

## 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 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 (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