

# Parkeringsnorm

Del av Plan för smart och effektiv parkering



Ingår i Kungälv's kommuns författningssamling enligt beslut 2015-12-10 KF §315/2015  
KS2015/1382

Diarienummer:	KS 2021/0684
Dokumentansvarig:	Martin Hollertz
Beredande politiskt organ:	Kommunstyrelsen
Beslutad av:	Kommunfullmäktige
Ersätter tidigare beslut	Parkeringsnorm, KS2019/1290
Datum för beslut:	År 2021
Giltighetstid:	År 2030
Handläggare:	Andreas Rutgersson

KUNGÄLV'S  
KOMMUN



Kungälv kommun består av varierade miljöer med skiftande karaktär och förutsättningar. Kommunen har delats in i fyra zoner med hållbart resande som fokus. Zonerna utgår ifrån närheten till attraktiv kollektivtrafik, gång- och cykelvägar och befolkningsmängd. Zonerna heter A, B, C, och D. Zonerna i kartan nedan är vägledande och i gränsområden rekommenderas en kontakt med kommunen om vilken zon som gäller för fastigheten.

Vid framtagandet av detaljplaner så används normen i form av BTA, om inget annat angivs, för att kunna planera för behovet av parkering. Vid detaljplaneskedet kan byggherren eller kommunen utföra en mobilitets- och parkeringsutredning för behovet av parkering för den specifika fastigheten. Vid bygglovansökan får Bygglovenheten ta ställning till utredningen. I övriga fall gäller parkeringsnormen enligt givna tal nedan vid bygglovansökan.

Om fastighetsägaren inte kan anordna parkering på den egna fastigheten så kan byggherren köpa sig fri ifrån ansvar, via ett så kallat parkeringsfriköp, och överlåta ansvaret till tredje part. Ett sådant avtal måste inkomma till kommunen inför bygglovansökan där Bygglovenheten kan ta ställning till avtalet.

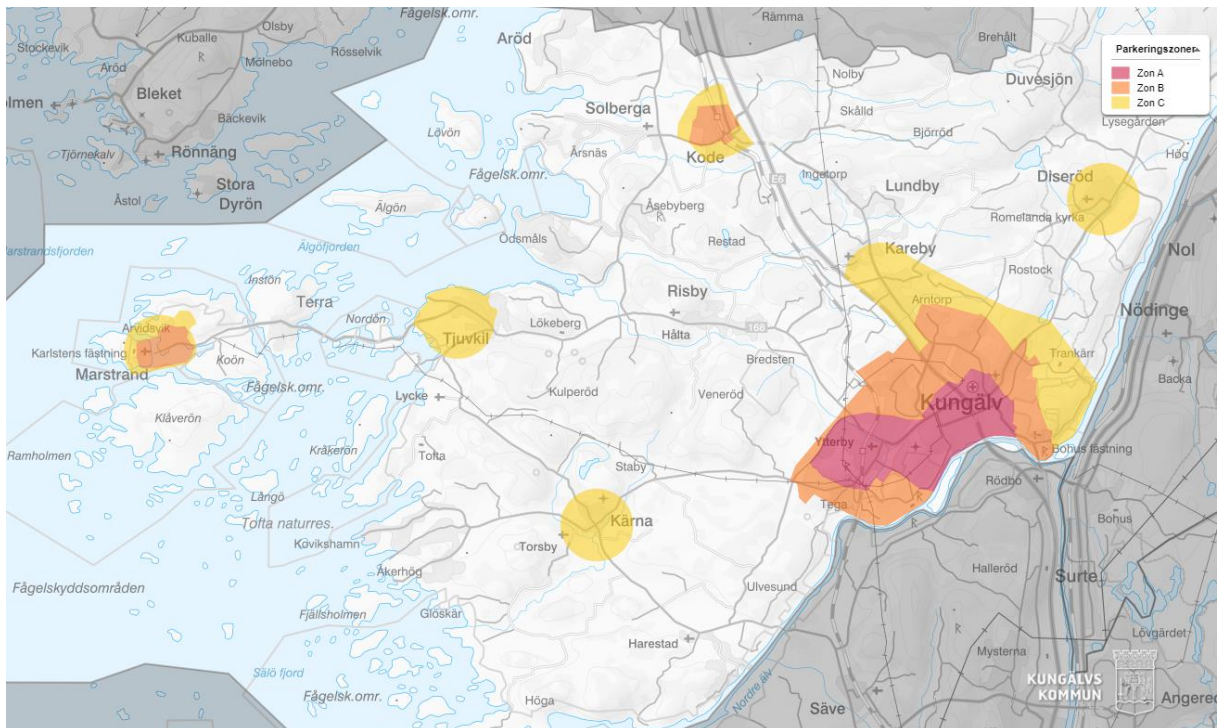


Bild 1: Överskådlig bild för indelningen av zonerna. Zon A är Rosa, Zon B är Orange, Zon C är Gul och Zon D är inte färgat.

## ZON A – INNERSTADEN

Lägst bilparkeringsnorm finns i innerzonen – Zon A. Här beräknas tillgänglighet till kollektivtrafik och cykelbanor vara mycket god samtidigt som stadens täta karaktär gör att markparkering har lägre prioritet. Det planeras för hög tätheten i innerstaden och parkering bör då förläggas under mark, överdäckad eller i parkeringshus.

## ZON B – MELLANSTADEN

I mellanzonen, Zon B, är staden inte riktigt lika tät men det finns fortfarande god tillgång till kollektivtrafik och cykelbanor. Även i denna zon beräknas parkeringstalet för bil relativt lågt. Konkurrensen om marken är i dessa lägen är fortfarande hög och yteffektivitet bör eftersträvas i denna zon.

## ZON C – YTTERSTADEN

De yttre delarna av staden och serviceorterna har ofta inte samma goda tillgång till kollektivtrafik och cykelbanor som de inre zonerna. Karaktären på bebyggelsen är inte heller lika tät, med en större andel radhus- och villabebyggelse.

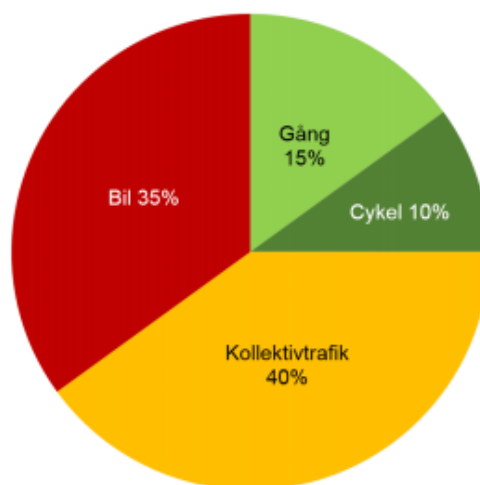
## ZON D – LANDSBYGDEN

Zon D utgörs av landsbygden i kommunen, det vill säga de områden som inte täcks in av zon A, B, eller C. Här är tillgängligheten till kollektivtrafik lägre, vilket motiverar högre bilparkeringsantal än i de andra zonerna.

### Resultatmål ifrån Trafikplan 2017 (KS2015/1382)

Trafikplan resultatmål är konkreta och mätbara i syfte att komplettera de strategiska målen. Resultatmålen är kopplade till trafikslagen gång, cykel, kollektivtrafik och bil med målfår 2030.

- Öka andelen gångresor till 15 %, i kommunen som genomsnitt.
- Öka andelen cykelresor till minst 10 %, i kommunen som genomsnitt.
- Öka andelen kollektivtrafikresenärer till minst 40 %, i kommunen som genomsnitt.
- Minska ensambilåkandet i kommunen som genomsnitt.



Figur 2: Mål för färdmedelsfördelning i kommunen som genomsnitt, år 2030.

## PARKERINGSTAL FÖR BIL

I nedanstående tabell anges antal parkeringsplatser per 1000 kvm bruttoarea (BTA). Yta som inte ska räknas med är sådant som är avsedd för parkering såsom garage eller liknande. Antalet parkeringsplatser rundas till närmsta heltal vid bygglovansökan där sökande redovisar antalet parkeringsplatser och motivering. Rimligt gångavstånd är upp till 10 minuter promenad ifrån fastigheten vid parkeringsfriköp (eller färjeläget på fastlandssidan med hänsyn till bilfria öar.)

Byggherren kan göra en egen mobilitets- och parkeringsutredning som bedömningsunderlag inför bygglovansökan som kan påvisa ett högre/lägre eller samma behov som parkeringsnormen som beslutsunderlag. Vid bygglovansökan används 'per enhet' om detta anges, annars används BTA.

För besöksplatser så ska det vara allmän tillgång under besökstider och inte hindrande i form av portkod, passerkort eller liknande. Om detta inte kan anordnas så får byggherren friköpa antalet besöksplatser.

Mindre småbostad räknas från 0 upp till och lika med 35 kvm boarea enligt [Svensk Standard](#). Småbostad räknas från 35 upp till 55 kvm boarea. Från och lika med 55 kvm boarea och större räknas som bostad.

Tabell 1: Antalet bilplatser per enhet och zon samt tillägg för besök

Bilplatser per enhet	A	B	C	D	Tillägg för besök
Mindre småbostad	0,25	0,30	0,45	0,55	0,03
Småbostad	0,40	0,45	0,70	0,85	0,06
Bostad	0,60	0,70	1,20	1,40	0,10
Hotellrum*	0,55	0,60	0,70	0,80	0,10
Äldreboende*	0,20	0,30	0,40	0,50	0,10

\*utöver boende behövs 35% av anställda tillgång till parkering.

Tabell 2: Antal bilplatser per 1000 kvm BTA och zon samt tillägg för besök.

Zon	A	B	C	D	Tillägg för besök
Bostäder	7	8	13	15	1
Kontor	7	12	15	17	3
Handel	5	7	8	10	20
Restaurang	5	7	8	10	15
Hotell	7	8	13	15	1
Förskola	9	11	13	15	5
Grundskola	5	6	7	8	3
Gymnasium	4	5	6	8	3
Äldreboende	4	8	12	15	1
Vårdcentral	3	8	13	18	12
Industri	8	10	12	14	0,1
Lager	6	10	12	15	0,1



## PARKERINGSTAL FÖR CYKEL

I nedanstående tabell anges antal cykelplatser per 1000 kvm bruttoarea (BTA). Yta som inte ska räknas med är sådant som är avsedd för parkering såsom garage eller liknande. Antalet cykelplatser rundas till närmsta heltal vid bygglovsansökan där sökande redovisar antalet cykelplatser och motivering.

Byggherren kan göra en egen mobilitets- och parkeringsutredning som bedömningsunderlag inför bygglovsansökan som kan påvisa ett högre/lägre eller samma behov som parkeringsnormen som beslutsunderlag. Vid bygglovsansökan används 'per enhet' om detta anges, annars används BTA.

För besöksplatser så ska det vara allmän tillgång under besökstider och inte hindrande i form av passerkort eller liknande. Om detta inte kan anordnas så får byggherren friköpa antalet besöksplatser.

Mindre småbostad räknas från 0 upp till och lika med 35 kvm boarea enligt [Svensk Standard](#). Småbostad räknas från 35 upp till 55 kvm boarea. Från och lika med 55 kvm boarea och större räknas som bostad.

Tabell 3: Antalet cykelplatser per enhet och zon samt tillägg för besök

Cykelplatser per enhet	A	B	C	D	Tillägg för besök
Mindre småbostad	0,70	0,60	0,50	0,40	0,10
Småbostad	1,10	0,90	0,80	0,60	0,10
Bostad	1,80	1,40	1,25	1,00	0,10
Hotellrum*	0,45	0,35	0,20	0,10	0,10
Äldreboende*	0,20	0,10	0,10	0,10	0,10

\*utöver boende behövs 10% av anställda tillgång till cykelplats.

Tabell 4: Antal cykelplatser per 1000 kvm BTA och zon samt tillägg för besök.

Zon	A	B	C	D	Tillägg för besök
Bostäder	20	16	14	11	2
Kontor	15	12	11	10	1
Handel	5	3	1	1	10
Restaurang	5	2	1	1	5
Hotell	5	4	3	2	5
Förskola	5	3	1	1	20
Grundskola	2	2	1	1	30
Gymnasium	5	5	3	1	30
Äldreboende	6	3	3	3	3
Vårdcentral	10	7	5	1	7
Industri	10	6	4	1	1
Lager	10	6	2	1	5

## **REDUKTIONSPAKET**

Flexibla parkeringstal innebär att en sänkning av parkeringstalen för bil erbjuds mot att byggherren åtar sig att genomföra åtgärder som kan minska efterfrågan på bilparkering. För att en sänkning ska bli aktuell behöver exploateringen ske i ett läge med god tillgång till kollektivtrafik och cykelstråk. Till dessa lägen räknas primärt zon A och zon B men kan även gälla zon C utifrån individuell bedömning.

Kommunen gör bedömningen om byggherren har möjlighet till något reduktionspaket.

Nedan finns en sammanfattningslista över tillgängliga paket för parkeringsreduktion med fördjupningar. Reduktionspaketen kan inte appliceras på tillägg för besök utan endast för boende/arbetande. En beskrivning av åtgärderna samt avtal med kommunen ska redovisas i samband med bygglovsansökan.

Byggherren kan även själv inkomma med en mobilitets- och parkeringsutredning för andra reduktionspaket som underlag vid bedömning för reduktion. Bygglovenheten får därefter ta ställning till utredningen samt avtal med kommunen.

### **Kollektivtrafikpaket (10% reduktion)**

- I tidigt skede ska boende/arbetande informeras om att planeringen har utgått ifrån att främja hållbart resande och att tillgång till parkering är begränsad.
- Kontinuerlig marknadsföring av hållbara resealternativ ska riktas till de boende /arbetande minst två gånger per år, i fem år.
- Vid första inflyttning ska ett årskort, Västtrafiks 'Zon AB i 365 dagar' eller liknande, ingå till en vuxen (och folkbokförd) per bostad och samtliga anställda.

### **Bilpoolspaket (5% reduktion)**

- Samtliga anställda/boende ska erbjudas kostnadsfritt medlemskap i en publik bilpool i minst 1 år ifrån den dagen vid första inflyt.
- En bilparkeringsplats per 50 bostäder eller arbetande ska reserveras för bilpool (utöver rabatten). Om exploatören bygger 150 lägenheter så blir det 3 (tre) parkeringsplatser för bilpool. Talen rundas upp till närmaste heltal.
- Bilpoolsbilarna ska ha egna platser utöver det reducerade parkeringstalet.
- Bilpoolsbilen ska vara publik och tillgänglig för andra utanför fastigheten att använda.

### **Cykelpoolspaket (5% reduktion)**

- Det ska finnas en cykelpool med en elektrisk cykel per 20 bostäder eller arbetande.
- Cyklarna bör möta flera behov ifrån boende/arbetande såsom lådcyklar eller liknande.