

Fra: Annemarie Stokholm [<mailto:annemarie@pad1.dk>]

Sendt: 25. august 2013 20:01

Til: Benny Engelbrecht; Karin Gaardsted; Rasmus Horn Langhoff; Mette Reissmann; Orla Hav; Rasmus Prehn; Jesper Petersen; Andreas Steenberg; Rasmus Helveg Petersen; Lone Loklindt; Anne Baastrup; Jonas Dahl; Henning Hyllested; Per Clausen; Lars Dohn; Thomas Danielsen; Martin Geertsen; Flemming Damgaard Larsen; Lars Christian Lilleholt; Kristian Pihl Lorentzen; Karsten Nonbo; Hans Chr. Schmidt; Kim Christiansen; Morten Marinus; Jørn Dohrmann; Villum Christensen; Mike Legarth; Tom Behnke  
Emne: VS: Storebælt

Hej

Jeg undrer mig meget over at man fra lovgivers side ønsker at man skal være indstillet på at pendle til arbejde.

Jeg skriver til jer grundet 2 ting jeg undrer mig over.

Jeg pendler hver dag fra Odense til København.

Dette sker i egen bil, da jeg har brug for min bil i forbindelse med mit arbejde i København.

Jeg har samtidig den holdning at jeg ikke ønsker et kreditkort.

Dette betyder derfor følgende for mig.

Jeg kan ikke få tilmeldt min betaling af pendler Storebælt til pbs – den mulighed blev fjernet for flere år siden, hvilket betyder at jeg hver måned skal betale min regning enten på et posthus og betale 35 kr. ekstra for dette eller betale regningen via nettet.

Nu har Storebælt besluttet at hvis jeg ikke har et kreditkort kan jeg ikke have en Pendler bizz. Hvilken tilgang til borgerne er det, når de faktisk viser at de gerne vil pendle.

Når man har ikke har dette kreditkort, bliver man nu mødt med at man ellers kun kan betale kontant ved en overfart på broen. Man vælger at sige at det er et bekvemmeligheds spørgsmål, jeg ser det bare som mere end det. Som pendler pålægges man at skulle enten betale fuld pris for sin overfart eller at indordne sig efter de regler som Storebælt har besluttet.

Udover dette undrer det mig endnu mere, når man i samfundet ønsker at have en arbejdskraft der er fleksibel og mobil og skal være villig til at pendle efter arbejdet op til flere timer hver dag. Og hvor man som samfund også ønsker at den enkelte borger skal have en større bevidsthed omkring miljøet og tilgangen til at når man ønsker at køre i bil bør man tænke miljøet ind.

Jeg bor som sagt i Odense og kører hver dag til Albertslund for at arbejde.

Da jeg har behov for at jeg kan komme rundt i forbindelse med mit arbejde i Albertslund, kører jeg selv i stedet for at tage offentlig transportmiddel.

Når man pendler fast over Storebælt er det muligt at have en Pendler Bizz hvor der er mulighed for op til 50 overfarter på en måned, en udmærkede ordning.

Jeg har valgt at have en drift økonomisk bil og har derfor købt en VW Lupo der kan køre 33,33 km pr. l. diesel.

Nu har jeg fået at vide at hvis jeg havde købt en bil der er 30 cm. kortere, men som bruger mere brændstof kunne jeg hver måned have pendler Bizen til ca. 1000 kr. mindre.

Det giver i min verden ingen mening, da vi som samfund vel også er interesseret i at folk køber biler der forurener mindre.

Storebælt har oplyst mig om at de 2 nedenstående biler er de eneste der kan opnå et billigere pendler bizz abonnement og det drejer sig i begge situationer om biler der ikke kan køre så langt på literen, som eks. VW Lupoen.

Kan i, i udvalget hjælpe med en opklaring på en sådan ting, eller er beslutningen bare for at sikre skatte indtægter uden hensyn til miljø og til det at, der også ligger en økonomisk accept i det at pendle.

Jeg undrer mig over tilgangen over at der ikke er blevet set på betalingen på broen ift. hvilke CO2 udledninger, bilerne har og medfører.

Dette er de 2 bil modeller som det er besluttet kan kører billigt over Storebælt.

### **Smart city-coupé CDI pure**

Tekniske data: R3, 799 cm<sup>3</sup>, 6V, turbodiesel. Ydelse: 41 hk ved 4.200 o/min, 100 Nm ved 1.800 o/min. 0-100 km/t.: 19,8 sek. Topfart: 135 km/t. **EU-mix: 29,4 km/l. Årlig ejeravgift: 740 kr.**

### **Toyota iQ 1,4 D4-D iQ3**

#### **Motor**

R4, 1.364 cm<sup>3</sup>, 8V, turbodiesel, **Ydelse** 90 hk ved 3.400 o/min 190 Nm ved 2.000 o/min, **0-100 km/t** 11,8 sek., **Topfart** 170 km/t, **Forbrug EU-miks** 25,0 km/l, **Årlige afgifter** 1.320 kr., **Mål (L/B/H)** 299/168/150 cm, **Vægt/last/påhæng** 1.035/250/0 kg, **Bagagerum** 32/238 liter.

Dette er tallene for eks. VW Lupoen:

**Lupoens berømte 33,3 km/l** (der skyldtes dens tyske tilnavn "drei-liter" for tre liter brændstof pr. 100 kilometer).

Jeg kunne forstille mig at da man har besluttet at de 2 ovennævnte bilmærker kunne køre over billigt, var det grundet at de er korte og dermed kunne betragtes som motorcykler og evt. at der havde været en tanke om at dette ville betyde en lettere bil der var drift økonomisk?

Det forholder sig bare således i dag at flere biler er lettere end de 2 ovenstående og er lagt mere drift økonomiske.

Beskeden jeg har fået ved henvendelse til Storebælt om hvad der ligger til grund for beslutningen, er at det er politisk bestemt og jeg kunne rette henvendelse til folketinget, hvis jeg havde en holdning jeg gerne ville fortælle.

Derfor retter jeg ovennævnte spørgsmål til alle i trafikudvalget i håb om at jeg har rettet henvendelse det rigtige sted.

Hilsen

Michael Nilsson  
Odense