

fra kl. 6 til kl. 10, der havde til formål at reducere bolig-arbejdsstedstrafikken med bil, skønnedes på baggrund af udenlandske erfaringer at ville have en dæmpende effekt på trafikken ind mod byen på ca. 25 pct. i opkrævningsperioden og på ca. 5 pct. på døgnbasis.

Bruttoprovenuet ved en sådan ordning blev skønnet til 330 mio. kr. om året. Nettoprovenuet kan skønnes til i størrelsesorden lidt mere end halvdelen, når driftsudgifter og udgifter til forrentning og afskrivning af etableringsomkostninger til systemet fraregnes. Det er her forudsat, at etableringsforholdene i København og Oslo er nogenlunde sammenlignelige.

Som nævnt er de skønnede trafikale og økonomiske konsekvenser fremkommet med kraftig skelen til de få udenlandske erfaringer, der findes på området, idet det i dag er ukendt, hvordan københavnere og danskere i det hele taget vil reagere på en sådan ordning.

Bompengeringen i Oslo er etableret med det formål at skaffe midler primært til vejudbygning. Formålet er ikke at dæmpe trafikken. En afgift på 10 kr. pr. enkeltpassage døgnet rundt og betydelig rabat ved køb af måneds- eller årskort har skønsmæssigt bevirket en reduktion af trafikken på under 5 pct. Bolig-arbejdsstedstrafikken er kun reduceret en anelse. Det er således bolig-indkøbstrafikken og anden trafik, der er blevet reduceret.

Hvis man overhovedet vil overveje en bompengordning i København, vil virkningen være meget forskellig, alt efter hvilket mål man ønsker at nå med en eventuel ordning f.eks. trafikdæmpning kontra finansiering.

Jeg mener ikke, at der på nuværende tidspunkt i forbindelse med udvalgsarbejdet om havnetunnelen er behov for at se yderligere på en bompengordning for hele København. Udvalget må nu færdiggøre sit arbejde, og så må vi tage stilling til, hvad der videre skal ske.

Spm. nr. S 747

Til trafikministeren (26/1 95) af:

Margrete Auken (SF):

»Vil ministeren sørge for, at en eventuel dispensation til forsøg med taxakørsel i busbaner i København ikke sættes i værk, uden at der er indhentet udtalelser fra HT, politiet og Rådet for

Trafiksikkerhedsforskning og sagen har været forelagt Færdselssikkerhedskommissionen og Folketingets Retsudvalg er orienteret om svarene?«

Svar (1/1 95)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Efter færdselslovens § 14, stk. 6, kan trafikministeren (tidligere justitsministeren) fastsætte bestemmelser om hyrevognes adgang til at benytte de for busser særligt anlagte baner. Det vil altså sige, at trafikministeren med hjemmel i færdselsloven kan meddele dispensation til forsøg med hyrekørsel i busbaner i Københavns Kommune.

Bestemmelsen har tidligere været anvendt. Således kan jeg oplyse, at justitsministeren i 1987 i en lignende sag fra Aalborg Kommune i 1987 meddelte Aalborg Kommune tilladelse til en forsøgsordning med hyrekørsel i busbaner. Tilladelsen er imidlertid aldrig blevet udnyttet.

Endvidere kan jeg bekræfte, at Trafikministeriet har modtaget en henvendelse fra Københavns Kommune om muligheden for at gennemføre hyrekørsel i busbaner på strækningen Knippelsbro-Torvegade. Kommunens henvendelse er blevet opfattet som en ansøgning om dispensation til gennemførelse af en forsøgsordning med hyrekørsel i busbaner på den pågældende strækning.

Mine embedsmænd har på baggrund af kommunens henvendelse netop indkaldt til et indledende møde i sagen. I mødet deltager foruden Trafikministeriet og Københavns Kommune HT, Københavns Politi, Færdselstyrelsen og Rådet for Trafiksikkerhedsforskning.

Jeg finder ikke tilstrækkeligt grundlag for på dette stadi at lægge mig fast på, om der er behov for at forelægge spørgsmålet for Færdselssikkerhedskommissionen, men jeg vil gerne give tilsagn om, at Færdselssikkerhedskommissionen og Retsudvalget under alle omstændigheder vil blive orienteret om min beslutning til sin tid.

Med hensyn til mit syn på en eventuel forsøgsordning med hyrekørsel i busbaner henviser jeg til mine tidligere svar til Retsudvalget af 4. marts og 9. maj 1994 på spørgsmål 142 (Alm. del - bilag 326) og mine svar af 22. april og 25. juli 1994 på spørgsmål 192 (Alm. del - bilag 487)