

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

1. Vælge udelukkende at køre i bil med bompengenkort (dyrest)
2. Vælge at købe et kombineret kollektivtrafikanter/bompengenkort (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 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 »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 bompengeklip. 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 bompengenkort, 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 bompengeklip. Den billigste løsning er selvfølgelig at vælge det rene HT-kort uden bompengeklip 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 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 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-bompenge-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 bompengesystem 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 bompengesystemet. 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.