

[Jytte Hilden]

»Vil ministeren bl.a. på baggrund af en notits i Kalundborg Folkeblad oplyse, hvilke nye analyser der ligger til grund for DSBs ændrede prioriteringer vedrørende udsættelse af elektrificeringen af togstrækningen mellem Roskilde og Kalundborg?«

Begrundelse

En fast forbindelse over Storebælt kommer til at berøre mange geografiske områder. En ny infrastruktur vil altid betyde ændringer i trafikmønsteret, i erhvervsudviklingen og i befolkningens servicetilbud. Derfor er det uhyre væsentligt, at der sættes på en langsigtet planlægning, og at alle nye tiltag er i overensstemmelse med de politiske aftaler, som er indgået. Notitser i vestsjællandske lokalaviser (bl.a. Kalundborg Folkeblad den 26. januar 1987) har vakt undren og bekymring. Derfor dette opklarende spørgsmål.

Svar (10/2 87):

Ministeren for offentlige arbejder (Nør Christensen):

Den faste forbindelse over Storebælt vil for DSBs vedkommende delvis blive en tunnel, som ud over de kommende dieseltogsæt, de såkaldte IC/3-tog, udelukkende kan benyttes af elektriske tog.

Af den grund får elektrificeringen af strækningen mellem København og Odense første prioritet. Da det samtidig er langt den mest trafikerede fjernstrækning efter åbningen af den faste forbindelse, vil det også være den strækning, hvor elektrificeringens mange fordele, herunder de økonomiske, bliver størst.

DSB vil i løbet af 1987 revurdere behovet for elektrificering af strækningerne ud over Helsingør-København-Odense. Denne revurdering vil også omfatte strækningen Kalundborg-Roskilde.

Men om strækningen har elektrisk drift eller ej, vil ikke få nogen betydning for hverken rejsetider eller betjeningsomfang på strækningen, når DSB forventeligt om et par år går i gang med anskaffelse af togsæt til indsættelse i den sjællandske regionaltrafik. Moderne dieseltogsæt har nøjagtig de samme attraktive egenskaber for kunderne som elektriske togsæt.

Godstogskøreplanerne på strækningen vil heller ikke blive mærkbart anderledes, hvis godstogene fremføres med diesellokomotiver frem for elektriske lokomotiver.

Jeg ser derfor intet grundlag for at antage, at en eventuelt forsinket eller helt opgivet elektrificering på strækningen Kalundborg-Roskilde eller dele af den skulle påvirke erhvervslokaliseringen eller bosættelsesmønsteret.

Spm. nr. S 599

Til *ministeren for offentlige arbejder* (30/1 87) af:

Jytte Hilden (S):

»Vil ministeren oplyse, hvorvidt der er truffet politiske aftaler omkring etableringen af en fast forbindelse over Storebælt, som kan begrunde DSBs nye signaler vedrørende udsættelse af elektrificeringen af togstrækningen mellem Roskilde og Kalundborg?«

Begrundelse

(Enslydende med begrundelsen for spm. nr. S 598).

Svar (10/2 87):

Ministeren for offentlige arbejder (Nør Christensen):

Man kan ikke sige, at der ligger politiske aftaler til grund for DSBs ændrede udbygningsplan for elektrificeringen, men jeg har dog for nylig underrettet såvel finansudvalget som trafikudvalget om baggrunden for de ændrede planer.

Men jeg forudsætter, at DSB fortsat skal disponere de afsatte investeringsmidler til elektrificering, så de giver den størst mulige nytte og den bedst mulige forrentning, og det finder jeg at DSB lever op til med den foretagne korrektion af elektrificeringsplanerne i lyset af den faste forbindelse, som jeg forudsætter at partierne bag den politiske aftale vil vedtage endeligt gennem den nu førstebehandlede anlægslov.

Jeg henviser i øvrigt til den samtidige besvarelse af spørgsmål nr. S 598 stillet af folketingsmedlem Jytte Hilden (S).

Spm. nr. S 600

Til *fiskeriministeren* (30/1 87) af: