

**Undantag från  
boendeparkering  
för boende i  
nyproducerade  
fastigheter**

**Oktober 2024**



## Sammanfattning

Trafikkontoret fick i budgetuppdrag 2023 att utreda behovet av att ändra villkoren för boendeparkeringstillstånd så att boende i nyproducerade bostäder inte ges boendeparkeringstillstånd. Här presenteras slutsatser från denna och tidigare utredningar, tillsammans med kontorets förslag på förändrade villkor för tillståndsgivningen.

Stockholm har förhållandevis generösa villkor för boendeparkering, där undantag främst görs för boende i vissa nybyggda stadsdelar såsom Hagastaden och Norra Djurgårdsstaden. Vid förtätning inom befintliga boendeparkeringsområden beviljas dock boendeparkeringstillstånd trots att tillräckligt med parkeringsplatser ska ha ordnats på kvartersmark, i enlighet med plan- och bygglagen och stadens parkeringsnorm.

Trafikkontoret har, i samråd med SLK allmänjuridiska enhet, utrett de juridiska förutsättningarna för att utesluta boende i enskilda fastigheter från boendeparkeringssystemet och kommit fram till att det inte bör föreligga några hinder för detta. Kontoret föreslår därför att boende i nybyggda bostadshus inte längre ska beviljas dispens för boendeparkering. Förändringen föreslås gälla nya fastigheter med lagakraftvunnet bygglov från och med den 1 juli 2025. Den föreslagna förändringen innebär att stadens boendeparkeringssystem anpassas till intentionerna i plan- och bygglagen och till stadens övergripande mål och strategier.

## Innehåll

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>3</b>
<b>Bakgrund.....</b>	<b>5</b>
Problembeskrivning.....	6
<b>Analys av lagstöd.....</b>	<b>7</b>
<b>Konsekvenser.....</b>	<b>8</b>
<b>Slutsats och rekommendation.....</b>	<b>9</b>

## Bakgrund

Enligt plan- och bygglagen (PBL) ska det på en tomt eller i närheten av den, i skälig utsträckning, finnas lämpligt utrymme för parkering av fordon. I Stockholm är dock många byggnader uppförda innan PBL och dess föregående regelverk fanns att tillämpa, vilket medför att vissa fastigheter helt eller delvis saknar tillgång till egna parkeringsplatser.

Stockholm och fyra andra kommuner inledde år 1980 ett försök med särskilda parkeringsföresättningar för boende i vissa områden. Det initiala syftet var att ge möjlighet för boende i innerstaden att ha och äga en bil utan att behöva flytta den varje dag. Därmed ansågs de ekonomiska incitamenten för att åka bil till bland annat arbete och skola minska. Försöket bedömdes som lyckat och en ändring av lagen om kommuners rätt att ta ut avgift (KAL) föreslogs. I regeringens proposition om ändring av KAL föreslogs att det skulle bli möjligt att, i syfte att underlätta parkering, beräkna avgifter på särskilda grunder för boende inom ett område. I propositionen framhålls att varje enskild kommun kan utforma ett system för boendeparkering om ett sådant anses behövas. I samband med införandet av den nya lagstiftningen kring boendeparkering framförde flera remissinstanser att tillstånden bör nyttjas med försiktighet<sup>1</sup> och att avsikten med införandet inte var att ändra principen om att långtidsparkering ska ske på kvartersmark.

Boendeparkering har funnits i Stockholms innerstad sedan lagstiftningen infördes på 1980-talet. Stockholm har förhållandevis generösa villkor för boendeparkering och ingen hänsyn tas till utbudet av parkeringar på kvartersmark. Städer som Malmö och Göteborg är exempel på kommuner där boendeparkeringstillstånd endast beviljas om bostadsfastigheten byggts innan parkeringsnormen sattes eller om motsvarande parkeringslösning saknas på den egna fastigheten.

Boendeparkeringstillståndet är idag kostnadsfritt, med undantag för en handläggningsavgift på 300 kr vid beviljande eller i samband med fordonsbyte och flytt till annat boendeparkeringsområde. Tillståndet ger möjlighet för boende att parkera i sin stadsdel till ett reducerat pris. Tillståndet medger också rätten att parkera en längre tidsperiod än vad som normalt tillåts. Idag tillämpas boendeparkering i 16 stadsdelar och sammanlagt finns det cirka 70 000 aktiva tillstånd.

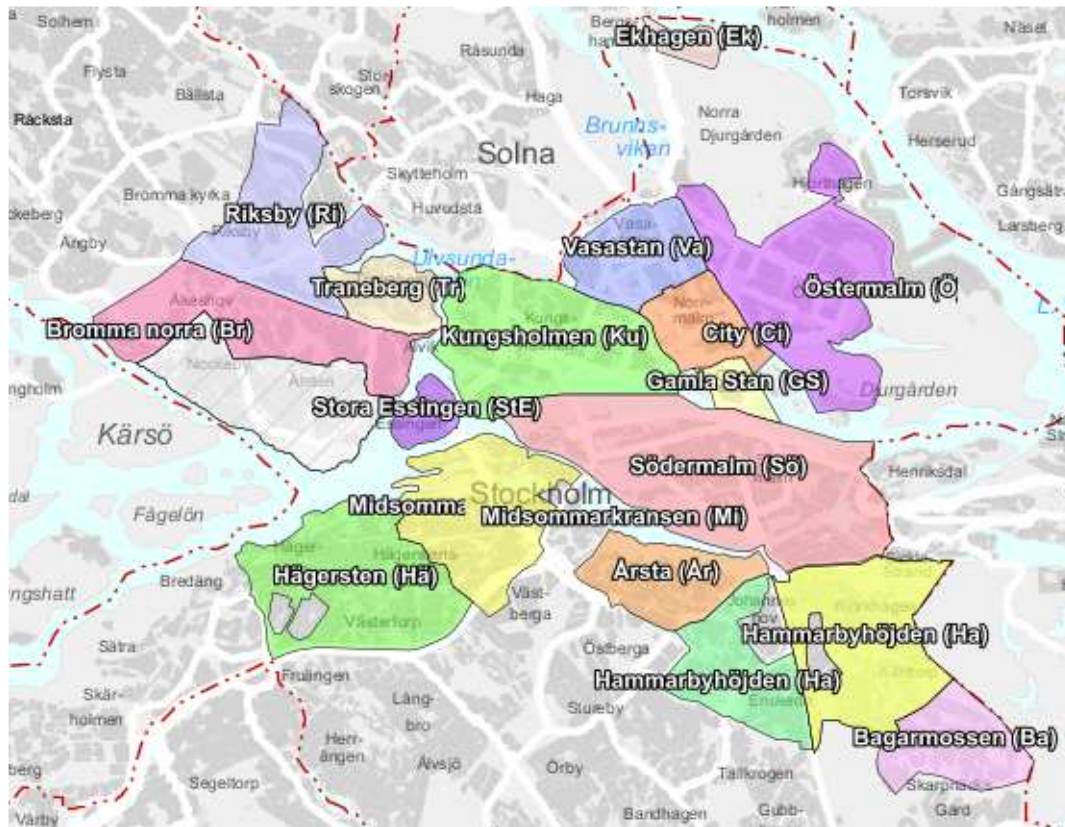
Grundkriterierna för att beviljas boendeparkeringstillstånd är att du

- Är folkbokförd på en bostadsadress inom ett boendeparkeringsområde,
- Du äger eller har full nyttjanderätt av en bil, motorcykel eller lätt lastbil och
- Har körkortsbehörighet för fordonet du söker för.

Den som uppfyller kriterierna för boendeparkeringstillstånd beviljas tillstånd, oaktat förutsättningarna på kvartersmark.

---

<sup>1</sup> Regeringens proposition 1984/85:14 om boende- och nytttoparkering på gatumark.



Figur 1. Gällande boendeparkeringsområden, januari 2024

I dagsläget finns redan exempel i Stockholm där boende i vissa fastigheter undantagits från rätt till boendeparkeringstillstånd. Undantagen finns främst i vissa nybyggda stadsdelar såsom Hagastaden och Norra Djurgårdsstaden och tillämpas genom att områdena inte ingår i något boendeparkeringsområde. I dessa nybyggda stadsdelar har parkering planerats i en omfattning som bedöms lämplig utifrån stadens generella bilinnehav och vad som anses rimligt på platsen sett till områdenas stadskarakter, hållbarhetsprofil och tillgänglighet med alternativa färdmedel. Parkering för personer som bor och verkar i området ska huvudsakligen finnas inom kvartersmark medan den gatumarksparkering som finns är till för besökare. Alla har möjlighet att parkera på gatan, men eftersom parkering för boende ska tillgodoses på kvartersmark så erbjuder staden inte särskilda villkor för boende att parkera på gatumark. Det finns inga boendeparkeringsplatser och all gatuparkering sker således mot erlagd besökstaxa.

## Problembeskrivning

Genom att boende i nyproducerade bostäder, i många stadsdelar, kan få boendeparkeringstillstånd samtidigt som parkering erbjuds på kvartersmark uppstår ett överutbud av parkeringsplatser, vilket leder till ökad biltrafik. Överutbudet, tillsammans med den förhållandevis låga avgiften för boendeparkering, innebär ofta också att fastighetsägare inte kan ta ut avgifter för kvartersmarksparkeringen som kompenserar för byggkostnaderna för de parkeringsplatser som staden, genom parkeringstalet, ålägger dem att bygga. Kostnadstäckning sker istället genom höjda bostadshyror eller -avgifter, vilket innebär att boende i den nya fastigheten som inte äger bil, indirekt, är med och betalar för

bilanvändarnas parkeringsplatser. De höjda hyrorna eller avgifterna påverkar efterfrågan på bostäderna och riskerar i förlängningen att bromsa bostadsbyggandet.

En annan del av problemet är att möjligheten till rabatterad parkering på gatumark medför en överflyttning av långtidsparkering från kvartersmark till gatan, vilket ökar konkurrensen om gatumarken och strider mot framkomlighetsstrategins principer. Det riskerar också att innebära att de som behöver parkera på gatan får svårare att hitta en ledig parkeringsplats.

## Analys av lagstöd

Trafikkontoret fick 2016 ett budgetuppdrag att utreda om dispensen för boendeparkering är förenlig med ett växande Stockholm. Kontoret redovisade sin bedömning i frågan december 2016 samt i januari 2018. Bedömningen går i korthet ut på att boendeparkeringssystemet kan finnas kvar, men att det behöver anpassas till PBL och till stadens nu gällande strategier. Kontoret ansåg att nybyggda fastigheter skulle kunna undantas från boendeparkeringssystemet på samma sätt som i andra större svenska städer, det vill säga att boende i dessa fastigheter får parkera på designerade parkeringsplatser på kvartersmark eller på gatumark mot samma villkor som besökande.

2018 gav trafiknämnden kontoret i uppdrag att skickat ärendet på remiss till berörda förvaltningar och kommunala bolag. Kontoret önskade särskilt att få remissinstansernas uppfattningar om effekter av föreslagen förändring av boendeparkeringssystemet.

Remissen sändes till:

- Stadsbyggnadskontoret
- Exploateringskontoret
- Stockholms Stads Parkerings AB
- AB Stockholmshem
- AB Svenska Bostäder
- AB Familjebostäder

Samtliga remissinstanser svarade.

Vid betänkandet av remissvaren framgår det att kontorets bedömning är att boendeparkeringssystemet bör anpassas till att följa principerna i parkeringsstrategin och gällande lagstiftning. Nya fastigheter skulle därför uteslutas från boendeparkeringssystemet så att nybyggnation inte riskerar att medföra att efterfrågan på gatuparkering överstiger tillgången. Vid sammanställningen av remissvaren fastställdes också att ett förslag för lagakraftvunnet bygglov bör anses som skälig tidsstämpel för att avgöra en fastighets ålder, vilket i förlängningen blir det datum och år som de nya boendeparkeringsvillkoren kommer att utgå ifrån.

Ansaret för att tillgodose behovet av parkeringsplatser vilar i första hand på fastighetsägaren, både vad avser långtids- och korttidsparkering. Denna princip kommer till uttryck i 8 kap. 9 § första stycket p. 4 PBL som kräver att vid nybyggnation ska en tomt

ordnas på sådant sätt att det på tomten, eller i närheten av den, i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering. Det är upp till varje enskild kommun att ta fram en övergripande plan och riktlinjer för hur parkering för boende ska hanteras rent praktiskt i kommunens olika områden.

Kommunen har en generell möjlighet att ta ut avgifter för parkering i syfte att ordna trafiken. I 2 § 2 st KAL har kommunen även getts en möjlighet att ge vissa lätnader i avgiftssättningen för att underlätta för bland annat boende att parkera. Det finns dock inga krav på kommuner att erbjuda boendeparkering utan det är en förmån som kommuner kan erbjuda i syfte att underlätta parkering för boende i områden där möjligheten till parkering på kvartersmark är begränsad.

I kommunallagen 2 kap. 3 § kommer den s.k. likställighetsprincipen till uttryck. En kommun ska, enligt kommunallagen, behandla sina medlemmar lika, om det inte finns sakliga skäl för något annat. Principen innebär att kommunmedlemmar som är i samma situation ska behandlas lika och att det inte är tillåtet för kommuner och regioner att särbehandla vissa kommunmedlemmar eller grupper av kommunmedlemmar om det inte finns objektiva och sakliga skäl för särbehandlingen. I praktiken innebär det att en särbehandling kan ske av grupper av kommunmedlemmar så länge kommunmedlemmar som befinner sig i samma situation behandlas lika.

Frågan om det strider mot likställighetsprincipen att inte inkludera nyproducerade områden och/eller enskilda bostadsfastigheter i boendeparkeringssystemet har inte varit uppe för prövning i svensk domstol ännu. Flera förvaltningsrätter har dock vid olika tillfällen konstaterat att en kommun kan erbjuda boendeparkering till utvalda delar av kommunmedlemmarna utan att det strider mot likställighetsprincipen så länge det finns en objektiv och saklig grund för särbehandlingen.

Utgångspunkten är att parkering ska ske på kvartersmark och att det är upp till fastighetsägaren att tillhandahålla utrymme för parkering. Boendeparkering är tänkt att vara ett komplement för de områden eller fastigheter där möjligheten till parkering på kvartersmark inte finns och där parkering på gatumark är avgiftsbelagd enligt KAL. Trafikkontoret ser inte att ett beslut att exkludera boende i nyproducerade bostäder från boendeparkeringssystemet skulle stå i strid med likställighetsprincipen. Kommunmedlemmar som bor i nyproducerade bostadsfastigheter befinner sig inte i samma situation som de som bor i äldre bostadsfastigheter där tillgången till parkering på kvartersmark kan vara begränsad och det finns därför ett utrymme att behandla de olika grupperna differentierat. I nyproducerade områden och runt nyproducerade bostadsfastigheter ska det, utifrån gällande lagstiftning och kommunens egna riktlinjer, inte finnas behov av boendeparkering utan parkering ska tillhandahållas i tillräcklig utsträckning på kvartersmark.

## Konsekvenser

Genom att inte tillåta boendeparkering för boende i nyproducerade bostäder underlättas för de som faktiskt har behov att parkera på gatumark och för andra, högre prioriterade funktioner med anspråk på gatuutrymme. En mer restriktiv hållning till utgivning av boendeparkeringstillstånd innebär också att fastighetsägare kan ta skäligt betalt för parkering



på kvartersmark och att kostnaden därmed inte behöver tas ut genom en generell ökning av bostadskostnaden.

Studier av pris och kösituation i Stockholm parkerings anläggningar visar att månadsavgiften generellt är högre än boendeparkeringsavgiften i motsvarande lägen. Det finns ett visst mervärde i att stå väderskyddat och på obegränsad tid i en parkeringsanläggning jämfört med att parkera på gatan och tjänsterna är därför inte fullt ut jämförbara. På många håll uppgår dock kostnaden i parkeringsanläggningar till mer än dubbelt så mycket som kostnaden för boendeparkering. Genom att inte ge boende i nyproducerade bostäder möjlighet till boendeparkeringsdispens förväntas efterfrågan på parkeringsplatser i anläggningar på kvartersmark att öka, om än marginellt.

Det initiala syftet med boendeparkeringstillstånd var att erbjuda boende i innerstaden möjligheten att ha och äga en bil, utan att behöva flytta den varje dag och därmed minska det ekonomiska incitamentet för att åka bil till arbete, skola etc. Idag ser förutsättningarna för arbetspendling med bil annorlunda ut än när boendeparkeringen infördes. Trängselskatt, kostnad för arbetsparkering, distansarbete och miljömedvetenhet är faktorer som gör att beteende och resvanor ser annorlunda ut än för 40 år sedan. Utöver detta tas gatuparkeringsavgiften ut i större tidsomfattning än tidigare vilket försvårar att parkera utanför stadens avgiftstider. Risken att ett undantag för boendeparkeringstillstånd för boende i nyproducerade fastigheter ska motarbeta det ursprungliga syftet bedöms därför vara liten.

## Slutsats och rekommendation

Med hänsyn till PBL, stadens övergripande mål och strategier samt tidigare beslut och utredningar bör Stockholm tillämpa boendeparkering mer restriktivt framöver. Detta för att säkerställa att boendeparkeringstillstånd bara ges till boende i fastigheter där parkeringsbehovet inte har tillgodosetts på kvartersmark.

Enligt PBL ska det i skälig utsträckning finnas utrymme för parkering på kvartersmark inom eller i närheten av den nyproducerade fastigheten. Parkeringsbehovet bedöms i varje enskilt projekt, med stöd i stadens parkeringstal. För att inte urholka modellen som tillämpas vid planering och byggnation av nya bostadsprojekt bör inte boendeparkering beviljas i nyproduktion.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår trafikkontoret att nyproducerade fastigheter utesluts från boendeparkeringsystemet. Då det datum som angavs i det ursprungliga uppdraget har passerat finns en risk att någon har köpt bostad på andra premisser gällande parkeringsmöjligheterna i närområdet. Kontoret föreslår därför att uteslutandet istället bör gälla nya fastigheter med lagakraftvunnet bygglov från och med den 1 juli 2025. Förslaget bör inte gälla fastigheter med nytt bygglov avseende till- eller ombyggnad då parkering inte berörs i ansökan.