

## Ideer til nytænkning og debat:

nr.1.Lav en betalings ring rundt om hele Danmark. I stedet for kun rundt om Sjælland.Brug samme politik som man bruger i lufthavnen. At det koster at komme ind og ud af landet. Samt Banedanmark man skal betale for at bruge jernbanenettet i hele Danmark.

Ryk betalingsanlægget/grænsen fra Storebæltsbroen, til den Sønderjyske motorvej ved den Tyske grænse, og lav told og skat boder/kontrol som Sverige gør ved Øresundsbroen. (Ikke bomme med paskontrol, da det er imod Schengen aftalen)

Lav et betalingsanlæg. Som man har mange steder i Europa i dag. Og som ikke har noget problemer med Schengen-samarbejde og varens frie bevægelighed.

Lav en ens og lige adgang til vores veje, broer og infrastruktur i Danmark. En fair fordelingspolitik. Dette gælder selvfølgelig ikke Øresundsbroen og Femer bælt forbindelsen, da de er vores grænse broer.

For di: Så får vi en meget bedre infrastruktur og bundet Danmark sammen.ET SAMLET & FLEKSIBEL DANMARK. Det ville mindske uligheden, åbne og skabe rigtig mange muligheder for en masse mennesker i vores land. En kæmpe økonomisk gevinst. Et nyt stort vækst/trekantsområde, en løsning til noget af grænsehandlens problemet, til gavn for statskassen og handelslivet specielt i Sønderjylland, men også i resten af landet. Og vi kan bedre holde øje med hvem der kommer ind og ud af vores land/Norden. Som Norge og Sverige har efterlyst at vi gør.

Nu: Har vi et betalingsanlæg "road pricing" som gør at vi har et delt og skævt Danmark. Øst eller vest for Storebælt, det er som to forskellige lande.

Selv om vi har haft broen i 15 år, har vi endnu ikke formået at samlet landet.Betalingsanlægget gør at. Sjælland stadigvæk ikke er helt landfast med og som Fyn og Jylland. Det gør at dem der bor i Storebælts området ikke er eller kan være særlige fleksible uden en ekstra brugerbetaling. Som de eneste, i det landfaste Danmark. Det betyder at man i 15 år har formået at bremset en stor vækst mulighed for Fyn og Vestsjælland. Kun fordi man har valgt at der skal være Road Pricing på Storebælt.

## Har broen skabt vækst i Storebælts området?

Hvad er vores indtægter og udgifter på det delte og skæve Danmark som idag?

En af konsekvenserne over de 15 år hvor betalingsanlægget på Storebæltsbroen har været der, er at befolknings tallet falder i Storebælts området. Selv om der er en fantastisk flot natur med mange dejlige strande. Det ligger centralt i landet og det bør/ budte være en af de mest attraktiv beliggenhed i Danmark. Så er det rigtig svært eller umuligt at sælge og tiltrække nye borger og virksomheder til Storebælts området i dag. Bl.a. fordi man er låst, kan ikke være fleksibel, man mangler frihed til frit at kunne bevæge sig og arbejde i centrum af landet uden en ekstra brugerbetaling. Det betyder bl.a. at dem fra Vestsjælland søger mod København med de trafik problemer det giver, selv om det ville være meget nemmer for mange at tage vest for Storebæltf.eks. til Odense, så gør folk det ikke, fordi der er brugerbetaling.

Udgifterne idag. For Storebælts området. En lav herlighedsværdi, lav eller negativ vækst, høj arbejdsløshed, dårlig infrastruktur, negativ befolkningstilvækst og lave skatteindtægter, så er der div. tab vedr. grænsehandlen og detailhandlen i Sønderjylland. En del omkostninger vedr. trafik problemer til Kbh. Det som de selvstændige erhvervsdrivende trækker fra i moms og skat for at kører over broen. Det er statskassen der betaler det. Vedligeholdelse af broen er ca. 1 milliard pr. år. Broen er betalt om ca. 15 år. Restgæld er 26 milliarder. Ifølge Sund og Bælt. (2012)

Hvad er udgifterne og konsekvensen af alt det idag?

Indtægterne idag. Indtægter fra betalingsanlægget på Storebæltsbroen er ca. 2½ milliard kr. pr. år (2012)

Hvad er vores indtægter og udgifter hvis man lavet en fri adgang til Storebæltsbroen. Samt rykker betalings anlægget til Sønderjylland/grænsen.

Udgifterne er. 2½ milliard kr. pr. år. De næste 15 år, derefter 1 milliard.kr. pr. år. Det som de selvstændige erhvervsdrivende evt. kan trække fra i moms og skat for at bruge betalingsanlægget ved grænsen.

Indtægterne. For Storebælts området betyder det. En stigning i herlighedsværdi, ejendomsvurdering, friværdi og skatteindtægter, en forbedring af infrastrukturen, en laver arbejdsløshed, en positiv vækst på mange områder. Det er et stort skridt på

vejen til et,nyt stort vækstområde i Danmark. I Sønderjylland betyder det. En aftagende grænsehandlen til gavn for detailhandlen især i Sønderjylland. Plus det som de selvstændige erhvervsdrivende trækker fra i moms og skat for at kører over broen.

Hvad er indtægterne på alt det?

## Skal vi have Road Pricing i hele landet?

Vi har Road Pricing idag,et Brobizz system på Storebælt, det skal bare udvides, så det ikke kun er et sted i Danmark. Skal man over Storebæltsbroen skriver min gps`er. Betalings vej på Engelsk Road Pricing. Så snakken skal/bør gå på om vi skal have Road Pricing andre steder i landet?

Snak ikke om vi skal have Road Pricing, for det har vi.

Er det en fair løsning og en fornuftigt placering,af et og kun et Road Pricing System/betalingsanlæg. I Danmark?

Hvad er grænsen for hvornår at vores vej, broer og tunneler er "gratis" Hvor alle i Danmark betalt det samme over div. afgifter og skatter. Til hvor det er dem der er bruger, der selv må betale. Hvor er grænsen for hvornår der er brugerbetaling på et vej projekt?Man skal bruge det samme argument som man brugte vedr. letbanen Vejle-Billund nemlig at, kommunerne skal også betale ikke kun staten, det skal være ens for alle. Dette bør også gælde for vores motorveje og broer. Det skal være ens for alle, lige meget hvor du bor. Ligestilling af fællesudgifterne til vores infrastruktur i Danmark.

Storebælt kontra Lillebælt

Hvad vil der ske hvis man kun lavet et betalingsanlæg Road pricing på Lillebæltsbroen. Det ville ødelægge eller bremse vækst mulighederne i hele trekantsområdet. Hvorfor så ødelægge muligheden for hele Storebælts området, når vi nu har bygget en bro, bør den udnyttes, bruges og betales ligesom alle andre broer i Danmark. Idag har vi muligheden for at lave det om, så der ikke er den store forskel og ulighed på Storebælt og Lillebælt.Lige nu er det Lillebælt der er den "Store" vinder. Og det erkun på grund af et betalingsanlæg/handicap der bremser Storebælt. Hvis det ikke var der, havde vi 2 vinder.

## Hvor er grænsen ved Tyskland eller Storebælt?

Prisen fra Odense til den Tyske hovedstaden Berlin 0,00 kr. pr. tur i bil.

Prisen fra Odense til den Danske hovedstaden København 235,00 kr. pr. tur i bil.

Det koster at bruge jernbanenette til godstransport i Jylland, Fyn i Danmark, mens vores vej og broer er gratis for dem der bl.a. kommer med Godstransport fra Tyskland til Jylland og Fyn. Er det fair konkurrence over for virksomheder, Banedanmark og miljøet. Hvad er bedst for CO2. Lastbil eller tog transport?

Betaling: Det koster ikke så meget at lave et betalingsanlæg og omsætningen (2012) fra Storebælt er ca. 2½ milliard kr. Det kunne man nok godt tjene ved et nyt anlæg i Sønderjylland. Man kan også lave et VEJ & BROBIZZ system på alle vores motorveje og broer. Vi har et bizz system på Storebæltsbroen som i dag allerede kan tids og pris reguleres, alt efter trafik hensyn. Et road pricing system. Evt. Samtidig med, en nedsættelse eller omlægning af, afgifter vedr. biler, så regnestykket går i balance.

Men kunne evt. gøre så bilisterne kan vælge to betalingsanlæg der er gratis, (Ikke grænse anlæg) med udgangspunkt fra deres bopæl. Betalingsanlæggene skal være med ca. samme afstand og pris.

Man kan også lave den billige. Når bilen, lastbiler er til syn så registrer man hvor mange km. der er blevet kørt, så laver man en aconto betaling ligesom gas, vand og el. Denne løsning er dog svær at lave en myldretids regulering på.

Lav en ens og lige adgang til vores veje og broer i Danmark. (Minus de ikke landfaste øer) Alle betaler det samme, lige meget hvor man bor. Dette er en fair fordelingspolitik af udgifterne til vores vej og broer i Danmark.

nr.2 Lav en effektivisering, modernisering af havne i Danmark. Lav de små industri havne om til FOLKETS HAVN. Det vi sige. Turist, kultur, små erhverv, lystbåde og sports-aktivitets haven område osv.

Lavså vi kun har 8-10 store effektive internationale industri havne i Danmark evt. de 8-10 største industri havne vi har idag. Vi er kun et lille land så det må være nok. (Man kan lave en lov om hvor der må ligge et varehus, så kan man også lave en lov om, hvor der må ligge en industri havne)

Fordi: Så kan de store effektive internationale industri havne blive et knudepunkt i Norden /Skandinavien og skabe mere vækst og flere arbejdspladser. Men også fordi Industri havne udelukker og frastøderfolk med påbud og hegn, der er adgang forbudt, med alle div. EU regler er området idag, blevet som et minefelt for den almindelige borger, havne industrien tiltrækker terrorister og tungtrafik, de ødelægger byens arkitektur og herlighedsværdien i området, de belaster havnen og byen med div. EU regler. Idag 2014.

Start med at ryk alt havne industri fra Sjællands vestkyst og Fyns østkyst til Kalundborg og lav industri havne om til FOLKETS HAVN.

København startede med det for 10- 15 år siden, fordi det skaber en meget mere attraktiv og levende by, som tiltrækker flere borger og turister til byen. Så ny mangler vi kun de små industri havne i resten af landet.

Fordi:Folkets Havne ville tiltrækker folk. Vi får nogle fantastiske flotteprovinsbyer og det vil skabe etmeget mere attraktiveområde til gavn for indbyggerne, herlighedsværdien og skat. En kæmpe økonomisk gevinst. Og ikke mindst ville det udvikle en levende bydel og tiltrække nye virksomheder, borger og turister til provinsbyerne/området, (Turismen stiger på verdensplan men ikke i Danmark??)Idag kan havne blive vores små guldminer, hvis vi udvikler og bruger dem fornuftigt, Bl.a. somFOLKETS HAVN.

Dette ville stoppe noget af fraflytningen fra provinsen og landet til storbyerne.

Nu: Har vi kæmpe siloer, haller, hegn og tung trafik i mange havnebyer. Why??

Vi skriver ikke 1970 mere. Hvor man skulle have en industri havn i enhver havne by og det ikke var attraktivt at være ved vandet. Idag er havne de mest attraktive områderog har en meget stor værdi for især de små byer, hvis der ikke er industri.

Havne industrien ligger som regel i indre by og på nogle store fantastiske grunde. Det fylder rigtig meget i pct. af de små byers areal, det larmer utroligt meget og med meget få arbejders pladser. Der er mange små industri havne der ikke er rentable og effektive idag. I forhold til det værdi tab det giver byerne.

Havne industrien koster byens indbygger, erhvervslivet og kommunen rigtig mange millioner, fordi den giver en meget dårlige herlighedsværdi, vurdering og omgørdomme af byen/området, samtidig koster det mange bolig ejer rigtig mange hundredetusind kroner i en dårlig/lav ejendomsvurdering (friværdi) og salgs pris, Der betyder at befolknings tallet ville blive ved med at falde i de områder. Som medføre et kæmpe stort værdi tab for området, kommunen og staten i dag 2014.

Skaber små industri havne positiv eller negativ vækst?

Kan små industri havne tiltrække nye borger til byen?

Kan små industri havne tiltrække iværksætter til byen?

Kan små industri havne tiltrække flere turister til byen?

Kan små industri havnehjælpe med at udvikle byen?

Kan små industri havne hjælpe med at afvikle byen?

Hvad er svarene hvis der står Folkes Havn i spørgsmålene i stedet for industri havn?

Finasiering: Man kan lave et udviklingselskab By & Havn I/S evt. som København har lavet det, hvor staten ejer 45 pct. Og Københavns Kommune 55 pct.

Til kommunens finasiering, er der en del store fonde som er meget interesseret i at, hjælpe med finasiering af by udvikling og især havne projekter. Der er også vores ATPsom har vist interesse for ligner projekter. Det er en Win Win situation.

Men også med hjælp fra div. Pensionskasse og EU- støtteordninger.

**Nr.3 Lav en motorvej fra Kalundborg eller Holbæk til syd motorvejen (E55) via Slagelse og Næstved og lav en fra Holbæk til Kalundborg.**

Fordi: hele Region Sjælland kan blive meget mere fleksibel. Vi får samlet hele region Sjælland, også med Femern Belt. Vi får et nyt kæmpe vækstområde i stedet for et stort udkantsområde, til stor gavn for økonomien.

Vi får løst en stor del af trafik problemerne fra vest og syd Sjælland til Kbh. til stor gavn for borgerne, miljøet og luftforureningen i København. Hvis vi ikke gør noget får vi højst sandsynligt et kæmpe problemer, når broen over Femern Belt kommer.

Nu: Har vi motorveje der går igennem region Sjælland og alle veje går til København med store trafik, miljø og sundheds problemer til følge.

Idag er der ingen motorveje eller togforbindelse der binder Region Sjælland sammen.

Man har den klart dårligste infrastruktur i region Sjælland i forhold til resten af landet. Det gør at man ikke kan være fleksibel og virksomheder udebliver. Så pendler bruger en stor del af deres dyre fritid og kvalitetstid i bilen til og fra Kbh. "stress " og det bliver kun endnu værre eller umuligt i fremtiden.

Efter Region Hovedstaden er Sjælland den Region som har flest indbygger pr. km<sup>2</sup>.

Region Sjælland er den landsdel med den laveste vækst og rigdom BNP pr. indbygger (27495- kr.) bl.a. fordi. Man kan ikke være fleksibel osv. (Ikke fleksibel = lav løn)

Region Sjælland er også den region med den klart dårligste undervisningseffekten (UE). En stor del af region har, elever der får markant lavere karakterer i folkeskolen end forventet. En elev som aldrig kommer ind på arbejdsmarked koster samfundet ca. 50-60 mil. Kr.

Region Sjælland er også den region med den klart dårligste folke sundhed.

Region Sjælland ligger i bunden af Dansk Industris undersøgelse.

Region Sjælland ligger i bunden i næsten alle af div. Undersøgelser.

Hvad har Region Sjælland gjort på Christiansborg?

Eller hvad har Region Sjælland IKKE gjort?

Hvor er der mest brug for et løft?

Hvor er der størst ubalance i Danmark?

Region Sjælland er et kæmpe område der ikke har haft Christiansborgs opmærksomhed i rigtig mange år?

**Nr. 4 Hurtigtog bør stoppe ca. hver ½ time** da der så er mange flere normale pendler som kan bruge det.

Der er ikke så mange der bor i Odense og arbejder i Århus eller København men der er mange der arbejder. Odense- Vejle- Århus og Odense- Slagelse- Kbh.-evt. Helsingør, og Frederikshavn. Det vil hjælpe på CO2, og mindske trafikken på vores veje. Ikke 1 time det kan være lige meget for en stor del af den Danske pendler befolkningen.

Region Sjælland er den eneste region der ikke får hurtig tog ifølge kørerplanen idag. Igen glemmer man denne region. Man snakker dog om at toget skal stoppe i Ringsted?

En by med et indbygger tal på ca. 33000 pers. Slagelse er over dobbelt så stor med 77000 pers. Vejle med 108000 pers. så hvor er fornuften/ logikken i at snakke om at det skal stoppe i Ringsted og ikke Slagelse og Vejle, hvis det stoppede i Vejle ville man evt. kunne spare udgifterne til en ny bro.

Det er en høj pris vi skal betale for at udelukke Vejle. Men grænsen for hurtigtog må ligge mellem Vejles 108000 og Esbjergs 115000 indbygger?

**Skaber Hurtigtogtoget vækst i provinsen?**

Hvis hurtigtogtoget kun er til de 5 største byer i Danmark. Skal men huske at prisen ikke kun er 28,5 milliarder kr. Fordi det vil skabe en endnu større ulighed og ubalance mellem de 5 store byer og provinsen og stopper ikke landsby død og fraflytningen fra landområder. Det ville højst sandsynlig skabe flere og større udkantsområder.

**Punkt nr. 1 til 3-4.** Give landet en meget bedre infrastruktur, stoppe noget af fraflytningen fra provinsen til stor byerne. Det ville skabe vækst i mange provins områder, Til stor gavn for statskassen og den Danske befolkning.

**Nr. 5 Ejendomsvurdering til skat er.**



Byggepris eller salgs/ købspris + Inflation pr. år = Ejendomsvurdering/værdi til skat

Det er nemt og enkel og som alle kan forstå.

**Nr. 6 Inddrag eller opkøb jorden og lav skov og natur.** Fra de landmænd/virksomheder der ikke overholder reglerne vedr. sprøjtning samt de grunde der allerede er forurenede. Plant evt. pil og andre træer der er gode til at rense vores jord og grundvand.

**Nr. 7 Lav Bornholm om til en Øko Ø.** Det vil give et fantastisk branding af Bornholm og endnu flere turister og bedre eksport muligheder. Der efter de andre øer. Samtidig med det, skal man prøve at lave et kopi af SAMSØ'S energi løsning hvor folk fra hele verden valfarter til. På sigt ville det give en fantastisk branding af hele Danmark.

**Nr. 8 Fjern Børne checken og lav alle stats undervisnings institutioner gratis** dvs.vugge stue, børnehave, folkeskolen, sfo osv. Med gratis morgen mad og frokost som helst skal være sund øko mad. Kombineret med motion vil det give en meget bedre indlæringssevne og en sunder livstil til alle. Dvs. vi også sparer en masse penge på div. livsstils sygdomme i fremtiden. Samt administrativ penge-flytteri.

**Det er sådan vores skolebørn bliver nr. 1. i verden.**

Lav en ordning kun til de børnefamilier der har brug for økonomisk hjælp. Det vil stoppe noget af flugten fra folkeskolen. Og snakken om udlandske arbejder også skal have Børne penge.

**OBS. Et lille regnestykke for hele Danmarks samfund og penge kassen på bundlinjen.(Som privat økonomi)**

En Dansk bygningshåndværker koster ca. 1500 kr. pr. dag. Betaler ca. 500 kr. i skat.

En udenlandsk bygningshåndværker koster ca. 800 kr. pr. dag. Betaler ca. 200 kr. i skat.

Dvs. På den udenlandske håndværker spare man 700 kr. minus 300 kr. i skat. Så ialt spare man 400 kr. pr. dag.

Men så er der de skjulte udgifter.

Den danske håndværker får nu 800 kr. pr. dag. I dagpenge, og man får kun 200 kr. i skat.

Dvs. man sparer 400 kr. på den udenlandske håndværker, men skal betale den danske håndværker 800 kr. i dagpenge og får 300 kr. mindre i skatindtægt. Det giver et minus på 700 kr. pr. dag.

Så ialt koster 1. udenlandsk håndværker det Danske samfund ca. 700 kr. pr. dag eller mere. Hvis de ikke bruger deres penge i Danmark, osv.

Dette regnestykke gælder kun så længe der er stor arbejdsløshed i byggebranchen.

### Punkt 1 til 8 Samlet:

Det vil give et kæmpe løft, vækst og udvikling til mange områder i Danmark. Til gavn for statskassen, hele landet. Og det vil skabe mange nye turist områder.

## Kort og godt, et samlet og fleksibel Danmark i balance.

Jeg hedder Nicholas er 45 år har 5 børn (med den samme dame og er skilt nu). Er opvokset i Hareskoven/Herlev gik på Værebroskole, er uddannet butikslagter og har arbejdet som slagtermester i Kbh. Bornholm, Jylland og nu Vestsjælland hvor vi flyttede til i 2006, hvor jeg også er med i skolebestyrelsen på mine børns skole.

Jeg har set en stor del af landet og mødt /snakket med mange folk som også har "for det meste" gode ideer. Jeg har rejst en del især som rygsæk turist bl.a. tre gange Interrail i Europa, nord og syd Amerika og en tur til Asien. Så jeg har set og oplevede en del vi måske godt kunne bruge i dagens Danmark.

Jeg er også i gang med at lave en forening i Korsør som handler om nytænkning til By & Havn. Vi har mange flotte steder i byen og en smuk natur. Men det er en by som har mistede mange arbejdspladser. Da man måtte lukke Halsskov og Korsør færgehavne, Det var deres identitet og levegrundlag og byerne har været under afvikling siden Storebæltsbroen kom, I dag er der kun en industri havn i centrum af Korsør by som man prøver at holde liv i, men den ødelægger herlighedsværdien og alle vækst muligheder for byen. Ud over det er man også i gang med at afvikle flåde stationen. Der er investerings stop og man har lige fyret 300 personer. (Som man ikke hører om i nyhederne.) Så Korsør med sine 15000 indbygger er ekstra hårdt ramt (Hvis i vil se mit oplæg på det, er i også velkommen til dette)

Ps. Jeg er ikke den bedste til af skrive/stave men jeg skriver alligevel fordi jeg vil gøre noget og hjælpe med nye ideer, input til nytænkning og ikke mindst løsninger. Vi skal se nye muligheder og ikke begrænsninger.

I må meget gerne give en kommentar om det er noget i vil bruge.

Håber at høre fra jer.

Med Venlig Hilsen

Nicholas Thomsen

Motalavej 85 St. TV.

4220 Korsør

Tlf. 31 10 62 96

Mail. [nicholasthomsen1@hotmail.dk](mailto:nicholasthomsen1@hotmail.dk)