

## [Trafikministeren]

Kontrakten om Vestbroen, der har en samlet længde på 6,6 km, blev indgået den 26. juni 1989. De problemer, der var ved arbejdets begyndelse, er løst i dag, og produktionen på arbejdspladsen ved Lindholmen forbedres fortsat. Selve montagen af broelementerne forløber ligeledes tilfredsstillende. Flydekranen »Svanen« har fuldt ud levet op til entreprenørens forventninger og også til mine. Og der har indtil nu ikke været problemer med at overholde de fastlagte tolerancegrænser for elementernes placering.

Vestbroen består af 62 sænkemasker med tilhørende pilleskifter samt 63 brofag, der hver består af en vejdrager og en jernbanedrager. I dag er 1.700 m af broen således monteret. Sprogø forventes med den nuværende byggetryk at blive landfast med Fyn i sommeren 1993, hvilket er ca. 12 måneder senere end efter den oprindelige kontraktplan. Som følge af forsinkelserne på jernbanetunnelen er denne forsinkelse ikke kritisk for åbningen af jernbaneforbindelsen. Derefter skal der udføres en række montagearbejder og vejbelægning. Disse arbejder vil for jernbanedelens vedkommende være tilendebragt i slutningen af 1994. Det kan således konstateres, at der er kontrol over denne del af projektet.

Det næste, jeg vil beskæftige mig med, er jernbanetunnelen. Kontrakten om jernbanetunnelen blev indgået med MT Group den 28. november 1988. Arbejdet har været udsat for forsinkelser og uheld. Det har været genstand for bred omtale. Leveringen af boremaskinerne var forsinket, hvorfor arbejdet gik i gang senere end påregnet. Arbejdet gik trægt i begyndelsen af 1991. I april gik arbejdet helt i stå, idet MT Group meddelte, at det var nødvendigt at foretage væsentlige reparationsarbejder på de fire boremaskiner. Efter standsning af tunnelboringerne i maj 1991 lovede MT Group, at der ville ske en række ændringer i ledelses- og organisationsforholdene på byggepladsen. Disse ændringer er nu gennemført; der er ansat en række tunnelspecialister med erfaring fra borearbejde under Den Engelske Kanal, og de vil indgå i de borehold, der kører tunnelboremaskinerne.

MT Group vil gennemføre tunnelboringerne således, at Sprogømaskinerne gennemfører boringen af ca. 1.000-1.500 m, medens Halsskovmaskinerne skal bore resten, de ca. 6 km. De to

Halsskovmaskiner har derfor gennemgået en grundig reparation, mere grundig end de maskiner, der er på Sprogø, idet vitale paknings-systemer og lejer er forbedret og forstærket på en række områder.

Tunnelboringen blev genoptaget på Sprogø-siden i slutningen af august 1991, og fremdriften i arbejdet var tilfredsstillende indtil uheldet den 14. oktober 1991. De to tunnelrør og byggegruben blev oversvømmet af vand, der trængte ind foran boremaskinen Jutlandia i det sydlige tunnelrør. Udpumpningen af havvandet fra de oversvømmede tunneler samt rensning af boremaskinerne blev påbegyndt i november. Ved udgangen af december var maskinerne rensede, der er foretaget inspektion af hovedlejerne, og det skønnes ikke for nuværende nødvendigt at udskifte disse.

Efter uheldet ved Sprogø meddelte MT Group, at man ikke ville igangsætte maskinerne på Halsskovsiden som planlagt i november-december, idet man først ville have en afklaring af de tekniske og sikkerhedsmæssige forhold. Endvidere hævdede MT Group, at der var indtrådt sådanne omstændigheder, at bestemmelserne i fællesbetingelsernes § 5, stk. 3, fandt anvendelse, hvorefter bygherren skulle give anvisning på udførelsen og sikringen af arbejdet. Dette blev bestridt af A/S Storebæltsforbindelsen, og selskabet forlangte derfor, at borearbejdet blev genoptaget. Selskabet krævede samtidig en plan for færdiggørelse af hele entreprisen og en rapport om årsagen til uheldet ved Sprogø. Disse krav blev støttet fuldt ud af regeringen.

A/S Storebæltsforbindelsen oplyste imidlertid samtidig over for entreprenøren, at man efter arbejdets genoptagelse var villig til at drøfte alle problemer, herunder konstruktionen af tværtunnelerne.

Halsskovmaskinerne startede arbejdet ultimo januar 1992 efter udlægning af det såkaldte lertæppe. Lertæppet blev udlagt, da MT Group skønnede, at denne foranstaltning ville forbedre sikkerheden ved boringen. Jeg kan oplyse, at der ved en ændring af projektet blev tale om mindre spild af materialer end oprindeligt påregnet. Begge maskiner kører tilfredsstillende. Siden arbejdets genoptagelse er der boret yderligere ca. 200 m tunnel, hvilket må vurderes som en tilfredsstillende fremdrift på nuværende tidspunkt, hvor vi er i en indkø-