

Beslutningsforslag nr. B 50. Fremsat den 4. november 1997 af Jette Gottlieb (EL) og Keld Albrechtsen (EL)

## **Forslag til folketingsbeslutning om bompengesystem i København og Århus**

Folketinget pålægger regeringen at gennemføre en projektering af et elektronisk betalingssystem ved indkørsel i Københavns Kommune og Århus bykerne svarende til Oslo-systemet samt at foretage en analyse af effekten, såfremt provenuet tilgår henholdsvis HT og Århus Sporveje.

## Bemærkninger til forslaget

### Generelle bemærkninger

Indførelsen af et elektronisk betalingssystem, et bompengesystem, omkring København og Århus vil medføre en væsentlig miljøforbedring og vil - såfremt provenuet overføres til den kollektive trafik - samtidig kunne finansiere en væsentlig og nødvendig styrkelse af det kollektive trafiktilbud i disse to byer.

Luften i byerne forurenes dagligt med kulilte, kvælstofilter, kulbrinter, ozon, partikler og benzen, stoffer som tilsammen er giftige, allergi- og kræftfremkaldende og giver luftvejslidelser. I København er eksempelvis 70.000 boliger uacceptabelt plagede af støj fra biltrafik (over 65 dbA). Ud over disse forureningsproblemer optager bilerne stadig mere og mere plads i byernes rum, hvor gader, veje, pladser og gårdrum, der ellers kunne have været brugt til kollektiv trafik, cykelstier, legepladser og friarealer, optages af bilerne.

Biltrafikken i byerne vokser - i strid med regeringens og Folketingets målsætning om en reduktion af bilismen. I København er biltrafikken således vokset med 8-9 pct. de sidste to år, og der kører dagligt 468.000 køretøjer over Københavns ydre kommune-grænse mellem kl. 6 og 18.

En betalingsring om København og Århus vil ned-sætte bilpendlingen og øvrig bilkørsel og kan finansiere en bedre, billigere og hyppigere kollektiv trafik, herunder udbygning af et velfungerende letbanesystem, som andre europæiske storbyer for længst har bygget i byens gader - ikke at forveksle med minime-troprojektet. Et letbanesystem kører i overfladen på byens veje i stedet for bilerne og busserne.

Der er ingen grund til at vente 10 år på raffinerede tekniske løsninger som road-pricing, når en betalingsringsløsning ligger lige for.

I Oslo er indført et elektronisk betalingssystem, som teknisk er velindkørt og velfungerende.

Systemet fungerer ved, at bilisten skal købe et kort (en brik), som indeholder en chip, med et nummer, som kan aflæses med mikrobølger. Kortet er på størrelse med et kontokort og kan købes på alle tankstationer.

Ved køb af kortet indbetaler bilisten samtidig et beløb, som registreres på dennes konto hos »bom-

pengekontoen«. I Oslo-systemet betales et depositum på 150 kroner for selve kortet.

Bilisten anbringer brikken i en lille holder bag bakspejlet, så det ikke generer udsynet. Når bilisten nærmer sig bompengekontrollen skal bilen passere ved helt normal fart - dog må/kan den ikke skifte bane. I Oslo kan man ved den automatiske kontrol køre i to baner uden krav til sænket hastighed. Når bilisten passerer kontrollen, sker der følgende, som alt sammen sker inden for brøkdele af et sekund:

- En føler i vejen registrerer, at der passerer en bil.
- Dette aktiverer en antenne, som sidder hen over vejbanen.
- Antennen aflæser nummeret på brikken og sender signalet til en computer, som noterer forbikørslen på bilistens konto.
- Computeren foretager et klip på bilistens konto, dvs. trækker beløbet på dennes konto (12 norske kroner).
- Computeren melder tilbage til et lyssignal, at den skal give et grønt lyssignal - det fortæller bilisten, at forbikørslen er trukket på kontoen og alt er vel.
- Hvis computeren ved klippet registrerer, at der er få penge tilbage på kontoen, melder den tilbage til lyssignalet, at den skal give et gult signal - det fortæller bilisten, at der snart skal indbetales penge på kontoen.
- Hvis computeren registrerer, at kontoen er tom, melder den tilbage til lyssignalet, at den skal give et rødt signal - det fortæller bilisten, at vedkommende er blevet fotograferet og vil høre nærmere - medmindre der hurtigt indbetales penge på kontoen.
- Hvis computeren ikke kan registrere noget nummer (f.eks. hvis bilen ikke har nogen brik) tages der ligeledes et foto og gives et rødt signal - det fortæller bilisten, at vedkommende er blevet fotograferet og vil høre nærmere.

Affotograferingen af nummerpladen - som sker i få procent af forbikørslerne - kontrolleres i det centrale bompenge-kontor, hvor årsagen checkes. I de fleste tilfælde skyldes det, at kontoen er tom, men efter få

dage står der igen penge på kontoen, og så sker der ikke mere. I de øvrige tilfælde kontaktes bilens ejer.

Som engangsbruger kan man i Oslo betale kontant i en automat, som man skal passere og stoppe op ved for at kunne komme igennem kontrollen. I Oslo er der i alt 12 porte. Hele systemet har kostet mindre end det første års indtægt, og driftsudgiften udgør ca. 10 pct. af indtægterne, som er på ca. 700 mill. kroner årligt. I Oslo anvendes provenuet til den generelle trafikinfrastruktur i Oslo.

Enhedslisten i København har på basis af Oslo-systemet udarbejdet et forslag til en »dansk« version, hvis væsentligste forskel fra Oslo-systemet er, at det skal gøres økonomisk tillokkende for bilisten at købe et kontokort, som yderligere fungerer som gyldig rejsehjemmel til den kollektive trafik. Bilister med denne version af kontokortet vil dagligt skulle tage stilling til, om han/hun skal tage toget eller bussen i stedet for bilen og herved spare penge (ud over sparet benzin, slid og evt. P-afgift). For at opnå dette skal prisstrukturen for køb af kontokort være nøje afpasset i henhold til målsætningen.

I Enhedslistens forslag til en bompengoordning for København arbejdes eksempelvis med 32 porte, hvoraf der kun i tilknytning til en tredjedel etableres mulighed for manuel betaling (det fylder ekstra). I Århus skal en betalingsring følge Ringvejen, d.v.s. at betalingen omfatter indkørsel til bykernen i Århus Kommune. En betalingsring vil her kunne indføres med ca. 15 porte. Gennem Indkørsel Forbudt skilte og ensretninger kan en række mindre veje fungere som »bomme«, så bilisterne tvinges til kun at benytte de legale indkørsler.

Forslaget indeholder tre væsentlige afvigelser fra Oslo-systemet:

1. Hovedsigtet er, at hele provenuet skal anvendes til at øge den kollektive trafikservice. Det betyder også, at indtægterne ikke må modsvares af nedskæringer i de offentlige tilskud. Logikken er, at hvis bilisterne skal betale for kørsel ind i København og Århus, er det rimeligt, at pengene går til at øge servicen af den kollektive trafik, så bilisterne får en væsentlig bedre kollektiv trafikservice end det, der i dag tilbydes, en forbedring, som også de eksisterende brugere af det kollektive system selvfølgelig vil nyde godt af.
2. Der indføres et rabatsystem, så bilisten kan købe »klik« til en væsentlig reduceret pris, såfremt bilisten samtidig køber et HT-netkort - i praksis er brikken indkapslet i HT-kortet. Ved indbetaling af penge på »bompengekontoen« kan bilisten kun få rabat for ét klip pr. dag frem til kortets udløb - modregnet eventuelle uforbrugte klip på kontoen. De dage, bilisten vælger at bruge bilen,

betales en relativ høj pris herfor, fordi bilisten samtidig har betalt for et HT-kort, som så ikke benyttes. Vælger bilisten at tage toget, spares ikke alene klippet den dag (som refunderes/overføres ved køb af nyt HT-kort), men også benzin, slid og evt. P-afgift. Det centrale i forslaget er således, at bilisten dagligt konfronteres med, at vedkommende skal betale nogle sure penge for at vælge bilen, mens det er »gratis« at tage toget.

3. Erhvervslivet holdes udenfor i forbindelse med dette forslag, fordi forslagens hovedsigte er at motivere daglige trafikpendlere til at flytte fra privatbilen til den kollektive trafik og herunder, at bilisternes betaling for indkørsel i København skal gå til forbedring af den kollektive trafik. Denne logik holder ikke, såfremt vare- og lastbiler skal omfattes. Spørgsmålet om, hvorledes erhvervslivet skal inddrages i en bompengoordning, herunder hvad provenuet herfra skal bruges til, skal således tages op i en senere fase. I Oslo bruges indtægterne til at finansiere vejnettet, og derfor tager man her dobbelt takst på lastbiler over 3,5 tons. En inddragelse af vare- og godsområdet i forslaget forudsætter en nærmere fastlagt plan for, hvorledes vare- og godstransporten skal ind og rundt i København.

Prispolitikken omkring ordningen er afgørende for, at betalingssystemet løbende motiverer bilister til at benytte den kollektive trafik i stedet for bilen. Ordningen vil således stille den enkelte bilpendler over for følgende tre valg:

1. Vælge at købe et månedskort til den kollektive trafik (billigst)
2. Vælge at købe et kombineret kollektiv-/bompengekort (mellempri)
3. Vælge udelukkende at køre i bil med bompengekort (dyrest)

Alternativt vil ordningen motivere bilister til at køre sammen i stedet for i hver sin bil, hvilket også giver en umiddelbar miljøforbedring.

I Enhedslistens forslag til prispolitik for bompengebetaling arbejdes der med to principper, som lægger meget vægt på det pædagogiske aspekt. Bilisten skal motiveres til at vælge en løsning, hvor han/hun dagligt skal forholde sig til, at det vil være billigere at tage toget og bussen:

- Bilisten kan betale for en enkelt passage eller købe et kort med et vilkårligt antal klip. I Enhedslistens forslag til bompengesystem for København foreslås en pris for hvert »klik« på 40 kroner. 25 klip koster 940 kroner.
- Bilisten kan vælge at købe et kort, som er integreret med et månedskort til den kollektive trafik. Månedskortet indeholder 25 bompengeklip.

Med København som eksempel er kortet prismæssigt opbygget således, at prisen er lig et HT-netkort på 650 kroner plus 5 kroner pr. klip, i alt 775 kroner. Anvendes månedskortet udelukkende som bompengekort, bliver prisen pr. klip således 31 kroner, dvs. bilisten får rabat mod at købe det integrerede kort. Mod at få denne rabat har bilisten samtidig modtaget en daglig motivation til at vælge at tage toget eller bussen, fordi han/hun sparer de 5 kroner samt benzin, slid og evt. P-afgift, hver gang toget/bussen tages i stedet for bilen. I praksis refunderes uforbrugte klip ved fornyelsen af HT-kortet, og med fornyelsen følger 25 nye bompengeklip.

Den billigste løsning er selvfølgelig at vælge det rene HT-kort uden bompengeklip.

Beslutningsforslaget har til hensigt at få regeringen til at gennemføre en samlet projektering af et betalingssystem. Heri ligger, at der bl.a. skal udarbejdes en nærmere beskrivelse

- af det tekniske koncept,
- af portenes placering samt nødvendige trafikreguleringer,

- af driften af systemet samt
- af etableringsomkostninger.

Hensigten er endvidere, at regeringen skal gennemføre en analyse af effekten ved at indføre et bompengesystem som beskrevet, idet denne bl.a. skal indeholde en vurdering

- af pendlertrafikkens udvikling, herunder forventet fald i privatbilismen,
- af indtægter til den kollektive trafik, og hvilken serviceforbedring disse merindtægter kan udløse i form af bedre, hyppigere og billigere kollektiv trafik, herunder et moderne sporvejssystem,
- af udviklingen i brugerne af den kollektive trafik, herunder merindtægter og øgede driftsudgifter samt
- af miljøeffekten af et betalingssystem som foreslået.

Den gennemførte projekteringsbeskrivelse samt de tilhørende analyser skal udarbejdes i en detaljeringsgrad, som kan udgøre det nødvendige grundlag for en eventuel beslutning om at etablere betalingsringsystemet.

### *Skriftlig fremsættelse*

**Jette Gottlieb (EL):**

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

*Forslag til folketingsbeslutning om bompengesystem i København og Århus.*

(Beslutningsforslag nr. B 50).

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.