

[Margrete Auken]

mindst inden for forskningssamarbejdet er det påtrængende, at der bliver plads og råd til lidt opfindsomhed, hvis det her med det nordiske overhovedet skal give mening, især hvis vi skal frem til noget så ambitiøst som at kunne fremlægge alternative udviklings- og harmoniseringsmodeller, vi kan tilbyde EF, sådan at vi kan give opskriften på, hvordan det indre marked, som ifølge ministeren også skal omfatte hele Norden, faktisk bør komme til at se ud. Jeg synes stadig væk, der er grund til at frygte, at det ikke bliver et program for Norden i EF, men udelukkende for EF i Norden.

De områder, vi vil prioritere højt, siger ministeren – og heri er vi alle enige – er miljø, arbejdsmiljø og forbrugerbeskyttelse, og der er i hvert fald grund til at glæde sig over, at det har fundet vej ind i retorikken. Så må man håbe, at de mange forsikringer om, hvor storslået vores samarbejde her er, ikke bliver ved besværgelserne.

Jeg er enig med fru Dorte Bennedsen i, at miljøsamarbejdet stadig væk er alt for svagt. Der var én, der sagde til mig, at det mest karakteristiske ved det var, at vi indadtil kun kunne finde ud af at skændes om, hvem der var værst, og udadtil fremhæve, at vi var bedst. Og når det var sagt, var der ikke så forfærdelig meget mere at fortælle om det nordiske. Det er i hvert fald sandt, at når det gælder resultaterne, er de ikke så nemme at få øje på, og det er faktisk meget ærgerligt, for alt tyder på, at vores gennemslagskraft vil blive ganske betragtelig, hvis vi laver et godt samarbejde.

Vi håber meget i SF, at det vil blive tilfældet inden for bistandsarbejdet, hvor der især er grund til at glæde sig over, at Nordisk Råds. rekommandation om, at vi virkelig skal yde bløde projektinvesteringsslån til ulandene i samarbejde med Nordisk Investeringsbank, omsider er kommet igennem, og at det oven i købet er sket med i hvert fald en formel dansk opbakning. Hvis vi ikke tænker i den slags baner, bliver al talen om at følge Brundtlandkommissionens rekommandationer op simpelt hen til det rene skønsmag.

Der er imidlertid ét område, hvor jeg især har lyst til at prøve at anskueliggøre, hvad den nordiske model kan komme til at betyde, og det er inden for infrastrukturen. Infrastrukturen spillede en stor rolle i den gamle handlingsplan – den, vi stadig væk arbejder med – og den spiller

jo altså tydeligvis også en rolle eller er i hvert fald nævnt i den nye handlingsplan. Det er faktisk et ret spændende sted. Hvis man skal demonstrere, hvad det er, vi kan tilbyde verden, som er anderledes, har vi noget, som er anderledes respektfuldt over for såvel miljøressourcer som over for den menneskelige solidaritet.

Det er sjældent, det bliver anskuet sådan, men trafikken er faktisk et samfunds kredsløb. Det er dér, man kan se, hvad det er for nogle værdier, vi satser på.

Her hos os skulle det gerne fremgå, at det, vi satser på, er miljøet, ressourcerne, ikke blot i energiforbruget, men så sandelig også i pladsforbruget. Det er også sikkerheden for de mennesker, som er uden for transportmidlerne. Det er ikke nok med flere sikkerhedsseler og sikrere biler, for man går altså lige meget i stykker, hvad enten man bliver ramt af en flot Volvo eller af en gammel potte. Det er hensynet til alle gruppers mobilitet, og med mobilitet forstår vi, at de har fremkommelighed, sikkerhed og tryk-

hed. Det er selvfølgelig også hensynet til effektivitet. Vi synes ikke i SF, at det gør noget, at Business Class kommer frem, men vi vil meget gerne være sikre på, at »Monkey Class« også gør det. Hvis ikke vi passer på her, risikerer vi, at »Monkey Class« kommer til at blive hjemme, simpelt hen fordi det system, der nu udvikles, hvis ikke vi gør noget andet, i den grad kun er indrettet på det effektive.

Det er klart, at det her kommer til at betyde, at det først og fremmest bliver jernbaner, der skal satses på i den nordiske infrastruktur. Hvis man skal klare de opgaver, som en 2-sporet jernbane klarer, skal man have en 6-spors motorvej, og sådan en fylder altså meget. Blot lige for at sammenligne det fysiske ressourceforbrug ved to forskellige transportsystemer.

Når vi taler om nordisk infrastruktur, er det desværre vigtigt at understrege, at det også handler om infrastrukturen i Norden. Udtrykket bliver tit brugt, men når man ser på modellerne, kan man se, at det enten er helt regionale modeller, eller også er det infrastrukturen ud af Norden. ScanLinks logo er simpelt hen en tragt, hvor man sådan fylder Norden ind i, og så falder den nedenunder og ned i det sydlige. Et af problemerne ved ScanLink-projektet var vel, at det i den grad ikke handlede om infrastrukturen i Norden.