BILPARKERINGENS PLATS I EN HÅLLBAR STAD
– en rättsvetenskaplig analys av kommunernas handlingsutrymme*

*av Åsa Romson***

Jur. dr, senior forskare vid IVL Svenska Miljöinstitutet; forskare och lärare i miljörätt, Miljövetenskapliga institutionen, Stockholms universitet

Artikeln belyser styrningen av bilparkering i svenska städer. Den utgår ifrån ett praktiskt perspektiv – det problem som kommunala planerare har i sin vardag, och mål och policyer om hållbara städer – och tar sikte mot det bakomliggande regelverket. Syftet är att identifiera vilka rättsliga ramar som trafikplanerare inom kommunerna har att hålla sig till vid planering och anläggning av bilparkeringar i städer. Med dessa frågor som grund analyseras sedan det rättsliga handlingsutrymme som kommuner har för klimathänsyn och modern stadsmiljöutveckling.

Det finns endast lite vägledande praxis om parkeringsplanering, och inte heller mycket rättsvetenskaplig litteratur på området. Artikeln hänvisar därför även till rättsfall från mark- och miljödomstolen för att ge konkreta exempel på hur bedömningen gjorts i vissa speciella fall. Utifrån materialet diskuteras rättsliga och styrningsmässiga dilemman, samt behovet av lagstiftningsförändringar för att tydliggöra det kommunala handlingsutrymmet avseende klimathänsyn och stadsmiljö.

Slutsatser är att kommuner ges en vid handlingsram när det gäller att bedöma bebyggelsens behov av parkering, men att det saknas vägledande praxis för hur vid denna ram är. Detta gäller både ny och befintlig bebyggelse. Dessutom är samspelet mellan tomt- och gatuparkering svagt utvecklat i regelverk och tillämpning, vilket försvårar för en modern planering.

* Artikeln har *peer review*-granskats.

** Arbetet har haft stöd genom Energimyndighetens forskningsanslag för projektet Kompark 2020–2022, GothPark 2023–2024 och IVLs forskningsstiftelse och bostadskoncernen Framtidens projekt Sampark 2019–2021. Författaren tackar projektmedarbetarna Maria Ivansson på föreningen Klimatkommunerna, fil.dr. Francis Sprei mobilitetsforskare på Chalmers samt Fredrik Holm och Anders Roth på IVL Svenska Miljöinstitutet. Analysen i artikeln bygger vidare på delar av det material som redovisas i rapporterna Att styra mot minskad bilparkering – om plan- och bygglagen, p-tal och mobilitetsåtgärder, 2020, IVL Svenska Miljöinstitutet rapport C554, och Dags för modernare parkeringsregler! Styrning av gatuparkering i städer, 2022, IVL Svenska Miljöinstitutet rapport C654.

Förvaltningsrättslig tidskrift 2025, https://doi.org/10.53292/e8068609.a4ad5d7a

Förvaltningsrättslig Tidskrift, open access 2026-11-23

1. Inledning

När Paris under de olympiska spelen sommaren 2024 visade upp för omvärlden en stadsmiljö med promenadstråk längs floden Seine och breda cykelbanor på avenyerna var det många som förvånades över hur väl staden lyckats ställa om från en stad dominerad av biltrafik. Många stadsplanerare vill idag framhäva den levande staden efter ideal som Paris koncept ”15-minutersstaden” där gatuliv och mänskliga möten sätts i centrum och bilen inte tillåts att dominera gatubilden på samma sätt som tidigare. Denna ”levande” stad svarar också upp mot samhällets behov att snabbt minska klimatutsläppen och energiförbrukningen i transportsektorn, bland annat genom att minska mängden vägtransporter i städer där kollektivtrafik, gång och cykel utgör klimatvänliga transportalternativ. En viktig del i Paris omvandling var att halvera antalet parkeringsplatser för att ge rum för cykelbanor, gångstråk och grönska.

Styrning av bilparkering ses även i Sverige som ett strategiskt verktyg i arbetet med att uppnå hållbart resande, effektivt markutnyttjande och en mer attraktiv stadsmiljö.[1] Däremot uttrycker kommunala planerare och trafikforskare i Sverige att regelverken kring parkering utgör ett hinder för kommuner att styra utvecklingen mot mer hållbara städer.[2] En återkommande kritik riktas mot att det som alltjämt styr mycket av parkeringsutvecklingen grundar sig på regler tillkomna på 50-talet som speglar den bilcentrerade stadsutvecklingspolitik som då rådde i städerna, i en tid före medvetenhet om konsekvenser av urbanisering och klimatkris.[3] Samtidigt opererar dessa regleringar idag i en rättslig kontext som ger kommuner ett omfattande handlingsutrymme för att i fysisk planering och med trafikreglering hantera stadens utbyggnadsbehov och hållbarhetsarbete. Frågan är därför om trafikplanerarna har rätt

---

1 Boverket 16 augusti 2023, Varför styra med parkering, PBL kunskapsbanken – en handbok om plan- och bygglagen (besökt 2024-10-30). Se även transportforskning, exempelvis; Frances Sprei m.fl., Review of the Effects of Developments with Low Parking Requirements, Sustainability 2020 12(5) s. 1744 ff.

2 Parkeringsregler valdes ut som fråga att fördjupa kunskap och nytänkande kring när de 23 svenska städer som har ”klimatkontrakt” med Viable Cities och svenska myndigheter formade sitt arbete 2024, Rikare grannskap, rapport från ett tillämpat forskningsprojekt om mobilitetslösningar och omvandling av parkeringsytor, RISE, Nyréns och Trivector traffic, 2022. Det finns flera andra svårigheter än regelverk kring parkeringsutveckling i städer, se exempelvis sammanställning Carl J. Hamilton, och Helena Braun Thörn, Parkering som styrmedel för en fossilfri fordonstrafik, Centre for transport studies, rapport 2013. Notera att det i denna artikel med ”parkering” syftas i texten genomgående bilparkering, notera dock att termen ”parkering” i plan- och bygglagen är en vidare term som inkluderar cykelparkering.

3 Teknik- och vetenskapshistorikern Per Landin har analyserat tillkomsten av parkeringsnormer och dess koppling till ny stadsbebyggelse och omfattande rivningar i stadskärnorna i Sverige på 50- och 60-talen, i Bilsamhället – ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige, 2008.

Förvaltningsrättslig Tidskrift, open access 2026-11-23

i sin kritik av reglerna, eller om det kan vara praktiken – hur kommunerna använder reglerna, som utgör svårigheten? Det är viktigt att detta klargörs för att med rätt grund påtala det behov av modernisering av lagstiftningen som kan finnas.

För att reda i detta avser denna artikel identifiera vilka specifikt rättsliga hinder det är som planerarna stöter på vid planering och anläggning av parkeringar, och med dessa frågor som grund analysera det handlingsutrymme som kommuner har för klimathänsyn och stadsmiljöutveckling. Avslutningsvis diskuteras behov av modernisering av lagstiftningen.

1.2 Metod och artikelns disposition

Eftersom artikelns frågeställningar utgår ifrån ett utomrättsligt perspektiv – det problem som kommunala planerare har i sin vardag och målen om hållbara städer – sker den rättsdogmatiska analysen i ett sammanhang. Att ta reda på vad som är gällande rätt är en viktig del i att förstå förutsättningarna i detta sammanhang, men det är alltså inte hela analysen. För analysen anläggs både ett internt och externt perspektiv på rätten, både hur rätten är systematiserad, kan förstås utifrån rättskällorna, och vad den får för betydelse för de aktörer som planerar samhället.[4]

Artikeln inleds med en bakgrund till frågorna där det även identifieras vilka rättsfrågor som den kommunala planeraren ställs inför vid parkeringsåtgärder när kommunen agerar utifrån hänsynen till stadsmiljö och klimatomställning. Oklarheter kring styrning av parkering uttryckta i rapporter och den transportvetenskapliga litteraturen utgör bakgrund för att utforma rättsfrågor som sedermera går att analysera utifrån rättskällorna. I artikelns andra del används dessa identifierade rättsfrågor för att undersöka gällande rätt. Avslutningsvis förs en fördjupad diskussion om de rättsliga och styrningsmässiga dilemman som framkommit. Diskussion förs även om behovet av lagstiftningsförändringar avseende parkeringar för att bättre tydliggöra det kommunala handlingsutrymmet för klimathänsyn och stadsmiljö.

Fokus i artikeln är på kommunen som stadsplanerare och förhållanden i tätbebyggda stadsmiljöer. I dessa miljöer är marken i regel detaljplanerad och kommunen styr trafik på gatorna med lokala trafikföreskrifter. Därmed avskiljs från denna text mer allmänna frågor kring stannande och parkering, sanktioner för enskilda samt förhållanden utanför detaljplanelagt område.

---

[4] Metoden ansluter till rättsvetenskaplig analytisk metod så som metoden lättfattligt beskrivs av Claes Sandgren, Rättsvetenskap för uppsatsförfattare, 5 uppl., 2021, s. 53. Internt och externt perspektiv på rätten diskuteras av bland andra Johan Schelin i Kritiska perspektiv på rätten, 2018.

Förvaltningsrättslig Tidskrift, open access 2026-11-23

2. Parkering som kommunalt verktyg för levande och hållbara städer

I detta avsnitt ges en bakgrund till kommunernas roll och arbete med att skapa levande och hållbara städer. Vidare identifieras de rättsliga dilemman som typiskt sett uppstår vid styrning av parkering när svenska kommuner ökar hänsynen till stadsmiljö och klimatomställning. Från detta formuleras de rättsfrågor som undersöks i efterföljande avsnitt.

2.1 Bil-snål fysisk planering

Sveriges kommuner är strategiska aktörer för lokal utveckling, bland annat genom planering för bostadsförsörjning, transport- och näringslivsbehov samt säkerhet och klimatomställning. Fysisk planering är ett huvudinstrument i utvecklingen av städer, likväl som ett viktigt verktyg för klimatomställning.[5] Svenska kommuner ges i plan och bygglagen (2010:900), PBL, en stark roll som beslutsfattare i den fysiska planeringen. PBL sätter dock ramar och anger inriktning för planeringen.

Det övergripande syftet i PBL är att samhället ska ha en hållbar utveckling. Användningen av mark och vatten ska enligt denna lagstiftning ske utifrån vad som från allmän synpunkt är mest lämpligt, och all fysisk planering ska ta hänsyn till miljö- och klimataspekter och främja en långsiktigt god hushållning med mark, vatten, energi och råvaror samt goda miljöförhållanden i övrigt.[6] När klimathänsyn specifikt skrevs in i PBL år 2010 pekades på att kommunernas samhällsplanering spelar en viktig roll i klimatarbetet.[7] Tillägget avsåg att stärka kommunernas möjligheter, och till viss del skyldigheter, att verka för minskade transportbehov och lägre växthusgasutsläpp vid planering.[8] En begränsning av ytor för bilparkering är att hushålla med mark, och kan bidra till att minska klimatpåverkande utsläpp genom att minskad yta till vägtrafiken gynnar mer klimatsmarta transportsätt. På ett övergripande plan ger PBL därför kommunerna starkt stöd för att begränsa att onödigt stora ytor upplåts för bilparkering.

---

5 Robert Hrelja, Mattias Hjerpe och Sofie Storbjörk, Creating transformative force? The role of spatial planning in climate change transitions towards sustainable transportation, Journal of Environmental Policy and Planning, 17, 2025, s. 617–635.

6 2 kap. 3 § PBL.

7 Prop. 2009/10:170 s. 161.

8 Som del i beredningen av lagändringen hade både Klimatberedningen (SOU 2008:24) och Energieffektiviseringsutredningen (SOU 2008:110) konstaterat att en medveten styrning av bebyggelseutvecklingen har stor betydelse för det framtida transportberoendet och att kommuner borde redovisa hur planerna leder till minskade utsläpp genom minskat transportarbete. Den fysiska planeringen pekades också ut att bidra till att nå Sveriges miljökvalitetsmål Se nedan not 9.

Förvaltningsrättslig Tidskrift, open access 2026-11-23

Hur allmänna principer för markhushållning ska få genomslag i stadsutvecklingen, konkret i fråga om ytor för parkering, är för kommunerna att avgöra inom ramen för detaljplaneläggning och beslut om allmänna platser. Nyckelfrågan är därmed vilken frihet som kommunen har att i detaljplan, och regler för gator, styra volym och utformning av bilparkering med hänsyn till stadsmiljö- och klimathänsyn. Dessa frågor aktualiserar andra mer specifika regler i PB, och lokaltrafikregler. Det aktualiserar även kommunernas egna processer kopplade till planeringsarbetet, så först något om det.

2.2 Kommunala riktlinjer för trafik och parkering

Både transportmönster och parkeringsförutsättningar är viktiga delar i kommunernas övergripande planering och behöver integreras för att nå klimat- och miljömål.[9] Som vägledning för kommunens beslut vid anläggande av parkering och reglering på allmän plats kan kommunen anta en övergripande kommunal riktlinje. Många kommuner antar en sådan parkeringspolicy tillsammans med ett kommunalt trafikprogram. Det är oftast i dessa riktlinjer och program som kommunen pekar ut inriktningen för trafik och stadsutveckling utifrån behoven att effektivisera transporter och öka andelen gång, cykel och kollektivtrafikresor i enlighet med kommunens önskemål och av regeringen uppsatta etappmål för Sveriges miljömål.[10]

Trafikprogram för Malmö, under rubriken ”vision”: Gång, cykel och kollektivtrafik är det självklara valet för de som bor, arbetar eller vistas i Malmö. Detta utgör tillsammans med effektiva godstransporter och en miljöanpassad biltrafik grunden i den täta och hållbara stadens transportsystem. Ett transportsystem anpassat till människan och för staden.[11]

Trafikprogram för Örebro: I en tät och sammanhållen stad måste en stor del av den värdefulla marken användas till mötesplatser, bostäder, kontor och grönområden, i stället för till vägar och parkeringar. Biltrafiken måste planeras efter stadslivets villkor.[12]

I parkeringspolicyn anger kommunen ofta hur behovet av parkering ska bedömas vid nybyggnation. Det handlar om antal parkeringsplatser i förhållande till boyta i flerbostadshus för olika områden i städerna – så kallade parkeringstal, vilket maximalt avstånd som accepteras mellan bostaden och parkeringen, samt möjligheten till så kallade parkeringsköp där fastighets-

9 Boverkets vägledning för översiktsplanering för minskad klimatpåverkan, PBL kunskapsbanken (besökt 2025-01-09).
10 Webbsidan för Sveriges miljömål (besökt 2024-12-10).
11 Malmö kommun 2016, Trafik och mobilitetsplan.
12 Örebro kommun 2014, Trafikprogram för Örebro kommun.

Förvaltningsrättslig Tidskrift, open access 2026-11-23

exploatören genom bidrag till parkeringsbolag löser sitt parkeringsbehov. På senare år har flera städer tagit fram ”flexibla” eller ”gröna” parkeringstal som väger in fler parametrar i analysen av parkeringsbehovet anpassat till enskilda projekt.[13] Ett lägre parkeringstal kan då ges med hänsyn till närhet till kollektivtrafik, tillgänglighet till bilpool och lådcykelpool eller andra insatser som bedöms typiskt sett minska de boendes behov av egen bil.[14] De generella parkeringstalen läggs till grund för en parkeringsutredning som mer i detalj utreder hur parkeringen bör lösas i det specifika byggprojektet.

Policyn kan även ange kommunens strategi för gatuparkering med avgifter och styrning för besök- eller boendeparkering. Parkeringspolicyn är ett politiskt beslut av kommunfullmäktige och inget beslut om en specifik parkeringsplats. Utifrån parkeringspolicyns riktlinjer, och underliggande lagstiftning, fattar sedan de kommunala nämnderna och förvaltningarna beslut i enskilda ärenden. Varje år fattas många tusen beslut som rör ordnande av parkering inom ramen för detaljplane- och bygglovshantering samt i lokala trafikföreskrifter.

2.3 Rättsfrågor om kommunal styrning av parkering

Utifrån trafik- och parkeringspolicyerna i Sveriges största städer är det tydligt att en central utmaning är hur kommunen i utvecklingen av staden kan öka attraktiviteten för gång, cykel och kollektivtrafik, och samtidigt minska användningen av bil. Ytmässigt handlar det om att minska andelen väg- och parkeringsytor till förmån för bebyggelse, mötesplatser, parker och naturmark. Parkering pekas av centrala myndigheter ut som ett strategiskt verktyg för att styra mot effektiva transportmönster och attraktiva stadsmiljöer.[15] Trots att kommunerna har ett brett handlingsutrymme avseende fysisk planering och gatutrafik ses lagstiftningen av flera aktörer som ett hinder för att vid olika kommunala beslutssituationer minska antalet parkeringsplatser i städerna, och att få parkering på tomtmark och gatumark att samverka.[16]

I staden är det stor konkurrens om mark. Bebyggelse för boende och verksamheter står tätt, och mellan byggnaderna behövs utrymme för utemiljöer

[13] Se nedan not 14. Exempel på flexibla parkeringstal finna bland annat i Stockholm, Göteborg och Malmö.

[14] Se exempelvis Riktlinjer för projektspecifika och Gröna parkeringstal i Stockholm för bilparkering, Stockholm stad 2015-10-19.

[15] Boverket 16 augusti 2023, Varför styra med parkering, PBL kunskapsbanken – en handbok om plan- och bygglagen (besökt 2024-10-30); Sveriges kommuner och regioner, Parkering för hållbara stadskärnor, rapport, 2022.

[16] Rikare grannskap, rapport från ett tillämpat forskningsprojekt om mobilitetslösningar och omvandling av parkeringsytor, RISE, Nyréns och Trivector traffic, 2022.

Förvaltningsrättslig Tidskrift, open access 2026-11-23

där många ges möjlighet till rekreation. När stadsgatornas utrymme i ökad utsträckning behövs till kollektivtrafikkörfält, cykelbanor och trottoarer för att gynna hållbara resor, är det stor risk att även detta påverkar parkeringsytor. Dessutom kan det behövas mer plats för gatuträd eller regnbäddar som del i klimatanpassning av staden. Samtidigt kan det i tättbebyggda, främst äldre, områden finnas starka behov av bilparkering längs gatan när möjligheten till utrymmet på tomtmarken är väldigt begränsad.

De beslutssituationer i kommunen som specifikt berör volymen parkeringsplatser i tätbebyggda områden är dels i plan- och bygglovsärenden, dels i reglering av gatumark. Det går att identifierade fyra huvudsakliga rättsfrågor:

1. I vilken utsträckning kan en kommun anta detaljplaner och besluta om bygglov för byggnader där endast ett väldigt litet utrymme ges till bilparkeringar? (gäller när kommunen vill begränsa nya parkeringsytor på tomtmark)
2. Vilken rätt till ersättningsparkering har kringliggande fastigheter som nyttjar parkeringsplatser som bebyggs? (gäller när kommunen vill avveckla befintliga parkeringsytor på tomtmark)
3. I vilken utsträckning kan en kommun använda förbud att parkera på gata, samt begränsningar med tids- och prisregleringar, i syfte att minska den totala mängden bilar i ett område? (gäller när kommunen vill begränsa parkeringsytor på gatumark)
4. I vilken utsträckning kan en kommun med styrning av parkering gynna bilar med mindre miljöpåverkan eller bilar som är del i en mer hållbar transportkedja? (gäller hur användning av parkering kan utgöra verktyg för transportomställning)

I det följande avsnittet undersöks dessa frågor i gällande rätt inklusive befintlig rättspraxis.

3. Parkeringsplatsens juridik

Detta avsnitt undersöks det regelverk som idag främst styr parkeringsutbudet i städerna; PBL och dess krav på parkering för bebyggda tomter samt nya detaljplaners hänsyn till befintliga intressen; trafikförordningen (1998:1276), TrF, och dess regler för lokala trafikföreskrifter avseende parkering på gator i tättbebyggt område, samt lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m., KAL, och dess rättsliga ram för kommunens gatuparkeringsavgifter. Vidare diskuteras relevant rättspraxis för att förstå vilka ramar dessa regler sätter för kommuners beslut om parkeringar.

Förvaltningsrättslig tidskrift 2025, https://doi.org/10.53292/e8068609.a4ad5d7a

Förvaltningsrättslig Tidskrift, open access 2026-11-23

3.1 PBL:s krav på omfattning av parkering till bebyggelse

Första rättsfrågan som identifierades ovan rör möjligheten för kommunen att begränsa utbygganden av nya parkeringsplatser på tomtmark.

PBL stadgar att det till en tomt som bebyggs i skälig omfattning ska anordnas parkering.[17] Av detta följer att det är fastighetsägaren som har ansvaret att tillgodose det behov av parkering som bebyggelsens användning ger upphov till.[18] Stadgandet i dagens PBL fanns med liknande lydelser i 1987 års plan- och bygglag[19] samt i 1959[20] och 1947[21] års byggnadsstadga. Principen om fastighetsägarens ansvar att sörja för de behov av parkering som fastigheten medför har kunnat krävas i bygglov sedan byggnadsstadgan 1947. Departementschefen uttalade i samband med den bl.a.:

> ”…att det icke torde kunna ålägga städerna att ensamma sörja för den växande motortrafikens hela parkeringsbehov. Staden bör visserligen tillse att gator och allmänna platser ordnas så att utrymme finnes för korttidsparkering. Men det bör ankomma på de enskilda fastigheternas ägare att anordna utrymmen för långtidsparkering och för inhysande av motorfordon i garage. Byggnadsnämnden bör i samband med beviljande av byggnadslov kunna kräva, att å tomten anordna erforderligt parkerings- och garageutrymme för de å tomten boendes och vistandes behov. I vissa fall kan det där jämte vara önskvärt att särskilda garagebyggnader uppföras.”[22]

PBL ställer fler krav på hur tomter ska ordnas. Relevant för frågeställningarna här är att kraven på tillräcklig friyta för lek och utevistelse gör att omfattningen av parkering vid bostads- och skolfastigheter ger vika om det inte finns tillräckligt utrymme för att ordna med både parkering och friyta för lek.[23]

Parkeringen behöver inte ordnas på den egna tomten utan kan säkerställas ”i närheten”.[24] På så sätt kan en parkering exempelvis i form av en gemensamhetsanläggning betjäna ett större område, alternativt att fastighetsägaren skriver ett långsiktigt avtal om så kallat parkeringsköp med ett parkeringsbolag eller annan fastighetsägare som kan tillhandahålla parkeringsplatser i närheten. De boende på fastigheten kan självklart välja var de parkerar sina bilar oavsett hur fastighetsägaren valt att ordna med parkering.

---

17 8 kap. 9 § första stycket 4 PBL.
18 Se även Boverket, PBL kunskapsbanken – parkering i PBL-processen (besökt 2024-06-14).
19 3 kap. 15 § första stycket 6 plan- och bygglagen 1987, som stadgade att det till tomten ska tillses ”lämpligt utrymme för parkering” vilket i motiven angavs som att utrymmet var lämpligt beläget och tillräckligt stort, Prop. 1985/86 s. 518 f.
20 53 § 3 mom. byggnadsstadgan (SFS 1959:612).
21 80 § 2 mom. byggnadsstadga (SFS 1947:390).
22 Prop. 1947:211 s. 80.
23 8 kap. 9 § andra stycket PBL.
24 8 kap. 9 § första stycket 4 PBL.

Förvaltningsrättslig Tidskrift, open access 2026-11-23

Regeln om att för bebyggd tomt ordna parkering i skälig omfattning tillämpas främst vid kommunernas detaljplanering och lovbeslut. Exakt hur parkeringen ska lösas i ett byggprojekt behöver inte bli klart i detaljplanearbetet utan det är vid bygglovsprövningen som kommunen slutligt bedömer att utrymme för parkering i skälig utsträckning ordnas för bebyggelsen på fastigheten.[25] Mark- och miljööverdomstolen, MÖD, har dock klargjort att det av detaljplanen måste framgå att det parkeringsbehov som planen genererar är möjligt att tillgodose.[26] Kravet att fastigheten ska tillgodose sitt parkeringsbehov består efter uppförandet av bebyggelsen och ändringar som inskränker parkeringsutrymmet kan nekas om fastighetsägaren inte visar på annan långsiktig lösning för parkering.[27]

Det är kommunen som bedömer vad som är skälig omfattning avseende parkeringen. I förarbetena uttalas:

> ”I vilken omfattning som utrymme för parkering skall krävas vid bygglovsprövningen bör bestämmas med utgångspunkt i första hand i sådana allmänna riktlinjer för parkering som kommunen har antagit.”[28]

Det finns i PBL ingen angivelse för vilka hänsyn som kommunen ska ta vid bestämmande av dessa allmänna riktlinjer för parkering (kommunal parkeringspolicy). I ärenden om fysisk planering har svenska kommunerna generellt en vidsträckt självbestämmanderätt[29] vilket talar för att kommunen har ett fritt skön i utformningen av riktlinjerna för parkering att precisera sin syn på vad som är skälig omfattning avseende parkering. Skälig omfattning har dock tolkats som att det handlar om att utrymme ska ordnas motsvarande de *behov* av parkering som bebyggelsen ger upphov till, d.v.s. skäligheten knyts till användandet av bebyggelsen, inte till det som kommunen ser som skäligt utifrån exempelvis ekonomiska eller miljömässiga konsekvenser. Detta följer av att parkering regleras som en funktion av den bebyggda tomten, d.v.s. att parkering är del som gör att en bebyggd tomt anses fungerande. Kommunens riktlinjer för parkering ska uttrycka hur kommunen bedömer omfattningen av behovet av parkering vid olika bebyggelse, men riktlinjerna kan inte upphäva lagens krav på att det till bebyggda tomter ska ordnas parkering i den omfattning som behövs. Frågan ställs på sin spets när kommuner i sin par-

---

25 Prop. 1990/91:146 s. 37 ff.
26 MÖD, dom 2013-12-05 i mål P 1584-13, gällande dp. Kongahälla i Kungälv. ”Kongahällamålet”.
27 MÖD 2017:35, gällande bygglov för ombyggnad av carport till entré och förråd.
28 Prop. 1985/86:1 s. 518 ff.
29 Jämför RÅ 1999 not. 275.

Förvaltningsrättslig Tidskrift, open access 2026-11-23

keringspolicy eller i enskilda fall ger utrymme för att vid nybyggnation slopa kravet på parkering.

Vägledande rättspraxis kring behovet av parkering vid fysisk planering är begränsad. MÖD redovisar inga vägledande fall om omfattningen av parkeringsbehovet i stadsmiljö.[30] Trots att mark- och miljödomstolarnas domar är av ringa vägledande värde kan deras domar vara belysande för om kommuner har framgång i att planera med mycket begränsad omfattning av bilparkering i nybyggnation. En genomgång av tillgängliga mål visar att mark- och miljödomstolarna prövat ett 50-tal fall av överklaganden om detaljplaner och bygglov i tätort i frågan om omfattningen av den parkering som ordnas var tillräcklig. Inte i något av dessa mål har mark- och miljödomstolarna ansett att lågt satta parkeringstal varit skäl för att upphäva detaljplaner eller bygglov.[31]

Några utvalda rättsfall visar hur mark- och miljödomstolarna resonerar kring lågt satta parkeringstal:

Stockholm antog en detaljplan för Västberga där 0,35 bilplatser per lägenhet angavs som parkeringstal bland annat med beaktande av att fastigheten låg 200 meter från lokalt centrum och tunnelbana. Detta ansåg domstolen inte vara oskäligt.[32] Stockholm antog vidare en detaljplan för Ruddammen där bostäderna låg ca 1000 meter från tunnelbanan. I målet noterade domstolen att 0,25 bilplatser per lägenhet var lågt men ändå godtagbart, eftersom ”områdets karaktär möjliggör gatuparkering i närområdet, och att parkeringsproblematiken inte är unik för den aktuella platsen utan finns i stora delar av innerstaden”.[33] Varberg kommun antog en detaljplan i syfta att förtäta centrala kvarter med 80 bostäder, samt kontor och centrumfunktioner. Kommunens krav på ordnande av parkering räknade då, utöver vissa mobilitetsåtgärder, med att en väsentlig minskning i parkeringsplatser kunde göras,

30 Sveriges domstolars databas för vägledande domar. Domar från MÖD på sökorden ”parkering” ger totalt nio träffar varav endast en dom, MÖD 2017:35, avser parkeringsbehov, men då för villa (besökt 2024-09-09).

31 Rättsfall har sökts fram med hjälp av JP-Rättsfallsnet – mark och miljö, med sökorden ”parkeringstal” tillsammans med ”flerbostadshus” samt ”parkeringspolicy” bland mark- och miljödomstolarnas publicerade avgöranden från 2011 och framåt. Sökningen gav 99 respektive 50 träffar, varav runt en tredjedel avsåg mål där domstolen bedömde ordnandet av parkering i stadsbebyggelse i någon utsträckning.

32 Mark- och miljödomstolen Nacka tingsrätt, mål nr P 517-17, gällande dp. för Västberga 1:1.

33 Mark- och miljödomstolen Nacka tingsrätt, mål P 6621-16, gällande dp. för Ruddammen. Noterbart i det fallet är att domstolen även godtar att kommunen tillåter långtidsparkering på gatan som lösning för nybyggda fastigheter inom ett befintligt område med boendeparkering. Andra svenska städer nekar boendeparkeringstillstånd till boende i nybyggda fastigheter, oavsett område, med motiveringen att rätt till boendeparkering på gatan underminerar fastighetsägarens möjlighet att få ekonomi i de parkeringsplatser på fastigheten som planerna kräver.

Förvaltningsrättslig Tidskrift, open access 2026-11-23

från 80 till 65, genom att platserna kunde samutnyttjas mellan boende och arbetspendlare. Detta godtog domstolen.[34]

Det har över åren byggts ett antal fastigheter i städer där kommuner som pilotprojekt beviljat detaljplaner och bygglov där fastighetsägaren i stort sett undkommer krav att ordna med bilparkering och kan utveckla ett så kallat noll-hus eller mobilitetshus avseende bostäder som inte avser studentbostäder eller gruppbostäder.[35] Få av dessa projekt har prövats rättsligt. Upplands Väsbys detaljplan för flerbostadshuset Nouvelle överklagades av ägarna till en grannfastighet men då utan invändningar mot parkeringstal noll.[36] Däremot överklagades 2014 en detaljplan för bostäder på Dr. Allards gata i Göteborg med byggrätt för 100 bostäder i kollektivtrafiknära läge och endast krav på enstaka parkeringsplatser för besökare, rörelsehindrade och bilpoolsbilar, d.v.s. inga platser för vanliga privatbilar. Projektet var utpekat som en pilot för att testa bilfritt boende och kommunen var öppen med att det frångick gällande kommunal parkeringspolicy. Mark- och miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätt såg inte att det låga antalet parkeringar var grund för att upphäva beslutet utan uttalade att ”projektets inriktning i bilhänseende är miljömässigt tilltalande och i linje med samhällsutvecklingen”.[37] Domen överklagades inte.

I en nyligen antagen detaljplan i Farsta i södra Stockholm fick mark- och miljödomstolen vid Nacka Tingsrätt anledning att resonera kring parkeringsbestämmelsen.[38] Detaljplanen gällde uppförandet av 78 lägenheter i ett testprojekt för hållbar mobilitet och ger endast fyra parkeringsplatser möjlighet att ordnas inom planområdet, två platser för bilpool och två platser för rörelsehindrade. Detta innebär ett parkeringstal på 0,05 per lägenhet. Planområdet ligger 350 meter från pendeltågstation, 800 meter från tunnelbana samt 1,5 kilometer från service, förskolor och skolor. Planen möjliggör också 216 cykelparkeringsplatser. Domstolen konstaterade att det är kommunen inom ramen för detaljplanearbetet som ska göra en skälighetsbedömning avseende parkeringsbehovet och att kommunen här motiverat det låga behovet av parkeringsplatser med att läget är kollektivnära och att ett antal

34 Mark- och miljödomstolen Vänersborgs tingsrätt, dom 2021-07-27, mål P 1772-21.
35 Ett tiotal exempel listas av Haninge kommuns rapport P-tal 0-test av ett bilfritt bostadskvarter, 2020.
36 Mark- och miljödomstolen Nacka tingsrätt, mål P 5788-17, gällande dp. för Vilunda 18:1, Upplands Väsby.
37 Mark- och miljödomstolen Vänersborgs tingsrätt, dom 2014-10-22, mål P 2874-14, gällande dp. för Södra Gullheden, Göteborg.
38 Mark- och miljödomstolen Nacka tingsrätt, dom 2024-03-12, mål nr P 8192-23, gällande dp. för Farsta 2:1, Stockholm.

Förvaltningsrättslig Tidskrift, open access 2026-11-23

mobilitetsåtgärder vidtagits. Domstolen bedömde att kommunen inte handlat i strid med sitt handlingsutrymme. Domen överklagades inte.

Underrätternas bedömningar ligger alltså i linje med analysen ovan att kommunerna ges en stor handlingsfrihet att bedöma omfattningen av parkeringsbehoven i den fysiska planeringen. Någon nedre gräns för hur begränsad yta som i enskilda fall tillåts ordnas för parkering verkar inte finnas. Vägledande rättsavgöranden saknas dock. Bedömningsmarginalen för kommunen kopplas till att kommunen fastställer och följer sina övergripande riktlinjer för i vilken omfattning parkering ska ordnas. Kommunen torde med dessa ramar ändå ha stora möjlighet att begränsa omfattningen av utbyggnaden av nya parkeringsplatser.

3.2 PBL:s krav på hänsyn till omgivande intressen

Den andra rättsfrågan som identifierades ovan rör vilket krav på ersättningsparkering som kringliggande fastigheter kan ställa när befintliga parkeringsplatser de nyttjar bebyggs. För kommunen handlar frågan om möjligheten att avveckla befintliga parkeringsytor på tomtmark.

I PBL:s ändamålskapitel anges att det vid beslut utifrån lagen ska tas hänsyn till både enskilda och allmänna intressen.[39] PBL är en avvägningslag med krav på proportionalitet och att det alltid ska finnas en rimlig balans mellan nyttan av ett beslut i en fråga och de konsekvenser som beslutet får för motstående enskilda intressen.[40] Lagen preciserar den allmänt hållna bestämmelsen om hänsyn med att en detaljplan måste ta skälig hänsyn till befintliga bebyggelse-, äganderätts- och fastighetsförhållanden.[41] Detta ställer framför allt krav på utredningar och redovisning av de avvägningar som kommunen gör i samband med ny planläggning, i vårt fall handlar det om att befintliga parkeringsytor exploateras för bostäder eller andra ändamål.[42]

Detta innebär att om det finns fastighetsrättsliga regleringar, som servitut, tomträttsavtal, samfällighet eller avtal som på annat sätt gjorts bindande för parkeringsfastigheten, så måste dessa respekteras och uppsägningar eller ändringar ske i särskilt angiven ordning. Är parkeringen ordnad genom ett gällande avtal för parkeringsköp har den upplåtande parten ofta rätt att hänvisa

---

39 2 kap. 1 § PBL.

40 Adolfsson m.fl., Plan- och bygglagen (12 dec. 2024, version 13, JUNO) kommentaren till 2 kap. 1 §.

41 4 kap. 36 § PBL; Adolfsson m.fl., Plan- och bygglagen (12 dec. 2024, version 13, JUNO) kommentaren till 4 kap. 36 §.

42 Se även JP Samhällsbyggnadsnet 21 feb. 2020, Sven Boberg, Vilket krav kan ställas på parkeringsplatser vid detaljplanering? – analys.

Förvaltningsrättslig Tidskrift, open access 2026-11-23

till andra anläggningar om sådana finns i närheten.[43] Om parkeringsköpsavtalet gått ut finns inte några krav på förlängning då utformningen av avtalet är upp till kommunen att godkänna vid tillhörande bygglov.[44] Om marken är utan fastighetsrättsliga bindningar finns inget skydd mot ändringar av markanvändningen. En upplåtare av parkering på platsen kan säga upp hyresavtalen för ändring eller upphörande. Däremot betyder inte det att det är fritt fram för en exploatering som tar bort de befintliga parkeringsplatserna. PBL uppställer krav på hänsyn till befintliga intressen och proportionalitet, vilket innebär att den nya detaljplanen behöver ta hänsyn, och kanske sörja för, en lösning av parkeringssituationen för kringliggande fastigheter. Om det finns väsentliga intressen för omgivande fastigheter av fortsatt tillgång till parkering ska detta alltså lösas på godtagbart sätt. Hur detta ska bedömas har MÖD uttalat sig om i ett par fall:

I Kongahälla-målet, som nämndes ovan, handlade det om 53 parkeringsplatser intill en stor livsmedelsbutik som i stället skulle förläggas 200 meter bort inom ramen för en tredje detaljplan.[45] Domstolen upphävde detaljplanen och menade att god tillgång till kundparkering var ett väsentligt intresse för en handelsfastighet och att den nya detaljplanen skulle inkräkta på detta intresse utöver vad som fick tålas. I ett mål rörande centrala Alingsås bedömde MÖD dock att boende i befintliga bostäder får tåla att parkeringsplatser görs om i samband med nybyggnation.[46] Prövningen gällde då en detaljplan för 30 nya lägenheter som medförde att boende som tidigare nyttjat en ytparkering blev hänvisade att parkera i en ny gemensamhetsanläggning tillsammans med de nya bostädernas parkering. Överprövningen berörde parkeringsfrågan endast översiktligt. Tydligare är en likande bedömning i en dom från mark- och miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätt gällande en centralt belägen tomt i Göteborg.[47] Där vägde grannfastighetens intresse av att behålla befintliga parkeringsplatser lätt när en stor bostadsbebyggelse stod på spel. Detta mål handlade om en ny detaljplan i Göteborg för ca 430 bostäder på ytparkering som nyttjades av boende i en bostadsrättsförening på en angränsande fastighet. Marken hade tidigare upplåtits för parkering med tomträtt till bostadsrättsföreningen, men det avtalet hade sagts upp och parkeringsplatserna hyrdes på korta hyresavtal. Planen möjliggjorde för byggandet av

[43] Göteborgs Stad ser 500 meter som tillräcklig närhet, Göteborgs Stad, Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad 2018.

[44] Adolfsson m.fl., Plan- och bygglagen (12 dec. 2024, version 13, JUNO) kommentaren till 8 kap. 9 § första stycket 4.

[45] MÖD, dom 2013-12-05 i mål P 1584-13. Dp. Kongahälla, Kungälv.

[46] MÖD, dom 2019-02-18 i mål nr P 2029-18, gällande kv. Farkosten 11, Alingsås.

[47] Mark- och miljödomstolen Vänersborgs tingsrätt, dom 2020-12-02, i mål nr 4241-19, gällande Distansgatan/Marconigatan, Göteborg. MÖD gav ej prövningstillstånd för överklagandet.

Förvaltningsrättslig tidskrift 2025, https://doi.org/10.53292/e8068609.a4ad5d7a

Förvaltningsrättslig Tidskrift, open access 2026-11-23

ett större parkeringshus för att täcka alla de parkeringsplatser som de boende hyrde tidigare. Bostadsrättsföreningen klagade dock över att denna parkeringslösning för flertalet boende skulle innebära dyrare parkering längre bort, samt att föreningen inte hade råd att bekosta parkeringshuset. Domstolen uttalade att de klagandena inte har någon ovillkorlig rätt till fortsatt billiga parkeringsplatser samt att det allmänna intresset att bebygga planområdet med cirka 430 bostäder vägde tyngre. Även i Stockholm har kommunen hänvisat en angränsande bostadsrättsförening till att själva ordna med parkeringsplatser när exploatering skett av den ytparkering de boende brukat på grannfastigheten.[48] I detta fall var bostadsrättsföreningen en tidigare avknoppning från det allmännyttiga hyreshus som innehade grannfastigheten, och vid fastighetsdelningen gavs inget servitut för användande av parkeringen.

Även om det är tunt med vägledande domar får det konstateras att grannar haft svårt att vid exploateringar av grannfastigheter få behålla parkeringar på samma plats eller samma prisläge. Kommunerna har av domstolarna fått godkänt för att ta bort eller ändra befintliga parkeringsytor när tillräcklig hänsyn tagits till det omgivande intresset och andra lösningar funnits för den parkering som är skälig. Kommunen måste i detaljplanearbetet tydligt visa hur enskilda, befintliga, intressen tagits med i bedömningen av de parkeringslösningar som görs för detaljplanen. Det innebär att kommunen behöver utreda och titta på konsekvenserna för dessa intressen. Den avvägning som kommunen gör, mellan befintliga enskilda intressen och det allmänna intresset av bostäder och en bättre stadsmiljö med färre parkeringar, behöver också beskrivas i samband med planbesluten.

En särskild fråga som diskuterats är om parkeringstal som legat till grund för bygglov då den äldre omgivande bebyggelsen anlades äger någon giltighet för bedömningen av om omgivande fastigheter har väsentliga intressen i att parkeringen finns kvar.[49] Av det som framkommit ovan måste slutsatsen dras att gamla parkeringstal i sig inte ger fastighetsägaren som nyttjar parkeringen någon särskild rätt till fortsatt nyttjande. Parkeringstalen visar enbart vad som vid tiden för bygglovet ansågs utgöra det behov av parkering som då förelåg. En riktigare måttstock än gamla parkeringstal är att den befintliga bebyggelsen fortsatt i skälig utsträckning ska ges möjlighet till parkering i området. Vad som är skäligt behöver bedömas utifrån den aktuella situationen, och på

[48] Se Mark- och miljödomstolen Nacka tingsrätt, dom 2018-06-08, i mål P 4107-17, gällande dp. Örtulandet 1, Stockholm. För likande bedömning se Mark- och miljödomstolen Nacka tingsrätt 2021-01-18, i mål P 6970-20, gällande dp. Notarien 17, Eskilstuna. MÖD beslutade i båda fallen om att inte ge prövningstillstånd för överklaganden.

[49] JP Samhällsbyggnadsnet 21 feb. 2020, Sven Boberg, Vilket krav kan ställas på parkeringsplatser vid detaljplanering? – analys. Författaren ger här bilden att parkeringstal i princip kan gälla för all framtid, och till och med kan ha negativ rättskraft.

Förvaltningsrättslig Tidskrift, open access 2026-11-23

likande sätt för likvärdiga fastigheter. Att ge gamla parkeringsbedömningar en styrande effekt saknar som vi sett ovan grund i hur mark- och miljödomstolarna dömer i ärenden där parkeringsyta exploateras. De äldre parkeringstal som använts för prövning av tidigare bygglov för de befintliga fastigheterna är helt enkelt inte bindande för framtida beslut. Ett synsätt med eviga parkeringstal skulle lägga en våt filt över fastighetsägares och kommuners behov av att ändra markanvändningen, och i de flesta fall leda till överproduktion av parkeringsyta med dålig betalningsvilja.

När det gäller kommunens handlingsfrihet att avveckla befintliga parkeringsytor på tomtmark torde denna ofta vara stor. Den begränsas dock om det finns särskilda fastighetsrättsliga instrument, samt till viss del av hänsyn till omgivande fastigheters skäliga parkeringsbehov.

3.3 Trafikförordningen och KAL:s reglering av parkering på gatan

Den tredje av rättsfrågorna för denna undersökning är i vilken utsträckning en kommun får använda förbud att parkera på gata, samt begränsningar med tids- och prisregleringar, i syfte att minska det totala antalet parkerade bilar i ett område.

Rätten att parkera fordon på vägar och gator regleras i 3 kap. 47–57 §§ TrF. Här anges allmänna regler som exempelvis förbud mot att parkera nära övergångsställe eller gatukorsning. För gator i tätbebyggt område anges en rätt att parkering i 24 timmar om inte lokala trafikföreskrifter anger annat.[50] Ramen för lokala trafikföreskrifter finns i 10 kap. 1 § andra stycket 16 och 17, samt i 2 § TrF. Genom de lokala trafikföreskrifterna kan kommunen styra på vilka stadsgator som parkering tillåts, samt vilka tidsregler och eventuella avgifter som gäller för detta. Föreskrifterna kan gälla för enstaka gator eller områden. De måste vara tydliga, tillämpbara och tillkomma i laga ordning.[51] De publiceras i Svensk trafikföreskriftssamling (STFS) och kan överklagas som förvaltningsbesvär av de som berörs.[52]

Rätten för kommunen att ta ut en avgift för gatuparkering ges vidare i KAL som infördes 1957 och idag endast har två paragrafer kvar i bruk, 1 § om avgifter för torghandel och 2 § om parkeringsavgifter. Lagen är en särlag-

[50] 3 kap. 49 a § TrF.

[51] Allmänt råd om utformning av lokal trafikföreskrift för stannande och parkering finns i TSFS 2015:60 Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om lokala trafikföreskrifter m.m. Se även SKR:s handbok för lokala trafikföreskrifter, Utmärkta föreskrifter, 2017.

[52] 6 § lagen (1978:234) om nämnder för vissa trafikfrågor, där det anges att beslut om lokala trafikföreskrifter överklagas till länsstyrelsen och vidare till Transportstyrelsen som sista instans. Boende som har bil i ett område där reglerna för parkering ändras har ansetts berörd och fått rätt att överklaga, TSV 2019-245.

Förvaltningsrättslig Tidskrift, open access 2026-11-23

stiftning i förhållande till kommunallagen och innebär att kommunen inte behöver tillämpa självkostnadsprincipen vid dessa markupplåtelser. Andra paragrafen anger att kommunerna kan avgiftsbelägga gatuparkering utifrån ändamålet att reglera, eller som lagen uttrycker det ”ordna”, trafiken. I lagens motivtext ges som exempel på trafikreglering behovet att öka omsättningen av de bilar som nyttjar parkeringsplatserna.[53] Kommunerna får inte ta ut parkeringsavgifter med syftet att genera kommunala intäkter, något som noga påtalats i doktrinen.[54] Det står dock kommunen fritt att inom ramen för den kommunala budgeten besluta om användningen av de pengar som parkeringsavgifterna inbringar. Kommunen måste i ett särskilt beslut i fullmäktige anta de taxor som gäller för gatuparkeringen.[55] Differentiering av avgifterna kan ske utefter syftet att reglera trafiken vilket kan påkalla att avgifter anpassas efter plats och tidpunkt, men särskilda avgifter eller avgiftsfritt för vissa bilister kan enbart ges till de med särskilda behov att parkera i sitt arbete, närboende och rörelsehindrade.[56]

Alf Bohlin resonerar om hur likställigheten går ihop med att avgifterna är olika: ”Även om avgifterna kan differentieras, synes man ur likställighets synpunkt kunna kräva, att parkering på samma plats och under samma tid skall rendera bilisterna lika avgifter.”[57]

Kommuner kan medge närboende att parkera bilar på gatuparkering i uppemot en vecka i taget, med särskild taxa. Sådan s.k. boendeparkering möjliggjordes med en försökslagstiftning 1979 och permanentades i TrF och KAL 1984.[58] Det var dock vid införandet av boendeparkeringsinstrumentet tydligt att huvudregeln fortfarande skulle vara att framför allt långtidsparkering skulle ske på tomtmark:

”Avsikten med att öppna möjligheten till boendeparkering på gatumark är inte att ändra på principen att långtidsparkering skall ske på tomtmark. Möjligheten [till boendeparkering på gatumark] bör dock finnas som en utväg där andra alternativ saknas… Dessa risker [överflyttning från tomtmark till gatumark] gör att det krävs stor vaksamhet när kommunerna utformar system för boendeparkering. Riskerna kan emellertid minimeras genom noggrann avvägning av förhållandena på platsen och avgiftssättning.”[59]

---

53 Prop. 1957:157 s. 44–45.

54 Alf Bohlin, Kommunala avgifter, 1984, s. 414; Johan Höök, Lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats m.m. 2 §, Karnov (JUNO), besökt 2025-01-04.

55 2 § andra stycket KAL.

56 2 § andra stycket KAL; Kazimir Åberg, Ordningslagen (version 4B, JUNO) kommentaren till Lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats m.m. 2 §.

57 Bohlin, 1984, s. 414–415.

58 Prop. 1979/80:34 och prop. 1984/85:14.

59 Prop. 1984/85:14 s. 9.

Förvaltningsrättslig Tidskrift, open access 2026-11-23

I och med att långtidsparkering för närboende kan tillåtas på vissa gator finns en stor risk för att de boende hellre ställer sina bilar på gatan än på en parkering som fastigheten ordnar om denna är dyrare. Överflyttningsproblematiken uppmärksammades alltså då regeln infördes och kommunerna uppmanades till ”noggrann avvägning av förhållandena på platsen och avgiftssättning”. Det får dock konstateras att det varit svårt för städerna att göra dessa avvägningar.[60]

På Transportstyrelsen hemsida publiceras det myndigheten kallar för vägledande beslut kring stannande och parkering.[61] Det handlar om ett tiotal beslut mellan 2003 och 2020, där flera rör beslut om avgiftsbeläggning och reglering av gatuparkering i städer. Dessa beslut bekräftar i huvudsak bilden av att TrF ger kommunerna vid handlingsmarginal att bedöma behovet av reglering av gatuparkeringen. Ett exempel är fallet om nya lokala trafikföreskrifter för kvarteret Krankajen i Malmö som innebar att parkeringsavgifter började gälla nätter och helger vilket tidigare varit avgiftsfritt.[62] Bostadsrättsföreningarna i området överklagade då de ansåg att avgifterna inte behövdes utifrån trafiksituationen. Transportstyrelsen godkände dock föreskriften och noterade följande utgångspunkt för sin bedömning:

”Trafikreglering hänger nära samman med kommunens byggnads-, plan- och miljöpolitik och är således en i hög grad kommunal angelägenhet. Att finna lösningar som tillgodoser alla de önskemål som framställs från skilda intressegrupper torde inte vara möjligt. Det är mot den bakgrunden Transportstyrelsens prövning av frågor om beslut om lokala trafikföreskrifter ska ses.[63]

---

60 En praktisk konsekvens är att parkeringar på tomtmark försvinner i områden där boende och besökare kan stå billigare på gatan. En studie av WSP inom ramen för ett forskningsprojekt tillsammans med KTH tittade 2012 på Södermalm i Stockholm och visade att 37 garage med cirka 1 300 p-platser under många år hade byggts om från garage till butiker, lagerlokaler, gym, restaurang med mera (Trafikverket, ”Parkering i storstad – Rapporter från ett forskningsprojekt om parkeringslösningar i täta attraktiva städer”, 2013). Den rättsliga rådgivningen är också dålig på att stödja kommunerna i att se avgiftssättningen för gatuparkering i ett större trafikreglerande sammanhang, ett par rättskommentarer ger bilden att kommunen är mer begränsad i sin avgiftssättning än vad lagen och dess förarbeten ger skäl till: I Karnovs lagkommentar för KAL 2 § (JUNO, se Höök, besökt 2025-01-04) återges några meningar från Bohlins avhandling med innebörden att kommunen inte kan ta ut parkeringsavgifter i områden där långtidsparkering tillåts. Dessa meningar rör situationen före boendeparkeringen infördes och har inte samma giltighethet idag. I Sveriges Kommuner och Regioners ”Parkeringshandbok” (SKR 2017, Parkeringshandbok – lagstiftning, reglering och tillståndsgivning, s. 17) anges att ”Betalningsviljan eller vilka avgifter som tas ut på kvartersmark ska därför inte påverka beslut om avgifter på allmän plats”. Detta talar överväganden om överflyttningsproblematik som förarbetena betonar.

61 <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/trafikregler/beslut-i-overklagningsarenden/stannande-och-parkering/>.

62 TSV 2017-1691, TSV 2022-7647.

63 TSV 2017-1691.

Förvaltningsrättslig Tidskrift, open access 2026-11-23

En liknande bedömning gjordes i ett fall gällande ett stort antal lokala trafikföreskrifter i centrala Örebro som innebar höjda och utvidgade parkeringsavgifter vid gatuparkering. Där uttalade Transportstyrelsen dessutom:

”…kommunala beslut i ärenden om lokala trafikföreskrifter som gäller stannande och parkering bör [inte] upphävas eller ändras annat än om det av trafiksäkerhetsmässiga eller andra skäl tydligt framstår som olämpligt.”[64]

I två andra avgöranden har dock myndigheten intagit en mer begränsande hållning till hur kommunerna använder just parkeringsavgifter som instrument för trafikregleringen. År 2018 underkändes lokala trafikföreskrifter om avgiftsbeläggning av gatuparkering för områden av gator i Bromma och Hägersten i Stockholm med motiveringen att utredningarna i ärendena inte klarade de krav som ställs i 23 § förvaltningslagen. Transportstyrelsen menade att kommunen skulle visa att avgifterna behövdes för trafikens ordnande mer specifikt på de aktuella gatorna, och visa att den avgiftsreglering var den mest lämpliga åtgärden.[65] Kommunen hade motiverat sina föreskrifter utifrån underlagen till kommunens allmänna parkeringspolicy där det framgick att ett syfte med avgiftsbeläggningen var att påverka efterfrågan på gatuparkering, samt att främja resande med gång, cykel och kollektivtrafik.

Avgörandena innebär att det ställs krav på kommunerna att utföra behovs- och konsekvensutredningar som är specifika för de gator som föreskriften berör. Detta kan vara utmanande om föreskrifter gäller större områden. Avgörandena synes även ställa krav på att kommunen särskilt utreder och motivera valet att använda just avgifter som reglering framför verktyg som tidsbegränsning och parkeringsförbud. Detta är dock svårt att finna stöd för i KAL eller TrF. De tre parkeringsåtgärderna är likställda i TrF:s delegation av vad särskilda trafikregler får omfatta –”tidsbegränsning, avgiftsplikt eller andra villkor för parkering”.[66] Inte heller framgår av förarbetena till KAL att andra regleringar än avgifter skulle behöva prövas först. Tvärtom, de olika propositioner som lagt fram reglerna i KAL ger samstämmigt en bild av att parkeringsavgifter är ett viktigt styrmedel för kommunerna att använda. Parkeringsytor används mest effektivt om de kan samnyttjas för olika typer av parkeringsbehov och för trafikplaneraren är en kombination av avgifter och tidsregleringar bästa sätt att styra efterfrågan på parkeringsplatser i ett område.[67] Ur proportionalitetshänseende kan inte heller en avgift anses mer betungande än en tidsmässig begränsning för parkering.

---

64 TSV 2022-7647.
65 TSV 2018-1924 och TSV 2019-245.
66 10 kap. 1 § andra stycket 17 TrF.
67 SKR, Parkeringshandbok, 2017 s. 17.

Förvaltningsrättslig Tidskrift, open access 2026-11-23

I ett senare beslut, rörande lokala trafikföreskrifter i Malmöområdet Limhamn, har Transportstyrelsen godkänt parkeringsavgifter trots att en specifik gata som var föremål för överklagande inte hade utretts särskilt.[68] Dock hade kommunen utrett beläggningsgraden på flera andra gator. Transportstyrelsen menade att dessa utredningar fick anses visa på behov av avgifter även på den aktuella gatan. Myndigheten gjorde här ingen notering om att behovet av avgifter i förhållande till andra regleringsmöjligheter. Däremot argumenterade kommunen i detta fall ingående för sin parkeringsavgift, och menade att den till skillnad från t.ex. tidsbegränsning med p-skiva, ger möjlighet till en mer mångfacetterad användning av gatan eftersom det ger möjlighet att parkera en längre tid vid behov. Kommunen menade vidare att en högre avgift uppmuntrar de som parkerar att i första hand välja parkering på kvartersmark vilket är eftersträvansvärt enligt PBL.[69]

Således ger regelverken en stor frihet till kommuner att genom lokala trafikföreskrifter styra tillgången av gatuparkering i städer. Det visar sig också i att många nya stadsområden huvudsakligen byggs utan gatuparkering, och när bredare cykelbanor dras, eller busskörfält behövs så görs gaturummet om och parkeringar tas ofta bort. För de gator som kommunen tillåter parkering finns stor frihet att reglera vilka tider som parkering tillåts, parkeringstidens längd, samt vilka avgifter som tas ut. Dessa regler kan anpassas till hur kommunen vill styra ett effektivt samnyttjande av parkeringen på plats. När det gäller styrning genom avgifter måste denna motiveras utifrån behovet att reglera trafiken. Även om en allmän klimatomställning av transporter i städer skulle kunna ge skäl för en ökad prissättning av parkering torde KAL kräva motivering utifrån trafikaspekter på de lokala gatorna (exempelvis öka omsättning, motverka överflyttning eller bättre samnyttjande).

3.4 Möjlighet för kommunen att särskilt gynna vissa fordon

Den fjärde frågan handlar om kommunen i sin strävan för bättre miljö och klimat även kan gynna bilar som används för transportsätt med mindre miljöpåverkan.

Möjligheten för kommunen att särskilt gynna vissa fordon eller typer av fordon vid parkering på gatorna begränsas av att gator är allmän plats och inte får upplåtas för en enskild verksamhet eller stängas av för allmänheten.[70] Gatuparkeringsplatser kan därför inte reserveras för enskilda bilar, och för

[68] TSV 2021-1473.
[69] Yttrande av tekniska nämndens trafikutskott, Malmö, 2019-12-16.
[70] PBL kunskapsbanken – en handbok om plan- och bygglagen (Boverkets hemsida besökt 2024-10-06).

Förvaltningsrättslig Tidskrift, open access 2026-11-23

typer av bilar kan endast de åtskillnader mellan fordon som TrF tillåter användas.[71] Det betyder att en kommun exempelvis inte för en parkering på allmän plats kan tillämpa kombinationsbiljetter för parkering och kollektivtrafikresa som led i att gynna resande med kollektivtrafik. Flera kommuner organiserar på det sättet idag pendelparkeringar som finns på tomtmark. När det gäller ”miljöbilar” och ”delningsfordon”, som inte ses som egna fordonsslag i förordningen, kan dessa inte ges särskilt parkeringsutrymme på gatan.

Göteborg beslutade 2013 om stopp- och p-förbud på tre gator med motiveringen att man avsåg ge bilpoolsbilar dispens från förbudet och på så sätt av miljöskäl gynna användningen av delade bilar. Transportstyrelsen upphävde dessa lokala trafikföreskrifter och menade kommunens möjlighet att meddela sådana förbud endast ska tillämpas i trafikmiljöer där det framstår som motiverat att särskilda trafikregler ska gälla i stället för de allmänna reglerna i trafikförordningen.[72]

Parkeringsutredning 2006 övervägde ändringar av KAL för att möjliggöra miljödifferentiering av gatuparkeringsavgifter men konstaterade att det inte fanns tillräckliga skäl för sådana ändringar.[73] Bakom ställningstagandet låg bland annat att större ändringar i KAL bedömdes svåra att genomföra utifrån att lagstiftningen inte harmonierar med nuvarande grundlag avseende att dessa kommunala avgifter med dagens regler torde utgöra skatt. Efter grundlagsändringen 2010 kan dock riksdagen enligt 8 kap. 9 § 2 regeringsformen genom lag delegera till kommun/er att besluta om skatt som syftar till att reglera ”trafikförhållanden i kommunen”, vilket i motivtexten täcker möjligheten för kommunal reglering av gatuparkeringsavgifter. Någon beredning av en lag med bemyndigande till kommunerna att reglera parkeringsavgifter, som skulle ersätta 2 § KAL, har dock inte gjorts.

Trafikförordningen ger dock sedan ett antal år möjlighet för kommuner att förse gatuparkeringar med laddmöjligheter och ange dessa som laddplats, vilket förbjuder andra än externt laddbara bilar att parkera på platsen.[74]

När det gäller att ge rabatterade parkeringsavgifter till dessa olika typer av miljöfordon krävs även stöd i KAL. Som sas ovan finns lagstöd idag enbart för boende, nyttotrafik och rörelsehindrade. Högsta förvaltningsdomstolen,

---

71 10 kap. 2 § första stycket TrF.

72 TSV 2013-2214.

73 SOU 2006:109 s. 128.

74 10 kap. 1 § andra stycket 7 TrF. Denna punkt avser s.k. ändamålsplatser vilket föranledda Transportstyrelsens jurister att i samband med reglernas införande påtala att KAL endast ger rätt till avgiftsuttag när platsen upplåts som parkering vilket blir otydligt om laddplatserna upplåts som ändamålsplatser även om det är parkering som avses (mejl från tjänstepersoner på Transportstyrelsen 2017-03-21). Något rättslig avgörande i denna fråga har inte kommit. I SOU 2020:22 gavs förslag att även så kallade delningsfordon ska kunna anvisas särskilda parkeringsplatser, detta förslag har dock inte genomförts.

Förvaltningsrättslig Tidskrift, open access 2026-11-23

HFD, har tydliggjort att det inte är möjligt att undanta ”miljöbilar” från parkeringsavgifter.[75] Domstolen upphävde efter laglighetsprövning ett beslut av Region Gotland och konstaterade att den avgiftsdifferentiering som stadgas i KAL är exklusiv och inte kan gälla andra fordon eller trafikantgrupper.

Således har lagstiftaren valt att inte ge kommuner något egentligt handlingsutrymme att med gatuparkering som styrmedel driva på omställningen av fordonsflottan genom att gynna bilar med lägre utsläpp, eller att gynna bilsnåla transportsätt med bilpool eller kollektivtrafik.

4. Dilemman i styrningen av parkering i städer

I detta avslutande avsnitt förs en fördjupad diskussion om rättsliga och styrningsmässiga dilemman utifrån analysen ovan. Det pekas även på möjliga lagstiftningsförändringar för att tydliggöra och öka det kommunala handlingsutrymmet i parkeringsfrågor.

4.1 Ska parkeringsbehoven tillfredsställas eller styras?

I fråga om parkeringsplatser som tillförs vid nybyggnation drogs ovan slutsatsen, stycke i 3.1, att PBL:s regler ger kommunerna en stor handlingsfrihet att bedöma parkeringsbehovet vid ny exploatering. Denna frihet kopplas till att kommunen sakligt fastställer och följer övergripande riktlinjer. Riktlinjerna ska vara allmängiltig och bistå kommunen i skyldigheten att behandla fastigheter i liknande läge och förutsättningar lika, detta för att uppfylla den kommunala likställighetsprincipen.[76] Som nämndes inledningsvis, i stycke 2.2, avser riktlinjer för parkering ofta stödja den översiktsplanering som kommunen gör för transportutvecklingen och för klimatarbetet. I detta är det naturligt att kommunen sätter upp mål och styr mot önskade utfall. PBL ger härvidlag stöd både i rådighet, för kommunens vida beslutsutrymme, och i sak, att sträva efter en ytmässigt transportsnål planering.

I kontrast till denna målstyrning uppställer dock PBL:s mer precisa regler om parkering, redogjort för i stycke 3.1, krav på att kommunens planering generellt ska tillfredsställa behovet av parkering. I denna mening har lagstiftaren pekat ut parkering som en allmän funktion av bebyggelsen som på samma sätt som kök och förråd planeras ihop med bebyggelse, tillskillnad från förskolor, närbutiker eller fotbollsplaner som ses som kompletterande service i området vilken planläggs separat. 50-talets vision om bilsamhället ledde

[75] HFD 2014 ref. 57.
[76] 2 kap. 3 § kommunallagen.

Förvaltningsrättslig Tidskrift, open access 2026-11-23

vidare till en utveckling av praktiken att beräkna parkeringstal som mått på behoven utifrån storlek på bostad snarare än på bas av pris och efterfrågan.

Med dagens syn på hur hållbart resande och levande stadsmiljöer främjas så uppstår därför ett tydligt dilemma med tankemodellen om att planeringen ska *tillfredsställa* och inte *styra* parkeringsbehov. I den nya synen på staden är bilparkeringen ett komplement till stöd för ett transportmönster där gång, cykel och kollektivtrafik ges företräde. Behoven av bilparkeringar visar sig i en efterfrågan som påverkas av avstånd, avgifter och tillgång till andra transportslag. Precis som att ökad väginfrastruktur kan generera ökad trafik menar modern transportforskning att tillgång till billiga parkeringar nära bostaden kan bidra till att generera ett parkeringsbehov.[77] En planering som hela tiden tillfredsställer parkeringsbehov leder till en överetablering av parkeringar som i sin tur generera fler bilar bland hushållen, mer biltrafik i staden och större parkeringsbehov. Detta är inte bara ett klimatproblem utan skapar också ekonomiska problem och orättvisor. Sveriges allmännyttan sammanfattade en genomgång av parkeringsanläggningarna i deras bestånd med att kostnaderna att anlägga och underhålla parkering för fastighetsägaren är 9,5 miljarder mer än vad intäkterna ger, vilket ökar lägenhetshyrorna med 10–20 procent, samtidigt som endast 40 procent av hyresgästerna har tillgång till egen bil.[78]

Så även om gällande regler möjliggör en stor handlingsfrihet för kommuner att i enskilda projekt väga in flera mobilitetsslag och bedöma parkeringsbehoven som låga, så finns det en dissonans mellan å ena sidan PBL:s övergripande hänsynsregler till stöd för hushållning av mark och kommuners breda ansvar, och å andra sidan de mer preciserade reglernas krav på att tillfredsställa parkeringsbehov. Det senare har lett till kommunernas egen praktik med parkeringstal. Denna dissonans gör att lagstiftaren bör hitta en mer tidsenlig specifik reglering runt parkering i PBL. Att byta ut ”parkering” till ”mobilitetstjänst” i 9 kap. 8 § PBL, som den statliga utredningen om samordning för bostadsbyggandet lade fram 2021[79], är en väg att gå som tydliggör kommunernas vida handlingsutrymme, och gör praktiken med exakta beräkningar av parkeringstal obsolet. Mer djärva förslag skulle pröva om inte parkering, och mobilitetstjänster, gör sig bättre som komplement till bebyggelsen, snarare än inbyggd funktion.

---

77 K. M. Hymel, K.A. Small, och K.V. Dender, Induced demand and rebound effects in Road transport. *Transportation Research Part B: Methodological*, 2010, 44(10), s. 1220–1241. Carl J. Hamilton, och Helena Braun Thörn, Parkering som styrmedel för en fossilfri fordonstrafik, Centre for transport studies, rapport 2013.

78 Sveriges Allmännytta, webbsida Mobilitet i allmännyttan (besökt 2025-01-10).

79 Stärkt planering för hållbar utveckling, SOU 2021:23.

Förvaltningsrättslig Tidskrift, open access 2026-11-23

4.2 Överflyttningens dilemma

Vid en större omställning av parkeringsutrymmet i staden, likande den som Paris och andra europeiska städer genomfört, behöver kommunen arbeta både med att begränsa de parkeringsytor som fastighetsägarna upplåter och upplåtelsen av gatuparkering. En studie som tog Stockholm som exempel pekar på att den totala mängden parkeringsplatser i staden bör minska med 70 000 parkeringsplatser i klimatscenarier där Parisavtalets mål om minskade klimatutsläpp genomförs.[80] I linje med hushållningsprincipen betyder det att regelverken behöver ge stöd för att allmänt minska efterfrågan (göra det mer attraktivt att gå, cykla och åka kollektivt, samt bilparkeringens avstånd och avgifter), låta de befintliga parkeringsytorna på tomtmark i första hand svälja efterfrågan från nybebyggelse i stället för att kräva att ytterligare parkeringsytor anläggs.[81] För att kunna gå fram med åtgärder som effektiviserar hur tomtmarken används till parkering krävs dock att kommunen i samma steg hindrar överflyttning till gatumark. Som framgick av analysen i avsnitt 3 finns ingen systematisk koppling mellan regelverken för tomtmarks- och gatuparkering. Reglerna i PBL utgår ifrån att boende och besökare använder den tomtmarksparkering som ordnas, och reglerna för parkering på gatan ses utgöra en egen ordning. Beslutsprocesserna i kommunerna är ofta åtskilda och tomtmarksparkeringen handläggs på planeringskontoren och gatuparkeringen på trafikkontoren.

Dilemmat med så olika styrning för parkeringar som den enskilde kan uppfatta som jämförbara vid sitt val av plats är välkänd. Den statliga parkeringsutredningen 2006 övervägde en ihopslagning av reglerna, men på ett övergripande plan avvisades detta som orealistiskt, i stället föreslogs ökad samstämmighet i betalnings- och sanktionssystemet för felparkering.[82] Från lagstiftningshåll har det inte satts något fokus på problematiken sedan införandet av boendeparkeringsinstrumentet 1984 trots att frågan torde vara högst aktuell i alla städer. Här behövs verktyg som kan ta hänsyn till att parkeringsmöjligheterna inom ett område förändras, exempelvis när ett äldre område som ansetts sakna förutsättningar till parkering inom tomtmarken tillförts ett garage eller parkeringshus, vilket bör leda till att tillåtandet av långtidsparkering på gatan omvärderas.

---

80 Fredrik Johansson m.fl. (2022) A pathway for parking in line with the Paris Agreement, Case Studies on Transport Policy, 2022, Vol. 10(2), s. 1223–1233.

81 På transportområdet och för fysisk planering har resurshushållningsprincipen översatts till ”fyrstegsprincipen”, se Fyrstegsprincipen på Trafikverkets hemsida för att planera och utreda transportåtgärder (besökt 2025-01-29), och Boverkets hemsida för vägledning kring cirkuläret byggande (besökt 2025-01-29).

82 Ett enhetligt sanktionssystem för felparkering, SOU 2006:109, s. 127.

Förvaltningsrättslig Tidskrift, open access 2026-11-23

4.3 Parkering som verktyg för omställningen av fordonsflotta och urban mobilitet

En trafikstyrning som många svenska städer vill använda är att premiera vissa typer av bilar som har mindre utsläpp och buller samt främjar ett mer hållbart resande.[83] Det kan gälla elbilar, bilar som kan drivas på förnybart bränsle, bilpools- eller delningsbilar samt bilar som används i kombination med kollektivtrafikresa. För detta är parkering ett centralt verktyg. I Norge utgjorde kraftiga parkeringsrabatter för elbilar ett viktigt bidrag till omställningen av bilflottan, och i flera europeiska städer har system med bilpoolsbilar varit del förändringen mot färre egna bilar i stadsmiljön. Handlingsutrymmet för sådana åtgärder är, som visats ovan i stycke 3.4, kraftigt begränsade i Sverige avseende gatuparkeringen.

Dilemmat som uppstår är att kommunen i städerna förfogar över både gatuparkering och tomtmarksparkering och att rabatter eller andra förmåner samspelar. Eftersom det finns en utbredd praktik bland kommuner, men även privata, att på något sätt premiera olika typer av miljöbilar i parkeringshus eller vid arbetsplatser, så vore det naturligt att så även skedde på gatuparkering, vilket alltså inte kan ske då regelverken helt skiljer sig åt. För den kommun som vill få till en infartsparkering där vidare resa med kollektivtrafik främjas kan det bli en extra komplicerad hantering då parkeringen måste plan-ändras så den utgör tomtmark i stället för allmän plats. Det finns även kommuner som plan-ändrat kantstensområdet på gator till tomtmark av dessa skäl.

Om detta intresse från kommunerna är tillräckligt starkt för att lagstiftaren ska se över saken är oklart. Inom transportforskningen finns också en diskussion om hur främjande av parkering för s.k. miljöbilar på samma sätt som andra subventioner av parkeringsanvändning riskerar leda till ökat bilinnehav och ökad bilanvändning.[84]

4.4 Avslutande kommentar

Utgångspunkten för denna artikel är att ordnandet av bilparkeringar i städer är ett integrerat verktyg för stadsutveckling och klimatomställning. Tusentals beslut fattas av kommuner varje år om att anlägga eller reglera parkering. Samtidigt är delar av lagstiftningen gammal och rättspraxis begränsad. Analysen visade att svenska kommuners handlingsutrymme vid dessa beslut är

[83] Från Sveriges kommuner och regioner uttrycks ett stående krav att regeringen ska öppna för möjligheten att på allmän plats reservera parkeringsplatser för miljöbilar och bilar som ingår i en bilpool. (SKR:s hemsida 2021-10-15.)

[84] Anders Roth m.fl. Zero-emission vehicles and zones in Nordic cities – Promotion, instruments and effects, IVL Svenska Miljöinstitutet rapport C566, 2021.

Förvaltningsrättslig Tidskrift, open access 2026-11-23

relativt stor, främst utifrån kommunens starka roll i fysisk planering och trafikreglering i tättbebyggda miljöer. I vissa frågor är det rättsliga handlingsutrymmet större än kommunerna själva verkar känna till då gamla kommunala praktiker sitter djupt.

Det finns dock dissonanser i lagstiftningen som begränsar kommuners möjligheter att planera stadsmiljöer efter moderna stadsbyggnadsideal. PBL:s övergripande stöd för mark- och resurshushållning får inte genomslag då de mer precisa reglerna ger uttryck för principen att bebyggelsen ska tillfredsställa parkeringsbehoven, vilket lett till ett planekonomiskt beräkningssätt vid kommunal planering. Vidare har den juridiska vägledningen och Transportstyrelsens tillämpning av KAL ignorerat de problem som finns i städerna med överflyttning av parkering från tomtmark till gatumark. Det finns därför anledning för lagstiftaren att lyfta bort en del hinder i dessa lagstiftningar som annars fortsätter utgöra problem för kommuner som vill planera för attraktiva och hållbara svenska städer.

Förvaltningsrättslig tidskrift 2025, https://doi.org/10.53292/e8068609.a4ad5d7a

Förvaltningsrättslig Tidskrift, open access 2026-11-23