

[Inge Fischer Møller.]

og samtidig skulle der være tale om en væsentlig besparelse i energiforbruget.

Nu hvor lovforslaget er kommet på bordet, kan vi stadig bevare illusionen om den bedre udnyttelse af sommertiden. Det kniber derimod med energibesparelsen. I bemærkningerne gøres der rede for, at det bedste rent energibesparelsmæssigt ville være indførelse af sommertid i perioden fra april til september. Det vil vi kunne spare ca. 8.000 t brændselolie til elværkerne ved 8.000 t lyder af meget. Det samme gør 36 mill. kWh. Realiteten er imidlertid, at der kun er tale om besparelser på en halv procent af det samlede elforbrug herhjemme.

Det viser sig imidlertid, at ikke engang denne beskedne energibesparelse kan fastholdes på grund af helt uoverstigelige vanskeligheder for DSB. Den periode, statsministeren derfor sigter imod for en sommertid, er perioden 26. maj-28. september, der falder sammen med DSBs køreplansskifte for forår og efterår.

Men hermed er vores opvågnen til realiteternes verden ikke forbi. Skal vi have sommertid i den nævnte periode, falder energibesparelsen i relation til elforbruget til 17 mill. kWh svarende til 0,2 pct. af det årlige elforbrug, dvs. 3.700 t brændselolie. Denne mildt sagt beskedne besparelse af de dyre oledråber vil imidlertid blive spist op af den ekstra kørsel, som sommertiden vil kræve af DSB for, som det hedder i bemærkningerne, blot i rimeligt omfang at opretholde den indenlandske trafik.

Samtidig påføres DSB en række merudgifter, således at de totale merudgifter ved den ekstra kørsel, som sommertiden vil kræve af DSB, løber op i små 10 mill. kr.

Hertil konkluderes det i bemærkningerne, at der synes at være visse ulemper ved sommertid, og det kan jeg tilslutte mig. Den konklusion når man oven i købet frem til efter kun at have behandlet det mest oplagte tilfælde af sommertidskomplikationer, nemlig DSBs køreplan.

Man fristes til at spørge: hvor mange ulem-

per for den hårdt trængte statskasse, de kommunale kasser og borgernes lige så betrængte lommer har vi endnu tilbage at opdage? Jeg nævner i flæng rutebiler, flytrafikken og færgetrafikken. Hvad forstår statsministeren ved en DSB-trafikbetjening i rimeligt omfang? Hvad er det for nogle overgangsbestemmelser, statsministeren forestiller sig at skulle udstede med hjemmel i lovforslagets § 1, sidste punktum? Hvordan forholder det sig til de øvrige nordiske lande? Vi har her fra talerstolen i dag hørt lidt om, hvordan det forholder sig med hensyn til Norge og Finland, men hvordan forholder det sig til f. eks. Sverige? Kort og godt: hvad bliver de samlede samfundsmæssige omkostninger opgjort i kroner og øre af den tilsyneladende så populære sommertid?

Jeg selv og mit parti er i princippet positivt indstillet over for tanken om indførelse af sommertid. Vi ser gerne, at befolkningen får adgang til at udnytte den lyse tid mest muligt, men en af de ting, som vil få meget stor vægt, når socialdemokratiet skal tage endelig stilling til situationen, er den samlede opgørelse over plusser og minusser ved lovforslaget.

Vedrørende fremskridtspartiets lovforslag kan vi kort sige, at vi synes, det er dårligt, og såfremt fremskridtspartiet ønsker socialdemokratiets samarbejde på andre punkter, må vi forlange at få nogle forslag, der er bedre end det, der her foreligger.

**Ipsen (FP):**

Jeg kan meddele statsministeren, at fremskridtspartiet tilslutter sig indførelsen af sommertid i henhold til regeringens lovforslag.

Jeg vil samtidig gøre opmærksom på, at fremskridtspartiet trækker sit lovforslag vedrørende indførelse af sommertid tilbage. Dette blev indleveret til sekretariatet i midten af december måned 1973, og det skete på basis af den megen tale om energikrise dengang. Det blev fremsat den 8. januar, fejrer altså i dag en måneds fødselsdag og har dermed tabt noget af sin værdi.