

Sammanställning av inkomna synpunkter gällande förslag till parkeringsstrategi för Nässjö kommun

Parkeringsstrategins syfte är att samordna arbetet med parkering och ange riktlinjer för arbetet. Nässjö kommun växer där framför allt Nässjö stad har vuxit mycket under senare år. Utmaningar finns inom såväl den ekonomiska som den sociala och miljömässiga hållbarheten när vi planerar för framtiden. Strategin är bland annat ett led i arbetet mot de mål som anges i Agenda 2030.

Kommunen ser arbetet med parkering som en viktig strategisk fråga för hur vi väljer att transportera oss och hur staden och kommunen utvecklas på ett hållbart sätt. Genom reglering av bilparkering på allmän plats och kvartersmark har kommunen en möjlighet att få fler att välja hälsofrämjande och miljövänliga resor samtidigt som de som behöver ta bilen till arbetet eller butiken får ännu fler lediga platser att välja på. Hur kommunen arbetar med parkering har även stor påverkan på förutsättningar för bostadsbyggande, inte minst i centrumnära delar.

Förslag till parkeringsstrategi har riktlinjer för reglering, strategiska målpunkter för parkering, prioritering mellan olika parkeringsbehov, utformning och lokalisering, pendlarparkering och så kallade friköp av parkeringsplatser. Strategin redovisar även riktvärden för vilket antal cykel- och bilparkeringar som bör finnas för att lämna bygglov för bostäder och vissa verksamheter.

Som underlag till parkeringsstrategin togs en utredning fram av konsultföretaget Ramböll som kortfattat beskriver dagens reglering samt visar på möjliga alternativ för framtida reglering i Nässjö centrum. Utredningen (Reglering av parkering i Nässjö centrum – 210607) utgjorde ett fakta- och diskussionsunderlag och var föremål för en särskild remiss. Slutsatserna av utredningen och tillhörande remiss arbetades sedan in i remissversionen av parkeringsstrategin.

Parkeringsstrategin daterad 2021-12-06 var på remiss från 9 december 2021 till 27 februari 2022. 14 instanser har lämnat yttranden. I tabellen nedan finns en sammanfattning av inkomna synpunkter med kommentarer från parkeringsstrategins projektgrupp. Yttrandena i sin helhet finns som bilaga. Stort tack till alla som har lämnat synpunkter!

Instans	Kommentar
<p>Högländets räddningstjänstförbund</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ger flera rekommendationer för placering av laddstolpar samt utformning. • Beakta förorenat släckvatten vid utformning av parkeringar. 	<p>Rekommendationerna tas med i strategin för laddinfrastruktur som ska tas fram.</p> <p>Vid nybyggnation i helt nya områden görs normalt åtgärder för att kunna hantera släckvatten från alla ytor, dock är det svårare i befintlig bebyggelse. Tillägg görs i strategin om att tänka på släckvattnet i samband med utformning av parkeringsplatser.</p>
<p>Trafikverket</p> <ul style="list-style-type: none"> • För ökad tydlighet vore det önskvärt att kvantifiera de utmaningar som identifierats i mätbara indikatorer, vilket till viss del gjorts i bilagan reglering av parkering i Nässjö centrum. Dessa kan sen följas upp genom nya mätningar i syfte att bedöma om utvecklingen går åt rätt håll och för att se om genomförda åtgärder resulterat i förbättring av problembilden. 	<p>Det görs idag mätningar med statistik över nyttjande graden av parkeringar. Det görs vart annat år på samtliga parkeringar. Det görs även mätningar av antalet cyklar. Om vi lyckats med att styra parkeringar i rätt riktning så kommer det att öka med cyklar.</p>
<p>Riksbyggen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Andra färdssätt än bil bör uppmuntras för att minska biltrafiken. Samnyttjande av parkeringsplatser är ett sätt att använda marken på bästa sätt. Att sätta krav på att fastigheten ska lösa sitt eget parkeringsbehov kan försvåra för nya projekt samtidigt som det tar markyta för byggnation av bostäder. • P-talet för bostäder i Zon A bör vara mycket lägre om ambitionen är att minska biltrafiken centralt och arbeta för alternativa och mer miljövänliga transportslag. Endast 44% av hushållen i centrum har bil. • Viktigt med flexibla P-tal med generösa rabatter vid mobilitetsåtgärder. 	<p>Att uppmuntra andra färdssätt än bil är i linje med strategin och behandlas även i kommunens trafikstrategi. Ökat samutnyttjande är också positivt och i linje med strategins mål men detaljerna kring samutnyttjande måste utredas i varje projekt vad som är möjligt. Att varje fastighet ska klara sitt parkeringsbehov är en generell grundförutsättning vid nybyggnation och är ett krav i plan- och bygglagen.</p> <p>Utgångspunkten för parkeringstalen i strategin är en bedömning av behovet i samband med nybyggnation. Erfarenhetsmässigt har nyproducerade bostäder ett behov som överstiger det generella bilinnehavet i Nässjö centrum. Löses inte projektets behov i samband med byggnation riskerar det bli överspillningseffekter på omgivningen med flera negativa följder. Talen är riktvärden och en utgångspunkt. Därutöver finns reduceringsmöjligheter med hänsyn till mobilitetsåtgärder samt möjlighet att göra en särskild parkeringsutredning i de fall normen inte bedöms tillämplig för det aktuella</p>

	<p>projektet. Kravet att varje fastighet ska lösa sitt parkeringsbehov innebär även att det inte ska ställas högre krav än projektet kräver.</p>
<p>Socialdemokraterna Nässjö</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kan ställa sig bakom stora delar av strategin. • Har frågan om minskade hyresintäkter för tekniska som fastighetsägare av Stadshuset beaktas vid omvandling till helt allmän parkering? • Ska alla anställda i centrala Nässjö behandlas lika när det gäller parkering? Om ja, har så hela hyresbortfallet beaktats? 	<p>Det finns inget hyresavtal för parkeringen vid Stadshuset, det är en egen fastighet. Parkering vid stadshuset ingår inte i Stadshusets hyra, bland annat då den vissa tider är upplåten för allmänheten. Vid eventuell omvandling till allmän parkering blir det således inget intäktsbortfall för tekniska serviceförvaltningen som även fortsättningsvis står för drift och underhåll.</p> <p>Stadshusets anställda kan även fortsättningsvis parkera på Vipán på samma sätt som Vipáns anställda. Parkeringsstrategin anger inte någon särskild åtgärd för Vipáns parkering, som bara tillgodoser en del av de anställda. Anledningen till att strategin särskiljer dessa parkeringar är stadshusparkeringens betydelse för handel/besök pga sitt mycket centrala läge vid torget.</p>
<p>Kristdemokraterna</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plats för färdtjänstfordon att stanna behövs på Stortorget, förslagsvis på torgytan vid hörnet mot Swedbank och Coop. Tillgänglighet i centrum ska gälla alla. • Det behövs förbättrad information om var parkeringsplatserna finns. • Behov finns av att inventera hur 24-timmars parkeringarna runt Resecentrum används. 	<p>Tekniska serviceförvaltningen ska undersöka lämplig placering av angöringsplats för färdtjänstfordon på Stortorget, vilket bedöms möjligt att genomföra på någon plats, för att tillgodose det behov som uppmärksammats av flera. Strategin ska dock inte behandla lösning och utformning av enskilda parkeringar och angöringsplatser av denna typ, varför den lösning som blir aktuell inte beslutas inom ramen för parkeringsstrategin. Frågan utreds alltså vidare av tekniska serviceförvaltningen och god tillgänglighet för bland annat funktionshindrade är helt i linje med strategins mål.</p> <p>Åtgärder för förbättrad information om parkering ingår i strategin.</p> <p>En analys av vilka som använder 24-timmarsparkeringarna ska genomföras, därefter får tekniska serviceförvaltningen ta ställning till eventuella förändringar.</p>

<p>Sverigedemokraterna Nässjö</p> <ul style="list-style-type: none"> • Finns behov av fler 24-timmars parkeringar i centrum. Viktigt med dygnsparkering i anslutning till kollektivtrafik och arbetsplatser. • Förordnar alternativ 1 och att 24-timmarsparkeringen vid Lidl behålls. Motsätter sig införande av parkeringsavgifter. • Håller inte med om nulägesbeskrivningen. Det är mycket i utredningen som vi anser vara märkligt och inte stämmer överens med de behov som finns för att Nässjö ska vara en attraktiv stad. Bland annat håller vi inte med om att kollektivtrafiken är väl utbyggd lokalt och regionalt. 	<p>En analys av vilka som använder 24-timmarsparkeringarna ska genomföras, därefter får tekniska serviceförvaltningen ta ställning till eventuella förändringar. En översyn av parkeringsregleringen sker kontinuerligt och strategidokumentet lägger inte fast åtgärder och tider på detaljnivå.</p> <p>Styrgruppen för parkeringsstrategin har förordnat alternativ 2 i regleringsutredningen och ingen revidering görs i detta avseende. Kommunen har idag inga planer på att förändra antalet tillgängliga parkeringar på Lidl.</p> <p>Nulägesbeskrivningen anger att kollektivtrafiken är relativt väl utbyggd regionalt och lokalt vilket anses vara en korrekt beskrivning på en övergripande nivå. I övrigt måste synpunkten bli mer konkret för att bemötas ytterligare.</p>
<p>Moderaterna</p> <ul style="list-style-type: none"> • Det är att föredra att parkering kan göras möjlig för hämtning, lämning nära SÄBO och äldreboenden. Att om möjligt ha som längst sträcka till parkering 100 meter. • Vi bör lägga in det i parkeringsstrategin att möjliggöra för dem som har elbil att ladda den på ett säkert sätt. Vi bör noga se över antalet ladd stolpar och placeringar. • Tillse en övergång ifrån p-skiva till digital parkeringsskiva med hänsyn till att en övergångsperiod är behövlig. • I ett dokument som parkeringsstrategin så måste det finnas utrymme för tjänstemännen att använda fingertoppskänsla och skicklighet i sin profession. Med andra ord tillit. Vi ser som viktigt att det blir ett levande 	<p>Angöringsplatser och parkeringsplatser för rörelsehindrade ingår som krav i bygglov för alla typer av bostäder. Generellt anpassas även parkering och angöring till den aktuella användningen i samband med bygglov, där särskilda krav kan vara lämpliga att ställa tex vid seniorboenden. Skillnaden mot övriga uppräknade strategiska målpunkter är att det för dessa är ett högre flöde och större behov av olika typer av parkering.</p> <p>Laddinfrastruktur kommer att behandlas i en egen strategi. Där kommer det att behandlas hur kommunen ska planera framåt vad som gäller laddning av fordon.</p> <p>I enlighet med strategin</p> <p>Detta är riktlinjer som är en utgångspunkt. Eventuella avsteg får motiveras.</p>

<p>dokument där affärsinnehavare, funktionshindrade, äldre och företagare samarbetar och samordnar på bästa sätt för allas bästa.</p>	
<p>SAFE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Att förlänga tiden då en p-plats är reglerad ska utredas. Nu är det ofta kl 18 och man talar om kl 22. Vi vill att det ska vara restriktivt och anpassat efter behov. Jfr parkeringen vid Coop på Karlagatan där det är till kl 21. Det ska inte vara något generellt. Vi förordar att inte förlänga reglerad tid generellt. Det må vara att det är boende som ”lägger beslag” på platsen under natten. Då kan vi i alla fall konstatera att marken utnyttjas mer än eljest. Undandragandet av intäkter för privata fastighetsägare tycker vi inte är ett argument. • Analoga och digitala ”p-skivor” ska kunna finnas parallellt ”under en tid”. Vi vill poängtera att det ska kunna finnas olika sätt på lång-lång sikt, så ingen blir diskriminerad 	<p>Nuvarande reglering med tretimmarsparkering med P-skiva fram till kl. 18 innebär att man som boende kan parkera ”för natten” redan kl. 15. Genom att senarelägga den reglerade parkeringstiden är intentionen att frigöra fler parkeringsplatser under eftermiddag och tidig kväll för besökare i stadskärnan. Boende kommer fortfarande ha möjlighet att parkera nattetid på dessa parkeringsplatser. Tekniska serviceförvaltningen utreder nya tider och platser för denna förändring.</p> <p>Synpunkten noteras. I strategin ingår att tänka på denna aspekt. Strategin anger att analoga och digitala system ska finnas parallellt åtminstone under en övergångsperiod. Vidare beslut i denna fråga hanteras inte i strategin utan får anpassas efter behov och utveckling.</p>
<p>Socialnämnden</p> <ul style="list-style-type: none"> • Socialnämnden anser att kommunen bör införa en reglering i enlighet med Ramböll-utredningens alternativ 3, vilket skulle möta de problem som finns idag och främja kommunens hållbarhetsmål. Kommunen bör även vidta åtgärder för att minska utbudet av parkeringsplatser för att bättre balansera tillgång och efterfrågan. • Till listan över strategiska målpunkter bör även läggas särskilda boenden för äldre och personer med funktionsnedsättning samt senior och trygghetsboenden. 	<p>Styrgruppen för parkeringsstrategin har övervägt alternativen och förordat alternativ 2 för fortsatt arbete.</p> <p>Vårdinrättningar ingår men bostäder oavsett boendekategori ingår inte med tanke på att det endast är handlar om en stor mängd besökare. Angöringsplatser och parkeringsplats för rörelsehindrad ingår som krav i bygglov för alla typer av bostäder. Generellt anpassas även parkering och angöring till den aktuella användningen i samband med bygglov, där särskilda krav kan vara lämpliga att ställa tex vid seniorboenden. Skillnaden mot övriga uppräknade strategiska målpunkter är att det</p>

<ul style="list-style-type: none"> • Viktigt att parkeringstalen inte sätts för högt. Det bör göras en fördjupas analys av hur de föreslagna parkeringstalen påverkar möjligheten att bygga billiga bostäder för exempelvis äldre, ungdomar och socioekonomiskt svagare grupper. Utifrån detta bör parkeringstalen justeras. • I andra kommuner, exempelvis Borlänge, finns exempel på att parkeringstalen beräknas i förhållande till bilinnehavet i områden, samt med justering nedåt för de effekter på bilinnehavet kommunens strategiska arbete förväntas leda till. Har detta sätt använts i Nässjö? • Av strategin framgår att hela 56% av hushållen i centrum inte äger bil. Ändå är parkeringstalet för bil satt mellan 0,55 och 0,85 för zon A. Det framstår vara högt. • En möjlighet vore även att sätta lägre parkeringstal för smålägenheter. Exempelvis tillämpar Borlänge 0,1 för smålägenheter mindre än 35 m². Detta gynnar variation och billigt boende. Det är viktigt att parkeringsnormen är flexibel och inte hindrar eller fördröjar byggnation. • Parkeringsstrategin ger en öppning för särskilda parkeringsutredningar och socialnämnden vill att det förtydligas att det exempelvis kan handla om seniorboenden och trygghetsboenden. • Strategin anger ett maximalt avdrag på 30% vid införande av mobilitetslösningar. Andra kommuner har valt att gå längre, exempelvis Lund, där avdrag med upp till 95% är möjligt i vissa fall. 	<p>för dessa är ett högre flöde och större behov av olika typer av parkering.</p> <p>Strategin baserar talen på det som bedöms vara behovet i samband med nybyggnation, som utgångspunkt. Se vidare svar till Riksbyggen.</p> <p>Nej, det bedömda aktuella behovet bör vara vägledande. Svårt att avgränsa olika områden i Nässjö på detta sätt mer än vad som gjorts i form av olika zoner.</p> <p>Utgångspunkten för parkeringstalen i strategin är en bedömning av behovet i samband med nybyggnation. Erfarenhetsmässigt har nyproducerade bostäder ett behov som överstiger det generella bilinnehavet i Nässjö centrum. Löses inte projektets behov i samband med byggnation riskerar det att bli överspillningseffekter på omgivningen med flera negativa följder. Talen är riktvärden och en utgångspunkt. Därutöver finns reduceringsmöjligheter med hänsyn till mobilitetsåtgärder samt möjlighet att göra en särskild parkeringsutredning i de fall normen inte bedöms tillämplig för det aktuella projektet. Kravet att varje fastighet ska lösa sitt parkeringsbehov innebär även att det inte ska ställas högre krav än projektet kräver.</p> <p>Strategin tydliggörs på denna punkt.</p> <p>Nuvarande nivå bedöms rimlig att utgå från. Detta som allt annat i strategin får utvärderas efterhand och kommunens riktlinjer kommer på sikt revideras och anpassas till rådande erfarenhet, förutsättningar och bedömningar. Särskild parkeringsutredning är även ett alternativ under tiden denna strategi gäller.</p>
--	--

<ul style="list-style-type: none"> • Socialnämnden anser att strategin bör vara ännu mer öppen för avdrag för mobilitetslösningar. Strategin skulle också kunna förstärkas genom ännu tydligare skrivningar om att kommunen aktivt ska stimulera till parkeringsfriköp och införande av mobilitetslösningar vid nybyggnation i lägen som möjliggör förtätning. • Hiss bör finnas i parkeringsanläggningar i flera plan. • Under mål fyra, omställning till hållbart transportsystem, så bör fler aspekter läggas till de åtgärder som främjar cykling, exempelvis tillgång till cykelpumpar vid parkeringar och tillgång till inomhusparkering av cykel. • Strategin bör kompletteras med en åtgärd om att kommunen som arbetsgivare bör ta fram en plan för att främja hållbara arbetsresor bland medarbetarna. 	<p>Rabatten som ges vid mobilitetslösningar bedöms vara en tillräcklig stimulering. Parkeringsfriköp erbjuds alltid när kommunen kan göra detta.</p> <p>Kravet är normalt alltid motiverat för de flesta parkeringsanläggningar i flera plan i samband med nybyggnation. Styrts av plan- och bygglagen.</p> <p>Strategin anger att cykelparkeringar av god standard är en framgångsfaktor för att nå mål fyra om omställning till hållbart transportsystem. I god standard ingår exempelvis cykelpump, låsbarhet, väderskydd, belysning etc.</p> <p>Att ta fram och arbeta efter en sådan plan (Grön resplan) ingår som en åtgärd i strategin.</p>
<p>Fackliga organisationer</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alternativ 2 och 3 innebär en tydlig försäkring för de anställda inom Nässjö kommun med arbetsplats i centrum att parkera bilen under arbetsdagen. • Alternativ 1 är mest lämpligt men bör justeras med fler fria parkeringsplatser för anställda eftersom dagens utbud inte är tillräckligt för att täcka behovet. Störst behov är det vid Parkgården och Vipan. Det är redan idag ett arbetsmiljöproblem som skapar stress och tidsförluster att det är svårt att hitta parkeringsplats för hela arbetsdagen. • Ser gärna att alternativ till bil för arbetsresor uppmuntras av arbetsgivaren på olika sätt för de som har den möjligheten. Goda parkeringsmöjligheter för de som behöver ta bilen till jobbet och incitament för att lämna bilen hemma för de som stärker Nässjö kommuns som arbetsgivarvarumärke. 	<p>Enligt parkeringsräkningen som genomförs vartannat år finns det idag tillräckligt med parkeringsplatser i centrala Nässjö inom rimligt avstånd. Att behöva gå upp till 500 meter mellan parkeringsplatsen och arbetsplatsen bedöms för de allra flesta inte vara något problem utan det är osäkerheten var lediga parkeringsplatser finns som skapar stress och svårighet att planera restiden. I första hand bör därför fokus ligga på att göra det lättare att hitta de parkeringsplatser som finns genom lättillgänglig information. Målet på sikt är att realtidsinformation om beläggningen finns fysiskt och digitalt.</p> <p>Åtgärden ingår i strategin i form av grön resplan för Nässjö kommun, samt att vi ska föregå med gott exempel gällande cykelparkering. Kommunen arbetar också med att uppmuntra hållbara arbetsresor genom projektet ATTRACT som drivs av Regionen. Genom detta frigörs bl. a. parkeringar för de som måste ta bilen till jobbet.</p>

<ul style="list-style-type: none"> • Kan tänka sig att handeln kan få använda Stadshusparkeringen på torgdagar. <p>Tillägg: Svårare att rekrytera kompetent personal om parkeringsmöjligheterna är dåliga.</p> <p>Parkgårdens personal behöver ha nära till bilen på grund av ska ha med sig utrustning.</p> <p>Vid ombyggnad och nyproduktion av kommunala fastigheter är det viktigt med bra parkeringar för både bilar och cyklar. Exempelvis är det viktigt med säkra cykelparkeringar.</p> <p>Strategin bör trycka på fler alternativ, tex ordentliga cykelvägar, för att uppmuntra till fler alternativ än bilen.</p> <p>Torghandeln föreslås flyttas till gågatan för att gynna handeln och för att frigöra fler parkeringar centralt och styra torghandelns parkeringar mot Oxen.</p>	<p>Utgångspunkten är att frigöra huvuddelen av parkeringarna till allmänheten samtliga dagar. Tider och dagar ses kontinuerligt över efterhand som för alla parkeringsplatser, detaljer kring detta beslutas inte i denna strategi. Utvärderingar och anpassningar görs efterhand för att optimera och verka för strategins övergripande mål.</p> <p>Synpunkten noteras. Inriktningen är att det ska finnas goda parkeringsmöjligheter inom ett rimligt avstånd enligt ovan.</p> <p>Behovet som anställda på Parkgården har gällande hämtning och lämning av utrustning för resor i tjänsten förutsätts tillgodoses genom användandet av Parkgårdens bilpool i parkeringsgaraget. Angöringsplats för i- och urlastning finns dessutom idag utanför Parkgårdens entré samt i garaget.</p> <p>I linje med strategin.</p> <p>Utbyggnad av cykelvägar behandlas i Nässjö kommuns trafikstrategi och är i linje med detta.</p> <p>Förutom att det rent utrymmesmässigt inte bedöms möjligt att flytta torghandeln till Storgatan, är torget som plats en förutsättning för torghandelns attraktivitet.</p>
<p>Kommunala Rådet för Funktionshinderfrågor (KRF) FUB</p> <p>Följande områden behöver belysas i parkeringsstrategin:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Avlastningszoner för färdtjänst. Det finns inga anvisade platser för färdtjänsten att hämta och lämna passagerare i anslutning till handelsplatserna. 	<p>Tekniska serviceförvaltningen ska undersöka lämplig placering av angöringsplats för färdtjänstfordon på Stortorget, vilket bedöms möjligt att genomföra på någon plats, för att tillgodose det behov som uppmärksammats av flera. Se vidare svar till Kristdemokraterna.</p>

<ul style="list-style-type: none"> • Platser där snöröjningen skall lägga snömassor under vintern. Oftast läggs snön på parkeringsplatser för rörelsehindrade på grund av att dessa är större och kan ta emot mer snö. Parkeringsläget under vintern, då främst för rörelsehindrade är under all kritik. • Vad händer med fler A-traktorer i stan. Det som tidigare var ett behov av cykel/moped parkering har blivit ett behov av fler bilplatser. • Att ha appar och digitala betalsystem för parkeringar, skapar ett problem för personer i gruppen med intellektuell funktionsnedsättning. <p>Neuro</p> <ul style="list-style-type: none"> • Det är ett problem att färdtjänsten inte har några på- och avlastningszoner i innerstaden. Vi i KRF har lyft behovet flertalet gånger under åren utan att komma någon vart i frågan. KRF kommer därför att skicka in en särskild skrivelse om detta. <p>Johan Slättberg (S), ledamot i KRF</p> <ul style="list-style-type: none"> • Det står att det rent lagstadgemässigt måste upplåtas parkeringsplatser för personer med funktionshinder inne i stadskärnan, vilket är bra. Fråga är bara hur väl det efterlevs? • Parkeringsstrategin tar upp s.k. strategiska platser utanför stadskärnan, som vårdinrättningar, skolor och idrottsanläggningar. Där borde man också ha med att det ska finnas anvisade parkeringsplatser i närhet till entré för människor med funktionshinder! 	<p>Snö ska inte läggas upp på parkeringar för rörelsehindrade. Anmäl sådant till tekniska serviceförvaltningen för åtgärd.</p> <p>Generellt bedöms det finnas tillräckligt med allmänna parkeringar i Nässjö. Beläggningen bevakas och utvärderas efterhand.</p> <p>Strategin anger att P-skivor kommer finnas kvar åtminstone under en övergångsperiod. Eventuellt helt borttagande av P-skiva styrs inte av strategin.</p> <p>Tekniska serviceförvaltningen ska undersöka lämplig placering av angöringsplats för färdtjänstfordon på Stortorget, vilket bedöms möjligt att genomföra på någon plats, för att tillgodose det behov som uppmärksammats av flera. Se vidare svar till Kristdemokraterna.</p> <p>Detta regleras i plan- och bygglagen och hanteras i samband med bygglov. Generell översyn gällande allmänna platser sker kontinuerligt av tekniska serviceförvaltningen. Behov och önskemål kan anmälas till dem för utredning av frågan.</p> <p>Detta regleras i plan- och bygglagen och hanteras i samband med bygglov, bland annat gäller regler för maximalt avstånd. Det framgår också i strategin att tillgängligheten till strategiska målpunkter behöver vara extra hög, bland annat ska det vara enkelt att angöra platsen med bil för på- och avstigning och i- och urlastning.</p>
<p>Förslag från Kommunala Rådet för Funktionshinderfrågor om av- och påstigningsplats för färdtjänst</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vid KRF:s sammanträde den 11 maj 2020 har ledamöterna uppmärksammat behovet av- och påstigningszon samt avlastningszon. KRF har lämnat in ett remissvar om detta men även lämnat in en skrivelse till kommunstyrelsen med 	<p>Tekniska serviceförvaltningen ska undersöka lämplig placering av angöringsplats för färdtjänstfordon på Stortorget, vilket bedöms möjligt att genomföra på någon plats, för att tillgodose det behov som uppmärksammats av flera. Se vidare svar till Kristdemokraterna.</p>

<p>samma innehåll. Kommunstyrelsen har då överlämnat skrivelsen som synpunkt under strategins remisstid.</p> <p>I dagsläget finns det endast en av- och påstigningszon för färdtjänst i hela centrala Nässjö på Karlagatan som inte är en optimal lösning. För att underlätta för både chaufförer och personer som har svårt att förflytta sig på egen hand borde det finnas en av- och påstigningszon för färdtjänst samt avlastningszon som är nära till all central service. Den bästa lösningen är att inrätta en av- och påstigningszon för färdtjänst samt avlastningszon på Stortorget i centrala Nässjö.</p> <p>KRF föreslår följande:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Flytta Kolskyffeln till Stortorget vid vattenfontänen vilket lämnar utrymme för av- och påstigningszon för färdtjänst samt avlastningszon där Kolskyffeln står nu. 2. Bygg om 2 parkeringsplatser mittemot Swedbank på Stortorget till en av- och påstigningszon för färdtjänst samt avlastningszon. I dagsläget finns det redan en handikapparkeringsplats mitt emot Swedbank. Det handlar i praktiken om att bygga om en parkeringsplats tillsammans med handikapparkeringsplatsen. 3. Skapa en av- och påstigningszon för färdtjänst samt avlastningszon på parkeringsplatserna utanför Eddie Spelbutik på Rådhusgatan. <p>Det finns även andra aktörer som har behov av avlastningszon för leveranser till affärer och butiker vid Stortorget.</p>	
<p>Kommunala Pensionärsrådet (KPR)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Strategin är i stora delar mycket bra och genomtänkt • Angående de avstånd som anses rimligt till parkering. 400 meters gångavstånd till en bostadsparkering är ett orimligt gångavstånd för oss seniorer, ett rimligt gångavstånd är maximalt 100 meter. 	<p>Strategin revideras så att det framgår att en viss andel av parkeringarna bör ha kortare avstånd, för att inte exkludera vissa grupper.</p>

<ul style="list-style-type: none"> • Handikappsparkering med tillstånd bör finnas vid husets närhet. • När det gäller bilpooler kan dessa vara ett komplement och kanske attraktivt för vissa målgrupper men får inte ersätta de bilplatser som bilägarna i fastigheten har behov av. • Vi hoppas att principen att varje fastighet ska klara sitt parkeringsbehov följs så att inte allmänna parkeringar minskar. • P-skivan måste finnas kvar som ett alternativ till appar. • Vi önskar att alternativ 2, där parkering markeras som C och D görs om från 3 timmars till längre tid, tex fredag kl 22.00-06.00 måndag. 	<p>Detta regleras i plan- och bygglagen och hanteras i samband med bygglov, bland annat gäller regler för maximalt avstånd.</p> <p>Noteras. Tanken är att bilpoolerna till viss del ska lösa fastighetens parkeringsbehov.</p> <p>Det är avsikten och utgångspunkt i gällande lagstiftning.</p> <p>I linje med strategin enligt ovan.</p> <p>Normalt är att 3-timmarsregleringen i centrum gäller på lördagar 9-13 (men ej söndagar) för att underlätta för handel och besök. Detta bör vara den generella hållningen även fortsättningsvis.</p>
<p>Nässjö Affärsverk AB Inga synpunkter</p>	

Fortsatt process

Efter de revideringar som beslutas av styrgruppen för parkeringsstrategin blir strategin föremål för antagande i samhällsplaneringsnämnden och tekniska servicenämnden innan den går vidare för antagande i kommunfullmäktige.

/Projektgruppen för parkeringsstrategin

Karolina Haag Sjöberg, KLK
Stina Granberg Lindor, KLK
Jonas Funkquist, TSF
Joel Spångby, TSF
Erik Almquist, SPK
Marcus Wårdmark, NNAB