

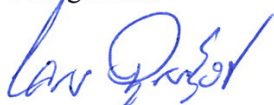
Aalborg d. 3. november 2010

Folketinget
Christiansborg
1240 København K

Vedr.: Kørselsafgift på 1500 kr. for kørsel på statens veje.

Idet der henvises til ovennævnte forslag fra Venstres trafikordfører, Kristian Pihl Lorentzen, skal jeg anmode om, at vedlagte notat, der er fremsendt som en svarblog på Dagbladet Børsens indlæg d. 3. november 2010, bliver omdelt til samtlige partier på Christiansborg.

Venlig hilsen



Lars Dyrskjøet

Hasserisvej 145
9000 Aalborg.

Tlf.: 41252565
e-mail.. larsdyrskjoet@ofir.dk

1500 kr. for at køre på statens veje

Nu må det snart være på tide at de kommunale administrationer træder i karakter.

Der ligger to senarier i dette forslag fra Venstres trafikordfører, Kristian Pihl Lorentzen.:

1.: Der opkræves kun en afgift for kørsel på motorveje.:

Dette vil utvivlsomt medføre at en stor trafikmængde vil flytte fra motorvejsnettet og over på det kommunale vejnet, som derved får en øget belastning /slidtage.

Især kommuner, der har overtaget de gamle amtsveje der tidligere bar trafikken, før motorvejsnettet blev udbygget, vil blive berørt. Som eksempel kan nævnes det gamle amtslige hovedvejsnet fra Hjørring / Frederikshavn og ned gennem Østjylland til grænsen.

Det må derfor være rimeligt, at en del af disse afgifter som staten nu overvejer at opkræve, vil blive videresendt til de berørte kommuner, for den øgede vejvedligeholdelse der må forventes.

2.: Der opkræves afgift for kørsel på hele det statslige vejnet.

Såfremt denne løsningsmodel anvendes, må de danske kommuner der jo lider af de samme budgetmæssige problemer som staten, ud fra princippet om, at der skal være "Lige ret for Loke såvel som for Thor", kunne stille sig op i køen og kræve en vejafgift på en tilsvarende størrelse, for kørsel på det kommunale vejnet.

Staten kunne så passende opkræve 3000 kr. pr. køretøj, og straks videresende de 1500 kr. til kommunerne, efter en fordelingsnøgle på den respektive kommunes ejerandel af det landsdækkende kommunale vejnet. Hvis hr. Kristian Pihl Lorentzen mener at 3000 kr. ligger i den høje ende af skalaen, er jeg ret overbevist om, at kommunerne gerne vil modtage 50% af den afgift som staten måtte komme frem til i sit lovforslag.

Denne afregning vil stort set kunne ske efter samme princip som kommunerne afregner deres opkrævede parkeringsbøder, nemlig at 50 % af det opkrævede beløb videresendes til staten. Måske der kunne etableres en modregningsordning.?

Afslutningsvis kan det nævnes, at der i ejerskabet af statens landevejsnet, for at opretholde et sammenhængende vejforløb, indgår en del af de ringveje, rundkørsler, om- og gennemfartsveje der gennemløber mange større byer indenfor byzonen. Man kan derfor med rimelighed stille sig det spørgsmål, om man eksempelvis bliver forfalden til bødestraf hvis et ikke afgiftsbetalt køretøj kører til Brugsen på Himmerlandsgade i Hadsund.

Venlig hilsen

Lars Dyrskjøl
Vejtingeniør

Hasserisvej 145
9000 Aalborg

1500 kr. for at køre på statens veje

Nu må det snart være på tide at de kommunale administrationer træder i karakter.

Der ligger to senarier i dette forslag fra Venstres trafikordfører, Kristian Pihl Lorentzen.:

1.: Der opkræves kun en afgift for kørsel på motorveje.:

Dette vil utvivlsomt medføre at en stor trafikmængde vil flytte fra motorvejsnettet og over på det kommunale vejnet, som derved får en øget belastning /slidtage.

Især kommuner, der har overtaget de gamle amtsveje der tidligere bar trafikken, før motorvejsnettet blev udbygget, vil blive berørt. Som eksempel kan nævnes det gamle amtslige hovedvejsnet fra Hjørring / Frederikshavn og ned gennem Østjylland til grænsen.

Det må derfor være rimeligt, at en del af disse afgifter som staten nu overvejer at opkræve, vil blive videresendt til de berørte kommuner, for den øgede vejvedligeholdelse der må forventes.

2.: Der opkræves afgift for kørsel på hele det statslige vejnet.

Såfremt denne løsningsmodel anvendes, må de danske kommuner der jo lider af de samme budgetmæssige problemer som staten, ud fra princippet om, at der skal være "Lige ret for Loke såvel som for Thor", kunne stille sig op i køen og kræve en vejafgift på en tilsvarende størrelse, for kørsel på det kommunale vejnet.

Staten kunne så passende opkræve 3000 kr. pr. køretøj, og straks videresende de 1500 kr. til kommunerne, efter en fordelingsnøgle på den respektive kommunes ejerandel af det landsdækkende kommunale vejnet. Hvis hr. Kristian Pihl Lorentzen mener at 3000 kr. ligger i den høje ende af skalaen, er jeg ret overbevist om, at kommunerne gerne vil modtage 50% af den afgift som staten måtte komme frem til i sit lovforslag.

Denne afregning vil stort set kunne ske efter samme princip som kommunerne afregner deres opkrævede parkeringsbøder, nemlig at 50 % af det opkrævede beløb videresendes til staten. Måske der kunne etableres en modregningsordning.?

Afslutningsvis kan det nævnes, at der i ejerskabet af statens landevejsnet, for at opretholde et sammenhængende vejforløb, indgår en del af de ringveje, rundkørsler, om- og gennemfartsveje der gennemløber mange større byer indenfor byzonen. Man kan derfor med rimelighed stille sig det spørgsmål, om man eksempelvis bliver forfalden til bødestraf hvis et ikke afgiftsbetalt køretøj kører til Brugsen på Himmerlandsgade i Hadsund.

Venlig hilsen

Lars Dyrskjøl
Vejingeniør

Hasserisvej 145
9000 Aalborg

1500 kr. for at køre på statens veje

Nu må det snart være på tide at de kommunale administrationer træder i karakter.

Der ligger to senarier i dette forslag fra Venstres trafikordfører, Kristian Pihl Lorentzen.:

1.: Der opkræves kun en afgift for kørsel på motorveje.:

Dette vil utvivlsomt medføre at en stor trafikmængde vil flytte fra motorvejsnettet og over på det kommunale vejnet, som derved får en øget belastning /slidtage.

Især kommuner, der har overtaget de gamle amtsveje der tidligere bar trafikken, før motorvejsnettet blev udbygget, vil blive berørt. Som eksempel kan nævnes det gamle amtsslige hovedvejsnet fra Hjørring / Frederikshavn og ned gennem Østjylland til grænsen.

Det må derfor være rimeligt, at en del af disse afgifter som staten nu overvejer at opkræve, vil blive videresendt til de berørte kommuner, for den øgede vejvedligeholdelse der må forventes.

2.: Der opkræves afgift for kørsel på hele det statslige vejnet.

Såfremt denne løsningsmodel anvendes, må de danske kommuner der jo lider af de samme budgetmæssige problemer som staten, ud fra princippet om, at der skal være "Lige ret for Loke såvel som for Thor", kunne stille sig op i køen og kræve en vejafgift på en tilsvarende størrelse, for kørsel på det kommunale vejnet.

Staten kunne så passende opkræve 3000 kr. pr. køretøj, og straks videresende de 1500 kr. til kommunerne, efter en fordelingsnøgle på den respektive kommunes ejerandel af det landsdækkende kommunale vejnet. Hvis hr. Kristian Pihl Lorentzen mener at 3000 kr. ligger i den høje ende af skalaen, er jeg ret overbevist om, at kommunerne gerne vil modtage 50% af den afgift som staten måtte komme frem til i sit lovforslag.

Denne afregning vil stort set kunne ske efter samme princip som kommunerne afregner deres opkrævede parkeringsbøder, nemlig at 50 % af det opkrævede beløb videresendes til staten. Måske der kunne etableres en modregningsordning.?

Afslutningsvis kan det nævnes, at der i ejerskabet af statens landevejsnet, for at opretholde et sammenhængende vejforløb, indgår en del af de ringveje, rundkørsler, om- og gennemfartsveje der gennemløber mange større byer indenfor byzonen. Man kan derfor med rimelighed stille sig det spørgsmål, om man eksempelvis bliver forfalden til bødestraf hvis et ikke afgiftsbetalt køretøj kører til Brugsen på Himmerlandsgade i Hadsund.

Venlig hilsen

Lars Dyrskjøl
Vejingeniør

Hasserisvej 145
9000 Aalborg

1500 kr. for at køre på statens veje

Nu må det snart være på tide at de kommunale administrationer træder i karakter.

Der ligger to senarier i dette forslag fra Venstres trafikordfører, Kristian Pihl Lorentzen.:

1.: Der opkræves kun en afgift for kørsel på motorveje.:

Dette vil utvivlsomt medføre at en stor trafikmængde vil flytte fra motorvejsnettet og over på det kommunale vejnet, som derved får en øget belastning /slidtage.

Især kommuner, der har overtaget de gamle amtsveje der tidligere bar trafikken, før motorvejsnettet blev udbygget, vil blive berørt. Som eksempel kan nævnes det gamle amtsslige hovedvejsnet fra Hjørring / Frederikshavn og ned gennem Østjylland til grænsen.

Det må derfor være rimeligt, at en del af disse afgifter som staten nu overvejer at opkræve, vil blive videresendt til de berørte kommuner, for den øgede vejvedligeholdelse der må forventes.

2.: Der opkræves afgift for kørsel på hele det statslige vejnet.

Såfremt denne løsningsmodel anvendes, må de danske kommuner der jo lider af de samme budgetmæssige problemer som staten, ud fra princippet om, at der skal være "Lige ret for Loke såvel som for Thor", kunne stille sig op i køen og kræve en vejafgift på en tilsvarende størrelse, for kørsel på det kommunale vejnet.

Staten kunne så passende opkræve 3000 kr. pr. køretøj, og straks videresende de 1500 kr. til kommunerne, efter en fordelingsnøgle på den respektive kommunes ejerandel af det landsdækkende kommunale vejnet. Hvis hr. Kristian Pihl Lorentzen mener at 3000 kr. ligger i den høje ende af skalaen, er jeg ret overbevist om, at kommunerne gerne vil modtage 50% af den afgift som staten måtte komme frem til i sit lovforslag.

Denne afregning vil stort set kunne ske efter samme princip som kommunerne afregner deres opkrævede parkeringsbøder, nemlig at 50 % af det opkrævede beløb videresendes til staten. Måske der kunne etableres en modregningsordning.?

Afslutningsvis kan det nævnes, at der i ejerskabet af statens landevejsnet, for at opretholde et sammenhængende vejforløb, indgår en del af de ringveje, rundkørsler, om- og gennemfartsveje der gennemløber mange større byer indenfor byzonen. Man kan derfor med rimelighed stille sig det spørgsmål, om man eksempelvis bliver forfalden til bødestraf hvis et ikke afgiftsbetalt køretøj kører til Brugsen på Himmerlandsgade i Hadsund.

Venlig hilsen

Lars Dyrskjøl
Vejingeniør

Hasserisvej 145
9000 Aalborg

1500 kr. for at køre på statens veje

Nu må det snart være på tide at de kommunale administrationer træder i karakter.

Der ligger to senarier i dette forslag fra Venstres trafikordfører, Kristian Pihl Lorentzen.:

1.: Der opkræves kun en afgift for kørsel på motorveje.:

Dette vil utvivlsomt medføre at en stor trafikmængde vil flytte fra motorvejsnettet og over på det kommunale vejnet, som derved får en øget belastning /slidtage.

Især kommuner, der har overtaget de gamle amtsveje der tidligere bar trafikken, før motorvejsnettet blev udbygget, vil blive berørt. Som eksempel kan nævnes det gamle amtsslige hovedvejsnet fra Hjørring / Frederikshavn og ned gennem Østjylland til grænsen.

Det må derfor være rimeligt, at en del af disse afgifter som staten nu overvejer at opkræve, vil blive videresendt til de berørte kommuner, for den øgede vejvedligeholdelse der må forventes.

2.: Der opkræves afgift for kørsel på hele det statslige vejnet.

Såfremt denne løsningsmodel anvendes, må de danske kommuner der jo lider af de samme budgetmæssige problemer som staten, ud fra princippet om, at der skal være "Lige ret for Loke såvel som for Thor", kunne stille sig op i køen og kræve en vejafgift på en tilsvarende størrelse, for kørsel på det kommunale vejnet.

Staten kunne så passende opkræve 3000 kr. pr. køretøj, og straks videresende de 1500 kr. til kommunerne, efter en fordelingsnøgle på den respektive kommunes ejerandel af det landsdækkende kommunale vejnet. Hvis hr. Kristian Pihl Lorentzen mener at 3000 kr. ligger i den høje ende af skalaen, er jeg ret overbevist om, at kommunerne gerne vil modtage 50% af den afgift som staten måtte komme frem til i sit lovforslag.

Denne afregning vil stort set kunne ske efter samme princip som kommunerne afregner deres opkrævede parkeringsbøder, nemlig at 50 % af det opkrævede beløb videresendes til staten. Måske der kunne etableres en modregningsordning.?

Afslutningsvis kan det nævnes, at der i ejerskabet af statens landevejsnet, for at opretholde et sammenhængende vejforløb, indgår en del af de ringveje, rundkørsler, om- og gennemfartsveje der gennemløber mange større byer indenfor byzonen. Man kan derfor med rimelighed stille sig det spørgsmål, om man eksempelvis bliver forfalden til bødestraf hvis et ikke afgiftsbetalt køretøj kører til Brugsen på Himmerlandsgade i Hadsund.

Venlig hilsen

Lars Dyrskjøl
Vejtingeniør

Hasserisvej 145
9000 Aalborg

1500 kr. for at køre på statens veje

Nu må det snart være på tide at de kommunale administrationer træder i karakter.

Der ligger to senarier i dette forslag fra Venstres trafikordfører, Kristian Pihl Lorentzen.:

1.: Der opkræves kun en afgift for kørsel på motorveje.:

Dette vil utvivlsomt medføre at en stor trafikmængde vil flytte fra motorvejsnettet og over på det kommunale vejnet, som derved får en øget belastning /slidtage.

Især kommuner, der har overtaget de gamle amtsveje der tidligere bar trafikken, før motorvejsnettet blev udbygget, vil blive berørt. Som eksempel kan nævnes det gamle amtsslige hovedvejsnet fra Hjørring / Frederikshavn og ned gennem Østjylland til grænsen.

Det må derfor være rimeligt, at en del af disse afgifter som staten nu overvejer at opkræve, vil blive videresendt til de berørte kommuner, for den øgede vejvedligeholdelse der må forventes.

2.: Der opkræves afgift for kørsel på hele det statslige vejnet.

Såfremt denne løsningsmodel anvendes, må de danske kommuner der jo lider af de samme budgetmæssige problemer som staten, ud fra princippet om, at der skal være "Lige ret for Loke såvel som for Thor", kunne stille sig op i køen og kræve en vejafgift på en tilsvarende størrelse, for kørsel på det kommunale vejnet.

Staten kunne så passende opkræve 3000 kr. pr. køretøj, og straks videresende de 1500 kr. til kommunerne, efter en fordelingsnøgle på den respektive kommunes ejerandel af det landsdækkende kommunale vejnet. Hvis hr. Kristian Pihl Lorentzen mener at 3000 kr. ligger i den høje ende af skalaen, er jeg ret overbevist om, at kommunerne gerne vil modtage 50% af den afgift som staten måtte komme frem til i sit lovforslag.

Denne afregning vil stort set kunne ske efter samme princip som kommunerne afregner deres opkrævede parkeringsbøder, nemlig at 50 % af det opkrævede beløb videresendes til staten. Måske der kunne etableres en modregningsordning.?

Afslutningsvis kan det nævnes, at der i ejerskabet af statens landevejsnet, for at opretholde et sammenhængende vejforløb, indgår en del af de ringveje, rundkørsler, om- og gennemfartsveje der gennemløber mange større byer indenfor byzonen. Man kan derfor med rimelighed stille sig det spørgsmål, om man eksempelvis bliver forfalden til bødestraf hvis et ikke afgiftsbetalt køretøj kører til Brugsen på Himmerlandsgade i Hadsund.

Venlig hilsen

Lars Dyrskjøl
Vejtingeniør

Hasserisvej 145
9000 Aalborg

1500 kr. for at køre på statens veje

Nu må det snart være på tide at de kommunale administrationer træder i karakter.

Der ligger to senarier i dette forslag fra Venstres trafikordfører, Kristian Pihl Lorentzen.:

1.: Der opkræves kun en afgift for kørsel på motorveje.:

Dette vil utvivlsomt medføre at en stor trafikmængde vil flytte fra motorvejsnettet og over på det kommunale vejnet, som derved får en øget belastning /slidtage.

Især kommuner, der har overtaget de gamle amtsveje der tidligere bar trafikken, før motorvejsnettet blev udbygget, vil blive berørt. Som eksempel kan nævnes det gamle amtsslige hovedvejsnet fra Hjørring / Frederikshavn og ned gennem Østjylland til grænsen.

Det må derfor være rimeligt, at en del af disse afgifter som staten nu overvejer at opkræve, vil blive videresendt til de berørte kommuner, for den øgede vejvedligeholdelse der må forventes.

2.: Der opkræves afgift for kørsel på hele det statslige vejnet.

Såfremt denne løsningsmodel anvendes, må de danske kommuner der jo lider af de samme budgetmæssige problemer som staten, ud fra princippet om, at der skal være "Lige ret for Loke såvel som for Thor", kunne stille sig op i køen og kræve en vejafgift på en tilsvarende størrelse, for kørsel på det kommunale vejnet.

Staten kunne så passende opkræve 3000 kr. pr. køretøj, og straks videresende de 1500 kr. til kommunerne, efter en fordelingsnøgle på den respektive kommunes ejerandel af det landsdækkende kommunale vejnet. Hvis hr. Kristian Pihl Lorentzen mener at 3000 kr. ligger i den høje ende af skalaen, er jeg ret overbevist om, at kommunerne gerne vil modtage 50% af den afgift som staten måtte komme frem til i sit lovforslag.

Denne afregning vil stort set kunne ske efter samme princip som kommunerne afregner deres opkrævede parkeringsbøder, nemlig at 50 % af det opkrævede beløb videresendes til staten. Måske der kunne etableres en modregningsordning.?

Afslutningsvis kan det nævnes, at der i ejerskabet af statens landevejsnet, for at opretholde et sammenhængende vejforløb, indgår en del af de ringveje, rundkørsler, om- og gennemfartsveje der gennemløber mange større byer indenfor byzonen. Man kan derfor med rimelighed stille sig det spørgsmål, om man eksempelvis bliver forfalden til bødestraf hvis et ikke afgiftsbetalt køretøj kører til Brugsen på Himmerlandsgade i Hadsund.

Venlig hilsen

Lars Dyrskjøl
Vejingeniør

Hasserisvej 145
9000 Aalborg

1500 kr. for at køre på statens veje

Nu må det snart være på tide at de kommunale administrationer træder i karakter.

Der ligger to senarier i dette forslag fra Venstres trafikordfører, Kristian Pihl Lorentzen.:

1.: Der opkræves kun en afgift for kørsel på motorveje.:

Dette vil utvivlsomt medføre at en stor trafikmængde vil flytte fra motorvejsnettet og over på det kommunale vejnet, som derved får en øget belastning /slidtage.

Især kommuner, der har overtaget de gamle amtsveje der tidligere bar trafikken, før motorvejsnettet blev udbygget, vil blive berørt. Som eksempel kan nævnes det gamle amtslige hovedvejsnet fra Hjørring / Frederikshavn og ned gennem Østjylland til grænsen.

Det må derfor være rimeligt, at en del af disse afgifter som staten nu overvejer at opkræve, vil blive videresendt til de berørte kommuner, for den øgede vejvedligeholdelse der må forventes.

2.: Der opkræves afgift for kørsel på hele det statslige vejnet.

Såfremt denne løsningsmodel anvendes, må de danske kommuner der jo lider af de samme budgetmæssige problemer som staten, ud fra princippet om, at der skal være "Lige ret for Loke såvel som for Thor", kunne stille sig op i køen og kræve en vejafgift på en tilsvarende størrelse, for kørsel på det kommunale vejnet.

Staten kunne så passende opkræve 3000 kr. pr. køretøj, og straks videresende de 1500 kr. til kommunerne, efter en fordelingsnøgle på den respektive kommunes ejerandel af det landsdækkende kommunale vejnet. Hvis hr. Kristian Pihl Lorentzen mener at 3000 kr. ligger i den høje ende af skalaen, er jeg ret overbevist om, at kommunerne gerne vil modtage 50% af den afgift som staten måtte komme frem til i sit lovforslag.

Denne afregning vil stort set kunne ske efter samme princip som kommunerne afregner deres opkrævede parkeringsbøder, nemlig at 50 % af det opkrævede beløb videresendes til staten. Måske der kunne etableres en modregningsordning.?

Afslutningsvis kan det nævnes, at der i ejerskabet af statens landevejsnet, for at opretholde et sammenhængende vejforløb, indgår en del af de ringveje, rundkørsler, om- og gennemfartsveje der gennemløber mange større byer indenfor byzonen. Man kan derfor med rimelighed stille sig det spørgsmål, om man eksempelvis bliver forfalden til bødestraf hvis et ikke afgiftsbetalt køretøj kører til Brugsen på Himmerlandsgade i Hadsund.

Venlig hilsen

Lars Dyrskjøl
Vejtingeniør

Hasserisvej 145
9000 Aalborg

1500 kr. for at køre på statens veje

Nu må det snart være på tide at de kommunale administrationer træder i karakter.

Der ligger to senarier i dette forslag fra Venstres trafikordfører, Kristian Pihl Lorentzen.:

1.: Der opkræves kun en afgift for kørsel på motorveje.:

Dette vil utvivlsomt medføre at en stor trafikmængde vil flytte fra motorvejsnettet og over på det kommunale vejnet, som derved får en øget belastning /slidtage.

Især kommuner, der har overtaget de gamle amtsveje der tidligere bar trafikken, før motorvejsnettet blev udbygget, vil blive berørt. Som eksempel kan nævnes det gamle amtlig hovedvejsnet fra Hjørring / Frederikshavn og ned gennem Østjylland til grænsen.

Det må derfor være rimeligt, at en del af disse afgifter som staten nu overvejer at opkræve, vil blive videresendt til de berørte kommuner, for den øgede vejvedligeholdelse der må forventes.

2.: Der opkræves afgift for kørsel på hele det statslige vejnet.

Såfremt denne løsningsmodel anvendes, må de danske kommuner der jo lider af de samme budgetmæssige problemer som staten, ud fra princippet om, at der skal være "Lige ret for Loke såvel som for Thor", kunne stille sig op i køen og kræve en vejafgift på en tilsvarende størrelse, for kørsel på det kommunale vejnet.

Staten kunne så passende opkræve 3000 kr. pr. køretøj, og straks videresende de 1500 kr. til kommunerne, efter en fordelingsnøgle på den respektive kommunes ejerandel af det landsdækkende kommunale vejnet. Hvis hr. Kristian Pihl Lorentzen mener at 3000 kr. ligger i den høje ende af skalaen, er jeg ret overbevist om, at kommunerne gerne vil modtage 50% af den afgift som staten måtte komme frem til i sit lovforslag.

Denne afregning vil stort set kunne ske efter samme princip som kommunerne afregner deres opkrævede parkeringsbøder, nemlig at 50 % af det opkrævede beløb videresendes til staten. Måske der kunne etableres en modregningsordning.?

Afslutningsvis kan det nævnes, at der i ejerskabet af statens landevejsnet, for at opretholde et sammenhængende vejforløb, indgår en del af de ringveje, rundkørsler, om- og gennemfartsveje der gennemløber mange større byer indenfor byzonen. Man kan derfor med rimelighed stille sig det spørgsmål, om man eksempelvis bliver forfalden til bødestraf hvis et ikke afgiftsbetalt køretøj kører til Brugsen på Himmerlandsgade i Hadsund.

Venlig hilsen

Lars Dyrskjøl
Vejingeniør

Hasserisvej 145
9000 Aalborg

1500 kr. for at køre på statens veje

Nu må det snart være på tide at de kommunale administrationer træder i karakter.

Der ligger to senarier i dette forslag fra Venstres trafikordfører, Kristian Pihl Lorentzen.:

1.: Der opkræves kun en afgift for kørsel på motorveje.:

Dette vil utvivlsomt medføre at en stor trafikmængde vil flytte fra motorvejsnettet og over på det kommunale vejnet, som derved får en øget belastning /slidtage.

Især kommuner, der har overtaget de gamle amtsveje der tidligere bar trafikken, før motorvejsnettet blev udbygget, vil blive berørt. Som eksempel kan nævnes det gamle amtsslige hovedvejsnet fra Hjørring / Frederikshavn og ned gennem Østjylland til grænsen.

Det må derfor være rimeligt, at en del af disse afgifter som staten nu overvejer at opkræve, vil blive videresendt til de berørte kommuner, for den øgede vejvedligeholdelse der må forventes.

2.: Der opkræves afgift for kørsel på hele det statslige vejnet.

Såfremt denne løsningsmodel anvendes, må de danske kommuner der jo lider af de samme budgetmæssige problemer som staten, ud fra princippet om, at der skal være "Lige ret for Loke såvel som for Thor", kunne stille sig op i køen og kræve en vejafgift på en tilsvarende størrelse, for kørsel på det kommunale vejnet.

Staten kunne så passende opkræve 3000 kr. pr. køretøj, og straks videresende de 1500 kr. til kommunerne, efter en fordelingsnøgle på den respektive kommunes ejerandel af det landsdækkende kommunale vejnet. Hvis hr. Kristian Pihl Lorentzen mener at 3000 kr. ligger i den høje ende af skalaen, er jeg ret overbevist om, at kommunerne gerne vil modtage 50% af den afgift som staten måtte komme frem til i sit lovforslag.

Denne afregning vil stort set kunne ske efter samme princip som kommunerne afregner deres opkrævede parkeringsbøder, nemlig at 50 % af det opkrævede beløb videresendes til staten. Måske der kunne etableres en modregningsordning.?

Afslutningsvis kan det nævnes, at der i ejerskabet af statens landevejsnet, for at opretholde et sammenhængende vejforløb, indgår en del af de ringveje, rundkørsler, om- og gennemfartsveje der gennemløber mange større byer indenfor byzonen. Man kan derfor med rimelighed stille sig det spørgsmål, om man eksempelvis bliver forfalden til bødestraf hvis et ikke afgiftsbetalt køretøj kører til Brugsen på Himmerlandsgade i Hadsund.

Venlig hilsen

Lars Dyrskjøl
Vejingeniør

Hasserisvej 145
9000 Aalborg

1500 kr. for at køre på statens veje

Nu må det snart være på tide at de kommunale administrationer træder i karakter.

Der ligger to senarier i dette forslag fra Venstres trafikordfører, Kristian Pihl Lorentzen.:

1.: Der opkræves kun en afgift for kørsel på motorveje.:

Dette vil utvivlsomt medføre at en stor trafikmængde vil flytte fra motorvejsnettet og over på det kommunale vejnet, som derved får en øget belastning /slidtage.

Især kommuner, der har overtaget de gamle amtsveje der tidligere bar trafikken, før motorvejsnettet blev udbygget, vil blive berørt. Som eksempel kan nævnes det gamle amtsslige hovedvejsnet fra Hjørring / Frederikshavn og ned gennem Østjylland til grænsen.

Det må derfor være rimeligt, at en del af disse afgifter som staten nu overvejer at opkræve, vil blive videresendt til de berørte kommuner, for den øgede vejvedligeholdelse der må forventes.

2.: Der opkræves afgift for kørsel på hele det statslige vejnet.

Såfremt denne løsningsmodel anvendes, må de danske kommuner der jo lider af de samme budgetmæssige problemer som staten, ud fra princippet om, at der skal være "Lige ret for Loke såvel som for Thor", kunne stille sig op i køen og kræve en vejafgift på en tilsvarende størrelse, for kørsel på det kommunale vejnet.

Staten kunne så passende opkræve 3000 kr. pr. køretøj, og straks videresende de 1500 kr. til kommunerne, efter en fordelingsnøgle på den respektive kommunes ejerandel af det landsdækkende kommunale vejnet. Hvis hr. Kristian Pihl Lorentzen mener at 3000 kr. ligger i den høje ende af skalaen, er jeg ret overbevist om, at kommunerne gerne vil modtage 50% af den afgift som staten måtte komme frem til i sit lovforslag.

Denne afregning vil stort set kunne ske efter samme princip som kommunerne afregner deres opkrævede parkeringsbøder, nemlig at 50 % af det opkrævede beløb videresendes til staten. Måske der kunne etableres en modregningsordning.?

Afslutningsvis kan det nævnes, at der i ejerskabet af statens landevejsnet, for at opretholde et sammenhængende vejforløb, indgår en del af de ringveje, rundkørsler, om- og gennemfartsveje der gennemløber mange større byer indenfor byzonen. Man kan derfor med rimelighed stille sig det spørgsmål, om man eksempelvis bliver forfalden til bødestraf hvis et ikke afgiftsbetalt køretøj kører til Brugsen på Himmerlandsgade i Hadsund.

Venlig hilsen

Lars Dyrskjøl
Vejingeniør

Hasserisvej 145
9000 Aalborg

1500 kr. for at køre på statens veje

Nu må det snart være på tide at de kommunale administrationer træder i karakter.

Der ligger to senarier i dette forslag fra Venstres trafikordfører, Kristian Pihl Lorentzen.:

1.: Der opkræves kun en afgift for kørsel på motorveje.:

Dette vil utvivlsomt medføre at en stor trafikmængde vil flytte fra motorvejsnettet og over på det kommunale vejnet, som derved får en øget belastning /slidtage.

Især kommuner, der har overtaget de gamle amtsveje der tidligere bar trafikken, før motorvejsnettet blev udbygget, vil blive berørt. Som eksempel kan nævnes det gamle amtslige hovedvejsnet fra Hjørring / Frederikshavn og ned gennem Østjylland til grænsen.

Det må derfor være rimeligt, at en del af disse afgifter som staten nu overvejer at opkræve, vil blive videresendt til de berørte kommuner, for den øgede vejvedligeholdelse der må forventes.

2.: Der opkræves afgift for kørsel på hele det statslige vejnet.

Såfremt denne løsningsmodel anvendes, må de danske kommuner der jo lider af de samme budgetmæssige problemer som staten, ud fra princippet om, at der skal være "Lige ret for Loke såvel som for Thor", kunne stille sig op i køen og kræve en vejafgift på en tilsvarende størrelse, for kørsel på det kommunale vejnet.

Staten kunne så passende opkræve 3000 kr. pr. køretøj, og straks videresende de 1500 kr. til kommunerne, efter en fordelingsnøgle på den respektive kommunes ejerandel af det landsdækkende kommunale vejnet. Hvis hr. Kristian Pihl Lorentzen mener at 3000 kr. ligger i den høje ende af skalaen, er jeg ret overbevist om, at kommunerne gerne vil modtage 50% af den afgift som staten måtte komme frem til i sit lovforslag.

Denne afregning vil stort set kunne ske efter samme princip som kommunerne afregner deres opkrævede parkeringsbøder, nemlig at 50 % af det opkrævede beløb videresendes til staten. Måske der kunne etableres en modregningsordning.?

Afslutningsvis kan det nævnes, at der i ejerskabet af statens landevejsnet, for at opretholde et sammenhængende vejforløb, indgår en del af de ringveje, rundkørsler, om- og gennemfartsveje der gennemløber mange større byer indenfor byzonen. Man kan derfor med rimelighed stille sig det spørgsmål, om man eksempelvis bliver forfalden til bødestraf hvis et ikke afgiftsbetalt køretøj kører til Brugsen på Himmerlandsgade i Hadsund.

Venlig hilsen

Lars Dyrskjøl
Vejingeniør

Hasserisvej 145
9000 Aalborg

1500 kr. for at køre på statens veje

Nu må det snart være på tide at de kommunale administrationer træder i karakter.

Der ligger to senarier i dette forslag fra Venstres trafikordfører, Kristian Pihl Lorentzen.:

1.: Der opkræves kun en afgift for kørsel på motorveje.:

Dette vil utvivlsomt medføre at en stor trafikmængde vil flytte fra motorvejsnettet og over på det kommunale vejnet, som derved får en øget belastning /slidtage.

Især kommuner, der har overtaget de gamle amtsveje der tidligere bar trafikken, før motorvejsnettet blev udbygget, vil blive berørt. Som eksempel kan nævnes det gamle amtsslige hovedvejsnet fra Hjørring / Frederikshavn og ned gennem Østjylland til grænsen.

Det må derfor være rimeligt, at en del af disse afgifter som staten nu overvejer at opkræve, vil blive videresendt til de berørte kommuner, for den øgede vejvedligeholdelse der må forventes.

2.: Der opkræves afgift for kørsel på hele det statslige vejnet.

Såfremt denne løsningsmodel anvendes, må de danske kommuner der jo lider af de samme budgetmæssige problemer som staten, ud fra princippet om, at der skal være "Lige ret for Loke såvel som for Thor", kunne stille sig op i køen og kræve en vejafgift på en tilsvarende størrelse, for kørsel på det kommunale vejnet.

Staten kunne så passende opkræve 3000 kr. pr. køretøj, og straks videresende de 1500 kr. til kommunerne, efter en fordelingsnøgle på den respektive kommunes ejerandel af det landsdækkende kommunale vejnet. Hvis hr. Kristian Pihl Lorentzen mener at 3000 kr. ligger i den høje ende af skalaen, er jeg ret overbevist om, at kommunerne gerne vil modtage 50% af den afgift som staten måtte komme frem til i sit lovforslag.

Denne afregning vil stort set kunne ske efter samme princip som kommunerne afregner deres opkrævede parkeringsbøder, nemlig at 50 % af det opkrævede beløb videresendes til staten. Måske der kunne etableres en modregningsordning.?

Afslutningsvis kan det nævnes, at der i ejerskabet af statens landevejsnet, for at opretholde et sammenhængende vejforløb, indgår en del af de ringveje, rundkørsler, om- og gennemfartsveje der gennemløber mange større byer indenfor byzonen. Man kan derfor med rimelighed stille sig det spørgsmål, om man eksempelvis bliver forfalden til bødestraf hvis et ikke afgiftsbetalt køretøj kører til Brugsen på Himmerlandsgade i Hadsund.

Venlig hilsen

Lars Dyrskjøl
Vejingeniør

Hasserisvej 145
9000 Aalborg

1500 kr. for at køre på statens veje

Nu må det snart være på tide at de kommunale administrationer træder i karakter.

Der ligger to senarier i dette forslag fra Venstres trafikordfører, Kristian Pihl Lorentzen.:

1.: Der opkræves kun en afgift for kørsel på motorveje.:

Dette vil utvivlsomt medføre at en stor trafikmængde vil flytte fra motorvejsnettet og over på det kommunale vejnet, som derved får en øget belastning /slidtage.

Især kommuner, der har overtaget de gamle amtsveje der tidligere bar trafikken, før motorvejsnettet blev udbygget, vil blive berørt. Som eksempel kan nævnes det gamle amtsslige hovedvejsnet fra Hjørring / Frederikshavn og ned gennem Østjylland til grænsen.

Det må derfor være rimeligt, at en del af disse afgifter som staten nu overvejer at opkræve, vil blive videresendt til de berørte kommuner, for den øgede vejvedligeholdelse der må forventes.

2.: Der opkræves afgift for kørsel på hele det statslige vejnet.

Såfremt denne løsningsmodel anvendes, må de danske kommuner der jo lider af de samme budgetmæssige problemer som staten, ud fra princippet om, at der skal være "Lige ret for Loke såvel som for Thor", kunne stille sig op i køen og kræve en vejafgift på en tilsvarende størrelse, for kørsel på det kommunale vejnet.

Staten kunne så passende opkræve 3000 kr. pr. køretøj, og straks videresende de 1500 kr. til kommunerne, efter en fordelingsnøgle på den respektive kommunes ejerandel af det landsdækkende kommunale vejnet. Hvis hr. Kristian Pihl Lorentzen mener at 3000 kr. ligger i den høje ende af skalaen, er jeg ret overbevist om, at kommunerne gerne vil modtage 50% af den afgift som staten måtte komme frem til i sit lovforslag.

Denne afregning vil stort set kunne ske efter samme princip som kommunerne afregner deres opkrævede parkeringsbøder, nemlig at 50 % af det opkrævede beløb videresendes til staten. Måske der kunne etableres en modregningsordning.?

Afslutningsvis kan det nævnes, at der i ejerskabet af statens landevejsnet, for at opretholde et sammenhængende vejforløb, indgår en del af de ringveje, rundkørsler, om- og gennemfartsveje der gennemløber mange større byer indenfor byzonen. Man kan derfor med rimelighed stille sig det spørgsmål, om man eksempelvis bliver forfalden til bødestraf hvis et ikke afgiftsbetalt køretøj kører til Brugsen på Himmerlandsgade i Hadsund.

Venlig hilsen

Lars Dyrskjøl
Vejingeniør

Hasserisvej 145
9000 Aalborg

1500 kr. for at køre på statens veje

Nu må det snart være på tide at de kommunale administrationer træder i karakter.

Der ligger to senarier i dette forslag fra Venstres trafikordfører, Kristian Pihl Lorentzen.:

1.: Der opkræves kun en afgift for kørsel på motorveje.:

Dette vil utvivlsomt medføre at en stor trafikmængde vil flytte fra motorvejsnettet og over på det kommunale vejnet, som derved får en øget belastning /slidtage.

Især kommuner, der har overtaget de gamle amtsveje der tidligere bar trafikken, før motorvejsnettet blev udbygget, vil blive berørt. Som eksempel kan nævnes det gamle amtsslige hovedvejsnet fra Hjørring / Frederikshavn og ned gennem Østjylland til grænsen.

Det må derfor være rimeligt, at en del af disse afgifter som staten nu overvejer at opkræve, vil blive videresendt til de berørte kommuner, for den øgede vejvedligeholdelse der må forventes.

2.: Der opkræves afgift for kørsel på hele det statslige vejnet.

Såfremt denne løsningsmodel anvendes, må de danske kommuner der jo lider af de samme budgetmæssige problemer som staten, ud fra princippet om, at der skal være "Lige ret for Loke såvel som for Thor", kunne stille sig op i køen og kræve en vejafgift på en tilsvarende størrelse, for kørsel på det kommunale vejnet.

Staten kunne så passende opkræve 3000 kr. pr. køretøj, og straks videresende de 1500 kr. til kommunerne, efter en fordelingsnøgle på den respektive kommunes ejerandel af det landsdækkende kommunale vejnet. Hvis hr. Kristian Pihl Lorentzen mener at 3000 kr. ligger i den høje ende af skalaen, er jeg ret overbevist om, at kommunerne gerne vil modtage 50% af den afgift som staten måtte komme frem til i sit lovforslag.

Denne afregning vil stort set kunne ske efter samme princip som kommunerne afregner deres opkrævede parkeringsbøder, nemlig at 50 % af det opkrævede beløb videresendes til staten. Måske der kunne etableres en modregningsordning.?

Afslutningsvis kan det nævnes, at der i ejerskabet af statens landevejsnet, for at opretholde et sammenhængende vejforløb, indgår en del af de ringveje, rundkørsler, om- og gennemfartsveje der gennemløber mange større byer indenfor byzonen. Man kan derfor med rimelighed stille sig det spørgsmål, om man eksempelvis bliver forfalden til bødestraf hvis et ikke afgiftsbetalt køretøj kører til Brugsen på Himmerlandsgade i Hadsund.

Venlig hilsen

Lars Dyrskjød
Vejtingeniør

Hasserisvej 145
9000 Aalborg

1500 kr. for at køre på statens veje

Nu må det snart være på tide at de kommunale administrationer træder i karakter.

Der ligger to senarier i dette forslag fra Venstres trafikordfører, Kristian Pihl Lorentzen.:

1.: Der opkræves kun en afgift for kørsel på motorveje.:

Dette vil utvivlsomt medføre at en stor trafikmængde vil flytte fra motorvejsnettet og over på det kommunale vejnet, som derved får en øget belastning /slidtage.

Især kommuner, der har overtaget de gamle amtsveje der tidligere bar trafikken, før motorvejsnettet blev udbygget, vil blive berørt. Som eksempel kan nævnes det gamle amtsslige hovedvejsnet fra Hjørring / Frederikshavn og ned gennem Østjylland til grænsen.

Det må derfor være rimeligt, at en del af disse afgifter som staten nu overvejer at opkræve, vil blive videresendt til de berørte kommuner, for den øgede vejvedligeholdelse der må forventes.

2.: Der opkræves afgift for kørsel på hele det statslige vejnet.

Såfremt denne løsningsmodel anvendes, må de danske kommuner der jo lider af de samme budgetmæssige problemer som staten, ud fra princippet om, at der skal være "Lige ret for Loke såvel som for Thor", kunne stille sig op i køen og kræve en vejafgift på en tilsvarende størrelse, for kørsel på det kommunale vejnet.

Staten kunne så passende opkræve 3000 kr. pr. køretøj, og straks videresende de 1500 kr. til kommunerne, efter en fordelingsnøgle på den respektive kommunes ejerandel af det landsdækkende kommunale vejnet. Hvis hr. Kristian Pihl Lorentzen mener at 3000 kr. ligger i den høje ende af skalaen, er jeg ret overbevist om, at kommunerne gerne vil modtage 50% af den afgift som staten måtte komme frem til i sit lovforslag.

Denne afregning vil stort set kunne ske efter samme princip som kommunerne afregner deres opkrævede parkeringsbøder, nemlig at 50 % af det opkrævede beløb videresendes til staten. Måske der kunne etableres en modregningsordning.?

Afslutningsvis kan det nævnes, at der i ejerskabet af statens landevejsnet, for at opretholde et sammenhængende vejforløb, indgår en del af de ringveje, rundkørsler, om- og gennemfartsveje der gennemløber mange større byer indenfor byzonen. Man kan derfor med rimelighed stille sig det spørgsmål, om man eksempelvis bliver forfalden til bødestraf hvis et ikke afgiftsbetalt køretøj kører til Brugsen på Himmerlandsgade i Hadsund.

Venlig hilsen

Lars Dyrskjøl
Vejtingeniør

Hasserisvej 145
9000 Aalborg

1500 kr. for at køre på statens veje

Nu må det snart være på tide at de kommunale administrationer træder i karakter.

Der ligger to senarier i dette forslag fra Venstres trafikordfører, Kristian Pihl Lorentzen.:

1.: Der opkræves kun en afgift for kørsel på motorveje.:

Dette vil utvivlsomt medføre at en stor trafikmængde vil flytte fra motorvejsnettet og over på det kommunale vejnet, som derved får en øget belastning /slidtage.

Især kommuner, der har overtaget de gamle amtsveje der tidligere bar trafikken, før motorvejsnettet blev udbygget, vil blive berørt. Som eksempel kan nævnes det gamle amtsslige hovedvejsnet fra Hjørring / Frederikshavn og ned gennem Østjylland til grænsen.

Det må derfor være rimeligt, at en del af disse afgifter som staten nu overvejer at opkræve, vil blive videresendt til de berørte kommuner, for den øgede vejvedligeholdelse der må forventes.

2.: Der opkræves afgift for kørsel på hele det statslige vejnet.

Såfremt denne løsningsmodel anvendes, må de danske kommuner der jo lider af de samme budgetmæssige problemer som staten, ud fra princippet om, at der skal være "Lige ret for Loke såvel som for Thor", kunne stille sig op i køen og kræve en vejafgift på en tilsvarende størrelse, for kørsel på det kommunale vejnet.

Staten kunne så passende opkræve 3000 kr. pr. køretøj, og straks videresende de 1500 kr. til kommunerne, efter en fordelingsnøgle på den respektive kommunes ejerandel af det landsdækkende kommunale vejnet. Hvis hr. Kristian Pihl Lorentzen mener at 3000 kr. ligger i den høje ende af skalaen, er jeg ret overbevist om, at kommunerne gerne vil modtage 50% af den afgift som staten måtte komme frem til i sit lovforslag.

Denne afregning vil stort set kunne ske efter samme princip som kommunerne afregner deres opkrævede parkeringsbøder, nemlig at 50 % af det opkrævede beløb videresendes til staten. Måske der kunne etableres en modregningsordning.?

Afslutningsvis kan det nævnes, at der i ejerskabet af statens landevejsnet, for at opretholde et sammenhængende vejforløb, indgår en del af de ringveje, rundkørsler, om- og gennemfartsveje der gennemløber mange større byer indenfor byzonen. Man kan derfor med rimelighed stille sig det spørgsmål, om man eksempelvis bliver forfalden til bødestraf hvis et ikke afgiftsbetalt køretøj kører til Brugsen på Himmerlandsgade i Hadsund.

Venlig hilsen

Lars Dyrskjøl
Vejtingeniør

Hasserisvej 145
9000 Aalborg

1500 kr. for at køre på statens veje

Nu må det snart være på tide at de kommunale administrationer træder i karakter.

Der ligger to senarier i dette forslag fra Venstres trafikordfører, Kristian Pihl Lorentzen.:

1.: Der opkræves kun en afgift for kørsel på motorveje.:

Dette vil utvivlsomt medføre at en stor trafikmængde vil flytte fra motorvejsnettet og over på det kommunale vejnet, som derved får en øget belastning /slidtage.

Især kommuner, der har overtaget de gamle amtsveje der tidligere bar trafikken, før motorvejsnettet blev udbygget, vil blive berørt. Som eksempel kan nævnes det gamle amtsslige hovedvejsnet fra Hjørring / Frederikshavn og ned gennem Østjylland til grænsen.

Det må derfor være rimeligt, at en del af disse afgifter som staten nu overvejer at opkræve, vil blive videresendt til de berørte kommuner, for den øgede vejvedligeholdelse der må forventes.

2.: Der opkræves afgift for kørsel på hele det statslige vejnet.

Såfremt denne løsningsmodel anvendes, må de danske kommuner der jo lider af de samme budgetmæssige problemer som staten, ud fra princippet om, at der skal være "Lige ret for Loke såvel som for Thor", kunne stille sig op i køen og kræve en vejafgift på en tilsvarende størrelse, for kørsel på det kommunale vejnet.

Staten kunne så passende opkræve 3000 kr. pr. køretøj, og straks videresende de 1500 kr. til kommunerne, efter en fordelingsnøgle på den respektive kommunes ejerandel af det landsdækkende kommunale vejnet. Hvis hr. Kristian Pihl Lorentzen mener at 3000 kr. ligger i den høje ende af skalaen, er jeg ret overbevist om, at kommunerne gerne vil modtage 50% af den afgift som staten måtte komme frem til i sit lovforslag.

Denne afregning vil stort set kunne ske efter samme princip som kommunerne afregner deres opkrævede parkeringsbøder, nemlig at 50 % af det opkrævede beløb videresendes til staten. Måske der kunne etableres en modregningsordning.?

Afslutningsvis kan det nævnes, at der i ejerskabet af statens landevejsnet, for at opretholde et sammenhængende vejforløb, indgår en del af de ringveje, rundkørsler, om- og gennemfartsveje der gennemløber mange større byer indenfor byzonen. Man kan derfor med rimelighed stille sig det spørgsmål, om man eksempelvis bliver forfalden til bødestraf hvis et ikke afgiftsbetalt køretøj kører til Brugsen på Himmerlandsgade i Hadsund.

Venlig hilsen

Lars Dyrskjøl
Vejingeniør

Hasserisvej 145
9000 Aalborg