



14. Vi arbetar med klimatstyrande parkering. 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.

Detta stödmaterial är framtaget 2025-07-05.

Mer information finns i tillhörande faktablad.

Inledning och bakgrund till löftet

Transporternas klimatpåverkan behöver minska för att klimatmålen ska nås. Elektrifiering av bilar och ökad användning av förnybara drivmedel räcker inte för att minska trafikens klimatpåverkan i linje med Sveriges klimatmål eller för att Sveriges åtaganden inom EU och Parisavtalets mål om max 1,5 graders global uppvärmning ska kunna klaras¹. Bilresor i städer och tätorter orsakar en större klimatpåverkan jämfört med andra färdssätt som är mindre energiintensiva (per transporterad personkilometer) - gång, cykel och kollektivtrafik. Detta eftersom bilresor i städer och tätorter är ineffektiva när det gäller energi- och resursförbrukning, inklusive markanvändning. I våra städer behöver därför bilkörande minska och resor ske med mer hållbara färdssätt.

Tillgången på bilparkeringsplatser och vad det kostar att parkera bilen har stor betydelse för hur mycket som privata bilar används i en stad². 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, kollektivtrafik³.

Att anlägga och bygga markparkering, parkeringshus och garage medför samtidigt en betydande klimatpåverkan. Parkeringskrav ökar byggnaders klimatpåverkan under hela livscykeln, i såväl byggskede, användningsskede som slutskede, och kan öka ett byggprojekts koldioxidutsläpp med hela 50 procent⁴.

Parkeringsutbud och parkeringsprissättning är styrmedel med stor påverkan för färdmedelsval i och till städer och tätorter⁵. Kommuner kan bidra till minskad bilanvändning och ökat hållbart resande

¹ OECD (2021) Transport Strategies for Net-Zero Systems by Design. 0a20f779-en.pdf (oecd-ilibrary.org);

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.oecd

² Shergold, I. et al. (2016a) The Economic Benefits of Sustainable Urban Mobility Measures. Independent Review of Evidence: In-depth Reviews of Measures.

³ Shoup, D. (2017) The high cost of free parking: Updated edition. Routledge, 2017.

⁴ Spacescape, Evidens, Trivector & TIP (2020) Framtiden för parkering och nya bostäder. Analyser av bostadsmarknad, markanvändning och miljökonsekvenser. Fastighetsägarna, Hyresgästföreningen och Naturskyddsföreningen Oktober 2020.

⁵ Shergold, I. et al. (2016a) The Economic Benefits of Sustainable Urban Mobility Measures. Independent Review of Evidence: In-depth Reviews of Measures.

genom att reglera och prissätta bilparkering i städer och tätorter. Parkeringsåtgärder som kommuner har rådighet över och som kan påverka mängden biltrafik i städer är⁶:

- Parkeringsnormer, bilfria bostadsområden eller bostadsområden med få parkeringsplatser, placering av parkeringsplatser längre bort från bostaden.
- Prissättning av parkering på kommunens mark.
- Minskat utbud av parkeringsplatser på kommunens mark.
- (Infartsparkering vid kollektivtrafikknutpunkter.)

Alla åtgärdstyperna bidrar till minskat trafikarbete med bil och minskad klimatpåverkan. Infartsparkering leder dock bara till sådan minskning ifall den är belägen nära målpunkten. Infartsparkeringar nära resans startpunkt ökar i stället trafikarbetet med bil⁷.

Vad säger lagstiftningen?

Gatuparkering i Sverige utgår från i första hand plats- och tidsregler. Avgifter får ha syfte att "ordna trafiken" och får användas för att öka omsättningen av p-platser, men också för att motverka överflyttning av parkering från tomtmark till gatumark. Det senare syftet är tydligt i lagens förarbeten.

Den kommunala avgiftslagens skrivning om att parkeringsavgifter på allmän plats bara får tas ut "för trafikens ordnande" har länge tolkats som att det måste finnas ett trafikproblem att lösa, till exempel överbeläggning utmed gatorna. Praxis från Högsta Förvaltningsdomstolen och Transportstyrelsen har visat att kommunen har betydande frihet att utforma parkeringsregler för både upplåtelse och prissättning, men att det krävs noggranna utredningar och tydliga föreskrifter, ofta gata för gata⁸. Ett avslag av Transportstyrelsen avseende ett överklagande av Örebro kommuns beslut att införa parkeringsavgifter i ett område fastslår att det är rimligt att motivera de införda parkeringsavgifterna utifrån kommunens politiskt beslutade parkeringsriktlinjer och att det är kommunernas uppgift att väga samman olika intressen, med motiveringen: "*Trafikreglering hänger nära samman med kommunens byggnads-, plan- och miljöpolitik och är således en i hög grad kommunal angelägenhet.*"⁹

Hur kommer vi igång?

När det gäller nytillkommande bebyggelse handlar det om att minska behov av bil i vardagen genom transporteffektiv lokalisering – dvs att lokalisera bebyggelsen i lägen som är välförsörjda

⁶ Rye, T. et al (2023) Reducing car use through parking policies: an evidence review. Climate Xchange. Scotland's centre of expertise connecting climate change research and policy. [Reducing car use through parking policies: an evidence review \(climatexchange.org.uk\)](https://climatexchange.org.uk) Hämtad 2023-12-21.

⁷ Rye, T. et al (2023) Reducing car use through parking policies: an evidence review. Climate Xchange. Scotland's centre of expertise connecting climate change research and policy. [Reducing car use through parking policies: an evidence review \(climatexchange.org.uk\)](https://climatexchange.org.uk) Hämtad 2023-12-21.

⁸ Romson, Å. (2022) Dags för modernare parkeringsregler! Styrning av gatuparkering i städer. Rapport C 654. IVL Svenska Miljöinstitutet i samarbete med Chalmers Industriteknik och Klimatkommunerna. Mars 2022.

⁹ Transportstyrelsen (2024) Överklagande av Länsstyrelsen i Örebro läns beslut om lokala trafikföreskrifter. Beslut 2024-01-23, TSV 2022-7647.

med kollektivtrafik, och så att täthet och närhet i bebyggelsen främjas. Detta i motsats till lokalisering på ett sätt som ökar utglesning av tätortens eller stadens struktur och som ökar avstånd.

Med en sådan transporteffektiv planering blir det möjligt att minimera parkeringstal och att ersätta parkeringsplatser för privat bil med olika former av mobilitets tjänster.

I befintlig bebyggelse handlar det om omvandling av ytor för bilparkering till andra ändamål för att utnyttja stadens mark effektivare.

Generellt är det viktigt att inte fortsätta att öka gatu- och vägkapacitet för biltrafik i och kring staden/tätorten, eftersom sådan ökad kapacitet leder till ökad efterfrågan på biltrafik, och därmed ökad efterfrågan på ytor för parkering av bilar, såväl i stadskärnan som utanför.

Planering och implementering

Vid omvandling av gator och parkeringsplatser för att ge biltrafiken minskat utrymme är en framgångsfaktor att låta invånare och näringsliv få praktisk erfarenhet, så kallad "taktisk urbanism", av åtgärden. Stegvis genomförande i försöksform ger möjlighet att uppleva åtgärden och dess effekter och ökar acceptansen. Att införa åtgärderna som tillfälliga, t ex "försök" eller under vissa delar av året, har visat sig bidra till att de upplevs som mindre definitiva. När utrymmet omfördelas till sociala ytor, grönska och mer utrymme för hållbara färd sätt får invånarna möjlighet att i praktiken uppleva hur stadsmiljön blir bättre och att gatumiljön kan användas till annat än biltrafik och bilparkering.

Kommunikation, dialog och delaktighet genom samråd och dialog är viktiga framgångsfaktorer. Kommunikation bör vara tydlig om syfte och vision när det gäller mer attraktiv stadsmiljö. En framgångsfaktor i dialog med medborgare och näringsliv är att visa på och skapa delaktighet kring visionen och helheten för stadsmiljön, och vilka problem som åtgärderna bidrar till att lösa, istället för att sätta fokus på det som ska minskas/tas bort/avgiftsbeläggas (bilparkeringsplatser), och att ställa olika trafikantgrupper mot varandra (bilister vs cyklister osv).

Goda exempel och verktyg

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

[framtiden for parkering och nya bostader 2020.pdf](#)

SamPark. Rekommendationer och kunskapsunderlag om metoder, möjligheter och potential för att samutnyttja parkeringsytor och mobilitets tjänster 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 mobilitets tjänster 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.

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/ce944an1v9ziagn/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](#)

Kontakt för frågor

Helena Lundström, helena.lundstrom@ivl.se, tel: 010-7886797