



NORA
KOMMUN

Trafikplan Nora tätort

2020-02-28 Uppdragsnr: 17 762

Trafikplanen är ett komplement till Översiktsplan för Nora kommun



Innehåll

Inledning	3
Bakgrund och syfte	4
Målbild	5
Kommunala visioner och mål	5
Mål för Trafikutredningen.....	6
Nulägesbeskrivning.....	7
Allmänt.....	7
<i>Fordonstrafik</i>	8
<i>Spårbunden trafik</i>	9
<i>Gång- och cykeltrafik</i>	10
<i>Kollektivtrafik</i>	11
<i>Gatukaraktärer</i>	12
<i>Parkering</i>	13
<i>Sammanfattande brist- och problemanalys</i>	14
Förslag på strategisk inriktning	15
Tätortens utveckling på kort och lång sikt	15
Struktur för fordonstrafik.....	17
Struktur för gång- och cykeltrafik	32
Struktur för kollektivtrafik.....	33
Strukturer för parkering.....	37

- Bilaga 1 Cykelutredning, Nora kommun 2019-02-28
- Bilaga 2 Parkeringsutredning Nora kommun 2019-01-08

Inledning

Nora kommun har under 2017 antagit en ny översiktsplan som syftar till att ge vägledning till hur kommunen långsiktigt ska utvecklas.

En av många viktiga aspekter i kommunens utveckling är hur frågor som rör resande och transportsystem ska hanteras för att dels främja en hållbar samhällsutveckling men även ge attraktivitet till Nora som verksamhets- och bostadsort.

Nora är en liten kommun och i en utveckling mot ökad arbetspendling och högre flexibilitet på arbetsmarknaden ställs större krav på goda kommunikationer mot regionernas centrala noder. För Nora kommun är det därför viktigt att säkerställa ett snabbt, effektivt och hållbart resande mot i första hand Örebro för att kunna utveckla kommunen och ge fortsatt attraktivitet i boendet. Angeläget synsätt i detta arbete är "hela resan-konceptet", där ökat användandet av de lokala trafiksystemen tillsammans med mycket effektivt kopplingar till snabba mer långväga system kan ge goda synergier.

I ett lokalt perspektiv är det viktigt att inom tätorterna utveckla de hållbara transportslagen gång-, cykel- och kollektivtrafik för att kunna tillgodose en bra tillgänglighet i trafiksystemet. En separat cykelutredning har tagits fram som har analyserat brister och problem i systemet samt presenterat förslag till åtgärder för att förbättra möjligheterna att röra sig i Nora gåendes eller med cykel.

Stor hänsyn vid trafikplaneringen måste tas till Noras mycket unika stadsbyggnad. De mest centrala delarna av tätorten har ett mycket högt bevarandevärde och bör av flera orsaker inte belastas med för mycket personbilstrafik. Samtidigt måste handelns krav på tillgänglighet till butiker för kunder och godstransporter beaktas. Som ett komplement till trafikutredningen finns därför en parkeringsutredning framtagen för att fördjupa kunskapen och lyfta fram problematiken som finns gällande parkering i den centrala delen av Nora.

En annan viktig förutsättning för arbetet med trafikutredningen är att det behöver beslutas om en långsiktigt hållbar plan för hur genomfartstrafiken i nord-sydlig riktning ska hanteras för att minska belastningen på tätortens centrala delar.

Dokumentdatum: 2019-02-28

Dokumentnamn: Trafikutredning Nora tätort

Kontaktperson: Håkan Blaxmo, Samhällsbyggnad Bergslagen

Uppdragsnummer: 17762

Uppdragsansvarig: Jan Englund VAP

Bakgrund och syfte

Nora kommun saknar i dagsläget ett övergripande trafikstrategiskt dokument med inriktning för hur transportsystemen ska utvecklas för de olika trafikslagen.

Trafikutredningen ska därför ses som ett planeringsunderlag som beskriver vad som krävs för att uppnå kommunala ambitioner och målsättningar inom transportpolitiken. Utredningen kan ligga till grund för handlingsprogram, investeringsbeslut och andra beslut om hur transportnätet ska förvaltas.

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.



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.

Kommunala visioner och mål

Visionen redovisas tillsammans med ett antal övergripande mål inom tre olika målområden. Till dessa övergripande mål finns även mer detaljerade formuleringar för respektive målområde.

Vision

"Nora är regionens mest attraktiva boendekommun med 13 000 invånare år 2030"

Övergripande mål

Hållbarhet

Långsiktigt hållbar ekologisk, social och ekonomisk utveckling, präglad av ansvarsfull hushållning och varsamt bruk av naturen samt av mänskliga och materiella resurser.

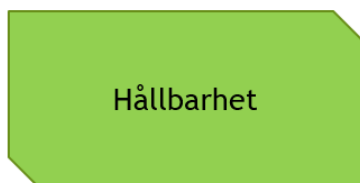
Livskvalitet

Hög livskvalitet för alla som bor, arbetar och studerar i Nora kommun. Den består av omtanke, delaktighet, god service, meningsfull fritid och möjligheter till livslångt lärande och sysselsättning.

Attraktivitet

Livskraftigt näringsliv och attraktiv arbetsmarknad, fina boendemiljöer, goda kommunikationer, ett rikt utbud av kultur-, fritids- och naturupplevelser samt turism året runt i ständigt utveckling. Nora kommun är en god och attraktiv arbetsgivare.

Övergripande målområden med detaljerade mål



Hållbarhet



Livskvalitet



Attraktivitet

<p>1 Mål: Nora kommuns verksamhet är klimatsmart</p> <p>2 Mål: Nora har en positiv befolkningstillväxt och en gynnsam befolkningsstruktur</p> <p>3 Mål: En ansvarsfull ekonomisk hushållning som skapar utrymme för utvecklingsreformer</p> <p>4 Mål: En offensiv och ansvarstagande strategi som säkerställer att nödvändiga nyinvesteringar genomförs</p>	<p>5 Mål: Noras invånare har tillgång till goda kommunikationsmöjligheter</p> <p>6 Mål: Nora invånare har en rik tillgång till kulturbud, fritidsaktiviteter & naturupplevelser</p> <p>7 Mål: Nora kommun erbjuder en god & tillgänglig kommunal service för alla Norabor</p> <p>8 Mål: Nora kommuns invånare upplever att de har ett stort inflytande</p>	<p>9 Mål: Nora kommun erbjuder attraktiva boendemiljöer och besöksmiljöer</p> <p>10 Mål: Kommunen har ett livskraftigt näringsliv och en god arbetsmarknad</p> <p>11 Mål: Nora kommun är välkomnande & trygg</p> <p>12 Mål: Kommunens invånare är stolta och har en stark tro på framtiden</p>
---	--	--

Mål för Trafikutredningen

Målet i trafikutredningen är att upprätta transportstrukturer som bidrar till en hållbar utveckling av Nora kommun mot år 2030. Eftersom Nora är en liten kommun och beroende av arbetsmarknaden i Örebroområdet ska en viktig del i målbilden vara att upprätta effektiva och hållbara kollektivtrafikkopplingar med Örebro.

- ✓ 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.

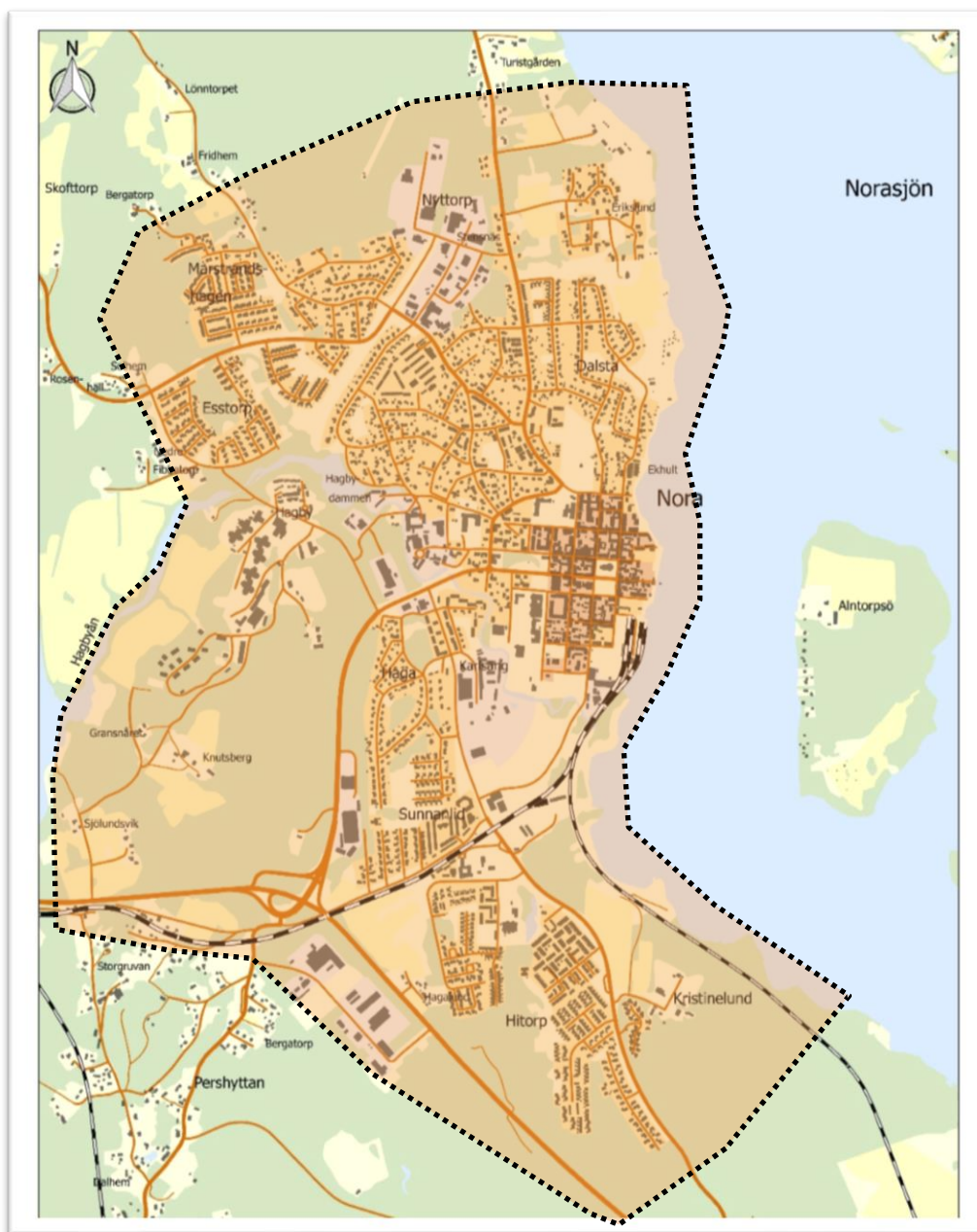
Målbilden utgår från ett lokalt plan att prioritera framkomlighet, trafiksäkerhet och trygghet för gång- och cykeltrafikanter samt för kollektivtrafiken. I ett regionalt perspektiv är målet att upprätta effektiva kollektivtrafikkopplingar mot regionens centrala nod – Örebro.

Nulägesbeskrivning

Allmänt

Trafikutredningen ska utgöra ett samordnande dokument för kommunens trafikplanering. 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).

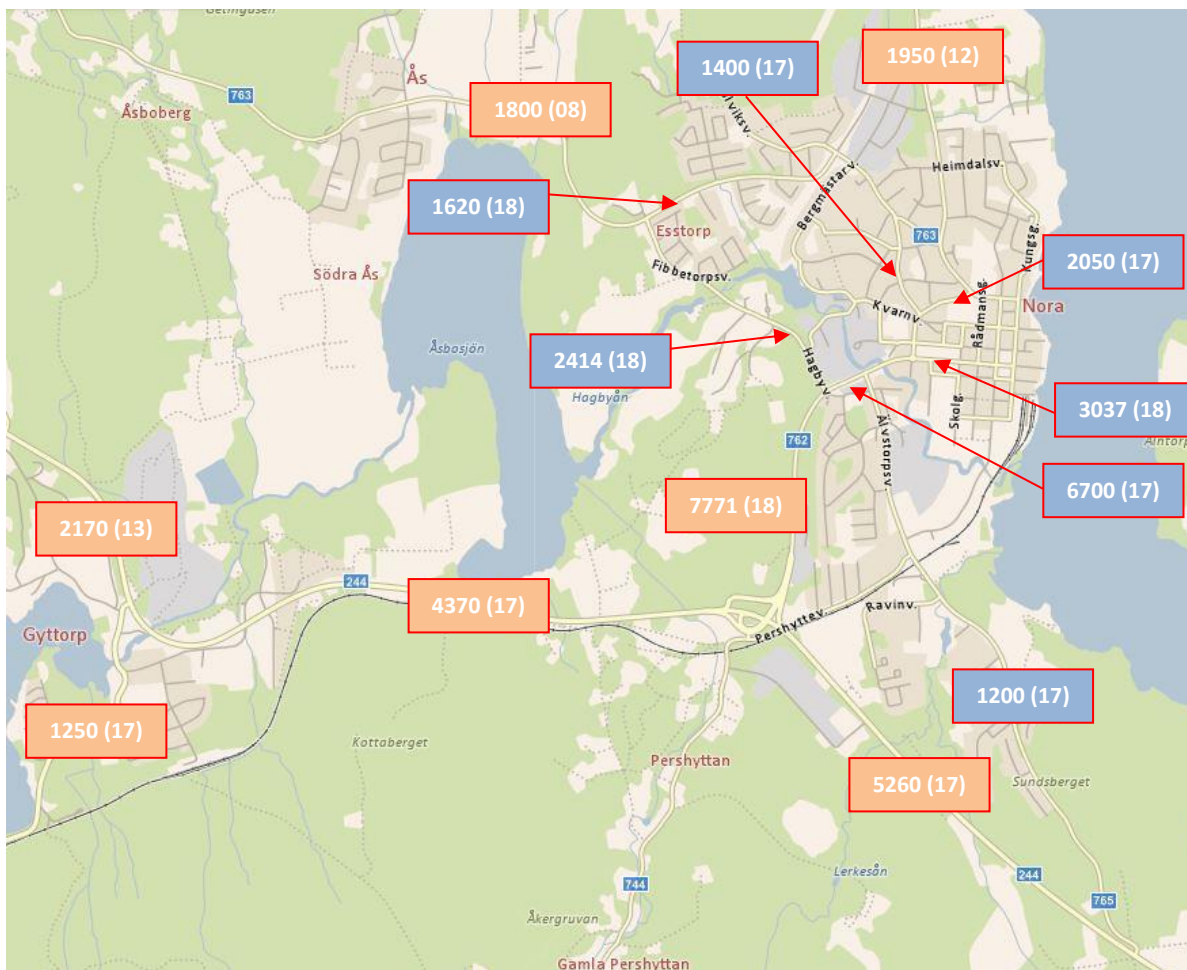
För att få underlag till analys av trafiksystemet krävs en tydlig nulägesbeskrivning, där brister och problem kan identifieras. Analysen utgår från en beskrivning av nuvarande trafikstrukturer.



Figur 1: Prioriterat utredningsområde för trafikutredningen.

Fordonstrafik

Vägnätet i anslutning till Nora är inte belastat av speciellt höga trafikmängder. Storgatan, som är infarten mot Nora, har den största trafikmängden med upp mot 7 000 fordon per dygn.



Figur 2: Redovisning av årsdygnstrafik (ÅDT) och mätår. Statlig väg (orange) och kommunal väg (blå)

Delar av vägnätet i den centrala delen av Nora har en utformning med smala gatusektioner som bitvis har gatstensbeläggning. Detta vägnät och omgivande känsliga stadsmiljöer är inte lämpligt att belasta med för stora trafikmängder.

Centrala Nora belastas av oönskad genomfartstrafik i nord/sydlig riktning. Det är trafik mot Nora som har målpunkt i exempelvis Storå, Hjulsjö och Järnboås som i dagsläget behöver köra Storgatan/Tingshusgatan, vilket innebär störningar av stads- och bostadsmiljöer i Nora.

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.

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.

Spårbunden trafik

Nora har en spårförbindelse via Järle ned mot bandelen Örebro-Frövi vid Ervalla. Banan från Nora är inte elektrifierad och håller i övrigt låg standard. Frågan om att upprätta en Länspendel Nora-Laxå med modern tågtrafik för pendelresor har utretts och diskuterats under flera år. Nora kommun har länge arbetat för att få en länspendel för att väsentligen kunna förkorta restiden mellan Nora och Örebro och vidare.

I både den kommunala och regionala översiktliga planeringen pekas en moderniserad järnväg till Nora ut som ett prioriterat stråk för kollektivtrafiken.

Trafikutredningen bör därför utgå och formas från att en länspendel är det prioriterade stråket för kollektivtrafiken. Det kan gälla åtgärder som rör anslutningar till resecentrum av gång- och cykeltrafik, andra kollektivtrafikslag samt översyn av möjligheten till pendelparkering.



Figur 3: Nora resecentrum – med Länspendel kan den utvecklas till en modern bytespunkt

Gång- och cykeltrafik

Som bilaga till trafikutredningen har en cykelutredning¹ för Nora kommun utförts under 2018. Utredningen är under samråd och kommer att antas av kommunfullmäktige under början av 2019.

I analysen av brister och problem i utredningen har det konstaterats att cykelvägnätet är relativt väl utbyggt i Nora tätort men kopplingen mot den inre centrumdelen från ytterområdena behöver förbättras för cykeltrafikanterna. Vissa viktiga kopplingar saknas i cykelvägnätet och det finns flera sträckor av "missing link"- karaktär som behöver åtgärdas för att öka helheten i nätet. Många passagepunkter är har trafiksäkerhetsmässiga brister.

Kopplingarna för cykeltrafiken mot resecentrum föreslås förbättras samtidigt som även möjligheten att på ett säkert och tryggt sätt lämna sin cykel där utökas.

Åtgärderna syftar till att ge cykelnätet en mer homogen och tillgänglig struktur. 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.

En annan viktig aspekt med åtgärderna är ökad trafiksäkerhet genom att ge cyklisterna ökad prioritet vid konflikter med övrig fordonstrafik. Det innebär att anslutande vägar mot radiella huvudcykelstråk ska regelmässigt underordna sig cykeltrafiken.



Figur 4: Cykelplan - förslag till huvudcykelstråk i Nora

¹ Cykelutredning för Nora kommun, 2019-02-28

Kollektivtrafik

Arbetsmarknaden och utbildning på gymnasie- och universitetsnivå i Nora kommun är mycket väl integrerad med Örebro. Det innebär att tillgänglighet vid pendlingen mellan orterna spelar stor roll för många människor i Nora. Det utförs ca 4 600 resor per dygn mellan Nora och Örebro kommun. Även Lindesberg utgör en stor pendlingspunkt och det sker även resor till andra orter men i betydligt mindre omfattning. Idag pendlar c:a 2 400 personer till arbete och gymnasieskolor främst mot Örebro men även till andra orter. Dvs hela 44% av Noras yrkesarbetande och studerande pendlar ut från Nora.

Länstrafiken har ansvar för kollektivtrafiken i Örebro län. Den nuvarande kollektivtrafiken i Nora kommun består av nio busslinjer mot olika målpunkter.

- Linje 302 Örebro – Nora - Hällefors
- Linje 304 Hällefors – Nora - Lindesberg
- Linje 305 Nora - Hjulsjö - Hällefors
- Linje 306 Nora Lilla Mon - Lindesberg
- Linje 331 Nora – Gyttorp – Striberg
- Linje 332 Ås – Gyttorp – Nora - Lindesberg
- Linje 333 Nora - Karlskoga
- Linje 801 Nora - Örebro (direktbuss)
- Linje 802 Örebro – Hällefors (passerande direktbuss)



En omfattande resvaneundersökning² har utförts i länet under 2017. Syftet med undersökningen var att skapa kunskap om hur resor utförs och fördelar sig mellan olika färdmedel i länet. Denna kunskap är viktig för att förstå vilka åtgärder som kommer att krävas i transportsystemet för att förbättra möjligheterna att öka andelen kollektivtrafik.

Undersökningarna visar att vid studie av huvudfärdssätt vid en resa så utförs en stor majoritet med bil - nära 80% av alla resor i Nora kommun görs med bil. Övriga färdmedel representerar drygt 20%, där busstrafiken och gång/cykel står för ungefär lika stora andelar.

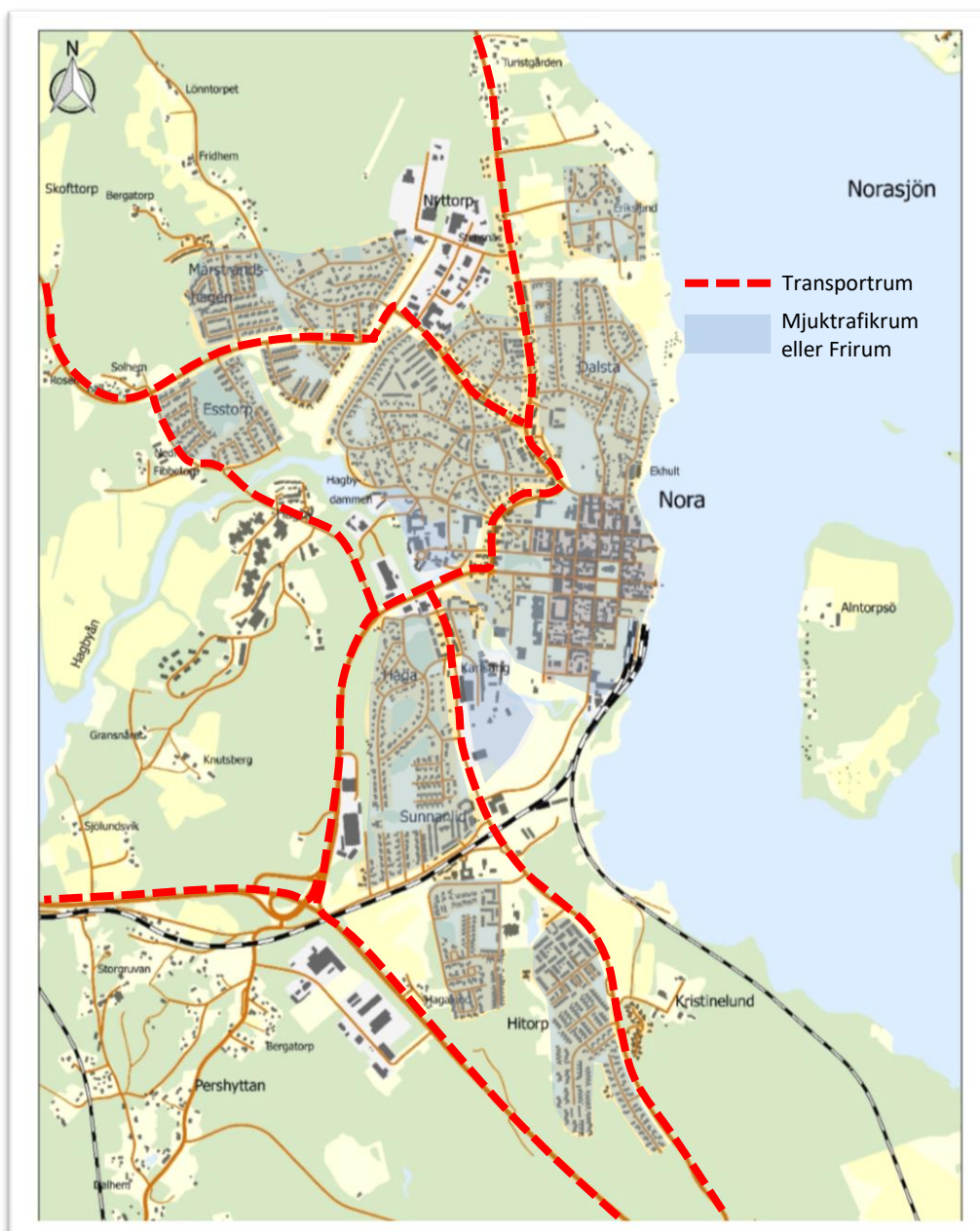
För resor inom kommunen står biltrafiken för över 82% och busstrafiken för 1%. GC-trafiken står för 17% av de lokala resorna, vilket är lägst i länet.

Resvaneundersökningen visar att strukturer i arbetsmarknad och utbildning i Nora kommun skapar stora behov av ett tillgängligt och attraktivt transportsystem för pendling. Nuvarande pendling är starkt dominerad av personbilstrafik. Med ambitionen om ett mer hållbart resande, där andelen kollektivtrafiken ökas krävs förbättringar av kollektivtrafiksystemet. Förbättringarna bör utgå från att göra resan mer attraktiv gentemot personbilstrafiken med avseende på ekonomi, tidsåtgång, trygghet, bekvämlighet etc. I det förbättringsarbetet har frågan om en Länspendel en avgörande roll.

² Resvanor i Örebro län, rapport 2017:02 Region Örebro län

Gatukaraktärer

I processen för kommunal trafikplanering bör stöd tas från metodiken i TRAST³. En viktig tanke i denna metodik är att söka balansen i trafiksystemet mellan behoven av framkomlig trafik och omsorgen om en trivsamt, säker och attraktiv stadsmiljö.



Figur 5: Nuvarande gatukaraktärer i Nora (Livsrumsmodellen TRAST)

Transportrummet består av huvudstråk i gatunätet dit transporter av personer och gods prioriteras medan mjuktrafikrummet är delar i nätet där motorfordon och oskyddade trafikanter ska samsas om utrymmet.

En tydlig rollfördelning och utformning av dessa "rum" gör det lättare för trafikanten att förstå funktionen och därigenom enklare kunna anpassa sig till respektive rum.

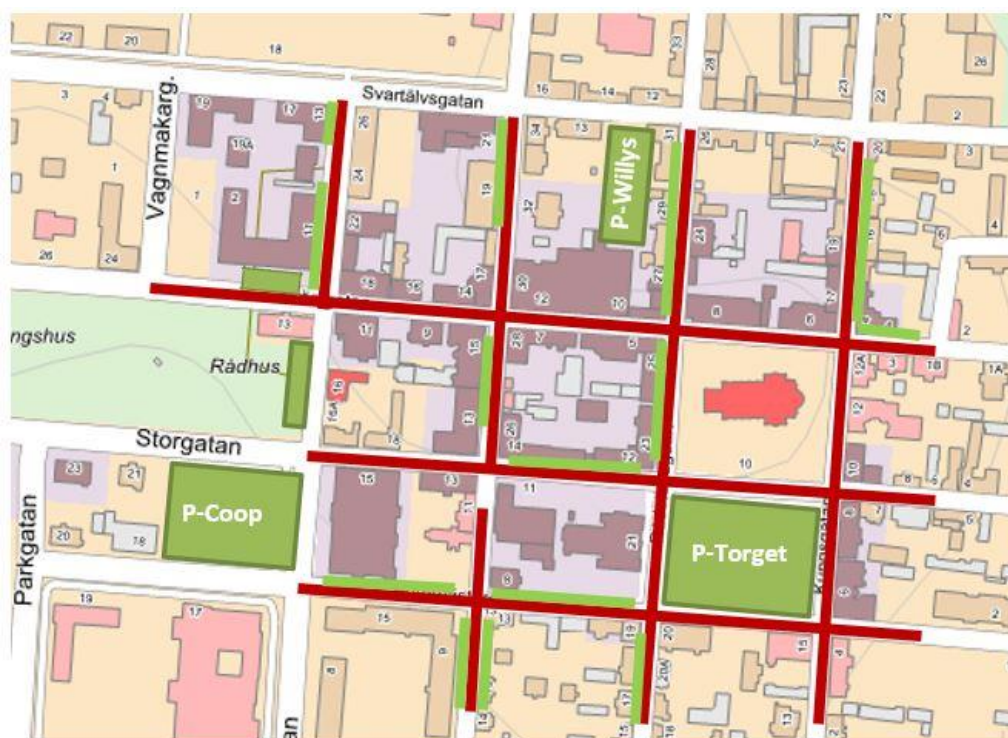
³ Trafik för en attraktiv stad, SKL utgåva 3

Parkering

Inom det aktuella utredningsområdet har en separat parkeringsutredning⁴ utförts som en bilaga till trafikutredningen.

Den centrala delen av Nora tätort har en stor attraktion för turism och besöksnäring, speciellt under sommarhalvåret. Det finns ett relativt stort utbud av mindre butiker och restauranger. Detta skapar ett behov av att kunna parkera i rimlig närhet till dessa målpunkter för att göra besöket attraktivt. Möjligheterna att skapa parkeringsplatser i denna del av Nora är dock starkt begränsade på grund av de höga kulturvärden som finns i den gamla stadsbebyggelsen med täta kvarter och smala gator.

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.



Figur 6: Från parkeringsutredning: Gator med höga parkeringsanspråk (röd linje) kopplat till handel och verksamheter med tillgänglig gatuparkering (grön linje).

På grund av gatunätets utformning så råder parkeringsförbud på många gator i den centrala delen, vilket ger kapacitetsbegränsningar vid parkering. En slutsats är att avlastande parkering vid maxbelastningar behöver ordnas på annan plats.

⁴ Parkeringsutredning, Nora kommun 2019-01-08

Sammanfattande brist- och problemanalys

Nora kommun har en fantastisk stadskärna med betydande besöksvärden och med stora värden för kulturminnesvärden. Strukturen innebär dessvärre även en del utmaningar för transportsystemet:

- ✓ Tillgängligheten för personer med funktionshinder kan vara begränsande på grund av ytbeläggningar av gat- och kullersten.
- ✓ Tillgängligheten för räddningstjänst och andra utryckningsfordon blir begränsad av det otillräckliga vägrummet.
- ✓ Tillgängligheten för godstransporter till butiker och restauranger i centrum är låg.
- ✓ Svårt att separera cykeltrafiken eftersom det saknas plats i vägrummet för cykelbanor.
- ✓ Svårt och många gånger heller inte önskvärt att prioritera plats för bilparkeringsplatser i den unika kulturmiljön.

Utöver den centrala tätortskärnan finns en del övriga brister i systemet.

- ✓ Infarten mot centrala Nora har brister i utformning – den är på olika sträckor inte utformad efter sin trafikuppgift.
- ✓ Förhållandet att trafik som ska passera Nora i nord/sydlig riktning behöver köra in i de centrala delarna av tätorten är djupt otillfredsställande. Denna trafik ger negativa intrång i centrala stads- och bostadsmiljöer.
- ✓ Tillgängligheten till Resecentrum för motorfordons- och cykeltrafik behöver förbättras. I ett framtidsscenario med utbyggd Länspendel blir resecentrumet ett nav i "hela resan" konceptet genom möjligheten till byten mellan olika färdmedel
- ✓ Cykelvägnätet saknar en tydlig struktur av prioriterade stråk och det finns ett antal "missing link" sträckor som behöver åtgärdas för ökad homogenitet i nätet.
- ✓ Många boende i Nora pendlar varje dag till arbete och studier i Örebro. Kollektivtrafiken har en ohållbart låg andel gentemot personbilsresor vid denna pendling och vid korta resor i tätorten är det kollektiva resande mycket lågt.

Ovanstående sammanfattning av brister och problem är ett viktigt underlag för vilka åtgärder som blir lämpliga i syfte att utforma transportsystemet på ett sätt som främjar utvecklingen av Nora på kort och lång sikt.

Förslag på strategisk inriktning

Tätortens utveckling på kort och lång sikt

Vid en analys av transportsystemets framtida behov är prognosen som rör befolkningsutvecklingen en tongivande faktor. Örebro län har stora kontraster i befolkningsutvecklingen det senaste decenniet, där centralorten Örebro har haft en mycket kraftig befolkningsökning men övriga kommuner i länet har minskat eller legat still.

Befolkningssiffrorna för Nora kommun visar på en mycket jämn nivå och har legat still på en nivå runt 10 000 invånare sedan 1950-talet. Kommunens vision mot 2030 redovisar en befolkningsökning till ca 13 000 invånare. Den relativt begränsade befolkningsökningen innebär att det inte kommer att ske några radikala efterfrågeökningar i transportsystemet.

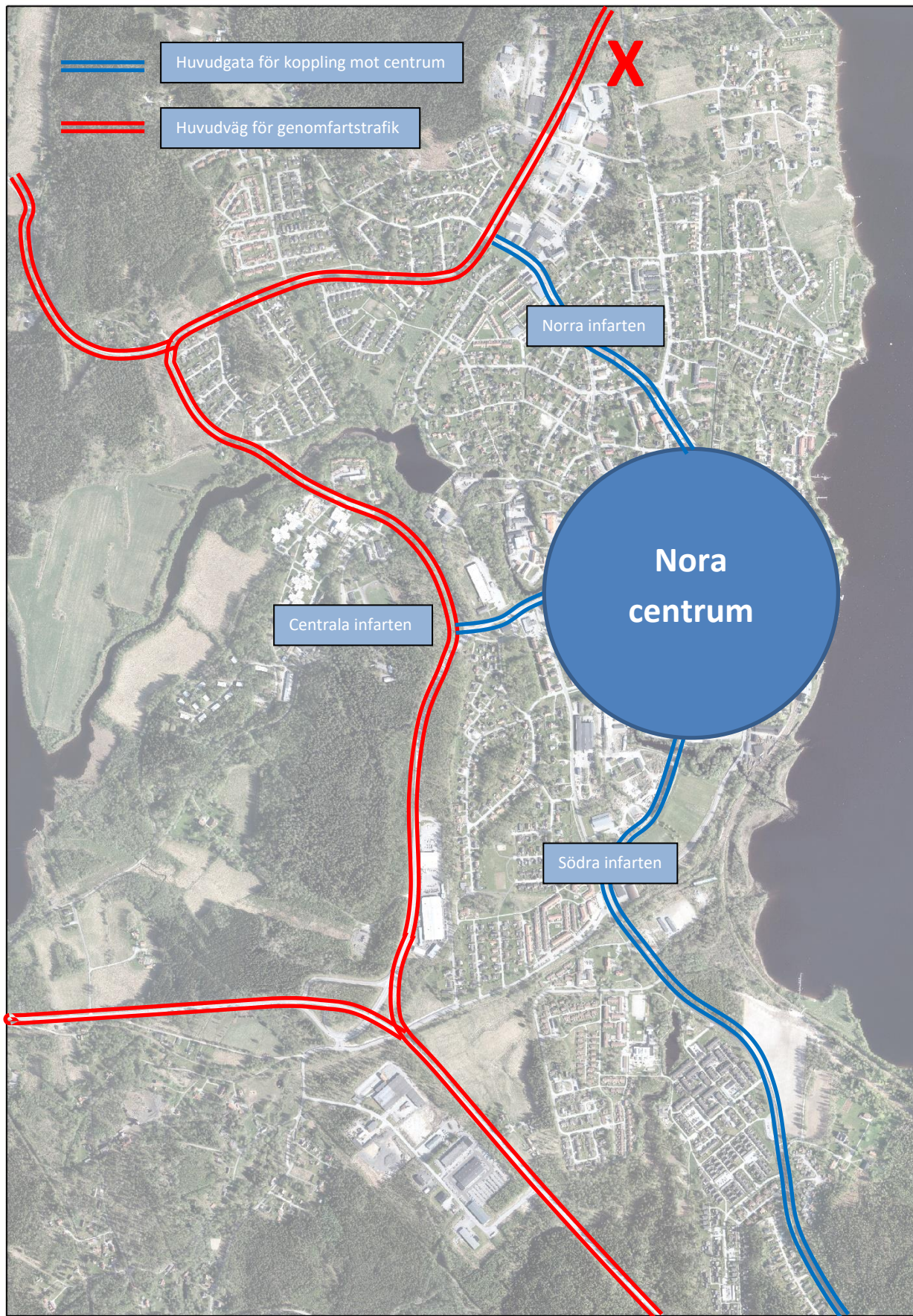
Kommunen pekar i översiktsplanen på att arbetspendling kommer att vara en fortsatt viktig funktion i framtiden för kommunen. Det är därför rimligt att anta att det kommer att krävas omfördelningar mellan transportslagen för detta resande, i syfte att uppnå ett mer hållbart system för transporter.

På längre sikt skulle en utveckling med en stark kollektivtrafikhud på järnväg mot Örebro sannolikt få mycket positiva effekter för Nora kommun. Kommunen har många och kan även skapa fler attraktiva boendemiljöer med vackra natur- och sjölägen. Problemet är dock att arbetsmarknaden inte kommer att vara tillräckligt stark lokalt, vilket medför behov av en omfattande pendling mot Örebro. För många utgör kravet i dagsläget på pendling en ekonomiskt- och tidsmässig motkraft för flyttning till Nora. Om framtida pendlingsrörelser däremot kan ske med en modern spårbunden kollektivtrafiklösning som upplevs snabb och bekväm, så kommer det att innebära att attraktionskraften för Nora som bostadsort markant förbättras. Detta kan innebära att kommunen kan stärkas resursmässigt och att befolkningsprognosen för Nora kan komma att behöva uppdateras mot 2040.

På kort sikt är frågor som rör lokal kollektivtrafik, trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter samt genomfartstrafik viktiga att utveckla.

Nora har ett starkt varumärke som besöksmål och detta kan utvecklas ytterligare. För att göra besöket tillgängligt och mer intressant behövs principerna för parkering i stadskärnan förbättras. 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.

Ett nytt strukturellt vägnät föreslås därför bli en kommande planförutsättning för Nora kommun, se även figur 7.



Figur 7: Nytt strukturellt vägnät med funktionsbeskrivning

Struktur för fordonstrafik

Som tidigare konstaterats kommer den begränsade befolkningsökningen i Nora mot 2030 inte innebära några stora efterfrågeökningar i vägnätet. Som redovisats under figur 2 så är inte vägnätet i Nora speciellt hårt belastat av trafik och prognoserna för framtida trafikökningar kan därför inte motivera några större väginvesteringar av kapacitetsskäl.

Däremot så finns det obalanser i delar av vägnätet vid förhållandet mellan vägens funktion och utformning. Detta är särskilt tydligt för Storgatan som på sträckan fram till Tingshusgatan har en överstandard i förhållande till referenshastigheten och befintliga trafikmängder. För Storgatan på delen från Tingshusgatan och in mot Torget är förhållandet det motsatta. Vidare belastas Storgatan/Tingshusgatan av oönskad genomfartstrafik som utgör en störning för omgivande bostads- och skolmiljöer.

För att på sikt kunna åtgärda de brister som redovisats i tidigare analys förslås därför tre strukturella vägåtgärder för fordonstrafiken:

- ✓ **Åtgärd 1 - Ny sträckning för den nord/sydliga genomfartstrafiken i Nora.**
I enlighet med fyrstegsprincipen bör i första hand befintligt vägnät nyttjas för denna nya sträckning. Det finns sedan länge ett reservat i översiktsplanen för en "Förbifart Nora" men vår uppfattning är att det saknas realism i en sådan satsning på grund av de stora intrången i natur- och boendemiljöer som blir nödvändiga. Vidare saknas de samhällsekonomiska förutsättningarna på grund av de låga trafikmängderna som berörs och ansvarig väghållare (Trafikverket) får därför svårt att prioritera den stora investering som skulle krävas.
- ✓ **Åtgärd 2 - Förändra utformningen på Storgatan.**
Ny utformning föreslås på delen från kommande ICA-rondellen till Tingshusrondellen så att den bättre stämmer med den funktion vägen bör ha som ett integrerat trafikrum i staden. Viktiga aspekter är stöd för förbättrad hastighetsanpassning samt genomtänkt gestaltning för ökad stadsmässighet.
- ✓ **Åtgärd 3 - Fördela och tydliggör in- och utfartstrafiken till stadskärnan.**
Trafiken till och från stadskärnan bör fördelas mellan en nordlig, central samt sydlig entré. 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.

Förslagen har tydliga beröringspunkter med varandra och får självklart störst effekt om de kan utföras tillsammans. En omledning av genomfartstrafik samt en sydlig entré till Nora öppnar möjligheter för ökad stadsmässighet av den nuvarande infarten mot Nora via Storgatan.

Åtgärd 1 – Ny sträckning för den nord/sydliga genomfartstrafiken i Nora

Inom ramen för trafikutredningen har det inte utförts någon fördjupande analys om vilken omfattning genomfartstrafiken genom Nora har. 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.

Trots att genomfartstrafiken är relativt begränsad medför den flera negativa konsekvenser eftersom vägnätet inte är tillräckligt väl utformat och det uppstår konflikter med exempelvis oskyddade trafikanter. Genomfartstrafiken passerar bland annat i direkt anslutning till Järntorgsskolan, vilket inte kan ses som en på sikt godtagbar lösning.

En del av trafiken utgörs även av tung trafik med timmertransporter och annan godshantering och denna trafik medför speciella problem för intilliggande boendemiljöer med avseende på buller och problem med vibrationer.



Figur 8: Genomfartstrafik passerar vid känsliga miljöer vid Tingshusrundellen

I planförslaget till den nya översiktsplanen föreslås en utbyggnad av Hagbyleden mellan Hagby och Nyttorp. Vägen är tänkt att fungera som en genomfart som ska förbättra framkomligheten för biltrafiken samt förbättra trafiksäkerhetssituationen i stadskärnan.

I arbete med trafikutredningen har det framkommit en invändning mot detta strategiska synsätt för hur genomfartsproblematiken bör lösas. En ny vägsträckning på ca 800 m och varav knappt 100 m behöver anläggas med bro över ravinen vid Hagbydammen innebär en investering på mer än 50 miljoner kr. Storleken på investeringen i förhållande till de effekter och nyttor som uppstår gör att det svårt att i ett regionalt perspektiv prioritera detta objekt i förhållande till andra angelägna och samhällsekonomiskt effektiva objekt i länet. Det kommer därför med all säkerhet att dröja lång tid innan objektet kan komma till utförande.

Som alternativ till denna strategiska inriktning föreslås istället en lösning som mer bygger på fyrstegsprincipen om att i första hand nyttja den infrastruktur som redan finns på ett mer effektivt sätt. Denna strategi kräver mindre ekonomiska resurser och kan utföras med etappvis indelning för att fördela investeringsbehoven över flera år. En bedömning är att detta alternativ kan utföras till under halva kostnaden jämfört med den planerade Hagbyleden och till betydligt mindre intrång i befintliga natur- och boendemiljöer. En fördjupad utredning krävs för att ge ett mer detaljerat underlag.

Förslaget utgår i korthet från nedanstående åtgärder, se även mer detaljerad beskrivning under figur 11 – 17.

- ✓ Korsningen mellan Storgatan och Hagbyvägen görs om till en cirkulationsplats, där relationen Storgatan söderut och Hagbyvägen ses som primärväg och Storgatan in mot Nora blir en sekundär väg som utformas för ökad stadsmässighet.
- ✓ Hagbyvägen förbättras standardmässigt och bron över Hagbyån breddas eller byggs ny. Planskilda passager för gång- och cykeltrafik utförs vid Knutbergsvägen och Fibbetorpsvägen.
- ✓ Fibbetorpsvägen breddas och plankorsningar med oskyddade trafikanter slopas.
- ✓ Ny cirkulationsplats utförs mellan Fibbetorpsvägen och Esstorpsvägen.
- ✓ Ny cirkulationsplats utförs mellan Esstorpsvägen och Kolmätargatan.
- ✓ Ny vägsträckning byggs mellan Esstorpsvägens ände vid Stensnäs vägen och fram till väg 767.

- ✓ 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 och det är därför viktigt att styra genomfartstrafiken tydligt för att åtgärden ska få avsedd effekt.

Det finns flera utmaningar att möta med förslaget. De största frågorna att hantera är på sträckan förbi Hagbyområdet, där nuvarande vägsträcka inte är anpassad för ökad trafik.

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 korsa vägen i höjd med Knutbergsvägen och Trängkårsvägen för att nå förskola, omsorgsboende och idrottsanläggningar mm. Det innebär att en planskild korsningspunkt bör planeras in någonstans i detta läge. Sträckan förbi Hagby är känslig och fördjupande utredningar krävs för att föreslå lämplig utformning för att minska påverkan på omgivande fastigheter och dess verksamheter.

Befintlig bro över Hagbyån håller låg standard och behöver ersättas med en ny bro anpassad till stråkets nya funktion.



Figur 9: Befintlig bro över Hagbyån håller låg standard

Fibbetorpsvägen är en lokalgata har inte alls den funktion idag som föreslås med ny sträckning för genomfartstrafiken. Vägen behöver breddas och de intrångsproblem som uppstår med buller mm behöver beaktas i fortsatt planering.

Esstorpsvägen har ett mer uttalat trafikrum i dagsläget som motsvarar den funktion som föreslås. Bebyggelsen ligger en bit ifrån vägområdet och det finns planskilda korsningspunkter. Det gör att det inte krävs några ytterligare åtgärder på denna sträcka jämfört med nuvarande situation.



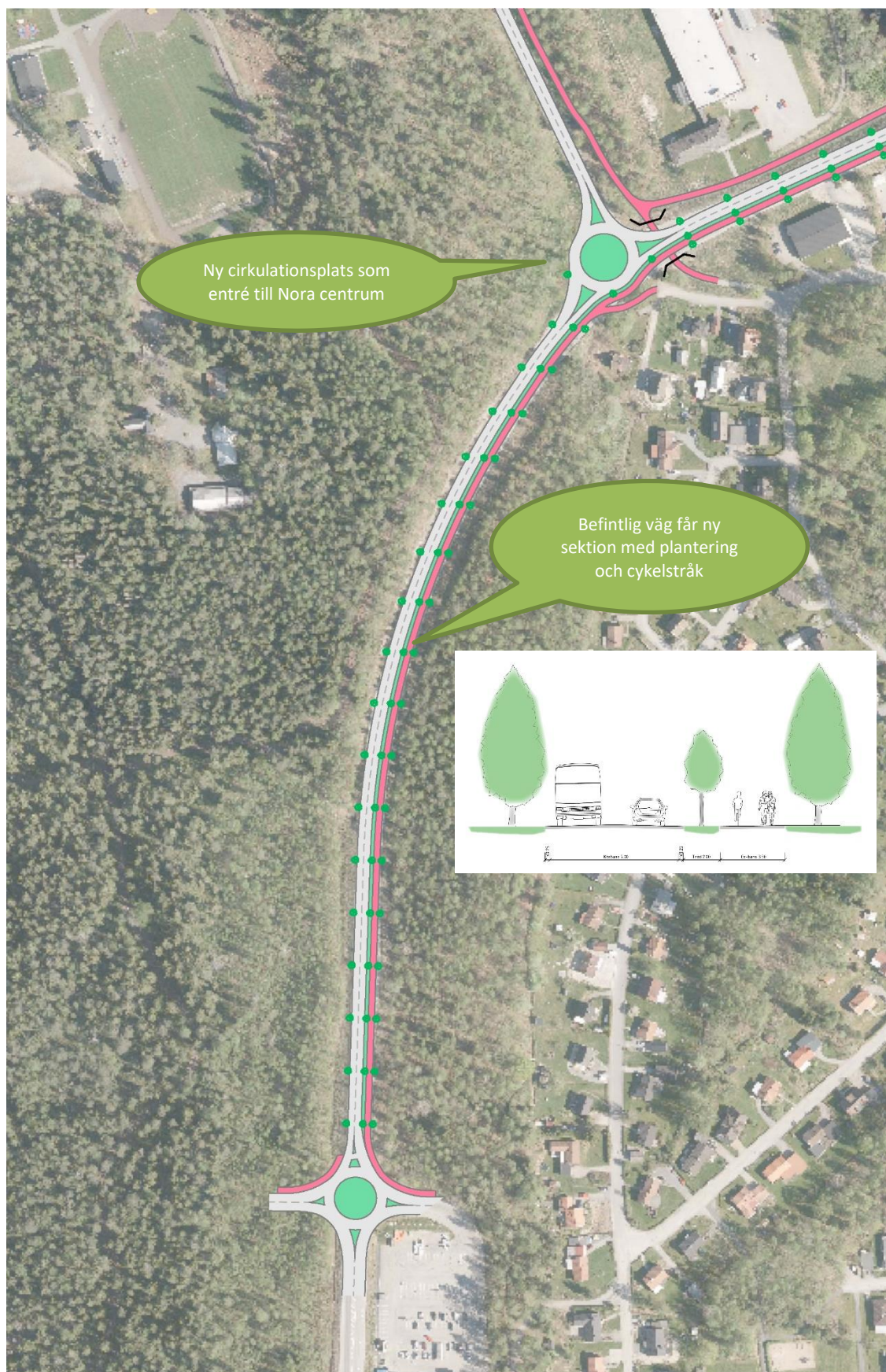
Figur 10: Esstorpsvägen har en funktion av kommunal huvudgata idag

För den avslutande nya sträckningen i norra delen kan det nuvarande reservatet i översiktsplanen nyttjas och intrången blir därför begränsade.

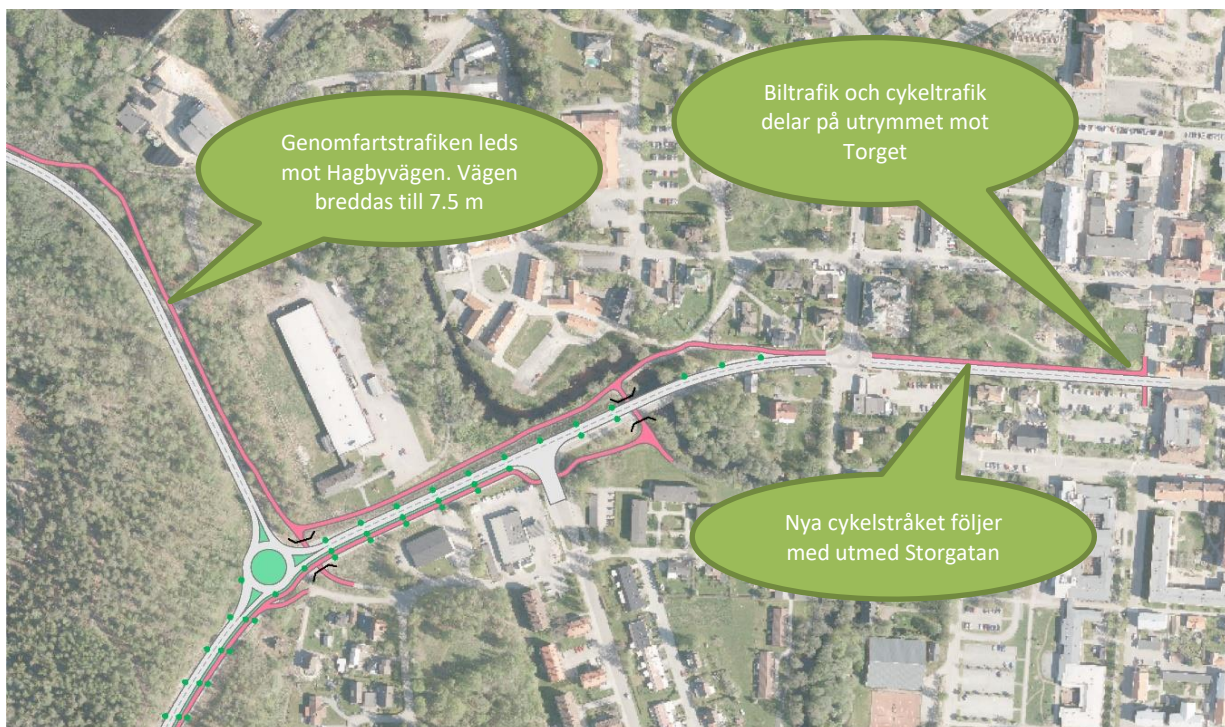
För att minska risken för smitande trafik genom Nora bör den norra delen av nuvarande väg 767 grävas av efter nedfarten till Gustavsberg i syfte att styra genomfartstrafiken den nya sträckningen runt Nora.



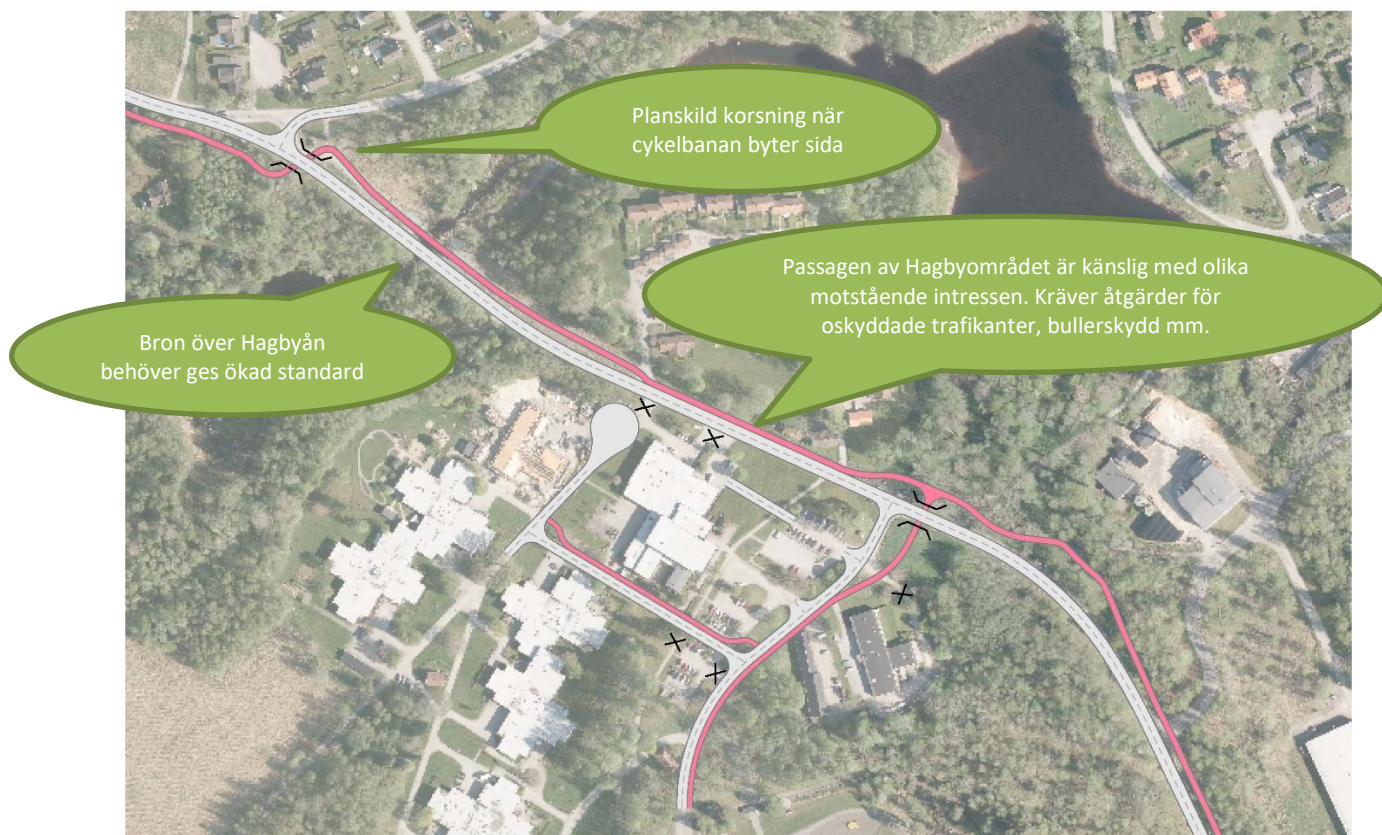
Figur 11: Åtgärd 1 – översikt



Figur 12: Storgatan mellan ICA-rondellen och Hagbyvägen



Figur 13: Storgatan mot centrum



Figur 14: Hagbyvägen



Figur 15: Fibbetorpsvägen



Figur 16: Esstorpsvägen vid Kolmätargatan



Figur 17: Ny sträckning av väg 767

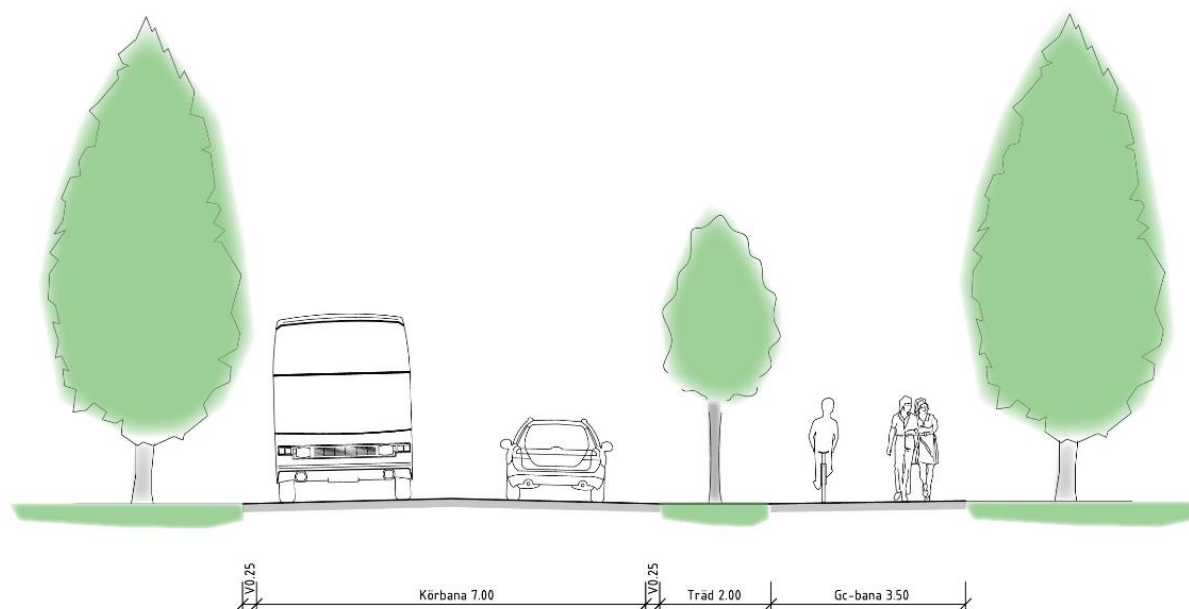
Åtgärd 2 - Förändra utformningen på Storgatan.

Som tidigare påpekats har Storgatan en alltför bred vägsektion på sträckan från ICA fram till Tingshusrondellen. Detta medför problem med efterlevnad av gällande hastighetsgränser samtidigt som utformningen ger ett storskaligt och ödsligt intryck.

För att åtgärda dessa brister föreslås en ombyggnad av den 13 m breda belagda vägsektionen. Förslaget utgår från 3.5 m breda körfält med smal vägren och sedan en 2.0 m bred avvattnings- och planteringszon vid sidan av körbanan. Intill planteringszonen kan sedan en 3.5 m bred gång- och cykelbana utföras inom det gamla vägområdet. Någon ny mark behöver inte tas i anspråk för att genomföra förslaget. Åtgärden kommer att skapa ett helt nytt gång- och cykelstråk från tätorten till den viktiga målpunkten vid ICA-området.

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.

Ombyggnaden skulle ge Nora en mycket inbjudande entré mot den centrala stadskärnan. Väl gestaltad vegetation och belysning skulle kunna ta ner formatet i vägens skala, vilket skulle bidra till en betydligt bättre hastighetsanpassning på sträckan och därigenom skapa en trevligare och säkrare närmiljö.



Figur 18: Förslag till principiell utformning av Storgatan

Åtgärd 3 - Fördela och tydliggör in- och utfartstrafiken till stadskärnan.

Storgatan är infarten till stadskärnan för all trafik som kommer söderifrån. Öster om Skolgatan mot Torget är sektionen smal med mycket oskyddade trafikanter i vägmiljön, vilket tillsammans med relativt mycket fordonstrafik skapar en rörig och tidvis otrygg miljö. Det skulle innebära många fördelar om trafiken in mot stadskärnan kunde få en bättre fördelning så att en avlastning uppstår för Storgatan. Minskad trafik skulle kunna ge ökad möjlighet för speciellt cyklister att mer jämnt kunna dela på utrymmet med övrig fordonstrafik för att lättare kunna nå torget västerifrån.

Förslaget för att förbättra fördelningen av trafik är att i enlighet med figur 7 skapa en sydlig entré till stadskärnan. Denna kan bli möjligt genom att Arne P:s väg öppnas för allmän trafik. Sträckan är i dagsläget endast reserverad för kollektivtrafik mellan Älvtorpsvägen och Rödstugugatan. Bedömningen är att en öppning av vägen för allmän trafik inte kan generera de trafikmängder som skulle krävas för att ge kollektivtrafiken försämringar i form av exempelvis framkomlighetsstörningar. En mycket viktig förutsättning i kommande utformning av sträckan är att kollektivtrafiken ska vara prioriterad i vägrummet. Det kan ske med regleringar och med utformningslösningar som medför att störningarna för busstrafiken i huvudriktningen minimeras.



Figur 19: Arne P:s väg är för närvarande reserverad för busstrafik

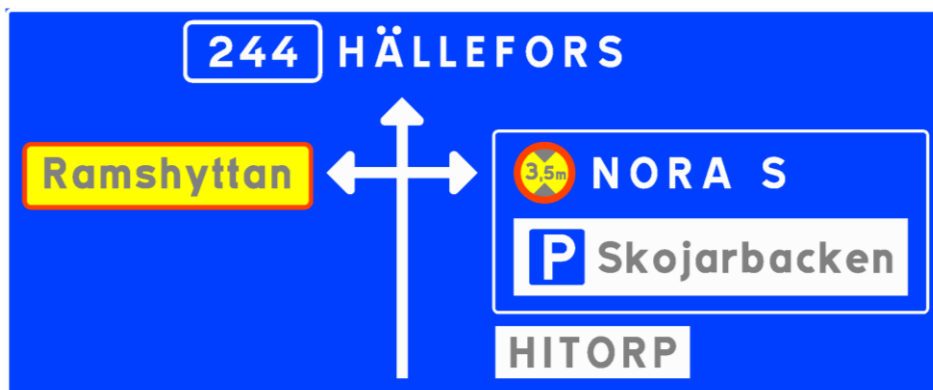
Den nya kopplingen skulle bli attraktivt för många boende i den södra delen av stadskärnan som kan välja att köra av väg 244 redan vid Hitorp.

Utöver att Storgatan blir avlastad uppstår även andra positiva effekter av åtgärden. En sydlig koppling mot stadskärnan skulle göra det möjligt att styra turisttrafik till den planerade parkeringsreserven vid Skojarbacken vid tillfällen under sommarhalvåret när den stora parkeringen vid Torget är fullt utnyttjad.

Förslaget kommer även att öka tillgängligheten till resecentrum. I ett framtidsscenario med utbyggd Länspendel kommer behovet att nå resecentrum vara stort och då kan denna sydliga entré spela en viktig roll.

Det finns flera delar i förslaget som behöver utredas vidare. En ökad trafikering i korsningen mellan Hitorpsvägen och väg 244 är av trafiksäkerhetsskäl inte lämpligt med nuvarande korsningsutformning. Korsningen behöver åtgärdas för att öka trafiksäkerheten samt tillgängligheten för kollektivtrafiken. Korsningens utformning ska styras av den funktion som väg 244 kommer att ha i framtiden. En cirkulationsplats eller trafikplatslösning kan hantera ökande trafikmängder med bibehållen god trafiksäkerhet. Korsningspunktens funktioner kan samordnas med trafikförsörjning av Lejonbacken samt framtida utbyggnad av Pershyttans industriområde söder om väg 244.

Korsningen för en mer strategisk ställning med förslaget och Nora kommun bör därför driva frågan i diskussioner med Trafikverket och Regionen så att korsningen kan byggas om och få en mer ändamålsenlig utformning.



Figur 20: Exempel på möjlig skyltning mot Noras södra infart från väg 244 vid Hitorpsvägen

En annan utmaning är att Hitorpsvägen har en förträngning på sträckan vid passagen av järnvägen mot Pershyttan. Den befintliga bron utgör höjdbegränsning för trafiken till 3.5 m samt endast passage av ett fordon i taget på grund av begränsning av breddmåtten. För att åtgärden med den sydliga entrén ska få full effekt behöver bron byggas om på sikt.

En ombyggnad av bron är en mycket viktig kollektivtrafikåtgärd som skulle medföra stor förbättring för busstrafiken eftersom alla bussarfordon inte kan passera under bron idag. Begränsningen innebär exempelvis att fordon med gasdrift inte kan passera på grund av för 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.



Figur 21: Befintlig järnvägsbro över Hitorpsvägen

Rödstugugatan blir den naturliga kopplingen från Arne P:s väg för den trafik som vill nå Torget. Det kommer att innebära en trafikökning på sträckan och det är därför viktigt att hastighetssäkra trafiken för att säkerställa säkerheten för oskyddade trafikanter vid passager samt minska bullerproblemen. Nuvarande reglering av parkering utmed gatan behöver ses över för att ge avsedd framkomlighet på sträckan.

Sträckan utmed Rödstugugatan behöver även göras tillgänglig och tryggt för de trafikanter som väljer att lämna bilen vid parkeringen i Skojarbacken för att sedan promenera sträckan upp till torget.

Struktur för gång- och cykeltrafik

Trafikutredningen har två bilagor som rör fördjupningar av cykel och parkeringsfrågor. Under bilaga 1 finns en cykelutredning för Nora kommun. Arbetet med utredningen har syftat till att ge förutsättningar för att skapa ett väl fungerande modernt transportsystem i Nora som bidrar till kommunens utveckling samt ökar möjligheten till en mer hållbar samhällsutveckling. Utredningen syftar vidare till att föreslå strategiska inriktningar för cykeltrafiken som kan utgöra underlag till en sammanhållen och systematisk stads- och trafikplanering i Nora.

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, se även figur 4.

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.



Figur 22: Cykelutredning för Nora kommun

Struktur för kollektivtrafik

En hållbar kollektivtrafik är en mycket viktig aspekt i ett fungerande framtida transportsystem. En attraktiv kollektivtrafik som är tillgänglig för alla kan erbjuda alternativ till bilresande och därmed kan det skapas goda förutsättningar för en ökad hållbarhet i resandet om andelen kollektivtrafikresor kan bli högre än idag.

Region Örebro via Länstrafiken är huvudman för kollektivtrafiken inom Nora kommun. Kommunen råder därmed inte direkt över trafiken men det finns ett aktivt samarbete med regionen om hur trafiken bör planeras.

Planering pågår inom Region Örebro av trafikupplägg rörande kollektivtrafiken inför nytt trafikavtal. Arbetet sker i samarbete med berörda kommuner och syftar mot en trafikstart år 2022. En viktig aspekt i det sammanhanget är att kommunens strategiska planering av trafiksystemet även överensstämmer med den regionala planeringen av kollektivtrafiksystemet.

Ett antal punkter bör prioriteras som strategiska inriktningar för kollektivtrafiken i Nora:

- **Länspendeln ska betraktas som prioriterat stråk för kollektivtrafiken**

I Nora kommuns ambition för att öka kollektivtrafikandelen vid resandet spelar en satsning på Länspendeln Nora-Örebro en central roll. Den stora andelen studie- och arbetspendlare gör att effektiva pendlingsrörelser till och från huvudorten i länet (Örebro) behöver prioriteras.

En attraktiv och snabb spärkoppling mot Örebro skulle ge mycket stor effekt i kommunens och regionens ambition att öka kollektivtrafikandelen vid pendling och därmed bidra till att skapa ett transportsystem med mer hållbar inriktning. En länspendel med snabbare förbindelser mellan Nora och Örebro skulle även ge andra positiva effekter, bland annat ökad attraktivitet för Nora kommuns arbets- och bostadsmarknad.

För närvarande pågår utredningar om utformning och genomförande av objektet samt vilka samhällsekonomiska aspekter som kommer att uppstå. Dessa uppgifter kommer sedermera att ingå i ett beslutsunderlag inför diskussioner om hur en kommande investering kan genomföras och hur den ska fördelas mellan olika aktörer.

Utrednings- och beslutsprocessen pågår i samarbete mellan Trafikverket, regionen och Nora kommun.

- **Utveckla resecentrum till en modern kollektivtrafiknod**

Om Länspendeln kommer att genomföras behöver ytterligare åtgärder för att nuvarande resecentrum ska anpassas till en väl fungerande bytespunkt.

Planering bör syfta till att integrera kollektivtrafiken med andra transportslag och därigenom underlätta hela resan från start till mål genom att korta restider och möjliggöra smidiga byten.

För att öka möjligheten till byten mellan olika färdmedel behöver det skapas pendlarparkeringar för att bättre integrera personbilstrafik med kollektivtrafik. Nora kommun har ett stort omland med gles kollektivtrafik runt centralorten. Det måste finnas goda möjligheter i framtiden att lämna sin bil i en bytespunkt och fortsätta sin resa med något kollektivt färdmedel. Den föreslagna parkeringsreserven vid Hejarbacken med god tillgänglighet till resecentrum, kommer att fylla en god funktion även som pendlarparkering.

Det bör även skapas tillgång till trygga och bekväma cykelgarage i anslutning till resecentrum, gärna med möjlighet till service av cykel. De cykelstråk som redovisas i cykelutredningen för Nora behöver få tillgängliga kopplingar mot Resecentrum eftersom det är och kommer bli en mycket viktig målpunkt i framtiden med utökat kollektivt resande.

Resecentrum, kollektivtrafikens fordon och hållplatser ska planeras med god tillgänglighet för funktionshindrade, trafiksäkerhet, trygghet och för att ge alla möjlighet att resa kollektivt.



Figur 23: Trygga och bekväma cykellösningar är viktigt vid en bytespunkt.

- **Specialisera busstrafiken för ökad attraktivitet**

Kollektivtrafiken står för en låg andel av resorna inom och utanför Nora. Speciellt inom den centrala tätorten är det en mycket låg andel av resorna och kollektivtrafiken har svårt att konkurrera med de korta bilresorna. Fokus i arbetet med busstrafiken bör vara att främja de snabbgående stomnäten mellan de större orterna i regionen och anpassad närtrafik inom tätorten.

Resande inom Nora tätorts centrala delar – närtrafik med flexibla mjuklinjer

Det finns flera orsaker till den låga kollektivtrafikandelen och den viktigaste är att resorna berör korta avstånd eftersom Nora tätort har en i sammanhanget begränsad yttorlek. Korta avstånd och lågt befolkningsunderlag gör det resursmässigt svårt att hitta tillräcklig geografisk täthet i linjeutbredning samt önskad turtäthet för att skapa attraktivitet och tillräcklig konkurrenskraft med andra färdmedel. Som en specialisering för att öka tillgängligheten för äldre och funktionshindrade bör beställningstrafik med flexibla mjuklinjer utvecklas i Nora tätort.

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.

Resande från intilliggande tätorter – matartrafik centrum/resecentrum

Busstrafiken bör lokalt i första hand utvecklas för att koppla kommunens mindre tätorter mot viktiga målpunkter i centrum och då i första hand resecentrum. Med ett "hela resan" perspektiv, där bra busskopplingar från Striberg, Ås och Gytterp m fl angör ett modernt resecentrum med bra bytesmöjligheter till snabb pendeltrafik mot exempelvis Örebro, kan kollektivtrafiken bli en intressant valmöjlighet även för tätorter utanför Nora.

De linjer som trafikerar kommunens mindre tätorter bör naturligtvis på sin väg även ge tillgänglighet för resenärer i Nora tätorts yttre delar mot centrum.

Resande mot regionens andra tätorter – regionbusstrafik

I dagsläget finns det lösningar med stombussar mellan Nora och Örebro. Innan projektet med utbyggd Länspendel kan vara genomfört krävs att dessa behålls och utvecklas som en snabb och effektiv kollektivtrafiklösning. Eftersom kollektivtrafikandelen för pendlingsresorna är låg i dagsläget krävs det ansträngningar för att förbättra situationen mot ett mer hållbart resande.

För att öka andelen kollektivtrafikresande behövs en kombination av många åtgärder troligen genomföras. Några av de viktigaste är att förkorta restiden, öka komfort och ge ekonomiska incitament:

Restid – Hur lång restid bussresan tar jämfört med motsvarande bilresa är viktigt. Det handlar om att minska restiden för bussen genom att optimera antalet hållplatsstopp, prioritera bussen i körfält och signaler in mot Örebro etc.

Komfort - Utveckla möjligheten att nyttja restiden mer effektivt med yta för datorarbete, snabba uppkopplingar mm under resan. Utred möjligheten att skapa system för att reservera plats på bussarna.

Ekonomi – Kollektivtrafiken kan stödjas med subventioner av busstrafikens avgifter men kan även ske genom ökad reglering av biltrafiken med parkeringsavgifter, bränsleskatter mm.

I metodiken med expressbusstrafik bör inte stombussar från Hällefors angöra punkter i centrala Nora eftersom det blir en oönskad tidsförlängning för de flesta resenärerna med målpunkter i Hällefors och Örebro.

I region Örebros förslag till ny linjestruktur finns förslag till ett nytt stopp för expressbussen mellan Hällefors och Örebro vid Krutbruket i Gyttorp. Syftet är att ge boende i Gyttorp god tillgänglighet till en direktkoppling mot Örebro. Det bör även utredas möjligheten att ordna en liknande punkt med snabbstopp utmed väg 244 i höjd med Nora för denna linje. Detta hållplatsläge skulle öka tillgängligheten till kollektivtrafiken för i första hand boende i Pershytteområdet men även boende i södra delarna av Nora skulle kunna nyttja hållplatsen. Byten med lokalbussar mot Nora skulle också kunna ske i denna punkt.

Hållplatsläget bör utformas som en "motorvägshållplats" och bör ligga i anslutning till trafikplatsen vid infarten mot Nora. Nuvarande av- och påfartsramper kan nyttjas för bussens snabbstopp. Platsen kan vara utformad med möjlighet till bil- och cykelparkering samt ges en säker planskild passage mellan de båda åkriktningarna på väg 244. En sådan passage kan även koppla ihop cykelvägarna inom Pershyttanstråket och Gyttorpsstråket.

Frågan behöver samordnas vidare med slutsatser från åtgärdsvalsstudie ÅVS för väg 244 samt regions arbete med ny linjestruktur för kollektivtrafiken.

Strukturer för parkering

Strukturer för utformning av parkeringssystemet i Nora presenteras i separat parkeringsutredning under bilaga 2.

Tillgång till parkering är en viktig fråga för att klara kraven på tillgänglighet till handel, bostäder och arbetsplatser. I arbetet med strukturen har beaktats att Nora tätort har ett stort omland med gles bebyggelse där många är beroende av personbil för att kunna utföra ärenden och ta del av service i centrum.

Mål med utredningen har varit att presentera en plan som kan leda till ökad tillgänglighet för parkering i prioriterade områden för att främja handeln i centrala Nora.

Parkeringsituationen i centrala Nora är komplex av främst två orsaker:

- **Säsongsmässiga variationer** – Nora tätort är ett mycket populärt besöksmål under sommarhalvåret och antalet besökande kan tidvis vara mycket högt. Vid upprepade tillfällen uppstår brist på parkeringsplatser i centrala delen, vilket skapar onödig söktrafik och negativa konsekvenser för besöksnäringen.
- **Kultuhistoriska värden** – Nora tätort har en gammal fin stadskärna med mycket höga kulturvärden. Den centrala delen är inte anpassad för modern biltrafik och gatorna är smala och ofta gatstensbelagda. Antalet tillgängliga parkeringsplatser är mot bakgrund av det smala gatunätet relativt få och det är inte heller önskat med tanke på kulturmiljön att skapa nya parkeringsytor.

Parkeringsutredningen kan konstatera att det totalt sett finns balans mellan antalet fordon i den centrala delen och antalet parkeringsplatser. Kvartersbildningen med trånga innergårdar är dock sådan att en stor del av bostadsparkeringen sker på gatumark.

I den mest centrala delen av Nora finns ungefär 200 st parkeringsplatser tillgängliga för besökande, knappt hälften av dessa finns på torget. Tidvis är efterfrågan betydligt större än så och Nora behöver därför en ökad parkeringskapacitet under vissa tider på året för att klara anspråken från besöksnäringen. För att förbättra parkeringssituationen och ge ökad tillgänglighet till handeln i centrum föreslås att området vid Skojarbacken iordningsställs som en modern och trygg parkeringsyta med belagd yta och belysning. 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.

I övrigt presenteras förslag som utgår från att förenkla och tydliggöra gällande parkeringsreglering i Nora.

