

[Trafikministeren]

til 19 mia. kr. i 1988-priser. Ved at tillægge prisstigninger i perioden januar 1988 til januar 1992 på i alt 3,7 mia. kr., svarende til ca. 19 pct., udgør budgettet i dag i dagens priser, altså januar 1992, 22,7 mia. kr.

Dette anlægsbudget indeholder reserver på ca. 1 mia. kr. til honorering inden for kontraktens rammer af bl.a. de ekstraindele og uforudsete forhold, som bygherren bærer risikoen for.

Det har været omtalt i medierne, at entreprenørerne for såvel tunnelentreprisen som Vestbroentreprisen har rejst betydelige krav. Udgangspunktet for A/S Storebæltsforbindelsen er imidlertid klart. Der er indgået kontrakter, og de er bindende, medmindre forudsætningerne herfor er ændret. Det vil sige, at i det omfang entreprenørerne kan godtgøre, at de har præsteret nødvendige ekstraindele eller er blevet ramt af begivenheder, bygherren helt eller delvis bærer risikoen for, vil der blive tale om større udgifter for bygherren.

Jeg kan oplyse, at A/S Storebæltsforbindelsen vil revidere budgetterne senere i 1992 i lyset af de på det tidspunkt foreliggende oplysninger. Bygherren forhandler med entreprenørerne om disse spørgsmål, og det er min fornemmelse, at der vil kunne opnås en økonomisk fornuftig løsning på arbejdets færdiggørelse. Lykkes dette ikke, må sagen gå i voldgift.

Forbindelsen skal som bekendt betales af bilisterne og DSB. Det er som bekendt et led i aftalen om Storebælt, at jernbanetrafikken skal begunstiges; det gælder selvfølgelig fortsat. Regeringen vil derfor, når der er den nødvendige afklaring, sammen med A/S Storebæltsforbindelsen overveje spørgsmålet om en ændring af DSB's betaling som følge af, at der antagelig ikke vil være de aftalte tre år mellem åbningen af jernbanedelen og vejdelene. Dette spørgsmål må selvfølgelig forhandles med forligspartierne.

For så vidt angår Storebæltsforbindelsens sikkerhed er det ikke i forespørgslen angivet, hvad man nærmere mener hermed. Jeg går imidlertid ud fra, at det er uheldet ved Sprogø, der motiverer denne del af forespørgslen. Jeg skal understrege, at det på helt tilsvarende måde som ved andre anlægsarbejder er entreprenøren, der er ansvarlig for sikkerheden under arbejdets udførelse. Det følger af arbejdsmiljøloven, idet Arbejdstilsynet fører kontrol med,

at loven overholdes. Jeg skal derfor ikke ved denne lejlighed gå ind på dette spørgsmål, men blot sige, at det desværre ikke helt kan undgås, at der sker ulykker ved arbejder af denne karakter. Jeg har tidligere oplyst, at der forud for genoptagelsen af broarbejdet ved Halskov er udlagt et lertæppe, idet entreprenøren skønnede, at denne foranstaltning vil forbedre sikkerheden ved boringen.

A/S Storebæltsforbindelsen udarbejdede i april 1991 en statusrapport vedrørende de miljømæssige forhold i forbindelse med Storebæltsprojektet. Denne rapport, der blev sendt til Trafikudvalget og til Miljø- og Planlægningsudvalget, indeholder en detaljeret redegørelse for de miljøsyn, der lå bag den endelige fastlæggelse af anlægsprojektet, de gennemførte anlægsarbejder og de gennemførte hydrauliske og biologiske undersøgelser. Videre blev der redegjort for miljøovervågningsprogrammet.

Rapporten blev udarbejdet, efter at omkring 85 pct. af de miljøbelastende arbejder til havs var gennemført. I dag er ca. 90 pct. af jordarbejderne til havs afsluttet. Der skal i alt håndteres ca. 17 mio. m³, og der resterer således ca. 2 mio. m³.

Det er allerede oplyst, at kompensationsafgravningerne i forbindelse med nulløsningen blev afsluttet i 1991. Det er dog muligt, at der skal foretages en finjustering, som i givet fald vil blive udført efter detailprojekteringen og igangsættelsen af arbejdet ved Østbroen.

I december måned afrapporteredes de videreførte undersøgelser vedrørende Storebæltsforbindelsens konsekvenser for Langelandsund specielt vedrørende påvirkningen af iltforholdene i det nedre lag. De samlede undersøgelser viste, at den anvendte hydrodynamiske model System 22 er egnet til simulering af de dominerende hydrodynamiske processer.

Af undersøgelserne vedrørende den maksimale reduktion af iltkoncentrationen i Langelandsunds bundlag fremgår det, at der er god overensstemmelse med de tidligere undersøgelseres resultater.

I tilslutning til rapporten skal jeg oplyse følgende: Det har været muligt at genanvende afgravede jordmængder, og det forventes ikke, at der for de resterende arbejder skal anvendes klappladser bortset fra materiale fra udgravningen til arbejdshavnen i Kalundborg, som