera i vilken utsträckning PBL är ett direkt eller indirekt hinder för detta arbete och vilka förbättringar som kan göras. Varje fråga inleds med resonemang utifrån en rättslig analys och följs av en diskussion utifrån information om hur aktörer agerar, litteraturen och från expertsamtal.

## Kan PBL:s parkeringsregler styra mot minskad bilparkering i tätort?

Plan- och bygglagen medger inom vissa ramar såväl en målrelaterad som en efterfrågerelaterad parkeringspolitik. Utifrån hänsyn till allmänna intressen om god markanvändning, resurseffektivitet och klimat stöds en målrelaterad parkeringspolitik. De specifika reglerna om att tomter ska inrymma parkering i skälig utsträckning kräver i grunden en efterfrågerelaterad parkeringspolitik, men ger relativt stort utrymme för lokal anpassning till de allmänna intressena. Enskilda intressen måste dock tas hänsyn till vilket försvårar, men inte omöjliggör för kommuner att minska parkeringsytorna. Om kommunen eftersträvar en minskad biltrafik i tätort krävs dock

---

<sup>13</sup> Se rättsfallet The Factory, Järla Sjö, Nacka, MÖD 2019-03-29

en tydlig linje i den fysiska planeringen. En parkeringspolitik som utgår från efterfrågan är mer av ett "default-läge" som regelverket ser ut och används idag.

Flera kommuner i Sverige har inom ramen för gällande lagstiftning jobbat länge med att reglera parkeringsutrymme vid bostäder i tätort utifrån syften att stödja mer hållbara transportmönster. Som visades ovan finns också stöd ifrån Boverket, SKR och även organisationer inom Fastighetsägarna för många åtgärder som ligger inom PBL:s nuvarande ram. Kommunernas arbete hålls ofta ihop kring parkeringsnormer för nybyggnation.

Kommuner grundar ofta sin parkeringsnorm på en politiskt antagen målsättning om förändrad färdmedelsfördelning där andelen hållbara transporter ska öka till angivna nivåer och bilismen minska i motsvarande grad. Sänkta parkeringstal är ett av verktygen i arbetet mot målet. Växjö kommun har till exempel som mål i sin översiktsplan att Växjö ska bli "en tätare och mer funktionsblandad stad där nästan alla persontransporter sker till fots, med cykel eller kollektiva färdmedel". Vilket i parkeringsstrategin förtydligas med följande målbild: "Parkeringen stödjer en stegvis förändring mot ett hållbart resande. Detta innebär att fler kommer att gå, cykla eller åka kollektivt mellan sina målpunkter." (Växjö parkering 2015)

Kommuner som använder sig av flexibla parkeringstal vid exploatering når ofta inte så långt i att minska parkeringsytan som de önskar. Flera kommuner som infört flexibla parkeringstal rapporterar att byggherrarna ännu inte tagit vara på de möjligheter till "rabatter" som flexibiliteten erbjuder. De ekonomiska drivkrafterna för byggherren att minska antalet p-platser är starka, men når bara ned till en viss gräns. Enkelt uttryckt blir genomslaget för låga/flexibla p-tal och nya mobilitetslösningar större ju dyrare tomtmarken är. Dyr tomtmark ställer större krav på ekonomisk avkastning vilket ökar intresset för annan markanvändning än parkering. Sådan tomtmark finns i regel i centrala, tätbebyggda lägen vilket gör att kollektivtrafiken byggs ut vilket ytterligare höjer markvärden. Här pekar vissa på att tätheten i sig utlöser en återkopplingsmekanism som bidrar till fortsatt förtätning (Fastighetsägarna, Hyresgästföreningen och Naturskyddsföreningen 2020). På samma sätt leder lägre tätheter och lägre markpriser till ökat intresse för parkering, vilket i sig återkopplar till en fortsatt utglesning. Sambandet är dock kontextberoende och icke-linjärt och går i dagsläget inte att kvantifiera.

För att kommuner ska kunna minska parkeringsytan vid nybyggnation krävs engagerade tjänstepersoner och politiker som systematiskt och strategiskt arbetar med flexibla parkeringstal och med att skapa förutsättningar för byggherrar att implementera mobilitetstjänster. Det krävs alltså ett aktivt och målinriktat arbete som till viss del kan få stöd av PBL. Om det i kommunorganisationen inte finns ambitionen att minska parkeringsytan, utan i stället att driva en parkeringspolitik som utgår från bilisters behov, ger PBL stöd även till detta.

Kommunerna kan göra mycket för att minska parkeringsytorna i den fysiska planeringen inom ramen för dagens regler i PBL. Dock finns i lagstiftningen en grund i att efterfrågan av bilparkering ska tillfredsställas vilket gör att kommuner och fastighetsägare som vill minska parkeringsytorna krävs på mer utredningar och mer arbete än om större parkeringsytor anläggs. Detta innebär ett hinder då endast mycket motiverade kommuner och tjänstepersoner driver på för minskade p- ytor.

Mobilitetsåtgärder eller likande begrepp saknas i PBL. De verktyg med flexibla p-tal som ger exploitören möjlighet att sänka antalet parkeringsplatser i ett projekt ger minskade parkeringsytor men ger sällan så stor effekt för implementeringen av mobilitetsinsatser som önskas.

## Vad menas med mobilitetsåtgärder, kan de ersätta yta för bilparkering?

En detaljplan innehåller en plankarta och planbestämmelser som knyter an till det fysiska utrymmet. Därtill finns ofta en planbeskrivning. Vid ansökan om bygglov ges beslut utifrån detaljplan och PBL. I detaljplan och bygglov kan anges var bil- och cykelparkeringen ska ordnas men där kan också anges vilka andra fysiska mobilitetsåtgärder som ska genomföras. Det kan då handla om till exempel samutnyttjade parkeringsplatser (på eller i närheten av fastigheten), plats för bilpool eller väl utformade cykelparkeringar. Detaljplanen och PBL-beslut kan således enbart hantera mobilitetsåtgärder som i någon mån gör anspråk på fysisk yta.

Andra mobilitetsåtgärder är av icke-fysisk natur. Dit hör rabatterade kollektivtrafikkort och avtal med bilpools- och cykelpoolsleverantörer. Sådana icke-fysiska åtgärder kan inte regleras genom detaljplan, utan genomförs genom civilrättsliga avtal. Varaktigheten i icke-fysiska åtgärder är i princip avhängig hur de civilrättsliga avtalen kan utformas.

PBL:s krav på att tomter ordnar med parkering i skälig omfattning syftar på både bil- och cykelparkering, men i vilken utsträckning cykelparkering eller andra mobilitetsåtgärder kan ersätta yta för bilparkering beror på om de kan antas faktiskt sänka fastighetens behov av bilparkering. Om kommunerna väljer att utforma sina policydokument till stöd för en parkerings- eller mobilitetsplanering så att både fysiska och icke-fysiska mobilitetsåtgärder främjas möter det dock inga hinder i lagen.

Det är ganska vanligt att kommuner samlar olika övergripande frågor för transportplaneringen och mobilitetsinsatser i en samlad plan, ibland benämnd mobilitetsplan. Där är utgångspunkten att invånaren ska ha möjlighet att förflytta sig med lämpligt färdmedel som får komplettera varandra snarare än att konkurrera. Exempel på detta finns i Sundbyberg, Karlstad, Borås, Lund och Eskilstuna, men listan kan givetvis göras längre.

Processen att komma fram till p-tal för en specifik fastighet ser olika ut i olika kommuner. Vanligt är dock att kommunen har ett grundtal, baserat på fastighetens läge och närhet till kollektivtrafik. Därutöver ges reduktion vid p-köp eller samutnyttjande av parkeringsplatser. Därefter ges möjlighet till reduktion av antalet parkeringsplatser om olika typer av mobilitetsåtgärder erbjuds de boende vid inflyttning.

En del kommuner har inga färdiga förslag på mobilitetsåtgärder för byggherren att plocka ifrån, utan för en dialog vid varje enskilt fall. Andra kommuner ger möjligheten att välja ett paket av åtgärder eller att ta fram en grön resplan/mobilitetsplan. Beroende på åtgärdernas bedömda effekt, ges reduktion på p-talet. För att en fastighetsägare ska få bygglov för sin fastighet krävs att parkeringsplatser för bil, och i många kommuners fall även för cykel, anordnas enligt parkeringsnormen.

Diskussionen om stadens behov av transporter innefattar ett antal värdebärande begrepp. För många är sannolikt "trafik" mer eller mindre synonymt med bilarnas rörelsemönster i staden, och i äldre lagstiftning betonas värdet av biltrafikens framkomlighet. Idag används oftare uttrycket "mobilitet", vilket även används flitigt inom ramen för detta projekt, och företräder då ett rörelsemönster och ett transportbehov som är så tekniskt neutralt: Huvudsaken är att transporten kan genomföras; på vilket sätt är underordnat.

I våra expertsamtal har också begreppet "tillgänglighet" figurerat, även där i en tekniskt neutral kontext. Då menar man i regel en fysisk planering som i sig bidrar till att minimera behovet av

transporter överlag, i synnerhet sådana som kräver fordon. En mer konkret uttolkning är ambitionen att placera vardagens målpunkter som livsmedelsbutiker, barnomsorg, skola inom gångavstånd från bostaden. Tillgänglighet handlar också om en utformning av gaturummet som gör det trivsamt och attraktivt att röra sig som gående.

Ett exempel på hur tillgänglighet kan beaktas i den fysiska planeringen finns i Norrköpings översiktsplan från 2017<sup>14</sup>, där man kartlagt stadens olika stadsdelscentra och definierat deras influensområden som en cirkel med 500 meters radie runt centret ifråga. En sådan kartläggning visar att större delen av stadens bostadsbebyggelse de facto har tillgång till ett stadsdelscentrum inom gångavstånd.

Ett annat exempel av intresse är Malmö stads arbete med ett normativt index för hållbar tillgänglighet som baseras på åtta olika kriterier som t ex mäter restid för gång eller cykel till 10 typiska målpunkter. Den kartläggning som gjorts av 226 delområden i Malmö med hjälp av detta index visar att 59 procent av befolkningen har vad modellen definierar som "god tillgänglighet" med hållbara färd sätt (Trivector 2013).

## Exempel på så kallade icke-fysiska mobilitetsåtgärder

En utveckling har skett där flera mobilitetsåtgärder innefattar även sådana tjänster och funktioner som inte direkt kan knytas till fysisk yta och därför inte direkt kan regleras genom detaljplaner. Gränserna mellan fysiska och icke-fysiska mobilitetsåtgärder är dock inte helt klar och blandningar finns.

### Bilpool

Här kan kommunen ange om bilpoolen ska vara etablerad vid inflyttning. Om bilpoolen ska vara nyetablerad och dedikerad till fastigheten eller om anslutning till befintlig bilpool i närområdet godtas. Hur långt avstånd till bilpoolen som godtas. Antal bilpoolsbilar. Hur medlemskapet i bilpoolen ska fungera; om det tex ska gälla alla boende i fastigheten, om medlemskapet ingår i hyran och hur länge det gälla (vanligt är fem år).

### Cykelpool och cykelfrämjande åtgärder

En cykelpool med elcyklar och cykelkärror eller lådcyklar som de boende kan använda när de behöver. God cykelservice med t ex fast installerad cykelpump, möjlighet att tvätta cykeln och god snöröjning vid cykelparkeringen. Även god standard på cykelförråd med till exempel dörröppnare, tillgång till verktyg för cykelservice och laddmöjlighet för el-cyklar.

### Åtgärder för att främja resande med kollektivtrafik

De boende ska vid inflyttning erbjudas kostnadsfritt kollektivtrafikkort i tex 30, 90 eller 365 dagar. Fastighetsägaren kan göra tillköp av kollektivtrafik. Realtidstavlor för kollektivtrafiken. God kvalitet på gångvägar till hållplatser och cykelparkering vid start och målpunkt.

### Informationsåtgärder

Kan vara att de boende ska få information om hållbart resande – t.ex. kollektivtrafik och bilpoolslösning – i samband med marknadsföring av bostäderna och vid inflyttning. Att fastighetsägaren förbinder sig att ge kontinuerlig marknadsföring av hållbart resandeåtgärder, erbjuder boende en resecoach eller att arrangera en årlig mobilitetsaktivitet.

---

<sup>14</sup> Tillgänglig: <https://kartor.norrkoping.se/spatialmap> [2020-10-26]

## Avgifter

Här kan åtgärder som tex att p-avgift tas ut för övriga parkeringsplatser eller att parkeringshyran särredovisas, alltså att parkering inte får ingå i hyreskontraktet utan ska särredovisas på avier och avtal. För verksamheter kan kopplas krav på betalning till en så kallad *mobility management fond*.

## Övriga mobilitetsåtgärder

Leveransskåp för varor och andrautrymmen för hemleverans i fastigheten.

Åtgärderna kan regleras i ett mobilitetsavtal som tecknas mellan kommunen och fastighetsägaren. För att åtgärderna sen ska genomföras kan det även krävas att avtal sluts mellan fastighetsägaren och den aktör som ska tillhandahålla mobilitetsåtgärden. Kommunen kan ange i sina parkeringsriktlinjer i vilket skede som avtalet med fastighetsägaren ska tecknas, tex innan detaljplanen antas respektive innan bygglovsansökan anses ha kompletta handlingar, samt vilken löptid avtalet ska ha, till exempel att löptiden ska vara minst tio år.

I våra intervjuer och diskussioner med kommunföreträdare återkommer bilden att det är relativt okomplicerat att arbeta in fysiska åtgärder i en detaljplan, men svårt att komplettera med de icke-fysiska åtgärderna så att åtgärderna tillsammans bildar en funktionell och konsekvent helhet. Svårigheterna handlar om att upprätta giltiga civilrättsliga avtal, men också om uppföljning och kontinuitet av de icke-fysiska åtgärderna.

Ett problem gäller de olika tidsperspektiven. Ett nybyggt bostadsområde kan antas ha en livslängd på kanske 70 eller 100 år, medan de mobilitetspaket som ger "rabatt" på parkeringstalen förutsätts gälla avsevärt kortare tid, i regel fem-tio år. Civilrättsliga avtal om mobilitetstjänster tecknas sällan mer än för några år i sänder. Det finns inga garantier för att det till exempel finns en bilpoolsaktör som kan leverera önskad tjänst även i nästa avtalsperiod.

Ett annat problem gäller vad som händer vid fastighetsöverlåtelse. Här kan det ibland vara svårt för kommunen att veta hur de ska avtala så att fastigheter som säljs, till exempel till en nybildad bostadsrättsförening eller hyresbostadsägare, binds av mobilitetsavtal som tecknats och som är en förutsättning för de lägre p-talen.

Andra frågor som kommuner kan vara osäkra på gäller när i planprocessen som de civilrättsliga avtalen ska tecknas och vem på kommunen som skriver dem.

Fysiska och icke-fysiska mobilitetsåtgärder måste hanteras på olika sätt då fysisk planering sker enligt PBL men många andra åtgärder kan avtalas civilrättsligt från kommunen. Därmed är en helhet svår att få till, där mobilitetsåtgärder direkt går in och ersätter yta för bilparkering. Dagens lagstiftning ger indirekt en sådan möjlighet enbart om mobilitetsåtgärderna faktiskt minskar behovet av bilparkering. Mer uppföljning av mobilitetsåtgärders effekter vore bra.

## Vad kan konsekvenserna bli av att sätta noll i p-tal?

PBL:s krav på att fastigheten ordnas så att parkering finns i skälig utsträckning kan av kommunen bedömas även till noll bilplatser. Kraven att kommunen tillämpar likabehandling av exploatörer och saklighet i myndighetsutövning gör att dessa bedömningar måste ske på ett transparent och objektivt sätt; se till exempel Lunds och Göteborgs parkeringspolicier där kriterier sätts upp för bilfria bostadsprojekt.



Om beslutet om att godkänna p-tal noll riskerar att få negativ inverkan på enskilda intressen i grannfastigheter (till exempel genom att deras p-platser kraftigt minskar i antal) krävs det att kommunen visar att det nya projektet tar hänsyn till de kringboende. Att rikta mobilitetsinsatser till boende i kringliggande fastigheter skulle kunna vara ett sätt att visa sådan hänsyn.

Att i efterhand kräva att det ordnas mer parkering på kvartersmark är svårt. PBL 8:10 ger förvisso kommunen rätt att kräva av befintliga fastighetsägare att de ordnar bilparkering för sina boende om detta saknas, men sådana krav ska vara rimliga utifrån situationen och fastighetsägarens möjligheter. Regeln infördes genom ändringar i Byggnadsstadgan 1959. Då hade bilboomen kommit och områden som byggts tidigare behövde ordna med parkeringsanläggningar. Att genomdriva ett sådant krav mot en fastighet som nyligen fått bygglov kan anses orimligt när den allmänna bilsituationen knappast har ändrats. Malmö konstaterade i samband med det bilfria pilotprojektet Klippan 4 att det inte fanns någon juridisk möjlighet att i efterhand ställa krav på byggherren att bekosta parkeringsköp i ett närliggande parkeringshus<sup>15</sup>.

Om en hård styrning mot minskade parkeringsytor för bil i städer ska genomföras kommer grunden i PBL kapitel 8 § 9 punkt 4 behöva skiftas. Istället för att som idag säkra att nya p-platser tillförs vid varje byggande bör då parkering i första hand styras till redan iordningsställd p-yta i ett större närområde. Som följd bör exploatörer då enbart få anlägga ny p-yta om befintliga p-ytor i ett större närområde inte kan användas trots att mobilitetsåtgärder genomförts.

I flera kommuner drivs testprojekt med så kallat bilfritt boende. Som exempel kan nämnas BRF Viva i Göteborg och kv Klippan 4, Malmö, som båda har p-tal noll. Ytterligare områden med mycket låga p-tal finns vidare i t ex Göteborg, Umeå, Malmö och Stockholm (Roth et al. 2018). Kostnaden för att anlägga parkeringsplatser byts då ut mot omfattande mobilitetsåtgärder. I dessa projekt förutsätts alltså att andra mobilitetsåtgärder helt kan ersätta behoven av bilparkering på berörd kvartersmark.

Lund har följande grundkrav på bilfritt boende där även uppföljning ingår:

- *Marknadsföringen av bostäderna ska tydligt signalera att boendet är bilfritt, och hyresgäster ska vid intresseanmälan, kontrakt etc informeras om och acceptera det bilfria konceptet.*
- *Medlemskap i bilpool garanteras för varje hushåll, kostnaden för medlemskapet ingår i hyran.*
- *Medlemskap i cykelpool med olika typer av cyklar garanteras för varje hushåll, kostnaden för medlemskapet ingår i hyran.*
- *Extra omsorg läggs på tillgången och utformningen av cykelparkeringen.*
- *Årlig uppföljning och utvärdering genomförs av fastighetsägaren, i dialog med kommunen.*
- *Fastighetsägaren ska redovisa hur parkeringsplatser kan ordnas om uppföljning visar att parkeringsefterfrågan ej minskat enligt given reduktion. (Lunds kommun 2018)*

Göteborg har riktlinjer för de undantagsfall där nybyggnation kan ges p-tal 0:

- *Fastigheten ligger i direkt närhet till god kollektivtrafik, bra cykelinfrastruktur, närlägen service och andra urbana verksamheter.*
- *Fastigheten ligger i område A: Innerstaden inklusive Älvstaden, den utvidgade innerstaden eller i någon av de utpekade strategiska knutpunkterna.*

---

<sup>15</sup> Tillgänglig: <https://malmo.se/Sa-arbetar-vi-med.../Stad-och-trafik/Parkeringspolicy-och-parkeringsnorm/Pilotprojekt-p-norm-0.html> [besökt 2020-10-09]

- *Ny parkering inom eller i närheten av fastigheten medför negativ påverkan på friytor eller försämrade gårdsmiljöer.*
- *Projektet utgör komplettering av befintlig bebyggelse inom befintliga strukturer t.ex. på-, till- eller ombyggnad av befintliga hus eller "infill" mellan befintliga byggnader.*
- *Projektet omfattar maximalt 30 lägenheter eller 3000 m<sup>2</sup> BTA för bostäder och/eller 1000 m<sup>2</sup> BTA för verksamheter/lokalyta.*
- *Byggherren åtar sig att tillhandahålla ett baspaket med mobilitetsåtgärder. (Göteborgs Stad 2018)*

Vi vet ännu lite om de långsiktiga effekterna av bilfria bostadsområden i Sverige. Lockar dessa områden till sig hushåll som faktiskt inte har egen bil? Lyckas mobilitetsåtgärderna göra så att de boende i dessa områden gör sig av med, alternativt inte skaffar, egen bil? Eller blir det så att de boendes bilar istället parkeras i närområdet på gatan eller i p-anläggning? Om de boende trots allt fortsatt har egna bilar och använder p-platser utanför tomten kan PBL:s regler, se ovan, leda till krav på fastigheten att ändå ordna med parkering på fastigheten eller genom parkeringsköp el dyl.

Ett projekt kring bilfritt boende som studerats är Bostadshuset Klippern 4 i Västra Hamnen i Malmö. Det stod klart i februari 2017 och är byggt med parkeringstalet noll, dvs här finns inga parkeringsplatser för de boende, förutom den av PBL lagstadgade platsen för funktionshindrade. Huset är en pilotstudie och är designat för cykel som främsta färdmedel. Projektet designades också med utgångspunkt i lokala resvaneundersökningar. Cykelpool, cykelverkstad, leveransboxar och bilpool ingår i hyran. De boende erbjuds olika rabatterade tjänster på till exempel cykelparkering vid centralstationen samt på kollektivtrafik. Tidiga utvärderingar visar att de boende i hög grad bytt resmönster till cykel och kollektivtrafik. Sex av tio boende har använt bilpoolen och åtta av tio anser att bilpoolen är viktig för en vardag utan bil. Det var byggherren själv som föreslog parkeringstal noll och vann kommunens gillande, med argumentet att sådan bebyggelse bidrar till ambitionen att bygga en tätare stad (Roth et al. 2018).

Att kraftigt minska p-talet för nya fastigheter påverkar parkeringssituationen i ett större område. Hur parkeringen ser ut på omkringliggande tomter är därför viktigt. Här saknas ofta verktyg för att se i vilken utsträckning som befintliga parkeringar kan användas mer effektivt och därmed möjliggöra samnyttjande med nybyggnation. Särskilt svårt för kommunerna att bedöma är beläggning och faktiskt nyttjande av annan parkering på kvartersmark som inte utgörs av större öppna p-hus. Något för varje tätort heltäckande register över p-platser finns inte. Detta leder till krav på att parkeringen ska lösas inom varje projekt istället för mer områdesvis.

## För och emot noll i p-tal

Rapporten "Parkering i täta attraktiva städer" (Trafikverket 2013) argumenterar för att p-normen avskaffas då det skulle befria storstädernas byggherrar från kravet att tillhandahålla p-platser i anslutning till nybyggen. Rapporten menar att frigöra bilparkering från bostaden på längre sikt är viktigt och skapar en marknad med rätt priser. Förändringen skulle av allt att döma leda till högre parkeringsavgifter och i förlängningen, menar rapportens författare, minskad biltrafik.

I en rapport från IVL Svenska Miljöinstitutet (Roth et al. 2018) studeras framgångsfaktorer och utmaningar för låga p-tal i ett antal projekt genomförda både i Sverige och på andra håll i Europa. Till de identifierade framgångsfaktorerna räknas väl genomtänkta kombinationer av faktorer som möjliggör en god tillgänglighet utan bil, en tydlig kommunikation gentemot de boende och en tydlig ansvarsfördelning mellan aktörerna. Rent fysiskt förespråkar man där samlade

parkeringsanläggningar i närområdet, vilket då förutsätter någon form av parkeringsköp eller annan avtalskonstruktion.

Till utmaningarna hör att skapa en samsyn och dialog mellan drivande aktörer, transparenta processer för att bedöma p-behov, avtals- och planfrågor inklusive den ovan nämnda lösningen med separat p-anläggning, samt frågor om uppföljning och utvärdering.

Fastighetsägarna, Hyresgästföreningen och Naturskyddsföreningen har i rapporten "Framtiden för parkering och nya bostäder" (2020) låtit utföra beräkningar av relationen mellan bostadsbyggande och p-normer. Rapporten konstaterar att minskade krav på p-ytor kan göra att flera nybyggnadsprojekt av flerfamiljshus blir ekonomiskt möjliga att genomföra, och att det idag råder ett överutbud på p-platser, till följd av föråldrade p-normer. Halverade p-tal skulle kunna öka nyproduktionen i Stockholms län med 20 procent och i Göteborgs stad med åtta procent, med störst effekt i socioekonomiskt svaga områden, menar rapporten.

Mot de aktörer som lyfter värdena av låga p-tal eller p-tal noll kan ställas en oro bland planerare att för starkt tyck på parkering i städerna skapar oordning som hotar trafiksäkerheten och gör det svårare att anlägga cykelbanor och säkra gångstråk. Det skulle leda till en situation snarlik den när gatuparkering reglerades.

I samtal med företrädare för kommunernas parkeringsplanering framkommer ofta en skepsis mot låga p-tal, eller p-tal noll, som grundar sig i att det inte spelar någon större roll hur mycket man informerar inflyttare om p-betingelserna, eftersom dessa "ändå tar med sig bilen" och snart kommer klaga på bristande p-möjligheter<sup>16</sup>. Och trots att frågan formellt sett är ett ärende mellan den boende och fastighetsägaren förvandlas den ofta till ett lokalpolitiskt problem. I städer där man tillåtit omfattande gatuparkering finns också en oro för att underskott av parkering på kvartersmark spiller över till gatumark och försvarar trafiksituationen.

## Hur sker samspelet mellan kvartersmark och gatuparkering?

PBL gör tydlig åtskillnad mellan kvartersmark och allmän plats, förenklat uttryckt mellan tomt och gata. Dess föreskrifter om parkering berör uteslutande kvartersmark och tillämpas i samband med att detaljplan upprättas. PBL berör inte frågan om avgifter eller avgifters storlek och väger heller inte in parkeringsanläggningarnas ekonomi i skälighetsbedömningen.

Reglerna för parkering på kvartersmark och allmän plats/gata skiljer sig åt. På kvartersmark kan fastighetsägaren relativt fritt bestämma hur platsen ordnas och vilken prissättning som avgifterna har medan parkering på gatan regleras genom trafikförordningen och lokala trafikföreskrifter. Kommunen får inte ta ut avgifter för nyttjande på allmän plats utan stöd i särskild lag. Den så kallade avgiftslagen ger kommunen rätt att ta avgift för gatuparkering "i den omfattning som behövs för att ordna trafiken"<sup>17</sup>. Bestämmelsen innebär att alla trafikanter ska behandlas lika och betala avgift enligt samma villkor. De enda undantag som lagen ger en kommun att besluta om gäller för nyttoparkering, boendeparkering eller för personer med funktionshinder. I Stockholm överklagades ett beslut 2016 om att avgiftsbelägga lokalgator i stadsdelen Bromma till

<sup>16</sup> Representanter från Klimatkommunerna som deltog i workshop ordnad inom Kompark 27 augusti 2020.

<sup>17</sup> Lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats

Transportstyrelsen som avgjorde att beslutet inte innehöll en tillräcklig konsekvensutredning om att avgifterna behövdes för att ordna trafiken då bland annat inga alternativ till avgifter undersökts<sup>18</sup>.

Kraven på att fastighetsägaren ska ordna parkering innebär inte att p-yta måste förläggas på den tomt som bebyggs. Annan tomtmark kan upplåta parkering till förmån för den tomt som bebyggs, där de vanligaste sätten är en gemensam parkeringsanläggning som samfällighet, ett fastighetsrättsligt servitut på grannfastighet eller parkeringsköp. Servitut och samfällighetsanläggningar upplåts ofta som egen parkeringsplats, men kan organiseras som tillståndsparkering, dvs bilen har ingen egen plats utan får nyttja de platser som är lediga vilket leder till större samnyttjande. Parkeringsköp innebär att fastighetsägaren betalar kommunen eller annan som anlägger en särskild parkeringsanläggning i närområdet för ett antal p-platser som vanligtvis avtalas om för en tid på 25 år. Det är dock de boende själva som tecknar hyresavtal med parkeringsanläggningen om tillstånd att använda p-platserna som då ofta är tillståndsparkering.

För den enskilde bilisten spelar inte frågan om tomt eller gata någon större roll. Här gäller frågan i första hand var det finns billig, och i viss mån trygg, parkering. Man vill också ha den i närheten av målpunkten/bostaden. Litteraturen anger att parkeringsplatsen blir mer ointressant om den ligger mer än 200 meter bort. De flesta bilister vill också ha en egen parkeringsplats hellre än ett parkeringstillstånd som ger rätt till plats inom en given anläggning (Roth et al. 2018).

De boendes parkering kan tillgodoses utanför fastigheten antingen genom parkeringsköp eller genom samutnyttjande. Genom att anlägga kommunala parkeringsanläggningar kan kommunen förtäta på ett kostnadseffektivt sätt. Parkeringsanläggningarna medfinansieras av byggherrar genom parkeringsköp. Vid parkeringsköp "köper" sig byggherren fri från att anlägga parkering och istället anordnar kommunen parkeringsplatser som hyrs ut till de som har behov av en parkeringsplats. Parkeringsköp används som ett viktigt verktyg för att hålla nere parkeringsytorna, exempelvis i Umeå har konceptet gröna parkeringsköp spelat den rollen (Umeå Parkering 2020).

Kommuner anger ofta i sina parkeringsriktlinjer en uppskattad beläggningsgrad för olika typer av verksamheter. Om byggnation sker i ett område där flera olika verksamheter är lokaliserade, förordnas samutnyttjande av parkeringsplatser. Sådär beskriver Borås Stad sitt arbete med samutnyttjande:

*Parkeringslösningar som ligger utanför den egna fastigheten ska regleras genom officialservitut, gemensamhetsanläggning eller gemensamt ägande. Samnyttjande räknas ut genom att först beräkna hur många parkeringsplatser som behövs för respektive kategori. Multiplicera sedan antalet parkeringsplatser som behövs för respektive kategori med de definierade samnyttjandetalen. Se vid vilken tidpunkt den största efterfrågan på parkering infaller. Resultatet för den tidpunkten är det antal parkeringsplatser som behöver anläggas. (Borås stad 2017)*

De avgifter och regler som gäller för allmän plats påverkar parkeringsanläggningarna på tomtmark. Taxan för boendeparkering på gatumark ska sättas för att 'ordna trafiken' (se avgiftslagen ovan) och får inte av kommunen relateras till avgiftsnivåerna på omgivande

---

<sup>18</sup> Transportstyrelsen beslut 2018-12-20 Tillgängligt: <https://transportstyrelsen.se/globalassets/global/nyhetsarkiv/vag/2018-1924-avgift-bromma-maskad.pdf> [2020-10-26]

tomtmark. Eftersom denna nivå sällan blir så hög att den är i nivå med parkeringsanläggningars verkliga kostnader i form av t ex avskrivningar och underhåll, blir det svårt att ta ut avgifter som ger en reell kostnadstäckning för anläggningen i fråga. På många håll, i såväl hyres- som bostadsrättsfastigheter, tillämpas därtill ett kösystem för individuell parkeringsplats.

Situationen idag är alltså att det är svårt att få något som liknar en marknadsprissättning på parkering i områden där boendeparkering på gatumark tillåts. Detta leder till att styrningen av parkeringsytorna, och påverkan för att minska bilinnehavet, i hög grad försvåras. Vi kommer gå djupare in på denna fråga längre fram i projektet och berör det därför bara översiktligt i denna rapport. Det vi ser är ändå att det finns fog för att hitta sätt som gör att kommuner inte subventionerar långtidsparkering. Det kan handla om att klargöra principen om god ekonomisk hushållning för kommuner, principerna om snedviden konkurrens gentemot privata parkeringsaktörer och att avgiftslagen behöver ändras i förhållande till avgiftsbeläggning av parkering på gatumark.

En omvänd situation kan uppkomma i de fall flexibla parkeringstal tillämpas och en fastighet erbjuder sina brukare andra mobilitetslösningar som till exempel bilpool. Denna lösning kan vara attraktiv för brukare även i omgivande fastigheter, men finns då inte tillgänglig då den är reserverad för boende i den aktuella fastigheten. Många bilpoolsföretag tillämpar affärsmodeller som bygger på medlemskap, vilket ofta knyts till fastigheten. Därtill kan praktiska problem som tillträde till låsta utrymmen m m utestänga omgivningen från en mobilitetslösning som i övrigt vore tilltalande.

Det är ofta många olika aktörer som tillhandahåller bilparkering i tätorter. Gatuparkeringen sker efter skyltade regler medan tomparkering sker efter markägarens bestämmelser. Kommunens parkeringsanläggningar (markparkering eller garage) sköts i egen regi eller genom kommunala eller privata p-bolag. Privata p-bolag har både egna parkeringsanläggningar och sköter andras tomparkering. Det är komplicerat att få en bra bild av samtliga parkeringsytor i ett närområde kanske 500 meter runt om fastigheten. För den som bygger kan det vara svårt att bedöma om det finns möjlighet att samnyttja användningen av befintliga parkeringar i närområdet. Också för kommunen är det svårt att utvärdera helheten och analysera styrningseffekter. Det efterfrågas därför bättre strategiska verktyg för att kunna arbeta med detta.

## Slutsatser

### Är PBL ett hinder?

Det finns i PBL utpekade att vid fysisk planering ska det strävas efter en god markanvändning som hushåller med resurser och minskar klimatutsläppen, s.k. allmänna intressen. En minskad parkeringsyta för bilar skulle kunna rymmas i dessa begrepp. Lagen ger dock inte någon tydlig vägledning när det gäller att minska bilparkeringsytorna då mer specifika lagregler, och hänsyn till enskilda intressen, snarare säger att det är behovet av bilparkering ska tillfredsställas.

Idag är det främsta lagstiftningsproblemet för kommuner som vill genomföra radikala åtgärder för att begränsa antalet nya parkeringsplatser i större städer en regel i PBL, kapitel 8 § 9 punkt 4, som syftar till att nybyggda fastigheter ska täcka vad som får bedömas vara ett skäligt faktiskt behov av bilparkering för den specifika fastigheten. I praktiken innebär den regeln att kommuner vid exploatering som grund kräver parkeringsutrymme *minst* motsvarande det bilbehov som finns,

och regeln ger inget egentligt stöd för kommunen att istället styra mot ett minskat framtida bilinnehav.

Hur kommunen ska bedöma vilket behov av bilparkeringar som en byggnad har regleras inte i PBL som istället hänvisar till att yta "i skäligen utsträckning" ska ordnas. Hur pris och läge på p-platsen påverkar själva efterfrågan bedöms sällan. Bilparkering måste också ses i ett områdesperspektiv. PBL:s uppdelning i kvartersmark och allmän plats försvårar områdesplanering för parkering då tillgång och pris på gatuparkering påverkar nyttjandet av p-platser på kvartersmark. Parkeringsutredningar för enskilda detaljplaner innehåller i bästa fall en beskrivning av påverkan på parkeringsutrymmet för kringboende, men diskuterar sällan möjligheterna att sänka de kringboendes parkeringsbehov.

Medveten planering för ett underskott på p-yta på den egna fastigheten hindras dock inte av PBL så länge det inte alltför mycket går ut över de kringboendes enskilda intressen. Verktyg som p-köp, servitut på annan tomt och tillåten gatuparkering finns att använda. En medveten planering för större underskott av bilparkering som inte täcks upp av utpekad yta i närområdet riskerar dock, förutom att bryta mot PBL 8:9 p 4, att leda till att bilar i området kring fastigheten konkurrerar om platser med kringboende. Om detta inte åtgärdas genom olika styrinstrument (pris, mobilitetsåtgärder) leder den ökade konkurrensen till en oönskad trafiksituation. Rättspraxis visar att en sådan konkurrenssituation ses som ett potentiellt intrång i enskilda intressen varför situationen måste beaktas vid genomförande av de nya bostäderna. Kommunernas verktyg med mobilitetsinsatser enbart för boende i nybyggnation hanterar inte denna konflikt.

Synen på bilen i staden har förändrats mycket sedan 1950- och 70-talen. Frågan om parkering är nu inte enbart en fråga om att hitta lämpligt markutrymme för hushållens bilar utan ses utifrån konkurrensen om mark för stadsutveckling och energihushållning med krav på ökad transporteffektivitet. Bostädernas möjlighet att ge boende god och hållbar mobilitet är en bredare fråga än enbart utrymme för bilparkering. Mobilitetsåtgärder innebär dock många saker som inte styrs av fysisk planering i detaljplan utan kräver insatser i infrastrukturplaneringen och civilrättsliga avtal kring mobilitetstjänster.

## Förslag på regeländringar:

1. **Peka ut energieffektiv användning av transportsystemet som allmänt intresse PBL 2 kapitel.** Ett starkare stöd i lagen för en markplanering som ger större transporteffektivitet, skulle ge fler kommuner råg i ryggen att sätta mål och styra mot dessa vid parkeringsplaneringen. Dagens PBL-vägledning som visar på vikten att inkludera parkeringsfrågor i översiktsplanering och att jobba med parkeringspolicys kan få större genomslag om ett tydligare stöd för detta ges utifrån allmänna intressen.
2. **Ändra ordet 'parkering' i PBL 8:9 4p till 'mobilitet'.** Att ändra begrepp i denna nyckelparagraf skulle skifta fokus i frågan och göra upp med den särställning som bilparkering haft i planlagstiftningen sedan bilismens intåg. Med mobilitet som begrepp skulle stöd ges för en modern fysisk planering som ser till människors och gods totala behov av att röra sig till och från fastigheterna, dvs. behov av mobilitet<sup>19</sup>. Ett sådant fokus

---

<sup>19</sup> Ordet mobilitet betyder rörlighet och definieras som människors möjlighet att förflytta sig. Boverket använder ordet bland annat i rubriksättningen i vägledningen om parkering som verktyg 'Från statiska parkeringstal till flexibla parkeringstal och mobilitet' [<https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/Allmant-om->

finns redan på många håll bland kommunerna och byggare. Bilparkering, som fortsatt kopplas till kvartersmarken, blir då en av flera lösningar för mobilitet som fastigheten tillförsäkras vid fysisk planering.

3. **En regel bör införas om att bilparkering inte får tillkomma på andra ytor än de direkt utpekade i detaljplan.** För att förhindra en expansion av p-platser som fastighetsägare, t ex bostadsrättsföreningar, kan vilja göra men som leder till ineffektivt marknyttjande sett till det allmännas intresset. Motiven till ändringen är att det i framtiden snarare behöver vara allt mindre yta som användas för bilparkering och att redan befintliga p-tytor därför bör användas i första hand.
4. **Utveckla ett planrättsligt verktyg för en styrande parkeringspolicy på områdesnivå.** Det behövs något som är mer konkret och bindande än kommunens parkeringspolicy på områdesnivå och inte enbart reglerar nybyggnation av enskilda fastigheter. Mål om att minska bilparkeringen totalt sett i ett område kan tydligare driva på att befintliga parkeringar effektiviseras och prissätts snarare än att nya platser kommer till med nybyggen. Den övergripande parkeringspolicyn behöver utvecklas till att beskriva och reglera parkeringen i kommunen som en infrastrukturresurs.
5. **Tydliggör i lagstiftning att kommuner inte får subventionera långtidsparkering.** Det kan handla om att klargöra principen om god ekonomisk hushållning för kommuner, principerna mot att kommuner snedvrider konkurrensen gentemot privata parkeringsaktörer samt att avgiftslagen behöver ändras i förhållande till avgiftsbeläggning av parkering på gatumark.
6. **Utveckla verktyg för mobilitetstjänster som inkluderar kringboende.** Åtgärder för att minska behoven av parkeringsyta bland kringboende behövs parallellt med nybyggnation där bilparkering begränsas. Flera av dagens mobilitetsåtgärder som riktas till nya fastigheter kan inkludera befintliga fastigheter och då ske i utbyte mot att bilparkeringsyta kan samsas mellan fastigheterna. I utbyte mot att en äldre fastighet 'ger ifrån sig' yta för bilparkering till exempel genom servitut till nybygge kan exempelvis laddplatser och bilpoolsplatser och cykelparkeringar på den nya fastigheten komma även den äldre fastigheten till del. Det kan kallas för 'mobilitets-servitut'.

## Referenser

Adolfsson, K. och Boberg, S. (2013) Detaljplanehandboken. Nordstedts Juridik

Berglin, P. (2017) Parkera i staden – med historia. Från bilstad till promenadstad – via en frusen ideologi. Examensarbete KTH

Boberg, S. (2019) Vilket krav kan ställas på parkeringsplatser vid detaljplanering? Analys i JP Infonet

---

PBL/teman/parkering\_hallbarhet/verktyg/ besökt 2020-10-13] SKR använder ordet i sin kunskapsskrift om digitalisering av transportsystemet 'Smart mobilitet och mobilitetstjänster' (2020). Fastighetsägarna Stockholm använder ordet i titeln på sin idéskrift 'Från parkering till mobilitet' (2018).



## Rapport C 554 – Att styra mot minskad bilparkering - om plan- och bygglagen, p-tal och mobilitetsåtgärder – Delrapport i projektet Kompark

Borås stad. (2017) Borås Stads Parkeringsregler Tillgänglig:

<https://www.boras.se/download/18.602379815a049adbbbe4630/1486730215799/Bor%C3%A5s+Stads+parkeringsregler+regler.pdf> [2020-10-26]

Boverket. (2020). PBL-kunskapsbanken. Tillgänglig: <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/allmanna-intressen/klimatpaverkan-och-oversiktsplanering/minska-transportsystemets-klimatpaverkan/parkering-som-styrmedel/>

<https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/planbestammelser/anvandning-av-allman-plats/>  
[https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/Allmant-om-PBL/teman/parkering\\_hallbarhet/](https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/Allmant-om-PBL/teman/parkering_hallbarhet/)  
[https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/Allmant-om-PBL/teman/parkering\\_hallbarhet/verktyg/](https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/Allmant-om-PBL/teman/parkering_hallbarhet/verktyg/)  
[2020-09-16]

Energimyndigheten. (2017). Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet, rapport nr 2017:07

Eskilstuna kommun. (2016). Parkeringstal för Eskilstuna i förändring. s 10 Tillgänglig:

[https://www.eskilstuna.se/download/18.25b7d58415a26d948701c1bd/1487924108170/Parkeringstal%20f%C3%B6r%20Eskilstuna%2020151217\\_antagen%20handling.pdf](https://www.eskilstuna.se/download/18.25b7d58415a26d948701c1bd/1487924108170/Parkeringstal%20f%C3%B6r%20Eskilstuna%2020151217_antagen%20handling.pdf) [2020-09-2]

Fastighetsägarna i Stockholm. (2018) Från parkering till mobilitet – framtidssäkra fastigheter i ett nytt mobilitetslandskap.

Fastighetsägarna, Hyresgästföreningen och Naturskyddsföreningen. (2020). Framtiden för parkering och nya bostäder - Analyser av bostadsmarknad, markanvändning och miljökonsekvenser. Tillgänglig:

<https://www.hyresgastforeningen.se/globalassets/om-oss/bostadspolitik/framtiden-for-parkering-och-nya-bostader-slutversion-200925-definitiv.pdf> [2020-10-26]

Göteborg Stad. (2018) Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad. Tillgänglig:

<https://goteborg.se/wps/wcm/connect/71cb268c-0391-4964-bb7b-e0f2a56fe073/Riktlinjer+mobilitet+och+parkering+SLUTVERSION.pdf?MOD=AJPERES> [2020-09-25]

Hagman, O., Gullberg, A. och Lundin, P. (2007) Stockholmsparkering, mellan allas nytta och individuellt förtret. Stockholmia

Lunds kommun. (2018). Parkeringsnorm för cykel och bil i Lunds kommun. Tillgänglig:

<https://www.lund.se/globalassets/brunnshog/hamta-material/rapporter/parkeringsnorm-beslutad-av-bn-2018-12-13.pdf> [2020-10-26]

Naturvårdsverket. (2018). Styrmedel för ett transporteffektivt samhälle, PM 2018-01-31

Roth, A., Hult, C., Hult, Å., Vikengren, T. och Koucky, M. (2018) Sänkt p-tal som drivkraft för attraktiv stadsbyggnad och hållbar mobilitet. IVL Svenska Miljöinstitutet rapport C276

SKL. (2017). Parkeringshandbok

Sprei, F., Hult, C., Hult, Å. och Roth, A. (2020) Review of the Effects of Developments with Low Parking Requirements; *Sustainability* 12(5) 1744

Trafikverket (förf. Envall, P). (2013) Parkering i täta attraktiva städer: dags att ändra synsätt. Tillgänglig i Trafikverkets webbutik.

Trivector. (2013) Normativt index för mer hållbar tillgänglighet i Malmö. Rapport nr 2013:96

Växjö parkering. (2015). 2015 – 2019 Strategi och handlingsplan. Tillgänglig:

<https://vaxjo.se/download/18.27ef9ca915e07938c3b772c4/1503918660490/V%C3%A4xj%C3%B6%20parkering%20-%20Strategi%20och%20handlingsplan.pdf> [2020-10-26]





Rapport C 554 – Att styra mot minskad bilparkering - om plan- och bygglagen, p-tal och mobilitetsåtgärder  
– Delrapport i projektet Kompark

Umeå Parkering AB. (2020). Grönt parkeringsköp – vad är det? Tillgängligt: [https://upab.umea.se/om-oss/hallbarhet/\[2020-10-26\]](https://upab.umea.se/om-oss/hallbarhet/[2020-10-26])

Örebro kommun. (2014). Trafikprogram för Örebro Tillgängligt:  
<https://www.orebro.se/download/18.242f1fb1556288bfbf18150/1467967587662/Trafikprogram+f%C3%B6r+%C3%96rebro+kommun.pdf> [2020-11-02]

