

værende 5,6 m brede kørebane ikke kan udvides, ligesom den nye kørebane vil blive for smal. Man vil således ikke kunne udbygge broen for 6 spor, hvilket som foran anført må antages at blive nødvendigt. Endelig vil man ikke kunne få en særskilt kørebane for den lokale trafik, således som tilfældet er ved den dobbeltdækkede bro. Vejforbindelsen over Lille Bælt vil således efter dette forslag ikke kunne inddrages som motorvej.

Da ministeriet herefter har anset det for sandsynligt, at den rigtige løsning til forbedring af vejforholdene over Lille Bælt vil være at etablere en helt ny forbindelse, har man undersøgt forskellige muligheder herfor. Ud over den i nærværende lovforslag omhandlede forbindelse i Lyngs Odde-linjen har man undersøgt mulighederne for at anlægge en vejbro i en linje vest for den nuværende bro, på Fynssiden udgående fra Vadsnæs batteri, hvor bredden af bæltet er ringest. Motorvejens linjeføring på Fyn bliver, som det fremgår af oversigtskortet, ved dette projekt omtrent den samme som foran omtalt ved tilbygning af en ekstra etage til den nuværende bro, kun nær ved Lille Bælt drejer vejen i mere vestlig retning, gennemskærende batteriplantagen og ødelægger derved halvøen Hindsgavl yderligere. På Jyllandssiden vil kurveforholdene blive væsentligt bedre end ved ombygning af den eksisterende bro. En bro med 6-sporet kørebane i denne linje skønnes at ville koste ca. 95 mill. kr.

Da imidlertid såvel de lokale myndigheder som søfarts- og naturfredningsmyndighederne har udtalt sig imod en bro i Vadsnæslinjen, da motorvejens linjeføring på Fyn vil blive mindre tilfredsstillende, og da trafikanternes kørselsomkostninger på grund af længere køreafstand bliver betydeligt højere ved anlæg af en bro i denne linje end i Lyngs Odde-linjen, har man trods den større anlægsudgift ment det rigtigst at fremsætte nærværende forslag om bygning af en ny broforbindelse i Lyngs Odde-linjen, der foretrækkes af alle myndigheder, idet man i denne linje kan få et i enhver henseende tilfredsstillende projekt, broteknisk, vejtmæssigt, søfartsmæssigt og naturfredningsmæssigt.

Som det fremgår af oversigtskortet, vil vejen her få en nærved ideel linjeføring, omtrent i lige linje forbindende den påtænkte fynske og jyske motorvej, der forudsættes udført af de respektive amtskommuner efter det for anlæg af motorveje sædvanligt gældende tilskudsvilkår.

Til en broforbindelse i Lyngs Odde-linjen har

ministeriet ladet udarbejde forskellige foreløbige skitseprojekter.

Hovedforslagene er to egentlige hængebroer (vist som 1 a og 1 b på vedhæftede bilag 2) med fri gennemsejlingsbredde på henholdsvis 600 og 670 m og fri højde på 42 m i midten og 38 m ved de to større piller.

Forskellen mellem de to forslag består i, at den østlige forankringspille ved 1 a er anbragt ca. 180 m foran den fynske kystlinje (på ca. 3-4 m vand), medens den ved forslag 1 b er placeret umiddelbart foran kystlinjen med det resultat, at midterspændet derved må forøges fra 600 til 670 m. Selv om man ved forslag 1 a gennem opfyldning og beplantning omkring den fremskudte forankringspille kan camouflere denne noget, vil den formentlig virke ret dominerende i landskabet, hvilket nogenlunde undgås ved forslag 1 b, men den større spændvidde ved dette forslag giver en merudgift på 9 mill. kr.

Anlægsudgifterne er for forslag 1 a skønsmæssigt ansat til 130 mill. kr. og for forslag 1 b til 139 mill. kr., begge med prisniveau januar 1961 og under forudsætning af 6-sporet kørebane.

Da forslagene 1 a (600 m spændvidde) og 1 b (670 m spændvidde) begge tilfredsstillende søfartens krav og såvel i teknisk som i trafikale henseender er lige gode, afhænger valget mellem de to forslag alene af, om man vil betale merudgiften, 9 mill. kr., ved forslag 1 b for derved at kunne placere den østlige forankringspille omtrent i kystlinjen i stedet for som ved forslag 1 a ca. 180 m foran denne. Da det som tidligere nævnt gennem opfyldning og beplantning i nogen grad vil være muligt at camouflere den fremskudte placering af pillen ved forslag 1 a, foreslås det af økonomiske grunde at vælge dette forslag.

Det må dog tilføjes, at der som resultat af de endelige bundundersøgelser og den i forbindelse dermed stående yderligere bearbejdning af de foreliggende løselige skitseprojekter kan blive tale om at vælge spændvidder, der afviger noget fra de hidtil undersøgte, og at de angivne overslagssummer på det foreliggende grundlag må være behæftet med betydelig usikkerhed.

Under hensyn til, at udgifterne til vedligeholdelse af den nuværende vejbane på Lillebæltsbroen afholdes af vejfonden, har ministeriet anset det for rimeligt, at udgifterne til vedligeholdelse af en ny vejforbindelse over Lille Bælt ligeledes afholdes af vejfonden.