

Klimat 2030: Faktablad. Vi arbetar med klimatstyrande parkering. (Klimatlöfte 14)

Transporteffektivare städer med minskat beroende av bilkörning i vardagen är en viktig del i klimatomställningen av transporter. Det bidrar också till en mer hållbar stadsmiljö där gaturummet används effektivare och blir attraktivare.

Detta faktablad redogör för varför frågan om bilparkering har betydelse för klimatpåverkan från trafiken, och på vilka sätt som styrning av bilparkering kan bidra till minskad klimatpåverkan.

Faktaruta: Klimatlöfte 14 Vi arbetar med klimatstyrande parkering.

Klimatlöfte 14 handlar om hur kommunen arbetar med styrning av bilparkering som verktyg för att minska trafikens klimatpåverkan. Det innebär att kommunen årligen genomför åtgärder kring parkering. Exempelvis möjliggör samnyttjande av parkeringsanläggningar, prioriterar besöks- och handelsparkering i centrala områden framför annan parkering, ser till att gatuparkering inte är subventionerad jämfört med parkeringshus, möjliggör flexibla parkeringstal med stimulans av bilpooler eller att frikoppla parkeringskostnaden från hyran av lägenheter.

Samband mellan bilparkering i städer och klimat

Transporternas klimatpåverkan är en viktig pusselbit för att klimatmålen ska nås. Forskning visar att bilinnehavet, antalet bilar, liksom det totala bilresandet i städer behöver minska för att klara klimatmålen¹. Bilresor i städer och tätorter orsakar en större klimatpåverkan jämfört med andra färdssätt som är mindre energiintensiva (per transporterad personkilometer) - gång, cykel och kollektivtrafik. I genomsnitt är bilen drygt tio år gammal, fossildriven och väger 1,7 ton samt transporterar 1,5 personer. Även med ny teknik sker inte den omställning som krävs för att minska resursanvändningen i transportsystemet². Att ersätta alla Sveriges fem miljoner personbilar med elbilar minskar klimatpåverkande utsläpp från driften av bilar, men skulle samtidigt ha en betydande klimatpåverkan för tillverkning och skrotning av bilarna och för den infrastruktur som bilarna behöver³.

Det beror på att bilresor i städer och tätorter är ineffektiva när det gäller energi- och resursförbrukning, inklusive markanvändning. Varje person har i genomsnitt tillgång till cirka 80 m² golvyta i bostäder och lokaler⁴, men för att transportera sig mellan dessa "golvtytor" har var och

¹ T ex Kyriakopoulou, E, Lu.T & Hart, R. (2021) Towards zero emissions from Swedish urban transport. Report from the project 'To buy or not to buy'. Naturvårdsverket Report 7004. Naturvårdsverket, July 2021;

Berg Mårtensson, H., Höjer, M. & Åkerman, J. (2023) Low emission scenarios with shared and electric cars: Analyzing life cycle emissions, biofuel use, battery utilization, and fleet development, International Journal of Sustainable Transportation, DOI: 10.1080/15568318.2023.2248049;

Gidofalvi, G. et al. (2022) Towards a sustainable use of electric vehicles. Final report. Naturvårdsverket Report 7058. Naturvårdsverket, July 2022.

Kyriakopoulou, E, Lu.T & Hart, R. (2021) Towards zero emissions from Swedish urban transport. Report from the project 'To buy or not to buy'. Naturvårdsverket Report 7004. Naturvårdsverket, July 2021.

² Fryxell, S. & Persson, A. (2025) Hur planerar vi egentligen? En skrift om samhällsbyggande, förnyelse, resursmedvetenhet och klimat 2025. Innovationsföretagen, 2025. [Rapport](#)

³ Miliutenko, S. (2010) Assessment of energy use and greenhouse gas emissions generated by transport infrastructure. Literature review. KTH Royal Institute of Technology, Division of Environmental Strategies Research- fms Department of Urban Planning and Environment School of Architecture and the Built Environment, Stockholm 2010.;

Spacescape, Evidens, Trivector & TIP (2020) Framtiden för parkering och nya bostäder. Analyser av bostadsmarknad, markanvändning och miljökonsekvenser. Fastighetsägarna, Hyresgästföreningen och Naturskyddsföreningen Oktober 2020.

⁴ Taxerade ytor för bostäder, arbetsplatser, skolor, service.

en tillgång till omkring 440 m² vägområde. Varje bil har tillgång till hela 800 m² vägområde, åtta parkeringsplatser och står stilla 97 % av sin tid⁵. När bilen används så är 80 procent av de resor som görs med bil i städer och tätorter inte längre än 3–4 km, vilket är sträckor där det ofta skulle gå bra att gå eller cykla. 9-19 gånger fler kan färdas per timme med gångtrafik eller spårvagn, 4-9 gånger fler med buss och 2-3 gånger fler med cykel jämfört med i personbil⁶.

Idag finns det mer yta för parkering av bilar i Sverige än vad det finns yta för boende – antalet parkeringsplatser för bilar uppskattas till 15–25 miljoner parkeringsplatser, med en hårdgjord yta motsvarande hela Göteborg (500 kvadratkilometer)⁸. I städer används en stor del av ytan – upp till så mycket som 30 % - till biltrafik och bilparkering⁹. Invånare med bil tar upp 3,5 gånger mer av stadens yta än invånare utan bil^{10 11}. Byggnad och drift av infrastruktur för bilar och lastbilar – gator, parkeringsplatser och garage - har en betydande klimatpåverkan¹² som kan minskas och förebyggas om mer utrymmeseffektiva färdssätt främjas. Anläggning av markparkering, parkeringshus och garage medför en betydande klimatpåverkan. Parkeringskrav ökar byggnaders klimatpåverkan under hela livscykeln, i såväl byggskede, användningsskede som slutskede¹³. Parkeringskrav kan öka ett byggprojekts koldioxidutsläpp med hela 50 procent¹⁴.

Vilken betydelse har utbud av bilparkering och pris för bilparkering?

Tillgången på bilparkeringsplatser och vad det kostar att parkera bilen har stor betydelse för hur mycket som privata bilar används i en stad¹⁵. God tillgång på bilparkering och om den är subventionerad gör att fler väljer att ta bilen, också kortare sträckor, och det motverkar överflyttning av bilresor till gång, cykel, kollektivtrafik¹⁶.

Att omfördela gatuutrymme från parkering av bilar till mer hållbara färdssätt eller andra ändamål, liksom prissättning av parkeringsplatser för bilar, är effektiva åtgärder för att minska bilberoende i städer, och därmed minska klimatpåverkan från trafik¹⁷:

Marknadsmässiga parkeringsavgifter och att minska antal parkeringsplatser generellt minskar bilinnehavet med 5-15 procent och bilresor med 10-30 procent.

⁵ Fryxell, S. & Persson, A. (2025) Hur planerar vi egentligen? En skrift om samhällsbyggande, förnyelse, resursmedvetenhet och klimat 2025. Innovationsföretagen, 2025. [Rapport](#)

⁶ Umweltbundesamt (2020) Ökologische Bewertung von Verkehrsarten Abschlussbericht. Texte 156/2020. Figure 1, sid 31. Ökologische Bewertung von Verkehrsarten (umweltbundesamt.de);

TNMT (2021) The environmental impact of today's transport types. Ranking all major urban transport modes based on their carbon-emission output. Infographic, May 11, 2021. [The environmental impact of today's transport types - TNMT](#) Hämtad 2023-12-20,

⁷ <https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/designing-streets-people/comparing-street-users/>

⁸ Spacescape, Evidens, Trivector & TIP (2020) Framtiden för parkering och nya bostäder. Analyser av bostadsmarknad, markanvändning och miljökonsekvenser. Fastighetsägarna, Hyresgästföreningen och Naturskyddsföreningen Oktober 2020.

⁹ <https://www.eiturbanmobility.eu/>

¹⁰ Creutzig, F. et al. (2020) Fair street space allocation: ethical principles and empirical insights. Transport Reviews, 40:6, 711-733, DOI: 10.1080/01441647.2020.1762795

¹¹ Gullberg, A. (2015) Här finns den lediga kapaciteten i storstadstrafiken. KTH Centre for Sustainable Communications, KTH, Stockholm.

¹² Miliutenko, S. (2010) Assessment of energy use and greenhouse gas emissions generated by transport infrastructure. Literature review. KTH Royal Institute of Technology, Division of Environmental Strategies Research– fms Department of Urban Planning and Environment School of Architecture and the Built Environment, Stockholm 2010.;

Spacescape, Evidens, Trivector & TIP (2020) Framtiden för parkering och nya bostäder. Analyser av bostadsmarknad, markanvändning och miljökonsekvenser. Fastighetsägarna, Hyresgästföreningen och Naturskyddsföreningen Oktober 2020.

¹³ Spacescape, Evidens, Trivector & TIP (2020) Framtiden för parkering och nya bostäder. Analyser av bostadsmarknad, markanvändning och miljökonsekvenser. Fastighetsägarna, Hyresgästföreningen och Naturskyddsföreningen Oktober 2020.

¹⁴ Spacescape, Evidens, Trivector & TIP (2020) Framtiden för parkering och nya bostäder. Analyser av bostadsmarknad, markanvändning och miljökonsekvenser. Fastighetsägarna, Hyresgästföreningen och Naturskyddsföreningen Oktober 2020.

¹⁵ Shergold, I. et al. (2016a) The Economic Benefits of Sustainable Urban Mobility Measures. Independent Review of Evidence: In-depth Reviews of Measures.

¹⁶ Shoup, D. (2017) The high cost of free parking: Updated edition. Routledge, 2017.

¹⁷ Dickinson, J., Lundström, H., Hult, C. & Roth, A. (2024) Snabb omställning av vägtrafiken för minskad klimatpåverkan. IVL Rapport C820.

Minskat utbud av parkeringsplatser för boendeparkering kan minska klimatpåverkande utsläpp från biltrafik i det aktuella området med upp till 13 procent.

Prissättning av arbetsplatsparkering som tidigare varit gratis eller subventionerad kan minska klimatpåverkande utsläpp från pendlingsresor till en arbetsplats med upp till 20 procent.

Planering för minskat behov av bilparkering

Mobilitetstjänster, gröna parkeringsköp och flexibla parkeringstal är verktyg som kan användas för att minska utbud av bilparkering i städer. Gröna parkeringsköp innebär att fastighetsägare slipper krav på att tillhandahålla bilparkering om de istället ordnar mobilitetstjänster av olika slag så att bilberoende kan minska till och från den aktuella fastigheten. Med flexibla parkeringsnormer kan kommuner tillsammans med byggherrarna exempelvis anpassa antalet parkeringar vid nybyggnation efter målgrupp, område, kollektivtrafikmöjligheter. Det sparar pengar och ger en minskad energianvändning och klimatpåverkan för såväl byggherrar, fastighetsägare som kommuner.

Med tidig dialog mellan kommun och byggherrar i tidiga skeden av planerings- och byggprocesser går det att minska behovet av parkeringsplatser och främja användning av cykel, mobilitetstjänster och förbättra kollektivtrafiken¹⁸.

Flera klimatnyttor av att minska ytor för bilparkeringar

När utrymme omfördelas från parkering för bilar till mer hållbara färdsätt eller till annan användning, så kan en del av den yta på gatu- respektive kvartersmark i stadsdelar och stadskärnor som idag tas upp av parkerade bilar istället omvandlas till sociala ytor, cykel- och gångbanor och kollektivtrafik.

Mer utrymme i staden kan då också användas för vatten och grönska som bidrar till klimatanpassning på flera sätt. I takt med klimatförändringarna blir möjligheten att ta hand om dagvatten en allt viktigare fråga. Hårdgjord yta för markparkering har begränsad kapacitet att hantera dagvatten vid kraftig nederbörd, medan en grön eller planterad yta tar hand om och bromsar åtta gånger så mycket dagvatten. Mer grönska ger bättre mikroklimat¹⁹. En grönyta tar hand om åtta gånger mer dagvatten än en hårdgjord parkeringsyta.

Med en yta på ca 200 km² skulle den samlade markparkeringen i svenska städer under ett 10-årsregn belasta dagvattennätet i svenska städer med 4,5 miljoner liter per sekund. Ytan för gatuparkering skulle omvandlad till grönyta minska belastningen på svenskt dagvattennät till en åttondel, alltså 560 000 liter per sekund²⁰.

Hur påverkas ekonomin och näringslivet vid styrning av bilparkering?

Effektivare användning av befintlig gatumark minskar behov av investeringar i ny infrastruktur. Kommunens kostnader för anläggning och drift av bilparkeringsplatser minskar²¹.

Flera studier visar på positiva effekter för näringslivet, exempelvis fastighetsägare och handel, när biltrafik i städer minskar med transporteffektiv planering^{22 23 24}. När personbilstrafiken minskar så

¹⁸ Energimyndigheten (2015) Smarta mobilitetslösningar blev en del i kommunernas samhällsplanering. [Smarta mobilitetslösningar blev en del i kommunernas samhällsplanering](#) Hämtad 2025-07-01.

¹⁹ Boverket (2023) Funktionsblandning på rätt sätt. [Funktionsblandning på rätt sätt - PBL kunskapsbanken - Boverket](#) Hämtad 2024.02-04.

²⁰ Spacescape, Evidens, Trivector & TIP (2020) Framtiden för parkering och nya bostäder. Analyser av bostadsmarknad, markanvändning och miljökonsekvenser. Fastighetsägarna, Hyresgästföreningen och Naturskyddsföreningen Oktober 2020.

²¹ Örebro kommun (2023) Förutsättningar för parkering i södra delarna av Örebro. En utredning för en samlad hantering av parkeringsfrågan i Sörby/Eklunda, Sörbyängen och Ladugårdsängen. Örebro kommun Moe 356/2023. 2023-02-24. [Förutsättningar för parkering i södra delarna av Örebro \(orebro.se\)](#)

minskar restiderna för näringslivets transporter, eftersom framkomligheten ökar för näringslivets transporter i gatenätet. Minskat utbud av bilparkering och prissättning av bilparkering möter vanligen oro från medborgare och näringsliv i berörda områden, men har ofta visat sig ha neutral eller positiv effekt för handel och restaurangnäring²⁵. Uppföljande studier visar på positiva ekonomiska effekter för näringslivet, till exempel fastighetsägare och handel, när parkeringsplatser för bilar omvandlas till exempel gång- och cykelbanor^{26 27 28}. Med minskad personbilstrafik så minskar restider för näringslivets vägtransporter.

Är minskad bilparkering och biltrafik i städer samhällsekonomiskt effektivt?

Enligt Världsbanken är bilberoende transportsystem mycket kostnadsdrivande, och orsakar 50% större utgifter såväl för det offentliga som för individer jämfört med ett transportsystem baserat på att gå, cykla och resa kollektivt²⁹.

Den samhällsekonomiska kostnaden för varje kilometer som körs med bil i Köpenhamn beräknas vara 6 gånger högre (0,50 euro/km) än kostnaden för att färdas med cykel (0,08 euro/km)³⁰.

Verktyslåda: Stödverktyg för parkeringsstyrning för att minska klimatpåverkan

Kunskapsunderlag från Fastighetsägarna m fl om bilparkering i Sverige med analyser av effekter kopplade till bostadsmarknad, markanvändning och miljökonsekvenser.

[framtiden_for_parking_och_nya_bostader_2020.pdf](#)

SamPark. Rekommendationer och kunskapsunderlag om metoder, möjligheter och potential för att samutnyttja parkeringsytor och mobilitetstjänster i svenska storstäder när bostadsområden förtätas. IVL och kommunala bostadsbolagskoncernen Framtiden AB har sammanställt kunskaper om byggande som stödjer ett hållbart resande genom effektiv markanvändning, låg resursanvändning och strukturer. [Parkerings- och mobilitetstjänster för en hållbar stad](#)

FramPark. IVLs handledning för beräkning av ersättningsparkeringar när befintliga parkeringsytor tas i anspråk för att bygga nya bostäder, utifrån hur stadsutveckling, parkeringsåtgärder och mobilitetslösningar påverkar framtida parkeringsbehov. Syftet är att inte överskatta det framtida behovet och undvika att byggutvecklare tvingas anlägga kostsamma bilparkeringar med låg nyttjandegrad: rapporten publiceras hösten 2025

²² Transport for London () Walking and cycling: The economic benefits. [Walking and cycling: the economic benefits \(tfl.gov.uk\)](#) Hämtad 2023-11-04; The New York City Department of Transportation () The Economic Benefits of Sustainable Streets. [nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/dot-economic-benefits-of-sustainable-streets.pdf](#).

²³ Herbert, G. (2023) What are the economic benefits of car-free cities? EuroNews.next, Published on 21/09/2023. Updated 10/10/2023. <https://www.euronews.com/next/2023/09/21/what-are-the-economic-benefits-of-car-free-cities> Hämtad 2023-12-15.

²⁴ Soni, N. & Soni, N. (2016). Benefits of pedestrianization and warrants to pedestrianize an area. Land Use Policy. 57. 139-150. 10.1016/j.landusepol.2016.05.009.

²⁵ Timmons, S., Andersson, Y., McGowan, F. P., & Lunn, P. D. (2024). Active travel infrastructure design and implementation: Insights from behavioral science. WIREs Climate Change, e878. <https://doi.org/10.1002/wcc.878> ; Transport for London () Walking and cycling: The economic benefits. [Walking and cycling: the economic benefits \(tfl.gov.uk\)](#) Hämtad 2023-11-04

²⁶ Transport for London () Walking and cycling: The economic benefits. [Walking and cycling: the economic benefits \(tfl.gov.uk\)](#) Hämtad 2023-11-04; The New York City Department of Transportation () The Economic Benefits of Sustainable Streets. [nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/dot-economic-benefits-of-sustainable-streets.pdf](#).

²⁷ Herbert, G. (2023) What are the economic benefits of car-free cities? EuroNews.next, Published on 21/09/2023. Updated 10/10/2023. <https://www.euronews.com/next/2023/09/21/what-are-the-economic-benefits-of-car-free-cities> Hämtad 2023-12-15.

²⁸ Soni, N. & Soni, N. (2016). Benefits of pedestrianization and warrants to pedestrianize an area. Land Use Policy. 57. 139-150. 10.1016/j.landusepol.2016.05.009.

²⁹ World Bank (2023) The Path Less Travelled : Scaling Up Active Mobility to Capture Economic and Climate Benefits (English). Mobility and Transport Connectivity Series Washington, D.C.: World Bank Group. <http://documents.worldbank.org/curated/en/099112923115517791/P500661086fdc80740ad42070ad301d0b66> [World Bank Document](#) Hämtat 2024-02-16.

³⁰ Gössling, S. & Choi, A.S. (2015) Transport transitions in Copenhagen: Comparing the cost of cars and bicycles. Ecological Economics, Volume 113, 2015, pages 106-113, ISSN 0921-8009, <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2015.03.006>. (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0921800915000907>)

KomPark. Rapport om rättsliga förutsättningar i plan – och bygglagen (PBL), och dess hinder och möjligheter när det gäller potentialer och barriärer för parkeringsstyrning i större städer. [Att styra mot minskad bilparkering - om plan- och bygglagen, p-tal och mobilitetsåtgärder](#)

SKRs handledning Parkering för hållbara stadskärnor [Parkering för hållbara stadskärnor](#)

Energimyndighetens handledning om hur flexibla parkeringsnormer, parkeringsköp, maxtak för antal parkeringsplatser med mera kan användas i planering och byggande: [Energimyndigheten](#)

Kunskapsunderlag från Umeå Parkeringshus AB om gröna parkeringsköp: [Grönt-parkeringsköp-vad-är-det.pdf](#)

Beräkningsmodell från Trivector AB om effekter av gröna parkeringsköp: [Bilaga 6 Effekter av grönt parkeringsköp instruktion till beräkningsmodell.pdf](#)

Forskningsprojektet Smarta Gators designverktyg för hur gatu- och stadsutformning kan främja mer hållbart resande:
<https://www.dropbox.com/s/ce944an1v9ziaxn/Designguide%20f%C3%B6r%20Smarta%20gator.pdf?dl=0>

”Rikare grannskap” är ett stöd för att förtäta och utveckla befintliga bildominerade bostadsområden, genom mobilitetslösningar som minskar bilanvändning och förbättrar boendemiljön. Omvandling av parkeringsytor frigör ytor för fler bostäder, mer grönska och bättre livsmiljö i bildominerade bostadsområden, och därigenom sparas både klimat och ekonomi. Länk: [PO275505-1 Omslag och pärm till tryck 2022-11-13.indd \(ri.se\)](#)

I projektet ”Från P-plats till samlingsplats” har tre större allmännyttiga fastighetsägare (Familjebostäder i Göteborg, Uppsalahem och Örebrobostäder) undersökt och testat hur tomma parkeringsplatser med enkla medel kan omvandlas till attraktiva samlingsplatser för boende. Fokus är på hur boende och andra kan involveras i utformningen av gemensamma utemiljöer. Länk till folder: [Från p-plats till samlingsplats \(ivl.se\)](#)

Gatuutvecklingsplanen är en metod och verktygslåda för att analysera brister i gatumiljön samt ta fram åtgärder och nya utformningar bland annat för ökad cykelbarhet och sänkta hastigheter. Länk till metoden: [Gröna och levande gator med ny gatuutvecklingsplan - Trivector \(trivectortraffic.se\)](#)

Boverkets Kunskapsbanken med underlag för en fysisk planering som minskar avstånd, utglesning och bilberoende:

[Klimatsmarta strukturer - PBL kunskapsbanken - Boverket](#)

Boverkets Kunskapsbanken med underlag för en fysisk planering som främjar hållbart resande:

[Minska transportsystemets klimatpåverkan - PBL kunskapsbanken - Boverket](#)

Klimatkommunernas verktyg TOP (Tänk Om, Optimera, Planera) är ett stöd för tillämpning av fyrstegsprincipen för mer resurseffektiv trafikplanering:
<https://klimatkommunerna.se/kunskapsbank/top/>

Guidelines och rekommendationer för parkeringsstyrning och strategier för effektivare användning av bilparkering (sammanställda av kanadensiska Victoria Transport Policy Institute):
[Online TDM Encyclopedia - Parking Management](#)

Guidelines och rekommendationer för prissättning av bilparkering (sammanställda av kanadensiska Victoria Transport Policy Institute):
[Online TDM Encyclopedia - Parking Pricing](#)

Hur påverkas cityhandeln av minskad tillgänglighet med bil?

[202001 FOT Kaijser Hur påverkas cityhandeln av begränsad tillgänglighet med bil.pdf](#)