

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 bompengi-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 bompengiordning 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 »bompengikontoen« 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 hovedsigt 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 bompengiordning, 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-