



Fågelperspektiv av danska förslaget till en mils bankfyllnad och en halv mils bro i och över Öresund mellan Malmö och Köpenhamn över Saltholm. I fall det skulle vara en nolla för mycket i den danska uppgiften om bro längden, så skulle den bättre överensstämma med denna bild av förbindelsen.

BRON

över Öresund

På redaktionens begäran har professor Otto Linton delgivit oss sina åsikter om det danska förslaget till bro över Öresund — sådant det nyligen blev publicerat i dagspressen — och dessutom lämnat oss några kortfattade uppgifter om det svenska förslaget.
Red.

Tanken att förbinda Sverige och Danmark med en fast kommunikationsled under eller över Öresund är inte ny, men den har för det mesta framlagts i form av tunnelförslag.

För några dagar sedan publicerades emellertid i danska »Politiken» ett förslag till bro mellan Malmö och Köpenhamn över Saltholm.

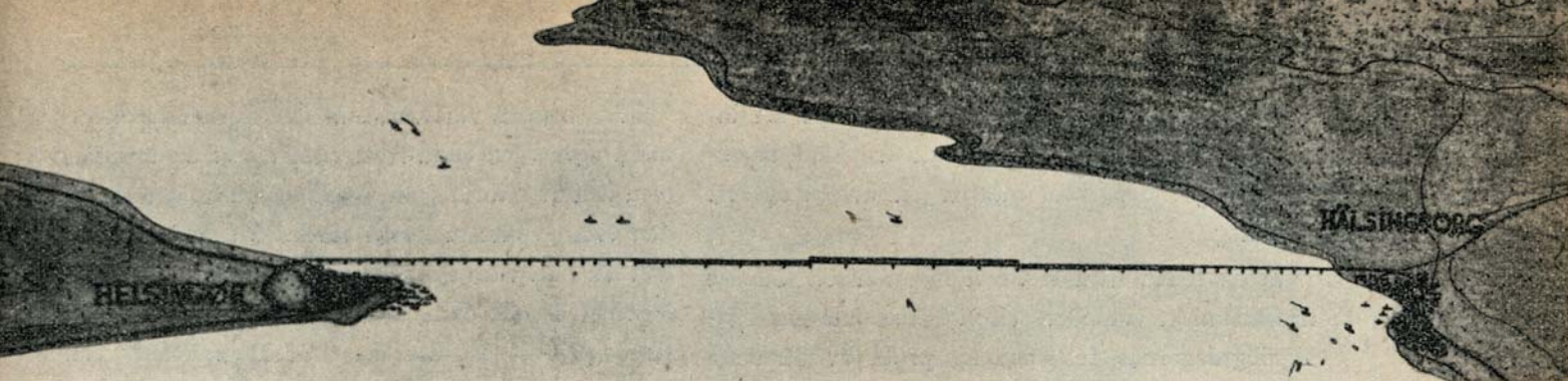
Denna bro liknar dock mera en damm, enär den på tvåtredjedelar av Sundets bredd utgöres av bankfyllnader. Med detta sätt att bygga blir det icke möjligt att på långt när komma upp till den fria segelhöjd, som måste förutsättas för en fast bro över Öresund, och då förslaget inte omnämner annan rörlig brodel än en klaffbro vid Kalvebodstrand, ser det ut som om Sundet skulle bli tämligen avstängt för sjöfart. Med hänsyn till rimlig och statsrättsligt godtagbar brohöjd samt till de genom den milslånga bankfyllnaden i Öresund ändrade vatten- och strömförhållandena fordras närmare redogörelse från förslagsställarna, de tre köpenhamnsfirmorna *Monberg & Thorsen, Højgaard & Schultz* och *Christiani &*

Nielsen, innan förslaget kan tagas helt allvarligt.

Sedan någon tid tillbaka har frågan om bro över Öresund studerats inom institutionen för brobyggnad vid Tekniska högskolan under ledning av professor *Otto Linton*, och två teknologer, nuvarande civilingenjörerna *Gustaf Evers* och *Ture Norder* ha skisserat en bro från Malmö med ungefär samma planläge som i det danska förslaget men utan några bankfyllnader i Sundet och med 42 meters fri segelhöjd under bron såväl i Flintrännen som i Drogden och dessutom med klaffbroar på båda ställena. Detta förslag är ännu inte färdigt och kan därför inte mer än antydningssvis omnämnas.

Samma herrar hava däremot utarbetat ett fullständigt förberedande förslag till en Öresundsbro mellan Hälsingborg och Helsingør. Detta senare förslag kommer inom kort att publiceras.

Huruvida bron skall ligga vid Malmö eller Hälsingborg är en fråga, varpå många andra och ännu viktigare synpunkter än de rent brobyggnadstekniska inverka. En brobyggnad över Öresund är inga-



Flygbild av svenska förslaget till en 6100 meter lång bro över Öresund mellan Helsingborg och Helsingør, inritat efter flygfoto, som är taget av köpenhamnstidningen »Politikens» från 6000 meters höjd strax söder om Ven.

lunda någon omöjlighet, och för att avgöra, om det är ett även för Sverige rimligt företag, måste planen ses mot bakgrunden av ändrade svenska trafikförhållanden.

Genom tillkomsten av en Öresundsbro skulle den norska trafik, som annars kunde finna det förmånligare att begagna de båda nya färjelinjerna till Jylland, kunna kvarhållas i Sverige, och Trälleborg—Sassnitz-linjen skulle inte alls komma att förlora något av kontinentaltrafiken till områden öster om en linje Berlin—Prag och förmodligen heller inte något vidare av godstrafiken till övriga delar. Vidare skulle Sverige — sedan en bro över Femern-

bält också blivit byggd — komma i direkt landförbindelse med kontinenten.

Vid sidan om de finansiella och kommunikationstekniska svårigheterna för ett brobygge över Öresund äro de brobyggnadstekniska icke så betydande, men det måste dock betraktas som ett ganska väsentligt framsteg i planerna på en bro mellan Sverige och Danmark, att man nu någorlunda vet, hur den skall byggas för att bli bra och vad den kostar. Siffran framför kostnaden för en Storströmsbro behöver ingalunda vara större än en etta, för att det i den summan ändå skall bli pengar över till en Öresundsbro.