

Casestudie om Silkeborgmotorvejen

Aktører og beslutninger

Tema: Faglig og professionel udvikling (Professional Development)



Forside billede kilde: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/63/Road15_-_Herningmotorvejen_-_Denmark.svg

Titelblad

Titel: Casestudie om Silkeborgmotorvejen

Tema: Faglig og professionel udvikling (Professional Development)

Projektperiode:

Efterårssemesteret 2011

1. februar 2011 - 9. juni 2011

Deltagere:

Kaare Peter Kyndal

Vejleder:

Jørgen Møller

Synopsis:

Projektet kan beskrives som et lærestykke om dansk infrastrukturens demokrati.

Projektet er et casestudie som gennemgår planlægningen og beslutningsprocessen bag Silkeborgmotorvejen fra start til slut.

En undersøgelse af hvorledes aktørers påvirkning og mangel på samme førte til at det tog 17 år at planlægge ca. 30 km motorvej.

Beslutningsprocessen var lang og hård. 17 år var gået uden at en løsning kunne findes på kommunalt niveau, så statsminister Anders Fogh Rasmussen måtte træde til og tage en beslutning. Hvordan det kom så vidt, vil blive afklaret gennem dette projekt.

Oplagstal: 3

Sideantal: 81

Bilags cd: 15

Afsluttet: 9. juni

Forord

Dette projekt er et 10. semesters afgangsprøveprojekt på landinspektøruddannelsen ved Aalborg Universitet med specialiseringsretning Land Management.

Projektet er udarbejdet i perioden 1. februar 2011 til 9. juni 2011 og udgør det sidste af de fire semestre på specialiseringen. Temaet for denne rapport er jf. studievejledningen for foråret 2011 Arealforvaltning og planlægning/Land Management.

Nærværende Projektet omhandler problematikken i beslutningsprocesser, samt aktørers påvirkning af samme. Casen som projektet bygger over er beslutningen hvor Silkeborgmotorvejen skal placeres. Projektet vil dermed hovedsageligt omhandle motorvejsprojektet mellem Herning og Aarhus, men i projektet vil det blive omtalt som Silkeborgmotorvejen. Dette er fordi, det primært er problematikken omkring den del af motorvej, der løber forbi Silkeborg, som har interesse i projektets problemstilling.

Rapporten er skrevet til vejleder og censor på projektet, til projektbedømmelse og evaluering. Samt andre med interesse i beslutningsprocesser motorvejsplanlægning.

Dog er projektet skrevet på en sådan måde, at det forventes at læseren allerede har viden og forståelse for landinspektørfaglig problemstillinger.

Der skal lyde en tak til flere personer, for deres hjælp med at få gennemføre dette projekt.

Vejleder:

Jørgen Møller

Lektor

Aalborg universitet

Til personerne som tog sig tid til at deltage i interviews:

Asger Sonne Kristensen	Landinspektør	Geopatner A/S
Birger Munch	Projektleder	Vejdirektoratet
Carsten Møller	Teknisk afdeling	Silkeborg Kommune
Jakob Løchte	Director of Business	Grundfos
Nora Skjernaa Hansen	Skovpolitisk medarbejder	Danmarks Naturfredningsforening

Særlig tak:

Der skal dog lyde yderligere særlig tak til Birger Munch, som flere gange i projektet var i stand til at assistere med oplysninger, som gjorde det nemmere at finde nødvendige data til projektet.

Mange tak

Indholdsfortegnelse

1	Indledning	6
2	Problemidentificering	7
2.1	Foranalyse	7
2.2	Problemformulering	9
3	Metode	11
3.1	Casestudie.....	12
3.2	Grov empiri indsamling.....	14
3.3	Interview teori	14
3.4	Hermeneutiks fortolkning.....	17
3.5	Andre mulige metoder og teorier	19
4	Deskriptiv analyse	21
4.1	Derfor anlægges den.....	21
4.2	En motorvej bliver til	22
4.3	Tidslinje.....	25
4.4	Samlet tidslinje	34
5	Dybere Empirisk analyse	37
5.1	Konsekvensvurdering af hovedlinjerne.....	38
5.2	Beskyttede områder	47
5.3	Aktør undersøgelse.....	51
5.4	Kontakten til aktørerne	53
6	Fortolkningen af beslutningsprocessen.....	68
7	Konklusion.....	71
8	Perspektivering	73
9	Litteraturliste.....	75
10	Bilagsliste.....	80

1 Indledning

Motorvejen omkring Silkeborg har været mere end 21 år undervejs og forventes ikke færdig før 2016. Det virker som meget lang tid for et relativt kort stykke motorvej.

Det startede en undren om, hvad er det som gør, at et stort projekt som dette ser ud til at gå i stå i flere år og ikke rigtigt kommer nogen vegne? Samtidig kan det undere, at der er store planlægningsprojekter, som bliver færdiggjort meget hurtigt. Kan det undersøges om der er nogle specifikke faktorer eller aktører, som har påvirket beslutningsprocessen og trukket projektet i langdrag.

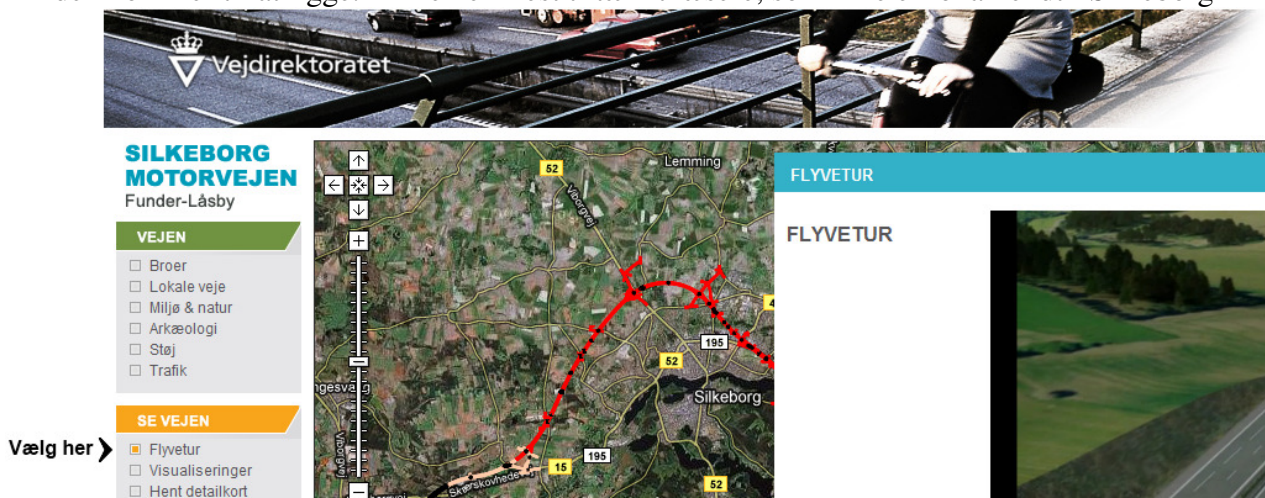
En lidt personlige grund til at skrive om dette emne er at, jeg er født og opvokset i Silkeborg. Jeg har derfor stort kendskab og interesse i Silkeborg og omegn. Tre år inden jeg begyndte på landinspektørstudie, arbejdede jeg et år som målemedhjælper hos Landinspektørgården A/S i Silkeborg, det som nu hedder Geopartner Landinspektørgården A/S. Allerede dengang i 2003 var der meget snak om netop, hvor den nye motorvej skulle have sin linjeføring. Nu er der godt og vel otte år siden jeg første gang hørte om projektet og nu er min personlige og faglige nysgerrighed vækket. Hvad er grunden til, at det tager så mange år at planlægge en motorvej, hvordan foretages sådanne beslutningsprocesser og hvad er den store forskel på de linjer?

Fagligt set er det et yderst interessant emne for en landinspektørstuderende, især en med speciale i Land Management. Jeg anser det som meget vigtigt for en planlægger / rådgiver, at vide hvilke faktorer der spiller ind i beslutningsprocesser og hvad man kan forvente af behandlingstid på et projekt. Derfor er det håbet, at dette afgangsprøveprojekt kan give nogle svar på, hvorfor dette projekt tog så lang tid og hvordan aktørerne har påvirket beslutningsprocessen. Måske giver en ide om hvilken linje som er den bedste for Silkeborg og samfundet.

For at læreren kan få et hurtigt overblik over Silkeborgs motorvejsprojektets endelige linjeføring, foreslås læseren at gøre en af følgende muligheder.

1. Besøge <http://silkeborg.vd.dk/> vælge linket Flyvetur til venstre under SE VEJEN, se Figur 1
2. Se filmen Flyvetur på bilags cd'en.

Den animerede flyvetur viser det planlagte udsende af Silkeborgmotorvejen Kombilinjeløsningen på strækningen mellem Linå og Funder, flyveturen er fra Øst mod Vest og vare 2 minutter og 26 sekunder. Den viser ikke direkte nogen af problemstillingerne, men giver lidt et overblik over, hvor den kommer til at ligge. Filmen er mest tiltænkt læsere, som ikke er lokalkendt i Silkeborg



Figur 1 Vejdirektoratets animerede flyvetur over strækningen [Vejdirektoratet Silkeborgmotorvejen]

2 Problemidentificering

Den første undren der er givet udtryk for i indledningen, giver direkte anledning til at tænke spørgsmålet, hvad ligger til grund for, at det har taget så længe, er der specifikt faktorer eller aktører, som har været skyld i en eventuel forsinkelse. Det næste spørgsmål er naturligvis, hvordan kan dette undersøges?

Projektets problem går i retning af, at der er en ide om at noget har forsinket Silkeborgmotorvejsprojektet og trukket beslutningsprocessen i langdrag. Samtidig er der en ide om, at der har været stærke aktører indblandet i beslutningsprocessen og flere med forskellige meninger. Hvad er årsagen til eventuel forsinkelse og hvorfor er dette projekt ikke blev afviklet hurtigere? Hvilken læring om aktørers indblanding i beslutningsprocessen af Silkeborgmotorvejen, vil der komme ud af at lave en grundig undersøgelse af motorvejsprojektet.

2.1 Foranalyse

Denne analyse skal afdække nogle generelle informationen om Silkeborgmotorvejsprojektet inden det endelige problemstilling bestemmes. Desuden skal nogle generelle tendenser om store anlægsprojekter undersøges, for at give lidt overblik over disse processer.

Spørgsmål til undersøgelse:

- Hvad er grundlæggende formål med Silkeborgmotorvejen?
- Hvad er budgettet for Silkeborgmotorvejen?
- Hvad med andre store anlægningsprojekter, hvor lang tid tager et store anlægsprojekt?

Formålet med Silkeborgmotorvejen er at forbedre vejforbindelsen mellem Midt- og Vestjylland, ved at lede trafikker hurtigere forbi Silkeborg og mindske trafikken på Ringvejen i Silkeborg, som er ved at være overbelastet. Yderligere forventes det, at motorvejen vil øge trafiksikkerheden på strækningen og være gavnligt for miljøet, både naturen og bymiljøet. Disse positive effekter opstår ved at gennemkørselstrafikken bliver ledt væk fra ringvejen og det generelle vejnet i Silkeborg, hvor den er til gene for byens egen trafikkanter og beboere. Derudover er motorvejstrafik en meget sikre og miljøvenlig transportform, i forhold til en ringvej med mange kryds.

Det er estimeret, at Silkeborgmotorvejen vil spare 8 uheld med personskader om året. [Lov Kombilinen]

Det er estimeret, at Silkeborgmotorvejen vil give en tidsbesparelse på 12 minutter mellem på strækningen fra Funder til Låsby.

Det er estimeret, at når motorvejen er færdig vil der kører 25.000 biler på strækningen om dagen. Dette tal kan sættes i forhold til E45 ved Aarhus, hvor der hver dag kører 40.000 biler og til Motorring 3 ved København, hvor der kører 100.000 biler i døgnet.

Budgettet for Silkeborgmotorvejen (Kombilinjé løsningen) er sat til 6.291 millioner kroner og det skal dække omkostningerne for.

29,2 kilometer motorvej, med diverse fornødenheder og erstatninger.

35 broer, heraf Gudena motorvejsbroen på 350 meter og motorvejsbroen i Nordskoven på hele 500 meter. De fleste andre broer er mindre broer, som skal holde motorvej og vej adskilt.

Arkæologiske undersøgelser langs Silkeborgmotorvejens strækning, til beskyttelse af fortidsminder samt jordkvalitets undersøgelser per 100 meter. Erstatninger for eksproprierede arealer.

[VD Silkeborgmotorvejen]

Det ønskes kort undersøgt om andre store anlægsprojekter, generelt går langt over tiden. Er det en fast trend eller et tilfælde at Silkeborgmotorvejen har taget så længe. Er der nogen fællesnævnerne for projekterne, som kunne tænkes at være skyld i lange beslutningsprocesser?

Projekt	Beslutningsproces	Åben år	Beslutningsproces	Kilde
Storebælt	1939 - 1986	1998	47 år	[Storebælt]
Femern Bælt	1992 - 2008	2018	16 år	[Femern Bælt]
Tredje Limfjords forbindelse	1992 -?	?	19 + år	[Tredje Limfjords forbindelse]
Øresund	1900 - 1991	2000	91 år	[Øresund]

Tabel 1 Projekter og processer

I Tabel 1 Projekter og processer, gives der et indtryk af at store anlægsprojekter generelt tager lang tid at beslutte. Øresund blev løst diskuteret i godt 91 år, men da Danmark og Sverige endelig blev enige og fik lavet en plan, blev projektet gennemført på 9 år. Så det kan altså godt gå hurtigt, hvis det ønskes. Hvorimod Storebælt blev seriøst diskuteret allerede i 1939 med bevillinger til undersøgelser. Så Storebælt blev virkeligt trukket langdrag da beslutningsprocessen først blev færdig i 1986. Femern blev besluttet på 16 år og var et kompleks samarbejde mellem to lande og deres lovgivning og planlægning, som involvere store broer og tunneler, det virker meget stort og det kan derfor forventes, at tage en del år at planlægge. Silkeborgmotorvejen er en lille stump motorvej, som skal fylde et hul mellem to færdige motorvejsdele, hvordan kan den tage hele 17 år at undersøge og planlægge dette?

Nu er det her bare en lille foranalyse, men det virker som om der er noget i Silkeborgmotorvejen, som har været ekstra kompleks at arbejde med. Dette giver anledning til yderligere undersøgelse af Silkeborgmotorvejsprojektet som hovedelement i dette projekt. Det er naturligvis ikke kun Silkeborgmotorvejen i sig selv der er interessant, men også de mange aktører, der forventes at havde været involveret i projektet.

2.1.1 Problemafgrænsning

Hele motorvejen fra Herning til Aarhus er naturligvist interessant, i forhold til den nævnte problemstilling. Men det er primært stykket forbi Silkeborg, som virker til at være der, hvor der virkeligt har været problemer. Derfor vil projektets fokus ligge på denne strækning, ca. fra Funder til Hårup og problematikkerne heri, angående valget af linjeføringen og de beslutninger, som var betydningsfulde for valget.

2.2 Problemformulering

Det problem som er beskrevet i tidligere i kapitlet giver anledning til, at lave en dybere undersøgelse af, hvad det er som har påvirket beslutningsprocessen, der skulle fastlægge linjeføringen omkring Silkeborg. Problemets kerne bunder i at finde ud af, hvorfor tog det 17 år at planlægge for Silkeborgmotorvejen. Kan der tales om en forsinkelse, og hvad var grunden til denne. Var det en kombination af flere ting, som lå til grund for den lange beslutningsproces eller var der et enkelt element eller en aktør, som var hovedgrunden til den lange, men også hurtigt afsluttede beslutningsproces.

Kunne denne "forsinkelse" have været undgået og i så fald, hvordan kunne planlægningen have været gennemført hurtigere?

Problemformulering

Hvorfor har beslutningsprocessen, om den endelige linjeføring af motorvejen omkring Silkeborg taget så lang tid og hvorledes har centrale aktører haft indflydelse herpå?

Problemformuleringer kræver svar på fire store spørgsmålsgrupper og der skal derfor foretages følgende nødvendige undersøgelser:

1. Hvordan planlægges en motorvej og hvordan har forløbet af projektet været, fra start til nu?

Der skal laves en skridt for skridt beskrivelse af, hvordan en motorvej planlægges og laves. Derudover skal der laves en undersøgelse af, hvad der skete gennem hele projektet perioden, for at kunne danne et overblik over processen og opnå en grundlæggende forståelse.

2. Hvilke elementer eller aktører have indflydelse på længden af beslutningsprocessen?

En undersøgelse af hvilke elementer og aktører, der har indflydelse på anlægsprojekter er essentielt for problemstillingen. Det forventes at foran gående undersøgelser giver anledning til, at nærmere undersøgelse af specifikke elementer og aktører.

3. Hvor betydningsfulde er Fredninger og EF-habitater i Silkeborgmotorvejsprojektet og hvor svært er det at få dispensation fra disse?

Der skal laves en undersøgelse af, hvor svært er det at få dispensation fra fredninger og EF-habitat beskyttelser og hvilke af de mest realistiske linjer, som komme i kontakt med dem? Det skal også undersøges om nogle fredet områder er mere værd end andre, hvordan dette kan forklares og hvordan det har haft indflydelse.

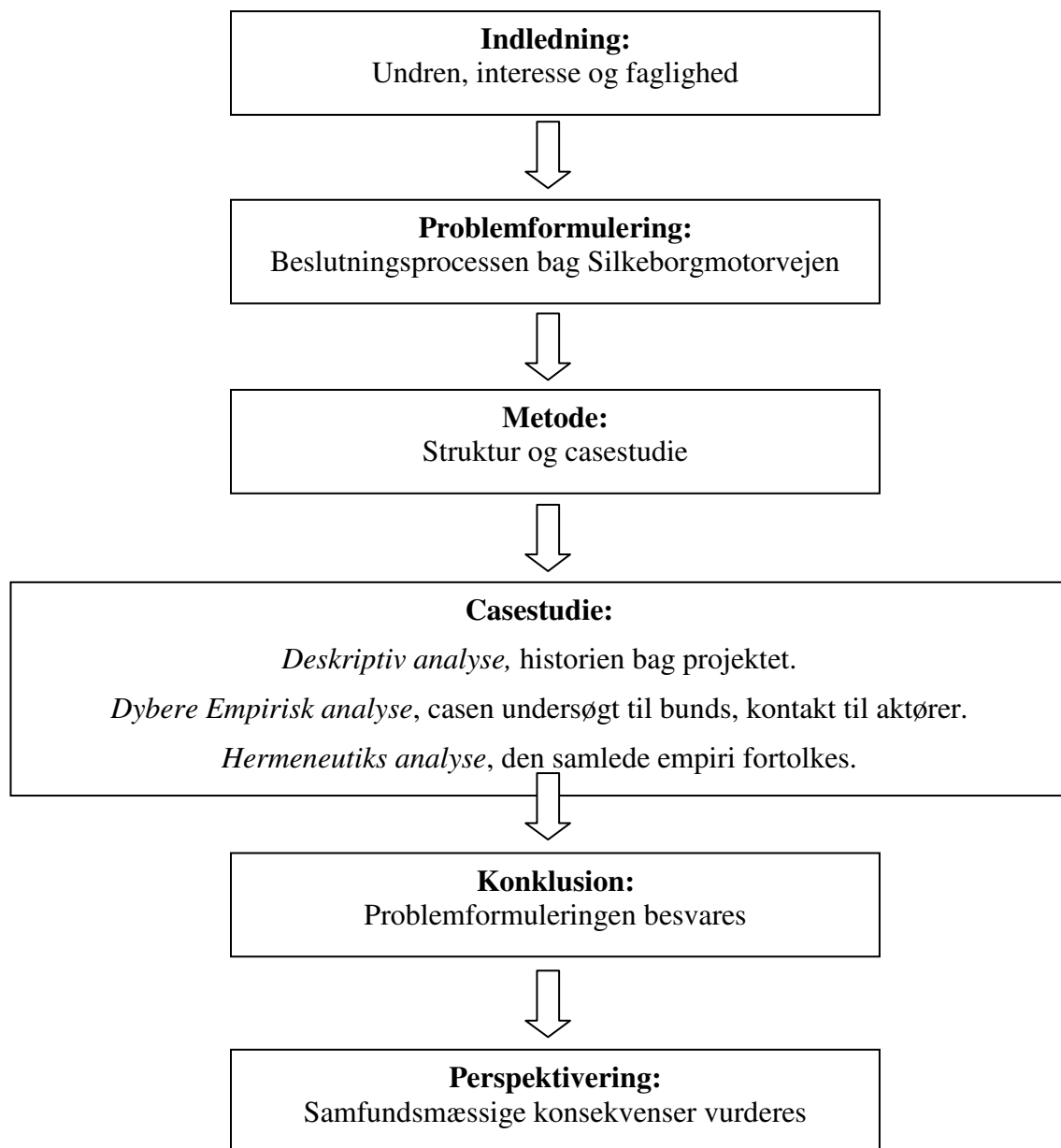
4. Anders Fogh Rasmussen, den tidligere statsminister tog den afgørende beslutning i beslutningsprocessen. Nemlig Kombilinen skulle benyttes. Hvilken indflydelse havde det valg på projektet, hvorfor tog han denne beslutning og hvorfor på det tidspunkt?

En undersøgelse af dette skal foretages ved interviews med centrale aktører, eventuelt med statsministeren selv, hvis dette er muligt.

3 Metode

Kapitlet præsenterer strukturen som er rapporten opbygning, denne struktur rapporten følge og vil blive beskrevet efter. Yderligere beskriver projektmetoden og valget af metoden beskrives og begrundes. Afslutningsvist beskrives og forklares de undermetoder og teorier som er brugt i gennemførelsen af casestudiet. Afsnittet er nødvendigt, da det giver rapporten en rygrad og danner et overblik over, hvilke overvejelser og beslutninger, der er gjort i de forskellige faser, og hvordan de er gennemført.

Projektstruktur



3.1 Casestudie

Projektet vil blive lavet, som et evaluerende casestudie, om beslutningsprocessen bag Silkeborg motorvejsprojektet. Hvor målet er, at beskrive selve anlægsprojektet og finde ud af, hvilke ting der gik galt. Hvad grunden var til at det gik som det gjorde, og om muligt komme med et bud på, om dette kunne have været forudset og eventuelt forhindret.

3.1.1 Casestudie metoden beskrevet og begrundet

For at besvare problemformuleringen på en fyldestgørende måde, er det valgt at benytte casestudie metoden. Følgende afsnit vil beskrive, hvad et casestudie er og hvordan det vil blive brugt i projektet. Samt argumentere for hvorfor casestudie metoden er den bedste til at løse problemformuleringen.

Overordnet udtryk for casestudie:

"Casestudiet er en strategi til empirisk udforskning af et udvalgt nutidigt fænomen i sin naturlige sammenhæng ved anvendelse af forskellige datakilder, der kan anvendes i en bevisførelse"

[Robson]

Ordret casestudiet er den danske udgave af det engelske casestudy, hvilket er en samling af ordene case og study. Begge ord har rødder i latin, **case** kommer af **casus** som betyder tilfælde og **study** kommer af **studium**, som betyder studie hvor en bestemt virkelighedssituation behandles så grundigt som muligt. Så case studie er altså et grundigt undersøgelse af et tilfælde.

En af grundstene til metodevalget af dette projekt er, Bent Flyvbjerg's bog "*Casestudiet som forskningsmetode*". I bogen beskriver Bent Flyvbjerg et casestudie, som en gennemgående analyse af en konkret hændelse. En strategi som ved gennemgående undersøgelse af et fænomen, uddrager al viden om, hvordan og hvorledes dette opstod, blev bestemt og gennemført. Denne metode er blevet brugt især i samfundsvidenskaben, hvor casen ofte i modsætning til andre videnskabelige problemstillinger, er en person eller en organisation. [Flyvbjerg s. 1 - 3]

Casestudiet er en måde at lave kvalitativ forskning ved at indsamle, organisere og analysere data.

En særlig styrke ved casestudie metoden, er at når større hændelser skal analyseres, som f.eks. planlægning og anlægning af en motorvej er, at metoden er induktiv, helheds- og aktørorienteret. Hermeneutik er den videnskabsteoretiske baggrund for casestudiet.

Metoden fokuserer på forståelse af meningen og sociale interaktioner, forståelse bygget på subjektiv erfaring [Flyvbjerg s. 4]

Da et casestudie mere er en undersøgelse af en konkret hændelse eller fænomen, frem for en analyse af et direkte problem. Kan der argumenteres for, at den vil fungere meget godt til at undersøge Silkeborgmotorvejsprojektet som en helhed, da der i denne opgave skal dannes overblik over hele processen og alle detaljer, som har haft indflydelse på beslutningsprocessen.

I dette projekt ser vi Silkeborgmotorvejs projektet som hændelsen, som der ønskes undersøgt i dybden for at opnå viden om, hvordan hele projektet forløb og hvorfor det forløb som det gjorde. Data om Silkeborgmotorvejen, bliver indsamles ved empiriske undersøgelser, i form af litteratur/hjemmesider, interviews og kort. Dataene skal samles og organiseres og til sidst fortolkes, derefter kan problemformuleringen besvares.

Casestudiet vil blive gennemført som tredelt analyse, beskrevet i det følgende.

- 1. *Deskriptiv analyse, historien bag projektet.***
- 2. *Dybere Empirisk analyse, casen undersøgt til bunds, kontakt til aktører.***
- 3. *Hermeneutiks analyse, den samlede empiri fortolkes.***

Den deskriptive del af analyse udgør casestudiets historiske andel. Her beskrives casens historisk baggrund og desuden bliver situation, som har givet anledning til Silkeborgmotorvejen beskrevet. Samt en beskrivelse af, hvordan en motorvej planlægges og anlægges. Afslutningen på den deskriptive analyse vil munde ud i nogle spørgsmål som søges besvaret og vurderet i de 2 næste analyser.

Den dybere empiriske del af analysen udgøres af den indsamlede empiri fra interviews og undersøgelser.

Her vil der blive svaret på mange af projektets spørgsmål og en indgående forståelse for Silkeborgmotorvejsprojektet opnås, som et samlet billede. Til sidst forventes, at der nu er overblik over tidsforbruget af beslutningsfasen og indblik i, hvilke beslutninger som har haft de største betydninger for projektet.

Den sidste analyse som er den Hermeneutiks analyse. Denne vil sammenholde resultaterne fra de to første dele af casestudiet. Den samlede empiri fra de to foran gående faser skal fortolkes ved hjælp af hermeneutiks principper, således at der opnår forståelse for beslutningsprocessen. Derefter skal problematikkerne i Silkeborgmotorvejens beslutningsproces holdes op mod spørgsmålene i problemformuleringen. Den sidste analysedel vil dermed åbne op for at hele Silkeborgmotorvejs projektet kan vurderes og konklusionen kan udfærdiges.

3.2 Grov empiri indsamling

Første fase af casestudier er en indsamling af den grundlæggende empiri, som er nødvendig for at få et overblik over Silkeborgmotorvejsprojektet. Metoden er simpel, læs, forstå og beskriv. Den grove indsamling skal dermed klarlægge, hvordan en motorvej bliver anlagt fra start til slut og hvordan det så gik i casen.

3.3 Interview teori

Til udarbejdelse af spørgsmål og gennemførelse af interviews i casestudiets anden fase, vil der blive brugt interviewteori udviklet af nordmanden Steinar Kvale. Han var professor i pædagogisk psykologi og har bl.a. undervist på Århus universitet. Steinar Kvale har bl.a. skrevet bogen, *InterView* En introduktion til det kvalitative forskningsinterview, som er her i projektet er blevet som guideline til den aktør kontakt som er foretaget.

3.3.1 Forskningsinterviewet

Der er mange former for interviews, og de bruges til vidt forskellige ting, her er nogle eksempler.

- Retslig forhørs interview
- Jobinterview
- Terapeutisk interview
- Forskningsinterviewet

Det er naturligvis funktionen, opbygning og gennemførelsen af et forskningsinterviewet, som har interesse i dette projekt. Det er i bund og grund en samtale mellem to personer, hvor intervieweren vil uddrage viden om et særligt emne fra interviewpersonen. Et forskningsinterview kan bruges til at få oplyst ny viden, eller til at afprøve, bekræfte eller afkræfte teorier og teser.

Det kan gøres objektivt og subjektivt og ligeledes kan svarene udrages objektivt og subjektivt, alt efter hvad der er den bedste måde, at få de ønskede oplysninger på.

Fordelene ved en objektivt interviewform kan være at de svar som ofte komme er ren empiri og helt uden interviewpersonens følelser og holdninger. Dette kan i mange tilfælde være en god interviewform, hvis det f. eks ønskes teknisk svar på, hvorfor en løsning er bedre end en anden. Hvorimod i det subjektivt præet interview, vil interviewpersonens egne perspektiver og holdninger præge besvarelsene. Dette kan bruges til at få indblik i hvorfor, interviewpersonen, mener de ting han gør. F.eks. hvorfor han stemmer som han gør.

Disse former kan så bruges til at gennemføre et interview på en måde, som vil være mest gavnligt til at indsamle den type empiri, som ønskes fra interviewpersonen.

[Interview s. 31 - 47]

3.3.2 Opbygning af et interview

Et interview skal opbygges og planlægges, især hvis det ønskes at blande de to tidligere nævnte interviewformer objektivt og subjektivt i et samlet interview eller spørgeskema undersøgelse.

Et forskningsinterview skal være styret af forskeren, der altid skal holde fokus på de besvarelser, som ønskes og give indblik i et særligt emne.

Steinar Kvale opbygger et Forskningsinterview i syv stadier.

- | | |
|--------------------|--|
| 1. Tematisering | Bestem interesse emnet. |
| 2. Design | Opstil de spørgsmål som er nødvendige. |
| 3. Interview | Fortag interview med fokus på emnet. |
| 4. Transskribering | Nedskrivning af citater, under eller efter. |
| 5. Analyse | Bestem hvilke citater som kan bruges i projektet |
| 6. Verificering | Er personen til at stole på, må jeg citere for det hele. |
| 7. Rapportering | Benyt de dele af interviewet som giver mening i projektet. |

Tematisering:

Emnet som har interesse i det kommende interview skal ligge helt klart. Hvad er formålet med interviewet, hvad skal der spørger om?

Der skal udvikles en teoretisk og begrebsmæssig forståelse af de fænomener og faktorer, der skal undersøges, for at skabe grundlag for ny viden.

Design:

Når en interviewundersøgelse designes en, skal der være kende til undersøgelsens indhold og formål. Derefter kan der træffes velovervejede afgørelser om metoden, som skal anvendes i interviewundersøgelsen.

Designet af interviewet fastlægger flere vigtige ting.

Hvor mange interviewpersoner er der brug for og hvem skal de være?

Er det en masse undersøgelse med flere tusind interviewpersoner, f.eks. før et valg, eller et mindre interview af f.eks. eksperter inden for et særligt emne. Kvalitet kontra kvantitet.

Hvem præcist der skal interviewes bliver så bestemt.

Hvordan skal interviewet så foregå? Hvilken Interviewformer skal benyttes.

Her i projektet er det valgt at bruge et forskningsinterview med spørgsmål af både objektivt og subjektivt karakter. Da det ønskes at få tekniske rene besvarelser om hvorfor, processen gik som den gjorde og samtidigt så et indblik i hvorfor aktørerne har handlet som de gjorde.

Næste skidt i designet er grænserne for interviewet.

Tid og penge har naturligvis indflydelse på ethvert interview.

Så hvordan skal interviewet foregå? I et fint hotels konferencelokale, telefonisk eller per brev. Der er mange muligheder og de påvirkes alle af tid og penge.

Til interviews her i projekt fik interviewpersonerne mulighed for, telefonisk interview, en mail med spørgsmål og mit personlige fremmøde.

Interview:

Så er det grundlæggende bag interviewet på plads og alle interviewpersonerne kan nu interviewes. Projektets interviews, blev udformet så de var struktureret og meget lidt eksplorative. Der skulle både samles ny informationer og samtidigt skulle det være hypoteseafprøvende. Yderligere skulle der stilles spørgsmål, så der blev opnået en forståelse for aktørernes holdninger, uden at det ødelagde deres besvarelser.

Transskribering:

Ved et mundtligt eller telefonisk interview, kan det være nødvendigt at optage eller tage notater til interviewet. Ved kontakt hvor interviewpersonen selv skriver sine svar ned er dette naturligvis ikke nødvendigt.

Analyse:

Efter endt interview skal det bestemmes, hvilke dele af interviewet som er brugbare. Alle besvarelser og citater skal gennemgås og deres funktionalitet bestemmes.

Verificering:

Det som er sagt til et er ikke altid korrekt, eller kan på anden måde være en drejet sandhed.

Kildekritikken er vigtigt og det kan være nødvendigt at undersøge om et citat fra et interview holder vand og er til at stole på.

Svar fra interviews kan endda lede til helt nye undersøgelser, kun for at verificere dem.

Såfremt der blev taget notater til interviewet, kan det være en god ide, at kontakte interviewpersonen og få accept på, at det var hvad han ville citeres for.

Dette er ikke et lovkrav og man må da også citere folk for, hvad de har sagt, men jeg er i projektet ikke ude på, at gøre nogen sure eller bringe upassende citater. Det blev i projektet valg, at sende alle notater som var taget ved de mundtlige interviews tilbage til godkendelse, da jeg ikke har interesse i at citere nogen for noget de måske ikke ville citeres for.

Rapportering:

Interviewet er nu gennemført og hvis det var planlagt og udført ordentligt, er der nu udvalgte og verificerede besvarelser og citater, som frit kan benyttes.

[Interview s. 91-111]

3.3.3 Læring fra Interviews og aktør kontakt generelt

Det var nok en fejl at udforme nogle af spørgsmålene, så der blev spurgt til personlige holdninger om Silkeborgmotorvejen. De offentlige ansatte, som har været med i processen ville slet ikke snakke personlige holdninger og holdt det helt på professionelt plan. Hvorimod private aktører havde en tendens til at overdrive besvarelserne med personlige holdninger. Det var lidt et sats at prøve at få den personlige vinkel med i projektet og det er der blevet lært af. Det var inspireret Steinar Kvale's bog Interview, hvor muligheden bød sig, at lavet et forskningsinterview med både subjektive og objektive besvarelser. Det som var forsøgt var, at få korte svar om, hvad en person synes og hvorfor. Ikke nødvendigvis for at bruge det direkte i projektet, men mest for at få et overblik og forståelse for, hvad aktørerne synes om det der skete. Men skaden er ikke værre end at nogen ikke vil ind på de objektive spørgsmål, andre var alt for personlige i alle besvarelser.

Desværre var det meget få som indvilgede i et rigtigt interview, de fleste havde kun tid og overskud til at svar på spørgsmål per mail. Det bærer nogle besvarelser desværre præg af. Ikke alle besvarelser var lige gode, nogle svar var for korte uden uddybning og i andre blev der snakkede udenom. Den bedste kontakt var nok interviewet med Asger Sonne Kristensen, hvor hver gang der var noget interessant kunne jeg spørge ind til netop dette. Spørgsmål stillet og besvaret på mail er brugbart men ikke optimalt i forhold til et rigtigt interview.

3.4 Hermeneutiks fortolkning

Til fortolkningen af den empiri som er kommet frem gennem casestudiets to første faser, vil jeg gennemgå en hermeneutisk fortolkning. Fortolkningen af den samlede empiri skal skabe en dybere forståelse for, hvad der skete i hele beslutningsprocessen. Derefter vil der være nok forståelse for beslutningsprocessen, til at problemformuleringen kan besvares.

3.4.1 Hvad er Hermeneutik?

For at kunne lave en hermeneutiske analyse og gøre undersøgelsen forståelig er det nødvendigt, at beskrive hvad en hermeneutisk analyse er, hvad den bygger på og hvorfor kan denne teori bruges i projektet.

Hermeneutik er studiet af tekstfortolkning.

Hermeneutiske analyser bruges ofte til, at fortolke og uddrage almen forståelse af, juridiske, litterære og religiøse tekster. Der er med tiden dog sket en udvidelse af begrebet "tekst", således at det omfatter både tale og handlinger. Derfor kan hermeneutiske bruges både til at analysere klassiske tekster, men også samtaler i form af interviews og handlinger i form af planlægning af en motorvej.

Udvidelser af forståelsen af begrebet tekst er dybere beskrevet i "*Wahrheit und Methode*" fra 1960 skrevet af Hans-Georg Gadamer og i artiklen "*Human Action as a text*" skrevet af Paul Ricoeur i 1971. Der vil ikke blive gået mere ind i, hvorfor og hvorledes denne ændring af forståelser er sket, men i projektet bliver det accepteret, at sådan har forståelsen af tekst været siden ca. 1960.

Forskningsinterviewet bliver hermed set som en samtale om et særligt emne, der kan beskrives som tekst og fortolkes herefter.

Hermeneutisk analyse af tekst skal reflektere over forståelsesformen af menneskelige handlinger. Dermed skal der opnås forståelse af tekst og handlinger som gennem en proces, hvor hver enkelt del har betydning for den samlede handling. Samt hvorledes hver aktør har haft indflydelse på en proces eller handling som en større helhed. En analyse af tekst vil bestemme den globale forståelse af teksten, sådan som den foregribes. En nærmere bestemmelse af de enkelte dele vil i teorien kunne enden med at, forandretekstens oprindelige betydning af helheden. Dermed vil det være muligt at blive ved med at analysere uendeligt. I praksis stopper analysen, når der er nået en holdbar mening uden indre modsigelser. Dette hvad kaldes den hermeneutiske cirkel.

[Interview s. 91-111]

3.4.2 De syv hermeneutiske teoretiske principper

Hermeneutisk fortolkning kan gøres ud fra i alt syv principper, som er beskrevet nedenfor.

Den hermeneutiske cirkel:

Første princip er den grundlæggende brug af den hermeneutiske cirkel. I stedet for at se den som en cirkel, der bare kører rundt, skal den ses som en spiral. Det gælder om at komme rigtigt ind i cirklen/spiralen og fortolke til en fornuftig forståelse er opnået og spiralen er nået midten. Først læses teksten igennem og der opnås *pre-understanding*, den umiddelbare forståelse af teksten.

Dernæst skal teksten læses igen med fokus på, at finde bestemte temaer og citater og det prøves at udvinde deres meninger. I denne proces opnås *understanding*, forståelsen af teksten og på et dybere niveau. Efter gennemlæsning og analyse er der opnået en *post-understanding*, der kan nu fortolkes på tekstens dybere mening og den samlede forståelse for teksten, interviewet eller handlingen kommer frem.

God gestalt:

Det andet princip er det som stopper analysen af den hermeneutiske cirkel og viser at spiralens midte er nået. Det er grundlæggende at stoppe med at analysere og fortolke når der er opnået *god gestalt*, en forståelse af teksten uden indre modsigelser.

Afprøvning:

Tredje princip er en måde at afprøve den interviewede om dennes eksakte meninger uden kontakt, men ved at se på de fortolkninger de generelle udsagn fra den interviewede.

Ved undersøgelse af en tekst, kan der være kommentarer, som ikke i sig selv er helt klare. Dette kan tydeliggøres ved at sammenligne teksten med den samlede tekst overordnede mening og om muligt andre informationer om forfatteren. Værdierne som er samlet bruges til at bestemme forfatterens mening med kommentaren i teksten.

Tekstens autonomi:

Det fjerde princip er tekstens uafhængige mening. Teksten skal forstås ud fra den egne rammer, som den får ved at ligge sig op af et tema. Fortolkningen af et interview skal derfor holde sig til citaternes meninger og søge at forstå den interviewede, og ikke tillægge citater uønskede værdier.

Viden om tekstens emne:

Femte princip er rimeligt simpelt men meget vigtigt. Der må ikke foretages fortolkninger eller analyser, af uden at forskeren har en stor grundlæggende viden om det i teksten beskrevne emne.

Forståelses tradition:

Det sjette princip er lidt ligesom fjerde og femte et en sikkerhedsventil. Det kan ikke undgås at forskeren er påvirket af den forståelses tradition, som eksisterer i den tid han lever i. Derfor vil en fortolkning af en tekst altid være påvirket af dette og det er vigtigt at have disse tanker med i fortolkningen. Det er vigtigt at forstå den forståelses tradition, som man lever i, for at lade den påvirke en fortolkning mindst muligt.

Dybere forståelse:

Syvende princip spidser spiralens midte til og slutter fortolkningen. Fortolkningen som har fuldt fra cirkelens ydre, når spiralens midte og er nu en skærpet forståelse af tekstens mening. Fortolkningen skal gå ud over den umiddelbart givne forståelse og frembringe den samlede forståelse for hele teksten. Dette er den tidligere nævnte *post-understanding*.

[Interview s. 58-59]

3.5 Andre mulige metoder og teorier

Afsnittet beskriver andre mulige løsningsmetoder og teorier, som kunne have blevet brugt i projektet. Afsnittets formål er, at beskrive hvilke andre metoder og teorier som projektet kunne have været baseret på, og at jeg var opmærksom på de disse andre løsningsmuligheder. Derudover forklares det kort, hvorfor disse ikke blev brugt.

3.5.1 Metode:

Projektet er som bekendt udført som et casestudie, men kunne f.eks. også have været lavet som et rent dokumentstudie.

Et dokumentstudie over Silkeborgmotorvejen med samme problemstilling ville have været gennemført med gennemgang af andres tekster og rapporter. Et dokumentstudie bygger meget på andres undersøgelser og samler det nødvendige empiri til derefter, at lave egne fortolkninger og vurderinger, ud fra denne samlede viden. Dokumentstudie er for det meste, rent skrivebordsarbejde og foregår desuden helt uden kontakt til f.eks. aktørerne.

Det blev i projektet anset som meget vigtigt at få kontakt til nogle aktører og gennem denne kontakt skulle, der indsamles empiri og afklare teser. Derfor blev denne metode ikke benyttet. Metoden er god, hvis en primær kilde ikke er til at komme i kontakt med, men i et projekt som dette blev det bestemt, at få kontakt til aktørerne og få deres meninger og inputs.

Ligesom så mange andre metoder er kildekritik vigtigt, men især vigtig for dokumentstudie. Da metoden kun bygger på hjemmesider, rapport og andre skrevne tekster, er det vigtigt, hvorvidt denne empiri til at stole på, da kilden bag teksten ikke altid kan kontaktes.

3.5.2 Teori:

I projektet blev der fokuseret en del på at kontakten til aktørerne skulle tilvejebringe ny empiri og afklare teser. Derfor var der fokus på primært to teorier, Forskningsinterview og hermeneutiske fortolkning. Disse er allerede forklaret og begrundet i tidligere afsnit.

Men andre teorier, som ikke blev brugt i projektet, kunne have givet et andet og måske dybere indblik i beslutningsprocessen. Der tænkes på undersøgelser lavet med udgangspunkt i tre teorier.

1. Magtteori

Når der snakkes magtteori, snakkes der ofte om tre begreber for magt.

- Magt i form af besiddelser eller ressourcer
- Magt i form af Relationen mellem aktører
- Strukturel magt

Der kunne have været lavet undersøgelser om, hvordan magten blev brugt og havde indvirkning i beslutningsprocessen på et dybere plan end det allerede er gjort i projektet. Her i projektet ville især magt i form af relationen mellem aktørerne have været værd at undersøge nærmere. F.eks. Hvordan den hierarkiske magtstruktur havde indflydelse, Vejdirektoratet, Silkeborg kommune, Amtet og Folketinget samt, hvordan pressen var involveret og påvirker processen og de andre aktører. [Magt og demokrati i Danmark]

2. Beslutningsteori

Dybere undersøgelse af, hvem tog beslutningerne og hvorfor. Der har været kontakt til nogle aktører, men de traf jo ikke rigtigt nogen beslutningerne selv, den politiske proces her og den hierarkiske magtstruktur spiller en stor rolle.

- *Hvilke afdelinger træffer hvilke beslutninger?*
 - *Træffes de eksplicit eller implicit? (er der tale om enkeltstående beslutninger eller om at en rutine har udviklet sig på området)*
 - *Hvem deltager i disse beslutninger?*
 - *Hvem påvirker eventuelt disse beslutninger?*
 - *Hvem får opfyldt deres målsætninger? / får direkte eller indirekte gavn af beslutninger?*
 - *Hvem gavner beslutningerne ikke - direkte eller indirekte?*
- [Beslutningsteori]

Der er undersøgelser af beslutningsprocessen i projektet, men ikke hvor beslutningsteori direkte er brugt. Dette ville naturligvis have gavn timer projektet og resulteret i et klare projektresultat.

3. Planlægningsteori

Planlægningen af Silkeborgmotorvejen og gennemførelsen af denne er beskrevet i projektet, men et videnskabsteoretisk indblik i planlægningsteorierne, som har haft indvirkning i beslutningsprocessen ville sandsynligvis have været et gavn timer element for projektet. Resultatet af en sådan undersøgelse forventes at kunne have forklaret nogle af de spørgsmål, som også blev forklaret i fortolkningen af beslutningsprocessen. En sammenligning mellem disse resultater kunne yderligere have afklaret beslutningsprocessen.

Disse tre teorier ville have været gode at have med men, der er ikke tid til alt og fokus var lagt på at få empiri fra aktørerne, da jeg mente det ville give det bedste indblik i beslutningsprocessen. Havde der været flere i gruppen ville disse teorier sandsynligvis, have været implementeret.

Som eksempel på en anden indgangsvinkel til projektet, kunne et vigtigt spørgsmål som inkorporerede alle tre teorier have været.

Hvordan foregik beslutningsprocessens planlægning og beslutningstagning ud fra en hierarkisk synsvinkel og hvorledes var disse påvirket af pressen?

Nok er det interessant og relevant for Silkeborgmotorvejens beslutningsproces, men et spørgsmål som dette, ligger også lidt udenfor mit fagområde. Hvilket er en af grundene til at fokus ikke var lagt her.

4 Deskriptiv analyse

Første fase af casestudier er en indsamling af den grundlæggende empiri, som er nødvendig for at få et overblik, over Silkeborgmotorvejsprojektet. Metoden er simpel, læs, forstå og beskriv. Denne "grove" empiri indsamling skal dermed klarlægge, hvordan en motorvej bliver anlagt fra start til slut, og hvordan det så gik i casen.

Det kan siges at den deskriptive analyse udgør casestudiets historiske andel. Her beskrives casens historisk baggrund og desuden bliver situation, som har givet anledning til Silkeborgmotorvejen beskrevet. Afslutningen på den deskriptive analyse vil munde ud i nogle spørgsmål, som søges besvaret og vurderet i de to næste analyser.

4.1 Derfor anlægges den

Midtjysk trafikmareridt er, hvad den nuværende situation ved Silkeborg kan kaldes pt. I årevis har der nu været motorvej på begge sider af Silkeborg og Ringvejen gemmen byen er kraftigt overbelastet. Behovet for den sidste del af motorvejen er stort og der tænkes ikke kun på pendlerne. Silkeborgmotorvejen vil skære mindst 12 minutter af rejsetiden forbi Silkeborg, men også betyde meget for trafiksikkerheden. Det estimeres at hele 8 uheld med personskaade kan spares hvert år ved at anlægge Silkeborgmotorvejen. Yderligere vil Silkeborgmotorvejen også reducere generelt trafikstøjgenerne. Det er beregnet at hele 120 færre boliger vil være generet af trafikstøj over 65 dB og 100 færre boliger vil blive generet af støj mellem 55 og 65 dB. Den vejledende grænseværdi for trafikstøj er på 58 dB, Der er ikke blevet lavet beregninger for støjgener under 55 dB.

[VD Silkeborgmotorvejen][Lov Kombilinjen]

4.2 En motorvej bliver til

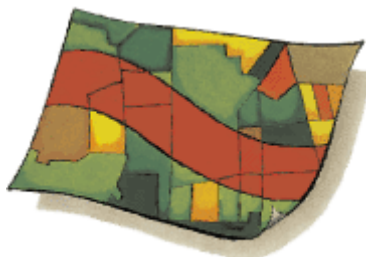
For at få et overblik over de faser som indgår i planlægningen og anlægningen af en motorvej, vil følgende afsnit afdække de faser, der er relevant i forhold til etableringen af en motorvej. Samt beskrive de overordnede planer og tilladelser, der skal indhentes, for at det er lovligt at placere en motorvej. Overblikket over faserne og den generelle lovgivning på området er vigtig i forståelsen af, hvor der kan opstå problemer i planlægnings og beslutnings processerne.

Ide:

Vejdirektoratet bliver anmodet af transportministeren om at undersøge en bestemt del af landet, om hvordan behovet anlæggelse af nyt vejanlæg.

Undersøgelse:

Vejdirektoratet vil derefter lave en forundersøgelse, om behovet for at anlægge vejanlæg i området. undersøgelsen munder ud i en rapport, som afdækker behovet og kommer med et forslag for en eventuel linjeføring, ved at lave en eller flere korridorer med en ca. brede på 3 til 5 kilometer, hvori vejanlægget foreslås anlagt. Forundersøgelsen bygger bl.a. på viden om, natur, miljø, trafik, erhverv, byudvikling.



Figur 2 Tre til fem kilometer bred muligheds korridorer [VD En vej bliver til]

Lov:

Transportministeren kan på baggrund af Vejdirektoratets rapport, udfærdige en projekteringslov, som så fremsættes som forslag i Folketinget. Hvis den bliver vedtaget pålægger den Vejdirektoratet at lave yderligere en undersøgelse af området, men i meget mere detaljeret grad.

Undersøgelse:

Vejdirektoratet går straks i gang med at undersøge området i dybden, med det mål at kunne indsnævre de tre til fem kilometer brede muligheds korridorer. Indsnævringen skal passe til bredden af den type vejanlæg, som passer til området og have den optimale placering i forhold til området. Placeringen skal tage højde for trafiksikkerheden såvel som miljøet og arealanvendelsen.

I forbindelse med undersøgelserne for linjeføringsmulighederne bliver der foretaget en VVM undersøgelsen for hver linjeførings forslag. VVM undersøgelserne analysere, hvordan det forventes at projektet vil påvirke miljøet, på kort og langt sigt. yderligere indeholder VVM undersøgelsen 2 offentlige høringer.

Høring:

Ved den første høring laver Vejdirektoratet et oplæg, hvor der først bliver forklaret om alle de ideer, som Vejdirektoratet har, angående projektet i sin helhed og især linjeføringen. Der åbner også op for at alle med interesse i projektet, borger og interesseorganisationer kan komme med ideer og

forslag til linjeføringen og projektet generelt. Første høring munder ud i et samlet høringsnotat, hvor Vejdirektoratet undersøger alle de nye muligheder, som har real mulighed for at kunne blive realiseret ud fra miljømæssige, økonomiske og tekniske aspekter. Den viden som nu er samlet udgør VVM redegørelsen, og den ligger til grund for udarbejdelsen af forslag til linjeføringen de såkaldte skitseprojekter.

Høring:

Ved den anden høring præsenteres skitseprojekterne og de gennemgås så fordele og ulemper ligger klart. Borgere og interesseorganisationer har nu mulighed for at komme med bemærkninger og indsigelser til projektet især med henblik på linjeføringen. Alle kommentarer bliver samlet i endnu et høringsnotat som sammen med VVM redegørelsen, er grundlaget for en indstilling til transportministeren. Denne indstilling udgør Vejdirektoratet endelige forslag til projekts linjeføring som menes at være den bedst mulige løsning.

Lov:

På baggrund af indstilling bliver der udarbejdet en anlægslov, som skal godkendes i Folketinget. Når anlægsloven er vedtaget er det formelt besluttet, at der skal bygges en vej. Hvis Vejdirektoratet har haft mere end en linjeføring i indstillingen som forslag er der nu valgt en. Den præcise linjeføring er dog stadig ikke helt fast, men der er nu kun en mulighedskorridor og den er ca. 100 til 200 meter bred.

Lov:

Pengene til byggeriet kommer ved at anlægsprojektet kommer på finansloven. Hvert år opstiller Folketinget en ny finanslov og der skal være sat penge til side til projektet i loven for at byggeriet kan begynde.

Undersøgelse:

Der er nu vedtaget en anlægslov og der er sat penge af til projektet på finansloven, nu kan det indledende arbejde begynde. De berørte borgere og firmaer bliver informeret om, at der nu vil gå en de forskellige personer rundt og lave forskellige undersøgelser og ligeledes bliver de oplyst om eventuelle erstatningsmulighederne, for skader påført af undersøgelserne. Over hele strækningen vil forholdene blive undersøgt inden selve byggeriet, Jordbunden undersøges, der foretages opmålinger og der etableres målepunkter, afvandingsforholdene undersøges og endeligt undersøges strækningen for fortidsminder.

Linjebesigtigelse:

Ekspropriationskommissionen skal på et offentligt møde bedømme og godkende Vejdirektoratets skitseprojekt for, at der kan foretages linjebesigtigelse. På dette møde kan borgere og lodsejere komme med indvendinger og bemærkninger som bliver taget med i Ekspropriationskommissionen overvejelser. Selvom linjebesigtigelsen er den endelige fastlæggelse af linjeføringen, er konsekvenserne ikke helt klare for den enkelte lodsejer, konsekvenser og erstatning vil først blive opgjort ved den kommende ekspropriation.

Jordfordeling:

Efter at linjeføringen er blevet fastlagt i linjebesigtigelsen, skal en jordfordelingskonsulent udarbejde forslag til jordfordeling. Jordfordelingsforslaget udarbejdes i et tæt sammenarbejde med de berørte landmænd og andre lodsejere. Målet er klart, formindsk de gener som anlægsprojektet giver lodsejerne og omlæg jorden således, at der jorden ligger tæt på drifts bygningerne og landbrugsmaskiner skal færdes så lidt som muligt på offentlig vej. Der endelige forslag til jordfordeling, som vil opnå størst mulig tilfredshed fra alle parter forlægges Ekspropriationskommissionen som skal benytte det i detailbesigtigelse.



Figur 3 Jordfordeling [VD En vej bliver til]

Detailbesigtigelse:

Ekspropriationskommissionen har fået forlagt forslaget til jordfordeling og begynder nu at kontakte alle berørte lodsejere. På en møde med Vejdirektoratet, Ekspropriationskommissionen får hver lodsejer fremlagt de ændringer der kommer til at ske med hans jord og andre ændringer, dette er sidste chance for lodsejere at komme med forslag til ændringer, men det er kun ændringer af mindre grad, som der kan tages højde for på dette tidspunkt i planlægningen.

Ekspropriation:

Alle ændringer som ikke kunne blive klaret med jordfordeling eller detailbesigtigelsen, klares med ekspropriation. Denne gennemført ved en ekspropriationsforretning, hvor Ekspropriationskommissionen gennemgår indgrebene over for ejeren af hver ejendom. Ekspropriationskommissionen vil så beregne værdien af den eksproprierede jord og komme med et erstatningsforslag, dette forslag til erstatningsbeløbet kan ankes af både lodsejeren og vejdirektoratet.

Anlægning:

Alt forarbejde er nu lavet og en entreprenør kan gå i gang med selve anlægsbyggeriet. Efterfulgt af en åbning af vejanlægget. Afslutningsvis er det Ekspropriationskommissionens opgave at få rettet i tingbogen, men hensyn til ændringerne af ejendomsgrænser og servitutter.

[VD En vej bliver til]

4.3 Tidslinje

I følgende afsnit vil der blive præsenteret en tidslinje som beskriver de vigtigste beslutninger og handlinger vedrørende planlægningen af Silkeborgmotorvejen. Tidslinjen vil gå fra ministerens bemyndigelse til projektering i 1989 til den planlagte endelige åbning i 2016. Slutteligt vil der være en overskuelig figur med de vigtigste beslutninger og handlinger. Formålet med afsnittet er at give et overblik over, hvordan beslutningsprocessen forløb. Samt et indtryk af, hvor meget valget af den rigtige linjeføring har fyldt i beslutningsproces.

1989

Transportministeren bemyndiger Vejdirektoratet til at gennemfører undersøgelser af behovet og mulighederne for at opdatere vejnet på rute 15, 18 og 26, men henblik på at anlægge motorvej. [Hovedrapport s. 30 - 35]

1990

Med henblik på at forbedre de vejforbindelserne mellem Midt- og Vestjylland, vedtager Folketinget en projekteringslov for at anlægge en motorvej mellem Herning og Århus (rute 15) (lov nr. 280 af 2. maj 1990).

"§ 3. Ministeren bemyndiges til at lade foretage projektering til forberedelse og sikring af anlæg eller udbygning af følgende hovedlandeveisstrækninger som motorveje/motortrafikveje med de fornødne tilslutninger til det eksisterende vejnet:

1) En hovedlandevej mellem Århus og Herning, syd om Skovby, Galten og Låsby, herfra enten nord om Silkeborg eller ad eksisterende ringvej i Silkeborg og derefter syd om Bording, Ikast, Hammerum, Herning og Snebjerg." [Hovedlandeveisstrækninger]

1991

Vejdirektoratet offentliggør rapporten De jyske tværveje, som beskriver behovet og muligheder for, at opdatere vejnettet i midt- og Vestjylland fra landevej til et højklasset vejnet. Det anbefales at foretage en opdatering af vejnettet i det undersøgte område. [Hovedrapport s. 30 - 35]

1992

Vejdirektoratets undersøgelser af de trafikale og miljø relaterede forhold, på strækningen mellem Herning og Århus rute 15 offentliggøres.[Hovedrapport s. 30 - 35]

1993

Transportministeriet fremlægger et forslag til en anlægslov for Folketinget, på baggrund af vejdirektoratets undersøgelser. Senere på året bliver strækningerne Herning til Bording og Låsby til Århus vedtaget. Silkeborgmotorvejen mellem Bording og Låsby udsættes til yderligere undersøgelser er foretaget. Udsættelsen skyldes til dels at der netop har været regeringsskift. Den nye regering ønsker ikke, at tage stilling til konflikten mellem motorvej og de fredede område mellem Bording og Låsby, før Vejdirektoratet har fundet alternative ruter. [Hovedrapport s. 30 - 35]

"§ 4. Ministeren bemyndiges til at nedlægge følgende vejstrækninger som hovedlandeveje:

1) Hovedlandevej 404, Ringkøbing-Silkeborg, på den i § 1, nr. 1, nævnte strækning fra Herning til Bording.

2) Hovedlandevej 403, Silkeborg-Århus, fra begyndelsepunktet af den i § 1, nr. 2, nævnte hovedlandevej ved Låsby." [Hovedlandevejsstrækninger]

1998

Ny linjevalgsundersøgelse for strækningen, Bording til Låsby, iværksættes af vejdirektoratet. Vejdirektoratet afholder offentlige høring, hvor der fremlægges en linjevalgsrapport. Høringen startede en livlig debat, hvor der kom mange synspunkter, forslag og mange indsigelser. [Hovedrapport s. 30 - 35]

2000

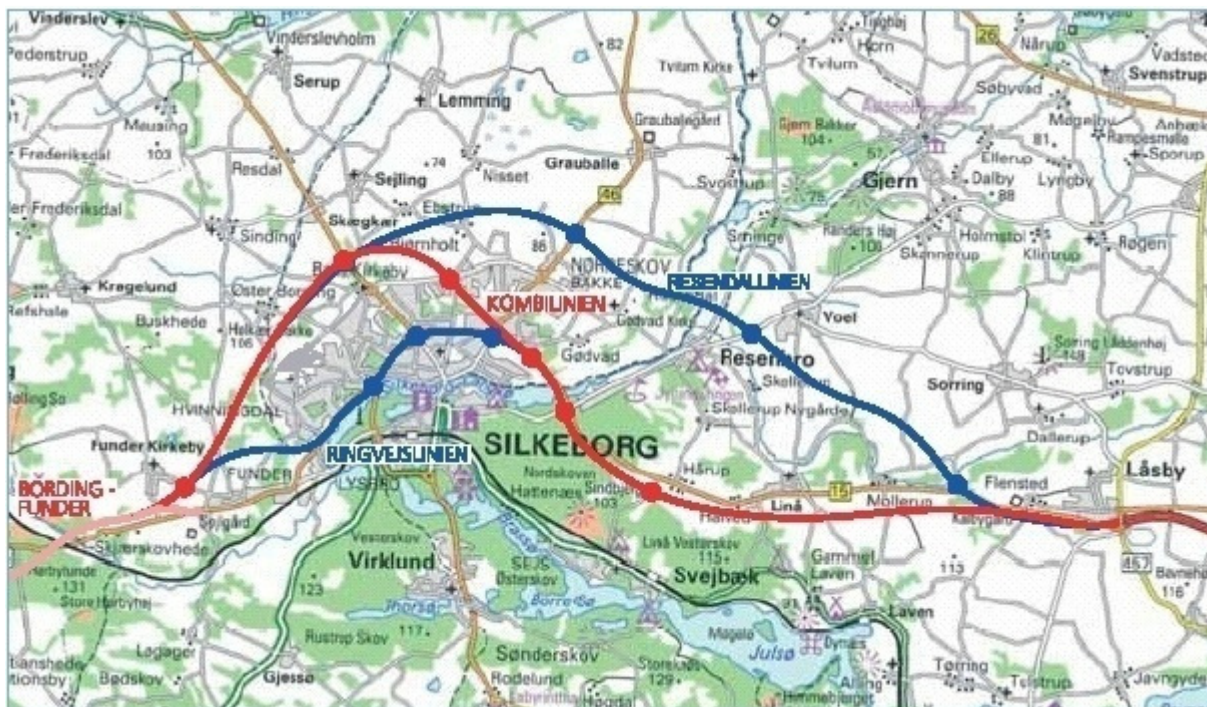
Folketingets trafikudvalg, tager til Silkeborg og besigtiger projektet men i særdeleshed strækningen, Bording til Låsby.

På baggrund af besigtigelsen foreslår Transportministeren, at der laves VVM undersøgelser af to hovedlinjer, Ringsvejslinjen gennem Silkeborg og Resendallinjen. Folketinget bakker op om forslaget og VVM undersøgelser igangsættes.

2002

Vejdirektoratet offentliggør en VVM-redegørelse for to hovedlinjeføringer. Ringvejslinjen gennem Silkeborg og Resendallinjen nord om Silkeborg.

Ved den offentlige høring af VVM-redegørelsen, foreslår en borger at kombinere Resendallinjen med Ringvejslinjen, se Figur 4. Formålet ved denne Kombilinje er at skåne Naturen i Gudenådalen og Silkeborgs borger mest muligt. Kombilinjen undgår den del af Resendallinjen, som løber gennem den fredede del af Gudenådalen, samtidigt undgås den del af Ringvejslinjen, som forløber tæt langs Silkeborg Langsø. [Høringsnotat 88 s. 23 og 25]



Figur 4 De 3 linjer [VD VVM]

Kombilinen går fra Funder op langs Resendallinjen, efter Balle drejer den sydøst og går ned og rammer ringvejslinjen.

2003

Vejdirektoratet sender en indstilling til Transportministeren, hvor den primære løsning peger på Resendallinjen nord om Silkeborg med en tilhørende højbro over Gudenådal. Yderligere påpeger Vejdirektoratet, at der kan udarbejdes en anlægslov for strækningen Bording til Funder, da der ikke er særlige problematikker i denne strækning. Derudover foreslår Vejdirektoratet, at der laves VVM undersøgelser af alternative linjer, hvis Resendallinjen ikke bliver godkendt af Transportministeren og Folketinget.

Transportministeren Flemming Hansen udtaler at der nu er materiale til grundlag for at træffe en beslutning, men lægger dernæst op til at foretage nye VVM undersøgelser og når de er færdig kan der endeligt træffes beslutning om den endelige linjeføring. Projektet er dermed udskudt endnu en årrække.

"Med Vejdirektoratets indstilling er der nu skabt grundlag for, at der politisk kan træffes beslutning om, hvordan vi kommer videre med motorvejsprojektet mellem Herning og Århus ved Silkeborg. Jeg vil nu grundigt studere indstillingen og de indkomne kommentarer til VVM-undersøgelsen, før jeg giver Folketinget min anbefaling af hvordan vi håndterer sagen.

-Jeg har ud fra de henvendelser, jeg har modtaget, og de mange artikler og læserbreve, der har været i pressen, kunnet konstatere, at der lokalt fortsat er en betydelig uenighed om hvilken løsning, der bør gennemføres. Vi står derfor overfor en vanskelig politisk opgave, når vi skal beslutte, hvor motorvejen skal gå.

-Selv om både Silkeborg og Gjern Kommuner, de berørte borgere og erhvervslivet har måttet vente længe på en afklaring om linieføringen af motorvejen vil det være nødvendigt, at vi tænker os grundigt om, før der træffes en endelig beslutning." Transportministre Flemming Hansen.
[VD indstilling]

Folketingen beslutter at der skal gennemføres VVM undersøgelse af Kombilinen som supplement til VVM undersøgelserne af Ringvejslinjen og Resendallinjen, som en alternativ linjeføring. Derudover skal motorvejen fra Herning til Bording forlænges, videre så den dermed når til Funder. Anlægslov fremlægges og vedtages for Bording til Funder delen.

"§ 1. Transportministeren bemyndiges til

1) at anlægge en hovedlandevej som motorvej i forlængelse af Herning-Bording-motorvejen til Funder med de fornødne tilslutninger til det eksisterende vejnet." [Rute 15]

2004

Loven om at anlægge motorvej mellem Bording og Funder, træder i kræft den 1. juli og forventes færdig i 2012. Det samlede motorvejsprojektet mangler nu planlægningsmæssigt kun selve Silkeborgmotorvejen, da der nu er planlagt motorvej fra Herning til Funder og fra Låsby til Århus. Bording til Funder strækningen kommer til at indeholde Danmarks længste dalbro. Se Figur 5 for et animere udtryk for den udsende og placering. [Lov rute 15]

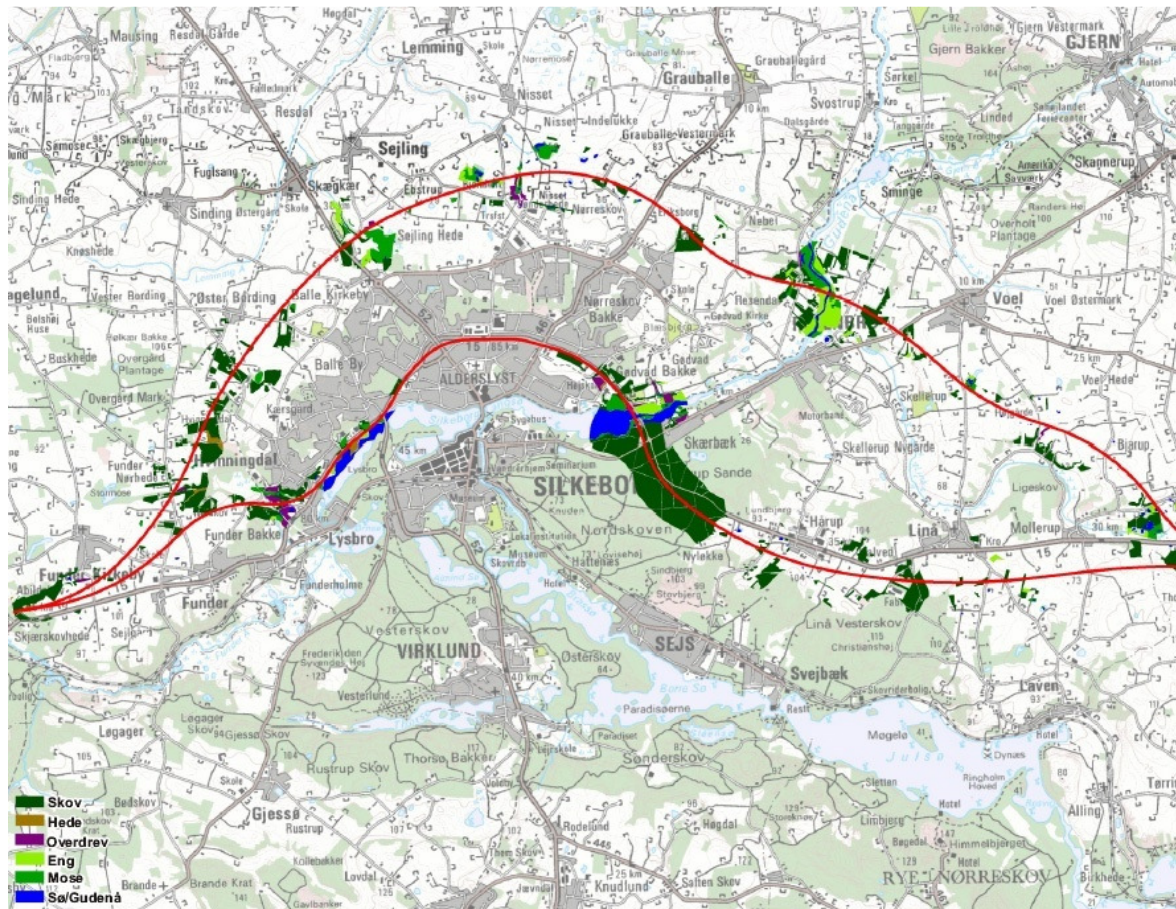


Figur 5 Dalbro over Funder ådal [JP]

2005

Rapport fra IMV og FOI (Institut for og Fødevarøkonomisk Institut) sætter kroner og øre på tab af natur- og miljøværdi.

I rapporten var de to hovedlinjer blevet undersøgt, Resendallinjen og Ringvejslinjen. Følsomme områder som linjerne passere var blevet registreret. Borgerne var derefter blevet adspurgt med et omfattende spørgeskema, hvilken linje de foretrak og hvad de var villige til at betale i ekstra skatte for at denne linje bliver anlagt, se linjerne med natur på Figur 6.



Figur 6 Den ny Silkeborgmotorvej - kort over de to hovedforslag [IMV]

Konklusionen af rapporten er klar, borgerne tillægger bymiljøet meget mere værdi, end Gudenådalene og foretrækker Resendallinjen frem for Ringvejslinjen. Derudover er de mere betalingsvillige overfor skattestigninger for, at det er denne linje som bliver anlagt, se Figur 7. Desværre indeholdt rapporten ikke en undersøgelse af Kombilinen. Denne undersøgelse af Kombilinen kom som en særskilt rapport i 2006. [IMV]

	Motorvejen nord om Silkeborg	Motorvejen gennem Silkeborg by
Længde af motorvejen (kilometer)	30,3	28,4
Berørte områder (kilometer)		
- heraf skov	3,8	4,9
- heraf eng, hede og overdrev	0,8	1,0
- heraf sø og mose	1,2	1,3
- heraf landbrugsareal	24,6	14,2
- heraf byzone	0	7,0
Andel af borgere der foretrækker denne linieføring	76 %	24 %
Husstande der foretrækker denne linieføring. I alt 27.901 husstande i Silkeborg og Gjern.	21.205	6.696
Gennemsnitlig betalingsvilje pr husstand pr år for at sikre den foretrukne linieføring.	660 kroner	1.023 kroner
Samlet betalingsvilje pr år (millioner kroner)	14,3	6,4
Samlet nutidsværdi ved brug af 6% diskonteringsrate (millioner kroner)	239	106

Figur 7 Den kommende motorvej ved Silkeborg - de to hovedforslag i tal [IMV]

2006 1. april

IMV offentliggør en rapport der værdisætter tabet af natur og miljø ved Kombilinen. Men i stedet for en fuld undersøgelse som i rapporten om Resendallinjen og Ringvejslinjen, bygger denne rapport meget på trends lært fra tidligere rapport. Rapporten indeholder ikke noget spørgeskema, men en masse forventninger som menes at være lært fra IMV's Rapport om Resendallinjen og Ringvejslinjen et år tidligere. Som rapporten selv nævner, er den et forsigtigt skøn på trendsene i samfundet. Konklusionen lyder dog at Kombilinen ikke er den foretrukne for borgerne og at den er forholdsvist dyr i tab af naturværdi. IMV's konklusion er at Resendallinjen fortsat er den foretrukne linje, set ud fra borgernes ønsker og tab af naturværdi.

Kombilinen kan dog meget vel være et godt valg rent samfundsøkonomisk. Det forventes nemlig at der er nogen, med meget høje præferencer for at Kombilinen bliver anlagt og de forventes at have en meget høj betalingsvillighed. Økonomisk set kan dette være en faktor for at Kombilinen bliver den foretrukne, lige meget hvad IMV og Vejdirektoratet foreslår. [IMV Kombi]

2. maj

Vejdirektoratet fremlægger en VVM-redegørelse for Kombilinen og afholder offentlighøring om alle 3 linjer. Den overordnede opfordring fra Silkeborg kommune og omkringliggende kommuner er, at de ønsker en afgørelse hurtigst muligt, generelt foretrækkes Resendallinjen. Det samme lyde overordnet fra borgere og virksomheder, de er trætte af den lange tid projektet har taget og Resendallinjen er at foretrække.

Vejdirektoratet endelige afgørelse fremgår i en indstilling til Transportministeriet at Resendallinjen er den foretrukne linjeføring. [Bilag: Høringsnotat 115]

3. oktober

"Regeringen for vej over Gudenådal" lyder overskriften på TV2's hjemmeside.

"Efter årelang ballade og endeløs sagsbehandling er regeringen øjensynligt klar til at føre motorvejen ved Silkeborg over den fredede Gudenådal".

Folketingsmedlem Leif Mikkelsen udtaler *"Jeg ved, at regeringen har besluttet sig for Resendallinjen med en bro hen over Gudenåen,"*. [Vej over Gudenådal]

Denne udtalelse passer godt med hvad IMV og Vejdirektoratet har forslået i indstillingen til Transportministeren. Den skulle dog vise sig at være lidt forhastet, da Statsministre Anders Fogh Rasmussen, kort tid efter kom med et helt andet udspil.

7. december

På trods af vejdirektoratets indstilling og IMV's Rapport om, at den foretrukne linjeføring var Resendallinjen. Samt den klare opbakning til linjen fra lokale interessenter i og omkring Silkeborg og fra både borger, politikere og foreninger, træffer Anders Fogh Rasmussen en principiel beslutning.

Fogh bruger sit flertal i Folketinget til at bestemme, at Silkeborgmotorvejens linjeføring skal være Kombilinjen. Statsministeren begrundede beslutningen med at Gudenådalene er en af Danmarks naturperler og at han ikke vil være med til at ødelægge naturen i Gudenådalene.

Statsministre Anders Fogh Rasmussen

"For at sige det lige ud: Den natur vil jeg ikke være med til at smadre. Jeg vil ikke være med til at pløje en motorvej gennem så smukt et sted,"

Denne beslutning møder massiv protest fra flertallet af borgerne, foreninger og politikere i Silkeborg og under et møde i Silkeborghallerne hvor Fogh til et borgermøde forklarede beslutningen, Bliver han direkte skældt ud af de fremmødte, borgere og lokalpolitikere og til sidst buh'et og piftet ud af hallen. Flere års undersøgelser, analyser og debat om det bedste linjevalg for Silkeborgmotorvejen er dermed slut. [TV2 Fogh stod fast og fik skældud]

2007

Anders Fogh Rasmussens principielle beslutning indgår i regeringsgrundlaget, **Mulighedernes samfund 07**. Et punkt i Regeringsgrundlaget lyder.

"Bedre veje

Trafikaftalen for 2007 tilfører frem til 2012 yderligere 4,2 mia. kr. til investeringer i nye veje. Det drejer sig blandt andet om anlæg af nye motorvejsvejstrækninger samt igangsættelse af anlægsprojekter som led i kommunalreformen. Regeringen vil endvidere fremsætte lovforslag om anlæg af den såkaldte kombilinje ved Silkeborg."

Dermed at Silkeborgmotorvejen endnu et skridt nærmere, en endelig linjeføring. Der er planlagt at sætte penge af til projektet og linjeføringen er direkte nævnt i regeringsgrundlaget.

[Bilag : regeringsgrundlag_07.pdf]

2008

Regeringen, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre laver aftale om at Silkeborgmotorvejen skal følge kombilinjen. Med flertallet i regeringen i orden, forberedes lovforslaget.

[Forslag kombilinjen]

2009

Transportministeren Lars Barfoed fremsætter forslag i Folketinget om, at anlægge den sidste del af Silkeborgmotorvejen mellem Funder og Låsby med Kombilinjen som linjeføring.

"Transportministeren (Lars Barfoed): 28. januar 2009

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov omlæg af motorvej mellem Funder og Låsby (rute 15)

(Lovforslag nr. L 110).

Med lovforslaget søges om bemyndigelse til at anlægge motorvej mellem Funder og Låsby i Kombilinien ved Silkeborg. Strækningen ved Silkeborg udgør den sidste del af motorvejen Herning-Århus."

[Lovforslag Kombilinjen]

Loven blev ved 3. behandling Vedtaget af Folketinget den 28. april 2009

" § 1. Transportministeren bemyndiges til

1) at anlægge en hovedlandevej som motorvej mellem Funder og Låsby med de fornødne tilslutninger til det eksisterende vejnet,

1.1 Hovedindhold

Lovforslaget indeholder en bemyndigelse til transportministeren til at anlægge motorvej mellem Funder og Låsby i Kombilinien ved Silkeborg. Strækningen ved Silkeborg udgør den sidste del af motorvejen Herning-Århus." [Lov Kombilinjen]

Dermed er Silkeborgmotorvejens linjeføring endelige fuldt besluttet og hullet i motorvejsforbindelsen mellem Herning og Århus er planlægningsmæssigt lukket.

Vejdirektoratet afholder borgermøder og fremlægger projektet som det er vedtaget. På dette tidspunkt kan der kun tages højde for meget små ændringer i projektet.

Linjebesigtigelse af strækningen Funder til Låsby påbegyndes [VD Silkeborgmotorvejen]

2010

Linjebesigtigelsen afsluttes og de arkæologiske undersøgelser langs strækningen påbegyndes. Det indledende arbejde før jordfordelings startes og jordforslag udarbejdes. Ekspropriation processen påbegyndes også men kun af hele ejendomme indtil videre. Endvidere igangsættes arbejdet med geotekniske boringer langs Silkeborgmotorvejs strækning også.

Sidst på året udfærdiges et detailprojekt som indeholder placeringer af stier og adgangsveje.

[VD Silkeborgmotorvejen]

2011 Projektstart

Da det naturligvis ikke kan siges med sikkerhed at planerne for fremtiden holder, er det vigtigt at pointere at, fra dette punkt i tidslinjen er det kun planlagte handlinger og estimerede datoer.

2011

Jordfordelingen forventes fuldendt og de situationer som ikke kan løses med jordfordeling, overdrages til ekspropriation kommissionen som ekspropriere de resterende arealer. Den overordnede ekspropriation af arealer er dermed igangsat. Det indledende arbejde til anlægning af de store motorvejsbroer igangsættes.

[VD Silkeborgmotorvejen]

2012

Ekspropriationer færdiggøres, anlægningsarbejdet af motorvejsbroer påbegyndes. Udbudsprojekt udarbejdes og udbydes blandt entreprenører, så de kan komme med bud på anlægningen af selve motorvejen. Arbejdet på de store motorvejsbroerne fortsætter. [VD Silkeborgmotorvejen]

2013

De store motorvejsbroer forventes færdige, anlægningen af støttevægge og de mindre motorvejsbroer igangsættes. Selve arbejdet på motorvejens anlægning startes. [VD Silkeborgmotorvejen]

2014

Jord og belægningsarbejde forventes at blive færdigt i dette år på strækningen mellem Hårup og Låsby, ligeledes forventes de sidste motorvejsbroer at stå færdig inden årets udgang. Der vil forsat blive arbejdet på at bygge støttevægge. [VD Silkeborgmotorvejen]

2015

Strækningen mellem Hårup og Låsby åbnes for trafik. Der arbejdes forsat på støttevægge og den sidste del af jord og belægningsarbejdet. [VD Silkeborgmotorvejen]

2016

Anlægningen af støttevægge samt alt jord og belægningsarbejde forventes færdigt og en åbning af strækningen Funder - Hårup kan ske, dermed vil Silkeborgmotorvejen med broer og det hele stå færdig og hele Herning til Århus forbindelsen gennemført. Åbningen af Silkeborgmotorvejen forventes inden årets udløb. [VD Silkeborgmotorvejen]

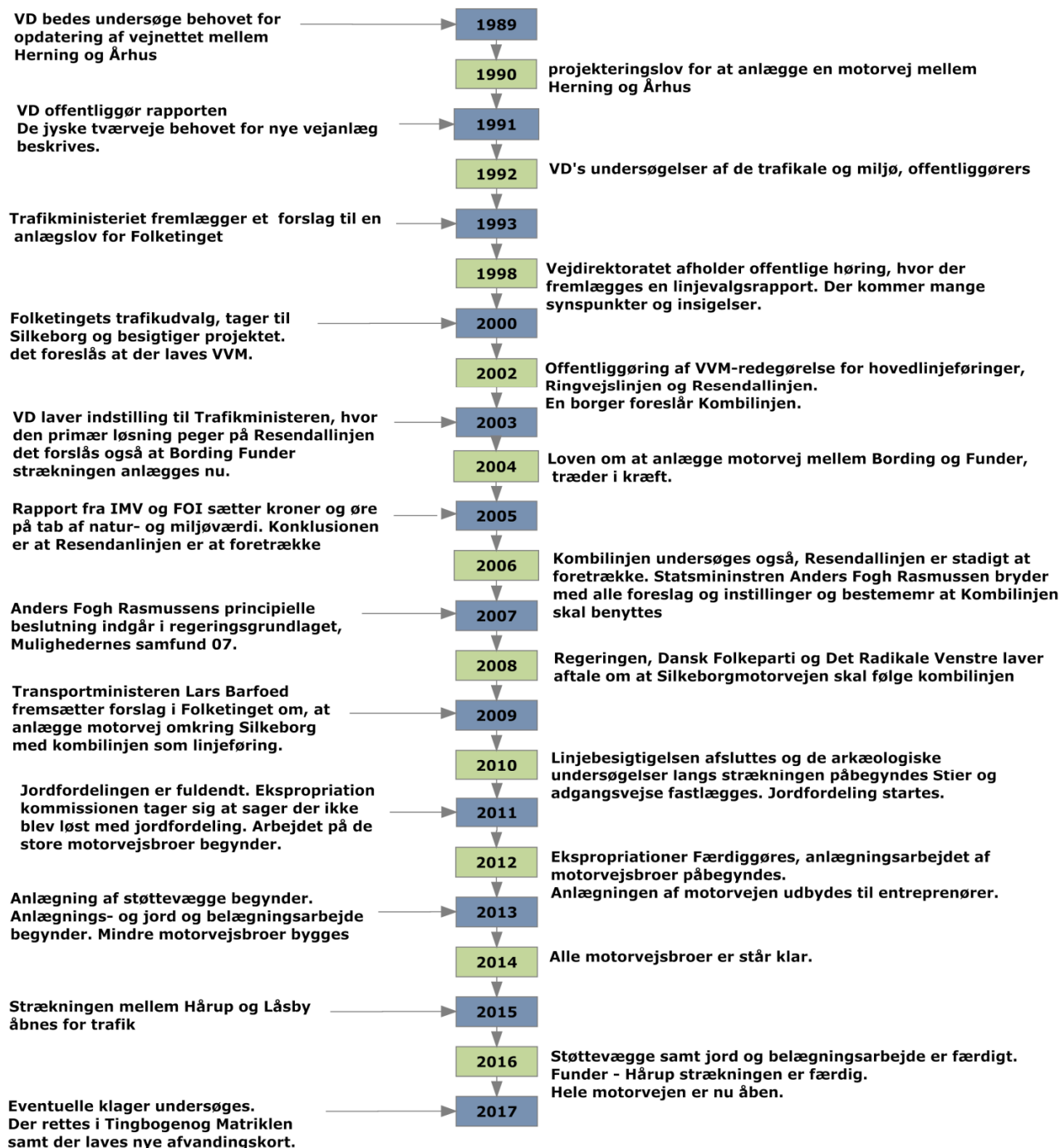
2017

Naboer til motorvejen vil have mulighed for at klage over støj eller andre varige gener fra Silkeborgmotorvejen, hvortil Ekspropriationskommissionen vil behandle sagerne og fastsætte erstatninger.

Ekspropriationskommissionen skal foretage de sidste rettelser i Tingbogen og matriklen, ligeledes skal Vejdirektoratet få tegner nye afvandingskort. [VD Silkeborgmotorvejen]

4.4 Samlet tidslinje

En mere kortfattet og overskuelig oversigt, over de vigtigste beslutninger og handlinger i planlægningen af Silkeborgmotorvejen.



Figur 8 Samlet tidslinje over vigtige beslutninger og handlinger

4.4.1 Sammenfatning

Det er tydeligt at der gennem hele processen har været en meget højt niveau af omtanke for borger, sikkerhed og i særdeleshed naturen.

Det var en underlig måde, at den endelige linjeføring blev fastlagt, flere års undersøgelser og analyser og så næsten ud af det blå tager statsministeren en beslutning, og bestemmer, at det skal være Kombilinen. Var tiden bare gået? og nu måtte der træffes en beslutning?

Denne beslutning har dog endeligt afsluttet beslutningsprocessen, så anlægningen kunne påbegyndes. Hvorfor denne beslutning kom på denne måde og hvilke konsekvenser den havde, skal ses nærmere på i de kommende afsnit. Generelt om den samlede beslutningsproces kan siges, at den har taget meget lang tid, men har den været forsinket og hvorfor. Det skal nu undersøges nærmere i den Dybere Empiriske analyse, aktørernes vurdering af dette er meget interessant..

Tidslinjen har åbnet op for en række spørgsmål, som det kunne være interessant at undersøge nærmere i den Dybere Empirisk analyse. Nogle vil nok danne grundlag for spørgsmålene, som skal stilles til de aktører, som har været involveret i projektet eller på anden måde har stor viden om emnet.

Planlægning:

- Hvad var den primære årsag til at det tog 17 år at planlægge stykket forbi Silkeborg?
- Hvor længe burde beslutningsprocessen have taget, ved en "optimalt" beslutningsproces?
- Hvor meget betyder/besvære fredninger og EF-habitatområder, planlægningen af Silkeborgmotorvejen?

Proces:

- Kunne beslutningen ikke være klaret på kommunalt niveau?
- Kan man sige at Silkeborgmotorvejen var forsinket og hvor længe og hvorfor?
- Er nogle fredet område mere værd end andre, f.eks. Gudenådalene mod Nordskoven og Dyrehaven?
- Er det normalt at politikere går så direkte ind i et projekt og må tage en beslutning og endda imod eksperternes anvisninger?
- Kan man sige at mange statslige arbejdstimer var spildt, da statsministeren tog beslutningen om Kombilinen skulle benyttes?
- Hvorfor greb Anders Fogh Rasmussen ind i projektet og afsluttede det på den måde?
- Hvis Anders Fogh Rasmussens ikke have grebet ind og taget en afsluttende beslutning, hvor længe kan det estimeres at planlægningsprocessen om Silkeborgmotorvejen ville have taget yderligere?

5 Dybere Empirisk analyse

Følgende kapitel vil klarlægge casen fuldstændigt, efter en deskriptiv gennemgang af casen i tidligere kapitel er der nu skabt et grundlag til at analysere på mere forklarende måde.

Indholdet af kapitlet vil hovedsageligt komme direkte fra de aktører, som har påvirket beslutningsprocessen mest. Det er målet at kontakte nogle centrale aktører og få deres forklaringer på en række spørgsmål om processen.

Casen skal forklare sig selv, gennem interview og dybere undersøgelser af faktorer.

Med hensyn til interviews skal det, bestemmes hvem af de centrale aktører, som skal kontaktes og interviewes om processen bag Silkeborgmotorvejen.

Kapitlet skal skabe en dybere forståelse af casen, især med henblik på, at få svar på spørgsmålene fra problemformuleringen.

Kapitlet vil indeholde:

- En dybere undersøgelse og beskrivelse af de tre hovedlinjer
- En undersøgelse af hvorledes de beskyttede naturområder er problematiske for planlægningen og anlægningen af Silkeborgmotorvejen
- En undersøgelse af hvilke aktører som skal interviewes, samt interviews med disse.

I Slutningen af kapitlet står vi tilbage med en forståelse for, hvad der skete i beslutningsprocessen og kan nu i næste kapitel vurdere og finde forklaringer på, hvorfor det gik som det gjorde.

5.1 Konsekvensvurdering af hovedlinjerne

I følgende afsnit vil de 3 mest overvejede linjeføringer, blive detaljeret beskrevet og fordele og ulemper vil blive påpeget, se linjerne på Figur 9 nedenfor. Disse tre linjeforslag kom på banen på vidt forskellige tidspunkter og mens andre forslag blev kasseret har disse tre hængt ved. I slutningen af beslutningsprocessen var det disse tre, som var de mest realistiske bud på hvor Silkeborgmotorvejen skulle ligges. Det drejer sig om de 2 linjer Vejdirektoratet foreslog og optimerede. Samt Kombilinen som en ide af en privat person, der kombinerede Resendallinjen og Ringvejslinjen til, hvad han mente indeholdt det bedste af de to linjer. Formålet med afsnittet er at give et overblik over tre hovedlinjerne og deres konsekvenser.



Figur 9 De 3 hovedlinjer [VD VVM]

Vejdirektoratet egne linjeforslag som kom længst i beslutningsprocessen er Resendallinjen og Ringvejslinjen. Disse linjer blev udarbejdet og forbedret, mens der blev lavet undersøgelser og VVM-redegørelse. Undervejs i arbejdet med linjerne blev de tekniske og miljømæssige muligheder optimeret for at forbedre linjeforslagene og undgå / mindske miljøkonsekvenserne. De endelige linjeforslag er beskrevet i det følgende. [Hovedrapport s. 46 - 51]

5.1.1 Resendallinjen

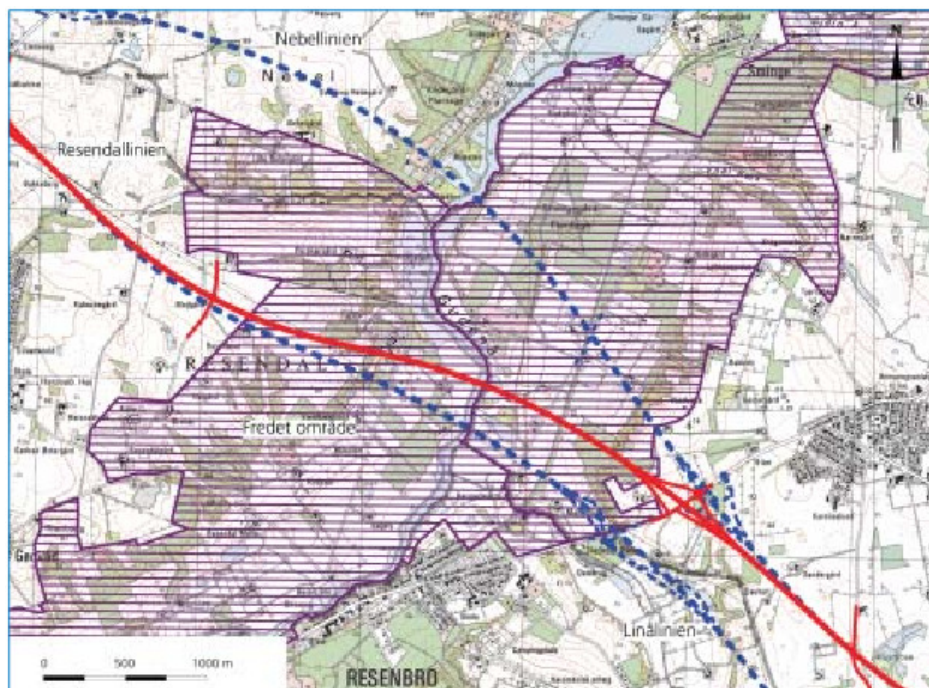


Figur 10 Resendallinjen [Hovedrapport_Kombilinen s. 139]

Resendallinjen som er illustreret i Figur 10, er den af de tre linjeføringer der gik nord om Silkeborg, som kom længst i beslutningsprocessen. Faktisk endte den med at være Vejdirektoratets endelige forslag og blev indstillet til Transportministeriet, som den bedste linjeføring af motorvejen forbi Silkeborg. Forskellen på de tre linjer var primært, den præcise placering af en krydsning af Gudenådal, se disse krydsninger på Figur 11. Resendallinjen er en kombination af Linå og Nebel linjerne, som er optimeret efter at forstyrre naturen mindst. Både tunnel under Gudenådal og en højbro over har været på tale, men det blev en højbro, som det endelige forslag lød på. Grundet at omkostningerne både økonomisk og i tab af naturværdi ville være for høj ved anlægningen af en tunnel.

Nebellinjen blev taget af bordet da forslaget gjorde at motorvejens højbro ville komme for tæt på Smige sø og være synlig meget synlig.

Linålinjen ville medføre en mindre køn visuel løsning da broen over Gudenådal, ville blive usymmetrisk. På den vestlige bred ville broen være 25 meter høj og på den østlige bred ville den være 10 meter høj. Yderligere ville denne løsning generelt kræve meget store jordanlæg.



Figur 11 Resendallinjen, Nebellinjen og Linålinjen ved krydsningen af Gudenådal [Hovedrapport s. 46]

Linjeføring:

Resendallinjen rute løber i en bue nord om Silkeborg i det åbne land mellem Funder og Låsby. Lige nord for Resenbro krydser linjen Gudenådalen med en højbro. Et animeret udtryk for hvordan denne højbro kunne til at se ud, er illustreret på Figur 12.



Figur 12 Animeret udtryk for højbro over Gudenådalen [Hovedrapport_Kombilinen s. 142]

Linjeføringen starter ved motorvejsanlægget ved Funder og løber derefter, tæt forbi Hvinningdal videre nordpå og henover Fladmose syd for Øster Bording på en 100 meter lang landskabsbro.

Herefter krydses Viborgvej nord for Balle og ruten går over dalen ved Skæggær på endnu en landskabsbro her på 150 meter. Endnu en 150 meter lang landskabsbro føre Resendallinjen over Sejling Bæk og videre forbi Nisset og når derefter til Nørreskov bakke. Ruten føres syd om Nebel Bæk-dalen og på en 100 meters landskabsbro krydses dette fredet område. Ruten føres herefter ind i det fredet Gudenådals område og krydser dalen på en 1500 meter lang og 25 meter høj bro, ca. en kilometer nord for Resenbro.

Resendallinjen føres herefter videre østpå, syd om Voel og på en 540 meter lang landskabsbro passere den dalområdet i Bjarup Mose. Herefter den følger nuværende Århusvej frem til det eksisterende motorvejsanlæg ved Låsby.

Resendallinjen vil have tilslutningsanlæg fra øvrige veje ved Funder, Viborgvej, Nørreskov Bakke, Resenbrovej og Bjarup Mose. [Hovedrapport_Kombilinen s. 140 - 143]

5.1.2 Ringvejslinjen



Figur 13 Ringvejslinjen [Hovedrapport_Kombilinen s. 145]

Ringvejslinjen er et af de mest ligetil forslag, det er simpelt hen bare at erstatte Silkeborg Ringvej med en 4 sporet motorvej, kræver kun en ny bro og er den korteste af hovedforslagene. Naturligvis er det ikke så lige til, men ideen er nem og enkel.

Linjeføring:

Ringvejslinjen starter ved motorvejsanlægget mellem Funder Kirkeby og Funder går nord om Funder og syd om Hvinningdal. Herefter følger den Silkeborg Ringvejs rute hele vejen gennem Silkeborg og over Gudenåen. Krydsningen af Gudenåen sker 50 meter fra den nuværende hovedlandevejsbro, på en 350 meter lang bro med en højde på 10 meter. Derefter følger den Århusvej til Linå, hvor den går syd om Linå og Møllerup og støder derefter på til det eksisterende motorvejsanlæg i Låsby.

På Figur 14 er der illustreret et animeret udtryk for hvordan Ringvejslinjen vil se ud, her ses det fra lige syd for Hvinningdal og østpå langs Silkeborg Langsø.

Ringvejslinjen får tilslutningsanlæg ved Funder, Søndre Ringvej, Viborgvej, Nørreskov Bakke, Oslovej og Århusvej, stort set samme som Silkeborg Ringvej har store tilslutninger i dag, derudover kommer der også en ved Hårup. [Hovedrapport_Kombilinen s. 144 - 147]



Figur 14 Animeret udtryk for Ringvejslinjen [Hovedrapport_Kombilinen s. 147]

5.1.3 Kombilinen



Figur 15 Kombilinen [Hovedrapport_Kombilinen s. 33]

Ideen bag Kombilinen kom fra en privat person ved navn Jacob Løchte. En borger i Gjern Kommune, som havde den ide, at hvis man tog det bedste fra Resendallinjen og Ringvejslinjen kunne man skåne den smukke natur i Gudenådal og opnå den mest skånsomme motorvejsforbindelse forbi Silkeborg.

Linjeføring:

Kombilinen starter ved motorvejsanlægget ved Funder og løber derefter, tæt forbi Hvinningdal videre nordpå og henover Fladmose syd for Øster Bording på en 100 meter lang landskabsbro. Herefter krydses Viborgvej nord for Balle og ruten går over dalen ved Skægkær på endnu en landskabsbro her på 150 meter. Herfra løber linjen sydøst mellem et beboelsesområde vest for Kejlstrupvej og et erhvervsområde øst for Kejlstrupvej.

Efterfølgende går ruten videre gennem Silkeborg Dyrehave videre gennem erhvervsområdet nord for Silkeborgringvej og følger Århusvej ud mod Gudenåen. Gudenåen krydses 50 meter fra den nuværende hovedlandevejsbro, på en 350 meter lang bro med en højde på 10 meter. Derefter følger den Århusvej til Linå, hvor den går syd om Linå og Møllerup og støder derefter på til det eksisterende motorvejsanlæg i Låsby.

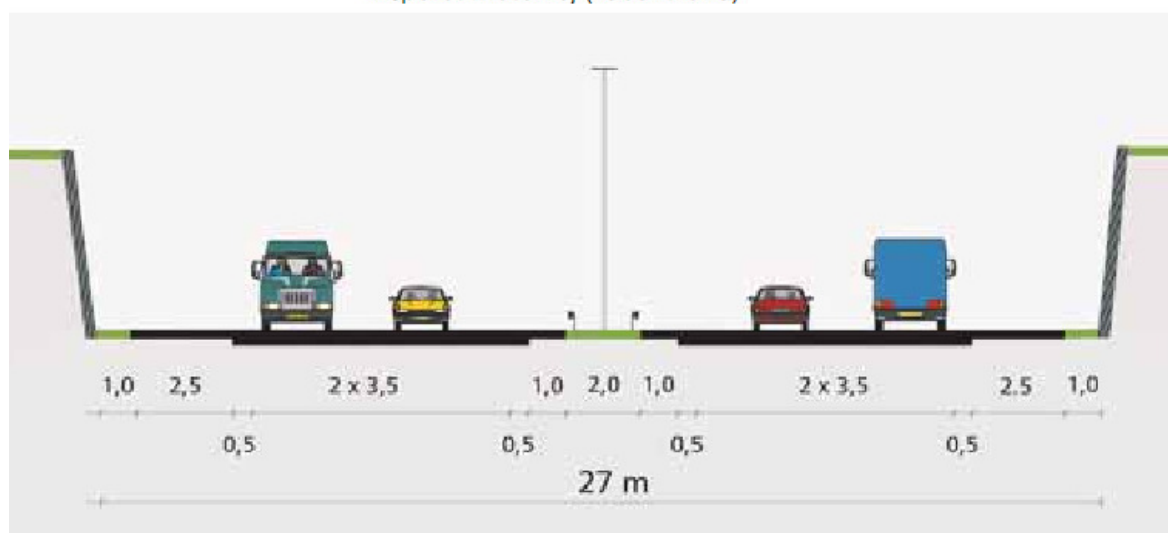
Kombilinen får tilslutninger Vest for Funder, ved rute 52 Viborgvej, Kejlstrupvej, Østre Ringvej, Oslovej, Skærbækvej og ved Hårup.

Nedsænket motorvej med støttevægge:

For at mindske støjgenerne fra den del af Kombilinen, som skal gå gennem beboelsesområderne i Silkeborg bliver vejen sænket ned og får anlagt støttevægge langs siderne af motorvejen. Se Figur 16 for en illustration af dette. Derudover bliver Silkeborgmotorvejen også et element for sig selv og påvirker ikke negativt byen omkring sig sikkerhedsmæssigt.



4-sporet motorvej (i åbent land)



Tværprofil, 4-sporet motorvej (bystrækningen)

Figur 16 Motorvejsprofil For by og åbent land[Hovedrapport_Kombilinen s. 135]

Det er ikke et lovkrav som fastlægger bestemmelser, hvor meget trafikstøj en ny motorvej skal overholde som passere beboelsesområder. Men det tilstræbes at overholde Miljøstyrelsens grænseværdi for normal udendørs støj på 55 dB(A) som bl.a. er gældende for anlægning af beboelse ved eksisterende motorvej. [Hovedrapport_Kombilinen s. 32 - 35]

Dyrehaven:

Nok Skånes Gudenådal, men på bekostning at Silkeborg Dyrehave som blev etableret i 1985. Dyrehaven dækker 25 hektar og har en dyrebestand på ca. 40 hjorte af henholdsvis då- og sikahjorte.

Dyrehavens bevoksning består af egetræer som er ca. 120 år gamle og Bøgetræer som er plantet i 1983. Yderligere indeholder dyrehaven overdrev og engarealer i et smukt kuperet terræn alt i alt har dyrehaven stor rekreativ værdi.

Kombilinen vil skære diagonalt gennem dette område og Dyrehaven vil være opdelt i to mindre områder, som ikke kunne fungere som dyrehave mere. Den må enten nedlægges eller flyttes.

Rydningen af fredsskov kræver desuden oprettelse af ny fredsskov andetsteds.

[Hovedrapport_Kombilinen s. 138]

5.1.4 Sammenligning af de 3 hovedforslag

Der er samlet data om de tre hovedlinjer for at give et overblik over, hvad der er godt og skidt ved de tre hovedlinjer.

Data til sammenligning	Resendallinjen	Ringvejslinjen	Kombilinjen
Baggrund	Vejdirektoratet 1992	Vejdirektoratet 1998	Jakob Løchte 2002
Længde	29 km	27 km	29,2 km
Pris	2.200 millioner	4.300 millioner	6.291 millioner
Krydsning af Gudenåen	Højbro ved Gudenådalen ca. 1 km nord for Resenbro	Lavbro hvor ringvejen krydser Gudenåen i dag	Lavbro hvor ringvejen krydser Gudenåen i dag
Rejsetid Funder - Låsby	27 minutter til 15 minutter	27 minutter til 15 minutter	27 minutter til 15 minutter
Personskader	- 6 pr. år	- 14 pr. år	- 8 pr. år
Fredninger	Gudenådalen	Nordskoven	Nordskoven og Dyrehaven
Hastighed	130 km/t	Land 130km/t og 90 km/t gennem byen	Land 130km/t og 110 km/t gennem byen

[Hovedrapport_Kombilinen] [VD Silkeborgmotorvejen] [Høringsnotat 88]

Fordele og ulemper

De tre hovedlinjer påvirker Silkeborg og omegn på hver sin måde, men hvad er de særlige fordele og ulemper ved hver linjeføring?

Trods de mange forskelligheder i linjerne, er alle tre linjer lige hurtige, de er alle estimeret til at spare ca. 12 minutter af rejsetiden fra Funder til Låsby. Dette opnås ved at selvom de har forskellige længder og bninger, har også forskellige tilladte tophastigheder, hvilket resulterer i samme tidsbesparelse.

Resendallinjen er absolut den billigste af de tre linjer, Ringvejslinjen er dobbelt så dyr og Kombilinjen er næsten tre gange så dyr. Dette gælder ikke kun penge, men også naturværdi. Som beskrevet i afsnittet

Tidslinje er Resendallinjen billigere end både Ringvejslinjen og Kombilinjen i naturværdi. Skaderne på bymiljøet og Dyrehaven, anses i den rapport for mere tabt naturværdi end skaderne på Gudenådal. Derudover er skaderne på bymiljøet bl.a. permanent støj og Dyrehaven må helt nedlægges, hvorimod at naturen i Gudenådal vil udbedre skaderne fra anlægningsarbejdet, så det kun er den visuelle skade en højbro giver og støj der er tilbage i Gudenådal.

Ringvejslinjen vil klart være den sikreste løsning med hele 14 færre personskader per år. Kombilinjen og Resendallinjen ligger begge ca. på det halve med henholdsvis 8 og 6 færre. Fokus for valget af den endelige linjeføring har dog klart ligget på naturhensyn frem for antallet af reduceret personskader.

Med hensyn til tophastigheden på Silkeborgmotorvejen, har det som nævnt ikke nogen afgørende betydning for rejsetiden. Men da Resendallinjen har en tophastighed på hele linjen på 130 km/t er det nok den meste behagelige linje, da der ikke skal laves justeringer af hastigheden når Silkeborg passeres.

5.1.5 Kommunale Kommentarer til linjerne

For at give et indblik i hvad den generelle kommunale holdning var til valg af linje til Silkeborgmotorvejen, er der samlet og kommenteret nogle udtalelser.

Silkeborg Kommune udtaler:

"Når Silkeborg Byråd sammenholder økonomien i Ringvejslinjen med de mange negative effekter, som denne linie har for Silkeborg, er meldingen klar - vi peger på Resendallinjen som den linjeføring, der skal gennemføres. Ringvejslinjen er en dyr løsning med for mange ulemper og problemer for mange af Silkeborgs borgere og med for mange hindringer for Silkeborgs fremtidige udvikling."

Gjern Kommune udtaler:

"at det ud fra miljømæssige vurderinger ikke er acceptabelt at gennemføre Resendallinjen." Gjern Byrådet henviser hermed til VVM-redegørelsens konklusioner og påpeger vigtigheden af fredninger, EF-habitatområder, støj, trafiksikkerhed og de landskabelige vurderinger.

Det er den store kommunale problemstilling, som var i beslutningsprocessen, Silkeborg og Gjern er så langt fra hinanden at det ikke var muligt at komme til enighed.

Der er også nævneværdigt at pointere at, der kom en indsigelse mod at vælge Resendallinjen som var underskrevet af 1832 personer, dette repræsenterende hele 75 % af alle husstande i Gjern Kommune. [EF-habitat]

Høringssvar fra myndigheder 2006

Følgende fællesudtalelsen er fra følgende fem kommuner. Galten, Herning, Ikast, Ry, Silkeborg og Århus. Samt Ringkjøbing og Århus Amt. Gjern kommune havde valgt ikke at deltage i fællesudtalelsen.

Fællesudtalelsen, er indstillet til trafikministeren, og peger på den kommunalt foretrukne linjeføring.

"På baggrund af de vejtekniske beskrivelser og redegørelser, de mulige understøtninger af natur- og miljøforhold ved den endelige løsning samt ikke mindst de økonomiske forudsætninger anbefaler et flertal af kommunerne samt Ringkjøbing Amt og Århus Amt, at Resendallinien vælges."

Begge berørte Amter og næsten alle af de tæt ved liggende Kommuner, peger altså på Resendallinjen som det fortrukne valg. Det er faktisk kun Gjern kommune, som ikke vil være med og dermed bremser processen.

[EF-habitat]

5.2 Beskyttede områder

Alle tre hovedlinjeforslag bryder både med fredet natur og EF-habitatområder. Hvad dækker disse beskyttelser over og hvad kan der gøres ved disse beskyttelser for at eventuelle linjeføringer bliver lovliggjort? Hvordan dispenseres der fra disse beskyttelser?

5.2.1 Fredet naturtyper og fredsskov

De fleste af de nationale fredninger som de tre hovedforslag komme i karambolage med er at finde i Naturbeskyttelseslovens kapitel 2 § 3 Generelle beskyttelsesbestemmelser. Det er bestemmelser, som skal sikre og bevare naturen og skovene som de er.

"Beskyttede naturtyper m.v.

Søer, vandløb, heder, moser, strandenge, strandsumpe, ferske enge, overdrev m.v.

§ 3. Der må ikke foretages ændring i tilstanden af naturlige søer, hvis areal er på over 100 m², eller af vandløb eller dele af vandløb, der af miljøministeren efter indstilling fra kommunalbestyrelsen er udpeget som beskyttede. Dette gælder dog ikke for sædvanlige vedligeholdelsesarbejder i vandløb.

Stk. 2. Der må ikke foretages ændringer i tilstanden af

1) heder,

2) moser og lignende,

3) strandenge og strandsumpe samt

4) ferske enge og biologiske overdrev,

når sådanne naturtyper enkeltvis, tilsammen eller i forbindelse med de søer, der er nævnt i stk. 1, er større end 2.500 m² i sammenhængende areal.

Stk. 3. Der må heller ikke foretages ændring i tilstanden af moser og lignende, der er mindre end 2.500 m², når de ligger i forbindelse med en sø eller et vandløb, der er omfattet af beskyttelsen i stk. 1."

[Naturbeskyttelsesloven]

§ 3 er altså en beskyttelse som sikre at der ikke må ændres i tilstanden af en række fredet arealer. Det dækker størstedelen alle de nationalt fredet arealer, som de tre motorvejslinjer går igennem, på nær fredsskov. Derfor skal der også ses nærmere på lovgivningen i Skovloven kapitel 3 § 8.

"Anvendelse af fredskovspligtige arealer

§ 8. For det enkelte fredskovspligtige areal gælder:

1) Arealet skal holdes bevokset med træer, der danner, eller som inden for et rimeligt tidsrum vil danne, sluttet skov af højstammede træer.

2) Hugst bortset fra tynding må ikke finde sted, før bevoksningen eller det enkelte træ har opnået en alder eller dimension, hvor den er hugstmoden.

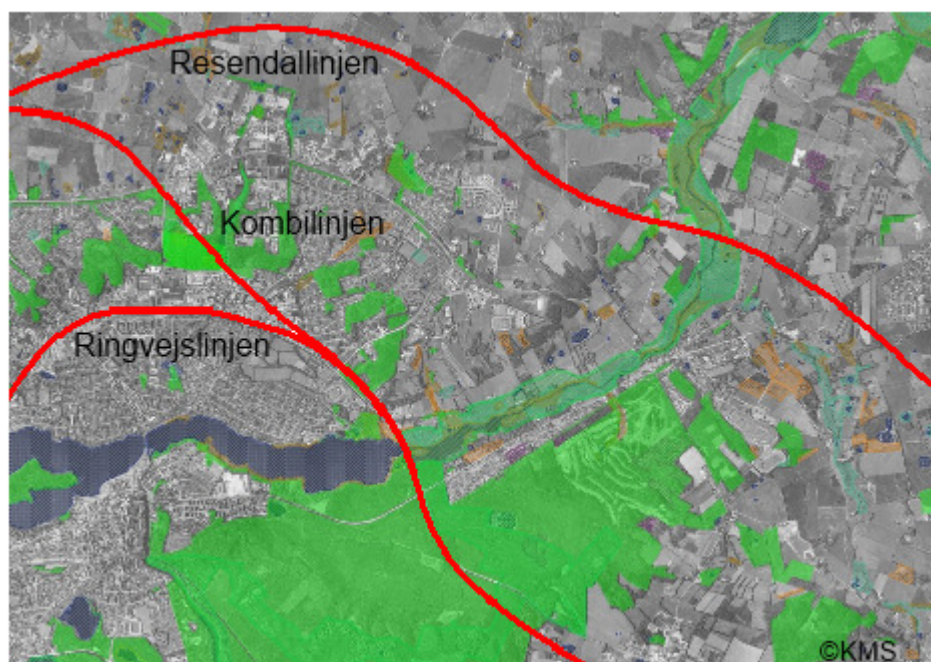
3) Arealet skal senest 10 år efter afvikling af en hugstmoden bevoksning opfylde kravet i nr. 1.

4) Dyrehold er forbudt. Forbuddet gælder dog ikke på arealer, der lovligt kan holdes uden træbevoksning, jf. § 10."

[Skovloven]

Det læses tydeligt i lovgivningen at de nationalt fredede arealer, som de tre hovedlinjer er foreslået at løbe igennem er ret godt beskyttet i lovgivningen. Se hovedlinjerne foreslåede ruter på Figur 17. Med skrappe regler for disse beskyttede områder, hvordan skal en motorvej gennem nogle af disse områder så anlægges?

For at få overblik over, hvordan en dispensation, der giver lov til at benytte et fredet areal imod fredningens bestemmelser opnås, ser vi på først Naturbeskyttelseslovens kapitel 6 § 50 Dispensation og derefter på Skovlovens kapitel 7 § 37.



Figur 17 Linjer gennem beskyttede naturtyper og fredsskov [Miljøportalen]

"Dispensation

§ 50. Fredningsnævnet kan meddele dispensation fra en foreslået eller fastsat fredningsbestemmelse, når det ansøgte ikke vil stride mod fredningens formål. Reglerne i § 66 finder tilsvarende anvendelse.

Stk. 2. Fredningsnævnet kan kun meddele dispensation fra en fredning eller en foreslået fredning i eller uden for et internationalt naturbeskyttelsesområde, hvis det ansøgte ikke indebærer forringelse af naturtyper og levesteder for arter eller betydelige forstyrrelser af arter, som området er udpeget for.

Stk. 3. Medmindre betingelserne i § 65, stk. 6, er opfyldt, kan fredningsnævnet ikke meddele dispensation fra en fredning eller en foreslået fredning, hvis det ansøgte kan

1) beskadige eller ødelægge yngle- eller rasteområder i det naturlige udbredelsesområde for de dyrearter, der er nævnt i bilag 3 til loven, eller

2) ødelægge de plantearter, der er nævnt i bilag 5 til loven, i alle livsstadier.

Stk. 4. Det skal fremgå af afgørelser efter stk. 1, at betingelserne i stk. 2 og 3 er opfyldt..

Stk. 5. Videregående afvigelser fra en fredning end nævnt i stk. 1 samt hel eller delvis ophævelse af en fredning kan kun foretages efter reglerne om gennemførelse af fredninger."

[Naturbeskyttelsesloven]

"Dispensation m.v.

§ 38. Når særlige grunde taler for det, kan miljøministeren dispensere fra bestemmelserne i § 8, § 9, nr. 1 og 2, § 10, nr. 4, § 11, stk. 1, og §§ 12 og 26-28."

[Skovloven]

Det er altså ikke ligetil at få dispensation til, at benytte beskyttede arealer til noget, som vil skade det som fredningen beskytter jf. Naturbeskyttelsesloven. Der regnes naturligvis med at en motorvej gennem et fredet område strider imod fredningens formål i både Gudenådal, Dyrehaven og Nordskoven. Der er flere vigtige beskyttede områder på hovedlinjernes ruter men, det er primært disse tre, som har været i fokus så de nævnes, som særlige vigtige lokationer.

Dispensation fra fredsskov er dog mere såfremt at dispensere for, såfremt der er særlige grunde, der taler for det. Det må siges at en motorvej, som kan regnes for at fremme samfundet udviklingsmæssigt og sikkerhedsmæssigt, går ind under disse særlige grunde for dispensation.

En motorvej er netop et statsligt projekt, ikke bare en privat mand, som vil anlægge en vej for egen vindings skyld, så mon ikke Miljøministeren eller Silkeborg Kommunalbestyrelse kan gøre undtagelse fra Naturbeskyttelseslovens bestemmelser for samfundets bedste. Reglerne for dette findes i Naturbeskyttelseslovens kapitel 10 § 65 Dispensation m.v.

"Dispensation m.v.

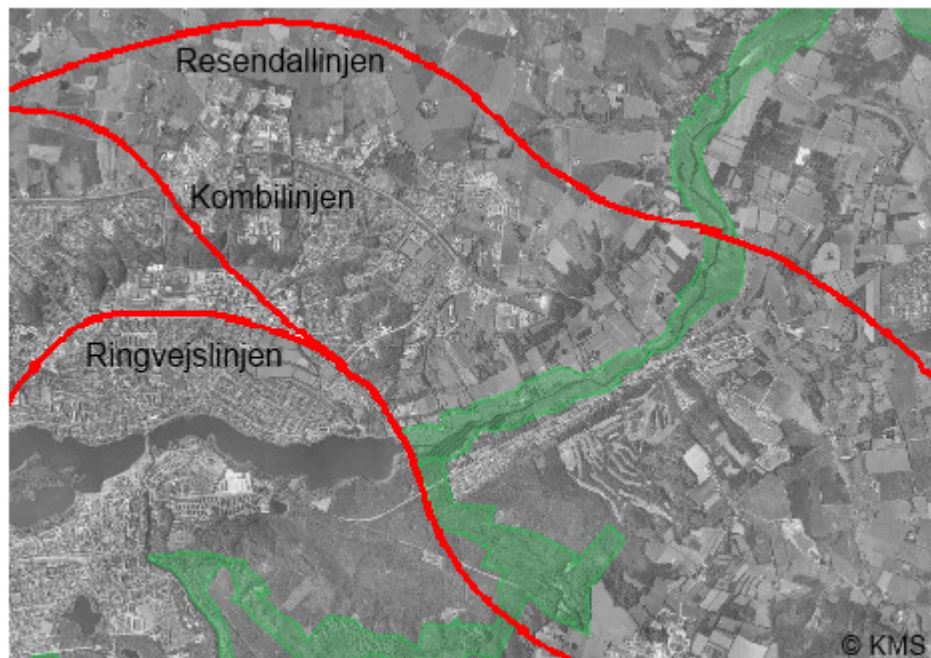
§ 65. Stk. 3. Kommunalbestyrelsen kan i særlige tilfælde gøre undtagelse fra bestemmelserne i § 3, stk. 1-3, og § 18, stk.1. Miljøministeren kan bestemme, at kommunalbestyrelsen skal indhente en udtalelse fra ministeren, før der træffes afgørelse vedrørende § 18, stk. 1.

[Naturbeskyttelsesloven]

I sidste ende skal afgørelsen om dispensation fra både fredsskov og beskyttede naturtyper altså komme fra Miljøministeren. Såfremt at det er et statsligt ønske at en af linjerne bliver anlagt er de nationale beskyttelser og fredningerne ikke noget særligt problem rent lovmæssigt. Der er altså både hjemmel og belæg for at give dispensation til at anlægning af en motorvej gennem de fredede arealer, som en af de tre hovedlinjer møder. Det er dog naturligvist vigtigt i valget af den endelige linje at se på hvilken linje, som skader naturen mindst.

5.2.2 EF-habitatområder

Resendallinjen, Ringvejslinjen og Kombilinen gennemskærer alle internationale beskyttelsesområder, se Figur 18. Habitaterne er til for at bevare en mangfoldighed, i den fauna og flora som findes i områderne.



Figur 18 Linjer og EF-habitatområder [Miljøportalen]

Resendallinjen går gennem, EF-habitatområde nr. 45 som dækker Gudenåen og Gjærn Bakker. Beskyttelsen er til for at beskytte de fire følgende racer, Damflagermus, Grøn Kølleguldsmed, Odder og Stor Vandsalamander.

Ringvejslinjen og Kombilinen går begge gennem EF-habitatområde nr. 181 som dækker Silkeborgskovene, hovedsageligt er det Nordskoven som bliver berørt. Beskyttelsen er til for at beskytte de fire følgende racer, Bæklampret, damflagermus, Odder og Stor Vandsalamander. Beskyttelsen af disse dyr er grundlaget for EF-habitatområderne, men mange andre dyr og planter, nyder også godt af denne beskyttelse af området. [EF-habitat 2]

Hvor stort et problem er disse habitatområder for lovgivelsen af linjeføringerne?

I en VVM-redegørelse fra 2006 fremgår det, at med de fornødne kompensationsforanstaltninger, af økologiske forbindelser som landskabsbroer og faunapassager vil linjeføringerne i alle tre tilfælde kunne anlægges et motorvejsanlæg, hvor der ikke være navneværdige negative konsekvenser for lige præcis den natur og de arter, som beskyttes efter EF-direktivet.

Miljøministeren har den 20. december 2002 bekræfter og godkendt denne vurdering i en besvarelse af et spørgsmål der blev stillet om dette fra Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg.

[EF-habitat]

Men det er det danske Vejdirektoratets redegørelse og den danske Miljøministers accept af samme. EF-habitatområde er beskyttet af EU og en klage til EU-kommissionen, angående brud på EF-habitatområderne vil kunne føre til en retssag ved EU-domstolen.

Bare undersøgelsen af om der skal rejses en sag vil sandsynligvis tage lang tid måske årevis. Hvis EU-kommissionen beslutter, at der er belæg for at køre en retssag ved EU-domstolen, vil dette kunne resultere i at en anden linjeføring bør vælges. Alt i alt vil det trække Silkeborgmotorvejsprojektet ud i lang tid.

5.3 Aktør undersøgelse

Dette afsnit vil undersøge, hvilke aktører der har spillet en hovedrolle i projektet. Hvem er de og hvordan har de påvirket beslutningsprocessen af Silkeborgmotorvejens linjeføring?

Når der skal laves en empirisk analyse, hvor formålet er at få klarlagt nogle facts eller holdninger, som ikke altid er til at læse sig til i rapporter og lignende, er interviews naturligvis et utroligt vigtigt værktøj. Derfor skal det bestemmes, hvem af aktørerne der skal kontaktes og spørges om de har lyst til at deltage i et interview eller på anden måde ønsker at svare på nogle spørgsmål om Silkeborgmotorvejsprojektets beslutningsproces. Det har interesse at få både deres professionelle og personlige mening om beslutningsprocessen med i projektet, da projektet har skabt mange blandede følelser i befolkningen.

5.3.1 Vejdirektoratet

Vejdirektoratet og er naturligvis meget vigtige at få kontaktet, Vejdirektoratet har været dybt involveret i hele projektet fra starten og har en utrolig masse viden, som det kunne være godt at få gavn af. Det er Vejdirektoratet, som har stået for de fleste undersøgelser og de kommer også til at stå for meget i de afsluttende faser af projektet.

Fra Vejdirektoratet blev der taget kontakt til Birger Munch, som er projektleder hos Vejdirektoratet og har været med i hele beslutningsprocessen bag projektet fra start til slut.

5.3.2 Silkeborg kommune

En tekniker fra den mest centrale lokale kommune, har sandsynligvis en stor viden om beslutningsprocessen og projektet som helhed. Silkeborg kommuner er en central aktør som skal kontaktes. Efter kontakt til teknisk afdeling i Silkeborg Kommune, blev jeg henvist til Carsten Møller i Teknisk afdeling, som skulle være kommunes kontaktperson inden for dette område. Der blev taget kontakt til Carsten Møller og aftalt, at der skulle sendes en mail med spørgsmål, som han så ville besvare når det passede.

5.3.3 Danmarks Naturfredningsforening

Med et projekt, hvor naturbeskyttelse har spillet en så central rolle som i dette, skal der naturligvis tages kontakt til Danmarks Naturfredningsforening. DN er en privat forening og en af de vigtigste beskyttere af Danmarks smukke natur, deres kamp for beskyttelsen af naturen i Silkeborgmotorvejs projektet skal undersøges, og medtages i projektet. Deres syn på beslutningsprocessen er vigtig at have med.

Hos DN blev der skabt kontakt til Nora Skjernaa Hansen som er Skovpolitisk medarbejder.

5.3.4 Statsministeren

Anders Fogh Rasmussen tog den afgørende beslutning og afsluttede beslutningsprocessen for Silkeborgmotorvejen. Det ville være meget gavnligt for projektet, hvis der kunne tages kontakt til den tidligere statsminister og få hans syn på sagen.

5.3.5 Lokal landinspektør

Asger Sonne Kristensen er landinspektør og ansat i landinspektørfirmaet Geopatner i Silkeborg. Det skal lige pointeres at hverken Geopatner eller Asger Sonne Kristensen har arbejdet direkte med processen bag Silkeborgmotorvejen, men er medtaget for at give et landinspektørfagligt indblik.

Grunden til at Asger Sonne Kristensen blev kontaktet frem for andre landinspektører er, at jeg kender ham personligt og ved at han er meget interesseret i sagen og kan interviews om det på et fagligt- og sagligt plan.

5.3.6 Idemanden bag Kombilinen

Jakob Løchte er en borger i Gjern Kommune og var meget aktiv i debatten, når han kunne komme til det, han var bl.a. den private person, som kom med forslaget Kombilinen, som det endelige valg faldt på. Det er valgt at kontakte Jacob Løchte, da det vil være meget interessant, at få denne borgers input på projektet og i særdeleshed få hans forklaring på, hvorfor denne linje er den rigtige for Silkeborg og samfundet generelt. Det forventes, at han har mere end almen indsigt i projektet på grund af han direkte involvering, som idemand og i Gjern kommunes borgergruppe.

5.4 Kontakten til aktørerne

Der blev taget en indledende kontakt til alle de interessante aktører, for at finde ud af om de var villige til at deltage i et interview, eller på anden måde svare på en række spørgsmål. Alle kontaktpersonerne, som det lykkedes at kontakte og var villige og havde tid til at deltage fik mulighed for at vælge, hvordan et eventuelt interview skulle foregå. De fleste valgte, at blive kontaktet per mail, hvilken måske ikke var det bedste, men i det mindste var de villige til at deltage. Den eneste centrale aktør, som det ikke lykkedes at skabe kontakt til var den tidligere statsministre, Anders Fogh Rasmussen. Det var dog også lidt forventet, at det ville være mere end almindeligt vanskeligt, at få ham til at deltage i et interview.

Kontakten til aktørerne er gjort på en yderst saglig og respektfuld måde og ligeledes er resultaterne blevet behandlet sagligt. Der er ikke ændret eller tilpasset nogen udsagn eller forsøgt at hænge nogen ud. Der er heller ikke forsøgt at lempe på aktørernes ord, har en aktør kommet med en grov kommentar, er den ikke censureret. Hvis det var i projektets interesse at denne, holdning skulle medtages. Der er generelt medtaget det, som der menes at have interesse for projektet, nemlig forståelsen for, hvad der skete i beslutningsprocessen, hvordan påvirkede aktører processen, og hvordan blev magt benyttet.

Al tekst i følgende afsnit som er "*Kursiv*" og uden kilde er fra interview eller mail fra den pågældende aktør.

Hvilke spørgsmål ønsker besvares

Der blev lavet spørgsmål til aktørerne med baggrund i teorierne bag forskningsinterview og med tanker på de spørgsmål der var åbnet op for i den grove empiri indsamling, samt naturligvis problemformuleringens forskningsspørgsmål.

Det var meget det samme de blev spurgt om, med det formål at få afklaret nogle centrale spørgsmål.

- Hvorfor tog beslutningsprocessen så lang tid?
- Hvorfor blev beslutningsprocessen ikke gennemført på kommunalt niveau?
- Hvordan har naturen haft indvirken på processen?
- Hvad kunne have været gjort anderledes?
- Hvordan har aktører haft indflydelse og hvordan?
- Hvordan har magt været brugt i beslutningsprocessen?
- Hvorfor endte Anders Fogh Rasmussen, beslutningsprocessen på den måde og hvilke konsekvenser fik det?
- Hvilke konsekvenser for valget af Kombilinen?
- Endte vi med at få den bedste linjeføring til slut?

5.4.1 Vejdirektoratet

I en mail fra Birger Munch blev der opfordret til, at pointere at Vejdirektoratet rolle udelukkende var, at lave beslutningsgrundlaget for politikerne ikke at træffe nogen beslutninger. Det er vigtigt at pointere, da det ikke er den opfattelse alle aktører havde om Vejdirektoratets rolle i beslutningsprocessen.

Birger Munch har arbejdet med Silkeborgmotorvejen fra opstart af undersøgelserne i 1988, til sidste anlægslov blev vedtaget i 2009. Hans arbejde har været *"Som projektleder for planlægningsprocessen (forundersøgelse), linjevalgsundersøgelse, VVM-undersøgelser, lovforslag mv.)"*

Birger har altså været dybt involveret i processen og udarbejdelsen af forslag til linjeføringer og VVM undersøgelser af samme, fra start til slut.

Spørgsmål: Hvad er den primære årsag til at det har taget 17 år at planlægge stykket forbi Silkeborg?

Svar: *"At motorvejen passerer nogle af Danmarks smukkeste landskaber og naturområder og de fredede områder ved Gudenådalen øst for Silkeborg".*

Spørgsmål: Kan man sige at Silkeborgmotorvejen var forsinket?

Svar: *"i forhold til hvad?" . "processen med at få fastlagt linjeføring mv. på strækningen ved Silkeborg og Gudenådalen har taget lang tid". Alle projekter er naturligvis forskellige, så derfor kan det være svært at vurdere om et enkelt har været forsinket og på hvilken måde. Ligesom det er svært at tale om, hvor længe det burde have taget ved optimal beslutningsproces.*

Spørgsmål: Er nogle fredet område mere værd end andre, f.eks. Gudenådalen mod Nordskoven og Dyrehaven?

Svar: *"Regeringen lagde vægt på "at Kombilinen er den mest skånsomme løsning i forhold til Gudenådalen, som også fremtidige generationer bør have mulighed for at opleve uden trafikstøj" (citater Anders Fogh Rasmussen). Fredningerne ved Gudenådalen har nationale interesser, hvor andre fredninger oftest mere har karakter af regionale/lokale interesser"*

Birger Munch har fuldstændigt ret og påpeger en forskel på fredet natur, som der ellers ikke var tænkt over i projektet, opdelingen mellem national og lokal interesse for naturen er meget vigtig. Dette kan forklare hvorfor Gudenådalen er mere værdifuld en Dyrehaven og Nordskoven tilsammen.

Spørgsmål: Var nogle forslag i fare for at blive påklaget, på grund af at de går igennem EF-habitat områder, var nogen og dermed udsætte projektet yderligere? (Her tænkes kun på de 3 hovedforslag Resendallinjen, Ringvejslinjen og Kombilinen)

Svar: *"Alle forslag krydser EF-habitatområder. Som det fremgår af VVM-redegørelserne vil påvirkningerne af de beskyttede arter være meget små bl.a. som følge af de indarbejdede eller foreslåede afværgeforanstaltninger (fx landskabsbroer)"*

Birger Munch svarede ikke på flere spørgsmål angående, hvad der forgik på kommunalt og statsligt niveau, som havde trukket processen ud eller om andre aktørers påvirkning af processen. Han var meget professionel og præcis og svarede kun det han mente han burde udtale sig professionelt om. Men han kom med den meget vigtige pointe om forskellen på fredet natur og endeligt begraver han tvivlen om hvorvidt EF-habitatområder er et problem.

5.4.2 Silkeborg Kommune

Carsten Møller fra Teknisk afdeling i Silkeborg kommune har indvilget i at blive kontaktet dog udelukkende per mail. Han har arbejdet med Silkeborgmotorvejen siden slutningen af 2000, hvor han blev ansat ved Silkeborg Kommune. Carsten Møller har været meget med i processen og deltaget i flere møder, som et led i beslutningsprocessen. Han er kommunens repræsentant det aktuelle arbejde pt. linjebesigtigelserne, detailbesigtigelserne og ekspropriationerne til motorvejen. Carsten havde en kommentar i starten af hans mail.

"Her er min umiddelbare besvarelse på dine spørgsmål. Det er mine og ikke Silkeborg Kommunes svar og meninger."

Spørgsmål: Kan du kort beskrive hvordan du har været involveret i Silkeborgmotorvejsprojektet

Svar: *"I forbindelse med udarbejdelse af VVM-rapporterne for motorvejen ved Silkeborg har Silkeborg Kommune deltaget i "teknikermøder" med Vejdirektoratet om de forskellige mulige tracéer, SKs ønsker til placering af tilslutningsanlæg m.m.. Jeg har deltaget i nogle af møderne."*

Da det blev kendt at Kombilinen nok blev den endelige linjeføring har jeg som vejplanlægger været med i udarbejdelsen af Kommuneplan 2009-2020, hvor kommunens fremtidige planlægning tager udgangspunkt i Kombilinen. Jeg har stået for udarbejdelsen af Silkeborg Kommunes Trafikplan 2009, hvor vi i et internt samarbejde ved Silkeborg Kommune har forsøgt at planlægge de nye veje, som skal anlægges i kommunen for at sikre at der er god sammenhæng mellem motorvejen og det eksisterende kommunale vejnet og mellem kommunens udbygningsområder og motorvejen."

I den nuværende projekteringsfase har vi i det sidste ca. 1½ år hvert kvartal haft såkaldte teknikermøder med Vejdirektoratet og Silkeborg Kommune, hvor vi drøfter diverse tekniske spørgsmål vedr. vej, natur og miljø, byplanlægning, æstetik m.m. Jeg har fået rollen som koordinator mellem Silkeborg Kommune og Vejdirektoratet."

Jeg har deltaget og deltager som Silkeborg Kommunes repræsentant sammen med en af vores politikere i linjebesigtigelserne, detailbesigtigelserne og ekspropriationerne til motorvejen." Det er noget af et citat, men det viser hvem Carstens Møller er og hvor central han har været i processen og det ligger vægt bag hans ord i resten af interviewet.

Spørgsmål: Har du en særlig kommentar angående din medvirken, som du ønsker at komme med?

Svar: *"Jeg synes, at vi har haft et rigtig godt samarbejde med Vejdirektoratet, hvor vi på teknikerniveau har haft en god faglig dialog."*

Spørgsmål: Hvad var jeres hovedmål som Aktør i beslutningsprocessen?

Svar: *"Sikre den bedste planlægningsmæssige og trafikafviklingsmæssige løsning for Silkeborg Kommune."*

Spørgsmål: Hvilke store ændringsforslag kom i med gennem processen?

Svar: *"Jeg tror egentlig ikke at vi kom med nogle store ændringsforslag. I vores hoveder var det oplagt at motorvejen skulle ligge i Resendallinien."*

I forbindelse med udarbejdelsen af materialet til linjebesigtigelsen for Kombilinen har vi været med i at flytte et tilslutningsanlæg m/flyover fra Oslovej til Nørreskov Bakke-Ansvej, at udforme tilslutningsanlægget vest for Kejlstrupvej som et regulært ruderanlæg og flytte det lidt mod vest, at udforme tilslutningsanlægget ved Borgdalsvej som et overskueligt ruderanlæg."

Så ingen direkte "store ændringer" for hvorfor skulle de komme med dem, når alt tydede på at Resendallinjen ville blive valgt, Dog efter den endelige beslutning om linjevalget blev taget, har Kommunen haft indflydelse på anlægsplaceringer.

Spørgsmål: Hvad var efter din mening de vigtigste forslag i arbejdede for at få med i beslutningsprocessen?

Svar: *"At tilslutningsanlæggene ved motorvejen bliver så overskuelige og enkle som muligt. At motorvejen får et æstetisk flot udtryk, som tager hensyn til dens omgivelser (Mellemlandprojektet kan ses på kommunens hjemmeside). At der i udstrakt grad tages hensyn til at motorvejen (kombilinen) pløjer direkte gennem flotte naturskønne områder ved Silkeborg, især Nordskoven og Dyrehaven. At justere placeringen af Kombilinen gennem erhvervsområdet i Silkeborg, så den skal graves så lidt ned som muligt gennem Dyrehaven og så indgrebene over for de eksisterende erhvervsvirksomheder i Silkeborg begrænses mest muligt."*

Spørgsmål: Hvordan gik det alt i alt for jer med at påvirke processen og få indført ændringer i projektet?

Svar: *"Vejdirektoratet har været meget åbne over for en dialog og vi synes, at de har lyttet og bestræbt sig på at indarbejde mange af vores ønsker. Det samme kan ikke siges om regeringen." Nej det tør siges, offentlige instanser arbejder sammen på at finde den bedste løsning på denne svære problemstilling. Nok tager det dem lang tid, men de kommer frem til Resendallinjen som den bedste løsning og så bliver deres indstilling fejet af bordet.*

Spørgsmål: Er i som aktør på projektet blevet lyttet til når i havde forslag til projektet?

Svar: *"Ja, af Vejdirektoratet."*

Spørgsmål: Hvilken linjeføring er efter din professionelle mening, den bedste for samfundet og hvorfor?

Svar: *"Resendallinien, som berører eksisterende samfundsværdier mindst muligt og som kunne anlægges med en udstrakt hensyntagen til miljøet ved Gudenåen på samme måde, som broen ude i Funder Ådal er blevet etableret. Motorvejen gennem Nordskoven berører for mig at se lige så værdifulde landskabelige områder som en motorvej i Resendallinien, uden at jeg dog kan give de forskellige naturområder/-typer karakter."*

Det var også hvad IMV fandt frem til i deres rapport, Kombilinen er mindst ligeså dyr i tabt naturværdi som Resendallinjen.

Spørgsmål: Hvad var den primære årsag til at det tog 17 år at planlægge stykket forbi Silkeborg?

Svar: *"Det ved jeg ikke, men jeg tror, at det skyldes lokal uenighed mellem Silkeborg og Gjern Byråd om placeringen. Havde der været fælles fodslag lokalt var motorvejen nok lavet for mange år siden."*

Spørgsmål: Kunne beslutningen ikke være klaret på kommunalt niveau?

Svar: *"Åbenbart ikke. De to byråd havde forskellige borgerinteresser at tilgodese."*

Spørgsmål: Kan man sige at Silkeborgmotorvejen var forsinket?

Svar: *"Ja, formentlig grundet ovennævnte lokale uenighed."*

Spørgsmål: Er det planlagt om Dyrehaven skal nedlægges eller flyttes?

Svar: *"Silkeborg Byråd har tiltrådt et oplæg til en flytning af Dyrehaven. I referatet fra ekspropriationskommissionens forhandlingsprotokol vedr. detailbesigtigelsesforretningen d. 21., 22., og 23. februar samt den 7., 8. og 9. marts 2011 står vedr. flytning af Dyrehaven.*

"Kommissionen drøftede spørgsmålet indgående og besluttede på baggrund af de miljømæssige konsekvenser af motorvejen at Dyrehaven med sin nuværende placering nedlægges.""

Det er jo godt at Dyrehaven ikke skal forblive, hvor den er opdelt i to og med motorvej lige gennem. Det bliver interessant, hvor den flyttes hen. Nok bliver de gamle egetræer ikke redet, men dyrene og det Dyrehaven står for bliver redet og får en anden placering.

Spørgsmål: Kunne det tænkes at nogen havde en særlig interesse i at Kombilinen blev valgt andet end at skåne naturen i Gudenådalene?

Svar: *"Forslaget om Kombilinen blev så vidt jeg ved, fremsat af en borger, hvis ejendom ville blive kørt over eller komme til at ligge meget tæt på Resendallinien."*

Denne "anden" interesse har naturligvis været kendt i projektet, hvilket også er grunden til at spørgsmålet bliver stillet. Men det er godt at andre kan hentyde, at der nok er noget sandhed i det.

Spørgsmål: Hvem er de største aktører i Silkeborgmotorvejsprojektet?

Svar: *"Anders Fogh Rasmussen, som åbenbart ville markere en grøn profil, Vejdirektoratet, som skal udføre motorvejen og Silkeborg Kommune som skal leve med og har skullet tilpasse den kommunale planlægning til motorvejen."*

Denne "grønne profil" er måske slet ikke så grøn alligevel. ifølge IMV er Kombilinen dyre en Resendallinjen i tabt naturværdi.

Spørgsmål: Kan man sige, at mange statslige arbejdstimer var spildt, da statsministeren tog beslutningen om Kombilinen skulle benyttes? (et bud på hvor mange?)

Svar: *Ja. Hvor mange??*

Spørgsmål: Hvilken linjeføring tror du ville være den bedste for samfundet, indenfor et rimeligt budget?

Svar: *"Resendallinien."*

Spørgsmål: Hvilken linjeføring tror du ville være den bedste for samfundet, hvis penge ikke var et problem?

Svar: *En tunnelloøsning direkte ned under dele af Silkeborg sammen med en sænkning af jernbanen Skanderborg-Silkeborg-Herning*

Den linje som også var hans personlige favorit, er også kendt som Silkeborglinjen.

Spørgsmål: Hvorfor tror du at Anders Fogh Rasmussens besluttede at Kombilinen skulle benyttes?

Svar: *"Han ønskede vel at markere en grøn profil"*

I bund og grund lader det til at Carsten Møller er enig i projektets tese om at Silkeborgmotorvejen er forsinket og kommer også med en forklaring. Beslutningsprocessen kunne ikke klares på kommunalt niveau, da der ikke kunne opnås enighed mellem Gjern og Silkeborg kommune, da der var forskellige borgerinteresser.

Hvis en enighed om linjeføringen kunne have været opnået på kommunalt niveau mellem Gjern og Silkeborg kommune kunne beslutningsprocessen have været foretaget på meget kortere tid.

Selvom der er forskellige borgerinteresse i Gjern og Silkeborg kommune, er 17 år så ikke ret længe bare, at lade det trække i langdrag?

Ligesom Statsministeren kunne Carsten Møller godt lide at bruge formuleringen at, Pløje en motorvej gennem natur. Her var det dog ikke gennem Gudenådalene, men Carsten Møller var bekymret for, hvordan motorvejen ville skade ved at, *"pløjer direkte gennem flotte naturskønne områder ved Silkeborg, især Nordskoven og Dyrehaven"*.

Carsten Møller nævner grunden til statsministerens indgriben, som et forsøg på at vise en grøn profil. Men denne "grønne profil" er måske slet ikke så grøn alligevel. Ifølge IMV og Carsten Møller selv er Kombilinen mindst lige så dyr i tabt naturværdi som Resendallinjen.

Statsministeren greb ind for at få afsluttet en årelang beslutningsproces med en løsning, som ville kunne accepteres og give ham selv en grøn profil.

"Anders Fogh Rasmussen nævnte på mødet i Silkeborg Hallerne, at det var denne løsning, som han kunne få flertal for i Folketinget, så man kunne beslutte anlægsloven og dermed få motorvejshullet ved Silkeborg lukket."

5.4.3 Danmarks Naturfredningsforening

Der blev taget kontakt til DN per mail, hvor der blev spurgt om de ønskede at deltage i projektet, ved at svare på nogle spørgsmål. Der kom mail tilbage fra Nora Skjernaa Hansen ville deltage på vejene af DN. Hun har dog kun været involveret i projektet fra 2008 til 2011, men kender til hele DN's rolle i processen.

Danmarks Naturfredningsforening rolle i processen har været at *"beskytte natur og landskab"* med særligt henblik på *"Beskyttelse af Gudenålandskabet"* som hovedprioritet.

Spørgsmål: Hvilke store ændringsforslag kom i med gennem processen?

Svar: *"DN var meget aktiv modstander mod forslaget om at føre motorvejen over selve Gudenådalene på et sted, hvor den brede ådal i dag er upåvirket af tekniske anlæg."*

Spørgsmål: Hvad var efter jeres mening de vigtigste forslag i arbejdede for at få med i beslutningsprocessen?

Svar: *"Beskyttelse af Gudenålandskabet."*

Spørgsmål: Hvordan gik alt i alt for jer med at påvirke processen og få indført ændringer i projektet?

Svar: *"Det blev en succeshistorie, men også et svært kompromis."*

Spørgsmål: Er i som aktør på projektet blevet lyttet til, når i havde forslag til projektet?

Svar: *"ja"*

Spørgsmål: Hvilken linjeføring er efter din professionelle mening, den bedste for samfundet og hvorfor?

Svar: *"Kombiløsningen, fordi det uforstyrrede Gudenålandskab friholdes. Vejen lægges ved eksisterende vej i overvejende bymæssig bebyggelse. Der laves dog ingen motorveje uden konsekvenser. Foreningen er generelt modstander mod nye motorveje."*

Det undrer alligevel, at hun nævner Kombilinen som den bedste linjeføring, når hendes fokus er på naturen og en del natur bliver berørt af denne linje også. Det havde nok mere været forventet, at hun ville have foretrukket Ringvejslinjen ud fra hendes argumenter.

Spørgsmål: Hvad var den primære årsag til at det tog 17 år at planlægge stykket forbi Silkeborg?

Svar: *"Vanskelige landskabsforhold med meget natur, store terrænforskelle og en tæt by. Det var dårlig planlægning at give tilladelse til og gennemføre byggeriet af de andre dele af motorvejen, inden denne del var på plads. Det låste planlægningen unødigt."*

Hun har måske ret i at det var dårlig planlægning at "låse" planlægningen. Men projektet som helhed kan heller ikke vente 17 år på, at denne del bliver diskuteret færdig.

Spørgsmål: Kan man sige at Silkeborgmotorvejen var forsinket?

Svar: *"Den slags tager altid lang tid"*

Spørgsmål: Hvor længe burde beslutningsprocessen have taget, ved en "optimal" beslutningsproces?

Svar: *"Demokrati tager tid. Der er ingen "optimal" proces."*

Spørgsmål: Er nogle fredet område mere værd end andre, f.eks. Gudenådalene mod Nordskoven og Dyrehaven?

Svar: *"Det er svært at sætte en eksakt værdi på. Men man kan kigge på, hvad der er mest unik og hvad der vil skades mest. I dette tilfælde var det efter foreningens mening Gudenådalene."*

Nora Skjernaa Hansen var yderst præcis og kortfattet i sine svar, mere uddybning af nogle svar ville have været gavnlige, men alt i alt blev der svaret på de mest centrale emner.

Danmarks Naturfredningsforening er altid på naturens parti, men i dette projekt var de i særdeleshed imod alt indgriben i Gudenådalene.

Selvom Nora Skjernaa Hansen beskriver det endelige valg, som en succeshistorie, omtaler hun det også, som et svært kompromis. Prisen for at bevare Gudenådalene kom på bekostning af blandt andet Nordskoven men i særdeleshed Dyrehaven.

Selvom Danmarks Naturfredningsforening er en privat forening, er de stadig blevet lyttet til, og har haft indflydelse i projektet, ikke noget der var lige nemt for andre private aktører.

5.4.4 Den endelige beslutningstager

Anders Fogh Rasmussen

Meget diplomatisk og ærbødigt har det været forsøgt at få kontakt til den tidligere statsministers Anders Fogh Rasmussen. Han traf i 2006 en principielle Beslutning med Folketinget bag sig, hvor han besluttede at det skulle være Kombilinen, som skulle benyttes, stik modsat hvad de fleste eksperter og lokale interessenter havde foreslået. Dette er en yderst interessant beslutning og skal afgjort undersøges, hvad der lå til grund for den beslutning. Anders Fogh Rasmussen er nu Generalsekretær for NATO og kontakt til ham er prøvet gennem de officielle veje hos NATO. Det har dog ikke været muligt at få kontakt gennem til den tidligere statsminister, så svar på spørgsmål om dette må findes via anden vej, om muligt.

5.4.5 Lokal Landinspektør

Asger Sonne Kristensen er ansat i landinspektørfirmaet Geopatner i Silkeborg og er bosiddende i Silkeborg opland. Som en note bør det lige påpeges at hverken Geopatner eller Asger Sonne Kristensen har arbejdet direkte med processen bag Silkeborgmotorvejen, men er medtaget for at give et landinspektørfagligt indblik i processen.

Asger Sonne Kristensen interesse i projektet har været af personlig og landinspektørfaglig karakter. *"Som borger vil der altid være en interesse for et projekt af denne kaliber og de fleste borgere har haft interesse i at den kom til Silkeborg."* Endvidere har han fuldt projektet fra starten og ser frem til at det bliver færdiggjort.

Spørgsmål: Kan du komme med din professionelle mening om hvordan beslutningsprocessen er foregået, er noget gået galt?

Svar: *" Den optimale løsning var ikke lige for, lige meget hvordan man vendte og drejede det. Beslutningsprocessen blev trukket i langdrag, primært fordi Gjern og Silkeborg byråd ikke kunne forhandle sig frem til en løsning.*

Hvis de og de andre byråd havde sat sig ned og arbejdet sammen og med resultater fra Vejdirektoratet, kunne en løsning have været fundet i løbet af få år.

Det er første gang i danmarkshistorien at en statsminister må gå ind på denne måde og træffene afgørelse."

Spørgsmål: Hvilken linjeføring er efter din professionelle mening, den bedste for samfundet og hvorfor?

Svar: *" Silkeborglinjen under jernbanen er nok den bedst løsning overall."*

Spørgsmål: Kunne løsningen ikke have været fundet meget hurtigere på kommunalt plan?

Svar: *" Jo, hvis kommunerne havde været enige lige fra starten, kunne det have været planlagt på få år."*

Spørgsmål: Hvad var den primære årsag til, at det tog 17 år at planlægge stykket forbi Silkeborg?

Svar: *" Silkeborg er omgivet af beskyttede områder og det er meget svært at træffe den rigtige beslutning.*

De lokale byråd har ikke været enige nok til at kunne komme med en afgørelse selv."

Spørgsmål: Kan man sige at Silkeborgmotorvejen var forsinket?

Svar: *" Ja det kan man sagtens, den har været trukket i langdrag. Det har trukket tænder ud og taget alt for lang tid."*

Spørgsmål: Hvor længe burde beslutningsprocessen have taget, ved en "optimalt" beslutningsproces?

Svar: *" Når man planlægger så omfattende en ting er 17 år lang tid. Fra man begynder må der ikke gå mere ned 10 år, alt andet er uacceptabelt overfor borgere der hverken kan sælge deres huse eller tør købe." Asger Sonne Kristensen*

Spørgsmål: Der har været nævnt en såkaldt Trafikmafia, som ønskede Resendallinjen gennemført lige meget hvad. Tror du der har været sådan en og hvem var det?

Svar: *" Det kan da godt være at der har været noget men ikke jeg ved meget om. Erhvervslivet har presset på for at få anlagt den motorvej, men det har været med målet få den anlagt hurtigst muligt, ikke nogen særlig linjeføring."*

"Den overordnede indstilling fra Silkeborgs borgere er at, de fleste borgere ville have motorvejen hurtigst muligt, bare ikke i deres baghave."

Spørgsmål: Er det normalt at politiker går så meget ind i et projekt og tage beslutninger af mere eller mindre personlige årsager og endda direkte imod eksperternes anvisninger?

Svar: *"Det er første gang i danmarkshistorien jeg høre at en statsministre, må gribe ind på den måde."*

Spørgsmål: Kan man sige at mange statslige arbejdstimer var spildt, da statsministeren tog beslutningen om Kombilinen skulle benyttes?

Svar: *" Ja, du kan jo forestille dig selv at arbejde med det i 10 år og så kommer en og tagen en beslutning ud fra andet grundlag end det som burde ligge til grund for valget."*

"Problemstillingen er helt rigtigt set. Det er et stykke unikt danmarkshistorie.

For første gang i generationer har én mand underkendt en statslig styrelses arbejde. Vi har drøftet motorvej i Silkeborg siden 1987, og har vel haft mere end 50 forskellige linieføringer på bordet. VD har vel selv haft en 10-20 stykker.

Så pakker en mand sin kuffert, tager flyveren til København, mødes med transportministeren, og senere på dagen er 20 års arbejde med den optimale linieføring fejlet af bordet. Jeg ved ikke hvor mange statslige embedsmandeår, der på to timer forsvandt op i den blå luft, - men det er mange. Rigtig mange."

Spørgsmål: Hvis Anders Fogh Rasmussens ikke have grebet ind og taget en afsluttende beslutning, hvor længe kan det estimeres at planlægningsprocessen om Silkeborgmotorvejen ville have taget yderligere?

Svar: *" Mindst 5 år endnu, det er ikke urealistisk."*

Spørgsmål: Kunne man forstille sig, at nogen med vilje har trukket beslutningsprocessen i langdrag?

Svar: *" Nej ikke udover jyder mod motorvej. De forsøgte også med de 2 andre stykker Herning-Funder og Låsby-Århus."*

Spørgsmål: Hvordan er magt blevet brugt i beslutningsprocessen? er magt blevet brugt forkert?

Svar: *"Statsministeren er den eneste der har udvist noget power i det her projekt. Byrådene før kommunalreformen brugte ikke nok, ingen skar igennem og tog en beslutning, men lod det trække i langdrag i stedet for at forhandle. Statsministeren var nød til at gå ind og træffe en beslutning fordi tiden var løbet ud." "Efter Anders Foghs besøg her i Silkeborg Hallerne i primo dec. 2006 gled sagen fuldstændig ud af lokal-politikernes (og lokalbefolkningens) hænder og resten var rent lobbyarbejde."*

Spørgsmål: Hvorfor tror du at Anders Fogh Rasmussens besluttede at Kombilinen skulle benyttes?

Svar: *"Det var naturligvis fordi at han frygtede at få en sag på nakken af Europarlamentet, hvis han valgte at godkende ruten gennem Gudenådalene.*

Denne løsning kunne nemmest accepteres, ud fra hensynet til naturen. Et sagsanlæg fra EU ville trække beslutningsprocessen endnu længere ud.

Kombilinen var ikke den bedste overhovedet, men den var den linieføring som kunne gennemføres her og nu. Beslutningsprocessen kunne dermed afsluttes og borgerne kunne finde sig til rette efter ca. 17 år venten

Havde han valgt Resendallinen havde han også fået samtlige naturfredningsfolk på nakken."

Asger Sonne Kristensen kalder det direkte " *et stykke unikt danmarkshistorie* " at statsministeren på denne måde har været nød til at gå ind i projektet og træffe en afgørelse, fordi det ikke kunne lykkes på kommunalt plan. Han beskriver også problemstillingen godt, stort set alle vil gerne have den motorvej og helt hurtigst muligt bare ikke i deres baghave. Silkeborg er omgivet og indeholder utroligt meget smuk og bevaringsværdigt natur, næsten så meget at det er umuligt at ligge en motorvej nogle steder uden at nogen bliver sure. Projektet har taget lang tid, meget lang tid og Asger Sonne Kristensen nævner 10 år som den "maximale" tid det måtte have taget. Samtidig siger han at, hvis statsministeren ikke havde grebet ind ville der mindst have gået 5 år mere. Skylden bliver primært lagt ved de lokale byråd, som ikke har, kunne blive enige om en løsning, hvilket naturligvis er svært, med alt den smukke natur.

Efter Statsministerens beslutning var resten rent lobbyarbejde. *"Efter Anders Foghs besøg her i Silkeborg Hallerne i primo dec. 2006 gled sagen fuldstændig ud af lokal-politikernes (og lokalbefolkningens) hænder og resten var rent lobbyarbejde."*

5.4.6 Idemanden bag Kombilinen

Jakob Løchte er en privat person der er bosiddende i Gjern kommune, som har været meget aktiv i debatten om linjeføringen forbi Silkeborg. Jakob Løchte at fuldt beslutningsprocessen fra 1999 til 2006 og gennem Gjern borgergruppe har han prøvet at påvirke processen, med det som hovedformål at få en fornuftig og frem for alt en hurtig løsning.

Spørgsmål: Hvad var dit hovedmål som Aktør i beslutningsprocessen?

Svar: *"Finde den bedste løsning og få en hurtig afgørelse. Folk gider ikke leve i uvished længere, 20 år er nok, vi må videre."*

Til min undren viser det sig at Jakob Løchte ikke mener, at Kombilinen er den bedste løsning overhovedet, men kun den næst bedste. Han var en varm fortaler for Silkeborglinjen, som var foreslået til at blive anlagt under jernbanen gennem Silkeborg, en linje som tidligt i processen var fejlet af bordet som urealistisk af Vejdirektoratet. En linjeføring som han mener, blev *"dræbt"* af Vejdirektoratet.

Jakob Løchte beskrev det at være aktør som privatperson, som meget hårdt arbejde *"Op ad bakke, hele vejen"* at prøve at blive hørt i debatten og det var kun muligt *"ved list og vedholdenhed"*. Han lagde yderligere vægt på, at han altid holdte sig til det faktuelle og saglige og mente ikke, at det var udpræget at andre gjorde det samme.

Spørgsmål: Hvad var den primære årsag til at det tog 17 år at planlægge stykket forbi Silkeborg?

Svar: *"Pga et forstokket navlebeskuende byråd i Silkeborg som kun vil have det de tror der er bedst for dem selv dvs en motorvej lige uden for byen i de fredede uberørte naturområder i nabokommunen Gjern. Det er holdninger som disse der gør at Silkeborg ikke udvikler sig som driftige kommuner som Herning etc."*

Jakob Løchte ligger vægt på, at hans personlige agenda var irrelevant og intet havde at gøre med forslaget til Kombilinen. Dog kan jeg ikke lade være med at tænke på, om det at han hus ville have haft udsigt til den højbro, som ville have været en del af Resendallinjen, måske havde indflydelse.

Spørgsmål: Er det normalt at politiker går så meget ind i et projekt og tage beslutninger af personlige årsager og endda direkte imod eksperternes anvisninger?

Svar: "Vrøvl, vi lever ikke i et diktatur, beslutningen blev taget af et næsten enigt folketing. Du skal vende den om, de mange års arbejde peger på Kombilinen men VD styret af trafikmafiaen og Silkeborg Byråd valgte at fortolke som de ønskede. Læs selv vvm rapporterne. Det her handler om magt og var da helt sikkert også et endeligt opgør med trafikmafiaen som havde hersket i DK i mange år og skabt ubegrundede løsninger som vi alle kender"

Det er altså hans mening at, beslutningen om at vælge Kombilinen var en beslutning der er truffet på at eksperterne mente at Kombilinen var den bedste løsning, hele tiden. Dette går lidt imod, hvad der kom frem til i afsnittet

Tidslinje. Hvor det blev fundet at objektive eksperter blev ved at pege på Resendallinjen, som den bedste linje, ud fra både økonomiske og naturhensyn.

Alt i alt kom der ikke meget ud af kontakten til Jakob Løchte, han kom med meget subjektive forklaringer. Han ville efter min opfattelse, som så mange andre utroligt gerne have motorvejen færdig hurtigst muligt, bare ikke i hans baghave. Derudover havde han også meget galle at komme med, især til Silkeborg kommune som bærer skylden for den lange beslutningsproces, men også til Vejdirektoratet som efter hans mening er totalt styret af politikernes vilje og ikke følger, hvad de selv finder frem til, tilsammen den såkaldte "Trafikmafia".

Det er lidt svært at tolke, hvad han mener med at Vejdirektoratet dræbte Silkeborglinjen. Det er rigtigt at den røg ud af planlægningen relativt hurtigt, da den var anset for at være urealistisk, medmindre hele bane-nette skulle ombygges!

"Det er Vejdirektoratets vurdering at Silkeborglinjen ikke er realistisk og derfor ikke bør undersøges yderligere med mindre det bliver aktuelt at ombygge hele banestrækningen Århus/Skanderborg-Silkeborg-Herning." [Silkeborglinjen]

Han har dog ret i en ting, det handlede i stor grad om magt og indflydelse, hvorvidt der direkte er en "Trafikmafia" og hvad dette udtryk præcist dækker over regner jeg ikke med at kunne afdække i denne rapport, men brugen af magt vil blive undersøgt.

Han kom desuden med denne rapports nok mest farverige kommentar om brugen af magt i beslutningsprocessen.

Spørgsmål: Hvordan er magt blevet brugt i beslutningsprocessen?

Svar: *"Alle kæmpede så blodet sprøjtede ud under neglene i denne prestigefyldte kamp"*

Kontakten til Jacob Løchte viser tydeligt, hvor meget beslutningsprocessen om den endelige linjeføring har fyldt i, hvad jeg tror, er mange borgeres tanker i lokalsamfundene i og omkring Silkeborg.

5.4.7 Sammenfatning fra interviews

Generelt var det gode besvarelse der kom ud fra de kontaktede aktører. Der er blevet citeret og kommenteret de vigtigste besvarelser, så processen og projektet er blevet belyst og flere vigtige faktorer kom frem i rapporten.

Nu skal den samlede viden fra rapportens undersøgelser og aktør kontakten samles og fortolkes i næste kapitel.

Til oversigt over alle de aktuelle spørgsmål til aktørerne og deres svar, er de blevet samlet i en matrice se tabellen på de to næste sider. Denne er lavet for at læseren nemmere kan overskue besvarelserne til hvert enkelt spørgsmål. Da matricen mest er til overblik, er længden af nogle af besvarelserne derfor forkortede for at passe til matricen. Her er det ikke den præcise besvarelse der er vigtig, men meningen af hvad der bliver svaret.

Spørgsmål / Aktører	Vejdirektoratet Birger Munch	Silkeborg kommune Carsten Møller
Hvad var dit/jeres hovedmål som Aktør i beslutningsprocessen?	Gennemføre nødvendige undersøgelser for politikerne	Sikre den bedste løsning for Silkeborg Kommune
Hvilke store ændringsforslag kom i med gennem processen?	Vi stiller ikke ændringsforslag, men undersøger alternative forslag	Ingen, I vores hoveder var det oplagt at motorvejen skulle ligge i Resendallinien
Hvad var efter din mening de vigtigste forslag i arbejdede for at få med i beslutningsprocessen?		Overskuelige enkle tilslutningsanlæg, æstetisk flot motorvej
Hvordan gik det alt i alt for jer med at påvirke processen og få indført ændringer i projektet?		Vejdirektoratet var åbne for dialog, det samme kan ikke siges om regeringen
Er i som aktør på projektet blevet lyttet til når i havde forslag til projektet?	Ja, vi holdt høringer og borgermøder og lytter til alle kommentarer / bemærkninger	Ja, af Vejdirektoratet
Hvad var den primære årsag til at det tog 17 år at planlægge stykket forbi Silkeborg?	At motorvejen passerer nogle af Danmarks smukkeste landskaber og naturområder	tror, at det skyldes lokal uenighed mellem Silkeborg og Gjern Byråd om placeringen
Kan man sige at Silkeborgmotorvejen var forsinket, hvor længe og hvorfor?	Motorvejen har ikke været "forsinket" men har taget lang tid	Ja, formentlig grundet ovennævnte lokale uenighed
Hvor længe burde beslutningsprocessen have taget, ved en "optimalt" beslutningsproces?	Der er mange projekter, som har haft en lang planlægningsproces	
Er nogle fredet område mere værd end andre, f.eks. Gudenådal mod Nordskoven og Dyrehaven?	Fredningerne ved Gudenådal har nationale interesser, hvor andre fredninger har regionale/lokale interesser	
Hvem er de største aktører i Silkeborgmotorvejsprojektet?	Folketinget	Anders Fogh Rasmussen, Vejdirektoratet, Silkeborg Kommune
Er det normalt at politiker går så meget ind i et projekt og tage beslutninger og endda direkte imod eksperternes anvisninger?	Politikere går ofte meget ind i motorvejssager	Det ved jeg ikke. Motorvejene i Vendsyssel er vel et lignende eksempel
Hvordan er magt blevet brugt i beslutningsprocessen? er magt blevet brugt forkert?		
Kan man sige at mange statslige arbejdstimer var spildt, da statsministeren tog beslutningen om Kombilinen skulle benyttes?	Nej	Ja. Hvor mange??
Hvis Anders Fogh Rasmussens ikke have grebet ind, hvor længe ville beslutningsprocessen have taget?		
Hvilken linjeføring er efter din professionelle mening, den bedste for samfundet og hvorfor?		Resendallinien, som berører eksisterende samfundsværdier mindst muligt
Hvilken linjeføring tror du ville være den bedste for samfundet, indenfor et rimeligt budget?		Resendallinien
Hvilken linjeføring tror du ville være den bedste for samfundet, hvis penge ikke var et problem?		En tunnelloøsning under jernbanen Silkeborglinjen
Hvilken linjeføring foretrækker du helt personligt?		En tunnelloøsning under jernbanen Silkeborglinjen
Hvorfor tror du at Anders Fogh Rasmussens besluttede at Kombilinen skulle benyttes?	Regeringen mente at Kombilinen er den mest skånsomme løsning for Gudenådal.	Han ønskede at markere en grøn profil?

Danmarks Naturfredningsforening Nora Skjernaa Hansen	Lokal landinspektør Asger Sonne Kristensen	Idemanden bag Kombilinen Jakob Løchte
Beskytte natur og landskab	Havde bare borgerinteresse for et projekt af denne kaliber	Finde den bedste løsning og hurtigst afgørelse
Forslag der ville bevare den brede del af ådal, upåvirket af tekniske anlæg		Ideen til Kombilinen og den reviderede Kombilinie
Beskyttelse af Gudenålandskabet		Indstillingen af Kombilinen til vvm undersøgelse
Det blev en succeshistorie, men også et svært kompromis		
		Ja, men kun ved list og vedholdenhed
Vanskelige landskabsforhold med meget natur, store terrænforskelle og en tæt by	Den smukke beskytte natur og de uenige lokale byråd	Silkeborg byråd
Den slags tager altid lang tid	Ja, den har været trukket i langdrag. Det har taget alt for lang tid	Ja, pga Silkeborg Byråd
Der er ingen "optimal" proces	Fra man begynder må der ikke gå mere end 10 år, alt andet er uacceptabelt overfor borgere	Få år
Det er svært at sætte en eksakt værdi på. I dette tilfælde var det efter foreningens mening Gudenådalen		Man kan ikke sammenligne Danmarks bedst bevarede smeltevandsdal med en beplantet nåleskov og en hjorteindhegning
Vejdirektoratet, Silkeborg kommune	Statsministeren er den eneste der har udvist noget power i det her projekt	Silkeborg Byråd Gjern Byråd og borgergruppe, VD, DN, Rådgivende Ingeniørfirmaer, Folketinget
Der findes nok en række fortilfælde	Det er første gang i danmarkshistorien jeg høre at en statsministre, må gribe ind på den måde	Som sagt peger alle eksperter vurderinger(vvm rapporterne) også for Kombilinen
	Statsministeren har udvist power. Byrådene før kommunalreformen brugte ikke nok	Alle kæmpede så blodet sprøjtede ud under neglene i denne prestigefyldte kamp
Det er en del af demokratiet og planlægningsprocessen, at projekter tilpasses undervejs	Ja, forestille dig at arbejde i 10 år så kommer en og tagen en beslutning med andet grundlag end det som burde ligge til grund	
	Mindst 5 år endnu, det er ikke urealistisk	
Kombiløsningen, fordi det uforstyrrede Gudenålandskab friholdes.	Silkeborglinjen under jernbanen er nok den bedst løsning overall.	Silkeborglinjen under byen sammen med banen
		Silkeborglinjen
		Silkeborglinjen
		Silkeborglinjen
	Han frygtede sagsanlæg fra Europarlamentet, hvis han valgte at godkende ruten gennem Gudenådalen.	Det gjorde Folketinget

6 Fortolkningen af beslutningsprocessen

I følgende afsnit vil den samlede viden om beslutningsprocessen, blive set på som en helhed og fortolket ud fra de syv hermeneutiske principper som er beskrevet i afsnit 3.4.

Det vil blive gjort på den måde, at en række for rapporten essentielle spørgsmål, vil blive opstillet. Disse spørgsmål er nødvendigt for, at forstå hvad der skete og "gik galt" i beslutningsprocessen. Besvarelsen af spørgsmålene er lavet på grundlag af, hvad jeg tolker der er sket, ud fra den samlede viden fra de to tidligere faser i casestudiet.

Den grundlæggende viden fra den Deskriptiv analyse, giver den overordnede forståelsen for, hvorledes en motorvej skal planlægges, og hvordan det umiddelbart gik til.

Den Dybere Empirisk analyse giver aktørernes syn på sagen, som fortolket kan bruges til forstå casen i dybden og dermed kunne bruges til at besvare spørgsmålene.

Hvorfor tog det 17 år at planlægge for Silkeborgmotorvejen?

Vejdirektoratet var på få år ude med løsningsforslag, som kunne bruges til at anlægge Silkeborgmotorvejen. Men beslutningsprocessen blev trukket i langdrag fordi Primært Gjern og Silkeborg kommune ikke kunne blive enige om, hvilken linjeføringen som skulle benyttes.

Dette resulterede i at endnu flere linjeforslag kom på bordet, mange fra privatpersoner, og meget tid gik med at undersøge mange af disse nærmere. Der blev foretaget indstillinger Trafikministeren, men ministeren valgte flere gange at se tiden an og bede om flere undersøgelser. Derfor blev der foretaget dybere undersøgelser af de mest lovende linjeforslag.

Nu siger jeg ikke, at man skal tage den første og bedste løsning, men der har måske været unødvendige undersøgelser, især når man tænker på, hvor lidt de havde at sige, da den endelige afgørelse blev truffet.

Et af problemerne var at kompleksiteten ved naturen omkring Silkeborg gør, at der ikke er en løsning uden, at det har negative konsekvenser, man kan ikke gøre alle glade, når man bygger en motorvej. Sådan er det naturligvis i mange planlægningsprojekter, men det virkede som om det særligt kom til udtryk ved i Silkeborgmotorvejsprojektet.

Hvorfor blev Silkeborgmotorvejen ikke planlagt på kommunalt niveau?

Hver af kommunerne havde deres borgers interesser, at tage hensyn til og de var vidt forskellige. I Silkeborg var Resendallinjen, som borgerne havde størst betalingsvillighed til. Det generelle ønsket var at få motorvejen uden for byen og nedlæggelsen af Dyrehaven og motorvej gennem Nordskoven, blev anset som et større tab af naturværdi end en Bro over Gudenådal.

I Gjern kommune var det lige modsat, her var klart at Gudenådalens skulle bevares, som den var og det kunne ikke komme på tale at anlægge en bro over den. Så det var den kløft, som politikkerne i de to kommuner stod med, når de skulle prøve at finde en løsning på problemet. Borgerne i begge kommuner var dog enige om en ting, Silkeborgmotorvejen skulle anlægges hurtigst muligt.

Den eneste løsning, som kunne ses på det problem, var at lade Vejdirektoratet og andre instanser lave så grundige undersøgelser, at et linjevalg ville fremstå, som det absolut bedste og med denne baggrund ville kunne gennemføres.

Det var præcist, hvad de forsøgte at gøre, men efter i alt 17 års grundige undersøgelser var det endeligt ved at være klart, at Resendallinjen nok ville være den bedste linjeføring. Der var en indstillingen var hos Trafikministeren, da statsministeren trådte ind og overtog beslutningsprocessen og endte al offentlig proces, resten var rent lobbyarbejde.

Hvorfor greb Statsministeren ind?

Uden statslig indgriben kunne beslutningsprocessen nemt have trukket yderligere ud mindst 5 år. Derudover kunne en højbro over Gudenådalens have resulteret i et sagsanlæg fra Europarlementet, ifølge Asger Sonne Kristensen, hvilket uden tvivl ville have forlænget projektet endnu en årrække. Så hvorfor han greb ind, min vurdering er, at tiden simpelt hen var gået. Borgerne i nærheden af mulige linjeføringer og i særdeleshed hovedlinjeforslagene kunne ikke være tjent med, den uvished, som det medførte. 10 år er nævnt, som den maksimale tid sådan et projekt må tage, det kan nok godt holde til at blive stukket lidt, men det var allerede 7 år over og der kunne ses frem til ca. 5 års yderligere venten.

Hvorfor valgte statsministeren så Kombilinjens frem for Resendallinjen?

Som svar til hvorfor Resendallinjen var udelukket, har Anders Fogh Rasmussen udtalt. *"For at sige det lige ud: Den natur vil jeg ikke være med til at smadre. Jeg vil ikke være med til at pløje en motorvej gennem så smukt et sted,"* Så fuld hammer på at profilere hans grønne profil.

Statsministeren der redet Gudenådalens, Det er i hvert fald Carsten Møller fra Silkeborg kommunes mening. Det er muligt, at dette også var meningen, men der var helt klart mere bag dette valg end bare at hans grønne profil.

Tiden var nok det vigtigste, der skules findes en løsning og Kombilinjens var den bedste her og nu løsning, som ville skabe færrest store komplikationer. Havde han valgt Resendallinjen, som var "eksperternes" forslag til den bedste linje, kunne dette have været påklaget til EU. Ifølge Asger Sonne Kristensen var dette hovedgrunden til at statsministeren valgte denne linje. Ikke nok med, at en retssag kunne blive frygtelig lang, så ville det også være enormt pinligt, hvis hans løsning på Silkeborgmotorvejen ville resultere i, at processen trak endnu længere ud.

Næsten ingen har nævnt Kombilinjens, som den bedste løsning, men det er dog nok den, som de fleste nemmest kan spises af med. Som idemanden bag forslaget selv har sagt, indeholder Kombilinjens det bedste af de to andre hovedforslag, Resendallinjen og Ringvejslinjen, men det er begrænset, hvor meget af det negative, fra hver linje, som Kombilinjens indeholder.

Så hvorfor det blev Kombilinjens antages at være fordi, det var den løsning, som kunne vedtages her og nu og dermed få afsluttet denne i forvejen lange beslutningsproces. At han samtidig i nogle øjne fremstår, med en mere grøn profil var bare en bonus.

Hvorfor er Gudenådalens mere værd end andet beskyttet natur?

I en rapport fra IMV er det tydeligt, at det samlede tab af naturværdi, er større ved Kombilinjens end ved Resendallinjen. Hvorfor Gudenådalens så stadig har større værdi kan dog godt forklares alligevel, den store forskel ligger i formen for interesse. Dyrehaven er med sine hjorte og gamle egetræer et lokalt udflugtspunkt og har utrolig stor rekreativ værdi i Silkeborg. Nordskoven er ligeledes et smukt sted med sit bakket område og mange udsigtspunkter bliver det ofte nydt af lokale borgere. Den fantastiske natur og idyl i Gudenådalens, er derimod af national og international karakter. Ændringer i Dyrehaven og Nordskoven, vil hovedsageligt kun påvirke Silkeborgensere. Hvorimod en ændring i Gudenådalens vil påvirke Danmark indad og udadtil. Derfor kan det siges at Gudenådalens er mere værd end både Dyrehaven og Nordskoven.

Hvilken effekt fik hans indgriben?

Den omgående effekt var naturlig, at nu var der endelig en beslutning og en vished om, hvor Silkeborgmotorvejen skulle ligge. Her havde vi et projekt, som hvor den mest logiske linjeføring ud fra økonomi og naturmæssige hensyn af eksperterne var fundet til at være Resendallinjen. At statsministeren så går ind i projektet, fejer alt på gulvet og siger, nu er tiden gået, hvad kan vi gennemføre her og nu, omvælter helt på processen. Så derfor kan der tales om en anden effekt, de mange arbejdstimer, som er spildte på undersøgelser, som ingen effekt havde på den endelige beslutningsproces.

På hvilken måde påvirkede aktørerne processen?

Der var mange holdninger og agender, som aktørerne ønskede at påvirke projektet ud fra. Den overordnede holdning var dog, at sikre den bedste planlægningsmæssige og trafikafviklingsmæssige løsning for Silkeborgmotorvejen, med størst mulig hensyn til naturen og hurtigst muligt. Borgernes holdning var nok bare et ønske om, at den motorvej snart er planlagt og står færdig. Der var dog også de mere direkte agendaer, som kun gik efter et mål. F.eks. var Danmarks naturfredningsforenings absolutte mål, at bevare Gudenådalens bedst muligt. Blandt kontaktpersonerne virker det, som om at arbejdet mellem instanser, f.eks. mellem Vejdirektoratet og Silkeborg kommune har været godt sammenarbejde med god faglig dialog. Hvorimod de private aktører var mere tilbøjelige til at lade følelserne tale og endda have personlige agendaer.

7 Konklusion

Konklusionen er den endelige afslutning på casestudiet, her er det den store opgave at sammenholde al den viden som er samlet i projektet og besvarer spørgsmålet i problemformulering. Der vil også blive diskuteret metode og validiteten af rapportens resultat.

Besvarelsen af projektets problemformulering er foretaget på grundlag af det omfattende empiriske arbejde i casestudiets tre faser. Derfor vil besvarelsen af det pågældende spørgsmål primært udspringe fra de erfaringer, som blev draget i gennem hele casestudiet af Silkeborgmotorvejen.

Problemformulering

Hvorfor har beslutningsprocessen, om den endelige linjeføring af motorvejen omkring Silkeborg taget så lang tid og hvorledes har centrale aktører haft indflydelse herpå?

Den lange beslutningsproces skyldes flere faktorer, som tilsammen har fået processen til at fremstå meget lang og i nogle øjne "forsinket".

I bund og grund er den smukke naturen omkring Silkeborg, i sig selv en vigtig faktor. Hvis der havde været en klar løsning, ville denne naturligvis have været brugt. Men på grund af især Gudenådalens skønne natur har beslutningsprocessen trukket ud.

De lokale kommuner, især Silkeborg og Gjern spillede den største rolle i den lange beslutningsproces.

Deres uenighed og manglende evne til at opnå denne, var en stor faktor i at beslutningsprocessen tog så lang tid.

Der var en til dels sandhed i Jacob Løchte's ord "*et forstokket navlebeskuende byråd i Silkeborg som kun vil have det de tror der er bedst for dem selv dvs en motorvej lige uden for byen i de fredede uberørte naturområder i nabokommunen Gjern.*" Men han glemmer at Gjern byråd var lige så "forstokket". Begge kommuner havde hver deres borgerinteresse at tage højde for og ingen af dem var mere skyldig end den anden. Ingen af kommunerne havde "magt" til at sige vi bestemmer os for en bestemt rute og sådan bliver det.

Med mindre at en kommune havde gået voldsomt på kompromis, med deres egne borgernes interesser og accepteret en linjeløsning som var imod egne principper. Hvis Gjern f.eks. havde accepteret Resendallinjen mod borgernes ønsker, kunne Vejdirektoratet inden for rimelig tid, have lavet en indstilling til Trafikministeren og motorvejen ville nok have stået færdig i dag. Men naturligvis skal kommunerne varetage de interesser som er i deres kommune og derfor var det op til Vejdirektoratet at finde den "bedste" løsning. Denne løsning ville så kunne fremlægges for Transportministeren og den vil kunne dokumenteres, som værende den "bedste" med baggrund i VVM-redegørelser og rapporter fra IMV. Trafikministeren kan så fremsætte løsningsforslaget i et lovforslag.

Men det skete som bekendt ikke, for netop som det så ud til at en løsning var ved at være fundet, kom den største aktør på banen.

Anders Fogh Rasmussen er uden tvivl den mest afgørende aktør i beslutningsprocessen. Gennem det meste af processen har Vejdirektoratet og andre mere eller mindre, peget på Resendallinjen som den bedste løsning ud fra økonomiske og naturmæssige hensyn. At Statsministeren så går ind og får gennemført Kombilinjen med folketingen bag sig, er der værre flere begrundelser for.

Først og fremmest var tiden gået, der skulle findes en løsning her og nu som ikke var i fare for at blive påklaget til EU. Kombilinen var nærmest en nødløsning, ingen er rigtigt tilfredse eller begejstret for Kombilinen. Men alligevel kan den nemmere generelt accepteres.

Hvor stor en rolle borgerne i lokal kommunerne har spillet er lidt uklart. Der er gennemlæst talrige referater af borgermøder og mange virker sure og følelsesladet, men nogle har dog markeret sig med gode linjeforslag og andre har deltaget meget konstruktivt i debatten.

Blandt borgerne i Silkeborg er Kombilinen generelt upopulær, her havde en linjeføring i stil med Resendallinen været mere acceptable, men alt i alt er der glæde over at en beslutning endeligt er taget.

Ligeledes er Gjern borgergruppe glade over at en beslutning er taget, og processen dermed er afsluttet. Kombilinen er fint accepteret, men var ikke den bedste linje, end ikke idemanden bag Kombilinen mener det var den bedste.

Danmarks Naturfredningsforening har gennem beslutningsprocessen haft et primært mål. Udover den generelle værnen om naturen, har bevaringen af Gudenådal haft højst prioritet. DN er meget tilfredse med at det blev Kombilinen frem for Resendallinen, men kunne også have accepteret Ringvejlinjen eller helt at have været fri for motorvejen.

Vejdirektoratets arbejde at været eksemplarisk, den ene VVM efter den anden er blevet lavet og Vejdirektoratet har forholdt sig upartisk gennem hele processen, det er i hvert fald det indtryk som jeg har fået gennem udarbejdelsen af rapporten.

Der har generelt været udført professionelt arbejde i de tekniske offentlige instanser som har bidraget til hele Silkeborgmotorvejens beslutningsproces. Desværre har de ansatte ikke alle ønsket, at udtrykke deres personlige meninger om processen og de beslutninger der er blevet taget.

Hvor valid er resultatet af projektet?

Projektets resultat er skam validt nok, empirien er hentet fra et gennemgående studie af casen og kontakt til fem aktører. Desværre blev fire af disse kun kontaktet via mail og en enkelt deltog i et rigtigt interview. Det kan diskuteres hvorvidt en spørgeskemaundersøgelse er effektiv i forhold til et interview. Men pointen er at der var set frem til fem interviews, grundet den valgte teori om forskningsinterview, som skulle bruges til empiriindsamlingen. Er desværre bange for at dette, har haft en lille effekt på mængden af den empiri som kom ud af kontakten til aktørerne.

Siden kontakten til aktørerne ikke gav helt hvad der var håbet på, kan det overvejes om hvorvidt et rent dokumentstudie af emnet, havde givet et klarere resultat. Dog mener jeg at brugen af Casestudie til at indsamle empiri og hermeneutik til fortolkningen af dette, har fungeret rigtigt godt.

8 Perspektivering

Perspektiveringen vil tage udgangspunkt i rapportens generelle tekst og konklusionen. Der vil blive set på valget af Kombilinen og hvilke samfundsmæssige konsekvenser dette valg kan have for Silkeborg og Samfundet. Derudover vil forventningerne til projektet blive diskuteret. Slutteligt vil der være en diskussion om læring og mit personlige linjevalg.

Valget af kombilinen

Processen blev brat og hurtigt afsluttet og der vil snart være en motorvej mellem Herning og Århus. Løsningen er i bund og grund et kompromis og det eneste man kan være sikker på med et kompromis er at ingen er tilfredse. Nok blev processen endeligt afsluttet og Gudenådalens "redet". Men Kombilinen er dyre i tab af naturværdi både Resendallinjen og Ringvejslinjen, at vælge Kombilinen og sige at det var ud fra naturmæssige hensyn var derfor forkert. Hvilket lige præcist er hvad statsministeren har udtryk for var beslutningsgrundlaget. Resendallinjen var af Vejdirektoratet og andre eksperter, langt inde i processen og helt til slut det mest foretrukne valg. Jeg er planlægger og jeg træffer derfor mine objektive vurderinger ud fra de data som jeg har fundet gennem udarbejdelsen af rapporten. Det at statsministeren brød ind i processen, afsluttede måske beslutningsprocessen hurtigere, men vi fik til gengæld en linjeføring på forkert grundlag. Jeg siger ikke her at Kombilinen var det forkerte valg til Silkeborgmotorvejen, men at jeg har vurderet at begrundelsen for valget var forkert. Min vurdering ligger op af rapporterne fra IMV som har fundet at Kombilinen er dyre i tab af naturværdi, end både Ringsvejslinjen og Resendallinjen.

De fremtidige samfundsmæssige konsekvenser af Kombilinen

Dette er min vurdering af hvad Kombilinen kommer til at betyde for Silkeborg, vurderingen bygger på den læring og empiri jeg er kommet til at kende gennem udarbejdelsen af projektet. Afslutningen af beslutningsprocessen har haft den effekt, at nu er der endelig en beslutning og en vished om hvor Silkeborgmotorvejen skulle ligge. Denne vished kan resultere i at, borgere nu mere trygt, kan handle ejendomme end før, hvor der hele tiden var det store spørgsmål om hvor motorvejen skulle ligge der spillede ind. Mange vil være generet af Kombilinen, da den går gennem Silkeborg og skære en stor del af den nordøstlige del af byen.

Linjen vil resultere i ændrede adgangsforhold for flere ejendomme, for nogen vil linjen direkte have en barriere effekt. Andre vil til gengæld blive aflastede, for den barrierevirkning Ringvejen og andre store veje i Silkeborg før i tiden udgjorde.

Ligeledes vil der med hensyn til støj, ske et skift af støj generede ejendomme i Silkeborg. Motorvejen vil samlet set vil linjen medføre, at der bliver ca. 120 færre ejendomme med støj over 65 dB og ca. 100 færre ejendomme med støj over 55 dB. Dette skyldes at, nok er der et skift og en motorvej vil pludseligt ligge gennem byen men, de støjreducerende elementer forventes at fjerne meget af den støj motorvejen vil bringe med sig og samtidigt vil trafikken blive kraftigt reduceret på det øvrige vejnet i Silkeborg og omegn, som følge af motorvejen.

Kombilinen vil forbedre rute 15 mellem Herning og Århus med en gennemsnits tidsbesparelse på ca. 12 minutter. Dermed reduceres transportudgifterne for erhvervslivet og fremkommeligheden mellem øges Herning og Århus generelt.

Udsendes mæssigt bliver Silkeborg forandret for altid, udgravningen af motorvejen der vil løbe gennem byen, blive så dyb som muligt uden at der kan opstå problemer med grundvandet.

Kombilinjens vil resultere i forringelser af flere rekreative områder især Dyrehaven bliver ramt, da den forsvinder fuldstændigt. Der er altid muligheden for at flytte Dyrehaven i stedet for at nedlægge den, hvilket de fleste Silkeborgensere nok håber på.

Gudenådalens slipper for nævneværdige påvirkninger, andet end en ny bro ved siden af den eksisterende bro i retning mod Århus.

Ændringer i arealanvendelse vil primært påvirke ejendomme i Silkeborg, Funder og Låsby. Mange ejendomme blive berørt direkte ved et arealindgreb, eller ved at Kombilinjens kommer til at udgøre en barriere, da krydsning kun kan ske ved over- og underføringer.

Jordfordelingsarbejdet vil søge at minimere ulemperne for landbrugsejendommene, der forventes mange sure miner men alt i alt skal det nok falde på plads.

Den færdige Kombilinjens vil samlet set forbedre miljø- og trafikforholdene for borgerne i området og sikkerhedsmæssigt vil Kombilinjens spare 8 personskader i trafikken pr. år.

I løbet af en kort årrække vil borgerne i Silkeborg vende sig til de nye forhold og samlet set være tilfredse med Kombilinjens.

Passer Projektets resultat med de forventninger som der var til projektet?

Nej, det var forventet at det ville være meget tydeligere at processen var forsinket. Det endelige spørgsmål om hvorvidt den var forsinket er svært at svare på. For som Birger Munch svarede, til spørgsmålet om Silkeborgmotorvejsprojektet havde været forsinket, *"i forhold til hvad?"* og Asger Sonne Kristensen svarede *"Ja det kan man sagtens, den har været trukket i langdrag. Det har trukket tænder ud og taget alt for lang tid."*, *"Når man planlægger så omfattende en ting er 17 år lang tid. Fra man begynder, må der ikke gå mere ned 10 år, alt andet er uacceptabelt overfor borgere der hverken kan sælge deres huse eller tør købe."* Alt i alt kan der ikke sættes en finger på noget og siges, det der forsinkede processen unødvendigt, men samtidigt kan flere ting nævnes som har trukket processen ud. Men igen, forsinket i forhold til hvad? Projekter af denne kaliber tager bare længere tid end jeg personligt havde forventet, så derfor passede projektets resultat ikke med den umiddelbare forventning jeg havde. Jeg havde forventet at jeg i slutningen af projektet ville kunne pege på en aktør eller faktorer og sige det var det som var skyld i forsinkelsen, hvor det også var gjort klart at der var tale om en forsinkelse.

Fredet natur og interesseforskelle

Jeg har erfaret at der kan være, stor forskel på fredet områder. Som Birger Munch fra Vejdirektoratet sagde, kan Gudenådalens ses som national interesse og dermed er interessant at bevare til gode for hele landets befolkning. Dyrehaven er derimod en lokal/regional interesse og ikke i samme omfang bliver besøgt af turister. Derfor kan det godt i nogle tilfælde forklares at, selvom to områder begge er fredet, kan det ene have en større værdi end det andet, på grund af den interesse der er for området. Dette syn på sagen var i første omgang overset.

Min Linjeføring

Min personlige fortrukne linjeføring er Resendallinjen og det vurdere jeg ud fra hvad jeg har lært gennem projektet. En højbro over Gudenådalens, ødelægger ikke Gudenådalens og mange vil nyde udsigten fra broen på samme måde som udsigten fra Viaduc de Millau Bridge må være fantastisk, Dette er verdens længste hængebro og er i det sydlige Frankrig.

Skaden på Dyrehaven som Kombilinjens forvolder, er meget større. Tabet af de smukke og gamle egetræer i Dyrehaven vil være en skam. Alle Berørte kommuner og amter var enige med Vejdirektoratet og IMV om at Resendallinjen var det foretrukne valg, på nær Gjærn som dermed virkede som en kæp i hjulet.

9 Litteraturliste

[Beslutningsteori]

Navn: Strategen beslutter sig - Beslutningsteori
Kilde: <http://www.zephir.dk/nordly/kv/beslutningprint.htm>
Dato: 6. juni 2011
Forfatter: Steen Hjelmstrand

[EF-habitat]

Navn: Vejdirektoratets indstilling til Trafikministeriet
Kilde: <http://www.vejdirektoratet.dk/dokument.asp?page=document&objno=74781>
Dato: 16. maj 2011
Forfatter: Vejdirektoratet

[EF-habitat 2]

Navn: Habitatarter.dk
Kilde: <http://www.habitatarter.dk/habitatomraader.asp>
Dato: 7. juni 2011
Forfatter: Fugleognatur.dk

[Femern Bælt]

Navn: Femern forbindelsen
Kilde: <http://www.femern.info/da/Broen/Fast-forbindelse/Historien/>
Dato: 19. april 2011
Forfatter: Fonden Femern Belt Development

[Flyvbjerg, B]

Navn: Case studiet som forskningsmetode
Kilde: Case studiet som forskningsmetode ISBN (trykt) 8798206389
Dato: Udgivet 1988, anskaffet 30. marts 2011
Forfatter: Flyvbjerg, Bent

[Forslag Kombilinjen]

Navn: Forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Funder og Låsby (rute 15)
Kilde: <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=123284>
Dato: 19. april 2011
Forfatter: Transportministeriet

[Forslag rute 15]

Navn: Lov om anlæg af motorvej mellem Bording og Funder (Lov rute 15)
Kilde: <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=22290>
Dato: 19. april 2011
Forfatter: Transportministeriet

[Hovedlandejevsstrækninger]

Navn: Lov om visse hovedlandejevsstrækninger
Kilde: <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=51362>
Dato: 19. april 2011
Forfatter: Transportministeriet

[Hovedrapport]

Navn: Hovedrapport_Gudenaamotorvej_2002.pdf
Kilde: http://www.google.dk/url?sa=t&source=web&cd=1&ved=0CBYQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.dn.dk%2FAdmin%2FPublic%2FDWSDownload.aspx%3FFile%3D%252FFiles%252FFiler%252FNatur%252FGudenaamotorvejen%252FHovedrapport_Gudenaamotorvej_2002.pdf&rct=j&q=Hovedrapport%20Gudenaamotorvej%202002.pdf&ei=eYqUTeeJN8nCtAbkzaHCCA&usg=AFQjCNGw8DQr3MQi5tS3AEIM-i_IB4JIYw&sig2=o5v8OHL_fI_UO1nZ0QOVgA&cad=rja
Dato: 15. marts 2011
Forfatter: Vejdirektoratet

[Hovedrapport_Kombiliniien]

Navn: Hovedrapport_Kombiliniien.pdf
Kilde: http://www.google.dk/url?sa=t&source=web&cd=2&ved=0CCQQFjAB&url=http%3A%2F%2Fwww.dn.dk%2FAdmin%2FPublic%2FDWSDownload.aspx%3FFile%3D%252FFiles%252FFiler%252FNatur%252FGudenaamotorvejen%252FHovedrapport_Kombiliniien.pdf&rct=j&q=Resendalliniien%20og%20Ringvejslinien%20-%20en%20sammenligning&ei=hqKlTeLIE8fHtAbapeiEBw&usg=AFQjCNF0V2zwe5u26Jzac3tVdpP7lFcvFA&sig2=mORmU4xk9uDGTYUkZXNrDw&cad=rja
Dato: 13. april 2011
Forfatter: Vejdirektoratet

[Høringsnotat 88]

Navn: Høringsnotat 88.pdf
Kilde: <http://www.vejdirektoratet.dk/dokument.asp?page=document&objno=74781>
Dato: 7. april 2011
Forfatter: Vejdirektoratet

[IMV]

Navn: Pressemeddelelser 2005
Kilde: <http://www.imv.dk/Default.aspx?ID=134#artstart>
Dato: 21. marts 2011
Forfatter: Institut for Miljøvurdering (IMV) og Fødevareøkonomisk Institut (FOI)

[IMV Kombi]

Navn: Tab af naturværdier ved Kombilinen

Kilde:

<http://www.google.dk/url?sa=t&source=web&cd=1&ved=0CBcQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.imv.dk%2Ffiles%2FFiler%2FIMV%2FPublikationer%2FRapporter%2F2006%2FKombilinen.pdf&rct=j&q=imv%20Kombilinen.pdf&ei=TgDVTczPBISbOq3x2IYM&usg=AFQjCNHz-wKmFaotGBZFvpwj6mJ4SDiehQ&sig2=iy0-ILU8J8p4KqVCIICvxA&cad=rja.pdf>

Dato: 21. marts 2011

Forfatter: Institut for Miljøvurdering (IMV) og Fødevarøkonomisk Institut (FOI)

[JP]

Navn: Artikel: Idé til søndagsudflugt: Se Danmarks største dalbro

Kilde: <http://jp.dk/indland/trafik/article1796624.ece>

Dato: 19. april 2011

Forfatter: Jyllandsposten

[Lov Kombilinen]

Navn: Forslag til Lov om anlæg af motorvej mellem Funder og Låsby (rute 15)

Kilde: <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=123057>

Dato: 19. april 2011

Forfatter: Transportministeriet

[Lovforslag Kombilinen]

Navn: Forslag til lov omanlæg af motorvej mellem Funder og Låsby (rute 15)

Kilde: <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=123229>

Dato: 19. april 2011

Forfatter: Transportministeriet

[Magt og demokrati i Danmark]

Navn: Magt og demokrati i Danmark.pdf

Kilde:

http://www.google.dk/url?sa=t&source=web&cd=1&ved=0CCMQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.unipress.dk%2Fdocs%2Fmanaged%2F9788779340725%2FEbog.pdf&rct=j&q=Magt%20og%20demokrati%20i%20Danmark&ei=ObPsTdrdDNDfsgac89XnCg&usg=AFQjCNEHSrWSyay9m6XnOIoA_qRH3YbDfQ&sig2=EaTJnVEW5gTe_ii0PbNlgw&cad=rja
ISBN 87-7934-804-1

Dato: Udgivet Aarhus Universitetsforlag 2004

Anskaffet 6. juni 2011

Forfatter: Jørgen Goul Andersen, Peter Munk Christiansen, Torben Beck Jørgensen, SignildVallgård

[Naturbeskyttelsesloven]

Navn: Bekendtgørelse af lov om naturbeskyttelse

Kilde: <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=127104#K6>

Dato: 27. april 2011

Forfatter: Miljøministeriet, den 24. september 2009

[Robson]

Navn: Real World Research.
Kilde: Real World Research. ISBN-13: 9781405182416
Dato: Udgivet 2002, anskaffet 31. marts 2011
Forfatter: Robson, Colin

[Silkeborglinjen]

Navn: Vejdirektoratets indstilling til Trafikministeriet
Kilde: [http://www.statensnet.dk/pligtarkiv/fremvis.pl?vaerkid=12587&repid=0&filid=4086
&iarkiv=1](http://www.statensnet.dk/pligtarkiv/fremvis.pl?vaerkid=12587&repid=0&filid=4086&iarkiv=1)
Dato: 3. maj 2011
Forfatter: Vejdirektoratet

[Skovloven]

Navn: Bekendtgørelse af lov om skove
Kilde: <https://www.retsinformation.dk/forms/r0710.aspx?id=127129>
Dato: 27. april 2011
Forfatter: Miljøministeriet, den 24. september 2009

[Storebælt]

Navn: Storebæltsforbindelsen
Kilde: http://www.denstoredanske.dk/It,_teknik_og_naturvidenskab/Teknik/Tunnelbygning/Storeb%C3%A6ltsforbindelsen?highlight=storeb%C3%A6ltsforbindelsen
Dato: 19. april 2011
Forfatter: Gyldendal

[Tredje Limfjords forbindelse]

Navn: Tredje Limfjords forbindelse
Kilde: <http://www.limfjordsforbindelse.dk/Planl%C3%A6gning/tidsplan.htm>
Dato: 19. april 2011
Forfatter: Nordjyllands Amt

[TV2 Fogh stod fast og fik skældud]

Navn: Fogh stod fast og fik skældud
Kilde: <http://nyhederne-dyn.tv2.dk/article.php/id-5560969:fogh-stod-fast-og-fik-sk%C3%A6ldud.html>
Dato: 21. marts 2011
Forfatter: TV2

[VD En vej bliver til]

Navn: En vej bliver til
Kilde: <http://www.Vejdirektoratet.dk/dokument.asp?page=document&objno=74425>
Dato: 10. marts 2011
Forfatter: Vejdirektoratet

[VD indstilling]

Navn: Vejdirektorats indstilling om motorvejen ved Silkeborg

Kilde: <http://www.trm.dk/da/nyheder/2003/vejdirektorats+indstilling+om+motorvejen+ved+silkeborg/>

Dato: 19. april 2011

Forfatter: Vejdirektoratet

[VD Silkeborgmotorvejen]

Navn: Vejdirektoratet Silkeborgmotorvejen Funder Låsby

Kilde: <http://silkeborg.vd.dk/>

Dato: 3. marts 2011

Forfatter: Vejdirektoratet

[VD VVM]

Navn: VVM-redegørelse for Kombilinen - Sammenfattende rapport

Kilde: http://www.vejdirektoratet.dk/publikationer/VDrapp303/html/entire_publication.htm

Dato: 15. marts 2011

Forfatter: Vejdirektoratet

[Vej over Gudenådal]

Navn: Regeringen for vej over Gudenådal

Kilde: <http://nyhederne-dyn.tv2.dk/article.php/id-5019914:regeringen-for-vej-over-guden%C3%A5dal.html>

Dato: 19. april 2011

Forfatter: TV2

[Øresund]

Navn: Vejen over Øresund

Kilde: Primært side 7

<http://www.google.dk/url?sa=t&source=web&cd=4&sqi=2&ved=0CCgQFjAD&url=http%3A%2F%2Fuk.oresundsbron.com%2Fdownload%2F260&rct=j&q=ide%20%C3%98resundsf orbindelsen&ei=V36tTY3fBc2VswbN4sDXDA&usg=AFQjCNE8fMAnBgFX7CCDzlqF7oRpQhJ2rQ&sig2=NtCAQEyoZxlqq3TF3QW3gg&cad=rja>

Dato: 19. april 2011

Forfatter: Øresundsbro Konsortiet

10 Bilagsliste

Data som er at forefinde på den medfølgende bilags cd

Aktørkontakt:

Danmarks Naturfredningsforening

1. Spørgsmål DN svar.docx

Idemand bag Kombilinen

2. Spørgsmål Jakob svar.docx

Lokal Landinspektør

3. Interview 05-05-2011.mp3
4. Mail Kaare Asger.docx
5. Spørgsmål Asger.docx

Silkeborg kommune

6. Spørgsmål SK svar.docx

Vejdirektoratet

7. Spørgsmål VD svar.docx

Film:

8. Flyveturen.avi

Tekster:

9. Case study.pdf
10. Hovedrapport_Gudenaamotorvej_2002.pdf
11. Hovedrapport_Kombilinen.pdf
12. Høringsnotat 115.doc
13. Høringsnotat 88.pdf
14. Kombilinen.pdf
15. Regeringsgrundlag_07.pdf

Bilags cd

