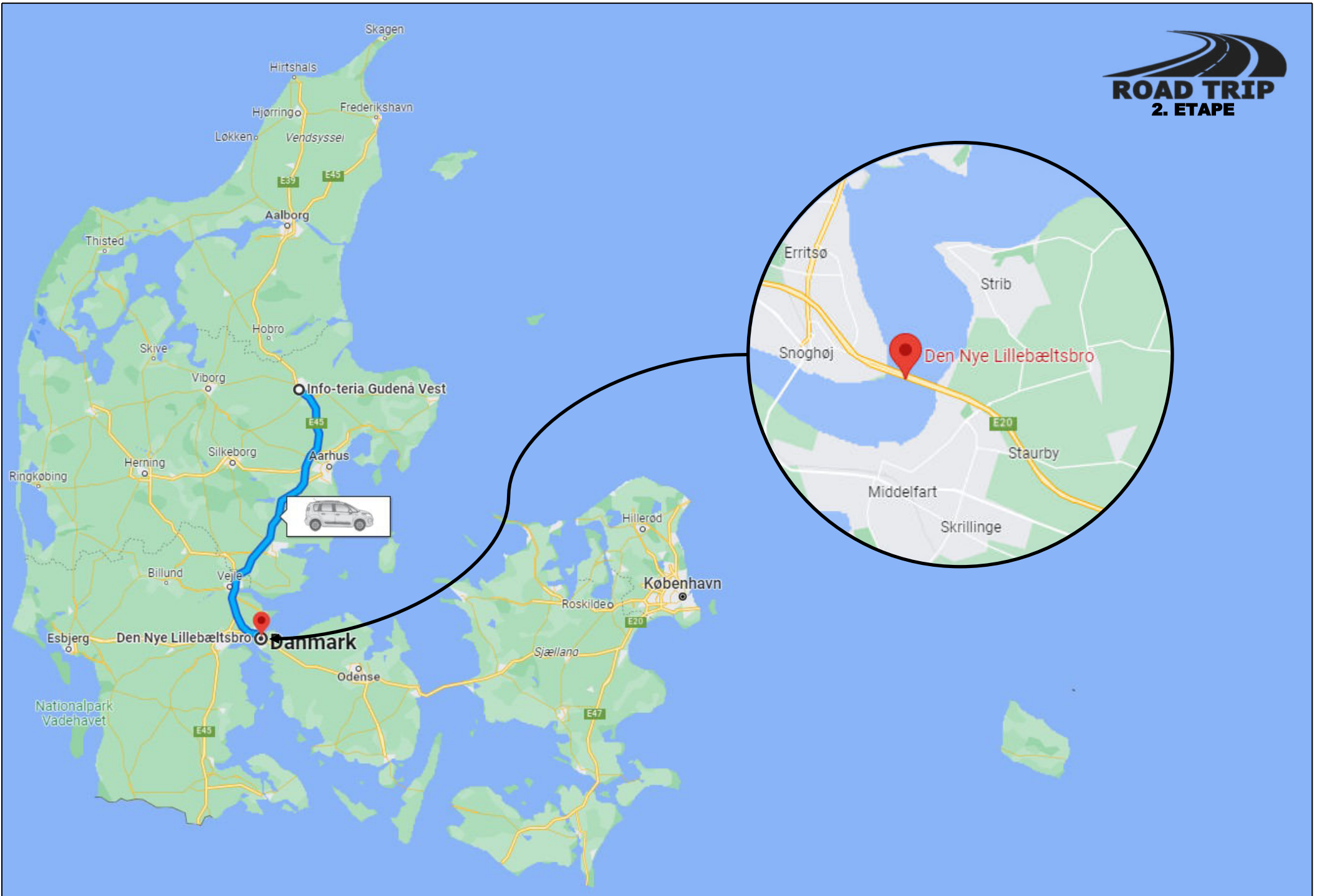


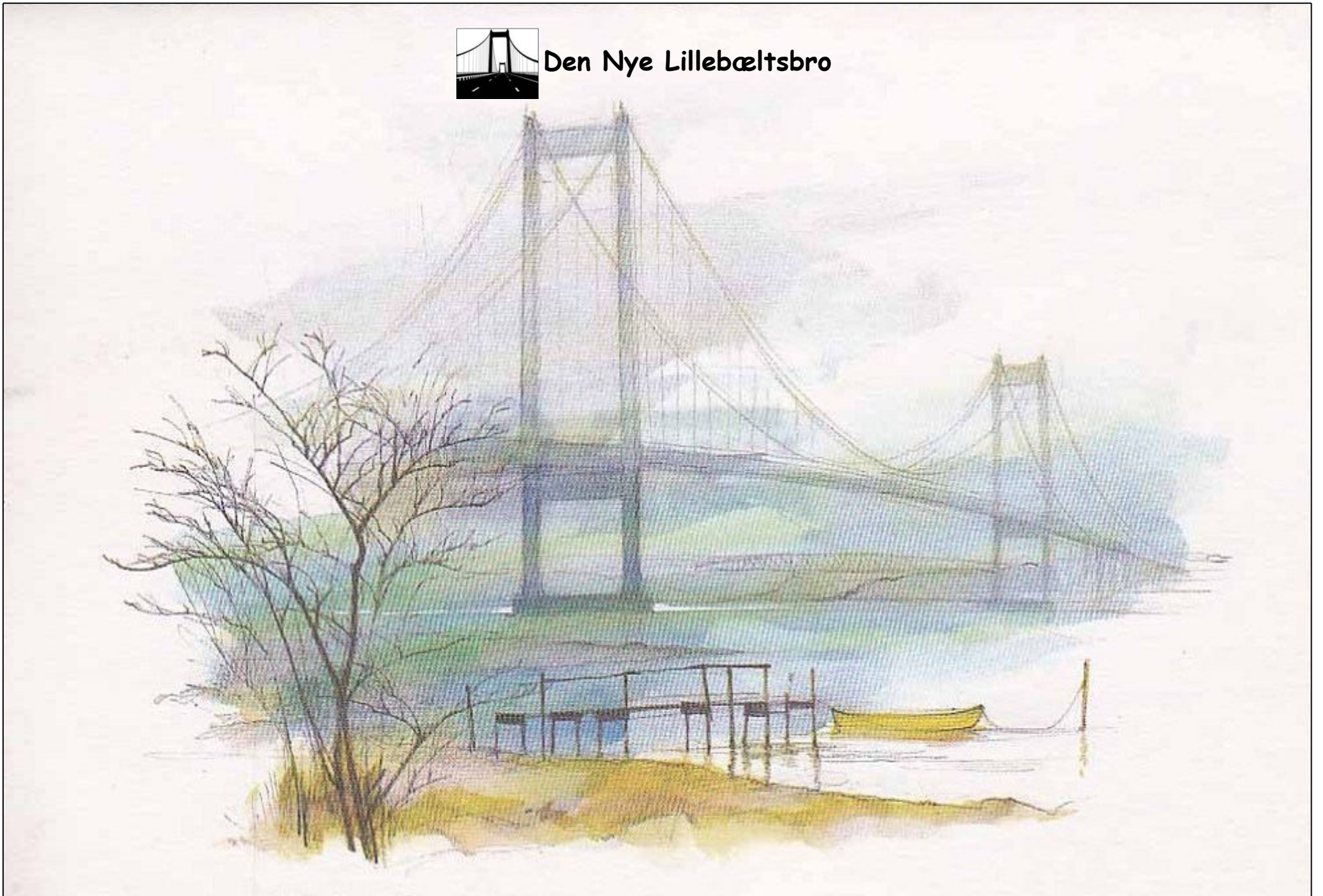
An artistic illustration of the Lillebæltsbroerne bridge. The foreground shows a close-up of the bridge's steel truss structure, with vertical and diagonal beams connected by rivets. The bridge deck is visible above. In the background, a suspension bridge with two tall towers and cables spans across a body of water. The sky is light blue, and there are green hills and a yellowish-green island in the distance.

LILLEBÆELTSBROERNE





Den Nye Lillebæltsbro





Den Nye Lillebæltsbro



Selvom bilerne først i sidste øjeblik havde fået plads på den første bro, var det dog netop privatbilismen, der hurtigt skabte nye flaskehalsproblemer ved Lillebælt. I mellemkrigstiden næsten tidobledes antallet af biler i Danmark fra 11.600 i 1920 til 109.000 i 1939. 2. verdenskrig betød en opbremsning i antallet af biler, men allerede i begyndelsen af 1950'erne viste broens kapacitet sig utilstrækkelig, og mulighederne for en ny Lillebæltsbro blev drøftet. Nu var det togene der ikke var behov for at tænke på, og i 1970 var den nye rene bilbro færdig og indgik som et led i det landsdækkende danske motorvejsnet, der da var under opbygning.

Konstruktionen

Den anden Lillebæltsbro blev bygget som en hængebro, hvorved det blev muligt at reducere antallet af bropiller i bæltet til to. Hængebroen indeholder tre fag: et 600 m langt hovedfag over sejlløbet og to sidefag på hver 240 m. De to 120 m høje brotårne (pyloner) er udført i beton, mens brodrageren er formet som en hul, strømlinet kasse i stål.

Den nye Lillebæltsbro er opført i årene 1965 - 1970, hvor den blev indviet 21. oktober.

Endnu en Lillebæltsbro på tegnebrættet

Selv med tre vejbaner i hver retning, er trafikken ofte tæt over den nye Lillebæltsbro.

På et gennemsnitsdøgn kører der 44.000 køretøjer over den nye Lillebæltsbro, hvilket gør den til en af Danmarks mest trafikerede motorvejsbroer. Derfor har man de sidste par år diskuteret muligheden for en tredje fast forbindelse over Lillebælt - og mellem Fyn og Jylland. Et af forslagene går simpelthen på at bygge endnu en bro parallelt med den nuværende nye Lillebæltsbro.

Men andre forslag går på at bygge en bro mellem Bogen på Fyn og Juelsminde i Østjylland. Endelig har der også været forslag fremme om at bygge en ny bro mellem Bøjden på Fyn og Fynshav på Als og opgradere den nuværende Hovedvej 8 til en motorvej. Indtil videre er alle forslag dog stadig kun på diskussions stadiet.



Den Nye Lillebæltsbro





Den Nye Lillebæltsbro

Fakta:

Brottype: Hængebro

Længde: 1.700 m.

Bredde: 33,3 m.

Gennemsejlingshøjde: 44 m.

Gennemsejlingsbredde: 600 m.

Byggeperiode: 1965 - 1970

Indvielsesdato: 21. oktober 1970

Samlet længde 1700 m

Midterspand 600 m

Sidespand 2x 240 m

Viaduktfag Jylland 9x 31 m

Viaduktfag Fyn 11 x 31 m

Bredde mellem hovedkabler 28,1 m

Fri gennemsejlingshøjde 44 m

Hovedtårnenes højde fra bund af funderingspæle til top 170 m

Hovedtårnenes højde over vandoverfladen 118 m

Antal vognbaner 6

Hovedmængder:

Beton:

Strømpiller 22.000 m³

Hovedtårne 11.600 m³

Ankerblokke 27.000 m³

Viadukter, sidetårne og landfæster 25.200 m³

Pæle under strømpiller 2.400 m³

Pæle under viadukter mv. 800 m³

I alt 89.000 m³

Armering:

Slap armering 7.400 t

Forspændt stål mv. 600 t

Konstruktionsstål:

Hovedkabler 4.100 t

Hængerkabler 200 t

Ophængt konstruktion 12.200 t

Stålstøbegods 600 t

Andet stål i overbygning 800 t

I alt 17.900 t

