

Beslutningsforslag nr. B 160. Fremsat den 29. marts 2001 af Søren Kolstrup (EL) og Jette Gottlieb (EL)

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

Folketinget pålægger regeringen at gennemføre en projektering med henblik på anlæggelse af et elektronisk betalingssystem ved indkørsel i Københavns Kommune og Århus bykerne sva-

rende til Oslo-systemet samt at foretage en analyse af effekten, såfremt provenuet tilgår henholdsvis HT og Århus Sporveje.

## Bemærkninger til forslaget

Den voksende biltrafik i de store byområder giver anledning til stadig større kritiske røster fra befolkningen. Behovet for, at der fra politisk hold gennemføres løsninger, som effektivt kan nedsætte bilbelastningen, er akut. Biltrafikken i byerne vokser - i strid med regeringens og Folketingets målsætning om en reduktion af bilismen.

Indførelsen af et elektronisk betalingssystem, et bompengesystem, omkring København og Århus vil være en væsentlig motivation til, at mange nuværende bilpendlere i stedet vil vælge den kollektive trafik, som i disse og de kommende år er under udbygning såvel i og omkring Århus og København. Såfremt provenuet endvidere overføres til den kollektive trafik, vil der samtidig kunne finansieres yderligere styrkelse af det kollektive trafiktilbud i disse to byer.

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.

En betalingsring om København og Århus vil nedsætte 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 etableret i byens gader - ikke at forveksle med den førerløse metro. Et letbanesystem kører på overfladen af byens veje i stedet for bilerne og busserne.

Forslaget bygger delvist på B 50, der blev fremsat 1997-98, 1. samling, tillæg A 1382 og forhandlet, FF

1407. Der er ingen grund til at vente 5-10 år på raffinerede tekniske løsninger som road-pricing, når en betalingsringsløsning ligger lige for. Tilhængere af road-pricing skylder endvidere stadig at fortælle, i hvilket omfang dette overhovedet skal bruges til at begrænse bilkørslen i byerne, herunder hvilken takstpolitik der tænkes anvendt. Denne problemstilling er betydeligt mere interessant end spørgsmålet om, hvorvidt og hvornår man kan få teknikken til at fungere.

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 »bompengkontoret«. I Oslo-systemet betales et depositum på 150 kroner for selve kortet. Bilisten anbringer brikken i en lille holder bag bakspejlet, så den ikke generer udsynet. Bilisten skal passere bompengekontrollen med helt normal fart. I Oslo kan man ved den automatiske kontrol køre i to baner uden krav til sænket hastighed.

Når bilen passerer kontrollen, sker der følgende, som alt sammen sker inden for brøkdelen 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.
- Computeren melder tilbage til et lyssignal, at den skal give et grønt lyssignal. Dette fortæller bilisten, at forbikørslen er trukket på kontoen, og alt er vel.
- Hvis computeren ved klippet registrerer, at der er få penge på kontoen, melder den tilbage til lyssignalet, at det skal give et gult signal. Dette fortæller bilisten, at der skal indbetales penge på kontoen.
- Hvis computeren registrerer, at kontoen er tom, melder den tilbage til lyssignalet, at det skal give et

rødt signal. Dette 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. Dette 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 såfremt der efter få dage igen står penge på kontoen, 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 19 porte. Hele systemet har kostet mindre end det første års indtægt, og driftsudgiften udgør ca. 10 pct. af indtægterne, som er på ca. 700 mio. kr. årligt. I Oslo anvendes provenuet til den generelle trafikinfrastruktur i Oslo.

Holdningen i Oslo-området til betalingssystemet om Oslo er vokset støt gennem de 11 år, betalingsringen eksisteret. Ved etableringen i 1989 var 30 % positive, hvilket år efter år er vokset, og ved den seneste undersøgelse foretaget af »Statens Vegvesen« udtrykker 46 % nu, at de er positive overfor betalingsringen. (Kilde: Aftenposten, 2/2-2001).

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 bompengeordning for København arbejdes eksempelvis med 32 porte, hvoraf der kun i tilknytning til en tredjedel etableres mulighed for manuel betaling (det fylder ekstra). Der skal ikke være porte mellem Frederiksberg og København. I Århus skal en betalingsring følge Ringvejen, dvs. 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 den, 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 »klip« 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 bompengeordning, 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. Ordning-

gen vil således stille den enkelte bilpendler over for følgende tre valg:

1. Vælge udelukkende at køre i bil med bompungekort (dyrest)
2. Vælge at købe et kombineret kollektivtrafikanter/bompungekort (mellempriis)
3. Vælge at købe et månedskort til den kollektive trafik (billigst)

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 bompungebetaling 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 bompungesystem for København foreslås en pris for hvert »klip« på 45 kr. 25 klip koster 1.125 kr.
- Bilisten kan vælge at købe et kort, som er integreret med et månedskort til den kollektive trafik. Månedskortet indeholder 25 bompungeklip. Med København som eksempel er kortet prismæssigt opbygget således, at prisen er lig et HT-netkort på 790 kroner plus 6 kr. pr. klip, i alt 940 kr. Anvendes månedskortet udelukkende som bompungekort, bliver prisen pr. klip således 37,60 kr., dvs. bilisten får en rabat svarende til godt 7 kr. pr. klip ved at købe det integrerede kort. »Modydelsen« for at få denne rabat er, at bilisten samtidig har modtaget en daglig motivation til at vælge at tage toget eller bussen, fordi han/hun sparer de 6 kr. 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 bompungeklip. Den billigste løsning er selvfølgelig at vælge det rene HT-kort uden bompungeklip til 790 kr.

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 bompungesystem 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 brugen 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 beslutning om at etablere betalingsringssystemet.

#### Oslo-systemet

Følgende oplysninger er uddrag af årsrapport 1999 og af diverse oplysningsmateriale fra operatøren af Oslo-bompunge-systemet, Fjellinjen AS:

#### Brugerpriser

En enkelt passage koster 13 NKR

Et klippekort med 25 klip koster 265 NKR

Et periode-abonnement for 1 måned koster 315 NKR

Der kan købes klippekort og periodekort med flere klip og længere periode med rabat.

#### Nøgletal

Oslos bompungesystem blev oprettet i 1990 og består af 19 porte. Det er ikke muligt at køre ind til centrum af Oslo uden at passere en port.

Der passerer til hverdag op mod 300.000 biler gennem bompungesystemet. Nedenfor er vist udviklingen i den gennemsnitlige døgntrafik.

76 % af trafikken benytter p.t. abonnementsystemet. Dette tal er vokset støt, jf. tabellen nedenfor. Det store antal abonnenter, der kan passere betalingsanlægget uden stop, har forhindret køproblemer.

Driftsomkostninger er på godt 10 % af indtægterne, og provenuet anvendes udelukkende til trafikinvesteringer.

Årstal	1994	1995	1996	1997	1998	1999
<b>Døgntrafik</b>	212.555	218.758	225.967	233.927	240.6308	237.642
<b>%-andel abonnement</b>	64,9	68,6	71,3	73,0	74,1	74,9
<b>%-andel montauto- mat</b>	21,5	16,9	15,2	14,1	13,6	13,3
<b>%-andel manuel betaling</b>	13,6	14,5	13,5	12,9	12,3	11,8
<b>Indtægter, mio. NKR.</b>	649	686	706	737	772	788
<b>Driftsomkostninger</b>	72	71	73	75	74	81
<b>Overskud, mio. NKR.</b>	475	514	550	597	620	597

#### Yderligere bilag, der informerer om Oslo-systemet

Under Trafikudvalgets bilag, der knyttes til behandlingen af dette beslutningsforslag, vil følgende supplerende materiale, der belyser Oslo-systemet, blive udsendt som underbilag under B 160 - bilag 1:

underbilag 1a: »Informasjon om BOMPENGE-RINGEN i Oslo«, pjece udsendt af AS Fjellinjen.

underbilag 1b: »Strategi« og »Drift« som to afsnit i AS Fjellinjens årsrapport 1999, s. 8.

underbilag 1c: Fjellinjens oversigtskort over placeringen af bomstederne.

underbilag 1d: foto af en af Oslos 19 porte, med dobbelt passagemulighed.

underbilag 1e: foto af en af Oslos 19 porte, med 6-dobbelt passagemulighed.

### *Skriftlig fremsættelse*

#### Søren Kolstrup (EL):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

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

(Beslutningsforslag nr. B 160).

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