

[Karl Møller]

trafiknettet i denne unormale situation brød sammen. Det er for små økonomiske bevilninger, 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