

[Trafik- og kommunikationsministeren]

se end den, der er kommet til udtryk i det materiale, der i sidste måned blev sendt til Folketingets Udvalg om Offentlige Arbejder.

Et andet spørgsmål var muligheden for at anvende dansk arbejdskraft. Jeg vil gerne understrege, at i de fælles udbudsbetingelser for Storebæltsforbindelsen står – i øvrigt parat parallelt med bestemmelser i DONG's fællesbetingelser – at entreprenøren er forpligtet til i størst muligt omfang at anvende danske materialer og forbrugsgods, dansk arbejdskraft og materiel. Der er intet i den udvikling, vi sporer i øjeblikket, som ændrer på de vilkår, som hidtil har været gældende med hensyn til det, jeg her refererede fra udbudsmaterialet.

Så skal jeg gøre nogle ganske få bemærkninger til et par af de ting, som i øvrigt er trukket ind i debatten.

Jeg skal til fru Margrete Auken sige, at vi kender godt ordet miljø i Trafik- og Kommunikationsministeriet, vi kan også stave det, og vi tager hensyn til det. Jeg synes i grunden, at netop denne sag er den dårligst tænkelige sag til at tale om, at Trafik- og Kommunikationsministeriet ikke tager miljømæssige hensyn. Netop i denne sag er der – det er jo også erkendt af udlændinge, eksperter og andre – i et omfang som vel ikke nogetsteds i verden ved et stort anlæg i havmiljøet taget så meget hensyn til at forudse og tage højde for de miljømæssige problemer, som opstår. Det er trafik- og kommunikationsministeren og Trafik- og Kommunikationsministeriet, som har ansvaret for redegørelsen, som har ansvaret for de beslutninger, som nu skal føres ud i livet, som har haft ansvaret for de forhandlinger, der er blevet ført. Der er faktisk intet område i øvrigt, hvor man kan påpege en så stor interesse og en så indgående hensyntagen til miljøproblemer.

Jeg vil gerne i den forbindelse tilføje, at i den del af perioden, som jeg har haft med at gøre, har samarbejdet mellem Trafik- og Kommunikationsministeriet og Miljøministeriet været forbilledligt med hensyn til at få svar på de miljømæssige spørgsmål, vi ønskede belyst, og som man ønskede belyst fra vore forligspartners side. Så jeg synes, det er et dårligt udgangspunkt for den betragtning, som fru Margrete Auken gjorde gældende, og mere skal jeg ikke sige om den sag.

Men jeg skal sige lidt om den bemærkning, som fru Margrete Auken gjorde med udgangs-

punkt i redegørelsens overvejelser om biltrafikken. Denne betragtning om, at det skulle være så umuligt at styre, gør nu ikke rigtig noget indtryk på mig. Det er jo faktisk det, der ligger i fru Margrete Aukens betragtninger, at man skulle styre bilforureningen via Storebælt. Her vil jeg da godt sige, at taksterne spiller en rolle. Jeg kan ikke forestille mig nogen ligge og køre hen over Storebælt og betale afgiften dér blot for at køre frem og tilbage.

Det vil stadig være sådan, at i forhold til den samlede forurening fra bilernes udstødning vil den mængde, der kommer ud på Storebælt, være minimal. Derfor er det den samlede forurening, vi må interessere os for. Tilmed er det jo sådan, at også andre former for transport forurener, også færgerne forurener. Forurening og energiforbrug vil ved en fast Storebæltsforbindelse være en faktor, som i den store sammenhæng ikke vil ændre sig i forhold til den helhed, som er landets problem på dette område, som jeg indrømmer er stort og vil blive stort i fremtiden.

Med hensyn til sænketunnelen har hr. J.K. Hansen for så vidt allerede refereret, hvilke overvejelser der førte os til at træffe det valg, som blev truffet. Vi måtte jo konstatere, at en sænketunnel bliver mindst 1,3 mia. kr. dyrere end en brokonstruktion, og det havbundsindgreb, som bliver konsekvensen af en sænketunnel, er så omfattende, at også det har ført til, at vi har valgt den løsning, som nu ligger i det samlede projekt.

Det er et stort projekt, vi har drøftet i dag. Det er et stort projekt, som der er truffet beslutning om. Det er et projekt, som vil give meget positive virkninger langt ud i det danske samfund i den periode, der følger efter, at man i 1993 og i 1996 får dette projekt sat i gang. Der er grund til at sige tak til alle dem, som har været med til igennem de lange forhandlinger at bære dette projekt frem til en afgørelse, således at det nu kan komme i gang. Det vil få betydning langt ind i det næste årtusinde.

Til hr. Tommy Dinesen vil jeg sige, at det er ikke vores mening at bygge monumenter og da slet ikke ufærdige monumenter. Vi bygger et trafikanlæg, et centralt trafikanlæg for det danske trafiksystem, som hele det danske samfund og det danske erhvervsliv vil få udbytte af i de kommende årtier.