



Örebro kommun
Stadsbyggnadskontoret
Box 30000
701 35 Örebro

Översiktsplan Örebro kommun

Synpunkter från Järle Byalag – efter samråd på Järlegården 090204

Allmänt:

Hela planen upplevs som landsbygdsfientlig. Det finns en ton och attityd som på intet sätt tillvaratar eller uppmärksammar planering ur ett landsbygdsperspektiv. Stad och land är beroende av varandra och med tanke på de framtida utmaningar som samhället står inför, så är det märkligt att inte se möjligheterna, utan enbart en förmodad miljöbelastning i form av transporter. Framtidens utmaningar kommer inte att lösas i staden på landsbygdens bekostnad utan en levande landsbygd är förutsättningen för en levande stadsbygd. Det lokala (och regionala) samhällets utveckling är i högsta grad beroende på om landsbygden är befolkad med både boende och näringsidkare. Att sakta men säkert minska på engagemang och service från det offentliga, innebär inget annat än en negativ utveckling som enskilda medborgare inte kan hejda. Inte ens nog så aktiva grupper kan på egen hand vända detta skeende. Det som behövs är ett gemensamt synsätt och inriktning om vad som behöver göras på kort och lång sikt. Översiktsplanen är därmed ett utmärkt instrument för denna planering och viljeyttring från medborgare och dess valda ombud i form av politiker med tjänstemän.

Omvärldsanalysen om både nationens och regionens framtid saknas i princip. Det som anges är en mycket bristfällig bild av det utvecklingsarbete som pågår.

Inom byarörelsen upplevs att det inom politiken både finns en ökad kunskap och på flera sätt en positiv vilja om förändring av landsbygdspolitiken som ger en del hopp och framtidstro för landsbygden och då särskilt som resurs för att skapa en långsiktigt hållbar utveckling ur ett socialt, ekonomiskt och miljömässigt perspektiv.

- För det nationella arbetet hänvisas än så länge till betänkande SOU 2006:101 "Se landsbygden". Regeringens proposition med betänkandet som underlag är aviserat till 090227.

Regionens arbete borde vara mer känt för kommunen, men det framgår dåligt i texten så långt. Än så länge gällande RUP från 2005 är föremål för revidering, vilket är ett arbete som pågår parallellt med ÖP arbetet. Förutsätter därmed att delar som är av intresse för framtida utveckling i länet och kommunen har samstämmighet.

- Som exempel och tydlighet vad landsbygden har för del i länets utvecklingsarbete hänvisas till kommande förslag i RUP som just gäller detta.

Kommunens egna dokument om samverkan med civilsamhället borde också kunna genomsyra delar av ÖP, där lokala lösningar i många av kommunens ansvarsområden skulle kunna utvecklas med medborgarna och dess organisationer bättre.

Engagemanget inom de fyra Leader områden som kommunen verkar inom, har för avsikt att utveckla landsbygdsområdena enligt de övergripande målen i Landsbygds-

programmet som bla. är ”En god miljö och ett välhävdad landskap” och ”En god livskvalitet”. Tycker det också skall framgå i förutsättningarna för planen.

Att lokalt delta i processen runt den fysiska miljön måste utvecklas ytterligare. Att åstadkomma större delaktighet är till godo både för kommunen som dess medborgare. Civilsamhällets utveckling skall stimuleras och det skall vara en gemensam angelägenhet att hitta målbilder och styrmedel.

För området norr om Örebro, Axbergs gamla kommundel saknas en gemensam identitet och samordning gentemot kommunens tätare delar. Jmf med kommunens övriga landsbygdsdelar, så anser vi att en lokal områdesnämnd i Axberg skulle ge en stärkt identitet för området.

På flera ställen i planen talas om hållbarhet i planeringen. Hur skall detta begrepp definieras? Det handlar inte bara om transporter anser vi.

Som landsbygdsboende innehåller det mer vad gäller belastning på miljön och de gemensamma resurserna. Ett sunt landsbygdsboende är totalt sett mer resurssnålt än ett stadsboende påstår vi

Sociala strukturer omnämns inte – Hur mår man i staden egentligen? Mycket elände skapas i täta och ibland med tiden också segregerade miljöer. Detta finns knappast någon tvekan om. Således en bättre livskvalité i glesa strukturer är i stadsförtätade områden kan var en slutsats.

För att boende på landsbygden och i de mindre orterna på sikt skall vara möjligt, så erfordras service som skola och äldreomsorg. Dessa omsorger får ej riskeras och ifrågasättas. Eftersom de oftast både är av hög kvalité som lokalt baserade och resurssnåla, så skall dessa också gärna utvecklas med lokala leveranser och personal.

För samhällets positiva utveckling så är det så att Stad o Land i högsta grad behöver varandra.

En valfrihet i boendet skall finnas. Att kunna bo och verka på olika sätt och med olika medel tror vi är en nödvändig förutsättning för en attraktiv kommun. Att underlätta för detta tycker vi är viktigt.

Konkreta synpunkter på ÖP texten enligt sidanvisningar

Sid 21 – 5.2 Landsbygden

”Kollektivtrafikens starka stråk” skall ej utgöra grund för lokalisering eftersom detta är en avsevärd begränsning av möjlig bebyggelse, då den på landsbygden befintliga kollektivtrafiken ej är särskilt förekommande i den glesa bebyggelsestruktur som landsbygdens bebyggelse oftast utgör.

Sid 21 - ”Röd text kommentar”

Om att lämna förhandsbesked 100 falt låter som att det finns ett så stort behov som i så fall uttrycker det medborgerliga behovet och intresset att utveckla och satsa på ett attraktivt landsbygdsboende där goda förutsättningar ges för ett både socialt och miljömässigt bra livskvalitet. Att begränsa denna möjlighet vore att döma ut den ur ett helhetsperspektiv mest hållbara boendemiljön av alla.

Sid 24 – 6.1 Landsbygd

Bebyggelseutformningen skall avgöras av läge, angränsande bebyggelse och inpassning i landskap och terräng som tidigare sagt. Att generalisera om ny bebyggelse angående dess form, material, färg etc. är detaljstyrningar som inte hör hemma i ÖP.

Sid 24 – 6.2 Staden

Vad menas med att ”övergång stad och land skall vara tydlig”? Och vad innebär detta för åtgärder eller planeringsförutsättningar. Är det inte tydligt skrivet med syften och åtgärd, kan det likväl tas bort.

Sid 28 – 7 Bostäder och sid 29 - 7.1 Utbyggnadsområden

Allmän text om bostäder skall kompletteras med en tydlig text om att attraktivitet och livskvalitet kan skapas genom en utbyggnad av bostäder på landsbygden och i de mindre tätorterna. Att stärka det lokalsamhälle som är en samhällsutvecklande resurs genom ett naturnära boende med näring och service nära inpå är just det möjliga samhälle världen efterfrågar som är i längden hållbart – BYGG FLER BYAR!!!

Sid 30 – 9.6 Turistnäringen

Vi saknar text om Kultur och Naturturism – Både för lokal och längre bort kommande besök är behovet stort. Att utveckla lokala besöksmål tillsammans med lokalt boende och näringar är ett känt framgångsrecept. Det diversifierar exempelvis agrara näringar som också kan förvaltas av bygdens folk genom avtal eller entreprenader.

Sid 30 – 9.6 Turistnäringen

”Båtlivet skall uppmuntras” - Efter allt tal om bilar, transporter och bränsleslöseri så avses väl här enbart ett båtliv med åror eller segel.

Sid 48 – 12.1 – Klimatförändringar

Röd anteckning: Målkonflikten levande landsbygd och bilsnål planering utgår mycket trubbigt från att man ”bara bor” på landet. Många verkar i lokalsamhället och är mycket integrerade med en miljömässighet som stadens innevanare aldrig kommer i närheten av. Landsbygdens nödvändiga bilåkande är oftast mer planerat och effektivt.

Sid 55

Det kulturhistoriska värdet av järnvägsanläggningarna i Järle med Sveriges äldsta stationshus och bron över Järleån är mycket stort och vad vi vet skyddade av byggnadsminneslag. Detta skall också särskilt visa på i ÖP.

Sid 55 - Röd notering om målkonflikten levande landsbygd och kulturmiljö. Vi tycker att såväl en levande landsbygd som kulturmiljö kräver ett stabilt och varaktigt boende, om än med restriktioner för yttre utformning etc.– därmed ej någon direkt målkonflikt med en levande landsbygd, snarare en möjlighet för utkomst och försörjning rätt hanterat. Såsom vi inom byalaget försöker utveckla natur och kulturmål i Järle området som stationen och vandringslederna i Skärmarboda bergen.

Sid 59 – 14.1 Övergripande trafikfrågor

Ambitionen i ÖP handlar ofta om att skapa boende med kollektivtrafik. Det kan kanske fungera i de täta strukturerna, men knappast i de glesare – Så hur stor måste en ort vara för att det skall bli möjligt och rimligt ekonomiskt? Hur stort skall resandet vara för att det är ekonomiskt lönsamt? Det finns en attityd och obalans i argumenteringen där planeringen skall utgå från kollektivtrafikstråken, som ändå är ganska få i dag.

Skall det satsas medel på ökad kollektivtrafik så skall det ske i staden där potentialen är störst. För avstånd över 5 km krävs en avsevärd utbyggnad av kollektivtrafiken, för att minska bilåkandet. Tror inte på det scenariot eftersom den finansieringen saknas och det finns ej heller några konkreta planer redovisade om detta. Detta är bara lösa antaganden. Att då ha detta som planeringsnorm för landsbygden och de mindre tätorterna är vare sig rimligt eller särskilt realistiskt, snarare bara visioner och drömmar.

Sid 59 – 14.45 Kollektivtrafik

Planerna på en tågpendel Örebro – Nora låter säkert bra för Nora. För landsbygden däremellan är det snarare så att denna satsning bara utarmar den service som nu finns. En tågpendel innebär sannolikt minskad kollektivtrafik på R50 norrifrån. Därmed minskar kollektivtrafik försörjningen för hela landsbygden norr om Örebro. Tågstopp i Järle, Ervalla och Ölmbrotorp som alla **inte** ligger utmed utpekade stråk, skulle däremot ge ökade möjligheter av pendling till skola och arbete och därmed ökad attraktivitet som boende ort. Detta vill vi se i ÖP som en långsiktig möjlighet.

Att bygga ett långsiktigt boende längs spårbundna stråk är attraktivt, men måste också förse med god anslutande kompletteringstrafik. Utbyggnad av stationer i Lillån och Hovsta kräver sannolikt detta för att vara samhällsekonomiskt lönsamma. Investeringen är nog ändå tveksam med tanke på befolkningsunderlag, resandemönster och målpunkter i staden.

Sid 70 –

Resonemanget om att glesa boendestrukturer ”bidrar till många negativa konsekvenser” är onyanserat och felaktigt. Tvärtom så vittnar en önskan av glesare boende ett behov av attraktivt boende som skapar goda sociala sammanhang där både vägar och teknisk försörjning ofta löses gemensamt. Vidare så har boende både ekonomiska som ekologiska fördelar för den enskilde som också avspeglas för det gemensamma. Att beskylla dessa enstaka utflyttare jmf med transportlogistiska strukturförändringar som LOU upphandlingen ofta medverkar till, är verkligen att ”sila mygg och svälja kameler”.

Sid 75 –

Sociala konsekvenser vid ökad stadsmässighet beskrivs som positiva i några stycken som uppfattas både som flummiga och konstruerade. Kan svårligen tro att det finns forskning som pekar ut dessa positiva omdömen. Ljus, lugn, luft och ro är det som bidrar till välbefinnande och livskvalité. Den förtätade staden är ingen bra idé om man värnar barns uppväxtmiljö och harmoniska fostran. De negativa konsekvenserna väger tungt.

Sid 76 -

Det finns stora risker att de flesta tekniska system blir överbelastade och samhället tvingas till dyra insatser. Huvudtesen är att småskaliga lösningar är billigare än storskaliga. Satsa därför på lagom stora, mer egenproducerande och egengenererande lokala samhällen i tätortsnära landsbygd med bra kollektivtrafik.

Sid 80 – 16.5.2 Utglesning

Resonemanget om att utglesning ”bidrar till många negativa konsekvenser” är återigen onyanserat och felaktigt. Som sagts ovan så vittnar det om ett behov av attraktivt boende som skapar goda sociala sammanhang där många av de problem som tätorter uppvisar inte finns. Om man väljer ett landsbygdsboende så gör man det just för att behovet av uppräknat inte finns i så stor grad. Man effektiviserar sina resor, inköp, hämta och lämna barn i hög grad. Det finns ofta en stor vilja och möjlighet att sköta det gemensamma i föreningar och samfälligheter, vilket både förenklar och tar ner kostnaderna. Ett landsbygdsboende är ett billigare boende för kommunen. Det kostar totalt sett inte lika mycket i skattemedel per capita. Vidare så har boendet både ekonomiska som ekologiska fördelar för den enskilde. Att både barn och vuxna mår mycket bättre i en landsbygdsmiljö hävdar vi bestämt.

Sid 80 – Ställningstaganden...

Mening nr 3 skall bort ur texten – Kollektivtrafiken på landsbygden är så dålig att det är en orimlig planeringsnorm. Man flyttar inte ut på landet för att ta bussen in till staden. Fel tänkt, fel ordval, fel analys och fel slutsats!!!

Landsbygdsboendet stärker socialt ansvarstagande, ekologisk kunskap och användning och bättre hushållning med både egen och gemensam ekonomi. Transporterna är ett dilemma, men sköts effektivt, dvs. samordnat och planerat.

Vad gäller bilresorna så tror vi på en snar och snabb förändring av både fordon och drivmedel. Tycker att planförfattarna låst sig i ett stelt tänkande och ett mönster som utgår från en statisk situation som kommer att råda för evigt. Det saknas ett nytänkande om framtida teknisk utveckling och möjliga nya lösningar. Det finns andra globala påtryckningar av betydligt större dignitet som driver på detta. Transporter måste finnas i samhället och landsbygdsborna är ingalunda de största syndarna och några stora miljöbovar.

Tvärsom så är det här möjligheten till lösningar finns. Flera goda exempel och bra projekt som t.ex. ”Hållbara Bygder” visar på detta.

Sid 81

Återigen – man bosätter sig inte i ett för medborgaren attraktivt landsbygdsboende för att ta bussen därifrån. Se det som positivt att fritidshusområdena är attraktiva boendemiljöer, så varför minska. Med stigande prisbild så är man försiktig med sitt resande.

Sid 82

Figur 3 med enbart negativa bilder och enbart om transporter – Synnerligen statiskt och enögt. Var finns helhetstänkandet och var finns strategin för ett helt samhälle med stad och land i en positiv symbios till gagn för alla invånare? Den hållbara utvecklingen finns på landsbygden - Hela Sverige ska leva!

Sid 83

De negativa aspekterna är oerhört överdrivna – Det är en ytterst motiverad handling att bosätta sig på landet. Det är bara den som inte har kunskap om landsbygdsboendet som kan uttrycka sig på detta sätt. Fördomarna och okunnigheten lyser igenom både argument och analys och kan närmast liknas både med förtal och förmynderi.

Hur allemansrätten påverkas är rent löjväckande. Ta bort bums.

Hälsoriskerna från avlopp är väl kända och påverkar också dem som bor och verkar i närområdet. Risken att någon sanitär olägenhet skulle uppstå över tid är minimal och kan också åläggas med vite om åtgärd. Detta är inget problem så stryk meningen.

Någon segregation av detta skäl finns knappast. Tvärtom så har landsbygden bra sociala nätverk och människorna bryr sig om varandra på ett helt annat sätt än i tätbygd. Detta motverkar segregation och utanförskap och kan föras upp på pluskontot.

Sid 83 -

Att påstå att fritidshusen bidrar till att Hjälmarens djur och natur dör låter mycket korkat – Ge bevis på detta innan vi tror det!!

Sammantaget är miljömålens plus och minus beskrivna ur ett scenario som betonar mer risker än möjligheter. Det är så frustrerande att läsa en text av någon som är så okunnig om landsbygden möjligheter för att lösa samhällets (läs stadens) miljöpåverkan och de utmaningar som hela samhället står inför. De svar som behövs för den globala förändringen av samhällsstrukturen och beteenden står knappast att finna i stadens förtätning, utan vi är fullständigt övertygade att dessa finns på landsbygden.

Övrigt osorterat

Sila mygg och svälja kameler vad gäller stadens transporter jmf med landets.

Saknas perspektiv om nationell och regional utveckling ur ett hållbart helhetsperspektiv!

Stadens miljöbelastning är mindre än landsbygdens påstås ideligen – var finns fakta för detta?

Landsbygdens folk är inga miljöbovar!! Kolla forskningen, tack!

Att ta cykeln på bussen kan underlättas.

Vad säger kommunallagen om kommunala skyldigheter för alla skattebetalare?

För Järle Byalag

Lasse Carlsson, 070-5344949