

[Ministeren for offentlige arbejder]

Jeg må som sagt anbefale, at forslaget om ændring af postloven vedtages i overensstemmelse med det af mig fremsatte forslag.

(Kort bemærkning).

Glensgård (FP):

Ministeren sagde, at hvis ændringsforslaget om postkortene blev vedtaget, så ville postvæsenet miste indtægter. Hvis vi altså nu sagde, at postkort i stedet for at koste 1 kr. 10 øre skulle koste 1 kr. 30 øre at sende, så ville postvæsenet miste indtægt. Er det muligt for ministeren nærmere at beskrive, hvordan det hænger sammen? Jeg kunne tænke mig, at ministeren ville fortælle os, at julekortene ville falde i antal, hvis de nu skulle til at koste 1 kr. 30 øre, eller hvad er baggrunden for ministerens udtalelse?

Vedrørende ministerens udtalelse om de adresseløse forsendelser beklager jeg, at ministeren har ladet sig vildlede af sine embedsmænd. Jeg skal senere under udvalgsarbejdet vende tilbage til den debat, som ministeren har rejst her. Efter de svar, ministeren har givet om de adresseløse forsendelser, skal jeg nemlig anmode om, at forslaget går til fornyet udvalgsbehandling mellem anden og tredje behandling. De oplysninger, ministeren har givet, er klart i strid med oplysninger, som den tidligere minister har givet udvalget om offentlige arbejder.

Men jeg vil altså være taknemlig, hvis ministeren vil fortælle os, hvorfor vi mister indtægt, fordi vi hæver postkorttaksten.

Ministeren for offentlige arbejder (Ivar Hansen):

Det kan der gives en meget klar udtalelse om. Det er en vurdering, at antallet af forsendelser af den omtalte kategori, postkort, ville gå væsentligt ned, hvis man foretog den forhøjelse, som fremskridtspartiet her har foreslået, og derfor ville det give færre indtægter.

(Kort bemærkning).

Glensgård (FP):

Jeg er enig med ministeren i, at antallet af postkort ville falde, men når sikringsstyrelsen skal give meddelelse om lægebesøg eller tandlægebesøg, eller hvad det nu er, så skal meddelelsen gives under alle omstændighe-

der. Det er da højst tænkeligt, at det så vil ske i brevform, men indtægterne, meddelelsernes antal, vil være de samme, og derfor anser jeg ministerens bemærkninger for udokumenterede.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning ◊

Ændringsforslag nr. 1
forkastedes, idet 17 stemte for, 112 imod.

Ændringsforslag nr. 2
forkastedes, idet 23 stemte for, 107 imod.

Ændringsforslag nr. 4 og 5 betragtedes som
forkastet med samme stemmetal som ændringsforslag nr. 2.

Ændringsforslag nr. 3
forkastedes, idet 26 stemte for, 105 imod.

Lovforslagets §§ 1 og 2 og dets overgang til tredje behandling
vedtoges uden afstemning.

Lovforslaget gik herefter til fornyet behandling i udvalget.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af:

Forslag til lov om indførelse af elektrisk drift på fjerntrafikstrækningerne ved DSB.
(Lovforslag nr. L 126. Fremsat 23/1 79).

Lovforslaget sattes til forhandling.

*Forhandling***Knud Damgaard (S):**

Hvis akademiet for de tekniske videnskaber i 1956 havde vidst, hvordan energisituationen ville se ud i begyndelsen af 1970'erne, så havde vi allerede i dag haft elektrificeret DSBs hovedstrækninger. Man vedtog nemlig i 1956 med et beskedent flertal at gå ind for dieseldrift i stedet for eldrift.

Den ændrede energisituation er da også en af årsagerne til, at dette lovforslag fremsæt-

[Knud Damgaard]

tes. Hensynet til banernes forsyningsssikkerhed og det højere prisgrundlag, oliesituationen fører med sig, er afgørende faktorer. Hertil kommer, at det stigende hensyn til miljøet gør det rimeligt at overveje de fordele, som eldrift medfører i denne henseende. Luftforureningen ved dieseldrift er meget sværere at kontrollere end luftforureningen ved elproduktion, som koncentrerer sig om få kraftværker. Dertil kommer, at eldrift er mindre støjende, det gælder både holdende og accelererende tog. Nogle vil måske spørge, om der ud fra landskabshensyn tabes noget i miljømæssig forstand, men da master og ledninger placeres i tilknytning til banelinjen, ændres der reelt ikke noget i den henseende, bortset fra nogle få og korte ledningsforbindelser mellem offentlige elforsyningsnet og banerne.

Forslaget må betragtes som en væsentlig styrkelse af den kollektive trafik, både person- og godstrafik. Som trækraft har et ellokomotiv med den beregnede motoreffekt særdeles velegnede egenskaber til alle arter af tog på de strækninger, der tænkes ændret til eldrift. Eldriften vil give kortere befordringstider og større præcision i toggangen. Det kan belyses med følgende forhold: ved dieseldrift kan man gennemkøre 24 km af en strækning på 109 km med den størst tilladte hastighed, men med eldrift kan man gennemføre de 72 km af samme afstand med den største hastighed.

Påbegyndelse af elektrificeringen har også en beskæftigelsesmæssig interesse. Den direkte og indirekte beskæftigelsesvirkning i Danmark vurderes til mellem 6.000 og 10.000 mand over anlægsperioden. Til planlægning og projektering m. v. skal DSB bruge en forøget arbejdsstyrke på 150 mand om året i de første år af anlægsperioden. Til gengæld må det erkendes, at vedligeholdelse m. v. ved den elektriske drift mindsker behovet for personale, når den først er indført.

Nogle vil måske nok spørge, om man har råd til at sætte dette i gang. Bruttoinvesteringerne i faste anlæg plus trækraft udgør jo 2,5 mia kr. Men herfra skal fratrækkes de investeringer, der bortfalder ved elektrificering, og som udgør omkring 1,5 mia kr. Det giver en nettoinvestering på ca. 1 mia kr. DSB har en forhøjelse af de årlige investeringsrammer som en forudsætning for at kunne afholde de merinvesteringer, der skal

til. Merinvesteringerne er ringe efter udbygningsplanerne i årene frem til 1983, men stiger så fra 1984 og frem til 1997.

Styrkelsen af den kollektive trafik, energibesparelser og miljø- og beskæftigelsesmæssige interesser udgør her en positiv helhed, som taler for, at man går i gang efter lovforslagets hensigt.

Der må naturligvis stræbes efter, at der sker flest mulige danske leverancer til projektet. Hvis det skulle være umuligt at levere den elektriske trækraft fra Danmark som helhed, så må der sættes ind på, at dansk industri i hvert fald får dellerleverancer, sådan som det har været tilfældet ved dieseltrækraften.

Valutarisk set vil eldriften i det planlagte omfang betyde en besparelse på ca. 50 mill. kr. om året i brændselsimport, og samlet vil elforbruget ved fuld udbygning udgøre 1-2 pct. af det årlige elforbrug i Danmark.

Under hensyn til de fordele, der ligger i indførelsen af eldrift ved DSB, skal jeg tilsige mit partis støtte til et positivt udvalgsarbejde.

Glensgård (FP):

Lovforslaget om eldrift hos DSB er i sig selv et udmærket lovforslag, som tilsigter en mere moderne driftsform.

Hvis der havde været orden i samfundsøkonomien, så skulle vi ikke have haft forslaget fremsat her i begyndelsen af 1979, det skulle vi allerede have vedtaget engang i 1975-76. Nu er der imidlertid ikke orden i samfundsøkonomien, der er ikke de penge til rådighed, som vi gerne ville investere på en lang række områder. Den samme begrundelse, som vi har brugt, når vi har argumenteret imod Storebæltsforbindelsen, altså at vi egentlig er tiltalt af forbindelsen, kan vi bruge her: vi er tiltalt af omlægningen til eldrift, men vi kan ikke se, hvordan vi skal skaffe de midler, der skal til for at lave denne elektrificering.

Vi må derfor under udvalgsarbejdet nøje få belyst, hvorledes man i regeringen tænker sig, at de fremtidige investeringer skal finansieres. Skal det ske ved fortsat lånoptagelse? Kan man se, at der allerede engang i 1980'erne kommer balance i budgettet, så der er plads til sådanne investeringer samtidig med afviklingen af gælden, så er vi positive

[Glensgård]

over for lovforslaget. Men vi tror nu ikke på, at regeringen kan fremlægge dokumentation for, at det vil være muligt.

Vores udvalgsarbejde vil altså komme til at bestå i nøje at vurdere den økonomiske side af forslaget – den tekniske er vi enig i – og det håber vi på at vi får belyst under udvalgsarbejdet. Vi tror altså ikke på, det er muligt økonomisk at gennemføre forslaget for nærværende.

Holmberg (V):

Forslaget om indførelse af elektrisk drift på fjerntrafikstrækningerne ved DSB er egentlig så velmotiveret, at jeg her ved første behandling bare kan henvise til de bemærkninger, der ledsager lovforslaget.

Det er selvfølgelig rigtigt, at det er store investeringer, det drejer sig om, ca. 2,5 mia kr. inden ca. 1995. Til gengæld er der selvfølgelig en hel del påkrævede investeringer, som bortfalder, men det skal erkendes, at der er tale om ret store nettoinvesteringer, oppe i nærheden af 1 mia kr.

Det er meningen, at elektrificeringen skal omfatte samtlige DSB-hovedstrækninger, så fremtidens transport for op til ca. 90 pct.s vedkommende skal ske med elkraft, og det er sikkert meget fornuftigt. Det er et meget, meget stort udredningsarbejde, der ligger bag dette forslag, som i første række DSB har stået for, og det er et meget dygtigt stykke arbejde. Der er taget hensyn til den tekniske og økonomiske udvikling siden 1950 og op til nu. Selvfølgelig er der taget hensyn til banerne, men også til landets forsyningssikkerhed. Der er i bemærkningerne til forslaget også gjort rede for de trafikale forhold og gjort opmærksom på, at eldrift åbner mulighed for kortere befordringstider. Det er i sig selv også en økonomisk fordel.

Forbruget af el i forhold til det totale forbrug er ikke særlig stort. Jeg sagde før, at jeg egentlig kunne nøjes med at henvise til de bemærkninger, der ledsager forslaget, men det er klart, at der bliver stillet en del spørgsmål i udvalget om offentlige arbejder, og det betragter jeg også som ganske naturligt.

Til sidst kun det, at når vi ser på fordelene ved elektrificeringen anlægsøkonomisk, driftsøkonomisk, beskæftigelsesmæssigt, miljømæssigt og så naturligvis trafikalt, ja, så

kan vi egentlig bare beklage, at forslaget ikke er fremsat for lang tid siden.

Jeg er tilbøjelig til at tro, at det er fremgået af mine bemærkninger, at vi nærmest er for.

Grove (KF):

Det konservative folkeparti går ind for, at vi skal have eldrift her i Danmark på vores baner, og det går vi ind for både på nærtrafikstrækningerne og på fjerntrafikstrækningerne. Derfor kan det undre, når man ser, at titlen på dette lovforslag lyder: »Lov om indførelse af elektrisk drift på fjerntrafikstrækningerne ved DSB.« Hvad er det fjernt fra? Er det fjernt fra København, eller er det fjernt fra Sjælland? Hvor er de fjerntrafikstrækninger? Det er måske fjernt fra Sønderjylland, hvor ministeren hører hjemme, for efter hvad der står lidt om i bemærkningerne, skal det jo indføres på Sjælland først. Vi kunne godt ønske det præciseret noget tydeligere, hvor vi begynder.

Vi går ind for alle de gode grunde, der står i bemærkningerne til at indføre elektrisk drift, miljømæssige, driftsmæssige osv. Vi indrømmer også, at det, der står under trafikale forhold om præcision i toggangen, lyder godt. Det er nok det psykologisk rigtige tidspunkt at fremtrække det, især i denne vinter, hvor der har ikke været præcision i toggangen. Nu ved jeg godt, at der er mange undskyldninger, med snestorme, som vi ikke har kendt i lange tider, og sådan noget, men jeg synes alligevel, der kunne have været noget mere præcision, da man havde vænnet sig til vinteren. Det er jo stadig væk sådan, at der er store forsinkelser på vores toggang. Da jeg så titlen på dette lovforslag, fik jeg næsten lyst til at lave den om, sådan at der kom til at stå: »Lov om indførelse af regelmæssig drift på fjerntrafikstrækningerne ved DSB, også om vinteren.« Jeg mener, forslaget er fremsat på det psykologisk rigtige tidspunkt, for de fleste læser vel egentlig overskriften således.

Med hensyn til eldrift fremhæver man i bemærkningerne, at det giver en større forsyningssikkerhed. Det fremhæves også, at man ikke bliver afhængig af én energiform, man bliver ikke afhængig af olien længere. Det er selvfølgelig rigtigt, men til gengæld bliver man afhængig af elforsyningen. Her kunne

[Grove]

vi ønske fra konservativ side, at regeringen havde en betydelig bedre energiplan, end man har i dag, så at man også til den tid, når endelig togene skal til at køre, havde garanti for elforsyningen. Derfor går jeg ud fra, at ministeren vil påvirke regeringen til hurtigst muligt at få taget en beslutning om kernekraft, så vi også til den tid er garanteret elforsyning. Ellers er der jo ikke meget ved at gå fra den ene energiform til den anden, hvis der ikke ligger en større garanti for, at vi har energiformen.

Der er i bemærkningerne en investeringsoversigt, som er stillet op på den sædvanlige måde, som den socialdemokratiske regering stiller sådanne investeringer op på. Man laver en bruttoinvestering på næsten 2,5 mia kr., og så laver man en fiktiv besparelse og trækker den fra, og så siger man: det koster egentlig kun ca. 1 mia kr. Men det koster stadig væk 2,5 mia kr. Der er ikke nogen besparelse i det.

Der er en oversigt nedenunder, og jeg vil gerne spørge ministeren: er det en nettoinvesteringsoversigt, der står dernede? Det står der altså, og der står, at oversigten viser, hvordan man fordeler pengene fra 1980 og fremefter, men hvis man lægger de tal sammen, så kommer man jo ikke til 980 mill. kr., så kommer man til 1.340 mill. kr. Jeg synes, der i de to investeringsoversigter måske er noget, der trænger til en forklaring, og jeg vil gerne bede ministeren om en sådan forklaring.

Som sagt giver vi principielt tilslutning til, at vi skal have elektrisk drift ved DSB, men vi giver ikke tilslutning til sådan en bemyndigelseslov, for der er jo ikke nogen løfter om, at vi får det; der står bare, at ministeren kan, hvis han har lyst til det, indføre elektrisk drift, og det er vi ikke tilfredse med. Vi har jo gang på gang overværet aftaler, været med i aftaler, bl. a. om motorveje m. v., og så pludselig løber man fra det hele. Selv om vi gik ind for dette lovforslag, kan ministeren jo den dag i morgen løbe fra loven, for det skal jo først starte efter det næste valg, og så sidder der måske en ny minister, som ikke føler nogen forpligtelser over for denne lov. Derfor synes jeg ikke, vi bare kan give en bemyndigelse. Vi får heller ingen garanti for, hvornår det skal sættes i gang. Vi får ingen garanti for rækkefølgen af prioriteringen. Derfor vil jeg i hvert fald meget gerne i ud-

valget arbejde på, at vi får ganske klare regler for og retningslinjer for, hvordan det skal indføres, hvornår det skal indføres, og hvornår det skal være færdigt.

Jeg håber, at vi gennem udvalgsarbejdet kan få klaret alle disse punkter, for vi er ikke tilfreds bare med en bemyndigelse til ministeren.

Langsted (CD):

Det er vi heller ikke.

Vi fra CDs side betragter det foreliggende lovforslag med den største interesse. Vi har tidligere i forbindelse med debatterne om de store investeringsplaner netop været inde på det forhold, at elektrificeringen af DSBs hovedruter ved siden af Storebæltsbroen uden tvivl, i vort sind i hvert fald, hørte til de opgaver, som måtte prioriteres højest.

Nu er der jo, som hr. Grove netop var inde på, kun tale om en bemyndigelseslov, og det skal indrømmes, at vi hellere havde set en konkret anlægslov i analogi med de årlige hovedvejslove som eksempel. Baggrunden for dette ønske er naturligvis, at man har hørt så mange røster i forbindelse med den nye regerings tilblivelse om udskydelsen af netop dette anlægsprojekt, og vi vil også gerne rykke for et tilsagn: hvor hurtigt kommer anlægget i gang, og hvor hurtigt bliver det gennemført?

Så vidt vi har forstået på DSB, står denne plan øverst på ønskesedlen, og den vil vi under alle omstændigheder meget gerne være med til at opfylde.

At der over en årrække skal ofres 1 mia kr. eller deromkring mere til effektivisering af DSB, må synes så meget mere nødvendigt, når vi inden for den samme overskuelige årrække eller måske en længere årrække må undvære en Storebæltsbro eller andre faste forbindelser mellem landsdelene.

Disse nettomerinvesteringer må tillige ses i relation til, at driften under alle omstændigheder billiggøres, i forbindelse med at anlægget vil kunne udnyttes på en mere rationel måde, endog til en større ydelse på basis af de samme faste anlæg.

Disse større ydelser vil naturligvis også give sig udslag i en i realiteten billigere totaldrift.

Vi er kort sagt af den opfattelse, at diesel-driften på DSBs hovedruter nu må afløses af

[Langsted]

den mere rationelle eldrift, således som vore naboer allerede har gjort det.

Det er naturligvis – hr. Grove var inde på det også – betingelsen, som ligger til grund for det, at vi har elkraften til rådighed. Hr. Knud Damgaard var inde på, at hvis man havde vidst, hvordan det hele så ud nu, så var man for nogle og tyve år siden gået ind for elkraft. Ja, hvis man havde vidst, man skulle have a-kraft om 20 år, så var man også gået ind for a-kraft dengang. Man kunne blive ved med hvis og hvis og hvis. Hvis min oldemor havde haft gummihjul, havde vi alle sammen kunnet køre gratis i omnibus, ikke sandt?! Vi bør ikke endnu en gang opleve en halv løsning som for 20 år siden, da man i en slags panikagtig tidnød gennemførte en demielektrisk drift på banerne, således som vi også i mange år har haft et demiautomatisk telefonsystem her i København.

Det eneste, der kunne tale til fordel for denne nølen, er det afsnit i bemærkningerne, hvor der står:

»Den allerede gennemførte og stadig fremadskridende elektrificering af jernbanerne i Europa og andre steder i verden har præget den tekniske udvikling, således at udbuddet af elektrisk trækraft af for DSB anvendelige typer er langt større end det tilsvarende udbud af dieseltrækraft.«

Det er jo rene ord for pengene.

Som allerede sagt er det efter vor mening på høje tid, at vi nu fornyr os og ikke i en endnu længere årrække skal halte bag efter den almindelige udvikling til skade for vort erhvervsliv.

Jeg har her et spørgsmål til ministeren, som ministeren måske ikke kan svare på, men så kan vi behandle det i udvalget. Der tales om, at 90 pct. af arbejdet efter den foreliggende plan kan udføres med elkraft, når elektrificeringen er færdig, svarende til, at 50 pct. af linjenettet udbygges til eldrift, altså 1.065 km linje, svarende til 2.100 km spor. Men hvis vi nu gik op på 95 pct. af arbejdet, hvor langt kom vi så? Jeg tænker f. eks. på betimeligheden i, at f. eks. linjerne i det centrale Jylland strålende ud fra Vejle, Skanderborg, Langå mod Struer og Thisted – det drejer sig om i alt 390 km, hvor der nu skal gennemføres timedrift eller i hvert fald totimersdrift på hovedruterne – også elektrificeres. Hvad kan dette gennemføres for? Og hvornår?

Der kunne siges mange flere ting om det formålstjenlige i, at denne bemyndigelseslov hurtigst muligt skal blive en realitet gennem bevillinger på de årlige finanslove, for at vi kan få en hurtig gennemførelse af det foreliggende lovforslags intentioner. Alt dette er på fortræffelig måde sagt i det forhåndsmateriale, vi i udvalget om offentlige arbejder allerede har fået fra DSB, og i de relativt fyldige bemærkninger, der ledsager lovforslaget.

Jeg skal også tillade mig at udtale, at vi ikke kan følge fremskridtspartiets samfundsfjendtlige økonomiske betragtninger i denne forbindelse.

Fra CDs side kan vi tilsige et hurtigt og velvilligt udvalgsarbejde.

Ole Henriksen (SF):

Forslaget om elektrificering inden for DSB har altid stået højt på SFs liste over store anlægsudgifter, og det er klart, at vi støtter det forslag, der ligger her. Bemærkningerne har været gennemgået meget minutøst af den socialdemokratiske ordfører, og vi andre har læst dem, så nu har vi både fået det gennem ørerne og også læst det. Derfor skal jeg ikke her komme ind på bemærkningerne eller forslaget som sådan, bortset fra nogle enkelte punkter.

Det første drejer sig om den beskæftigelse, der ligger i forslaget her. Det forudsættes, at der kommer 150 mennesker i arbejde, når lovforslaget føres ud i livet, men man slutter bemærkningerne med, at man får en arbejdsløshed på 500 mand, i det øjeblik man er færdig. Det ville være rart, om man kunne bede DSB om – og i øvrigt også give dem lov til – samtidig at udvide serviceniveauet, i takt med at man nu opnår besparelser i personaleforbruget. Der er adskillige strækninger og adskillige opgaver for DSB, som er mandskabskrævende, og som man samtidig kunne få diskuteret igennem her, således at DSB kunne være klar med en større serviceydelse, når man er nået til vejs ende med elektrificeringen.

Det andet spørgsmål, som også har med beskæftigelse at gøre, drejer sig om indkøb af det, man kalder trækraft. Jeg går ud fra, det er lokomotiverne, der tænkes på. Jeg ved ikke, hvor meget dansk virksomheder er i stand til at producere af disse elektriske lokomotiver. Det kan godt være, vi har haft et

[Ole Henriksen]

tempotab i forhold til udviklingen i udlandet med hensyn til disse lokomotiver, men der må jo blive tale om nogle kompensationsordrer på en eller anden led, således at vi også får en rimelig del af denne temmelig store investering i disse lokomotiver. Jeg mener ikke, ministeren absolut skal svare konkret på disse ting her, for det kan vi tage op i udvalget.

Der kan vi også undersøge muligheden for, når nu man alligevel skal gennemgå strækningerne her, at man flyttede jernbanelinjen til Halsskov, så togene kunne komme over med Halsskov-Knudshoved-forbindelsen til sin tid. Derved fik de den kortest mulige vej og også den hurtigste vej, hvilket kunne give et forbedret serviceniveau for befolkningen.

Vi kan som sagt støtte forslaget og vil gå videre med disse spørgsmål under udvalgsarbejdet.

Karl Møller (DKP):

Bedre sent end aldrig, synes jeg man med rette kan sige om dette lovforslags fremkomst her i 1979 – på et tidspunkt, hvor alle de lande, vi normalt sammenligner os med, for længst i større eller mindre omfang har indført elektrisk drift. Det er ikke helt rimeligt, synes jeg, at vi først nu skal tage den politiske beslutning, som rettelig både kunne og burde være taget for 20 år siden, og som faktisk kunne have sparet både samfundet og også skiftende trafikministre for mange problemer, men som altså på grund af de indbyggede mangler, som findes i vores samfundssystem – mangel på fremsyn, ubesluttsomhed, mangel på planlægning – er blevet udskudt til nu, hvor toget bogstavelig talt er ved at være kørt.

I den 20 års periode, der er gået, er der rent faktisk sket det, at man har indskrænket det kollektive jernbanenet ved at nedlægge en masse mindre linjer og en masse stationer på hovedlinjerne. Samtidig har man brugt den ene milliard efter den anden til at opbygge enormt dyre vejanlæg, i det hele taget til at opbygge en trafikmæssig infrastruktur til en energislugende og samfundsmæssigt økonomisk tåbelig, overdimensioneret privatbilisme.

Nu er vi altså kommet i en situation, hvor nedslidt materiel og stigende oliepriser gør det nødvendigt med en omlægning, som altså for længst burde være sat i gang. Jeg synes,

det er positivt med en voksende forståelse for den kollektive samfærdsel. Det er ikke et nyt behov, det har hele tiden været der, men det har ligesom været sat i skyggen i liberalismens og privatbilismens hellige navn; nu træder det altså frem mere og mere som en nødvendighed. Jeg synes, det er ret betegnende, at trafikministeren netop bruger en del af de forsyndelser, som er blevet gjort igennem årene, til – i det, der i bemærkningerne diplomatisk bliver kaldt for »ændrede forudsætninger«, den kendsgerning, at store dele af materiellet f. eks. er blevet kørt ned – at begrunde lovforslaget med. Man må nok sige, at det er en sen erkendelse, men som bekendt er en sen erkendelse bedre end slet ingen erkendelse, og forslaget som helhed skal få en positiv indstilling med fra os.

Netop i en arbejdsløshedssituation, som der er tale om nu, mener vi det er vigtigt, at den udbygningsplan, som er sat til at køre over 16 år, bliver strammet ganske gevaldigt op, og at man sikrer, at produktionen af de elektriske tog, som man taler om delvis skal laves her i landet, helt og aldeles bliver en dansk produktion, et dansk produkt. Jeg har i hvert fald hørt udsagn fra erhvervskredse om, at det skulle kunne lade sig gøre i løbet af få år at få stablet en produktion af danske ellokomotiver på benene. Der er meget beskæftigelse i denne opgave, og derfor er det vigtigt, den hurtigst muligt bliver sat i gang. Jeg er enig med hr. Ole Henriksen i de ord, han sagde om beskæftigelsen, efter at færdigetableringen er sket.

Nu, hvor lejlighed byder sig og den offentlige debat om DSBs serviceniveau er i gang, synes jeg, der er anledning til at gøre et par korte bemærkninger om den driftspolitik, som DSB i dag praktiserer, og som efter min mening med rette er udsat for kritik, men også om den sparepolitik, som må bære ansvaret for de problemer, som er opstået. Det er den gamle sandhed om årsag og virkning om igen; virkningerne kan alle få øje på – det så vi i forbindelse med det store trafik kaos på grund af en unormal vejr situation, som jo bl. a. gennem radioens trafikredaktion nærmest blev pustet op til at være en katastrofe – men hvad er selve årsagen til miseren, altså ud over vejret? Det er efter vores mening i virkeligheden mange års spare- og udsultningspolitik fra de skiftende regerings side, som er den reelle baggrund for, at

[Karl Møller]

trafiknettet i denne unormale situation brød sammen. Det er for små økonomiske bevillinger, der er tale om, og hvis man skal være retfærdig og objektiv over for DSB, så synes jeg, man må sige, at man i denne etat fra generaldirektør Hjelt og videre ned i hierarkiet virkelig på en effektiv måde har forsøgt at administrere de for små bevillinger på en rationel måde, i hvert fald set ud fra et konstant, forretningsmæssigt synspunkt. Der er generelt sket en højnelse af servicen, men det har også kostet ofre. Der er rationaliseret helt i bund. Vi ved, at personalet bliver hårdt presset. En hel del af materiellet er blevet moderniseret, men den løbende udskiftning er jo ganske groft forsømt, og nu står man altså med en trækraftkapacitet, som er for ringe, og som i denne situation ikke kunne klare snemasserne. Samtidig har man også for at spare satset så stærkt på teknikken på den manuelle arbejdskrafts bekostning, at man ganske enkelt ikke havde kvalificeret personale til at klare den pressede situation, man var udsat for.

Jeg synes nok, vi afsluttende skal sige, at disse ting ikke kan være kommet bag på de politikere, som nu kritiserer DSB. Netop generaldirektør Hjelt har jo ved forskellige lejligheder tilladt sig at pege på de urimelige økonomiske rammer, som DSB af forskellige regeringer er blevet tvunget til at arbejde under. Men når det er sket, så har man jo nærmest set først og fremmest de borgerlige politikere stå på nakken af hinanden for at vise ham til rette og bede ham om at holde næsen fra de ting, som er politiske afgørelser og politikernes ansvar. Jeg synes altså, det var mere på sin plads at erkende, at den trafikpolitiske linje, som man har ført over for DSB, har været forkert, og at man hurtigst muligt tager initiativ til at sikre større midler til DSB fremover. Jeg mener faktisk, at en fremskyndelse af dette lovforslag kunne være en ganske god begyndelse.

Niels Helveg Petersen (RV):

Ministeren kan jo glæde sig over, at hans forslag bliver modtaget med stor velvilje, og jeg vil også gerne for min part stemme i. Det har været et ønske også i det radikale venstre, at der skulle ske en overgang til elektrisk drift.

Der er en række fordele; der er fordele, hvad angår de løbende driftsomkostninger, især vedligeholdelsen. Man skal dog ved overslaget over besparelserne på driften selvfølgelig som sædvanlig tage i betragtning, at der altså ikke er afsat midler, om jeg så må sige, til forrentning og afskrivning af den ekstra milliard, som elektrificeringen vil koste fremfor fortsat dieseldrift. Det er klart, at det ud fra snævre driftsøkonomiske synspunkter påvirker tallet for, hvordan driftsomkostningerne vil udvikle sig.

Trafikalt er det også givet, at der herved bliver mulighed for et højere serviceniveau, hurtigere afgang, kortere transporttid, men her skal man dog også tilføje, at selvfølgelig vil det serviceniveau, der skal være på nettet, til enhver tid være et spørgsmål, som afgøres af velviljen i dette høje ting, og derfor er det ikke noget, vi endegyldigt lægger os fast på ved beslutningen om elektrificeringen. Vi giver os selv muligheder for et højere serviceniveau, men det kommer jo ikke automatisk.

Miljøfordelene ved elektrisk drift er indlysende, både med støj og på anden måde, og er en styrke ved forslaget.

Et par argumenter for forslaget er jeg ikke så forfærdelig imponeret af. Det ene er forsyningssikkerhedsargumentet. Vel, det kan da være, man kan sige, at det vil være lidt mere sikkert, at man til enhver tid kan få et noget elektricitet frem, end at man til enhver tid kan få olie. Jeg tror nu ikke, forskellen bliver så forfærdelig stor. Til gengæld må man være klar over, at større elektricitetssving til gengæld kan lamme en større del af den samlede trafik med det samme; det synes jeg også er et forsyningssikkerhedssynspunkt, som trods alt må indgå. Den enkelte dieselmotor er i allerhøjeste grad en lille decentral enhed.

Jeg finder også, det er lidt tvivlsomt, om prisrelationerne imellem elektricitet og olie vil forskyde sig så entydigt til fordel for elektriciteten, som der her er regnet med i forslaget, men her er vi jo ude på spåmandsvirk-somhed. Jeg har bare en fornemmelse af, at selvfølgelig vil de priser der gælder, bevæge sig nogenlunde parallelt. Det plejer den slags at have det med at gøre.

Jeg er enig i de bemærkninger, der er fremsat fra den konservative ordfører om, at det er lidt utilfredsstillende, at man ikke af forslaget her kan se, i hvilket tempo elektrificeringen kommer til at foregå, og i hvilken

[Niels Helveg Petersen]

takt de forskellige banelinjer inddrages. Jeg går ud fra, at udvalget vil beskæftige sig intenst med dette, og at løsningen til syvende og sidst må blive den, at folketinget på de årlige finanslove må tage stilling til omfanget af og hastigheden ved elektrificeringens gennemførelse.

Arne Bjerregaard (KrF):

At den vestjyske længdebane ikke skal have eltog, kunne vi sådan set have forudset, før vi så dette forslag, og jeg tror også, at jeg tør forudsige, at Ålborg-Frederikshavn givet bliver det sidste stykke, som bliver elektrificeret med denne bemyndigelseslov. Altså engang i 1990'erne kan vi muligvis se frem til et eltog derop, hvis bemyndigelserne tages alvorligt. Jeg må tilføje, at vi deroppe ikke tager det så højtideligt. Vi er vant til at få det aflagte materiel fra den øvrige del af Danmark. Vi er også vant til, at selve skinneløbet er i så dårlig stand, at man aldrig ved, hvornår toget løber af sporet. I al fald er der en betydelig forskel på den fornemmelse, man har, når man sidder i et tog over Sjælland, og den fornemmelse, man har, når man kører på den vestjyske længdebane eller på den nordjyske bane.

Når jeg er fremkommet med disse hjertesuk over den dårlige standard i det nordjyske – det er jo det, vi må betale for at bo i behagelige omgivelser ellers, og det gør vi gerne, hvis vi får lov til at have den ro, som vi foreløbig har haft deroppe – så må vi sige fra kristeligt folkepartis side, at vi tror, overgangen til eldrevne tog er rigtig, og vi er af den opfattelse, at de forholdsvis store investeringer, det kræver over en årrække, er fornuftige investeringer, ikke bare ud fra et driftsmæssigt synspunkt, men også ud fra et miljømæssigt synspunkt, og derfor skal vi behandle forslaget særdeles velvilligt i udvalget.

Dog må jeg lige komme med den bemærkning, at det havde været behageligere for os at tilslutte os et lovforslag, som ikke var et bemyndigelsesforslag. Vi er bange for, at det går som med så mange andre investeringer, at når man kommer i et vist økonomisk dilemma her i landet, så stopper man. Jeg forudser, at 1980'erne ikke bliver så gunstige økonomisk set, at vi just har store penge til rådighed til nyinvesteringer, og derfor er jeg

bange for, at når man når til Store Bælt med dette her, så når man ikke længere. Så ophører ministeren med at tilgodese den bemyndigelse, han fik, og så kommer udsættelsen. Derfor ville jeg ønske, at ministeren ville fremsætte et reelt forslag, så man også kunne se udviklingstakten i hele trafiknettet. Det ville også være til fordel for vores relationer til udlandet.

Trods disse bemærkninger vil vi altså se positivt på forslaget.

Alfred Hansen (DR):

Jeg vil gerne tilslutte mig de ordførere, som har udtrykt betænkelighed ved at stemme for et sådant forslag, som i allerhøjeste grad er en bemyndigelseslov. Under forudsætning af, at vi ikke får ret meget at vide i udvalget, mener jeg, at lovforslaget indeholder en bemyndigelse af hidtil ukendt omfang. Når det er sagt, skal jeg give udtryk for retsforbundets særdeles positive holdning over for forslagens intentioner og hensigt. Jeg må forudse, at vi får et langvarigt udvalgsarbejde, i hvert fald et grundigt udvalgsarbejde med en mængde oplysninger.

Jeg havde nok været mere positivt stemt, hvis ministeren ligesom var beordret til at foretage visse sonderende undersøgelser og fremlægge resultatet her i folketinget, men det må vi så råde bod på i udvalget ved at forsøge at fremskaffe de relevante oplysninger, før vi tager endelig stilling. Der skal jo ikke stemmes ved første behandling, så vi har god tid til at undersøge disse ting. Men intentionerne og hensigten er vi helt enig i.

Det er også nødvendigt at gøre opmærksom på, at ikke bare denne regering, men også tidligere regeringer har kunnet karakteriseres ved ikke at igangsætte langsigtede og samfundsnyttige investeringer. Det har hele tiden været en politik fra i dag til i morgen, og så ser man, hvordan det går. Der har ikke været taget initiativ overhovedet til nogen virkelige og fundamentale investeringer på lang sigt, som også kunne være til gavn for de kommende generationer. Her synes jeg er taget et prisværdigt initiativ, og det vil vi gerne bakke op.

Med hensyn til forbruget af kul og olie og hele energisektoren og prisudviklingen kan man jo intet vide. Man gør nok klogt i at være særdeles skeptisk over for det prisni-

[Alfred Hansen]

veau, vi har nu, sammenlignet med det niveau, vi vil få fremover. Det vil nok være sådan, at hvis olien stiger i pris, hvad meget desværre tyder på, så vil denne prisstigning smitte af på kullene. Vi ved, at de forskellige kraftværker i stadig større omfang går over til kulforbrug igen fremfor olieforbrug, men stiger prisen på olien, må det smitte af på kullene. Alt dette kan kun være hypoteser, man kan opstille i den forbindelse. Men uanset udviklingen må man i hvert fald foreløbig anse et sådant projekt, som der her er tale om, for en særdeles fornuftig og samfundsnyttig investering.

Kurt Hansen (VS):

Fra VS' side er vi aldeles positive over for dette forslag. Det er ret usædvanligt, at vi har mulighed for at udtrykke så megen sympati for et forslag fra denne regering, men ingen regel uden undtagelse, og den er altså her.

Vi mener på mange leder og kanter, at en gennemførelse af dette forslag ville styrke den kollektive trafik – måske ikke nok, men det ville være et væsentligt bidrag til udviklingen af den. De seneste års trafikpolitik har jo bestemt ikke gået i retning af at styrke den kollektive trafik, tværtimod. Det har været privatbilismen, der i altovervejende grad er blevet favoriseret på bekostning af den kollektive trafik. Men her er altså lidt andre toner. Her er et fornuftigt forslag fra regeringen, som vi vil støtte.

Vi mener, at forslaget er godt, både i beskæftigelsesmæssig henseende og i forhold til miljøproblematik og ressourceproblematik. Vi mener, at den besparelse, som kan opnås ved på længere sigt at få elektrificeret en meget stor del af fjerntrafikstrækningerne, skal bruges til at give en bedre service. Vi mener også, at den kortere befordringstid virkelig vil være noget, der – hvis der er politisk vilje til det – kan komme til at betyde, at man stiller den kollektive trafik meget bedre.

En udvikling, som vi beklager omkring DSB, omkring jernbanedriften, er, at man har nedlagt en række jernbanestrækninger i områder med et ikke særlig kraftigt befolkningsunderlag. Det mener vi er et problem. Jeg ved godt, at dette forslag ikke har noget som helst med om det, at det faktisk ikke er det, det handler om. Alligevel mener jeg,

man må se totalt på det og også tage den side af den samlede problemstilling ind, når man drøfter en styrkelse, en udvidelse af den kollektive trafik.

Dette var bemærkningerne i første omgang. Jeg kan tilsige en positiv udvalgsbehandling fra VS' side og håber, at denne plan, som der er lagt op til her, kan realiseres, gerne i et forceret tempo.

Ministeren for offentlige arbejder (Ivar Hansen):

Jeg er jo i den situation, at jeg kan konstatere, i hvert fald i princippet, tilslutning fra alle partier i Folketinget til at deltage i dette lovforslags vedtagelse.

Det er klart, at der vil være en lang række spørgsmål, der skal opklares under udvalgsarbejdet, og det er jeg selvsagt parat til at bidrage til i fuldt omfang.

Der har været rejst en del spørgsmål her under førstebehandlingen. Der har bl. a. været fremsat det synspunkt, at det i virkeligheden er for sent, dette lovforslag bliver fremsat. Det burde have været fremsat noget før, fordi de driftsmæssige, de miljømæssige, de tekniske følgevirkninger heraf er så gode. Man kan måske endda gå så vidt som til at sige, at man i stedet for at være gået fra dampen over til dieseldrift skulle være gået direkte fra dampdrift hos DSB over til eldrift. Men det er nu noget, der ligger tilbage i tiden, og det er det for sent at tage stilling til. Nu står vi over for elektrificeringslovforslaget.

Jeg vil gerne gøre nogle enkelte bemærkninger til de ordførere, der har talt.

Hr. Glensgård var enig i det tekniske, men han mente, det økonomisk var et forkert tidspunkt nu. Jeg synes, det er væsentligt at gøre opmærksom på, som der også er gjort opmærksom på i lovforslagets bemærkninger, at DSB under alle omstændigheder er i en situation, hvor en meget stor del af diesellokomotivparken alligevel skal udskiftes, og derfor er det på høje tid, at vi får taget en principiel beslutning. Det er også derfor, lovforslaget kommer frem nu, og at vi gerne ser en hurtig behandling heraf.

Hr. Grove spurgte, hvilke strækninger det drejer sig om. Under forudsætning af, at det er den investeringsprofil og de beløb, der er sat på i lovforslagets bemærkninger, vi an-

[Ministeren for offentlige arbejder]

vender, så er det hovedstrækningerne, der er tale om. Men et folketing kan jo om en år-række under alle omstændigheder beslutte sig for at øge investeringstempoet, afsætte flere midler dertil, og da vil der givetvis også kunne blive tale om flere strækninger. Hr. Grove talte om fjerntrafiknettet, men ønskede også elektrificering på nærstrækningerne. Det er klart, at det vil et folketing til sin tid i løbet af denne investeringsperiode kunne komme til at tage stilling til.

Det får mig til at gøre bemærkninger om forslagens form. Her er der altså tale om en bemyndigelseslov, men uanset hvilken form lovforslaget havde haft, ville et hvilket som helst folketing i løbet af 1980'erne eller i begyndelsen af 1990'erne, hvis vi kigger frem i investeringsperioden, jo til enhver tid kunne beslutte sig for at ændre på denne lov, uanset at det er en bemyndigelseslov, også hvad angår investeringshastigheden og -omfanget.

Hr. Grove havde en lidt ironisk betragtning om regulariteten. Det får mig til at sige, at det er blot et af beviserne på, at DSB, hvad angår deres diesellokomotivpark, efterhånden er blevet bragt i en situation, hvor nedslidningen er ganske betydelig, og hvor en snevinter eller en isvinter af den karakter, vi har for øjeblikket, i høj grad er med til at give driftsmæssige forstyrrelser. Jeg er ganske overbevist om, at ingen mere end DSB beklager, at man kommer i den situation, men det vil vi altså kunne medvirke til nu at råde bod på fra regeringens og folketingets side.

Nettoinvesteringerne, som hr. Grove var inde på, er der klart gjort rede for i lovforslagets bemærkninger. Derfor vil jeg ikke fordybe mig heri nu. Jeg synes, det ville være mere nærliggende at tage det spørgsmål op til yderligere behandling i udvalget.

Der har fra flere ordføreres side i forbindelse med lovforslagets form som en bemyndigelseslov været sagt: ja men nu giver man jo – jeg tror, det var hr. Alfred Hansen, der brugte det udtryk – en minister en bemyndigelse af hidtil ukendt omfang. Hertil vil jeg gerne sige, at naturligvis er det et betydeligt omfang. Bruttoinvesteringerne er på 2½ mia kr., og trækker man de investeringer fra, der under alle omstændigheder skulle gennemføres, er vi nede på omkring 1 mia kr., som hr. Holmberg også var inde på var det tal vi opererede med som et nettoinvesteringsbeløb. Det lovforslag, der her er fremsat, er en be-

myndigelseslov, som regeringen ønsker gennemført i den tidsmæssige rækkefølge, som er lagt frem i lovforslaget. Derfor kan jeg også allerede nu sige, efter de beregninger, der foreligger allerede, at hvis lovforslaget gennemføres i denne samling, hvad vi meget håber at det gør, så vil man kunne tage den første strækning i brug i løbet af 1984.

Hr. Ole Henriksen ville gerne udvide serviceniveauet. Ja, det ville vi sikkert gerne alle sammen være med til, men også DSB har i de senere år været udsat for de besparelser, som et flertal i folketinget har gennemført, og som det efter et flertals opfattelse har været nødvendigt at gennemføre. Det er klart, at det kan man ikke gøre på den ene side og så samtidig på den anden side kritisere, at der ikke er det serviceniveau, som nogle ønsker. Men det er klart, at DSB bestræber sig på at opretholde og forbedre serviceniveauet på de områder, hvor det overhovedet er muligt, og hvor der er behov herfor.

Hr. Ole Henriksen var også inde på spørgsmålet om, hvor stor en del af denne investering der bliver en dansk produktion. Det kan der ikke siges noget endeligt og præcist om med hensyn til procenter. Det er klart, at vi må stile efter, at danske virksomheder får så stor en andel af investeringerne som muligt. Om der kan blive tale om kompensationsordrer, i det omfang der skal hentes komponenter hjem fra udlandet, skal jeg ikke kunne udtale mig endeligt om her ved førstebehandling. Det er måske et spørgsmål, vi kan vende tilbage til under udvalgsarbejdet. Men det er måske noget, der først vil kunne vise sig, efterhånden som virkeliggørelsen af denne lovgivning skrider frem.

Også hr. Karl Møller var inde på spørgsmålet om service hos DSB. Det har jeg allerede kommenteret.

Hr. Alfred Hansen havde gerne set flere undersøgelser, havde gerne set fremlagt en vurdering af, om dette nu var det rigtige, sådan forstod jeg hr. Alfred Hansens bemærkninger, om det nu var rigtigt at gå i gang med dette. Havde man tilstrækkelige erfaringer? Hertil tror jeg nok man må sige, at landene omkring os jo allerede er gået over til eldrift i vid udstrækning, og derfor har vi allerede et godt erfaringsgrundlag. Teknologien taler i enhver henseende for, at vi hurtigst muligt træffer en principbeslutning også for vores vedkommende, så vi har en god

[Ministeren for offentlige arbejder]

baggrund og et godt erfaringsmateriale at bygge på.

Jeg er næsten ikke i stand til at komme med flere gode argumenter for gennemførelse af dette lovforslag end dem, ordførerne allerede har fremført, og derfor skal jeg slutte med disse bemærkninger og tilsige udvalget en positiv medvirken til, at uafklarede spørgsmål kan blive opklaret, således at dette lovforslag kan blive vedtaget hurtigst muligt.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Fjerde næstformand (Melchior):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af:

Forslag til folketingsbeslutning om postindleveringssteder på landet [af Jens Møller (KrF) m. fl.].

(Beslutningsforslag nr. B 54. Fremsat 12/12 78).

Forslaget sattes til forhandling.

*Forhandling***Ministeren for offentlige arbejder (Ivar Hansen):**

Et tilsvarende forslag til folketingsbeslutning blev behandlet her i folketinget i foråret 1977 og 1978. Både fra regeringen og fra ordførerne blev der ved de tidligere behandlinger givet udtryk for sympati for hensigterne bag forslaget, der jo lægger op til, at befolkningen på landet opnår den bedst mulige postale service.

Som der ved de tidligere behandlinger er blevet redegjort for, har landbefolkningen mulighed for at afgive forsendelser til postbesørgelse til de omdelende landpostbude – det gælder også pakker – og for befolkningen på landet er adgangen til at afsende

post derfor næppe i særlig grad bestemt af, hvorvidt man har eget motorkøretøj. Jeg kan oplyse, at af de ca. 4.000 landpostruter udføres nu godt 2.700 med automobil.

Det er i bemærkningerne til forslaget anført, at indtægten fra et postindleveringssted ville kunne medvirke til, at nærbutikker med en lille kundekreds ville kunne overleve. Der er i øjeblikket omkring 60 mindre posthuse på landet, der er etableret i forbindelse med anden erhvervsvirksomhed, og post- og telegrafvæsenet vil også fortsat have butiksindehavere som bestyrere af posthuse, hvor det er hensigtsmæssigt. Det gælder også ved flytning af posthuset, f.eks. når en posthusbestyrer holder op. Ligeledes vil jeg gøre opmærksom på, at når mulighederne foreligger for denne form for service, vil den også blive taget op til overvejelse med hensyn til muligheden for at udvide den.

Jeg gør i den forbindelse opmærksom på, at den tidligere regering nedsatte en landsbykommission. Jeg ville ikke finde det unaturligt, om dette spørgsmål blev taget op i forbindelse med denne kommissions arbejde.

Forslaget rejser nogle spørgsmål, det må vi erkende; bl.a. må vi sige, at der ikke inden for de bestående bevillingsmæssige rammer vil være mulighed for en forøgelse af antallet af posthuse på landet.

Som sagt finder jeg, at der vil være behov for at få problemstillingerne nærmere udredt i et udvalgsarbejde, og jeg vil ligesom min forgænger være behjælpelig med at give udvalget om offentlige arbejder de oplysninger, der vil være behov for for at få dette forslag yderligere belyst.

Normann Andersen (S):

Det er korrekt, når det fra ministeren oplyses, at da det samme forslag om postindleveringssteder på landet var til behandling i 1977 og 1978, var der ingen af partierne, der gik direkte imod forslaget. Dog var der en del uafklarede spørgsmål, som bl.a. jeg ønskede nærmere undersøgt.

Ved sidste folketingsårs afslutning var endnu ikke alle spørgsmål stillet, og jeg bliver derfor nødsaget til på ny at søge flere ting afklaret.

I øvrigt er jeg ikke helt klar over, hvor meget forslagsstillerne, i dette tilfælde kristeligt folkeparti, ønsker etableret ved eventuelt