

Förslag till fast bro över Öresund.

Kostnaden för bron blir 132^{1/2} mill. kr.

Ett stort projekt till fast bro över Öresund mellan Malmö och Köpenhamn överlämnades i går samtidigt till de svenska och danska kommunikationsministrarna samt till kommerskollegium, järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och lotsstyrelsen.

I den skrivelse, som samtidigt med förslaget överlämnades till statsrådet Leo, uttala de nedannämnda svenska bolagen den förhoppningen, att resultatet av den till förslaget hörande ekonomiska utredningen skall anses berättiga till att denna kommunikationsfråga upptages till allvarig prövning av statsmakterna. Om så blir fallet, erbjuda sig bolagen att beredvilligt ställa sin samlade sakkunskap till förfogande för de statliga organ, som komma att anförtros frågans vidare behandling.

Syftet med uppställandet av förslaget angives ha varit att beläsa möjligheterna för och konsekvenserna av den ifrågasatta broförbindelsen, och förslaget ställes till kommunikationsministrarnas förfogande utan några som helst förbehåll.

Major Agne Sandberg, som på Skånska cementa vägnar undertecknat skrivelsen till kommunikationsministern, lämnade i går kväll inför Teknologföreningens avdelning för väg- och vattenbyggnadskonst vid dess högtidssammanträde en ingående redogörelse för det intressanta projektet. Samtidigt demonstrerades förslaget inför Skånska Ingeniörklubben i Malmö av överingenjören vid A.-B. Armerad betong David Andersson samt inför Ingenjörföreningen i Köpenhamn.

Förslaget avser en bro med landfästet strax söder om Malmö och Köpenhamn, och totalkostnaden beräknas till 132 millioner svenska kronor, varav 8 millioner komma på den rent svenska delen av anläggningen, 30 millioner på den rent danska delen och 94 millioner på den gemensamma delen. De tekniska och ekonomiska beräkningarna ha utförts av ett svensk-danskt konsortium, bestående av Aktiebolaget Armerad betong, byggnadsaktiebolaget Contractor och Aktiebolaget Skånska cementgjuteriet å svensk sida samt Christiani & Nielsen, Højgaard & Schultz aktieselskab och Kampmann, Kierulf & Saxild aktieselskab å dansk sida. Bankar utföras endast på de långsluttande stränderna vid Amager, där vattendjupet är helt ringa, och på en kortare sträcka vid landfästet på svenska si-

dan, medan den övriga delen i Öresund utföres som bro. Gepomfartsöppningarna för sjöfarten göras över Drogden och Flintrännen med 300 meter, över Trindelenrännan med 200 meter, över Sallholmarännan med 80 meter och för klaffbron vid Slussen vid Kalvebodstrand på danska sidan med 30 meter. Arbetstiden uppgår till lägst sex, högst åtta år. Utgår man från den förra siffran, uppgår de årliga anslagen från svensk sida till cirka 9 millioner kronor.

Förslagsställarna ha undersökt olika lägen för broförbindelsen, nämligen Helsingborg—Helsingör, över Ven och Malmö—Köpenhamn, men stannade för det sistnämnda. Vattendjupet är ringa och grundläggningsförhållandena synnerligen gynnsamma. Ur sjöfartssynpunkt är läget Malmö—Köpenhamn

långt gynnsammare än övriga tänkbara brolagen.

Enligt förslagsställarnas huvudalternativ skola följande trafikvägar föras över bron: en enkelspörig järnväg, en körbana för tre automobilbilar med 8,5 m. fri bredd mellan kantstenarna och 9,2 m. mellan räckena samt en cykelbana med 2,8 m. bredd mellan räckena.

I sitt föredrag om projektet på Teknologföreningen framhöll major Sandberg, att broförbindelsen å ena sidan torde innebära en minskad trafikfrekvens och försämrad ekonomi för färjeförbindelsen Trelleborg—Sassnitz, vilken troligen även framdeles skulle komma att vara den lämpligaste förmedlaren av trafiken mellan Sverige och östra delarna av kontinenten. Å andra sidan torde en fast broförbindelse innebära betydande driftsekonomska fördelar för den övriga delen av järnvägstrafiken Sverige—kontinenten. Den försämrade ekonomien för Trelleborg—Sassnitz-routen skulle helt eller delvis komma att uppvägas av fördelen att färjtrafiken skulle komma att helt indragas mellan Malmö och Köpenhamn och mellan Helsingborg och Helsingör inskränkas till den rings omfatt-

ning, som betingas av lokala behov för att helt inställas i fråga om järnvägstrafiken. Framför allt måste man komma ihåg att en fast broförbindelse genom den förkortade väglängden, minskade restiden och ökade bekvämligheten är ägnad att i hög grad stimulera järnvägarnas persontrafik Sverige—kontinenten.