

VEJHISTORIE

no. 16 // efterår 2008

Tidsskrift fra **DANSK VEJHISTORISK SELSKAB**



STOREBÆLTSFORBINDELSEN I MED- OG MODVIND

DEN STORE PLAN – DET TRAFIKØKONOMISKE UDVALG OG DET STORE H

INDHOLD



Forsidefoto | Storebæltsbroen.

FOTO: GADE CO, SUND & BÆLT.



03 STOREBÆLTSTROEN I MED- OG MODVIND
Berit Stage, cand.mag.

11 DEN STORE PLAN – DET TRAFIKØKONOMISKE UDVALG OG DET STORE H
Steffen Elmer Jørgensen, seniorforsker, ph.d.

FORORD

Vejhistorie nr. 16 tager to aspekter af Danmarks trafikale udvikling i forrige århundrede op til nærmere undersøgelse, nemlig planlægningen på overordnet niveau og tilegnelsen af den iværksatte planlægning ude i samfundet. I sin afhandling om Storebæltsforbindelsen i med- og modvind undersøger cand. mag. Berit Stage, Dansk Vej- og Bromuseum, de reaktioner i befolkningen, som etableringen af en fast forbindelse over Storebælt fik såvel under forberedelsen som efter broen var kommet i brug; mens Seniorforsker Steffen Elmer Jørgensen fra Landsarkivet i Viborg skildrer Det trafikøkonomiske Udvalg og manøvrerne i Centraladministrationen henimod gennemførelsen af en overordnet, langsigtet trafikplan, der bl.a. er udmøntet i 'Det store motorvejs- H'.

Vi takker de to forfattere og ønsker læserne god læsning. En stor tak skyldes vi tillige firmaerne COWI A/S, Grontmij | Carl Bro as og E. Pihl & Søn A.S., der velvilligt har sponseret dette nummer af VEJHISTORIE.

Michael Hertz

KOLOFON

VEJHISTORIE

Tidsskrift fra Dansk Vejhistorisk Selskab
no. 16 Efterår 2008

ISSN 1600-776XX

Udgivet af Dansk Vejhistorisk Selskab med støtte fra COWI A/S, Grontmij | Carl Bro as og E. Pihl & Søn A.S.

Grafisk design | Kvorning Design & Kommunikation

Lay-out | FALCON GRAFISK DESIGN

Tryk | Vejdirektoratet

Oplag | 500 eksemplarer

Redaktion

Cand.mag. Michael Hertz, redaktør
Mag.art. Kirsten-Elizabeth Høgsbro
Universitetslektor, dr.phil. Karl-Erik Frandsen
Museumschef Helle Schummel
Akademiingeniør Carl Johan Hansen

Manuskripter fremsendes på diskette eller pr. e-mail på nedenstående adresse. Forfattervejledning kan rekvireres samme sted.

Medlemsblad for Dansk Vejhistorisk Selskab.
Udkommer forår og efterår.

Dansk Vejhistorisk Selskab

c/o Vejdirektoratet
Niels Juels Gade 13
Postboks 9018
1022 København K

Postgiro 169-1791

T 7244 3333

F 7244 3426

E dvs@vd.dk

www.vejhistorie.dk

STOREBÆLTSFORBINDELSEN I MED- OG MODVIND



BERIT STAGE, F. 1974. 2008 CAND. MAG. I
EUROPÆISK ETNOLOGI FRA KØBENHAVNS
UNIVERSITET. 2008 PROJEKTMEDARBEJDER
VED DANMARKS VEJ- OG BROMUSEUM.

Nærværende artikel er et sammen-
drag af forfatterens specialeafhandling
"Storebæltsforbindelsen i med- og mod-
vind". I specialeafhandlingen behandles
den massive modstand mod forbindel-
sen før og under anlæggelsen samt,
hvordan modstanden blev til en overvæl-
dende brugersucces efter indvielsen.

Baggrund

Allerede før vedtagelsen af anlægsloven
i 1987, var der massiv folkelig modstand
mod byggeriet af en fast forbindelse
over Storebælt. Argumenterne imod
Storebæltsforbindelsen strakte sig fra
bekymring for vandmiljøet, til bekymring
for den danske kernefamilies velfærd
uden pause på Storebælt, og den ellers
nok så udskældte "storebæltskaffe"
på færgerne. Den folkelige modstand
fortsatte under selve anlæggelsen, og
mange svor, at de aldrig ville benytte
den kommende bro.

Vurderet ud fra trafikmængden, blev
Storebæltsforbindelsen imidlertid en

overvældende succes lige fra indvielsen,
og der er ingen tvivl om, at familiebe-
søg og forretningsmæssige møder på
tværs af Storebælt er forøget væsentligt
siden dens åbning. Den offentlige kritik
forstummede hurtigt, og siden åbningen
har antallet af biler, der passerer Store-
bæltsforbindelsen, været støt stigende.

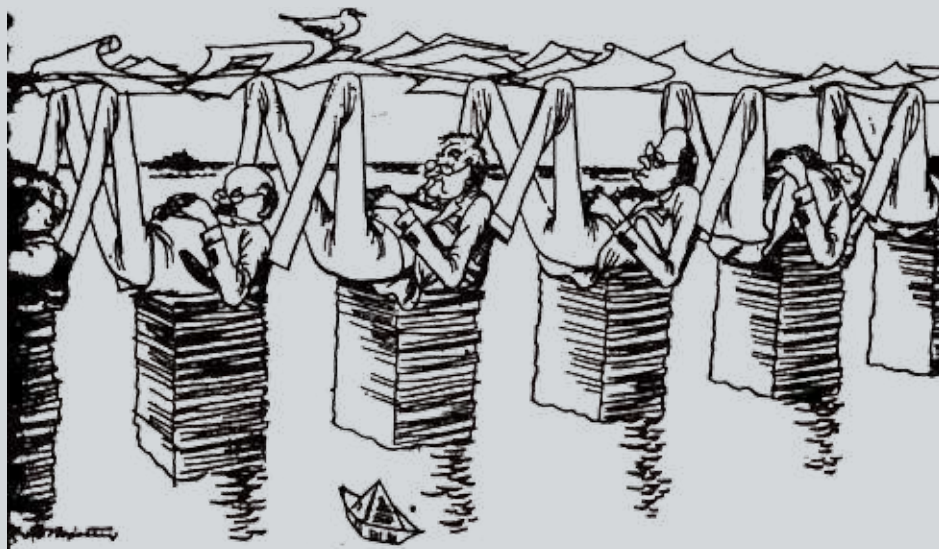
En farefuld færd

Arkæologiske fund helt tilbage fra
jægerstenalderen vidner om, at trans-
port med båd i årtusinder har spillet
en vigtig rolle for menneskene bosat
ved Storebælt. Sørøveri, stormfuldt
hav og drilske strømforhold gjorde det
imidlertid i århundreder til en risikabel
og berygtet affære at krydse Storebælt.
I det 11. og 12. århundrede var sørøvere
en stor plage i de ydre og indre danske
farvande, men selv efter der blev fred
i de danske farvande, var Storebælt
fortsat frygtet pga. stærk strøm og de
vejrforhold, der optræder på dette sted.
Færgedriften var stærkt påvirket af
vejret, og folk der skulle krydse bæltet,
måtte ofte vente i dagevis på gunstig
vejr. Mulighederne for at komme sikkert
over bæltet kunne skifte fra dag til dag.
Brevvekslinger mellem adelige folk
vidner om, at det var med frygtssomhed
og respekt, at man udsatte sig selv
eller sine nærmeste for rejsen over
Storebælt, som adelsfrøkenen Anne
Hardenberg skrev i et brev til Birgitte
Gøye: "*Ville I lade mig vide, hvor I er til
pas og om I kom vel over Bælt*".¹

I takt med udbygningen af en sammen-
hængende infrastruktur i Danmark blev
Storebælt en hindring for en effektiv
transport mellem landsdelene. Anlæg-
gelsen af større broer i Danmark tog for
alvor fart i mellemkrigstiden. Lillebælts-
broen, Storstrømsbroen, Mønsbroen,
Limfjordsbroerne og en række mindre
broer blev indviet i løbet af 1930'erne og
begyndelsen af 1940'erne, og mange af
broerne betød virkeliggørelse af gamle
drømme om at binde landsdelene bedre
sammen.

Anlæggelsen af Lillebæltsbroen og
Storstrømsbroen gav ny næring til idéen
om en fast forbindelse over Storebælt.
Det stod klart, at den teknologiske
formåen nu muliggjorde en bro og i 1934
fremkom pensioneret baneingeniør R.
Hiort-Lorentzen i "Ingeniøren" med et
skitseforslag til en bro fra Knudshoved
til et punkt mellem Korsør og Halskov.
I overensstemmelse med tidens trafik-
mønster var Hiort-Lorentzens forslag
indrettet med to kørebaner, fortov og
henholdsvis et og to jernbanespor på
broen og dæmninger. I 1936 udsendte
tre store ingeniørfirmaer et projekt for
et motorvejsnet i Danmark, hvori der
indgik et forslag til en Storebæltsbro.
Senere samme år præsenterede DSBs
brokontor deres forslag til en fast forbin-
delse over Storebælt. Planerne om en
Storebæltsforbindelse var sandsynligvis
blevet vedtaget i løbet af de kommende
år, hvis ikke Anden Verdenskrig var

„Selvbærende konstruktion“. Bo Bojesens satiriske tegnede kommentar fra 1958 til de mange betænkninger og rapporter om Storebæltsforbindelsen. (Gengivet fra Møller og Wichmann (1978): "Sagt og skrevet om broen").



brudt ud. Det stigende transportbehov efter 2. Verdenskrig udfordrede til stadighed kapaciteten på Storebælt og i de følgende årtier blev det flere gange i forskellige rapporter konkluderet, at de samfundsmæssige fordele ved projektet ville være så væsentlige, at projektet burde gennemføres.

Efter mange års tovtrækkerier, kommissioner og udvalgsarbejder blev lov nr. 380 af 10. juni 1987 "Lov om anlæg af fast forbindelse over Storebælt" bekendtgjort. Forud for lovbekendtgørelsen havde den daværende regering – bestående af Venstre, Konservative, Kristeligt Folkeparti og Centrumdemokraterne – og Socialdemokratiet d. 12. juni 1986 indgået en politisk aftale om, at der skulle etableres en fast forbindelse over Storebælt for jernbane- og vejtrafik. Dermed var der givet grønt lys til den hidtil største byggeopgave i Danmark.

Den faste forbindelse over Storebælt var budgetteret til at koste 18 mia. kr. Det blev projekteret, at togforbindelsen skulle indvies i 1993 og vejforbindelsen i 1996. En plan der, særligt for tunnelen, skulle vise sig at blive voldsomt overskredet pga. byggetekniske vanskeligheder.

Færgesejladsens endeligt

Da Storebæltsforbindelsen stod færdig, skulle der siges farvel til en tusindårig tradition for mere eller mindre etableret færgetrafik over Storebælt. Det var med vemod og under stor mediebevågenhed, at mange ansatte og lokale beboere fulgte den sidste færge, Vognmandsrutens Difko Fyn, til kaj i Korsør d. 15. juni 1998 ca. kl. 01. For nogle var det en naturlig konsekvens af den teknologiske udvikling, men andre betragtede udviklingen med skepsis, vantro og dyb

bekymring. Holdningerne til den nye broforbindelse, strakte sig fra glødende tilslutning, over ligegyldighed og til indædt modstand. Storebæltsfærgerne har måttet lægge ryg til megen kritik gennem tiden, men med broens komme, fik de ellers ofte udskældte storebæltsfærger et skær af romantik og harmoni over sig og blev til tider fremstillet som et uundværligt fristed i den trafikale jungle. Der var folk, der svor aldrig at sætte fod eller hjul på broen og mange begræd tabet af Storebæltsfærgerne.

Et trafikspring karakteriseres ved, at personer der ellers ikke ville have rejst – heller ikke med andre transportmidler – rejser. Sædvanligvis vil ny infrastruktur foranledige et trafikspring og Storebæltsforbindelsen blev da også en overvældende publikumssucces, dog i en grad, selv ikke de mest optimistiske prognoser havde forudset.

I 2007 passerede 27,9 mio. personer Storebæltsforbindelsen, et trafikspring på 5,3 mio. rejsende, eller en stigning på 50 % flere personrejser end før Storebæltsforbindelsens åbning.² I august 2008 passerede 1.092.434 køretøjer Storebæltsforbindelsen, det hidtil største antal køretøjer i forbindelsens historie på en enkelt måned, og i hele 2008 blev anlægget passeret af 11.025.504 køretøjer³. Den kraftige stigning i personrejser i forhold til før Storebæltsforbindelsens åbning, levner ingen tvivl om, at langt de fleste dan-

FAKTA OM STOREBÆLTSTFORBINDELSEN

- Anlægsarbejdet fandt sted fra 1988-1998.
- Forbindelsen udgøres af to broer og en tunnel.
- Østbroen mellem Sjælland og Sprogø er 6.790 m lang.
- Vestbroen, der er en kombineret vej- og jernbanebro, er 6.611 m lang.
- Østtunnelen er 8.024 m lang og er på sit dybeste punkt 75 m under havoverfladen.
- Jernbaneforbindelsen blev indviet d. 1. juni 1997.
- Motorvejen over Storebælt blev indviet d. 14. juni 1998.
- De samlede anlægsomkostninger for hele Storebæltsprojektet beløb sig til 21,4 mia. kr (1988-priser).
- Da byggeriet var på sit højeste i begyndelsen af 1990'erne, var over 4.000 personer beskæftiget ved byggeriet.
- Vejbanen bæres af hængebroens to hovedkabler der hver består af 18.648 wire og er ca. 3 km lange. Hovedkablerne er 83 cm i diameter.
- Der er i alt 19 bropiller. En bropille vejer i gennemsnit 6.000 tons.



Det kan være overordentligt svært at forestille sig fremtidens teknologiske udvikling. Brobanen som den blev fremstillet i Statsbanernes forslag til en bro over Storebælt fra 1936. Fra: N. J. Gimsing (1984): „Storebæltsbroen/Tunnelen“.

skere har taget broen til sig og bruger den jævnligt.

Modstanden mod forbindelsen

Argumenterne imod en fast forbindelse over Storebælt var mange og de tog afsæt i vidt forskellige udgangspunkter. Mange enkeltpersoner ytrede sig på avisernes debatsider og enkelte brugte endda adskillige tusinde kroner på at indrykke private annoncer i landsdækkende dagblade. Den mest underbyggede og sejlvivede kritik bundede imidlertid i frygt for negative miljøpåvirkninger, mistede arbejdspladser i færgebyerne og protester mod trafikprioriteringen. Der var folk, der mente, at et farvel til storebæltsfærgerne ville betyde et Danmark med ringere livskvalitet for borgerne, og der var sågar folk der var bekymrede for mågernes ve og vel, når de ikke længere kunne blive håndfodret ved færgerne.

Typisk udtrykte privatpersoners læserbreve en meget subjektiv holdning, der afspejlede deres idéer om det gode liv. Disse holdninger blev inddraget som en del af diskussionen, og dermed blev subjektive størrelser som følelser, stemninger og nationale særpræg præmisses for diskussionen om, hvorvidt Danmark skulle have en fast forbindelse over Storebælt.

Det viste sig særdeles vanskeligt at få overbevist danskerne om, at den faste

forbindelse over Storebælt ville blive brugerfinansieret. Mange bromodstandere fremførte økonomi-aspektet som en væsentlig grund til, at de var imod den faste forbindelse. I en tid, hvor den økonomiske situation i Danmark ikke var alt for god og mange danskere sloges med arbejdsløshed og kartoffelkur, var det for mange danskere ubegribeligt, at så mange penge skulle postes i en bro, som de fleste mente, at de sagtens kunne undvære. Politikerne udtalte gang på gang i interviews og læserbreve, at statens penge ikke ville blive brugt til en Storebæltsbro, men argumentet levede alligevel i bedste velgående i årevis, til stor irritation for de brotilhængere der igen og igen måtte tilbagevise dette argument. Så sent som i 1990, næsten to år efter det første spadestik var taget, troede 56% af den voksne, danske befolkning fortsat, at den faste forbindelse over Storebælt ville medføre øgede skatter.

Med det formål at lægge pres på politikere og embedsmænd opstod forskellige protestgrupper i tiden frem til vedtagelsen af anlægsloven og i de første anlægsår. Efterhånden som anlægsarbejdet påbegyndtes, blev debatindlæggene sjældnere, men en del bromodstandere håbede fortsat på at kunne påvirke den endelige udformning af den faste forbindelse og der argumenteredes fortsat ivrigt for og imod højbro, biltogstunnel osv.

I tiden omkring indvielsen af den færdige forbindelse d. 14. juni 1998 koncentrerede debatten sig hovedsageligt om trafiktal og tekniske spørgsmål. Der blev set tilbage på historien bag broen, og skuet tilbage på det lange forløb og de forhindringer, der igennem tiden kom til at ligge i vejen for den faste forbindelse. Modstandere blev opsøgt for en opdateret kommentar og det skortede ikke på billedsprog og højtideligt sprogbrug. Spændingen koncentrerede sig nu om hvorvidt, og i så fald, hvornår miljøkatastrofen ville indtræffe. Andre holdt skarpt øje med, om A/S Storebælt ville få ret i de optimistiske trafikprognoser, som kritikere hævdede var kunstigt pumpet i takt med budgetoverskridelserne i anlægsperioden.

Landsforeningen Mod Storebæltsbroen

Landsforeningen Mod Storebæltsbroen blev dannet i efteråret 1982. Den stiftende generalforsamling blev afholdt i Medborgerhuset i Korsør med deltagelse af ca. 50 mennesker. I den første tid lykkedes det foreningen at få en betydelig mediedækning og i løbet af de følgende måneder opnåede foreningen ca. 500 personlige medlemmer, og derudover flere fagforeninger, faglige klubber, små miljøforeninger, Radikal Ungdom og SF Vestsjælland, i alt ca. 15.000 medlemmer. Den tidligere matros, daværende medlem af Folketinget og senere borgmester i Kalundborg



Daværende trafikminister H.P. Clausen tager første spadestik til Storebæltsforbindelsen d. 23. juni 1988. Foto: Søren Madsen, Sund & Bælt.



I forbindelse med markeringen af det første spadestik til Storebæltsforbindelsen, arrangerede Landsforeningen Mod Storebæltsbroen en demonstration. Ved demonstrationen afholdt foreningen bl.a. en symbolsk begravelse for arbejdspladserne på færgerne. Foto: POLFOTO.

Kommune, Tommy Dinesen (SF), var initiativtager og formand for foreningen, der bl.a. talte en del medlemmer fra Socialistisk Folkeparti. Foreningen udsendte medlemsblade, arrangerede demonstrationer, happenings og møder, og videredistribuerede desuden en af Styrmandsgruppens rapporter til foreningens medlemmer. Medlemsbladene indeholdt bl.a. avisartikler og kronikker, der underbyggede modstanden mod broen og orienterede løbende medlemmerne om den politiske situation omkring broen. Da det første spadestik

skulle tages til Storebæltsforbindelsen i Nyborg d. 23. juni 1988, arrangerede Landsforeningen Mod Storebæltsbroen en aktion på Nyborg strand, hvor der afholdtes begravelse for en medbragt kiste på stranden. Kisten symboliserede færgerne og de arbejdspladser, der med forbindelsens komme ville blive nedlagt.

En af deltagerne, Dan Sterup var bro-modstander og medlem af trafikudvalget for SF. I forbindelse med markeringen af det første spadestik overrakte han, under ledsagelse af to politibe-

tjente, 4000 underskrifter mod broen til den daværende trafikminister H.P. Clausen. Dan Sterup fortæller, hvordan han oplevede turen til Nyborg:

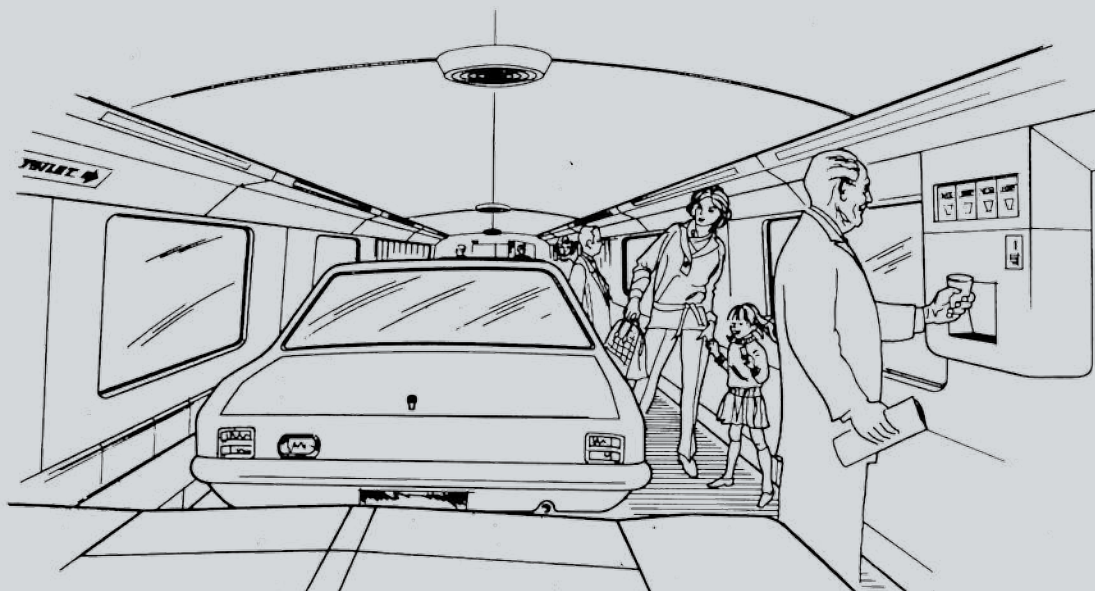
"Vi modstandere fik lov at køre med særtoget (jeg fik plads i særtoget som for tilfældet ansat reporter for Bornholmeren), men fordi vi (med Tommy (Dinesen, red.) i spidsen) kunne tænkes at demonstrere under overfarten og derfor forstyrre billedet for de "fine" officials, blev vi anbragt afsondret under turen til Nyborg og måtte kigge langt efter de opdækkede lækkerier [...] Efter seancen i Nyborg, drog hele optoget med særfærge/tog retur til København og på tilbagemturen var der ingen restriktioner og vores protestgruppe kunne nyde resterne af de riges bord".

Foreningen var oprindeligt imod en fast forbindelse over Storebælt og gik ind for fortsat færgefart over Storebælt, men modererede senere sit standpunkt og agiterede herefter imod en bro, men for en fast forbindelse i form af en biltogstunnel. Landsforeningen mod Storebæltsbroen blev i 1990 fusioneret med foreningen "Scan Link – nej tak".

Kampen om havmiljøet

Allerede før vedtagelsen af anlægsloven i 1987 var der fuld damp på debatten om en evt. Storebæltsbros konsekvenser for det danske havmiljø. Miljøorganisationer som Dansk Naturfredningsforening,

Interiør af biltog som det blev foreslået af Teknisk Udvalg i 1972. En del bromodstandere argumenterede for en biltogstunnel frem for en bro over Storebælt. Fra: N. J. Gimsing (1984): "Storebæltbroen/Tunnelen".



Greenpeace og NOAH blæste til kamp mod broen over Storebælt. De ville alene acceptere en tunnelforbindelse, da de frygtede de miljømæssige konsekvenser af en bro. Miljøorganisationerne vurderede, at de enorme anlægsarbejder i selve Storebælt ville gå hårdt ud over store tangskove og muslingebanker, og som følge deraf, fuglelivet omkring Sprogø. Udover de risici, der lurede i selve Storebælt, frygtede man også for iltsvind, fiskedød og algeopblomstring i Langelandsbæltet og det sydfynske øhav samt for forstyrrelser i saltbalancen i Østersøen.

Der blev i anlægsloven fra 1987 formuleret en beslutning om, at havmiljøet skulle sikres ved hjælp af den såkaldte "nul-løsning", der indebærer, at vandgenemstrømningen i Storebælt skulle være den samme som før byggeriet gik i gang.

Civilingeniør fra Dansk Hydraulisk Institut, Jacob Steen Møller, fremlagde på et Havforsker møde i januar 1988 en tese om, at Storebæltsfærgerne havde en større negativ effekt på havmiljøet, end en fast forbindelse over Storebælt ville have. På dette tidspunkt, hvor debatten rasede og den folkelige modstand mod den faste forbindelse var massiv, var hans tese særdeles kontroversiel, og han oplevede, at der var kolleger, der grinede, og andre kolleger der fandt hans oplæg upassende og useriøst.

Fiskere i Storebælt frygtede for deres erhverv, da det stod klart, at Storebæltforbindelsen ville blive gennemført. De frygtede, at det omfattende anlægsarbejde ville ødelægge deres fiskepladser og anlægsarbejdet medførte da også, at fiskerne i ca. tre år ikke kunne fiske i Storebælt og derfor i denne periode helt eller delvist måtte leve af en, ifølge fiskerne selv, beskeden økonomisk kompensation fra A/S Storebælt.

Katastrofeteorierne og de massive protester fik A/S Storebælt til at imødekomme de kritiske røster og lade en international ekspertgruppe følge miljøets udvikling under byggeriet. Derudover blev der, for at mindske protesterne, foretaget kompenserende udgravninger og supplerende miljøsikringer. I perioden fra 1988 til 1998 blev der afgravet 15 millioner tons havbundsmateriale på revene øst og vest for Sprogø og i alt er der opgravet og flyttet op mod 40 millioner tons havbundsmateriale; ekstra miljøsikringer der kom til at koste A/S Storebælt omkring 1,5 milliarder kroner.

En del miljøfolk konkluderede retrospektivt, at miljøsikringen, til trods for at den efter manges opfattelse var utilstrækkelig, dog havde begrænset skaderne på miljøet. For A/S Storebælt betød miljøsikringen, at Storebæltforbindelsens negative konsekvenser for miljøet var fremtidssikret. Et medlem af den internationale ekspertgruppe vur-

derede, at de 1,5 mia. kr ikke havde gjort nogen større forskel for miljøet, men at miljøsikringen politisk set var en fornuftig og nødvendig investering for at skabe ro om projektet. I 2000 konkluderede det internationale ekspertpanel, at havfugle, havdyr og planter i det store hele var genetableret i de påvirkede områder. Senest har A/S Storebælt i sin Miljøregulering 2007 konkluderet, at dyr og planter har rekoloniseret sig på revene og at der ikke er grund til bekymring for havmiljøet i Storebælt. Flere fiskere og miljøforkæmpere har siden udtalt, at sortsynet dominerede, og at de nok havde gået lidt mere stille med dørene, hvis de havde vidst, at påvirkningen af miljøet ville være så relativt kortsigtet.

Styrmandsgruppen

Styrmandsgruppen blev dannet i efteråret 1988 på et navigatørmøde i Århus. På mødet blev der udtrykt udbredt mistillid til de hidtidige rapporter om broens rentabilitet og konsekvenser, og de mest overbeviste skeptikere besluttede at kigge rapporterne efter i sømmene. De fem DSB-ansatte styrmænd, der kom til at udgøre Styrmandsgruppen, skød al autoritetstro fra sig og bed sig fast i haserne på embedsmændene i A/S Storebælt. Det var A/S Storebælt, der først begyndte at kalde gruppen for "Styrmandsgruppen", ifølge medlemmerne selv for at antyde, at de udelukkende sloges for deres job på færgerne. I første omgang forsøgte de at få planerne

ændret og sikre en ren biltogsløsning, senere var målet at påvise fejlene ved Storebæltsbroen, for at undgå at de ville blive gentaget over Øresund og Femern Bælt. Styrmandsgruppen satte spørgsmålstegn ved troværdigheden af A/S Storebælts forskellige rapporter og prognoser. De var af den klare overbevisning, at embedsmændene i A/S Storebælt førte de danske politikere bag lyset og holdt dårlige nyheder, som f.eks. budgetoverskridelser og forsinkelser, skjult for politikerne. Styrmandsgruppen blev berygtet for sin aggressive og vedholdende stil, når de vendte hver en sten i rapporterne om Storebælt, og ved flere lejligheder fik lavet deres egne rapporter, bl.a. "Styrmandsrapporten", en kritisk analyse af trafikprognoserne for Storebæltsforbindelsen fra januar 1989. I 1992 forsøgte ledelsen i DSB at give medlemmerne af Styrmandsgruppen mundkurv på, da gruppen annoncerede, at de ville udarbejde en kritisk rapport om DSBs dispositioner i forbindelse med de kostbare udskiftninger af færgerne Niels Klim og Peder Paars med færgerne Ask og Urd på ruten Kalundborg-Århus, en sag der i 1993 medførte en gigantisk næse til DSBs ledelse fra Statsrevisorerne. DSBs generaldirektør påpegede bl.a. over for Styrmandsgruppen, at de havde pligt til loyalt at bakke op om beslutninger vedrørende DSB og DSB i almindelighed, og mindede ved samme lejlighed styrmændene om, at de som tjenestemænd var underlagt

tavshedspligt. Ud over de økonomiske konsekvenser beskæftigede gruppen sig også med de miljømæssige konsekvenser af broen, som de frygtede ville blive en miljømæssig katastrofe. Styrmandsgruppen måtte med tiden opgive kampen mod broen, men fastholdt stadig ved broens åbning, at broen var en fejltagelse samt, at folketingspolitikkerne før eller siden ville løbe fra deres løfter om en brugerfinansieret forbindelse. Desuden hævdede de fortsat, at trafikprognoserne og dermed de økonomiske beregninger var kunstigt oppustede.

Modstandens organisering

De forskellige sammenslutninger, der arbejdede mod broen, var meget forskelligt organiseret. Nogle protester kom fra allerede etablerede foreninger, der gik ind i sagen, f.eks. Danmarks Naturfredningsforening og NOAH, mens andre, f.eks. Landsforeningen Mod Storebæltsbroen" og "Færgernes Venner", helt i tråd med danske traditioner, organiserede sig i en forening. Fælles for mange af modstandergrupperne var det dog, at der fra starten var et element af trods indbygget i modstanden. Det fornemmes i debatindlæg, medlemsblade og informanternes udsagn. Det stod klart for modstanderne, at det var Davids kamp mod Goliat. Kampen var ulige og Goliat næsten uoverskueligt stor i kraft af, at modstanden rettede sig mod både A/S Storebælt, politikere, og noget så uhåndterbart som sam-

fundsudvikling og trafikprioriteringer. Modstanden blev endnu mere indædt i kraft af dette store fjendebillede, og aktørerne mere sammenbidte af denne åbenlyse ulighed. Fælles for dem var imidlertid, at modstanden var præget af dette folkelige udspring. Det var en græsrods kamp mod en defineret fjende, hvor fronterne var skarpt trukket op, og det stod ganske klart, at fjenden var alt det, broen repræsenterede og alle broens repræsentanter. Kampen endte dog ikke forgæves. Modstanderne havde med deres indædte kamp held til, i høj grad, at præge dagsordenen og til at få mediernes opmærksomhed. De opnåede vigtige resultater i form af foranstaltninger til sikring af havmiljøet, og efterfølgende er samme praksis blevet





anvendt ved byggeriet af Øresundsbroen. Miljøsikringen i Storebælt dannede skole og de miljømæssige konsekvenser af en kommende Femern Bælt forbindelse vil uden tvivl blive overvåget i tråd med den model, der blev udviklet under byggeriet af Storebæltsforbindelsen.

Teknologi-sociologisk forklaring

Inden for teknologi-sociologien arbejdes der med teoretiske positioner, der kan forklare Storebæltsforbindelsens forløb fra folkeligt hadeobjekt til brugermæssig succes. Teknologi skal her forstås i bred forstand, dvs. at teknologi i denne sammenhæng defineres som de redskaber, det enkelte menneske benytter sig af i hverdagen.

I denne sammenhæng er det SCOT-analysen⁴ og domesticeringsteorien⁵, der er interessant, idet disse to teoretiske afsæt kan forklare Storebæltsforbindelsens forløb fra modstand til succes. SCOT-analysen beskæftiger sig med samspillet mellem teknologi og samfund og den gensidige påvirkning mellem disse og domesticeringsteorien anskueliggør, hvordan nye teknologier optages i et samfund eller en samfundsgruppe.

Nye teknologier kan af og til være besværlige og vanskelige at acceptere og kan på metaforisk plan anskues som noget "vildt", anderledes og ukontrollerbart. Når domesticeringen efterfølgende er tilendebragt, er teknologien derimod blevet en integreret del af hverdagen og

er ikke længere at betragte som en kold, livløs, problematisk og udfordrende brugsgenstand, men som et nyttigt værktøj og velkendt værktøj – ganske som vi kender det fra telefonen, radio og tv, der i denne forbindelse er "gamle" teknologier, der for længst er domesticeret.

På denne måde er Storebæltsforbindelsen gradvist blevet "tæmmet" og blevet et pålideligt og velkendt redskab i danskernes transportmønster og er dermed blevet en teknologi, der tages for givet. På samme måde kan det ofte iagttages, at store anlægsprojekter, der uvægerligt vil ændre kendte mønstre og vaner, mødes med voldsomme protester, men gradvist bliver en naturlig

del af hverdagen og herefter opleves som en teknologi, der vanskeligt kan undværes i den daglige praksis. I dette perspektiv er en bro andet og mere end et imponerende bygningsværk, men også en teknologi der er med til at konstituere det omgivende samfund og som bliver et kulturbærende element i det øjeblik, den får betydning for mennesker og bliver en del af en fortløbende proces, hvor den gensidige påvirkning mellem bruger og teknologi er en grundlæggende præmis.

Fra skamstøtte til mesterværk

SCOT-analysen og domesticeringsteorien kan vise, hvordan nye teknologier optages i samfundet, og kan dermed forklare Storebæltsforbindelsens forandring fra folkeligt hadeobjekt til folkelig succes.

En bro har signifikant betydning både på mikroniveau, i forhold til den enkelte bruger, og på makroniveau i forhold til det omgivende samfund der påvirkes af teknologien. En bro påvirker den måde, hvorpå brugeren anskuer verden og en bro kan opløse og redefinere eksisterende mønstre og magtrelationer. Dette sker f.eks. når fysiske og psykiske barrierer nedbrydes, som det var tilfældet, da vand ikke længere adskilte Fyn og Sjælland. Storebæltsforbindelsen bandt nu landsdelene sammen og danskerne oplevede, at en rejse på tværs

LITTERATUR

Berker, Hartmann, Punie & Ward (red.): Domestication of Media and Technology. 2006. Open University Press, Berkshire.

Bijker, Wiebe: Of Bicycles, Bakelites and Bulbs – Toward a Theory of Sociotechnical Change. 1995. The MIT Press, Cambridge.

Gimsing, N.J.: Storebæltsbroen/tunnelen. 1984. Teknisk Forlag A/S, København.

Jensen, C., Lauritzen, P., Olesen, F.(red.): Introduktion til STS, Science, Technology, Society. 2007. Hans Reitzels Forlag, København.

Lebech, M. og Johnsen, N.C.D.: Storebælt – Fra smukke til Bro. 1965. Boghallen – Hassings Forlag.

Munch, N. og Jakobsen, G.(red.): Farvel til Storebæltsfærgerne. U.å. Scandlines A/S, København.

Nilsson, Fredrik: När en timme bliver tio minuter – en studie av förväntan inför Öresundsbron. 1999. Historiska Media, Lund.

Olesen, M. Nørgaard: Over Storebælt i 1000 år. 2000. Lamberths Forlag.

Pedersen, L., Fischer, A. og Aaby, B.(red.): Storebælt i 10.000 år. 1997. A/S Storebæltsforbindelsen, København.

Sund & Bælt Holding A/S: Storebælt og Miljøet. 1999. Sund & Bælt Holding A/S, København.

af Danmark var blevet langt hurtigere og mere overskuelig. Eller det sker, når en bro eller en vej genererer udvikling i en region og udfordrer de eksisterende magtrelationer i samfundet.

Når domesticeringsforløbet er gennemlevet, indgår teknologien, i dette tilfælde Storebæltsforbindelsen, i brugerens liv som en selvfølgelighed og den brugspraksis og betydning broen har for brugeren betragtes som det mest logiske og "naturlige". Broen domesticeres så at sige "i vores hoveder", dvs. at broen fra at være en ukendt og skræmmende

fremmed bliver til en velkendt og fuldt accepteret ven i hverdagen.

Da Storebæltsforbindelsen stod færdig, gav mange af de tidligere fremtrædende modstandere udtryk for synspunkter som: "når broen nu er her, så er den jo flot", og flere har efterfølgende givet udtryk for, at broen alligevel var en forbedring, når rejsen skulle gå tværs gennem landet. Storebæltsforbindelsen er i dag fuldt integreret i samfundet, er blevet en naturlig del af hverdagen i en grad, at der endda er plads til en diskussion om en bro over Kattegat.

NOTER

1. Lebech og Johnsen (1964): Storebælt – Fra smukke til bro, s. 25
2. Sund og Bælt Holding A/S: Storebæltsforbindelsens trafikale effekter (2008), s. 4.
3. www.storebaelt.dk/omstorebaelt/trafiktal
4. SCOT-analysen (SCOT: Social Construction Of Technology) er et teoretisk perspektiv indenfor teknologi-sociologien der beskæftiger sig med tilblivelse af teknologi. Ved at analysere konstruktionsprocesser afdækkes, hvordan teknologi og kultur gensidigt påvirker og konstruerer hinanden og hvordan en teknologi udvikles i samspil med det omgivende samfund og brugere.
5. Domesticeringsteori er et begreb indenfor teknologi-sociologien der analyserer hvordan ny teknologi optages og anvendes i dagliglivet. Domesticeringsteoriens primære fokus er den gensidige tilpasning, der finder sted mellem genstand og bruger.

DEN STORE PLAN - DET TRAFIKØKONOMISKE UDVALG OG DET STORE H



STEFFEN ELMER JØRGENSEN, F. 1953. 1982 CAND.MAG. I HISTORIE OG ENGELSK FRA KØBENHAVNS UNIVERSITET. 1991 PH.D. VED THE EUROPEAN UNIVERSITY INSTITUTE, FIRENZE. 1989-90 "CARLSBERG CLARE HALL VISITING FELLOW", CAMBRIDGE. 1994-98 STIPENDIAT FOR DANSK VEJHISTORISK SELSKAB. FRA 1999 ARKIVAR OG SENIORFORSKER VED LANDSARKIVET FOR NØRREJYLLAND, VIBORG. FORFATTER BL.A. TIL "FRA CHAUSSÉ TIL MOTORVEJ. DET OVERORDNEDE DANSKE VEJNETS UDVIKLING FRA 1761.

Langsigtet trafikplanlægning i dag og i 1950'erne

I januar 2008 lancerede Transportministeriet Infrastrukturkommissionens betænkning, der fremlægger en plan for Danmarks infrastruktur frem til 2030¹. I skrivende stund fremlægger regeringen en plan for store nyinvesteringer i både jernbaner og motorveje frem til 2020. Der er tale om ambitiøse visioner om både nye og udbyggede motorveje, om højhastighedstog og en bedre kollektiv trafik, samtidig med at der skal udvises skyldigt hensyn til miljøet.

Infrastrukturkommissionens arbejde er ikke den første store langsigtede plan for en udbygning af den danske infrastruktur. I september 1955 nedsatte

Ministeriet for offentlige Arbejder Det Trafikøkonomiske Udvalg (TØU), der i 1961 i en betænkning lancerede en prioriteret investeringsplan for den danske infrastruktur i 20 år frem til 1980.² Arbejdet med denne plan fik stor betydning for udbygningen af velfærdssamfundets trafiknet, ikke mindst for udbygningen af vejnettet, specielt "Det store motorvejs-H". Og TØU's plan var bestemt ikke mindre ambitiøs end 2008-planen. Det afgørende nye ved TØU var, at det foretog en samlet planlægning for hele trafiksektoren og tvang dens forskellige sektorer ind i et samarbejde om skabelse af planen. I det følgende skal udvalgets dannelse og dets arbejde med langsigtet trafikplanlægning beskrives. Udvalget blev formeligt påtvunget Ministeriet for offentlige Arbejder af Det Økonomiske Sekretariat (DØS), og her må man især se DØS' leder, sekretariatschef Erik Ib Schmidt, som en nøglefigur. Planen søgte via prognoser og analyser at skitsere de anlæg, der var nødvendige for at dække de følgende 20 års infrastrukturelle behov. Den prioriterede anlæggene, hvilket kun kunne lade sig gøre med hjælp fra de statslige trafikstyrelser, Storebæltskommissionen og Øresundsudvalget.

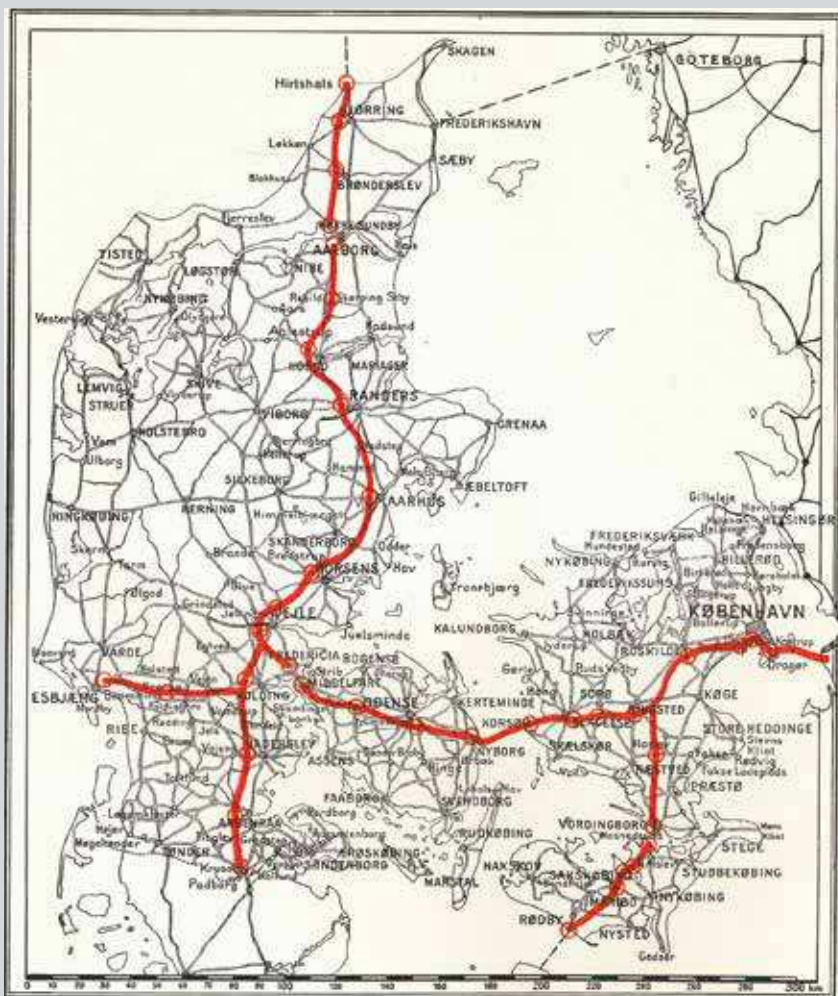
Motorvejsplaner og jernbanemodernisering i 1930'erne og 40'erne

Det er velkendt, at der blev lanceret flere motorvejsprojekter i 1930'erne. Således

var FDM og Dansk Ingeniørforening ude med planer i 1933.³ I 1936 udkom de tre ingeniørfirmaers store projekt for et motorvejs-H med Øresunds- og Storebæltsforbindelser, knyttet til en Fugleflugtslinje over Rødbyhavn-Femern og en færgeforbindelse fra Hirtshals til Norge.⁴ Selvom man i en revideret projektpublikation i 1937 bl.a. bortskar Storebæltsbroen, vandt planerne ikke genklang i regeringen og i de amtslige vejkredse.⁵ Under 2. Verdenskrig blev der, som led i regeringen Staunings samarbejds politik, i 1941 begyndt en motorvej, der skulle gå fra Rødbyhavn til Storstrømsbroen. I 1942 begyndte arbejder på Ringmotorvejen i en vestlig bue uden om København. Den skulle slutte sig til Hørsholmvejen, som Københavns amt i 1938 havde planlagt som en såkaldt facadeløs vej.

Selvom Teknisk Central, som stod bag motorvejsarbejderne, søgte at lancere en plan for de sjællandske motorveje i 1945, kørte de store vejprojekter i stå i de første efterkrigsår, indtil Københavns amt i 1952 genoptog arbejdet på Hørsholmmotorvejen.⁶

Der var ikke noget begrundet behov for motorveje i 1930'erne. Derimod forestod amtsvejevæsenene en udbygning af næsten hele landevejsnettet, inklusive de i 1937 til hovedveje mærkede hovedfærdselsårer, med faste belægninger. Danmark havde derfor et



Kort over de tre store ingeniørfirmaers plan fra 1936 for et dansk motorvejsnet med broer over Øresund og Storebælt.
Fra: Motorveje med Broer over Storebælt og Øresund, 1936.

Storstrømsbroen, der blev indviet i 1937, var sammen med Lillebæltsbroen et incitament til at udkaste store planer for fremtidige Øresunds- og Storebæltsbroer.
Foto: Vordingborg Lokalhistoriske Arkiv.

relativt moderne vejnet i begyndelsen af 1950'erne, men det var ikke gearret til den ekspansion i biltallet, der begyndte midt i årtiet.

Planlægning af trafik og kommunikation før 1955

I 1939 udgav Trafikkommissionen af 1936 en større betænkning i to bind om landets transportproblemer.⁷ For kommissionen at se var hovedproblemet for det danske trafikvæsen, at jernbanerne, og især privatbanerne, ikke var rentable. Kommissionens forslag til at løse dette problem var, at andre trafikformer måtte begrænses, så de ikke var til skade for jernbanetrafikken. Her havde man især rutebiltrafikken i tankerne. Ministeriet for offentlige Arbejder førte et stramt tilsyn med tilladelserne til rutebilskørsel og søgte at komme de ruter til livs, der ydede banelinjerne hård konkurrence.⁸ Person- og lastbilerne fik meget få ord med på vejen. Man havde ikke tal for deres transportarbejde, og derfor blev de

ladt uomtalt. Fortalen for jernbanernes interesser skal ses på baggrund af, at DSB var særdeles aktiv i 1930'erne. Der blev indsat lyntog, bygget Lillebæltsbro, Storstrømsbro og man anlagde S-baner i København.

Under og lige efter 2. verdenskrig oplevede jernbanerne et opsving, fordi bilerne var opklodset og rutebilerne kæmpede med brændstofmangel.⁹ Det aftog igen først i 1950'erne. Selvom bilsalget endnu var beskedent og Danmarks økonomi led under afsætningsvanskeligheder, var der først i 1950'erne en fornemmelse af, at et økonomisk opsving stod for døren. En gruppe indflydelsesrige, socialdemokratiske økonomer arbejdede fra sidst i 1940'erne med udgangspunkt i Ministerudvalget for Økonomi og Forsyning (MØF) og dets sekretariat, Det Økonomiske Sekretariat (DØS) i finansministeriet med tanker om at indføre årlige statsbudgetter for at kunne opnå en bedre langsigtet

planlægning og styring af de offentlige midler - og en større statsfinansiell stabilitet. Bagmændene for bestræbelserne var sekretariatscheferne for DØS: Den senere socialdemokratiske finans- og statsminister Viggo Kampmann og efter ham cand.polit. Erik Ib Schmidt, senere departementschef i Finansministeriet og en af velfærdsstatens mest fremtrædende planlæggere. Med henblik på budgetlægningen gennemførte DØS analyser af ministeriernes og visse styrelseres økonomi, ligesom sekretariatet i øvrigt udarbejdede oversigter over landets øjeblikkelige økonomiske tilstand. I foråret 1954 blev Ministeriet for offentlige Arbejders ressort genstand for et DØS-notat, der underkastede trafik- og kommunikationssektoren en nærmere undersøgelse.¹⁰

I notatet konstaterede Erik Ib Schmidt og hans stab, at der kunne forventes en kraftig vækst i trafikken de kommende årtier. Det blev konstateret, at antallet af



personmotorkøretøjer steg i stærkere tempo end realindkomsten pr. indbygger. Man måtte regne med en kraftigere vækst i biltallet, når bilsalget blev givet helt frit igen. Schmidt konstaterede, at der var behov for at vide, hvordan trafikken ville udvikle sig de næste 20-30 år. Det skulle søges klarlagt, om der i årene fremover var økonomisk mulighed for betydelige investeringer i bilparken og vejnettet. I juni 1954 havde han ikke overblik over, hvordan en sådan udredning skulle foretages. Men i et foredrag i Nationaløkonomisk Forening den 26. oktober 1954 var Schmidt nået så langt, at han kunne præsentere sine tanker om at skabe en stor samlet trafikplan.¹¹ Motivationen var interessant: "... den moderne trafik er et led i den industrielle udvikling; det ville simpelt hen være utænkeligt, at vi skulde kunne fortsætte den meget stærke industrialisering, som for tiden er i gang her i landet, uden at udbygge vort trafikvæsen i passende takt".¹²

Hermed var tanken om et trafikøkonomisk udvalg lanceret. Vi kan også til beskrivelse af den fremtidsoptimisme, der prægede landet, selvom økonomien stadig slæbte sig af sted, citere trafikstatistikeren Aage la Cour, der i et foredrag arrangeret af TØU i 1956 talte om trafikstatistik og -prognoser.¹³ Han sagde: "Endnu har, så vidt vides, alle hidtidige forudsigelser om udviklingen i motorparken undervurderet den kolossale ekspansion, vi står midt i". La Cour udviklede, hvor usikre trafikprognoser var endnu i 1956. Udviklingen i 1930'erne var blevet brudt af krigen, og tiden efter 1945 var præget af kørsels- og trafikrestriktioner, af importbegrænsninger og en stram finanspolitik. I de første seks-syv efterkrigsår havde tilstanden været usædvanlig. Først i de sidste tre-fire år var tingene kommet i en mere vanlig gænge.

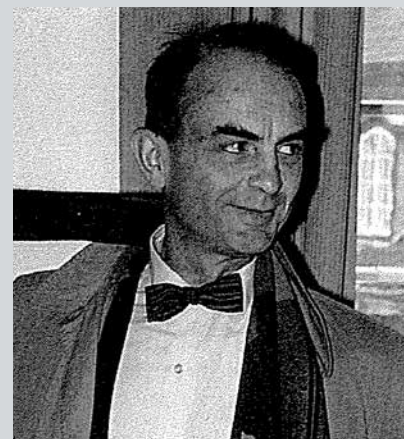
Erik Ib Schmidt havde under udarbejdelse af notatet i foråret 1954 konstateret, at der blev arbejdet med flere

store projekter, men der manglede koordinering af planer og projekter i trafiksektoren. Schmidt var selv lige blevet medlem af et af udvalgene, nemlig Øresundsudvalget, der blev nedsat i 1954 som et fælles dansk-svensk udvalg, hvor Schmidt sad i den danske del sammen med DSB's generaldirektør Emil Terkelsen, der året efter blev afløst af P.E.N. Skov, og vejdirektør Kaj Bang samt formanden, departementschef Palle Christensen, Ministeriet for offentlige Arbejder.¹⁴ I 1948 nedsatte regeringen Kommissionen angående en Storebæltsbro som følge af, at flere usædvanligt hårde isvintre havde delt landet i månedsvis. Dette udvalg havde en bred medlemskreds med socialdemokratiets trafikordfører Svend Horn som formand og vejdirektør Kaj Bang som sekretær.¹⁵ Der sad medlemmer fra en række ministerier, ikke mindst departementschef Einar Dige fra Finansministeriet, repræsentanter for Nyborg og Korsør kommuner, for



Bilkø til storebæltsfærgerne i Nyborg i 1953. Allerede før TØU blev nedsat, var det besluttet at anlægge nye bilfærehavne i Halssskov og Knudshoved. På de store rejsedage voksede bilkøerne i Nyborg og Korsør til langt uden for byerne. De nye færgehavne blev indviet i 1957, og dermed fik biloverførslerne ny kapacitet, men planerne om en broforbindelse over bæltet blev fortsat behandlet seriøst i Storebæltskommissionen, der udgav sin første store betænkning i 1960.

Sekretariatschef i Det Økonomiske Sekretariat og senere departementschef Erik Ib Schmidt betegnes ofte som den danske velfærdsstats hovedarkitekt. Han spillede sammen med Viggo Kampmann og Jens Otto Krag en meget betydelig rolle for planlægningen af det fremtidens Danmark, som Socialdemokratiet ønskede at skabe. Han var med sin andel i skabelsen af TØU med til at få sat gang i de store vejprojekter, der påbegyndtes i 1960'erne.



Dansk Ingeniørforening, Polyteknisk Lærestanstalt o.m.a. Det var med andre ord en traditionel, bred kommission, hvorimod Øresundsudvalget var et snævert, fagligt-analytisk udvalg.

Blandt andre udvalg, der arbejdede med trafikspørgsmål på dette tidspunkt, finder man Udvalget vedrørende de økonomiske Oversigter (1953), Anlægsudvalget af 1947 og Vejlovsudvalget af 1951.¹⁶ Anlægsudvalget var ikke noget planlæggende udvalg, nærmere et stående kontroludvalg, der skulle bistå regeringen med at styre de offentlige anlægsudgifter. Da udvalget ofte måtte holde igen på styrelsernes anlægsplaner, var det ikke populært.

Udvalget forberedes

I efteråret 1954 arbejdede Erik Ib Schmidt på at få skabt det trafikøkonomiske udvalg, som han proklamerede i Nationaløkonomisk Forening i oktober 1954. Tankerne blev udformet i en dialog med vejdirektør Kaj Bang, som Schmidt formentlig især kendte fra Øresundsudvalgets lille kreds af centrale topembedsmænd. Han undlod i første omgang at gå til Ministeriet for offent-

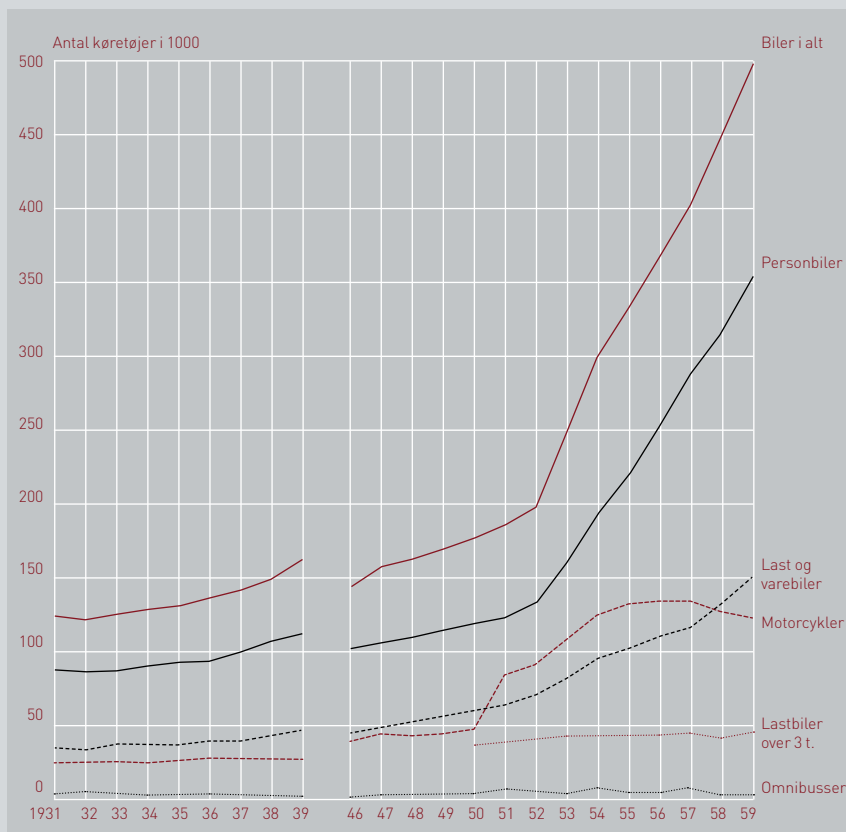
lige Arbejders departementschef Palle Christensen eller til trafikministeren, Carl Petersen.²⁰ I det udkast til TØU, som Schmidt udarbejdede, nævnte han, at trafikken var vokset i et sådant omfang, at den udgjorde en betydelig del af samfundsøkonomien.²¹ Der var tale om en fjerdedel af det samlede investeringsbudget. DØS' notat havde vist, at udgifterne havde tendens til at stige stærkt. Udviklingen rejste " ... meget betydelige samfundsøkonomiske og trafikøkonomiske problemer ved siden af de øvrige trafikale problemer". Der manglede dertil en samlet oversigt over trafikproblemerne i dagens Danmark. Og tilføjede Schmidt: "... der eksisterer ikke noget organ, som har til opgave at koordinere de mange vidtrækkende beslutninger, det offentlige må træffe vedrørende trafikspørgsmål".

Erik Ib Schmidts første skridt for at opnå mere koordination skulle være at få nedsat et udvalg af sagkyndige, der med bistand fra et sekretariat skulle udrede de principielle spørgsmål. Derefter kunne der oprettes et permanent rådgivende organ. I et forslag til kommissorium for et sådant udvalg anførte

Schmidt følgende punkter, udvalget burde behandle:²²

- Det skulle give en redegørelse for person- og godstrafikkens hidtidige udvikling
- Det skulle analysere de faktorer, der påvirkede den fremtidige trafikudvikling og bedømme udviklingstendensen
- Undersøge de krav, den fremtidige trafikudvikling stillede til investeringerne i den private og offentlige trafik. Herunder skulle udarbejdes en investeringsplan for de kommende år
- Undersøge mulighederne for rationalisering af de enkelte trafiklinjer
- Undersøge, om trafikkapaciteten kunne udnyttes mere økonomisk. Der skulle ses på motorbeskatningen og de offentlige trafikmidlers takstpolitik
- Overveje den mest hensigtsmæssige udformning af vej- og gadenettet
- Overveje om færdselsloven stillede uhensigtsmæssige krav til trafiknettet
- Samarbejde med Storebæltskommissionen og Øresundsudvalget

Schmidt pegede også på mulige medlemmer. Han foreslog generaldirektør Terkelsen, DSB, Vejdirektør Kaj Bang, to professorer i hhv. bane- og vejbyg-



Motorparken i Danmark 1931-1959.
Fra: Vejdirektoratets Trafikrapport for 1959 (1960), s. 74.

ning, en professor i driftsøkonomi, en repræsentant for Statistisk Departement, en repræsentant fra enten færdselspolitiet eller Justitsministeriet samt eventuelt en byplaneksperter. Disse forslag var Bang ikke enige i. Han foreslog i stedet for professorerne og en repræsentant for Justitsministeriet samt repræsentanter for telefon- og telegrafvæsenet, søfarten og luftfarten.²³ Dette råd synes Schmidt at have fulgt. Den 29. november fremlagde han et nyt udkast med deltagelse af trafikministeriets styrelseschefer.

Schmidt ville således oprindeligt danne et rent teknokrat- og ekspertudvalg, mens Bang altså drejede udvalget i retning af styrelserne. Der var næppe tilstrækkeligt trafikfaglig ekspertise med planlægningserfaring at finde uden for styrelserne. Derfor var styrelsescheferne et godt valg, selvom der derved kom nogle partsinteresser ind i udvalgsarbejdet.

Bang pegede i sin lille uformelle korrespondance med Schmidt, som findes bevaret i TØU's arkiv, på trafikministeriets uheldige organisationsstruktur.²⁴

Generaldirektoraterne, DSB og P&T, var sidestillet med departementet, hvis største enhed var Vejdirektoratet, men som også talte havnevæsen, luftfartsvæsen og telefonvæsen samt telekommunikation. Bang mente, at strukturen vanskeliggjorde koordineret planlægning i ministeriet. Generaldirektoraterne indtog en dominerende rolle, mens vejvæsenets sag var dårligere repræsenteret, så meget mere som vejbestyrelsen lå hos amterne. Og alt lagde jo op til, at der nu måtte tages meget mere hensyn til den hastigt voksende bilpark, som snart ville vokse meget stærkere. Når Schmidt prøvede at udstikke udvalgets rammer, før han kontaktede ministeriet, var det uden tvivl, fordi han var enig med Bang i, at ministeriets struktur kunne være en hindring for langsigtet og koordineret planlægning.

Efter nogen ping pong med Kaj Bang havde Schmidt "ministerlisten" klar og kunne gå til departementschef Palle Christensen med forslag om at danne et trafikøkonomisk udvalg og forslag til dets sammensætning.²⁵ En nøglefigur i udvalget var sekretæren, der skulle forene faglig viden, administrativ kom-

petence og økonomisk tænkning. Man fandt en sådan dynamisk person i cand. polit. Kaj Lemberg, Københavns senere byplanchef, der da var kontorchef i ministeriet.²⁶

Medlemmerne blev

Formand: Departementschef Palle Christensen, Ministeriet for offentlige Arbejder

Sekretær: Kontorchef, cand.polit. Kaj Lemberg, Ministeriet for offentlige Arbejder

Øvrige medlemmer:

Sekretariatschef i Det Økonomiske Sekretariat, Erik Ib Schmidt

Generaldirektør P.E.N. Skov, DSB

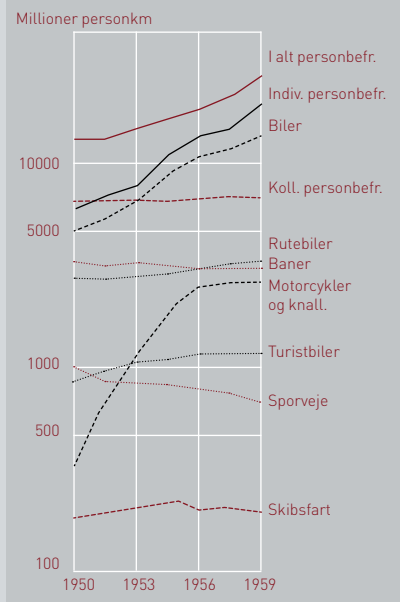
Generaldirektør Knud J. Jensen, Post- og Telegrafvæsenet. I 1960 afløst af Gunnar Pedersen.

Vejdirektør Kaj Bang, Vejdirektoratet
Direktør Gustav Teisen, Statens Luftfartsvæsen.

Direktør Arne Lehnfeldt, Vandbygningsvæsenet

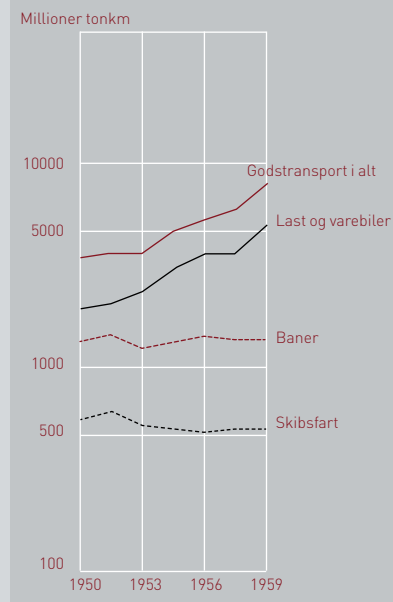
Telefonselskaberne: Axel Petersen

Sekretariatschef, cand.polit. Aage la Cour, Statistisk Bureau.



Udviklingen i det indenrigske persontransportarbejde 1950-59. Fra: Betænkning 294, 1961.

Udviklingen i det indenrigske godstransportarbejde 1950-59. Fra: Betænkning 294, 1961.



Foruden disse chefer deltog på skift en række eksperter og ledende medarbejdere fra styrelserne i afklaring af en række specifikke spørgsmål. Det kan være nyttigt at se på, hvem der ikke var med. Først og fremmest talte udvalget ingen amts- og sognekommunale vejfolk eller politikere. Der deltog ingen ministre og ingen folketingsmedlemmer. Der var ingen motororganisationsfolk og ingen faglige repræsentanter, ingen repræsentanter for værnene og ingen repræsentanter for det private erhvervslev, f.eks. fra asfaltbranchen og de store ingeniørfirmaer. Det synes underforstået, at her skulle arbejdes med rationelle analyser og udstikkes løsninger på basis af prognoser og statistik. Den store, langsigtede plan skulle ikke styres af partsinteresser og regionalpolitik. I alle tilfælde først når udvalget havde fremlagt sin betænkning.

Arbejdet begynder

Departementschef Palle Christensen definerede på udvalgets første møde den 2. januar 1956 opgaven således: "Det bliver dette udvalgs opgave at tilrettelægge et samvirke mellem de forskellige statsmyndigheder inden for trafikområdet, således at disse myndigheders dispositioner og deres planer på længere sigt kan søges sammenarbejdet ud fra et fælles helhedssyn".²⁷

Målet for arbejdet blev beskrevet således:

"... udvalget ... skal udarbejde en redegørelse i store træk for den hidtidige udvikling i trafik anlæggene og i afviklingen af person- og godstrafikken; endvidere skal den nuværende trafiks behov og dens afvikling undersøges og beskrives, og udvalget skal søge at analysere de faktorer, som må antages at ville påvirke den fremtidige trafikudvikling. Ud fra en bedømmelse af denne i relation til de kapitalmængder, der vil være til disposition for offentlige trafik anlæg, skal udvalget forsøge at udarbejde et samlet program for de kommende års trafikinvesteringer. Dette indebærer bl.a., at man gør sig den samlede trafikpolitiske målsætning klar".

Begyndelsen og første fase 1956-58

Efter at udvalget nu med og møje og besvær var blevet dannet og forenet med Ministeriet for offentlige Arbejder, kunne det gå i gang, som nævnt med første møde 2. januar 1956.²⁹ Palle Christensen førte ordet på udvalgsmøderne, men læser man mødereferaterne opmærksomt, kan man næppe være i tvivl om, at Erik Ib Schmidt som en grå eminence udstak den kurs, udvalgets arbejde skulle følge.

TØU udarbejdede de første par år flere trafikanalyser. En særlig nedsat trafikøkonomisk arbejdsgruppe udførte således en undersøgelse af oplandsforskydninger som følge af broforbindelser.³⁰

Man gennemførte også en foredragsrunde, hvortil blev inviteret ansatte fra ministeriets styrelser.³¹ Her talte f.eks. Erik Ib Schmidt sammen med Kaj Bang ved første foredrag, professor Anker Engelund, DTH, og Kaj Bang talte om veje og broer, statistiker Aage la Cour talte sammen med ekspeditionssekretær P. Krüger, Københavns Byplankontor, og docent Tom Rallis, DTH om trafikstatistik og trafikprognoser.

Man behandlede også de allerede igangværende projekter som udvidelsen af Kastrup Lufthavn, Fugleflugtslinjen og de store nye færgehavne ved Storebælt. Et emne blev trods dets stigende aktualitet holdt lidt i baggrunden i de første år, nemlig trafikken i Storkøbenhavn.

Den såkaldte københavnske samfærdselskommission havde i en betænkning fremlagt en plan for et samordnet trafiknetværk i Storkøbenhavn.³² Denne betænkning skulle TØU ikke behandle, og det skulle ifølge Palle Christensen ikke have direkte indflydelse på det af kommissionen foreslåede trafikråd, som skulle have 75% af sit anlægsprogram finansieret af staten.³³ Schmidt mente dog, at når staten skulle yde så meget, havde man også ret til at behandle københavnske trafikspørgsmål. I trafikrådet skulle DSB, Vejdirektoratet og trafikministeriets departement være repræsenteret, så en vis indflydelse

Skøn over de totale offentlige trafikinvesteringer 1961-1980.
Fra: Betænkning 294, 1961.

	I alt mill. kr.	heraf egentlige investeringer i Storkøbenhavns nærtrafik
Veje	18980 ¹	3000
Jernbaner	4860	1120
Havne	1475	-
Lufthave	500	-
Teleanlæg og postvæsen	5800	-
Tilsammen	31615	4120
Storebæltsbro	1500	-
Øresundsforbindelse	600	-
I alt	33715	4120

¹ Inkl. 8800 mill. kr. til vedligeholdelse og mindre anlæg

var sikret, selvom TØU ikke skulle have indflydelse på rådets planlægning. Dertil skulle bevillingsforslagene til store anlægsarbejder i København, som P.E.N. Skov og Schmidt anførte, over Folketinget, så København ville ikke få mulighed for at gennemføre en selvstændig planlægning uden om TØU's helhedssynsvinkel. Det lykkedes ikke at få forslaget om et storkøbenhavnsk trafikråd gennemført, så TØU's bekymringer var måske unødige, men det er dog en kendsgerning, at de københavnske forbindelser først kom virkeligt i fokus i 1960 og 61.

I løbet af 1958 udarbejdede TØU en fem-årig investeringsplan for styrelserne. Planen blev den 29. september 1958 forelagt Regeringens Økonomiudvalg af trafikminister Kai Lindberg, der understregede, at planen var til brug for Økonomiudvalgets og Finansudvalgets vurderinger af bevillingsansøgninger fra de forskellige transportgrene.³⁴ De samlede investeringer i nyanlæg og nyanskaffelser løb op i 1,5 mia. kr. årligt og staten, kommunerne og koncessionerede firmaer stod for cirka halvdelen heraf. Man oplyste i øvrigt, at udvalget ikke var gået ind på en samfundsøkonomisk vurdering af transportinvesteringsbehovet. Styrelserne fremlagde i planen deres egne investeringsønsker og fremtidsplaner for den fem-årige periode. Der blev dog stillet en vurdering for en 15-20 års periode i udsigt.

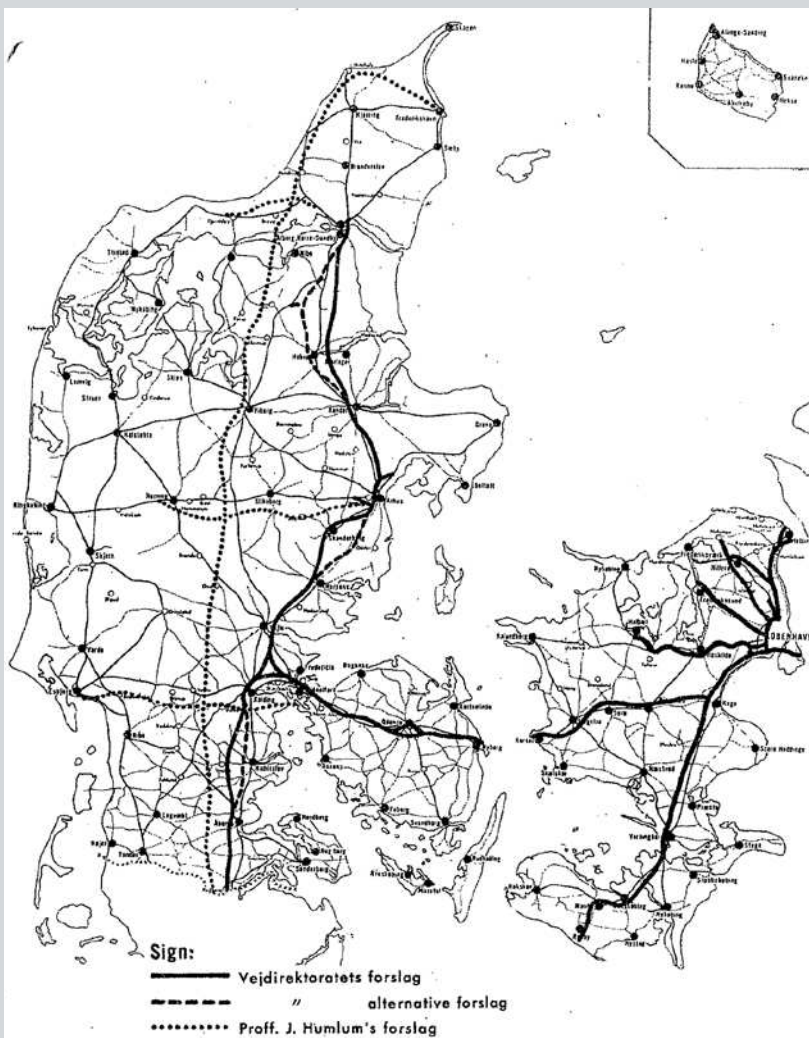
Planen vovede visse forudsigelser om trafikudviklingen. I det storkøbenhavnske område ville man opleve vækst i trafikken med baner og busser, men nedgang i sporvognstrafikken. Biltrafikken ville stige yderligere. I vejsektoren forventedes en stærk vækst i biltallet og også en stigning i trafikken mellem landsdelene og ud af landet. Færgetrafikken ville opleve stigninger i antal overførte biler. For jernbanernes vedkommende ville væksten i trafikken uden for Storkøbenhavn i bedste fald blive beskeden. Privatbanerne ville opleve tilbagegang. Det samme ville DSB's sidelinjer, mens trafikken på hovedlinjerne ville vise en svag stigning. Søtransporten ville stige, hvis im- og eksporten voksede, og den ville blive koncentreret på færre, større havne. Fiskeriet ville stige, og fiskerihavnene måtte udvides. Luftfarten ville opleve en stærk stigning, dog ikke indenrigstrafikken. I telefonvæsenet skulle der sættes gang i automatiseringen ved indførelse af selvvalgstelefoner.

Investeringsplanen medtog vedligeholdelsesarbejder, hvilket naturligvis fik vejsektoren til at fylde meget. Jernbanerne fik her i 1958 endnu ca. 27% af de samlede nyinvesteringer. Til nyinvesteringer på vejområdet var afsat 26% af budgettet. Det var 34% af statens andel af de samlede investeringer. Tog man "vejarbejder i øvrigt" med, kom man op på 53%. Når banernes andel i nyinve-

steringerne kunne overstige vejandelen hang det sammen med vejbestyrelsesforholdene. Det blev konstateret, at det på grund af amternes vejbestyrelse og det endnu ikke iværksatte vejlansarbejde, ikke var muligt at få fuldt overblik over vejinvesteringsbehovet.

Planer for veje og jernbaner

1958-planen anbefalede for banernes vedkommende nyinvesteringer i dieseldrift. Der skulle investeres ret store beløb i anskaffelse af færger til Storebæltsruten, til Rødby-Puttgartenlinjen, Øresundslinjerne og Kalundborg-Århus. Der skulle investeres i stationer og færgeanlæg i Rødbyhavn og i Nykøbing F. i forbindelse med Fugleflugtslinjen. En del af DSB-investeringerne havde således relation til den fremvoksende massebilisme. Ser vi på vejsektoren var udvalget som nævnt hæmmet af et endnu manglende overblik. Ring- og radialvejsforbindelserne rundt om og ind i København skulle forbedres og radialvejene have forbindelse helt ind til centrum. Der skulle anlægges motorveje og andre fire-sporede vej, hvor der var behov for udbygning og forbedring af hovedlandevisstrækninger. Der taltes om behov for en motorvej syd om Slagelse, om udbygning af A2 syd for Køge, enten motorvejsstrækninger eller udbygninger på A1 (København-Esbjerg) og A10 (Grænsen-Aalborg). Desuden skulle der skabes løsninger for strækningen



Per Milner præsenterede i 1962 i FDM's Motor "Fremtidens motorveje", hvilket bl.a. omfattede "Det store H".
Fra: MOTOR nr. 15, 21. juli 1962.

yderområdernes planlægning.³⁷ TØU blev i det hele i anden fase mere bevidst om betydningen af hovedstadens interne trafikforhold og skabelsen af forbindelser ind og ud af byen.

I januar 1960 forelagde TØU et notat om målsætningen for den langsigtede transportplanlægning, og i tilgift omdelttes en dispositionsskitse.³⁸ Der henvistes til Storebæltskommissionens netop afgivne betænkning. Her var konklusionen på adskillige års overvejelser, at det var teknisk muligt at bygge en broforbindelse over Storebælt. Man var dog forsigtig i formuleringerne. Det hed, at en økonomisk betragtning sikkert en dag ville føre til, at de samfundsmæssige fordele ved broanlæggets gennemførelse ville blive set som stærkere end modargumenterne, og at broen derfor ville blive bygget. Det anførtes, at anlægget burde indpasses i et langtidsprogram for den samlede investeringsvirksomhed. Her kan man ligesom høre Erik Ib Schmidts tanker, selvom han ikke var medlem af Storebæltskommissionen. Notatet trak Øresundsforbindelsen frem og understregede behovet for at se de to anlæg i en sammenhæng. Der overvejedes nu en ny Lillebæltsbro og en Limfjordstunnel. Vejplanarbejdet pegede også på en udbygning af hovedlandevejene A1 og A10 som motorveje. Det blev nævnt, at Københavns indpasning i planen var overordentlig vigtig og kaldte på store investeringer.

Lillebæltsbroen-Kolding-Christiansfeld og eventuelt en motorvej mellem Odense og Middelfart. Desuden skulle en række almindelige hovedlandeveje og landeveje udbygges af sikkerheds- og kapacitetsmæssige årsager.

Der var også tale om investeringer på andre felter. I havnene skulle olietankfaciliteterne udbygges. I Toldhavnen i København skulle der investeres mere i olieanlæg på Refshaleøen og Prøvestenen. Fiskerihavnene ved Nordsøen og Kattegat skulle udvides. Kastrup Lufthavn var allerede under udbygning. På telekommunikationens område skulle der skabes et radiokædenetværk til transport af fjernsynssignaler. Der skulle bygges VHF-stationer og de tre store telefonselskaber skulle automatisere telefonerne.

Det var alt sammen meget godt, men endnu for snævert sektorpræget og

uden noget virkeligt langt perspektiv. Som nævnt manglede præcise skøn for fremtidens vejbehov. På første møde efter offentliggørelsen af første plan, bebudede Palle Christensen, at TØU nu skulle arbejde på længere sigt.³⁵

Anden runde 1959-1961 – de virkeligt store planer

Arbejdet i udvalget stod lidt i stampe i første halvår af 1959. Samtidig begyndte dog i andet regi et arbejde, der skulle få stor betydning for vejudbygningen, nemlig vejplanarbejdet, som var indvarslet med vejloven i 1957.³⁶ Her udarbejdedes i samarbejde mellem Vejdirektoratet, amter og kommuner planer for fremtidens vejnet. En særlig afdeling af dette arbejde udførtes af Udvalget af 21.01.1959 angående vejplanlægning med videre i Storkøbenhavn. Vejdirektoratet havde den holdning, at forbindelserne ind i København skulle være planlagt, før man tog stilling til

Beregnet behov for investeringer
i vej anlæg 1961-80.
Fra: Betænkning 294, 1961.

			%
1. Anlæg af motorveje ¹	1400	mill. kr.	13,8
2. Udbygning af øvrige hovedlandeveje ¹	1070	- -	10,5
3. Øvrige landeveje ¹	1290	- -	12,7
4. Investeringer i Storkøbenhavn	3000	- -	29,5 ²
5. Vejanlæg m.v. i købstæder	1500	- -	14,7
6. Bivejes udbygning til landeveje	320	- -	3,1
7. Øvrige bivejes udbygning	500	- -	4,9
8. Broer	550	- -	5,4
9. Krydsningsforanstaltninger	150	- -	1,5
10. Belysning og lyssignaler	100	- -	1,0
11. Andre udgifter	300	- -	2,9
I alt	10180	mill. kr.	100,0

¹ Eksklusive Storkøbenhavn, d.v.s. København og Frederiksberg samt Københavns, Frederiksborg og Roskilde Amter.

² Til sammenligning med denne procent kan oplyses, at området i 1960 havde et indbyggertal på 35% af landets samlede befolkning, og at 32 % af motorparken var hjemmehørende der.

Den nye plan skulle omfatte jernbaner, veje, havne og flyvepladser. Her var de nødvendige havne- og jernbaneanlæg allerede i vidt omfang sat i værk. Telekommunikationen gled ud af det andet kommissorium. Det udgjorde en anden problemkreds.

Tyveårsplanen skulle udarbejdes i løbet af 1960, men den blev dog først offentliggjort i oktober 1961. Arbejdet foregik især i et arbejdsudvalg, der støttede sig meget til styrelserne tekniske kapacitet. Vejplanarbejdet havde nu gjort store fremskridt. Vejdirektoratet var ved at tillægge sig en stab af ingeniører med planlægnings- og projekteringskapacitet. Direktoratet havde haft et godt samarbejde med amter og kommuner, men i regeringskredse og også i Vejdirektoratet stræbte man efter et opgør med amternes endnu udstrakte vejbestyrelse. Der fremkom røster om, at der ikke kunne planlægges rationelt, når f.eks. adskillige amter skulle involveres i motorvejsanlæg.

Betænkning nr. 294 -1961

Planen blev forfattet af TØU's sekretær Kaj Lemberg og teknisk medarbejder i TØU, byplanlæggeren Anders Nyvig. Betænkningen fra 1961 fik titlen "Indplaceringen af de store Trafikinve-steringer: Storkøbenhavns Nærtrafik, Storebæltsbro, Øresundsbro i et samlet 20 års program for de offentlige trafikinvesteringer".³⁹ Titlen kunne læses

som om betænkningen kun behandlede de tre store projekter. Men man skal mærke sig ordene om indpasning i et 20 års program for trafikinvesteringer. Der blev ofret en del plads på at prioritere og vurdere de tre megaprojekter, men de indgik i virkeligheden i det samlede værk som en del af Det store H, motorvejsnetværket, hvis konturer forelå færdigt udviklede i 1962 og også som en del af planerne for jernbanenetværket og for udbygning af færgeruterne med tilhørende havne. Reelt var Det store H et hovedresultat af TØU's betænkning – om end mange andre faktorer indgik i skabelsen af H'et.

Prioriteringen af de tre projekter fremgik klart. De storkøbenhavnske trafikforbindelser fik første prioritet. Det måtte "... tillægges den største betydning, at de samlede investeringer i offentlige trafik anlæg i Storkøbenhavn sættes væsentligt i vejret allerede i de nærmeste år, således at en forværring af trafikbetjeningen undgås".⁴⁰ Det var også en forudsætning for en eventuel Øresundsforbindelse mellem København og Malmø, at hovedstadsområdet fik et effektivt trafiksystem.⁴¹

Anden prioritet havde Storebæltsforbindelsen. Blev der vedtaget en lov

	mill. kr.
Vejinvesteringer i Storkøbenhavn m.v. ¹	3000 ²
Motorveje uden for Storkøbenhavn og uden for købstæderne	1400
Andre landeveje ³	2360
Biveje ³	820
Større vejbroer (bortset fra Storebælt og Øresund)	550
Kryds	150
I alt vejinvesteringer uden for Storkøbenhavn og købstæderne	5280
Gader og veje m.v. i købstæderne (ekskl. Storkøbenhavn)	1500
Belysning og lyssignaler	100
I alt købstæderne (ekskl. Storkøbenhavn)	1600
Uspecificerede andre udgifter	300
Samlede egentlige vejinvesteringer	10180
Vejvedligeholdelse og mindre anlæg	8800
I alt vejinvesteringer, ekskl. vejinvesteringernes andel i Storebæltsbro og i fast Øresundsforbindelse	18980

¹ D.v.s. København og Frederiksberg samt Københavns, Frederiksborg og Roskilde amter

² Dette tal indgår i den særligt behandlede store investeringsopgave: Storkøbenhavns nærtrafik

³ Inkl. forstæder og bymæssige bebyggelser

Samlet oversigt over vejinvesteringer 1961-1980.
Fra: Betænkning 294, 1961.

	mill. kr.	
Privatbanernes investeringer i banedriften	0	
Privatbanernes rutebildrift	100	
I alt privatbaneinvesteringer		100
DSB.s faste jernbaneanlæg	1450	
DSB.s rullende jernbanemateriel	1300	
Tilsammen jernbaneinvesteringer i fjerntrafikken	2750	
Færger og færgehavne	620 ¹	
DSB.s automobildrift (rutebiler og lastbiler)	280	
Statsbaneinvesteringer i fjerntrafik	3650	
Statsbaneinvesteringer i den Storkøbenhavnske nærtrafik	1120 ²	
I alt i DSB		4770
<hr/>		
I alt jernbaneinvesteringer, ekskl. jernbanernes andel i Storebæltsbro og i fast Øresundsforbindelse		4870

¹ Beløbet er baseret på fortsat færge drift. Der må regnes med en stærk begrænsning i investeringer i færger, så snart det er besluttet, at en bro skal bygges. Eksempelvis vil, såfremt der åbnes en Storebæltsbro efter 10 års forløb, de beregnede færgeinvesteringer reduceres med ca. 175 mill. kr. Tilsvarende vil åbning af en jernbanebro over Øresund efter 10 år reduceres færgeinvesteringerne med ca. 40 mill. kr.

² Dette tal indgår i den særligt behandlede store investeringsopgave: Storkøbenhavns nærtrafik.

Samlet oversigt over jernbaneinvesteringer 1961-1980.

Fra: Betænkning 294, 1961.

Søringsprojektet blev forkæret. Dele af planerne for motorgadetilførsler til København blev gennemført, men vejindføringerne til det centrale København forblev halve løsninger.

Tegningen viser Søtorvet, som det skulle have set ud, når Søringen var etableret.

Fra: Forumlinjen. Detailrapport fra anlægs- og byfornyelsesgrupperne, januar 1970.

om en sådan forbindelse, ville bundundersøgelser og detailprojektering tage fire-fem år. Selve konstruktionen af broen ville tage andre seks-syv år. Broen kunne tidligst tages i brug i 1972 eller 1973. Det var dog mere realistisk at vente til en del af de tilsluttende motorvejsanlæg var fuldført. Det kunne udskyde færdiggørelsen til omkring 1980. En udskydelse ville på den anden side øge behovet for ny færgekapacitet. Og en udskydelse ville have økonomiske konsekvenser for trafikanter og erhvervsliv. Indstillingen i TØU's betænkning blev derfor, at: "... der stiles mod at træffe beslutning om iværksættelse af fornødne arbejder vedrørende Storebæltsbroen så betids, at den vil kunne påregnes taget i brug inden 1975". Det indebar, at projektet skulle påbegyndes meget snart.⁴²

Øresundsforbindelsen tildeltes tredje prioritet uden nogen fast tidsangivelse for anlægget. Storebæltsforbindelse bandt landsdele sammen og var en central flaskehals i dansk trafik. Øresundsforbindelsen ville blive led i internationale trafikforbindelser, og den ville også, hvis man valgte en forbindelse mellem København og Malmø, binde to bycenterområder sammen. En fast forbindelse mellem Rødbyhavn og Femern blev ikke nævnt. Her var man jo også netop ved at fuldende Rødbyhavns færgehavn og

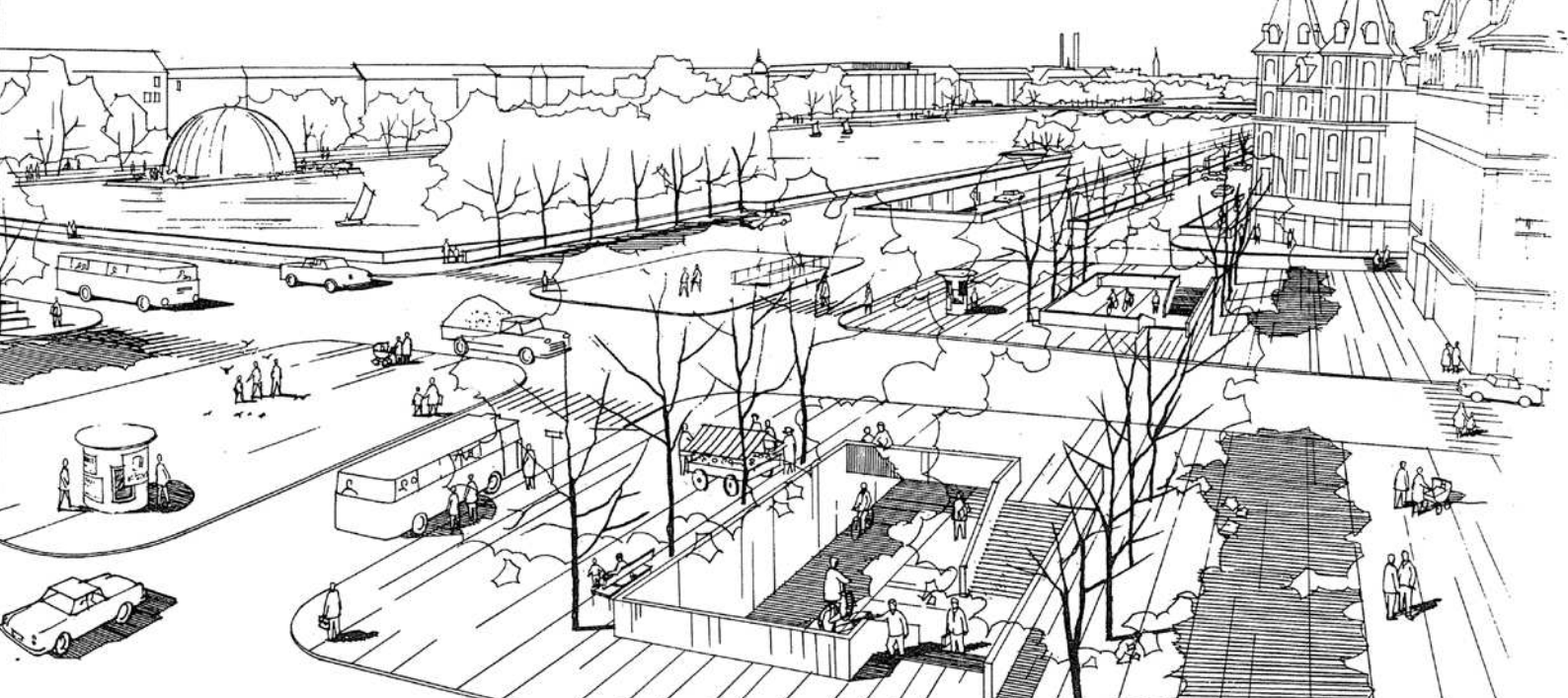
andre dele af Fugleflugtslinjen, der blev indviet i 1962.

Som antydte indebar betænkningen, der jo kun var en prioriteret investeringsplan og ikke et fast vedtaget byggeprogram, en betydelig udbygning af det danske vejnet. TØU var om noget et signal om, at der trafikpolitisk skulle satses på at imødekomme de udfordringer, massebilismen stillede. Jernbanernes storhedstid var forbi. Det ses på generaldirektør P.E.N. Skovs bemærkninger på et af udvalgets sidste møder.⁴³ Her bemærkede Skov, der havde læst udkastet til betænkningen, at cirka 60 % af redøgørelsen omhandlede vejinvesteringer. Han ville ikke stille forslag om afkortninger i vejstoffet, men referatet bruger om Skovs bemærkninger vendingen "studsede over". Han var ikke ganske fornøjet med den nye 20 års-plans stærke satsning på vejene.

Vejnettet fyldte ikke kun meget i den samlede stofmængde. Det fyldte også meget i fremtidsbudgettet. Det samlede opregnede investeringsbehov, som betænkningen fremlagde, var i 1961-priser på 31.615 millioner kr.. Heraf skønnedes vejnettet med 575 km. nye motorveje og mange andre nyanlæg at kræve 18.980 mio. kr. Regnedes Storebælts- og Øresundsforbindelserne med til vej- og brosektoren, blev de samlede udgifter på

21.080 mio. kr. ud af i alt 33.715 mio. kr. Det var cirka 63% eller næsten to tredjedele af de samlede forventede investeringer – og det var kun nyinvesteringer, ikke til vedligeholdelse. Jernbanernes andel var faldet til 15,3% eller 13,2%, hvis sund- og bæltforbindelserne taltes med. Jernbaneinvesteringerne var ikke beskåret siden 1958. Derimod var vejinvesteringerne hævet til et nyt niveau.

Privatbanerne blev så godt som afskrevet.⁴⁴ Man regnede med, at alle privatbaner ville være nedlagt inden 20 år. Så galt skulle det ikke gå. For DSB var billedet mere positivt, selvom der kun forventedes små stigninger i trafikken. Man skulle kontinuerligt indføre ny teknologi. Godsbanetrafikken ville stige to-tre procent. Der skulle investeres i faste jernbaneanlæg, spor og terminaler. Her kom der for alvor et løft, da den nye generaldirektør Poul Hjelt i 1970'erne fik gennemført en modernisering med nyt design og ny effektivitet. Trafikken målt i personkilometer steg fra 3,1 mia. km. i 1975 til 4,3 mia. i 1989 og toppede med 4,9 mia. i 1990.⁴⁵ Denne stigning havde TØU ikke forudset, da planen jo ikke kunne forudse energikrisen i 1973. TØU varslede en ny S-banelinje langs Køge Bugt til Vallensbæk samt en elektrisk bane fra Lundtofte til Nærum. Nogle banestrækninger skulle have to eller fire spor. Desuden nedsatte en anlægslov



i 1961 et tunnelbaneudvalg. DSB var ikke begejstret for at få overdraget den københavnske tunnelbane, og det skulle tage lang tid, før der blev arbejdet på en sådan.

DSB skulle investere i fire bilfærger og to jernbanefærger til Storebæltsruterne, ligesom Helsingør-Hälsingborg-ruten skulle have nye færger. For havnenes vedkommende skulle Hanstholmanlægget koste 90 mio. kr.⁴⁶ Statshavnene i Esbjerg, Frederikshavn, Hirtshals og Skagen skulle udbygges for i alt 213 mio. kr. Med små havne blev det 440 mio. kr. Købehavns Havn skulle udvides for 285 mio. og de fire kommunale havne i Århus, Aalborg, Odense og Fredericia for andre 440 mio. kr.

Virkningen af 1961-betænkningen

Med 1961-betænkningen formåede TØU at gennemføre det langsigtede perspektiv med konsekvens og ved involvering af alle trafiksektorens styrelser. Erfaringer fra dette arbejde gik uden tvivl videre i det landsplanudvalg, der blev nedsat i 1961 med Erik Ib Schmidt og de to fremtrædende byplanlæggere Erik Kaufmann og Peter Bredsdorff som prominente medlemmer.⁴⁷

Spørgsmålet om hvilken betydning betænkningen fik for de næste årtiers

trafikudvikling er ikke enkelt. Der var tale om en prioriteret investeringsplan, der ikke kan ses uafhængigt af andre udvalgs arbejde, af vejplanarbejdet og som også som forudsætning havde den ændring af vejbestyrelsesforholdene, som vejloven af 1963 medførte. Med denne lov overtog staten anlæg og bestyrelse af motorvejene, ligesom staten nu skulle udstede anlægslove for hovedlandevejsanlæg.

Overordnet set blev de storkøbenhavnske anlæg i vidt omfang gennemført for ringvejenes og indføringsvejenes vedkommende. Dog blev ringvej B4 fra Taastrup til Frederiksborgmotorvejen ved Bagsværd kun ført til Ballerup, og en planlagt ringvej B5 fra Hedehusene til Brønsholm er aldrig blevet anlagt.⁴⁸ Planerne for en såkaldt Søring med flersporede motorgadelutninger med kontakt til Lyngbyvejen og til Køgebugt- og Holbækmotorvejene blev en torso, idet Lyngbyvejens massive indføring blev realiseret, medens indføringen fra Hans Knudsens Plads til Sølvgade ikke blev fuldendt, selvom der udførtes massive nedrivninger.⁴⁹ Søringen skulle føre ned til søerne, som skulle fyldes halvvejs op for at kunne optage både den passerende trafik og parkerede biler. Derved skulle der opnås en aflastning af den indre bykerne, Middelalderbyen. Projektet blev ikke fuldført på grund af

den økonomiske krise efter 1973 og på grund af stigende folkelige protester mod motorgadeindføringen og opfyldningen af dele af søerne.

Storebæltsbroen er som bekendt blevet til virkelighed, men blev først vedtaget endeligt ved en anlægslov i 1986 og fuldført i 1998.⁵⁰ Der var taget et alvorligt tilløb med dannelsen af Statsbroen Storebælt i 1973, men det faldt for regeringen Anker Jørgensen-Henning Christophersens spareforanstaltninger i 1978. Også Øresundsforbindelsen blev især via et svensk lobbyarbejde vedtaget i 1991 og anlagt efter Storebæltsforbindelsen, som TØU havde anbefalet.

Det store H blev fuldført, men langt senere end planen lagde op til. Den officielle afslutning blev fejret i 1994, ikke omkring 1980. TØU's betænkning fremlagde ikke et stramt arbejdsprogram, kun nogle ønskelige slutår for anlæggene. Planen var tilmed skabt i en meget vækstoptimistisk tid, der ikke kunne forudse olie- og energikrisen i 1973, der ikke blot skabte bekymring om Verdens brændstofforråd, men også en generel økonomisk krise gennem to årtier.

Man kan sikkert hævde, at de fuldførte anlæg, som TØU anførte i 1961-betænkningen, ville være blevet skabt også uden udvalgets indsats. Dertil er

modargumentet, at TØU var et behjertet forsøg på at trække alle trafiksektorens grene ind i en fælles, langsigtet planlægning. For at opnå et sådant samarbejde, måtte Det Økonomiske Sekretariat i virkeligheden påføre Ministeriet for Offentlige Arbejder dette nye udvalg. Udvalget drog fordel af flere andre udvalgs og kommissioners arbejde, ligesom det i høj grad trak på trafikstyrelsernes ekspertise med hensyn til statistik, prognoser og analyser. Udvalget skabte en gennem- og sammentænkt plan for rækkefølgen i trafikinvesteringerne, som var realistisk og som, bortset fra planerne for selve København, også blev virkeliggjort med forsinkelser.

Da TØU's planer især omfattede udbygning af vejnettet, var dets slutbetænkning meget afhængig af det i 1959 iværksatte vejplanarbejde, der skulle afdække det reelle udbygningsbehov. Dette arbejde mellem Vejdirektoratet, amterne og kommunerne blev i øvrigt

ikke udmøntet i en lov eller en samlet vejplan. Der udkom en Nordsjællandsrapport i 1963 og en Jyllandsrapport i 1962, der fremlagde mere detaljerede planer for udbygning af motorveje og hovedlandeveje.⁵¹

Motorvejsarbejdet førte også til, at Folketinget og regeringen med vejloven i 1963 tog bestyrelsen af motorvejene fra amtsrådene og amtsvejvæsenerne. Man lod dog amterne deltage i motorvejsanlæggene frem til kommunalreformen i 1970, ligesom de forestod vedligeholdelsen af motorveje såvel som af de hovedlandeveje, som staten overtog i 1972. Der var således mange brikker, der skulle falde på plads for at skabe den infrastruktur, som TØU lagde op til i 1961. Ikke alt lykkedes, men meget gjorde, om end med forsinkelse. Og erfaringerne med langtidsplanlægning fortsattes i Landsplanudvalget af 1961, og erfaringer fra TØU indgik i skabelsen af Erik Ib Schmidt-generationens helt store plan, Perspektivplanen PPII fra 1973.

NOTER

1. *Danmarks Transportinfrastruktur 2030*, Infrastrukturkommissionen. Sammenfatning, januar 2008. Betænkning nr. 1493.
2. *Indplaceringen af de store Trafikinvesteringer: Storkøbenhavns Nærtrafik, Storebæltsbro, Øresundsbro i et samlet 20 års program for de offentlige trafikinvesteringer*, Betænkning afgivet af Det Trafikøkonomisk Udvalg. Betænkning nr. 294. Kbh. 1961.
3. FDM's forslag blev bl.a. præsenteret i *Vejle Amts Folkeblad*, 28. januar 1933.
4. Projektet blev præsenteret i: *Motorveje med Broer over Storebælt og Øresund. Forslag udarbejdet af Christiani & Nielsen, Højgaard & Schultz, Kampmann, Kierulff & Saxild, for Broen over Øresund i samarbejde med A-B Armerad Betong, Byggnads A-B Contractor, A-B Skånska Cementgjuteriet*, Kbh. 1936.
5. 1937-projektskitsen: *Motorveje med Broer over Storebælt og Øresund. Supplerende Bemærkninger til Forslag af 9. Marts 1936, udarbejdet af Ingeniørfirmaerne Christiani & Nielsen, Højgaard & Schultz og Kampmann, Kierulff & Saxild, Kbh. 1937. Omtale af projektet i Dansk Vejtidskrift, 1936, 3. hft., s. 161-62 og sst., 1937, nr. 4, s. 255-62.*
6. *Hørsholmvejen – 22, januar 1956*. Københavns Amts Vejinspektør, 1956.
7. *Betænkning afgivet af den af Ministeren for offentlige Arbejder under 8. December 1936 nedsatte Trafikkommission*, Kbh. 1939, tekst og bilag.
8. Ousager, Steen: *Krige og Fornyelse. 1914-1950*, i: Poul Thestrup (red.): *På sporet 1847-1997. Jernbanerne, DSB og Samfundet*. Bd. II 1914-1950, Odense 1997, s. 245-52.
9. Se Ousager, Steen: *Krige og Fornyelse. 1914-1950* 1997, s. 351-52.
10. Det Økonomiske Sekretariat, notat af 9.6. 1954 (Trafikudviklingen).
11. Refereret i *MOTOR* 48. årg., 29.11. 1954, nr. 24, s. 360: "Nu kommer den samlede Investeringsplan for Trafikområdet. Sekretariatschef Erik

Ib Schmidt om de store Trafikproblemer og deres Behandling". Artiklen var et aftryk fra Nationaløkonomisk Tidsskrift 1954.

12. Refereret fra MOTOR, 48. årg. 20.11. 1954: "Nu kommer den samlede Investeringsplan for Trafikområdet. Sekretariatschef Erik Ib Schmidt om de store Trafikproblemer og deres Behandling."

13. Det Trafikøkonomiske Udvalg (TØU) 1954-67, ks. 1: Foredrag: "Trafikstatistik og Trafikprognoser" ved cand. polit. Aage la Cour, dat. 15. oktober 1956.

14. TØU, 1954-67. Sekretariatet. Oversigt over kommissioner og udvalg, hvis arbejde berører trafikøkonomiske spørgsmål. 9. marts 1957.

15. Se indledning i *Kommissionen angående en Storebæltsbro*. Endelig betænkning I: Tekst, II: Bilag. Betænkning nr. 237, Kbh. 1960.

16. TØU, 1954-67. Sekretariatet; Oversigt over kommissioner ..., 1957.

17. *Betænkning nr. 144 afgivet af den af ministeren for offentlige arbejder under 23. april 1954 nedsatte privatbanekommission*, Kbh. 1956.

18. *Betænkning vedrørende Forslag til et Trafikråd for Storkøbenhavn*. Betænkning nr. 132, Kbh. 1955.

19. *Se Hørsholmvejen - 22, januar 1956*. Københavns Amts Vejinspektorat, 1956. Samt: Hedegaard, M.B.; Ossig, Friedrich & Eichmann, E.R.: *Fugleflugtslinjen/Die Vogelfluglinie*, Darmstadt, 1963.

20. TØU, 1954-67. Nr. 1: Udkast fra DØS: Indstilling vedr. nedsættelse af et sagkyndigt udvalg til behandling af trafikøkonomiske problemer, 15.11. 1954. På vedhæftet visitkort anfører Schmidt, at han vil drøfte sagen med Bang, før han sender papiret til departementschef Palle Christensen.

21. TØU 1954-67. Nr. 4, notat af 9.6. 1954 (Trafikudviklingen).

22. TØU 1954-67. Nr. 1. Indstilling vedrørende nedsættelse af et sagkyndigt udvalg til behandling af trafikøkonomiske problemer, DØS (Erik Ib Schmidt), 15.11. 1954.

23. TØU 1954-67. Nr. 4: udkast vedrørende sagkyndigt udvalg til behandling

af trafikøkonomiske problemer, 29. november 1954.

24. TØU, 1954-67. nr. 1: Brev af 30.10. 1954 fra Kaj Bang til Erik Ib Schmidt.

25. TØU 1954-67. Nr. 4. Udkast vedrørende sagkyndigt udvalg, ..., 29.11. 1954.

26. Overvejelser om sekretæren: TØU, 1954-67. Nr. 1. Til Vejdirektøren. Angående trafikudvalgets sekretariatsarbejde. Med blyant påført datoen 20. januar 1955.

27. TØU 1954-67, Nr. 1, Mødereferat, 1. møde den 2. januar 1956

28. TØU 1954-67. Nr. 1, Mødereferat, 1. møde den 2. januar 1956 og kommissorium af 15.9. 1955

29. TØU 1954-67. Nr. 1: Mødereferat, 1. møde den 2. januar 1956.

30. TØU 1954-67. Trafikøkonomisk Arbejdsgruppe januar 1957. Rapport vedr. oplandsforbindelser som følge af broforbindelser.

31. TØU 1954-67. Nr. 4: Meddelelse om en trafikøkonomisk foredragsrække i vinteren 1956-57. Af andre foredrag kan nævnes overingeniør K.O. Larsen om vejproblemer og banechef Thorning Christensen og generaldirektør P.E.N. Skov om moderne baneteknik.

32. Præsenteret i *Betænkning vedrørende Forslag til et Trafikråd for Storkøbenhavn*. Betænkning nr. 132. Kbh. 1955.

33. TØU 1954-66, Nr. 1, Mødereferat, 1. møde den 2. januar 1956.

34. Planen hed: *Det trafikøkonomiske udvalgs transportinvesteringsoversigt for 1958-59 - 1962-63*. Afgivet til minister Kai Lindberg den 29. september 1958

35. TØU 1954-67. Referat af møde 19. november 1958.

36. Lov nr. 95 af 20. marts 1957 om bestyrelsen af de offentlige veje, § 21.

37. Udvalget af 22.1. 1959 angående vejplanlægning m.v. i Storkøbenhavn. Referat af møde 25.11. 1959 i Vejdirektoratets arbejdsgruppe.

38. TØU 1954-67. Notat fra Det Trafikøkonomiske Udvalg om de store transportinvesteringer, 30.1. 1960.

Samt arbejdsplan for Det Trafikøkonomiske Udvalgs arbejde i 1960 på en 1 års undersøgelse af de store trafikinvesteringer og deres indplacering i et langtidspå program, 11.2. 1960.

39. *Indplaceringen af de store Trafikinvesteringer: Storkøbenhavns Nærtrafik, Storebæltsbro, Øresundsbro i et samlet 20 års program for de offentlige trafikinvesteringer*. Betænkning afgivet af Det Trafikøkonomiske Udvalg. Betænkning nr. 294, Kbh. 1961.

40. Anførte værk, herefter Bet. 294, 1961, s. 134.

41. Bet. 294, 1961 s. 135-36.

42. Bet. 294, 1961, s. 136.

43. TØU 1954-67. Referat af udvalgets 32. møde, 16.6. 1961.

44. Bet. 294, 1961, s. 35-39.

45. Hans Chr. Johansen: *Jernbanerne i bilismens skygge. 1950-1997*, i: Poul Thestrup (red.): *På sporet 1847-1997. Jernbanerne, DSB og Samfundet*. Bd. III, Odense 1997, s. 21.

46. Bet. 294, 1961, s. 39-40

47. Landsplanudvalget af 1961. Nedsat af Boligministeriet 8.6. 1961 og nedlagt 1973.

48. De to vejstrækninger var indtegnet i *Rapport om et fremtidigt vejsystem i Nordsjælland*, tekst og bilag, Vejdirektoratet, september 1963.

49. Om Søringsprojektet, se Lyager, Poul & Hans-Ole Skovgaard: *Københavns primærgadenet 1922-1972*, Manuskript til foredrag i Selskab for Historisk Teknologi (HITEK), Kbh. 1997.

50. En skildring af beslutningsprocessen bag Storebæltsforbindelsen, findes i Henrik B. Simonsen: *Motorvejene i Vendsyssel*, Aalborg 2002. Se også Peter Skaarup: *Storebæltsforbindelsen, et trafikgeografisk eksempel på planlægning*, Kbh. 1982, s. 15-21.

51. *Rapport om et fremtidigt motorvejsystem i Nordsjælland, tekst og bilag*, Vejdirektoratet, september 1963. - Anlæg af motorveje i Jylland. Tekst samt bilag, Vejdirektoratet, november 1962.

Dansk Vejhistorisk Selskab blev stiftet i 1982 med det formål at bidrage til at fremme interessen for den historiske udvikling af vejbygning og -færdsel i Danmark samt at være støtteselskab ved oprettelsen af Danmarks Vej- og Bromuseum.

Dansk Vejhistorisk Selskabs nuværende formål søges realiseret ved arrangementer som foredrag, diskussioner, ekskursioner m.v. og ved kontakt med tilsvarende institutioner, især i Norden. Det sker ved indsamling og registrering af effekter samt ved kortlægning og bevaring af historisk interessante vejstrækninger og bygværker. Der samarbejdes i den forbindelse med andre relevante institutioner, selskaber og personer.

Som medlemmer kan optages enkeltpersoner, foreninger, firmaer, institutioner og andre sammenslutninger, der ønsker at støtte Selskabets formål. Yderligere oplysninger om Dansk Vejhistorisk Selskab hos Selskabets sekretær, Ulrik Blindum, på nedenstående adresse, telefon eller e-mail.



Dansk Vejhistorisk Selskab
c/o Vejdirektoratet
Niels Juels Gade 13
Postboks 9018
1022 København K
Postgiro 169-1791
T 7244 3333
F 7244 3426
E dvs@vd.dk
www.vejhistorie.dk