

BYFORENINGEN FOR ODENSE

NEDERGADE 24 · 5000 ODENSE C · TELEFON (09) 11 45 22

Marts - April 1981



**OFFENTLIGT MØDE OM KOLLEKTIV TRAFIK
TORS DAG DEN 12. MARTS 1981 kl. 19.30**

STED: HØRLÜCKS SKOLE, SLOTSVÆNGET 1, 5000 ODENSE C, FESTSALEN

HUSK: Byforeningen for Odense er uafhængig af partipolitik - vi tænker alene på at medvirke til skabelsen af en smukkere by - en by der er bedre at leve i.

Byforeningens formål er: » at arbejde med emner vedrørende Odense By's liv i fortid, nutid og fremtid, øge interessen herfor og fremme bevaring og udvikling af kulturhistoriske og æstetiske værdier --».

Byforeningen er stiftet 8.4.76.

Byforeningen rummer arbejdsgrupper der arbejder med indsamling af folkeminder, arkivarbejde, saneringsproblemer, film og foto om Odense, lokalhistorie, forlagsvirksomhed etc.

Byforeningen er medlem af Sammenslutningen for Bygnings- og Landskabskultur og hermed også medlem af den europæiske sammenslutning Europa Nostra - iøvrigt sammen med ca. 100 andre lokalforeninger i Danmark.

Byforeningen er medlem af Sammenslutningen af Lokalhistoriske Foreninger.

Byforeningens adresse er: Nedergade 24, 5000 Odense C, telefon (09) 11 45 22.

Kontingent: Enkeltmedlemmer kr. 60, ægtepar kr. 90, uddannelsessøgende og pensionister kr. 30.

BESTYRELSEN

FORMAND	NÆSTFORMAND	KASSERER	SEKRETÆR
Kristian Isager Kongensgade 71, 2. 5000 Odense C Telefon 11 92 26	Richard G. Nielsen Sortebrødre Torv 4 5000 Odense C Telefon 14 56 66	Inger Andersen Overgade 36 5000 Odense C Telefon 13 80 46	Constance Risting Carl Baggers Alle 43 5250 Odense SV Telefon 11 55 54
Elisabeth Krøijer Bangs Boder 5 5000 Odense C Telefon 13 84 84	Helge Jensen Østre Stationsvej 36 5000 Odense C Telefon 13 33 01	Elsebeth Pilegaard Frederiksgade 38 5000 Odense C Telefon 12 61 15 (Den Mixikanske restaurant)	

GENERALFORSAMLING



Sæt kryds i kalenderen
ved d. 8. april 1981 kl. 19,30

Vi håber at få lov til at låne festsalen på Hørluck's skole nok en gang.
Dagsorden vil blive fremsendt.

KOLLEKTIV TRAFIK

Byforeningen inviterer til offentligt møde på Hørlücks skole om kollektiv trafik.

- Som det fremgår af lederen her på omstående side fra dagbladet Politiken, er problemerne omkring den kollektive trafiks udbygning ved at blive et af de store spørgsmål i firsernes byudvikling. Kun få er i tvivl om at den skal udbygges, men hvordan? Hvornår? Hvor meget?

Byforeningen har inviteret arkitekt Michael Varming, København samt rådmand Lennart Larson, Odense til at komme og fortælle om kollektiv trafik.

Gamle sporvejsfilm

- Mødet indledes med forevisning af Møntergårdens to gamle sporvejsfilm fra Odense, den ene med farver og lyd, med bl.a. klip fra skovvognene til Hunderupskoven, sporvognene på Sdr. Boulevards græstæppe osv.

Arkitekt Michael Varming

- Michael Varming er kendt som en varm fortæller for og aktiv forkæmper for den kollektive trafik - fra længe før det blev moderne.

- Han har i de senere år kæmpet for en udbygning af den kollektive trafik og har bl.a. deltaget i udarbejdelse af "Nordkolt-rapporten", en rapport om udbygningen af den kollektive trafik i Norden ved nogle udvalgte eksempler, han er medlem af hovedbestyrelsen i Kollektiv Trafikforbund, en "forbruger-

organisation for kollektiv trafik o. m.a." - Derudover er han kendt for en række bogudgivelser om beboerarbejde, sidst "Beboerhåndbogen" fra 1980.

Rådmand Lennart Larson

- Er antagelig kendt af de fleste af foreningens medlemmer som en farverig politisk skikkelse i Odense Byråd, valgt af venstre.

- De fleste kender ham som en person "med en varm kilde i baghaven", men de færreste er klar over, at han også er politisk chef for den kollektive trafik i Odense. Han vil her få rig lejlighed til at fortælle os om sine visioner i forbindelse med den kollektive trafiks udbygning her i byen.

Hørlücks Skole

- Måske er det kun de færreste af foreningens medlemmer, der kender Hørlücks Skole i Slotsvænget, men her er lejligheden til at stifte et nærmere bekendtskab.

- Elever fra skolens elevråd vil servere øl, sodavand, kaffe eller te og kage for os efter efter ønske. Betalingen går direkte i elevrådets kasse med tak for indsatsen.

- Kom og oplev en usædvanlig aften i en usædvanlig skole med bl.a. masser af børnetegninger overalt på væggene skønt suppleret op med franske galleriplakater og god dansk nutidskunst - kort sagt, kom og oplev en usædvanlig og hyggelig aften og lad os få hul på diskussionen om byens og øens kollektive trafik!

Vel mødt, bestyrelsen

I BAKGEAR

Kollektiv trafik plages af succes

Den kollektive trafik er godt oppe at køre. Der er passagerer som aldrig før, de står i kø for at komme med. En gunstig situation, men alligevel fuld af problemer for trafikselskaberne, som har svært ved at holde serviceniveauet. Og selv om benzinpriserne er skyhøje, gjorde det ikke noget, hvis også bus- og tog-servicen motiverede bilisterne for at sætte i fri-gear.

En række problemer af økonomisk og strukturel karakter truer den kollektive succes, og da de forskellige ordninger nu har fungeret et stykke tid, længst i hovedstadsområdet, var det måske en ide at lade en hurtigt arbejdende komite vurdere erfaringerne og komme med forslag til løsninger, så den kollektive trafik får nyt liv.

Den samfundsmæssige fordel ved at den individuelle trafik mindsker, er så stor i energibesparelser og færre anlægsudgifter, øget sikkerhed osv., at det alene begrundet en kollektiv trafik, der ikke hviler i sig selv, men må give underskud. Den sociale skævhed i adgangen til egen bil er en anden begrundelse.

Men hermed bliver succesen en ond cir-

kel. Når hver billet giver underskud, bliver det samlede underskud naturligvis voksende, når der ikke kan proppes flere passagerer ind i busser og tog. Derfor har vi flere steder i landet set betydelige takst-forhøjelser, og nye rumler i hovedstadsområdet. Her er prisen for en kort bytur ved at være for voldsom, og selv om der er god fornuft i at gøre lange ture attraktive, må f.eks. ældre mennesker i bymidten ikke straffes.

I hovedstadsområdet spiller også det fejlagtige zonesystem ind. Det er uoverskueligt og burde forenkles. Det kan også løse pris-forvridningerne.

Selv om mønsteret for den kollektive trafik blev lagt om og forbedret, synes traditionel tankegang over for transportformen stadig at præge selskaberne. Den store bus er eneste mulighed. Man synes ikke åben over for at udnytte hyrevogne m.v., så også de små samfund og natruter m.v. kan betjenes.

Problemerne i den kollektive trafik er altså mangesidige, og selv om lovgivningen har gjort en del af beslutningerne centrale, vil det være rimeligt om staten og amterne fandt sammen om nu at vurdere den kollektive trafiks fremtid for at fastholde tilgangen, både af hensyn til samfundet og den enkelte bruger.

28. februar 1981

POLITIKEN

