

anlægsomkostningerne ligger højere end rådgivernes. Entreprenørerne har endvidere anført, at de overalt, hvor de ikke er gået i detaljer, har anlagt konservative skøn over omkostningerne, men at dette er gjort ensartet for de tre projekter. Også dette forhold gør, at niveauet for entreprenørernes vurdering af omkostningerne ligger højere end rådgivernes. Derimod påvirker det ikke i samme grad den relative vurdering de tre projekter imellem.

Vi har netop modtaget entreprenørernes foreløbige vurderinger og er midt i dialogen mellem entreprenører og rådgivere.

Følgende opstilling illustrerer de forskellige vurderinger af et centralt skøn for anlægsomkostningerne til selve tunnelstrækningerne eksklusive ramper og kompenserende uddybninger samt eksklusive bygherretillæg. Det skal understreges, at bygherretillægget må forventes at være ganske forskelligt for borede tunneler og for sænketunneler.

	Boret tunnel mill. kr.	Sænketunnel	
		jernbeton mill. kr.	stål mill. kr.
Entreprenører .....	1.540	2.890	2.280
Rådgivere .....	1.220	2.030	1.750

### 3. Vandgennemstrømningen i Storebælt

I 1985 gennemførte vi nogle undersøgelser, der resulterede i projektudformninger, som blandt andet ved hjælp af kompenserende uddybninger – og dermed for en væsentlig meromkostning – kunne sikre en vandgennemstrømning, som ikke ændrede saltholdigheden i den egentlige Østersø. Miljøministeriet og Fiskeriministeriet var repræsenterede i den gruppe, der fulgte undersøgelserne, og de to ministerier anbefalede udformningen med kompenserende uddybninger.

De hydrauliske beregninger af de kompenserende uddybnings nødvendige udstrækning blev udført af det rådgivende firma LIC-Engineering. Samme firma og samme beregningsmetode har været anvendt til at bestemme de kompenserende uddybninger for dispositionsforslagene både for den borede tunnel og for sænketunnelerne.

Efter indgåelsen af den politiske aftale er der fra Miljøstyrelsen rejst det spørgsmål, om den faste forbindelse – trods de kompenserende uddybninger – kunne have en korttidseffekt på iltindholdet i Bælthavet og Kieler- og Mecklenburgbugterne. Vi har derfor iværksat en række fysiske modellforsøg til belysning af denne problematik. Undersøgelserne udføres i et samarbejde mellem LIC-Engineering og Dansk Hydraulisk Institut og forventes afsluttet i april. Miljøministeriet og

Fiskeriministeriet er inviteret til at følge disse undersøgelser.

Undersøgelserne kan eventuelt resultere i anbefalinger om at udvikle et matematisk modelkompleks til en dynamisk beskrivelse af vandforholdene i de nævnte havområder. Modelkomplekset skal tjene til dokumentation for, at den valgte udformning ej heller har uacceptable korttidsvirkninger. De foreløbige undersøgelser tyder ikke på vanskeligheder med at finde acceptable projektudformninger, og det er muligt, at denne type undersøgelser kan afsluttes med de allerede iværksatte fysiske modellforsøg.

### 4. Udformning af Vesterrendeforbindelsen

Efter lovforslaget skal Vesterrendeforbindelsen udformes som en bro, der i 1. etape bærer en jernbaneforbindelse, og som i rimelig udstrækning er forberedt for en senere vejforbindelse. Der er også her tale om en meget stor entreprenøropgave. Primært for at sikre, at denne opgave ikke ligger på »den kritiske vej« i hele projektet har vi anmodet SBG om at undersøge forskellige forberedelsestrin for Vestbroen og udarbejde de dertil hørende anlægsoverslag og anlægsprogrammer.

Der har skitsemæssigt været undersøgt følgende tre løsninger for broens overbygning:

- betonoverbygning med tre separate brodragere,