

Skønsmæssigt vil det forøge antallet af lastbiler på vejene med 15-20.000.

Tilbage bliver så næsten udelukkende det gods, der køres i transit fra Øresund til Padborg og omvendt. Herved mister det danske samfund en række miljøfordele, som gods på skinner har i forhold til lastbilerne.

Når den indenlandske godstrafik har så svært ved at klare sig, skyldes det flere forhold, f.eks.:

- Mere end 60 pct. af godsmængderne transporteres internt i amterne eller mellem naboamter.
- De fleste godsterminaler er blevet nedlagt indenfor de sidste 20 år, og det betyder, at der er relativt langt mellem terminaler og godskunder, og for mange kunder er det dermed blevet lettere og billigere at benytte lastbiler.
- Som et levn fra før adskillelsen af DSB og Bane Danmark, hører terminalerne stadig under DSB, hvor de rettelig burde være godstransportørens, dvs. Railions, ejendom. Resultatet har således været, at DSB har brugt ejerskabet til terminalerne til at opkræve høje afgifter, hvilket har vanskeliggjort den indenlandske godstransport.
- Kravet om, at jernbanegodstrafikken skal drives på forretningsmæssig basis.

Det er forslagsstillernes opfattelse, at infrastrukturen skal understøtte forsendelsen af gods på skinner. Det gælder såvel det indenlandske gods, som det, der sendes i transit. For at tiltrække mere gods til jernbanen skal der tages initiativer, der fremmer denne proces, og her mener vi, at en forøgelse af skinnekapaciteten på den nævnte strækning vil være et skridt i den ønskede retning.

Udgangspunktet må være, at skinnekapaciteten forøges så meget, at der sikres plads til minimum to godskanaler pr. retning hver time i korridoren Øresund-Padborg.

Der er derfor brug for, at infrastrukturen udbygges, således at der bliver – god – plads til at revitalisere indenlandsk jernbanegods. Elementer i en revitaliseringsproces af jernbanerne består dels af en udbygning af skinneettet, så der bliver plads til flere godstog, således at disse ikke skal konkurrere med persontogene om pladsen, og dels skal der tilvejebringes en finmasket, decentral terminalstruktur med korte af-

stande til godskunderne. Dette vil kunne bidrage til bedre muligheder for kombitransporten.

Med anlæg af flere spor på Østfyn fjernes en generende flaskehals mellem Øresund og Padborg, hvilket vil give en langt smidigere afvikling af transitgodset mellem Norden og kontinentet.

Og det er der i høj grad brug for. Siden åbningen af Storebæltsforbindelsen er trafikken på den fynske motorvej steget ganske betydeligt. Væksten har været størst på strækningen syd om Odense med en stigning på ikke mindre end 150 pct. fra 1990 til 2001. Siden broens åbning i 1998 er antallet af lastbiler ifølge Vejdirektoratet vokset fra godt 1.200 pr. dag til ca. 2.600 i dag.

For nylig er der åbnet op for et forsøg med modul-lastbiler, der kan køre på motorvejene og til/fra udvalgte havne. Der argumenteres med, at modullastbilerne i kraft af deres størrelse kan reducere antallet af mindre lastbiler (to modullastbiler erstatter tre almindelige lastbiler). Dette forudsætter imidlertid, at der opnås en langt bedre udnyttelse af lastbilernes lastekapacitet, end det er tilfældet i dag.

EU anslår således, at ca. 40 pct. af alle last- og varebiler kører tomme, og at just in time-princippet ikke gør det bedre. Det skyldes enten, at køretøjerne er på vej for at hente et nyt læs eller på vej hjem, eller at dårlig planlægning har gjort, at lastbilerne ikke er fyldt op. To tredjedele af lastbilerne udnyttes kun med 70 pct. Det giver en tomkørselsandel på 50 pct. et tal, der er stigende.

En forøgelse af skinnekapaciteten skal ske i lyset af, at EU-lande enten allerede har indført særlige lastbilafgifter eller vil gøre det. Tyskland, Østrig og Schweiz har dem, og i 2008 planlægges de indført i England. Europa-Kommissionen er positivt indstillet med hensyn til lastbilafgifter, men understreger, at de skal harmonere med hinanden og kunne bruges overalt i Europa. Det vil med andre ord blive dyrere fremover at sende gods med lastbil, og når dette sammenholdes med, at der inden for en overskuelig årrække vil være en begyndende mangel på olie og benzin, er der al mulig grund til at satse på en udbygning af jernbanenettet.