

# Bilpoolsparkering på allmän plats

Insiktsrapport

**Vitpapper: Bilpoolsparkering på allmän plats**

Adress: Drottninggatan 33, 111 51 Stockholm

Webbadress: [www.shiftsweden.se](http://www.shiftsweden.se)

Foto: Trafikutredningsbyrån

Författare: Pelle Envall, Trafikutredningsbyrån

Datum: 2026-03-27

ISBN: 978-91-990646-5-9

*Åsikter och slutsatser i rapporten är författarnas egna*

# Förord

Skriften är ett kunskapsunderlag för diskussioner inom ShiftSwedens förändringsrum "Bilpoolsparkering".

ShiftSwedens mission är att: ställa om Sverige – fossilfritt och resursmedvetet – till attraktiva och tillgängliga livsmiljöer för alla. ShiftSweden ska visa hur på 100 platser under 10 år. Missionen nås genom arbete med tre skiften. Skifte 2 lyder: från ohållbara transporter till en ny frihetsreform med konkurrenskraftiga alternativ till enskilt bilresande.

En frihetsreform för hållbar tillgänglighet kan ta sig många uttryck: Friheten att inte behöva äga bil, att ha nära till affären eller fritidsaktiviteter, tillgång till bra kollektivtrafik eller ett smidigt bilpoolsfordon, eller friheten att kunna promenera i en lugnare och grönnare stad utan störande trafikbuller och faror.

Trafikutredningsbyrån vill rikta ett stort tack till de personer som bidragit till att göra studien möjlig inklusive representanter för ShiftSweden, Göteborgs stad, Stockholms stad, Kinto, Hyre och OKQ8.

Mars 2026

Dr Pelle Envall, Trafikutredningsbyrån AB

Uppdragsledare

# Innehåll

Sammanfattning.....	5
1 Inledning.....	7
1.1 Gamla regelverk möter digitala tjänster.....	7
1.2 Syfte och frågeställningar .....	8
1.3 Avgränsningar .....	8
1.4 Metod och genomförande.....	8
2 Potentialen med bilpooler .....	9
2.1 Inledning .....	9
2.2 Samhällsnytta och transportpolitiska mål.....	9
2.3 Effekter på stadsmiljön .....	10
2.4 En del i en rättvis omställning.....	10
2.5 Äkta tillgänglighetseffekter.....	12
2.6 Effekter på bilinnehav .....	12
3 Problembild .....	13
3.1 Brist på attraktiva parkeringsplatser är ett hinder .....	13
3.2 Ett långvarigt policyproblem .....	14
3.3 Nuvarande rättsläge.....	15
3.4 Hur ska "allmänhetens tillgång" tolkas?.....	17
3.5 Privat bilparkering är i praktiken också exklusiv .....	17
3.6 Delade fordon kan öka tillgängligheten.....	17
3.7 Gemensamma behov förändras över tid .....	18
3.8 Befintliga undantag för vissa användare.....	18
3.9 Befintliga undantag för kommersiella tjänster.....	19
3.10 Etablerade men begränsade lösningar .....	20
4 Gatumarksparkeringens betydelse .....	22
4.1 Inledning .....	22
4.2 Synlighet.....	22
4.3 Tillgänglighet .....	23
4.4 Parkeringskostnader .....	24
4.5 Kostnader för att bygga ut tjänsten .....	24
4.6 Möjlighet att tillgodose växande efterfrågan.....	25
4.7 Bilpoolstjänster i de stora vs mellanstora städerna .....	25

5 Handlingsalternativ.....	26
5.1 Inledning .....	26
5.2 Alternativ 1: Förändrad lagstiftning.....	26
5.3 Alternativ 2: Ny tolkning av gemensamma behov.....	26
5.4 Alternativ 3: Utvecklad praxis inom dagens regelverk .....	28
5.5 Alternativ 4: Nytt- eller boendeparkering för bilpoolsfordon.....	28
5.6 Jämförelse mellan alternativen .....	29
5.7 Sammanfattande bedömning .....	29

# Sammanfattning

Bilpooler har under de senaste två decennierna utvecklats till en viktig del av stadens mobilitetssystem. Bilpooler gör det möjligt för fler människor att ha tillgång till bil när de behöver den, utan att behöva äga en egen. I tätbebyggda områden kan delade fordon samtidigt bidra till att använda stadens begränsade gatuutrymme mer effektivt.

Trots detta upplever kommuner och operatörer att dagens regelverk hindrar att ge bilpooltjänster rimliga parkeringsvillkor. I många tätbebyggda områden saknar hushåll tillgång till privat parkering, vilket gör det offentliga gaturummet till en avgörande resurs även för delad mobilitet. När kommuner inte kan reservera parkeringsplatser för bilpooler på allmän plats försvåras etablering och utveckling av tjänsterna. Bilpooler får svårare att nå ut vilket bidrar till att färre människor får tillgång till bil utan fasta kostnader.

Frågan om bilpoolsparkering har diskuterats under lång tid i Sverige. Den statliga utredningen Motorfordonspooler – på väg mot ökad delning av motorfordon (SOU 2020:22) föreslog bland annat att Trafikförordningen bör ändras så att kommuner kan reservera parkeringsplatser för delningsfordon. Någon förändring har dock ännu inte genomförts.

Kommuner kan idag reservera parkeringsplatser på gatumark för särskilda ändamål, såsom ambassadfordon, taxi, boendeparkering samt elfordon. Att bilpooler inte omfattas av motsvarande möjlighet skapar en asymmetri i regelverket. Konsekvensen blir bland annat att användare av bilpool ofta hänvisas till dyrare garageparkering, vilket innebär en kostnadsnackdel jämfört med privat bilägande med tillgång till gatuparkering. I flera andra länder har regelverken anpassats för att möjliggöra bilpoolsparkering på gatumark. Erfarenheter från dessa städer visar att tillgång till synliga och tillgängliga parkeringsplatser ofta är en viktig förutsättning för att bilpooler ska kunna växa.

Rapporten analyserar vägar framåt för att förbättra tillgången till bilpoolsparkering på allmän plats. Fyra handlingsalternativ identifieras:

### **1. Förändrad lagstiftning**

Trafikförordningen ändras så att kommuner kan reservera parkeringsplatser för delningsfordon.

### **2. Ny tolkning av gemensamma behov**

Bilpooler betraktas som en funktion som kan motivera reserverad parkering på samma sätt som exempelvis taxi eller laddplatser.

### **3. Utvecklad praxis inom dagens regelverk**

Kommuner använder tillfälliga upplåtelser, mindre avvikelse inom befintlig detaljplan, tidsbegränsade bygglov och dispenser från lokala trafikföreskrifter för att möjliggöra bilpoolsparkering.

### **4. Anpassning av befintliga parkeringstillstånd**

Bilpoolsfordon ges tillgång till nyttoparkering eller boendeparkering.

För att bejaka användning av ny teknik och förbättra människors mobilitet och valfrihet måste samhället ändra synsätt. Med reserverade parkeringsplatser för bilpoolsfordon blir marken tillgänglig för medborgare på ett nytt sätt, som en allmänt tillgänglig mobilitetstjänst. Erfarenheter från andra länder visar att reserverade parkeringsplatser för bilpoolsfordon på allmän plats fungerar och inte ger privata bilägare någon dramatisk förändring av parkeringssituationen.

Utveckling av en ny praxis inom dagens regelverk (alternativ 3) är troligen det mest lovande snabba spåret, och särskilt då inom PBL som är en mer utvecklingsinriktad lagstiftning än både Trafikförordningen och Ordningsslagen.

Författaren rekommenderar en kombination av åtgärder eftersom det är mest effektivt för att få till förbättringar snabbt. Kommuner föreslås gå vidare med att utveckla lokala pilotlösningar (alternativ 2-4) samtidigt som ändringar i Trafikförordningen genomförs (enligt alternativ 1 eller 2).

# 1 Inledning

## 1.1 Gamla regelverk möter digitala tjänster

När grunden lades för dagens massbilism gjordes omfattande regleringar av parkeringsmarknaden. Under 1950- och 60-talen infördes regler och normer som ställde krav på att parkering skulle anordnas i samband med ny bebyggelse. Genom dessa parkeringsnormer ålades byggherrar att anlägga ett stort antal parkeringsplatser i anslutning till bostäder och verksamheter. Kraven översteg det faktiska bilinnehavet vid tiden och innebar betydande kostnader för byggaktörer. Staten gjorde på 1980-talet så att kommuner kunde underlätta för boende att parkera privatägda bilar på gatumark i närområdet till reducerat pris, så kallad boendeparkering. I praktiken innebar lösningen att vissas parkeringsbehov prioriterades över andras, särskilt i stadskärnor där parkeringsproblemen var som mest akuta. Under senare år har kommuner i ökande utsträckning reserverat parkeringsplatser på gatumark för laddning av elfordon. I många fall har dessa platser upplåtits i samarbete med kommersiella företag som erbjuder elbilsaddning på allmän plats.

När regelverken utformades fanns ännu inte de digitala lösningar som i dag möjliggör delning av fordon i större skala. Det var inte möjligt med bokning online, att låsa upp bilen med mobiltelefon eller att bli automatiserad debiterad för antal körda kilometer. Teknikutvecklingen har givit nya förutsättningar.

I dag upplever kommuner och operatörer att föråldrade regelverk begränsar deras möjligheter att erbjuda medborgarna goda mobilitetslösningar. Ett specifikt problem är att kommuner inte kan reservera parkeringsplatser på gatumark för bilpooler, oavsett hur stort behovet är och inte ens om parkeringsmöjligheter saknas helt. Resultatet blir att utbudet av delningstjänster begränsas och att människors mobilitet inskränks. Bildelningens potential för miljö- och samhällsnyttor tas inte tillvara fullt ut.

Frågan om kommuners möjligheter att medskapa delade mobilitetslösningar får ökad aktualitet när preferenser i samhället ändras. Bilpool innebär att man kan hyra en bil en eller några timmar upp till ett par dagar. Bokning och betalning sker via en app i telefonen. En av tre (34 %) stockholmare med tillgång till bil anger att en bilpool nära bostaden skulle kunna vara ett alternativ till ett privatägt fordon.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Medborgarenkät 2024 - Trafik och resvanor i Stockholm. Origo Group och Stockholms stad

## 1.2 Syfte och frågeställningar

Rapporten presenterar problemet med brist på attraktiva parkeringsmöjligheter för bilpoolstjänster, utvärderar olika handlingsalternativ och rekommenderar en lösning. Vad skulle kunna vinnas på att förändra befintlig lagstiftning så att kommunala väghållare utan onödig byråkrati kan erbjuda bilpoolsparkering på gatumark? Finns vissa lösningar som kan genomföras inom ramen för dagens lagstiftning för att åtminstone underlätta något för ett utbud av delad mobilitet som många efterfrågar?

Rapporten ska utveckla förslag för hur frågan, som har stagnerat ett tag, kan flytta på sig.

## 1.3 Avgränsningar

Rapporten avgränsar frågeställningen till parkering på allmän plats för *stationsbaserade* bildelningstjänster, det vill säga kommuners möjligheter att anlägga reserverade p-platser för bilpool på gatumark.

Stationsbaserade tjänster är den vanligaste formen av bilpooler i Sverige. Varje bilpoolsfordon har en station dit fordonet återvänder efter varje bokning. Hemmastationen kan bestå av en specifik p-plats, en gata eller begränsat område med flera reserverade p-platser där bilpoolsfordonen parkeras efter avslutad resa

## 1.4 Metod och genomförande

ShiftSweden gav i januari 2026 Trafikutredningsbyrån AB att skriva ett vitpapper om bilpoolsparkering.

Som grund för arbetet togs en rapportstruktur fram i dialog mellan Trafikutredningsbyrån (TUB) och ShiftSwedens arbetsgrupp. Med strukturen som grund har TUB författat dokumentet. Slutsatserna baseras på tidigare studier, kommunikation med bilpoolsoperatörer och företrädare för kommuner, data från andra länder och egna erfarenheter från stadsutvecklingsprojekt. Ett utkast till rapport har diskuterats med arbetsgruppen. Justeringar har gjorts i formuleringar därefter.

För att få underlag till rapporten har TUB genomfört en handfull korta telefonintervjuer med sakägare, representanter för kommuner, trafikplaneringsexperter och bilpoolsoperatörer. Dialogen med sakägare har främst hanterat problemets omfattning, i vilken grad brist på bilpoolsparkering på gatumark är ett hinder för tillväxt av bilpoolstjänster samt i vilken omfattning det finns etablerade lösningar på problemet.

## 2 Potentialen med bilpooler

### 2.1 Inledning

Bilpooler har under de senaste två decennierna utvecklats från en nischlösning till en etablerad del av många städers mobilitetssystem. Forskning och praktiska erfarenheter visar att delade fordon kan bidra till mer effektiva transporter. Effekterna varierar beroende på hur tjänsterna används och hur de integreras i den övriga transportpolitiken.

### 2.2 Samhällsnytta och transportpolitiska mål

Bilpooler kan bidra till flera av målen inom transportpolitik och stadsutveckling. Bilpool är en komponent i hållbar mobilitet, där även kollektivtrafik, gång- och cykelinfrastruktur, tillgång till service och andra delningstjänster ingår.

Bilpool har potential att överbrygga sociala barriärer som byggts upp genom samhällets bilberoende stadsutformning och organisering. Det sker när hushåll med körkort ges enkel tillgång till nödvändiga bilresor utan höga fasta månadsutgifter. Fasta utgifter som alla inte har råd med eller inte beviljas lån till. Hushåll där behovet av bilresor varierar under året, till exempel genom behov att ta hand om en sjuk släkting under en period eller på grund av friluftaktiviteter sommartid ges också större frihet att frigöra resurser för annan konsumtion. Forskningsstudier visar att vid förändringar i livet finns ofta behov och funderingar över den tid och de kostnader som bilägande är förenat med. För att ge valfrihet behöver tjänster då finnas på plats, exempelvis vid separation, familjebildning, byte av arbetsplats, arbetslöshet och sjukdom som minskar hushållets inkomster. Flytt till centralare läge, flytt till egen lägenhet, parkeringsbrist och höga parkeringskostnader för privat bil är andra motiv till att använda bilpooltjänster.

Ett återkommande resultat i forskningen är att delade fordon leder till ett mer ekonomiskt effektivt utnyttjande av både fordon och parkeringsytor. Att äga bil innebär betydande kostnader i form av inköp, försäkring, service och parkering. För hushåll med mer sporadiska bilbehov kan bilpooler därför vara ett ekonomiskt attraktivt alternativ.

Den statliga utredningen om motorfordonspooler<sup>2</sup> konstaterar att delade fordon kan bidra till minskade utsläpp, även om effekterna varierar beroende på hur tjänsterna används och i vilken kontext de införs.

---

<sup>2</sup> Motorfordonspooler 2020:22. Statens offentliga utredningar.

## 2.3 Effekter på stadsmiljön

Bilpoolstjänster har förutom individuella fördelar positiva effekter på områdesnivå. När färre hushåll behöver äga egen bil minskar också efterfrågan på parkeringsplatser vid bostäder. Detta kan i sin tur frigöra mark för andra användningar i staden, exempelvis bostäder, grönområden eller cykelinfrastruktur.

*“Ett skifte från dagens norm med nyttjande av privat bil till en ny norm med mobilitet som tjänst innebär ett minskat behov av parkeringsplatser och garage som gör att värdefull yta kan användas till annat.”*

Källa: ShiftSwedens insiktsrapport om Integrerad fyrstegsprincip. Sid. 12.

Studier visar att när efterfrågan på bilpoolstjänster växer minskar parkeringstrycket från boende i stadsdelen. Det finns även positiva effekter på bostadsbyggande där tråkiga miljöer kan undvikas, byggkostnader minskas och fler bostäder byggs på platser där många vill bo. Minskar trycket på gatuparkering blir det även lättare att få plats med träd och grönska. Gator med färre parkeringar kan lättare utformas så att barn får ökad rörelsefrihet och en bättre närmiljö.

Eftersom privatbilar ofta står parkerade under stora delar av dygnet kan en högre nyttjandegrad av fordon i vissa fall bidra till ett mer effektivt utnyttjande av parkeringsresurser. Forskning visar dessutom att när människor övergår till bilpool tenderar de att använda bilen mer selektivt och i större utsträckning kombinera olika transportmedel.

## 2.4 En del i en rättvis omställning

På många platser är efterfrågan på parkeringsytor större än utbudet. Avgifter införs då för att styra bort en del av efterfrågan så att utbud och efterfrågan möts på en ny lägre nivå. Det blir enklare att parkera för den som vill betala. Den som inte har de ekonomiska resurserna får ändra sitt beteende. Den sjunkande efterfrågan kan bero på flera saker, till exempel att några fler väljer att åka kollektivt, infartsparkera eller cykla till jobbet i stället för att bilpendla. Bilägaren kan ofta välja att parkera en bit bort där det är billigare. När bilpooler etableras i samband med att avgifter för parkering införs eller höjs blir det möjligt för närboende att i någon mån ersätta eget ägda bilar och ändå bibehålla tillgång till att resa med bil till platser som är svåra eller tar lång tid att nå med kollektivtrafik.



*Figur 1. En parkeringsundersökning i centrala Sundbyberg visade att en vardag användes många privata bilar parkerade på gatumark inte alls. De förvarades bara på allmän plats. Cirka 2100 av 4500 bilägare i stadskärnan parkerar vanligen sin bil på gatumark. Foto: Trafikutredningsbyrån*

En invändning mot reserverade bilpoolsplatser är att parkeringsplatser kan komma att stå tomma när fordonen används. Detta kan uppfattas som ineffektivt i områden där efterfrågan på parkering är hög.<sup>3</sup> Bilpoolsfordonen används hela dagen och p-platserna står tomma samtidigt som andra bilburna besökare och boende erbjuds färre p-platser att parkera på. De kanske behöver köra längre bort för att hitta parkering. Det låter logiskt vid första anblick men är inte det. Om bilpoolsfordonen står stilla och inte används har de minskat möjligheten för andra att parkera. Då har ett eller flera oanvända fordon tillförts som riskerar att tränga undan andras behov. Om bilpoolsfordonen används flitigt så innebär det i praktiken att parkeringssituationen i området har förbättrats jämfört om de inte hade funnits där. De flitiga användarna ersätter eget ägda bilar och minskar på så sätt parkeringsefterfrågan nattetid då trycket på parkering ofta är som störst i äldre stadsdelar. Flitigt använda stationsbaserade bilpoolsfordon ger inte något nettotillskott på parkeringsefterfrågan i sitt hemmaområde. Om bilpoolsfordonen står oanvända hela dagarna så riskerar de dock att försämra parkeringssituationen i området något.

---

<sup>3</sup> Motorfordonspooler 2020:22. Statens offentliga utredningar. Sid. 121.

## 2.5 Äkta tillgänglighetseffekter

En fördel med bilpooler är att de inte har samma så kallade reboundeffekter som en del andra transportåtgärder har, där förbättringar leder till ökat resande, större avstånd, centralisering och flytt av verksamheter till platser dit kollektivtrafiken inte når. Stationära bilpooler ger till exempel fler bilresor för vissa grupper men *inte* färre kollektivtrafikresor totalt. Inte heller bör bilpooler bidra till att man ökar sina transportsträckor genom att flytta längre från arbetsplatser och fritidsaktiviteter, kanske snarare tvärtom. En tänkbar effekt av ett bättre utbud av bilpoolsfordon är att fler söker sig till ett boende där många resor i vardagen klaras till fots, med cykel och kollektivtrafik.

## 2.6 Effekter på bilinnehav

Påverkan på privat bilinnehav är en av de mest studerade effekterna av bilpooler. När hushåll får tillgång till bil vid behov utan att behöva äga den själva minskar incitamentet att ha en egen bil stående större delen av tiden. Bilpoolsanvändare äger 30 % färre bilar än innan de började använda tjänsten. Olika studier ger något olika omfattning på minskningen av bilinnehav. En tumregel är att varje bilpoolsfordon ersätter mellan 4-11 privatägda bilar.

När antalet bilar minskar kan även behovet av parkeringsytor minska. Eftersom parkering är en av de mest ytkonsumerande funktionerna i städer kan även små förändringar i bilinnehav få betydande effekter på hur stadens mark används.

## 3 Problembild

### 3.1 Brist på attraktiva parkeringsplatser är ett hinder

Tillgång till parkeringsplatser på gatemark har visat sig vara en viktig förutsättning för bilpoolers utveckling. Bristen på reserverade parkeringsplatser på gatemark har lyfts som ett problem och hinder för bilpoolers utveckling av såväl Sveriges Kommuner och Regioner, enskilda kommuner, trafikplaneringsexperter, bilpooloperatörer som folkvalda. Krav har ställts på att dagens regelverk ska ändras så att kommuner utan hinder själva ska kunna avgöra när reserverade bilpoolsparkeringar ska erbjudas på gatemark.<sup>4</sup> I samtal mellan trafikplaneringsexperter har det lyfts att Sverige halkar efter inom hållbar mobilitet när länder som Tyskland och Storbritannien ändrat sina regelverk.

Om tillgången till parkering är osäker eller geografiskt begränsad försämras både tjänsternas tillgänglighet och deras konkurrenskraft. För operatörer kan detta innebära ökade kostnader för etablering, att etablering av fler bilpoolfordon omöjliggörs trots ökad efterfrågan och att konkurrensen begränsas när nya operatörers tillträde till marknaden i ett område fördröjs eller hindras på grund av parkeringsbrist.



Figur 2. I flera andra länder har regelverk ändrats så att kommuner enkelt upplåta gatemark till stationsbaserade bilpoolstjänster. Bilden visar en reserverad bilpoolsparkering på gatemark i centrala Manchester år 2018. Foto: Trafikutredningsbyrån

<sup>4</sup> Strömgren L., Wedin D., Öberg D., och Holmgren O. (2025) M och MP i Stockholm: Ändra lagarna för bildelning. Dagens Industri. 23 september 2025.

I tät stadsbebyggelse saknar många hushåll tillgång till privat parkering. En stor del av parkeringsutbudet finns därför i det offentliga gaturummet. När bilpoolsfordon placeras på gatumark i närheten av bostäder och andra viktiga målpunkter ökar tjänsternas synlighet och tillgänglighet för användare. Reserverade platser kan även bidra till mer förutsägbara driftförhållanden för operatörer och göra det tydligare för användarna var fordon hämtas och lämnas.

### 3.2 Ett långvarigt policyproblem

Kommunala väghållare har länge haft behov att reservera parkeringsplatser för bilpool på gatumark. Problemet lyftes redan år 2006-07 av dåvarande Vägverket<sup>5</sup>. Frågan har sedan dess fått ökad aktualitet när andra länder ändrat sina regelverk. Företag möter numera olika spelregler för sina bilpoolstjänster i olika EU-länder, något som EU generellt vill undvika på den gemensamma marknaden.

*"Ett stående krav från SKR är att regeringen ska öppna för möjligheten att på allmän plats reservera parkeringsplatser... för bilar som ingår i en bilpool. Skälet till vårt krav är att det finns en stor potential i att minska antalet fordon i trafiken genom dessa åtgärder."*

Utdrag från Sveriges Kommuner och Regioners hemsida 2026-03-10

Eftersom kommuner, fastighetsinvestorer och bostadsbolag sett stora behov av gatumarksparkering för bilpool har intentionerna med dagens regelverk börjat frångås i Stockholm och Göteborg. En lösning är att "frimärken" av kvartersmark läggs ut på lokalgator. Kvartersmark som sedan reserveras för bilpoolsparkering. Så har gjorts i nyplanerade stadsdelar som till exempel Hammarby sjöstad och Norra Djurgårdsstaden i Stockholm.

---

<sup>5</sup> Avergren K (2020). Bilpoolsparkering. Privat kommunikation daterad 2020-02-20.

28 DAGENS SAMHÄLLE

Nummer 6 2014

# GÖTEBORG TAR STRID FÖR BILPOOLERNA

## Med stoppförbudet rundas lagen

Lagen lägger kroken för kommuner som vill skapa p-platser för bilpooler. Göteborg utmanar regelverket med en egen lösning: Stoppförbudsskyltar som gäller alla utom bilpooler.

**M.L.Ö** Tillgång till parkeringsplatser är ett stort problem i landets växande städer. Göteborgs stad har kämpat närmare tio år med att avdela gatunära till förmån för bilpooler som ett sätt att minska antalet fordon och få ner utsläppen. Problemet är att en kommun inte kan avdela gator till p-platser för bilpooler utan att bryta mot lagen. Den juridiska haken är att begreppet bilpool, till

tades om tre nya platser centralt i Göteborg. Då valde polismyndigheten i Västra Götalands län överklaga till länsstyrelsen med motiveringen att det måste föreligga trafikskärbetskäll för att införa ett stoppförbud.

Länsstyrelsen gick på polisens linje, men Göteborgs stad överklagade till Transportstyrelsen.

– Vi tycker att det finns öppningar i trafikförordningen för andra tolkningar. Vi ser att vi har en sadsutveckling där vi behöver förnya städerna. Bilpooler är lösningen på flera problem som att öka marknyttjandet och förändra resandet, säger Anders Roth, miljöchef i Göteborg stad.

Johansson, nationell samordnare för klimatfrågor på Trafikverket och tidigare huvudsekreterare i Utredningen om fossilfri fordonsstrafk.

Utredningen lyfte särskilt fram att bristen på parkeringsplatser i stovstäderna är ett hinder för fortsatt tillväxt för bilpooler. Förslaget var att låta Transportstyrelsen utreda rätten för kommunerna att reservera mark för bilpoolfordon på samma sätt som Göteborgs stad nu gör.

– Då kommer i alla fall ett hinder för bilpoolernas tillväxt att undanröjas. Men det kan finnas andra lösningar också. Som i Berlin där det finns flytande bilpooler, alltså att man inte behöver lämna tillbaka bilpoolbilen på



Figur 3. Göteborg utredde och genomförde i början av 2010-talet en lösning där stoppskyltar sattes upp och bilpoolsfordon gavs dispens. På så sätt skapades reserverade platser för bilpoolsbilar. Källa: Tidningen Dagens Samhälle. Nr 6 år 2014.

## 3.3 Nuvarande rättsläge

Regelverk för bilpooler har utretts i en statlig offentlig utredning (SOU 2020:22 Motorfordonspooler). Utredningen studerade i första hand nivån på statlig moms för tjänsten. Utredningen föreslår dock som komplement att 10 kap. 2 § Trafikförordningen kompletteras med en bestämmelse som anger att lokala trafikföreskrifter om parkering får innefatta särskilda bestämmelser om att parkeringsplatser får reserveras för delningsfordon<sup>6</sup>. Men sen har det inte hänt så mycket.

Utredningens förslag innebär att parkeringsplatser för bilpoolsfordon mellan tummen och pekfinger likställs med de särskilda parkeringsregler som finns för närboende (så kallad boendeparkering). Det vill säga att kommunen kan skylta så att en gatas parkeringar endast kan användas av en viss kategori användare (Endast boende, Endast bildelningsfordon). Det ska dock sägas att det i Sverige är relativt ovanligt att reglera parkering så att den endast kan användas av boende med boendeparkeringstillstånd. Betydligt vanligare är att gator skyltas så att den som köper ett boendeparkeringstillstånd av kommunen parkerar till ett rabatterat pris. För att få rabatten på parkeringsavgiften måste bilägaren vara skriven i anvisat område.

<sup>6</sup> Motorfordonspooler 2020:22. Statens offentliga utredningar. Sid. 121.



*Figur 4. Parkeringsplats där endast boende med tillstånd får parkera i 10 minuter enligt Transportstyrelsens skyltregler. Andra bilförare exkluderas, ett undantag om krav på att allmänheten ska ha tillgång till allmän plats som finns i regelverket. Östra Larmgatan i Göteborg år 2018. Foto: Trafikutredningsbyrån.*

Den offentliga utredningen beskriver översiktligt möjligheten att ge kommuner rätt att upplåta allmän plats för specifika bilpoolfordon så att stationsbaserade bilpooltjänsterna ges fungerande egna parkeringsplatser på gatumark. Utredningen kom fram till att sådana egna specifika platser för bildelning "svårligen anses innebära att allmänheten fortfarande har tillgång till marken". "Marken upplåts då till parkering för specifika fordon, som tillhör ett visst företag och således kan utnyttjas endast av de som använder just det företagets tjänster, vilket inte kan anses vara ett gemensamt behov." Samtidigt ska sägas att det idag redan finns ett annat sådant undantag i lagstiftningen genom boendeparkeringen som tillkom på 1980-talet, vilket utredningen inte fullt förhåller sig till.

### 3.4 Hur ska "allmänhetens tillgång" tolkas?

En central fråga i diskussionen om bilpoolsparkering på gatumark är hur begreppen gemensamt behov och allmänhetens tillgång till allmän plats ska tolkas i lagstiftningen.

Den statliga utredningen *Motorfordonspooler (SOU 2020:22)* berörde frågan endast översiktligt. Utredningen konstaterade att reserverade parkeringsplatser för specifika bilpoolsfordon kan vara svåra att förena med dagens tolkning av allmän plats. Om en parkeringsplats endast får användas av fordon som tillhör ett visst företag anses marken i praktiken vara upplåten till en enskild verksamhet, vilket kan innebära att allmänheten inte längre anses ha full tillgång till platsen.

Utifrån denna tolkning menade utredningen att bilpoolsparkering på gatumark kan vara svår att förena med gällande regler utan förändringar i lagstiftningen.

### 3.5 Privat bilparkering är i praktiken också exklusiv

Det går att argumentera att parkeringsplatser på gatumark redan i dag används på ett sätt som i praktiken är exklusivt. En parkeringsruta som upptas av en privatägd bil är endast tillgänglig för den person som disponerar bilen. För alla andra är platsen i praktiken otillgänglig under den tid fordonet står parkerat.

I tätbebyggda områden står privatbilar ofta parkerade under långa perioder utan att användas. Parkeringsundersökningar visar att många bilar på gatumark inte används alls under en vanlig vardag utan fungerar som förvaring av privat egendom på offentlig mark. Dessutom äger många hushåll inte egen bil i de täta stadsdelar där behov finns av bilpoolsparkeringar på gatumark. Vanligtvis äger ungefär hälften av hushållen bil i stadskärnor, hälften gör det inte.

Ur ett nyttjandeperspektiv kan därför även traditionell gatuparkering sägas innebära en exklusiv användning av allmän plats.

### 3.6 Delade fordon kan öka tillgängligheten

Med reserverade parkeringsplatser för bilpoolsfordon blir marken tillgänglig på ett annat sätt, som en allmänt tillgänglig mobilitetstjänst, men inte för privat bilförvaring.

Ett bilpoolsfordon används i regel av flera olika personer under en dag och är tillgängligt för alla användare som är anslutna till tjänsten. Det innebär att samma parkeringsplats möjliggör mobilitet för betydligt fler människor än om den används för privat bilförvaring.

Skillnaden ligger alltså inte bara i vem som får använda parkeringsplatsen, utan också i hur intensivt den används. En parkeringsplats reserverad för ett delat fordon kan i praktiken ge tillgång till bil för ett större antal hushåll än en plats där en privat bil står parkerad. Ur detta perspektiv kan bilpooler ses som ett sätt att öka nyttan av en begränsad offentlig resurs, snarare än att begränsa tillgången till den.

### 3.7 Gemensamma behov förändras över tid

Vad som anses vara ett gemensamt behov kan förändras över tid i takt med samhällsutvecklingen.

*“Allmänna platser får inte mer än tillfälligtvis upplåtas för enskild verksamhet. Markens användning får inte frånta eller utesluta allmänhetens rätt att kunna använda den allmänna platsen. Vad som anses vara gemensamma behov måste kunna variera över tid och påverkas av förändringar i samhället.”*

Utdrag ur Motorfordonspooler SOU 2020:22

Under tidigare decennier har tillgång till parkering för privat bilägande betraktats som ett gemensamt behov. Detta har bland annat kommit till uttryck genom boendeparkering och parkeringsnormer i stadsplaneringen. I takt med att mobilitetstjänster utvecklas och fler människor efterfrågar alternativ till privat bilägande aktualiseras frågan om även tillgång till delade fordon kan betraktas som ett gemensamt behov i staden.

### 3.8 Befintliga undantag för vissa användare

Reserverade parkeringsplatser för vissa fordonskategorier är redan ett etablerat inslag i gaturummet. Kommuner använder olika former av särskild parkering för att tillgodose olika behov i transportsystemet.

Exempel på detta är:

- taxiplatser
- laddplatser för elfordon
- platser för rörelsehindrade
- parkering för ambassadfordon

Gemensamt för dessa lösningar är att de innebär att vissa parkeringsplatser reserveras för särskilda funktioner eller användargrupper. Motiveringen är ofta att dessa funktioner anses ha en särskild betydelse för stadens transportsystem.



*Figur 5. Parkeringsskylt som reserverar allmän plats för ett gemensamt behov av taxifordon. Sveagatan i Stockholm år 2020. Foto: Trafikutredningsbyrån*

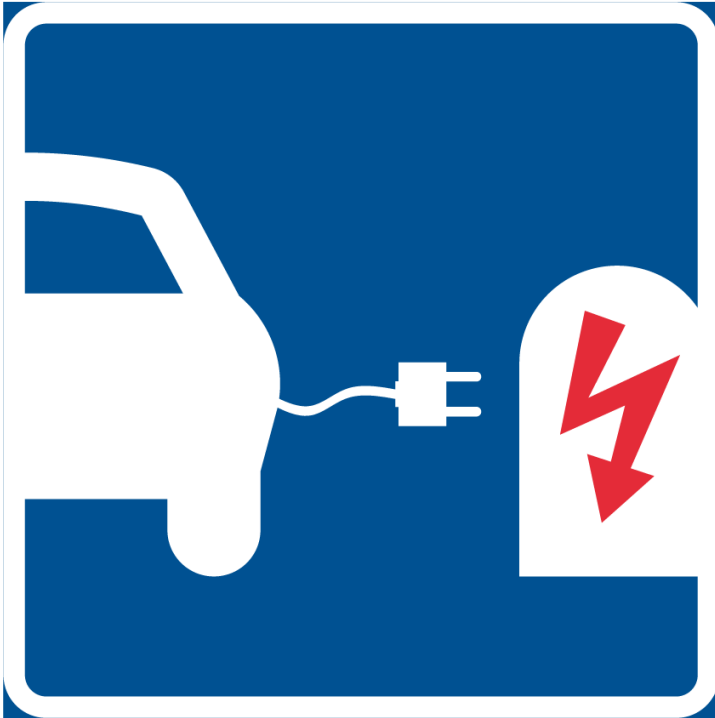
När en parkeringsplats reserveras för exempelvis laddning av elfordon begränsas användningen till en viss kategori fordon och därmed även till en delmängd av medborgare. Samtidigt anses denna typ av reglering vara motiverad av ett bredare samhällsintresse, till exempel klimatmål eller transportpolitik.

### 3.9 Befintliga undantag för kommersiella tjänster

Kommuner kan upplåta allmän plats för torghandel. Kommuner kan också möjliggöra tidsbegränsade bygglov på allmän plats för kommersiella verksamheter. En kiosk på upp till 25 kvadratmeter kan få bygglov på allmän plats om den är anpassad till stadsbilden och är väl utformad<sup>7</sup>. En yta om 25 kvm motsvarar ungefär två parkeringsrutor längs kantsten.

---

<sup>7</sup> Stockholms stad (2014) Vägledning för kiosker. Arkitektur Stockholm. Dnr. 2014-02636-570



Figur 6. Transportstyrelsens skylt T24 reserverar parkering för elfordon.

Laddplatser för elfordon är ett exempel på hur regelverket på senare år har utvecklats för att svara mot en ny syn på vad som är ett gemensamt behov och allmänhetens tillgång till allmän plats. Många laddplatser på allmän plats skyltas idag med P-symbolen plus tilläggstavla T24 laddplats. Tilläggstavlan innebär att platsen är reserverad för elfordon. När tavlan sätts upp exkluderas fler än åtta av tio bilägare från användningen av allmän plats, de med fordon som enbart drivs med biogas eller bensin (uppgifter från 2025). Platserna reserveras för bilägare som köper det kommersiella laddbolagets tjänster.

### 3.10 Etablerade men begränsade lösningar

Det framförs ibland att behoven av tillgängliga och synliga reserverade parkeringsplatser för bilpool tillgodoses med "frimärksmodellen" där kvartersmark läggs in i detaljplanens gaturum. Den lösningen har dock betydande praktiska och långsiktiga begränsningar. De flesta områden där bilpooler växer idag har befintliga detaljplaner. Att tillämpa frimärksmodellen på problemet skulle därför kräva ändringar, avvikelser eller helt nya detaljplaner. Att upprätta helt nya detaljplaner är en resurskrävande flerårig process. Det är en för långsam och för dyr process för att vara praktiskt användbar för kommuner. När bilpoolsefterfrågan växer är det ett dåligt svar att de som behöver tjänsterna ska vänta 2-5 år innan det går att få till fler parkeringsplatser för bilpool.



*Figur 7. Reserverad bilpoolsparkering på lokalgata i Stockholm. I detaljplanen är parkeringsplatserna kvartersmark som staden hyr ut till bilpoolsföretag. Bild från Norra Djurgårdsstaden. Foto: Trafikutredningsbyrån 2025*

En ny praxis för mindre avvikelser i detaljplaner och tidsbegränsade bygglov (tillfällig upplåtelse) och/ eller dispenser enligt Ordninglagen är dock ett möjligt utvecklingsområde som behöver studeras vidare.

# 4 Gatumarksparkeringens betydelse

## 4.1 Inledning

I många städer sker en stor del av parkeringen i det offentliga gaturummet. Detta gör gatumarksparkering till en viktig resurs även för växande mobilitetstjänster som bilpool.

## 4.2 Synlighet

Var bilpoolsfordonen placeras påverkar hur lätt det är att använda tjänsten. När fordonen står parkerade i det offentliga gaturummet blir de synliga för människor i vardagen. Synlighet bidrar till att öka kännedomen om tjänsterna och sänker tröskeln för att börja använda dem.

*"De stora fördelarna med gatumarksparkering är ökad synlighet och lägre kostnader för parkering vid expansion. Vår erfarenhet av synliga bilar är att det ger effekt. Det kommer innebära ett utökat utbud."*

Företrädare för bilpoolsföretag. Mars 2026

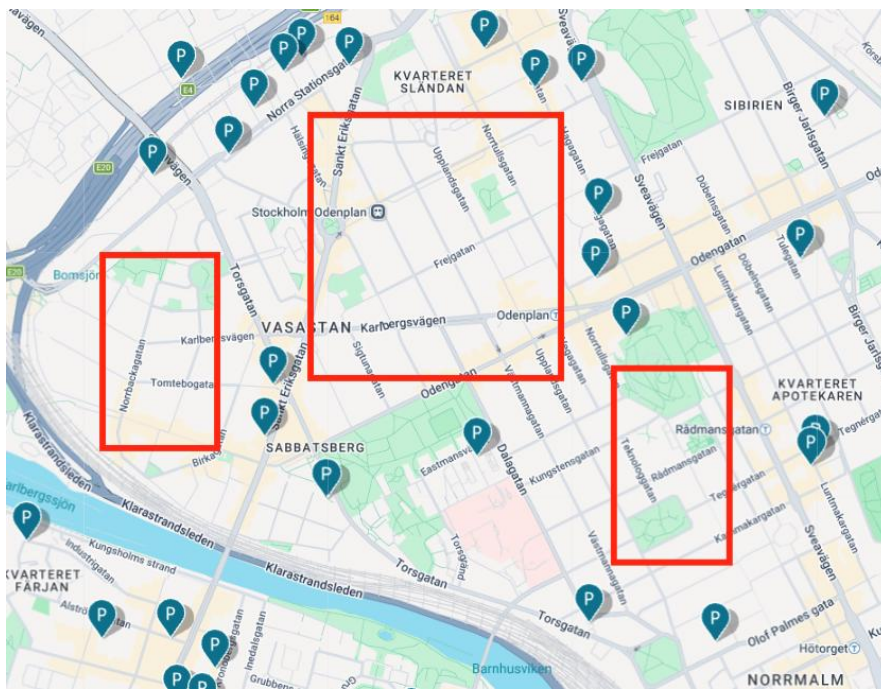


Figur 8. Synliga parkeringsplatser reserverade för bilpoolsfordon utanför garage. Lumagatan i Stockholm. Foto: Trafikutredningsbyrån

Om bilpooler i stället enbart placeras i parkeringsgarage eller på privat mark blir tillgängligheten mer begränsad. Detta kan minska tjänsternas konkurrenskraft i förhållande till privat bilägande. Det finns också ökad risk för dåliga användarupplevelser. Problem kan uppstå när till exempel koden för att öppna en garageport inte fungerar eller om användare uppfattar garage som en otrygg miljö.

### 4.3 Tillgänglighet

Kort avstånd till tjänsten är viktigt. Det gör resan enklare, snabbare och är avgörande för bilpoolsoperatörens ekonomi. På många platser med äldre bebyggelse saknas parkering på kvartersmark nästan helt. Det kan vara långt till närmsta garage eller annan plats på kvartersmark där ett bilpoolsföretag kan få erbjudande om parkering. På gatemark finns parkering på nästan alla gator nära bostäderna, för privatägda fordon. I ett sådant område blir idag användningen av bilpool förenat med längre gångavstånd och ibland saknas bilpoolsfordon helt på grund av parkeringsbrist.



Figur 9. Tre exempel på stadsdelar i Stockholm där brist på parkeringsplatser på kvartersmark gör att boendes utbud av bilpooltjänster begränsas. Karta: Google maps och Kinto genom Olof Holmgren.

Många bostadsrättsföreningar och fastighetsägare vill inte upplåta parkeringsplatser i garage då de uppfattar det som otryggt när icke kända personer får tillträde till garaget.

## 4.4 Parkeringskostnader

Parkering i garage är oftare dyrare än parkering på gatumark. När bilpoolsfordon exkluderas från fungerande gatumarksparkering uppstår extra kostnader för bilpoolsoperatörer. Kostnader som behöver tas ut av användarna och som också i någon utsträckning innebär att fler bilpoolsfordon i nya områden inte blir lönsamma. Resultatet blir ett mindre utbud.

Skillnaden mellan kostnaden för parkering på gatumark kan vara större eller mindre. Det kan röra sig från några tusenlappar till 20 000 kronor per bilpoolsfordon och år. Parkeringskostnader är en betydande utgift för bilpoolsföretagen och anges som en orsak till att man väljer att satsa på expansion i andra länder än Sverige i nuläget.

## 4.5 Kostnader för att bygga ut tjänsten

Växande bilpoolsföretag ägnar betydande tid och kraft åt att få tag på attraktiv parkering i stadens centrala delar, ibland med personal anställd som bara har parkeringsletandet som sin enda arbetsuppgift.

Att växa genom parkering på kvartersmark kan vara riskfyllt, långsamt och dyrt då mobilitetsföretaget inte vet om arbetsinsatserna leder till önskat resultat och långsiktighet. När och om bilpoolsfordon ges tillträde till reserverad parkering på gatumark kan kommuner skapa tydligare spelregler för företagen och signifikant minska kostnader för kommande stationsetablering.



Figur 10. Efterfrågan från boende på fler parkeringsplatser på en fastighet kan vara en av flera orsaker att bilpoolens avtal om parkering sägs upp, trots att flera boende på fastigheten använder tjänsten. Så hände med parkeringsplatser för bilpoolsfordon på kvartersmark vid Älvsjö stationsgata i Stockholm. Foto: Trafikutredningsbyrå, taget år 2022.

## 4.6 Möjlighet att tillgodose växande efterfrågan

Parkeringsbrist för bilpoolsfordon leder till inlåsnings effekter. Parkeringsutbudet på kvartersmark är ofta begränsat vilket faktiskt är orsaken till att parkering erbjuds på gatumark. Även om ett bilpoolsföretag får tillträde till en parkeringsplats på kvartersmark så är det inte säkert att en fastighetsägare eller bostadsrättsförening kan eller vill erbjuda ytterligare parkering när behov finns. När efterfrågan växer behöver man snabbt kunna anpassa sig, erbjuda fler bilar, för att inte få missnöjda kunder. Men när ytterligare parkeringsplatser inte går att få tag på eller tar månader eller år att få tillträde till blir detta en inlåsnings. Det blir svårt för befintliga kunder att hitta passande tider.

För kunderna kan situationen också leda till högre priser när parkeringsbrist innebär att nya operatörer inte får tillträde till marknaden i ett område.

## 4.7 Bilpoolstjänster i de stora vs mellanstora städerna

Bilpoolstjänster växer ofta inifrån städernas centrala delar och utåt. En anledning till det är att parkeringsproblem för privatägda bilar ofta är som störst i stadskärnor. Andra sätt att resa än med bil är som mest konkurrenskraftiga där. Många hushåll i stadskärnor reser relativt lite med bil vilket gör bilpoolstjänster attraktiva. Även kostnaden för att äga en privat bil är högre i centrum med parkeringsavgifter. Alla dessa faktorer är viktiga motiv för hushåll att använda bilpoolstjänster (i stället för att äga en privat bil, eller för att skjuta upp ett planerat bilköp).

Mellanstora svenska städer saknar idag ofta utbud av fungerande bilpoolstjänster vilket begränsar invånarnas mobilitet och valfrihet. Ska tjänsterna etableras behöver de få fäste i de centrala delarna för att kunna växa, men där kan ledtiderna vara långa för att få tillgång till attraktiv parkering. Bilpoolsparkering på gatumark i dessa mellanstora städernas centrala delar skulle sänka tröskeln för nya etableringar, när platser kan erbjudas i väl synliga stråk där många människor rör sig.

# 5 Handlingsalternativ

## 5.1 Inledning

Frågan om bilpoolsparkering på gatumark handlar i grunden om hur kommuner ska kunna använda det offentliga rummet för att möjliggöra nya mobilitetstjänster. I dag upplever många kommuner att regelverket begränsar deras möjligheter att reservera parkeringsplatser för bilpooler på allmän plats.

Det finns flera möjliga vägar framåt. Vissa alternativ kräver förändringar i nationell lagstiftning, medan andra kan utvecklas inom ramen för befintliga regelverk genom förändrad praxis eller lokala tolkningar.

Nedan presenteras fyra möjliga handlingsalternativ.

## 5.2 Alternativ 1: Förändrad lagstiftning

Ett första alternativ är att förändra den nationella lagstiftningen så att kommuner tydligt ges möjlighet att reservera parkeringsplatser på allmän plats för bilpooler.

Den statliga utredningen *Motorfordonspooler – på väg mot ökad delning av motorfordon (SOU 2020:22)* föreslår att Trafikförordningen kompletteras så att lokala trafikföreskrifter om parkering kan innehålla särskilda bestämmelser för delningsfordon. Förändringen skulle innebära att kommuner får möjlighet att reservera parkeringsplatser för fordon som ingår i en bilpool på motsvarande sätt som redan i dag gäller för exempelvis boendeparkering. Utredningen framhåller samtidigt att regleringen bör vara tjänsteneutral. Det innebär att parkeringsplatser inte bör reserveras för enskilda företag utan för fordon som uppfyller vissa kriterier för delningstjänster. Fördelen med detta alternativ är att det skapar en tydlig och långsiktig rättslig grund för kommuner att arbeta med bilpoolsparkering. Nackdelen är att förändringar i nationell lagstiftning ofta tar relativt lång tid att genomföra. En nationell definition kanske inte heller stämmer med varierande lokala behov och önskemål att utveckla transportsystemet.

## 5.3 Alternativ 2: Ny tolkning av gemensamma behov

Ett andra alternativ är att utveckla en ny tolkning av begreppet gemensamma behov i användningen av allmän plats. Delad mobilitet i form av bilpooler betraktas som ett gemensamt behov, på samma sätt som exempelvis taxiverksamhet eller laddinfrastruktur för elfordon.

En möjlig modell för genomförande är att kommuner, likt så som sker i andra länder, upprättar ett ansökningsförfarande där fordon som uppfyller vissa kriterier registreras som bilpoolsfordon.

## Parkering för rörelsehindrad

[Dela länk](#)

Du som är folkbokförd i Stockholm och har mycket svårt att gå kan ansöka om parkeringstillstånd för rörelsehindrad. Du kan även ansöka om parkeringsplats för rörelsehindrad.

Du som har parkeringstillstånd för rörelsehindrad har möjlighet att:

- Använda parkeringsplatser reserverade för rörelsehindrade.
- Parkera upp till 3 timmar på platser med parkeringsförbud.
- Ansöka om en reducerad parkeringsavgift.

Stockholms stad har anpassat reglerna efter vad som gäller i stora delar av övriga landet.

Figur 11. Stockholms stads regler för parkeringstillstånd för rörelsehindrade.

Varje fordon registreras hos kommunen och kopplas till en hemmastation, en specifik gata eller plats i staden. På så sätt säkerställs att antalet tillstånd svarar mot antalet tillgängliga reserverade parkeringsplatser för bilpool.

Parkeringsplatserna skyltas med parkeringsskylt och tilläggstavla, till exempel: "Reserverade platser – endast registrerade bilpoolsfordon." Ansökningsförfarandet har likheter med det som redan finns för ansökan om parkeringstillstånd för rörelsehindrad och boendeparkeringstillstånd.

Skyltningen motsvarar den typ av reserverade parkeringsplatser som redan i dag används för exempelvis:

- taxi
- utryckningsfordon
- ambassadfordon
- enbart laddande elfordon

Alternativet innebär att kommunerna beslutar vilka fordon som ska kunna använda skyltad bilpoolsparkering, utan ny nationell definition av vad som är bilpoolsfordon. En nackdel blir att den juridiska grunden för att beivra felparkerade fordon i zonen kan vara oklar, om inte tidigare nämnda ändring görs i Trafikförordningen<sup>8</sup>. Möjligen går de reserverade platserna att förena med en mycket hög parkeringsavgift. I praktiken skulle det kunna innebära att platserna förblir reserverade för bilpoolsfordonen och att felparkerare får kontrollavgift för att de inte betalar (den smått orimliga) parkeringsavgiften.

---

<sup>8</sup> Trafikförordningen kompletteras så att lokala trafikföreskrifter om parkering kan innehålla särskilda bestämmelser för delningsfordon.

## 5.4 Alternativ 3: Utvecklad praxis inom dagens regelverk

Ett tredje alternativ är att lösningar som redan i dag används inom ramen för PBL, Trafikförordningen och Ordningsslagen utvecklas och tillämpas för bilpoolsparkering på allmän plats. Genom tidsbegränsade upplåtelser kan kommuner testa bilpoolsparkering i mindre skala och utvärdera effekterna innan mer permanenta lösningar införs.

En möjlighet är att använda tillfälliga upplåtelser av allmän plats, tidsbegränsade bygglov och mindre avvikelser inom befintlig detaljplan enligt PBL. Denna typ av lösningar används redan i dag för olika verksamheter i stadsmiljön, exempelvis kiosker, uteserveringar eller tillfälliga installationer.

Genom dispenser kan kommuner enligt Trafikförordningen undanta vissa fordon från regler i lokala trafikföreskrifter. Bilpoolsföretaget som får dispensen skulle sedan kunna ansöka om tillstånd hos Polisen för att använda offentlig plats enligt Ordningsslagen.

Fördelen med en utvecklad praxis med tidsbegränsade upplåtelser är att det kan genomföras relativt snabbt. Samtidigt kan administrativa processer göra lösningen svår att använda i större skala och till låg kostnad. Lagrummet för dispenser är eventuellt också delvis oklart även om lösningen idag tillämpas för parkering av foodtrucks. Lösningen förutsätter att kommunen har ett ansökningsförfarande för parkeringstillstånd för bilpoolsfordon som i övriga alternativ.

## 5.5 Alternativ 4: Nytt- eller boendeparkering för bilpoolsfordon

Ett fjärde alternativ är att integrera bilpoolsfordon i befintliga system för kommunala parkeringstillstånd, det vill säga att definiera bilpoolsfordon som fordon som kan ansöka om boendeparkeringstillstånd eller nyttoparkeringstillstånd.

Om bilpoolsfordon ges tillgång till boendeparkering innebär det i praktiken att fordonet kan använda samtliga parkeringsplatser där boendeparkering gäller. I många stadsdelar kan detta motsvara flera hundra parkeringsplatser. En fördel med detta är att bilpoolstjänsterna kan växa där behov finns men man inte kan få tillgång till garage- eller andra platser på kvartersmark. En nackdel är att bilpoolsfordonen konkurrerar på lika villkor om parkeringsplatserna som andra boendeparkerare. Möjligen skulle man kunna ge bilpoolsfordonen en egen områdeskod med platser i mindre zoner. Lösningen förutsätter också att bilar och appar har gps så att kunden enkelt hittar till bilen då den kommer parkeras på olika gator inom zonen av föregående användare. Kunden som förväntar sig en bil nära kan behöva gå en kortare eller längre sträcka beroende på boendeparkeringszonens storlek.

Som komplement kan bilpoolsoperatören ha egna mindre parkeringszoner i sin app där man tillåts avsluta sin bokning. Små zoner med konkurrens är inte enkelt om konkurrensen om parkering i zonen är stor vid avslutad bokning.

En variant är att skapa en särskild underkategori av nyttoparkeringstillstånd. I till exempel Stockholms stad ger nyttoparkeringstillstånd rätt att parkera dygnet runt alla dagar till ett fast årligt pris. Det är kommunen som definierar kraven för att få nyttoparkeringstillstånd.

## 5.6 Jämförelse mellan alternativen

Tabell 1. Jämförelse mellan alternativ.

Alternativ	Genomförbarhet	Tidshorisont	Effekt
Lagändring	Kräver nationellt beslut, komplettering i Trafikförordningen och nationell definition.	Lång	Tydlig och långsiktig lösning, begränsad lokal anpassning.
Ny tolkning av gemensamma behov	Kan utvecklas av kommuner men bör inkludera komplettering av Trafikförordningen, utan nationell definition	Medel	Möjliggör reserverade platser
Utvecklad regelpraxis, till exempel tidsbegränsade upplåtelser	Kan genomföras lokalt	Kort/ medel	Kan underlätta etablering, begränsad skalbarhet, resurskrävande.
Parkeringstillstånd	Kan införas snabbt, kan bli ifrågasatt.	Kort	Plats i konkurrens med andra fordon, lägre kostnad för bilpoolsoperatörer, underlättar tillväxt.

## 5.7 Sammanfattande bedömning

Alternativen visar på olika sätt som kommuner kan arbeta med bilpoolsparkering. Lagändringar kan skapa en stabil och långsiktig grund, men ligger utanför kommunernas kontroll. Handlingsalternativ som bygger på förändrad tolkning och utvecklad praxis kan fungera som pilotlösningar. Genom sådana initiativ kan kommuner testa olika modeller och samtidigt samla erfarenheter som kan ligga till grund för framtida lagstiftning.

För att bejaka användning av ny teknik och förbättra människors mobilitet och valfrihet måste samhället ändra synsätt. Med reserverade parkeringsplatser för bilpoolsfordon blir marken tillgänglig för medborgare på ett nytt sätt, som en allmänt tillgänglig mobilitetstjänst. Erfarenheter från andra länder visar att reserverade parkeringsplatser för bilpoolsfordon på allmän plats fungerar och inte ger privata bilägare någon dramatisk förändring av parkeringssituationen.

Utveckling av en ny praxis inom dagens regelverk (alternativ 3) är troligen det mest lovande snabba spåret, och särskilt då inom PBL som är en mer utvecklingsinriktad lagstiftning än både Trafikförordningen och Ordningsslagen. Parkerings-tillstånd för bilpoolsfordon kan ge en relativt snabb förbättring av bilpoolers tillgång till parkering, särskilt i stadsdelar där boendeparkering redan används i stor skala.

Författaren rekommenderar en kombination av åtgärder eftersom det är mest effektivt för att få till förbättringar snabbt. Kommuner föreslås gå vidare med att utveckla lokala pilotlösningar (alternativ 2–4) samtidigt som ändringar i Trafikförordningen genomförs (enligt alternativ 1 eller 2).

# Vi ställer om Sverige

ShiftSweden är ett innovationsprogram inom Impact Innovation, Sveriges innovationssatsning för 2030-talet, ett initiativ av Energimyndigheten, Formas och Vinnova.

ShiftSweden är plattformen där näringsliv, offentlig sektor, akademi och civilsamhälle möts för att utbyta kunskap och idéer, identifiera gemensamma utmaningar. Inom programmet utvecklar vi nya koncept och lösningar, bygger vidare på befintlig kunskap, forskning och innovation.

ShiftSweden ställer om Sverige, fossilfritt och resursmedvetet, till attraktiva och tillgängliga livsmiljöer för alla. Under 10 år gör vi 100 platser till spelplan för innovation och samverkan i mellanrummet mellan olika organisationer, olika kunskapsfält och olika geografiska skalor.

**Vi visar hur på 100 platser under 10 år.**