

ved henholdsvis Halsskov og Sprogø. Hvor jernbanen ligger under havets overflade, foreslår C & N disse ramper udført som dræned rampen. Dette indebærer en grundvands-sænkning, der kan få indflydelse på grundvandspejlet i et større område.

C & N har skønnet anlægsudgifterne til selve tunnelen til 2.030 mill. kr. og til de åbne ramper til 400 mill. kr. Hertil kommer godt 300 mill. kr. til kompenserende uddybninger. Anlægsomkostningerne er eksklusiv de forskellige byggerudgifter, der vil være forbundet med denne løsning.

Anlægsperioden er skønnet til 5 år.

C & Ns dispositionsforslag er beskrevet i rapporten »Fast forbindelse over Storebælt, Jernbanetunnel under Østerrenden« modtaget i ministeriet i januar 1987.

Til fastlæggelse af den endelige linjeføring for sænketunnelen skal der gennemføres yderligere geotekniske undersøgelser. De varsler, der er nævnt under omtalen af den boredede tunnel, er udformet således, at de også muliggør gennemførelsen af nødvendige undersøgelser for sænketunnelen i 1987, hvis et endeligt undersøgelsesprogram besluttet inden for et par måneder.

Af andre spørgsmål, der snarest bør tages op i forbindelse med sænketunnelprojektet, kan nævnes:

- hvorfra skal de store mængder sand, grus og sten komme?  
(Miljøministeriet)
- hvor skal de store mængder overskudsmateriale deponeres?  
(Miljøministeriet og eventuelt lokale myndigheder)
- hvor bør en tørdok placeres?  
(Miljøministeriet, lokale myndigheder og arbejdsmarkedsnævn)

- udformning af kystmodelleringen ved Halsskov og rampestrækningerne (Miljøministeriet, lokale myndigheder)
- hvordan udformes grundvandssænkingsanlæg, således at generne for anden bebyggelse i området minimeres?
- stillingtagen til ulykkeslast (påsejling, slæbende og faldende ankere, sunkne skibe, brand osv.).

### 2.3. Stålsænketunnel

Storebæltgruppen (SBG), som er dannet af de rådgivende ingeniørfirmaer COWIconsult, B. Højlund Rasmussen og Rambøll & Hannemann, har været engageret til at belyse en stålsænketunnel efter det system, der er udviklet og primært anvendt i USA. SBG er til denne opgave blevet bistået af tunneleksperter Thomas Kuesel, bestyrelsesformand for det amerikanske rådgiverfirma Parsons Brinckerhoff, Quade & Douglas, som blandt andet har været rådgiver på BART-tunnelen i San Francisco og Fort McHenry-tunnelen i Baltimore.

SBG blev alene anmodet om at lave et dispositionsforslag for selve tunnelstrækningen og har således overtaget længdeprofil og de åbne, drænedede ramper fra C & Ns forslag til jernbanesænketunnel.

Efter en række undersøgelser er der valgt en enkelt stålskalsløsning, der danner den vandtætte membran om to adskilte tunnelrør. Stålkonstruktionen kan bygges på et skibsværfts bedding eller tørdok og siden udstøbes med armeret beton ved en udrustningskaj inden endelig udsejling med henblik på sænkning. Ligesom ved jernbetonsænketunnelen vil der være gennemgangsmulighed mellem de to rør for hver godt 70 m.