

[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