

Vad betyder lämpligt utrymme i skälig utsträckning?

Svensk parkeringslagstiftning som hinder och möjliggörare för hållbar stadsplanering





Dokumentinformation

Titel: Vad betyder lämpligt utrymme i skälig utsträckning? Svensk parkeringslagstiftning som hinder och möjliggörare för hållbar stadsplanering

Projektnummer, Trivector: 24225

Rapportnummer, Trivector: 2026:84

Projektnummer, Energimyndigheten: P2024-02003

Författare: Johan Kerttu, Trivector

Kvalitetsgranskning: Emeli Adell, Trivector

Medverkande: Vera Bergström, Trivector (praktikant), Malin Sjöstrand, LTH, Maria Ivansson och Filippa Borgström, Klimatkommunerna

Finansiär: Energimyndigheten

Handläggare: Peter Kasche

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
1.0	20260831	Slutversion	Publik



Förord

Denna rapport redovisar resultaten från projektet ”Vad innebär lämpligt utrymme i skälig utsträckning? Svensk parkeringslagstiftning som hinder och möjliggörare för hållbar stadsplanering”, som genomförts under perioden oktober 2024 till augusti 2026 av Trivector Mobility i samarbete med Lunds universitet och Klimatkommunerna. Projektet har även inkluderat en referensgrupp med representanter från Stockholms stad, Vänersborgs kommun, Örebro kommun, samt Boverket.

Projektet har finansierats av Statens energimyndighet inom programmet Hållbara transportsystem.

Transportsektorns klimat- och energiomställning kan inte enbart uppnås genom tekniska lösningar såsom elektrifiering och biodrivmedel, utan kräver också åtgärder som minskar beroendet av privat biltrafik. Parkeringsplaneringen utgör i detta sammanhang ett viktigt styrmedel för hur städer och samhällen utvecklas.

Syftet med projektet har varit att undersöka vilket handlingsutrymme svenska kommuner har när de fastställer parkeringstal och tillämpar plan- och bygglagens krav på att det i skälig utsträckning ska finnas lämpligt utrymme för parkering. Genom juridisk analys och studier av kommunala parkeringsriktlinjer har projektet belyst hur dagens lagstiftning kan fungera både som hinder och möjliggörare för en mer hållbar stadsutveckling.

Förhoppningen är att resultaten ska bidra till ökad kunskap hos kommuner, myndigheter, forskare och andra aktörer som arbetar med fysisk planering och hållbara transportsystem. Genom att tydliggöra de juridiska ramarna för parkeringsplaneringen kan projektet bidra till mer välgrundade beslut och till att stärka kommunernas möjligheter att använda parkering som ett verktyg för att nå klimat- och hållbarhetsmål. Projektgruppen vill rikta ett varmt tack till Energimyndigheten för finansieringen av projektet samt till de kommuner och andra aktörer som har bidragit med kunskap, erfarenheter och underlagsmaterial.

Johan Kerttu, Trivector Mobility

Lund, 2026

Sammanfattning

Svenska kommuner kan minska eller helt avskaffa minimital för bilparkering. Plan- och bygglagen kräver inte att kommuner ställer krav på ett visst minsta antal parkeringsplatser vid nybyggnation, utan ger i stället kommunerna ett omfattande handlingsutrymme att anpassa parkeringskrav efter lokala förutsättningar och samhällsmål, såsom minskad klimatpåverkan och effektiv markanvändning.

Forskning visar att dagens parkeringsplanering ofta leder till ett större parkeringsutbud än vad som efterfrågas, vilket ökar byggkostnader, bidrar till subventionering av bilparkering och stimulerar ökat bilinnehav och bilresande. Samtidigt tillämpar de flesta svenska kommuner fortfarande minimital för bilparkering trots ambitioner om minskad biltrafik och hållbar stadsutveckling.

För att undersöka om plan- och bygglagen utgör ett hinder för en mer målinriktad parkeringsplanering har projektet genomfört dels en rättslig analys av parkeringsbestämmelsen i plan- och bygglagen, dels en kartläggning av parkeringsriktlinjer i 43 svenska kommuner.

Resultaten visar att svenska kommuner har ett stort utrymme att själva avgöra vad som utgör parkering i "skälig utsträckning". Skälighetsbedömningen ska grundas på sakliga skäl och bör ta stöd i kommunalt beslutade mål och antagna riktlinjer. Kommuner kan därför lagligt tillämpa mycket låga eller till och med inga minimital för bilparkering om det motiveras tydligt varför detta utgör parkering i skälig utsträckning, i linje med kommunens samlade trafik- och samhällsplanering.

Kartläggningen av kommunal praxis visar samtidigt att parkeringsplaneringen i kommunerna inte verkar utgå från övergripande målsättningar om exempelvis effektiv markanvändning eller minskad biltrafik. De flesta kommuner använder liknande argument i sina parkeringsriktlinjer, men dessa har svag koppling till den faktiska nivån på minimitalen. Resultaten tyder på att kommunernas handlingsutrymme i dag endast delvis används för att stödja övergripande mål.

Projektet har därmed bidragit med ny kunskap om hur plan- och bygglagens parkeringsbestämmelse kan tolkas i ljuset av dagens samhällsmål. Slutsatsen är att lagstiftningen inte utgör ett hinder för en mer hållbar parkeringsplanering och att kommunerna har betydande möjligheter att utveckla sina parkeringsriktlinjer i riktning mot ett mer efterfrågestyrt parkeringsutbud. Förhoppningen är att resultaten ska bidra till en mer kunskapsbaserad parkeringsplanering som bättre stödjer energi- och klimatomställningen, minskat bilberoende och en mer hållbar stadsutveckling.

Nyckelord: Parkeringsplanering, parkeringslagstiftning, parkeringsriktlinjer, minimital, plan- och bygglagen (PBL)

Summary

Swedish municipalities can reduce or completely abolish minimum parking requirements for cars. The Swedish Planning and Building Act does not require municipalities to impose a specific minimum number of parking spaces for new developments. Instead, it gives municipalities considerable discretion to adapt parking requirements to local conditions and societal objectives, such as reducing climate impacts and promoting efficient land use.

Research shows that current parking planning practices often result in a greater supply of parking than is actually demanded, which in turn leads to increasing construction costs, contributing to the subsidisation of car parking, and encouraging higher levels of car ownership and car use. At the same time, most Swedish municipalities continue to apply minimum parking requirements despite ambitions to reduce car traffic and promote sustainable urban development.

To investigate whether the Planning and Building Act constitutes a barrier to more goal-oriented parking planning, the project conducted both a legal analysis of the Planning and Building Act and a review of parking guidelines in 43 Swedish municipalities.

The results show that Swedish municipalities have considerable discretion in determining what constitutes a parking supply in accordance with the requirements of the law. The assessment must be based on objective grounds and should be supported by objectives formally adopted by the municipality and by adopted parking guidelines. Municipalities may therefore legally apply very low or even no minimum parking requirements for cars, provided that they clearly justify that this is consistent with the municipality's overall transport and spatial planning.

The review of municipal practice shows that current parking planning does not appear to be guided by overarching objectives such as efficient land use or reduced car traffic. Most municipalities use similar arguments in their parking guidelines, but these arguments have only a weak relationship with the actual levels at which minimum parking requirements are set. The results suggest that municipalities currently make only partial use of the discretion available to them to support overarching policy objectives.

The project has thus contributed new knowledge on how the parking provisions of the Planning and Building Act can be interpreted in light of current societal objectives. The conclusion is that the legislation does not constitute a barrier to more sustainable parking planning and that municipalities have considerable scope to develop their parking guidelines towards a more demand-driven parking supply. Hopefully these results will support a change in Swedish planning practice towards a more evidence-based parking planning that better supports the energy and climate transition, reduced car dependency, and more sustainable urban development.

Keywords: Parking planning, parking legislation, parking guidelines, minimum parking requirements, Swedish Planning and Building Act (PBL)



Innehållsförteckning

Förord	3
Sammanfattning	4
Summary	5
1 Inledning	7
1.1 En praxis för subventionering av parkering	8
1.2 ...mer parkering, högre byggkostnader,	11
1.3 ...fler bilar och ökad biltrafik	12
1.4 Parkeringsplaneringens samlade betydelse	14
1.5 Syfte	14
2 Genomförande	16
3 Resultat	18
3.1 Tolkning av parkeringsbestämmelsen i plan- och bygglagen	18
3.2 Kartläggning av kommunal praxis	19
4 Diskussion	22
5 Publikationslista	24
6 Referenser	25
7 Bilagor	27

1 Inledning

Transportsektorns omställning är en central del av arbetet för att nå klimat- och energimål, både i Sverige och internationellt. Forskning visar att teknisk utveckling och elektrifiering av fordonsflottan är nödvändiga men inte tillräckliga för att uppnå de utsläppsminskningar som krävs (Berg Mårtensson 2025). Även transportefterfrågan, markanvändning och förutsättningarna för olika färdmedel behöver förändras.

I detta sammanhang spelar parkeringsplaneringen en viktig roll, eftersom utbud och reglering av parkering är avgörande förutsättningar för hur attraktivt det är att resa med bil jämfört med andra färdssätt. Hur vi väljer att lösa parkering påverkar också utsläppen mer direkt, eftersom parkeringsanläggningar ovan och under mark i regel står för stora utsläpp till följd av stor användning av betong. Parkeringsplaneringen påverkar markanvändning och därmed stadsutveckling genom att parkering riskerar tränga ut bostäder, verksamheter, grönområden och annan markanvändning ur våra städer. Parkering driver upp byggkostnader och får på så sätt även privatekonomiska konsekvenser och rättvisimplikationer eftersom kostnaden för parkering i slutänden inte endast bärs av parkörer och bilägare, utan av alla boende och samhället i stort (Sathanapally et al. 2026).

Den huvudsakliga orsaken till parkeringens negativa konsekvenser är inte parkeringen i sig, utan parkeringsplaneringen – den kravställning som tillämpas för ny bebyggelse, med stöd i lagstiftning, i Sveriges fall i form av Plan- och bygglagens (SFS 2010:900) 8 kap. 9§ 4 pkt:

En obebyggd tomt som ska bebyggas med en byggnad 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

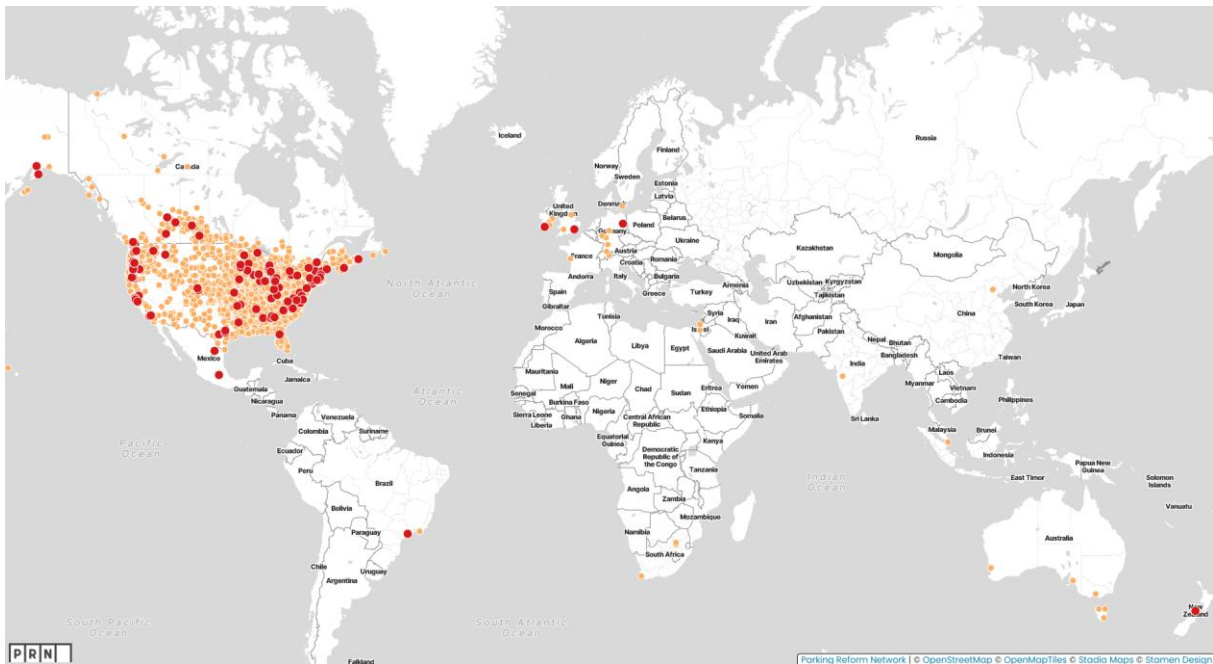
Skrivningen går tillbaka på 1959 års byggnadsstadgas skrivning (SFS 1959:612 53§ 3 mom.), med smärre justeringar:

”Å tomt skall inom- eller utomhus finnas särskilt, tillräckligt stort utrymme till parkering, lastning och lossning av fordon för dem som bo eller vistas på tomten samt för verksamhet som där bedrivs, såvida dylikt utrymme kan beredas för rimlig kostnad och utan synnerlig olägenhet i övrigt”

I Sverige liksom i många andra länder, har detta i praktiken tolkats att innebära krav på att ett visst minsta antal parkeringsplatser ska anordnas vid nybyggnation (”minimital”), specifikt för respektive fastighet (även om inte nödvändigtvis inom fastigheten). Den bakomliggande tanken är att en viss volym av en markanvändning (bostad, kontor, handel, etc.) alstrar ett parkeringsbehov som kan beräknas på förhand och åläggas fastighetsägaren att tillhandahålla som krav för att få lov att bebygga en tomt.

1.1 En praxis för subventionering av parkering...

Internationellt har dock ett växande antal städer valt att avskaffa sådana minimala eftersom forskning visat att de leder till ett större parkeringsutbud än vad som efterfrågas (se Figur 1). Detta är i sig inget konstigt eller kontroversiellt eftersom själva syftet med minimala är att se till att det byggs mer parkering i de fall där fastighetsägaren eller "marknaden" tycker att det inte behövs eller skapar ett mervärde i proportion till kostnaderna. I övriga fall, där fastighetsägaren frivilligt bygger mer parkering än vad som krävs, har minimala ingen verkan.



Figur 1 Städer som valt att avskaffa alla (röda prickar) eller vissa (orangea prickar) minimala för bilparkering. OBS! Kartan bygger inte på en fullständig kartläggning utan på inrapporterade uppgifter.

Vad som däremot kan vara svårare att inse, och inte sällan missförstås, är att denna givna och avsedda effekt (att skapa mer parkering), i förlängningen leder till att parkering byggs som fastighetsägarna bedömer inte efterfrågas av kunderna, åtminstone i proportion till den kostnad som mer parkering innebär. Detta har två huvudsakliga effekter.

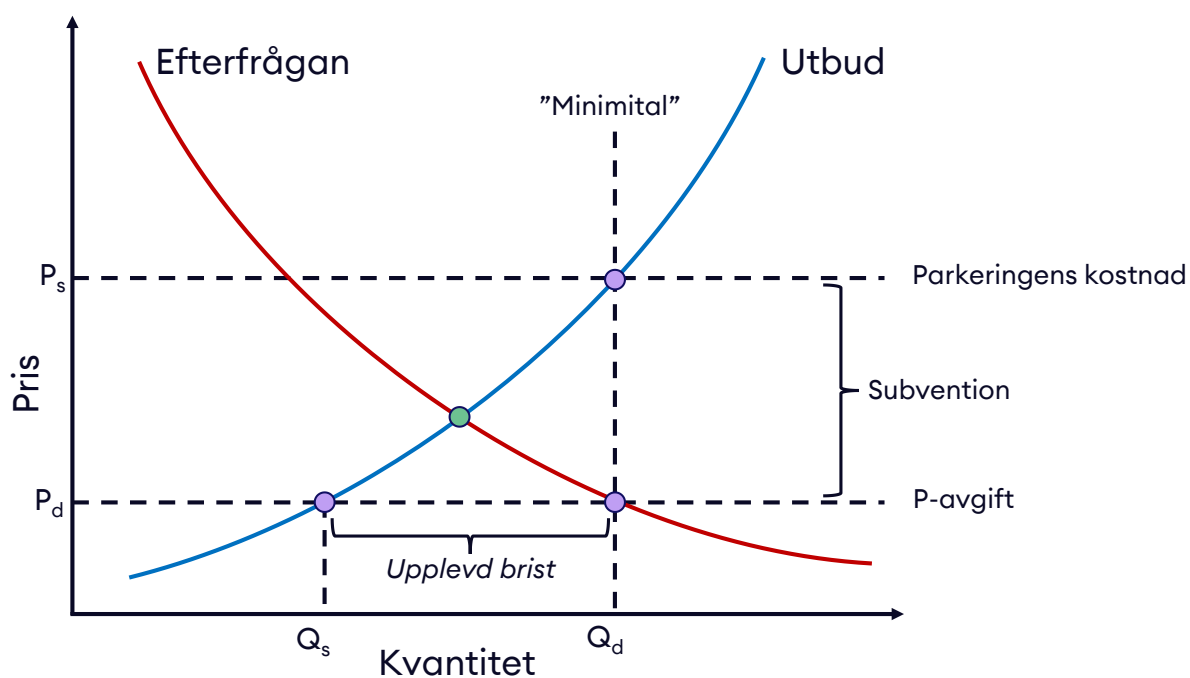
För det första byggs det mer parkering än vad parkörerna är beredda att betala för, vilket gör att parkeringens kostnader måste täckas upp på annat sätt. Det gör i sin tur att parkering går från att vara en valbar tjänst till att bli en delvis kollektivt finansierad tjänst som inte kan väljas bort av personer och hushåll utan egen bil. Med andra ord byggs det med nödvändighet in en subventionering av parkering.

För det andra fördyras nybyggnation, vilket gör att det byggs mindre och det i sin tur ökar konkurrensen och därmed priset på nya bostäder och lokaler. Den totala effekten av minimala för parkering är alltså att nybyggnation görs dyrare medan parkering (för den som har bil) görs billigare. Inom den akademiska forskningen om parkering har denna effekt länge varit känd och den beskrevs redan 1978 på följande sätt:

"The chief effect of minimum parking requirements is that parking spaces will be priced below the cost of providing them. If the price of parking is at or above the cost of providing it, there is no obvious reason why developers would not provide it on their own, even in the absence of the requirement."

(Shoup & Pickrell 1978, s.551)

Figur 2 visar hur minimalt principiellt påverkar parkeringsmarknaden, genom att möta efterfrågan vid underprissättning och därmed bygga in en subventionering av parkering. Figuren ska läsas som att den gröna punkten i mitten symboliserar en marknad i balans, där priset för parkering gör att fastighetsägarna vill tillhandahålla den mängd parkering som efterfrågas av parkörerna. Vanligen är dock prisnivån lägre (linjen P_d : P-avgift), bland annat beroende på underprissättning av parkering på allmän platsmark, vilket gör efterfrågan större och det marknadsmässiga utbudet mindre. Att lösa detta genom att framtvinga ett utbud i nivå med efterfrågan (linjen Q_d) innebär en ökning av kostnaden för parkering, en kostnadsökning som inte bärs av parkörerna. Om priset för parkering skulle höjas för att täcka kostnaderna skulle efterfrågan minska, vilket skulle ge ett intäktsbortfall till följd av fler vakanser.



Figur 2 Princip över parkeringsmarknaden och effekten av anpassning av utbud till efterfrågan, genom minimalt.

Intressant nog kan denna insikt om de negativa konsekvenserna av rådande planeringspraxis med minimalt, spåras i de förarbeten, utredningar och kunskapssammanställningar som format svensk lagstiftning och parkeringsplanering. En insikt som dock hittills endast haft begränsad påverkan på svenska kommuners parkeringsriktlinjer.

Den tillsatta parkeringsutredning som utarbetade förslaget till skrivning om parkering i 1959 års byggnadsstadga förklarade sig, beträffande parkeringsfrågan, "nödsakad att avstå från att söka en definitiv lösning." Förslaget till skrivning i byggnadsstadgan sågs istället som

”ofrånkomliga [bestämmelser] för att t.v. kunna till nöds komma tillrätta med problemen” (Prop.1959:168, s.286).

Departementschefen kommenterade rådande förhållanden med att lyfta den stora ökning av antalet fordon och att det helt enkelt vid denna tid inte fanns parkeringsutrymme nog att hysa alla dessa bilar. Han poängterar emellertid också det faktum att fordonsägarnas vana av och förväntan på att kunna parkera gratis, begränsade tillskapandet av fler parkeringsplatser. Att tillhandahålla parkering var helt enkelt inte en lönande investering (ibid. s.289). En sanning som på de flesta håll är lika giltig nu som då och som alltså reproduceras av den ej definitiva lösning som föreslogs för snart 70 år sedan.

Arbetet med att utreda parkeringsfrågan fortsattes av den så kallade ”Parkeringskommittén” som tillsattes 1960 och 1968 levererade sitt slutbetänkande (SOU 1968:18). Kommittén bekräftade rådande praxis att utgå från att bebyggelsen alstrar en viss parkeringsefterfrågan och att produktionen av parkeringsplatser för att tillgodose denna bör åvila fastighetsägaren. Man poängterade emellertid också att:

”Inom kommittén råder enighet om att kostnaderna i princip slutligen skall åvila fordonsägarna. Med ansvaret för produktionen följer däremot ofta skyldighet att primärt ombesörja finansieringen av markanskaffning och byggande.”

(SOU 1968:18, s.100)

Det står inte i klartext, men det framgår tydligt att utredningsmännen både 1959 och 1968 insåg problematiken med, å ena sidan, ett krav på fastighetsägarna att tillhandahålla ett visst parkeringsutbud och, å den andra, en önskan om att kostnaderna i slutänden skulle tas av parkörerna. Samtidigt var detta problem sannolikt av underordnad betydelse.

Teknikhistorikern Per Lundin sammanfattar framtagandet av ny lagstiftning och praxis för parkeringsplanering under 1950- och 1960-talen, med att arbetet präglades av en ideologisk slag-sida. Arbetet fokuserade på *hur* parkering skulle ordnas, men ”[d]en helt avgörande frågan *om* samhället skulle satsa sina resurser på att bygga för det ’fullständiga bilsamhället’ och dess ’behov’ av parkeringsplatser ställdes aldrig” (Lundin 2008, s.137). Det är troligen en stor del av förklaringen bakom att man valde de lösningar man valde, även om man insåg dess brister.

Mer förvånande är det kanske då att vi under så lång tid fortsatt att arbeta utifrån samma principer för parkeringsplaneringen: i praktiken att kringgå marknaden för att tillgodose en parkeringsefterfrågan som inte tar hänsyn till prissättning.

Från akademiskt håll har istället alternativet att möta och hantera ökad efterfrågan med höjda priser, parkeringsavgifter, föreslagits inte minst av professor Donald Shoup (se t.ex. Shoup 1999). Bäst formuleras det kanske i en rapport från Byggforskningsrådet 1987:

"Ju större utrymme som kan ges åt trafikanternas 'revealed preferences', desto bättre [...] Uppdrivna parkeringsplatspriser i ett visst grannskap tyder på brist på parkeringsutrymme och lockar till utbudsökning just där det behövs."

(Jansson & Swahn 1987, s.8)

SKL framhöll samma slutsats 25 år senare i en skrift om parkeringsplanering, där en fungerande parkeringsmarknad beskrevs som en förutsättning för en hållbar stadsutveckling och att efterfrågan på parkering därför i första hand borde styras genom tid- och prissättning, snarare än att leda till ett ökat utbud (SKL 2013, s.12).

Vid samma tid avrapporterades ett forskningsprojekt om parkeringsplanering, finansierat av Trafikverket. Projektet slog bland annat fast att minimaltal saknar stöd i forskning och att PBL inte innebär att kommunen måste ha ett minimaltal utan bara ger kommunen möjlighet att styra parkeringsutbudets storlek, samt att marknaderna för bilparkering och bostäder måste skiljas åt för att stadens ytor ska kunna användas effektivt (Trafikverket 2013).

Också den senaste statliga utredningen som behandlar parkering i PBL skriver att PBL i och för sig inte stödjer en resurshushållande parkeringsplanering, men samtidigt inte hindrar en sådan planering så länge den understöds av exempelvis avgiftsreglerad parkering på allmän platsmark (SOU 2021:23, s.103).

Mot denna bakgrund är det intressant att notera att de flesta svenska kommuner tillämpar minimaltal för bilparkering vid planering av nybyggnation, samtidigt som man säger sig vilja undvika just subventionerad parkering, och arbeta för minskad biltrafik. I gällande parkeringsriktlinjer kan man exempelvis läsa saker som att det vore önskvärt att parkeringens faktiska kostnader synliggjordes för parkörerna men att det inte är något som kommunen kan styra över. Eller att den valda nivån på minimalten syftar till att parkering ska tillgodoses på kvartermark så att inte allmän platsmark belastas vid nybyggnation.

Båda dessa exempel, hämtade från två olika kommuner, illustrerar en bristande förståelse för (eller en ovilja att förstå) hur minimaltal med nödvändighet leder till att priset för parkering sänks och dess kostnader istället subventioneras.

1.2 ...mer parkering, högre byggkostnader,...

Forskning under senare år ger ytterligare, empiriskt stöd för att minimaltal leder till fler bilplatser och dyrare byggande, vilket i sin tur leder till exempelvis högre bostadshyror. Mer parkering, ökad lätthet och bekvämlighet att parkera, har vidare visats bidra till ett ökat bilinnehav och mer biltrafik.

En studie av fastighetsprojekt i Los Angeles visar att parkeringens ekonomiska nytta för de flesta projekt är avsevärt lägre än kostnaden för marken och konstruktionen av parkering. Eftersom mängden byggd parkering i regel ligger i nivå med minimalten är det även rimligt att dra slutsatsen att minimalten har stor betydelse för parkeringsutbudets storlek (Bowman Cutter & Franco 2012).

Slutsatsen att minimal för bilparkering snedvrider marknaden och ökar parkeringsutbudet för bostäder kraftigt dras i studier av fastighetsprojekt i London och Seattle, som båda avskaffat minimal för bilparkering i hela eller delar av staden. Minimal är den viktigaste förklaringsfaktorn för parkeringsutbudets storlek och dess avskaffande har lett till 40–50% färre bilplatser (i genomsnitt 0,76 bpl/lgh färre i London), vilket pekar på minimalens stora påverkan på parkeringsmarknaden (Li & Guo 2014; Gabbe et al. 2020).

Den ökade mängden parkering som krävs för att få lov att bygga fördyrar slutprodukten, vilket visas i en stor studie av hyresbostäder i USA, där minimal för parkering i genomsnitt ger ett 17%-igt hyrespåslag (Gabbe & Pierce 2016). Det rör sig dock, som ovan nämnts, om en dold subvention av parkering och inte en kostnad som redovisas synligt, vilket säkerligen bidragit till att kostnaden för parkering historiskt inte tagit sig in i den offentliga debatten.

I en ny studie av parkering i flera australiensiska städer redovisas att gällande minimal motsvarar ett parkeringsutbud som utgör mellan 7 och 10% av kostnaden för mindre lägenheter och mellan 4 och 12% för större lägenheter. Minimalen har störst påverkan i centrala lägen där tillgängligheten och alternativen till egen bil är som bäst och marken som dyrast, vilket leder till att en stor andel av tänkbara projekt omöjliggörs på grund av fördyrande krav på parkering (Sathanapally 2026).

En av få svenska studier om parkering och konsekvenserna av minimal använder en modellbaserad beräkning av effekterna i en förortskontext. Slutsatsen är att minimal ökar byggkostnaderna för nya lägenheter med 10%, vilket i sin tur leder till minskat utbud av nya bostäder (-1,2%) och högre hyror (+2,4%). Författarna kommenterar dock att modellen inte fullt ut tar hänsyn till parkeringens alternativkostnad och att de beräknade värdena kan ses som en lägsta nivå, särskilt om man jämför med en mer central miljö med högre markvärden. Författarna förespråkar också, liksom Shoup med flera, att höja parkeringsavgifterna, men noterar att det troligen är mer politiskt bekvämt att använda minimal för att öka utbudet då dess kostnader är mindre synliga för allmänheten (Andersson et al. 2016).

En möjlig förklaring till att de svenska siffrorna är betydligt lägre än internationella jämförelser är att minimalen eller, i förekommande fall, före detta minimal många gånger är högre utomlands än i Sverige. Ett minimal motsvarande 0,5 bpl/lgh har trots allt betydligt mindre påverkan på byggkostnaden än ett minimal motsvarande 1,0 bpl/lgh.

1.3 ...fler bilar och ökad biltrafik

Ett flertal studier, med olika material och metodik, visar på olika sätt att mer parkering leder till ett ökat bilinnehav och mer biltrafik.

I den lilla skalan redovisar två studier hur det lokala parkeringsutbudet längs specifika gator påverkar hushållens val och resvanor. En större tillgång till parkering nära bostaden ger både fler bilar och ett ökat bilresande. Ju enklare och smidigare det är att parkera vid bostaden, desto högre bilinnehav och större bilanvändning, således, till följd av att bilen blir enklare och smidigare för de boende att använda, relativt alternativen (Guo 2013a, b).

Studier av den norska resvaneundersökningen med påkodad information om parkeringsutbud styrker dessa slutsatser. Tillgång till reserverad parkering vid bostaden visar sig tredubbla

sannolikheten att hushåll väljer att äga bil. Samtidigt ökar andelen bilresor med både bilinnehavet och tillgången till parkering vid bostaden, en effekt som dock kan motverkas av längre avstånd mellan bostad och parkering (Christiansen et al. 2017a, b).

En schweizisk studie av effekten av tillhandahållandet av andra mobilitetstjänster än parkering vid 19 olika bostadsfastigheter, landar i slutsatsen att tillgången till parkering är den enskilt viktigaste förklaringsfaktorn bakom både bilinnehav och färdmedelsval. Delvis beror detta på så kallad självselektion – boende som redan har en preferens för hållbart resande väljer i högre grad än andra att bosätta sig i fastigheter där parkering ersatts med andra mobilitetstjänster (Stiebe et al. 2025).

En jämförande studie av Los Angeles och New York visar hur en större andel bostäder som inkluderar parkering i bostadshyran uppvisar stor korrelation med lägre befolkningstäthet och högre biltäthet och att andelen bostäder som inkluderar parkering i hyran i sin tur kan förklaras av nivån på minimitalen. Jämförelser mellan olika områden inom New York visar på samma sak: 10% högre minimital ger 4% ökning av bilinnehavet och 6% minskning av befolkningstätheten (Manville et al. 2013).

Med data från "the American Housing Survey" visar Manville (2017) att när parkeringskostnaden är inbakad i bostadskostnaden så är sannolikheten att hushåll väljer att inte äga bil 50–75% lägre än om parkeringskostnaden tas separat, samtidigt som bilpendlingen ökar bland bilägande hushåll. Författaren poängterar att möjligheten att överhuvudtaget få tag på en bostad utan parkering inkluderad är så pass liten att någon systematisk självselektion inte går att tala om. Det är helt enkelt inte praktiskt möjligt för hushållen att ha (frånvaro av) parkering som ett urvalskriterium när de väljer bostad.

En studie av 56 svenska kommuner visar att högre minimital korrelerar med högre bilinnehav, både för hela datasetet och om det bryts ned på olika storleksgrupper av kommuner. Studien visar också att det föreligger en stark korrelation mellan bilinnehav och transportarbete (km i bil/capita) (McAslan & Sprei 2023). Här kan man naturligtvis ställa sig frågan vad som är hönan och ägget. Är det minimitalen och mer parkering som ger fler bilar eller är det fler bilar och ökad biltrafik som gjort att kommunerna sett sig tvungna att skruva upp minimitalen?

McCahill et al. (2015) gör ett försök att besvara den frågan genom att jämföra minimital och bilens färdmedelsandel i nio amerikanska städer 1960–2000. De visar att högre minimital under perioden 1960–1980 korrelerar med högre bilandel 1980–2000. Samtidigt saknas korrelation mellan förändringen i bilandel 1960–1980 och förändringen i minimital 1980–2000, vilket tyder på att höjda minimital föregår ökande andel biltrafik, inte tvärtom.

Utöver vad ovan anförda studier säger om relationen mellan parkering och bilinnehav, å ena sidan, och bilanvändning, å den andra, finns ett antal ytterligare intressanta studier som påvisar och utvecklar bilinnehavets betydelse för bilanvändningen. Det visar sig nämligen att bilinnehav fungerar som en medierande variabel för den fysiska miljöns påverkan på bilanvändning och färdmedelsval.

Med en statistisk modell visar till exempel Van Acker & Witlox (2008) att socio-ekonomiska variabler som inkomst och den fysiska miljöns utformning har en statistiskt signifikant påverkan på bilanvändningen framför allt om hänsyn tas till bilinnehavet. Till exempel visar de att inkomst inte har någon signifikant direkt påverkan på bilanvändning. Inkomst är däremot en del i förklaringen bakom bilinnehav, vilket är den starkaste förklaringsvariabeln bakom bilanvändning.

Därigenom blir inkomst och andra variabler indirekta förklaringar till bilanvändning. Bilägande hushåll gör inte bara fler resor med bil, de väljer också bil för resor som tidigare eller annars gjorts med andra färdssätt, om de fysiska förutsättningarna finns (exempelvis närhet till busshållplats). Författarna sammanfattar sina resultat med att "[o]nce people own a car, they tend to use it more often" (ibid. s.73) och rekommenderar policyåtgärder som minskar bilinnehavet för att på så sätt minska biltrafikens omfattning.

Bilinnehavets roll som medierande variabel påvisas också i en studie med liknande metodik, av hushåll i Washingtons storstadsområde (Ding et al. 2018) och i en kinesisk studie som visar att bilinnehav är den starkaste förklaringsvariabeln för ett hushålls totala körsträcka (Wang et al. 2018).

1.4 Parkeringsplaneringens samlade betydelse

Vad teori och forskning på området visar är alltså att minimala för parkering bidrar till att öka parkeringsutbudet och minska kostnaden för parkörer och bilägare. Kostnaden för parkering förs istället över på andra varor och tjänster, inte minst bostäder, som blir dyrare för att kompensera för bristande kostnadstäckning för parkering. Detta är en dold subventionering av parkering, finansierad av hushåll utan bil till förmån för hushåll med bil.

Ökningen av parkeringsutbudet är naturligtvis själva syftet med minimala, men även de tillhörande negativa konsekvenserna måste framhållas som en nödvändig del av minimala som planeringsredskap. Historien visar att det länge funnits en vetskap om de negativa konsekvenserna och den orättvisa som minimala leder till, men vittnar samtidigt om en ovilja både att frångå minimala och att inse att de med nödvändighet leder till att parkering görs billigare genom subventionering. Från parkeringskommitténs slutbetänkande 1968 till våra dagars parkeringsriktlinjer.

Med mer parkering får vi ett ökat bilinnehav och en ökad bilanvändning, vilket står i konflikt med uppsatta mål om minskad biltrafik. Ett sätt att få parkeringsplaneringen att linjera med uppsatta mål är således att sluta tillämpa minimala och istället ge marknaden större frihet att avgöra parkeringsutbudet för nybyggnation. Det möjliggör också en mer effektiv markanvändning och en mer rättvis kostnadsfördelning.

1.5 Syfte

Syftet med detta forskningsprojekt har varit att besvara frågan vad plan- och bygglagens krav på parkering innebär, det vill säga hur det kan förstås att en tomt ska ordnas så att det "i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering."

Är plan- och bygglagens kravställning ett hinder för en mer målinriktad parkeringsplanering utan minimala? Kan kommunerna avstå från att ställa krav på att ett visst antal bilplatser ska tillhandahållas ny bebyggelse?

Och hur motiverar svenska kommuner idag sina minimala? Vilken betydelse har de målformuleringar och övriga argument som anförs i kommunala parkeringsriktlinjer? Vad betyder det



egentligen att det "i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering" i kommunal praxis?

2 Genomförande

Projektet har löpt under perioden oktober 2024-augusti 2026, finansierat av Energimyndighetens utlysning "Samverkansbaserad forskning och innovation för transportsystemets energi- och klimatomställning."

Projektet har genomfört en rättslig analys av bestämmelsen i 8 kap. 9 § 4 p. plan- och bygglagen (PBL), som anger att det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning ska finnas lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning. Arbetet har genomförts under ledning av Malin Sjöstrand, universitetslektor vid avdelningen för fastighetsvetenskap på LTH. Analysen omfattar en systematisk genomgång av lagtext, historiska och nuvarande förarbeten, juridisk litteratur, lagkommentarer samt relevant rättspraxis. Vidare har olika vedertagna juridiska tolkningsmetoder analyserats för att belysa hur lagens krav avseende parkering kan förstås och tillämpas.

Genom att relatera den rättsliga analysen till dagens mål om hållbar stadsutveckling, mobilitet samt klimat- och miljöhänsyn har projektet identifierat hur kommuner kan använda sitt mandat i frågor rörande fysisk planering för att utforma parkeringskrav som är anpassade till lokala förutsättningar och samhällsmål. Arbetet och resultaten, med tillhörande slutsatser och rekommendationer för kommunal tillämpning av bestämmelsen, finns närmare beskrivet i en separat rapport (Sjöstrand & Kerttu 2026).

Parallellt med den rättsliga analysen har kommunal planeringspraxis och uttolkning av plan- och bygglagens krav i form av en analys av vilka mål och övriga motiv eller argument som vanligen lyfts i kommunala parkeringsnormer eller parkeringsriktlinjer (hädanefter används begreppet parkeringsriktlinjer eller bara riktlinjer). Arbetet har letts av Johan Kerttu med stöd av Emeli Adell, båda konsulter på Trivector Mobility. Sammanställning och analys av parkeringsriktlinjer har gjorts av Johan Kerttu och Vera Bergström, praktikant på Trivector Mobility. Resultaten har diskuterats och stämts av med deltagande representanter för Klimatkommunerna samt deltagarna i den referensgrupp som knutits till projektet.¹

Totalt har riktlinjer i 43 kommuner analyserats, se bilaga. Den övergripande frågeställningen för denna analys har varit i vilken mån uttalade mål och motiv i kommunala parkeringsriktlinjer kan förklara skillnader i olika kommuners nivå på minimal, närmare bestämt minimal för bil för centralt belägna flerbostadshus.

Utifrån genomgången av riktlinjer har ett antal vanligt förekommande typer av mål och motiv kopplade till minimal identifierats (se kapitel 3 och bilaga) och betygsatts (1–5) utifrån hur de bedömts ha påverkan på minimalens nivå. Följande har antagits: Ett tydligt formulerat mål för transportsystemet med koppling till parkeringsutbudet bör rimligen ha större påverkan på minimalens nivå än en mer generisk och kortfattad formulering, vilken i sin tur bör ha större betydelse än att målet eller motivet i fråga inte alls nämns i riktlinjen (se bilaga).

Därefter har betygsättningen av de olika formuleringarna korrelerats mot minimalens nivå, både med och utan hänsyn till bilinnehavet i det aktuella området (en uppgift som ibland uttryckligen lyfts som ett viktigt underlag för bestämmande av minimal och ibland inte).

¹ Referensgruppen har inkluderat representanter från Stockholms stad, Vänersborgs kommun, Örebro kommun samt Boverket.



Korrelation har studerats både för varje mål separat och för genomsnittsvärdet för alla mål, i syfte att försöka hitta någon form av korrelation. I ett antal fall har bedömningen varit mycket osäker och där har olika värden prövats för att se om det gått att finna en korrelation.

Dessutom har skillnader i medelvärdet för minimitalet när kommunerna grupperats baserat på de betyg de tilldelats för respektive mål eller motiv. De kommuner som exempelvis tilldelats betyget 3 eller högre för ett visst mål eller motiv med koppling till minimitals nivå har jämförts med de kommuner som tilldelats betyget 2 eller lägre, för att se om det går att statistiskt särskilja dessa två grupper avseende minimitalets medelvärde i respektive grupp.

3 Resultat

3.1 Tolkning av parkeringsbestämmelsen i plan- och bygglagen

Inom projektet har en rättsvetenskaplig analys genomförts av bestämmelsen i 8 kap. 9 § 4 p. plan- och bygglagen (PBL), som anger att en tomt ska ordnas så att "det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon." Syftet har varit att klargöra hur begreppen "lämpligt utrymme" och "skälig utsträckning" kan förstås och vilka juridiska möjligheter kommuner har att anpassa parkeringsplaneringen till övergripande mål.

Studien omfattar en genomgång av lagtext, förarbeten från 1947 års byggnadsstadga fram till dagens PBL, juridisk litteratur, lagkommentarer samt rättspraxis från mark- och miljödomstolarna. Analysen visar att lagstiftaren överlät ett stort ansvar för att konkretisera vad som utgör en skälig utsträckning på kommunerna genom parkeringsnormer, riktlinjer och detaljplanering.

Resultaten visar att den juridiska bestämmelsen ursprungligen vuxit fram under en period då samhället präglades av snabbt ökande bilinnehav och där parkering betraktades som en nödvändig del av stadsutvecklingen. Samtidigt framgår redan av äldre förarbeten att lagstiftaren såg parkeringskraven som en praktisk lösning snarare än en principiellt optimal ordning. Senare lagstiftning, särskilt ÄPBL och nuvarande PBL, har också tydligt betonat kommunernas ansvar att väga parkeringsfrågan mot andra allmänna intressen:

"I en tid när biläggande och bilåkande stadigt ökade och ansågs positivt var det kanske självklart med att det därmed följde ett behov av parkering (nära bostaden) som i brist på optimal lösning fick lösas på kvartersmark, och där ansvaret hamnade på den som bebyggde mark. I dag kan man tänka sig att trafikförsörjning, särskilt i större städer, har en större tonvikt på kollektivtrafik och andra mobilitetsåtgärder, och att biltrafikens behov tolkas i ljuset av det [...]"

Eftersom reglerna rörande krav på parkering från början tillkom när samhället såg väsentligt annorlunda ut, och den senaste regeln inte kommer med några egentliga anvisningar för tolkning i förarbetena behöver de nuvarande reglerna tolkas i ljuset av samhällsutvecklingen."

(Sjöstrand & Kerttu 2026)

Genomgången av praxis visar att domstolarna ger kommunerna ett stort handlingsutrymme vid bedömningen av parkeringsbehov. Kommunala riktlinjer och parkeringsnormer tillmätts stor betydelse vid prövning av detaljplaner och bygglov. Domstolarna accepterar låga eller mycket låga parkeringstal när kommunen kan visa att bedömningen grundas på exempelvis god kollektivtrafikförsörjning, tillgång till cykelinfrastruktur, mobilitetstjänster, samnyttjande eller andra åtgärder som minskar behovet av privat biläggande.

Studien visar vidare att det saknas stöd för uppfattningen att lagen kräver ett visst minsta antal parkeringsplatser. Tvärtom pekar såväl förarbeten som rättspraxis på att parkeringskravet ska bedömas utifrån lokala förutsättningar, kommunala mål och en proportionalitetsavvägning mellan olika allmänna och enskilda intressen:

"Några anvisningar för hur man ska förstå vilka skyldigheter som finns, för det fall att riktlinjen också, liksom lagen, innehåller ett tolkningsutrymme, hittar vi inte. Om kommunen till exempel tillämpar ett minimalt som är noll i de centrala delarna av staden – finns det någonting i förarbetena som anger att kommunen måste ha ett positivt tal? Nej, som vi har sett – och kommer att se nedan i genomgången av de argument som används av kommuner och domstolar – finns inte någon gräns för vad som är för lite eller lagom – vad som är skälig utsträckning [...]"

Om kommunen bedömer att förtätning av en äldre stadskärna är mer viktig än att stora kostnader läggs på t. ex. ett underjordiskt parkeringsgarage och därför med hänsyn till mobilitetsåtgärder eller god kollektivtrafik bestämmer ett lågt eller inget parkeringstal i detaljplan får vi utgå från att det ligger i kommunens befogenhet att göra så [...]"

Lämpligt utrymme i skälig utsträckning borde således tolkas som den mängd parkering som ska finnas på en tomt som är behövlig enligt kommunens bedömning."

(Sjöstrand & Kerttu 2026)

PBL innebär att det ställs krav på är att det ska göras en skälighetsbedömning av hur parkering är tänkt att lösas för en specifik fastighet. Genomgången av förarbeten och rättspraxis visar att denna skälighetsbedömning ska grundas på sakliga skäl och gå i linje med de argument och resonemang som lyfts i kommunens övergripande riktlinjer. Det sägs däremot ingenting i vare sig lagen, förarbeten eller rättspraxis kring hur sådana riktlinjer ska vara utformade.

Den samlade slutsatsen är därför att begreppet "lämpligt utrymme i skälig utsträckning" bör förstås som den mängd parkering som kommunen, med stöd av sina riktlinjer och sin planering, bedömer vara motiverad i det enskilda fallet. Bestämmelsen ger därmed kommunerna ett betydande utrymme att anpassa parkeringskrav till dagens mål om hållbara transporter, minskad klimatpåverkan, effektiv markanvändning, etc. (Sjöstrand & Kerttu 2026).

3.2 Kartläggning av kommunal praxis

För att undersöka hur kommuner konkret tolkar kravet på att det "i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering" har en kartläggning av kommunala parkeringsriktlinjer genomförts. Analysen omfattar 43 svenska kommuner med mellan cirka 20 000 och 175 000 invånare i kommunhuvudorten (se bilaga). Fokus har varit minimalt för bilparkering för flerbostadshus i centrala lägen.

De tre största städerna har inte inkluderats eftersom deras förutsättningar och utmaningar bedöms skilja sig för mycket från övriga kommuners. Detta inkluderar flera s.k. kranskommuner

som i många fall definitionsmässigt är en del av Stockholm, Göteborg eller Malmö. Även mindre kommuner och tätorter har uteslutits, då parkering där generellt bedömts vara en mindre styrande planeringsfråga.

Studien kombinerar kvantitativa och kvalitativa analyser. Den kvantitativa analysen visar att bilinnehavet förklarar omkring en tredjedel av variationen i kommunernas minimala (se bilaga). Syftet med den kvalitativa analysen har därför varit att undersöka om de mål och motiv som kommunerna anger i sina parkeringsriktlinjer kan bidra till att ytterligare förklara variationen i minimala.

Den kvalitativa analysen identifierar fem återkommande mål och motiv i kommunernas parkeringsriktlinjer:

- effektiv markanvändning,
- ekonomisk rättvisa och subventionering,
- ekologisk hållbarhet, klimatpåverkan och minskad biltrafik,
- hantering av överspillning av parkering,
- samlad behovsbedömning (resonemang kring tillgänglighet till service, alternativa färdssätt m.m.).

Den övergripande slutsatsen är att de mål och motiv som kommunerna anger i sina parkeringsriktlinjer inte ger någon ytterligare förklaring till variationen i minimala kommunerna emellan. Liknande formuleringar och argument återkommer i riktlinjer från kommuner med både höga och låga minimala, och någon tydlig koppling mellan uttalade mål och faktisk kravställning kan därför inte identifieras.

Om de övergripande målen haft en avgörande betydelse för parkeringsplaneringen borde det finnas en tydlig och signifikant korrelation mellan hur starkt de uttrycks i riktlinjerna och nivån på minimala. En sådan korrelation återfinns dock inte.

Den enda signifikanta korrelationen i materialet gäller det som i analysen benämns samlad behovsbedömning. Kommuner som för mer utvecklade resonemang kring tillgänglighet till service och alternativa färdssätt tenderar att ha lägre minimala ($r^2 = 0,31$).

När minimala istället relateras till skillnaden mellan minimala och faktisk biltäthet försvinner dock denna korrelation. Detta tyder på att resonemangen främst fångar det rådande bilinnehavet i det aktuella området snarare än utgör ett självständigt motiv för hur minimala bestäms.

Även jämförelser mellan grupper av kommuner visar samma mönster. Kommuner med högre betyg för samlad behovsbedömning har i genomsnitt 15-30 % lägre minimala ($p = 0,01$), men skillnaden kan förklaras minst lika väl av skillnader i bilinnehav.

En svag statistisk signifikans ($p = 0,10$) kan också noteras för hur kommunerna behandlar mål om ekologisk hållbarhet, klimatpåverkan och minskad biltrafik. Kommuner som lyfter fram dessa mål tydligare (betyg 4 och högre) har i genomsnitt 10 % lägre minimala än övriga kommuner (betyg 1-3). Den svaga signifikansen, den lilla skillnaden i genomsnitt och det faktum att den återfinns endast för en viss gruppindelning, innebär att denna faktor endast kan förklara en mycket liten del av variationen mellan kommunerna.



Om övergripande mål eller andra motiv som förekommer i kommunala parkeringsriktlinjer hade haft en reell betydelse för parkeringsplaneringen borde det gå att se en signifikant korrelation mellan hur starkt dessa uttrycks och nivån på minimalen. Sammantaget visar därför resultaten på att begreppet "lämpligt utrymme i skälig utsträckning" inte verkar ha någon enhetlig innebörd i kommunal praxis. Kommunerna hänvisar ofta till liknande mål och motiv, men dessa omsätts inte på ett likartat sätt i valet av minimal.

Detta tyder på att kopplingen mellan övergripande mål för parkeringsplaneringen och de minimaler som tillämpas generellt är svag. För vissa kommuner verkar parkeringsplaneringen vara ett aktivt verktyg för att nå transport- och samhällsmål, medan den i andra kommuner i praktiken tycks hanteras mer fristående från den övergripande samhälls- och trafikplaneringen.

4 Diskussion

Sammantaget visar analyserna att lagstiftningen ger kommunerna stor frihet att själva definiera vad som utgör parkering i skäligen utsträckning. Kartläggningen av kommunal praxis visar samtidigt att denna frihet idag i huvudsak ser ut att användas för att reproducera etablerad praxis snarare än för att explicit koppla parkeringskrav till övergripande mål för klimat och hållbarhet, transportsystem och stadsbyggnad. Projektet visar därmed att det finns en betydande, men idag outnyttjad, potential för kommunerna att utveckla parkeringsriktlinjer som bättre stödjer en hållbar stadsplanering och en omställning till ett mer resurseffektivt transportsystem.

Även om den inledande historiska genomgången visar att det troligen inte saknats kunskap om vilka möjligheter kommunen egentligen har att utforma sin kravställning på parkering, så har denna kunskap möjligen varit delvis okänd bland de som arbetat med framtagande av parkeringsriktlinjer i landets kommuner. Troligen lika viktigt är att det saknats kunskap om hur kommuner som velat tillämpa låga eller inga minimital för bilparkering bör gå tillväga för att ändå uppfylla PBL:s krav, jämte fördjupad kunskap om konsekvenserna av att i större utsträckning låta marknaden styra parkeringsutbudet.

Denna rapport, tillsammans med rapporten över den rättsliga analysen, redovisar att svenska kommuner har stora möjligheter att utforma parkeringsplaneringen för att gå i linje med övergripande mål. PBL ställer krav på en skälighetsbedömning av parkeringsutbudet, vilken i sin tur pekar på kommunens parkeringsriktlinjer. Som redovisats ovan finns det ingen tydlig vägledning eller regelverk för hur sådana riktlinjer ska se ut, en otydlighet som på sätt och vis speglas i den avsaknad av enhetlig innebörd av formuleringar av olika mål och motiv som återfinns i kommunala parkeringsriktlinjer.

Hur parkeringsplaneringen utformas och hur minimitalen sätts i kommunerna kan därför inte besvaras utifrån detta projekt då de potentiella förklaringsfaktorer som studerats inte visat sig ge någon ytterligare kunskap. Bilinnehav eller biltäthet förklarar omkring en tredjedel av variationen i minimital mellan kommunerna. Därutöver står förklaringar troligtvis att finna i faktorer som lokalt förankrad historisk praxis ("man gör som man alltid gjort"), lokalpolitiska faktorer eller att man hämtar inspiration från, eller lånar av, andra kommuner. Sådana "lån" omtalas i vissa fall uttryckligen i kommunala parkeringsriktlinjer och motiveras med att man jämför sig med liknande städer och kommuner. Donald Shoup visar med siffror från 1975 och 1993 att detta gäller avseende nivån på minimital i amerikanska städer (Shoup 2011, s.612ff). Utifrån den jämförelse som gjorts i detta projekt talar mycket för att detta gäller även målformuleringar och övriga motiveringar av minimital. Språkliga formuleringar lånas och återanvänds, men innebörden skiftar kommunerna emellan.

Utöver att redovisa kommunernas frihet att utforma sina parkeringsriktlinjer i enlighet med plan- och bygglagen samt ge insyn i hur kommunerna idag nyttjar denna frihet, har projektet även utmynnat i ett white paper med en kortfattad argumentation för avskaffande av minimital, samt rekommendationer på hur kommunerna kan formulera sig i sina riktlinjer. Rekommendationerna hämtar bland annat inspiration från de bästa exemplen bland gällande parkeringsriktlinjer, men har vidareutvecklat resonemangen. Syftet är att bana väg för en mer vetenskapligt underbyggd parkeringsplanering genom att ge kommuner kunskap, tydliga argument och



vägledning för att ta fram parkeringsriktlinjer som stödjer ett efterfrågestyrt parkeringsutbud för nybyggnation och därmed en mer hållbar stadsplanering.



5 Publikationslista

Sjöstrand, M. & Kerttu, J. (2026). 'Lämpligt utrymme i skälig utsträckning. Tolkning av 8 kap. 9 § 4 P PBL.' [Manuskript inskickat för publicering i 'Working papers in Real Estate Law and Real Estate Economics, Lund University, Division of Real Estate Science'].

Kerttu, J. (2026). 'P-norm 0 – utformning av P-riktlinjer för efterfrågestyrd och hållbar stadsplanering.' [Publiceras i Trivectors White paper-serie.]

6 Referenser

Andersson, M., Mandell, S., Braun Thörn, H., Gomér, Y. (2016). 'The effect of minimum parking requirements on the housing stock.' *Transport Policy* 49 (2016), s.206–215.

Berg Mårtensson, H. (2025). *Where are we heading, and where do we want to go? Exploring transport system futures, climate targets and new mobility services*. Doctoral Thesis in Planning and Decision Analysis with a Specialisation in Strategies for Sustainable Development. KTH Royal Institute of Technology. Stockholm, Sweden 2025.

Bowman Cutter, W. & Franco, S.F. (2012). 'Do parking requirements significantly increase the area dedicated to parking? A test of the effect of parking requirements values in Los Angeles County.' *Transportation Research Part A* 46 (2012), s.901–925.

Christiansen, P., Fearnley, N., Usterud Hansson, J., Skollerud, K. (2017a). 'Household parking facilities: relationship to travel behaviour and car ownership.' *Transportation Research Procedia* 25 (2017), s.4185–4195.

Christiansen, P., Engebretsen, Ø., Fearnley, N., Usterud Hansson, J. (2017b). 'Parking facilities and the built environment: Impacts on travel Behaviour.' *Transportation Research Part A* 95 (2017), s.198–206.

Ding, C., Wang, Y., Tang, T., Mishra, S., Liu, C. (2018). 'Joint analysis of the spatial impacts of built environment on car ownership and travel mode choice.' *Transport. Res. Part D*, s 28-40.

Gabbe, C.J. & Pierce, G. (2016): 'Hidden Costs and Deadweight Losses: Bundled Parking and Residential Rents in the Metropolitan United States.' *Housing Policy Debate* (2016), s.1-13.

Gabbe, C.J., Pierce, G., Clowers, G. (2020). 'Parking policy: The effects of residential minimum parking requirements in Seattle.' *Land Use Policy* 91 (2020), s.1-8.

Guo, Z. (2013a). 'Residential Street Parking and Car Ownership. A Study of Households With Off-Street Parking in the New York City Region.' *Journal of the American Planning Association*, Vol. 79, No. 1 (2013), s.32-48.

Guo, Z. (2013b). 'Home parking convenience, household car usage, and implications to residential parking policies.' *Transport Policy* 29 (2013), s.97–106.

Jansson, J.O., & Swahn, H. (1987). *Parkeringspolitikens roll i innerstaden. En samhällsekonomisk analys*. Byggforskningsrådets rapport R49:1987. Stockholm.

Li, F. & Guo, Z (2014). 'Do parking standards matter? Evaluating the London parking reform with a matched-pair approach.' *Transportation Research Part A* 67 (2014), s.352–365.

Lundin, P. (2008). *Bilsamhället. Ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige*. Stockholm.

Manville, M. (2017). 'Bundled parking and vehicle ownership: Evidence from the American Housing Survey.' *The Journal of Transport and Land Use*, vol. 10 No.1, s.27-55.

- Manville, M., Beata, A., Shoup, D. (2013). 'Turning Housing Into Driving: Parking Requirements and Density in Los Angeles and New York.' *Housing Policy Debate*, 23:2, s.350-375.
- McCahill, C., Garrick, N., Atkinson-Palombo, C., Polinski, A. (2015). 'Effects of Parking Provision on Automobile Use in Cities: Inferring Causality.' *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, Vol. 2543, no. 1, 2015, s. 159-65.
- Prop. 1959:168. *Kungl. Maj:ts proposition nr 168 år 1959. Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring i byggnadslagen den 30 juni 1959 (nr 385) samt till byggnadsstadga; given Stockholms slott den 16 oktober 1959.*
- Sathanapally, A., Chang, A., Behrens, D., and Bowes, M. (2026). *Wasted space: Axe car-parking rules to ease the housing crisis*. Grattan Institute.
- SFS 2010:900 Plan- och bygglag. https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/plan-och-bygglag-2010900_sfs-2010-900/
- SFS 1959:612 Byggnadsstadga. <https://www.boverket.se/contentassets/22140678c50841128f99d542d6ab2eb7/1959-byggnadsstadga.pdf>
- Shoup, D.C. (1999). 'The trouble with minimum parking requirements.' *Transportation Research Part A* 33, s.549-574.
- Shoup, D.C. (2011). *The High Cost of Free Parking*. American Planning Association, Chicago.
- Shoup, D.C. & Pickrell, D.H. (1978). 'Problems with Parking Requirements in Zoning Ordinances,' *Traffic Quarterly*, Vol. XXXII, No. 4, October 1978, s. 545–563.
- Sjöstrand, M. & Kerttu, J. (2026). *Lämpligt utrymme i skälig utsträckning. Tolkning av 8 kap. 9 § 4 P PBL*. [Manuskript inskickat för publicering].
- SKL (2013). *Parkering för hållbar stadsutveckling*. Stockholm.
- SOU 1968:18. *Parkering. Betänkande avgivet av parkeringskommittén*. Stockholm 1968.
- SOU 2021:23. *Stärkt planering för en hållbar utveckling. Betänkande av utredningen Samordning för bostadsbyggande*. Stockholm 2021.
- Stiebe, M., von Arx, W., Thi Vu, T. (2025). 'Impacts of integrated mobility concepts in residential complexes on residents' travel behavior.' *Transportation Research Part A* 197 (2025), s.2–37.
- Trafikverket (2013). *Parkering i täta attraktiva städer: Dags att förändra synsätt*. Trafikverket, Borlänge.
- Van Acker, V. & Witlox, F. (2010). 'Car ownership as a mediating variable in car travel behavior research using a structural equation modelling approach to identify its dual relationship.' *Journal of Transport Geography* 18(1), s. 65-74.
- Wang, X., Shao, C., Yin, C., Zhuge, C. (2018). 'Exploring the Influence of Built Environment on Car Ownership and Use with a Spatial Multilevel Model: A Case Study of Changchun, China.' *International Journal of Environmental Research and Public Health* 15, 1868, s.1-14.



7 Bilagor

Kommuner vars parkeringsriktlinjer jämförts

(Källa: SCB, www.scb.se/MI0810. Publicerad 2024-11-28; kommunala parkeringsriktlinjer)

Kommun	Befolkning kommun 2025	Befolkning kommun-huvudort 2023	Minimitäl för flerbostadshus i centrala lägen (bpl/1 000 kvm BTA)***	Parkeringsriktlinjer från år	Biltäthet, inkl. besök samt uppräknat med schablon för bilar skrivna på företag (bpl/1 000 kvm BTA) i centrala lägen*
Alingsås	42 861	27 895	7,89	2024	9,09
Borlänge	51 354	44 299	9,00	2017	8,46
Borås	115 238	75 565	5,00	2023	8,28
Enköping	48 804	26 353	8,00	2018	8,18
Eskilstuna	106 789	70 646	4,63	2016	-
Eslöv	35 126	20 422	6,00	2021	-
Falkenberg	47 321	29 671	8,00	2011	8,40
Falun	59 974	39 939	7,00	2024	-
Gotland	60 852	26 305	5,00	2018	-
Gävle	104 108	86 533	5,63	2021	-
Halmstad	106 315	72 979	7,00	2016	8,96
Helsingborg	152 776	116 029	6,20	2022	7,53
Jönköping	148 152	103 032	8,00	2016	8,06
Kalmar	73 068	42 622	9,00	2016	9,59
Karlskrona	66 021	36 423	8,00	2017	8,11
Karlstad	99 007	69 615	7,55	2021	-
Kristianstad	85 908	41 198	10,00	2018	8,83
Kungälv	50 496	28 912	7,37	2025	8,48
Landskrona	47 571	33 859	9,01	2016	9,17
Lerum	43 752	28 789	9,40	2023	9,86





Kommun	Befolkning kommun 2025	Befolkning kommun-huvudort 2023	Minimital för flerbostadshus i centrala lägen (bpl/1 000 kvm BTA)***	Parkeringsriktlinjer från år	Biltäthet, inkl. besök samt uppräknat med schablon för bilar skrivna på företag (bpl/1 000 kvm BTA) i centrala lägen*
Lidköping	40 359	23 585	8,00	2018	10,81
Linköping	168 714	116 851	7,00	2023	7,00
Luleå	80 304	49 646	8,00	2016	8,82
Lund	132 333	98 308	5,30	2018	6,48
Motala	43 131	31 367	12,39	2020	-
Norrköping	144 904	98 229	7,89	2017	-
Norrtälje	66 832	23 606	9,01	2016	9,69
Nyköping	58 310	39 770	9,41	2024	-
Piteå	42 184	23 824	7,89	2024	9,96
Sundsvall	98 962	59 074**	7,28	2021	9,16
Södertälje	102 772	78 377	7,89	2017	7,03
Trelleborg	47 405	31 366	8,00	2025 (remissversion)	9,33
Trollhättan	59 265	50 069	5,90	2017	6,68
Umeå	135 273	94 243	6,76	2024	8,14
Uppsala	249 726	174 982	4,00	2018	-
Varberg	69 460	38 575	8,00	2012	-
Vänersborg	40 078	24 731	10,14	2016	-
Västerås	161 240	131 643	8,00	2023	7,57
Växjö	98 940	74 052	9,50	2019	9,65
Ångelholm	45 159	31 089	9,00	2017	8,29
Örebro	160 687	128 658	7,00	2016	7,12
Örnsköldsvik	55 338	33 399	8,30	2015	8,90
Östersund	64 963	53 992	6,00	2016	-

*Där sådana uppgifter gått att tillgå, antingen genom gällande riktlinjer eller underlagsmaterial som gjorts tillgängligt i kontakt med kommunerna.

**Sundsvall och Timrå är sammanvuxna enligt SCB:s tätortsdefinition sedan 2023. Samlad befolkning 70 918. Här redovisas tätortsbefolkningen inom Sundsvalls kommun.

***Där minimital angetts per bostad har denna siffra räknats om till bpl/1 000 kvm BTA med hjälp av uppgifter om genomsnittlig bostad i aktuell kommun eller en genomsnittlig bostadsstorlek (89 kvm BTA) framräknad med hjälp av uppgifter för samtliga kommuner i urvalet.



Bedömning av målformuleringar och motiv i parkeringsriktlinjer

Bedömning av i vilken grad målet eller motivet bör påverka nivån på minimaltal	Beskrivning
1	Nämns ej eller bedöms påverka minimaltal uppåt
2	Omnämns men inte på ett sådant sätt att det tydligt bör påverka minimaltal
3	Övergripande resonemang som bedöms kunna motivera lägre minimaltal
4	Mer konkret resonemang kring ett mål eller motiv med koppling till parkering, som bör innebära lägre minimaltal
5	Utförligt resonemang som tydligt visar hur målet eller motivet ska innebära lägre minimaltal

Fördelning av de olika bedömningarna per mål / motiv

Antal kommuner som tilldelats olika värden för respektive mål / motiv, baserat på hur de formulerat sig i sina parkeringsriktlinjer

Mål / motiv	Bedömningsvärde				
	1	2	3	4	5
Effektiv markanvändning	8	30	4	1	0
Ekonomisk rättvisa	24	17	2	0	0
Ekologisk hållbarhet / minskad biltrafik	6	13	14	9	1
Hantering av överspillning	8	28	6	1	0
Samlad behovsbedömning	10	11	17	1	4



Exempel på formuleringar från parkeringsriktlinjer

Effektiv markanvändning

Bedömning av i vilken grad målet eller motivet bör påverka nivån på minimala	Exempel på formulering i riktlinje
1	[Målet/motivet nämns ej]
2	Ytkrävande markparkering ska undvikas så långt det är möjligt. (...) Vid utrymmeskonflikt mellan friytor och parkering ska man i första hand ordna friyta enligt PBL
3	hur parkering hanteras är en central fråga för att kommunen ska kunna nå sina mål ... förslagen fungerar som verktyg för att nå många av de kommunala målen --- för att skapa täta och attraktiva städer är en av de fundamentala principerna att hushålla med marken
4	bilens anspråk på kommunens markytor ska minska ... utrymme ska skapas så att städerna kan förtätas ... talen är därmed anpassade för att bidra till effektiv markanvändning och minskad biltrafik
5	Saknas

Ekonomisk rättvisa

Bedömning av i vilken grad målet eller motivet bör påverka nivån på minimala	Exempel på formulering i riktlinje
1	[Målet/motivet nämns ej]
2	Ytkrävande markparkering ska undvikas så långt det är möjligt. (...) Vid utrymmeskonflikt mellan friytor och parkering ska man i första hand ordna friyta enligt PBL
3	hur parkering hanteras är en central fråga för att kommunen ska kunna nå sina mål ... förslagen fungerar som verktyg för att nå många av de kommunala målen --- för att skapa täta och attraktiva städer är en av de fundamentala principerna att hushålla med marken
4	bilens anspråk på kommunens markytor ska minska ... utrymme ska skapas så att städerna kan förtätas ... talen är därmed anpassade för att bidra till effektiv markanvändning och minskad biltrafik
5	Saknas



Ekologisk hållbarhet

Bedömning av i vilken grad målet eller motivet bör påverka nivån på minimitäl	Exempel på formulering i riktlinje
1	[Målet/motivet nämns ej]
2	<i>Riktlinjer för parkering med tillhörande tillämpningsanvisning ska: Ge förutsättningar för ett mobilitetsutbud som främjar människors valmöjligheter, bidrar till hållbart resande samt ger flexibilitet för framtida behov</i>
3	<i>Parkeringsbehovet ska tillgodoses på ett hållbart och godtagbart sätt. Normen ska främja ett minskat bilanvändande och uppmuntra till lösningar som bidrar till ökat hållbart resande</i>
4	<i>Parkering ska främja resandet till fots, med cykel och kollektivtrafik Parkering används som verktyg för att minska trafikarbetet med bil Parkering ska medverka till att de skadliga utsläppen från biltrafiken minskar</i>
5	<i>Hur parkering hanteras är därför en central fråga för att kommunen ska kunna nå sina långsiktiga mål ... Andelen resor med bil ska minska med knappt en tredjedel (19 procentenheter) från 58 procent till 39 procent ... Det betyder att biltrafikens andel av alla resor ska sjunka med 33 procent fram till år 2020 och andelen cykeltrafik ska fördubblas (basår 2010). Parkeringsstalen baseras inte på bilinnehav då detta skulle innebära en planering för en situation som på sikt ska förändras.</i>



Hantering av överspillning

Bedömning av i vilken grad målet eller motivet bör påverka nivån på minimitäl	Exempel på formulering i riktlinje
1	<i>Parkeringsnormen innebär en höjning i jämförelse med talen från 2014. Höjningen motiveras av att den nuvarande låga parkeringsnormen med 3 parkeringsplatser per 1000 m² bostäder i den centrala zonen, belastar de allmänna parkeringsytorna och gatuparkeringar hårt.</i>
2	<i>Parkering ska i första hand ordnas på kvartersmark.</i>
3	<i>Parkeringsnormen har utarbetats i enlighet med inriktningen i trafikstrategin och de strategier som beskrivs i parkeringspolicyn ... Parkeringsreglering ett viktigt verktyg för att säkerställa att boendeparkering vid bostäder inte flyttas ut till allmän plats. Om det är billigare att parkera längs gatan än på fastighetens parkering kommer många boende att välja att parkera bilen på gatumark eller annan billigare kommunal parkering. Det är därför viktigt att parkering på kommunens gatumark styrs i samma riktning och mot samma mål som parkeringsnormen.</i>
4	<i>Man kan inte möta en ökad efterfrågan på fria eller subventionerade "varor" genom ett utökat utbud. Vid trängselproblem leder fler parkeringar till att ännu fler vill parkera (så länge inte priset motsvarar de verkliga kostnaderna). Därmed fortsätter trängseln att öka på parkeringar och gator för såväl bilister som övriga. Istället bör man matcha utbud och efterfrågan genom att höja parkeringsavgifterna så att de motsvarar den verkliga marginalkostnaden. Då minskar biltrafiken samtidigt som framkomligheten förbättras för alla trafikslag samtidigt som buller-, klimat- och luftkvalitetsproblem minskar. *</i>
5	Saknas

*Tas upp i bilaga och hänvisar till en annan kommuns dåvarande strategidokument.

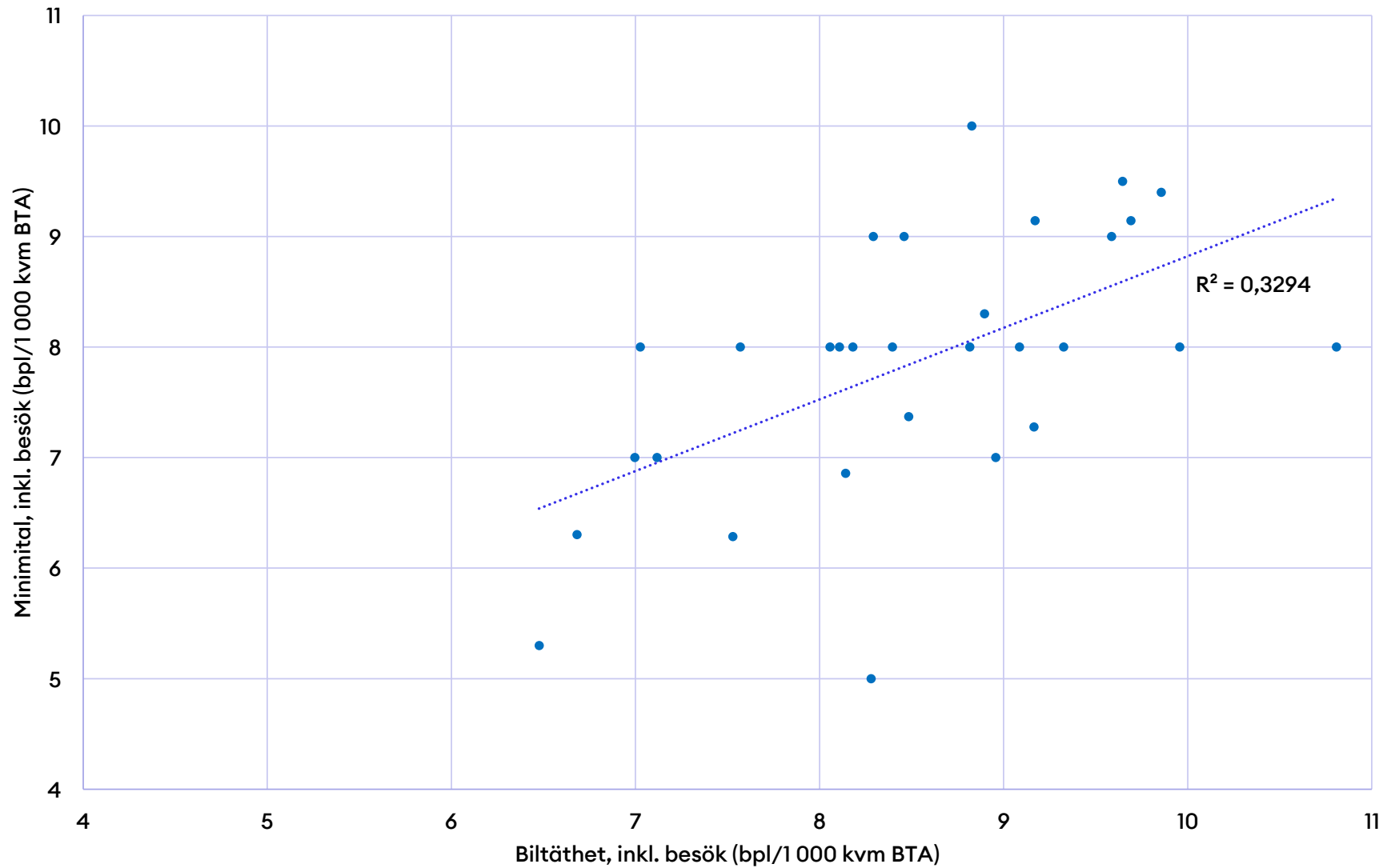


Samlad behovsbedömning

Bedömning av i vilken grad målet eller motivet bör påverka nivån på minimalt	Exempel på formulering i riktlinje
1	<i>Planeringsnormen täcker det långsiktiga behovet av parkering, givet en fortsättning av de senaste årens trend med långsam ökning av biltätheten i kommunen. Den senaste centrala bilinnehavsprognosen från Sika ("Prognos för persontransporter år 2020", rapport 2005:8) redovisade en prognostiserad ökning av biltätheten i hela landet om 14 % mellan 2001 och 2020 ... Den valda nivån för parkeringsnormerna medger en viss framtida ökning av biltätheten, i storleksordningen 5–10 % på en period av 10–20 år...</i>
2	<i>Utgångspunkten vid bedömning av parkeringsbehov vid bostaden är att varje bil bör ha en parkeringsplats ... Parkeringstalen ska säkerställa att parkeringar anläggs på kvartermark så att överbeläggning inte uppstår på allmän plats, exempelvis gatumark ... Efterfrågan på bil- och cykelparkering ser olika ut i olika delar av staden. Detta beror på bilinnehav och boendetäthet men även på närhet till service, tillgång till kollektivtrafik och avgiftsnivån på parkering.</i>
3	<i>Ett mer hållbart transportsystem förutsätter minskat bilresande. Det är enklare att påverka användandet av bilen snarare än själva bilinnehavet. Därför är det viktigt att hitta en bra balans där vi erbjuder tillräckligt med boendeparkering men ändå inte mer än att de som faktiskt inte behöver bil kan tänka sig att välja bort den. Parkeringstalen för flerbostadshus är baserad på bakgrundsfakta i form av antal bilar per person, antal boende per bostad, geografiskt läge, dag- och nattbefolkning per områden men också med hänsyn till de mål kommunen har för hållbart resande.</i>
4	<i>Behovet av parkering ser olika ut på olika platser i kommunen. Behovet är beroende av tillgång till kollektivtrafik, trygga och framkomliga gång- och cykeltvägar, närhet till service och hur nära stadskärnan platsen ligger. Zon A innefattar den centrala staden samt delar av de mest centrala bostadsområdena. I zon A finns god tillgång till gång- och cykeltväg med hög standard och avståndet till stadskärnan är inom 1,5 km. Stadsbusslinjerna trafikerar hela zon A.</i>
5	<i>Parkeringstalen innebär en sänkning jämfört med tidigare parkeringsnorm för bil, i huvudsak i centrala delar av staden ... Att ha lägre parkeringstal för bil på platser där behovet att äga bil bedöms vara mindre, följer de tendenser som finns och därmed positivt påverkar utvecklingen mot ett ökat hållbart resande. De lägre parkeringstalen tillämpas på platser som huvudsakligen har god och långsiktig kollektivtrafiksörjning samt god tillgång när service. Parkeringstal baserat på läget inom kommunen, huvudsakligen avseende på tillgänglighet till kollektivtrafik, tillgänglighet till service samt tillgänglighet med cykel.</i>

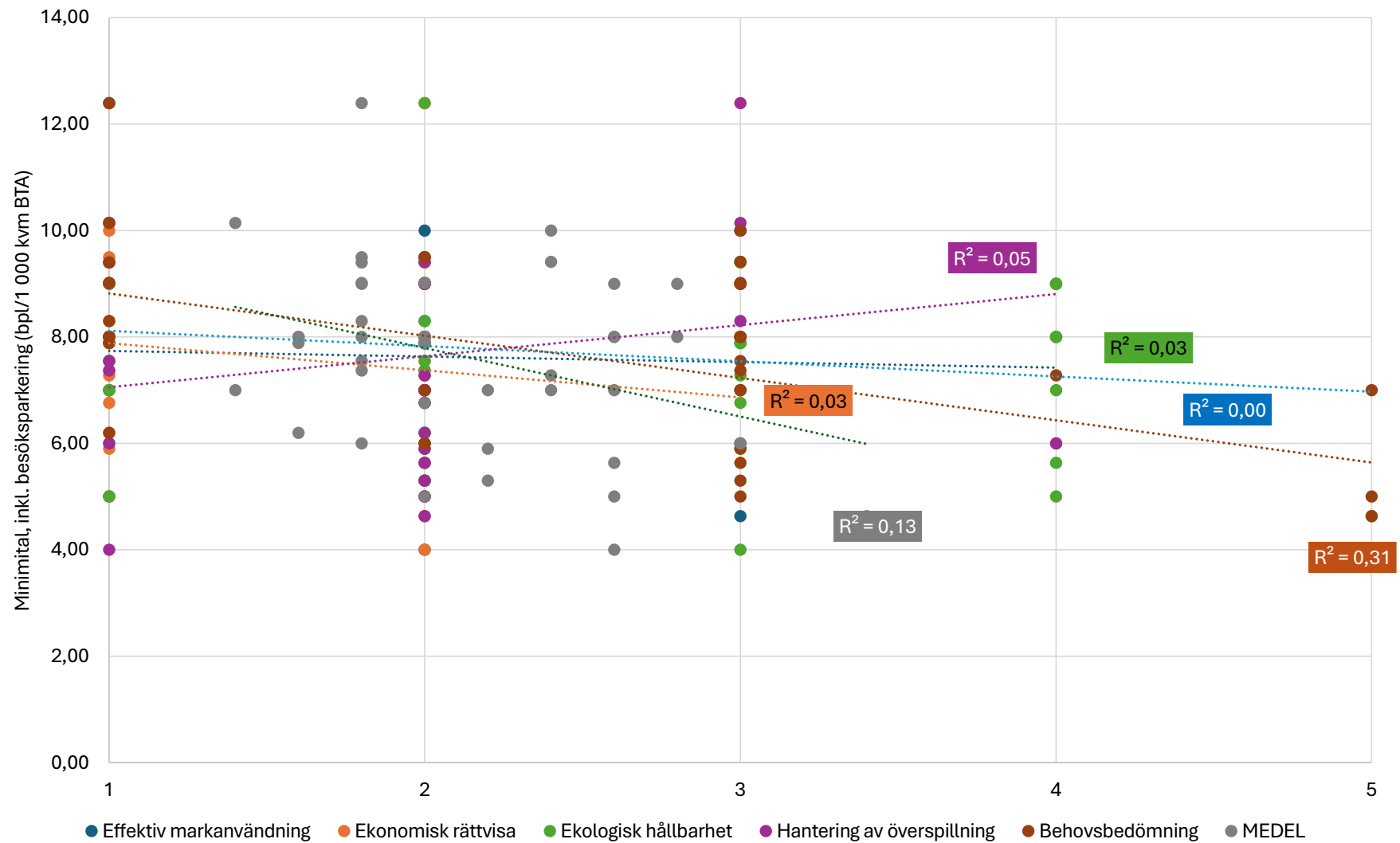


Korrelation mellan biltäthet och minimalt i de 30 kommuner för vilka uppgifter om bilinnehav funnits tillgängliga.





Korrelation mellan bedömning av formuleringar av olika mål och motiv i parkeringsriktlinjer och nivån på minimital i 43 kommuner.



Korrelation mellan bedömning av formuleringar av olika mål och motiv i parkeringsriktlinjer och differensen minimal - biltäthet i de 30 kommuner för vilka uppgifter om bilinnehav funnits tillgängliga.

