

findes maskiner på tegnebrættet, der skal kunne klare 7–9 atmosfæres tryk. Endvidere skal der til de anvendte tunnelboremaskiner udvikles særligt udstyr, der kan håndtere de forventede mængder af store sten.

Anlægsperioden skønnes af SWHP til godt 5 år fra indgåelse af kontrakt til åbningen af forbindelsen.

Omkostningerne til selve den borede tunnelstrækning er af SWHP foreløbigt skønnet til ca. 1.250 mill. kr. eksklusive bygherrens ikke uvæsentlige udgifter til tilsyn, bygherresici m.v. Hertil kommer udgifter til rampestrækningerne, der af Christiani & Nielsen A/S (C & N), afhængigt af de endeligt valgte stigningsforhold, er skønnet til 250–350 mill. kr., ligeledes eksklusive bygherretillæg. Endvidere er der også ved den borede tunnel udgifter til uddybningsarbejder, der skal kompensere for anlæggets øgede modstand mod vandgennemstrømningen, jf. afsnit 3.

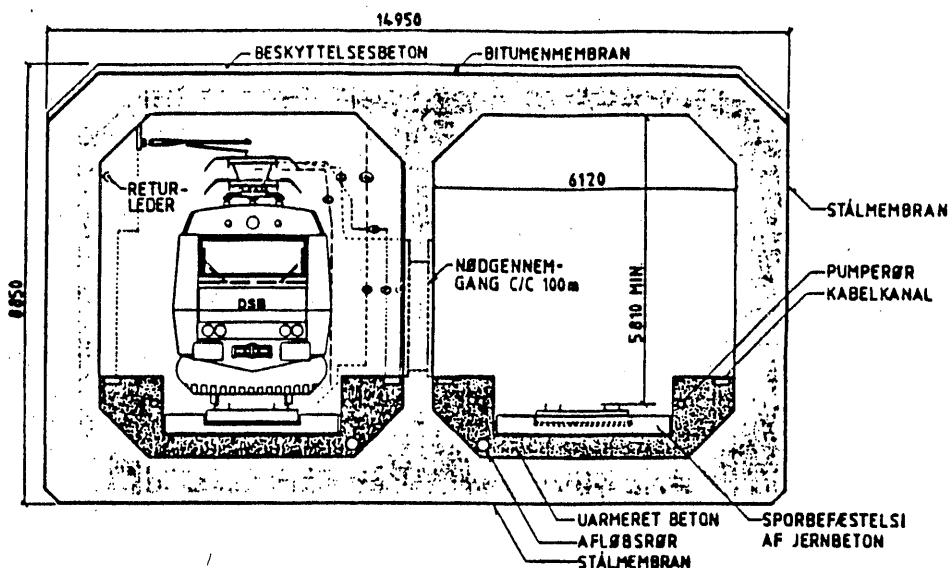
Den endelige rapport fra SWHP er endnu

ikke modtaget, hvorfor ovennævnte oplysninger må betragtes som foreløbige.

2.2. Jernbetonsænketunnel

C & N har været anvendt som rådgiver ved de tidligere skitseprojekter til sænketunneler. C & Ns projektforslag har alle været baseret på anvendelsen af tunnelelementer af jernbeton produceret i en til formålet udgraved tørdok. Det har derfor været naturligt at tildele C & N opgaven at udarbejde et egentligt dispositionsforslag for 1. etapes jernbetontunnel efter ovennævnte princip. C & N er desuden blevet bedt om at betragte alternativer, hvor påvirkningen på konstruktionen optages i et samvirke mellem en stål- og betonkonstruktion – såkaldte kompositløsninger.

C & Ns dispositionsforslag er baseret på fremstilling af 36 rektangulære tunnelelementer med affasede hjørner og en vandtæt membram yderst.



Tunnellængden på 5,5 km og dybunktets beliggenhed med tunneloverside i kote ÷ 40 m er fastlagt ud fra en samlet optimering af de skønnede omkostninger til både 1. etapes baneforbindelse og 2. etapes vejforbindelse samt de kompenserende uddybninger, der er nødvendige for at sikre en uændret vandgennemstrømning i Storebælt. Den tunnellæng-

de, man vælger ved 1. etapen, vil i forskelligt omfang tilgodese en bro – eller en sænketunnelløsning i 2. etape – og vil i øvrigt have indflydelse på omkostningsfordelingen mellem jernbanedelen og selskabets øvrige aktiviteter.

Ud over selve tunnelstrækningen skal der udføres åbne ramper på godt 1 km's længde