

Jens Rørbech

## Historien bag Farøbroerne

Debatterne om vore store broanlæg er interessante eksempler på samarbejdet teknikere og politikere imellem. Farøbroernes historie er ingen undtagelse. De er Danmarks hidtil mest besluttede anlæg, idet Folketinget mellem 10 og 20 gange har haft debatter og afstemninger om deres gennemførelse. De enkelte debatter er interessante eksempler på grundlæggende problemstillinger som: økonomiske analysers placering i beslutningsprocessen, om valg af standard, om miljøhensyn og regionale interesser mm. Artiklen beskriver hele planlægningsprocessen og forsøger at trække disse mere generelle problemstillinger frem.

Den 4. juni 1985 klippede dronningen snoren over til Danmarks hidtil største broprojekt. Fra alle sider er Farøbroerne siden blevet beundret og alene som turistmål har tusindvis af mennesker taget til Farø for at beskue de interessante og imponerende broer. Historien bag Farøbroerne er imidlertid også interessant, – i sig selv et stykke danmarkshistorie, der er værd at blive klog på i en tid, hvor beslutninger om store anlægsarbejder ikke er blevet nemmere.

Farøbroerne er vel Danmarks hidtil mest besluttede anlæg. Mellem 10 og 20 gange har der været debatter og afstemninger i Folketinget. Interessant er det, at den allerførste folketingsbeslutning i 1970 er fastholdt hele vejen igennem, og Farøforbindelsen er således en sejr for planlægningen. Mere tvivlsomt er det, om det har været en sejr for planlæggerne, der har haft mange forskellige meninger og forslag undervejs.

Meninger og forslag som hele tiden har været forsøg på at tilpasse projekt og anlægsplaner til den øjeblikkelige økonomiske og politiske situation. Historien bag Farøbroerne handler således i meget høj grad om samarbejdet mellem teknikere og politikere.

Der er i det følgende valgt at fortælle historien kronologisk. Det er dog samtidigt forsøgt at trække mere generelle problemstillinger frem, som økonomiske analysers placering i beslutningsprocessen, om valg af standard, om miljøhensyn og regionale interesser mm.

Der gik ikke lang tid, fra den gamle Storstrømsbro blev indviet i 1937 af Kong Christian den Tiende, til man begyndte at tænke på en ny. Det var det tyske motorvejsbyggeri, der inspirerede, og allerede i 1941 vedtog man en lov om anlæg af en motorvej fra Rødby Havn til Storstrømsbroen. I 1943 eksproprierede man arealer til denne motorvej frem til den gamle Storstrømsbro, idet man regnede med, at en ny forbindelse skulle bygges parallelt med den gamle bro og ganske tæt på den. Det var, da disse arbejder skulle igangsættes, at den daværende trafikminister Gunnar Larsens spade knækkede på mystisk vis. Også på andre måder satte krigen en stopper for anlægget, og først ind i 1960'erne kom der atter gang i sagen. I forbindelse med planerne om anlæg af Sydmotorvejen fra Køge mod Vordingborg blev det nu aktuelt at overveje, hvor en ny fast forbindelse over Storstrømmen bedst kunne placeres. Trafikken voksede også så meget, at man kunne ane, at det snart ville blive nødvendigt at

Jens Rørbech

## Historien bag Farøbroerne

Debatterne om vore store broanlæg er interessante eksempler på samarbejdet teknikere og politikere imellem. Farøbroernes historie er ingen undtagelse. De er Danmarks hidtil mest besluttede anlæg, idet Folketinget mellem 10 og 20 gange har haft debatter og afstemninger om deres gennemførelse. De enkelte debatter er interessante eksempler på grundlæggende problemstillinger som: økonomiske analysers placering i beslutningsprocessen, om valg af standard, om miljøhensyn og regionale interesser mm. Artiklen beskriver hele planlægningsprocessen og forsøger at trække disse mere generelle problemstillinger frem.

Den 4. juni 1985 klippede dronningen snoren over til Danmarks hidtil største broprojekt. Fra alle sider er Farøbroerne siden blevet beundret og alene som turistmål har tusindvis af mennesker taget til Farø for at beskue de interessante og imponerende broer. Historien bag Farøbroerne er imidlertid også interessant, – i sig selv et stykke danmarkshistorie, der er værd at blive klog på i en tid, hvor beslutninger om store anlægsarbejder ikke er blevet nemmere.

Farøbroerne er vel Danmarks hidtil mest besluttede anlæg. Mellem 10 og 20 gange har der været debatter og afstemninger i Folketinget. Interessant er det, at den allerførste folketingsbeslutning i 1970 er fastholdt hele vejen igennem, og Farøforbindelsen er således en sejr for planlægningen. Mere tvivlsomt er det, om det har været en sejr for planlæggerne, der har haft mange forskellige meninger og forslag undervejs.

Meninger og forslag som hele tiden har været forsøg på at tilpasse projekt og anlægsplaner til den øjeblikkelige økonomiske og politiske situation. Historien bag Farøbroerne handler således i meget høj grad om samarbejdet mellem teknikere og politikere.

Der er i det følgende valgt at fortælle historien kronologisk. Det er dog samtidigt forsøgt at trække mere generelle problemstillinger frem, som økonomiske analysers placering i beslutningsprocessen, om valg af standard, om miljøhensyn og regionale interesser mm.

Der gik ikke lang tid, fra den gamle Storstrømsbro blev indviet i 1937 af Kong Christian den Tiende, til man begyndte at tænke på en ny. Det var det tyske motorvejsbyggeri, der inspirerede, og allerede i 1941 vedtog man en lov om anlæg af en motorvej fra Rødby Havn til Storstrømsbroen. I 1943 eksproprierede man arealer til denne motorvej frem til den gamle Storstrømsbro, idet man regnede med, at en ny forbindelse skulle bygges parallelt med den gamle bro og ganske tæt på den. Det var, da disse arbejder skulle igangsættes, at den daværende trafikminister Gunnar Larsens spade knækkede på mystisk vis. Også på andre måder satte krigen en stopper for anlægget, og først ind i 1960'erne kom der atter gang i sagen. I forbindelse med planerne om anlæg af Sydmotorvejen fra Køge mod Vordingborg blev det nu aktuelt at overveje, hvor en ny fast forbindelse over Storstrømmen bedst kunne placeres. Trafikken voksede også så meget, at man kunne ane, at det snart ville blive nødvendigt at

aflaste den meget smalle bro. (Den gamle Storstrømsbro har en kørebane på kun 5,60 m – samme bredde som den gamle Lillebæltsbro). Egentlige initiativer til afklaring af den nye broforbindelse kom i 1963. Ministeriet for offentlige arbejder nedsatte et udvalg, som skulle undersøge alle mulighederne for en aflastning af den gamle bro, men det var rent faktisk en privatmand, nemlig civilingeniør P.L. Hee, der i nogle artikler i tidsskriftet *Ingeniørens Ugeblad* fik sat rigtig gang i diskussionerne (Hee, 1963 a, b og c ).

P.L. Hee var afdelingsingeniør i DSB og brokyndig. Som en "græsrodsbevægelse" startede han debatten om Farølinien som alternativ til linien over Masnedø tæt på den gamle bro. P.L. Hee fremførte med stor dygtighed sine synspunkter, som først og fremmest gik ud på, at det var væsentlig billigere at bygge de to kortere broer Sjælland-Farø og Farø-Falster end en bro i den gamle linie. Hertil kommer, at man i Masnedølinien også skal passere Masnedsund, og det er kompliceret. Sundet passerer af ret store skibe – blandt andet til Vordingborg havn – og da man næppe kan have en klapbro på en motorvej, må man her bygge enten en højbro eller en tunnel. Selv om sundet er smalt, er begge løsninger besværlige, da man er tæt på Vordingborg by og det store el-værk på Masnedø. P.L. Hee fremførte også de landskabsmæssige fordele, der er ved Farølinien og de egnsudviklingsmuligheder fra Østsjælland og Møn, som denne løsning rummer.

Svagheden ved Farølinien sprang P.L. Hee let hen over, nemlig at trafikken mellem København og Rødby skulle køre en omvej på 6 – 7 km. Udgifterne til denne ekstra-kørsel mente P.L. Hee var rigeligt sparet af de mindre anlægsudgifter.

Som navnet Farø siger, har der her i tidligere tider været en overfart, og det er også interessant, at et gammelt projekt fra 1866 til en jernbanebro over Storstrømmen førte banen over Farø. Men mens banerne skal ind til byerne – Vordingborg kunne ikke have undværet sin station – behøver motorvejene ikke at gå tæt på befolkningskoncentrationerne, mente P.L. Hee. Tværtimod, motorvejene kan være med til en ønsket spredning. Endelig hører det med, at Vordingborgs byvækst var vanskeliggjort nok i forvejen: byen er spærret inde af de store godser og forsvarsarealer, og en motorvejslinie lige vest om byen ud over Masnedø ville lægge en mængde nye bånd på udviklingsmulighederne.

I 1969 kom så betænkningen fra udvalget, der blev nedsat i 1963 (Vejdirektoratet, 1969). Det er en fremragende betænkning, der gennemgår alle mulige linieføringer, stiller anlægs- og trafikøkonomiske regnestykker op og medtager udtalelser fra alverdens instanser: SEAS, Fredningsplanudvalg, Danmarks Naturfredningsforening, Naturfredningsrådet, Handelsministeriet, Søfartsrådet, Forsvarsministeriet med flere.

Vejdirektoratet havde i 1960'erne opbygget en trafikøkonomisk afdeling som med udgangspunkt i viden om trafikmængder, kørselsmønstre og trafikanternes rutevalg kunne forudsige trafikbelastninger på nye veje. Med enhedspriser på tid og kørte kilometre kunne egentlige driftsøkonomiske overvejelser nu ledsage opgørelserne af de rent anlægsøkonomiske udgifter. Det var nyt og betænkningen er på denne måde et pionerarbejde. Og den har ikke slagside – alle forhold, der er relevante, er beskrevet så godt som muligt. Faren er naturligvis, at de forhold, der kan kvantificeres får overvægt.

Vejdirektoratet gik ind for en vestlig linie, dvs. tæt ved den nuværende Storstrømsbro. Først og fremmest fordi de trafikøkonomiske analyser viste, at P.L. Hees ræsonnementer ikke holdt stik. Ikke alene viste det sig, at Farøliniens anlægspris var højere end en Masnedøforbindelse, men de kørte ekstrakilometre vejede også tungt. For perioden 1980-2000 blev de kapitaliserede merudgifter for Farølinien opgjort til godt 200 mill. kr. i 1968-priser (se tabellen). 200 mill. kr. svarer til 1 mia. kr. i 1986-prisniveau.

*Tabel 1. Udgifter til broer over Storstrømmen. (Mill. kr. i 1968-priser)*

Forslag	Masnedø-linien	Farø-øst-linien	Farø-vest-linien	Orenæs-linien
Anlægsudgifter	395,5	419,5	423,2	417,5
Difference	0	24,0	27,7	22,0
Anlægsudgifter og kapitaliserede trafikudgifter	3634,6	3836,9	3850,6	3713,3
Difference	0	202,3	216,0	82,7

Kilde: Vejdirektoratet (1969).

For Vejdirektoratet var det også meget afgørende at få motorvejen tættere på byerne. Først og fremmest Vordingborg, men også Næstved-trafikken spillede ind. Man havde lige været igennem debatten om den jyske motorvej, hvor professor Humlum jo havde foreslået en linieføring ned gennem Midtjylland, og det havde kostet megen møje at overbevise om, at nye veje nu engang skal bygges der, hvor folk bor og færdes, for med for store omveje sker der ikke nogen aflastning af de gamle veje. Man havde opdaget, at den gennemsnitlige turlængde ikke var så lang; ikke længere end afstanden mellem vore provinsbyer, og så nytter det ikke, at man skal køre en stor afstand for at komme ud på motorvejen.

Men Folketinget besluttede sig for Farø. Med trafikminister Ove Guldberg i spidsen vedtog et så godt som 100 procent enigt Folketing i 1970 projekteringsloven (146 stemte for, 3 undlod at stemme).

Ved folketingsbehandlingerne kom alle ordførerne naturligvis ind på omvejskørslerne og meranlægsudgifterne, men der var ikke politisk tvivl: egnsudviklingen i området og den langt bedre landskabstilpasning var afgørende. Under udvalgsbehandlingen henvendte Forenede Danske Motorejere sig og argumenterede mod medlemmernes omvejskørsel, men det fik ingen effekt. – FDM fastholdt iøvrigt sin modstand mod Farølinien lige til vejen blev åbnet.

Ove Guldberg skriver selv interessant om diskussionerne dengang i Folketinget (1985):

”Vi tog ikke let på forskellen i anlægsudgifter. Her måtte det blive et valg for eller imod Masnedølinien, der først måtte afgøres. Den var fra 22 til 28 mio. kr. billigere end de andre. På den anden side var risikoen for, at de faktiske udgifter til sin tid blev højere,

temmelig stor. Linjen gik nemlig igennem et i forvejen belastet og derfor kompliceret område.”

Og senere:

”Den anden store økonomiske forskel kom fra vejlængde og køretid. Den havde politikerne nok en lidt anden holdning til end embedsmændene og teknikerne.

Det er rigtigt, at man må vurdere disse ting i penge ved at beregne omkostningerne ved en længere vejlængde og køretid. Men det er betænkeligt at kapitalisere dem over et længere tidsrum for at kunne sammenligne dem med egentlige, tidsbestemte anlægsudgifter. Man kan ikke lægge så forskellige ting sammen.

Anlægsudgifter er noget konkret. Der er ikke meget politisk skøn i antal m<sup>3</sup> beton eller arbejdstimer. Hvis de forandrer sig i perioden fra projektering til udførelse, sker der nogenlunde det samme for de forskellige forslag.

Køretid og kørelængde er derimod en opsummering af umådelig mange enkeltpersoners dispositioner i en lang fremtid. De bliver påvirket af mange andre forhold. Nogle af dem er kendte og kan måske forudsiges, andre er ukendte og afhænger ofte netop af det anlæg, der vælges. Jeg siger ikke hermed, at man ikke skal have disse oplysninger, eller at de ikke også har deres vægt. Men de skal indgå i den politiske afvejning på en anden måde end de konkrete udgifter.

Har man 5 æbler og får man 2 pærer, så har man 7 frugter. Det er ubestrideligt rigtigt, men betydningen af det regnestykke afhænger af, hvad forhold man har til æbler og pærer, hvorlænge de kan holde sig, og hvornår de skal spises.”

Og Ove Guldberg slutter med at sige, at andre hensyn end de økonomiske i virkeligheden er afgørende:

”Det helt afgørende er, at Farølinien giver flere valgmuligheder. Den gamle bro og det gamle vejnet forsvinder jo ikke! Det kan bruges af dem, der foretrækker det, og nu bliver der også bedre plads her.

Andre får mere. Hele det skønne område i Sydøstsjælland, Østfalter, Møn og Bogø bliver mere anvendeligt. Jeg tror ikke på, at en motorvej i sig selv giver en hurtig påvirkning af erhvervsudviklingen, men jeg tror, at der lidt efter lidt, langsomt og skånsomt kommer flere muligheder, og at flere danskere vil nyde mulighederne, hvadenten de er af praktisk eller af æstetisk natur.”

Den første debat om den ny Storstrømsbro drejede sig således meget om de kvantificerbare effekter contra de mere kvalitative. Vejdirektoratets fine regnestykker blev underkendt til fordel for de landskabelige (det fine ”bromiljø”, der kunne skabes i området med den gamle Storstrømsbro, de nye Farøbroer og Mønsbroen) og de byplan- og egnsudviklingsmæssige forhold.

Men vi var ikke kommet langt ind i 1970erne, før det blev klart, at udviklingen i biltrafikken ikke mere skete med den fart, som vi havde set i 1960erne. I 1973 oplevede vi den første energikrise og omkostningerne til bilkørsel steg meget. Det benyttede modstanderne af Farølinien naturligvis til fornyet argumentation imod en linie, der gav omvejskørsel: nu, da kørsel var blevet relativt meget dyrere, måtte det kunne påvirke balancen mellem Farø og Masnedø. I foråret 1974 stillede Folketingets trafikudvalg flere gange spørgsmål om projektet, herunder om ministeren ville lade foretage en ny undersøgelse af omkostningerne ved at bygge den nye bro i forbindelse med den eksisterende ved Masnedø.

En ny betænkning så dagens lys i 1975, og den var ikke så let at skrive. Hvad angik linieføringen, viste rapporten intet nyt. Det var stadig billigst at gå over Masnedø. Farøløsningen var godt nok blevet lidt dyrere rent trafikøkonomisk, men alle de forhold, der i sin tid pegede på Farø, var der ikke ændret ved, så principielt burde der ikke være tvivl. Men den lavere vækst i bilparken satte spørgsmålstegn ved det rigtige i overhovedet at lave en ny motorvejsforbindelse over Storstrømmen. Alle undersøgte motorvejsforslag udviste en meget ringe trafikøkonomisk forrentning, og det viste sig, at den eksisterende bro rent kapacitetsmæssigt faktisk med stor sandsynlighed kunne klare trafikken dette århundrede ud. Over Storstrømmen kørte i 1975 ca. 10.000 biler pr. dag, og prognosen for år 2000 sagde 14.000-20.000 biler. (I 1969 regnede man med 34.000 biler pr. døgn i år 2000).

Men Vejdirektoratet fremførte, at det reelle problem slet ikke var hverken af kapacitetsmæssig eller trafikøkonomisk art. Det afgørende var, om man fortsat skulle følge de intentioner, der lå bag beslutningen om at udbygge motorvejsnettet i Danmark. Bag beslutningen om det store motorvejs-H ligger en lang række betragtninger, som spænder meget videre end trafikøkonomi og kapacitet. Det er ideen om at opbygge et nyt overordnet vejnet i linieføringer, der er uafhængige af de eksisterende hovedlandeveje. Det er ideen om, at et moderne samfund må have et moderne trafikapparat med blandt andet gode, sikre vejnettsforbindelser.

Og så sagde vi – og det var nyt – at man godt kunne følge beslutningen om det store H uden nødvendigvis at bygge rigtige motorveje. Da anlægsloven blev fremsat – det er normalt den måde, motorveje besluttet på, først en projekteringslov så en anlægslov – var det med forslag om i første omgang at bygge en halv motorvej, godt nok forberedt til udvidelse til fire spor. Den 10. juni 1976 vedtog Folketinget anlægsloven, og alle regnede med, at der nu kun skulle bygges en såkaldt motortrafikvej i første omgang ned over Farø. (Loven af 10. juni 1976 omfattede iøvrigt også 13 km af den jyske motorvej fra Rise Hjarup til Skovby, der altså også var tænkt bygget som halv motorvej).

Beslutningen om Farø holdt altså, og beslutningen om en ny vej i egen linieføring holdt også, men det blev ikke til en rigtig motorvej i første omgang.

Umiddelbart efter lovens vedtagelse spurgte Folketinget, om trinvis udbygning ikke også burde gælde alle de andre motorvejsstrækninger, der skulle bygges, og Vejdirektoratet blev bedt om at regne på alle de motorvejsstrækninger, der endnu ikke var sat i gang. En rapport kom senere i 1976 (Vejdirektoratet, 1976) og viste, at det rent faktisk var en tvivlsom forretning at bygge motorvejene ud trinvist set alene fra en trafikøkonomisk synsvinkel. Af nedenstående tabel 2 fremgår, at man ialt må betale – i de aktuelle tilfælde – 12 procent mere for anlægget, når man bygger i 2 trin. Denne merudgift kunne vel nok forrentes – man sparer jo penge i første omgang – men det viste sig, at gevinsten alene i uheld og i tidsbesparelse ved at bygge en rigtig motorvej i de fleste tilfælde var så stor, at det endnu bedre kunne betale sig at bygge det fulde anlæg med det samme.

I foråret 1977 fulgte en vældig debat i Folketinget. Dem der ønskede motorveje, var klar over faren for, at vi aldrig fik motorvejs-Het i rigtig standard, hvis det ikke skete nu. Og de gik altså rent faktisk ind for, at der skulle bygges færre kilometre vej pr. år, men så i den høje standard. Andre mente, det vigtigste var at skabe sammenhæng i vejnettet, så kunne standarden altid komme.

Hvilken rolle de økonomiske regnestykker denne gang fik er svært at afgøre. Der var ingen tvivl om, at det rent økonomisk var forsvarligt med det samme at bygge fire spor, blev benyttet i argumentationen af de grupper, der normalt støtter vejtrafik og vejbyggeriet. Men det reelle var nok så meget den nævnte fare for aldrig at få rigtige motorveje. Har man først bygget et sammenhængende motortrafikvejsnet, er det meget lettere at spare på bevillingerne, end når der ligefrem er huller i nettet. Og spørgsmålet om kapitalmangel, sparemuligheder for kommende regeringer, osv., kunne ingen økonomiske analyser alligevel rigtig tackle. Så selv om de trafikøkonomiske analyser også den gang var inde i debatterne, var det, ligesom i 1970, nok ligeså meget de ikke – kvantificerbare hensyn, der blev afgørende.

Som tit i Danmark enedes vi om et fornuftigt kompromis: i foråret 1977 besluttede man at bygge rigtige motorveje – men smallere, end vi hidtil havde gjort; 26 m. mod før 38 m. Det ses i dag især på midtterrabbatterne, der svandt ind fra 12 m. til 3 m. ved den lejlighed. Et par nøgletal fra debatten om de halve motorveje er vist i tabel 2.

Tabel 2. Omkostninger ved motorvejsudbygninger

	Relative Anlægspriser		Stræknings uhelds- frekvenser Uheld pr. mill. vogn km.
	Generelle	Aktuelle	
Motorvej	Procent		
38 m bred	100	100	0.08
Trinvist udbygget			
1. trin	75	83	0.12
2. trin	43	29	
I alt trinvist udbygget	118	112	
Motorvej			
26 m bred	90	90	0.11

I kolonnen med "generelle" tal er angivet de relative anlægspriser som man kan regne med, når en ny vej påbegyndes – det var for eksempel situationen ved Sydmotorvejen. I kolonnen med "aktuelle" tal er vist resultaterne af en gennemgang af alle de strækninger af det lille motorvejs-H, der manglede at blive bygget i 1976 (ialt ca. 180 km.) dels i Jylland, dels på Fyn og Sjælland. Når tallet for 1. trin (83 procent) i det aktuelle tilfælde er højere end det generelle 75 procent skyldes det, at der var truffet en del dispositioner (for eksempel arealerhvervelse, jordarbejde) for en del af de 180 km.

Den anden store debat om Farø kom således til at dreje sig om valg af standard. Interessant er det, at 26-meter profilet slet ikke kom ind i billedet før langt henne i debatten. Hele diskussionen i Folketinget drejede sig de første mange måneder alene om trinvis contra etapevis udbygning, hvor vi teknikere udfoldede store pædagogiske anstrengelser. 26-meter profilet blev en slags colombusæg alle pludselig kunne samles om. Det blev et klart brud med hidtil anvendte vejregler og i virkeligheden et signal til vejbyggerne om at forlade den stive holdning til, at veje kun kan bygges på én

der er foregået siden, lægges der i langt højere grad end tidligere nu op til, at der skal kunne vælges imellem flere standardniveauer.

Med beslutningen om de "smalle motorveje" skulle man tro, at vejen over Farø så lå klar, men der kom en ny slæde på tværs. Sidst på året 1977 fremsatte de to civilingeniører E. Milling Nielsen og B. M. Ludvigsen forslag om at spare Farøbroerne og udbygge den eksisterende Storstrømsbro ved at sætte såkaldte vinger på broen og derved udvide den til 3 eller 4 spor, hvilket efter deres mening gav rigelig kapacitet. Ole Hovmand fra Fremskridtspartiet fulgte forslaget op med et lovforslag, og endnu engang blev Folketinget kastet ud i en debat.

Det sjove er, at forslaget om en vingeløsning slet ikke var nyt. I 1975-betænkningen er der flere forslag til tilsvarende løsninger, men dem var der faktisk ingen, der rigtig havde interesseret sig for. Nu kom de som en ny "græsrodsbevægelse" med utallige avisindlæg, og først i april 1978 afsluttedes debatten ved, at Folketinget nedstemte lovforslaget. En vingeløsning gav ingen motorvejsforbindelse – den ekstra kapacitet, man fik, var ikke det væsentlige.

Alt burde så være klart, men ved licitationen 1. november 1979 viste det sig, at det billigste bud på 840 mill. kr. i 1979-niveau var 135 mill. kr. dyrere end bygherreoverslaget – og altså en afvigelse af en sådan størrelsesorden, at Folketinget kunne påstå, at forudsætningerne var ændrede.

Det gav nye problemer med at få pengene bevilget. Det blev Jens Risgaard Knudsens opgave, og det holdt også hårdt.

I virkeligheden havde Farøbroerne aldrig rigtigt været Jens Risgaard Knudsens appetit. Det, der dybest set gjorde, at han dog gik helhjertet ind i kampen for at få pengene bevilget her til sidst, var det faktum, at der allerede var brugt op imod 200 mill. kr. dels på forberedelser af hele anlægget (projektering, boreprøver mv.), dels i regulære anlægsarbejder på de tilstødende motorvejsstrækninger. Her var jordarbejderne i fuld sving, og det ville ikke være morsomt at efterlade så store uafsluttede anlægsarbejder i landskabet, selv om modstanderne brugte det gamle ord om, "at man ikke skal smide gode penge efter dårlige". Jordbunkerne her kunne være blevet et kæmpemonument over folkestyrets ubeslutsomhed.

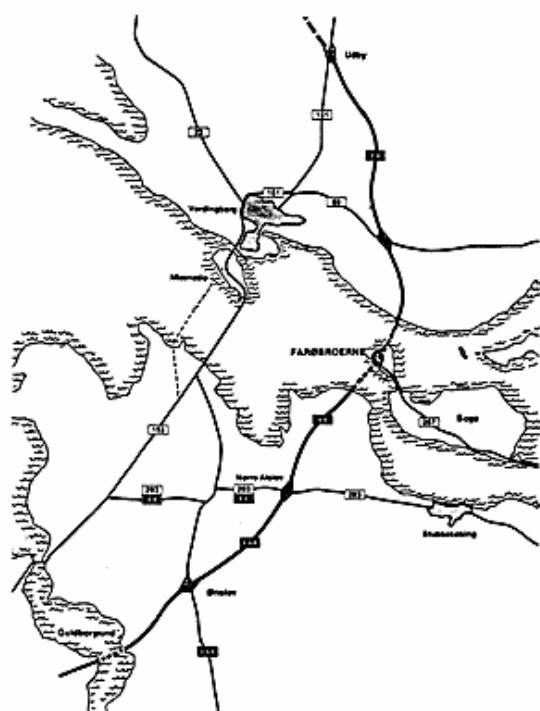
Afgørende i denne slutdebat var også de regionale hensyn. Den begyndende økonomiske afmatning gik hårdt ud over regionen, der jo er udkantsområde med store arbejdsløshedsproblemer. Der er ikke tvivl om, at et virkeligt stort anlægsarbejde kunne være med til at skabe optimisme i området. At Nakskov Skibsværft kom ind i billedet, efter at det viste sig, at brodækket med fordel kunne laves i stål, var en uforudset, men meget kærkommen ekstragave.

Den sidste svære debat blev altså båret af spørgsmålet om troværdighed – om at følge tidligere beslutninger op og om at være loyale over for den region, som nu i mange år havde ladet al fysisk planlægning lede af anlægget, og som havde store forventninger til det, der kunne følge.

Den 14. maj 1980 gav Folketinget sin tilslutning til, at Vejdirektoratet kunne gå igang. Men ikke uden betingelser, som gav nye problemer. Finansudvalget fandt nemlig frem til, at vi kunne tegne kontrakt på byggeriet, men de 135 mill. kr., som broerne kostede i merpris, måtte findes ved kompenserende besparelser andetsteds på Sydmotorvejen.

Den eneste løsning var at foreslå, at strækningen fra Ønslev til Sakskøbing – dvs. blandt andet den nye Guldborgsundforbindelse – kun blev bygget som halv motorvej. Det var en rimelig løsning, for hvor trafikken fra København krydser den gamle hovedvej A 2, nu Europavej E 64, ved Ønslev, deles den rent faktisk i to strømme. Ca. halvdelen kører mod Nykøbing og Gedser og den anden halvdel mod Rødby, jfr. figur 1. Den 1. september 1980 afskød Jens Risgaard Knudsen en startpistol fra en båd i Storstrømmen, og byggeriet gik i gang.

Figur 1. Linieføringer over Storstrømmen



Debatten om Sydmotorvejen sluttede altså ikke. Nok fik vi Farø, men jo altså ikke den rigtige motorvej i 4 spor ved Guldborg. Løsningen herpå skulle komme på en anden måde end ventet.

Nykøbing klagede over, at den planlagte frihøjde på den ny Guldborgsundbro kun blev 24,5 m. Det ville i meget høj grad begrænse sejladsen til byens havn, påstod man. Efter lange diskussioner besluttedes det i 1982 at hæve frihøjden til 30,5 m. Men det betød, at en bro næppe mere var den rigtige løsning. En tunnel måtte nu formodes at være konkurrencedygtig og i alle tilfælde mere æstetisk tilfredsstillende, det flade landskab taget i betragtning. Men når man først ofrer en tunnel, er omkostningerne til en breddeudvidelse ikke mere så omfattende, og ved licitationen i efteråret 1984 viste det sig, at en 4-sporet tunnel kun kostede ca. 28 mill. kr. mere end den 2-sporede tunnel, der var udbudt.

Ligeså afgørende var det, at tilbuddene denne gang var meget billigere end bygherreoverslaget. Vi kunne rent faktisk få en 4-sporet motorvej hele vejen fra Ønslev til Sakskøbing – det stykke, der manglede for det vi troede, en 2-sporet vej skulle koste.

Men foreløbig er det alene tunnelen, vi bygger 4-sporet. Vejene bliver 2-sporede i første omgang, men der er eksproprieret til 4 spor, og de skærende broer bygges i en bredde til 4 spor. Så den store løsning er trods alt tæt på.

Nu hvor tingene altså stort set er faldet på plads, kan vi se, at debatterne omkring Farøbroerne er blevet til meget interessante eksempler på politisk-tekniske diskussioner, hvor vi trin for trin oplever, hvordan nye situationer fører til nye problemstillinger, som så behandles og tackles med nye metoder.

Svagest var vel nok den del af debatterne, som drejede sig om de regionale hensyn. Hvad betyder et sådant trafik anlæg for regionen? Det kunne vi rent faktisk ikke give entydige svar på – de eksempler, der kan hentes frem, er ikke repræsentative og peger iøvrigt i alle mulige retninger. Sandheden er vel, at et trafik anlæg, som det regionen nu har fået, er en nødvendig, men ikke tilstrækkelig betingelse for de fremskridt, man ønsker sig.

Alt ialt må vejplanlæggerne dog mene, at dialogen med politikerne lykkedes.

Vi leverede undervejs mange regnestykker og kom navnlig med nye forslag til ændrede tekniske løsninger (spareforslag), som vi følte fulgte de politiske vinde. Med det forbehold, at vejen blev 26 m. bred mod planlagt 38 m. må vi med et gammelt ord sande: "Det bedste er det godes værste fjende". Vore folkevalgte repræsentanter holdt fast ved den oprindelige intention: det østlige ben i motorvejs-Het skulle være en rigtig motorvej, og at linien over Farø, selv om den var dyrest, også var den bedste – og pengene værd.

Vi følte nok undervejs, at debatterne om det gode contra det bedste indimellem var barske, men de var åbenbart nødvendige for at de egentlige trafikpolitiske mål kunne præciseres. Og det er vel, når det kommer til stykket, det allervæsentligste.

## Litteratur

- Guldborg, Ove (1985). "Hvorfor Farøbroerne?", *Farøbroerne*, København: Vejdirektoratet m.fl., festskrift udgivet i anledning af indvielsen 4. juni 1985.
- Hee, P.L. (1963a). "Den nye storstrømsbro", *Ingeniørens Ugeblad*, nr. 15 den 13. april.
- Hee, P.L. (1963b). "Broen over Farø kan betale en motorvej til Nykøbing F.", *Ingeniørens Ugeblad*, nr. 18 den 4. maj.
- Hee, P.L. (1963c). "En østlig linie bør undersøges i forbindelse med broen over Farø", *Ingeniørens Ugeblad*, nr. 35 den 31. august.
- Vejdirektoratet (1969). *Ny fast forbindelse over Storstrømmen*, (Betænkning).
- Vejdirektoratet (1975). *Sydmotorvejen Bårse-Sakskøbing*.
- Vejdirektoratet (1976). *Trinvis udbygning af motorveje i "det lille H"*.

Men foreløbig er det alene tunnelen, vi bygger 4-sporet. Vejene bliver 2-sporede i første omgang, men der er eksproprieret til 4 spor, og de skærende broer bygges i en bredde til 4 spor. Så den store løsning er trods alt tæt på.

Nu hvor tingene altså stort set er faldet på plads, kan vi se, at debatterne omkring Farøbroerne er blevet til meget interessante eksempler på politisk-tekniske diskussioner, hvor vi trin for trin oplever, hvordan nye situationer fører til nye problemstillinger, som så behandles og tackles med nye metoder.

Svagest var vel nok den del af debatterne, som drejede sig om de regionale hensyn. Hvad betyder et sådant trafik anlæg for regionen? Det kunne vi rent faktisk ikke give entydige svar på – de eksempler, der kan hentes frem, er ikke repræsentative og peger iøvrigt i alle mulige retninger. Sandheden er vel, at et trafik anlæg, som det regionen nu har fået, er en nødvendig, men ikke tilstrækkelig betingelse for de fremskridt, man ønsker sig.

Alt ialt må vejplanlæggerne dog mene, at dialogen med politikerne lykkedes.

Vi leverede undervejs mange regnestykker og kom navnlig med nye forslag til ændrede tekniske løsninger (spareforslag), som vi følte fulgte de politiske vinde. Med det forbehold, at vejen blev 26 m. bred mod planlagt 38 m. må vi med et gammelt ord sande: "Det bedste er det godes værste fjende". Vore folkevalgte repræsentanter holdt fast ved den oprindelige intention: det østlige ben i motorvejs-Het skulle være en rigtig motorvej, og at linien over Farø, selv om den var dyrest, også var den bedste – og pengene værd.

Vi følte nok undervejs, at debatterne om det gode contra det bedste indimellem var barske, men de var åbenbart nødvendige for at de egentlige trafikpolitiske mål kunne præciseres. Og det er vel, når det kommer til stykket, det allervæsentligste.

## Litteratur

- Guldborg, Ove (1985). "Hvorfor Farøbroerne?", *Farøbroerne*, København: Vejdirektoratet m.fl., festschrift udgivet i anledning af indvielsen 4. juni 1985.
- Hee, P.L. (1963a). "Den nye storstrømsbro", *Ingeniørens Ugeblad*, nr. 15 den 13. april.
- Hee, P.L. (1963b). "Broen over Farø kan betale en motorvej til Nykøbing F.", *Ingeniørens Ugeblad*, nr. 18 den 4. maj.
- Hee, P.L. (1963c). "En østlig linie bør undersøges i forbindelse med broen over Farø", *Ingeniørens Ugeblad*, nr. 35 den 31. august.
- Vejdirektoratet (1969). *Ny fast forbindelse over Storstrømmen*, (Betænkning).
- Vejdirektoratet (1975). *Sydmotorvejen Bårse-Sakskøbing*.
- Vejdirektoratet (1976). *Trinvis udbygning af motorveje i "det lille H"*.