



**KUNGÄLVS
KOMMUN**

Parkeringsnorm

Del av Mobilitetspolicy



Diarie-/dokumentnummer: KS2024/1135

Beslut: 2025 Kommunfullmäktige § 196/2025 12 04

Beredande politiskt organ: Utskottet för samhälle och utveckling

Ersätter tidigare beslut Ersätter alla tidigare antagna versioner

Giltighetstid: 2030-12-31

Dokumentansvarig: Enhetschef Trafik gata park

Senast uppdaterad av: Marielle Månskär

Innehållsförteckning

1.	Inledning.....	3
2.	Relation till andra styrdokument	3
3.	Syfte	3
4.	Mål och viljeinriktning.....	3
	Mobilitetspolicy	3
5.	Förutsättningar	4
	Plan- och bygglagen (SFS 2010:900)	4
	Hantering	5
6.	Parkeringsstal – Startvärden.....	6
	Zonindelning	6
	Tillämpning av parkeringsstal	6
	Flerbostadshus.....	7
	Särskilt boende, gruppboende och serviceboende.....	7
	Kontor, handel och restaurang	8
	Industri, lager och volymhandel	9
	Hotell.....	9
	Förskola och skolor	9
	Fritidsaktiviteter, Idrottsanläggningar samt turistmål.....	10
	Vårdlokaler, vårdcentraler och sjukhus	10
	Parkerings för rörelsehindrade.....	10
7.	Laddinfrastruktur vid nybyggnation och ombyggnation	10
8.	Parkeringsköp.....	11
	Parkeringsköp via kommunen	11
	Parkeringsköp via annan part än Kungälv kommun	11
9.	Reduktion genom mobilitetsåtgärder.....	11
	Reduktionspaket	11
10.	Levandegöra	13
11.	Uppföljning.....	13



1. Inledning

Tillgången till parkering är en grundläggande förutsättning för att kommunens invånare ska kunna nyttja fordon, som bilar och cyklar. Parkering är också en del av kommunens samhällsplanering och inverkar på hur kommunen och dess tätorter utvecklas, vad som byggs och hur ytan används. Parkering har också en central roll i trafiksystemet och påverkar hur och när resor sker med olika färdmedel.

Ett bra samarbete mellan kommunens förvaltningar och med de aktörer som utvecklar och äger fastigheter ger förutsättningar för en avvägd utformning och reglering av parkering som styr både mot tillgänglighet för kommunens invånare och mot önskad riktning för stadsplaneringen och trafiksystemet i stort.

2. Relation till andra styrdokument

Dokumentets innehåll, regleringar och tabeller baseras på övriga kommunala styrdokuments intentioner och målsättningar, exempelvis gällande översiktsplan och mobilitetspolicy.

Kommunfullmäktiges strategiska mål, kommunstyrelsens resultatmål och Agenda 2030 har också tagits i beaktande vid framtagandet av parkeringsnormen.

3. Syfte

Parkeringsnormen utgör vägledning för kommunens arbete med att säkerställa att parkering anordnas enligt plan- och bygglagen och att likställighetsprincipen värnas.

Parkeringsnormen beskriver den efterfrågan på parkering som en fastighetsägare ska tillgodose. Parkeringsnormen ska till viss del vara flexibel och därigenom skapa möjlighet för de aktörer som vill planera för en minskad klimatpåverkan i sina projekt genom att minska antalet parkeringsplatser mot att andra mobilitetsåtgärder genomförs i stället.

4. Mål och viljeinriktning

Mobilitetspolicy

Parkeringsnormen ska bidra till uppfyllnad av mobilitetspolicyns övergripande mål, viljeinriktning och den övergripande strategin *Hållbart resande*.

Därtill ska parkeringsnormen stödja mobilitetspolicyns strategier. Nedan redovisas hur strategierna är omhändertagna i stort i parkeringsnormen:

- Övergripande strategi *Hållbart resande* – Tillämpning av fyrstegsprincipen:
 - Tänk om – Parkeringsnormen ger utrymme för flexibilitet och möjlighet att ersätta bilparkering med andra mobilitetstjänster för att stärka förutsättningarna för ett ökat hållbart resande.
 - Optimera – Parkeringsnormen uppmuntrar samnyttjande, fastighetsövergripande lösningar och parkeringsköp.
- Strategi för gång- och cykeltrafik – Parkeringsnormens skrivning om parkeringstal och standard för cykelparkering bidrar till utökade och förbättrade möjligheter för cykelparkering.
- Strategi för Biltrafik – Parkeringsnormen stödjer ett effektivt utnyttjande av befintlig infrastruktur genom att uppmuntra samnyttjande, fastighetsövergripande lösningar och parkeringsköp. Parkeringsnormen skapar förutsättningar för nya tjänster- och tekniker (bil- och cykeldelning, elfordon och beaktar läges- och projektspecifika egenskaper för att skapa en avvägd bedömning av vad efterfrågan på parkering kommer att bli.



- Strategi för parkering – Parkeringsnormen uppmuntrar samnyttjande, fastighetsövergripande lösningar, parkeringsköp och undvikande av större markparkeringar för att bättre nyttja de markytor som upplåts till bilparkering och som i förlängningen skapar förutsättningar för en mer attraktiv vistelsemiljö. Parkeringsnormen måste kompletteras med en väl avvägd reglering på parkeringsytor i tätorterna för att parkeringsplaneringen ska bidra till mobilitetspolicyns mål.

Utöver vad som beskrivs i följande dokument om dimensionering och hantering av efterfrågan på bilparkering så beskrivs här två principer som stöd för parkeringsplaneringen i Kungälv:

- Markparkering som huvudsaklig lösning för bilparkering ska undvikas i de centrala tätorterna (zon A, primärt Kungälv och Ytterby). Detta då en sådan lösning motverkar flera av strategierna i mobilitetspolicyn (exempelvis attraktiv vistelsemiljö, förbättrade möjligheter cykelparkering) och kan strida mot formuleringen i PBL att friyta ska prioriteras före parkeringsyta (se stycket om *Andra förutsättningar*). Undantag kan göras för små projekt, upp till 10 lägenheter eller motsvarande yta för verksamheter.
- Om det finns ledig parkeringskapacitet bör en del av den efterfrågan som uppstår vid nyproduktion i de centrala delarna av tätorterna lösas genom parkeringsköp eller andra motsvarande lösningar. Kungälv kommun, planerar för och styr mot att minst 20 % av all ny efterfrågan på bilparkering från bostäder och 70 % för verksamheter ska lösas på andra fastigheter och företrädesvis där det finns befintlig bilparkering idag, exempelvis på de parkeringsytor på kvartersmark som ägs av Kungälv kommun. Syftet med möjlighet till parkeringsköp är att skapa flexibilitet i projekten och minska risken att projekt behöver begränsa antal bostäder eller att bostäderna blir dyrare på grund av ett ensidigt krav att parkering ska lösas på egen fastighet.

5. Förutsättningar

Fastighetsägaren bär ansvaret för att anordna parkering för sin fastighet.

Plan- och bygglagen (SFS 2010:900)

I 4 kap. 13 § står det om bestämmelserna för krav på parkeringsutrymmen:

"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."

I 8 kap. 9 § punkt 4 står det att:

Det på tomten eller i närheten av den i skäligen utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon.

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.

I 8 kap. 10 § står att: 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 skäligen utsträckning också tillämpas om tomten är bebyggd.



Hantering

Vilket tidigare beskrivits i kapitel 3. Syfte så ska parkeringsnormen utgöra vägledning för kommunens arbete med att säkerställa att parkering anordnas enligt plan- och bygglagen och att likställighetsprincipen värnas. Parkeringsfrågorna hanteras enligt följande i plan- och byggprocessen.

Struktur för mobilitets- och parkeringsredovisning (MoP-redovisning)

Syftet med en MoP-redovisning är att beskriva och dokumentera planerad lösning för mobilitet och parkering. Redovisningen genomförs i fyra steg, varav steg 1 och 4 är obligatoriska. *Steg 3. Reduktion genom mobilitetsåtgärder* är endast tillämplbart i zon A.

Steg 1. Parkeringstal – startvärden

I steg 1 beskrivs parkeringsnormens parkeringstal för planerad exploatering. Steg 1 föregås av en beskrivning av aktuellt projekt och dess förutsättningar.

Steg 2. Avsteg

I vissa fall kan det vara lämpligt att göra avsteg från de angivna parkeringstalen för bil och/eller cykelparkering. Sådana avsteg ska motiveras tydligt och underbyggas med källmaterial. Det är kommunen som bedömer om avsteg kan motiveras i fall till fall. Kommunen ska eftersträva att tillgängliggöra information när avsteg har skett och varför, för att synliggöra praxis för andra exploatörer/fastighetsägare som medverkar i detaljplan eller söker bygglov. Sådana avsteg ska beskrivas i steg 2.

Steg 3. Reduktion genom mobilitetsåtgärder

Kungälv kommun erbjuder en möjlighet att arbeta med mobilitetsåtgärder för att reducera antalet parkeringsplatser i zon A. Sådana avsteg ska beskrivas i steg 3.

Steg 4. Beskrivning av parkeringslösning

När parkeringstalet och antalet parkeringsplatser är fastställt ska parkeringslösningen beskrivas och motiveras i steg 4.

E-tjänst för MoP-redovisning

Baserat på ovan beskriven struktur finns en e-tjänst med relevanta frågor kopplat till de olika stegen. Syftet med e-tjänsten är att skapa en yta för strukturerad och konstruktiv dialog mellan exploatör/fastighetsägare och Kungälv kommun om hur mobilitets- och parkeringslösningen dimensioneras och utformas på ett välvägt sätt.

Planskede

* Parkeringsfrågan ska lyftas in tidigt i planskedet för att visa på hur mycket trafik ett område kommer att generera, hur stor efterfrågan på parkering kan tänkas bli och om parkering kan lösas inom planområdet eller om den behöver lösas utanför planområdet.

* Vid större/komplexa projekt inom zon A (se avsnitt Zonindelning) ska en MoP-redovisning tas fram i kommunens e-tjänst för ändamålet (se beskrivning nedan). En sådan redovisning kan med fördel också användas i projekt utanför zon A där det finns anledning till dialog och avvägningar för vad som ska gälla avseende parkering och mobilitet i aktuellt projekt. Kungälv kommun ger besked i fall till fall vilka krav på redovisning som finns för aktuellt projekt.

* Eventuella avtal som krävs för parkeringslösningen (exempelvis parkeringsköpsavtal, mobilitetsavtal) ska vara tecknade inför antagande av detaljplanen.

Bygglovsskede

* Utgångspunkt är att planhandlingar tillsammans med parkeringsnorm och PBL ska följas och utgöra grund för bygglovsskranskning. Eventuella avtal ska då ses över och justeras vid behov, alternativt att nya avtal tecknas om de behövs men saknas från planskedet.

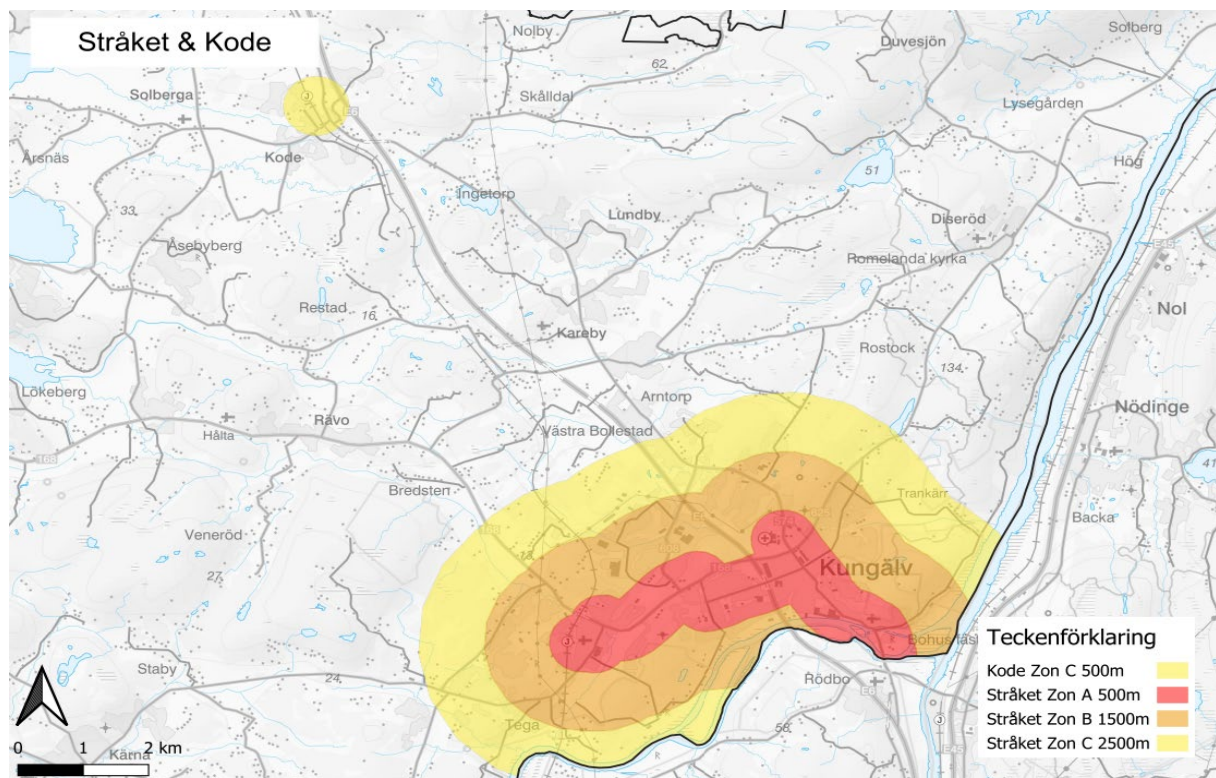
* MoP-redovisningen från detaljplanen ska uppdateras eller att det tas fram en ny om det saknas från tidigare planarbetet. Enligt tidigare ska e-tjänsten alltid användas i större/komplexa projekt i zon A. Kungälv kommun ger besked i fall till fall vilka krav på redovisning som finns för aktuellt projekt.

6. Parkeringstal – Startvärden

Zonindelning

Parkeringsnormen ska tillämpas i hela kommunen. Parkeringstal i tre olika zoner (A-C) ska säkerställa att det framtida utbudet av parkeringsplatser är väl avvägt mot de övergripande målsättningarna om förtätning och tillgänglighet.

Zonindelningen baseras på de geografiska områdenas förutsättningar för hållbart resande och förtätningsgrad och förtydligas mer i bilaga *Zonindelning för parkeringsnorm*. För projekt som ligger utanför de definierade zonerna krävs en projektspecifik bedömning där Kungälv kommun anger aktuellt startvärde.



Zonkarta för Kungälv kommun

För projekt som geografiskt ligger i två olika zoner är utgångspunkten att den inre zonen ska användas. Om det finns särskilda skäl kan Kungälv kommun tillåta att den yttre zonen används eller att projekt planeras med en annan zons grundvärde.

Detta ska prövas i steg 2 i MoP-redovisningen.

Tillämpning av parkeringstal

Parkeringsnormen ger startvärdet för det **minsta antal parkeringsplatser** som behöver säkerställas för att ett bygglov ska godkännas. Om platsens och projektets förutsättningar innebär att startvärdet bedöms för lågt av kommunen, till följd av att de antaganden som ligger till grund för parkeringstalen inte uppfylls, ska en justering påtalas av kommunen i aktuellt projekt. Om ett sådant fall uppstår är det ytterst i bygglovsskedet en sådan justering prövas i förhållande till PBL.

Parkeringsstalen anges för cykel- och bilparkering för bostäder (boende och besökare) och verksamheter (verksamma och besökare)

I planskedet ska parkeringsstalen användas baserade på 1000 m² BTA för bostäder och andra verksamheter. Avsteg kan göras om Kungälv kommun anser att det finns särskilda skäl för detta.

I bygglovsskedet ska parkeringsstalen användas baserade på bostadsenheter för bostäder, antal avdelningar/klasser för förskolor/skolor och 1000 m² BTA för andra verksamheter.

Antalet parkeringsplatser ska efter att alla steg i MoP-redovisningen avrundas uppåt till närmaste heltal.

Startvärdena gäller för såväl nybyggnation som ombyggnation.

De parkeringsplatser som är för besökare ska vara tillgängliga för besökare när sådan efterfrågan finns.

Behov av angöringsplatser behöver utredas inom varje projekt för samtliga typer av bostäder och verksamheter. Funktioner som ska vara dimensionerade är uppställningsplats för räddningstjänst och avfallstransporter och möjlighet till lastning/lossning för personbil samt för eventuella servicefordon. Därutöver kan det med fördel, utan krav, beskrivas hur förutsättningarna ser ut för angöring med sällantransporter som leveranser med +12 m lastbil, längre uppställning av flyttbil etc.

En- och tvåbostadshus

Det är Kungälv kommun som avgör vilken kategori avseende typ av bostad som ska användas.

En och tvåbostadshus inrymmer exempelvis fristående villa, rad- och kedjehus samt fritidshus. Minst en boendeparkering ska anordnas inom eller i närheten av bostaden. Därtill ska det finnas minst en besöksparkering. Besöksplatser kan med fördel samordnas mellan flera bostäder.

Flerbostadshus

Flerbostadshus avser en byggnad med flera bostadsenheter i, ex. lägenheter. Parkeringsstalen för flerbostadshus anges per bostadsenhet utifrån olika bostadsenhetsstorlekar. Parkeringsstalen baseras på 1,6 invånare per bostad <55 m² och 2 invånare per bostad ≥55 m². Utgångspunkt för översättning från bostadsenhet till m² BTA är 90 m²/bostad för flerbostadshus.

Antal parkeringsplatser per bostadsenhet/BTA och zon samt tillägg för besök

Bilplatser per bostadsenhet	Parkeringsstal boende			Tillägg för besök	
	A	B	C	A	B-C
Bostad <55 m ²	0,5	0,7	0,9	0,09	0,1
Bostad ≥55 m ²	0,6	0,85	1,1		
Bilplatser per 1 000 m ² BTA	A	B	C	A	B-C
Bostad <55 m ²	5,3	7,6	9,8	1,0	1,1
Bostad ≥55 m ²	6,7	9,4	12,2		
Cykelplatser per bostadsenhet	A	B	C	A	B-C
Bostad <55 m ²	1,6	1,6	1,6	0,1	0,06
Bostad ≥55 m ²	2	2	2		
Cykelplatser per 1 000 m ² BTA	A	B	C	A	B-C
Bostad <55 m ²	18	18	18	1,1	0,7
Bostad ≥55 m ²	22	22	22		

Särskilt boende, gruppboende och serviceboende

För andra typer av boende som särskilt boende, gruppboende och serviceboende anges nedan tabell som kan nyttjas som stöd i bedömning av efterfrågan på parkering.

Antal parkeringsplatser per bostadsenhet och zon för särskilt boende, gruppboende och serviceboende och anställda

Bilplatser per	A	B	C
Bostad	0,3	0,4	0,5
Cykelplatser per	A	B	C
Bostad	Minst tre parkeringsplatser vid varje boende		

Kontor, handel och restaurang

För verksamheter anges parkeringstalen i form av antal parkeringsplatser per 1 000 m² bruttoarea (BTA). Yta som inte ska räknas med är sådant som är avsedd för parkering såsom garage eller liknande.

Parkeringstalen för kontor utgår från att 35 anställda/1000 m² BTA är på plats samtidigt under dimensionerande tid på dagen. Parkeringstalen för alla beskrivna verksamheter utgår ifrån följande färdmedelsfördelning.

Färdmedelsfördelning till grund för parkeringstal för verksamheter

Bilresor	A	B	C
Andel bilresor, verksamma	35 %	55 %	70 %
Andel bilresor, besökare	50 %	60 %	75 %
Cykelresor	A	B	C
Andel cykelresor, verksamma	20 %	10 %	5 %
Andel cykelresor, besökare	16 %	5 %	3 %

Parkeringstalen för handel är indelade i två kategorier: livsmedel respektive närservice och detaljhandel. Närservice innefattar butiker och andra serviceverksamheter i mindre lokaler och detaljhandel innefattar bland annat kläder, heminredning samt sport och fritid.

Om den planerade verksamheten avviker från genomsnittsvärden kan en justering av parkeringstalet motiveras i steg 2 i MoP-redovisning.

För andra typer av handel, exempelvis volymhandel, se vidare under Industri, lager och volymhandel.

Antal parkeringsplatser per 1000 m² BTA och zon för kontor, handel och restaurang

Bilplatser per 1000 BTA	A	B	C
Kontor			
Anställda	12	19	25
Besökare	1,5	1,8	2,3
Närservice och detaljhandel			
Anställda	3,5	5,5	7
Besökare	18	21	26
Livsmedelshandel			
Anställda	4,6	5,5	7
Besökare	25	30	38
Restaurang			
Anställda	3,5	5,5	7
Besökare	35	42	53
Cykelplatser per 1000 BTA	A	B	C
Kontor			
Anställda	7	3,5	1,8
Besökare	0,5	0,2	0,1
Närservice och detaljhandel			

Anställda	2	1	0,5
Besökare	5,6	1,8	1,1
Livsmedelshandel			
Anställda	2	1	0,5
Besökare	8	2,5	1,5
Restaurang			
Anställda	2	1	0,5
Besökare	11,2	3,5	2,1

Industri, lager och volymhandel

Efterfrågan på parkering för bil och för cykel beskrivs i MoP-redovisningen för varje specifik exploatering. Utgångspunkt ska vara antal anställda/besökare som är på plats samtidigt under dimensionerande tid (max) under dagen multiplicerat med förväntad andel som reser med bil/cyklar.

Fastighetsägaren ansvarar för att skäliga ytor för lastning, lossning och uppställning av tunga fordon finns på kvartermark. Rekommenderat standardmått för lastbil och buss (3,5x25 m).

Hotell

Nedan visas parkeringstal för hotell.

Antal parkeringsplatser per 1000 m² BTA och zon för hotell

Bilplatser per 1000 BTA	A	B	C
Anställda	1,4	1,7	2,1
Besökare	20	24	30
Cykelplatser per 1000 BTA	A	B	C
Anställda	0,6	0,3	0,15
Besökare	6,4	2	1,2

Förskola och skolor

En utgångspunkt är att parkeringsplatser för personal och besökande samt hämtning och lämning med bil ska anordnas en bit bort ifrån entréer till skola/förskola och skol-/förskolegård för att skapa förutsättningar för en tryggare och säkrare trafiksituation intill skolan. Endast nödvändiga parkeringsytor så som parkering för rörelsehindrade och leveransplatser ska i första hand planeras i skolans närhet. Mellan parkeringsplatser och skolan krävs en säker och tillgänglig gångväg samt hastighetssäkrade passager samt att det finns hinder mot av hämta/lämna sker på andra ytor än avsett.

Parkeringstalet för grundskola har sin utgångspunkt i F-3 där andelen elever som tar sig till skolan utan sällskap av vuxen är lägre än vad den kan vara för äldre elever. Om det saknas möjlighet till besöksparkering i närområdet, och att det är olämpligt att den sker på hämta/lämna-ytor, ska besöksparkering utöver hämta/lämna anordnas utifrån en specifik skola bedömt behov. Särskilt utrymme ska ges så lådcyklar och cykelkärror får plats på ett bra sätt. Parkeringstalen baseras på 250 m² BTA per klass (skola) och 238 m² per avdelning (förskola).

Antal parkeringsplatser per 1000 m² BTA och zon för förskola och skolor

Bilplatser per 1000 BTA	A	B	C	Tillägg för besök zon A	Tillägg för besök zon B	Tillägg för besök zon C
Förskola	4,4	6,9	8,8	8,4	10,1	12,6
Grundskola	7,4	8,8	11,2	6	7,2	9
Gymnasium	Utreds i MoP-redovisningen					
Cykelplatser per 1000 BTA	A	B	C	Tillägg för besök zon A	Tillägg för besök zon B	Tillägg för besök zon C
Förskola	2,5	1,3	0,6	2,7	0,8	0,5
Grundskola	3,2	1,6	0,8	19,2	6	3,6
Gymnasium	Utreds i MoP-redovisningen					

Mopedplatser per 1000 BTA	A	B	C	Tillägg för besök		
Grundskola	Utreds i MoP-redovisningen					
Gymnasium						

Fritidsaktiviteter, Idrottsanläggningar samt turistmål

Efterfrågan på parkering för bil och cykel utreds i MoP-redovisningen.

En utgångspunkt som stöd för bedömning är 0,3 bilparkeringsplatser per besökande och 0,4 cykelparkeringsplatser per besökande.

Vårdlokaler, vårdcentraler och sjukhus

Efterfrågan på parkering för bil och cykel utreds i MoP-redovisningen.

Parkering för rörelsehindrade

En angoringsplats för bilar ska finnas och parkeringsplatser för rörelsehindrade (PRH) ska kunna ordnas efter behov inom 25 meter från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus (BFS 2014:3)

För bostäder i Kungälv är utgångspunkten att det ska kunna ordnas en parkeringsplats för rörelsehindrade för 3 % av alla bostäder. För publika lokaler, se tabell nedan.

Rekommenderat antal parkeringsplatser för rörelsehindrade för besökare vid publika lokaler (ISO 21542)

Parkeringsanläggning med upp till:	Antal reserverade platser:
10 platser	1 reserverad plats
50 platser	2 reserverade platser
100 platser	4 reserverade platser
200 platser	6 reserverade platser
Fler än 200 platser	6 reserverade platser + 1 plats för varje tillkommande 100 platser

För övriga platser beskrivs i MoP-redovisningen behovet för varje specifik exploatering.

7. Laddinfrastruktur vid nybyggnation och ombyggnation

Laddning av elfordon är sedan år 2020 ett egenskapskrav i plan- och bygglagen, PBL. Vilka byggnader som ska ha utrustning för laddning av elfordon eller förberedelser för laddning genom så kallad ledningsinfrastruktur framgår av plan- och byggförordningen, PBF. Boverkets regler för laddning av elfordon och krav i samband med uppförande av nya byggnader och vid ombyggnader ska följas.

Reglerna innebär i korthet:

- Nya bostadshus med fler än 10 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha ledningsinfrastruktur (förberedelse med tomrör eller liknande) till alla parkeringsplatser.
- Byggnader som inte är bostadshus och som har fler än 10 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha ledningsinfrastruktur till 20 % av parkeringsplatserna och minst en laddningspunkt för elfordon.

Kraven på laddinfrastruktur gäller vid nybyggnad och vid särskilt angivna ombyggnadsfall, 3 kap. 22 § PBF. I de fall då parkeringen är belägen i byggnaden gäller kraven vid ombyggnad som omfattar byggnadens elektriska infrastruktur. I de fall då parkeringen är belägen på tomten till byggnaden gäller kraven vid ombyggnad som sker i samband med att ändringsåtgärder vidtas på parkeringen¹.

Det ska beskrivas i MoP-redovisningen hur dessa krav kommer att hanteras.

¹ Boverket 2025. Hållbar mobilitet_Delrapport uppdrag inom EPBD_Rapport 2025:8

8. Parkeringsköp

Parkeringsköp innebär att exploatör/fastighetsägare i stället för att ordna parkering på den egna fastigheten kan göra ett parkeringsköp mot kommunen, eller annan part, som äger och tillhandahåller parkeringsplatser.

Parkeringsköp via kommunen

Om parkeringsköp godkänns som lösning ska detta tydligt beskrivas i planbeskrivningen och avtal ska upprättas inför antagande av detaljplan och/eller bygglovsansökan beroende på hur detaljplanen är utformad.

Avtalskravet gäller både större och mindre aktörer och ska utgå från följande punkter:

- Utgångspunkt är att avtalet ska gälla under 25 år.
- Efter 25 år bör avtalet omförhandlas annars ska fastighetsägaren lösa parkering på annat sätt. Kommunen kan också bedöma att det saknas anledning att fortsätta avtala kring fastighetsövergripande parkeringslösning om marknadsförutsättningarna för efterfrågan och utbud av bilparkering är goda vid platsen.
- Kostnad per plats vid nytecknade parkeringsköpsavtal fastställs av kommunfullmäktige.
- Avtalet ska innehålla en kartbild med placering och/eller beskriven hänvisning till aktuell parkeringsanläggning samt hur många platser som ska ingå i parkeringsköpet.
- Ytan ska vara inskrivning som parkering i fastighetsregistret.

Parkeringsköp för cykel kan genomföras för besöksparkering samt arbetsplatsparkering och på kvartermark om det finns särskilda skäl som gör att det inte kan lösas på egen fastighet.

Parkeringsköp via annan part än Kungälv kommun

I de fall som exploatören/fastighetsägaren väljer att lösa efterfrågan på bilparkering via en annan part ska samma grundläggande kriterier gälla som om parkeringsköpet skulle ha gjorts via kommunen, se ovan beskrivna kriterier.

9. Reduktion genom mobilitetsåtgärder

Parkeringsnormen ger möjlighet till flexibla parkeringstal och ger därigenom exploatören/fastighetsägaren möjlighet att anordna färre bilparkeringsplatser än det ursprungliga parkeringstalet anger, om det istället införs mobilitetsåtgärder som styr mot en lägre efterfrågan på bilparkering. Det är Kungälv kommun som godkänner önskad reduktion och åtgärder från exploatören/fastighetsägaren.

Ett civilrättsligt avtal, så kallat mobilitetsavtal, ska tecknas mellan kommun och fastighetsägaren och beskriva vilken reduktion som beviljats och vilka mobilitetsåtgärder som fastighetsägaren ska utföra. Avtal ska upprättas inför antagande av detaljplan och/eller bygglovsansökan beroende på hur detaljplanen är utformad. Mobilitetsavtalet tecknas för 10 år. Detta avtal sker vid sidan av myndighetsutövning och tillämpning av PBL.

Uppföljning av mobilitetsavtalet sker årligen mellan fastighetsägaren och kommunen.

Reduktionspaket

I detta avsnitt redovisas de reduktionspaket som har tagits fram med tillhörande reduktioner för bostäder. Reduktionspaketet gäller endast för flerbostadshus och avser bilparkering för boende ej besökande i zon A.

Reduktionspaket för flerbostadshus



Reduktionspaket	Zon A
Nivå 1 –	5% i reduktion av parkeringstal från föregående steg
Nivå 2 –	10 % i reduktion av parkeringstal från föregående steg
Nivå 1 + 2 –	15% i reduktion av parkeringstal från föregående steg

Mobilitetsåtgärder som ingår i respektive reduktionspaket för flerbostadshus

Reduktionspaket	Beskrivning
Obligatoriska åtgärder för att erhålla reduktion	
Information om förutsättningarna avseende parkering och mobilitet	Fastighetsägaren ska informera potentiella hyresgäster/köpare om förutsättningarna avseende parkering och mobilitet. I samband med inflyttning ska motsvarande information ges. Därefter ska boende årligen få motsvarande information eller oftare om något särskilt inträffar som innebär att utbudet och tillgängligheten med olika mobilitetstjänster, inklusive parkering för bil/cykel, påverkas.
Utvärdering	Fastighetsägaren ska årligen kunna förse Kungälv kommun med information om reglering, vakanser och beläggning för bil- och cykelparkering samt hur mobilitetstjänster används. Det är kommunen som initierar att sådant underlag ska tas fram.
Nivå 1 – cykelpool	
Cykelpool	Fastighetsägaren säkerställer under 10 års tid tillgänglighet till cykelpool (1 cykel per 15 lägenheter) på egen fastighet eller på närliggande fastighet (Max 100 meters gångavstånd mellan cykelpool och entréer). Fastighetsägaren erbjuder de boende kostnadsfri cykelpool under minst 6 månader. Begränsningar i tid/antal användningar/boende är tillåtet för att upprätthålla tillgänglighet för många boende. Fastighetsägaren ska ställa i ordning parkeringsplatser för cykelpoolen utöver de ordinarie parkeringstalen för cykel om den ska finnas på egen fastighet. Cykelpoolen ska innehålla el-cyklar utan och med lastkapacitet. Det är önskvärt om cykelpoolen placeras så att andra användare än de som bor i fastigheten kan ges tillgång till tjänsten.
Nivå 2 – Bilpool/Bildelningstjänst	
Bilpool/Bildelningstjänst	Fastighetsägaren säkerställer under 10 års tid tillgång till bildelningstjänst med god tillgänglighet till bokningsbara fordon (minst en dedikerad bil/70 lägenheter) inom 500 meters gångavstånd. Fastighetsägaren ska beskriva hur antalet bilar kan utökas om beläggningen per bilpoolsbil blir hög. Fastighetsägaren ska ställa i ordning motsvarande 1 parkeringsplats/70 lägenheter för delad bil/poolbil om det saknas tillgängliga bilpoolsbilar enligt punkten ovan. Yta för sådan parkering ska redovisas i detaljplan och bygglov. Fastighetsägaren erbjuder de boende som vill nyttja bildelningstjänsten en kraftfull rabatt under minst 6 månader. Rabatten kan avse medlemskap eller vara kopplat till tid- och kilometeravgifter beroende på leverantörens och fastighetsägarens avtalade upplägg. Utgångspunkten är att bilpoolslösningen ska vara öppen för andra användare än de som bor i fastigheteten.



10. Levandegöra

Dokumentet publiceras efter antagande på kommunens hemsida.

11. Uppföljning

För att säkerställa att parkeringsnormens innehåll är aktuellt ska dokumentet utvärderas samt revideras vart fjärde år eller tidigare om det framkommer större behov av justering däremellan.