

af CO₂-udslippet og målsætningen i hvidbogen om den europæiske transportpolitik om, at antallet af trafikdræbte skal halveres frem til år 2010. Anvendelse af de offentlige midler er imidlertid en prioritering og et politisk valg. Man har bl.a. valgt at få ventelisterne væk fra sygehusene, skaffe flere penge til ældreplejen og lette byrderne for erhvervslivet, og man kan som bekendt kun bruge pengene én gang.

Med disse bemærkninger kan Dansk Folkeparti som konsekvens af den indgåede finanslovtafte tiltræde nedlæggelsen af de to råd.

Margrete Auken (SF):

Allerførst vil jeg lige sige til hr. Dohrmann: Var det ikke smartere at få ventelisterne væk fra sygehusene ved at få lidt færre patienter, hvis man nu opretholdt det høje kvalitetsniveau på transportforskningen? Et af de gode resultater af den er, at vi får færre patienter, og selv om jeg næsten ikke kan sætte grænser for, hvad ondt jeg kan få sagt om Dansk Folkeparti, vil jeg aldrig beskyldte dem for ikke at mene, at det er bedre at få færre patienter end at gøre det andet.

Som jeg faktisk også kunne høre i Dansk Folkepartis oplæg, er det, man gør her, utrolig dumt. Sagen er jo, at man oprettede Transportrådet, fordi man konstaterede, at vi ikke havde en transportforskning af ordentlig kvalitet, og så vidt jeg husker, sagde vistnok alle partierne, at der måtte gøres noget. Det blev sagt fra alle sider, at der måtte gang i en universitetsforskning, som kunne fungere uafhængigt og også fungere i det internationale spil, og det var på den baggrund, man gik i gang med Transportrådet.

Rådet har også bidraget til at opkvalificere debatten. Det har generet os alle sammen ved at vise, at vore almindelige forudfattede forestillinger ikke viste sig at holde stik, men der er altså alligevel nogle af os, der synes, at ny viden ikke er så tosset, og at det er bedre at tage sine kampe på basis af ordentlig og solid viden end ved at gå rundt og være uforstyrret af facts. Her har Transportrådet været en virkelig hjælp.

Det, man gør nu, er, at vi stopper det, der er i gang på AUC, RUC og DTU, hvor ph.d.-projekterne skal til at køre, og der er i øvrigt noget, jeg skal bede ministeren om at svare på nu: Gælder det svar, vi fik på spørgsmål 85, nemlig at det stadig skal være Transportrådet, der har ansvaret for, at pengene bliver brugt rigtigt? Eller gælder det, som står i forslaget, nemlig at det skal være ovre hos ministeren, man skal have styr på den side af sagen? Hvis vi kunne få et tilsagn

om, at det er svaret på spørgsmål 85, der gælder, og at forslaget ikke skal hænge yderligere, ville jeg synes, det var godt, selv om man sætter så meget i stå og ødelægger så meget.

Til påstanden om, at problemerne kan afhjælpes med Danmarks TransportForskning, vil jeg sige til de nye medlemmer: Danmarks TransportForskning er faktisk Trafikministeriets svar på Lomborginstituttet. Sådan er det, og det er måske oven i købet værre, fordi det er blevet brugt som parkeringsplads for en departementschef, man ville af med, koste hvad det ville. Og jeg vil da godt føje til, at det koster. Jeg vil godt lige spørge ministeren, om han kan bekræfte, at 27,3 pct. af Danmarks TransportForsknings budget går til lønninger af de tre chefer, og at direktøren tager broderparten. Det er bare for at sige noget om kvaliteten af det, der foregår.

Det institut blev i enhver henseende født i dølgsmål, vil jeg godt sige. Jeg stod fadder til det, men jeg var ikke klar over, hvad det var for en øgleunge, jeg var med til at bringe til verden, for vi fik ikke at vide, at vi blev snydt. Helt frem til målstregen, helt frem til aktstykket troede vi, at det skulle være et sektorforskningsinstitut, som skulle følge reglerne for sektorforskning, så der var sikret lidt forskningskvalitet, men bagefter opdagede vi, at man havde lavet noget, som var skræddersyet til en, man ville af med, og at der ikke var nogen faglig kvalitetsvurdering, osv.

Der sidder dygtige folk derovre, skal det lige siges, men der er ikke ret mange penge til dem mere. Der sidder smadder gode folk, som også forstår sig på færdselssikkerhed, det vil jeg bestemt sige for retfærdighedens skyld, og vi må jo håbe på, at det også bliver tilfældet på Lomborginstituttet.

Men skandalen, ulykkerne begyndte med, at man brugte forskningsinstitutioner til helt andre anliggender end at lave kvalitetsforskning inden for et område. Den borgerlige regering er fuldstændig klar over det og har med megen ret hånet og spottet mig, fordi jeg var med i det foretagende, og jeg har aldrig bestridt det. Men den borgerlige regering overtager skandalen i stedet for at benytte denne lejlighed til at sikre, at et kvalitetsforetagende som Transportrådet og den transportforskning, det udførte, kunne køre videre, og at den meget, meget fine færdselssikkerhedsafdeling på Danmarks TransportForskning også kom til at køre videre. Det havde jeg faktisk troet, og jeg ved også, at den første melding gik ud på, at det også var sådan, det skulle være.