

Tekniska Serviceförvaltningen

Jonas Funkquist
Jonas.funkquist@nassjo.se
0380-51 81 19

Sammanställda synpunkter från allmänheten med svar

Remiss Trafikplan för Nässjö kommun 2020-2023

Bakgrund och förklaring

Under 2019 har tekniska serviceförvaltningen tillsammans med samhällsplaneringskontoret och kommunledningskontoret tagit fram en trafikplan för Nässjö kommun. Trafikplanen pekar ut den strategiska inriktningen samt föreslår mål och konkreta åtgärder för att Nässjö kommun ska kunna nå ett långsiktigt hållbart trafiksystem.

Trafikplanen har varit ute på remiss under hösten 2019 och sista dag att lämna synpunkter var den 30 november 2019. Remissversionen fanns också tillgänglig på nassjo.se med möjlighet för allmänheten att lämna synpunkter. De synpunkter som kom in via kommunens Facebook-sida har också tagits med i sammanställningen nedan.

Efter remisstiden har dokumentet bytt namn till **”Trafikstrategi för Nässjö kommun 2020-2023”**. Därför används ordet trafikstrategi om dokumentet i svaren nedan. Trafikstrategin antogs av kommunfullmäktige den 11 juni 2020.

I den här sammanställningen är endast allmänhetens synpunkter med. Synpunkter från organisationer finns i ett separat dokument. I högerkolumnen finns kommentarer från projektgruppen för trafikstrategin. Kompletteringar eller ändringar som har gjorts i strategidokumentet efter att synpunkten kom in, anges med kursiv stil.

Inkomna synpunkter

Kommentar

Justering och komplettering av trafikstrategin redovisas med kursiv stil.

1. Allmänheten: Brist A - Trafiksäkerhet skolor och barn

Att västra långgatan från 1 till skolan 19 tror jag skolans nummer är inte är mer säkrad med farthinder/cykelväg. Då mesta trafiken i Anneberg är denna väg och där mest barn rör sig från ålder 0-12 då alla är påväg till dagis/skola. Inte ens trottoarerna skottas under vinter med svar från er att det inte finns rätt plogmaskiner för trottoarer. Barnen får gå på vägen till o från skolan under vintertiden.

Hastigheten kommer att sänkas på Västra Långgatan från 40 km/t till 30 km/t från Bäckgatan och förbi skolan. Dialog sker kontinuerligt med Polismyndigheten.

Synpunkterna på snöröjningen vidarebefordras till Nässjö Affärsverk AB.

Bygga broar eller tunnlar som man gör i andra städer för att inte cykeltrafik och barn ska gå där bilar kör. Och mycket belysning så barn och andra kan känna sig trygga och säkra. Korsningen vid gamla bryggeriet finns inga övergångsställe i logisk förklaring, utan är en fara för barn när de måste korsa vägen.

Test med refuger (stolpar) genomförs vinter/våren 2020. *Den prioriterade projektlistan uppdateras med en utredning om lämpliga åtgärder på Mariagatan.*

Gör ngt åt trafiksituationen vid Brinell! Bilar kör superfort där, med tanke på att det även är ett högstadium där så bör ni ha det i åtanke.

Den prioriterade projektlistan uppdateras med åtgärder för sänkt hastighet vid Brinellskolan.

Farthinder på Industrigatan!
(Queckfeldtsgratan-Hagabergsgatan)
Många bilister som trycker gasen i botten och många barn som rör sig över denna gata för att kunna gå mot övergångsstället till Nyhemsskolan.

Den prioriterade projektlistan kompletteras med en säker gång- och cykelpassage över Industrigatan i höjd med Nyhemsskolan. En säker passage över Södra Skogsvägen byggs i samband med ny gång- och cykelväg på Industrigatan som planeras byggas under år 2020.

Barnen behöver bättre kunskap om trafikregler. Tex vilken sida man ska gå o cykla på. Bygga en parkering för alla som lämnar o hämtar vid Handskerydsskolan. Det står fullt med bilar utmed gatan, på båda sidor. som blockerar, så kommunala färdmedel har svårt att komma förbi.

Trafikstrategin kompletteras med en övergripande åtgärd att öka kunskapen om trafikregler för barn och unga. I dagsläget finns parkeringsytor för hämtning och lämning på Handskerydsskolan men biltrafiken behöver minska. Trafikstrategin har en övergripande åtgärd om kampanjer för minskat bilåkande vid hämtning och lämning på skolor.

Men fler fartgupp vid skolor, tex åker och handskerydsskolan. Även brinellgatan.

Den prioriterade projektlistan kompletteras med hastighets-sänkande åtgärder utmed Åkersskolan och Brinellgatan. Den prioriterade projektlistan innehåller redan hastighetssänkande åtgärder vid Handskerydsskolan.

Farthinder i anslutning till Handskerydsskolan.

Den prioriterade projektlistan innehåller redan hastighetssänkande åtgärder vid Handskerydsskolan.

Tekniska serviceförvaltningen kommer studera problemet närmare under 2020.

Vad bra att ni tänkt till kring cykel och gång till/från Norråsaskolan mot Anneforsvägen. Idagsläget är det livsfarligt när ungdomarna cyklar ner för Kyrkogatan mot Anneforsvägen. Skulle man så länge tills detta är klart kunna separera cykel och gångvägarna så att gång är på den sidan där trottoaren är och cyklisterna på den sidan där den kombinerade cykel/gångvägen är? För som det ser ut nu så väljer många cyklande ungdomar bilvägen då det är gående i vägen på den kombinerade vägen.

I forserum på liljevägen behövs farthinder, blomlådor, gupp eller annat. Gatan är väldigt trafikerad då det ligger ett dagis där. Man ska inte tro att föräldrar kör försiktigt på små gator när dom hämtar och lämnar sina barn! Det är fara för dom barn som bor där och om inte kommunen gör nåt får vi ta saken i egna händer!

Tekniska serviceförvaltningen tillhandahåller blomlådor för medborgarna att placera ut för att dämpa farten. Tillstånd krävs och finns att ansöka hos tekniska serviceförvaltningen. Läs mer på nassjo.se.

Önskar en säker skolväg för barnen som bor längs med södra allén och tvärgatorna. Går inte att ta sig till handskerydsskolan utan att korsa vägar utan övergångsställen. Tex övergångsställe Queckfeldtskatan/Handskerydsvägen.

I den prioriterade projektlistan finns en gång- och cykelväg längs med hela Handskerydsvägen från Skogskyrkogården till Bandygatan som kommer göra skolvägen säkrare.

En cykelväg längs Jönköpingsvägen mellan åkerskolan och målens förskola hade fått mig till att ställa bilen och cykla. Har sett folk cykla längs den vägen med barn och det är inte den säkraste vägen precis för cyklister eller gående. Likaså mot rävsnäs och bortåt är det flertalet som både cyklar och går hela skolklasser faktiskt... men folk kör otroligt fort fast det är 30 skylt en bit och skolbarn som går till och från skola/skolbuss. Sätt ett fart hinder där 30 skylten börjar så minskas nog farten rejält.

Mellan Målens förskola och Åkersskolan finns idag en gång- och cykelväg som går igenom Åker. Se gång- och cykelvägar på Nassjokartan på nassjo.se för mer information.

Vägen mot Rävsnäs är en enskild väg och ägs därför inte av kommunen. Kontakta den som äger vägen för att lämna synpunkter på exempelvis farthinder.

Farthinder genom Ormaryd för att sänka farten. Vid förskolan och bygdegården stannar skolbussen. Där behövs sänkt farthinder och sänkt hastighet. Efter järnvägen behövs sänkt hastighet och farthinder då det är en backe där många gasar på. Vid förskolan behövs en plats där bilar kan stanna enkelt. En liten fil där man kan svänga in.

Trafikverket är väghållare på Solavägen genom Ormaryd. Nässjö kommun har pågående dialog med Trafikverket om bättre säkerhet på de statliga vägarna. Önskan om plats att stanna på vid förskolan noteras.

Busshållplatsen vid Stubben i Solberga, där alla skolbarn går på bussen. Där behövs staket eller någon slags avskärmning som barnen kan stå bakom när bussen kommer. Blir lätt trängsel och knuffande och barnen hamnar ute i gatan där kudden och andra bilar kör. Ofta finns inga vuxna på plats.

Synpunkten noteras. Åtgärden är inte prioriterad i dagsläget.

En cykelbana på Åkersgatan och bredare trottoar. Många bilar kör alldeles för fort där och skolbarn tvingas gå in bland radhusen.

Ny gång- och cykelbana längs med Åkersgatan finns med i den prioriterade projektlistan i trafikstrategin.

Någon form av farddämpande åtgärd på Västra Långgatan i Anneberg! Det är alltför få som håller hastighetsbegränsningen och det bor många småbarn längs vägen.

Hastigheten ska sänkas på Västra Långgatan från 40 km/t till 30 km/t från Bäckgatan och förbi skolan. Dialog sker kontinuerligt med Polismyndigheten.

Bättre cykelvägar måste byggas om det ska vara möjligt att cykla överallt. Som det är nu är det omöjligt för barnen att cykla säkert till stan eller skola

Ett av trafikstrategins mål är att öka säkerheten för skolelever till och från skolan.

2. Allmänheten: Brist B - Brogatan-Stadsparksrondellen

Se över cykelöverfarternas placering i anslutning till rondeller. Rondellen Brogatan-Mellangatan är betydligt smidigare att cykla genom än Rondellen vid Almenäs. Vid Almenäs är det större avstånd från övergångsstället till själva rondellen, vilket gör att många bilar blir stående på cykelöverfarten när de ska in i rondellen. Det innebär även att cyklister behöver göra en större sidledsförflyttning för att komma över och det är tigt i svängarna. Även cykelöverfarterna vid rondellen Brogatan-Mariagatan-Sörängsvägen-Bandygatan kan med fördel få betydligt smidigare cykelöverfarter.

I trafikstrategins övergripande åtgärder ingår att se över och åtgärda cykelstråken och dess anslutningar till snabbspåren i stadskärnan.

Den prioriterade projektlistan i trafikstrategin uppdateras med att cykelpassagen ersätts med bästa trafiksäkra lösning vid Stadsparksrondellen.

Förslag på att lägga till prioritering av cykel som färdväg. Exempelvis automatisk aktivering av "knappen" för cykelöverfart så att cyklister har större chans att slippa behöva stanna och trycka på knappen vid korsningen Storgatan-Brogatan. Det skulle troligen ha stor betydelse för säkerheten i korsningen Storgatan-Skolgatan då det mer naturligt skulle leda över både cyklister och fotgängare som i dagsläget båda trängs på trottoaren förbi cactus

Det ingår i den prioriterade projektlistan i trafikstrategin att se över trafikljusen i korsningen Brogatan – Storgatan. I det arbetet ingår att undersöka möjligheten att prioritera av gång- och cykeltrafik.

pizzeria till den fina gång och cykelbana som finns längs mellan Storgatan och södra torget. Kombinerat med bättre cykelöverfart över Rådhusgatan (stora nivåskillnader och tigha svängar i dagsläget) skulle leda cyklister ner mot Ingsbergssjön och de cykelbanor som ansluter där istället för att cykla genom stan.

Den prioriterade projektlistan kompletteras med ny cykelbana på västra sidan längs med Storgatan, mellan Brogatan och Skolgatan.

I den prioriterade projektlistan ingår att rätta ut cykelbanan vid korsningen Rådhusgatan – Brogatan.

Ta bort mittrefugen på Brogatan, för att underlätta för räddningstjänsten.

Arbete med att ta bort sidoräckena på Brogatan pågår för att underlätta för räddningstjänsten att passera. Mittrefugen kommer att vara kvar.

3. Allmänheten: Brist C - Stråk Pigalle-Re-secentrum

Inga synpunkter har inkommit som behandlar sträckan.

4. Allmänheten: Brist D - Rådhusgatan

Gör centrum (Rådhusgatan och Storgatan) bilfria. Annars bussfria. Öppna upp Rådhusgatan igen. Så det går att köra rakt fram från Rådhusgatan till Bandygatan.

Synpunkterna noteras. Föreslagna åtgärder har inte prioriterats.

Rätta till fel placeringen på parkeringar på Rådhusgatan.

Synpunkterna noteras. Föreslagna åtgärder har inte prioriterats.

Korsningen Norråsagatan Rådhusgatan. Ett övergångsställe på Rådhusgatan för att det är svårt att ta sig över.

Den prioriterade projektlistan i trafikstrategin uppdateras med en gångpassage/övergångsställe i korsningen Rådhusgatan – Norråsagatan.

5. Allmänheten: Brist E - Mariagatan

Korsningen Köpmansgatan Mariagatan.. !!ett övergångsställe på Mariagatan och ett på Köpmansgatan , så hårt trafikerad att det ibland är helt omöjligt att ta sig över.

Åtgärder för att förbättra säkerheten för fotgängare och cyklister i korsningen finns med i den prioriterade projektlistan i trafikstrategin.

6. Allmänheten: Brist F - Bangårdsgatan - Anneforsvägen

Lämnar en synpunkt här på ett område/väg som behöver åtgärdas ur en säkerhetsaspekt. Anneforsvägen kör främst bilar i hög hastighet (både under morgon och kväll). En tanke hade varit att sätta farthinder om möjligt för att förbättra säkerheten.

Åtgärder för att sänka hastigheten och förbättra säkerheten för gångare och cyklister på Anneforsvägen finns med i den prioriterade projektlistan i trafikstrategin. Dialog sker kontinuerligt med Polismyndigheten.

Ett eller flera farthinder utanför sporthallen.

Åtgärder för att sänka hastigheten och förbättra säkerheten för gångare och cyklister på Anneforsvägen finns med i den prioriterade projektlistan i trafikstrategin.

Måste göras ngt åt vägen som från från trafikljusen Bangårdsgatan/Anneforsvägen mot simhallen. Det är ju en sträcka som förare gasar så mycket de bara kan! Många skolelever gå över vid RIA o det är inte ens ett övergångsställe! Blir galen på alla gasande stollar!!!

Åtgärder för att sänka hastigheten och förbättra säkerheten för gångare och cyklister på Anneforsvägen finns med i den prioriterade projektlistan i trafikstrategin.

Det finns väldigt bra åtgärder som föreslås i trafikplanen. Jag skulle dock vilja tillägga något. Det är skrivet i kategorin F1 att man skulle kunna ha "sänkt hastighet på Anneforsvägen till 30 km/h förbi skola/aktivitetsfält", vilket förstår jag som om detta skulle gälla från korsningen vid Kyrkogatan, tills efter simhallen. Det skulle vara bra för gående och cyklister om den 30 km/h hastigheten skulle kunna :

- Börja redan på Bangårdsgatan vid korsningen med Mariagatan, då det finns ett övergångsställe mellan Mariagatan och Kyrkogatan (nära kommunens byggnad) där många bilar inte stannar och kan köra ganska fort. Det kan vara farligt för vuxna, men ännu mer för barn och ungdomar som ofta korsar här när de går eller cyklar mellan centrum och skolan.
- Fortsätta tills kyrkogården, eftersom det även finns en sporthall och en förskola efter rondellen Anneforsvägen/Brinellgatan.

Om den skyltade hastigheten sänks till 30 km/h på Anneforsvägen handlar det endast om sträckan mellan Kyrkogatan och Kolonigatan. Övriga prioriterade åtgärder som finns med i projektlistan handlar om att sänka hastigheten för biltrafiken och öka säkerheten för gångare och cyklister som färdas längs med och över Anneforsvägen. Under 2020 kommer korsningarna vid Kolonigatan, Grängsgatan och Tullgatan att byggas om, med bland annat säkra gång- och cykelpassager. Även busshållplatsen vid Tullgatan ska byggas om för att öka säkerheten. *Den prioriterade projektlistan uppdateras med ombyggnation av hållplats Tullgatan.*

Platsen för farthindret är en gång- och cykelpassage men trafikmiljön är inte helt tydlig idag. Att göra ett övergångsställe på platsen är inte aktuellt.

Jag önskar att ni gör det befintliga farthindret på Anneforsvägen till ett övergångsställe också. Det är många skolelever som går cyklar och går till både Runneryd- och Brinellskolan den vägen. I nuläget blir det gärna missförstånd mellan biltrafikanter och övriga trafikanter när det används som övergångsställe fast det inte är det. Jag skulle även vilja att cykelbanan på Espingsgatan skyltas upp från båda håll och att trottoarstenen tas bort när man korsar Kanalgatan.

Den prioriterade projektlistan uppdateras under bristkategori A med åtgärder för att förtydliga att där är en gång- och cykelpassage exempelvis fler pollare, ny målning och eventuellt förstärkt belysning.

Skytning och kantsten på Espinggatan kommer att ses över. Att se över skytning och målning på alla cykelbanor finns också med bland de övergripande åtgärderna i trafikstrategin.

Sträckan från trafikljusen vid Bangårdsgatan samt hela Anneforsvägen ner till rondellen vid Brinellgatan bör ses över för att dels få ner hastigheten bland bilister som ofta ligger långt över det tillåtna, oavsett tid på dygnet, men även säkra upp med trygga övergångsställen, då vägen används av många skolbarn som är på väg både till Norråsaskolan, men även till Runneryd och Brinell. Kanske med skyltar med varningsljus. Vidare bör sträckan köpmansgatan ner mot Brinellgatan ses över, då det inte finns någon säker gång /cykelövergång längs sträckan.

I prioriterade projektlistan i trafikstrategin finns ett antal åtgärder med som syftar till att sänka hastigheten för biltrafiken och öka säkerheten för gångare och cyklister som färdas längs med och över Anneforsvägen. Under 2020 kommer korsningarna vid Kolonigatan, Grängsgatan och Tullgatan att byggas om, med bland annat säkra gång- och cykelpassager. Även busshållplatsen vid Tullgatan ska byggas om för att öka säkerheten.

7. Allmänheten: Brist G - Storgatan

Kröken där järnvägsgatan korsar Storgatan, övergångsstället vid parkeringshuset Oxen, måste ses över innan det sker en olycka. Folk som kör från stationshållet har dåligt sikt och kör jättesnabbt, när man ska gå över med tex barnvagn så har de sett en för sent och bara gasar förbi.

2018-2019 byggdes Järnvägsgatan om och smalnades från korsningen med Storgatan och ner mot Resecentrum för att sänka hastigheten och underlätta för gående och cyklister. Visar det sig att åtgärderna inte har tillräcklig effekt kan det bli aktuellt med ytterligare åtgärder men det är inte prioriterat i dagsläget.

8. Allmänheten: H - City övrigt gång- och cykel

Busshållplatsen jämte hotellet på järnvägsgatan är anlagd mitt i en cykelbana. Sen vad har den lilla busshållplatsen för nytta när det funkar lika bra att släppa av och på passagerarna på den STORA ändamålsspecifika stationen jämte på andra sidan gatan? Ta bort den lilla busshållplatsen så blir cykelbanan bra där. Cykelbanan mellan Södra Allén och Brogatan på Handskerydsvägen/ Bandygatan behöver markeras ut tydligare med en mittlinje i trottoaren. Utöver skyltarna behöver bytas från gemensam gång/cykelbana till den andra skylten där gång och cykelbana är separerade. Anlägg en trottoar mellan stationen och Nässjö Toyhouse på järnvägsgatan. Trottoarens plats kan tas ifrån bilarna som ändå inte kommer vara på den gatan.

Synpunkten noteras och förs vidare till Jönköpings Länstrafik med förslag om att hållplatsen tas bort.

Skyltning och målning på sträckan ses över och åtgärdas vid behov.

En breddad gång- och cykelbana längs Järnvägsgatan färdigställdes 2019. På samma sida som Toy House finns inte utrymme för en trottoar.

Bilens dominans i centrum och dess förtur på stadens gator bör ifrågasättas. På gator med 30 km/h blandas cyklar med bilar och bussar. På sådana gator anses inte cyklar behöva några särskilda cykelbanor?

På trottoarerna förekommer ständiga hinder i form av barnvagnar, folk i klungor och rollatorer. Därför måste vi cyklister cykla på gatan. Sen har vi det faktum att en del cykelvägar bara tar slut. Är trött på att bli utskälld av bilister och fotgängare.

I arbetet med trafikstrategin har de brister som nämns kommit fram. Därför finns i trafikstrategin utpekade snabbspår för cykel i city: Mariagatan, Järnvägsgatan, Brogatan, Bangårdsgatan och Skolgatan. Längs dessa gator ska gång- och cykeltrafik vara separerad från varandra för att undvika konflikter mellan gång- och cykeltrafik. Övriga gator kallas för blandspår och där måste cyklister även fortsättningsvis samsas med bilar och ibland även med gående. Dock ska det även i blandspåren vara tydligt var man ska cykla. Bland de övergripande åtgärderna ingår att inventera och åtgärda brister längs snabbspår och blandspår för ökad tydlighet och framkomlighet för cyklister.

Bättre cykel väg förbi järnvägsstationen , trottoar och cykelväg även på andra sidan där det inte finns någon nu och ta tillbaka övergångsställena i stan för folk går där de var tidigare och det är ju inte så smart.

Den prioriterade projektlistan i trafikstrategin kompletteras med en ny gång- och cykelväg längs Järnvägsgatan mellan Postgatan och Esplanaden.

Ja till bättre cykelbanor och bättre tider med kollektivtrafiken. Det hade varit skönt att inte behöva korsa så mycket stora gator när man cyklar från Handskeryd till centrum. Även om jag förstår att kommunen inte kan göra broar och gångtunnlar så hade det varit bra om man slapp gå så mycket när man ska cykla.

I den prioriterade projektlistan finns en ny gång- och cykelväg från Handskeryd med. I projektlistan finns också åtgärder som förenklar för cyklister att ta sig över Brogatan och Sörängsvägen.

9. Allmänheten: Brist I - Framkomlighet buss

Inga synpunkter har inkommit som behandlar bristen

10. Allmänheten: Brist J - Huvudstråk för gång- och cykel utanför city

Jag saknar markering för cykelbanan utmed Mellangatan i Nässjö.

Bland de övergripande åtgärderna i trafikstrategin ingår att se över målning och skyltning på samtliga cykelbanor.

Lyse på gång och cykelvägen vid allén Ingsberg. Nu är lysen på ena sidan där vägen är med det lyser dåligt på själva gång- och cykelbanan. Ibland ser man inte grenar som ligger utvägen samt att det är så skumt så risken för överfall ökar, särskilt vid Ingsbergs herrgård.

Synpunkten tas med inför uppdateringen av samhällsbyggnadsavdelningens belyningsplan.

Trafiken på Gamlarpsvägen är väldigt intensiv. Den brukas som genomfartsled. Hastigheten de flesta bilar kör i är betydligt högre än de tillåtna 40 km/Tim. Hoppas att vägen är med i en planering.

I samband med byte av vatten- och avloppsledning kommer delar av Gamlarpsvägen att byggas om. En ny gång- och cykelpassage tillkommer, vilket bör minska hastigheten. Dialog sker kontinuerligt med Polismyndigheten.

Södra allén där kurvan kommer i anslutning till adela udde är under all kritik. Dold syn i kurva och bilister ofta i hög fart med oskyddade trafikanter på trottoar/cykelbana. Cykelbanan som har gjorts där får ofta användas för att klara av mötande trafik! Att det inte sker fler hemska olyckor därvid är ett rent under!! Hela södra allén behöver även kontrolleras för hög hastighet. Det lilla hindret som finns där är som en fis i rymden. Handskerydsvägen bör också få hjälp mot autobahn effekten!

Den prioriterade projektlistan uppdateras med en åtgärd för att förbättra trafiksäkerheten för cykel i kurvan.

En ny gång- och cykelväg längs med Handskerydsvägen/Isåsavägen finns med i den prioriterade projektlistan. Det innebär en avsmalning av bilvägen som förväntas sänka hastigheten. Dialog sker kontinuerligt med Polismyndigheten.

Cykel- och gångväg från Isåsa till till skogskyrkogården! Nu finns det flera barnfamiljer som inte vill gå till stan för att det är mycket trafik och många kör alldeles för snabbt på vägen.

Vägen mellan Isåsa och Södra vägen är en statlig väg och synpunkten framförs i kommunens dialog med Trafikverket. Isåsavägen från Södra vägen

Själv går vi dagligen till och från förskolan och ibland får vi gå ner i diket för att vissa kommer i så hög fart och inte håller ut. Vidare måste gångvägen på isåsavägen asfalteras om då den är i dåligt skick vilket gör att man hellre går på vägen.

och in mot centrum är däremot kommunal och ny gång- och cykelväg finns med i den prioriterade projektlistan i trafikstrategin.

Vidare bör sträckan köpmansgatan ner mot Brinellgatan ses över, då det inte finns någon säker gång /cykel-övergång längs sträckan.

Gång- och cykelövergång finns redan längs med Köpmansgatan ner mot Brinellgatan. Synpunkten behöver förtydligas för att kunna besvaras.

Jag börjar med att konstatera att jag tycker det är oerhört synd att man valt att peka ut ett huvudstråk för cyklister genom stadsparken. Jag hade mer än gärna sett att fotgängare haft en fredad zon och att det införts ett cykelförbud runt Ingsbergssjön och i stadsparken.

Den prioriterade projektlistan i trafikstrategin uppdateras med en åtgärd för att leda cykeltrafiken på Ingsbergstråket till Carl Petersons plats genom att bredda stråket genom Stadsparken. Det föreslagna snabbspåret längs Mariagatan förväntas också minska cykeltrafiken genom Stadsparken.

Som fotgängare lever man farligt i Nässjö centrum. Cyklister far fram överallt och ingenstans, oavsett om det handlar om en trottoar, en cykelväg eller gata. Ofta utan både lyse och ringklocka, mot färdriktning och i hög fart. Jag upplever dagligen situationer som kunnat leda till skada på mig eller min hund om jag inte varit uppmärksam. Med andra ord ägnas promenaden främst åt att spana efter cyklister. I takt med att utbudet av fordon (elcyklar, elsparkcykel etc) ökar misstänker jag att detta "problem" också kommer göra det. Därav min önskan om en fredad zon. En plats där jag kunnat gå i lugn och ro med min hund utan att behöva vara rädd för att någon ska cykla på oss. Uppdelningen mellan trottoar och cykelväg tycks otydlig för alla. Om jag förstått saken rätt är plattlagda ytor trottoar och asfalterade ytor cykelväg. (Målning saknas ofta och där den finns skulle den behöva bättras på.) Det verkar dock ingen leva/färdas efter och jag vet inte hur många gånger en cyklist swishat förbi precis framför näsan på mig då jag kliver ut på trottoaren genom min ytterdörr.

I arbetet med trafikstrategin har de brister som nämns blivit kända. Därför finns i trafikstrategin utpekade snabbspår för cykel i city. Längs dessa gator ska gång- och cykeltrafik vara separerade från varandra för att undvika konflikter mellan trafikslagen. Övriga gator kallas för blandspår och där måste cyklister även fortsättningsvis samsas med bilar och ibland även med gående. Dock ska det även i blandspåren vara tydligt var man ska cykla och inte cykla. Bland de övergripande åtgärderna ingår också att inventera och åtgärda brister i målning och skyltning av gång- och cykelvägar.

Den prioriterade projektlistan uppdateras med en översyn av cykeltrafikens plats på Rådhusgatan i anslutning till gångfartsområdet.

Önskan om en långsiktig plan för hur cykelvägsnätet kan byggas ut med egna sträckningar för att vara trevligare och snabbare. Cykelbarnorna kan då komma bort från bilvägarna och få färre övergångar där man behöver ta hänsyn till biltrafik samt inandas avgaser. I detta skulle

I de fall det är praktiskt och ekonomisk möjligt att bygga gång- och cykelvägar helt separerade från bilvägar görs det i Nässjö kommun, exempelvis vid byggande av nya bostadsområden.

med fördel en sträckning ingå där cykeltrafik är prioriterat färd sätt så att det inte behövde vara på bilväg eller i gånghastighet/samsas med fotgängare.

Espinggatan. Trottoar/cykelbana är halvfärdig, vad gäller? Är det cykelbana eller inte? Känns farligt att cykla med barn på vägen då det är bilar parkerade på båda sidor. Borde vara en prioriterad gata. Kan inte kosta alltför mycket att fixa en cykelbana. Gångbaban är ju tillräckligt bred för det.

Att bygga gång- och cykelväg längs Espinggatan finns med i den prioriterade projektlistan i trafikstrategin.

Lite komiskt att ni valt södra allén som bild för detta projekt då denna gång och cykelbana är som gjord för att snart bli en dödsolycka! X-antal gånger har grannar och bekanta varit nära att bli påkörda på cykelvägen då bilarna kör på den och detta i höga hastigheter !

Bilarna håller över lag väldigt höga hastigheter, och då bor jag ändå direkt efter hindret men detta stoppar inte

farten utan verkar snarare få endel att kolla hur fort de kan köra igenom det. Vi är många på gatan som är väldigt överens om att något måste ske men de äldre här har kämpat sedan 70- talet utan resultat. Vägen är precis tillräckligt bred för att mötas 2 bilar men då folk tror att det inte går så kör de på cykelvägen där det är många gående och cyklandes barn och vuxna. För att kunna känna oss säkra att använda cykelvägen skulle ni behöva bredda vägen eller åtminstone skilja vägen från cykelvägen med en stenkant.

Hela sträckan är farlig men kröken vid nergången till adela udde är extra farlig då bilarna ligger i alldeles för

höga hastigheter och av någon outgrundlig anledning alltid i mitten av vägen. Som ni kanske kan förstå är er rapport inte jätte lättläst för en vanlig lekman, så jag hoppas att denna vägen redan är med i er handlingsplan bara att jag missade det. Om annars ta er tiden att åk ut och kolla, vägen är farlig. Det minsta som behöver göras är att avgränsa cykelvägen från vägen !

/bekymrad boende med småbarn på södra allén.

Den prioriterade projektlistan uppdateras med en åtgärd för att förbättra trafiksäkerheten för cykel i kurvan.

11. Allmänheten: K - Bristande framkomlighet för cykel Forserum

Vi är många i Forserum som önskar farthinder på Lillsjövägen och Esplanadgatan så det blir säkrare för våra barn vid lekplatsen och idrottsplatsen eftersom det körs väldigt fort där!

Lillsjövägen vid Trollewi har under 2019 försetts med hastighetssänkande åtgärder. Tekniska serviceförvaltningen planerar att genomföra hastighetsmätningar på Lillsjövägen närmare centrum. Dialog sker kontinuerligt med Polismyndigheten.

12. Allmänheten: Kollektivtrafik, ej infrastruktur

Fler långtidsparkeringar kring stationen, många pendlar till Jönköping och parkeringsplatserna blir snabbt fulla vilket gör att många väljer bilen till jobbet istället för tåget.

Synpunkten tas med i arbetet med Nässjö kommuns parkeringsstrategi som pågår under 2020.

Kollektivtrafik till Solberga (och kransorter) under helger, alternativt tillåt användning av närtrafik för detta.

Jönköpings Länstrafik planerar att återuppta helgtrafiken till Solberga från och med hösten 2020.

Busresor som passar med tågen som ankommer från Jönköping samt senare bussresor, detta för att invånare ska kunna ta sig hem till kransorterna efter exempelvis bio eller restaurangbesök (håll Nässjö levande!).

Synpunkten förs vidare till Jönköpings Länstrafik som ansvarar för kollektivtrafikutbud och tidtabeller.

Sammanfattningsvis vill jag säga att Nässjö med kransorter är attraktiva orter för familjer då det är mycket enkelt att pendla till bla. Jönköping. Det är alltså inte bara Nässjö innerstad som är attraktivt. Få igång en fungerande kollektivtrafik och möjligheter att cykla in till centrum så att de mindre orterna får en chans att överleva. Småstäder, samhällen och byar är framtiden!

Kollektivtrafiken har jag bara nyttjat en gång när bilen gick sönder. Detta pga att jag finner den osäker, då mitt barn måste färdas i barnvagn och enda skyddet är ett band att fästa i vagnen., sen kör chauffören i 70km och skogen är full av älgar, vildsvin och rådjur och på vintern är det halt. Ett stort problem med alla landsvägsbussar.

Jönköpings Länstrafik meddelar att från och med juni 2020 kommer alla bussar i regionbusstrafiken (landsvägsbussar) att ha ett par platser med fasta bilbarnstolar så att mindre barn kan sitta säkert fastspända och i bakåtvänt läge. Nässjö kommun har inget inflytande över busstrafikens interiöra utformning.

Busstrafiken inom stadstrafiken. Linje 64 är "för lång" och täcker för stort geografiskt område, vid byte funkar inte detta eftersom denna buss nästan alltid är sen. Sen är det ju viktigt att man känner sig säker på bussarna. En buss

Synpunkten förs vidare till Jönköpings Länstrafik.

som måste hålla så hög hastighet så resenärer måste sitta och hålla sig i är ingen trygg kollektivtrafik.

Vill även passa på att tillägga att vägen Handskerydsvägen är otroligt trafikerad av bilar som kör för fort. Det hade det varit jätte skönt om kommunen kunde göra en satsning på att både förbättra kollektivtrafiken med lite fartsänkande hinder. Bilar kör gärna om andra bilar och bussar (!) på vägen. Jag blir rädd varje gång jag ser det hända när jag kommer cyklandes upp för vägen.
Tack för mig.

En ny gång- och cykelväg längs med Handskerydsvägen/Isåsavägen finns med i den prioriterade projektlistan i trafikstrategin. Det innebär en avsmalning av bilvägen och ombyggnation av busshållplatser vilket förväntas sänka hastigheten och öka säkerheten.

Mycket bra problembeskrivning i planen som jag många gånger kände igen mig i och som innehöll många bra förslag. Har dock ett par funderingar angående busstrafik, skolskjutsar samt annan trafik i kommunal regi. Det borde finnas skriftligt, som policy för personal, att all trafik som sker direkt eller indirekt på beställning av kommun ska föregå med mycket gott exempel. Att alltid följa hastighetsbegränsningarna skulle tydligt vara ett krav för att få köra i tjänst eller på uppdrag för kommunen. Att använda blinkers korrekt och placeras sig bra på vägen skulle inte heller skada... Jag ser ofta bilar från Nässjö kommun, NAV, hemtjänst, busstrafik och skolskjutsar (bussar och taxi) som kör snabbt, oansvarigt och stressat. Både när jag går och kör bil... Det känns alltid lite konstigt när man själv kör med farthållare satt på rätt hastighet bara för att få en buss som hetsigt ligger bara några meter bakom och tydligt visar att man kör för långsamt i deras tycke. Eller att se fordon med kommunvapen eller logotype som inte stannar och släpper över fotgängare. Bussar i vår linjetrafik kör ryckigt med många onödiga snabba accelerationer och hårda inbromsningar, förståligt med pressade tider och mycket trafik. Men det är dåligt, som ni så klart vet både med ökade utsläpp och ökat vägslitage som resultat vilket ger högre partikelhalter i vår luft. Ryckig körning är även jobbigt för oss passagerare när man har packning, matkassar som inte ska välta eller barn som man måste hålla i famnen. Kan bussar och t.ex. hemtjänstpersonal inte hinna i tid utan att tänja på trafiksäkerheten så bör man se till att de får resurser för att minska tidspressade schema.

Synpunkten framförs till berörda parter.

Om det ska öka med Kollektivtrafiken, tycker jag de ska dra ner på kostnaden och sänka priset för att åka buss. Om de gjorde det tror jag det blir fler som skulle utnyttja kollektivtrafiken.

Synpunkten framförs till Jönköpings Länstrafik som ansvarar för biljettpriserna.

Andelen bilresor till Nässjö stad från kransorter som helt saknar kollektivtrafik på helgerna lär knappast minska. Förväntas vi promenera 1,5 mil medan stadsborna tar bussen för att förflytta sig 1km?

Synpunkten noteras. Synpunkten förs vidare till Jönköpings Länstrafik. Nässjö kommun har en kontinuerlig dialog med länstrafiken om kollektivtrafikutbudet till/från kommunens mindre orter.

Hur kan ni säga att biltrafik en ska minska i stan när det är så dyrt o åka tex buss o det ska dessutom höjas i december??Tänker ni dela ut rabatter på busskort??

Synpunkten framförs till Jönköpings Länstrafik som ansvarar för biljettpriserna.

Bättre och fler buss-tider. Om man ska kunna åka buss till jobbet behövs tiderna gå oftare än 1 gång/timme samt börja gå tidigare än 09.00 som det är idag samt gå senare på kvällen, då många inom omsorgen slutar arbeta vid 21.

Synpunkten behöver förtydligas vilken sträcka det gäller för att kunna framföras till Jönköpings Länstrafik som ansvarar för utbud och tidtabeller.

Ha kollektivtrafik där man inte behöver byta buss för att komma till destinationer i Nässjö. För att t.ex. komma till lasarettet behöver man byta buss och det är inte alltid det funkar. Blir stressigt när man måste byta och sen om bussen är sen. Det gick betydligt snabbare att ta sig till lasarettet innan än vad det gör nu. Har en mamma som besöker lasarettet ofta och som är beroende av oss då bussen inte alltid fungerar med tider m.m. Hade vi varit i en större stad så förstår jag att man behöver byta men en liten stad som Nässjö?

Synpunkten framförs till Jönköpings Länstrafik som ansvarar för busstrafiken och hur turerna planeras.

Ja, det är bra om stadsbussarna håller tiderna bättre. Det är väl OK om bussen kommer någon minut sent om det är många passagerare som stiger av och på. Men som det är nu kan bussen ibland komma flera minuter före utsatt tid (linje 63), antagligen på grund av få passagerare och/eller lågfrekvent biltrafik. Bussföraren borde då som åtgärd kunna sänka farten eller göra längre uppehåll på hållplatserna.

Synpunkten förs vidare till Jönköpings Länstrafik som ansvarar för busstrafiken och hur turerna planeras.

Kollektivtrafiken måste uppdateras med el/vätgasbussar om det ska bli hållbart på sikt, samt en uppdatering av hållplatserna, gärna med informationsskyltar som uppdaterar i realtid.

Region- och stadsbusstrafiken som trafikerar Nässjö kommun kommer uteslutande att gå på biogas från och med sommaren 2020. Synpunkten om informationstavlor förs vidare till Jönköpings Länstrafik.

13. Allmänheten: L - Brister längs statlig väg

En trottoar hela Nässjövägen och Eksjövägen i Solberga vore väldigt lämpligt. Så man kan gå säkert på dessa. Just nu går barnen i skogen bakom husen för att slippa bli påkörda, det är omöjligt på vintern.

Både Nässjövägen och Eksjövägen är statliga vägar. Nässjö kommun har pågående dialog med Trafikverket om bättre säkerhet på de statliga vägarna.

Farthinder på samhällsvägen i fredriksdal och cykelbana till fredriksdal vore trevligt!

Samhällsvägen är en statlig väg. Nässjö kommun har pågående dialog med Trafikverket om bättre säkerhet på de statliga vägarna.

Cykelväg Anneberg-Nässjö via Solberga. Hastighetsdämpande åtgärd Eksjövägen i Solberga.

Behovet av gång- och cykelväg mellan Nässjö och Anneberg via Solberga lyfts fram i trafikstrategin. Kommunen har ingen rådighet över vägsträckan men framför behovet som ett underlag till regional transportplan och i dialogen med Trafikverket. Eksjövägen i Solberga är också statlig väg. Nässjö kommun har pågående dialog med Trafikverket om bättre säkerhet på de statliga vägarna.

Det behövs farthinder på genomfartsleden som passerar malmåkra äldreboende i Malmbäck. Hastigheten överstiger många gånger både 60 och 70km/h. Otryggt för alla, inte minst våra äldre som använder hjälpmedel som rollator och rullstol.

Genomfartsleden är en statlig väg som kommunen inte har någon rådighet över. Nässjö kommun har pågående dialog med Trafikverket om bättre säkerhet på de statliga vägarna.

En cykel väg från Nässjö till anneberg hade ju vart nått

Behovet av gång- och cykelväg mellan Nässjö och Anneberg via Solberga lyfts fram i trafikstrategin. Vägen är dock en statlig väg som kommunen inte har rådighet över. Nässjö kommun framför behovet som ett underlag till regional transportplan och i dialogen med Trafikverket.

Jag önskar exakt samma sak som förra gången vi fick lämna in synpunkter!

* En cykelväg från Nässjö till Solberga, vidare till Anneberg och därefter vidare från Anneberg till kommungränsen mot Eksjö kommun. Många barn, ungdomar och vuxna cyklar både från Anneberg till Nässjö och till badplatsen i Elmeshult (och till Eksjö för den delen). Bilisterna kör tokfort och det är bara en tidsfråga innan någon dör.

Vägsträckan är en statlig väg som kommunen inte har rådighet över. Nässjö kommun har pågående dialog med Trafikverket om bättre säkerhet på de statliga vägarna.

Jag skulle önska en cykelbana mellan Nässjö-Solberga-anneberg. Även cykelbana mellan Anneberg och badplatsen vid Elmeshult önskas.

Behovet av gång- och cykelväg mellan Nässjö och Fredriksdal lyfts fram i trafikstrategin. Vägen är dock en statlig väg som kommunen inte har rådighet över. Nässjö kommun framför behovet som ett underlag till regional transportplan och i dialogen med Trafikverket.

Jättebra att förslag om gång/cykelväg mellan Solberga och anneberg. Det är en otäck väg att cykla och

promenera på. Folk kör för fort och nära eller svänger ut på mötande sida vid skymd sikt när de kör förbi.

En cykel/gångväg behövs för att tryggt kunna ta sig från Solberga till biblioteket eller kiosken i anneberg med cykel istället för att välja bilen.

Behovet av gång- och cykelväg mellan Nässjö och Fredriksdal lyfts fram i trafikstrategin. Vägen är dock en statlig väg som kommunen inte har rådighet över. Nässjö kommun framför behovet som ett underlag till regional transportplan och i dialogen med Trafikverket.

Cykelväg mot Hultarp

Cykelväg till hultarp eller sänk hastighet till 40km/h

En cykelväg mellan Nässjö och Fredriksdal röstar jag på! Det är tung trafik och knappt någon väggren den sträckan.

Behovet av gång- och cykelväg mellan Nässjö och Fredriksdal lyfts fram i trafikstrategin. Vägen är dock en statlig väg som kommunen inte har rådighet över. Nässjö kommun framför behovet som ett underlag till regional transportplan och i dialogen med Trafikverket.

Cykelväg mellan Fredriksdal och Nässjö skulle vara en stor förbättring. Vägen är idag direkt olämplig att cykla på och det är en tidsfråga innan en olycka sker.

Håller med om att det behövs cykelbana dit (Fredriksdal), vi bor i Bäckafall & har skrivit detta som önskemål tidigare då barnen vill cykla till stan & det går mkt & tung trafik på den vägen.

Behovet av gång- och cykelväg mellan Nässjö och Fredriksdal lyfts fram i trafikstrategin. Vägen är dock en statlig väg som kommunen inte har rådighet över. Nässjö kommun framför behovet som ett underlag till regional transportplan och i dialogen med Trafikverket.

Vi är många som önskar cykelväg från skogsvallen & ut mot Fredriksdal... många barn som vill cykla till skolan & till aktiviteter men det är mycket & tung trafik som kör där så känns väldigt farligt i dagsläget!

Se svar ovan.

Cykelväg mellan Nässjö och Fredriksdal

Se svar ovan.

Cykelväg mellan Nässjö o Fredriksdal. Minst från skogsvallen till bodatippen. Eller Bäckafall

Se svar ovan.

där det finns naturreservat. Många cyklar där och det är mycket tung trafik.

Cykelväg mellan Nässjö och Fredriksdal. många som vill cykla till och från jobbet/skola men på grund av mycket tung trafik cyklar man med livet som insats idag. Fartdämpning i Fredriksdal.

Behovet av gång- och cykelväg mellan Nässjö och Fredriksdal lyfts fram i trafikstrategin. Vägen är dock en statlig väg som kommunen inte har rådighet över. Nässjö kommun framför behovet som ett underlag till regional transportplan och i dialogen med Trafikverket.

Cykelväg Fredriksdal - Nässjö!!!

Se svar ovan

Jag skulle gärna se en cykelväg mellan Fredriksdal och Nässjö!

Se svar ovan.

Farthinder genom Fredriksdal så lastbilar och andra inte kan hålla 70-90 rakt igenom precis utanför förskolan. Cykelväg mellan Fredriksdal och Nässjö'

Behovet av gång- och cykelväg mellan Nässjö och Fredriksdal lyfts fram i trafikstrategin. Vägen är dock en statlig väg som kommunen inte har rådighet över. Nässjö kommun framför behovet som ett underlag till regional transportplan och i dialogen med Trafikverket.

Gör en cykelväg längs med Fredrikdalsvägen från Fredriksdal till Skogsvallen. Den skulle jag och mina barn kunna använda ofta.

Se svar ovan.

GCväg mellan Fredriksdal och Skogsvallen. Anser att Nässjö kommun borde verka för att det byggs en GC väg mellan Fredriksdal och Nässjö. lämpligen att den ansluter vid "GML vägen" strax innan Skogsvallen från Fredriksdal räknat. En dragning skulle kunna vara parallellt med järnvägen för att undvika onödiga backar vid sidan av tanken att dra den bredvid länsvägen.

Behovet av gång- och cykelväg mellan Nässjö och Fredriksdal lyfts fram i trafikstrategin. Vägen är dock en statlig väg som kommunen inte har rådighet över. Nässjö kommun framför behovet som ett underlag till regional transportplan och i dialogen med Trafikverket.

Det hade varit toppen att kunna cykla eller gå till skolan istället för att sitta i en taxi i 45 min för att åka den lilla biten till Norråsa från Bäckafall med den gigantiska omvägen som något geni hittade på. Dessutom kan jag isåfall ta mig till skolan gratis och säkert på en cykelväg utan att riskera att bli påkörd av något fyllor som det är idag. Det skulle ju också betyda att jag kan ta mig in till vänner och göra något socialt istället för att sitta vid datorn eller mobilen för att få någon som helst kontakt med världen utanför skogen. Jag tror också att de som blir mest påverkade av att få en cykelväg mellan Fredriksdal och Nässjö är ungdomar och barn som går i skolan eftersom nästan alla vuxna har bilar. Barnen och ungdomarna

Behovet av gång- och cykelväg mellan Nässjö och Fredriksdal lyfts fram i trafikstrategin. Vägen är dock en statlig väg som kommunen inte har rådighet över. Nässjö kommun framför behovet som

är för unga för att kunna veta om hur samhället och saker fungerar (som att ens hitta denna sidan hade varit en stor utmaning utan en vuxen till hjälp)

ett underlag till regional transportplan och i dialogen med Trafikverket.

Cykelväg mot Fredriksdal. Iaf fram till bodatippen. Eller till bäckafall för väldigt många cyklar runt spexhultsjön. Och även till naturreservatet. Mot bodatippen är det väldigt mycket och tung trafik. Så det är bara en tidsfråga innan en olycka sker där. Och det är väl ca 30 barn i Boda/bäckafall/dynefall/skieryd. Flera cyklar redan till Nässjö från Fredriksdal.

Behovet av gång- och cykelväg mellan Nässjö och Fredriksdal lyfts fram i trafikstrategin. Vägen är dock en statlig väg som kommunen inte har rådighet över. Nässjö kommun framför behovet som ett underlag till regional transportplan och i dialogen med Trafikverket.

För att kunna ställa om till ett mer hållbart samhälle så krävs det ju att vi vågar satsa och visa att vi verkligen menar allvar med det. I en storstad som Köpenhamn är det självklart att ta cykeln, men inte i lilla Nässjö... Det behöver vi ändra på. En förutsättning är förstås att man kan ta sig fram på ett säkert och snabbt sätt. Inte ens jag som vuxen ger mig ut och cyklar på vägen mellan Nässjö och Fredriksdal - för där finns det emellanåt ingen vägren att ta vägen på när sopbilar och andra lastbilar ska mötas! Däremot har jag cyklat ett antal gånger på den gamla vägen mellan Nässjö och Forserum. Jag som vuxen har däremot en valmöjlighet och kan ta bilen istället. Den valmöjligheten har inte barn och ungdomar. Det är ju också rätt märkligt att om är man under 18 år så har man inte samma rättigheter som andra att kunna ta sig någonstans om man t.ex. bor på landet. Rent avståndsmässigt skulle de mycket väl kunna ta sig in till Nässjö, men är hindrade av barriärer som vägar och obefintliga cykelbanor. Varför satsar man inte lika mycket på alla i samhället, så att alla kan få samma möjligheter till transportvägar oavsett ålder? Varför är det inte självklart att det alltid ska ingå att bygga en cykelväg när man bygger en väg för bilar. Ja, det har blivit mycket bättre, även om man är långt ifrån den 50- och 60-talsplanering som fanns i den kommun som jag växte upp i där bilarna fick stanna utanför bostadsområdena så att man fick en säker och lugn livsmiljö för människorna som bodde där och säkra cykelbanor från storskogen ända in till centrum helt skilt från farlig biltrafik. Hela Stockholm lär förresten vara uppbyggt/planerat med gröna kilar som går in mot centrum från kranskommunerna och där finns också ofta cykelbanor

Behovet av gång- och cykelväg mellan Nässjö och Fredriksdal lyfts fram i trafikstrategin. Vägen är dock en statlig väg som kommunen inte har rådighet över. Nässjö kommun framför behovet som ett underlag till regional transportplan och i dialogen med Trafikverket.

att ta sig fram på, men tyvärr verkar de tankegångarna man hade redan på den tiden ha fallit i glömska idag.

Jag skulle vilja ha en gång och cykel väg till Åkersskolan från Fredriksdal så att man inte har risk att bli påkörd av en fart dåre på 80 vägen som jag inte ens får gå eller cykla på just nu. Istället för att åka med Nässjö Taxi som tar en rejäl omväg från Åkersskolan på 45 min på som vanligt vis tar 8 min till skolan som någon smart person tyckte var "bra". Då kan man även gå eller cykla till sina aktiviteter istället för att vara inlåst i en by från världen utanför. Så när jag blir gammal och inte kan köra bil längre sitter jag väll fast ensam i en by i en liten stuga med 11 katter som sällskap samtidigt som jag är omringad av en stor skog med grannar som bara är där på sommaren...

Vi har lämnat in förslag många gånger men inget har hänt för att ordna gång/ cykelväg från Nyholm till Bodafors, trafiken har ökat liksom olyckor på denna sträcka. Nu är det dags att kommunen samverkar med Trafikverket och iordningställa denna sträcka för samhället så att våra barn/ unga/ gamla kan ta sig säkert upp till Bodafors skolor, arbeten och kollektivtrafiken Uppmuntra rörelse och ordna säkra skolvägar. Härifrån är du inte berättigad till skolskjuts. Ibland sägs det att det är glesbygd och ibland tätbebyggt område beroende hur frågor ställts. Belysning och säkra gång/cykelvägar är det vi efterfrågar efter dagens förändrade tunga trafik. Nu är det vår tur att kunna knyta samman Nyholmsberg och Hälsorundan.

Cykelväg mellan Bodafors och Nässjö. Väldigt många som cyklar där och bilarna kör fort.

Utveckla möjligheter för cykelpendling mellan Bodafors och Nässjö. Cykling är på fram-marsch och allt flercyklar denna sträcka. Goda cykelpendlingsmöjligheter är viktigt ur attraktivitetssynpunkt. En kommun där detta främjas känns helt rätt i tiden både vad det gäller miljö och hälsa. På vägen går mycket trafik och pendlingen är stor. Kollektivtrafiken är begränsad och cyklingen känns bitvis riskfylld på grund av mycket trafik och dålig sikt för bilister och cyklister.

Behovet av gång- och cykelväg mellan Nässjö och Fredriksdal lyfts fram i trafikstrategin. Vägen är dock en statlig väg som kommunen inte har rådighet över. Nässjö kommun framför behovet som ett underlag till regional transportplan och i dialogen med Trafikverket.

Vägen mellan Nässjö och Bodafors är en statlig väg som kommunen inte har rådighet över. Behovet av gång- och cykelväg längs sträckan finns med i trafikstrategin och Nässjö kommun framför behovet som ett underlag till regional transportplan och i dialogen med Trafikverket.

Vägen är en statlig väg som kommunen inte har rådighet över. Synpunkten gällande hastigheten på sträckan framförs till Trafikverket.

Vägen är en statlig väg som kommunen inte har rådighet över. Synpunkten gällande hastigheten på sträckan framförs till Trafikverket.

Jag bor i Esperyd där hastigheten är alldeles för hög, 80 km och det är det ingen bilist som håller, det går mycket fortare än så. Med tanke på barn i området, äldre, djur, busshållplatser samt utfarter bör det vara 40, max 60 km/h för allas säkerhet och trivsel!

Vägen är en statlig väg som kommunen inte har rådighet över. Synpunkten gällande hastigheten på sträckan framförs till Trafikverket.

Hastigheten genom Esperyd är alldeles för hög, och folk kör som dårar. Med tanke på barn, djur, äldre samt utfarter bör den sänkas ordentligt för allas säkerhet och trivsel!

Vägen är en statlig väg som kommunen inte har rådighet över. Synpunkten gällande hastigheten på sträckan framförs till Trafikverket.

Hastighetssänkande åtgärder krävs i Ormaryd. Ormaryds samhälle växer och det blir fler och fler barn i samhället. Hastighetsgränsen 40km/h hålls sällan. Ofta är det tung trafik som kör väldigt fort genom samhället. Vi är flera som varit i kontakt med både kommunen och Trafikverket men ingen tar frågan på allvar. Det är dags att något görs nu, innan någon blir allvarligt skadad!

Vägen är en statlig väg som kommunen inte har rådighet över. Synpunkten gällande hastigheten på sträckan framförs till Trafikverket.

Beläggningen av såväl vägar och trottoarer måste åtgärdas i Ormaryd. Trädgårdarna växer nu långt ut på trottoarerna och det finns ingen chans för fastighetsägarna att mota ogräset eftersom det på flera ställen nu helt saknas beläggning. Detta gäller såväl Nässjö Kommuns som Trafikverkets vägar/gator.

Vägen genom Ormaryd, som är en statlig väg, fick ny beläggning sommaren 2019. De kommunala vägarna ingår i kommunens asfaltsprogram.

Vi skulle vilja ha en gång och cykelväg från forserum mot nässjö, gamla vägen. Många cyklar och går denna väg till lättarp och boarp men är totalt livsfarligt, vägen är kurvig och smal.

Gamla vägen mellan Forserum och Nässjö är en statlig väg som kommunen inte har rådighet över. Behovet av en gång- och cykelväg mellan Forserum och Nässjö beskrivs i trafikstrategin, sträckan är också utpekad i den regionala transportplanen. Region Jönköpings län har inte beslutat än om sträckan är prioriterad.

Cykelbana igenom stensjön upp vore inte fel

Vägen genom Stensjön är en statlig väg som kommunen inte har rådighet över. Trafiksäkerhetsbristerna för gående och cyklister är väl kända och finns med i trafikstrategin. Bristerna framförs i kommunens dialog med Trafikverket.

Vilket jävla skämt! Som vanligt anser ni att Nässjö kommun är Nässjö stad! Om ni på allvar vill minska biltrafiken bygger ni cykelväg mellan Nässjö och alla kransorter! Det har tagits upp hur många gånger som helst under minst 15 års tid nu. Varför ska jag betala skatt när medlen bara går till staden?! Vi var många i

Vägarna mellan Nässjö och kransorterna är statliga vägar som kommunen inte har rådighet över. Behovet av gång- och cykelvägar längs de statliga vägarna lyfts fram i trafikstrategin och framförs i

kransorterna som lämnade in synpunkter i vilka ni skiter högakttningsfullt och endast lämnar en mindre notis om och även prioriterar bort. Så besviken på ert ständiga agerande. Ni måste börja prioritera om!

dialogen med Trafikverket och som ett underlag till regional transportplan.

Cykelväg hela vägen ut till Solberga och vidare till Anneberg, förslagsvis rakt genom skog alternativt närmsta vägen.

Avsaknaden av gång- och cykelväg Nässjö – Solberga – Anneberg finns med i trafikstrategin som en känd brist. Vägsträckan är statlig, därför framförs behovet i samband med kommunens dialog med Trafikverket.

14. Allmänheten: Övriga synpunkter

Korsningen Queckfeldts gatan/Handske-rydsvägen/Isåsavägen är svår att få uppsikt över när man kommer från Queckfeldts gatan, känns emellanåt mycket farlig.

Synpunkten noteras. Korsningen har stopplikt på grund av dålig sikt.

Gör om nordligaste delen av Queckfeldts gatan (mellan Ingsbergsgatan och Espingegatan med infart från Ingsbergsgatan) till återvändsgränd. Väldigt många bilister använder denna gata som genväg trots genomfartsförbud.

Busslinje 64 kör den sträckan, därför kan gatan inte göras till en återvändsgränd. Den behöver också användas av boende i området från båda håll. Gatan är i dåligt skick och ska asfalteras de kommande åren. I samband med åtgärderna ska sträckan utredas.

Ett förslag till mål är: "Genom förändringar i vägnätet minimera tung trafik i anslutning till villor samt att vägen skall uppmuntra till att inte överskrida angiven hastighet" Bor just nu vid industrigatan som används som genomfart för tung trafik eftersom dom tycker sörängsvägen är för långsam och för de som har bråttom i övrigt. Av 100 bilar så håller sig inte ens 10 på eller under 40km/h. Så fort det blir snö eller halt så sladdas det för fullt på den gatan dagar, mornar, kvällar och även nätter. Jag gissar att det inte är enda gatan i stan som upplever den typen av trafik.

I trafikstrategin finns ställningstagande om att säkerhet och trygghet prioriteras för samtliga trafikslag med fokus på gående, cyklister och kollektivtrafik. Det innebär att gatumiljön utformas i så stor uträkning som möjlig för att dämpa bilarnas hastighet. De sträckor där hastighetsdämpande åtgärder är som mest aktuella, finns med som prioriterade åtgärder i trafikstrategin. I samband med ombyggnation av vägar och gator av andra orsaker, till exempel byte av vatten och avlopp, görs också åtgärder för ökad trafiksäkerhet. Detta är fallet med Industrigatan som byggs om under 2020 och då kommer att smalnas av.

Önskar farthinder vid Queckfeldts gatan (vid gamla folketspark) där det körs extremt fort

De sträckor där hastighetsdämpande åtgärder är som mest aktuellt finns med som prioriterade åtgärder i trafikstrategin. På Queckfeldts gatan finns inga prioriterade åtgärder med i trafikstrategin. Dialog sker kontinuerligt med Polismyndigheten.

För att få ner utsläppen i staden och öka säkerheten. Bygg färdigt vägen från kvarntorpsrondellen till

sörängsrondellen många pendlare slipper åka genom staden samt lastbilar kan köra runt. Totalt förbjud lastbilar/bussar över 15m. Arbeta med polisen trafikverket sätt böter och tvinga dem.

Istället för farthindersgupp så bygg farthindermodell skogsvägen fast krokigare Solberga infarten Stensjön

avsmalningen. Gul färgat gatljus vid övergångsställen syns bättre vid regn dimma snö .

Den planerade vägsträckan mellan Kvarntorpsrondellen till Sörängsrondellen, Södra vägen, började byggas 2019. Hela sträckan beräknas vara klar 2027.

På sträckan från Sörängsrondellen till Skogsvallsrondellen är det idag förbud mot fordon som är längre än 15 meter.

I trafikstrategin finns riktlinjer om vilken typ av fartdämpande åtgärder som bör användas: avsmalningar, avvikande beläggning och färg, upphöjda sektioner och grönstruktur etc. Solida gupp bör inte användas.

Det borde definitivt komma upp ett farthinder/gupp som kräver att man måste sänka farten på Sjöbergsvägen förbi Målens fotbollsplan. Jag och min familj bor i Målen och ser/möter dagligen bilar och stadsbussar där som kör i 60-70km/h och mer. Vi har själva flera gånger fått höja handen för att få dem att sakta ner när vi ska gå över övergångsstället, då de kör alldeles för fort för att reflektera över att någon vill komma över. Och på en sådan gata alldeles intill en fotbollsplan som ofta är fylld av barn som spelar både på sin fritid och utsatt träningstid ska inte behöva vistas bredvid och korsa en väg där bilister och bussar kör så fort. Det krävs något som gör att de saktar ner innan det händer en olycka! Vi är flera boende i Målen som tänkt på detta!

Synpunkten om att hastigheten är för hög vid övergångsställen på Sjöbergsvägen noteras och möjligheterna att genomföra hastighetsdämpande åtgärder undersöks. Synpunkten hänvisas till Jönköpings Länstrafik.

Hejsan, Vet inte om detta är rätt ställe.

Men när man gör cykelvägar så måste körbanan "bara" vara av asfalt. Går inte blanda in en massa kantstenar. Det skramlar till i cyklarna så man tror att man ska köra omkull. Ta sörängsvägen till exempel. I varje korsning så ligger det en kantsten man ska köra över. Jätte irriterande & jobbigt. Tänk på detta!!! Andra tips är ju: Röd asfalt. Eller fina linjer & cykel symboler på asfalten.

Synpunkten noteras. I trafikstrategins övergripande åtgärder ingår att inventera och åtgärda brister längs de utpekade cykelstråken, exempelvis längs Sörängsvägen, för att göra det enklare och säkrare att cykla i Nässjö.

Separera samtliga gång och cykel bannor i från varandra. Tidliga separationer mellan gående och cyklister i stats kärnan. Alla går överallt och alla cyklar överallt, bra men inte hållbart i längden.

Rätta till fel placeringen på parkeringar på Rådhusgatan. Förbättra övergångställen. Dåliga överallt egentligen.

I arbetet med trafikstrategin har de brister som nämns kommit fram. Därför finns i trafikstrategin utpekade snabbspår för cykel i city: Mariagatan, Järnvägsgatan, Brogatan, Bangårdsgatan och Skolgatan. Längs dessa gator ska gång- och cykeltrafik vara separerad från varandra för att undvika konflikter mellan gång- och cykeltrafik. Övriga gator kallas för blandspår och där måste cyklister även

fortsättningsvis samsas med bilar och ibland även med gående. Dock ska det även i blandspåren vara tydligt var man ska cykla. Bland de övergripande åtgärderna ingår att inventera och åtgärda brister längs snabbspår och blandspår för ökad tydlighet och framkomlighet för cyklister.

Att utreda vilka lämpliga åtgärder som bör genomföras på Rådhusgatan finns med i den prioriterade projektlistan i trafikstrategin.

Ta bort cykelvägarna och bredda gatorna för bilarna!! Folk som cyklar cyklar på gatan ändå ju.. bilarna är framtiden cyklar är medeltiden!

Synpunkten noteras.

- Bättre gator, både trottoar och bilvägar. Flera bilvägar i stan är söndriga och det är svårt att köra t.ex vid hemmakväll.
-Farthinder på brinellgatan och Långgatan, en del kör som dårar. Tidsfråga innan ett barn blir påkörd där.

I den prioriterade projektlistan finns en åtgärd om att bygga en cykelpassage i korsningen Brinellgatan – Långgatan som förväntas bidra till att dämpa biltrafikens hastighet. Dialog sker kontinuerligt med Polismyndigheten.

Den prioriterade projektlistan uppdateras med åtgärder för sänkt hastighet vid Brinellskolan.

Införa parkeringsförbud mellan amigo och Centralgatan. Dagligen parkerar folk så de står och blockerar trottoaren och tvingar oss gående att gå ut i gatan både med och utan barnvagn.

Synpunkten noteras och tas med i arbetet med en ny parkeringsstrategi för Nässjö kommun.

Hela Industrigatan används som tävlingsbana på kvällar/nätter . Korsningen Skogsvägen/Industrigatan har tidigare skördat liv Nåt måste göras!

Den prioriterade projektlistan kompletteras med en säker gång- och cykelpassage över Industrigatan i höjd med Nyhemsskolan. En säker passage över Södra Skogsvägen byggs i samband med ny gång- och cykelväg på Industrigatan som planeras byggas under år 2020. Dessa åtgärder förväntas sänka hastigheten på sträckan. Dialog sker kontinuerligt med Polismyndigheten.

Det skulle behövas vara stopplik på Långgatan, där gatan korsar med Runnerydsgatan. Väjningsplikt är tydligen inte tillräckligt då många bilar inte ens saktar ned trots att det är skyltat och skymd sikt. När jag bodde där hörde man tutande varje dag och har väl inträffat ett antal krockar.

Synpunkten förs vidare till samhällsplaneringskontoret som utövar tillsyn på träd och buskar som skymmer sikten för trafikanter.

70 farthinder på Södra Koltorpsgatan, snart ställer jag ut egna så som folk och få kör!

Tekniska serviceförvaltningen tillhandahåller blomlådor för medborgarna att placera ut för att dämpa farten. Tillstånd krävs och finns att ansöka hos tekniska serviceförvaltningen. Läs mer på nassjo.se.

Jag och många med mig önskar en förbättring på sträckan mellan viadukten ut mot Norrboda och fram till avfarten mot Jönköping, där är hastigheten allt för hög från båda håll så övergångsstället i Norrboda rondellen är helt livsfarlig, jag har själv varit i direkt livsfara ett tjugotal gånger och där är överfarten för alla skolbarn och det vore förödande om det ska behöva hända en olycka. Så jag skulle önska fartkameror både strax efter bron och en efter avfarten från Jönköping in mot Nässjö så första infarten mot Norrboda och in mot industriområdet blir lugnare, måste bli ett samarbete mellan Nässjö kommun och trafikverket.

Åtgärder för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter vid Norrboda cirkulationsplats finns med i den prioriterade projektlistan.

Markera företräde och eller varningsskylt vid utfart från industriområdet mot väg bakom Cirkel K. Många tillbud ang högerregeln.

Synpunkten noteras. I samband med byggandet av Södra vägen kommer koringen att göras om till en cirkulationsplats.

Farthinder på slån bärsvägen längre ner än det som redan finns. Till och med bussen kör som fasen. 4 villakvarter som angränsar till slån bärsvägen och mycket barn. En vacker dag kommer något fruktansvärt hända.

Tekniska serviceförvaltningen tillhandahåller blomlådor för medborgarna att placera ut för att dämpa farten. Tillstånd krävs och finns att ansöka hos tekniska serviceförvaltningen. Läs mer på nassjo.se.

För utvidgning av cykeltrafik, ta en titt på Östersund som skräckexempel. Smalna inte av vägar till förmån för cykelbanor, det skapar bara en mycket osäkrare trafiksituation för alla inblandade.

Synpunkten noteras.

Vid utveckling av stadskärnan får inte en markant minskning av antalet parkeringsplatser ske. Det är redan i dagsläget svårt att hitta parkering under vissa timmar av dygnet och även om siktet är att minska biltrafiken så kommer den istället mest troligt öka i takt med adoptionen av elbilar. Tänk även på situationen med laddstolpar, försök gärna även övertala Tesla att sätta in några superchargers nära centrum.

Synpunkterna om parkering tas med till arbetet med Nässjö kommuns parkeringsstrategi. Parkeringsstrategin ska också innehålla en plan för laddning av elfordon.

Utveckla en kärna på andra sidan spåren? Knyt ihop staden med ännu en kärna på andra sidan tågstationen. Återta marken vid postnord/securitas, riv och expandera. Höghus och

Arbetet med att utveckla en ny stadsdel, Västra staden, väster om järnvägsstationen pågår. Läs mer om projektet på kommunens webbplats www.nassjo.se.

företagslokaler med inriktning upscale. Utveckla stationen för att bli en knytpunkt mellan stadsdelarna.

När det gäller Sturegatan från Gamlarpsvägen och fram till Brinellgatan vill jag lämna synpunkter till förbättringar i avseende trafiksäkerhet och boendemiljö.

Denna gatsträckning av Sturegatan är dels huvudled och enligt min bedömning även starkt trafikerad.

Den är färdväg för många till bland annat Brinellskolan och Runnerydsskolan samt Runneryds bostadsområde. Det går även en hel del tung trafik på den.

Tyvärr färdas också trafiken på den i relativt stor omfattning i högre hastighet än de lagstadgade 40 km.

En del med hastigheter närmare 3 siffriga tal. Det gäller även den tunga trafiken och framförallt kollektivtrafiken. Vi som bor här har tillbud här med jämna mellanrum när vi skall in och ut från våra hus.

Och glädjande för området så ökar nu barnfamiljerna i området men då följaktligen även riskerna för att barnen kan komma till skada. Vi har heller ingenstans att parkera på gatan trots att den är en av de bredaste i kommunen. Där emot är det uppenbarligen tillåtet att parkera sina bilar på trottoaren om man bor på udda nummer på gatan. Jag föreslår därför att man gör en avsmalning av gatan eventuellt kombinerat med ett farthinder. Avsmalningen görs lämpligen direkt efter korsningen Sturegatan Egnahemsgatan riktning österut på jämnt gatunummer och man kan då även med fördel ge möjlighet till parkering fram till Duckersgatan. Det hade också varit lämpligt att få till en fartdämpande åtgärd innan Sturegatan kommer fram till

Runnerydsgatan även detta då i riktning österut.

Om det finns intresse för att höra mer i avseende detta förslag så kontakta mig så ställer jag gärna upp på det.

Den prioriterade projektlistan kompletteras med en gång- och cykelväg utmed Sturegatan. Det innebär att gatan kommer smalnats av för att göra plats för gång- och cykelväg vilket bör leda till lägre hastigheter. Dialog sker kontinuerligt med Polismyndigheten.

Eftersom Sturegatan är en huvudled innebär det att det inte är tillåtet att parkera på gatan eller trottoaren.

Farthinder på BRINELLGATAN från brinellskolan ner till sjön. (många) och på Långgatan från erkabovägen till brinellgatan,,,

På Långgatan mellan Brinellgatan och Erkabovägen är hastighetsdämpande åtgärder inte prioriterade i trafikstrategin. *Den prioriterade projektlistan kompletteras med hastighetsdämpande åtgärder utmed Brinellgatan.* I projektlistan finns en åtgärd om att

bygga en säker gång- och cykelpassage i korsningen Brinellgatan/Trädgårdsgatan, vilket också förväntas dämpa hastigheten på Brinellgatan. Dialog sker kontinuerligt med Polismyndigheten.

Vid vissa platser genar gång- och cykel-trafikanter över gräsmattor istället för att följa gång/cykel-bana. Gör något åt denna problematik. (Exempelvis vid Pingstkyrkan, finns ett och annat ställe där detta sker) Detta borde vara något att se över. Det borde vara bättre om det finns skötta gräsmattor på dessa ställen som binder föroreningar. Det borde utredas vad som är anledningen bakom detta.

Synpunkten noteras.

Fart hinder på Ambjörnsgratan den används alldeles för mycket som genomfart fast det inte är det!

I och med öppnandet av Vattenverksgatan för genomfartstrafik har genomfartstrafiken på Ambjörnsgratan minskat.

Rusta upp bron över järnvägen på Spexhultsvägen (Från handskeryd på väg mot Bodafors) för att säkra dess framtida överlevnad.

Ryktet säger att bron ska rivas men det skulle kanalisera ytterligare trafik genom den redan högt trafikerade Brogatan genom centrum och öka restiden med 62% (från 15 min till Bodafors jämfört med 24 min om man åker genom centrum) för alla som pendlar till och från Handskeryd mot Bodafors/Vrigstad/Säv-sjö/Södergårdens industriområde och till viss del mot Malmbäck. Skulle bron försvinna skulle det innebära mer stillastående trafik i pendlingstid i centrum och en betydlig allmän ökning av antal fordon som måste passera genom centrum för att ta sig ut i ovannämnda riktning vilket är helt tvärtom mot vad trafikplanen säger. Att skapa flera alternativa vägar i utkanterna av Nässjö tror jag är helt rätt.

Spexhultsbron kommer att rivas i och med byggandet av Södra vägen mellan Kvarntorpsrondellen och Isåsavägen. Bron är idag i så dåligt skick att den inte längre kan användas för bil eller gång- och cykeltrafik. Bron ska stängas i samband med att andra etappen av Södra vägen är färdigställd år 2021. Byggandet av Södra vägen syftar till att minska biltrafiken genom centrum/Brogatan.

Måste få ner hastigheten på södra allén, en "väghinder" chikan räcker ej. Genom chikanen känns det ibland som de ska göra nån typ av hastighetsrekord igenom, istället för att sänka hastigheten=(.Hastigheten är i snitt 65-70km. Bor så mkt barnfamiljer och är så mkt trafikanter ute på den sträckan dagligen m både barn och hundar. Bilarna visar ingen hänsyn utan blåser på!! Vintertid är väglaget extra halt och de som ej har koll är farligt ute. Vägbulor? Måste en olycka ske innan något görs???

Den prioriterade projektlistan kompletteras med hastighetsdämpande åtgärder utmed Södra allén.

Dialog sker kontinuerligt med Polismyndigheten. I väntan på åtgärder kan blomlådor fungera som hastighetsdämpande åtgärd. Tekniska serviceförvaltningen tillhandahåller blomlådor att placera ut för medborgarna för att dämpa farten. Tillstånd krävs och finns att ansöka hos tekniska serviceförvaltningen. Läs mer på nassjo.se.