

- Flere Parkér & Rejs-anlæg ved togstationer uden for byen. Her skal både byens borgere og pendlere trygt kunne parkere deres bil, mens de tager toget ind til byen. En bekvem kombination af bil og tog vil være konkurrencedygtig i forhold til at køre hele vejen i bil, når der skal betales bompeng.
- Hurtige busforbindelser i tætte byområder, hvor der ikke er gode baneforbindelser. Busbaner og særlig lysregulering for busser skal sikre, at busserne kan komme hurtigt frem uden at blive forsinket af biltrafikken.
- Når Metrocityringen står færdig i 2017, kan fremtidige indtægter fra bompeng eventuelt bidrage til at finansiere yderligere metro.

For Århus findes der ikke tilsvarende tal, men også her vil bompeng give mulighed for et markant løft af den kollektive trafik.

Der er en række undersøgelser, forsøgevalueringer og praktiske indførelser af bompeng, som efter forslagsstillernes mening fortsat aktualiserer debatten om bompeng betydeligt.

Stockholms forsøg med bompeng er blevet afsluttet og vurderet med et meget positivt resultat til følge, som da også har medført, at bompeng efterfølgende er blevet indført i Stockholm. Se <http://www.stockholmsforsoket.se/>

Londons bompengordning er så stor en succes, at det dækkede område nu skal udvides. Se <http://www.cclondon.com/>.

Det blev tidligt klart, at Londons transporterhverv vandt på bompengordningen, da betalingen mere end opvejede den sparede tid.

De øvrige erhverv beliggende inden for Londons betalingszone havde ved etableringen en mindre tilbagegang, som nu er vendt, således at erhvervsudviklingen inden for zonen er på højde med udviklingen udenfor. Se <http://www.tfl.gov.uk/tfl/cclondon/pdfs/FourthAnnualReportFinal.pdf>

Den sidste nyhed på området er, at også New Yorks bystyre vil indføre bompeng i dele af byen.

Den seneste vismandsrapport, <http://www.dors.dk/rapp/f06/kap3.pdf>, beskæftigede sig også med bompengproblematikken og vurderede, at det nationaløkonomisk er en god idé at indføre en betalingsring i København.

Endvidere er Center for Trafik og Transport på DTU kommet med en række fremtidsscenerier for transport i Danmark. Heraf fremgår det, at dansk trafik styrer direkte mod et sammenbrud i form af trængsel og miljøgener, hvis vi ikke drastisk ændrer trafikpolitik.

Trængselsproblemerne med alt for mange biler i de store byer skal stoppes. Specielt København og Århus er hårdt plaget af trafik. Biltrafikken er alene siden 1990 vokset med over 30 pct. (Kilde: Vejdirektoratets hjemmeside, www.vd.dk). Luften forurenes dagligt med kulilte, kvælstof, kulbrinter, ozon, partikler og benzen – stoffer, som tilsammen er giftige og allergi- og kræftfremkaldende og medfører for tidlige dødsfald, hjerte-kar-sygdomme og luftvejslidelser. Desuden medfører både den sundhedsskadelige luftforurening i byerne og de hastigt voksende køproblemer flere hundrede tusinde dage med tabt arbejdsfortjeneste på grund af flere sygedage og ringere produktivitet. Samtidig er mange boliger plaget af støj fra biltrafik.

Trafikken er ikke kun et miljø- og sundhedsproblem. Den er også blevet et problem for trafikanterne selv. De daglige lange køer på indfaldsvejene til de største byer viser, at vejene og det øvrige trafiksystem ikke kan bære de store mængder biltrafik. Transport- og Energiministeriets Projekt Trængsel, hvis resumérapport fra 2004 kan findes på Transport- og Energiministeriets hjemmeside, www.trm.dk, viser således, at trafikanterne i hovedstadsområdet dagligt spiller 100.000 timer på vejnettet på grund af trængsel.

Af det scenario, som Center for Trafik og Transport på DTU for nylig har lavet som en fremskrivning af den nuværende trafikpolitik, fremgår det, at trængsel om 25 år vil koste samfundet 30 mia. kr. om året, og her vil hovedstadsområdet alene tegne sig for halvdelen af beløbet. Denne udvikling svarer til en tredobling af det nuværende niveau.

Bilerne optager mere og mere plads i byernes rum, hvor gader, veje, pladser og gårdrum ellers kunne have været brugt til kollektiv trafik, cykelstier, legepladser og friarealer.

Det er ikke kun et dansk fænomen. Over hele Europa er de store byer ved at sande til i trafik, og derfor finder man det flere og flere steder nødvendigt at indføre forskellige løsninger på trængselsproblemerne.

Forholdene er naturligvis forskellige fra by til by, og derfor er der også brug for forskellige løsninger. Andre steder, bl.a. i Stockholm og London, har man indført trængselsafgifter med stor succes. Efter at Stockholm indførte trængselsafgifter fra nytår, er antallet af biler faldet med 20 pct. i dele af Stockholm.

Styrken ved at benytte vejafgifter som supplement til andre foranstaltninger til at nedbringe trafikken er, at der gives et ekstra incitament til, at de, der har mindst behov for bilen, kan fravælge denne, hvorved de, der har mest brug for den, sammen med f.eks. busser kommer lettere og hurtigere frem. Samtidig er det