

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 er 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.

Og endelig skal en udvidelse af skinnekapaciteten ses i lyset af, at nogle EU-lande enten allerede har ind-

ført 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 harmoneres 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.

Skriftlig fremsættelse

Rune Lund (EL):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om anlæg af tredje og fjerde jernbanespor mellem Odense og Lillebæltsbroen samt mellem Lillebæltsbroen og Snoghøj og Fredericia.

(Beslutningsforslag nr. B 137).

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.