



Landsbygdspartiet
oberoende

Remissvar

Landsbygdspartiet oberoende (Lpo) lämnar följande synpunkter på Cykelutredning för Nora kommun, Trafikutredning Nora tätort och Parkeringsutredning Nora tätort.

Cykelutredning

Vi hade önskat att utredningen för Nora kommun hade haft mer perspektiv på att säkra vägarna utanför centrala Nora ex. den mellan Ås och Striberg för barn som cyklar där, som utredningen berör vägen utanför Gyttopsskolan.

Järnboås som är ett utvecklingsområde utpekad i vår översiktsplan, där finns en låg- och mellanstadie-skola med trafikerad väg som är viktig för barn som tar sig till och från skolan att eventuellt kunna säkra där behov finns av det.

Vi saknar den självklara mätning av antalet cyklister som krävs för att kunna uttala sig om brister och problem.

I översiktsplanen föreslås att en cykelplan ska tas fram, som identifierar var nya cykelvägar och cykelparkeringar behöver anläggas. Cykelplanen bör även omfatta parkeringstal för cyklar.

Den sista meningen bör strykas. Det finns inte något dokument som kommunfullmäktige tagit som säger att cykelstall ska tas fram

Vidare står

Cykelutredningens syfte konkretiseras i följande punkter:

- *Redovisa befintliga gång- och cykelvägar och beskriv behovet av kompletteringar av nätet. Särskild prioritering ges för sträckan Nora – Ås – Striberg.*
- *Beskriv säkerhetsstandarden på nätet med särskild prioritering av tvärgående konflikter mellan oskyddade trafikanter och fordonstrafik.*
- *Målpunktsanalys ska utföras, gång- och cykelvägnätet ska binda samman tätortens viktigaste målpunkter såsom skolor, större arbetsplatser, butiker, kollektiv-trafik, rekreationsområden, vårdinrättningar, fritids-och idrottsanläggningar med bostadsområdena.*
- *En tydlig beskrivning av behoven av utbyggnad av cykelinfrastrukturen ska redovisas. Beskrivningen ska vara resultat av de behov som identifierats i en brist- och problemanalys av cykelvägnätet.*
- *Behovsbeskrivningen ska beskriva detaljerade förslag till åtgärder som har kostnadsbedömts. Vidare ska beskrivningen innehålla prioriteringen mellan olika åtgärder.*

En bärande tanke i cykelutredningen är att upprätta ett huvudnät av radiella stråk in mot stadskärnan i Nora. Genom att skapa ett antal prioriterade radiella stråk från tätortens ytterområden och ansluta dessa mot de viktigaste målpunkterna i tätortens kärna så kan cykelresan upplevas mer attraktiv och kan därmed utgöra ett mer konkurrenskraftigt alternativ till den korta bilresan,

Totalt föreslås 23 stycken olika objekt komma till utförande för att öka attraktiviteten i Noras cykelvägssystem. I förslag till prioritering föreslås att objekt som rör målpunkter såsom skolor, förskolor och andra anläggningar där barn- och ungdomar rör sig i första hand ska komma till utförande. Att åtgärda saknade länkar i systemet (missing link) föreslås också prioriteras högt.

Aterigen har man fokuserat på tätorten Nora i utredningen trots tydligt direktiv om Nora, Ås, Striberg. Där det motionerat och inkommit medborgarförslag kring.

I stället fokuserar utredningen på en cykelväg runt Norasjön som både är kostsam och onödig, även om det skulle kunna vara trevligt, om Nora kommun hade haft pengar. Vi anser dock förslaget och fokus på detta som helt orealistiskt.

Vidare hänvisas till en grönplan som tagits fram men inte är antagen, så vitt vi vet.

Det skrivs i utredningen: *Vår bedömning är att gång- och cykeltrafiken för de flesta kan utgöra ett bättre alternativ till bilresan än vad busstrafiken kan erbjuda i tätorten. De förbättringar med huvudstråk som föreslås i cykelutredningen behöver mot denna bakgrund få ökad prioritet i syfte att skapa mer hållbarhet i resor inom tätorten.*

Vad grundar man detta på? Krävs det inte en faktisk mätning för att kunna uttala sig om detta, vi uppfattar det som antaganden utan saklig grund.

Vi anser dessutom att det helt saknas ett resonemang kring Noras geotekniska förutsättningar för att ”upplevas mer attraktiv och kan därmed utgöra ett mer konkurrenskraftigt alternativ till den korta bilresan,” Nora stadskärna ligger som i en gryta, oavsett vilket väderstreck man cyklar till går det upp för att avlösas av nerförsbacke. Det omvända gäller givetvis också, utifrån ytterområdena som ligger inom en 4 km radie Ås - Nora, Gyttop - Nora, Noraskog - Nora, Hittorp - Nora, undantag till stationen över ängarna, Stensnäs-Nora. Vår bestämda uppfattning är att detta spelar en avgörande roll för om människor väljer att cykla eller inte. Ska jämföras med att Nora inte är som Örebro, som är i stort sett platt.

På vilka grunder och vilket underlag finns när man skriver att *Tillgängligheten för att enkelt nå rese-centrum är låg för både motorfordons- och cykeltrafiken och med en fortsatt utvecklingen av punkten till en modern bytespunkt så behöver tillgängligheten och parkeringsmöjligheter förbättras för både motorfordons- och cykeltrafiken.* Inga mätningar har och skett 80 % är åker bil. Hur många kan och kommer pendla med pendeln? Vi konstaterar efter att ha läst trafikutredningen att centrala Nora inte har så mycket trafik. Inte heller finns någon som helst statistik grundad på olyckor eller olyckstillbud som skulle motivera att vi behöver cykelvägar i centrala delarna av staden.

Dessutom är staden uppbyggt som ett rutsystem vilket gör att centrala Nora har alternativa vägar för cyklister som vill undvika mer trafik.

Det skrivs: ICA-området med service och handel samt kommande exploatering väster om Storgatan är viktiga målpunkter. Vad är det för kommande exploatering och när har det beslutats? Finns inte här ett sakfel, som förekommer på flera håll i utredningarna.

I utredningen står: *För delen från Tingshusrondellen fram mot Skolgatan föreslås samma sektion men där behöver ny mark tas i anspråk på norra sidan för att få plats med planteringszon och gång- och cykelbana* Lpo anser att det är bättre tänka P-platser; det är kontraproduktivt, saknas P-platser?

Därför anser vi att området från Tingshusgatan och fram till torget inte ska planeras med cykelvägar, däremot anser vi att korsningen Prästgatan/ -Tingshusgatan borde ha varit med i utredningen för att säkra upp för cyklister som kommer söderifrån över gamla bron och in mot stan centrum, eller som kommer från centrala delarna och ska cykla till Norvalla som kan komma att fungera som friluftsområde i framtiden

Vi anser det oerhört viktigt att bevara Noras unika karaktär även i anslutning till stadskärnan varför en cykelbana in till Nora från Tingshusgatan inte är någon god idé.

Att anlägga en cykelväg efter Hitorpsbacken synes som ett mycket märkligt förslag av utredaren då det finns cykelväg ca 50 meter in från denna. Nora är inte Örebro och de cykelvägar som finns fungerar, Om cyklister önskar, är inte heller själva vägen ner mot stan eller upp mot Hitorp större än att en och annan cyklist som väljer bort ordinarie cykelväg får plats utan att det leder till trafikproblem. Även här kan vi hänvisa till statistik.

Däremot borde korsningen länsväg 244 / Hitorpsvägen tas med i utredningen då detta är en farlig korsning för cyklister som kommer från Hitorp och ska cykla ex runt Norasjön, eller upp mot Ramsberg. Här kan man även se ett behov av en cykelväg vid sidan av turistvägen in mot Hitorp ur säkerhetssynpunkt. Korsningen är olycksdrabbad och flera mountainbikecyklister kör den vägen efter att ha kommit ut på Ramsbergsvägen, men även detta saknas helt i utredningen

Borde inte en cykelutredning kunna tagit med alternativet gång/cykelväg upp till Digerberget från Hitorpsområdet och då lett denne via den s.k. bäverdammen , rakt över 244 an alternativt med tunnel eller bro och sedan via skogen till Digerberget?

Vi saknar även de motioner som lagts rörande cykelvägar och skoterleder och där svaret varit att dessa ska tas med i kommande cykelutredningar vilket vi noterar att så inte skett. Vi tänker bl.a. på förslag om cykelväg Ås - Gyttorp, Ås - Striberg

Sammanfattningsvis anser vi inte att utredningen grundar sig på någon form av mer omfattande olycksstatistik, mätning, tidigare motioner eller synpunkter som kommit in. Utifrån detta blir det även mycket antagningar rörande olika risker och behov och som helhet ett dokument med bristfälligt underlag som blir mycket tveksamt att ta politiska beslut från

Här nedan anges några exempel på våra invändningar mot prioritetsordningen:

På sidan 11 hänvisas till missing links. *Det finns ett antal "missing links" i systemet som behöver kompletteras för att få en större homogenitet i GC-systemet. Den nya bebyggelsen vid Stensnäs har inte bra cykelkopplingar mot centrum, det saknas cykelväg till och genom Pershyttan samt koppling mot idrottsanläggningar i Hagby-området för att nämna några av bristerna.*

Vi anser att det finns GC väg till och från Pershyttan. Däremot finns en sträcka från järnvägen upp till tågagnarna som inte har alternativ cykelväg och som inte heller kan göras om till CG väg. De sträckningen får hastighets begränsas, vilket också efterlevs till stor del Även upptill idrottsanläggningarna i Norvalla finns cykelväg, med överfart som synes oundviklig.

I utredningen pekats olika prioriteringsområden ut. Vi kan se stora brister i det underlaget. Här anges några exempel:

Målpunkter såsom skolor, förskolor och andra anläggningar där barn- och ungdomar rör sig.

Objekt 19 bör tas bort såvida mätningar inte visar behov. Sträckor eller punkter med låg trafiksäkerhetsstandard och stora trafikmängder.

Objekt 13, finns alternativ bör tas bort.

Objekt 18 och objekt 2 anser vi bör flyttas upp till prio 2 då det var ett av direktiven i uppdraget.

Åtgärder som knyter ihop redan utbyggt gång- och cykelnät, (missing link).

Objekt 3, tas bort nödvändigt med parkeringsmöjligheter, mycket lite trafik och det finns alternativa cykelvägar till skolan som är helt bilfria däremot att anlägga cykelväg mellan Bergsäng och Ås via gamla banvallen skulle säkra vägen för barn som vill cykla in till ex Norvalla från Ås på ett säkert sätt.

Objekt 7, bör tas bort då det redan finns befintlig cykelväg inne i området. Här har man nyligen öppnat upp för tung trafik i kombination till CG väg förbi förskola vilket utgör betydligt större fara än nuvarande CG väg

Objekt 8, bör tas bort då det finns CG väg ca 50 meter in som kan användas.

Andra målpunkter såsom exempelvis tätorternas centrum, butiker/service och tågstation med mera.

Objekt 10, bör tas bort då den cykelbanan skulle påverka och förstöra stadens rutnätsutseende i södra delen Knyta ihop tätortsdelar.

Objekt 5, ska tas bort från prio 5 och flyttas till 7. Det går redan i dag att cykla från tågagnarna och upp till hyttbacken för att där kunna parkera sin cykel eller åka vidare till Digerberget. Det behövs endast skyltning. Inte heller bör denna ligga som att knyta samman tätorter då Pershyttan har ett fåtal boende runt hyttbacken.

Trafik- och Parkeringsutredningarna

Av Trafikutredningen framgår att:

Trafikutredningens syfte är att i enlighet med översiktsplanens intentioner tillse helheten i tätortens trafikstrukturer och planera för en strategisk inriktning på kort och lång sikt.

Trafikutredningen redovisar en brist- och problemanalys av befintliga förhållanden i transportsystemet.

Denna analys har sedan i överensstämmelse med uppsatta mål för arbetet resulterat i förslag till olika åtgärder för att komma tillrätta med identifierade brister och problem.

Viktiga fokusområden är att skapa ett mer hållbart trafiksystem som är tillgängligt för alla trafikantgrupper. En mycket viktig aspekt är att skapa förutsättningar för förbättrad trafiksäkerhet och trygghet, där oskyddade trafikanter är särskilt prioriterade.

Trafikutredningen behandlar främst åtgärder i tätorterna och på det kommunala nätet men eftersom det finns beroenden och tydliga beröringspunkter med det statliga vägnätet i anslutning till Nora kommer även dessa nät att beskrivas.

Vidare under rubriken målbild

Arbetet med trafikutredningen ska ske mot målformuleringar som överensstämmer med kommunens egna mål och visioner. Nora kommun antog 2018 en vision med mål som ska vara vägledande för allt arbete inom kommunen mot 2030.

Samtidigt som utredningen uppger att den jämför sig mot målbilden som kommunen antagit vilken rör samtliga medborgare i Nora utreder man i stort sett bara tätorten. Detta är en stor brist i utredningen som bör rättas till, särskilt rörande mål nummer 7.

Mål för Trafikutredningen uppges vara: *Restiden med kollektivtrafik mellan kommunens huvudorter och Örebro ska minska avsevärt och kollektivtrafikens andel av arbetspendling ska öka kraftigt. Genom effektiva transportsystem skapas attraktivitet i verksamhets- och boendemiljöer i Nora kommun.*

Transportsystemet i Nora ska utgå och formas från att en länspendel är det prioriterade stråket för kollektivtrafiken och att det därför på sikt finns en snabb och effektiv spårbunden koppling mot Örebroområdet.

Hela resan ska beaktas i utformning av transportsystemet – integrera olika transportslag med varandra för att främja alternativ till bilåkning.

Transportsystemet ska utformas för att ge attraktivitet för olika alternativ till bilåkande för att minska klimatpåverkan. Antalet korta bilresor inom den centrala tätorten minskar och andelen gång- och cykelresor ökar.

Lpo vill påtala att en trafikutredning inte kan utgå från beslut som inte är fattade, den måste utgå från de faktiska förhållanden som är här och nu. Med det sagt kan inte utredningen formas utifrån att det finns en tågpendel. Vi har ingen som helt aning om den kommer att bli verklighet, ingen som helst aning om vi har råd eller om det finns en efterfrågan.

Däremot kan vi utgå från att kärnan av samordning sker från busstationen vilket bör formuleras om i trafikutredningen. Därmed bör punkten två ovan tas bort ”*Transportsystemet i Nora ska utgå.....*”

Vidare sägs under första målet att:

Restiden med kollektivtrafik mellan kommunens huvudorter och Örebro ska minska avsevärt och kollektivtrafikens andel av arbetspendling ska öka kraftigt. Genom effektiva transportsystem skapas attraktivitet i verksamhets- och boendemiljöer i Nora kommun

Det är för oss ett märkligt resonemang då Nora tätort faktiskt har en effektiv kollektivtrafik mellan tätorten Nora och Örebro. Att få det att låta att pendeln skulle öka detta är inte korrekt, även ordet avsevärt korta restiden fungerar inte på tågpendeln, som det skrivs i utredningen. Tiden med att åka med pendeln kommer inte att kortas avsevärt, vi hänvisar till utredningar avseende pendeln.

Därav menar vi att de stycken som berör dessa saker helt bör strykas då de är direkt felaktiga.

Ett effektivt trafiksystem symboliseras av att det är lättillgängligt. Lättillgängligt innebär att resenären i stort sett kan gå på buss eller tåg utanför sin dörr. Att eventuella andra förbindelser som behövs är synkroniserade och fungerar, inte bara morgon och eftermiddagstider. Tågpendeln kommer inte att ha denna tillgänglighet.

På sid 7 står: *Eftersom Nora tätort är en sådan betydande del av kommunen kommer den att få viss prioritet i analysen gentemot kommunens övriga mindre tätorter: Striberg, Ås, Gyttorp och Pershyttan.* Det står viss prioritet. Lpo vill påtala att Knappt en sida ägnas åt pendlingsproblemet från byarna vilket är det stora problemet i Nora, av 39 sidor, vilket inte är viss prioritet, det är full prioritet. Märkligt är att Nora tätort får full prioritet i utredningen och analysen då förbindelserna från tätorten är bra till Örebro, men däremot är inte förbindelserna från byarna runt Nora, in mot staden Nora. Vilket är det som är det stora bekymret bör korrigeras i analysen och problematiken runt samordningen från byarna bör belysas betydligt mer.

På sid 8: *Infarten till centrala Nora från väg 244 sker via Storgatan och denna sträckning har flera brister. Den inledande delen vid avfarten från väg 244 fram till Skolgatan är "överdimensionerad" och har en utformning som ger låg acceptans för efterlevnad av gällande hastighetsbegränsningar. Den avslutande delen från Skolgatan mot torget har det omvända problemet, belastningen på sträckan är hög i förhållande till hur gaturummet är utformat. Det blir svårt att på ett godtagbart sätt hantera fordonstrafiken tillsammans med övriga trafikrörelser typ gång- och cykeltrafik. Infartstrafiken in mot centrala Nora skulle av dessa anledningar behöva fördelas mellan flera stråk.*

Ovanstående håller vi med om, däremot ser vi det inte som något större problem eftersom denna sträcka är just en infart mot centrum, medan centrum i Nora kommer längre fram. Vi håller däremot med om att det vore bra att fördela trafiken in mot Nora centrum. Nora har fler infarter vilket utredningen inte nämner, som även det behöver korrigeras i utredningen.

Vi håller däremot med om att det vore fint att skapa en allé ner mot Nora centrum via Storgatan som går förbi ICA, samt en rondell men ingen cykelväg behöver anläggas då det finns en bakom ICA som är sammankopplad med centrum och även med Pershyttan

Tillgängligheten för att enkelt nå resecentrum är låg för både motorfordons- och cykeltrafiken och med en fortsatt utvecklingen av punkten till en modern bytespunkt så behöver tillgängligheten och parkeringsmöjligheter förbättras för både motorfordons- och cykeltrafiken.

Rörande cykeltrafiken upplever vi inte den som ett problem. Lpo menar att cykelnätet i centrala delarna inte bara är relativt väl utbyggt i Nora tätort, detta även från ytterområdena. Detta bör tas bort från trafikutredningen då det finns en särskild cykelutredning. Alternativt ska utredningarna slås ihop. Man kan inte heller tala om missing link när några mätningar inte skett. Vi lämnar våra kommentarer rörande cykelutredningen under särskild rubrik ovan.

Att i en småstad försöka dela in i olika rum enligt TRAST blir också fel, det är möjligt att göra i stora städer. Andra modeller behövs i små städer för att skapa trivsel, lätt tillgänglighet och funktionalitet.

På sidan 13 berörs parkeringsutredningsfrågor: En viktig fråga är om parkeringsutbudet täcker efterfrågan för den centrala delen av Nora. Bedömningen är att i dagsläget finns en balans mellan utbud och efterfrågan totalt sett i hela centrala Nora. En viktig invändning är dock att i den centrala delen där huvuddelen av handel och verksamheter är lokaliserad, uppstår tidvis brist på parkeringsmöjligheter för de mest attraktiva platserna. Detta gäller speciellt under semesterperioden när Nora är en populär målpunkt för turister. Den stora parkeringen på Torget blir då full och oönskad söktrafik uppstår på de smala gatorna i centrala Nora.

Ovan är korrekt menar vi men bristen är konstant perioden juni - september. Även under stora delar av året är det brist på parkering på torget. Även delar som rör trafikparkeringsutredningen bör hanteras som cykel-frågorna antingen i den utredningen och då tas dessa avsnitt bort alternativt vävs de in. Våra synpunkter ligger under den rubriken.

Därmed har vi även kommenterat den sammanfattande brist och problemanalysen som bör kompletteras. Analysen haltar som vi nämnt även i remissvaret till cykelutredningen. Örebros kollektivtrafik och tiden det tar att ta sig från diverse ytterområden i Örebro när redan idag upp till den tid det tar att åka buss eller bil till Örebro från Noras ytterområden, byarna borträknade.

Lpo vill göra följande inspel rörande hur trafiken bör fördelas

Bussar och turister från 244 in över Hitorp, Arne P s väg, med hänsyn till vad Arne Ps väg kan belastas med utifrån att den är byggd på en gammal soptipp utan att ordentliga underarbeten gjordes vid tidpunkten för att den anlade.

Tung trafik går ner Storgatan, korsningen Tingshusgatan byggs om till trafikljus och sedan går trafiken upp Brunngatan, upp förbi Soltunet och sedan mot Järnboås eller Ås beroende på vart man ska. Denna lösning skulle också göra att den tunga trafiken inte passerar förbi Järntorgsskolan. Även husbilar kan ledas via Brunngatan och sedan ner till Trängbo genom en effektiv skyltning som är i överensstämmelse med våra områdesbestämmelser. Brunngatan är också tillräckligt bred för att fungera för detta. Korsningen vid Pigslottet måste dock få en lösning som inte synes alltför besvärlig. Skyftar in mot Hagby sätts upp så vanlig persontrafik leds över Plåthammarsbron för de som ska vidare till Ås och Striberg.

Ordinarie boende fördelar sig på sträckorna beroende på vart de ska.

Vi anser att det inte är övervägande fördelar med att leda bort trafiken från centrala delarna som föreslås i trafikutredningen. Detta genom att det anläggs en huvudled över Plåthammarsbron

Trafiken i ett snitt norr om Nora är ca 2 000 fordon per dygn och söder om Nora ca 6 000 fordon. En stor del av denna trafik har självfallet Nora som målpunkt och genomfartstrafiken utgör därmed en relativt liten del av den totala trafiken. En grov bedömning skulle vara att ungefär var tredje fordon norr om Nora inte har stadskärnan som målpunkt utan istället ska fortsätta söderut mot Örebro. Det skulle innebära ca 700 - 1 000 fordon per dygn skulle kunna anses som genomfartstrafik. Av denna trafik kan 10 % utgöras av tung trafik. En mycket viktig aspekt när man ska bedöma rimlighet menar vi och förslaget i figur 11–17 skulle innebära flera nackdelar och bör därför analyseras ytterligare i utredningen där följande perspektiv tas med:

Det kommer bli extremt dyrt och den etapplösning som föreslås kommer inte att fungera då många fordon med stor sannolikhet kommer att fastna i Plåthammarsbrons backe vintertid. Kostnaden är inte rimlig utifrån vinsten, om det finns en sådan och hur beräknas den?

Det är olyckligt ur barnperspektiv, då det både ligger en förskola vid Hagby samt ett idrottscenter där många barn rör sig.

Det finns även nackdelar om man exempelvis ser på lösningen i grannstaden Lindesberg med den stora vägen som passerar. Resenärer åker inte in till Lindesberg om man inte har ett direkt ärende, vilket gör att stadskärnan inte bjuder in till spontanbesök.

Hagbyvägen är för närvarande ca 6 – 6,5 m bred men skulle behöva breddas till 7,5 m det vill säga två körfält med 3,5 m och vägren 0.25 m på vardera sida. Det finns anspråk att korsna vägen i höjd med Knutbergsvägen och Trängkärsvägen för att nå förskola, omsorgsboende och idrottsanläggningar mm. Det innebär att en planskild korsningspunkt bör planeras in någonstans i detta läge.

Problem: Förskola, ambulans och ungdomar som rör sig upp till Norvalla både vinter och sommartid. Inga av dessa aspekter är upptaget i trafikutredningen. Hur kommer det sig?

Nora saknar en entré till stadskärnan från söder och det medför onödigt hård belastning på den nuvarande entrén utmed Storgatan. Förslaget innebär att bussgatan på Arne P:s väg mellan Älvtorpsvägen och Herrtorpsvägen öppnas för allmän trafik. Vägen kommer inte att hålla för ökad trafik annars är det en bra idé. Däremot bör korsningen länsväg 244 /Hitorpsvägen ha tagits med i utredningen då detta är en farlig korsning som bör åtgärdas då den varit olycksdrabbad.

Vi håller med om att en ombyggnad av bron är en mycket viktig kollektivtrafikåtgärd som skulle medföra stor förbättring för busstrafiken eftersom alla bussar och fordon inte kan passera under bron idag. Begränsningen innebär exempelvis att fordon med gasdrift inte kan passera på grund av att de får låg fri höjd på bron. Eftersom järnvägen ligger i kraftig bank och trafiken på banan kan stängas av så är ett byte av bro relativt okomplicerat, sid 31.

Det saknas en analys rörande byarnas situation och vägarna in mot tätorten Nora.

Slutligen reagerar vi kraftigt på att det skrivs i utredningen att Befintlig del av väg 767 grävs av i norra änden mot ny väganslutning och ny anslutning till Nora för trafik från norr blir Kolmätargatan. Den nya vägsträckningen kommer att innebära en viss vägförlängning. Vi anser att detta strider helt mot tillgänglighet och effektiv restid då de boende i Järnboås som ska in till Nora måste åka runt? Hur tänker utredaren här rörande hållbarhet och benägenheten att åka pendeln? Detta bör alltså strykas ur utredningen

Även delen om cykelgarage bör utgå. Det är en mycket hög kostnad för mycket få resenärer vilket inte är samhällsekonomiskt på något vis, sid 34.

Det finns även ett antal rena gissningar i trafikutredningen: *Kommunen pekar i översiktsplanen på att arbetspendling kommer att vara en fortsatt viktig funktion i framtiden för kommunen. Det är därför rimligt att anta att det kommer att krävas omfördelningar mellan transportslagen för detta resande, i syfte att uppnå ett mer hållbart system för transporter.*

På längre sikt skulle en utveckling med en stark kollektivtrafikknod på järnväg mot Örebro sannolikt få mycket positiva effekter för Nora kommun.

Även åsikter om vad kommunen i övrigt finns i materialet som vi menar är helt ovidkommande för en trafikutredning och bör tas bort. Här är några exempel på detta:

Kommunen har många och kan även skapa fler attraktiva boendemiljöer med vackra natur- och sjölägen. Nya cykel- och promenadstråk efter Norasjön med tillhörande besöksmål i form av café/restauranger och utökade badmöjligheter kan förstärka dragningskraften för besöksnäringen i Nora.

En avlastning av genomfartstrafik förbi stadskärnan är ytterligare en positiv faktor för att öka upplevelsen av Nora.

I Parkeringsutredningen anges att många av förslagen utgår från att förenkla och tydliggöra gällande parkeringsreglering i Nora.

För att förbättra parkeringssituationen och ge ökad tillgänglighet till handeln i centrum föreslås att Skojarbacken iordningsställs som en modern parkeringsyta. Dessutom föreslås tillgängligheten till Skojarbacken öka genom att öppna Arne P:s väg för allmän trafik. Som ett kommande steg kan en ändrad tidreglering för den stora parkeringen vid Torget diskuteras för att ge ökad dynamik i parkeringen. Vidare föreslås förändringar kring tidreglering och datumparkering som ska underlätta boendeparkering i de delar av området som inte har efterfrågan på parkeringsplatser från handeln.

Lpo menar att de mätningar som gjorts är framför allt dagtid. Det hade varit fördelaktigt om mätningen skett lördag samt vid 16 - 17 tiden en vardag. Detta menar vi är en brist i utredningen som gör att det finns en fel-marginal rörande tillgängliga P-platser i Nora

Det talas även om boendeparkeringar samt besöksparkeringar men redovisar inte boendeparkeringarna i Nora, samtidigt som parkeringsreglerna görs generella vilket får stora konsekvenser för de boende eller de som arbetar. Detta bör kompletteras i utredningen.

Lpo anser att det bör skylta upp och anvisa P, samt avstånd till centrum till de olika P platserna, ex. parkeringarna ner mot badhuset som ofta är tomma sommardag.

Verka för genom att samtala med fastighetsägaren om att köpa marken och anlägg en ordentlig parkering vid gamla Shell, numer St1. Med en parkering i direkt anslutning till Shell kommer stadskärnan att avlastas från trafik. Kanske även en kamera över hur fullt det är på torget? Likaså gräsytan utanför Karlsängskolans idrotts-hus föreslås som parkeringsyta.

I parkeringsutredningen finns även nämnt ett antal boendeparkeringar men de finns inte utritade vilket bör göras då dessa inte kan anses som parkeringsplatser för besökande.

Bristen på parkeringsplatser är i första hand kopplad till sommarhalvåret vilket talar för att nuvarande reglering kan vara fortsatt gällande med samma intervall som datumparkeringen, oktober till maj och regleringen med två timmars parkering skulle gälla övrig tid.

För att främja handeln i stadskärnan ska parkeringen i första hand nyttjas av de som har kortare ärenden och besöker centrum. Arbetsplatsparkering och längre besök kan hänvisas till föreslagen parkering vid Skojarbacken, se förslag 1. ovan tycker vi är ett bra förslag. Liksom att förlänga parkeringsmöjligheten längre ut från centrum.

Däremot att slopa P-skivan anser vi inte är ett bra förslag.
