



**VAGGERYDS  
KOMMUN**

# Riktlinjer för parkering

---

Diarienummer: 2019/045

Upprättat: mars 2026

Fastställd av Kommunfullmäktige 2026-05-25

Ansvarig förvaltning: Kommunledningskontoret

Ansvarig tjänsteperson: Kanslichef



# Innehållsförteckning

---

Innehållsförteckning.....	2
1 Inledning.....	3
2 Förutsättningar och underlag.....	6
3 Strategier .....	8
4 Parkeringsplanering som styrmedel.....	10
5 Zonindelning.....	11
6 Parkeringstal.....	14
7 Tillämpning .....	19
8 Organisation, ansvar och uppföljning .....	20

Projektledare: Vilma Sandberg, Planarkitekt

Arbetsgrupp: Vilma Sandberg, Planarkitekt; Behnam Sharo, Stadsarkitekt; Hanna Grönlund, Översiktsplanerare/strategisk planering

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

# 1 Inledning

Vaggeryds kommun växer i antal invånare där behovet av bostäder, verksamhetsmark och infrastrukturlösningar ökar och med ett ökat tryck på att exploatera mark. För att kunna möta framtidens utmaningar behöver kommunen växa hållbart tillsammans.

Parkeringsplatser upptar stora arealer som behöver rymmas vid bland annat bostaden, arbetsplatsen och livsmedelsaffären. För att hushålla med mark och arbeta mot ett mer hållbart resande behöver mark utnyttjas effektivt. Parkeringsförsörjningen behöver balanseras väl med avseende på tillgänglighet, markutnyttjande och tätortens attraktivitet. Ett hållbart resande innebär att gång-, cykel- och kollektivtrafik ges större utrymme i den fysiska planeringen. Både för dagens invånare och kommande generationer.

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 börjar nyttja alternativa färdmedel. Den tekniska utvecklingen och övergången till fossilfria bränslen är viktiga insatser, men de räcker inte ensamma för att uppnå hållbarhetsmålen. Ett av flera effektiva styrmedel är riktlinjer för parkering, som förväntas bidra till att Vaggeryds kommun blir en mer hållbar och attraktiv kommun.

## Fakta

- Antal personbilar i Sverige: **ca 5 miljoner**.
- Bilen står i regel parkerad vid bostaden **under 80 % av sin livstid** och vid andra platser under 16 %.
- Under **4 % av bilens livstid** är den i rörelse, eller 1 timme per dygn.
- Varje bilpoolsbil frigör **50-120 kvadratmeter** yta.
- I Sverige finns det uppskattningsvis **50 kvadratmeter parkeringsyta per person**, genomsnittlig boarea per person är 42 kvadratmeter.
- Inom Vaggeryds kommun är antal personbilar i trafik **543,2 bilar per 1000 invånare** (i riket: 471,7)

Statistik från Statistiska Centralbyrån.

WSP har på uppdrag av Vaggeryds kommun år 2022 upprättat ett underlag för framtagande av ny parkeringsnorm för bostäder i kommunen. I uppdraget har en jämförelsestudie av parkeringstal i likvärdiga kommuner genomförts och förslag på parkeringstal för bostäder i Vaggeryds kommun.

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade 2023-11-22 § 158 att godkänna förslag till zonindelning i tätorterna Skillingaryd och Vaggeryd, samt att zonindelningsförslag skulle ligga till grund i fortsatt arbete med framtagande av ny parkeringsnorm för Vaggeryds kommun.

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade 2025-10-22 § 143 att godkänna "Riktlinjer för parkering" inklusive strategier för parkering, upprättat 2025-10-13 samt att skicka ut upprättat förslag på remiss till berörda nämnder, bostadsbolag, föreningar och företag.

## 1.1 Syfte

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

## 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 som parkeringstal för bil 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 dokumentet.

## 1.3 Mål

### 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 mål 9 för hållbar industri, innovationer och infrastruktur, mål 11 för hållbara städer och samhällen samt mål 13 för att bekämpa klimatförändringar.

### Nationella mål

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

FN:s Barnkonvention är svensk lag och värnar för barnens skydd och rättigheter i samhället. I relation till trafikmiljön kan Vaggeryds kommun uppnå flera av artiklarna i barnkonventionen, som artikel 3 – Barnens bästa: Trygga miljöer genom krav på belysning, säkra gång- och cykelstråk samt placering av cykelparkering nära entréer.

### Regionala mål

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

## 1.4 Utgångspunkt för hållbar 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.

## 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.

**Parkeringsstal** – Parkeringsstal anger hur många parkeringsplatser som ska anordnas per bostad, lokal eller annan byggnad. Det används som ett mått i planering och bygglov för att säkerställa tillräckliga parkeringsmöjligheter inom ett område.

**Pendlingsparkering** - Pendelparkering är en parkeringsplats som är avsedd för personer som kombinerar bilresor med kollektivtrafik. Platsen lokaliseras 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

Utgångspunkterna skapar ett välavvägt regelverk som stödjer hållbar samhällsutveckling. Avsnittet redovisar grundläggande förutsättningar, relevanta styrdokument samt planeringsprinciper som utformar riktlinjerna. Underlaget omfattar kommunala strategier för cykel- och biltrafik.

Riktlinjer för parkering utgår från kommunens övergripande mål och beslutas av Kommunfullmäktige. Vaggeryds kommun saknar trafikstrategi och har inga gällande riktlinjer för parkering.



Figur över processen från mål 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.

Vaggeryds kommun har en hög andel landsbygdsboende som i stor utsträckning är bilberoende. Vaggeryds kommun har som målsättning att vara en transporteffektiv kommun där planeringen utgår ifrån att öka reseandelarna med gång-, cykel och kollektivtrafik som bidrar till att den nationella miljö- och klimatpåverkan minskar. Utveckling, effektivisering och

underhåll av cykelvägnät kräver 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 betonar behovet att en parkeringsstrategi framställs, där kommunen reglerar avsatt yta för cykel- respektive bilparkering. Behovet av bilparkeringsytor kan minska om platserna samutnyttjas av boende, verksamma och besökare, samt ifall mobilitetslösningar tillämpas.

### Miljöprogram

Miljöprogram för Vaggeryds kommun är ett styrdokument med syfte att leda kommunens miljöarbete från ord till handling. I miljöprogrammet 2026-2029 presenteras fyra mål. Det första målområdet berör hållbar samhällsutveckling och tillväxt. Inom målet redogörs vikten av den byggda miljöns betydelse och god infrastruktur. Andra målområdet omfattar kommunen som en attraktiv, trygg och tillgänglig plats.

Styrdokumentet omfattar flera strategier för samhällsutveckling som relaterar till parkering. En strategi är att kommunen ska prioritera kollektivtrafik framför enskild bilism och förenkla vägen till stationer och hållplatser för att sedan resa vidare. Vaggeryds kommun ska prioritera cyklister, där cykelvägar ska ha en god framkomlighet, säkerhet, trygghet samt vara lättorienterade.

### 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 arbetar med 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 framställts och nya strategier för parkering avseende cykel och bil har utformats.

Riktlinjer för parkering påverkar parkeringstillgången vid ny- och ombyggnation där det förväntas ta tid innan åtgärder ger effekt inom kommunen som helhet. Majoriteten av parkeringsbeståndet utgörs idag av befintlig parkering.

I enlighet med kommunens övergripande mål innefattar det första målet att en hållbar samhällsutveckling och tillväxt ska uppnås inom hela kommunen.

### 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. Parkeringsstal reglerar hur mycket yta som ska avsättas för cykelparkering. Denna norm ska efterföljas och säkerställas vid upprättande av nya detaljplaner eller ändring av detaljplan.
- Cykelparkeringar ska vara säkra och lättillgängliga. Det kan i sammanhanget innebära låsbara cykelparkeringar i anslutning till hållplatser för kollektivtrafik med buss eller tåg. Det ska vara enkelt att via cykel ta sig till stationer och hållplatser för att sedan fortsätta resan därifrån. En andel av parkeringarna bör vara väderskyddade.
- Tillfredsställande belysning ska finnas i anslutning till parkering och cykelstråk för att säkerställa trygghet och tillgänglighet. 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. Fossilfria drivmedel ska prioriteras.
- Vid etablering av bostäder ska marken nyttjas effektivt, där parkering kan förläggas under mark om möjlighet och förutsättning finns.
- Vaggeryds kommun har en riktlinjer som reglerar hur mycket yta som ska avsättas för cykel- respektive bilparkering. Behovet av bilparkeringsytor kan minskas om platserna



samutnyttjas av boende, verksamma och besökare, samt om 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 framställts. Syftet är att säkerställa en hållbar, effektiv och tillgänglig parkeringsstruktur som stödjer kommunens mål för mobilitet, utveckling 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. Det minskar överdimensionering och främjar hållbar utveckling.

### 3. Yteffektiv utformning

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

### 4. Tillämpning av riktlinjer

Riktlinjer för parkering ska tillämpas konsekvent med hänsyn till kollektivtrafik, mobilitetstjänster och cykelinfrastruktur. Reducerade bilparkeringstal ska övervägas där alternativa färdssätt är tillgängliga. Flexibilitet kan under särskilda omständigheter tillämpas.

### 5. Stöd för hållbara transporter

Strategin ska främja fossilfria färdssätt 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 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.

Det är 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.

Från och med 1 december 2025 gäller förändring i plan- och bygglagen. Enligt förändringar krävs bygglov för parkeringsplatser om de är större än 50 m<sup>2</sup> i ett område med detaljplan, och större än 100 m<sup>2</sup> i ett område utan detaljplan. Bygglov kan krävas i övriga avseenden om åtaganden bedöms som särskilt värdefulla.

### 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 personer med nedsatt rörelseförmåga. 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 parkeringsplats för den med nedsatt rörelseförmåga ska vara tillgänglig och användbar. 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

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.

Zonindelningen omfattar centralorterna Vaggeryd och Skillingaryd och avser parkeringsbehov inom kvartersmark. Zonindelningen avser att ge stöd genom att tillämpa krav på parkeringstal för att matcha utvecklingen av centralorternas bebyggelse, användning och tillgänglighet. Zonindelningen kan justeras i omfattning genom nytt beslut vid ändrade förutsättningar för centralorternas utveckling. Enligt beslut (KSAU 2023-11-22 § 158) godkändes förslag till zonindelning.

Den zonindelning som redovisas ämnar till vägleda parkeringstal för bilparkering avseende bostad- och verksamhetsändamål. Bedömning är att det inom tätorterna finns godtagbara cykelavstånd. Inom Vaggeryd och Skillingaryd bedöms cykelavstånd uppnå maximalt cirka 2,5-3 kilometer fågelväg. Av den anledningen regleras inte parkeringstal för cykel 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 ska 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.

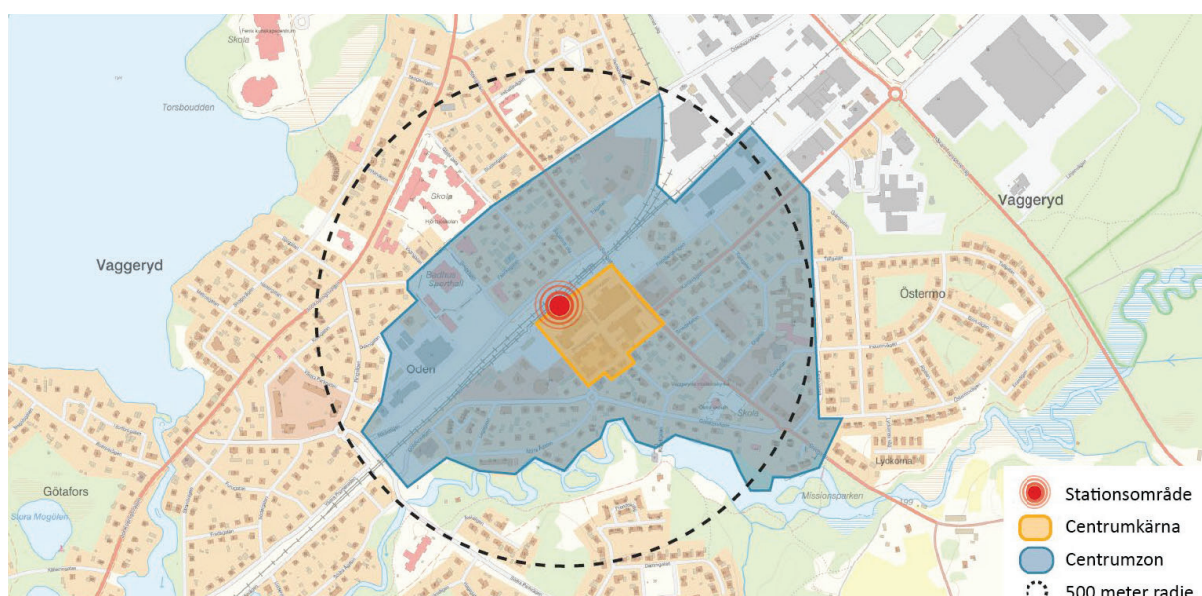
### Tillgänglighet och trygghet mellan viktiga knypunkter

För att stärka resor med gång- och cykel behöver en tillförlitlighet finnas 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. 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 trafikanät 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 radien ska centrumzonen främst lokaliseras. Inom denna radie definieras även 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.

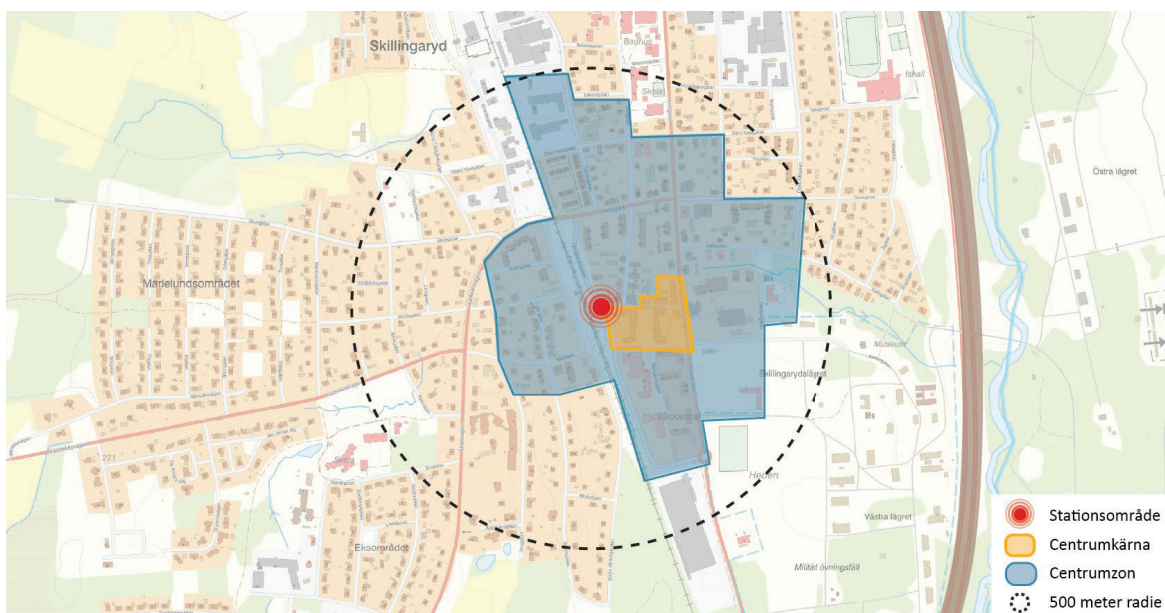


Zonindelning för Vaggeryds tätort. Centrumzon pekas ut med tillhörande centrumkärna.

## 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 är 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 cykeltrafik.

I enlighet med kriterier för zonindelningen så bedöms en radie på 500 meter vara ett rimligt avstånd för att uppmuntra till kollektivtrafik. Inom radien ska centrumzonen främst 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, med 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 samhällsvärden som ger goda och trygga livsmiljöer. Vaggeryds kommun bedömer att den exploateringsgrad som i dagsläget sker på landsbygden kommer att kvarstå.

Zonindelning för parkering omfattar inte kommunen utanför Vaggeryds och Skillingaryd som centralorter. Samtidigt omfattas hela kommunen i övriga avseenden av riktlinjer för parkering, både för cykel- och biltrafik. Det innefattar en gemensam målbild för parkering likväl som gemensamma strategier och riktlinjer för hela kommunen.

## 6 Parkeringstal

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

Riktlinjerna ska tillämpas vid detaljplanering och bygglovshantering. Undantag från parkeringstal kan förekomma och avsteg från riktlinjerna kan accepteras om särskilda skäl finns. Vid kombinerade ändamål kan en individuell bedömning komma att krävas.

Parkeringstal avseende äldreboende redovisas i tabell för cykel respektive bil. Parkeringstal omfattar inte bostad med särskilt service i enlighet med § 9:9 LSS, vilket kan omfatta gruppboende eller serviceboende. För ändamålet ska parkeringstal för cykel respektive bil utredas vid bygglov. Bostadsändamål omfattar inte studentbostäder till följd av att kommunen inte har eftergymnasial utbildning. Friliggande enbostadshus omfattas inte heller av parkeringstal för cykel eller bil. Bedömning är att parkering för bostadsändamålet hanteras på egen mark och kräver ingen reglering av 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, men inget krav ställs.

Vaggeryds kommun har inte tidigare angivit parkeringstal för cykelparkering. En uppföljning förväntas, där parkeringstal över tid kan justeras i förankring till verkligheten. Parkeringstal är framtagna med stöd i 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 som trygga och lättillgängliga. Behovstalen har inte tagit hänsyn till eventuellt samutnyttjande.

Bostadsändamål	Hela kommunen
1 ROK (flerbostadshus)	1,5 cpl/bostad
2 ROK (flerbostadshus)	2 cpl/bostad
3 ROK (flerbostadshus)	2,5 cpl/bostad
4 ROK eller fler (flerbostadshus)	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 parkeringsbehovet kan variera stort beroende på dess läge inom kommunen. Kommunen har idag stora verksamhetslokaler som inte anses kunna tilldelas samma parkeringstal



som mindre lokaler. Industri omfattar i sammanhanget lager och logistik, tillverkning, service och bygganläggningar. Parkeringstal för cykel avseende industri ska utredas vid bygglov.

För äldreboende kan personalparkering för cykel tillkomma utöver angiver parkeringstal, där komplettering kan behövas genom en individuell bedömning.

Verksamhetsändamål	Hela kommunen
Kontor	15 cpl/1000 BTA
Industri	Utreds vid bygglov
Besöksanläggning	15 cpl/1000 BTA
Handel och service	15 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.

Parkeringstal för skola och förskola innefattar parkering för hämtning och lämning vid för- och grundskolor inklusive parkering för personal. För handel och serviceändamål kan behovet av cykelparkeringar variera. Det innebär att riktlinjerna kan behöva kompletteras med en individuell bedömning. Inom ändamål besöksanläggning kan det finnas skilda behov utifrån typ av verksamhet.

## 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 parkeringstal för bilparkering. Det är viktigt att hitta en balans där antalet boendeparkeringar är tillräckligt för dem som behöver en plats, men inte så omfattande att det motverkar möjligheten att välja bort bilen. Boendegemensamma parkeringsytor kan uppföras. Parkeringstal är framtagna med stöd i förekommande mått i andra kommuner och av lokal erfarenhet från genomförande av bostadsprojekt i kommunen. Parkeringstal 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 verksamhetsstorlek. Besöksparkering ingår. Behovstalen har inte tagit hänsyn till eventuellt samutnyttjande.

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

Bostadsändamål	Centrumzon	Hela kommunen
1 ROK (flerbostadshus)	0,7 bpl/bostad	0,8 bpl/bostad
2 ROK (flerbostadshus)	1,0 bpl/bostad	1,1 bpl/bostad
3 ROK (flerbostadshus)	1,2 bpl/bostad	1,3 bpl/bostad
4 ROK eller fler (flerbostadshus)	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.

För äldreboende ska personalparkering för bil tillkomma utöver angiver parkeringstal, där komplettering kan behövas genom en individuell bedömning.

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*	12 bpl/1000 BTA	15 bpl/1000 BTA
Förskola	10 bpl/1000 BTA	12 bpl/1000 BTA

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

Parkeringstal för skola och förskola innefattar parkering för hämtning och lämning vid för- och grundskolor inklusive parkering för personal. För handel och serviceändamål kan behovet av bilparkering variera. Det innebär att riktlinjerna även kan behöva kompletteras med en individuell bedömning. Inom ändamål besöksanläggning finns olika behov utifrån typ av verksamhet.

## 6.3 Flexibla parkeringstal

Flexibla parkeringstal innebär att antalet parkeringar som krävs kan minskas om exploatören/fastighetsägaren erbjuder mobila lösningar. Sammantaget bedöms en reducering 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 och 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 nedsatt rörelseförmåga

Av det antalet parkeringsplatser som krävs för etablering ska två till tre procent anpassas för personer med nedsatt rörelse- och/eller orienteringsförmåga. Vid utformning, dimensionering och lokalisering av bilparkering för den med nedsatt rörelseförmåga 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 funktionsvariation. Bostaden ska om möjligt lokaliseras intill byggnad eller byggnadsdel som är lättillgänglig för biltrafik. För platser med större efterfrågan på parkering, exempelvis vårdcentral, vårdboende eller äldreboende ska särskild utredning vid 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 ska vara laddplatser. Vid både boende- och arbetsplatsparkering är det främst långsam laddning som efterfrågas. Vid handelsparkeringar och andra korttidsparkeringar kan snabbaddningsplatser 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 ska 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.

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

### Pendlingsparkering

Inom Vaggeryds kommun finns ett behov, utpekat i översiktsplanen, för pendlingsparkering avseende både cykel och bil. Dessa ska lokaliseras inom centralorterna. Alternativ till arbetspendling med bil har inom kommunen möjlighet att utvecklas och bli fler.

Samnyttjande ska i första hand användas vid verksamhetsparkering för handel och arbetsplatser.

## 6.5 Parkering inom allmän plats

Parkering inom allmän plats som 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 trafikgrupper och bidra till en välfungerande trafikmiljö. Samtidigt påverkas parkering på allmän plats av hur parkering hanteras på kvartersmark, det vill säga mark som inte är avsedd för allmän platsmark. Om parkering inte kan tillgodoses på kvartersmark kommer fordon att behöva parkering inom allmän platsmark. Riktlinjer som anger parkeringstal och förslag om mobilitetstjänster 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 samt tillgång till kollektivtrafik.

Parkering på kvartersmark är en viktig komponent i kommunens strategiska arbete för att uppnå angivna mål inom tätortsutveckling, miljö och tillgänglighet. Genom att tydligt reglera ansvarsfördelning skapas förutsättningar för en balanserad parkeringsstruktur som stödjer hela kommunens trafiksystem. Det kommer att över tid krävas riktade kommunala investeringar och driftmedel på allmän platsmark för att uppnå önskad effekt.

## 7 Tillämpning

---

Riktlinjer för parkering ska tillämpas vid både 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 den egna fastigheten på kvartersmark.

### 7.1 Detaljplanering

I en detaljplan får kommunen ställa krav på utrymmen för placering och utformning av parkering samt att viss mark inte får användas för parkering. Det är i samband med planläggning och bygglovsprövning som kommunen har möjlighet att påverka parkering på 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 nyttjande av parkering.

Vid framtagandet av en detaljplan krävs ofta en konsekvensutredning som visar på att parkeringsbehovet kan tillgodoses enligt kommunala riktlinjer. Inom detaljplan är det möjligt att ange ytor för cykelparkering genom att påverka utformning. Det kan omfatta krav på att cykelparkering ska placeras nära entréer eller ska vara väderskyddade. Det är även viktigt att bevaka och följa upp mjuka värden, som belysning och trygghetsaspekter inom detaljplanering.

### 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. I samband med krav prövas är det viktigt att överse mjuka planeringsvärden och trygghetsaspekter vid parkeringslösningar.

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. Vid tillbyggnad av befintlig bebyggelse finns det inga kriterier för att uppnå 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.

## 8 Organisation, ansvar och uppföljning

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

### 8.1 Organisation & ansvar

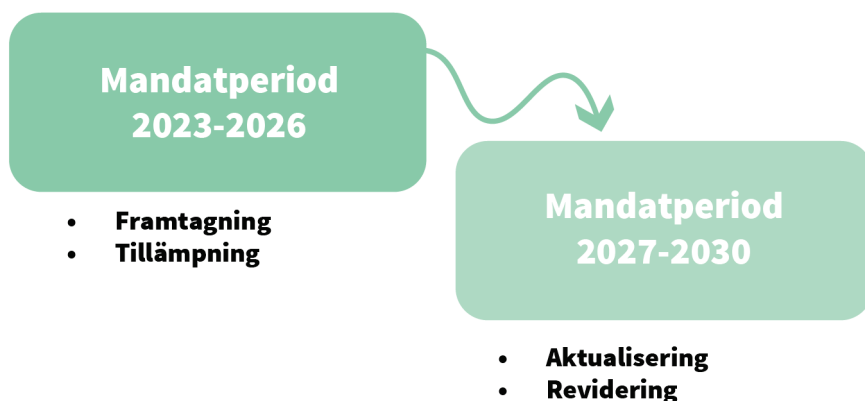
Ansvarig förvaltning för projektet är Kommunledningskontoret och förvaltas i huvudsak av Kanslienheten. Kommunala tjänstepersoner är ansvariga för tillämpning och uppföljning av riktlinjer för parkering.

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 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 parkering inom Vaggeryds kommun. Det kan även finnas behov av att genomföra en inventering av befintliga parkeringsbistånd och parkeringsbehov på allmän platsmark i 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**