

Tekniska Serviceförvaltningen

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

Sammanställda synpunkter från organisationer

Remiss Trafikplan för Nässjö kommun 2020-2023

Bakgrund och ärendehantering

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. Remissen skickades ut till politiska partier som är representerade i fullmäktige, kultur- och fritidsnämnden, socialnämnden, samhällsplaneringsnämnden, barn- och utbildningsnämnden, Nässjö Affärsverk AB, kommunala pensionärsrådet, kommunala funktionshinderrådet, Räddningstjänsten, samtliga samhällsföreningar och byalag, Trafikverket, Polisen och Region Jönköpings län inklusive länstrafiken. Remissversionen fanns också tillgänglig på nassjo.se med möjlighet för allmänheten att lämna synpunkter där och på kommunens Facebook-sida.

Efter remisstiden har dokumentet bytt namn till ”Trafikstrategi för Nässjö kommun 2020-2023”. Därför används ordet trafikstrategi om dokumentet i svaren nedan.

I den här sammanställningen är inte allmänhetens synpunkter med, de finns i ett separat dokument.

Yttranden med synpunkter

Kommentar

Justering och komplettering av trafikstrategin redovisas med kursiv stil.

1. Trafikverket

Trafikverket är positiva till inriktning i trafikplanen med stort fokus på hållbara transporter med gång, cykel och kollektivtrafik. Det är även positivt att trafiksäkerheten genomsyrar trafikplanen. Trafikverket har genom regeringsuppdraget nystart nollvision intensifierat arbetet med trafiksäkerhet. Det innebär bland annat att vi i tidig dialog med kommuner vill lyfta trafiksäkerheten även i den kommunala planeringen, till exempel i arbetet med framtagandet av trafikplaner, översiktsplaner och detaljplaner. Detta gäller så väl kommunalt vägghållarskap som i de fall den kommunala planeringen påverkar statlig infrastruktur.

Övergripande mål

De fem målen i trafikplanen pekar ut en riktning men är vagt formulerade vilket medför att det är svårt att avgöra ambitionsnivån. Ett mål med en viss procentuell ökning av andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik visar en tydligare ambitionsnivå än ett mål om att andelen inte ska minska. Uppföljning av mål 2 och 3 planeras endast att ske på genomförda åtgärder och tar inte hänsyn till brister på befintlig infrastruktur. Därmed har utvärderingen dålig relation till målet som inkluderar även befintlig infrastruktur.

Trafikverket anser att trafikplanen bör fastslå ett generellt förhållningssätt att man även i den fysiska planeringen prioriterar gång-, cykel- och kollektivtrafik på samma sätt som i trafikplaneringen. Att en transportsnål planering är en grund för översiktsplanering, och detaljplan för att på långt sikt arbeta för att skapa bättre förutsättningar för ett hållbart transportsystem.

Åtgärder

Det är bra att det finns en åtgärdslista med åtgärder av olika karaktär och olika tidshorisont för att få en kontinuerlig framdrift i genomförandet och för att vara förberedda för framtida ansökningar av statlig medfinans.

Anledningen till att mål 1 är formulerat på detta sätt är på grund av att det i dagsläget inte finns något nollvärde. Detta har tagits fram under 2019. När Trafikstrategin revideras kommer mål 1 uppdateras med procentuella värden för ökning respektive minskning.

Åtgärderna utgår från befintliga brister i dagens infrastruktur. Hänvisning görs till bristkartläggning där metoden för insamling av brister och prioritering utifrån målen beskrivs.

Synpunkten är viktig för det fortsatta arbetet med den fysiska planeringen. Synpunkten skickas vidare till Samhällsplaneringskontoret som är i arbete med en ny kommunövergripande översiktsplan där synpunkten är mer relevant.

Prioritering av gång- och cykelåtgärder utmed statliga vägar görs av region Jönköpings län. Det är bra att kommunen i trafikplanen pekar ut de brister som är högst prioriterade för Nässjö kommun och spelar in detta till regionen inför kommande arbete med framtagande av en ny regional transportplan så att regionen i denna kan prioritera åtgärder där kommunen ser stor nytta och som har stark kommunal förankring.

Effektbedömning

Det saknas en bedömning av förväntad effekt av föreslagna åtgärder utöver bedömning av teknisk genomförbarhet, kostnad och tidshorisont. Bedöms åtgärderna som listas i trafikplanen vara tillräckliga för att vända den trend av ökande biltrafik som går tvärt emot målbilden om en minskad biltrafik eller kommer det krävas ytterligare åtgärder för att uppnå målbilden.

Prioriteringsordningen bland de föreslagna åtgärderna är baserade på en bedömning av hur väl de bidrar till att uppfylla de fem målen. Den effektbedömningen anses vara tillräcklig. *Metod för framtagande av prioriterad projektlista förtydligas.*

2. Region Jönköpings län

Region Jönköpings län ser mycket positivt på att länets kommuner tar fram trafikplaner med konkreta mål, prioriteringar och förslag till åtgärder. Region Jönköpings län anser att trafikplanen för Nässjö kommun på ett bra och överskådligt sätt sammanfattar de planer och dokument som är relevant att beakta i framtagandet av en trafikplan.

Synpunkter på förslaget

Region Jönköpings län ser mycket positivt på att länets kommuner tar fram trafikplaner med konkreta mål, prioriteringar och förslag till åtgärder. Region Jönköpings län anser att trafikplanen för Nässjö kommun på ett bra och överskådligt sätt sammanfattar de planer och dokument som är relevant att beakta i framtagandet av en trafikplan. De mål och ställningstaganden som anges i trafikplanen anser Region Jönköpings län vara bra och rimliga. I trafikplanen lyfts på ett mycket tydligt sätt vikten av en attraktiv kollektivtrafik som ett medel för att uppnå ett hållbart transportsystem, detta tydliggör vikten av ett nära samarbete mellan berörd kommun och Region Jönköpings län som regional kollektivtrafikmyndighet.

Synpunkterna noteras.

3. Socialnämnden

Nationella och globala mål - Agenda 2030

Socialnämnden anser att stycket med de globala målen i Agenda 2030 bör utökas för att även diskuteras kring hur trafikplanen kan vara ett stöd i andra förvaltningar för att arbeta med de globala målen. I trafikplanen lyfts de mål med direkt koppling till trafikplanering och väginfrastruktur. Detta är givetvis den primära delen av de globala målen utifrån trafikplanen, men socialnämnden anser att trafikplanen även kan vara ett styrmedel utifrån exempelvis mål 1 "ingen fattigdom". Detta då kollektivtrafik kan vara den primära transporten för personer i svag socioekonomisk ställning, samt barn i utsatta hushåll.

Vidare kan även trafikplanen vara en del av att uppfylla mål 12.8 "öka allmänhetens kunskap om hållbara livsstilar". Hur ska kommunen arbeta för att det ska bli enklare och tydligare för den enskilde att välja klimatsmarta transportmedel, och kompensera för de som inte kan göra det, ex. personer med behov av färdtjänst. Socialnämnden uppmuntrar till att arbetsgruppen för Trafikplanen återgå till målen i Agenda 2030 och göra en bredare koppling och den potentiella måluppfyllelsen av de globala målen.

Mål och ställningstaganden

De mål som ställs upp för Trafikplanen, upplevs inte täcka in de behov som finns inom socialnämndens målgrupper. Målen är brett formulerade, vilket dagligdags är till fördel. När det kommer till så viktiga delar som stads- och trafikplanering, måste kommunen se specifikt till målgrupper med särskilda och utsatta behov. Socialnämnden önskar att se en tydligare målformulering som täcker in hur Trafikplanen ska tillgodose den heterogena målgrupp som befinner sig inom nämndens ansvarsområden.

Trafikplanen nämner på flertalet ställen om tillgänglighet, men inte utifrån vilken typ av sådan. Tillgänglighet är ett brett spektrum av insatser som måste genomföras för att personer med olika funktionsnedsättningar. Socialnämnden önskar en utveckling kring hur tillgänglighet kan uppnås ytterligare för äldre och personer med funktionsnedsättningar utifrån digitalisering och innovation inom området.

Stycket som tar upp de globala målen enligt Agenda 2030 kompletteras med de mål som trafikstrategin indirekt påverkar.

Mål 2 om att trafikmiljöer där barn och unga rör sig i stor utsträckning ska vara trafiksäkra bidrar även till ökad trafiksäkerhet för äldre och personer med funktionshinder. Prioriteringen av barn och ungas trafikmiljöer har gjorts för att behovet är störts för denna grupp.

Ställningstaganden i trafikstrategin beskriver mer ingående hur trafikplanens mål ska uppnås. Där nämns särskilt tillgänglighet och framkomlighet för personer med funktionshinder. *För att förtydliga att med tillgänglighet avses tillgänglighet för personer med funktionshinder kompletteras trafikstrategins ställningstaganden med "Gång- och cykelpassager, cykelöverfarter och övergångsställen ska vara säkra och tillgängliga för personer med funktionshinder".*

Omvärldsbevakning pågår kontinuerligt inom området.

Ställningstagandet att "Kollektivtrafiken ska vara attraktiv och tillgänglig" bör även innefatta hur kollektivtrafiken kan vara ett nödvändigt transportmedel för att ta sig till och från en arbetsplats. Genom att ha tillgång till god kollektivtrafik kan personer lyftas ur sitt ekonomiska utanförskap för att istället ha möjligheten att förvärvsarbeta inom kommunen, utan att pendlingen blir ett hinder. Detta är extremt fördelaktigt för socialnämndens arbete utifrån Det ekonomiska biståndet och för att arbetsmarknasinsatser ska få fullt genomslag.

Kollektivtrafik är även en viktig del i att barn i socioekonomisk utsatthet kan delta i aktiviteter under och efter skoltid på samma förutsättningar som alla andra. Detta främjar ett deltagande i civilsamhället på lika villkor och skapa möjligheter till att barn utvecklas i en positiv riktning.

Uppföljning och revidering

Uppföljning av mål 1 anser socialnämnden att en indikator för turtäthet i socioekonomiska utsatta områden bör mätas. Likaså utvecklingen av priser för kollektivtrafik för att säkerställa att vuxna, barn och unga kan välja att åka kollektivtrafik trots en utsatt ekonomisk situation.

Uppföljning av mål 3 bör det även inkluderas en indikator som mäter tillgänglighet. Mätningen bör inkludera om äldre och personer med funktionshinder kan välja gång eller cykel.

Genomförande

Socialnämnden anser att vid genomförande av insatser i Trafikplanen bör en eller flera risk- och konsekvensanalyser upprättas utifrån utsatta målgrupper. Likaså bör även Trafikplanen uppmuntra till samverkan mellan förvaltningar samt kommunala råd och intresseorganisationer. Detta för att insatserna som genomförs enligt Trafikplanen ska bli fördelaktiga för alla medborgare i kommunen.

Övriga synpunkter

Socialnämnden ser positivt på att en Trafikplan för Nässjö kommun 2020-2023 upprättas. Detta kommer vara ett stöd i hur trafikplaneringen ska prioriteras de

Synpunkten noteras. Tillgång till kollektivtrafik och kollektivtrafikutbudet styrs av Region Jönköpings Län men Nässjö kommun har en kontinuerlig dialog med länstrafiken om vikten av bra pendlingsmöjligheter med kollektivtrafik.

Synpunkten noteras. Se svar ovan.

Synpunkten noteras. Tillgång till kollektivtrafik och prissättning styrs av Region Jönköpings Län. Trafikstrategin kan inte påverka dessa indikatorer, de säger inte heller någonting om måluppfyllelsen för mål 1.

Uppföljningen till mål 3 förtydligas. "Enkelt" innebär också "tillgängligt" för äldre och personer med funktionshinder.

Trafikstrategin har som övergripande mål att trafiksystemet ska vara långsiktigt hållbart. Den samlade inriktningen och de underliggande målen innebär att gång, cykel- och kollektivtrafik prioriteras vilket gynnar socialnämndens målgrupper.

All form av samverkan är välkommen. Vid större åtgärder bör berörda förvaltningar, råd och intresseorganisationer kontaktas. *Stycket kompletteras enligt ovan.*

Se svar ovan angående mål och ställningstaganden.

kommaride åren, men önskar en tydlighet i hur även socialnämndens målgrupper ska få ta del av en ökad trafiksäkerhet och trafikutveckling.

Socialnämnden vill också, som övergripande synpunkt, att en noga översyn av trafiksäkerheten upprättas i samband med nämndens boendeformer och andra verksamheter. Tillgänglighet i form av framkomlighet med hjälpmedel så som permobil, rollator etc. måste genomsyra trafikplaneringen

Se kommentar ovan om behov av samråd med berörda förvaltningar vid större åtgärder för att fånga in behov som strategin ska kompletteras med.

4. Barn- och utbildningsnämnden

Barn- och utbildningsförvaltningen har gått igenom delar som berör förvaltningens verksamhetsområde dvs i första hand trafiksäkerheten för barn och elever 1-19 år och vill lämna följande synpunkter till utredningsgruppen.

Det är mycket positivt att Nässjö kommun satsar på en utbyggnad av gång- och cykelvägar eftersom tusentals elever varje vardag ska röra sig mellan hem och skola och sedan tillbaka hem. Flertalet av eleverna från åk 4 och upp till gymnasiet tar sig själva till fots eller använder sig av cykel för att transportera sig till skolan. Det är viktigt att de kan röra sig i en trafiksäker miljö. Med ett mer utbyggt och genomtänkt gång- och cykelnät kommer sannolikt fler vårdnadshavare promenera eller cykla till förskolan och skolan med sina barn eller låta barnen ta sig själva till skolan, istället för att skjutsa dem.

Trafiksäkerhet skolor och barn är en av kategorierna, s 19-22, som kartläggningen av trafikbrister kommit fram till men utöver den finns elva andra kategorier. Åtgärder av brister i en kategori kan visserligen tillgodoräknas även i andra kategorier men med det stora antal barn och ungdomar som varje dag rör sig i trafiken borde utredningen mer fokuserat på just barn/elever som målgrupp för prioriterade åtgärder. Det finns ingen motsättning mellan att bygga cykelbanor till industriområde och cykelbanor till skolor/förskolor men skillnaden är att vi vuxna oftast har fler alternativ och handlingsmöjligheter, medan elever ofta är helt hänvisade till att gå eller cykla. Ekonomi och tid begränsar antalet åtgärder som kan göras och det är Barn- och utbildningsförvaltningens

En del av bristerna i bilagan är tidigare kända och finns med i den prioriterade projektlistan i form av åtgärder. En del av bristerna är nya och behöver

synpunkt att barnens och ungdomarnas behov av trygga och säkra gång- och cykelvägar bör ha högsta prioritet och att utbyggnad bör utgå från deras skolor och förskolor. I bilaga till denna skrivelse återfinns trafikbrister i närheten till skolor/förskolor som föräldraråd och personal uppmärksammat. Åtgärder för att möta dessa bör tas fram i Trafikplanen om de inte redan återfinns i densamma.

I utredningen omtalas fem mål, s10-11, som ska användas för att följa upp strategin. För att tydligare prioritera mellan åtgärder borde ett övergripande mål för dessa fem mål kunna vara **Ökad trafiksäkerhet för elever till och från skolan/förskolan**. Indikator till detta mål kan vara procentantal elever som cyklar, går till sin skola samt exempelvis mätning av trygghetsupplevelse på skolvägen.

En satsning på säkra skolvägar och kampanjer för att elever och föräldrar med förskolebarn ska ta sig till skolan/förskolan till fots eller med cykel medför också att flera andra strävansmål uppfylls som att fordonstrafik minskar. Det har även en stor pedagogisk nytta. Barn och elever som promenerar eller cyklar till skolan får bättre inlärningsförmåga, är friskare och orkar med dagen bättre d.v.s. lär sig helt enkelt mer i skolan.

Nässjö tätort

Det är positivt att Norråsaskolan, Brinells högskolestadium och Brinellgymnasiet är utpekade som målpunkter. Många elever i åk 7-9 samt gymnasiet förflyttar sig långa sträckor i tätorten, både till och från skolan och under skoltid till idrottslokal. För att minska skjutsande till skolan och få fler att välja cykel behöver cykelvägar till dessa målpunkter förstärkas.

Förskolorna och F-6 skolorna är inte utpekade som målpunkter vilket Barn- och utbildningsförvaltningen anser vara en brist. Elevområdena till skolorna är ofta betydligt större än stadsdelen där skolan är belägen. Åkerskolan har som elevupptagningsområde hela västra delen av Nässjö stad. Runnerydsskolan hämtar elever från ett flertal stadsdelar såsom Norrboda, Egnahem, Centrum, Ingsberg m.fl. Det är vanligt att elever från åk 4 cyklar ensamma till skolan och det är därför av vikt att det finns säkra cykelstråk till F-6 skolan utifrån hela elevområdet.

därför bedömas enligt den metod som beskrivs i trafikstrategin och därefter prioriteras. I det fall nya brister skulle uppkomma hanteras dessa inom ramen för den förvaltningsövergripande trafiksäkerhetsgruppen. Nya brister behandlas utifrån samma bedömningsgrunder som vid framtagandet av den prioriterade projektlistan. *Den prioriterade projektlistan uppdateras efter bedömning.*

Den övergripande målbilden är att trafiksystemet i Nässjö kommun ska vara långsiktigt hållbart. Det innebär inte bara trafiksäkerhet, utan också färdmedelsval, tillgänglighet, hälsa och luftkvalitet för alla. Att enbart fokusera på ökad trafiksäkerhet för elever till och från skolan/förskolan är ett alltför snävt perspektiv.

Bland de övergripande åtgärderna finns kampanjer med för att minska skjutsandet till och från skolor. Arbetsgruppen för trafikstrategin ser positivt på ökat samarbete med barn- och utbildningsförvaltningen kring dessa frågor.

Karta över samtliga gång- och cykelvägar och skolor läggs till. Den prioriterade projektlistan kompletteras med ny gång- och cykelväg längs med Sturegatan för att koppla ihop Runnerydsskolan med utpekade huvud- och mellanstråk. Övriga skolor i Nässjö stad har redan bra koppling till stråken.

Forserum tätort

Under åren 2020-2021 bygger Nässjö kommun till Rosenholmsskolan för att möta ett ökat elevantal. Med ökade elevgrupper som behöver ta sig till skolan via gång- och cykelvägar bör en prioritering ske så att åtgärder gällande trafiksäkerhet sammanfaller i tid med de investeringarna som görs på skolbyggnaden.

I bilaga 1 i utredningen finns en prioriteringslista med åtgärder. I den framgår att gång- och cykelbana förbi Rosenholmsskolan är inplanerad på lång sikt (= 5-10 år). Barn och utbildningsförvaltningen anser att prioriteringar tydligare behöver ske utifrån barns och elevers behov av trygga och säkra gång- och cykelvägar till skola. Därför är trafiksäkerheten kring Rosenholmsskolan ett exempel på hur omprioritering av åtgärder behöver göras.

I samband med tillbyggnation finns även behov av att man ur trafiksäkerhetssynpunkt arbetar med platser för hämtning/lämning av elever samt skolskjutshållplats.

Tidshorisonten för åtgärden ändras till "kort sikt".

5. Samhällsplaneringsnämnden

Under hösten 2019 genomförde samhällsplaneringskontoret en medborgardialog som en del i arbetet med en ny kommunövergripande översiktsplan. Det grundläggande syftet med medborgardialogen var att kunna uppdatera och revidera innehållet i de tätortsspecifika beskrivningarna som finns i den gällande översiktsplanen, antagen 2013. I medborgardialogen framkom även en del synpunkter som inte tas upp i översiktsplanen då det inte påverkar mark- och vattenanvändningen. Bland annat dök en del synpunkter upp om trafiksituationen i orterna. Generellt kan man säga att det i samtliga orter som har en större väg som går igenom tätorten har synpunkter varit riktade mot trafiksituationen som korsar igenom samhället. Nedan följer en beskrivning av de skriftliga synpunkter som kom in under medborgardialogen för varje tätort.

Bodafors

Bättre kommunikationsmöjligheter för både pendlings- och helgresor.

Malmbäck

Kommunikationsmöjligheter till Jönköping och Nässjö.

Anneberg

Förbättrade kommunikationer, cykelväg mot Nässjö och badplatsen.

Solberga

Förbättrade kommunikationer mellan Solberga - Anneberg och Solberga- badplatsen vid Hästsjön.

Grimstorp

Bättre kollektivtrafik samt cykelväg till Nässjö. Att sänka hastigheten på Högländsgatan som går igenom samhället.

Fredriksdal

Förbättra kollektivtrafiken, cykelväg till Nässjö samt sänkt hastighet på Samhällsvägen.

Stensjön

Förbättra kollektivtrafiken, förbättra gång- och cykelvägarna i samhället samt förbättra trafiksituationen på genomfartsvägarna i samhället.

Äng

Förbättrade kommunikationer med tåg och buss.

Flisby

Förbättrade kommunikationer, tydliggöra vägs skyltning samt lösa uppställning och parkering av lastbilar i samhället.

Ormaryd

Förbättra kollektivtrafiken och att hastigheten hålls på Solavägen.

Sandsjöbygden

Viktigt att få tillgång till kollektivtrafik.

Synpunkter som rör kollektivtrafikutbudet förs vidare till Jönköpings länstrafik. Synpunkter som rör statlig infrastruktur förs vidare till Trafikverket.

Skullaryd

Ökad trafiksäkerhet utmed väg 32.

6. Kristdemokraterna Nässjö

Det är viktigt att trafikplanen på ett övergripande plan tar sin utgångspunkt i de kopplingar som finns till de globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030.

För att nå målen i trafikplanen i riktning för Agenda 2030 så är Upphandlingsmyndighetens verktyg och metoder viktiga. För att nå en hållbar upphandling till nytta för kommunens medlemmar. Kommunens upphandlingsmyndighet måste vara nära detta samarbete. Det är inom offentlig upphandling mycket kan förändra andra delar för att nå de mål vi sätter upp för en hållbar utveckling.

Synpunkten behöver förtydligas.

Barnperspektivet måste vara vägledande, det som är bra för barn är bra för de flesta.

*att satsa på utbyggnad av gång och cykelvägar är jättebra. Trafiksäkra miljöer för barn och unga är bra för alla. Detta gäller i hela kommunen. Därför bör Brister särskilt uppmärksammas för barn och unga i hela kommunen. Detta borde vara prioriterade åtgärder. Man kan se gång och cykelvägar som investering i folkhälsan. Rörelse främjar hälsa.

Trafikplanen måste också harmonisera med de andra planer som kommunen tagit fram eller är på väg att ta fram, som översiktsplanen för Nässjö kommun samt de fördjupade översiktsplanerna för Nässjö stad och Forserum.

Vi ser att mycket av det som tas upp i nuvarande planer fortfarande är aktuella och inte strider mot de mål som trafikplanen bör innehålla.

Mål som gynnar ett långsiktigt hållbart resande ska prioriteras. Trafikmiljö och kollektivtrafik ska anpassas så att flertalet av kommuninnevärnarna har möjlighet samt kan se gång, cykel och kollektivtrafik som naturligt förstahandsval

vid förflyttning i kommunen. De ställningstagande som görs på sidan 7-8 i utkastet är därför fullt rimliga.

Brister som vi särskilt vill uppmärksamma är

- Säker passage för gång/cykel korsningen Mariagatan-Karlagatan
- Sammanbundna cykelstråk/banor i Nässjö stad
- Avsaknad av hel ringled runt Nässjö stad som kan minska genomfartstrafik
- Avsaknad av cykelbanor i övriga större orter i kommunen och till tätortsnära utflyktsmål som t.ex. badplats och kyrkogård.
- I några orter saknas också trottoarer utmed högt trafikerade genomfartsleder.
- Säkra trafikmiljöer vid skolor och förskolor i hela kommunen.
- För att kollektivtrafiken ska vara ett fullvärdigt alternativ även utanför Nässjö stad behövs helgtrafik till de större tätorterna i kommunen.

Synpunkterna noteras. De brister som nämns finns med i bristkartläggningen i trafikstrategin. Synpunkter som rör kollektivtrafikutbudet förs vidare till Jönköpings länstrafik. Synpunkter som rör statlig infrastruktur förs vidare till Trafikverket.

7. Moderaterna Nässjö

Det övergripande temat när personer lämnar sina synpunkter berör trafiken. Trafiken är en så viktig fråga att man lyfter den i tätort likväl som kransort. Därför är det nog viktigt att man belyser fordonstrafiken på ett bättre sätt. Översiktsplanen innehåller visserligen en trafikstrategi men en trafikplan ska vara ett planeringsunderlag för ett transportsystem som är socialt, ekonomiskt och miljömässigt hållbart. Fordonstrafik är en högst väsentlig del av detta och det behöver belysas i en högre grad. Kartan på sid 15 stämmer den? Är dessa hållplatser en trafikerad hållplats enligt definition.

Kartan på sidan 15 visar trafikerade hållplatser för buss och tåg enligt kollektivtrafikmyndigheten. Kartan säger inget om hur ofta hållplatsen trafikeras, vissa trafikeras bara någon gång per dag. Texten på sidan 15 där en definition på trafikerad hållplats anges, gäller endast diagrammet i figur 5, inte kartan. *Texten flyttas. Kartan tas bort.*

Här kommer våra synpunkter:

- Den absolut högsta prioriteringen för att lösa trafiksituationen i Nässjö stad är byggandet av Södra Vägen.
- Pendlarparkeringar med busshållplats både för inpendlare och utpendlare vid alla infarter till Nässjös tätort. Även undersöka behovet vid övriga tätorter för att underlätta samåkning eller byte till kollektivtrafik.
- Vid byggandet av nya områden se till att kollektivtrafik inplaneras så att det finns från början.

Pendlarparkeringar behandlas i den kommande parkeringsstrategin som är under framtagande.

- Som det är nu så är det ett problem med att cyklister är på gångbanorna i centrum. Det behövs åtgärder för att separera trafikslagen snarast. Hastigheten på el-cyklar är betydligt högre.
- Åtgärder som förhindrar köer borde prioriteras för att minska luftföroreningar.
- Alla åtgärder skall vara så att man klarar av att behålla centrumhandeln.
- Påfart till Rv 40 i höjd med golfbanan för trafiken från gamla Jönköpingsvägen.
- Förhöjda övergångsställen vid rondeller
- Gågatan skall vara gågata även för cyklister. Inte bara förbud mot motorfordon.
- Prioritera gångtrafikanter före cyklister.
- Väg mellan golfbanan västra vägen

Snabbspår för cykel i stadskärnan innebär en separering av gång- och cykeltrafiken.

Trafikstrategin tar upp åtgärder som syftar till att minska köerna i stadskärnan. Dessutom finns övergripande åtgärder som syftar till att minska andelen bilresor.

Synpunkten behöver förtydligas för att sedan kunna vidarebefordras till Trafikverket som är väghållare på sträckan.

Trafikstrategin tar ingen generell ställning till utformningen av säkra gångpassager då utformningen anpassas efter aktuella förutsättningar. Upphöjda övergångsställen ska användas där det är lämpligt.

Idag är det förbjudet för motortrafik på Storgatan. Möjligheten att omvandla "gågatan" till en regelrätt gågata ses över

Trafikstrategin lägger fokus på gång, cykel och kollektivtrafik och syftar till att de olika trafikslagen ska kunna harmonisera med varandra.

Synpunkten behöver förtydligas.

8. Socialdemokraterna i Nässjö

Planeringen av cykelvägar och utbyggnad är viktigt att samordna och planera/bygga samtidigt med att nya områden byggs. Det bör ha hög prioritet.

Knyt samman cykelvägar i Nässjö stadskärna så att vi får en helhet tillsammans med de som redan finns.

Markera GC-vägar bättre så att det blir "lätt att göra rätt".

Markeringar i asfalten som visar körriktning tydligt där GC-väg finns på vägens båda sidor.

Beakta hur vi kan öka säkerheten på våra genomfarter i kransorterna. Det är ofta hög hastighet. Detta är en synpunkt som gäller samtliga tätorter.

Då många av genomfarterna i kommunens tätorter är statliga vägar. Dialog gällande hastigheten på dessa sträckor pågår kontinuerligt med Trafikverket.

Hur kan man göra insatser för att få bilister att man håller gånghastighet på gångfartsgator?

I trafikstrategin finns förslag på alternativ utformning på Rådhusgatan.

Det är önskvärt att man fortsätter att arbeta gentemot Trafikverket för att knyta samman våra kransorter med centralorten med cykelväg. Det är ett långsiktigt mål men det bör finnas med i arbetet.

Detta arbete pågår och tas upp i trafikstrategin.

Det är viktigt att lokal kollektivtrafik anpassas till den lokala och regionala utvecklingen. Våra nya bostadsområden behöver närhet till kollektivtrafik så att det blir naturligt att ta bussen i stället för bilen. På samma sätt behöver regionaltrafiken prioriteras mot arbetstillfällen och strategiska knutpunkter.

Kontinuerlig dialog sker med Jönköpings Länstrafik kring lokala behov och utvecklingsplaner.

Det är en omfattande trafikplan som tar upp alla trafikslag. Trafikplanen är bra och mycket systematisk.

9. Miljöpartiet i Nässjö

Det är positivt att Nässjö kommun satsar på att bygga gång- och cykelvägar. Fler och fler sammanhängande gc-vägar borde innebära minskat bilåkande, vilket är positivt av flera anledningar.

I en kärv ekonomisk situation bör åtgärder gällande trafiksäkerhet ha tydligt fokus på barn och ungdomar då det är många elever som rör sig i trafiken till fots eller på cykel. Det finns ingen motsättning mellan att bygga cykelbanor till skolor eller till industriområden, men skillnaden är att vuxna har flera alternativ medan unga oftast är hänvisade till att gå eller att cykla.

Miljöpartiet vill göra det lättare att leva utan egen bil och vill därför i planen se en satsning på bilpooler. Färre fossildrivna bilar ger renare luft och mer plats för cykelbanor och kollektivtrafik.

Bilpooler i anslutning till bostäder tas upp i parkeringsstrategin som är under framtagande.

Mål och ställningstaganden

På sidan 8 nämns ett antal mål för Nässjö kommuns trafikplanering. Vi anser att punkt 1 behöver kompletteras med ett utgångsvärde för att bli mer mätbart.

Anledningen till att mål 1 är formulerat på detta sätt är på grund av att det i dagsläget inte finns något nollvärde. Detta har tagits fram under 2019. När Trafikstrategin revideras kommer mål 1 uppdateras med procentuella värden för ökning respektive minskning.

Av punkt 4 framgår att vägbunden kollektivtrafik ska vara ”robust”. Vi anser att formuleringen är otydlig och önskar exempel på vad som avses.

Ordet robust förtydligas i bilaga 2.

Ordet ”gent” används på flera ställen. Vi är osäkra på ordets betydelse och SAOB, Svenska Akademiens Ordbok, ger heller ingen förklaring.

Ordet gent förtydligas i bilaga 2.

På sidan 9 nämns trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Det står, bland annat, att solida gupp inte bör användas. Miljöpartiet instämmer.

Olyckor

Under rubriken Olyckor på sidan 16 framgår att antalet svåra olyckor fördubblades från 2014 till 2015 för att därefter minska. Vi önskar kommentar/förklaring – vad hände och vad gjordes?

Arbetsgruppen för trafikstrategin har tittat närmare på olycksstatistiken men inte hittat någon förklaring till det höga olyckstalet 2015.

Bristkartläggning

Sidan 19 till 22 berör bristkartläggning.

Miljöpartiet ser positivt på att det har skett en sådan kartläggning och förutsätter att arbetet fortsätter.

I sista stycket på sidan 8 hänvisas till en karta på sidan 24. På sidan 24 finns ingen karta.

Trafikstrategin uppdateras med korrekt sidhänvisning.

Flera grafer är oläsliga i gråskala. Hur elegant en graf eller tabellhuvud än ser ut i bildskärm, måste den anpassas till enkel kopiering på papper, varför färger måste bytas ut mot raster.

Grafer och kartor ses över och ändras om det är möjligt

Även med digital distribution i färg kommer det att finnas behov av pappersutskrifter, och det är inte alla som har tillgång till färgskrivare.

Sträckan Nyholm-Bodafors nämns på sidan 21 och den måste bedömas som mycket farlig för såväl gående som för cyklister. Bilvägen saknar vägren, hastighetsgränsen respekteras sällan och sträckan trafikeras av många tunga fordon. Denna sträcka bör därför ha mycket hög prioritet och snarast förses med separat gång- och cykelväg.

Dialog gällande behov av gång- och cykelväg på sträckan pågår med Trafikverket kontinuerligt.

På sidan 23 och 24 nämns Övergripande åtgärder. Som kommentar till punkt 5 vill vi lägga till:

Använda mindre bussar? Länstrafiken har synnerligen förmånliga 30-dagarskort för seniorer:

Frågor om prissättning och kollektivtrafikutbud ägs av Jönköpings Länstrafik.

200.- för resor i hela länet. De gäller dem över 70 år – varför inte 65 år? Vi tror att inkomstbortfallet kompenseras av fler som reser med kollektivtrafiken. Kommunen bör också söka påverka Regionen om feriekort för skolungdomar.

Av punkten 6 framgår att många gång- och cykelbanor saknar skyltar, är felskyltade och/eller har bristfällig målning. Miljöpartiet anser att det behövs en rejäl och snabb satsning för att åtgärda dessa brister som egentligen aldrig borde ha uppkommit!

Vinterväghållningen på gång- och cykelbanor bör också ses över, och då bör sopsaltning övervägas.

I vintras sopsaltades en cykelbana i Jönköping, den mellan Bankeryd och Jönköping. Det hela var mycket uppskattat av cykelpendlarna och nu kan försöket bli permanent och utökas uppger P4 Jönköping.

Att sopsalta innebär att man först sopar vägbanan och därefter saltar. Det har även visat sig vara billigare än vad man först räknade med.

Andras synpunkter

Miljöpartiet har tagit del av det remissvar som Barn- och utbildningsnämnden lämnar, och där vi speciellt vill instämma i följande:

Nässjö förskolor och F-6 skolor bör vara uttalande målpunkter för gång- och cykelnätet.

En satsning på säkra skolvägar och kampanjer för att elever och föräldrar med förskolebarn ska ta sig till skolan/förskolan till fots eller cykel medför också att andra mål uppfylls, som att exempelvis trafikmängden minskar.

Trafiksäkerhetsåtgärder runt Rosenholmskolan samt gång- och cykelvägar bör planeras redan i samband med tillbyggnad av skolan år 2020-2021.

I bilagan till nämndens remissyttrande finns påpekat brister som föräldraråd och medarbetare uppmärksammat i närheten av förskolor och skolor. Åtgärder för att åtgärda dessa brister bör finnas med i Trafikplanen.

Metoder gällande vinterväghållning regleras inte i Trafikstrategin då bästa metod beror på platsens förutsättningar. Omvärldsbevakning sker kontinuerligt. Frågan behandlas i funktionsbeskrivningen för skötsel av gator och vägar som Tekniska serviceförvaltningen håller på att se över. Synpunkten hänvisas till aktuell tjänsteman på Tekniska serviceförvaltningen.

Se svar på barn- och utbildningsnämndens synpunkter.

Miljöpartiet hänvisar också till det remissvar Socialnämnden lämnar och där vi speciellt framhåller följande:

Nässjö kommun har järnväg som löper genom både stad som landsbygd. Här efterlyser Socialnämnden en ökad säkerhet gällande obevakade järnvägsövergångar vilka innebär en risk för alla, såväl enskilda som kommunens medarbetare i tjänsteärende, vilket är en arbetsmiljöfråga. Hur dessa övergångar ska byggas bort inom en snar framtid bör tydligt framgå av Trafikplanen. Tills vidare bör de inventeras och eventuellt röjas för att öka möjligheten till fri sikt.

Till frågan gällande trafiksäkerhet kommer även synligheten vid övergångsställen. Här vill Socialnämnden se en plan för hur extra kraftig belysning vid övergångsställen kan öka trafiksäkerheten, både för bilister som för fotgängare och cyklister. Att på håll se övergångsstället och att synas när man är på det. Extra belysning ger även exempelvis personer med nedsatt syn en högre möjlighet att på ett säkert sätt korsade trafikerade vägar. Belysningen kräver speciella armaturer (olika fabrikat finns) och som inte sprider ljuset mer än någon halvmeter utanför målad markering för övergångsstället.

Se svar på socialnämndens synpunkter.

Obevakade järnvägsövergångar ligger under Trafikverkets ansvar. En inventering av samtliga järnvägsövergångar finns på Trafikverkets webbplats. Nässjö kommun har pågående dialog med Trafikverket gällande obevakade järnvägsövergångar i kommunen.

Omvärldsbevakning pågår. I samband med att gatubelysningen byts ut förstärks även belysningen vid övergångsställen. Arbetet med detta pågår.

10. Bodaforsgruppen

Inledning

Med anledning av Trafikplan för Nässjö kommun 2020-2023 vill vi med denna skrivelse inkomma med följande remissvar:

Orsaken till vår skrivelse är att vi anser kommunens framtida trafikplaner för kransorten Bodafors inte är tillräckligt belysta, utredda och föreslagna till åtgärder.

Trafikflöde och intensitet

Vi anser och tror att då den planerade Södra vägen (Ringledden), från Kvarntorpsrondellen via Isåsarondellen till Sörängsrondellen, blir färdig, och därmed den nya väganlutningen Grimstorp/ Bodafors/ Norra Sandsjö, kommer belastningen av särskilt den tunga trafiken att medföra starkt förhöjd intensitet och en total ökning av trafikflödet på väg 834 och 826.

Förmodligen kommer trafikanter att välja denna transportled framför vägen via Stensjön/Sandsjöfors. Speciellt tung trafik, som oftast kör via GPS och oftast, ur ren bränsle- och miljösynpunkt, väljer närmsta väg medelst GPS-lots.

Detta medför att väg 826 (Bodafors/Norra Sandsjö) kommer att belastas ytterligare. Redan idag är vägen alltför smal för nuvarande trafikflöde.

Den går till stor del genom sammanhållen bebyggelse, innehåller en mycket farlig kurva, har många utfarter/anslutningar, dåliga siktförhållande och åtskilliga fartöverträdelser.

Trafikplan För Nässjö kommun 2020-2023 (citat):

För att dämpa hastigheten får biltrafik bör åtgärder som avsmalningar, avvikande beläggning och färg, upphöjda sektioner och grönsstruktur etc. användas.

Brister:

Nyholm-Bodafors ca 1,3 km

Nyholm är ett samhälle med ca 50 invånare och i Bodafors bor det ca 2000 invånare. I Bodafors finns skola F-9, affärer, bibliotek, vårdcentral och många arbetsplatser. Vägens ÅDT var 1430 år 2011 och 180 tunga fordon. Vägen är smal och saknar vägren. Skyltad hastighet är 70 km/h. Medelhastigheten var 81 km/h år 2011.

I denna fråga hänvisar vi till den trafikräkning (se bil. 1), som vi genomfört under november månad 2019 vid väg 834 och 826. Vi förväntar oss att få ett fackmannamässigt svar på hur den uppmätta trafiksituationen snarast kan förbättras och eventuellt lösas helt.

Förslag till åtgärder

Åtgärder måste snarast till för att förhindra olyckor och skapa en säker och trygg trafikmiljö. Underhåll av vägen är nödvändig, naturligtvis utformad av expertis och sakkunnig, kompetent personal samt kompletteras med en G/C-väg Bodafors- Nyholm.

För att åstadkomma fartminskning vid Bodafors in- och utfarter är det av högsta vikt att avsmalning sker vid väg 834 mot/från Nässjö liksom vid väg 826 mot Norra Sandsjö.

Nässjö kommun har inte mandat att genomföra trafikräkningar på Trafikverkets vägar. Däremot kommer kommunen verka för att Trafikverket ska göra nya räkningar på sträckan.

Dialog kring trafiksituationen i Bodafors och Nyholm pågår kontinuerligt med Trafikverket.

Ävenledes bör trafiksituationen vid fyrvägs-korsningen Sandsjövägen/Eksjövägen/Dalagatan beaktas eftersom vårt uppmätta trafikflöde i högsta grad gäller även denna trafikpassage.

Trafikräkning (bilaga 1)

För att konkretisera frågan har vi belyst denna genom att genomföra en trafikräkning. Vi har placerat ut kontroller vid Bodafors in-/utfart mot Nässjö vid Slättefall och vid in-/utfarten mot Sävsjö vid Nyholm.

Vi har utfört en uppteckning av fordon mellan 07.00-10.00 samt 15.00-18.00 vid två tillfällen och skiftande dagar.

Resultaten presenteras som bilagor med tillhörande kommentarer.

Intervjuer (bilaga 2)

Det torde inte finnas bättre vittnesbevis för behov av åtgärder än de personer, som är bosatta längs vägen Bodafors/Norra Sandsjö. Därför har vi intervjuat sagda personer och redovisar intervjuerna som bilagor till vår text.

Bildmaterial (bilaga 3)

För att ytterligare förtydliga den geografiska platsen medsänder vi härmed följande fotomaterial. Bildmaterialet är taget av ovanstående trafikräknare samt personer bosatta i Nyholm.

Tidigare i ämnet insända skrivelser (bilagor 4,5,6,7,8)

I denna viktiga trafikfråga har vi påtalat åtgärder och skrivit historik och samlat bevis i åtskilliga år. För påminnelse medsänder vi tidigare skrivelser för att ytterligare lägga vår samlade tyngd på ämnet.

Resultat

Vi förväntar oss att få svar på:

Vad kan göras åt nuvarande trafiksituation?

Hur ytterligare belysa svårigheterna?

Var går gränsen när olycksstatistiken blir för stor och åtgärder sätts in?

Vad krävs för att G/C-väg till Nyholm kan anläggas och rädda gående och cyklister för att utsättas för livsfarliga situationer?

Varför har ingen trafikräkning gjorts sedan 2011?

Vi önskar en skriftlig redogörelse och sammanfattning från er sida på hur ni uppfattar och tar ställning till trafikproblemen?

Samhällsbyggnadsavdelningen på tekniska serviceförvaltningen återkommer med ett skriftligt svar på ställda frågor.

11. Kommunala rådet för funktionshinderfrågor

Kommunala rådet för funktionshinderfrågor har tagit del av informationen och beslutar att ge sekreteraren i uppdrag att skicka Anette Petterssons skrivelse samt synpunkter från Gert Iwarsson och Jan-Åke Nordh till tekniska serviceförvaltningen.

Anette Pettersson, Neuro, har den 20 oktober inkommit med förslag på förbättringar kring gång/ rullstolstrafikanter. Gert Iwarsson, För barn, unga och vuxna med utvecklingsstörning (FUB), föreslår tydligare märkning i trafiken som underlättar för personer med funktionsnedsättning.

Anette Pettersson, Neuro, uppger att vissa busschaufförer stänger av bandet med upprop av destinationer vilket resulterar i att synskadade personer och andra personer med funktionsnedsättning missar sin busshållplats. Maggie Tufvesson, Förbundet för ett samhälle utan rörelsehinder (DHR), instämmer. Missnöjda resenärer måste börja ställa krav på att bandet med upprop av destinationer ska spelas upp vid bussresor. Helen Stolper uppger att missnöjda resenärer måste lämna in klagomål till berört bussbolag när detta sker för att få till en förbättring.

Jan-Åke Nordh, Riksförbundet för social och mental hälsa (RSMH), föreslår att resenärer ska kunna stiga av på busshållplatsen på Mariagatan i båda riktningarna. I dagsläget kan resenärer endast stiga av när bussen kör från resecentrum till ytterområdena. De kan inte stiga av när bussen kommer från ytterområdena in till resecentrum.

Anette Pettersson, Neuro, framför sitt önskemål om en mer tillgänglig gång- och cykelväg till tunneln vid Handskerydssjön. Eventuellt behövs en nedfasning av gångvägen för att underlätta för personer med permobil.

Synpunkten tas vidare till Jönköpings Länstrafik som ansvarar för frågan.

Synpunkten framförs till Jönköpings Länstrafik i samband med översynen av stadsbusstrafiken som påbörjas 2020.

Den föreslagna åtgärden finns med i den prioriterade projektlistan.

12. Neuro

I samband med att Lidl öppnade för in-och utgående trafik via Norra Allen har behovet av en trottorar även på vägens högra sida (Lidlsidan) ökat.

I nuläget är det bara en gräs/gruskant från Sörängsvägen mot Infarten till Lidl och gågatan mot ICA mellan Norra Allen/Bandygatan. Att korsa Norra Allen för att gå ett 10-tal meter innan man återigen behöver korsa gatan är inte den säkraste lösningen trafikmässigt sett. Härmed finns det önskemål om trottoar på båda sidor av Norra Allen från Sörängsvägen Åtminstone fram till gågatan mot ICA.

Synpunkten noteras. Området med gräs-och gruskant är på en privat fastighet. Trottoar på båda sidor av Norra Allén är inte prioriterat i nuläget.

Förlängning av grusgång längs återvändsplanen vid Parkgatan. För personer med gångsvårigheter alt rullstols/permobilanvändare är det av vikt med bra gångvägar. När man kommer längs lngsbergssjön från sjukhusområdet mot Parkgatans vändplats så måste man i dags läge ta gångvägen snett mot lekplatsen innan man kan ändra riktning om man vill gå mot Lidl alternativt följa vägen mot Södra torget. Med en förlängning av grusgången längs vändplanen blir gångsträckan betydligt kortare för dessa personer. Härmed finns det önskemål om förlängning av grusgången längsmed vändplanen vid Parkgatan.

Synpunkten noteras och beaktas i översynen av Stadsparksrondellens gång- och cykellösning.

För personer som använder 3-hjuliga elscotrar/permobiler/rullstolar pga nedsatt rörelseförmåga får ofta svårigheter att ta sig upp på rundade trottoarkanter vid korsningar där det ej finns en nedfasning. Vintertid uppstår problem då skottningen inte följer de nedfasningar som faktiskt finns vid en del korsningar/övergångar eftersom nedfasningsområdet inte är utmarkerat. Ofta skottar man rätt över en korsning vilken blir mitt i den rundade icke nedfasade delen av trottoaren. Detta innebär stora svårigheter att ta sig upp och ner på trottoarena. Då återstår endast bilarnas körfält att använda. Detta är inte det bästa ur trafiksäkerhetspunkt. Härmed finns det önskemål att se över nedfasning vid rundade korsningar alternativt på något sätt utmärka var nedfasningarna finns angående vintrarnas skottning av trottoarer.

Synpunkten vidarebefordras till Nässjö Affärsverk som ansvarar för vinterväghållningen.

13. Ängs samhällsförening

Remissvar gällande Trafikplan för Nässjö Kommun 2020- 2023
I dokumentet Trafikplan för Nässjö Kommun 2020 -2023 kan man utläsa:

" I den regionala transportplanen anges vilka åtgärder i infrastrukturen som Region Jönköpings län planerar att investera i under perioden 2018 fram till 2029.

Planen har tre fokusområden: en utvecklad tågtrafik, trafiksäkerhet och framkomlighet längs funktionella stråk och hållbarhet genom fokus på cykelvägar och kollektivtrafik."

Vi anser att Nässjö Kommun ska arbeta för att tågen ska få ett tidtabellsenligt stopp i Äng.

Trafikverket har ett Kapacitetscenter med just uppdraget att utreda och titta på sådana här frågor. Det görs nu investeringar för ca 300 miljoner för att öka kapaciteten på järnvägen mellan Nässjö och Jönköping/Falköping.

Vi kämpar inte för att fler tåg ska stanna i Äng. Vi vill att alla de tåg som idag gör ett tekniskt stopp istället blir tidtabellsenligt stopp och därmed öppnar dörrarna för av-/påstigande i Äng. Idag är det helt absurt att flera tåg står still 3 - 7 minuter varje gång vid vår perrong i Äng men inte öppnar dörrarna. Om dörrarna hade öppnats på tågen hade vi fått tillgång till en betydligt bättre kollektivtrafik än den vi idag erbjuds.

"Utöver de mer övergripande ställningstaganden för hållbar stadsplanering som finns i översiktsplanen, har Nässjö kommun gjort följande ställningstaganden för att uppnå trafikplanens mål:

Kollektivtrafiken ska vara attraktiv och tillgänglig

Boende i Nässjö kommun har generellt god tillgänglighet till kollektivtrafik. 83 % av befolkningen har en trafikerad hållplats inom 500 meter fågelvägen från sin folkbokföringsadress. Med trafikerad hållplats menas en hållplats som trafikeras av kollektivtrafik med minst en avgång per timme, vardagar mellan kl. 06 och 20. Målen för Nässjö kommuns trafikplanering är:

1. Andelen resor med bil inom, till och från Nässjö stad ska minska medan gång-, cykel och kollektivtrafik ska öka.

De bussar som idag trafikerar Äng är inte ett realistiskt alternativ för pendling p.g.a. den glesta tidtabell. (se bifogad tidtabell)

Måndag -Fredag finns åtta avgångar från Äng mellan kl. 05.45 -18.00

sträckan Äng - Forserum - Huskvarna

Dock finns inte en enda avgång mellan kl. 07.20 -13.50, ett glapp på 6h 30 min.

Lördag och söndag finns inga avgångar, alltså ingen tillgång till någon kollektivtrafik.

Nässjö kommun arbetar genom Jönköpingsbanelgruppen mot berörda trafikhuvudmän för att utreda möjligheten att återinföra stationsläge i Äng för vissa avgångar.

Synpunkten vidarebefordras till Jönköpings Länstrafik som styr kollektivtrafikutbudet.

När det gäller motsatt sträcka Huskvarna - Forserum - Äng finns åtta avgångar där du kan anlända till Äng mellan kl. 06.15 -18.15, dock finns ingen möjlighet att ta sig till Äng mellan kl. 09.15 och 14.15, där det är ett glapp på 5 h. Måndag -Fredag finns åtta avgångar från Äng mellan kl. 06.15 -18.15 sträckan Äng - Nässjö Dock finns inte en enda avgång mellan kl. 09.15 -14.15, ett glapp på 5h.

Lördag och söndag finns en avgång; kl. 01.20 När det gäller motsatt sträcka Nässjö - Äng finns åtta avgångar där du kan anlända till Äng mellan kl. 05.45 -18.00, dock finns ingen möjlighet att ta sig till Äng mellan kl. 07.20 och 13.50, där det är ett glapp på 5 h 30 min. Detta är inget man kan kalla en attraktiv eller tillgänglig kollektivtrafik! Hade vi istället fått ett tidtabellsenligt stopp i Äng med tåget hade busstrafiken kunnat plockats bort helt och hållet. Något som hade varit bättre för miljön. Idag är de flesta boende i Äng beroende av att ha två bilar. En förbättrad kollektivtrafik hade även kunnat avhjälpa detta.

2. Trafikmiljöer där barn och unga rör sig i stor utsträckning ska vara trafiksäkra.

- Fågelvägen genom Äng, sträckan mellan förskolan/skolan och infarten till badplatsen, där saknas vägren och vägen är väldigt smal. Här ska lastbilar, lantbruksfordon, bussar, och personbilar samsas tillsammans med barn som går till/från skolan.

Detta är idag ingen säker skolväg för de barn som bor längs denna sträcka och något som måste prioriteras!

Samma problem under sommartid då barn och vuxna förflyttar sig längs vägen till badplatsen till fots eller med cykel. En förlängning av vår befintliga GC-väg är därför önskvärt.

Några säkra gångpassager finns heller inte i Äng idag. En säker gångpassage önskas nedanför förskolan/skolan där barn passerar dagligen för att ta sig till/från skolan.

Det är också här man korsar vägen för att ta sig till isbanan vintertid och skate-/kickbikebanan under övrig årstid. Det är även i detta område vårt senaste 1/2 miljon ideer projekt, Äventyrshinderbana, ska placeras vilket kommer innebära ännu fler barn som ska korsa Fågelvägen på denna plats.

Bristerna på Fågelvägen är kända och finns med i trafikstrategin. Fågelvägen är en statlig väg och Nässjö kommun har kontinuerlig dialog med Trafikverket om trafiksäkerheten.