

den, hvorefter de sidste 58 m kan bores, og A/S Storebælt forventer, at dette vil ske medio 1995.

Østbroen er nu for alvor begyndt at tage form. Den store arbejdsplads, der har været etableret i Kalundborg til præfabrikation af sænkekasser og pilleskaffer, er således allerede blevet lukket, da samtlige sænkekasser og pilleskaffer er transporteret til Storebælt til montage.

Herefter udestår støbning af ankerblokke og pyloner til hængebroen på selve brostedet. Ankerblokkene er nu nået en højde af knap 40 m, mens pylonerne har rundet 150 m, hvilket tydeligt kan ses af de rejsende over Storebælt.

Ved årsskiftet var de i alt 49.000 t stål til Østbroens 4 km lange tilslutningsfag endvidere leveret, ligesom halvdelen af de 107 brosektioner til hængebroen var færdige. Disse samles i Aalborg til brofag, hvoraf der skal anvendes i alt 28. Det første er transporteret til Storebælt og monteret. Arbejdet med Østbroens overdækning skrider således planmæssigt frem.

Østbroen bliver i alt knap 6,8 km lang med et hovedspænd på 1.624 m. Den frie gennemsejlingshøjde udgør 65 m. Disse dimensioner er også i international sammenhæng ganske imponerende.

Det midlertidige skibstrafikovervågningssystem, der er etableret i forbindelse med Storebæltsprojektet, vil i år blive erstattet af et mere permanent overvågningssystem. Et afviserfartøj er allerede indsat. Storebæltsforbindelsen har indgået en aftale med søværnet om driften af systemet.

Jeg vil også gerne knytte et par bemærkninger til miljøet, der har optaget meget af Folketingets tid i forbindelse med dette store projekt.

Der er på baggrund af de indledende miljøundersøgelser i 1987 og 1988, lovgrundlaget samt anlægsudformningen i 1989 udarbejdet et miljøovervågningsprogram for Storebæltsforbindelsen, som siden er justeret i henhold til de faktiske anlægsarbejder og på baggrund af en række rapporter, som vurderer virkningerne på miljøet.

Et internationalt ekspertpanel har fire gange været indkaldt til vurdering af overvågningsindsatsen, ligesom panelet har givet en række anbefalinger til ændringer på miljøområdet.

Alt afgravede materiale er blevet genanvendt i konstruktionerne, hvorved miljøfølsomme områder er blevet sparet for påvirkninger, ligesom genanvendelsen har sparet tilsvarende resourcemængder i sandindvindingsområderne. De resterende jordarbejder vil ikke påvirke den

tilfredsstillende udvikling i miljøforholdene, som i dag forefindes i anlægsområdet.

På Sprogø er muslingerne tilbage i samme antal som før påbegyndelsen af anlægsarbejderne, og ålegræs har bredt sig ind i læområderne omkring tilkørselsramperne. De resterende jordarbejder gennemføres sidst i anlægsperioden. Dette medfører, at den endelige dokumentation for nulløsning først vil kunne foreligge i årene omkring 1998-99.

Lad mig så vende tilbage til det egentlige emne for dagens debat: Storebæltsforbindelsens økonomi.

Umiddelbart kan man diskutere betimeligheden i forespørgslen, idet jeg kort før jul i overensstemmelse med sædvanlig praksis sendte en af A/S Storebælt udarbejdet redegørelse til Folketingets Trafikudvalg om status for Storebæltsforbindelsen.

Der er – som det sikkert også er SF bekendt – ikke sket epokegørende ændringer siden da eller i øvrigt indtruffet begivenheder, der ændrer de oplysninger om økonomien, som er indeholdt i den omtalte redegørelse. Jeg skal blot derfor gentage disse.

Med det nu foreliggende kendskab til omkostningerne for de enkelte dele af anlægget kunne A/S Storebælt i november 1994 opgøre budgettet til 21,6 mia. kr. i 1988-priser, hvilket er en fastholdelse af budgetterne fra november 1992 og november 1993. Siden debatten i Folketinget i februar 1992 er Storebæltsforbindelsens budget forøget med 2,6 mia. kr. Stigningen skyldtes ekstraudgifter som følge af uheld med vandindstrømningen i oktober 1991, en forøgelse af bygherrereserverne til usikkerhederne i forbindelse med de rejste krav vedrørende Vestbroen samt usikkerheder vedrørende anlægsarbejderne for Østbroen.

I bemærkningerne til anlægsloven fra 1987 er de samlede anlægsomkostninger opgjort til 12,9 mia. kr. i 1986-priser. I A/S Storebælts første budget fra 1988 er omkostningerne 17,3 mia. kr. i 1988-priser, og vi er nu altså på et budgettal, der siger 21,6 mia. kr., altså også i 1988-priser.

Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at med et så stort projekt sker der naturligvis en løbende tilpasning. I Storebæltsforbindelsens første prisoverslag er der således sket en række ændringer: Broramperne ved Sprogø og Halsskov er blevet forkortet af hensyn til det lokale havmiljø og vandgennemstrømningen, gennemsejlingshøjden under Vestbroen er som bekendt blevet forøget, og sidst, men ikke mindst er Østbroens