

The image is a composite architectural rendering. The background is a detailed topographic map showing contour lines, roads, and building footprints. Overlaid on this map is a 3D architectural model of a building complex. The buildings are rendered in a light grey color, with their roofs highlighted in bright yellow and green. The complex is situated in a valley-like area with a central courtyard containing trees and a small green space. The map overlay is semi-transparent, allowing the 3D model to be seen through it. The overall style is clean and technical, typical of architectural visualization.

Frampark

Utveckling av metod för bedömning av behovet av ersättningsparkering vid byggnation på befintliga parkeringsplatser

Rapportnummer: B11182

I samarbete med: Chalmers Tekniska Högskola, Framtidenkoncernen och Göteborg stad

Författare: Helena Lundström, Joanna Dickinson, Anders Roth, Åsa Romson

Medel från: Projektet är ett samfinansprojekt och har finansierats av Framtiden koncernen och Stiftelsen Institutet för Vatten- och Luftvårdsforskning (SIVL)

ISBN: 978-91-7883-819-6

Omslag: Liljewall Arkitekter

Summary

Frampark is a co-funded research project between IVL Swedish Environmental Research Institute and the Framtiden Group, with Chalmers University of Technology and the City of Gothenburg as project partners. The project has been carried out in response to an increasing need for housing construction in Gothenburg and a growing ambition to use existing land areas more efficiently, including existing parking spaces.

When new construction takes place on existing parking areas, the municipality requires that parking be replaced to a certain extent. Current assessment methods are largely based on present parking demand and parking ratios, which in many cases lead to an overestimation of future needs. As a result, property owners and developers are required to build costly parking facilities that often have low utilization rates.

The purpose of the project has been to develop a forward-looking and practically applicable method for assessing the need for replacement parking when building on existing parking areas. The method is intended to enable an assessment of future parking demand without requiring that demand-management measures first be implemented.

The work has been carried out through a combination of literature studies, legal analysis, workshop processes, and the collection and analysis of data from several case study areas in Gothenburg. The case studies have been a central part of the project and have focused on areas where changes in parking conditions have already been implemented, such as the introduction of residential parking permits, changes in pricing levels, and construction on existing parking areas.

The analysis shows that car ownership and parking demand are influenced by several interacting factors, where access to parking and parking costs are central. Results from the case studies indicate that changes in pricing and allocation models can lead to reduced car ownership and thus a lower need for parking over time. At the same time, existing methods do not sufficiently capture these relationships, contributing to an overestimation of parking demand in many cases.

The project and the developed method also highlight issues related to unregulated on-street parking. The results emphasize the importance of basing assessments on

car ownership and actual use rather than solely on standard values and historical norms. By analyzing how car ownership develops in areas where parking measures have been implemented, a more reliable basis is created for assessing future parking demand.

The method developed within the project aims to integrate these insights and provide a more realistic and forward-looking basis for decisions on replacement parking. The method is developed based on conditions in Gothenburg but is considered applicable to other cities with similar characteristics. The method includes the following steps:

- Deduction for legally regulated parking spaces
- Determination of existing car ownership
- Adjustment for price elasticity
- Adjustment for changes in accessibility and access to car-sharing services
- Replacement of visitor parking
- Supplementation for company vehicles

Overall, Frampark contributes to increased knowledge about the relationships between parking, mobility, and car ownership, as well as to the development of more resource-efficient and sustainable parking solutions in the context of urban development.

Sammanfattning

Frampark är ett samfinansierat forskningsprojekt mellan IVL Svenska Miljöinstitutet och Framtidenkoncernen, med Chalmers tekniska högskola och Göteborgs stad som samarbetspartners. Projektet har genomförts mot bakgrund av ett ökat behov av bostadsbyggande i Göteborg och en växande ambition att utnyttja befintliga markytor mer effektivt, däribland befintliga parkeringsytor.

Vid nybyggnation på befintliga parkeringsytor ställer kommunen krav på att parkering i viss utsträckning ska ersättas. Dagens bedömningsmetoder baseras i stor utsträckning på nuvarande parkeringsbehov och parkeringstal, vilket i många fall har till en överskattning av det framtida behovet. Konsekvensen blir att fastighetsägare och byggherrar tvingas anlägga kostsamma parkeringsanläggningar som i många fall får en låg nyttjandegrad.

Projektets syfte har varit att utveckla en framåtblickande och praktiskt tillämpbar metod för att bedöma behovet av ersättningsparkering vid nybyggnation på befintliga parkeringsytor. Metoden ska möjliggöra en bedömning av det framtida parkeringsbehovet utan att det krävs att åtgärder först genomförs för att påverka efterfrågan.

Arbetet har genomförts genom en kombination av litteraturstudier, juridisk analys, workshopprocesser samt insamling och analys av data från ett antal fallstudieområden i Göteborg. Fallstudierna har utgjort en central del av projektet och har fokuserat på områden där förändringar i parkeringsförutsättningar redan genomförts, exempelvis införande av tillståndsparkering, förändrade avgiftsnivåer och byggnation på befintliga parkeringsytor.

Analysen visar att bilinnehav och parkeringsbehov påverkas av flera samverkande faktorer, där tillgång till parkering och parkeringskostnader är centrala. Resultaten från fallstudierna indikerar att förändringar i pris och upplåtelseform kan leda till minskat bilinnehav och därmed ett lägre behov av parkering över tid. Samtidigt fångar inte befintliga metoder i tillräcklig utsträckning dessa samband, vilket bidrar till att parkeringsbehovet i många fall överskattas.

Projektet och den utvecklade metoden synliggör även problem kopplade till oreglerad gatuparkering. Resultaten betonar vikten av att basera bedömningar på bilinnehav och faktisk användning snarare än enbart på schablonvärden och historiska normer. Genom att analysera hur bilinnehavet utvecklas i områden där parkeringsåtgärder har genomförts skapas ett mer tillförlitligt underlag för att bedöma framtida parkeringsbehov.

Den metod som tagits fram inom projektet syftar till att integrera dessa insikter och ge ett mer realistiskt och framåtblickande underlag för beslut om ersättningsparkering. Metoden är utvecklad med utgångspunkt i Göteborg, men bedöms vara tillämpbar även i andra städer med liknande förutsättningar. Metoden omfattar följande steg:

- Avräkning för fastighetsrättsligt reglerade platser
- Fastställande av befintligt bilinnehav per lägenhet
- Justering för priselasticitet
- Justering för ändrad tillgänglighet och tillgång till bilpool
- Ersättning av besöksparkering
- Komplettering av företagsbilar

Sammantaget bidrar Frampark till ökad kunskap om sambanden mellan parkering, mobilitet och bilinnehav, samt till utvecklingen av mer resurseffektiva och hållbara lösningar för parkering i samband med stadsutveckling.

Förklaringar/Definitioner

Bilnehav	Antal bilar som hushåll inom ett område disponerar, ofta uttryckt som bilar per lägenhet eller per invånare. Kan inkludera både bilar i trafik och avställda fordon.
Ersättningsparkering	Parkering som anläggs för att kompensera för befintliga parkeringsplatser som tas bort, exempelvis i samband med nybyggnation på tidigare parkeringsytor. Syftet är att tillgodose det bedömda behovet av parkering efter förändringen.
Flexibla parkeringstal	Parkeringstal som kan justeras utifrån platsens förutsättningar, tillgång till kollektivtrafik, mobilitetsåtgärder och förväntat bilnehav, i stället för att tillämpas som fasta schablonvärden.
Förhyrd parkering	Hyresgästen hänvisas till en specifik plats på parkeringsytan
Parkeringsbehov	Det antal parkeringsplatser som efterfrågas inom ett område, baserat på faktisk användning och bilnehav.
Parkeringsflykt	När fordon parkeras i andra områden än det egna, ofta till följd av skillnader i pris, tillgång eller reglering av parkering.
Parkeringsutbud	Det totala antal parkeringsplatser som finns tillgängliga inom ett område.
Parkeringstal (p-tal)	Ett mått som anger hur många parkeringsplatser som ska tillhandahållas per bostad, per kvadratmeter, per lägenhet eller per annan enhet, ofta baserat på kommunala riktlinjer eller normer.

Priselasticitet	Ett mått på hur känslig efterfrågan är för prisförändringar. Visar hur många procent den efterfrågade kvantiteten förändras då priset ökar med en procent.
Tillgänglighet	Ett mått på hur lätt det är att nå viktiga funktioner såsom arbete, service och kollektivtrafik från ett område.
Tillståndsparkering	Hyresgästen har rätt att parkera ett avgränsat område på valfri ledig plats, utan koppling till en specifik parkeringsruta.
Vakansgrad	Andelen parkeringsplatser som står tomma i förhållande till det totala utbudet.

Innehållsförteckning

Summary	3
Sammanfattning	5
Förklaringar/Definitioner	7
1 Inledning	12
1.1 Bakgrund	12
1.2 Syfte	13
1.3 Avgränsningar	13
2 Metod och genomförande	15
2.1 Juridisk utredning och litteraturstudie	15
2.2 Workshopprocess	15
2.3 Fallstudier och analys av parkeringsdata	16
3 Rättsläge, litteratur och forskning	18
3.1 Det går att ändra gamla parkeringstal	18
3.1.1 Hur länge kan parkeringsbehovet som bedöms i bygglov anses vara aktuellt?	19
3.1.2 Vilken skyldighet har fastighetsägare att teckna nytt p-köp efter att det ursprungliga avtalet löpt ut efter 25 år?	19
3.1.3 Vilka krav ställer PBL på ersättningsparkering när nybyggnation tar tidigare p-platser i anspråk?	19
3.1.4 Ger bygglovsanvisning om parkering på annan tomt i sig en särskilt rätt att få ha kvar just den parkeringslösningen?	20
3.1.5 Kan nya bostadexploateringar ges ansvar för att möjliggöra nya lägre parkeringstal (t ex genom mobilitetsavtal) för befintliga fastigheter vars parkeringsyta planläggs för nya bostäder?	20
3.1.6 Kan en tidigare parkeringsnorm som avspeglas i gällande detaljplan med vidhängande bygglovsbeslut ses som ett 'gynnande förvaltningsbeslut' som inte får ändras (kallas för att beslutet har negativ rättskraft)?	21

3.2	Antalet parkeringsplatser påverkar bilinnehavet	21
3.2.1	Upplåtelseform och avstånd påverkar bilinnehavet	23
3.3	Parkeringskostnaden påverkar bilinnehavet	24
4	Utgå från bilinnehav och titta framåt: Metod ersättningsparkering	26
4.1	Bakgrund	26
4.2	Ingångar och förutsättningar	26
4.2.1	Stadens mål	26
4.2.2	Juridisk hållbar	27
4.2.3	Validerad kunskapsmässigt	27
4.2.4	Förutsägbar	27
4.2.5	Tillgång till data	27
4.3	Förslag till metod	27
4.3.1	Steg 1 - avräkning för fastighetsrättsligt reglerade platser	28
4.3.2	Steg 2 – fastställande av befintligt bilinnehav i bilar per lägenhet	29
4.3.3	Steg 3 – justera för priselasticitet	30
4.3.4	Steg 4 – justera för ändrad tillgänglighet och tillgång till bilpool	31
4.3.5	Steg 5 – ersätt besöksparkering	32
4.3.6	Steg 6 – komplettera med företagsbilar	33
5	Rekommendationer och slutsatser	34
5.1	Specialfall	34
5.2	Subventionseffekter i områden med lågt bilinnehav	35
5.3	Rekommendationer till fastighetsbolag och förvaltande bolag	35
5.4	Ett steg i rätt riktning	36
5.5	Fortsatt forskning	37
6	Referensförteckning	38
	Bilagor	43
	Bilaga 1: Styr gamla p-tal ny bebyggelse?	43
	Analysfrågor och sammanfattande svar:	43

Analyserat material	45
Vad säger lagen: Binder tidigare parkeringsnorm nya planändringar?	45
Hänsyn till särskilda fastighetsförhållanden	45
Hänsyn till enskildas intressen	46
Varje fastighetsägare ska ordna parkering i skälig utsträckning, men lösningarna kan ändras	47
Bilaga 2: Effektsamband mellan bilparkering, tillgång och pris, och bilinnehav	50
Syfte	50
Sammanfattning	50
Litteratursökning	52
Sammanställning	52
Övrigt	57
Bilaga 3: Fallstudieområden, resultat och analys	59
Fallstudieområden	59
Tillgänglighetsmått	60
Mandolingatan	63
Utgångsläge- parkeringssituation före nybyggnation	64
Bilinnehav och efterfrågan	64
Avställda bilar	66
Finns det parkeringsflykt?	67
Befintligt bestånd- Gamla Mandolingatan	68
Resultat från Västra Järnbrott/Käppen	69
Bilinnehav och antal bilar per tusen invånare	70
Vem står på parkeringen?	71

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Göteborg står idag inför en bostadsbrist och ett stort behov av nybyggnation. Enligt en rapport från Hyresgästföreningen 2025 (Bengtsson, 2025) saknas över 8 000 bostäder i Göteborg. Samtidigt kräver stadsutvecklingen en avvägning mellan att låta staden breda ut sig eller att förtäta inom befintlig struktur. Markyta är begränsad resurs i många städer där många intressen, exempelvis bostäder, arbetsplatser, handel, skola, rekreation med mera behöver samsas om tillgänglig yta. För att bevara grönytor och andra stadsmiljökväligheter med högt värde för invånarna är det angeläget att i första hand utnyttja redan hårdgjorda ytor, exempelvis stora markparkeringar som finns i många områden, vid förtätning.

Vid exploatering av befintliga parkeringsytor ställer Göteborgs stad idag krav på att en stor del av de borttagna parkeringsplatserna ersätts. Dessa krav grundar sig på nuläget och ett historiskt perspektiv och tar inte hänsyn till hur området förändras fram till dess att de nya bostäderna står klara, vilket ofta dröjer flera år. Under den tiden sker många förändringar i form av utbyggd kollektivtrafik, införande av mobilitetsjänster som bil- och cykelpool, förbättrad lokal service med mera; faktorer som tillsammans kan minska det framtida parkeringsbehovet.

Att beräkna ersättningsparkering utifrån dagens situation utan att ta hänsyn till kommande stadsutveckling och förbättrad tillgänglighet riskerar därför att överskatta parkeringsbehovet och leda till ett överutbud av parkeringsplatser och sämre nyttjande av markytan. För fastighetsutvecklare innebär det här krav på att bygga dyra parkeringsanläggningar som överstiger den framtida efterfrågan. Eftersom dagens bedömningsmetod för parkeringstal är bakåtblickande tvingas fastighetsbolag införa parkeringssänkande åtgärder flera år i förväg för att på så sätt kunna påvisa ett minskat behov och därmed beviljas ett lägre parkeringstal. Detta innebär en risk för de förvaltande bolagen, som kan behöva investera betydande resurser långt i förväg i åtgärder som i slutändan kanske inte visar sig vara nödvändiga. För bolag med många planerade nyproduktionsprojekt leder detta till betydande kostnadsökningar och kan tränga undan andra mobilitetsåtgärder eller prioriterade insatser.

För att hantera denna utmaning initierade Göteborgs stads fastighetskoncern, Framtiden, tillsammans med IVL Svenska Miljöinstitutet och Chalmers tekniska högskola detta forskningsprojekt. Syftet med projektet har varit att utveckla en metod för att bedöma behovet av ersättningsparkering i samband med nyproduktion på ett sätt som är juridiskt hållbart och inte förutsätter att åtgärder redan är genomförda. Målet är att metoden ska möjliggöra en mer effektiv användning av mark, bidra till att uppfylla Göteborgs miljö- och klimatmål för transporter och samtidigt underlätta detaljplanernas framdrift.

Projektet har genomförts som ett samfinansierat forskningsprojekt med stöd av Stiftelsen Institutet för Vatten- och Luftvårdsforskning (SIVL), i samarbete mellan Framtidenkoncernen, IVL Svenska Miljöinstitutet, Chalmers tekniska högskola och representanter från Göteborgs stad.

1.2 Syfte

Syftet med projektet Frampark har varit att utveckla en framåtblickande metod för att bedöma behovet av ersättningsparkering vid nybyggnation på befintliga parkeringsytor. Metoden ska vara praktiskt tillämpbar och möjliggöra bedömning av framtida behov inom ett område utan att i förväg kräva att specifika åtgärder genomförs för att belägga behovet.

1.3 Avgränsningar

Projektet har genomförts i Göteborg, i samarbete med Göteborgsbaserade bostadsbolag, och analyser och resultat som presenteras bygger på de utvalda fallstudieområdena i staden.

Metodutvecklingen har utgått från erfarenheter och lärdomar från områden där Framtidenkoncernen redan har genomfört eller påbörjat förändringar i exempelvis upplåtelseform, avgiftsnivåer och byggnation på befintliga parkeringsytor. Genom att analysera dessa projekt och fallstudieområden har slutsatser dragits som sedan legat till grund för att utforma en metod som kan tillämpas i kommande nyproduktionsprojekt där befintliga parkeringsplatser behöver ersättas.

Trots att metoden och analyserna i huvudsak baserats på förhållanden i Göteborg bedöms de övergripande lärdomarna och det utvecklade angreppssättet vara relevanta och möjliga att tillämpa även i andra städer. Den litteraturöversikt som

presenteras i bilagorna samt den juridiska utredning som tagits fram är inte specifikt anpassade till Göteborg, vilket ytterligare stärker metodens och projektets slutsatsers överförbarhet till andra kontexter.

2 Metod och genomförande

Detta kapitel beskriver arbetsprocessen i Frampark. Projektet omfattade följande delar; juridisk utredning och litteraturstudie, workshopprocess, framtagande, sammanställning och analys av data om parkering och mobilitet för utvalda fallstudier. Dessa delar har tillsammans utgjort underlaget för utvecklingen av metoden, som beskrivs i kapitel 4.

2.1 Juridisk utredning och litteraturstudie

Det juridiska arbetet i projektet har haft sin utgångspunkt i en workshop och projektmöten med fokus på juridiska frågeställningar. I samband med dessa möten identifierades ett flertal centrala frågeställningar. Med hjälp av analys av lagtexter och vägledande rättsfall har de identifierade frågeställningarna adresserats. Resultatet från den juridiska utredningen presenteras sammanfattat i kapitel 3 samt i sin helhet i bilaga *Styr gamla p-tal ny bebyggelse?*

Litteraturstudien har genomförts i syfte att samla in, sammanställa och analysera befintlig kunskap relevant för projektets frågeställningar. Underlaget har omfattat vetenskapliga artiklar, utredningar, rapporter samt resultat från tidigare projekt. Litteraturstudien har fokuserat på samband och elasticitet mellan parkeringsprissättning och bilinnehav, samt på relationen mellan tillgång till parkering och bilinnehav. Vidare har studien även undersökt faktorer som påverkar bilinnehav.

2.2 Workshopprocess

Syftet med workshopprocessen var att skapa delaktighet och förankring för val av fallstudieområden och framtagande av metod. Eftersom metoden för att bedöma ersättningsparkering är en central fråga både för Framtidenkoncernen och för Göteborgs stad, lades stor vikt vid att involvera flertalet förvaltningar och kompetenser för att säkerställa relevanta inspel och förankring av resultaten.

Totalt genomfördes tre större workshoppar med deltagare från Framtidenkoncernen, exploateringsförvaltningen, stadsmiljöförvaltningen, stadsbyggnadsförvaltningen, IVL Svenska Miljöinstitutet och Chalmers tekniska högskola. För att bidra till en trovärdig, effektiv och välstrukturerad process leddes

varje workshop av en extern workshopledare som på ett opartiskt sätt kunde facilitera mötet och processen. De tre workshopparna hade följande huvudteman:

- Introduktion till projektet, insamling av perspektiv och synpunkter på processen och fallstudieområden
- Juridiska förutsättningar och viktiga frågeställningar
- Diskussion och utveckling av metodförslag

Därutöver hölls flera mindre workshoppar, dels inom projektgruppen (Framtidenkoncernen, Chalmers och IVL), dels mellan projektgruppen och särskilt utsedda representanter från Göteborgs stad. Urvalet av representanter från staden gjordes utifrån önskemål som framkom vid den första storgruppsworkshopen om tätare dialog och fördjupade diskussioner. Syftet med att arbeta i en mindre konstellation var att driva arbetet framåt och möjliggöra ett mer fokuserat arbete med metodutvecklingen, utan att behöva samla samtliga deltagare.

Under våren 2025 genomfördes även regelbundna avstämningar mellan projektgruppen och Göteborgs stad, där staden fick möjlighet att granska och lämna synpunkter på metodutkastet som utvecklades därefter.

2.3 Fallstudier och analys av parkeringsdata

Fallstudierna har utgjort ett centralt underlag för metodutvecklingen. I projektets inledning fastställde projektgruppen urvalskriterier baserade på en forskningsbaserad hypotes om faktorer som påverkar bilinnehav och parkeringsbehov.

Urvalet av fallstudieområden grundades på tillgängliga data om före- och efterlägen kopplat till genomförda förändringar, bilinnehav och parkeringsbeläggning. Vidare valdes områden med förutsättningar att belysa effekterna av följande förändringar:

- Höjning av parkeringsavgift
- Ändrad upplåtelseform (från fasta platser till tillståndsparkering)
- Tillgång till mobilitetsåtgärder

Centralt för projektet har varit att samla in och analysera förändringar över tid vilket har utgjort en huvudfråga för projektet. Tillgången till jämförbara och tillförlitlig data har varit begränsad vilket har påverkat arbetets upplägg och

genomförande. Uppgifter har i huvudsak inhämtats från respektive dotterbolag i Framtidenkoncernen, upphandlade parkeringskonsulter, omliggande fastighetsägare samt Statistiska centralbyrån (SCB).

Inledningsvis identifierades följande områden som möjliga fallstudier:

- Brunnsbo
- Gårdsten
- Mandolingatan/Selma 1 och 2
- Rosmaringatan/Lövgärdet och Jättesten
- Västra Järnbrott/Käppen

Efter en första genomgång av områdena och tillgång till relevant underlag samt möjligheten att genomföra analyser gjordes en revidering och det slutgiltiga urvalet av fallstudier blev:

- Mandolingatan
- Västra Järnbrott/Käppen

Mandolingatan är en gata belägen i Västra Frölunda och är ett av Poseidons bostadsområden (Poseidon, 2024). Fastigheterna på Mandolingatan utgörs av dels en befintlig byggnation från 60-talet, dels nyproduktion som byggts på parkeringsplatser 2019-2025. Området omfattar cirka 1 400 lägenheter och i samband med byggnationen på befintlig parkeringsyta har tillståndsparkering införts samt prisförändring.

Västra Järnbrott/Käppen är ett av Bostadsbolagets bostadsområden i Västra Frölunda (Bostadsbolaget, 2024a). Bostäderna som omfattar 1 323 lägenheter utgörs av både läghus och höghus på gatorna Norra Dragspelsgatan, Pianogatan, Södra Dragspelsgatan. Trevåningshuset "Käppen" har fått sitt namn efter den form som husen är byggda. Området har byggts i etapper åren 1962, 1963, 1968 och 2012. Parkeringarna, 1011 stycken, utgörs av markparkeringar och 2019 infördes tillståndsparkering.

3 Rättsläge, litteratur och forskning

3.1 Det går att ändra gamla parkeringstal

Plan- och bygglagen (PBL 2010:900) reglerar antalet parkeringsplatser vid nybyggnation av hus och anläggningar och betonar att det är kommunens ansvar och möjlighet att planera för parkering. Enligt PBL ska det ordnas med parkering på eller i närheten av en tomt som ska bebyggas i en skälig utsträckning. Vad som anses som "skälig utsträckning" bedöms av kommunen utifrån den aktuella fastighetens behov och förutsättningar. Trots detta är det fastighetsägarens ansvar att se till att parkeringsplatser finns.

Det övergripande ansvaret för planering av bil- och cykelparkering ligger hos kommunen, som ska specificera för byggherren vilket parkeringsbehov som ska tillgodoses (Boverket, 2022). Kommunerna har möjlighet att påverka utvecklingen av parkering och bilinnehav. Genom sitt agerande kan de påverka utbudet av parkeringsplatser och efterfrågan på att äga en bil. Detta påverkas bland annat av om kommunen använder prognosstyrning eller målstyrning. Vid målstyrning kan p-tal (parkeringsnorm) vid nybyggnation användas för att styra mot en utveckling med minskat bilinnehav (Fastighetsägarna, 2018).

Inom ramen för projektet har ett antal juridiska frågeställningar utretts, frågor som knyter an till gamla parkeringstal, möjligheter att ompröva dessa och deras betydelse vid ny bebyggelse. Bland annat har fokus legat på hur tidigare bedömningar och beslut förhåller sig till dagens plan- och bygglagstiftning samt rättspraxis. I bilagan *Styr gamla p-tal ny bebyggelse* redovisas relevanta rättsfall och analyser som belyser frågeställningarna utifrån parkeringskrav, rättigheter och ansvar vid förändrad markanvändning. Hantering och skyldigheter vid parkeringsköp, bygglovsanvisningar och krav på ersättningsparkering är några av ämnena som behandlats. De viktigaste slutsatserna är att gamla p-tal och tidigare parkeringslösningar inte automatiskt styr ny planering eller framtida lovprövningar. Kommunen har rätt att ompröva parkeringsbehov utifrån aktuella förhållanden, ändrade parkeringsnormer och faktiska behov- så länge kravet på skälig tillgång till parkering enligt PBL uppfylls och enskilda intressen beaktas. Vid ny exploatering kan befintliga parkeringsplatser tas i anspråk och ersättas med andra lösningar, färre platser och/eller ges en rabatt på p-talet med hjälp av mobilitetslösningar, förutsatt att kommunen bedömer att parkeringsbehovet tillgodoses. Rättspraxis visar att det allmänna intresset av stadsutveckling ofta

väger tyngre än intresset av att behålla tidigare parkeringslösningar, särskilt om dessa saknar starkt fastighetsrättsligt skydd i form av exempelvis servitut eller tomträttsavtal. Nedan presenteras en sammanfattning av svaren.

3.1.1 Hur länge kan parkeringsbehovet som bedöms i bygglov anses vara aktuellt?

Parkeringsstalet som använts för prövning av ett tidigare bygglov på tomten är inte i sig bindande för framtida lovprövningar. Det går däremot inte att ange hur länge en bedömning om parkeringsbehoven som görs som förutsättning för bygglov kan vara fortsatt relevant. Rimligt är att ha bedömningen vid bygglov i vart fall som grund under genomförandetiden för den detaljplan som bygglovet gäller. Men så länge bedömningen om parkeringsbehoven anses giltig för dagens förhållanden och det inte finns skäl att anta att behoven ändrats kan den vara aktuell. Däremot, om en helhetsbedömning kring parkeringssituationen visar att behoven är mindre så finns grund för kommunen att tillåta fastighetsägaren att ordna med färre parkeringsplatser. Detsamma gäller om stadens allmänna p-tal har ändrats.

3.1.2 Vilken skyldighet har fastighetsägare att teckna nytt p-köp efter att det ursprungliga avtalet löpt ut efter 25 år?

Ett avtal om parkeringsköp upphör efter den satta tiden, vanligtvis 25 år, om det inte förlängs. Fastighetsägaren är inte automatiskt skyldig att teckna ett nytt avtal. För fastighetsägaren kvarstår skyldigheten att ordna med parkering i skäligen omfattning. Hur parkeringsbehovet tillgodoses kan förändras över tid och hur det löses kan se annorlunda ut än tidigare. Kommunens kontroll av skyldigheten sker nu med tillsyn där andra parkeringslösningar och annat antal platser kan uppfylla parkeringsbehoven.

3.1.3 Vilka krav ställer PBL på ersättningsparkering när nybyggnation tar tidigare p-platser i anspråk?

Den befintliga fastighetens nuvarande behov av parkering behöver tillgodoses, men parkeringsplatser kan omlokaliseras och om det är en närliggande fastighet

som haft parkeringsplatser på den tomt som bebyggs kan den fastigheten även hänvisas till att ordna parkering på sin egen eller annan närliggande fastighet.

3.1.4 Ger bygglovsanvisning om parkering på annan tomt i sig en särskilt rätt att få ha kvar just den parkeringslösningen?

Nej, den lösning för befintliga fastighetens parkeringsbehov som ligger till grund för bygglovet ger inte något särskilt skydd av själva bygglovsbeslutet, det är i stället p-lösningen som möjliggör bygglovet. Men, förutsättningen för bygglovsbeslutet är ofta ett avtal om p-köp eller en tomträttsupplåtelse, gemensamhetsanläggning eller servitut. Det är dessa instrument som kan ge ett sakrättsligt skydd för den befintliga fastighetens parkering på den närliggande fastigheten där exploatering nu är aktuell. Det är byggnadsnämnden eller motsvarande som bestämmer vilka krav de ställer på bevis för att parkering som löses på närliggande fastighet är varaktig.

3.1.5 Kan nya bostadsexploateringar ges ansvar för att möjliggöra nya lägre parkeringstal (t ex genom mobilitetsavtal) för befintliga fastigheter vars parkeringsyta planläggs för nya bostäder?

Ja, en bostadsexploatör bör kunna ges 'rabatt' på p-talet för sitt projekt med mobilitetsinsatser för ersättningsparkering på liknande sätt som mobilitetsinsatser kan minska antalet platser som behövs för nya fastighetens eget behov. Avgörande är kommunens bedömning om mobilitetsinsatserna varaktigt minskar parkeringsbehovet för ersättningsplatserna.

3.1.6 Kan en tidigare parkeringsnorm som avspeglas i gällande detaljplan med vidhängande bygglovsbeslut ses som ett 'gynnande förvaltningsbeslut' som inte får ändras (kallas för att beslutet har negativ rättskraft)?

Parkeringsnormer för minimiantal p-platser/lägenhet är inte något enskilt beslut utan en generell policy, sådana har inte rättskraft mot enskilda. Tillämpning av policyn i ett enskilt projekt som innebär en bedömning om behov av antal parkeringsplatser och utpekande av lämplig parkeringslösning utgör en förutsättning för bygglov och är därför bindande för exploatören i byggskedet. Själva bygglovet är ett gynnande beslut för enskild och kommunen kan inte i efterhand ändra sig och neka exploatören de byggrätter som bygglovet ger, däremot kan exploatören ändra sig och inte alls bygga i så stor utsträckning som det söktes lov för (men alltså inte bara stryka p-platserna från bygget). Om fastighetsägaren senare vill ändra användningen av p-ytorna kan denne föreslå andra lösningar för att ordna med parkeringsbehoven, som kanske minskat eller ökat. Kommunen har då att göra en bedömning om de nya planerna gör att fastighetsägaren fortfarande uppfyller sin skyldighet att ordna med parkering i skälig utsträckning.

3.2 Antalet parkeringsplatser påverkar bilinnehavet

Bilinnehav påverkas av tillgång, pris och reglering av parkering. Tillgången till parkering och hur lättillgänglig och garanterad den upplevs påverkar både bilinnehav och bilanvändning. Enligt Franco (2020) påverkar parkeringsutbudet valet av resmål, belägningsgrad och hushållens bilägande (Franco, S. 2020). Litman (2024) skriver också att ett ökat utbud av parkeringsplatser medför ett ökat bilinnehav (Litman, T. 2024).

Efterfrågan på parkeringsplatser beror bland annat på bilinnehavet. Omvänt kan utbudet av parkeringsplatser i ett samhälle också påverka hur många som väljer att äga bil (Hassner & Björ, 2017). I en analys av McCahill et al. (2016) undersöktes tillgången till parkering, och det visade sig att en ökning från 0,1 till 0,5 parkeringsplatser per person ökade andelen som körde bil med 30 procent. En

annan studie av Weinberger et al. (2008a,b) visade att boende i nyproduktion med höga parkeringstal var 40-50 procent mer benägna att äga en bil.

Även stadens struktur påverkar bilinnehavet. Tät bebyggelse, närhet och funktionsblandning minskar bilinnehavet men tillgången till parkering i eller nära bostaden är ändå avgörande. En studie av hur utbudet av boendeparkering påverkar det privata bilinnehavet för 770 slumpmässigt valda hushåll i New York City-regionen visade att utbudet av parkeringsplatser i hög grad är avgörande för hushållens beslut om bilägande (Guo, Z., 2013). Det har större betydelse än faktorer som hushållens inkomster och demografiska egenskaper. Parkeringsplatser på uppfarter visade sig viktigare för bilinnehavet än tillgång på parkering i garage.

Flexibla parkeringstal, som möjliggör reducering av parkeringstalet under vissa förutsättningar, har blivit en allt vanligare åtgärd för att påverka parkeringssituationen och samtidigt förbättra möjligheten för hållbar mobilitet. Faktorer som beaktas inkluderar närhet till kollektivtrafik, närhet till affärer och andra faciliteter, samt tillgång till mobilitetsåtgärder (Sprei et al., 2020). Även om dessa åtgärder kan påverka resebeteendet är det viktigt att de kombineras med andra styrmedel som uppmuntrar till minskat bilinnehav för att vara mer effektiva (Eriksen, 2018).

En studie av McAslan och Sprei (2023) undersökte sambandet mellan parkeringstal och bilinnehav genom en enkätanalys baserad på data från 56 svenska kommuner. Resultaten visade att minskad tillgång till parkering genom sänkta parkeringsnormer och parkeringstal kan bidra till att minska bilinnehavet och främja städer med färre bilar. Detta gäller särskilt när städer kombinerar sänkta parkeringstal med investeringar i bilalternativ som utbyggd cykelinfrastruktur, förbättrad kollektivtrafik och mobilitetslösningar som mobilitetshubbar och bildelning (McAslan & Sprei, 2023).

En studie av Albalade och Gragera (2020) fann att när utbudet ökade med en parkeringsplats per hushåll i Barcelona, ökade bilinnehavet med 0.26 bilar, motsvarande 11 fler bilar per 1 000 invånare.

En svensk studie av ett nybyggt bostadsområde visar på liknande resultat - med lägre parkeringstal så minskade bilinnehav med 19 procent i hushållen, och bilanvändningen med 25 procent.

Projektet KomPark genomfördes 2020–2022 av IVL, Klimatkommunerna och Chalmers med syfte att kartlägga och utveckla kommuners arbete med flexibla

parkeringstal (Holm, F., Ivansson, M.). KomParks resultat visar att färre parkeringsplatser och tydlig avgiftsbeläggning leder till både minskat bilinnehav och färre bilresor. Tidigare parkeringsideal såg parkering som ett behov som måste tillgodoses utan större analys kring hur ytan bäst hade kunnat användas. Detta synsätt har bidragit till en utveckling i tätorterna med ökade luftföroreningar, buller, försämrad folkhälsa. Vidare har kraven på parkering bidragit till att försvåra och fördyra byggprocessen. En studie beräknade att en fastighets p-tal medförde en kostnadsökning på 15 procent för ett flerbostadshus (Holm, F., M, Ivansson). Att reducera antalet parkeringar har följaktligen flera fördelar, både ekonomiska och miljömässiga.

För att nå Sveriges klimatmål och bland annat se 70 procent mindre klimatpåverkande utsläpp från vägtrafiken krävs fler insatser än bara modernare bilar och bättre bränslen (räknat från 2010 till 2030). En slutsats från projektet är att lagstiftningen för planering av parkeringsplatser bör lyftas från dagens fastighetsnivå till att fokusera på hela områden och stadsdelar. Möjliga utgångspunkter kan vara att definiera mobilitetsbehoven för ett område baserat på de resurser som redan finns (p-platser, mobilitetstjänster, kollektivtrafik etcetera). Ett annat möjligt alternativ är att i större utsträckning fokusera på gemensamma parkeringsanläggningar eller mobilitetshubbar.

För utförligare beskrivningar av effektsamband mellan parkeringsutbud och bilinnehav hänvisas till bilaga 2 *Effektsamband mellan bilparkering, tillgång och pris, och bilinnehav*.

3.2.1 Upplåtelseform och avstånd påverkar bilinnehavet

Det är inte enbart antalet parkeringsplatser som har betydelse. Forskning visar att även upplåtelseform och avstånd till parkeringsplats påverkar såväl bilinnehav som bilanvändning. Christiansen et al. (2015) studerade dessa parametrar i fyra norska städer. Resultaten visade att egen parkering på tomt är förknippad med högre bilinnehav jämfört med exempelvis boendeparkering, där parkering sker på särskilt utpekade gator. Studien visade även skillnader mellan att ha en reserverad parkeringsplats och att ha tillgång till så kallad tillståndsparkering utan egen plats. Vidare visade resultaten att ökat avstånd mellan bostad och parkeringsplats minskar bilanvändningen, och att redan några hundra meter kan ha betydelse.

3.3 Parkeringskostnaden påverkar bilinnehavet

Prissättningen av parkering är en viktig faktor. Litman (2024) visar att marknadsanpassad prissättning av parkeringsplatser kan minska bilägande och bilanvändning med 10–30 procent. Prissättning av gatuparkering är vidare förknippad med lägre bilinnehav i berörda hushåll jämfört med hushåll utanför området.

På liknande sätt visar en japansk studie av Seya et al. (2016) att höjda parkeringsavgifter minskar bilinnehavet, särskilt i storstäder (elasticitet ned till –0,48), där fler hushåll väljer att ha färre eller inga bilar. För megastäder är elasticiteten för bilägande genomgående negativ, medan den i medelstora och mindre städer är positiv för innehav av en bil och negativ för innehav av mer än en bil. Detta innebär att höjda parkeringsavgifter kan leda till att hushåll går från flerbilsinnehav till en bil, och i storstäder även från en bil till ingen bil. Nettoeffekten kan således vara att andelen hushåll utan bil ökar i megastäder, medan andelen enbilshushåll ökar i andra typer av städer.

En annan internationell studie (Ostermeijer et al., 2019) beräknade elasticiteten för bilinnehav till cirka -0.7 och finner att parkeringspriser förklarar runt 30 procent av skillnaden i bilinnehav mellan centrala och perifera lägen i staden.

Liknande resultat framkommer i Lund, där hushåll i nybyggda områden med höga parkeringsavgifter uppgav att de avstod från parkeringsplats och i stället parkerade längre bort. Detta indikerar att efterfrågan på parkering kan vara lägre än efterfrågan på bil. Resultaten visar att parkeringsprissättning behöver utformas med ett helhetsperspektiv som beaktar såväl tillgång som prissättning inom ett större geografiskt område, för att undvika oönskade effekter i form av omfördelning av parkering till närliggande platser (Kerttu, 2014).

Att frikoppla parkeringsplatsen från hyran eller köpet av bostaden minskar bilinnehav och efterfrågan på bilparkering med 10–20 procent, jämfört med när parkeringen ingår i bostadskostnaden (Litman, 2016).

Många städer har avgiftsbelagd bilparkering men subventionerar samtidigt parkering, till exempel genom att tillhandahålla boendeparkeringstillstånd för gatuparkering. Parkeringstillstånd innebär således en subvention av boendeparkering, jämfört med kostnaden för annan parkering. En studie baserad

på Amsterdam (De Groot, J., et al. 2016) visar att själva köandet för att få parkeringstillstånd minskar hushållens bilinnehav, och att varje extra år av väntan på ett parkeringstillstånd minskade bilinnehavet med 2 procentenheter. Priselasticiteten för efterfrågan på bilinnehav av väntetiden för parkeringstillstånd är enligt denna studie $-0,8$.

För utförligare beskrivningar av effektsamband mellan parkeringskostnad och bilinnehav hänvisas till bilaga 2 *Effektsamband mellan bilparkering, tillgång och pris, och bilinnehav*.

4 Utgå från bilinnehav och titta framåt: Metod ersättningsparkering

Detta kapitel beskriver den metod som har utvecklats inom projektet för att bedöma behovet av ersättningsparkering för boende och besökare i flerbostadshus vid byggnation på befintliga parkeringsplatser. Inledningsvis presenteras metodens bakgrund, utgångspunkter och förutsättningar. Därefter redovisas metodens sex steg och hur de tillämpas.

4.1 Bakgrund

För att fastställa ersättningsnivån av parkeringsplatser för flerbostadshus som ska bebyggas utgår Göteborgs stad idag från ett fastställt parkeringstal i kombination med uppmätt efterfrågan på parkering, ofta i form av tillbakablickande beläggnings- och uthyrningsstatistik. En utvärdering av flera större projekt visar att detta leder en överskattning av behovet av parkering med tomma parkeringar, ökade kostnader och ett högre bilinnehav som följd. En orsak till överskattningen är att dagens modell inte tar hänsyn till bilinnehavet eller de prishöjningar och ändringar av upplåtelseform, när egna parkeringsplatser görs om till tillståndsplatser, som görs i samband med att områden förtätas. Även tillkomsten av förbättrad kollektivtrafik, nya mobilitetstjänster samt förbättrad tillgänglighet till samhällsfunktioner och service påverkar bilinnehavet.

4.2 Ingångar och förutsättningar

Följande förutsättningar har varit vägledande för den nya metoden:

4.2.1 Stadens mål

En ny metod behöver utgå från att nybyggnadsprojekt som påverkar befintlig parkering kan bidra till stadens mål om minskad biltrafik samt att minska byggaktörers framtida investerings- och reinvesteringskostnader. Samtidigt behöver hänsyn tas till befintliga boende och deras parkeringsbehov ska värnas i lämplig utsträckning.

4.2.2 Juridisk hållbar

Metoden utgår från PBL:s skrivningar och aktuella rättsfall, vilka analyserats som del i projektet och är beskrivna i bilagan *Styr gamla p-tal ny bebyggelse?*. En del av dessa analyser och slutsatser finns också publicerade i Förvaltningsrättslig tidskrift (Romson, 2025). Analysen visar att befintliga parkeringstal från givna bygglov kan ändras och sänkas om det finns tydliga motiv och om förutsättningarna för lägre parkeringstal kan visas. Dessutom ska boendes efterfrågan på bilparkering tillgodoses utifrån de förutsättningar som gäller efter byggnationen.

4.2.3 Validerad kunskapsmässigt

Metoden ska bygga på forskning och kunskap kring samband mellan hur pris, tillgång och upplåtelseformer på parkering påverkar efterfrågan på parkering och bilinnehavet. Även kunskap och utvärderingar av införandet av sänkta parkeringstal med kopplade mobilitetstjänster är en viktig kunskapsdel.

4.2.4 Förutsägbar

Det ska vara lätt för Göteborg Stad och byggaktörer att kunna använda sig av metoden. Även boende ska kunna förstå metoden. Med givna förutsättningar och ingångsdata ska olika aktörer kunna förutsäga vad resultatet av metoden kommer att bli. Metoden ska också kunna vara tydlig för staden att använda, inte minst i de fall där planer kan bli överprövade.

4.2.5 Tillgång till data

Metoden ska utgå från offentliga nationella data som finns framtaget eller relativt lätt kan tas fram. Datan ska avspegla nuläget och kunna nyttjas för att blicka framåt.

4.3 Förslag till metod

Metodiken ska kunna användas vid handläggning av detaljplaner, bygg- och rivningslov samt vid tillsyn för att bedöma det aktuella behovet av tidigare uppförda parkeringsplatser. Följaktligen kan metodiken nyttjas av fastighetsägare för att säkerställa att deras befintliga fastigheter får samma antal parkeringsplatser som hade avkrävts vid tillsyn. En utredning från detaljplaneskedet kan senare användas vid bygglov eller om byggherren väljer det, vid uppdatering inför

bygglov. I bygglov som inte föregås av detaljplan ska en utredning göras inför bygglovsansökan.

Metoden kommer principiellt att beskrivas i olika steg, där de olika stegen med fördel kan arbetas in i de nya anvisningarna till riktlinjerna för mobilitet och parkering, vilka är under revidering av Göteborg Stad.

Huvudinriktningen för metoden är att utgå från nuvarande läge med fokus på bilinnehav och titta framåt utifrån nya förutsättningar med avseende på främst prissättning. Hänsyn kommer också tas också till nya förutsättningar för mobilitet och tillgänglighet.

Boende- och besöksparkering skiljs åt och beräknas på olika sätt beroende på att efterfrågan på besöksparkering inte antas vara lika priskänslig som efterfrågan på boendeparkering vid förändringar av till exempel parkeringskostnad. Behovet av besöksparkering kommer följa Göteborgs stads nuvarande beräkningsätt men ge möjlighet viss hänsyn till upplåtelseform (tillståndsparkering kontra egen parkeringsplats).

En avräkning kommer också att göras för parkeringsplatser som fastighetsrättsligt reglerade.

Detta blir en tydlig skillnad mot befintligt arbetssätt som varit inriktat på att studera historiska data gällande främst uthyrningsgrad och beläggning.

I takt med att mer kunskap erhålls om sambanden mellan bilinnehav och kostnad för parkering bör metoden uppdateras. En kommande uppdatering av metoden bör också ha som ambition att inkludera andra parametrar vilka påverkar bilinnehavet, som avstånd till parkeringsplats och upplåtelseform, under förutsättning att data finns tillgängliga.

4.3.1 Steg 1 - avräkning för fastighetsrättsligt reglerade platser

Första steget är att göra en avräkning av parkeringsplatser som inte ska ingå i bedömningen. Detta gäller platser som är fastighetsrättsligt reglerade genom officialservitut, avtalsservitut (exempelvis parkeringsköp), arrendeavtal eller andra hyresavtal för parkering. Innan en avräkning sker bör dock möjligheter till uppsägning, omförhandling eller omprövning undersökas, då ändrade parkeringsförutsättningar som höjda kostnader kan påverka efterfrågan även för

dessa platser. Parkeringsplatser som är del av en gemensamhetsanläggning kan omprövas utifrån en ny detaljplan (där marken ska användas för något annat och ersättningsbehovet fastslagits) och behöver därmed inte avräknas.

Steg 1 avslutas med att konstatera vilka bilparkeringsplatser och fastigheter som inte ska ingå i bedömningen. Dessa platser behöver då ersättas i sin helhet utan avräkningar. Resterande parkeringsplatser utreds i efterföljande steg.

4.3.2 Steg 2 – fastställande av befintligt bilinnehav i bilar per lägenhet

Inledningsvis konstateras vilka fastigheter som nyttjar aktuella parkeringsplatser och inte har sitt parkeringsbehov avräknat enligt steg 1. Dessa fastigheter är i grundfallet fastigheter som ingår i aktuell(a) gemensamhetsanläggning(ar) eller vars bygglov eller detaljplan hänvisar till parkeringsplatserna.

Därför bör detaljplaner och bygglov inom 500 meter från parkeringsplatserna undersökas. Fastigheter som bedöms kopplade till parkeringsplatserna ska tydligt redovisas i undersökningen. Om varken bygglov eller detaljplaner föreskriver vilka fastigheter som är kopplade till parkeringsplatserna behöver en uppskattning göras. En uppskattning görs lättast med hjälp av befintlig uthyrningsstatistik (om sådan finns tillgänglig), där boende i närområdet (inom 500 meter) urskiljs.

Steg 2:s huvuddel är sedan att utgå från befintligt bilinnehav på fastighetsnivå för de fastigheter som omfattas med data från föregående år. Det är viktigt att utgå från aktuella fastigheter. Det betyder att utgångspunkten inte ska vara ett större område än det där andra än aktuella fastigheter ingår. Anledningen är att bilinnehavet kan variera kraftigt mellan olika fastigheter i ett och samma primärområde. Till exempel beroende på skillnader i inkomst och boendeform.

Bilinnehavet förändras relativt långsamt, vilket gör att det är tillräckligt med senast tillgängliga data. Undantag kan vara om datan är ofullständig, då kan det vara befogat av att gå längre tillbaka. Bilinnehav på fastighetsnivå för nyttjande fastigheter finns tillgängligt hos SCB och kan köpas i de fall där fastighetsägaren inte själv har eller vill lämna ut data. Bilinnehavet ska innefatta både ägda samt leasade bilar, det vill säga bilar i trafik, avställda bilar samt förmånsbilar (företagsleasingbilar) och privatleasingbilar. Dessa kategorier finns tillgängliga hos SCB.

Det är endast fastighetsägarna som kan få ut bilinnehav på deras enskilda fastigheter och fastigheten måste ha minst 50 personer folkbokförda. Om fastighetsägaren inte har eller vill lämna ut data kan tredje person som till exempel Göteborg Stad få ut data baserat på ett aggregat om minst tre fastigheter. Om bilinnehavsuppgifter ska sökas för färre än tre fastigheter väljs fastigheter som ligger nära aktuell fastighet och är så lika som möjlig gällande lägenhetsstorlekar och antal lägenheter.

Avställda bilar spelar visserligen inte samma roll för de boendes dagliga mobilitet, men är ändå ett val som är gjort hos de boende och som avspeglar en faktisk efterfrågan av bilparkering. Att ha med avställda bilar bedöms därför göra metoden mer juridiskt hållbar. Det finns visserligen en risk att avställda bilar kan vara uppställda på andra platser, men risken bedöms liten.

Bilinnehavet ska uttryckas och beskrivas som antal fordon per lägenhet för aktuella fastigheter/planer. Det innebär att det totala antalet lägenheter per fastighet tas fram.

Detta för att kunna relatera till och jämföras med att parkeringstalet i Göteborg Stads riktlinjer för parkering och mobilitet, som nuläget uttrycks i parkeringsplats per lägenhet. Om byte av enhet skulle ske till exempelvis platser per 1 000 BTA, så ska även enheten i metoden förändras.

Steg 2 avslutas med att antalet ingående lägenheter per fastighet samt bilinnehavet per lägenhet för ingående fastigheter konstateras.

4.3.3 Steg 3 – justera för priselasticitet

En reduktion av bilinnehavet görs med hänsyn till aktuell förändring av prissättning av parkering. Som en grund ska ett elasticitetstal på - 0,1 användas. Elasticitetstalet baseras på resultat från forskning där - 0,1 är en relativt försiktig skattning av de förändringar i efterfrågan som observerats i olika studier. En anledning till att Göteborg (Sverige) bör använda sig av ett lägre elasticitetstal är att flera forskningsstudier är gjorda i USA och det är därför relevant att invänta fler svenska studier innan en revidering kan göras.

Ett elasticitetstal på - 0,1 betyder exempelvis att en prishöjning med 50 procent ger en minskning av efterfrågan på parkering med 5 procent. Avställda bilar kan antas ha en högre priselasticitet jämfört med bilar i trafik, men då data saknas görs ingen

korrigerig för detta. Företagsleaseade bilar kan å andra sidan antas vara mindre priskänsliga för högre parkeringskostnader jämfört med privat ägda och leaseade bilar, men elasticitetsdata saknas även för denna kategori. Då avställda bilar och företagsleaseade drar åt var sitt håll och dessutom tillsammans utgör en mindre del av fordonsbeståndet utgår metoden från att det är en rimlig skattning att bilar i trafik, avställda bilar samt leaseade bilar behandlas som en enhet.

Steg 3 avslutas med att bilinnehavet per lägenhet justeras med x procent utifrån prispförändringar och ett elasticitetstal på $-0,1$.

4.3.4 Steg 4 – justera för ändrad tillgänglighet och tillgång till bilpool

Om utbyggnaden av aktuellt område förbättrar tillgängligheten med hållbara färdmedel påtagligt kommer detta att kunna påverka bilinnehavet. Detta undersöks främst genom att studera bilinnehavet enligt SCB i två steg i planerings- och byggprocessen. Bilinnehavet rekommenderas därför undersökas inför både detaljplanen och inför bygglov. På så vis kan relativt kortsiktiga förändringar av bilinnehavet fångas upp under arbetets gång.

För att fånga upp förändringar i bilinnehavet till följd av förbättringar av tillgänglighet som inte hunnit slå igenom i bilinnehavsdata vid bygglov kan också kommande förändringar räknas med. Det förutsätter uppfyllande av följande fem kriterier:

1. Befintlig parkering förändras med hänsyn till prissättning eller upplåtelseform.
2. Utbyggnaden sker i ett område som enligt tillgänglighetsmåttets karta för det sammanvägda måttet för **samtliga hållbara färdstätt** klassas som att det har acceptabel (3), god (4) eller mycket god (5) tillgänglighet. Om tillgänglighetsmåttet är lägre än 3 bedöms förutsättningarna till förändring både svåra att åstadkomma och svåra att bedöma och ingår inte i metoden.
3. Utbyggnaden tillför en förhöjd tillgänglighet genom att tillföra målpunkter eller färdstätt som bedöms höja områdes tillgänglighetsindex för samtliga hållbara färdstätt till en högre nivå.
 - a) Vid större stadsomvandling där nya målpunkter och förbättrade möjligheter att resa med hållbara färdstätt tillförs. Möjlighet att öka betyget med antingen 1 eller 2 steg. Hela steg gör det tydligare och enklare för både exploatörer att planera åtgärder för och för staden att följa upp.

- b) Vid mindre nybyggnation där tillgänglighetsmättet ligger på gränsen till en högre nivå. Det bör maximalt vara 0,2 procentenheter till nästa nivå av tillgänglighet, exempelvis kan ett område som idag har betyg 3,8 eller 3,9 anses vara på gränsen till betyg 4. Mindre byggnationer har inte samma förutsättningar som större projekt att åstadkomma stora tillgänglighetsförbättringar och det är därför relevant att ange att startvärdet ska ligga nära nästa betygsgräns.
4. Tillgång till bilpoolstjänst införs, vilken ska erbjudas som ny tjänst och vara tillgänglig även för det befintliga fastighetsbeståndet. Bilpoolstjänsten ska erbjuda fysiskt tillgängliga bilar (bil) inom 400 meters gångavstånd från befintliga fastigheter.
5. Den förbättrade tillgängligheten ska vara på plats senast vid den tidpunkt när den nya parkeringsanläggningen eller parkeringslösningen tas i bruk.

Uppfylls samtliga dessa fem kriterier kan bilnehavet sänkas. Bilnehavet sänks dock inte lika mycket som skillnaden i bilnehav mellan områden med olika tillgänglighetsnivåer i indexet. Anledningen till nivån på sänkning är lägre i föreliggande metod är att det är svårare att påverka bilnehavet i befintliga fastigheter jämfört med nybyggnation, där de som flyttar in får givna parkeringsförutsättningar att anpassa sig till. Att bilpool också finns med som bedömningskriterie grundas på aktuell forskning från Göteborg (McAslan & Sprei, 2025) som visar att bilnehavet är lägre i fastigheter med lägre parkeringstal och mobilitetsavtal med bilpooler jämfört med fastigheter utan mobilitetsavtal och bilpooler

Steg 4 innebär att det framräknade och justerade bilnehavet kan räknas ned med 5 procent per höjd betygsnivå enligt kriterie 3. Det betyder att bilnehavet skulle kunna räknas ner med 10 procent om tillgänglighetsindexet enligt kriterie 3 skulle höjas från nivå 3 till 5 samtidigt som de andra kriterierna är uppfyllda.

4.3.5 Steg 5 – ersätt besöksparkering

Behovet av besöksparkering utgår från Göteborg Stads nya förslag till parkeringstal där besöksparkeringen som standard utgör 10 procent av antalet boendeparkeringsplatser. I de fall där boendeparkeringen utgörs av enskilda/egna parkeringsplatser ska denna siffra nyttjas.

Om boendeparkeringen i stället har tillståndsparkering som upplåtelseform är kan ett visst samnyttjande utnyttjas baserat på Göteborg Stads mall för samnyttjande av bilplatser. Enligt denna är högsta nyttjandegrad av boendeparkering 70 – 80

procent alla dagar och tider utom natt när nyttjandegraden är som högst med 100 procent. Besöksparkeringen å sin sida antas ha högst nyttjandegrad på kvällar och helger. Detta innebär att viss besöksparkering kan antas samnyttjas med boendeparkering.

Steg 5 innebär att det framräknade bilinnehavet i grundfallet ökas med en schablon för besöksparkering som uppgår till 0,1 av det framräknade och justerade bilinnehavet.

Om upplåtelseformen är tillståndsparkering kan behovet av besöksparkering däremot reduceras med 20 procent, vilket innebär att schablonen för besöksparkering uppgår till åtta procent eller 0,08 av det framräknade och justerade bilinnehavet.

Steg 5 innebär att det framräknade och justerade bilinnehavet behöver ökas med x procent.

4.3.6 Steg 6 – komplettera med företagsbilar

Företagsbilar är fordon som är ägda av juridiska personer och ska till övervägande del användas för tjänstekörning. Om man använder arbetsgivarens bil för privata resor mer än 100 mil eller vid mer än 10 tillfällen per år så blir det en bilförmån som ska beskattas. Därmed skiljer företagsbilar därmed från (företags)leasingbilar och finns heller inte med i den data kring bilinnehavet som erhålls från SCB.

Gjorda inventeringar från parkeringsanläggningar i Frölunda och Backa under 2024/2025 visar att beståndet av företagsbilar är i samma nivå som andelen förmåns/leasingbilar och ligger på cirka 6 procent. Det är därför en rimlig approximation att anta en schablon för företagsbilar om 5 procent.

Steg 6 innebär att det framräknade och justerade bilinnehavet för boende ökas med 5 procent.

5 Rekommendationer och slutsatser

Projektet har utvecklat en metod för att bedöma behovet av ersättningsparkering vid nybyggnation på befintliga parkeringsytor. Metoden utgår från offentligt tillgängliga data om bilinnehav och ger ett framåsyftande underlag för bedömning av ersättningsbehovet av parkering. Metoden är generell och kan tillämpas oberoende av byggaktör samtidigt som den är praktiskt genomförbar inom ramen för plan- och byggprocessen. En rekommendation är därför att metoden införs generellt för Göteborg Stads hantering av ersättningsparkering vid byggnation på befintliga parkeringsplatser.

Metoden rekommenderas vidare att användas som huvudregel i områden där bilinnehavet bedöms ge en rimlig bild av det faktiska parkeringsbehovet och där förändringar i pris och tillgänglighet kan förväntas påverka parkeringsefterfrågan över tid. Metoden är särskilt relevant i områden där parkering regleras eller där framtida styrmedel såsom höjda avgifter eller förändrad tillgång kan antas minska bilinnehav och parkeringsbehov.

I de pilotfall som studerats inom projektet har metoden vistats sig kunna minska ersättningsparkeringen påtagligt. För pilotfallet Mandolingatan gav den gamla metoden ett parkeringstal för ersättningsparkeringen på 0,48 parkeringar per lägenhet. Med den föreslagna nya metoden skulle parkeringstalet i stället reduceras till cirka 0,31 parkeringsplatser per lägenhet, vilket innebär en minskning med cirka 35 procent. Ett minskat antal parkeringsplatser med höjda avgifter ger inte bara klimat- och miljöeffekter beroende på minskat bilinnehav och minskad bilkörning. Det ger också minskade byggkostnader och därmed förutsättningar för minskade boendekostnader.

5.1 Specialfall

Samtidigt kan det finnas områden där metoden kan behöva kompletteras eller justeras. Detta kan exempelvis bero på förekomst av oreglerad eller billig parkering i närområdet, som tillfälligt avlastar efterfrågan, eller på särskilda bostadskaraktäristika såsom många små lägenheter eller låg förekomst av företagsbilar. I sådana fall kan det finnas skäl att pröva undantag från den föreslagna metoden och komplettera analysen med uppgifter om beläggning och uthyrningsgrad. Även i dessa fall bör bedömningen vara framåsyftande och ta hänsyn till sannolika förändringar i pris och tillgänglighet.

Ett annat fall där metoden kan behöva justeras eller kompletteras med uppgifter om beläggning eller uthyrningsstatistik är om bilinnehavet omfattar en ovanligt stor andel avställda fordon. Om prisjusteringar har genomförts och fått genomslag, men andelen avställda bilar kvarstår på en hög nivå, kan detta indikera att fordonen är uppställda på andra platser än den aktuella fastigheten. En sådan situation motiverar en fördjupad analys av vilka fordon som faktiskt nyttjar parkeringen och i vilken utsträckning registrerat bilinnehav indikerar faktisk parkeringsanvändning och behov.

5.2 Subventionseffekter i områden med lågt bilinnehav

Bilinnehavet har i de studerade pilotområdena i mellanstaden visat sig vara lågt med drygt 130 - 230 bilar per tusen invånare. I området Mandolingatan är bilinnehavet drygt 130 bilar per tusen invånare vilket är mindre än hälften av bilinnehavet i Göteborg som helhet. Det innebär att det finns en bil på tre till fyra lägenheter. En majoritet av hushållen inte äger således inte egen bil.

Det vanligaste färdmedlet för de som bor i Göteborgs allmännyttan är till fots följt av resor med kollektivtrafiken. Över 50 procent kör aldrig bil och runt 15 procent lever helt bilfritt.

Att höja parkeringsavgifterna för att spegla marknadsvärdet och/eller ta ut en avgift som täcker byggnation, drift och underhåll av parkeringsanläggningen har därför gynnat majoriteten av de boende i pilotområdena och kommer även ge samma effekter för liknande områden. Att inte höja parkeringskostnaden kommer däremot vara liktydigt med en fortsatt subvention där hushåll utan bil kommer betala för del av den verkliga parkeringskostnaden för de hushåll som äger bil.

5.3 Rekommendationer till fastighetsbolag och förvaltande bolag

För Framtidenkoncernen och andra fastighetsbolag är det viktigt med tillgång till tillförlitliga och jämförbara data. Uppgifter om bilinnehav, uthyrningsgrad, beläggning och parkeringspriser behöver samlas in och dokumenteras över tid för att underlätta och möjliggöra uppföljning av metoden samt effekter av prisjusteringar och upplåtelseform med mera. En systematisk och kontinuerlig

datainsamling kommer underlätta framtida justeringar av metodens antagande och ger ett bra underlag för dialog med kommunen om parkeringsbehovet i samband med byggprojekt.

Förvaltande bolag rekommenderas även att systematiskt se över vilka som har rätt att nyttja parkeringarna i sina områden. I ett av fallstudieområdena visade en analys av registreringsskyltar att cirka 15 procent av de parkerade bilarna var registrerade på andra adresser och syns därför inte i bilnehavsstatistiken för den/de aktuella fastigheterna. Detta indikerar att parkeringarna i viss utsträckning nyttjas av andra än avsedda användare. En tydligare reglering och uppföljning kan bidra till att minska efterfrågan och ge en mer rättvisande bild av parkeringsbehovet.

5.4 Ett steg i rätt riktning

Metoden är ett steg i rätt riktning men det finns fortsatt behov av att testa den på fler områden för att identifiera i vilka typer av situationer metoden behöver kompletteras och hur dessa kompletteringar bäst utformas. Bland annat är ett viktigt kommande arbete att följa upp och utvärderas de antagna elasticitetstalen och säkerställa att de ger en rimlig bild av hur förändringar i pris och tillgång påverkar bilnehav och parkeringsbehov i olika typer av områden.

Metoden synliggör de generella utmaningar som finns kopplade till parkering i staden, särskilt kopplat till oreglerad gatuparkering. Resultaten pekar på att gatuparkeringen behöver hanteras mer systematiskt, då oreglerad eller lågt prissatt parkering riskerar att motverka effekterna av andra styrmedel. Metoden bidrar därmed till att tydliggöra problematiken och skapa ett bättre underlag för hur parkering bör regleras i ett större sammanhang.

Samtidigt finns en avvägning mellan att utforma en metod som är enkel och praktiskt tillämpbar och att säkerställa att den ger tillräckligt träffsäkra resultat. Denna avvägning är ännu inte fullt ut hanterad. En central fråga i det fortsatta arbetet är därför vilka faktorer som är mest avgörande för att undvika systematiska fel i bedömningen av parkeringsbehovet.

5.5 Fortsatt forskning

De fallstudieområden som analyserat inom projektet kommer att följas upp vidare inom ramen för det fortsatta forskningsprojektet Home Mobility Services and Electrification, HoMoSE, som löper 2025 till 2027. Med finansiering från Energimyndigheten kommer IVL Svenska Miljöinstitutet och Chalmers tekniska högskola att följa utvecklingen av bilnehav i fastigheterna och analysera hur de påverkas av förändrade prisnivåer, upplåtelseformer och andra styrmedel.

6 Referensförteckning

- Albalade, D., & Gragera, A. (2020). The impact of curbside parking regulations on car ownership. *Regional Science and Urban Economics*, 81, 103518.
<https://doi.org/10.1016/j.regsciurbeco.2020.103518>
- Antonson, H., Hrelja, R., & Henriksson, P. (2017). People and parking requirements: Residential attitudes and day-to-day consequences of a land use policy shift towards sustainable mobility. *Land Use Policy*, 62, 213–222.
<https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2016.12.022>
- Bengtsson, R. (2025). *Räkna med bostadsbrist – Och kommunala byggmål*. Hyresgästföreningen.
- Bostadsbolaget, 2024. <https://bostadsbolaget.se/vara-omraden/oster/hammarkullen/>
- Boverket (2022). Parkering i PBL-processen. https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/teman/parkering_hallbarhet/pbl/process/#:~:text=Fastighets%C3%A4garen%20har%20ansvaret%20att%20tillgodose,f%C3%B6r%20skolor%20och%20fritidsanl%C3%A4ggningar (hämtad: 2023-05-11)
- Brunge, E., Råby, M., Tinning, I. F., Jarmeus, J., Björk, M. F., Kappel, C., Eckersten, C., Kourtti, H., Herngren, L., Carlsson, H., Kihlberg, J., Markus, M. L., Qureshi, J., Lindén, A., Wetterstrand, S., Berring, J., Ahlzén, K., Edding, J., Hansson, Å., ... Antin, K. (2022). *RIKARE GRANNSKAP*.
- Christiansen, P., Engebretsen, Ø., & Usterud Hanssen, J. (2015). *Parkeringstilbud ved bolig og arbeidsplass Fordelingseffekter og effekter på bilbruk og bilhold i byer og bydeler*.
- Christiansen, P., Fearnley, N., Hanssen, J. U., & Skollerud, K. (2017). Household parking facilities: Relationship to travel behaviour and car ownership.

Transportation Research Procedia, 25, 4185–4195.

<https://doi.org/10.1016/j.trpro.2017.05.366>

Eriksen, H.C., (2018). *The Effect of Flexible Parking Norms on Car Use and Car Ownership in New Residential Development: a Multiple-Case Study of Malmo, Gothenburg, and Copenhagen.*

Franco, S. (2020). *Parking Prices and Availability, Mode Choice and Urban Form*

(International Transport Forum Discussion Papers No. 2020/03;

International Transport Forum Discussion Papers, Vol. 2020/03).

<https://doi.org/10.1787/04ae37c3-en>

Gonzalez, J. N., Gomez, J., & Vassallo, J. M. (2022). Do urban parking restrictions and Low Emission Zones encourage a greener mobility? *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 107, 103319.

<https://doi.org/10.1016/j.trd.2022.103319>

Gonzalez, J. N., Perez-Doval, J., Gomez, J., & Vassallo, J. M. (2021). What impact do private vehicle restrictions in urban areas have on car ownership? Empirical evidence from the city of Madrid. *Cities*, 116, 103301.

<https://doi.org/10.1016/j.cities.2021.103301>

Groote, J. D., Ommeren, J. V., & Koster, H. R. A. (2016). Car ownership and residential parking subsidies: Evidence from Amsterdam. *Economics of Transportation*, 6, 25–37. <https://doi.org/10.1016/j.ecotra.2016.07.001>

Guo, Z. (2013). Does residential parking supply affect household car ownership? The case of New York City. *Journal of Transport Geography*, 26, 18–28.

<https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.08.006>

Hassner, K., & Björ, M. (2017). *Parkeringshandbok LAGSTIFTNING, REGLERING OCH TILLSTÅNDGIVNING*. Sveriges Kommuner och Landsting.

- Henriksson, G., Johansson, F., & Kupersmidt, J. (2024). *Hållbar stadstrafik, parkering och delad mobilitet*.
- Hjorthol, R., Engebretsen, Ø., & Uteng, T. P. (2014). *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14: Nøkkelrapport*. Transportøkonomisk institutt.
- Kerttu, J. (2014). *Parkering vid bostaden – en studie av parkeringsefterfrågan, bilanvändning och bilnehav*.
- Laviolette, J., Morency, C., & Waygood, E. O. D. (2024). Car ownership, carsharing, neighbourhood types and travel attitudes: A latent-cluster analysis. *Case Studies on Transport Policy*, 18, 101292.
<https://doi.org/10.1016/j.cstp.2024.101292>
- Litman, T. (2016) *Parking Management: Strategies, Evaluation and Planning*. Victoria Transport Policy Institute.
- Litman, T. A. (2024a). *Parking Management*.
- Litman, T. A. (2024b). *Parking Management: Comprehensive Implementation Guide*.
- McAslan, D., & Sprei, F. (2023). Minimum parking requirements and car ownership: An analysis of Swedish municipalities. *Transport Policy*, 135, 45–58. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2023.03.003>
- McAslan, D., & Sprei, F. (2026). *Impacts of minimum parking requirements and access to car sharing on car ownership and use: an analysis of low-parking developments in Gothenburg and Malmö, Sweden* (To be published)
- McCahill, C.T., Garrick, N., Atkinson-Palombo, C., Polinski, A., (2016.) Effects of Parking Provision on Automobile Use in Cities: Inferring Causality. *Transp. Res. Rec. J. Transp. Res. Board* 2543, 159–165. <https://doi.org/10.3141/2543-19>
- Miljööverdomstolen (2019). MÖD, *Mål: P 2029-18*, 2019
- Nordell, N. (2019). *Från förhyrda parkeringar till tillståndsparkering. Delrapport*. Bostadsbolaget.

- Ostermeijer, F., Koster, H. Ra., & Van Ommeren, J. (2019). Residential parking costs and car ownership: Implications for parking policy and automated vehicles. *Regional Science and Urban Economics*, 77, 276–288.
<https://doi.org/10.1016/j.regsciurbeco.2019.05.005>
- Poseidon (2024). https://poseidon.goteborg.se/sok-ledigt/vara-bostadsomraden/frolunda-torg/?doing_wp_cron=1720443625.0486838817596435546875
- Romson, Å. (2020). *Att styra mot minskad bilparkering – Om plan- och bygglagen, p-tal och mobilitetsåtgärder.*
- Romson, Å. (2025.) *Bilparkeringens plats i en hållbar stad- en rättsvetenskaplig analys av kommunernas handlingsutrymme.*
<https://www.forvaltningsrattslig.org/Articles/downloadopenaccess/26247>
- Roth, A., Larsson, M.-O., Sköld, S., & Merelli, L. (u.å.). *Parkerings- och mobilitetstjänster för en hållbar stad.*
- Seya, H., Nakamichi, K., & Yamagata, Y. (2016). The residential parking rent price elasticity of car ownership in Japan. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 85, 123–134. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2016.01.005>
- Sprei, F., Hult, C., Hult, Å., Roth, A., (2020). *Review of the Effects of Developments with Low Parking Requirements.* *Sustainability* 12, 1744.
<https://doi.org/10.3390/su12051744>
- SOU 1989:23 Parkeringsköp.
- Van Acker, V., & Witlox, F. (2010). Car ownership as a mediating variable in car travel behaviour research using a structural equation modelling approach to identify its dual relationship. *Journal of Transport Geography*, 18(1), 65–74.
<https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2009.05.006>

- Van Kampen, J., Knapen, L., Van De Mei, R., Pauwels, E., & Dugundji, E. (2022).
Yearly Development of Car Ownership in Urban and Rural Environments.
Procedia Computer Science, 201, 101–108.
<https://doi.org/10.1016/j.procs.2022.03.016>
- Weinberger, R. (2012). Death by a thousand curb-cuts: Evidence on the effect of
minimum parking requirements on the choice to drive. *Transport Policy*, 20,
93–102. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2011.08.002>
- Weinberger, R., Seaman, M., Johnson, C., (2008a.) Suburbanizing the City: How
New York City Parking Requirements Lead to More Driving.
- Weinberger, R., Seaman, M., Johnson, C., Kaehny, J., (2008b.) Guaranteed Parking –
Guaranteed Driving.

Bilagor

Bilaga 1: Styr gamla p-tal ny bebyggelse?

Åsa Romson inom projektet FramPark, 2024-06-11, reviderad 2024-09-17

Analysfrågor och sammanfattande svar:

Hur länge kan parkeringsbehovet som bedöms i bygglov anses vara aktuellt?

Kort svar: Parkeringsstalet som använts för prövning av ett tidigare bygglov på tomten är inte i sig bindande för framtida lovprövningar. Det går däremot inte att ange hur länge en bedömning om parkeringsbehoven som görs som förutsättning för bygglov kan vara fortsatt relevant. Rimligt är att ha bedömningen vid bygglov i vart fall som grund under genomförandetiden för den detaljplan som bygglovet gäller. Men så länge bedömningen om parkeringsbehoven anses giltig för dagens förhållanden och det inte finns skäl att anta att behoven ändrats kan den vara aktuell. Däremot, om en helhetsbedömning kring parkeringssituationen visar att behoven är mindre så finns grund för kommunen att tillåta fastighetsägaren att ordna med färre parkeringsplatser. Detsamma gäller om stadens allmänna p-tal har ändrats.

Vilken skyldighet har fastighetsägare att teckna nytt p-köp efter att det ursprungliga avtalet löpt ut efter 25 år?

Kort svar: Ett avtal om parkeringsköp upphör efter den satta tiden, vanligtvis 25 år, om det inte förlängs. För fastighetsägaren kvarstår skyldigheten att ordna med parkering i skälig omfattning men kommunens kontroll av skyldigheten sker nu med tillsyn och andra parkeringslösningar, med annat antal platser, kan uppfylla de behoven som finns.

Vilka krav ställer PBL på ersättningsparkering när nybyggnation tar tidigare p-platser i anspråk?

Kort svar: Den befintliga fastighetens nuvarande behov av parkering behöver tillgodoses, men parkeringsplatser kan omlokaliseras och om det är en närliggande fastighet som haft parkeringsplatser på den tomt som bebyggs kan den fastigheten även hänvisas till att ordna parkering på sin egen eller annan närliggande fastighet.

Ger bygglovs anvisning om parkering på annan tomt i sig en särskilt rätt att få ha kvar just den parkeringslösningen?

Kort svar: Nej, den lösning för befintliga fastighetens parkeringsbehov som ligger till grund för bygglovet ger inte något särskilt skydd av själva bygglovsbeslutet, det är i stället p-lösningen som möjliggör bygglovet. Men, förutsättningen för bygglovsbeslutet är ofta ett avtal om p-köp eller en tomträttsupplåtelse, gemensamhetsanläggning eller servitut. Det är dessa instrument som kan ge ett sakrättsligt skydd för den befintliga fastighetens parkering på den närliggande fastigheten där exploatering nu är aktuell. Det är byggnadsnämnden som bestämmer vilka krav de ställer på bevis för att parkering som löses på närliggande fastighet är varaktig.

Kan nya bostadsexploateringar ges ansvar för att möjliggöra nya lägre parkeringstal (t ex genom mobilitetsavtal) för befintliga fastigheter vars parkeringsyta planläggs för nya bostäder?

Kort svar: Ja, en bostadsexploatör bör kunna ges 'rabatt' på p-talet för sitt projekt med mobilitetsinsatser för ersättningsparkering på liknande sätt som mobilitetsinsatser kan minska antalet platser som behövs för nya fastighetens eget behov. Avgörande är kommunens bedömning om mobilitetsinsatserna varaktigt minskar parkeringsbehovet för ersättningsplatserna.

Kan en tidigare parkeringsnorm som avspeglas i gällande detaljplan med vidhängande bygglovsbeslut ses som ett 'gynnande förvaltningsbeslut' som inte får ändras (kallas för att beslutet har negativ rättskraft)?

Kort svar: Parkeringsnormer för minimiantal p-platser/lgh är inte något enskilt beslut utan en generell policy, sådana har inte rättskraft mot enskilda. Tillämpning av policyn i ett enskilt projekt som innebär en bedömning om behov av antal parkeringsplatser och utpekande av lämplig parkeringslösning utgör en förutsättning för bygglov och är därför bindande för exploatören i byggskedet. Själva bygglovet är ett gynnande beslut för enskild och kommunen kan inte i efterhand ändra sig och neka exploatören de byggrätter som bygglovet ger, däremot kan exploatören ändra sig och inte alls bygga i så stor utsträckning som det söks lov för (men alltså inte bara stryka p-platserna från bygget). Om fastighetsägaren senare vill ändra användningen av p-ytorna kan den föreslå andra lösningar för att ordna med parkeringsbehoven, som kanske minskat eller ökat. Kommunen har då att göra en bedömning om de nya planerna gör att fastighetsägaren fortfarande uppfyller sin skyldighet att ordna med parkering i skälig utsträckning.

Analyserat material

Analysen har genomförts som en dokumentgenomgång av rapporter från de tidigare projekten SamPark (Roth m.fl., 2021) och KomPark (Romson, 2020) och de underlag som arbetades med där, samt senare underlag från SOU 2021:23 och Trivectors projekt Rikare Grannskap (Brunge m.fl., 2022). Det har gjorts en rättslig analys kring p-köp och av ny rättspraxis, nya kommunala anvisningar samt inhämtats kunskap från kommun- och myndighetsjurister.

Vad säger lagen: Binder tidigare parkeringsnorm nya planändringar?

I planprocessen med en ny exploatering där parkeringsytor för befintliga byggnader berörs har kommunen främst tre hänsyn att beakta; hänsyn till befintliga fastighetsrättsliga förhållanden, hänsyn till enskilda intressen samt hänsyn till de befintliga fastigheternas parkeringsbehov. Här beskrivs dessa hänsyn och några belysande rättsfall:

Hänsyn till särskilda fastighetsförhållanden

En ny detaljplan måste ta skälig hänsyn till befintliga bebyggelse-, äganderätts- och fastighetsförhållanden, PBL 4 kap 36 §. Finns det fastighetsrättsliga regleringar kopplade till den befintliga parkeringen, som servitut, tomträttsavtal, samfällighet eller avtal som på annat sätt gjorts bindande för parkeringsfastigheten, ska dessa respekteras och uppsägningar eller ändringar ske enligt särskild lagstiftning. Enbart att parkeringsfastigheten upplåter mark till enskilda personer för parkering ger ingen särskild rätt, upplåtaren kan i dessa fall säga upp sådant hyresavtal för ändring eller upphörande. Ett avtal om så kallat parkeringsköp löper inledningsvis ofta på 25 år, men kan efter det upphöra och lösningen förändras (SOU 1989:23 Parkeringsköp, u.å.). Hur avtalet ska vara utformat får kommunen avgöra från fall till fall. (jfr Didón m. fl. (maj 2011). Plan- och bygglagen (2010:900) en kommentar. Norstedts Juridik 8:9)

Att den befintliga parkeringsytan är anvisad som lämplig parkeringslösning i byggloven för den egna eller närliggande byggnader innebär inte i sig någon särskild rätt som skyddar parkeringen mot förändrad markanvändning.

En jurist på Boverket svarar så här på en direkt fråga om hur länge ett p-tal gäller:

8 kap. 9 § i sig gäller när en åtgärd ska vidtas, i normala fall när tomten ska bebyggas. Det kan också bli aktuellt om tomtytan ska omdisponeras genom att t.ex. parkeringsplatser tas bort. En ny bedömning ska i princip göras vid varje enskilt ärende om lov (även om bedömningen ofta blir densamma om situationen inte förändrats). Har parkeringstalet ändrats kan det leda till att olika bedömningar görs på samma tomt beroende på när åtgärden vidtogs. Så parkeringstalet som använts för prövning av det första lovet på tomten är inte i sig bindande för framtida lovprövningar.

Hänsyn till enskildas intressen

Enligt PBL ska hänsyn tas till både allmänna och enskilda intressen, PBL 2 kap 1 §. Kommunen har generellt en stor handlingsfrihet vid bedömning och avvägning mellan allmänna intressen, som miljö och bostadsbyggande, och enskilda intressen. Kommunen måste dock tydligt kunna visa att enskildas intressen tagits med i bedömningen, exempelvis genom utredningar och bedömningar av konsekvenser för enskilda intressen.

Boden-fallet - Dp Enen 1 och 2 i Boden, Umeå MMD 2017-03-12

Ett nytt bostadshus planerades centralt i Boden på en mark som delvis var parkeringsplats där Brf Kungsbron hyrde p-platser sedan det i deras bygglov hänvisats till den lösningen (dock utan att servitut eller. Hyresavtalet var däremot inte inskrivet som någon särskild nyttjanderätt på centrumfastigheten. Kommunen menade att p-frågorna skulle lösas i markanvisning- och bygglovsskedet och att det skulle finnas plats till Brf:ens p-behov. Domstolen upphävde dock detaljplanen då de ansåg att den inte skulle ge tillräckligt med p-platser för dagens behov inklusive den nya bebyggelsen, och att de lösa uppdragen att titta vidare på p-lösningar inte gav Brf:erna tillräcklig säkerhet om en lösning för sitt p-behov och därför skadade deras enskilda intressen. De fördelar som kunde vinnas med detaljplanen kunde därmed inte anses överväga de olägenheter som planen orsakade föreningen. Enligt mark- och miljödomstolens bedömning hade kommunen inte tagit sådan skälig hänsyn som föreskrivs i 4 kap. 36 § PBL.

ICA i Kungälv Dp. Kongahälla i Kungälv, MÖD 2013-12-05 i mål P 1584-13.

Tre sammanhängande detaljplaner skulle möjliggöra för bostäder och centrumändamål i Kungälv. Den ena planen berörde delar av besöksparkeringen för en större ICA-affär. 53 parkeringsplatser skulle försvinna samtidigt som den nya bebyggelsen skulle generera ett behov av nästan hundra nya parkeringsplatser. Planen angav att dessa parkeringsbehov skulle omhändertas i en av de andra detaljplanerna med ett parkeringshus c a 200 m från ICA:s ingång. Domstolen menade att även om ICA inte kan åberopa någon särskild rätt till kundparkeringen var god tillgång till parkering ett väsentligt intresse för den typ av verksamhet som ICA bedrev, och att den nya detaljplanen skulle inkräkta på detta intresse utöver vad som fick tålas. I fallet tydliggjorde också domstolen att även om frågan om parkering främst prövas i samband med bygglov måste det av en detaljplan framgå att det parkeringsbehov som planen genererar är möjligt att tillgodose.

Varje fastighetsägare ska ordna parkering i skälig utsträckning, men lösningarna kan ändras

Det ska på bebyggda tomter eller i närheten i skälig utsträckning finnas lämpligt utrymme för parkering, PBL 8 kap 9 § 4 p och 8 kap 10 §. Detta gäller vid planläggning men är även grund för byggnadsnämndens tillsyn över fastigheten, PBL 8 kap 2 §. Detta innebär att det vid exploatering inte kan tas bort så många befintliga p-platser att ägaren för de befintliga fastigheterna inte längre kan uppfylla sitt krav på att ha skälig tillgång till parkering. För en relativt nybyggd fastighet är skälig tillgång troligen det som fastslogs i bygglovet, men har det gått längre tid och området och behoven har ändrats så bör behovet utredas på nytt. Inför exploateringen görs då en parkeringsutredning av parkeringsbehoven för den befintliga fastigheten, bland annat kan denna titta på den befintliga parkeringens nuvarande användning. I bostadsområden kan information om hur stort bilinnehavet är bland de boende visa vilket parkeringsbehov som fastigheten har. Utredningen skulle även kunna visa om efterfrågan på parkering hålls uppe av låga p-avgifter.

I kommunens krav på fastighetsägare att tillse skälig tillgång på parkering ska fastighetsägare i samma läge bedömas lika (likhetsprincipen), dvs den aktuella

parkeringsnormen är riktmärke för både nybyggnation och befintlig bebyggelse. Om mobilitetsinsatser riktade till befintliga fastigheter bedöms minska parkeringsbehoven så kan exploitören som bygger nytt ges möjlighet att ordna mobilitetsinsatser¹, och i så fall behöver exploitören inte ersätta lika många parkeringsplatser i projektet.

*Stockholmsfallet – Dp Örtulandet 1 i Stockholm; Mark- och miljödomstolen
Nacka TR 2018-06-08, Mål nr P 4107-17*

Stadsbyggnadsnämnden beslutade om en ny detaljplan för en fastighet längs Åkehovsvägen i Bromma för att möjliggöra byggandet av sex punkthus med 95 lägenheter i huvudsak på en befintlig ytparkering. Det gamla bygglovet angav 128 p-platser för denna fastighets befintliga hyreslägenheter (kommunala bostadsbolaget) och grannfastighetens bostadsrätter (tidigare avknoppning från hyresfastigheten) tillsammans. Men den befintliga parkeringen hade 94 p-platser och fastighetsägarens utredning visade att 68 platser hyrdes av 60 olika hyresgäster i bostäderna på samma fastighet, 15 platser hyrdes av boende i grannfastighetens Brf, 6 platser användes för besök och 5 platser var vakanta.² Planbeskrivningen till den nya detaljplanen angav 0,4 som p-tal, med möjlighet till liten minskning för mobilitetsinsatser, i linje med Stockholm stads 'gröna p-tal'. Detta innebar att 66 platser ersätts för de befintliga hyresgästerna. Vakanta platser, dubbelplatser och platser för grannfastigheten räknades bort. Kommunen menade att parkering för de avknoppade Brf-lägenheterna inte hade servitut på fastigheten och att parkering kunde ordnas på den egna fastigheten. Kringboende överklagade detaljplanen och menade bland annat att mer parkering behövde tillföras projektet. Domstolen avslog överklagandena och menade att behovet av parkering, utifrån utredning och riktlinjer, var möjligt att tillgodose av planen. MÖD tog inte upp fallet för prövning.

Det har i andra rättsfall klargjorts att den parkeringslösning som närliggande fastigheter erbjuds kan ändras:

¹ Förslag till nya riktlinjer för ersättningsparkering i Stockholm stad

² Parkeringsutredning för kv Örtulandet 1, Stockholms hem 2017-01-13

Göteborgsfallet – Dp vid Distansgatan/Marconigatan i Göteborg; Mark- och miljödomstolen Vänersborgs TR 2020-12-02, mål nr 4241-19

Kommunfullmäktige i Göteborg antog 2018 en ny detaljplan för ca 430 bostäder samt ytor för centrumändamål vid Distansgatan/Marconigatan. Planområdet bestod till stor del av ytparkering som nyttjades av angränsande boende. Marken hade tidigare upplåtits med tomträtt till den stora angränsande Brf:en, men efter att det avtalet sagts upp och löpt ut hyrdes parkeringsplatserna på korta hyresavtal. Planen möjliggjorde för byggandet av ett större parkeringshus för att täcka alla de parkeringsplatser som de boende hyrde tidigare. Brf:en och boende klagade dock över att denna parkeringslösning för flertalet boende skulle innebära dyrare parkering längre bort, och de invände att Brf:en skulle ha problem att bekosta parkeringshuset.

Domstolen avslog överklagandet och uttalade att de klagandena inte har någon ovillkorlig rätt till fortsatt billiga parkeringsplatser och att det allmänna intresset att bebygga planområdet med ca 430 bostäder väger tyngre än klagandenas intresse av att behålla sina befintliga parkeringsplatser. Parkeringsfrågan ansågs tillräckligt belyst och hanterad i detaljplanen. Domen överklagades till MÖD som fastställde underrättens dom.

Även i ett tidigare mål i MÖD (*Mål: P 2029-18, 2019*) gällande detaljplan för 30 nya lägenheter i centrala Alingsås, fick boende i befintliga bostäder tåla att deras tidigare ytparkering blev hänvisad till en gemensamhetsanläggning tillsammans med de nya bostädernas parkering.

Bilaga 2: Effektsamband mellan bilparkering, tillgång och pris, och bilinnehav

Syfte

- Identifiera data på samband och elasticiteter mellan prissättning på parkering och bilinnehav.
- Identifiera samband mellan tillgång på parkering och bilinnehav.

Sammanfattning

Tillgången på parkeringsplatser liksom hur lättillgänglig och garanterad som tillgången på parkeringsplatsen upplevs påverkar valet av destination, beläggningsgrad för bilresor samt bilinnehav (Franco, 2020). Ett ökat utbud av parkeringsplatser medför ett ökat bilinnehav (Litman, 2024b).

Prissättning av parkeringsplatser som täcker kostnaden för att tillhandahålla parkeringen minskar vanligtvis bilägande och användning med 10-30 procent (Litman, 2024b). Prissättning av gatuparkering leder till lägre bilinnehav i de hushåll som ligger inom det område där åtgärden genomförs, jämfört med hushåll som ligger utanför.

En studie av 72 stadsdelar i Barcelona visade att reglering av gatuparkering var positivt relaterad till ökat bilinnehav, dvs tillgång till fler parkeringsplatser ökar bilinnehavet. För varje parkeringsplats som utbudet ökade med, så ökade bilinnehavet med 0,26 bilar, och totalt ökade genomförandet bilägandet i de studerade stadsdelarna med i genomsnitt 11 bilar per 1000 invånare.

Och tvärtom minskar bilinnehavet i bostadsområden med sämre parkeringsutbud. Det finns ett tydligt samband mellan garanterad parkeringsplats i anslutning till hemmet och att bil används för pendling till arbetet, även om avreseorten och destinationerna är någorlunda bra, eller mycket bra, försörjda med kollektivtrafik. En svensk studie av ett nybyggt bostadsområde visar på liknande resultat - med lägre parkeringstal så minskade bilinnehav med 19 procent i hushållen, och bilanvändningen med 25 procent.

En utvärdering av samband mellan avgiftsnivån för bostadsparkering och bilinnehav i Japan visar att parkeringsprisernas effekter på bilinnehav oftast är negativa. Värdet på elasticiteten varierar beroende på stadens storlek, som mest med 0,48 (absolut värde). För megastäder är elasticiteten alltid negativ för bilägandet, medan elasticiteten för medelstora eller små städer och byar är positiv för innehav av 1 bil och negativ för innehav av mer än en bil. Det innebär att när priset på parkering ökar, byter en del bilägare från att ha mer än en bil till en enda bil. En del bilägare i stora städer kan byta från en till ingen bil. Nettoeffekten av en ökning av parkeringsavgiften kan således vara att icke-bilägande ökar i megastäder och att enbilsägande ökar i andra typer av städer.

En annan studie beräknar den effekt som kostnaden för boendeparkering har på hushållens bilinnehav till en generell implicit priselasticitet för efterfrågan på bilinnehav på cirka -0,7. Boendeparkeringskostnader förklarar cirka 30 procent av skillnaden i bilinnehav mellan stadskärnan och perifera stadsdelar. En svensk kartläggning och analys av parkeringskrav och bilägande i 56 kommuner i Sverige visar på ett positivt samband mellan minimikrav på parkeringsplatser och bilinnehav inom kommuner av liknande typ där högre miniminormer är förknippade med högre andel bilinnehav, även om det finns många andra faktorer som påverkar bilägandet. 17-27 procent av variationen i bilinnehav förklaras av kommunens parkeringstal enligt analyserna.

Samtidigt visar en enkät till hushåll i fem nybyggda bostadsrättsföreningar i Lund att om parkeringen i områdena skulle regleras, genom högre avgifter, så skulle de flesta hushållen välja bort parkeringsgaragen men istället parkera på markplats eller längre ifrån bostaden, om möjlighet fanns. Studien drar slutsatsen att parkeringsefterfrågan vid bostaden för de undersökta hushållen är lägre än efterfrågan på bil. Det innebär att parkeringsprissättning behöver ske med ett helhetsperspektiv som beaktar och reglerar parkeringstillgång och -prissättning i ett större omland, för att undvika negativa effekter av att parkering omfördelas till andra platser.

När parkeringsplatsen vid bostaden säljs eller hyrs ut frikopplat från hyran eller köpet av bostaden, minskar bilinnehavet och efterfrågan på bilparkering med 10-20 procent, jämfört med om kostnaden för parkeringsplatsen vid bostaden är inbakad i kostnaden för bostaden (Litman, 2024a).

Bilinnehav påverkas av bebyggelsemiljön. Faktorer som vanligen kännetecknar stadskärnor som bebyggelsestäthet, närhet och funktionsblandning är således

viktiga faktorer som påverkar bilinnehav. Tillgång till parkering, och därmed hur tillgänglig bil är som färdmedelsval, har därför betydelse för bilinnehav. En studie av hur utbudet av boendeparkering påverkar det privata bilinnehavet för 770 slumpmässigt valda hushåll i New York City-regionen visar att utbudet av parkeringsplatser i hög grad är avgörande för hushållens beslut om bilägande. Det har större betydelse än faktorer som hushållens inkomster och demografiska egenskaper. Parkeringsplatser på uppfarter visade sig viktigare för bilinnehavet än tillgång på parkering i garage.

Många städer har avgiftsbelagd bilparkering men subventionerar samtidigt parkering, till exempel genom att tillhandahålla boendeparkeringstillstånd för gatuparkering. Parkeringstillstånd innebär således en subvention av boendeparkering, jämfört med kostnaden för annan parkering. En studie baserad på Amsterdam visar att själva köandet för att få parkeringstillstånd minskar hushållens bilinnehav, och att varje extra år av väntan på ett parkeringstillstånd minskade bilinnehavet med 2 procentenheter. Priselasticiteten för efterfrågan på bilinnehav av väntetiden för parkeringstillstånd är enligt denna studie $-0,8$.

Litteratursökning

Sökning i Science Direct, och vidareökning genom länkar till andra artiklar i de artiklar som sökningen genererat, och ytterligare länkar vidare från dessa osv. Sökbegrepp som använts är bl a:

"correlation" AND "parking " AND "car ownership"

"elasticities" AND "parking" AND "car ownership"

Sammanställning

Tillgången på parkeringsplatser liksom hur lättillgänglig och garanterad som tillgången på parkeringsplatsen upplevs påverkar valet av destination, beläggningsgrad för bilresor samt bilinnehav (Franco, 2020). Ett ökat utbud av parkeringsplatser medför ett ökat bilinnehav (Litman, 2024b). Det finns evidens också för att parkeringskostnaden påverkar bilinnehav (Franco, 2020). Policy för planering av parkering, markanvändning och trafik hänger samman - ett rikligt utbud av parkeringsplatser skapar mer utspridd och bilberoende markanvändning, och uppmuntrar till ökat bilinnehav och ökad bilanvändning (Litman, 2024b).

Verktyg som "The Smart Location Mapping (www.epa.gov/smartgrowth/smartlocation-mapping) kan användas för att förutsäga hur bilinnehav och bilanvändning varierar beroende på plats (Litman, 2024b).

En studie har undersökt effekten av parkeringsregler på bilinnehav, med fokus på införandet av avgiftsbelagd parkering i ett större europeiskt stadsområde, nämligen Barcelona, som introducerade en stadsomfattande parkeringsregleringspolicy (känd som ÀREA) med syfte att begränsa trafikstockningar (Albalade & Gragera, 2020). Baserat på data för 72 stadsdelar uppskattades den kausala effekten av förändringar i parkeringsregler för antalet ägda bilar. Regelförändringen innebar införande av parkeringsreglering som tog bort besökarens tillgång på gratis gatuparkering. Istället omfördelades parkeringsplatserna till boende genom utfärdande av boendeparkeringstillstånd. Regleringen av parkeringsplatser på gatan ("vid trottoarkant", curbside parking) visade sig vara positivt relaterad till ökat bilinnehav, dvs tillgång till fler parkeringsplatser ökar bilinnehavet. För varje parkeringsplats som utbudet ökade med, så ökade bilinnehavet med 0,26 bilar, och totalt ökade genomförandet bilägandet i de studerade stadsdelarna med i genomsnitt 11 bilar per 1000 invånare.

I en studie av valet mellan bilinnehav och bildelning undersöktes det komplexa förhållandet mellan detta beslut, den byggda miljön och hur attityder kopplade till resande ser ut. Studien visar att människor från alla attitydprofiler, dvs oavsett attityder kopplade till resande, äger färre bilar i mer centrala stadsdelar än i mer förortsområden (Laviolette m.fl., 2024). Faktorer som vanligen kännetecknar stadskärnor som bebyggelsestäthet, närhet och funktionsblandning är således viktiga faktorer som påverkar bilinnehav.

En studie av i vilken utsträckning som åtgärder som begränsar användningen av privata fordon, såsom parkeringsregler på gatan och införandet av lågemissionszoner, främjar användning av bilar med lägre utsläpp och främjar en övergång till mer hållbara transportsätt i staden Madrid visar att sådana åtgärder uppmuntrade medborgarna att byta till mer hållbara transportsätt. Resultaten visar också att medborgare som har bilar med lägre utsläpp är mer ovilliga att övergå till kollektivtrafik eller aktiva transportsätt på grund av de fördelar som fanns kopplade till ägandet av dessa fordon, såsom möjligheten till gratis parkering (Gonzalez m.fl., 2022).

En svensk kartläggning och analys av parkeringskrav och bilägande i 56 kommuner i Sverige, som utvecklade och jämförde två olika metoder för att jämföra parkeringsnormer i kommuner, visar på ett positivt samband mellan minimikrav på parkeringsplatser och bilinnehav inom kommuner av liknande typ (McAslan & Sprei, 2023). Analysen visar generellt ett positivt, men inte statistiskt signifikant, samband mellan miniminormer och bilinnehav i vårt urval av svenska kommuner, dvs att högre miniminormer är förknippade med högre andel bilägande, även om det finns många andra faktorer som påverkar bilägandet. 17-27 procent av variationen i bilinnehav förklaras av kommunens parkeringstal enligt studien (McAslan & Sprei, 2023).

Och tvärtom minskar bilinnehavet i bostadsområden med sämre parkeringsutbud (Christiansen m.fl., 2015). Det finns ett tydligt samband mellan garanterad parkeringsplats i anslutning till hemmet och att bil används för pendling till arbetet, även om avreseorten och destinationerna är någorlunda bra, eller mycket bra, försörjda med kollektivtrafik (Weinberger, 2012). Antonson et al. fann att i ett nybyggt område med tillämpning av lägre parkeringstal så minskade bilinnehav med 19 procent i hushållen, och bilanvändning med 25 procent (Antonson m.fl., 2017).

En studie av den påverkan som bilägande har för att förklara bilanvändning visar ett tydligt samband mellan bilägande och den byggda miljön, där den byggda miljön har en tydlig inverkan på bilägandet. Särskilt gäller detta tillgänglighet till bil och avstånd till parkering, samt avståndet mellan bostaden och närmaste järnvägsstation (Van Acker & Witlox, 2010). Tillgänglighet till bil har i sin tur koppling till parkeringstillgång och avstånd till parkering,

En litteraturstudie av det svenska bilsamhällets och parkeringsplaneringens utveckling identifierar problem som kan finnas med att använda parkering vid bostaden som styrmedel för att minska bilinnehav (Kerttu, 2014).

Frågeställningarna undersöks genom en inventering av parkeringar, uthyrning och lägenhetsbestånd i 11 nybyggda bostadsrättsföreningar i Lund, samt en enkätundersökning av hushållen i fem av de mest centralt lokaliserade av dessa områden. Enkätsvaren tyder på att om parkeringen i områdena skulle regleras, genom högre avgifter, skulle de flesta hushållen välja bort parkeringsgaragen och istället parkera på markplats eller längre ifrån bostaden, om möjlighet fanns. Några hushåll skulle överväga att flytta och några att minska sitt bilinnehav. Studien drar slutsatsen att parkeringsefterfrågan vid bostaden för de undersökta hushållen är lägre än efterfrågan på bil, vilket medför en risk att höjda parkeringsavgifter som

styrmedel mot minskad bilanvändning kan leda till att bilparkeringen istället flyttas till omkringliggande närområden.

I stadsdelar med ett betydande utbud av kollektivtrafik och där invånarna har kollektivtrafikkort så är bilinnehavet lägre. Ju större befolknings- och bostadstäthet i ett område desto mindre bilinnehav i bostadsområden (Gonzalez m.fl., 2021).

En utvärdering av samband mellan avgiftsnivån för bostadsparkering och bilinnehav i Japan visar att parkeringsprisernas effekter på bilinnehav är negativa och statistiskt signifikanta, åtminstone på 10-procentsnivån (Seya m.fl., 2016). Den absoluta priselasticiteten av parkeringsavgift för bilägande är som mest 0,48, vilket anges som ganska litet (dvs. oelastiskt). Elasticitetsvärdet varierar beroende på stadens storlek. För megastäder är elasticiteten alltid negativ för bilägandet, medan elasticiteten för medelstora eller små städer och byar är positiv för enbilsägande och negativ för ägandet av mer än en bil. Det innebär att när priset på parkering ökar, kan vissa människor byta från mer än en bil till en bil och vissa människor i megastäder kan byta från en till noll bilar. Nettoeffekten av en prisökning kan vara att icke-bilägande ökar i megastäder och att enbilsägande ökar i andra typer av städer.

En annan studie visar att effekten av kostnaden för boendeparkering på hushållens bilägande generellt är en implicit priselasticitet för efterfrågan på bilägande som är cirka - 0,7 (Ostermeijer m.fl., 2019). Studien visar också att boendeparkeringskostnader förklarar cirka 30 procent av skillnaden i bilägande mellan stadskärnan och periferin.

Många städer har avgiftsbelagd bilparkering men subventionerar samtidigt parkering, till exempel genom att tillhandahålla boendeparkeringsstillstånd för gatuparkering. Parkeringsstillstånd innebär således en subvention av boendeparkering, jämfört med kostnaden för annan parkering. En studie baserad på Amsterdam visar att köer för parkeringsstillstånd minskar hushållens bilägande (Groote m.fl., 2016). Varje extra år av väntan på ett parkeringsstillstånd minskar bilägandet med 2 procentenheter i Amsterdam. Priselasticiteten för efterfrågan på bilar är - 0,8. Den årliga välfärdsförlusten på grund av underprissatt boendeparkering är 270 euro per tillstånd och 3,5 miljoner euro i hela staden. Studien visar vidare att tillhandahållandet av parkeringsstillstånd har ojämna fördelningseffekter: rika hushåll är fem gånger mer benägna än fattiga hushåll att få dessa (implicita) parkeringssubventioner.

En studie av hur utbudet av boendeparkering påverkar det privata bilägandet för 770 hushåll som slumpmässigt valts ut från en resvaneundersökning avseende hushåll i New York City-regionen (Guo, 2013). Studien mäter hushållens fullständiga parkeringsutbud, inklusive garagestorlek, uppfartsplatser och tillgänglighet för gatuparkering, med hjälp av Google Streetviews och Bing Maps. Hela urvalet delades in i två undergrupper: hushåll med parkering utanför gatan och hushåll med enbart parkering på gatan. Resultaten varierar mellan olika typer av parkeringsplatser. För hushåll som inte parkerar på gatan utan i garage t ex är det tre variabler som visar sig signifikanta för bilinnehavet: inkomst, antal körkort och avståndet till tunnelbanan. Tillgång på gatuparkering var också en betydelsefull faktor för hushåll som inte hade tillgång till parkering på gatan. 125 hushåll med bara en bil men flera parkeringsmöjligheter kring bostaden undersöktes och de var 2,5 gånger mer benägna att parkera på gator istället för inne i ett garage. Med största sannolikhet väljs gatuparkering eftersom det erbjuder en högre bekvämlighet.

Resultatet visar att utbudet av parkeringsplatser i hög grad är avgörande för hushållens beslut om bilägande. Det har större betydelse än faktorer som hushållens inkomster och demografiska egenskaper. Parkeringsplatser på uppfarter visade sig viktigare för bilägandet än garage, förmodligen för att många boende i det studerade området inte använde garage för sin bilförvaring.

Att utbudet av boendeparkering påverkar det privata bilinnehavet innebär att regler för boendeparkering kan användas som en strategi för att styra efterfrågan på olika färdssätt och påverka resbeteendet. Effektsambanden är kontextberoende och bedöms variera mellan olika städer men bedöms vara generellt överförbara till städer där det i allmänhet råder brist på parkeringsplatser och där det finns ett varierat utbud av boendeparkeringstyper.

En studie har gjorts av i vilken utsträckning som bilinnehav påverkas av genomförandet av transportpolicy med syfte att främja mer hållbart resande och minska biltrafik i centrum i Madrid, genom reglering av gatuparkering och genomförandet av en lågemissionszon) (Gonzalez m.fl., 2021). Resultaten tyder på att bebyggelsemiljön spelar en viktig roll för att förklara trender i bilägande. Dessutom verkar en policy som syftar till att avskräcka från användning av privata fordon avskräcka hushållen från att köpa bilar. Studiens resultat visar att tillgången till privata parkeringsplatser är en viktig egenskap som i hög grad verkar påverka bilägandet. 100 procent av hushållen med privat parkering hade minst en bil. Antalet bilar per hushåll var vanligtvis högt när hushållet hade

tillgång till en privat parkering. Hushåll utan tillgång till privat parkering hade i en del fall inte bil men mer än hälften av hushållen i urvalet som saknade egen parkering hade minst en bil. En slutsats är att prissättning av gatuparkering leder till lägre bilinnehav i de hushåll som ligger inom det område där åtgärden genomförs, jämfört med hushåll som ligger utanför.

När parkeringsplatsen vid bostaden säljs eller hyrs ut frikopplat från hyran eller köpet av bostaden, minskar bilinnehavet och efterfrågan på bilparkering med 10-20 procent, jämfört med om kostnaden för parkeringsplatsen vid bostaden är inbakad i kostnaden för bostaden (Litman, 2024b).

En studie baserad på den norska resvaneundersökningen av hur varierande parkeringstillgång, i termer av att begränsa antalet parkeringsplatser eller placera dem på längre avstånd från bostad eller målpunkt, påverkar resmönster och bilinnehav visar att tillgång till privat eller reserverad parkering (t ex arbetsplatsparkering) tredubblar sannolikheten för bilinnehav (Christiansen m.fl., 2017) (Hjorthol m.fl., 2014).

Prissättning av parkeringsplatser som täcker kostnaden för att tillhandahålla parkeringen minskar vanligtvis bilägande och användning med 10-30 procent (Litman, 2025.).

Övrigt

Beslutet att äga en bil är vanligtvis resultatet av en blandning av förändringar i socioekonomi, bostadsläge, demografi eller individers preferenser. Dessa förändringar påverkar inte bilinnehavet omedelbart utan har en eftersläpning i tiden, eller inträffar ibland i väntan på framtida händelser. En studie av hur några av de vanligaste prediktorerna för bilinnehav förändras över åren och hur stor inverkan de faktiskt har i sitt beslut att äga en bil visar att effekten av dessa vanliga prediktorer förändras över tid och även vilken relation de har till bilinnehav (Van Kampen m.fl., 2022).

En studie av KTH och Trafikutredningsbyrån (Henriksson m fl, 2024) av hur flexibla parkeringstal och mobilitetstjänster kan påverka resvanor och minska privatbilism i anslutning till flerfamiljshus i storstäder gjordes genom en långtidsutvärdering 2020-2024 i nybyggda bostadshus med flexibla parkeringstal. Utvärderingen omfattade såväl boende som flyttade in i de då nybyggda lägenheterna ca 2017-2020, aktörer som då inrättade fordonspooler och andra

mobilitetstjänster samt parkeringsutbudet i och kring fastigheterna. Betydelsen av olika modeller för bilpooler studerades, till exempel om bilarna varit eldrivna eller ej samt om bilpoolerna varit tillgängliga endast för de boende i fastigheten eller öppna bilpooler också för boende i närområdet. Studiens resultat visar att det tar tid att utveckla och stabilisera bilpoolerna respektive förändra resmönster, och att bilpooler då kan ha tydlig potential att ersätta privata fordon och minska behovet av parkering. De boendes användning av tjänsterna steg gradvis under ett par år efter inflyttning, allt eftersom de vände sig vid hur delad mobilitet kunde fungera för dem. Bilpoolerna verkade ha större chans att få vara kvar över tid i de bostadsprojekt som var hyresfastigheter. Det lägre antalet parkeringsplatser bidrog till ett lägre bilinnehav i båda de studerade bostadsrättsföreningarna. Samtidigt fanns kring bägge de studerade husen gott om lediga parkeringsplatser i området. En slutsats är att utbud av parkering i närområdet också behöver ses över och minskas för att bilinnehavet ska minska. Intervjuade som gjort sig av med egen bil angav i flera fall att de tröttnat på att leta efter parkering på gator i närområdet efter det att de gjort sig av med eller inte fått tillgång till egen parkeringsplats på egna fastigheten. För högt pris på privat parkering angavs också som ett av flera skäl att välja bilpool.

Ytterligare aspekter för att etablera framgångsrika bil- och cykelpooler i städer och som studien pekar på är lokaliseringen som påverkar hur bekvämt det är för boende att använda dem, och hur bilpoolen ska sättas samman. Fordon som medger låga timpriser och högt pris för parkering för privata bilar ger mycket större bilpoolsanvändning. Prisbilden påverkar boendes inställning till att avstå från egen bil. Ett val är om bil- och cykelpoolen ska vara exklusiv för de boende eller öppen även för andra i närområdet. Öppna pooler kan öka total användning. En sluten bilpool enbart för de boende kan ge större trygghet och bättre tillgänglighet till bilar, och visade sig vara kopplat till att bostadsrättsföreningar förlängde tjänsten. Med noggrann planering och långsiktigt stöd har bilpooler potential att ersätta privat biläggande, vilket minskar efterfrågan på parkeringsplatser och främjar hållbart resande. För cykelpooler är säkerhet en viktig aspekt för att minska problem med cykelstölder.

Slutligen betonas kommunikation med och engagemang bland de boende som en viktig faktor för att öka användningen. Kommuner kan tillsammans med fastighetsägare, erbjuda information om demonstrationer av mobilitetstjänster. I studien framgick att boende innan flytt inspirerats av byggaktörens reklam.

Bilaga 3: Fallstudieområden, resultat och analys

Metodutvecklingen, som utgör kärnan i forskningsprojektet, bygger på insikter från analyser av utvalda fallstudieområden, primärt Mandolingatan och Västra Järnbrott/Käppen. I projektets inledning identifierades flera områden som möjliga underlag för fallstudier. Efter det inledande arbete stod det klart att brist på tillförlitliga parkeringsdata i flera områden medförde att det fortsatta arbetet och analyserna fokuserades på två områden, Mandolingatan och Västra Järnbrott/Käppen. Detta kapitel presenterar de utvalda områdena och beskriver dem utifrån lokala förutsättningar, Göteborgs stads tillgänglighetsmått samt redovisar resultat från analyserna.

Fallstudieområden

Urvalet av fallstudieområden har gjorts utifrån tillgång till relevanta data såsom uppgifter om före- och efterläge, bilinnehav, beläggning och parkeringsnyttjande. Även olika typer av förändringar i parkeringsavgift, upplåtelseform, genomförda eller planerade mobilitetsåtgärder samt Göteborgs Stads tillgänglighetsmått har vägts in. En förutsättning för att inkludera ett område i studien har varit att det finns tillräckligt robust underlag för att möjliggöra en analys samt stöd för slutsatser. Samtidigt har ambitionen varit att i den mån det varit möjligt, välja områden som skiljer sig åt och representerar olika typer av förutsättningar när det gäller läge i staden, parkeringslösningar och tillgänglighet.

Inledningsvis identifierades ett antal potentiella områden. Dessa omfattade Beväringsgatan, Bredfjällsgatan, Eriksberg, Litteraturgatan, Mandolingatan och Västra Järnbrott/Käppen.

Beväringsgatan är ett av Poseidons bostadsområden i Kviberg i östra Göteborg som omfattar 250 nyproducerade lägenheter med byggår från 2019 och 458 befintliga. På Beväringsgatan har det skett en prishöjning samt ändrad upplåtelseform till tillståndsparkering.

Bredfjällsgatan (2-66) ingår i Bostadsbolagets område *Hammarkullen* (Bostadsbolaget, 2024). Området omfattar 856 lägenheter med byggår 1969-70. I samband med stängning av ett parkeringsgarage med 187 fasta platser erbjöds i stället tillståndsparkering på en närliggande grusad yta intill Hammarkullehallen.

Samtliga fastigheter på Bredfjällsgatan (2-66) är hänvisade till tillståndsytan med 231 platser varav 10 platser kan hyras av externa kunder.

Eriksberg är ett av Bostadsbolagets områden på Hisingen med byggnadsår 2000 - och omfattar 743 lägenheter på gatorna Fritjof Anderssons gata (2), Monsungatan (56-64), Styrfarten (1, 4, 12, 16-18), Ostindiefararen (24, 44). 2023 sadades befintliga parkeringsavtal upp för att under 2024 införa tillståndsparkering. Då förändringen av upplåtelseform genomfördes under forskningsprojektets gång fanns det inte tillräckligt med tillgängliga data över tid för de tänka analyserna.

Litteraturgatan är ett område på Hisingsbacka med pågående byggprojekt av Framtiden byggutveckling som när de är färdiga kommer att ägas och förvaltas av Poseidon. Bostäderna byggs på befintliga markparkeringar som i stället samlas i parkeringsanläggningar.

Mandolingatan, beläget nära Västra Järnbrott/Käppen i Västra Frölunda, är ett område med goda kommunikationer och tillgång till service. På Mandolingatan har markparkering bebyggts med nya bostäder och parkeringarna har ersatts av parkeringshus.

Västra Järnbrott/Käppen utgör ett område i Västra Frölunda där 1 011 markparkeringsplatser 2019 övergick från fasta platser till tillståndsparkering. Området erbjuder en bra möjlighet att undersöka hur efterfrågan på parkering påverkar av införande av tillstånd. Området har goda kommunikationer samt tillgång till service.

Tillgänglighetsmått

Utöver de lokala förutsättningarna i fallstudieområdena, såsom bebyggelse, parkeringsutbud och planerade förändringar, har även områdets läge och tillgänglighet i staden stor betydelse för bedömningen av parkeringsbehov. Tillgängligheten påverkar hur lätt det är att resa med kollektivtrafik, cykel eller till fots, vilket i sin tur påverkar hushållens behov av att äga bil.

För att kunna jämföra studieområdena och sätta resultaten i ett större sammanhang användes Göteborgs stads tillgänglighetsmått. Måttet ger en samlad bild av tillgången till kollektivtrafik, service och andra viktiga målpunkter. I tabellen nedan redovisas områdenas värden tillsammans med ett referensvärde som motsvarar genomsnittet för Göteborg. Samtliga fallstudieområden ligger i nivå

med eller över genomsnittet, vilket innebär att de redan i dag har relativt goda förutsättningar för resor med hållbara färdstätt.

Tabell 1 Sammanställning av tillgänglighetsmått för fallstudieområdena. Längst ner i tabellen finns referensvärden i form av genomsnitt för hela Göteborg. Bredfjällsgatan ligger under snittet för indikatorn Hållbara färdstätt, gång och cykel. För gång ligger Beväringsgatan, Bredfjällsgatan och Eriksberg under snittet. Skalan går från 0-5.

Fallstudieområde	Hållbara färdstätt	Gång	Cykel	Kollektivtrafik
Beväringsgatan	3.6	2.3	3.8	4.3
Bredfjällsgatan	3.2	2.1	3.7	4.1
Eriksberg	3.5	2.3	4.1	3.9
Litteraturgatan	4.2	2.4	4	4.1
Västra Järnbrott/Käppen*	3.9	3.3	4.3	4.3
Mandolingatan*	4	3.3	4.2	4.7
Referensvärde: Genomsnitt för Göteborg	3.3	2.4	3.8	3.7

* Områden som valdes ut för fortsatt analys

Tillgänglighetsmättet kan även visa var det finns potential för förbättringar. Potentialen pekar ut områden med låg tillgänglighet och stor befolkning, där åtgärder kan få särskilt stor effekt. De värden som redovisas avser dagens befolkningsnivå. Om befolkningen ökar till följd av nybyggnation kan tillgänglighetsindexet försämrans, om inte åtgärder genomförs samtidigt som stärker möjligheten att resa hållbart.

Tillgänglighetsmättet är en viktig del av steg 4 i metoden. I detta steg prövas om en planerad utbyggnad förbättrar tillgängligheten så pass mycket att det kan påverka bilinnehavet och därmed behovet av ersättningsparkering. Logiken är att bättre tillgång till hållbara färdstätt kan minska behovet av bil och parkering.

Steg 4 kan tillämpas när följande villkor är uppfyllda:

1. Utbyggnaden sker i ett område som enligt det sammanvägda tillgänglighetsmättet för hållbara färdstätt har betyget acceptabel (3), god (4) eller mycket god (5). Om värdet är lägre än 3 bedöms förutsättningarna vara för svaga och osäkerheten för stor för att metoden ska användas.

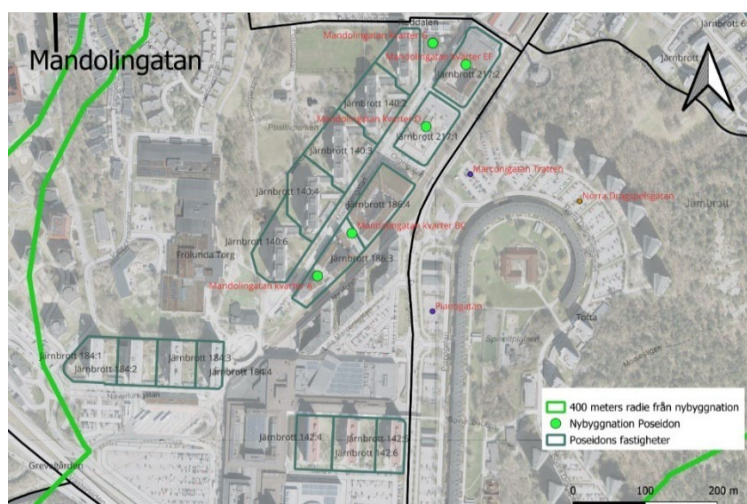
2. Utbyggnaden bidrar till en tydlig förbättring av tillgängligheten, till exempel genom nya målpunkter eller förbättrade möjligheter att resa med hållbara färdmedel.
 - a. Vid större stadsomvandlingar, där nya funktioner och förbättrad kollektivtrafik tillkommer, kan tillgänglighetsbetyget höjas med ett eller två hela steg. Hela steg används för att göra bedömningen tydlig och enkel att följa upp.
 - b. Vid mindre nybyggnation krävs att området redan ligger nära nästa betygsnivå (högst 0,2 enheter från nästa nivå) för att en uppjustering ska vara rimlig. Mindre projekt har begränsade möjligheter att påverka tillgängligheten i grunden.

Genom att koppla justeringen av parkeringsbehovet till förändringar i tillgänglighet säkerställs att minskade parkeringstal bygger på faktiska förbättringar i mobilitetsförutsättningarna.

Mandolingatan

Mandolingatan är beläget i Västra Frölunda och är ett av Poseidons bostadsområden. I närområdet finns god tillgång till såväl samhällsservice, handel, skolverksamhet och ett stort utbud av kultur, sport och rekreationsområden. Inom några hundratals meter ligger service- och samhällsfunktioner såsom Frölunda torg och Kulturhus. Närhet finns också till grönska och rekreationsområden.

Mandolingatan utgörs av dels en befintlig byggnation från 60-talet, dels nyproduktion som byggs på parkeringsplatser 2020–2026, sista kvarteret planeras stå färdigt 2026. I dagsläget uppgår antalet lägenheter till cirka 1 400, då inräknat både befintliga fastigheter och nyproduktionen. Figur 1 visar en översiktlig områdesbild av Mandolingatan



Figur 1 Områdesbild av Mandolingatan. Den övre delen visar en konceptbild över hur Mandolingatan kommer förändras i takt med nyproduktion på befintliga parkeringsytor. De låga, gula husen med grönt tak utgörs av fastigheter som byggts/ska byggas på parkeringsytor. Den nedre bilden visar Poseidons fastigheter på Mandolingatan, Näverlursgatan samt Marconi gatan

Den parkeringsyta som tagits i anspråk för den nya bebyggelsen omfattar cirka 490 parkeringsplatser. I samband med nybyggnationen byggdes även två anläggningar, markparkering samt besöksparkeringar för att tillgodose kraven på parkering, anläggningar som i dagsläget har en hög vakansgrad.

På Mandolingatan har följande förändringar har införts:

- Tillståndsparkering
- Prisförändring

- Byggnation på befintliga parkeringsplatser

Utgångsläge- parkeringssituation före nybyggnation

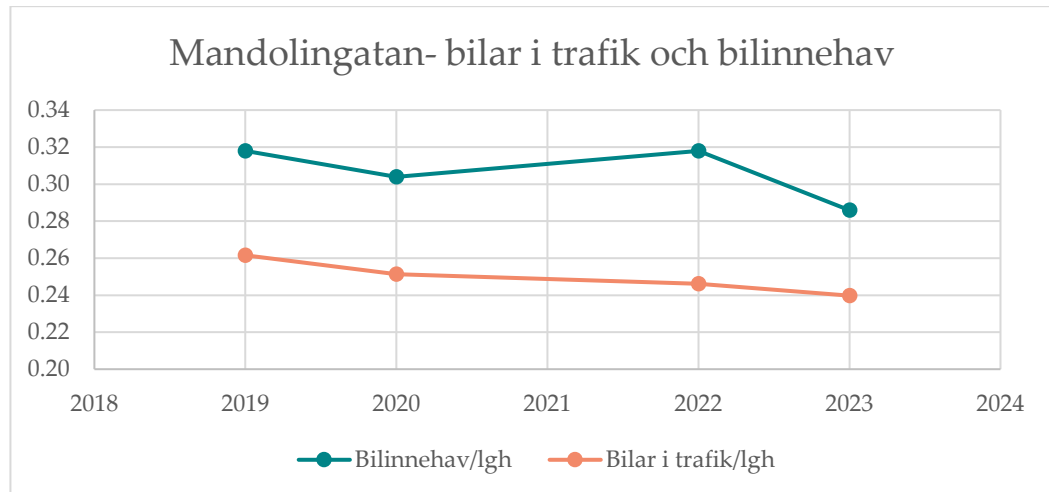
Före nybyggnationen på Mandolingatan uppvisade parkeringarna en vakansgrad på cirka 30 procent. Tillgången motsvarade då cirka 0,63 parkeringsplatser per lägenhet, medan det faktiska nyttjandet uppgick till cirka 0,42 parkeringsplatser per lägenhet. Detta indikerar en överkapacitet redan i utgångsläget, där en betydande andel av platserna inte användes.

I de initiala skedena inför bebyggelsen genomfördes en utredning av parkeringsbehovet. Enligt de dåvarande beräkningarna uppgick parkeringsbehovet för de befintliga lägenheterna till 482 platser, varav cirka 330 var uthyrda. I samband med planeringen av nybyggnationen beräknades det totala parkeringsbehovet, inklusive både befintliga och tillkommande bostäder, till närmare 900 platser enligt gällande parkeringstal. Denna nivå avsåg att kompensera för bortfall av befintliga platser samt möta efterfrågan från både befintligt och nytt bestånd.

Efter avdrag baserade på faktorer såsom tillgång till kollektivtrafik och mobilitetsåtgärder reducerades behovet till cirka 600–700 platser. I dessa beräkningar togs dock inte hänsyn till den redan höga vakansgraden i utgångsläget eller till förändringar i parkeringspriser. Under perioden ökade parkeringsavgifterna från cirka 300 kronor per månad till omkring 1 200 kronor per månad, vilket är en förändring som kan påverka efterfrågan.

Bilnehav och efterfrågan

Efter genomförd nybyggnation uppgår tillgången till cirka 0,48 parkeringsplatser per lägenhet. Detta parkeringstal avser både befintligt och nyproducerat bestånd. Samtidigt visar data över bilnehav att det faktiska behovet är väsentligt lägre. Enligt uppgifter baserade på statistik från Statistiska centralbyrån uppgår bilnehavet till cirka 0,29 bilar per lägenhet. Figur 2 visar utvecklingen av bilnehav per lägenhet och bilar i trafik per lägenhet under perioden.



Figur 2 Översikt av bilinnehav per lägenhet och bilar i trafik per lägenhet för fastigheterna på Mandolingatan mellan åren 2019 och 2023. Under den här perioden har nybyggnation skett och siffrorna är justerade efter ökat antal lägenheter. Bilar i trafik visar på en nedåtgående trend. Bilinnehavet som även omfattar avställda fordon visar på en tydligare nedåtgående trend mellan 2022 och 2023.

Mellan åren 2019 och 2023 syns en nedgång i både bilar i trafik och totalt bilinnehav. Mellan åren 2022 och 2023 ses en tydligare nedgång i det totala bilinnehavet, vilket kan vara en effekt av de prisjusteringar som genomförts för parkeringarna har fått genomslag på avställda fordon.

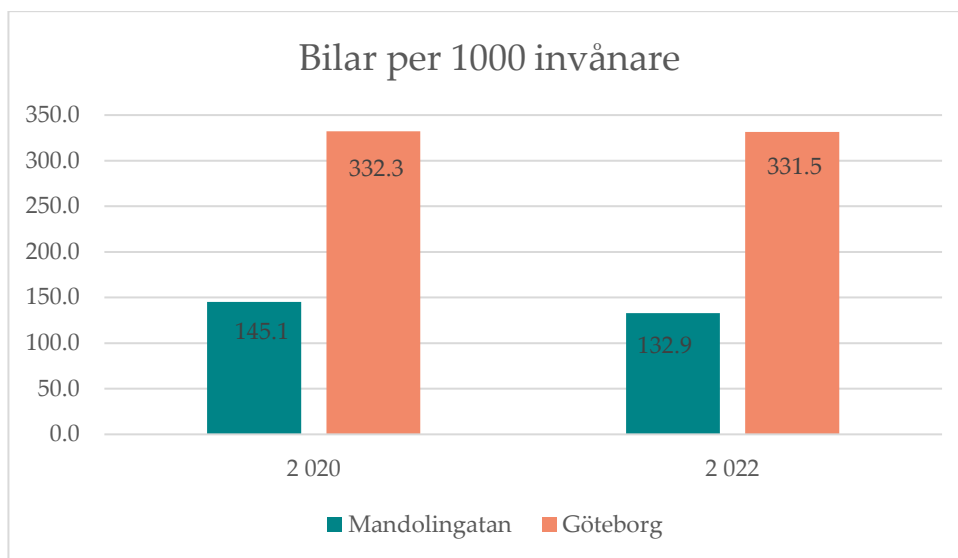
Om analysen avgränsas till de nybyggda fastigheterna framgår att bilinnehavet är ännu lägre, omkring 0,23–0,24 bilar per lägenhet under perioden 2022–2023.

Då p-talet för hela Mandolingatan är 0,48 platser per lägenhet innebär det en överkapacitet på cirka 0,19–0,25 platser per lägenhet satt i relation till fastigheternas bilinnehav.

Bilar per tusen invånare

För att få en djupare förståelse av bil- och parkeringssituationen på Mandolingatan har två år, 2020 och 2022, analyserats och satts i relation till motsvarande siffra för Göteborg. Antal bilar per tusen invånare på Mandolingatan är cirka 145–133, vilket motsvarar cirka 40 procent av Göteborgs nivå på cirka 332 bilar per tusen invånare.

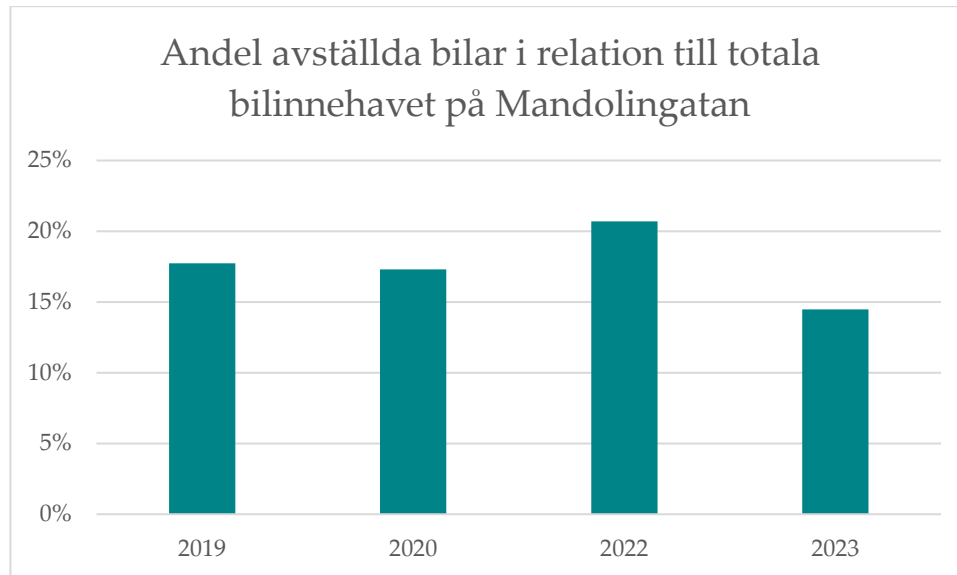
Antalet bilar per tusen invånare är stabilt för Göteborg under de två mätåren medan Mandolingatan uppvisar en minskning mellan 2020 och 2022, se figur 3 nedan.



Figur 3 Bilar per tusen invånare. Mandolingatan ligger betydligt lägre med 145-133 bilar per tusen invånare jämfört med hela Göteborg där motsvarande siffra är cirka 332 bilar per tusen invånare

Avställda bilar

En analys av utvecklingen mellan 2019 och 2023 visar att andelen avställda bilar i relation till det totala bilinnehavet har minskat över tid. År 2019 utgjorde avställda fordon cirka 18 procent av det totala bilinnehavet, medan motsvarande andel år 2023 uppgick till cirka 14 procent. Under perioden noteras en temporär uppgång år 2022, då andelen avställda bilar uppgick till cirka 21 procent, se figur 4.



Figur 2 Figuren visar hur många procent av bilnehavet på Mandolingatan som utgörs av avställda fordon. Andelen avställda går från 18 procent 2019 ner till 14 procent 2023.

Samtidigt har antalet lägenheter ökat från cirka 780 till strax över 1 400. Trots denna ökning syns en minskning i andelen avställda bilar, vilket kan indikera att förändringarna i avgift och upplåtelseform har haft genomslag och gjort det mindre attraktivt att ha en avställd bil. Trots variationen över enskilda år är den övergripande utvecklingen nedåtgående, med en minskning om cirka fyra procentenheter mellan 2019 och 2023.

Finns det parkeringsflykt?

Samtidigt som förändringar i bilnehavet observeras har parkeringsförutsättningarna förändrats. Området har gått från förhyrda platser till tillståndsparkering och parkeringsavgifterna har höjts. Under byggperioden (2020–2021) erbjöds de boende tillfälligt möjlighet att parkera i närliggande Västra Järnbrott/Käppen, där avgifterna är lägre. En relevant frågeställning har därför varit om detta lett till parkeringsflykt.

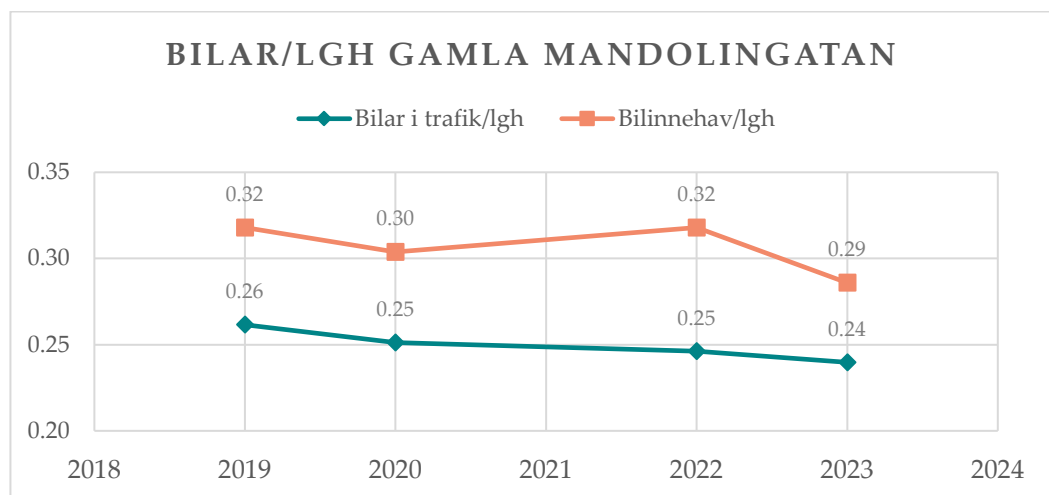
Det har inte kunnat påvisas någon betydande parkeringsflykt från Mandolingatan till omgivande parkeringar. Efter genomgång av registreringsuppgifter för fordon parkerade i Käppen har det konstaterats att endast ett fåtal kan kopplas till hushåll på Mandolingatan. Någon betydande parkeringsflykt till andra områden har heller inte kunnat konstaterats.

Den låga nyttjandegraden av parkeringarna kan därmed inte förklaras av att boende parkerar i andra områden, utan indikerar att parkeringskapaciteten är överdimensionerad i förhållande till behovet.

Befintligt bestånd - Gamla Mandolingatan

Tidigare analyser har omfattat hela området, men projektet har även analyserat de befintliga fastigheterna. Detta är relevant eftersom hushåll i nyproduktion anpassar sig till nya förutsättningar, medan förändringar i befintligt bestånd innebär en anpassning över tid.

För de befintliga fastigheterna visar analysen att bilinnehavet är lågt och har minskat över tid. Under perioden 2019–2023 har bilinnehavet minskat från cirka 0,32 till 0,29 bilar per lägenhet, med en tillfällig uppgång 2022 följt av en nedgång 2023. En liknande utveckling syns för bilar i trafik, där antalet minskat från cirka 0,26 till cirka 0,24 bilar per lägenhet. Minskningen är större för det totala bilinnehavet, vilket indikerar att avställda fordon minskar i högre utsträckning.



Figur 3 Figuren visar hur bilinnehav per lägenhet och bilar i trafik per lägenhet förändrats 2019 till 2023. Den nedåtgående trenden visar att både bilinnehav och bilar i trafik har minskat under perioden. Det syns en större nedgång i det totala bilinnehavet som.

Detta tyder på att avställda bilar kan ha en högre känslighet för förändringar i parkeringskostnader. En möjlig tolkning är att hushåll i första hand väljer att avveckla fordon som används mer sällan när kostnaden för parkering ökar, medan bilar i regelbunden trafik påverkas i mindre utsträckning.

Resultat från Västra Järnbrott/Käppen

Västra Järnbrott/Käppen utgör ett bostadsområde i Västra Frölunda i Göteborg och förvaltas av Bostadsbolaget. Området omfattar 1 323 lägenheter och består av både låghus och höghus, uppförda under åren 1962, 1963 och 1968, samt kompletterat med nyare bebyggelse från 2012. Bebyggelsen är belägen längs Norra Dragspelsgatan, Pianogatan och Södra Dragspelsgatan och kännetecknas av en tydlig områdesstruktur. Trevåningshuset "Käppen" har fått sitt namn efter den karakteristiska form som huskropparna bildar. Likt Mandolingatan är närheten till service god samt bra kommunikationer. En översiktlig bild av området och dess parkeringsytor redovisas i figur nedan. Området har 1011 parkeringsplatser.



Figur 4 Översiktlig områdesbild på Västra Järnbrott/ Käppen. Huskropparna är markerade i gult och parkeringsytor i blått. Källa: Nordell, N. (2019).

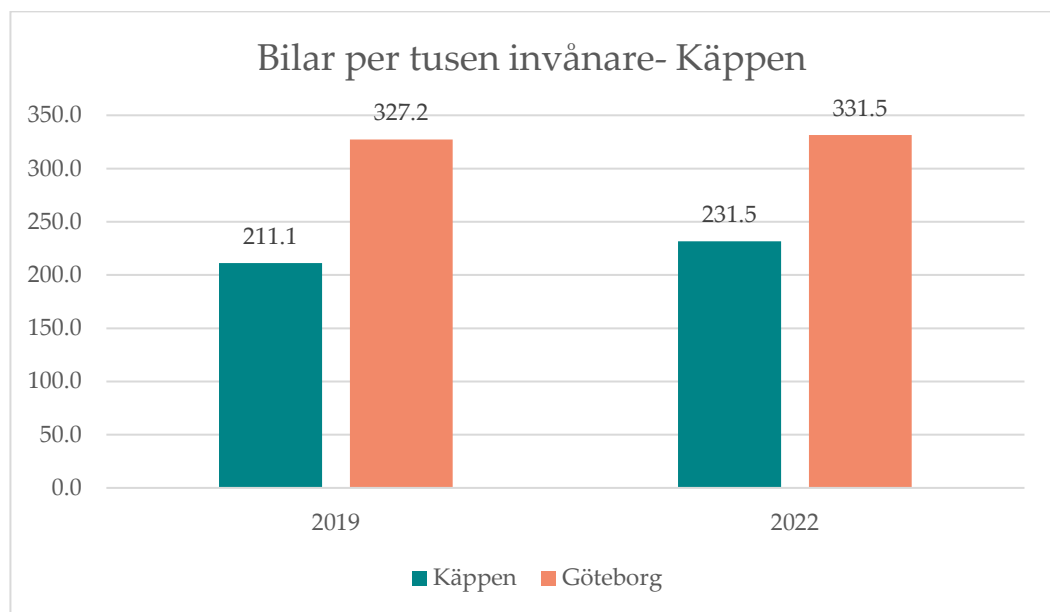
Området har genomgått en förändring i parkeringssystemet där tidigare förhyrda parkeringsplatser har ersatts med tillståndsparkering. I november 2018 informerades hyresgästerna om förändringen, och samtliga befintliga parkeringsavtal sades upp per den 31 januari 2019. Från och med den 1 maj 2019 erbjöds hyresgästerna i stället möjlighet att teckna avtal om parkeringstillstånd.

Syftet med förändringen var att effektivisera nyttjandet av befintliga parkeringsytor och skapa en mer flexibel parkeringslösning.

I samband med införandet av tillståndsparkering har det även införts en begränsning i hur många tillstånd som kan tecknas per hushåll.

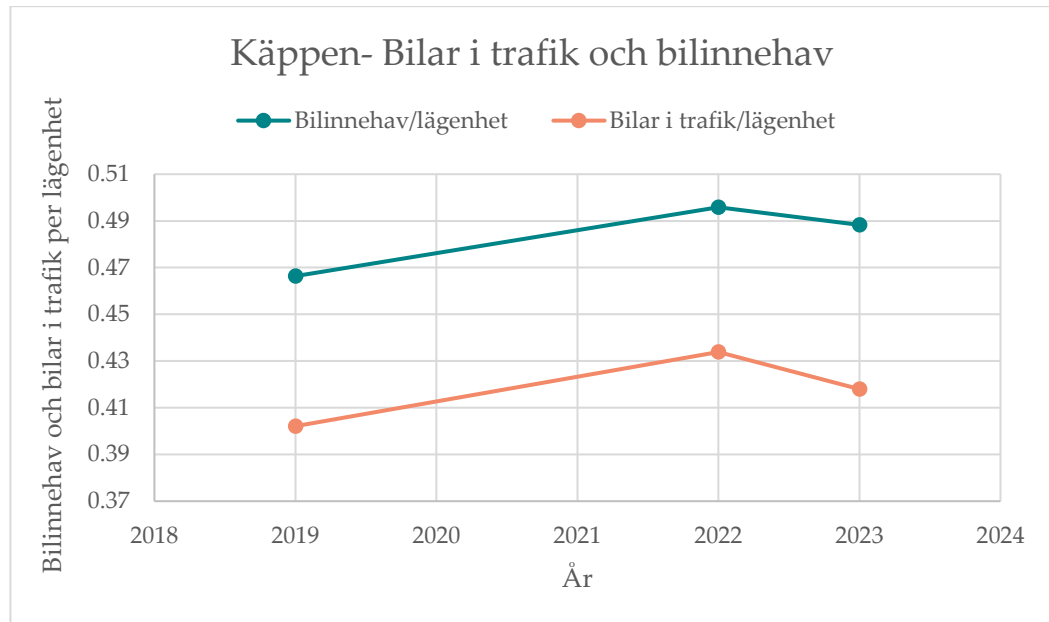
Bilnehav och antal bilar per tusen invånare

Bilar per tusen invånare ligger mellan 211-232 och är således markant högre jämfört med Mandolingatan (145-132), men fortfarande tydligt lägre satt i relation jämförelsetalen för Göteborg (327-331), se figur 7 nedan.



Figur 5 Bilar per tusen invånare. Området Käppen har tydligt färre bilar per tusen invånare jämfört med Göteborg. Jämfört med Mandolingatan ligger Käppen högre.

Jämfört med Mandolingatan uppvisar Västra Järnbrott/Käppen ett högre bilnehav samt ett högre antal bilar i trafik per lägenhet. I figur 8 visas bilnehavet per lägenhet samt bilar i trafik per lägenhet för Käppen.



Figur 6 Figuren visar bilinnehavet/lägenhet samt bilar i trafik/lägenhet för Käppen under åren 2019, 2022 och 2023. Båda ökar mellan 2019 och 2022 för att därefter minska. Antalet avställda bilar ökade mellan 2022 och 2023.

En jämförelse mellan bilinnehav och tillgången på parkeringsplatser (1011 stycken) indikerar att det även i detta område finns en överkapacitet av parkering. År 2023 var bilinnehavet cirka 0,49 bilar per lägenhet, medan antalet parkeringsplatser per lägenhet är 0,76. Tillgången på parkeringsplatser överstiger det faktiska behovet och indikerar en överdimensionering av parkeringsplatserna på 0,27 platser per lägenhet.

Vem står på parkeringen?

Parkeringsarna i Västra Järnbrott/Käppen utgörs till största delen av markparkeringsplatser. Jämfört med parkeringsanläggningarna på Mandolingatan, som ligger på andra sidan vägen, är parkeringsavgifterna i Käppen betydligt lägre.

Inom ramen för studien har funnits möjlighet att analysera vilka fordon som faktiskt nyttjar parkeringarna i området. Genom uppslag på registreringsnummer har analys genomförts i syfte att undersöka flera aspekter av parkeringsanvändningen. Detta inkluderar dels förekomst av eventuell parkeringsflykt från närliggande områden, dels i vilken utsträckning fordonen är registrerade på adresser utanför området.

Vidare har analysen omfattat en kartläggning av andelen företagsbilar, eftersom dessa inte ingår i den bilinnehavsstatistik som kan erhållas från Statistiska centralbyrån. SCB:s statistik omfattar bilar i trafik, avställda fordon samt leasingbilar, men inkluderar inte företagsägda fordon. Genom den kompletterande analysen har det därför varit möjligt att få en mer heltäckande bild av nyttjandet av parkeringarna i området.

Analysen visar att en mycket liten andel av fordonen kan kopplas till Mandolingatan. Av de undersökta fordonen var det cirka en procent, motsvarande tre bilar, som var registrerade på adresser inom Mandolingatan. Detta indikerar att parkeringsflykt från Mandolingatan till Käppen förekommer i mycket begränsad omfattning.

Företagsbilar och bilar skrivna på andra adresser

Däremot framgår att en lite större andel av fordonen, cirka 15 procent, är registrerade på adresser utanför området. Vidare utgör företagsbilar omkring sex procent av de parkerade fordonen. Eftersom företagsbilar inte ingår i SCB:s statistik över bilinnehav, och fordon registrerade på andra adresser inte fångas upp i områdets statistik, innebär detta att den faktiska efterfrågan på parkering i viss mån underskattas i denna typ av underlag.

Samtidigt bedöms bilinnehav generellt vara ett robust och användbart mått för att uppskatta parkeringsbehov. Resultaten visar dock att det kan förekomma variationer beroende på i vilken utsträckning fordon är registrerade på andra adresser än där de faktiskt används. Grundprincipen är att fordon ska vara registrerade på ägarens folkbokföringsadress, men i praktiken kan det finnas olika skäl till att ett fordon är skrivet på en annan adress än där det huvudsakligen nyttjas. Projektet har inte utrett frågan närmare. Bilar skrivna på andra adresser är en typ av avvikelse som inte hanteras direkt inom ramen för den framtagna metoden, utan utgör i stället en aspekt som kan behöva beaktas och följas upp av fastighetsägare och förvaltande bolag i det fortsatta arbetet.

© IVL SVENSKA MILJÖINSTITUTET AB | Tel: 010-788 65 00 | www.ivl.se

STOCKHOLM

Box 21060, 100 31 Stockholm

GÖTEBORG

Box 53021, 400 14 Göteborg

MALMÖ

Nordenskiöldsgatan 24
211 19 Malmö

KRISTINEBERG

(Center för marin
forskning och innovation)
Kristineberg 566
451 78 Fiskebäckskil

SKELLEFTEÅ

Kanalgatan 59
931 32 Skellefteå

BEIJING, CHINA

Room 612A
InterChina Commercial Building No.33
Dengshikou Dajie
Dongcheng District
Beijing 100006
China

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

 **ivl**
SVENSKA
MILJÖINSTITUTET