

LokalTidende

Plan for udvikling af alle lokalsamfund i FMK

Det skal være lettere at komme rundt?

Privat-/persontransport er blevet mere individuel. Så er der overhovedet brug for kollektiv transport?

Det er næsten uundgåeligt siden "Der kommer altid en sporvogn og en pige til". Den kollektive trafik er blevet mindre og dyrere, og diskussionen ender næsten altid på, om det er nedskæringerne i ruter nedgangen i passagerer der kommer først. Sikkert er det i hvert fald, at der ikke længere er tale om kollektiv trafik, men blot offentlig.

Sjovt nok står mange på nakken af hinanden for at tale om mere, bedre og billigere busser og toge, og samtidig om at det er vigtigt at komme 5 minutter tidligere frem mellem landsdelene.

I Faaborg-Midtfyn kommune er antallet af busruter og afgang blevet beskåret voldsomt, og der er nu områder hvor bussen slet ikke kører, og hvor køreplanerne i stigende grad går mod det der kaldes "pendler-ruter", altså et par ture morgen, og et par ture eftermiddag.

Samtidig har vi i kommunen mange ønsker om tilflytning, bedre ungeliv og grønnere privattransport. Samtidig er det ikke lykkedes kommunens repræsentanter i FynBus' bestyrelse, at fastholde køreplaner der tiltrækker borgere.

Definitionerne er besynderlige, som når fx "timedrift" har varierende afgangstider med op mod 10 minutter, og pludselig springer halve timer over. Hvis man får lyst til at tage på besøg i Nyborg, skal man nå den sidste bus hjem kl. 18.

Men, hvad gør vi hvis vi vil have den kollektive trafik tilbage?

Hvad hvis vores unge gerne vil bo hjemme, og alligevel studere?

Skal priserne ned eller afgangene op? Er der behov for andre trafikformer eller mere fokus på bløde trafikanter?

Mød personerne bag LokalListen FMK

Måske du kender nogle af os, og måske du gerne vil vide lidt mere.

I LokalTidende bringer vi en præsentation af både LokalListen FMK, og de

mennesker der gerne sætter en ny kurs for FMK og repræsentere alle

kommunens borgere. De brænder for vilkårene for os alle.

Ole F. Pedersen fra Horne

Ole er født i 1963 i Horne. Efter 25 år i Svendborg og Odense er han nu tilbage i Horne. Her bor Ole sammen med kæresten Maybritt og datteren Bolette.

Ole har været lærer i 40 år hovedsageligt i kostskoleverdenen, senest på Hjemly Idrætsefterskole. Nu har Ole netop startet eget firma med bl.a. sportsrejser og angrebstræning i fodbold.

Ole har været frivillig i ca. 40 år som hjælpetræner, træner og sportschef, og har selv spillet superligafodbold.

Det som optager mig er:

- Gode vilkår for vores energiske frivillige.
- Støtte til de mange iværksættere der sætter meget på spil når de gode ideer skal have næring.
- Flere prøvehandlinger i forhold til et bedre klima (gode ideer modtages også).
- Mere transparent økonomi i kommunen så langt flere forstår hvad der foregår f.eks. under budgetforhandlingerne.



"Få tingene til at ske - Stem på Ole P."

"Fremtidens kollektive transport og mobilitet kalder på flere løsninger"

Overskriften er taget fra Landdistrikternes Fællesråd, hvor der lægges op til flere transportmuligheder.

Flextrafik

"Flextrafikken omfatter kørsel for kunder med et særligt transportbehov, men er også et tilbud om kollektiv trafik på tidspunkter - og i områder - der ikke er så godt dækket af almindelig bustrafik." Hermed en forklaring.

Der er i FMK mulighed for:

Flextur hvor du bliver kørt i en mindre vogn med eget valg af start- og slutsted.
 Pris: 5 kr./km (minimum 25 kr.)
 Bestil: Senest 2 timer før rejse.

Plustur når du skal videre fra bus eller tog, og er en del af den offentlige trafik.
 Pris: 25 kr. for voksne, børn halv pris.
 Dog ikke med pendlerkort.
 Bestil: Senest 2 timer før rejse.

Samkørsel

FMK har indgået samarbejde med samkørsels-app'en Nabogo, hvor man registrerer sine ture eller sine turbehov. Herefter tilbydes man samkørsel.
 Pris: 75 øre/km.

Delebil

Det er en mulighed med delebilordninger, enten privat eller som med Byens Bil eller Tadaa! der kører i nogle byer.

Prisen er hos:

- **Byens Bil**, lille (fx Ryslinge):
 fra 59 kr./mdr.
 fra 2,80 kr./km
 fra 12 kr./time (max 8 timer)
- **Tadaa!** (fx Faaborg)
 45 kr./halve time alt inkl.

Taxa (til sammenligning)

Oplysninger fra et af kommunens kommercielle trafikselskaber:

Taxa når det skal være når det passer dig bedst.
 Bestil: Som det passer dig.
 Pris: 40 kr. i startgebyr.
 16,31 kr./km
 5,39 kr./minut

Landdistrikternes Fællesråd:
 1/4 af borgerne helt uden bil.

Mobilitet

"Faaborg-Midtfyn Kommune har sammen med Staten ansvar for, at infrastrukturen lever op til borgernes, erhvervslivets og turisters behov for transport, fremkommelighed og mobilitet i kommunen såvel som i regionen."

Kilder: fmk.dk – fm-erhverv.dk – byensbil.dk – tadaacar.dk – et af kommunens taxaselskab

Større netværk af cykel- og vandrestier

Det skal være lettere at komme til institutioner, venner, attraktioner, det kulturelle og det kystnære – pyt med overfladen.

FMK er en kommune af mange landsbyer og lokalsamfund. Der er 64 landsbyer organiseret i 21 lokalråd, Faaborg og Ringe, samt en masse mindre lokalsamfund. Alle disse områder er fyldt med borgere, der med mellemrum har behov for at komme rund til skole, venner og familie, ønsker at komme ud i naturen, til kulturelle tilbud, styrke helbredet med fx motion, og byde velkommen til turister.

Senest blev endnu et stykke cykelsti indviet i øst mellem Sandager og Trunderup. Dermed kan man nu cykle fra Gislev til Egeskov på tryk vis.

Vi skal have langt mere cykelsti, som forbinder vores mange lokalområder lige fra øst til vest, fra nord til syd, og derimellem.



Prisen for en alm. dobbeltrettet cykelsti er ca. 1 mio.kr. pr. km. Skal man lave en "super-cykelsti", stiger prisen

voldsomt, og prisen for cykelstier er naturligvis afgørende for, i hvilket tempo man kan etablere alle de ønskede og nødvendige strækninger. Det vil også være fantastisk, hvis de mange kystnære områder fik lettere adgang for særligt cyklister.

Kunne man forestille sig at etableringen blev planlagt i flere tempi, startende med at kommunen erhverver de arealer der skal blive til cykelsti, for så at gøre dem til "trampcykelstier", og så med tiden asfalteret? Sådan kan vi for lavere pris få et stort netværk af cykel-/vandrestier, som forbinder kommunen på kryds og tværs.

Sælger FynBus ud på Langeland?

"Åben Flextrafik" kaldes det, men vil en højere pris tiltrække passagerer?"

Snakken om hvorfor den kollektive trafik lider i yderdistrikterne, kommer ofte ind på snakken om "Hønen eller ægget": Bliver billetpriserne højere pga. færre passagerer, eller kommer der færre passagerer pga. højere billetpriser? Lige præcis derfor lyder tiltaget fra FynBus besynderligt.



På Langeland vil man forbedre transportmulighederne på øen, bl.a. ved at tilpasse Flextrafikken. Tanken er at korte bestillingsfristen ned til blot 1 time. Prisen er opdelt i "Dør-til-dør" og "Til-og-fra-stoppested".

Prisen for Dør-til-dør er 56 kr. (inkl. 7 km) + 8 kr./ekstra km. Til-og-fra-stoppested skal koste 28 kr. (inkl. 7 km) + 4 kr./ekstra km.

Til sammenligning koster en alm. taxa 40 kr. til en start, 16,31 kr./km samt 5,39 kr./minut. (Hvis det er en stor vogn, er prisen 25 kr./km.)

Langeland ser geografisk noget anderledes ud end FMK, og ordningen vil dermed også kunne se anderledes ud her. For hvor vil man kunne tænke sig en sådan løsning som tilpasning af Flextrafikken?

Til sammenligning kan prisen for en tur fra Kværndrup st. (Banepladsen) til Korinth Hallen, 14 km se således ud:

FynBus: 4 zoner	= 46 kr.
Åben Flex, TFS: 28 + 7x4 kr.	= 56 kr.
Åben Flex, D-D: 56 + 7x8 kr.	= 112 kr.
Taxa: 40 + 14(16,31 + 5,39) kr.	= 349 kr.

Der er ingen tvivl om, at uanset hvilken offentlig form man vælger, så vil det være billigere for passageren end med taxa. Men, det vil alt andet lige være en stor udgift for kommunen, som formodentlig skal dække differensen.

"Vi vil gøre det muligt at bo, leve, arbejde og uddanne sig uden at være afhængig af egen bil"

formand for LF: Steffen Damsgaard

Det vil også blive et spørgsmål, om pendlere kan bruge deres pendlerkort, eller er det bare en merudgift?

Typisk kan pensionister rejse til særligt gunstige priser, fx med en fast månedlig pris. Hvor meget ekstra skal de betale?

Priserne er beregnet med oplysninger fra: krak.dk, Rejsebillet-app'en, fynbus.dk, faa.dk/langeland, samt priser fra et af kommunens taxaselskaber.

Mød personerne bag Lokal/Listen FMK

Måske du kender nogle af os, og måske du gerne vil vide lidt mere.

Peder Månsso fra Korinth

Jeg er født i 1992. Udover en lille afstikker til Faaborg, har jeg boet det meste af livet i Korinth. Jeg har en søn på 9 år.

Jeg er uddannet industritekniker hos Eldan Recycling, men arbejder nu som montage-tekniker hos Skako Vibration i Faaborg. Jeg har også en bred erfaring, fra det sydfynske restaurationsliv. Jeg er ud af en familie og omgangs-kreds, hvor frivilligt arbejde er en helt naturlig ting.

Jeg har flere års erfaring som næstformand i Loklrådet for Korinth og Ø. Hæsing, samt bestyrelsesposter i andre lokale foreninger.

Det som optager mig er:

- Bedre dialog mellem borgere og politikere. Sammen finder vi de bedste løsninger.
- En organiseret kommune hvor hænder og resurser bliver brugt de rigtige steder.
- De bedste forudsætninger for foreninger og frivillige. De gør et kæmpe uset stykke arbejde.
- Stærkt erhvervsliv på tværs af brancher, så der også er lokalt arbejde til den næste generation.



"Politik skal opbygges nedefra"

Kun 1/10.000 vælger samkørsel

Der er netop kommet en undersøgelse af brugen af samkørsel, men hvad er det mon et tegn på?

I flere kommuner, primært i landdistrikterne (herunder FMK), er samkørsel via en app, blevet udpeget til en af de løsninger, der skal kompensere den kollektive trafik, som konstant bliver beskåret og får nedlukket ruter/afgange.

I Faaborg-Midtfyn kommune har man indgået samarbejde med Nabogo som en måde at skære ned på mængden af biler på vejene. Spørgsmålet er så, om denne form for samkørsel ser ud til at vinde indpas.

Vejdirektoratet har undersøgt brugen af de to største samkørselstjenester i Danmark, Nabogo og Ta'Med. I undersøgelsen viser det sig, at blot 1

ud af 10.000 ture foretages med en ekstra passager i bilen.

*"Når jeg tager bilen, er det også for at have den fleksibilitet der ligger i, at jeg kan selv bestemme ruten, ærinder og tidspunkt!
Men, jeg tager helst bussen!"*

Heide Munk, Gislev

Nogle af argumenterne (jf. dr.dk) for at tallet ikke er større er;

- at så er man alligevel afhængig af en "køreplan"

- at man ønsker fleksibilitet
- at det medfører bøvlede skatteregler
- at man ikke ønsker at køre med fremmede i sin morgenrutine

Så, er samarbejdet med Nabogo i virkeligheden blot et argument for at skære i udgifterne til bus med argument om at det er let?

Hvad kom først: Hønen eller ægget? Hvis man kun skærer i den "kollektive" trafik, og så finder på alternativer som ingen vil bruge, går man så egentlig borgernes ærinde?

Kilder: dr.dk, fm-erhverv.dk

Middelfart kommune vil give tilskud til bil til skole

Der er netop kommet en undersøgelse af brugen af samkørsel, men hvad er det mon et tegn på?

Et interessant forsøg, hvor man vil få gymnasieelever til at tænke i samkørsel, har set dagens lys i Middelfart for 4 år siden. Nu er det begyndt at virke.

Kort fortalt skal elever der tager en skolekammerat med i bilen til og fra skole have et tilskud, og samtidig skal passageren kunne bruge sit rejsekort.

Ideen lyder god, og ved første tanke lyder det, som med Nabogo, som om man får flere til at køre sammen. Det burde kunne sikre et lavere klimaaftryk.

Her har man holdt konkurrencer om samkørsel og spurgt nogle studerende til deres holdning til tiltaget:

- Ikke for pengene, men andre kan køre med, og man tjene penge.



- Det betyder helt klart noget at få tilskud.
- Man kan få dækket sine kørselsudgifter.

Er der tale om en genial løsning, eller er det endnu en måde, hvor en kommune kan skære ned på busruter og -

afgange, og dermed begrænse mulighederne for kollektiv trafik?

Det bliver spændende at følge tiltaget, og ikke mindst de evt. konsekvenser det må få for den kollektive trafik og mængden af privatbilisme. Det bliver også interessant, om sådan et tiltag gør, at flere unge studerende bliver bilejere.

Det må være tid til, at kommune, region og stat, både individuelt og i samarbejde, finder ud af, om der skal være et trafiknet som er kollektivt, eller om vi i stedet skal satse på en privatbilisme – evt. med samkørselstjenester. De handler også om måden vi ser på bosættelse i landdistrikterne.

Kilde: tv2fyn.dk, middelfartavisen.dk, P4Fyn, nabogo.dk

Gratis eller tilgængelighed?

Forslag om gratis busser er set, og det er da bestemt en mulighed. Men, er det nødvendigt?

Er vi borgere blevet for selektive når det kommer til at gøre noget, acceptere tiltag og tage aktivt deltagelse i det der er nødvendigt at gøre?

Efterhånden er det vel de fleste, der er enige i, at menneskeheden har en stor andel af, hvorfor vi ser kloden reagere voldsomt. Årstiderne opfører sig ekstremt, der er problemer med forholdene i vores farvande, og biodiversiteten lider. Politikere i Danmark og resten af verden har travlt med at lyde som om, de har fundet en god ide til, hvordan vi kan "fikse" situationen.

Transport er udpeget til at være en af de helt store syndere, hvorfor omlægningen fra forbrændings- til elmotorer er udpeget til at være åh så grønt. Jeg er da også helt enig i, at står man bag ved en elbil, indånder man mangt mindre CO₂, end hvis man står bagved en benzin'er. Jeg spørger blot mig selv, om ikke man opnåede langt større gevinster, hvis man fokuserede på synderen: Benzin/Diesel?

Der bruges enorme summer på nedgravning af kabler, opstilling af lade-stationer, indkøb af tunge elektriske køretøjer og skibe. Hvis man i stedet bruges pengene på etablering af produktion af biodiesel, ville man



både skabe en branche vi er misundelige på andre at have, sikre en langt lavere udledning en med benzin/diesel, samtidig med at produktionen af køretøjerne ikke kræver ret meget, da den jo allerede er eksisterende.

Her kan FMK gå forrest, og skabe et erhvervsmiljø for netop raffinering af biodiesel og de sideerhverv der følger.

Vi skal naturligvis også deltage i produktionen af vedvarende energi, hvor solcelleparkerne kan komme til at spille en stor rolle. Det har dog vist sig, at, ligesom vindmøller, er det svært at få befolkningen med på ideen om, at de faktisk skal have en placering. I samme tempo som der kommer ønsker om etablering, kommer klagerne om de gener der måtte følge med.

Hvorfor skal det være så svært at gøre det rigtige? I FMK har vi 2/3-dele af motorvejen til Svendborg. En del af strækningen er oplagt at få massivt udlagt til erhverv, mens det meste af resten kunne være fantastiske til solcelleparker.

Der forskes en del i akkumuleringen af energi, så den kan bruges længe efter den, er blevet opsamlet. Måske her også kunne være et fokusområde for FMK?

Holdet bag LokalTidende

Sidder du med spørgsmål til LokalListen FMK om grundlæggende holdning, konkrete emner, eller kørende sager, så send dem gerne til redaktionen. Vi garanterer ikke, at alle mails bliver til kommunal politik, men vi garanterer, at alle saglige henvendelser bliver taget seriøst.

"Vi kommer rundt om hele kommunen, med fokus på hele kommunen!"

Redaktionen er: Skriv til redaktionen på e-mail: tidende@lokalfmk.dk



Heide Munk



Ole F. Pedersen



Jørgen Bruun Rasmussen