



# Redogörelse för remiss

## Riktlinjer för parkering

Vaggeryds kommun, Jönköpings län



## Om remissen

Förslaget 'Riktlinjer för parkering inom Vaggeryds kommun' har varit utställt för remiss under perioden 2025-11-03 till och med 2025-12-08. Under remisstid har förslaget varit tillgängligt via kommunens webbplats. Fysiska handlingar har även varit tillgängliga i Vaggeryds bibliotek, Järnvägsgatan 12 567 30 Vaggeryd. Utskick med meddelande om remiss har skickats ut enligt sändlista till bland annat berörda nämnder, bostadsbolag, föreningar och företag.

Under remisstiden har 7 synpunkter inkommit, varav två efter remisstiden.

## Sammanställning av inkomna synpunkter

### Inkomna synpunkter under remisstid

Samrådsrets	Datum för inkommande yttrande	Med erinran	Uran erinran
Tekniska nämnden	2025-11-21	X	
Socialnämnden	2025-12-04	X	
Kultur- och fritidsnämnden	2025-12-04	X	
Centerpartiet i Vaggeryds kommun	2025-12-17	X	

### Inkomna yttranden efter remisstid

Samrådsrets	Datum för inkommande yttrande	Med erinran	Uran erinran
Miljö- och byggnämnden	2025-12-23	X	
Kungliga Automobil Klubben (KAK)	2025-12-17	X	

## Revidering av förslag efter remiss

### Förändringar avseende upprättat förslag

- Mindre revideringar i text samt redaktionella ändringar har skett i enlighet med yttranden nedan. Delar av text har förflyttats till andra rubriker. Avsnitt 6 har skrivits om något avseende bostads- och verksamhetsändamål där dokumentets avgränsning har förtydligats. Vissa avsnitt har minskats ned något.
- Vissa begrepp och rubriker har korrigerats i syfte att skapa ett tydligare dokument.
- Upprättat förslag omnämner nu barnkonventionen och dess förankring till arbetet.
- I enlighet med yttrande mindre korrigering i parkeringstal för bil avseende bostadsändamål. För hela kommunen ändras 2 ROK från 1,0 bpl/bostad till 1,1 bpl/bostad, och inom centrumzon från 0,9 bpl/bostad till 1,0 bpl/bostad. För hela kommunen ändras 3 ROK från 1,2 bpl/bostad till 1,3 bpl/bostad, och inom centrumzon från 1,1 bpl/bostad till 1,2 bpl/bostad.
- Mindre korrigering i parkeringstal för bil vid ändamål skola. Inom centrumzon ökar parkeringstal från 11 till 12 bpl/1000 BTA. Inom hela kommunen ökar parkeringstal från 13 till 15 bpl/1000 BTA.

- Mindre korrigering i parkeringstal för bil vid ändamål förskola. Inom centrumzon ökat parkeringstal från 9 till 10 bpl/1000 BTA. Inom hela kommunen ökat parkeringstal från 11 till 12 bpl/1000 BTA.
- Mindre korrigering i parkeringstal för cykel vid ändamål handel/service. Parkeringstal har ökat från 10 till 15 cpl/1000 BTA. Motiveras av att handel och service främst lokaliseras i tätortsnära läge med god cykelförbindelse.
- Mindre korrigering i parkeringstal för cykel vid ändamål kontor. Parkeringstal har minskat från 20 till 15 cpl/1000 BTA. Motiveras av att kontor, handel och service samt besöksanläggning bör i ett utgångsläge ange lika parkeringstal för cykel. I kommande versioner av dokumentet kan parkeringstalen studeras vidare sett till hur de överensstämmer med verkligheten.
- För skola och förskola har det förtydligats att lärares parkering ingår i angivna parkeringstal för cykel och bil.
- Tillägg, hänvisning till § 9:9 LSS för bostad med särskild service.

## Inkomna synpunkter

### Tekniska nämnden

Parkeringsnormen är ett strategiskt verktyg för att styra samhällsutvecklingen mot en mer hållbar kommun. Genom att tillåta ett mindre antal bilparkeringsplatser på kvartersmark förväntas bilägandet minska, vilket i sin tur främjar användningen av kollektivtrafik, cykel och gång. Vaggeryds kommun är en landsbygdskommun där bilen har en viktig roll. För att parkeringsnormen ska få önskad effekt med minskat bilanvändande har tekniska nämnden uppmärksammat att det krävs riktade kommunala investeringar och driftmedel på allmän platsmark utifrån framtiden parkeringsnorm:

- Utbyggnad av cykelparkeringar i tätorter och vid knutpunkter för kollektivtrafik.
- Pendlingsparkeringar för både cykel och bil vid strategiska platser.
- Förbättrad drift och underhåll av cykelparkeringar.
- Hög prioritet för cyklisters behov, med god koppling till gång- och cykelvägnät som leder till viktiga målpunkter och mötesplatser.
- Tillgängliga laddplatser för elbilar samt cykelparkeringar vid offentliga och privata verksamheter.
- Cykelparkering vid kommunala verksamheter ska alltid erbjudas.
- Läsbara cykelparkeringar i anslutning till hållplatser för buss och tåg.
- Trygghetsfrämjande belysning vid cykelparkeringar.

**Kommentar:** Yttrande noteras.

Kommunledningskontoret instämmer i att riktade kommunala investeringar och driftmedel över tid kommer att krävas utifrån framtiden dokument. Dokumentet har inför antagande förtydligats i enlighet med synpunkt ovan.

### Miljö- och byggnämnden (förlängd svarstid)

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.

Cykelparkeringstal är uppdelat på typ av bostad (1 rok, 2 rok osv.) och det bedöms väl avvägt till antal cyklar som kan förväntas vid nybyggnation.

För kontor är cykelparkeringstal 20 st per 1000 m<sup>2</sup> BTA. Som exempel skulle The Park erfordra ca 180 cykelparkeringar. Cykelparkeringstal för kontor bör utredas vid bygglov likt industri.

Parkeringstal för bil är uppdelat enligt nedan:

1 ROK	0,7 bpl/lgh
2 ROK	0,9 bpl/lgh
3 ROK	1,1 bpl/lgh
4 ROK eller fler	1,3 bpl/lgh

Solliden 3 i Vaggeryd har enligt bygglovet 19 parkeringsplatser, om bygglovet hade hanterats enligt riktlinjer för parkering så hade det krävts 20,3 parkeringsplatser. Tor 10 har enligt bygglov 89 parkeringsplatser samt 40 garageplatser, om bygglovet hade hanterats enligt riktlinjer för parkering så hade det krävts 90,9 parkeringsplatser.

Här rådet en viss avvikelse från riktlinjerna. Om parkeringstal för 2 rok ökas till 1,1 samt 3 rok till 1,3 skulle det innebära 109,5 parkeringsplatser för Tor 10 i Vaggeryd och därmed hamna närmare verkligt utfall.

Gästgivaren i Skillingaryd har enligt bygglov 39 parkeringsplatser samt 15 garageplatser, om bygglovet hade hanterats enligt riktlinjer för parkering så hade det krävts 32 parkeringsplatser.

Här råder viss avvikelse från riktlinjerna. Om parkeringstal för 2 rok ökas till 1,1 samt 3 rok till 1,3 skulle det innebära 38,4 parkeringsplatser för Gästgivaren i Skillingaryd och därmed hamna närmare verkligt utfall.

Då det historiskt inte har byggts speciellt många flerbostadshus i Vaggeryds kommun så är jämförelseunderlaget begränsat för att kunna göra en rättvis jämförelse mellan riktlinjen och det som byggs.

Av riktlinjen framgår följande av punkt 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”.*

Miljö- och byggförvaltningen bedömer att den upprättade riktlinjen för parkeringsplatser i Vaggeryds kommun är väl genomarbetad och ska ses som en lägsta nivå för antalet parkeringsplatser vid nybyggnation samt att det är positivt att dokumentet uppdateras vid varje mandatperiod.

Miljö- och byggförvaltningen tillstryker den upprättade riktlinjen för parkeringstal.

**Kommentar:** Yttrande noteras.

Bedömning är att parkeringstal ska finnas för kontorsverksamhet avseende cykel i handlingarna. Det stämmer att The Park i sammanhanget skulle innebära en mängd cykelparkeringsplatser som inte skulle återspegla verkligheten. Exemplet får däremot ses som ett undantag då bedömning är att kontorsverksamhet främst lokaliseras centralt i tätorterna där goda cykelförbindelser finns. Således finns det en möjlighet att visa på prioritering av cykeltrafikanter inom samhällsplaneringen genom angivet parkeringstal i dokumentet. Parkeringstal för cykel vid kontor har minskat från 20 cpl/1000 BTA till 15 cpl/1000 BTA. Avvikelser kan vid behov förekomma, något som framgår i handlingarna.

Under avsnitt 6.2 har parkeringstal avseende bostadsändamål för bil korrigerats för 2 ROK respektive 3 ROK. För hela kommunen ändras 2 ROK från 1,0 bpl/bostad till 1,1 bpl/bostad, och inom centrumzon från 0,9 bpl/bostad till 1,0 bpl/bostad. För hela kommunen ändras 3 ROK från 1,2 bpl/bostad till 1,3 bpl/bostad, och inom centrumzon från 1,1 bpl/bostad till 1,2 bpl/bostad.

## Socialnämnden (förlängd svarstid)

Socialnämnden vill framföra följande synpunkter på utskickat förslag till riktlinjer.

*Begrepp och parkeringstal* Inom socialnämndens ansvar finns ytterligare aspekter än de områden som definieras i begrepp och parkeringstal. Det gäller både bostadsändamål och verksamhetsändamål som bör beaktas och kompletteras i aktuell riktlinje för parkering.

*6.0 Parkeringstal* Under denna punkt beskrivs behov av cykelparkering och bilparkering uppdelat i bostadsändamål och verksamhetsändamål. Här beskrivs även omräkningstal utifrån Vaggeryds norm för parkeringsytor.

*Bostadsändamål;* Riktlinjen behöver kompletteras i båda ovanstående områden med Bostad med särskild service § 9:9 LSS. Detta omfattar både gruppbostad och servicebostad. Ett generellt omräkningstal kan bli missvisande då antalet bostäder är relativt få. Det rör både behov av cykelparkering och bilparkering. Ett förtydligande med särskild hänsyn till målgruppen kan med fördel läggas med.

Socialnämndens ansvar gällande bostäder för äldre och för personer som omfattas av LSS personkrets, har regelbundet besök för tillfälliga insatser av personal som har behov av att parkera tjänstebil. Detta behöver inkluderas i riktlinjen. Exempel kan vara hemsjukvård, biståndshandläggare eller chef som inte har sin ordinarie arbetsplats på enheten.

*Verksamhetsändamål;* Inom nämndens ansvar ingår stöd, omsorg och vård i det ordinära boendet såsom hemtjänst, hemsjukvård, boendestöd samt öppna insatser inom IFO. Dessa verksamheter utgår från en verksamhetslokal och har ett behov av tillräcklig omfattning av parkeringsmöjligheter både för cykel och för bil. Ett omräkningstal som grundas i platser/BTA är inte gångbart då lokalytan är liten i relation till parkeringsbehovet eftersom verksamheten inte bedrivs i aktuell lokal.

*Kombinationer;* Det är inte helt ovanligt att de båda beskrivna ändamålen verksamhet och boende finns lokaliserade på samma plats då behöver hänsyn tas till det sammantagna behovet.

### 6.4 Avsteg från parkeringstal

*Parkering för rörelsehindrade;* I texten hänvisas till att särskild utredning av behov ska utföras för platser där en högre efterfrågan förväntas av parkering som är anpassad för rörelsehindrade. I texten nämns vårdcentraler och vårdboende. I detta stycke behöver även äldreboende definieras i klartext.

Som not kan även medfölja att begreppet rörelsehindrad inte är det som i dagsläget är brukligt.

**Kommentar:** Yttrande noteras.

Kapitel 6 har förtydligats avseende avsnittets avgränsning sett till vad som berörs inom dokumentet. Syftet med dokumentet är att skapa övergripande riktlinjer som kan appliceras hos olika delar av kommunen. Det medför att dokumentet inte går in i detalj för särskilda områden, som exempelvis socialförvaltningens olika ansvarsområden. I den inledande texten för parkeringstal har tillägg gjorts, med hänvisning till § 9:9 LSS för bostad med särskild service. För ändamålet ska parkeringstal för cykel respektive bil utredas vid bygglov.

Kommunledningskontoret instämmer i att vissa av socialnämndens verksamheter eller kombinerade användningar inte bör stå med bland parkeringstal. Således redogörs endast parkeringstal för äldreboende i förankring till cykel respektive bil. Om det vid utövande inte bedöms användbart kan framtida versioner av dokumentet utformas annorlunda. Korrigering av text har gjorts i avsnitt 6.4 kring avsteg från parkeringstal. Begreppet "rörelsehindrad" har ersatts. Mindre revideringar i text har skett i enlighet med yttrandet.

## Kultur- och fritidsnämnden

Nämnden ser positivt på att riktlinjerna syftar till att skapa hållbara och trygga trafikmiljöer. Dock konstateras att dokumentet är inkonsekvent i sina kravformuleringar gällande trygghet och tillgänglighet. På flera ställen används ordet "bör" i stället för "ska", vilket riskerar att försvaga intentionen om att skapa säkra miljöer för barn och personer med funktionsnedsättning.

### Exempel:

Tillfredsställande belysning bör finnas i anslutning till parkering och cykelstråk... (avsnitt 3.1)

Med hänsyn till barnkonventionen (artiklar 2, 3, 24 och 31) och funktionsrättskonventionen (artikel 9 om tillgänglighet) är trygghet och tillgänglighet inte rekommendationer, utan rättigheter. Därför bör riktlinjerna tydligt ange att god belysning är ett krav.

### Förslag till ändring

Formuleringen ändras till:

*Tillfredsställande belysning ska finnas i anslutning till parkering och cykelstråk för att säkerställa trygghet och tillgänglighet för alla, inklusive barn och personer med funktionsnedsättning.*

### Motivering

- Barnkonventionen, artikel 2: Alla barn har samma rättigheter och lika värde. Tillgänglighet och trygghet ska gälla för alla barn, oavsett funktionsnedsättning eller andra förutsättningar
- Barnkonventionen, artikel 3: Barnets bästa ska komma i främsta rummet vid alla beslut som rör barn. Trygga miljöer är en grundförutsättning.
- Barnkonventionen, artikel 24: Rätten till bästa uppnåeliga hälsa omfattar en säker fysisk miljö.
- Barnkonventionen, artikel 31: Rätten till lek och fritid kräver att barn kan röra sig tryggt i trafikmiljöer.
- Funktionsrättskonventionen, artikel 9: Tillgänglighet är en rättighet och ska säkerställas genom krav, inte rekommendationer.

### Uppföljning

Kommunen bör säkerställa att detta krav följs vid detaljplanering och bygglovsprövning. Kontrollpunkter för belysning och trygghetsaspekter bör ingå i prövningen för att garantera att riktlinjerna omsätts i praktiken.

### Barnkonventionen

Riktlinjerna saknar i dagsläget en tydlig koppling till barnkonventionen och bör kompletteras med trygghetsaspekter samt ange barnets bästa som en övergripande princip vid utformning av trafikmiljöer.

Koppling mellan riktlinjer för parkering och barnkonventionen

Riktlinjerna för parkering i Vaggeryds kommun kan bidra till att uppfylla flera artiklar i barnkonventionen:

- Artikel 2 – Icke-diskriminering: Alla barn har samma rättigheter och lika värde. Tillgänglighet och trygghet ska gälla för alla barn.



- Artikel 3 – Barnets bästa: Trygga miljöer genom krav på belysning, säkra gång- och cykelstråk samt placering av cykelparkering nära entréer.
- Artikel 6 – Rätten till liv och utveckling: Minskad biltrafik och prioritering av gång-, cykel- och kollektivtrafik främjar hälsa och säkerhet.
- Artikel 12 – Rätten att komma till tals: Barn bör involveras i dialog om trygghet vid skolor, lekplatser och familjecentraler.
- Artikel 23 – Barn med funktionsnedsättning: Tillgängliga parkeringsplatser säkerställer delaktighet.
- Artikel 24 – Rätten till bästa uppnåeliga hälsa: Trygga miljöer och minskad biltrafik minskar stress och risker.
- Artikel 31 – Rätten till lek och fritid: Säkra trafikmiljöer gör det möjligt för barn att röra sig fritt och delta i fritidsaktiviteter.

**Kommentar:** Yttrande noteras.

Innehåll i dokumentet har förtydligats avseende trygghet och tillgänglighet. Under avsnitt 3.1 har strategier för cykeltrafik förtydligats. Under avsnitt 7 finns nu innehåll om belysning och trygghet i enlighet med yttrandet.

Kommunledningskontoret instämmer i att en koppling till barnkonventionen saknas i dokumentet, och ett stycke avseende detta har lagt till under avsnitt 1.3. Under avsnitt 3 benämns trygghetsaspekter.

## Centerpartiet i Vaggeryds kommun (förlängd svarstid)

Centerpartiets inställning är att riktlinjer, policies, planer och andra strategidokument behöver vara korta, kärnfulla, konkreta och till sitt innehåll självständiga så att skrivningar inte lika fort blir inaktuella om man väljer att uppdatera andra dokument, lagstiftningar eller regelverk. Med anledning av ovanstående lämnar vi ett yttrande som kan anses drastiskt men enligt vår uppfattning gör det dokumentet tydligare och mer lättläst. Grundtanken från start har varit att riktlinjen ska vara ett stöd till bygglovhandläggningen och som sådan behöver den vara tydlig och ge litet utrymme för tolkningar därför vill vi se att en rad tolkningsmöjligheter och flexibilitet borttaget i dokumentet.

Allmänt:

Vaggeryds kommun är och kommer enligt vår bedömning fortsatt vara en bilåkande kommun där goda parkeringsmöjligheter är en väsentlig del av attraktionen för både befintliga och nya kommuninvånare.

1.0 Bör kortas avsevärt, tidigare beslut behöver ej vara med, bakgrund kan också med fördel strykas. Figurerna tillför inget.

1.1 De första tre raderna räcker gott som syfte. Resterande delar om hållbart resande kan i sin helhet strykas från dokumentet i sin helhet.

1.2 Är bra i sin helhet.

1.3 Hållbarhets och miljömål behöver ej lyftas i detta dokument.

1.4 Kan tas bort i sin helhet.

1.5 Äldreboende bör ändras och förtydligas till att gälla fler boendeformer som trygghetsboende, bostadsbedömt trygghetsboende och gruppboendestäder.

2.0 Inga synpunkter

2.1 Detta kapitel bör utgå.

3 Strategier kan uteslutas i detta dokument och i framtiden möjligen användas i en trafikstrategi.

4.1 Sista fyra raderna är bra och räcker gott tillsammans med en kort hänvisning till ovanstående lagrum.

4.2 Eftersom antagande troligen ej kommer ske före juni 2026 så kan alla hänvisningar till äldre lagstiftning med fördel strykas.

5.0 Hänvisning till beslut kan med fördel strykas. Det gröna stycket har bra rubriker som vi anser är självförklarande och därmed kan den förklarande texten under de fyra rubrikerna strykas.

5.1 Inga synpunkter

5.2 Inga synpunkter

5.3 Inga synpunkter

6.0 Parkeringstal ska inte fungera som rekommendation utan ska utgöra tydligt "golv" där avsteg beslutas av nämnd och förväntas användas restriktivt. Parkeringstal bör finnas även för friliggande enbostadshus och kan sättas till 2,0 i hela kommunen.

6.1 Tredje stycket upplevs mycket oklart och är inget beslutsstöd så som dokumentet är tänkt att användas. Det hänvisas bl.a. till andel parkeringar under tak och ovan mark utan att andelarna preciseras. Verksamheter bedöms ej behövas reglering i riktlinjen utan kan strykas.

6.2 Vår ståndpunkt är att parkering ej ska utgöra styrmedel för val av transportmedel. Skrivning om boendeparkering som ej är i närheten av bostaden vänder vi oss emot. Äldreboende förtydligas med att personalparkering tillkommer utöver parkeringstalet och prövas individuellt i bygglovsskede så som andra verksamheter. Sista meningen sida 17 förtydligas med parkeringstal 2,0 enligt tidigare skrivning under 6.0, samma tal införs i tabellen. Avsnitt gällande parkering för verksamhetsändamål tas bort i sin helhet eftersom behoven varierar så mycket att parkeringstal blir meningslösa. Parkering för verksamhetsändamål hanteras med individuell bedömning i bygglovsskede.

6.3 Tas bort i sin helhet då det inte bidrar som stöd i handläggning.

6.4 Kan strykas i sin helhet då inget av innehållet bidrar som stöd i handledning.

6.5 Parkering inom allmän platsmark stryks enligt avgränsningen under 1.2. Stryks i sin helhet.

7.0 Se vårt svar på 6.0

7.1 Stryks i sin helhet.

7.2 Mobilitetsåtgärder stryks. Sista meningen stryks.

8.1 Ansvarig förvaltning bör utgöras av kanslienheten ensam.

#### **Kommentar:** Yttrande noteras.

Kommunen har tagit del av synpunkterna och det inledande avsnittet har kortats ner något. Synpunkt avseende 1.1 tillgodoses. Att få en bakgrund bedöms viktigt och är del av ett strategiskt dokument. Således bedöms det väsentligt att ha kvar delar av innehållet under avsnitt 1. Anledning till att äldreboende benämns som begrepp under avsnitt 1.5 är att äldreboende senare står med i angivet parkeringstal för cykel respektive



bil. Andra boendeformer som trygghetsboende eller gruppboendestäder omnämns nu i avsnitt 6 men utan att parkeringstal framgår.

Avseende kapitel 2 så skapar de kommunala styrdokumenterna en grund för framtagande av 'riktlinjer för parkering', där bedömning är att dessa bör omnämnas i relation till parkeringsarbetet. I kapitel 3 framgår strategier avseende parkering för cykel och bil. Kommunledningskontoret instämmer i att innehållet kan användas i en framtida trafikstrategi, men att det kan inkluderas i detta format fram tills att en trafikstrategi arbetas fram. Kommunledningskontoret bedömer att dokumentet kan godkännas politiskt före juni 2026. Likaså att det under avsnitt 4.1 är bra att ange tydlig förankring till lagstiftning. Zonindelning som presenteras under kapitel 5 bedöms i huvudsak kunna kvarstå, även här har innehållet konkretiserats något och minskat.

Inom avsnitt 6 så instämmer Kommunledningskontoret med att krav ska ställas på exploatör/fastighetsägare vid avsteg från parkeringstal. En reduktion av parkeringstal kan därför som högt uppnå 20 procent till följd av betydande åtgärder. Hur stor reduktionen blir bedöms i varje enskilt fall, där höga krav ställs för implementering. Friliggande enbostadshus står inte med bland angivna parkeringstal. I ett dagsläge bedöms förutsättningarna och ofta tomtytan för parkering på den privata tomten vara tillräcklig. Således regleras endast enbostadshus som kan omfatta radhus, kedjehus eller parhus. Riktlinjer för parkering ska vara ett levande dokument som med tid kan uppdateras och revideras i förankring till verkligheten. Om ett behov uppstår i att reglera friliggande enbostadshus kan det implementeras i framtida versioner.

Inom riktlinjer för parkering är det väsentligt att bemöta cykel- respektive bilparkering likvärdigt. För att strategier ska kunna uppnås så krävs det satsningar på olika transportmedel. Rubrik 6.1 syftar till att, likt 6.2, redogöra för givna parkeringsmått för respektive ändamål. Innehåll kring hur cykelparkeringar kan utformas har förflyttats till avsnitt 3.1, vilket ämnar till att konkretisera avsnitt 6 för beslutsstöd. För att uppnå önskad effekt av det strategiska dokumentet så är bedömning att vid verksamhetsändamål ska cykelparkering, likt för bil, omnämnas enligt andel BTA. Det bedöms viktigt att likställa de två trafikslagen. I dokumentet så framgår att riktlinjerna kan behöva kompletteras med en individuell bedömning.

Dokumentets syfte är att tydliggöra krav på parkeringslösningar, och att således skapa förutsättningar för en mer effektiv och hållbar samhällsplanering. Vid ny- och ombyggnation är målet att boendeparkering ska vara belägen i närhet av bostaden. Parkeringstal för bil anger minsta antal bilplatser som ska tillhöra inom en fastighet eller ett bostadsområde. Kommunledningskontoret har i handlingarna förtydligat vad som syftades till avseende samutnyttjande av ytor. I riktlinjer för parkering formuleras det nu att boendegemensamma parkeringsytor kan uppföras. I dokumentet har det förtydligats att personalparkering för äldreboende tillkommer utöver parkeringstalet och kan behöva en individuell bedömning, både avseende cykel och bil.

Likt för bostadsändamål är det viktigt att för verksamhetsändamål reglera den minsta andel parkeringsplatser som ska tillhöra inom en fastighet. Parkeringstalen för de olika ändamålen ska tydliggöra prövningsförutsättningarna och stödja effektivisering vid detaljplanering och bygglovshandling. I dokumentet omnämns det att parkeringstalen ska fungera som en rekommendation, där parkeringstal för industri inte anges. Om inte önskad effekt kan arbetet omarbetas i framtida versioner. Avsnitt 6.3 syftar till att presentera flexibla parkeringstal, och sammanställs under avsnitt 6 i samband med parkeringstal avseende bil- och cykelparkering. Det är vanligt tillämpat bland kommuner att möjliggöra för flexibla parkeringstal, vilket kan stödja handläggning av detaljplan eller bygglov. Åtaganden bedöms i varje enskilt fall. Flexibla parkeringstal kan ske i samband med exempelvis mobilitetsåtgärder som kommunen anser berättigar att ett annat parkeringstal accepteras.

Bedömning är att avsnitt 6.4 samt 6.5 redogör för väsentligt underlag som stödjer handläggning. Som handläggare är det viktigt att veta om avvikelser från parkeringstal vid planläggning eller bygglovsärenden. Avsnitt gällande parkering inom allmän plats framgår, trots avgränsning, till följd av att parkering berör ett helhetsarbete som sträcker sig utanför endast kvartersmark. Det är viktigt att således även belysa kommunens ansvar inom allmänna plats, och hur samband kan integreras.

Gällande kapitel 7 bedömer kommunledningskontoret att avsnitt 7.1 ska kvarstå, till följd av att riktlinjer för parkering både kommer att tillämpas vid bygglov som vid detaljplanering. I många detaljplaner har kommunen möjlighet att påverka parkering på privat kvartersmark där riktlinjer kan stödja arbetet.

Mindre revideringar i text har skett i enlighet med yttrandet.

### Kungliga Automobil Klubben (KAK) (inkom efter remisstid)

Bilen är en förutsättning för tillgänglighet och mobilitet både på landsbygden och i städerna. I takt med att urbaniseringen alltmer riktas mot stadsnära boenden och inte boende i stadskärnan finns risk att även arbetsplatser och annan service omlokaliseras för att nå lättare med bil. Då krävs smarta parkeringslösningar.

Kungliga Automobil Klubben (KAK) vill här komma med ett konstruktivt inspel till kommunens planering av parkering. Vi har här tagit fram ett antal punkter som kan utgöra en grund för hur man bör tänka för att kombinera mobilitet, hållbarhet och levande städer. Hoppas att det kan vara till nytta för ert arbete kring framtidens parkering.

#### KAK:s policy om parkering:

1. Sverige har idag fler bilar än någonsin och att begränsa tillgången till parkering skapar problem som störande söktrafik.
2. Bygg smartare parkering i city. Se parkering som samhällsnytta och finansiera underjordiska parkeringshus. Underjordisk parkering kan även vara skyddsrum.
3. 3. Offensivare p-norm då egen parkeringsplats med laddning är grunden för elektrifiering. Dagens fokus på snabbbladdare gör elektrifieringen långsammare.
4. 4. Bygg vackrare och bättre designade parkeringshus som är lätta att använda. Även arkitekter måste börja se värdet av parkeringshus.
5. 5. Inför smarta p-ledssystem med proaktiv integration med bilarnas navigeringssystem.

#### **Kommentar:** Yttrande noteras.

Kommunen delar uppfattningen att bilen är en viktig förutsättning för tillgänglighet och mobilitet. Dokumentet syftar till att ta hänsyn till varierande förutsättningar inom kommunen och skapa en flexibel grund för parkeringsplanering som stödjer både tillgänglighet och en ändamålsenlig samhällsutveckling.

Policyn har ett strategiskt fokus och ska bidra till att parkeringslösningar utformas på ett sätt som möjliggör god tillgänglighet, utan att motverka kommunens mål om yteffektivitet, attraktiva miljöer och ett mer hållbart transportsystem. Under avsnitt 3.2 redogörs strategier för parkering, inkluderat yteffektiv utformning. I tätortsnära och centrala lägen förespråkas yteffektiva lösningar, strukturerad markparkering eller underjordiska anläggningar. Syftet är att skapa fortsatt tillgänglighet med bil, samtidigt som mark kan frigöras för andra funktioner som bidrar till en levande och attraktiv kommun. Kommunen tar med sig inspel i arbetet med parkeringspolicyn och tar med sig detta i den fortsatta utvecklingen av strategier och planering av parkering.

Kommunledningskontoret, Vaggeryds kommun

Februari 2026

Vilma Sandberg, Planarkitekt



**PLATS FÖR ATT GÖRA SKILLNAD**