

ligheden i Transportrådets arbejde eller synes, pengene har været givet dårligt ud.

Rådet har udsendt den ene seriøse rapport/-analyse efter den anden, og det har bidraget til en god og saglig debat, befriet for de særinteresser, der ellers alt for ofte præger trafikdebatten. Rådet har været primus motor i at starte en egentlig trafikforskning i Danmark forankret på uafhængige universiteter og institutioner, og Danmark er for første gang begyndt at markere sig med forskning i international klasse. Endelig har Transportrådet bidraget til at uddanne professionelle trafikplanlæggere, der kan gøre dansk trafikadministration mere kvalificeret.

Men alt det er slut nu. Som lovgivere har jeg og mine kolleger ikke længere et uafhængigt sted, hvor vi kan henvende os for at få en vurdering af ministeriets eller interesseorganisationers trafikpolitik og trafikgrundlag. Det er nemlig ikke kun Transportrådet, der nedlægges og rammes, men også al den trafikforskning på vores universiteter, der finansieres over Transportrådets bevilling.

Endelig holder regeringens argumentation ikke, når det hævdes, at Transportrådet og Danmarks TransportForskning laver det samme. Det er rigtigt, at formålsparagrafferne ligner hinanden, men der har været en klar arbejdsdeling. Derfor er den rationalisering, som regeringen lægger op til, direkte skadelig for Danmarks trafikplanlægning, og den vil komme til at koste langt, langt flere penge end dem, man sparer ved at lukke rådet. Derfor vil vi opfordre kraftigt til, at regeringen i det mindste skriver ind i lovforslaget, at Transportrådet kan beholde de opsparede midler og gerne lidt til, så de igangværende forskningsprojekter kan færdiggøres, og de penge, vi allerede har investeret, ikke bliver spildt. Det håber jeg jeg kan få ministerens tilsagn om i dag.

Lad mig slutte med for god ordens skyld sige, at Det Radikale Venstre ikke kan støtte dette forslag.

Keld Albrechtsen (EL):

Vi har jo ikke fra de borgerlige ordføreres side kunnet få den garanti, som også hr. Martin Lidegaard efterlyser, og derfor imødeser jeg, hvad ministeren vil svare på spørgsmålet om den igangværende forskning. Det er jo meget betydelige forskningsmæssige værdier, som står til at gå tabt.

Det er sådan, at Dansk TransportForskning, som man nu mener kan overtage disse opgaver,

først og fremmest beskæftiger sig med trafikikkerhed; det vil jeg godt bede ministeren bekræfte. Det er en udmærket ting at beskæftige sig med sikkerheden i trafikken, og vi har bestemt ikke noget at indvende imod, at det fortsætter i Dansk TransportForskning. Så er der også transportøkonomi i et vist omfang, altså hele Lomborgsiden, og det er vi knap så meget tilhængere af på den måde, som det foregår.

Så er der Transportrådet, som man nu vil nedlægge, og den dertil knyttede forskning, som også foregår på universiteterne. Den beskæftiger sig bl.a. med trafikmodellerne og hele beslutningsprocesforholdet inden for trafikken og godstransporten, altså de ting, der har betydning, for bl.a. det, hr. Jørn Dohrmann var inde på. Nu tror jeg, hr. Jørn Dohrmann har forladt debatten, men han var inde på, at det er vigtigt i forbindelse med spørgsmålet om Danmarks CO₂-bidrag til forureningen, som stammer fra trafikken.

Den danske regering har påtaget sig en ekstra forpligtelse på 2,5 mia. kr. som følge af Kyoto, og nu fjerner man den forskning, der gennem nye transportmodeller kan være med til at bidrage til, at Danmark kan løse den opgave. Det virker jo mildt sagt overordentlig kortsigtet, og hvis hr. Dohrmann stadig havde været her, ville jeg have spurgt ham, hvordan Dansk Folkeparti – når de netop mener, det er vigtigt at forske i, hvordan man nedbringer CO₂-bidraget fra trafikken – kan bruge den begrundelse, når det er lige nøjagtig den forskning, man nu nedlægger.

Kl. 21.20

Så bliver jeg nødt til at sige til ministeren, at de oplysninger, jeg har givet her om forholdet mellem den forskning, der foregår i Transportrådet, og den forskning, der foregår i Dansk TransportForskning, er oplysninger, vi har fået fra regeringen. Det er ikke noget, jeg har stået her på talerstolen og opfundet, og jeg vil bede ministeren bekræfte, at sådan har arbejdsfordelingen været. Derfor er det selvfølgelig også, for nu at sige det rent ud, gedigent vrøvl, når man fra borgerlig side påstår, at Dansk TransportForskning kan overtage disse opgaver, og det illustreres jo yderligere af de historisk set overordentlig interessante oplysninger, fru Margrete Auken kom med.

Jeg må sige til fru Gudrun Laub, at jeg bestemt ikke er enig i, at en departementschefes gøren og laden i sit embede ikke skulle være et offentligt anliggende, som kan drøftes i Folketingssalen; det er jeg bestemt ikke enig i. Jeg kan