

[Tove Lindbo Larsen]

et par spørgsmål her. Det er i forbindelse med licitationerne.

Jeg vil godt spørge – ikke mindst på baggrund af den debat, der var her i formiddags – om dette udbud af licitationer også skal række til udenlandske selskaber, når det indre marked bliver en realitet.

Det andet spørgsmål vedrørende licitationerne går på, at ministeren sagde, at de sociale opgaver fortsat naturligvis skal løses. Vil det sige, at licitationerne også skal omfatte den kørsel med handicappede, som har været meget, meget effektiv i forbindelse med HT's arbejde, eller skal det pålægges nogle andre instanser at klare det?

Hvad med de meget favorable pensionistkort? Er det også noget, som private busselskaber skal påtage sig?

Så har jeg et enkelt spørgsmål til sidst, som det måske er lidt mere besværligt at svare på lige her, men jeg skal gerne gentage det i udvalget. De flere ressourcer, som ministeren nu forventer overgår til DSB, kunne man forestille sig, at de kunne række til, at man ville udbygge det eksisterende S-togsnet? Det ville jo være et interessant svar.

Endelig er jeg stadig væk lidt i tvivl om, hvorvidt dette lovforslag er udtryk for konservativ ideologi, eller det er af særligt hensyn til brugerne, passagererne.

Margrete Auken (SF):

Jeg vil gerne takke ministeren for svarene. Jeg kan desværre ikke love ham, at vi hermed har afsluttet studiekredsarbejdet om privatiseringen, fordi dette »mindst« jo ikke gjorde det ustyrlig meget mere logisk, medmindre man hengiver sig til den filosofi, at privatisering i sig selv er lykken. Der er noget, der tyder på, at man tror det, og det er klart, at imod overtro har vi ikke megen gevinst af studiekredsarbejde. Men lad os nu prøve at se, om vi ikke kan få det besluttet en anelse mere.

Jeg har et spørgsmål i forlængelse af diskussionen om standardkontrakter og privatisering osv. I de øvrige amter er der standardkontrakter. Kunne ministeren ikke godt forestille sig, at der var et enkelt amt hist og her med et par konservative og venstre og radikale, forstår jeg, som måske syntes, at det også var en fidus for dem, hvis de kunne få underbudt på sådanne udbud? At de sagde: Jamen der er da ingen

grund til, at vi skal sidde og lave standardkontrakter, hvis vi nu kunne få det billigere hjem. Jeg vil gerne høre, hvordan ministeren over for disse amter vil argumentere for, at det kun er i hovedstadsområdet, man skal have lov til at underbyde i modsætning til at lave enkeltforhandlinger. Det vil jeg faktisk gerne have forklaret.

Med hensyn til ledelsen vil jeg gerne sige, at der jo heller ikke er nogen af amterne som har en så lille politisk styring som den, ministeren foreslår her, når det gælder vores lov om kollektiv trafik. Den er meget, meget lille. Det er sådan, at ministerens parti kommer med, men ikke alle regeringens partier kommer med, og andre steder i landet er jeg ikke så træt af De Radikale, som jeg er her, så det vil jeg faktisk beklage at de ikke gør.

Jeg mener stadig væk, at man kan lave et repræsentantskab. Det er ikke SF's bud på, hvordan vi skal gøre det, det er et forslag om en løsning med et noget bredere politisk bagland og så alligevel med en professionel styring. Vi er enige med ministeren i, at dette at have hele det store bagland til at sidde og styre på værkstedsniveau, det er ikke smart. Men derfor kunne man jo godt sørge for lidt bredere dækning end kun en enkelt venstremand og to konservative og to socialdemokrater, eller hvem det nu bliver.

Vi har ikke fået svar på, om privatbanerne og DSB må gå ind og byde med. Det vil vi meget gerne have opklaret. Det må kunne opklares her, vi er stadig væk i tvivl. Jeg ved, at De Radikale var overbevist om, at det kunne de. Jeg spurgte lige før en anden radikal, hun var helt sikker på, at det kunne de, så det må ministeren kunne opklare med det samme. Det er for at kunne forstå privatiseringsfilosofien bag det her. Er det kunderne, eller hvad er det, der er det centrale?

Og så til sidst om stigningen i banetrafikken. Jeg kan sige til dem, der er bekymrede herinde, at i ministerens fremsættelsestale står der udtrykkeligt, at regering og Folketing får – eftersom det fra mange sider har været ønsket – mulighed for at styrke banetrafikken i hovedstadsområdet. Det har for mig personligt været en af de allertungest vejende grunde til positivt at gå ind for adskillelsen. Der er så mange grunde, der kan anføres imod den, så vi må kunne få ministeren til at gå op og sige her, at det er et ho-