



Parkering

Vägledning från PBL kunskapsbanken

Titel: Parkering – Vägledning från PBL kunskapsbanken
Utgivare: Boverket, november 2025

Om vägledningens aktualitet

Denna vägledning togs fram som en del av Boverkets regeringsuppdrag om parkeringstal som effektivt verktyg vid planering (dnr 7396/2017).

Vägledningen var publicerad på PBL kunskapsbanken mellan oktober 2018 – november 2025.

Vägledningen publiceras som pdf på PBL kunskapsbanken november 2025.

Då vägledningen inte längre uppdateras kan den innehålla inaktuell information.

I bilagan finns utdrag ur de författningar som vägledningen hänvisar till när den publicerades som pdf.

Innehållsförteckning

Om vägledningens aktualitet	3
Sammanfattning	5
1 Parkeringstal	6
Parkeringstal	6
Zonindelning	6
Miniminorm	7
Maximinorm	7
Flexibla parkeringstal	7
2 Flexibla parkeringstal och mobilitetsåtgärder	8
Arbeta med flexibla parkeringstal och ökad mobilitet	8
Eskilstuna – kombinerar maximinorm och mobilitetsåtgärder för hållbart resande	9
Mobilitetsåtgärder i planprocessen	9
Effekter av mobilitetsåtgärder på bilinnehav och bilanvändning	12
Kombinera parkeringstalet med mobilitetslösningar	12
3 Planera för cykelparkering	14
Möjlighet till parkering	14
Attraktiv cykelparkering	15
Cykelparkering i ett Hela-resan perspektiv	15
4 Vad säger lagen om parkering	18
Om parkering i plan och bygglagen	18
Om parkering i plan- och byggförordningen	19
Om parkering i Boverkets byggregler	19
Om parkering i trafikförordningen	20
Om parkering i lokala trafikföreskrifter	20
Om parkering i kommunallagen	20
5 Parkering i PBL-processen	21
Ansvar och viktiga parter	21
Översiktsplan	22
Detaljplan	22
Lov-, bygg- och tillsynsprocessen	25
Bilaga 1 – Utdrag ur författningar	27
Utdrag ur plan- och bygglagen (2010:900)	27
Utdrag ur plan- och byggförordningen (2011:338)	31
Utdrag ur Boverkets byggregler (2011:6) föreskrifter och allmänna råd	32
Utdrag ur kommunallagen (2017:725)	33
Utdrag ur lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner	33
Utdrag ur trafikförordningen (1998:1276)	40

Sammanfattning

Vägledningen handlar om varför parkering för cykel och bil kan vara en viktig del i kommunens arbete med att skapa en mer hållbar stadsutveckling. Flexibla parkeringstal lyfts som en metod för kommunen för att skapa förutsättningar för ett hållbart resande, effektivare markutnyttjande som i sin tur kan leda till en mer attraktiv stadsmiljö.

Parkering är ett av kommunens verktyg för att kunna påverka transportmönstret och bilinnehavet. Allt fler kommuner börjar införa flexibla parkeringstal då kommunerna ser värdet av att göra enskilda bedömningar av antalet parkeringsplatser som är lämpligt för just det projektet som är under framtagande.

Vägledningen visar vilka krav plan- och bygglagen ställer på parkering kopplat till plan- och bygglovsprocessen.

1 Parkeringstal

Parkeringstal återfinns i parkeringspolicyn, eller motsvarande dokument, som är en slags vägledning för kommunen i deras arbete med parkering vid detaljplaneläggning och vid bygglov.

Det finns flera olika sätt att arbeta med parkeringstal. Kommunen ger ramar genom att dela in staden i olika zoner, arbeta med maximi- eller miniminorm eller flexibla parkeringstal och bedömer när till exempel parkeringsköp är att föredra. I dialog med kommunen kan byggherren få ett reducerat parkeringstal genom att vidta mobilitetsåtgärder som underlättar för hållbart resande.

Parkeringstal

När nya byggnader ska uppföras ska det bland annat bedömas om utrymme för parkeringsplatser för cykel och bil behövs, och i så fall hur stort utrymme som krävs. Bedömningen ska göras i det enskilda fallet utifrån vad som är skäligt med hänsyn till omständigheterna. För att skapa förutsebarhet i beslutsfattandet så att byggherrar och fastighetsägare på förhand kan göra ett antagande om hur mycket plats som behövs, är det vanligt att kommunen använder sig av parkeringstal. Vanligtvis redovisas parkeringstalen som en maximi- eller miniminorm, men allt fler kommuner börjar använda sig av flexibla parkeringstal. Detta innebär att byggherren uppmuntras att skapa mobilitetsåtgärder som minskar de boendes och verksammas behov av att äga en egen bil. Allt fler kommuner arbetar med parkeringstalen så att de främjar en ökad mobilitet för de boende, men även för stadens övriga användare. Oavsett hur parkeringstalet uttrycks ska det dock alltid göras en skälighetsbedömning i det enskilda fallet. Parkeringstal återfinns ofta i kommunens parkeringspolicy, som inte i sig ett rättsligt bindande dokument.

Zonindelning

Behovet av parkering varierar ofta inom kommunens tätorter. För att tydliggöra detta, delar kommunen ofta in staden och dess tätorter i olika zoner eller stadstyper. Parkeringstal sätts utifrån områdets närhet och tillgänglighet till centrum, kollektivtrafik, gång- och cykelbanor, övriga målpunkter med mera. Detta innebär att de centrala delarna kan få lägre parkeringstal än områden i utkanten av staden. Parkeringstalet varierar också beroende på vilken typ av bebyggelse som det planläggs för, det vill säga om det är flerbostadshus, villor, handel, skola, förskola eller olika typer av verksamheter.

Miniminorm

Miniminormen anger ett lägsta antal parkeringsplatser som byggherren måste anordna vid nyexploatering, vilket kan innebära att fastighetsägaren kan utöka antalet parkeringsplatser. Traditionellt har minimikravet varit den rådande riktlinjen i Sverige då detta var ett sätt för kommunen att garantera att fastighetsägaren uppfyllde sitt ansvar att anordna parkeringsplatser i ett nytt område. Vissa kommuner anser dock att miniminormen har lett till en överkapacitet vad gäller parkeringsplatser.

Ett problem med miniminormer är att kostnaden för att anlägga parkeringsplatser byggs in i kostnaden för nyproduktionen och fördelas på alla boende, oavsett om de använder parkeringsplatsen eller inte.

Många kommuner har börjat använda miniminorm för cykelparkeringar.

Maximinorm

Maximinorm anger ett högsta antal parkeringsplatser som byggherren får anordna vid nyexploatering. Detta kan vara användbart i områden med god tillgänglighet till kollektivtrafik, cykel- och gångvägar i centrumnära lägen samt vid stationsnära områden.

Maximinorm används oftast för att begränsa antalet bilparkeringar i syfte att effektivisera markanvändningen och skapa en mer attraktiv stadsmiljö. Genom att anlägga färre bilparkeringar kan byggkostnaden minska. Det kan bidra till en lägre boendekostnad.

Flexibla parkeringstal

Eftersom varje fastighet är unik behöver parkeringstalet även hanteras därefter. Allt fler kommuner börjar använda sig av flexibla parkeringstal. Flexibla parkeringstal innebär att kommunen ger byggherren och fastighetsägaren möjlighet att påverka antalet parkeringsplatser som ska byggas i samband med uppförandet av ny bebyggelse. Kommunen kan tillåta färre bilparkeringsplatser än vad grundvärdet i parkeringspolicyn medger då byggherren väljer att tillhandahålla mobilitetsåtgärder som ökar de boendes och verksamheters mobilitet samtidigt som deras behov och intresse av att äga egen bil minskar. Lösningar på detta kan vara att i detaljplanen reglera för parkeringsplats för en bilpool och cykelparkering.

2 Flexibla parkeringstal och mobilitetsåtgärder

Stadens utrymme är begränsat varför allt fler kommuner väljer att arbeta med flexibla parkeringstal. Det innebär att kommunen ger byggherren möjlighet att anlägga färre parkeringsplatser än vad parkeringspolicyn anger. Detta kan göras om byggherren arbetar med mobilitetsåtgärder som anses ge förutsättningar för minskat bilinnehavet för de boende och även underlätta för alternativa färdmedel.

Arbeta med flexibla parkeringstal och ökad mobilitet

Idag är det allt fler kommuner som går från de statiska parkeringstalen till en ökad flexibilitet i bedömningen av parkeringsbehovet för den specifika fastigheten. Kommunerna ser värdet av att byggherren kan vara med och påverka parkeringstalet beroende på vad och var nyexploateringen sker. Genom att vidta mobilitetsåtgärder kan byggherren få ytterligare reducerat parkeringstal om åtgärderna anses ge förutsättningar för minskat bilinnehav hos de boende och även underlätta för alternativa färdmedel.

Allt fler kommuner börjar införa flexibla parkeringstal, då de ser värdet av att göra enskilda bedömningar av antalet parkeringsplatser som är lämpliga för just det projektet som är under framtagande. Fördelen som många kommuner ser är en bättre anpassning och utformning av bebyggelsen kopplat till dess omgivning. Genom att förstå vad som ska byggas och hur projektet hänger ihop med omkringliggande bebyggelse och infrastruktur, finns det möjlighet att anpassa behovet av parkeringsplatser. Viktiga faktorer, som till exempel vilken målgrupp, lokalisering, kollektivtrafik- och serviceutbud, sätter ramarna för vilket parkeringstal som blir aktuellt för den nya exploateringen. Detta innebär bättre anpassade parkeringstal, och bidrar till att det bara är de bilparkeringar som behövs som anläggs.

Vissa kommuner går längre än så och ger byggherren möjlighet att sänka parkeringstalet ytterligare om denne genomför åtgärder som underlättar för de boende att resa på annat sätt än med egen bil. Sådana åtgärder, mobilitetsåtgärder och mobilitetstjänster, kan vara antingen fysiska eller icke-fysiska. Exempel på fysiska åtgärder kan vara att säkerställa ytor för bil- och cykelpool på fastigheten eller bygga särskilt attraktiva cykelparkeringar. Exempel på icke-fysiska åtgärder är rabatterade kollektivtrafikkort och informationsskyltar i entrén om kollektivtrafikens avgångar.

Genom att arbeta med flexibla parkeringstal kan byggkostnader och eventuellt därmed även hyror hållas nere. Den besparingen som

byggherren gör kan till viss del investeras i mobilitetsåtgärder. Detta innebär även att mark frigörs till andra ändamål, samtidigt som de boende får större möjlighet att resa på ett hållbart sätt. Detta innebär att de boendes mobilitet kan öka.

Att arbeta med flexibla parkeringstal i kombination med mobilitetsåtgärder lämpar sig särskilt väl vid större exploateringar, där till exempel gemensamma parkeringsanläggningar kan samla parkeringar från flera fastigheter inom ett område.

[Parkeringstal \(på Göteborgs stads webbplats\)](#)

Eskilstuna – kombinerar maximinorm och mobilitetsåtgärder för hållbart resande

Eskilstuna kommun har tagit fram en flexibel parkeringsnorm som gäller för hela kommunen. Det har dock visat sig att det är främst i de centrala delarna som den är verkningsfull. Parkeringsnormen lämnar utrymme för att använda flexibla parkeringstal i kombination med maximinorm. Kommunen ser varje fastighet som unik och bedömningen av parkeringstalet kommer att vara individuellt för varje fastighet inom detaljplaneområdet. Parkeringsnormen har ett grundvärde för hur många bilparkeringar som behövs men siffran kan höjas eller sänkas vid detaljplanläggningen eller vid bygglovsbeslut, beroende på bland annat läge, restidskvoter och vad byggherren kan tänka sig att genomföra för mobilitetsåtgärder. Kommunen vill med detta upplägg ge byggaktörer och fastighetsägare chansen att själva tänka ut kreativa lösningar som kan minska bilbehovet.

I och med detta angreppssätt tar kommunen ett större ansvar kring frågan om hållbart resande i stadsbyggandet då trafikavdelningen med mobility managementkompetens tillsammans med trafikplanerare är med och stöttar planavdelningen, bygglovsavdelningen och byggaktören genom hela planprocessen. Genom att sakkunniga inom trafikområdet är med och diskuterar parkeringslösningar och mobilitetsåtgärder i stadsbyggandet, skapas även en bredare förståelse och kunskap om parkering och mobilitetsåtgärder kopplat till hållbart resande bland samtliga inblandade förvaltnings- och byggaktörer.

[Parkeringstal för Eskilstuna \(på Eskilstuna kommuns webbplats\)](#)

Mobilitetsåtgärder i planprocessen

För att skapa så bra förutsättningar som möjligt för mobilitetsåtgärder är det bra med en tidig och kontinuerlig dialog under hela planprocessens gång mellan kommunens berörda förvaltningar och byggherren. Då finns det även möjlighet att planläggningen bättre bidrar till kommunens övergripande mål om hållbart stadsbyggande. Kommunen har inte möjlighet att tvinga byggherren att vidta mobilitetsåtgärder, såvida inte kommunen

är markägare. I de fallen finns det möjlighet att ställa vissa krav i samband med markanvisningsavtal. Om det är en privatägd fastighet kan kommunen endast genom dialog och förhandling få byggherre att arbeta med mobilitetsåtgärder.

En viktig lärdom, som kommuner har dragit av att arbeta med mobilitetsåtgärder för att minska behovet av parkeringsplatser och skapa vinster för hållbart resande, är att kommunen har satt ett för lågt parkeringstal från början. Detta kan leda till att byggherren därmed inte har något incitament till att ytterligare sänka parkeringstalet. Detta kan i sin tur leda till att kommunen enbart får lågt parkeringstal med uteblivna mobilitetsåtgärder vilket riskerar att det hållbara resandet inte ökar.

Under framtagandet av detaljplanen är det viktigt att det förs en nära dialog med byggherren om vilka åtgärder som kan ligga till grund för ett lägre parkeringstal. Det är vid utformningen av detaljplanen kommunen har möjlighet att reglera och skapa förutsättningar för vissa mobilitetsåtgärder. De fysiska mobilitetsåtgärderna, som till exempel plats för bilpool, cykelställ, begränsningar av yta som får användas till bilparkeringar kan regleras i detaljplanen i form av planbestämmelser. Hur parkering ska lösas inom detaljplaneområdet samt vilka mobilitetsåtgärden som är tänkta att genomföras kan beskrivas närmre i planbeskrivningen. Icke-fysiska mobilitetsåtgärder som rabatterade kollektivtrafikkort eller avtal med cykelpoolsleverantör kan inte regleras i detaljplanen, utan upprättas genom civilrättsliga avtal och ligger därmed utanför PBL-processen.

Exempel på mobilitetsåtgärder som kan regleras i detaljplanen, så kallade fysiska mobilitetsåtgärder

- Samutnyttjade av p-platser.
- Skapa plats inom kvartersmark för bilpoolen.
- Väl utformade cykelparkeringar.
- Begränsning av ytan för bilparkeringar.

Plan- och bygglag (2010:900) 4 kap. 13 §

Exempel på mobilitetstjänster – som inte går att reglera i detaljplanen, så kallade icke-fysiska mobilitetsåtgärder

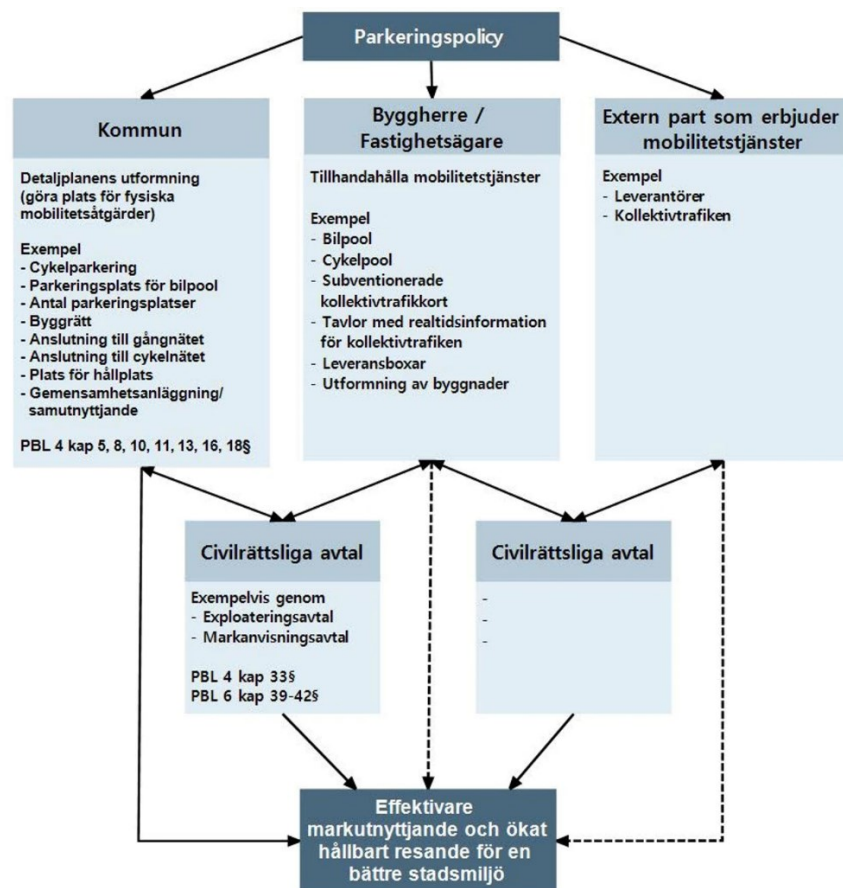
- Cykelpool – avtal mellan fastighetsägaren och cykelpoolsleverantören om leverans av tjänst
- Bilpool – avtal mellan fastighetsägaren och bilpoolsföretag om leverans av tjänst
- Leveransskåp för hemleveranser i fastigheten.

- Informationslösningar för kollektivtrafikresor
- Rabatterade kollektivtrafikkort

Kommunens och byggherrens verktyg för ett reducerat parkeringstal

En god bebyggd miljö där de allmänna intressena tillgodoses i planläggning och bygglovsprövning, kan ofta underlättas eller förstärkas av civilrättsliga lösningar, alltifrån exploateringsavtal eller markanvisningsavtal för markåtkomst och byggande, till kvalitetshöjande stödtjänster i boendemiljön.

Illustrationen nedan visar vilka möjligheter kommunen och byggherren har i arbetet med flexibla parkeringstal och mobilitetsåtgärder i plan- och byggprocessen. Samspelet mellan PBL och annan lagstiftning är viktig för att kunna få till stånd mobilitetslösningar som främjar kommunens mål med ökad tillgänglighet genom hållbara transporter.



Figur 1. Bilden illustrerar möjligt samarbete och myndighetsutövning mellan olika parter i syfte att uppnå minskat behov av bilparkering och främja mobilitetsåtgärder. Illustration: Boverket

Kommunen har genom lokaliseringsprövningen och detaljplanens utformning möjlighet att styra både utbud och behov av parkering. I nära

dialog och samarbete med byggherren kan de komma överens om ytterligare åtaganden som byggherren väljer att genomföra för att skapa förutsättningar för att främja andra färdmedel än den privatägda bilen. Parkeringsfrågan kan ingå i markanvisningsavtal och exploateringsavtal mellan kommun och byggherre. Ramarna för sådana genomförandeavtal återfinns i PBL. Mobilitetsåtgärder och mobilitetstjänster kan också följa av andra civilrättsliga avtal mellan kommun och byggherre. Det kan handla om mobilitetsåtgärder som minskar behovet av parkeringsutrymmen i gatuummet eller på kvartermark. Överenskommelserna ingår i dessa fall vid sidan av kommunal myndighetsutövning.

Byggherren eller fastighetsägaren kan dessutom behöva reglera sådana åtaganden genom ytterligare avtal med externa parter.

I samtliga fall blir kommunen, byggherren och företagen avtalsparter och det är viktigt att vara medveten om de skillnader i roller, ansvar och förpliktelser som endera beror på myndighetsutövning eller avtal.

På detta sätt kan kommunen med kompletterande stöd av civilrättsliga avtal verka för en hållbar stadsutveckling. Kommunen och byggherren har möjlighet att tillsammans arbeta för att skapa ett mer effektivt markutnyttjande och hållbart resande för en bättre stadsmiljö.

Effekter av mobilitetsåtgärder på bilinnehav och bilanvändning

Idag finns det ingen samlad forskning om hur olika mobilitetstjänster och åtgärder i kombination med lågt parkeringstal verkligen påverkar våra resvanor, bilinnehav och bilanvändningen. Det krävs fortsatta studier och uppföljning av genomförda projekt, för att se vad mobilitetstjänster som bilpool, cykelpool med mera verkligen får för effekter på bilinnehav och biltransporter. För de kommuner som arbetar med dessa åtgärder i kombination med lägre parkeringstal kan det vara värdefullt att följa upp om hur satsningen faller ut. Detta för att kunna justera och förbättra inför nya projekt, men också för att öka kunskapen i landet. (Sänkt p-tal som drivkraft för attraktiv stadsbyggnad och hållbar mobilitet, 2018, IVL Svenska Miljöinstitutet. sid. 8, 12-13.)

Kombinera parkeringstalet med mobilitetslösningar

I Sverige har studier på hur parkeringstal i kombination med olika mobilitetsåtgärder kan påverka bilinnehav och bilanvändningen gjorts. Dessa studier visar att det inte är de enskilda mobilitetstjänsterna som har störst effekt på minskat bilinnehav eller biltransporter utan att det är kombinationen av förutsättningar och åtgärder som är viktig. Det vill säga både den omkringliggande infrastrukturen och åtgärder på fastighetsnivå. För

att boende ska klara vardags- och fritidsresor blir det viktigt med möjligheten att nyttja cykel och bilpool. Detta är något som är viktigt att ha med sig vid upprättandet av detaljplanen för området. Planläggningen kan ge förutsättningar för de boendes mobilitetsbehov i form av närhet till kollektivtrafik, tillgängliga gång- och cykelbanor och utrymme för bilpool och fler cykelparkeringar etcetera. (Sänkt p-tal som drivkraft för attraktiv stadsbyggnad och hållbar mobilitet, 2018, IVL Svenska Miljöinstitutet. s. 69.)

Avstånd mellan bostad och parkeringsplats

En viktig faktor för bilanvändningen är avståndet till parkeringsplatsen vid bostaden. Enligt en studie bör det vara minst 100-200 meter för att användningen av bil ska minska. Studien visar även att om de boende inte har tillgång till egen parkeringsplats minskar bilinnehavet samt biltransporterna. Samma studie konstaterar även att sannolikheten för att använda bil minskar med god tillgång till kollektivtrafik, högre täthet i bebyggelsen, närhet till centrum, ökat antal arbetsplatser och högre utbud av detaljhandel i nära anslutning till bostaden. (Sänkt p-tal som drivkraft för attraktiv stadsbyggnad och hållbar mobilitet, 2018, IVL Svenska Miljöinstitutet. s. 12-13)

Allt fler kommuner börjar se sambandet mellan bilanvändningen och avståndet mellan parkeringsplatsen och bostaden. I parkeringspolicyn för Göteborg jämför kommunen rimligt avstånd till parkering med gångavstånd till kollektivtrafikhållplats. Det innebär ett avstånd på cirka 400 meter gångavstånd till parkeringsplatsen eller 300 meter fågelvägen. Dock ska alltid angörings- och handikapplats finnas i anslutning till entréer. Även Lunds kommun arbetar strategiskt med att skapa förutsättningar för ett mer hållbart resande och attraktiv stadsmiljö. I den nya stadsdelen Brunnshög har kommunen placerat gemensamma parkeringshus inom 300-400 meter från bostäder och kontor i nära anslutning till huvudgatunätet, vilket i sin tur minskar trafiken inne i stadsdelen.

Boverkets byggregler (2011:6) – föreskrifter och allmänna råd - avsnitt 3:122

[Klimatsmarta strukturer](#)

[Parkering som styrmedel](#)

3 Planera för cykelparkering

Att bättre integrera planering för cykel i samhällsplaneringen ger goda förutsättningar för ett hållbart resande. Med en trygg, säker och väl utbyggd cykelinfrastruktur kan även barn och vuxna som inte har tillgång till bil förflytta sig. Detta är något som i förlängningen inte enbart bidrar till bättre miljö, bättre folkhälsa utan även till ett mer socialt stadsbyggande. Genom att ange parkeringstal för cykel i parkeringspolicy eller liknande ges stöd för cykeln i detaljplaneprocess och bygglov.

Möjlighet till parkering

Som fordon räknas såväl bilar som cyklar. Varje fastighetsägare är skyldig att anordna parkering för sin fastighets behov för bilar och cyklar. Kommunen har dock det övergripande ansvaret för planeringen av mark- och vattenanvändningen, och är inför bygglov skyldig att se till att kravet om möjlighet till parkering uppfylls. Detta ska enligt plan- och bygglagen, PBL, ske "i skälig utsträckning".

Plan- och bygglag (2010:900) 8 kap. 9–10 §§

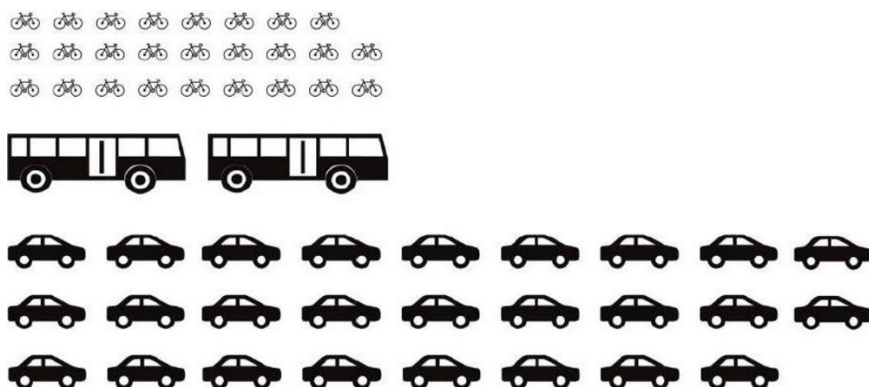
Kommunen har möjlighet att avsätta ytor för cykelparkering i en detaljplan. För att gynna ett ökat cyklade bör omsorg läggas på utformning och placering. Detta kan noggrannare beskrivas i planbeskrivningen. Möjlighet att ställa ytterligare krav på cykelparkeringens utformning finns i bygglovsprocessen. I en parkeringspolicy kan såväl parkeringstal för cykel som bil anges för olika typer av bostäder, verksamheter och så vidare. Miniminorm för cykelparkering kan användas så att ett lägsta antal platser möjliggörs vid nybyggnation.

Plan- och bygglag (2010:900) 4 kap. 13 §

Plan- och bygglag (2010:900) 8 kap. 9–10 §§

En övergång från att åka bil till att i stället cykla och åka med kollektivtrafiken i större utsträckning kan frigöra utrymme i den byggda miljön. Inte bara genom att ytor för parkeringsbehov kan minskas utan också genom att gatuutrymmet kan användas mer effektivt.

Med till exempel reducering av körfält, kan nya attraktiva och hälsosamma stadsmiljöer med breda trottoarer och separata cykelbanor, uteserveringar och planteringar anordnas. En effektivare markanvändning är ett steg på väg mot att uppnå en mer hållbar stadsutveckling.



Figur 2. Illustrationen visar olika transportmedels utrymmesbehov när de förflyttar sig i gaturummet för att transportera 26 personer. Antingen behövs 26 cyklar, 2 bussar med en medelbeläggning på 13 personer eller 23 bilar räknat på 1,17 passagerare per bil. Illustration: Elin Normann Bjarsell, Boverket efter White/Spacescape, Cykelstaden.

Attraktiv cykelparkering

Genom placeringen av parkeringar kan valet av färdmedel påverkas. Om till exempel parkeringsplatserna för cykel är av god kvalitet och lätt tillgängliga, samtidigt som parkeringar för bil är mindre tillgängliga, så blir det attraktivare att cykla. Exempel på parkering för cyklar som har hög kvalitet och är lätt tillgänglig kan vara att den:

- är väderskyddad,
- upplevs som trygg och säker,
- har möjlighet att ladda elcyklar,
- har plats för breda cykelfordon samt
- har tillgång till förvaringsboxar, cykelpump och verkstadsyta.

För att göra cykeln attraktiv på arbetsplatser kan till exempel cykelutrymme för anställda med möjligheter till dusch och ombyte inredas. Genom att göra parkering för cyklister så smidig och användarvänlig som möjligt, minskar risken för att cyklar parkeras på andra oönskade platser.

För att underlätta diskussioner med byggherrar, fastighetsägare och fastighetsförvaltare kan guider tas fram kring hur parkering för cyklar kan utformas. Se exempelvis guide från Göteborg.

[Cykelparkering \(på Göteborgs stads webbplats\)](#)

Cykelparkering i ett Hela-resan perspektiv

För att underlätta ett hållbart resande är det väsentligt att planera för goda kopplingar mellan de olika trafikslagen. Det kan till exempel handla om att göra det möjligt att kombinera bil, kollektivtrafik eller cykel på en del av pendlingssträckan till arbetet eller skolan. På så vis kan man kanske cykla eller köra bil första biten, sedan åka tåg eller buss och sedan hyra

en cykel för att ta sig sista biten till arbetsplatsen. Alla länkar i hela resan är viktiga.

Parkeringsmöjligheter för cykeln behövs på flera ställen, till exempel vid bostaden, resandets hållplatser och knutpunkter, centrum, skolor och andra målpunkter för utbud och service, men inte minst vid arbetsplatser. Beroende på hur lång tid cykeln ska stå parkerad kan olika typer av parkering efterfrågas.

Här kan du läsa mer om kopplingar mellan cykeltrafik och kollektivtrafik och om att prioritera gång- och cykeltrafik.

[Klimatsmarta strukturer på tätorts- och stadsdelsnivå](#)

Utanför stadskärnan kan infartsparkeringar för bil finnas med möjlighet att byta till kollektivtrafik eller till cykel, så kallade Park and ride- och Park and bike-parkeringar. Detta förutsätter att infartsparkeringarna är strategiskt placerade intill kollektivtrafikens stomlinje och cykelvägens huvudstråk samt att det finns möjlighet för säker parkering av cykeln.

I början av 2017 invigdes två pendelparkeringar i Jönköping, strategiskt placerade i anslutning till stadens infarter vid Rosenlund och Jordbron. Parkeringen är gratis. Vid Jordbron ställde kommunen även upp cykelboxar för uthyrning till en låg avgift. I en utvärdering av infartsparkeringen vid Jordbron visade det sig att de flesta som hyrde boxar bodde mer än en mil från Jönköping och hade sina arbetsplatser i stadskärnan, dit de cyklade de sista 2,5 kilometrarna. Några använder också parkeringen som samåkningsparkering och andra tar bussen eller promenerar den sista biten till sina målpunkter. Vid Rosenlund uppfördes boxar först i efterhand. Utfallet av cykelboxarna har varit positivt och beläggningen har varit hög.

Sedan ett par år finns en pendelparkeringsplats med cykelboxar även i närheten av tågstationen i Huskvarna. Målgruppen är här i huvudsak tågresenärer som cyklar till eller från tåget. Beläggningen på denna har inte varit lika god, vilket kan härledas till topografin i området och att det inte ligger några större arbetsplatser i närheten av stationen.

Hösten 2022 stängdes boxarna vid Jordbron då området är under omvandling med nya kontor, bostäder och parkeringshus. Även i Rosenlund har boxarna tagits bort på grund av att området byggs om. Samtidigt vill kommunen vidareutveckla projektet och använda boxarna på andra platser. En ny infartsparkering med cykelboxar vid Åbolid blev färdigställd i oktober 2022.

Kriterierna Jönköpings kommun använder sig av vid bedömning av plats för infartsparkering handlar om tillgång till god kollektivtrafik samt gång- och cykelinfrastruktur in till stadskärnan. Även kopplingen till bilvägar vägs in. Blir det en omväg eller på annat sätt krångligt att ta sig till

parkeringen är det mindre troligt att personer väljer infartsparkeringen framför att köra bil hela vägen in till centrum.

Några erfarenheter är att vissa har upplevt boxarna svåra att öppna, liksom att markåtgärder har behövts på vissa platser eftersom boxarna är ganska tunga.

Vid tågstationen i Utrecht, Nederländerna, står sedan 2019 den sista delen av cykelparkeringshuset Stationsplein Utrecht klar. Det har tre våningar och rymmer 12500 cyklar. Det är utformat för att cykla inomhus och har ett digitalt system som vägleder cyklister till lediga parkeringsplatser. Garaget är bemannat och öppet dygnet runt. Det finns även cykeluthyrning samt möjlighet till cykelservice. Här kan du läsa mer om cykelgaraget i Utrecht.

[Cykelgaraget i Utrecht \(på Utrecht stads webbplats\)](#)

4 Vad säger lagen om parkering

Med stöd av plan- och bygglagen samt ett antal andra lagar, förordningar och föreskrifter kan kommunen ställa krav på var och hur parkering får eller inte får anläggas. I detta avsnitt beskrivs kortfattat hur dessa lagar och föreskrifter påverkar parkeringsfrågor.

Om parkering i plan och bygglagen

Enligt plan- och bygglagen, PBL får kommunen i en detaljplan bestämma

- de krav som behövs för att ordna utrymme för parkering, lastning och lossning
- placering och utformning av parkeringsplatser
- att viss mark eller vissa byggnader inte får användas för parkering

Plan- och bygglag (2010:900) 4 kap. 13 §

En obebyggd tomt ska ordnas så att det på tomten eller i närheten av den, i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon. Detta ska också tillämpas i skälig utsträckning om tomten är bebyggd.

Plan- och bygglag (2010:900) 8 kap. 9–10 §§

Med lämpligt utrymme för parkering avses att det ska vara lämpligt beläget och tillräckligt stort. I vilken omfattning parkering ska krävas, bestäms i första hand med stöd i någon form av riktlinjer för parkering som kommunen har antagit, alternativt i översiktsplanen.

Enligt lagen om vägtrafikdefinitioner räknas såväl bilar som cyklar som fordon. Varje fastighetsägare är skyldig att anordna parkering för sin fastighets behov för bilar och cyklar. Kommunen har dock det övergripande ansvaret för planeringen av mark- och vattenanvändningen, och är inför bygglov skyldig att se till att kravet om möjlighet till parkering uppfylls.

Plan- och bygglag (2010:900) 8 kap. 9 §

Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner 2 §

Om tomten ska bebyggas med bostäder, förskola, skola eller liknande verksamhet, ska det på tomten eller i närheten av den finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse. Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering, ska det i första hand ordnas friyta.

Plan- och bygglag (2010:900) 8 kap. 9 §

I skälig utsträckning

Enligt PBL, ska det finnas lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning i skälig utsträckning. Begreppet "i skälig utsträckning" beskriver lagstiftarens vilja att ange en bestämd tolkningsinriktning utan att precisera det exakta innehållet. Kommunens arbete med parkeringsfrågorna ska på alla nivåer utgå från en skälighetsbedömning. Eftersom PBL inte kan reglera alla situationer, måste kommunen göra en bedömning utifrån omständigheterna på platsen.

Plan- och bygglag (2010:900) 8 kap. 9 §

Bedömningen av vad som är skäligt, kan variera över tid. Samtidigt får skäligheten inte vara godtycklig, utan måste vara väl motiverad.

Även om det är kommunen som, i plan- och bygglovsprocessen, gör bedömningen vad som är parkering i skälig utsträckning, kan bedömningen ändras av domstol i en rättslig prövning.

Om parkering i plan- och byggförordningen

Enligt plan- och byggförordningen, PBF krävs det bygglov för att anordna, flytta eller väsentligt ändra parkeringsplatser utomhus. Lovplikten gäller både inom och utanför detaljplanerat område. Det finns dock vissa undantag från lovplikten.

Plan- och byggförordning (2011:338) 6 kap. 1–2 §§

Oavsett om en parkeringsplats kräver bygglov eller inte ska de krav i plan- och bygglagstiftningen som gäller för åtgärden uppfyllas.

[Bygglov för parkeringsplatser](#)

Om parkering i Boverkets byggregler

För tomter gäller enligt Boverkets byggregler, BBR, att en angöringsplats för bilar ska finnas och att parkeringsplatser för rörelsehindrade ska kunna ordnas efter behov inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus.

Boverkets byggregler (2011:6) – föreskrifter och allmänna råd - avsnitt 3:122

Om parkering i trafikförordningen

Trafikförordningen innehåller bestämmelser för trafik och reglerar bland annat generellt hur vi ska uppträda och parkera i trafiken. I förordningens tredje kapitel regleras bland annat var ett fordon får och inte får stannas eller parkeras.

Trafikförordning (1998:1276) 3 kap. 47, 48, 49 a §§

Trafikförordning (1998:1276) 3 kap. 52, 53, 54, 55, 56 §§

Olika regler för hur parkering kan ordnas, gäller på planlagd mark för allmän plats och kvartersmark. De allmänna reglerna enligt trafikförordningen gäller både på allmän platsmark och på kvartersmark. Kommunen är ansvarig för att reglera parkeringen på allmän platsmark. På kvartersmark är det fastighetsägaren, som avgör vilka parkeringsregler som ska gälla utöver de allmänna reglerna.

Om parkering i lokala trafikföreskrifter

Med lokala trafikföreskrifter kan det beslutas om särskilda trafikregler. Vanligtvis är det kommunen som tar beslut inom tätbebyggt område och länsstyrelsen som tar beslut utanför. På Transportstyrelsens webbplats finns alla trafikföreskrifter som gäller eller som varit gällande efter 31 december 2010.

[Svensk trafikföreskriftssamling - Transportstyrelsen](#)

Om parkering i kommunallagen

Enligt kommunallagens likställighetsprincip ska kommunen behandla sina medlemmar lika, om det inte finns sakliga skäl för något annat. Medlem av en kommun är den som är folkbokförd i kommunen, äger fast egendom i kommunen eller ska betala kommunalskatt där. Medlem av en kommun är också en medborgare i någon av Europeiska unionens medlemsstater, unionsmedborgare, som är bosatt i kommunen men som inte ska folkbokföras där.

Likställighetsprincipen är en viktig utgångspunkt i kommunens arbete med parkering och mobilitetsåtgärder. Bedömningen om lämpligt utrymme för parkering kan exempelvis ge konsekvenser för enskilda fastighetsägare i form av byggkostnader och möjlig byggrätt men också fastighetsvärde.

Kommunallag (2017:725) 1 kap. 5 §

Kommunallag (2017:725) 2 kap. 3 §

5 Parkering i PBL-processen

Tillgången på parkeringsplatser är en av de faktorer som har störst betydelse för val av transportmedel och för resmönster. Det innebär att det finns stora möjligheter att använda parkering som ett styrmedel i samhällsplaneringen för att främja en hållbar stadsutveckling.

Ansvar och viktiga parter

Fastighetsägaren har ansvaret att tillgodose det behov av parkering, som kommunen bedömer att fastighetens användning ger upphov till. Det vill säga, det är inte kommunens ansvar att ordna parkering, om inte kommunen själv är fastighetsägare, till exempel för skolor, förskolor och fritidsanläggningar.

Det övergripande ansvaret för planeringen av parkeringen har dock kommunen. Utformningen av bebyggelsemiljön ska ordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden, natur- och kulturvärden och intresset av en god helhetsverkan. Kommunen har ansvar för att olika trafikantgruppers behov beaktas och att hela trafikinätet får en ändamålsenlig utformning. Bebyggelsemiljön, såväl byggnad som tomt, ska också vara utformad så att den är möjlig att användas av personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga.

Plan- och bygglag (2010:900) 8 kap. 9–10 §§

Plan- och bygglag (2010:900) 1 kap. 2 §

Plan- och bygglag (2010:900) 2 kap. 5–6 §§

Flera kommuner betonar att samarbete kring parkeringsfrågorna, såväl internt som externt, är en framgångsfaktor. Kommunens trafikplanerare, planarkitekter, bygglovarkitekter och exploateringsingenjörer tillsammans med byggherrar, fastighetsägare, verksamhetsutövare och boende är viktiga parter i samspelet. Det är även bra om samarbetet också omfattar andra aktörer till exempel elbolag, kollektivtrafikbolag och företag som tillhandahåller bilpooler eller andra mobilitetstjänster, för att främja att alla har en gemensam helhetssyn i parkeringsfrågorna. Ett bra samarbete ger goda förutsättningar för en bra sammanvägd utformning med tillgänglighet för olika behov, vilket ökar möjligheterna att uppnå en hållbar stadsutveckling.

[Samordnad och målstyrd kommunal planering](#)

Översiktsplan

För att lyckas få en positiv utveckling med hållbara transporter, effektivt markutnyttjande och bra stadsmiljö, är det viktigt att arbetet med planeringen av parkering behandlas integrerat med den övergripande planeringen i kommunen. I till exempel en parkeringspolicy kan kommunen beskriva hur man ska arbeta med parkeringsfrågor för att nå uppsatta mål i översiktsplanen.

I den övergripande planeringen är det lämpligt att utreda vilka principer parkeringsfrågorna kan lösas efter, till exempel bestämmande av parkeringstal, val av parkeringsanläggningar, huvudmannaskap och kommunens engagemang.

I översiktsplanläggningen är det dessutom värdefullt att

- en parkeringspolicy utformas så att den stödjer en planering där gång-, cykel- och kollektivtrafik är normen
- föra dialog med byggherrar, fastighetsägare och exploaterare om parkeringsbehov kopplat till kommunens olika delar.

[Parkering som styrmedel](#)

Detaljplan

Parkeringsens utformning avgör kommunen genom detaljplan. Det kan till exempel vara frågor om lokaliseringen av områden för parkering, dimensionering av parkeringsanläggningar, val mellan gemensamma lösningar och tomtparkering eller förbud mot parkering på vissa områden.

Det är en fördel om parkeringsfrågan lyfts tidigt i detaljplaneprocessen. I det tidiga skedet kan kommunen till exempel belysa hur mycket trafik ett område kommer att generera, hur stort parkeringsbehovet kan tänkas bli och om parkering ska lösas på fastigheten eller i form av exempelvis parkeringsköp i en gemensam parkeringsanläggning utanför fastigheten. Det är bra att eftersträva ett gott samarbete mellan byggherrar, framtida fastighetsägare, planarkitekt, bygglovshandläggare, trafikplanerare samt mark- och exploateringskontor. Parkeringsfrågan behöver genomlysas redan i de tidiga stadierna av planeringsprocessen även om vissa åtgärder inte kan fastställas förrän i bygglovsbeslutet.

I arbetet med en detaljplan ska kommunen visa att plan- och bygglagens krav på bil- och cykelparkering kan klaras. Planarbetet ska även redovisa hur angöring och parkering för rörelsehindrade ska kunna ordnas enligt Boverkets byggregler, BBR.

Plan- och bygglag (2010:900) 8 kap. 9 §

Plan- och bygglag (2010:900) 8 kap. 12 §

Boverkets byggregler (2011:6) – föreskrifter och allmänna råd - avsnitt 3:122

Om kommunen bestämmer sig för en gemensam lösning av parkeringsfrågan för flera fastigheter inom planområdet, kan det ingå som ett led i planarbetet att utreda förutsättningarna för att bilda en gemensamhetsanläggning. I en detaljplan kan kommunen bestämma markreservat för gemensamhetsanläggning för parkering. I planbeskrivningen beskrivs gemensamhetsanläggningen närmare.

Plan- och bygglag (2010:900) 4 kap. 18 §

I de fall där flexibla parkeringstal används och fysiska mobilitetsåtgärder är tänkta att lösa delar av parkeringsbehovet inom fastigheten, är det viktigt att se till att detaljplanen ger möjlighet för detta. Exempelvis kan detta vara tillräckligt med utrymme på fastigheten för en cykelpool eller utformning av en byggnad så att hiss för cykel ryms. Vissa mobilitetsåtgärder, som inte är fysiska, är inte möjliga att reglera i en detaljplan, till exempel att subventionera kollektivtrafikkort. Många kommuner väljer därför att styra sådana åtgärder i civilrättsliga avtal. När kommunen har för avsikt att låta fastighetsägaren lösa parkeringsbehovet utanför fastigheten genom till exempel parkeringsköp och samnyttjande av parkeringsplatser är det viktigt att tydligt beskriva detta i planbeskrivningen.

Plan- och bygglag (2010:900) 8 kap. 9–10 §§

Allmän plats

I en detaljplan har kommunen möjlighet att planlägga parkering både på mark för allmän plats och på kvartersmark.

Bilpool på allmän platsmark

Många kommuner upplever att det vore bra att kunna upplåta mark för bilpooler på mark som är planlagd för allmän plats, men det råder oenighet om det är lagenligt. Boverket anser att det är en grundprincip i plan- och bygglagen att allmän plats är till för gemensamma behov. Kommunallagens likställighetsprincip innebär att alla ska behandlas lika. Att upplåta mark för en bilpool på allmän plats som inte alla kan nyttja, innebär en särbehandling och är ett avsteg från den principen. Det är också ett avsteg att det som i detaljplan är avsatt som allmän platsmark för gemensamma behov inte får upplåtas för annat än just gemensamma behov. Boverket anser att en mer genomförbar åtgärd för att främja denna typ av bilägande kan vara att upplåta särskilda parkeringar i parkeringshus eller på kommunalt ägda parkeringsytor som ligger inom kvartersmark.

Kommunallag (2017:725) 2 kap. 3 §

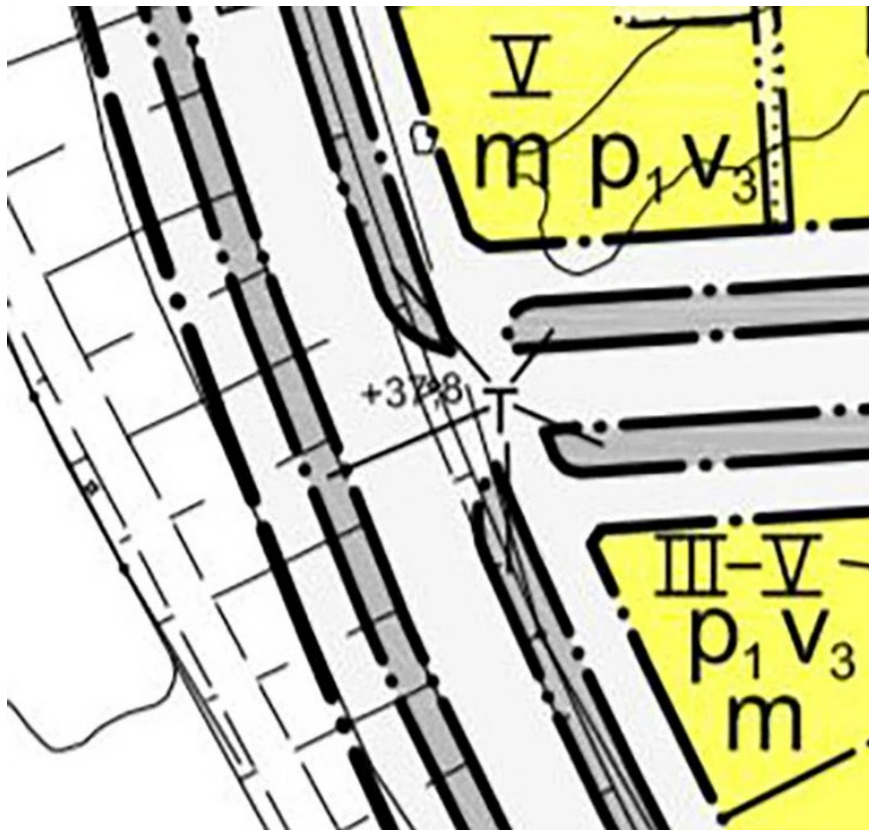
Plan- och bygglag (2010:900) 1 kap. 4 §

Hur göra i stället

Det finns möjligheter att upplåta mark till bilpoolsplatser på kommunal mark om den är planlagd som kvartersmark med exempelvis användningen parkering.

Användning av kvartersmark

Linköpings kommun har i en detaljplan för del av Vallastaden möjliggjort att kunna anlägga bilpoolsplatser på kvartersmark i anslutning till gatumark. Kommunen använde sig av användningen trafik markerad med T på plankartan och preciserade användningen till parkeringar, trädplanteringar och gatumöbler. I delar av dessa områden för kvartersmark har bilpoolsplatser och handikappsplatser anlagts.



Figur 3. Utsnitt ur plankarta till detaljplan i Västra Valla för del av Intellectet 1 m.fl. (Vallastaden – östra delen) Illustration: Linköpings kommun

Linköpings kommun upplever detta som en bra lösning, men det innebär samtidigt att användningen av gatumarken är låst om till exempel utformningen av gatan skulle behöva ändras i framtiden. För att kunna använda detta tillvägagångssätt i befintliga områden, måste troligtvis många detaljplaner ändras.

Kvartersmark

På kvartersmark har enligt PBL fastighetsägaren ansvaret att lösa det behov av parkering, som kommunen bedömer att fastighetens användning ger upphov till.

Plan- och bygglag (2010:900) 8 kap. 9–10 §§

Lov-, bygg- och tillsynsprocessen

Lov och bygg

Att anordna, flytta eller väsentligt ändra parkeringsplatser utomhus kräver som regel bygglov. Lovplikten gäller både inom och utanför detaljplanerat område. Bygglovsplikten för parkeringsplatser gäller främst vid fysiska förändringar av marken, såsom asfaltering eller avgrusning och anordnande av räcken och markeringar. Bygglovsplikten gäller även in- och utgrävningar av mark som parkeringsplats även om ingen fysisk förändring av marken behöver göras. Lovplikten gäller även parkeringsplatser för cyklar.

Plan- och byggförordning (2011:338) 6 kap. 1 §

[Bygglov för parkeringsplatser](#)

Det finns dock undantag från lovplikten för parkeringsplatser

- för fastigheter där det endast finns ett eller två enbostadshus eller ett tvåbostadshus om parkeringsplatsen uteslutande är avsedd för fastighetens behov
- för totalförsvarets behov och av hemlig natur
- som anläggs med stöd av väglagen
- på allmän plats för gata eller väg i detaljplan
- om bygglovsplikten är undantagen i detaljplan eller områdesbestämmelser.

Plan- och byggförordning (2011:338) 6 kap. 2 §

[Bygglovsbefriad parkeringsplats](#)

Vid ansökan om bygglov för en byggnad måste sökanden kunna visa för kommunens byggnadsnämnd hur och var parkering ska ordnas för att bygglov ska kunna beviljas. Parkeringen ska vara lämplig och finnas i den utsträckning som kan anses vara skälig med hänsyn till det behov av parkering som byggnaden ger upphov till. Kommunens parkeringspolicy kan vara ett stöd i en skälighetsbedömning.

Plan- och bygglag (2010:900) 8 kap. 9 §

Om fastighetsägaren inte har möjlighet att ordna den parkering som krävs för fastighetens behov, finns möjlighet att använda parkeringsköp. Parkeringen måste fortfarande uppfylla samma kvalitativa krav. Det innebär bland annat att ett avtal om parkeringsköp där parkeringens läge inte är preciserat inte kan godtas, eftersom fastighetsägaren med ett sådant avtal inte kan visa att utrymmet kommer att lokaliseras i närheten av tomten. Det finns dock inte något hinder mot att storlek och läge anges som en viss andel av en bestämd anläggning. I avtalet behöver fastighetsägaren också kunna visa att parkeringsutrymmet kommer att iordningställas inom rimlig tid och kunna garantera en stabilitet i antalet bilplatser för fastighetens behov. Hur avtalet ska vara utformat för att kunna godtas, får kommunen avgöra från fall till fall. (jfr Didón m. fl. (maj 2011). Plan- och bygglagen (2010:900) en kommentar. Norstedts Juridik 8:9)

Många kommuner använder sig av flexibla parkeringstal och ger därigenom byggherren möjlighet att anordna färre bilparkeringsplatser än parkeringstalet anger, om byggherren genomför mobilitetsåtgärder som kan leda till lägre efterfrågan på bilparkering. När byggherren har visat att alla krav enligt lovet är uppfyllda kan byggnadsnämnden ge ett slutbesked. Om en kommun vill ställa krav på en exploatör att genomföra mobilitetsåtgärder så kan det enbart göras när kommunen är markägare och säljer marken till exploatören och det görs då i ett civilrättsligt avtal, markanvisningsavtal.

Plan- och bygglag (2010:900) 10 kap. 34 §

Tillsyn

Tillsyn är en granskning som sker i efterhand och som syftar till att överträdelser mot planer och bygglov ska rättas. Om kommunen i sitt tillsynsarbete uppmärksammar att det till en byggnad inte finns skäligen utrymme för parkering, så kan byggnadsnämnden agera. I första hand kan byggnadsnämnden be fastighetsägaren att åtgärda bristen och i andra hand kan den med stöd av PBL förelägga byggherren att åtgärda bristen.

Plan- och bygglag (2010:900) 11 kap. 19 §

[Tillsyn](#)

Bilaga 1 – Utdrag ur författningar

I bilagan finns utdrag från de författningar som gällde när vägledningen publicerades som pdf.

Utdrag ur plan- och bygglagen (2010:900)

1 kap. 2 §

Det är en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten enligt denna lag.

1 kap. 4 §

I denna lag avses med

allmän plats: en gata, en väg, en park, ett torg eller ett annat område som enligt en detaljplan är avsett för ett gemensamt behov,

bebygga: att förse ett område med ett eller flera byggnadsverk,

bebyggelse: en samling av byggnadsverk som inte enbart består av andra anläggningar än byggnader,

byggherre: den som för egen räkning utför eller låter utföra projekterings-, byggnads-, rivnings- eller markarbeten,

byggnad: en varaktig konstruktion som består av tak eller av tak och väggar och som är varaktigt placerad på mark eller helt eller delvis under mark eller är varaktigt placerad på en viss plats i vatten samt är avsedd att vara konstruerad så att människor kan uppehålla sig i den,

byggnadsnämnden: den eller de nämnder som fullgör kommunens uppgifter enligt denna lag,

byggnadsverk: en byggnad eller annan anläggning,

byggprodukt: en produkt som är avsedd att stadigvarande ingå i ett byggnadsverk,

exploateringsavtal: avtal om genomförande av en detaljplan och om medfinansieringsersättning mellan en kommun och en byggherre eller en fastighetsägare avseende mark som inte ägs av kommunen, dock inte avtal mellan en kommun och staten om utbyggnad av statlig transport-infrastruktur,

genomförandetiden: den tid för genomförandet av en detaljplan som ska bestämmas enligt 4 kap. 21-25 §§,

kvartersmark: mark som enligt en detaljplan inte ska vara allmän plats eller vattenområde,

markanvisning: ett avtal mellan en kommun och en byggherre som ger byggherren ensamrätt att under en begränsad tid och under givna villkor förhandla med kommunen om överlåtelse eller upplåtelse av ett visst av kommunen ägt markområde för bebyggande,

medfinansieringsersättning: ersättning som en byggherre eller en fastighetsägare i samband med genomförande av en detaljplan åtar sig att betala för en del av en kommuns kostnad för bidrag till byggande av en viss väg eller järnväg som staten eller en region ansvarar för,

miljönämnden: den eller de nämnder som fullgör kommunens uppgifter på miljö- och hälsoskyddsområdet,

nybyggnad: uppförande av en ny byggnad eller flyttning av en tidigare uppförd byggnad till en ny plats,

ombyggnad: ändring av en byggnad som innebär att hela byggnaden eller en betydande och avgränsbar del av byggnaden påtagligt förnyas,
omgivningsbuller: buller från flygplatser, industriell verksamhet, spårtrafik och vägar,
planläggning: arbetet med att ta fram en regionplan, en översiktsplan, en detaljplan eller områdesbestämmelser,
sammanhållen bebyggelse: bebyggelse på tomter som gränsar till varandra eller skiljs åt endast av en väg, gata eller parkmark,
studentbostad: en bostad avsedd för studerande på universitet, högskola, annan eftergymnasial utbildning eller vuxenutbildning,
tillbyggnad: ändring av en byggnad som innebär en ökning av byggnadens volym,
tomt: ett område som inte är en allmän plats men som omfattar mark avsedd för en eller flera byggnader och mark som ligger i direkt anslutning till byggnaderna och behövs för att byggnaderna ska kunna användas för avsett ändamål,
underhåll: en eller flera åtgärder som vidtas i syfte att bibehålla eller återställa en byggnads konstruktion, funktion, användningssätt, utseende eller kulturhistoriska värde, och
ändring av en byggnad: en eller flera åtgärder som ändrar en byggnads konstruktion, funktion, användningssätt, utseende eller kulturhistoriska värde.
Lag (2025:519).

2 kap. 5 §

Vid planläggning och i ärenden om bygglov eller förhandsbesked enligt denna lag ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till

1. människors hälsa och säkerhet,
2. jord-, berg- och vattenförhållandena,
3. möjligheterna att ordna trafik, vattenförsörjning, avlopp, avfallshantering, elektronisk kommunikation samt samhällsservice i övrigt,
4. möjligheterna att förebygga vatten- och luftföroreningar samt bullerstörningar, och
5. risken för olyckor, översvämning och erosion.

Bebyggelse och byggnadsverk som för sin funktion kräver tillförsel av energi ska lokaliseras på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till energiförsörjningen och energihushållningen. *Lag (2018:636).*

2 kap. 6 §

Vid planläggning, i ärenden om bygglov och vid åtgärder avseende byggnader som inte kräver lov enligt denna lag ska bebyggelse och byggnadsverk utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till

1. stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan,
2. skydd mot uppkomst och spridning av brand och mot trafikolyckor och andra olyckshändelser,
3. åtgärder för att skydda befolkningen mot och begränsa verkningarna av stridshandlingar,
4. behovet av hushållning med energi och vatten och av goda klimat- och hygienförhållanden,
5. möjligheterna att hantera avfall,
6. trafikförsörjning och behovet av en god trafikmiljö,

7. möjligheter för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga att använda området, och

8. behovet av framtida förändringar och kompletteringar.

Första stycket gäller också i fråga om skyltar och ljusanordningar.

Vid planläggning och i andra ärenden samt vid åtgärder avseende byggnader som inte ingår i ett ärende enligt denna lag ska bebyggelseområdets särskilda historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden skyddas. Ändringar och tillägg i bebyggelsen ska göras var- samt så att befintliga karaktärsdrag respekteras och tillvaratas. *Lag (2014:477).*

4 kap. 13 §

I en detaljplan får kommunen bestämma

1. de krav i fråga om att ordna utrymme för parkering, lastning och lossning som behövs med hänsyn till 8 kap. 9 § första stycket 4,
2. placeringen och utformningen av parkeringsplatser, och
3. att viss mark eller vissa byggnader inte får användas för parkering.

4 kap. 18 §

I en detaljplan får kommunen bestämma en största eller minsta storlek på fastigheter och bestämma markreservat för gemensamhetsanläggningar.

Om det behövs för genomförandet av en ändamålsenlig indelning i fastigheter eller för att annars underlätta detaljplanens genomförande, får kommunen också bestämma

1. hur området ska vara indelat i fastigheter,
2. de servitut, ledningsrätter och liknande särskilda rättigheter som ska bildas, ändras eller upphävas,
3. de anläggningar som ska utgöra gemensamhetsanläggningar, och
4. de fastigheter som ska delta i gemensamhetsanläggningarna och de utrymmen som ska tas i anspråk för anläggningarna.

En detaljplanebestämmelse om områdets indelning i fastigheter eller om servitut eller liknande särskilda rättigheter ska vara förenlig med 3 kap. 1 § och 5 kap. 4 § första stycket fastighetsbildningslagen (1970:988). En detaljplanebestämmelse om inrättande av en gemensamhetsanläggning ska vara förenlig med 5 och 6 §§ anläggningslagen (1973:1149). En detaljplanebestämmelse om ledningsrätt ska vara förenlig med 6 § ledningsrättslagen (1973:1144). *Lag (2015:668).*

8 kap. 9 §

En obebyggd tomt som ska bebyggas ska ordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen. Tomten ska ordnas så att

1. naturförutsättningarna så långt möjligt tas till vara,
2. betydande olägenheter för omgivningen eller trafiken inte uppkommer,
3. det finns en lämpligt belägen utfart eller annan utgång från tomten samt anordningar som medger nödvändiga transporter och tillgodoser kravet på framkomlighet för utryckningsfordon,
4. det på tomten eller i närheten av den i skäligen utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon,
5. personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga ska kunna komma fram till byggnadsverk och på annat sätt använda tomten, om det med hänsyn till terrängen och förhållandena i övrigt inte är orimligt, och
6. risken för olycksfall begränsas.

Om tomten ska bebyggas med byggnadsverk som innehåller en eller flera bostäder eller lokaler för fritidshem, förskola, skola eller annan jämförlig verksamhet, ska det på tomten eller i närheten av den finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse. Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering enligt första stycket 4, ska man i första hand ordna friyta.

8 kap. 10 §

Det som gäller i fråga om utrymme för parkering, lastning och lossning och om friyta i 9 § första stycket 4 och andra stycket ska i skälig utsträckning också tillämpas om tomten är bebyggd.

8 kap. 12 §

Det som gäller i fråga om tomter enligt 9-11 §§ ska i skälig utsträckning tillämpas också på allmänna platser och på områden för andra anläggningar än byggnader, dock att personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga ska kunna använda platsen eller området i den utsträckning som följer av föreskrifter meddelade med stöd av denna lag.

Ett hinder mot tillgänglighet eller användbarhet på en allmän plats ska alltid avhjälpas, om hindret med hänsyn till de praktiska och ekonomiska förutsättningarna är enkelt att avhjälpa. *Lag (2011:335).*

10 kap. 34 §

Byggnadsnämnden ska med ett slutbesked godkänna att en eller flera åtgärder som avses i 3 § ska anses slutförda och, i fråga om byggåtgärder, att byggnadsverket får tas i bruk, om

1. byggherren har visat att alla krav som gäller för åtgärderna enligt lovet, kontrollplanen, startbeskedet eller beslut om kompletterande villkor är uppfyllda,

2. byggherren har visat att denne har gett in en klimatdeklaration enligt lagen (2021:787) om klimatdeklaration för byggnader eller gjort sannolikt att det inte finns någon skyldighet att ge in en klimatdeklaration, och

3. nämnden inte har funnit skäl att ingripa enligt 11 kap.

Lag (2021:788).

11 kap. 19 §

Om en byggherre, ägare, nyttjanderättshavare, väghållare, kontrollansvarig, sakkunnig eller huvudman för en allmän plats låter bli att vidta en åtgärd och därigenom bryter mot en skyldighet enligt denna lag eller föreskrifter eller beslut som har meddelats med stöd av lagen, får byggnadsnämnden förelägga denne att inom en viss tid vidta åtgärden (åtgärdsföreläggande).

Förelägganden om att avhjälpa ett sådant hinder som avses i 8 kap. 2 § andra stycket eller 8 kap. 12 § andra stycket ska riktas mot den som har rådighet över hindret. Om inte annat visas ska det anses vara ägaren av byggnaden respektive den allmänna platsens huvudman. *Lag (2022:909).*

Utdrag ur plan- och byggförordningen (2011:338)

6 kap. 1 §

I fråga om andra anläggningar än byggnader krävs det bygglov för att anordna, inrätta, uppföra, flytta eller väsentligt ändra

1. nöjesparker, djurparker, idrottsplatser, skidbackar, skidliftar, linbaneanläggningar, campingplatser, skjutbanor, hamnar för fritidsbåtar, fri-luftsbad, motorbanor och golfbanor,

2. upplag och materialgårdar,

3. tunnlar och berggrum som inte är avsedda för väg, järnväg, tunnelbana, spårväg eller gruvsdrift,

4. fasta cisterner och andra fasta anläggningar för kemiska produkter som är hälso- och miljöfarliga och för varor som kan medföra brand eller andra olyckshändelser,

5. radio- eller telemaster eller torn,

6. vindkraftverk som

a) är högre än 20 meter över markytan,

b) placeras på ett avstånd från gränsen som är mindre än kraftverkets höjd över marken,

c) monteras fast på en byggnad, eller

d) har en vindturbin med en diameter som är större än tre meter,

7. murar och plank,

8. parkeringsplatser utomhus,

9. begravningsplatser, och

10. transformatorstationer.

Förordning (2021:786).

6 kap. 2 §

Trots 1 § krävs det inte bygglov för att anordna, inrätta, uppföra, flytta eller väsentligt ändra

1. en anläggning som avses i 1 § 4 eller 5, om det är fråga om en liten anläggning som är avsedd endast för en viss fastighets behov,

2. ett vindkraftverk som avses i 1 § 6, om verket omfattas av tillstånd enligt 9 eller 11 kap. miljöbalken,

3. en parkeringsplats som avses i 1 § 8, om det på fastigheten finns endast ett eller två enbostadshus eller ett tvåbostadshus och parkeringsplatsen är avsedd uteslutande för fastighetens behov eller om parkeringsplatsen anläggs med stöd av väglagen (1971:948) eller på mark som i detaljplan har avsatts till gata eller väg,

4. en anläggning som avses i 1 § 2, 7 eller 10 och som omfattas av undantag från krav på bygglov i vägplan enligt väglagen eller järnvägsplan enligt lagen (1995:1649) om byggande av järnväg,

5. en anläggning som avses i 1 § 2, om det är fråga om en anläggning av liten omfattning i form av en eller flera containrar i omedelbar närhet till en pågående verksamhet inom ett industriområde och anläggningen inte placeras närmare gränsen än 4,5 meter, eller

6. en anläggning som avses i 1 § 2, om det är fråga om högst två enheter i form av fritidsbåt, husvagn eller husbil som

a) placeras i omedelbar närhet av ett en- eller tvåbostadshus,

b) är av säsongskaraktär,

c) inte placeras närmare gränsen än 4,5 meter, och

d) inte placeras i anslutning till en sådan byggnad eller inom ett sådant bebyggelseområde som avses i 8 kap. 13 § plan- och bygglagen (2010:900).

Åtgärder som avses i första stycket 5 och 6 får vidtas närmare gränsen än 4,5 meter, om de grannar som berörs medger det.

Bestämmelserna i 9 kap. 7 och 8 §§ plan- och bygglagen (2010:900) om att kommunen får besluta om undantag från krav på bygglov eller om mer långtgående krav gäller även för andra anläggningar än byggnader. *Förordning (2017:102).*

Utdrag ur Boverkets byggregler (2011:6) föreskrifter och allmänna råd

3:122 Tillgängliga och användbara gångvägar, angörings- och parkeringsplatser m.m.

Minst en tillgänglig och användbar gångväg ska finnas mellan tillgängliga entréer till byggnader och

- bostadskomplement,
- parkeringsplatser,
- angöringsplatser för bilar,
- friytor, och
- allmänna gångvägar i anslutning till tomten.

Tillgängliga och användbara gångvägar ska där det är möjligt utformas utan nivåskillnader. Där nivåskillnader inte kan undvikas ska de utjämnas med ramper.

Tillgängliga och användbara gångvägar ska

- vara lätta att följa,
- kunna särskiljas från möblerade ytor, och
- kunna användas som sammanhängande taktila och visuella ledstråk. *(BFS 2014:3).*

Allmänt råd

Exempel på friytor är lekplatser, bollplaner och gemensamma uteplatser.

En tillgänglig och användbar gångväg bör

- vara så horisontell som möjligt,
- inte luta mer än 1:50 i sidled,
- ha en fri bredd på minst 1,5 meter alternativt minst 1,0 meter och då ha vändzoner med högst 10 meters mellanrum,
- vid öppningar i t.ex. staket, häckar och liknande ha en fri bredd på minst 0,90 meter,
- vara fri från hinder, och
- utjämnas med en 0,9–1,0 meter bred ramp till 0-nivå om det finns nivåskillnader vid övergången mellan olika typer av gångytor och platser.

Naturliga ledytor som gräskanter, murar, staket, kanter och fasader kan kompletteras med konstgjorda ledytor till ett sammanhängande ledstråk.

Fasta sittplatser med rygg- och armstöd i anslutning till tillgängliga och användbara gångvägar och entréer ökar tillgängligheten och användbarheten för personer med nedsatt rörelseförmåga.

Regler om kontraster och markeringar på tomter finns i avsnitt 3:1223 och regler om tillgängliga och användbara entréer finns i avsnitt 3:132.

En angöringsplats för bilar ska finnas och parkeringsplatser för rörelsehindrade ska kunna ordnas efter behov inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus. Markbeläggningen på sådana angöringsplatser och parkeringsplatser ska vara fast, jämn och halkfri. (*BFS 2014:3*).

Allmänt råd

Antal parkeringsplatser för rörelsehindrade bör dimensioneras med hänsyn till avsedd användning eller antal bostäder och långsiktigt behov.

Breddmått på en parkeringsplats som ska medge att rullstol tas in från sidan bör vara 5,0 meter. Breddmått kan minskas om gångytan bredvid kan tas i anspråk eller om parkeringsplatser för rörelsehindrade finns bredvid varandra.

Lutningen i längs- och sidled på angöringsplatser och parkeringsplatser för rörelsehindrade bör inte överstiga 1:50.

Parkeringsplatser för rörelsehindrade bör vara tydligt skyltade, även vintertid.

(*BFS 2014:3*).

Utdrag ur kommunallagen (2017:725)

1 kap. 5 §

Medlem av en kommun är den som är folkbokförd i kommunen, äger fast egendom i kommunen eller ska betala kommunalskatt där.

Medlem av en kommun är också en medborgare i någon av Europeiska unionens medlemsstater (unionsmedborgare) som är bosatt i kommunen men som, enligt 5 § andra stycket folkbokföringslagen (1991:481), inte ska folkbokföras där.

2 kap. 3 §

Kommuner och regioner ska behandla sina medlemmar lika, om det inte finns sakliga skäl för något annat. *Lag (2019:835)*.

Utdrag ur lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

2 §

Beteckning	Betydelse
Axeltryck	Den sammanlagda statiska vikt som hjulen på en hjulaxel för över till vägbanan.
Bil	Ett motorfordon som är försett med tre eller flera hjul eller medar eller med band och som inte är att anse som en motorcykel eller en moped. Bilar delas in i personbilar, lastbilar och bussar.
Boggi	Två hjulaxlar på ett fordon med ett inbördes avstånd som är mindre än 2 meter.
Boggitryck	Den sammanlagda statiska vikt som hjulen i en boggi för över till vägbanan.
Bruttovikt på fordon	Den sammanlagda statiska vikt som samtliga hjul, band eller medar på ett fordon vid ett visst tillfälle för över till vägbanan.

Buss	En bil som är inrättad huvudsakligen för personbefordran och är försedd med fler än åtta sittplatser utöver förarplatsen. Bussar delas in i lätta och tunga bussar.
Bärighetsklass	Indelning av vägar efter tillåtet axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt tillåten bruttovikt. Bärighetsklasserna är bärighetsklass 1 (BK1), bärighetsklass 2 (BK2), bärighetsklass 3 (BK3) och bärighetsklass 4 (BK4).
Cykel	1. Ett fordon som är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och inte är ett lekfordon. 2. Ett eldrivet fordon med en tramp- eller vevanordning om elmotorn a. endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen, b. inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen, och c. har en kontinuerlig märkeffekt som inte överstiger 250 watt. 3. Ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som är avsett för användning av personer med fysisk funktionsnedsättning, och är a. inrättat huvudsakligen för befordran av en person, b. inrättat för att föras av den åkande, och c. konstruerat för en hastighet av högst 20 kilometer i timmen. 4. Ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som uppfyller villkoren i 3 a-c och som antingen a. har en elmotor vars kontinuerliga märkeffekt inte överstiger 250 watt, eller b. är självbalanserande.
Cykelkärra	Ett fordon som är avsett att dras av en moped klass II eller en cykel och inte är en sidvagn. En tillkopplad cykelkärra anses inte som ett särskilt fordon.
Dolly	En släpkärra som är avsedd att vara styraxel för en påhängsvagn och som är utrustad med en kopplingsanordning (vändskiva) för en påhängsvagn.
Efterfordon	Ett fordon som är kopplat till en bil, en traktor, ett motorredskap eller ett terrängmotorfordon och som inte är ett släpfordon.
EG-mobilkran	En tung lastbil som inte är utrustad för godstransporter och som är försedd med en kran vars lyftmoment är minst 400 kilonewtonmeter.

Fordon	En anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad huvudsakligen för färd på marken och inte löper på skenor. Fordon delas in i motordrivna fordon, släpfordon, efterfordon, sidvagnar, cyklar, hästfordon och övriga fordon.
Fordonståg	Ett motordrivet fordon med ett eller flera tillkopplade fordon.
Hästfordon	Ett fordon som är förspänt med dragare.
Lastbil	1. En bil som är inrättad huvudsakligen för godsbefordran. 2. En annan bil som inte är att anse som en personbil eller en buss. Lastbilar delas in i lätta och tunga lastbilar.
Lekfordon	Ett fordon som ska anses som leksak enligt lagen (2011:579) om leksakers säkerhet.
Lätt buss	En buss med en totalvikt av högst 3,5 ton.
Lätt lastbil	En lastbil med en totalvikt av högst 3,5 ton.
Lätt motorcykel	1. En motorcykel på två eller fyra hjul a) som drivs av förbränningsmotor med en slagvolym om högst 125 kubikcentimeter, en nettoeffekt av högst 11 kilowatt och ett förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt som inte överstiger 0,1 kilowatt/kilogram, b) med annan motor än förbränningsmotor som har en nettoeffekt av högst 11 kilowatt och ett förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt som inte överstiger 0,1 kilowatt/kilogram. 2. En motorcykel på tre hjul med en nettoeffekt av högst 15 kilowatt.
Lätt släpfordon	1. Ett släpfordon med en totalvikt av högst 750 kilogram. 2. Ett släpfordon med en totalvikt över 750 kilogram under förutsättning att dragfordonets och släpfordonets sammanlagda totalvikt inte överstiger 3,5 ton.
Lätt terrängvagn	En terrängvagn vars tjänstevikt är högst 2 ton.
Maximilast för ett motorfordon, en traktor, ett motorredskap, ett terrängmotorfordon, ett släpfordon eller en sidvagn.	Skillnaden mellan fordonets totalvikt och tjänstevikt.
Moped	Ett motorfordon som är konstruerat för en hastighet av högst 45 kilometer i timmen som, om det drivs av en förbränningsmotor med gnisttändning, har en slagvolym av högst 50 kubikcentimeter, eller, om det drivs av en förbränningsmotor med kompressionständning, har en slagvolym av högst 500 kubikcentimeter, eller är försett

	med annan motor för framdrivande och som har 1. två hjul samt en nettoeffekt som inte överstiger 4 kilowatt, 2. tre hjul och en vikt i körklart skick av högst 270 kilogram samt en nettoeffekt som inte överstiger 4 kilowatt, eller 3. fyra hjul och en vikt i körklart skick av högst 425 kilogram samt en nettoeffekt som inte överstiger 4 kilowatt, eller 4. fyra hjul, ett karosseri med högst tre dörrar och en vikt i körklart skick av högst 425 kilogram samt en nettoeffekt som inte överstiger 6 kilowatt. Vid beräkningen av en mopeds vikt ska i fråga om ett eldrivet fordon batterierna inte räknas in. Mopeder delas in i klass I och klass II. En moped som inte hör till klass II. En moped som har en motor vars nettoeffekt inte överstiger 1 kilowatt och 1. är konstruerad för en hastighet av högst 25 kilometer i timmen, eller 2. är konstruerad för att drivas med en tramp- och vevanordning och där motorn inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen.
Moped klass I Moped klass II	Ett motorfordon vars nettoeffekt, konstruktiva hastighet eller motorstorlek överstiger villkoren för moped och som har 1. två hjul, eller 2. tre symmetriskt placerade hjul och en vikt i körklart skick av högst 1 000 kilogram, eller 3. fyra hjul och en vikt i körklart skick av högst 450 kilogram eller högst 600 kilogram om fordonet är inrättat för godsbefordran, samt en nettoeffekt som inte överstiger 15 kilowatt. Vid beräkningen av en motorcykels vikt ska i fråga om ett eldrivet fordon batterierna inte räknas in. Motorcyklar delas in i lätta och tunga motorcyklar.
Motorcykel	Ett fordon som för framdrivande är försett med motor, dock inte ett sådant eldrivet fordon som är att anse som cykel. Motordrivna fordon delas in i motorfordon, traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon.
Motordrivet fordon	Ett motordrivet fordon som är avsett att användas huvudsakligen på väg, oavsett om det är färdigbyggt eller inte, och som är inrättat
Motorfordon	

	1. huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran, eller 2. för något annat ändamål än som avses under 1, om fordonet inte är att anse som en traktor eller ett motorredskap. Motorfordon delas in i bilar, motorcyklar och mopeder.
Motorredskap	Ett motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen som ett arbetsredskap eller för kortare förflyttningar av gods. Motorredskap delas in i klass I och klass II.
Motorredskap klass I	Ett motorredskap som är konstruerat för en högsta hastighet som överstiger 30 kilometer i timmen.
Motorredskap klass II	Ett motorredskap som är konstruerat för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen.
Personbil	En bil som är försedd med högst åtta sittplatser utöver förarplatsen och 1. är inrättad huvudsakligen för personbefordran eller 2. är permanent försedd med ett karosseri som är inrättat som bostadsutrymme och utrustat med åtminstone a. fast monterade sittplatser, b. fast monterade sovplatser som kan utgöras av sittplatser som kan omvandlas till sovplatser, c. fast monterad utrustning för matlagning och lagring och d. bord. Personbilar delas in i klass I och klass II.
Personbil klass I	En personbil som inte tillhör klass II.
Personbil klass II	En personbil som är permanent försedd med ett karosseri som är inrättat som bostadsutrymme och utrustat med åtminstone a. fast monterade sittplatser, b. fast monterade sovplatser som kan utgöras av sittplatser som kan omvandlas till sovplatser, c. fast monterad utrustning för matlagning och lagring och d. bord.
Påhängsvagn	En släpvagn som är inrättad för att genom tapp med vändskiva eller liknande anordning förenas med en bil, en traktor eller ett motorredskap och som är så utförd att chassiet eller karosseriet vilar direkt på det dragande fordonet.
Sidvagn	Ett fordon som är inrättat för att kopplas vid sidan av en tvåhjulig motorcykel eller en cykel. En tillkopplad sidvagn anses dock inte som ett särskilt fordon.
Släpfordon	Ett fordon som är inrättat för koppling till ett annat motordrivet fordon än en moped klass II och är avsett för person- eller

	godsbefordran eller för att bära en anordning för att driva dessa fordon. Släpfordon delas in i släpvagnar, släpslädar och terrängsläp samt i lätta släpfordon och tunga släpfordon.
Släpkärra	En släpvagn med oledad dragstång där den statiskt vertikala last som förs över till dragfordonet inte överskrider 10 procent av släpvagnens totalvikt eller 1 ton.
Släpsläde	Ett släpfordon på medar som är inrättat för att dras av ett motorfordon, en traktor eller ett motorredskap.
Släpvagn	Ett släpfordon på hjul eller band som är inrättat för att dras av ett motorfordon, en traktor eller ett motorredskap.
Släpvagnsvikt	Den sammanlagda vikten av en släpvagns egenvikt och last.
Snöskoter	En terrängskoter som är avsedd för färd på snötäckt mark och som är försedd med band och medar.
Terränghjuling	En annan terrängskoter än en snöskoter.
Terrängmotorfordon	Ett motordrivet fordon som inte är ett motorfordon och som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran i terräng. Terrängmotorfordon delas in i terrängvagnar och terrängskotrar.
Terrängskoter	Ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt av högst 450 kilogram. Terrängskotrar delas in i snöskotrar och terränghjulingar.
Terrängsläp	Ett släpfordon som är inrättat för att dras av ett terrängmotorfordon.
Terrängvagn	Ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt över 450 kilogram. Terrängvagnar delas in i lätta och tunga terrängvagnar.
Tjänstevikt för en bil, en traktor eller ett motorredskap	Den sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick med det tyngsta karosseri som hör till fordonet, verktyg och reservhjul som hör till fordonet, bränsle, smörjolja och vatten, samt föraren.
Tjänstevikt för en motorcykel eller en moped	Den sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick utan sidvagn, med verktyg som hör till fordonet, bränsle, smörjolja och vatten
Tjänstevikt för ett släpfordon, ett terrängsläp eller en sidvagn	Vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick med det tyngsta karosseri som hör till fordonet.
Tjänstevikt för ett terrängmotorfordon	Den sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick med det tyngsta karosseri som hör till fordonet, verktyg som hör till fordonet, samt bränsle,

	smörjolja och vatten. För en tung terrängvagn räknas även vikten av föraren och reservhjul med.
Totalvikt för en bil, en traktor, ett motorredskap eller en tung terrängvagn	Summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antal personer utom föraren och den största mängd gods som fordonet är inrättat för.
Totalvikt för en motorcykel, ett terrängfordon utom en tung terrängvagn, ett släpfordon eller en sidvagn	Summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antal personer och den största mängd gods som fordonet är inrättat för. I totalvikten för en motorcykel ingår inte sidvagnens totalvikt.
Traktor	Ett motordrivet fordon med minst två hjulaxlar som är inrättat huvudsakligen för att dra ett annat fordon eller ett arbetsredskap. En traktor får vara utrustad för transport av gods och för befordran av passagerare. Traktorer delas in i traktor a och traktor b.
Traktor a	En traktor som är konstruerad för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen.
Traktor b	En traktor som är konstruerad för en hastighet som överstiger 40 kilometer i timmen.
Traktor skatteklass I	En traktor som enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) hör till skatteklass I.
Traktor skatteklass II	En traktor som enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) hör till skatteklass II.
Traktortåg	En traktor med ett eller flera tillkopplade släpfordon.
Trippelaxel	Tre hjulaxlar på ett fordon med ett inbördes avstånd mellan den första och den tredje axeln som är mindre än 5 meter.
Trippelaxeltryck	Den sammanlagda statiska vikt som hjulen i en trippelaxel för över till vägbanan.
Tung buss	En buss med en totalvikt över 3,5 ton.
Tung lastbil	En lastbil med en totalvikt över 3,5 ton.
Tung motorcykel	1. En motorcykel på två eller fyra hjul vars motor har en slagvolym som överstiger 125 kubikcentimeter, en netto-effekt som överstiger 11 kilowatt eller ett förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt som överstiger 0,1 kilowatt/kilogram. 2. En motorcykel på tre hjul med en nettoeffekt som överstiger 15 kilowatt.
Tungt släpfordon	Ett annat släpfordon än ett lätt släpfordon.
Tung terrängvagn	En terrängvagn med en tjänstevikt över 2 ton.
Vikt i körklart skick för en motorcykel eller en moped	Vikten i körklart skick för en motorcykel eller en moped fastställs enligt artikel 5 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013

om godkännande av och marknadskontroll
för två- och trehjuliga fordon och fyrhju-
lingar, i den ursprungliga lydelsen.

Lag (2017:360)

Utdrag ur trafikförordningen (1998:1276)

3 kap. 47 §

Ett fordon får inte stannas eller parkeras

1. på en sådan plats eller på ett sådant sätt att fara uppstår eller trafiken onödigtvis hindras eller störs,
2. i en korsning med järnväg eller spårväg, eller
3. på ett sådant sätt att vägmärken eller trafiksignaler skymms.

3 kap. 48 §

Inom tätbebyggt område får fordon inte stannas eller parkeras på allmän plats som är terräng.

På en gång- eller cykelbana får andra fordon än tvåhjuliga cyklar eller tvåhjuliga mopeder klass II inte stannas eller parkeras.

En cykel utan tramp- eller vevanordning, som har en elmotor vars kontinuerliga märkeffekt inte överstiger 250 watt och som inte är självbalansserande, får dock inte parkeras på en gång- eller cykelbana annat än på en uppställningsplats eller anordning för parkering av cyklar. *Förordning (2022:905)*.

3 kap. 49 a §

På allmän plats inom tätbebyggt område där kommunen är huvudman för hållande av allmänna platser och inom vägområde för allmän väg får fordon parkeras högst 24 timmar i följd på vardagar, utom vardag före sön- och helgdag.

Om särskilda villkor för parkering gäller på en plats som avses i första stycket gäller följande:

1. Avgift ska betalas på det sätt som anges på platsen och enligt angiven taxa.
2. Om en parkeringsbiljett eller motsvarande används, ska denna placeras framtill i eller, om detta inte är möjligt, på fordonet. Detta gäller oavsett om avgift ska betalas för parkeringen eller inte. Tidsangivelser eller andra uppgifter om att villkoren för parkeringen är uppfyllda ska vara väl synliga och läsbara utifrån.
3. Om en parkeringsskiva eller motsvarande används, ska tiden på denna ställas in på den närmast följande halvtimmen räknat från den tidpunkt då uppställningen påbörjades. Parkerar fordonet innan en tidsbegränsning börjar, ska klockslaget för tidsbegränsningens början ställas in om fordonet ska stå kvar efter denna tidpunkt. Skivan ska placeras framtill i eller, om detta inte är möjligt, på fordonet med tidsangivelsen väl synlig och läsbar utifrån. Parkeringsskiva eller motsvarande behöver inte användas om fordonet endast är parkerat under tid då tidsbegränsning inte råder. *Förordning (2017:921)*.

3 kap. 52 §

På en väg får fordon stannas eller parkeras endast på högra sidan i färdriktningen. Om det finns järnvägs- eller spårvägsspår på högra sidan, får dock fordon stannas eller parkeras på vägens vänstra sida. På vägar med

enkelriktad trafik får fordon även i andra fall stannas eller parkeras på vänstra sidan.

Ett fordon ska stannas eller parkeras så långt från körbanans mitt som möjligt och i vägens längdriktning. Bestämmelsen om stannande eller parkering i vägens längdriktning gäller dock inte tvåhjuliga fordon inom en uppställningsplats som angetts med vägmarkering. Parkering ska ske utanför körbanan, om vägförhållandena medger det.

Vid stannande eller parkering på en parkeringsplats, som utom tättbebyggt område är anordnad i omedelbar anslutning till vägen, bör om möjligt en parkeringsplats till höger i färdriktningen användas. *Förordning (2017:921)*.

3 kap. 53 §

Ett fordon får inte stannas eller parkeras

1. på eller inom ett avstånd av tio meter före ett övergångsställe, en cykelpassage eller en cykelöverfart,
2. i en vägkorsning eller inom ett avstånd av tio meter från en korsande körbanas närmaste ytterkant,
3. på eller inom ett avstånd av tio meter före en korsande cykelbana eller gångbana,
4. i en vägport eller tunnel,
5. på eller i närheten av ett backkrön eller i eller i närheten av en kurva där sikten är skymd,
6. längs en heldragen linje som anger gräns mellan körfält, om avståndet mellan fordonet och linjen är mindre än tre meter, såvida inte en streckad linje löper mellan fordonet och den heldragna linjen,
7. i ett cykelfält,
8. i ett spärrområde,
9. i en cirkulationsplats, eller
10. i ett körfält eller en körbana för fordon i linjetrafik m.fl.

Förbudet i första stycket 2 gäller inte fordon i linjetrafik och skolskjuts som stannats för passagerares på- eller avstigning vid sådan busshållplats som enligt lokala trafikföreskrifter ska vara busshållplats och som utmärkts med vägmärke för busshållplats.

Ytterligare bestämmelser om stannande i ett körfält eller en körbana för fordon i linjetrafik m.fl. finns i 8 kap. 2 § andra stycket. *Förordning (2017:921)*.

3 kap. 54 §

På en markerad hållplats för spårvagn, fordon i linjetrafik eller skolskjuts får andra fordon inte parkeras eller stannas annat än för på- eller avstigning som kan ske utan hinder för spårvägs-, linje- eller skolskjutstrafiken. Om det saknas markering som anger en sådan hållplats, gäller förbudet inom tjugo meter före och fem meter efter märket E22, busshållplats, i vägmärkesförordningen (2007:90) eller en annan skylt som anger en sådan hållplats.

På en ändamålsplats som har märkts ut med märket C40, ändamålsplats, i vägmärkesförordningen får fordon inte parkeras eller stannas annat än för det föreskrivna ändamålet. Fordon får dock stannas för på- eller avstigning som kan ske utan hinder för detta ändamål.

På en parkeringsplats där endast ett visst fordonsslag eller en viss trafikantgrupp får parkera får andra fordon inte parkeras eller stannas annat än för på- eller avstigning.

På en laddplats får endast fordon som kan laddas externt med elektrisk energi för fordonets framdrivning parkeras eller stannas. Andra fordon får inte parkeras eller stannas annat än för på- eller avstigning. *Förordning (2017:921)*.

3 kap. 55 §

Ett fordon får inte parkeras

1. på en väg inom ett avstånd av trettio meter från en plankorsning,
2. på en väg framför infarten till en fastighet eller så att fordonstrafik till eller från fastigheten väsentligen försvåras,
3. på en huvudled,
4. på en körbana bredvid ett annat fordon som stannats eller parkerats längs körbanans kant eller bredvid en anordning som har ställts upp där,
5. på en mötesplats som har märkts ut med märke E18, mötesplats, i vägmärkesförordningen (2007:90).

Förbudet i första stycket 4 gäller inte om det andra fordonet är en tvåhjulig cykel, moped eller motorcykel utan sidvagn eller om anordningen är av motsvarande storlek.

Förordning (2007:101).

3 kap. 56 §

Bestämmelser om förbud mot att stanna och parkera på motorvägar och motortrafikleder finns i 9 kap. 1 och 2 §§.



Boverket

Box 534, 371 23 Karlskrona
Telefon: 0455-35 30 00
Webbplats: www.boverket.se