

[Knud Damgaard]

tes. Hensynet til banernes forsynings sikkerhed 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