

- ståloverbygning med to separate brodrage-
- re,
- ståloverbygning med én brodrager.

Omkostninger hertil er uden bygherretil-
læg skønnet til følgende (mill. kr.):

	1. etape	I alt
Betonoverbygning med 3 dragere	2.330	3.570
Ståloverbygning med 2 dragere	2.490	4.080
Ståloverbygning med 1 drager	3.530	3.760

Usikkerheden på overslagene er af en størrelsesorden, der svarer til forskellen mellem de forskellige forslag.

For løsninger med flere dragere er det med valg af en betonoverbygning i 1. etape muligt at holde konkurrencen åben om stål- eller betonoverbygning for 2. etapens vejforbindelse. Med en banebro i stål vil det for en merudgift på ca. 70 mill. kr. i 1. etape ligeledes være muligt at holde denne konkurrence åben.

Der er opstillet et anlægsprogram, der viser en gennemførelsestid på 4¼ år. For Østerrendeforbindelsen skønnes anlægsperioden at være ca. 5 år.

Anlægsprogrammet hviler på nogle forudsætninger om hurtig gennemførelse af bundundersøgelser, og at der, allerede 1½ år inden en brokontrakt indgås, findes placeringer for arbejdshavne og tørdok til støbning af sænkekasser til bropillerne og udbydes entrepriser herfor. De forberedende arbejder til Vestbroen synes derfor at skulle foregå parallelt med forberedelserne til Østerrendeforbindelsen. SBG er blevet anmodet om at lave en grov sammenstilling af anlægsprogrammerne for både Vestbroen og Østerrendeforbindelsen under hensyntagen til forskellige åremål mellem 1. etape og 2. etape.

5. Landanlæg

Landanlæggenes udformning har særlig interesse for hele den planlovmæssige behandling af projektet. Denne behandling, der involverer drøftelser med både lokale og centrale myndigheder og med andre interessenter, er erfaringsmæssigt ganske tidkrævende.

Planlægningsafdelingen anmodede sidste sommer DSB og Vejdirektoratet om sammen at bearbejde en udformning af trafikforbindelserne på land, der så vidt muligt var uaf-

hængig af den valgte tunnelloøsning under Østerrenden. Resultatet af undersøgelserne var bl.a. tiltænkt som grundlag for en indledende orientering af Miljøministeriet og de lokale myndigheder.

DSB og Vejdirektoratet afleverede en rapport om landanlæggenes udformning i efteråret. Rapporten blev efterfølgende videregivet til ministeriets departement med henblik på eventuelle videre foranstaltninger. Da den borede tunnel nu forudsættes at komme op længere inde på Halsskov end tidligere påregnet, bør rapporten suppleres med tegninger, der tager hensyn hertil.

6. Støjforhold

Det må forventes, at der som et led i myndighedsbehandlingen af projektet bliver fremsat krav om en belysning af de støjmæssige forhold. Vi har derfor bedt firmaet CO-WIconsult om at beregne støjdbredelsen for følgende tre situationer:

- de eksisterende forhold (1986),
- forholdene efter etablering af 1. etapes jernbaneforbindelse,
- forholdene efter etablering af 2. etapes vejforbindelse.

Når der er sondret mellem de to sidstnævnte situationer, skyldes det behovet for et grundlag for fordeling af eventuelle omkostninger til støjmødegående foranstaltninger.

Antallet af støjramte boliger er beregnet at vokse fra 350 til 441 efter færdiggørelsen af 2. etape. De forbedrede støjforhold i både Nyborg og Korsør færgehavne er ikke belyst i denne indledende undersøgelse, men ville kunne have interesse ved en offentlig diskussion af projektets samlede støjkonsekvenser.

7. Ventilation