



VAGGERYDS  
KOMMUN

# Riktlinjer för parkering

---

Diarienummer: 2019/045

Upprättat: oktober 2025

Antagen av Kommunfullmäktige xxxx-xx-xx

Ansvarig förvaltning: Kommunledningskontoret

Ansvarig tjänsteperson: Kanslichef



# Innehållsförteckning

---

Innehållsförteckning.....	2
1 Inledning.....	3
2 Förutsättningar och underlag.....	7
3 Strategier .....	10
4 Parkeringsplanering som styrmedel.....	12
5 Zonindelning.....	13
6 Parkeringstal.....	16
7 Tillämpning .....	21
8 Organisation, ansvar och uppföljning .....	22

Projektledare: Vilma Sandberg, Planarkitekt.

Arbetsgrupp: Behnam Sharo, Stadsarkitekt; Hanna Grönlund, Översiktsplanerare

Medverkande i arbetet är tjänstepersoner hos kommunledningskontoret, Miljö- och byggförvaltningen samt Tekniska Kontoret hos Vaggeryds kommun.

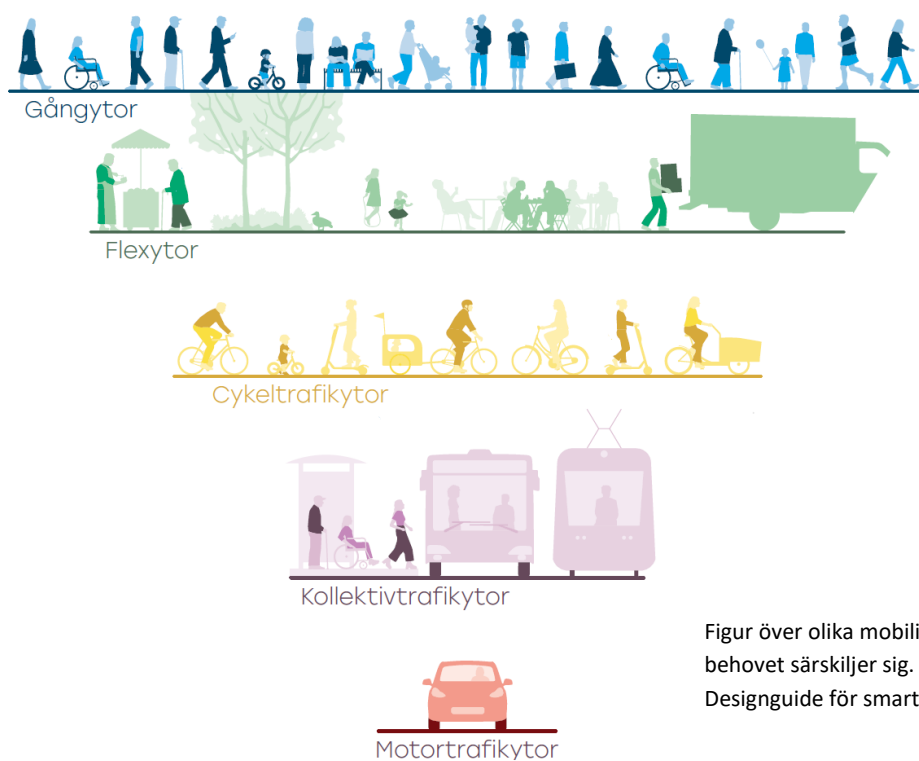
Version: 1.0

Datum: 2025-10-13

# 1 Inledning

Vaggeryds kommun växer i antal invånare där behovet av bostäder, verksamhetsmark och infrastrukturlösningar ökat och därmed ökar trycket på att exploatera mark för dessa behov. För att kunna möta framtidens utmaningar behöver vi växa hållbart tillsammans, vilket förutsätter gemensamma riktlinjer för parkering inom Vaggeryds kommun

Parkeringsplatser upptar stora arealer som kan behöva parkeringsplats både vid bostaden, arbetsplatsen och livsmedelsaffären. För att hushålla med mark och gå mot ett mer hållbart resande behöver mark utnyttjas mer effektivt. Det innebär att fler resor med bil flyttas över till andra trafikslag, såsom cykel- och kollektivtrafik. Parkeringsförsörjning behöver därmed balanseras väl med avseende på tillgänglighet, markutnyttjande och tätortens attraktivitet.

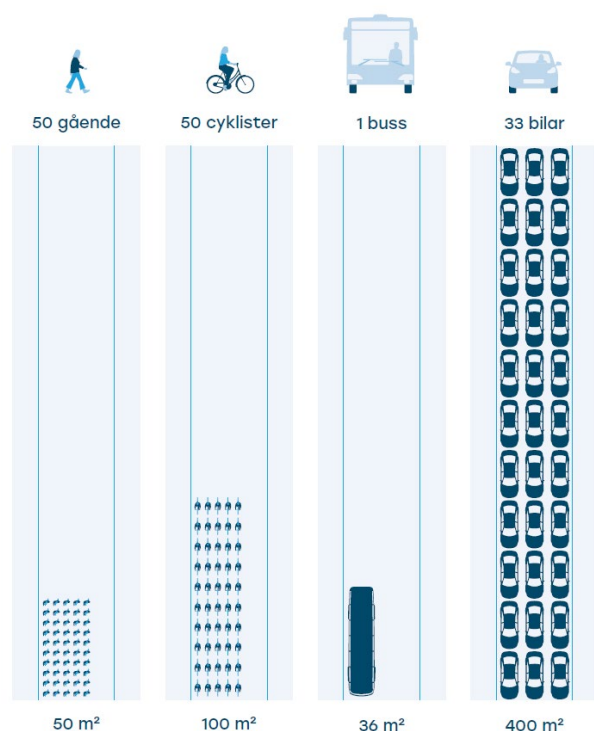


Figur över olika mobilitetsytor och hur behovet särskiljer sig. Illustration från Designguide för smarta gator (2022).

För att skapa ett mer hållbart transportsystem behöver den nödvändiga biltrafiken anpassas, samtidigt som samhällets beroende av bilen minskar. Det innebär att fler människor i högre grad måste börja använda alternativa färdmedel. Även om teknisk utveckling och övergången till fossilfria bränslen är viktiga insatser, räcker de inte ensamma för att nå hållbarhetsmålen. Ett av flera effektiva styrmedel är riktlinjer för parkering, som kan bidra till att styra utvecklingen mot en mer hållbar och växande kommun.

## Fakta

Inom Vaggeryds kommun är antal personbilar i trafik 543,2 bilar per 1000 invånare (SCB 2023)



Yta som 50 människor upptar med olika trafikslag. Figuren visar på biltäthet och den markyta som bilen upptar i förhållande till andra trafikslag. Illustration från NACTO (2019).

Flera politiska beslut ligger till grund för det framtagna arbetet kring riktlinjer för parkering. Kommunstyrelsens arbetsutskott (KSAU 2023-09-27 § 116; KSAU 2023-10-25 § 144) har tidigare godkänt pågående arbete gällande riktlinjer för parkering. Kommunledningskontoret fick i uppdrag att ta fram zonindelning för Vaggeryd och Skillingaryds tätort i samband med arbetet. Enligt beslut (KSAU 2023-11-22 § 158) så godkändes förslag till zonindelning, där zonindelning ska ligga till grund för fortsatt arbete med parkering vid planläggning och bygglov.

Som stöd i framtagande av riktlinjer för parkering så har en omvärldsbevakning genomförts sett till andra kommuners dokument för parkering. Det innefattar bland annat Värnamo kommun och Karlstad kommun. Arbetet har även stöd i ett PM framtaget av WSP år 2022, som underlag till parkeringsnorm för Vaggeryds kommun. I PM:et har en jämförelsestudie av parkeringstal i likvärdiga kommuner genomförts och utifrån detta getts ett förslag på parkeringstal för bostäder i Vaggeryds kommun.

## 1.1 Syfte

Riktlinjer för parkering har som övergripande syfte att tydliggöra kraven på parkeringslösningar vid nybyggnation och ombyggnation. Genom att fastställa riktlinjer för parkering skapas förutsättningar för en mer effektiv och hållbar markanvändning.

Riktlinjerna ska även bidra till att främja ett hållbart resande, där gång, cykel och kollektivtrafik ges större utrymme i den fysiska planeringen. På så sätt stöds en långsiktig samhällsutveckling som strävar efter att skapa goda livsmiljöer – både för dagens invånare och för kommande generationer.

## 1.2 Avgränsning

Riktlinjer för parkering omfattar cykel- och bilparkering. Arbetet avgränsas till att hantera zonindelning och parkeringstal inom centralorterna Vaggeryd och Skillingaryd. Det är utifrån zonindelning för bostadsändamål som parkeringstal för bilparkering hanteras. I övriga avseenden omfattar riktlinjer för parkering hela kommunen. Riktlinjer för parkering reglerar endast parkering inom kvartersmark, där hantering av parkering inom allmän platsmark inte omfattas av detta dokument.

## 1.3 Hållbarhets- och miljömål

### Globala mål

I september 2015 antogs Agenda 2030, vilket är 17 globala mål för hållbar utveckling som syftar till att leda världen mot en hållbar och rättvis framtid. Riktlinjer för parkering berörs av tre mål:

- Mål 9 för hållbar industri, innovationer och infrastruktur
- Mål 11 för hållbara städer och samhällen
- Mål 13 för att bekämpa klimatförändringarna

### Nationella mål

Sverige har nationella miljö kvalitetsmål. Miljöarbetet i Vaggeryds kommun ska i sin tur bidra till att uppnå de nationella miljö kvalitetsmålen. Av dessa mål berörs främst *Begränsad klimatpåverkan* och *God bebyggd miljö* riktlinjer för parkering.

### Regionala mål

En klimat- och energistrategi för Jönköpings län har tagits fram, med vision och mål för länet fram till år 2030 och 2045. Visionen är att Jönköpings län ska vara ett klimatsmart plusenergilän senast år 2045. Ett av deras sju fokusområden är transporter och resor. I förankring till fokusområdet så kan kommunen verka för energieffektivitet och förnybar energi genom placering och utformning av parkeringsplatser.

## 1.4 Målbild för hållbar samhällsutveckling

Vaggeryds kommuns riktlinjer för parkering har tagits fram för att tydliggöra kraven på anordning av parkering för både cykel och bil vid planläggning och bygglovsgivning. Ett viktigt mål är att kommunens planering ska underlätta för invånare att välja andra färdmedel än bil, såsom gång, cykel eller kollektivtrafik. Genom detta bidrar normen till ett mer hållbart resande och en långsiktig samhällsutveckling.

För Vaggeryds kommun finns det fyra övergripande mål för hållbar utveckling:

1. Vaggeryds kommun ska vara en plats med hållbar samhällsutveckling och tillväxt i hela kommunen
2. Vaggeryds kommun ska vara en plats med hög sysselsättning, ett varierat näringsliv och en utbildning med god kvalitet
3. Vaggeryds kommun ska vara en plats med en hög kunskapsnivå, en aktiv fritid och ett rikt kulturliv – för god hälsa

4. Vaggeryds kommun ska vara en plats som är attraktiv, trygg och tillgänglig – där alla känner delaktighet och kan påverka

Riktlinjer för parkering utgår från dessa mål, främst berörs mål om hållbar samhällsutveckling och tillväxt.

## 1.5 Begreppsförklaring

**Besöksanläggning** – Omfattar besöksintensiv verksamhet. Innefattar bland annat idrotts- och sportanläggningar och byggnader för kulturella eller religiösa ändamål.

**Bilpool** – Inrättning där flera personer kan dela nyttjandet av en eller flera bilar.

**BPL** – En förkortning på ordet bilparkeringsplatser.

**BTA** – Bruttoarean är summan av alla våningsplanens area som begränsas av de omslutande byggnadsdelarnas utsida.

**CPL** – En förkortning på ordet cykelparkeringsplatser.

**Enbostadshus** – Ett bostadshus som endast avses rymma ett hushåll och är avsett för permanent boende. Radhus, kedjehus och parhus är exempel på enbostadshus. Friliggande enbostadshus omfattar bostad som inte är sammanbyggd med annan byggnad, som förslagsvis villa. "

**Lastcykel** – Lastcykel är en större två- eller trehjulig cykel utformad för att transportera gods eller barn, ofta med en plattform framför cyklisten.

**Parkeringstal** – Parkeringstal anger hur många parkeringsplatser som säkert behöver anordnas per bostad, lokal eller annan typ av byggnad. Det används som ett mått i planering och bygglov för att säkerställa att det finns tillräckligt med parkeringsmöjligheter inom ett område.

**Pendlingsparkering** – Pendelparkering är en parkeringsplats som är avsedd för personer som kombinerar bilresor med kollektivtrafik. Den ligger ofta nära tågstationer, busshållplatser eller andra knutpunkter, och gör det möjligt att parkera bilen och fortsätta resan med exempelvis tåg eller buss.

**ROK** – I bostadssammanhang står det för rum och kök, vilket syftar på antalet rum i en bostad exklusive kök, kokvrå eller hygienutrymmen. Vid nyproduktion är 1 ROK i genomsnitt cirka 30-35 kvadratmeter, 2 ROK i genomsnitt 50-60 kvadratmeter, 3 ROK i genomsnitt 70-80 kvadratmeter och 4 ROK 80-100 kvadratmeter.

**Sällanvaruhandel** – Är en del av detaljhandel som omfattar varor som konsumenterna köper mer sällan än dagligvaror, exempelvis möbler eller elektronik.

**Äldreboende** – Boendeform för äldre som har ett vård- och omvårdnadsbehov, även kallat för särskilt boende.

## 2 Förutsättningar och underlag

Förutsättningar och underlag skapar ett välavvägt regelverk som stödjer hållbar samhällsutveckling. Avsnittet redovisar grundläggande förutsättningar, relevanta styrdokument samt planeringsprinciper som utformar riktlinjer för parkering. Underlaget omfattar kommunala strategier för bil- och cykeltrafik.

Riktlinjer för parkering utgår från kommunens övergripande mål och beslutas av kommunfullmäktige. Vaggeryds kommun saknar trafikstrategi och har ingen gällande riktlinje för parkering. Arbetet i att ta fram riktlinjer för parkering grundar sig i gällande strategiska dokument.



Figur över processen från de globala målen till tillämpning. Det finns ingen politiskt antagen trafikstrategi inom Vaggeryds kommun, vilket innebär att kommunala styrdokument och mål får en central roll i framtagandet av riktlinjer för parkering.

### 2.1 Kommunala styrdokument

#### Översiktsplan

Vaggeryds kommuns översiktsplan antogs år 2024. Översiktsplanen ska ge vägledning för hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras. Vaggeryds kommun ska utvecklas för att säkerställa god infrastruktur och hållbar samhällsutveckling.

I Vaggeryds kommun en hög andel landsbygdsboende som i stor utsträckning är bilberoende, likväl som det är väsentligt att hålla en god standard för kollektivtrafiken. Vaggeryds kommun har som målsättning att vara en transporteffektiv kommun där planeringen utgår ifrån att öka

reseandelarna med kollektivtrafik samt gång och cykel, så att den nationella miljö- och klimatpåverkan minskar. Utveckling, effektivisering och underhåll av cykelvägnät kräver bland annat regional samverkan och ska anläggas där de gör nytta. Både inom central- som serviceorterna är det väsentligt att främja cykelvänliga strukturer.

Kommunens översiktsplan markerar ett behov av nya platser för pendlingsparkering, både för cykel och bil, inom centralorterna. Översiktsplanen talar för behovet att en parkeringsstrategi tas fram, där kommunen behöver i större mån reglera hur mycket yta ska avsättas för bilparkering respektive cykelparkering. Behovet av bilparkeringsytor kan minska om platserna samutnyttjas av boende, verksamma och besökare, samt ifall olika mobilitetslösningar tillämpas.

## Miljöprogram

Miljöprogram för Vaggeryds kommun är ett styrdokument med syfte att leda kommunens miljöarbete från ord till handling. Programmet utgör en plattform för ett långsiktigt och strategiskt miljöarbete.

I miljöprogrammet 2022-2025 presenteras tre större tematiska målområden som samlar strategier, mål och åtgärder. Främst är det första målområdet *Hållbara transporter och resor* som presenterar flera utgångspunkter för parkering. Kommunen har som strategi att minska utsläpp av växthusgaser från transporter med 75 % mellan år 2010 och 2030. En annan strategi är att kommunen ska verka för en attraktiv kollektivtrafik inom Vaggeryds kommun. Relevanta delmål är att alla nya bostadsområden har tillgång till minst ett av följande alternativ: god kollektivtrafik (högst 400 meter till busshållplats), tillgång till bilpool/elcykelpool, tillgång till laddning av elbil och/eller anslutning med trygga och säkra cykelvägar. Ett andra delmål är att senast år 2025 ska kommunens fordonsflotta bestå av minst 75 % personbilar som körs på förnyelsebart bränsle eller el. Ett tredje delmål är att det i genomsnitt ska genomföras 20 resor med kollektivtrafik per invånare senast år 2025.

Åtgärd inom målområdet är bland annat att säkra och tillgängliggöra cykelparkeringar och laddplatser för elbil vid utvalda platser. Cykeltrafik ska främjas i kommunen. Kommunen ska inom planerings- och exploateringsfasen säkerställa att nya bostadsområden som planeras förhåller sig till hållbara transportlösningar. Kommunen ska likväl främja och arbeta för utveckling av bilpool.

Andra målområdet *Hållbar samhällsplanering och bebyggelse* berör hur, vart och vem kommunen bygger för. En åtgärd som presenteras för att åstadkomma hållbar utveckling är behovet av att stärka parkeringslösningar för klimatsmart planering.

## Grönstrukturplan

Den kommunala grönstrukturplanen antogs år 2020 och fungerar som ett kunskaps- och planeringsunderlag. Inom målbilden för stödjande ekosystemtjänster ska kommunen ta hänsyn till befintliga grönstrukturer vid exploatering och förtätning. Tätorterna ska inom framtida exploatering sträva efter att integrera bebyggelse och grönstruktur. Inom målbilden för reglerande ekosystemtjänster ska planering vid nya områden och hårdgjorda ytor värna om och sträva efter fler grönytor.



## **Bostadsförsörjningsprogram**

Vaggeryds kommun håller på att ta fram ett nytt kommunalt bostadsförsörjningsprogram.

Kommunens nuvarande bostadsförsörjningsprogram antogs år 2021. Vaggeryds kommun anses ha ett fortsatt stark tillväxtpotential till följd av dess geografiska läge mellan Jönköping och Värnamo, med goda förbindelser med såväl E4:an som kollektivtrafiken. Hållbar utveckling ska vara ledord i arbetet med utveckling av tätorter och landsbygd. Avseende infrastruktur är det viktigt att främja goda kommunikationer. Enligt den kommunala planeringsmodellen prognosticeras en ökning av invånare om drygt 200 nya invånare per år fram till år 2030.

## **Gång- och cykelplan**

Gång- och cykelplan för Vaggeryds kommun antogs år 2025 och kommer varje år att revideras. Syftet med dokumentet är att öka trafiksäkerhet och förbättra förutsättningar för gående och cyklister inom kommunen. I dokumentet framgår att gång- och cykeltrafik ska prioriteras framför fordonstrafik. I centralorterna Skillingaryd och Vaggeryd, men även i Hok och Klevshult planeras för låsbara cykelparkeringar i anslutning till hållplatser för busslinje samt tågstation.

## 3 Strategier

Utifrån kommunala mål har strategier för trafik tagits fram och nya strategier för parkering avseende cykel och bil kan utformas

Riktlinjer för parkering påverkar parkeringstillgången vid ny- och ombyggnation där det förväntas ta tid innan åtgärderna ger effekt på tätorterna som helhet. Majoriteten av parkeringsbeståndet utgörs av befintlig parkering, i synnerhet inom mindre kommuner med en lägre nybyggnadstakt.

I enlighet med kommunens övergripande mål innefattar det första målet att en hållbar samhällsutveckling och tillväxt uppnås inom hela kommunen. Den byggda miljön har stor betydelse för människors hälsa, trygghet och sociala sammanhang. Det är utifrån de kommunala målen som strategier för trafik och parkering ska utformas.

### 3.1 Strategier för trafik

Ett antal strategier framgår i översiktsplanen för hur Vaggeryds kommun förhåller sig till cykel- och biltrafik. Genom att främja förändrade konkurrensförutsättningar mellan olika trafikslag kan ett mer hållbart resande uppmuntras. Strategierna ska vara vägledande för den kommande fysiska planeringen och fungera som en påminnelse för vad kommunen ser som viktigt inom den fysiska planeringen:

#### Strategier för cykeltrafik

- Bebyggelseutveckling ska alltid prioritera cyklisternas perspektiv högt och sammanlänkas med gång- och cykelvägnät för att tillgängliggöra viktiga målpunkter och mötesplatser.
- Antalet cykelparkeringar ska utökas i tätorterna och vid bytespunkter med andra trafikslag. Kommunala verksamheter ska alltid kunna erbjuda cykelparkering. Parkeringstal reglerar hur mycket yta som ska avsättas för cykelparkering. Denna norm ska efterföljas och säkerställas vid upprättande av nya detaljplaner eller ändring av detaljplan.
- Cykelparkeringarna ska vara säkra och lättillgängliga. Det kan innebära låsbara cykelparkeringar i anslutning till hållplatser för kollektivtrafik för buss eller tåg. Det ska vara enkelt att via cykel ta sig till stationer och hållplatser för att sedan fortsätta resan därifrån.
- Tillfredsställande belysning bör finnas i anslutning till parkering och cykelstråk, vilket skapar en trygghet även under dygnets mörka timmar. Inom kommunen ska förutsättningar för drift och underhåll vid nybyggnation av cykelparkeringar förbättras.

#### Strategier för biltrafik

- Vaggeryds kommun är en landsbygdskommun där bilen, oavsett drivmedel även i framtiden har en viktig roll. Främst ska fossilfria drivmedel prioriteras.
- Vid etablering av bostäder bör, om möjlighet och förutsättning finns, marken används effektivt genom att förlägga parkering under mark.

- Vaggeryds kommun har en parkeringsnorm som reglerar hur mycket yta som ska avsättas för cykelparkering respektive bilparkering. Behovet av bilparkeringsytor kan minskas om platserna samutnyttjas av boende, verksamma och besökare, samt om olika mobilitetslösningar tillämpas.
- Vid exploatering i centrummiljö ska möjligheter finnas att skapa yteffektiva parkeringsanläggningar med möjlighet till samnyttjande. Detta för att på ett effektivt sätt tillgängliggöra tätorterna och dess besöks- och handelsutbud.

## 3.2 Strategier för parkering

I samband med framtagande av riktlinjer för parkering har ett antal strategier för parkering tagits fram. Syftet är att säkerställa en hållbar, effektiv och tillgänglig parkeringsstruktur som stödjer kommunens mål för mobilitet, stadsutveckling och miljö.

### 1. Behovsanpassad tillgänglighet

Parkeringslösningar ska utformas utifrån lokala behov och målgrupper: boende, besökare, verksamma och pendlare. I landsbygdsområden ska bilparkering säkerställas vid samhällsservice, handelsplatser och kollektivtrafikens knutpunkter.

### 2. Samnyttjande av ytor

För att optimera markanvändningen ska parkeringsytor samutnyttjas mellan bostäder, arbetsplatser och besöksmål. Detta minskar överdimensionering och främjar hållbar stadsutveckling.

### 3. Yteffektiv utformning

I tätortsnära och centrala lägen ska yteffektiva lösningar prioriteras, såsom strukturerad markparkering eller underjordiska anläggningar, särskilt vid ny exploatering.

### 4. Tillämpning av parkeringsnorm

Kommunens parkeringsnorm ska tillämpas konsekvent och flexibelt, med hänsyn till kollektivtrafik, mobilitetstjänster och cykelinfrastruktur. Reducerade bilparkeringsplatser bör övervägas där alternativa färdmedel är tillgängliga.

### 5. Stöd för hållbara transporter

Strategin ska främja fossilfria färdmedel genom utbyggd ladd infrastruktur och prioritering av säker, belyst och tillgänglig cykelparkering vid kollektivtrafikens knutpunkter.

### 6. Trygghet och tillgänglighet

Parkeringsmiljöer ska utformas med god belysning och tydlig orientering för ökad trygghet. Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning ska alltid säkerställas.

## 4 Parkeringsplanering som styrmedel

Riktlinjer för parkering förhåller sig till lagstiftning som formar förutsättningar för hållbart resande och en hållbar utveckling. Det är lagstiftningen som ställer krav på hur parkering ska utformas

### 4.1 Plan- och bygglagen (PBL)

Plan-och bygglagens (2010:900) fjärde kapitel reglerar detaljplaner. I det åttonde kapitlet regleras kraven på byggnadsverk, byggprodukter, tomter och allmänna platser:

#### 4 kap 13 §

I en detaljplan får kommunen bestämma

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

#### 8 kap 9 § första stycket 4

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

- det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon.

#### 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.

Enligt plan- och bygglagen är det fastighetsägaren som bär ansvaret för att anordna parkering för sin fastighet. Kommunen har ingen skyldighet att anordna parkering. Däremot har kommunen ett övergripande ansvar för parkeringsplanering, förankrat till vilket parkeringsbehov som fastighetsägaren/byggherren ska tillgodose.

### 4.2 Boverkets byggregler (BBR)

Boverkets byggregler (2011:6) gäller vid nybyggnation eller ändring av befintlig byggnad. Det omfattar även parkeringsplatser där det anges krav på tillgänglighet gällande parkering för rörelsehindrade. Boverkets nya byggregler träder i kraft 1 juli år 2025, och från juni månad år 2026 kommer de tidigare byggreglerna att upphöra.

De nya byggreglerna anger att parkeringsplatser för rörelsehindrade ska vara tillgängliga och användbara. Syftet med kraven är att personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga självständigt ska kunna använda parkeringsplatsen, för att på så sätt komma tillräckligt nära byggnader, byggnadsverk och tomten i övrigt.

## 5 Zonindelning

Olika delar av centralorterna Vaggeryd och Skillingaryd har skilda förutsättningar gällande tillgång till service, boendetäthet, arbetstäthet, biltäthet, bebyggelsestruktur, förutsättningar för kollektivtrafik och tillgång till bil som färdmedel. Till följd av detta, i samband med framtagande av riktlinjer för parkering, en centrumzon definierats i samband med riktlinjer för parkering

Zonindelningen omfattar centralorterna Vaggeryd och Skillingaryd och avser endast parkeringsbehov inom kvartersmark. Zonindelningen avser att ge stöd genom tillämpning av krav på parkeringstal för att matcha utvecklingen av centralorternas bebyggelse, dess användning och dess tillgänglighet. Zonindelningen kan justeras i omfattning genom nytt beslut vid ändrad förutsättning för tätorternas utveckling. Enligt beslut (KSAU 2023-11-22 § 158) godkändes förslag till zonindelning, där zonindelning ligga till grund för fortsatt arbete med planering för parkering inom Vaggeryds kommun.

Den zonindelning som redovisas ämnar till vägleda parkeringstal för bilparkering avseende både bostadsändamål och verksamhetsändamål. Bedömning är vidare att det inom tätorterna finns godtagbara cykelavstånd. Inom Vaggeryd och Skillingaryd bedöms cykelavstånd uppnå maximalt cirka 2,5-3 km fågelväg. Av den anledningen bedöms inte parkeringstal för cykel behöva delas upp enligt zonindelning.

Parkeringstal enligt zonindelning har utformats med hjälp av det geografiska avståndet och tillgänglighet från stationsområdet och ortskärnan. Ett antal kriterier ligger till grund för zonindelningen:

### Närhet till stationsområde och kollektivtrafik

Exploatering i stationsnära läge kan godta ett lägre parkeringstal. Närhet till kollektivtrafik med täthet av trafik, tillgång till pendelparkering, attraktiva hållplatser är aspekter som förväntas påverka resandet.

Cirka 500 meter avstånd bedöms vara rimligt avstånd för att uppmuntra att välja kollektivtrafiken. Avståndet bör användas vid utformning av zonindelning.

### Närhet till service, handel och offentliga lokaler

Inom centrala delar av tätorterna finns tillgång till servicefunktioner som förväntas bidra till ett minskat bilberoende och ökat cykelanvändande

### Bebyggelsestäthet och hustyper

Tätare bostadsområden ger större underlag för kollektivtrafik och kan erbjuda möjligheter till mobilitetslösningar som bilpool. Det är främst vid flerbostadshus som parkeringsplatser delas, där lägre parkeringstal anses vara godtagbart.

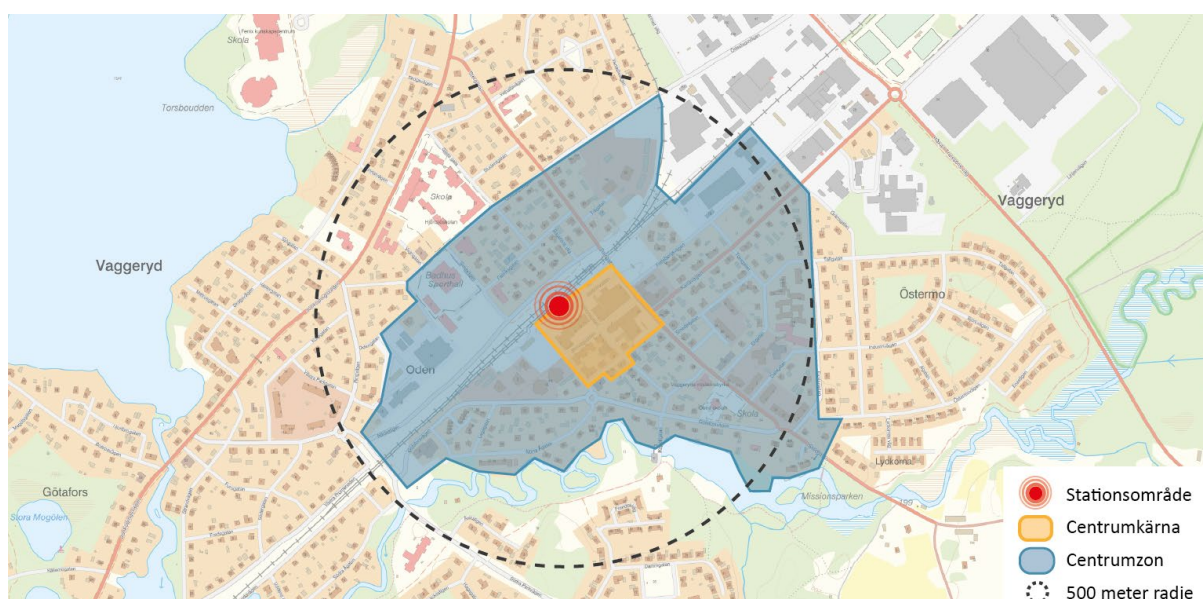
## Tillgänglighet och trygghet mellan viktiga knutpunkter

För att stärka resor med gång- och cykel behöver en tillförlitlighet finnas för inom trafiknätet. Det förväntas bidra till att minska bilägandet per hushåll.

### 5.1 Vaggeryds tätort

**Centrumzon** omfattar ortskärnan med omnejd. Inom zonen lokaliseras centrumkärnan med stationen som en viktig knutpunkt (röd markör). Det innefattar tillgång till service, handel och offentliga lokaler. Vidare även närhet till andra väsentliga funktioner. Vaggeryds centrum och torg omfattas av zonen och fungerar som en lokal mötesplats. Inom zonen finns gott underlag för kollektivtrafik med tillgång till välfungerande hållplatser som uppmuntrar till andra färdmedel än bil. Det finns ett utvecklat trafiknät och goda förutsättningar för gång och cykel.

I enlighet med kriterier för zonindelningen så bedöms en radie på 500 meter vara ett rimligt avstånd för att uppmuntra till kollektivtrafik. Inom denna radie bedöms det att centrumzonen främst bör lokaliseras. Inom denna radie definieras centrumkärnan, där en majoritet av markytan bör omfattas av centrumzonen. Centrumzonen i Vaggeryds tätort har närhet till både Hjortsjön och anslutning till E4:an i väst



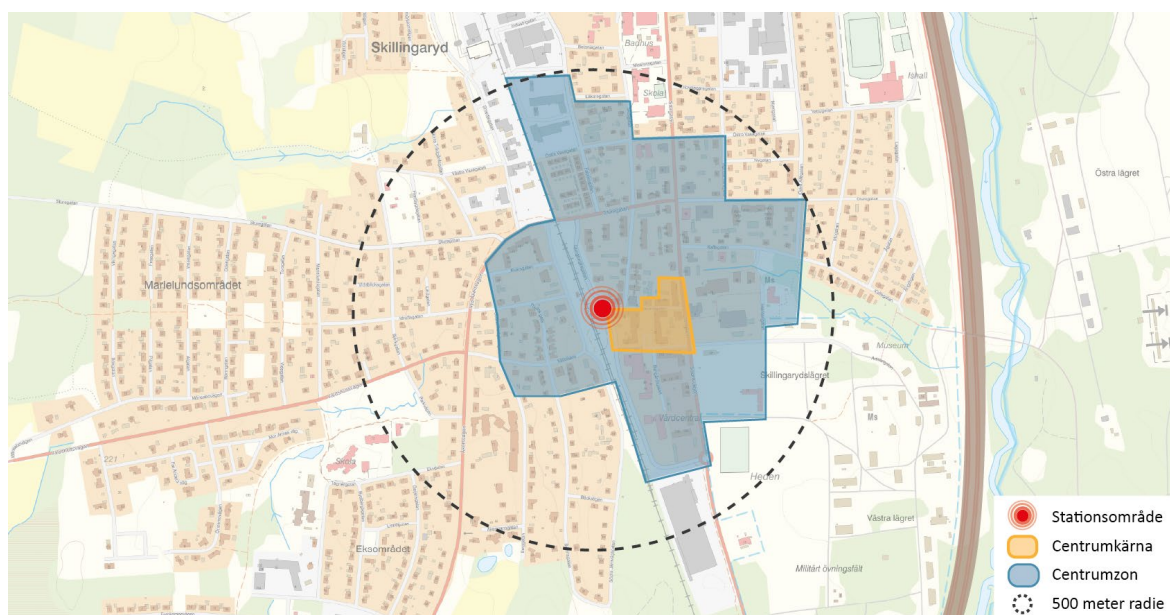
Zonindelning för Vaggeryds tätort. Centrumzon pekas ut med tillhörande centrumkärna.

### 5.2 Skillingaryds tätort

**Centrumzon** omfattar ortskärnan. Inom zonen lokaliseras stationsområdet som en viktig knutpunkt. Det innefattar tillgång till service, handel och offentliga lokaler. Skillingaryds torg omfattas och fungerar som en lokal mötesplats. Det finns inom zonen underlag för användandet av kollektivtrafik och tillgång till välfungerande hållplatser som uppmuntrar till andra färdmedel än bil. Det finns fungerande nät för gång och cykel.

I enlighet med kriterier för zonindelningen så bedöms en radie på 500 meter vara ett rimligt avstånd för att uppmuntra till kollektivtrafik. Inom denna radie bedöms det att centrumzonen

främst bör lokaliseras. Inom denna radie definieras centrumkärnan, där en majoritet av markytan bör omfattas av centrumzonen. Inom Skillingaryds tätort så lokaliseras främst centrumzonen på östra sidan av järnvägen. Centrumzonen i Skillingaryds tätort har närhet till anslutning mot E4:an i öst.



Zonindelning för Skillingaryds tätort. Centrumzon pekas ut med tillhörande centrumkärna.

### 5.3 Övriga kommunen

Vaggeryds kommuns utpekade serviceorter är Hok, Byarum, Klevshult, Bondstorp, Åker, Svenarum och Tofteryd. Dessa orter försörjer delar av kommunen med samhällsservice och handel, där de har en betydelse för en levande landsbygd. Vaggeryds kommun strävar efter att alla landsbygdsorter i en framtid ska kunna utvecklas och växa. Därmed ser kommunen möjligheter att utöka antal serviceorter i framtiden. Tillkommande utbyggnad ska med utgångsläge i gällande bebyggelsestruktur tillskapa ytterligare samhällsvärden som skapar goda och trygga livsmiljöer. Vaggeryds kommun bedömer att den exploateringsgrad som i dagsläget sker på landsbygden kommer att bestå.

Zonindelning för parkering omfattar inte kommunen utanför Vaggeryds och Skillingaryds tätort. Samtidigt så omfattas hela kommunen i övriga avseenden kring riktlinjer för parkering, både avseende cykel och bil. Det innefattar en gemensam målbild för parkering likväl som gemensamma strategier och riktlinjer som omfattar hela kommunen.



## 6 Parkeringstal

Parkeringstal för cykel respektive bil syftar till att skapa vägledning i arbetet mot att reglera behov av parkering vid markanvändning för kvartersmark

Parkeringstal ska tydliggöra prövningsförutsättningarna, vara enkel att kommunicera samt stödja effektivisering vid detaljplanering och bygglovshantering. Parkeringstal fungerar som rekommendation, där undantag kan förekomma. För bostadsändamål omfattas inte studentbostäder, vilket grundas på att kommunen inte har eftergymnasial utbildning. Studenter kan möjligtvis bo med andra boendeformer inom kommunen.

Friliggande enbostadshus omfattas inte av parkeringstal för cykel eller bil. Bedömning är att parkering för bostadsändamålet hanteras på egen mark och kräver ingen reglering enligt parkeringstal.

### 6.1 Cykel

Cykelparkeringstal anger det lägsta antal cykelplatser som ska tillföras inom en fastighet. Vid exploatering är det positivt att fler cykelparkeringsplatser skapas än vad som anges i parkeringstalen, dock inget krav.

Vaggeryds kommun har inte tidigare angivit parkeringstal för cykelparkering. En uppföljning förväntas, där parkeringstal över tid kan justeras i förankring till verkligheten. Parkeringstalen är framtagna utifrån vanligt förekommande mått i andra kommuner och för att spegla framtidens behov och målsättning om att öka andelen cyklister inom kommunen.

Parkeringstalen för cykel redovisas med hänvisning till antal parkeringar per bostad. För verksamhetsändamål beräknas antal parkeringar enligt verksamhetsstorlek. För att cykelparkeringar ska vara attraktiva och enkla att använda krävs det att parkeringar upplevs trygga och lättillgängliga. Fördel är cykelparkeringar i markplan och att en andel av parkeringarna är väderskyddade. En andel cykelparkeringar ska vara i markplan och en andel av parkeringar vara väderskyddade. Cykelparkering i förråd ska vara säkra, upplevas trygga och möjlighet ska finnas att låsa fast den egna cykeln. Behovstalen har inte tagit hänsyn till eventuellt samutnyttjande.

Bostadsändamål	Hela kommunen
1 ROK	1,5 cpl/bostad
2 ROK	2 cpl/bostad
3 ROK	2,5 cpl/bostad
4 ROK eller fler	3 cpl/bostad
Äldreboende	0,3 cpl/bostad
Enbostadshus	2 cpl/bostad

Avseende verksamhetsändamål för industri ska cykelparkeringar anordnas, men parkeringstal presenteras inte enligt tabell nedan. Det beror på att parkeringsbehov för industri inom kommunen kan variera stort mellan



olika verksamheter. Behovet av cykelparkeringar kan även variera beroendet på läge inom kommunen. Kommunen har idag stora verksamhetslokaler som inte anses kunna tilldelas samma parkeringstal som mindre lokaler. Industri omfattar i sammanhanget olika verksamhetstyper som lager och logistik, tillverkning, service och bygganläggningar. Parkeringstal för cykel avseende industri ska utredas vid bygglov.

Verksamhetsändamål	Hela kommunen
Kontor	20 cpl/1000 BTA
Industri	Utreds vid bygglov
Besöksanläggning	15 cpl/1000 BTA
Handel och service	10 cpl/1000 BTA
Sällanvaruhandel	5 cpl/1000 BTA
Skola*	30 cpl/1000 BTA
Förskola	15 cpl/1000 BTA

\*För skolverksamheter kan behovet av cykelparkeringar variera beroende på dess ändamål

För handel och serviceändamål kan behovet av cykelparkeringar variera. Det innebär att riktlinjerna kan behöva kompletteras med en individuell bedömning. Inom ändamål besöksanläggning finns olika behov utifrån typ av verksamhet, vilket kan ställa krav på individuell bedömning.

## 6.2 Bil

Parkeringstal för bil anger det minsta antal bilplatser som ska tillföras inom en fastighet eller ett bostadsområde. Vaggeryds kommun har tidigare inte fastställt några specifika parkeringstal för bilparkering. Det är viktigt att uppnå en balans där antalet boendeparkeringar är tillräckligt för dem som verkligen behöver dem, men inte så högt att det motverkar möjligheten för människor att välja bort bilen. Boendeparkering behöver inte nödvändigtvis vara belägen i direkt anslutning till bostaden. En uppföljning förväntas ske, där parkeringstalen över tid kan justeras i takt med verkliga behov. Parkeringstalen har tagits fram utifrån vanligt förekommande mått i kommuner med liknande förutsättningar, och syftar till att spegla framtida behov och målsättningar inom Vaggeryds kommun.

Parkeringstalen för bil redovisas med hänvisning till antal parkeringsplatser per bostad. För verksamhetsändamål beräknas antal parkeringsplatser enligt verksamhetens byggnadsarea. Besöksparkering ingår. Behovstalen har inte tagit hänsyn till eventuellt samutnyttjande. Parkeringstal innefattar parkering för hämtning och lämning vid för- och grundskolor.

Att ha lägre parkeringstal i centralt läge motiveras av bland annat hänsyn till den relativt goda tillgången på kollektivtrafik för resor, både till Jönköping och Värnamo. För enbostadshus bör utgångspunkt vara att parkeringsbehov löses inom den egna fastigheten.

Bostadsändamål	Centrumzon	Hela kommunen
1 ROK	0,7 bpl/bostad	0,8 bpl/bostad
2 ROK	0,9 bpl/bostad	1,0 bpl/bostad
3 ROK	1,1 bpl/bostad	1,2 bpl/bostad

4 ROK eller fler	1,3 bpl/bostad	1,4 bpl/bostad
Äldreboende	0,2 bpl/bostad	0,4 bpl/bostad
Enbostadshus	1,5 bpl/bostad	1,5 bpl/bostad

Avseende verksamhetsändamål för industri ska bilparkering anordnas, men parkeringstal presenteras inte enligt tabell nedan. Det beror på att parkeringsbehov för industri inom kommunen kan variera stort mellan olika verksamheter. Behovet av bilparkeringar kan även variera beroendet på läge inom kommunen. Kommunen har idag stora verksamhetslokaler som inte anses kunna tilldelas samma parkeringstal som mindre lokaler. Parkeringstal för bil avseende industri ska utredas vid bygglov.

Verksamhetsändamål	Centrumzon	Hela kommunen
Kontor	12 bpl/1000 BTA	15 bpl/1000 BTA
Industri	Utreds vid bygglov	Utreds vid bygglov
Besöksanläggning	10 bpl/1000 BTA	12 bpl/1000 BTA
Handel och service	15 bpl/1000 BTA	20 bpl/1000 BTA
Sällanvaruhandel	5 bpl/1000 BTA	9 bpl/1000 BTA
Skola*	11 bpl/1000 BTA	13 bpl/1000 BTA
Förskola	9 bpl/1000 BTA	11 bpl/1000 BTA

\*För skolverksamheter kan behovet av cykelparkeringar variera beroende på dess ändamål

För handel och serviceändamål kan behovet av bilparkeringar variera. Det innebär att riktlinjerna även kan behöva kompletteras med en individuell bedömning. Inom ändamål besöksanläggning finns olika behov utifrån typ av verksamhet, vilket kan ställa krav på individuell bedömning.

## 6.3 Flexibla parkeringstal

För att främja hållbara transporter och bidra till kommunens övergripande mål är parkeringstalen till viss del flexibla. Flexibla parkeringstal innebär att antalet parkeringar som krävs kan minskas om exploatören/fastighetsägaren erbjuder mobila lösningar. Sammantaget bedöms en reducering på upp till 20 procent kunna vara motiverat om betydande åtgärder genomförs. Hur stor reduktionen av parkeringstalen bedöms i varje enskilt fall.

En minskning av parkeringstalen för bil förutsätter att boende kan tillgodose sin tillgänglighet med andra transportmedel. För att det ska vara möjligt att minska parkeringstalen avseende bilparkering kan en eller fler av nedanstående åtgärder genomföras:

- Anordna attraktiva, säkra och väderskyddade cykelparkeringar för olika typer av cyklar som lastcykel, elcykel, med möjlighet till automatisk dörröppning till cykelförråd, ramper vid höjdskillnader, säker förvaring och låsning.
- Anordna utrymme för att tvätta och reparera cyklar
- Skapa förutsättning för elcykelpool

- Skapa förutsättning för bilpool
- Övriga åtgärder som bedöms öka attraktiviteten och tillgängligheten för resor med cykel- och kollektivtrafik, exempelvis kollektivtrafikkort eller elcykel som ingår i hyran.

## 6.4 Avsteg från parkeringstal

### Parkering för rörelsehindrade

Av det antalet parkeringsplatser som krävs för en etablering ska två till tre procent anpassas för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Vid utformning, dimensionering och lokalisering av bilparkering för rörelsehindrade ska Boverkets byggregler och föreskrifter följas.

Parkeringsplatserna ska placeras nära entrén och skyltas, där gångavståndet inte bör överstiga 25 meter. Vid butiker och andra servicelokaler ska två till tre procent (eller minst en plats) av besöksplatserna anordnas och reserveras för personer med funktionsnedsättning. Bostäder för rörelsehindrade bör om möjligt lokaliseras till byggnader och byggnadsdelar som är lättillgängliga för biltrafik. Vid platser där det förväntas finnas större efterfrågan på parkering för rörelsehindrade, exempelvis vid vårdcentral eller vårdboende, ska särskild utredning av behov utföras.

### Parkering och laddplatser för elbilar

Laddning av elfordon är egenskapskrav som regleras enligt gällande plan- och byggförordningen. Regler för uppförande av nya byggnader gäller från år 2021, med retroaktiva krav för vissa befintliga byggnader att installera en laddningspunkt från den 1 januari 2025. I korthet innebär regleringen att nya bostadshus med fler än tio parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha ledningsinfrastruktur, förberedelse med tomrör eller motsvarande, till samtliga parkeringsplatser. Nya uppvärmda byggnader, som inte är bostadshus, med fler än tio parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha ledningsinfrastruktur till 20 procent av parkeringsplatserna och minst en laddningspunkt för elfordon. Reglerna ska även tillämpas vid ombyggnad eller påtaglig förnyelse av en byggnad. För ouppvärmade byggnader ställs inga krav.

För att uppmuntra elbilsanvändning bör laddplatser för elbilar införas vid nybyggnation. Det finns en svårighet i vetskap om hur många laddplatser som efterfrågas och hur stor andel parkeringsplatser inom ett område som bör vara laddplatser. Vid både boende- och arbetsplatsparkering är det främst långsam laddning som efterfrågas. Vid handelsparkeringar och andra korttidsparkeringar kan snabbbladdningsplatser vara av större intresse.

### Parkering för motorcykel och moped

Parkering för motorcykel eller moped behöver ha en jämn ytbeläggning så att fordonet står stadigt. Likt parkering för cykel så efterfrågas ofta möjlighet att låsa fast motorcykel eller moped. Efterfrågan på denna typ av parkering beror på det geografiska läget och typ av verksamhet, därför har inga parkeringstal tagits fram avseende detta.

### Parkering för övriga cykelfordon

Parkering för övriga cykelfordon innefattar bland annat trehjuliga cyklar, cykelkärror och paketcyklar. Parkering bör anordnas på lämpliga platser utifrån ett tillgänglighetsperspektiv.

Vid planering av utrymmen så är dessa typer av fordon mer utrymmeskrävande än vanliga cyklar. Det är viktigt vid planering och utformning av gång- och cykelbanor att beräkna behov av parkering för dessa fordon.

Vid förskolor och skolor bör det finnas plats för cykelkärra och lastcykel.

### **Pendlingsparkering**

Inom Vaggeryds kommun finns ett behov, utpekat i översiktsplanen, för pendlingsparkering för både cykel och bil. Dessa bör lokaliseras inom centralorterna. Parkeringstal för arbetsplatsparkering har planerats mer restriktivt, där alternativ till arbetspendling med bil har möjlighet att utvecklas och bli fler.

Samnyttjande bör i första hand användas för verksamhetsparkering för handel och arbetsplatser, med restriktivitet avseende bostadsparkering.

## **6.5 Parkering inom allmän plats**

Parkering inom allmän plats såsom gator, torg och parker, regleras huvudsakligen genom Trafikförordning och lokala trafikföreskrifter. Kommunen har ansvar att säkerställa att parkering inte försämrar trafiksäkerhet, tillgänglighet eller framkomlighet. Utformning av parkeringslösningar ska ta hänsyn till olika trafikantgrupper och bidra till en välfungerande trafikmiljö. Samtidigt påverkas parkering på allmän plats av hur parkering hanteras på kvartersmark och vice versa, det vill säga mark som inte är avsedd för allmän platsmark enligt detaljplan. Riktlinjer som anger parkeringstal och förslag om mobilitetstjänster och samutnyttjande styr indirekt behovet av parkering på allmän plats.

För att uppnå en hållbar och effektiv trafikmiljö arbetar kommunen utifrån ett helhetsperspektiv där parkering är en integrerad del av den övergripande trafikplaneringen. Detta innebär att kommunen i sin fysiska planering väger in både cykel- och bilparkering, mobilitetstjänster och tillgång till kollektivtrafik.

Parkering på kvartersmark fungerar därmed inte enbart som en lokal lösning, utan är en viktig komponent i kommunens strategiska arbete för att uppnå mål inom tätortsutveckling, miljö och tillgänglighet. Genom att tydligt reglera ansvarsfördelning skapas förutsättningar för en balanserad parkeringsstruktur som stödjer hela kommunens trafiksystem.

## 7 Tillämpning

---

### Riktlinjer för parkering ska tillämpas vid detaljplanering och bygglovsprövning

Vid tillämpning utgör parkeringstal minimikravet för antal parkeringsplatser. Kravet på parkeringsplatser bedöms i varje enskilt fall med riktlinjerna som utgångspunkt. Utgångspunkt är att parkering ska anordnas inom egen fastighet.

#### 7.1 Fysisk planering

I en detaljplan får kommunen ställa krav på utrymmen för placering och utformning av parkering samt att viss mark eller vissa byggnader inte får användas för parkering. Det är i samband med planläggning och bygglovsprövning som kommunen har möjlighet att påverka parkering på privat kvartersmark. I befintligt bebyggelseområde kan kommunen arbeta med parkeringsreglering på allmän plats och på kommunalt ägda fastigheter. Enligt plan- och bygglagen ansvarar fastighetsägaren för att anordna parkering inom egen fastighet eller i dess närhet. Det skapar förutsättningar för ett markeffektivt utnyttjande av parkering.

Vid framtagandet av en detaljplan krävs ofta en konsekvensutredning som visar på att parkeringsbehovet kan tillgodoses enligt kommunens riktlinjer. Inom detaljplan är det möjligt att ange ytor för cykelparkering påverka utformning. Det kan innebära krav på att cykelparkering ska placeras nära entréer eller ska vara väderskyddade.

#### 7.2 Bygglov

Vid bygglov prövas kraven på kvartersmark och utformningskrav för tillgänglighet och användbarhet. Riktlinjer för parkering ska användas vid bygglovsprövning. Byggherren ska i samband med bygglovet redovisa att parkeringstalen för både cykel och bil är uppfyllda. För parkering kan avvikelser från parkeringstal godkännas vid tillämpning av mobilitetsåtgärder enligt riktlinjer för parkering.

Vid ombyggnation behöver byggherren redovisa hur den eventuella differensen mellan redan befintliga parkeringar och beräknat behov ska lösas. Vid tillbyggnad beräknas behovet av parkering för den tillkommande delen. Här finns möjlighet att tillgodoräkna sig befintliga parkeringsplatser om befintlig byggnad har ett överskott av parkeringsplatser. Dock krävs det inte en tillbyggnad vid befintlig bebyggelse uppnår dagens parkeringskrav i de fall antalet parkeringsplatser inte är tillräckligt. I bygglovsprocessen finns ytterligare möjlighet att ställa krav på cykelparkeringens utformning. Det kan exempelvis omfatta låsbara cykelparkeringar eller tillfredsställande belysning som skapar en trygghet. Om parkeringsplatser för cykel är lättillgängliga, attraktiva och säkra, samtidigt som parkeringsplatserna för bil är mindre tillgängliga, så kan det påverka val av färdmedel.

## 8 Organisation, ansvar och uppföljning

Riktlinjer för parkering ska fullföljas och användas inom Vaggeryds kommun genom ansvarig organisation för tillämpning och uppföljning av arbetet

### 8.1 Organisation & ansvar

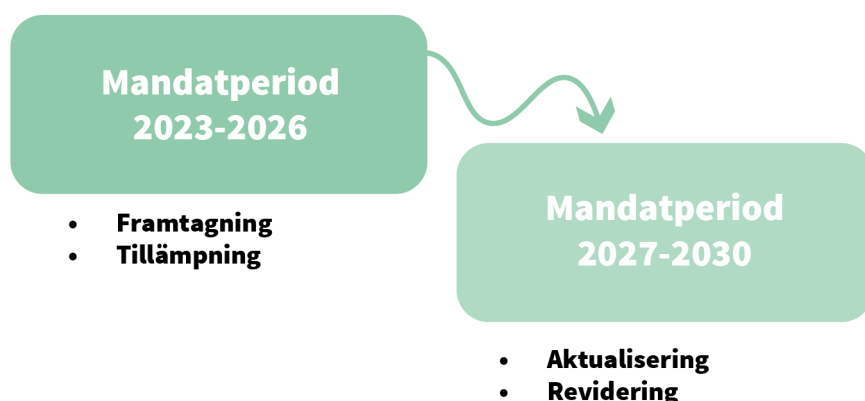
Ansvarig förvaltning för projektet är Kommunledningskontoret och förvaltas av Kanslienheten, Tekniska kontoret samt Miljö- och byggförvaltningen. Kommunala tjänstepersoner är ansvariga för tillämpning och uppföljning av riktlinjer för parkering.

Riktlinjer för parkering ska fungera som underlag vid detaljplanering och bygglovsprövning inom Vaggeryds kommun.

### 8.2 Uppföljning

Riktlinjer för parkering med angiven zonindelning är ett levande dokument som ska aktualiseras eller revideras vid varje mandatperiod. Uppföljning sker i samråd mellan kommunledningskontoret, tekniska kontoret samt miljö- och byggförvaltningen.

Kommunen har inte tidigare angivit parkeringstal för cykel- eller bilparkering. Det innebär att parkeringstal förväntas uppdateras och revideras över tid i förankring till verkligheten.



### 8.3 Rekommendationer

Som ett nästa steg är det viktigt att ta fram indikationer och metoder för att följa upp riktlinjer för bilparkering inom Vaggeryds kommun. Det kan även finnas behov av att genomföra en inventering av befintliga parkeringsbistånd och parkeringsbehov på allmän platsmark i tätorterna Vaggeryd och Skillingaryd. Vidare rekommenderas att en övergripande trafikstrategi utarbetas, där parkeringsfrågan ingår som en integrerad del i ett helhetsperspektiv.



**PLATS FÖR ATT GÖRA SKILLNAD**