

**[Trafikministeren]**

ringsfase. Efter indkøringen er den forventede borehastighed ca. 200 m pr. måned pr. maskine.

Kontrakten om Østbroen, der får en samlet længde på 6,8 km, blev indgået den 22. oktober 1991 med knap 5 måneders forsinkelse i forhold til A/S Storebæltsforbindelsens udbudsmateriale. Udbygningen, der består af to pyloner med en højde på 254 m, ankerblokke og 19 bropiller til tilslutningsfagene, udføres af konsortiet Great Belt Contractors. Sænkekasser, pilleskaffer og ankerblokke vil blive præfabrikeret på en arbejdsplads i Kalundborg, som er under etablering. Udbygningen, der består af brofagene og de kabler, der skal bære fagene i hængebroen med et frit spænd på 1.624 m, udføres af CMF Sud fra Italien i samarbejde med rådgiveren Steinman fra USA. Entreprenøren har endnu ikke valgt den danske lokalitet, hvor de italienske fremstillede stålpaneler skal videreforarbejdes. Der har været flere spørgsmål i dag om, hvad ministeren har gjort i den anledning, og derfor vil jeg gerne sige, at ministeren ikke har blandet sig i de lokale forhold.

Det påregnes, at broen kan åbnes ved årsskiftet 1997-98, hvilket er ét år senere end efter den oprindelige tidsplan. Det skal understreges, at færdiggørelsestidspunktet for et projekt af denne karakter og på dette tidlige tidspunkt i entrepriseforholdet naturligvis er behæftet med en vis usikkerhed.

Jeg formoder, at man er bekendt med den sag, der er rejst af Finland vedrørende passagen gennem Storebælt. Det er uændret regeringens holdning, at den projekterede Østbro ikke er i strid med Danmarks folkeretlige forpligtelser. Ved kendelsen af 29. juli 1991 afviste Den Internationale Domstol den finske begæring om foreløbige foranstaltninger. I begrundelsen herfor anføres bl.a., at anlægsarbejderne ved Østbroen ikke vil repræsentere hindringer for passage før tidligst i slutningen af 1994. Den Internationale Domstol opfordrede i sin kendelse til, at der blev indledt forhandlinger. Disse forhandlinger har imidlertid ikke til dato ført til noget resultat. Drøftelserne vil kunne fortsætte frem til den mundtlige procedure ved domstolen, der påregnes at finde sted i september 1992.

Om forholdene på Sprogø: Hovedparten af anlægsarbejderne på og omkring Sprogø, hvor de tre store projektdele, Vestbroen, jernbane-

tunnelen og Østbroen, forbindes, blev afsluttet i oktober måned. Dette arbejde omfatter opbygningen af ramper for Vest- og Østbroen og ramper for vej og bane over den nordvestlige del af Sprogø. Sprogøprojektet omfatter endvidere de kompenserende afgravninger af hensyn til den såkaldte nulløsning vedrørende gennemstrømningen. Dette arbejde er også færdigt, og materialerne herfra er genanvendt til opbygningen af ramperne på Sprogø og til opbygning af øerne omkring de kommende ankerblokke for Østbroen. Endelig er opretningen af sejlruten, den såkaldte T-rute, ved at blive fuldført.

Hvad angår land- og baneanlæggene, kan jeg sige, at arbejdet med landanlæggene på såvel Sjællands- som Fynssiden skrider planmæssigt frem. Langt den største del af tilslutningsarbejderne er afsluttet, og DSB har igangsat arbejdet på baneanlæggene, herunder de banetekniske installationer. Det planlægges at fremrykke færdiggørelsen af alle banetekniske installationer bortset fra dem i tunnelen, således at alle ressourcer senere kan koncentreres i tunnelen.

Og med hensyn til tidsplanen: Sammenfattende kan det om anlægsarbejdet oplyses, at der ved udgangen af 1991 var kontraheret 86 pct. af alle arbejder. Hovedparten af anlægsarbejderne forløber nu tilfredsstillende. Uheldet ved Sprogø på jernbanetunnelen indebærer imidlertid, at tidspunktet for færdiggørelsen af tunnelen og dermed tidspunktet for åbningen af jernbaneforbindelsen endnu er behæftet med en ikke uvæsentlig usikkerhed. MT Group arbejder på en ny tidsplan vedrørende jernbanetunnelen, og jeg har anmodet A/S Storebæltsforbindelsen om, at jeg må modtage tidsplanen, straks den foreligger, hvilket forventes at ske i løbet af marts måned 1992.

Efter de foreløbige oplysninger, jeg har modtaget, vil jernbaneforbindelsen forhåbentlig kunne åbnes i 1995, men jeg understreger, at dette bud er usikkert. Det har også sammenhæng med, hvornår maskinerne på Sprogø kan genoptage arbejdet. Dette vil ved en forsigtig vurdering kunne ske medio 1992.

Med hensyn til økonomien udgjorde det samlede anlægsbudget, der blev fastlagt efter beslutningen om udformningen af anlægget i 1988, 17,85 mia. kr. i januar 1988-priser. Dette budget blev i foråret 1991 øget med ca. 6 pct.