

[Arentoft]

ramt, og det er derfor helt uacceptabelt, at der foruden disse alvorlige gener også kan opstå risiko for, at Kastrup lufthavns status i den globale flyvning kan blive stærkt forringet, ja, måske så alvorligt, at de vedtagne udvidelser og ombygninger i Kastrup lufthavn, hvortil der skal anvendes 4-5 milliarder kroner, kan blive endnu en meget kostbar og dyr fejlinvestering.

*Besvarelse (7/5 81):*

**Ministeren for offentlige arbejder** (Risgaard Knudsen):

I anledning af spørgsmålet har luftfartsdirektoratet over for mig oplyst, at flyvekontrollmæssige forhold i dagens situation reelt udelukker en overflytning af indenrigstrafik til Københavns lufthavn, Roskilde eller Flyvestation Værløse. Dels ville en overflytning forudsætte etablering og overvågning af nye ind- og udflyvningslysveje og -mønstre. Herudover ville områdekontrolcentret i Kastrup, der dækker også de to nævnte lufthavne, blive belastet i sådant omfang, at fordelene ved en overflytning vil være forsvundet. Dels måtte antallet af flyveledere på Roskilde forøges, hvilket ikke for tiden er muligt.

**Spm. nr. 922**

Til *ministeren for offentlige arbejder* (23/4 81) af:

**Mølgaard (DR):**

»Kan ministeren bekræfte, at DSBs overgang til el vil kunne forrente sig med 18 pct. p.a. som anført i en artikel i Ingeniøren den 13. marts d.å. – og hvad er forrentningen på andre større investeringsområder inden for trafikken?«

**Begrundelse**

Den nævnte forrentning forekommer umiddelbart at være så gunstig, at dette anlægsarbejde burde gå forud for andre store investeringer med ringere forrentning, hvorfor ministerens vurdering heraf udbedes.

*Besvarelse (5/5 81):*

**Ministeren for offentlige arbejder** (Risgaard Knudsen):

Indledningsvis skal jeg understrege, at det er vanskeligt nøjagtigt at opgøre forrentnin-

gen af så omfattende projekter som DSBs planlagte elektrificering af hovedstrækningerne. Ved en sådan opgørelse indgår dels en række skøn over, hvad man ville have gjort, såfremt den pågældende investering ikke blev gennemført, dels er der vanskeligheder forbundet med at foretage en nøjagtig opgørelse af den pågældende investerings følger-virkninger.

Jeg skal dernæst gerne bekræfte, at man ud fra skøn, der i dag må vurderes som rimelige, kan opgøre elektrificeringsprojektets samfundsøkonomiske forrentning til ca. 18 pct. p.a.

I forbindelse med udarbejdelsen af planredegørelsen »De offentlige investeringer 1978-1990« blev elektrificeringens driftsøkonomiske forrentning beregnet til 4 pct. ved en trafikmængde som i 1974.

En rentabilitetsberegning, hvor der desuden tages hensyn til trafikanternes tidsbesparelse, giver med samme trafikmængde en forrentning på 9 pct. p.a.

Siden disse beregninger blev gennemført, er der sket en for elektrificeringsprojektet fordelagtig forskydning i priserne på henholdsvis gasolie og elektricitet. Endvidere er passagermængderne væsentlig større. Det er på denne baggrund, at elektrificeringsprojektets forrentning kan opgøres til ca. 18 pct. p.a., når der desuden tages hensyn til opnåelige tidsbesparelser.

En direkte sammenligning af elektrificeringsprojektets rentabilitet med andre trafikinvesteringers rentabilitet vil kræve stillingtagen til en række forhold som f.eks. den økonomiske værdi, man bør tillægge sparede menneskeliv, sparede ulykker, sparet tid, formindskelse af støjgener m.v.

En sådan direkte sammenligning mellem investeringer inden for så forskellige områder som f.eks. passagertrafik med bane og vejområdet kan således ikke foretages entydigt. Jeg kan dog anføre, at man med de opgørelsesmetoder, der anvendes inden for vejområdet, kan fremvise investeringer til f.eks. særligt uheldsbekæmpende foranstaltninger, hvis samfundsmæssige forrentning er væsentlig større end 18 pct. p.a.

**Spm. nr. 925**

Til *arbejdsministeren* (23/4 81) af:

**Svend Erik Hovmand (V):**