

nogle gange i Folketinget, men tak for, at det alligevel lykkedes.

Så skal jeg sige, at i Enhedslisten har vi de samme betæneligheder vedrørende habilitetsproblemet, som en række ordførere har givet udtryk for.

Set fra vort synspunkt ville den enkleste og bedste løsning på det problem jo være, at man fjernede alt det med udbud og udlicitering, for så ville habilitetsproblemet jo ikke opstå, fordi der så ikke var nogen, der skulle udbyde noget. Det er jo ikke sikkert, at vi kan overtale ministeren til at vælge den løsning, men jeg vil i hvert fald foreslå den til ministerens overvejelse.

Men hvis ikke vi kan komme igennem med det, så tilslutter vi os altså rækken af partier, som ønsker en grundig gennemgang af det problem i udvalget, for det er jo jernbanesikkerheden, det handler om. Ligesom de øvrige partier har givet udtryk for den bekymring, mener vi, at jernbanesikkerheden må være det hensyn, der prioriteres højest, også i forhold til udbud. Jeg ved, at der er partier, der har utrolig trang til udbud, og det er jo altid fristende, hvis man skal lave et udbud, at man så, fordi udbud jo som regel ikke i sig selv giver besparelser, henter besparelsen ved at slække på sikkerheden, den risiko er der jo, og det må under ingen omstændigheder ske.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg vil bare bede hr. Keld Albrechtsen om at lade være med at forkludre denne her sag. Det her handler altså ikke om udbudsproblemer. Tromlingen af Jernbanetilsynet ser vi til lands, til vands og i luften, havde jeg nær sagt; det er hele S-togs-historien, selv om det er vennerneovre i DSB osv. Vi er altså nødt til at rømme os ganske gevaldigt og kraftigt.

Det er ikke udbudsdelen, der er problemet, når vi står med metroen, det kan vi ikke lægge fra os, sådan skal regeringen ikke have lov til at slippe af sted med det, det er forligspartierne bag den sag fuldt ansvarlige for. Når bestyrelsesformand Christophersen står der og puster sig op, så synes jeg ikke, at vi skal begynde at snakke om udbud i den sammenhæng, så er vi helt inde ved benet af, hvad denne her sag drejer sig om.

Kl. 14.00

Jeg vil bare lige bede hr. Keld Albrechtsen nu holde sine idiosyncrasier for sig selv. Vi har rigeligt at bruge dem til i selve sagen.

(Kort bemærkning):

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg kan i hvert fald forsikre både fru Margrete Auken og ministeren, at jeg ikke har til hensigt på nogen måder at forsøge på at forkludre sagen. Så meget vil jeg i hvert fald slå fast. Men så må jeg også sige, at selv hvis vi havde en langvarig debat, tror jeg ikke, at fru Margrete Auken og jeg kunne nå til fuldstændig enighed om synet på udbud og udlicitering. Det tror jeg vi må erkende.

Derfor vil det nogle gange være sådan, at der fra Enhedslistens side vil lyde en anderledes vurdering af det; end der vil fra fru Margrete Aukens side. Det er velkendt stof, og jeg tog det egentlig ikke op for at skabe nogen problemer, men hvad hjertet er fuldt af, flyder munden jo nogle gange over med.

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg vil gerne takke for en god debat omkring denne sag, og jeg glæder mig over, at der er så stor tilslutning til forslaget.

Jeg er også enig med fru Margrete Auken i, at nu skal vi ikke forkludre debatten ved at tale om udbud, det er jeg fuldstændig enig i.

Meget af det, vi taler om, og specielt hele det om Jernbanetilsynet, er jo bl.a. meget teknisk betonet, som flere af ordførerne har været inde på. Derfor var jeg meget glad for Trafikudvalgets formands klare tilsagn om, at der vil blive gjort alt, hvad der kan gøres, i Trafikudvalget for at belyse alle de spørgsmål, der måtte rejses. Det er også det sted, der egner sig bedst til debatten, synes jeg.

Fru Jytte Wittrock rejste spørgsmålet om promillegrænsen på 0,2. Jeg vil være fuldstændig ærlig og sige, at da jeg læste udkastet til lovforslaget, stødte jeg på det samme og tænkte: Hvorfor er det ikke 0,0? Så spurgte jeg selvfølgelig mine embedsmænd, og de siger så, at også i luftfarten f.eks. er promillegrænsen 0,2, og det er, fordi man, hvis man bare spiser et stykke fyldt chokolade med lidt likør i, altså har 0,2.

Jeg synes da, det egner sig udmærket til spørgsmål under udvalgsarbejdet, jeg tilkendegiver bare, at jeg selv faldt over det samme, men er blevet ret tryk, når man også i luftfarten har en promillegrænse på 0,2, og der synes jeg ikke vi har problemer.

Med hensyn til Jernbanetilsynets henvendelse ved direktør Flemming Lund er det efter min bedste overbevisning alt for omstændeligt at gå ind i her under korte bemærkninger. Men jeg vil