

motorisering i året 1980 påregnes omkring en 3-dobling af motortrafikken i 1960. Men hertil kommer, at moderniseringen af landets hovedtrafiknet må påregnes at give en yderligere trafikstigning. Således påregnes bygningen af et gennemgående motorvejsnet København—Ålborg/Kruså i sig selv, efterhånden som det bliver færdigt, at ville forøge trafikken over Lillebæltsbroen med op til 25 pct., og bygningen af en bro over Store Bælt antages at ville medføre en springvis stigning i fjertrafikken over Lille Bælt, som man må sætte til en betragtelig størrelse. Der må dog i beregningerne af den fremtidige trafik over en ny bro tages hensyn til, at en del af den nuværende biltrafik over Lille Bælt består af ren lokaltrafik, hvilken trafik fortsat forudsættes henvist til den nuværende vejbro over Lille Bælt. Fradrages denne trafik, der skønnes at udgøre ca. 18 pct., antager man, at en ny vejbro over Lille Bælt i 1980 skal overføre 9.100.000 og år 2000 12.700.000 biler.

Da man foreløbig skønner, at biludviklingen år 2000 vil have nået et omtrentligt mætningspunkt, vil motortrafikken efter århundredskiftet kun kunne antages at stige ganske langsomt i takt med stigningen i det totale indbyggertal. Man anser det herefter for tilstrækkeligt at projekttere en ny forbindelse, svarende til den forventede trafikmængde år 2000. Den påregnede årstrafik år 2000 vil svare til en trafik på 55-60.000 biler i gennemsnit pr. døgn i juli måned.

På grundlag af disse trafiktal må de tekniske krav til en forbedring af Lillebæltsforbindelsen fastsættes. De hidtil herhjemme udførte motorveje er bygget med to adskilte kørebaneer, én for hver af de modgående færdselsretninger, og således at hver kørebane har to vognbaner (spor), d.v.s., er bred nok til at tillade to biler at køre ved siden af hinanden i samme retning. For en sådan 4-sporet motorvej påregnes normalt en tilladelig trafikmængde på 40.000 biler i døgnet under forudsætning af, at trafikken som hidtil ved Lille Bælt fordeler sig nogenlunde med lige store trafikmængder i hver retning. Stiger trafikken ud over det nævnte tal, må man bl. a. af sikkerhedsmæssige grunde gøre hver af kørebaneerne bredere, således at de kan give plads til 3 vogne ad gangen, og for en sådan 6-sporet motorvej påregnes en tilladelig trafikmængde af 60.000 biler i døgnet under samme forudsætninger som foran nævnte. Det ses af de ovenfor nævnte trafiktal, at den nye forbindelse må bygges 6-sporet for i længden at kunne tilfredsstille trafikbehovet.

Til belysning af de forskellige muligheder for tilvejebringelse af forøget kapacitet for vejfor-

bindelsen over Lille Bælt har ministeriet ladet foretage en række tekniske undersøgelser, ligesom man har forhandlet med de forskellige interesserede myndigheder om valg af linjeføring for en sådan forbindelse.

Det er indlysende, at man herved i første række måtte have opmærksomheden henledt på mulighederne for ombygning af den eksisterende bro, idet der naturligvis ikke kunne være tale om at fremsætte forslag om bygning af en ny bro, medmindre man var overbevist om, at en tilfredsstillende og mere økonomisk løsning ikke kunne tilvejebringes ved udvidelse af den nuværende bro.

Man har i så henseende overvejet mulighederne for tilbygning af en ekstra kørebane vest for den nuværende, ligesom det har været overvejet at forsyne broen med en ekstra etage.

Bortset fra, at det i det hele kan være betænkeligt at foretage en omfattende påbygning på en 26 år gammel bro, kan der imidlertid anføres en række indvendinger mod disse muligheder af såvel brosom vejteknisk art. Da broen til sin tid skal indgå i et sammenhængende motorvejsnet København—Ålborg/Kruså, måtte den fynske motorvej ved en påbygning på den eksisterende bro føres syd om Middelfart by umiddelbart syd om det under bygning værende centralsygehus, gennem statshospitalets have afskærende hospitalet fra Fænøsund, i et dybt skår gennem Øksenrade skov og derfra ud til broen. Gennemskæringen af halvøen Hinds-gavl vil betyde et alvorligt indgreb i dette områdes landskabelige skønhedsværdi. På Jyllandssiden får vejen en ret skarp kurve nord for Snoghøj (jfr. vedhæftede oversigtskort, bilag 1).

Ved en dobbeltdækket bro vil toppunktet af broen komme til at ligge ca. 24 m højere end kørebane på den nuværende bro, og vejen vil navnlig på Fynssiden få et for trafikken meget uheldigt forløb med ca. 58 m uafbrudt stigning fra kysten ved Fænøsund til broens top. Af hensyn til den nye brobanes udfletning med såvel jernbanen som med den nuværende kørebane, der forudsættes bibeholdt for den lokale trafik, vil brokonstruktionen få en længde af ca. 1900 m — den nuværende bro inklusive landtilslutningerne er kun 1178 m lang — og navnlig de ny landtilslutninger vil få et meget kompakt udseende i modsætning til nu, hvor broen virker let og falder godt ind i det meget smukke landskab. Ombygning af broen med en ekstra etage skønnes at ville koste ca. 110 mill. kr. med en 6-sporet kørebane.

Tilbygning af en ekstra kørebane vest for den nuværende vil i trafikmæssig henseende blive langt ringere end en dobbeltdækket bro, idet den nu-