

Stavnsbinding og ekspropriation

Loven om Togfonden blev i sin tid vedtaget i Folketinget juni 2014 af den daværende regering bestående af Soc. Demokratiet, Rad. Venstre og SF samt DF og Enhedslisten. Loven medførte at der skulle laves nye jernbanestrækninger over Vestfyn, Vejle Fjord og mellem Hovedgård og Hasselager.

Der er udarbejdet VVM-redegørelser for de to afstrækningerne og den tredje Hovedgård og Hasselager skulle komme her i 2017.

Indtil da er en masse mennesker berørt i planlægningsfasen, hvor der er udarbejdet 2-3 linje-førings-forslag på alle strækningerne. I den periode, der går indtil den endelige linjeføring er valgt, er folk hvis ejendomme bliver "ramt" ifølge "ekspropriationslovgivningen" ret til at blive førtids-eksproprieret også kaldet "forlodsovertagelse" eller "fremrykket – ekspropriation".

De skal dog opfylde tre kriterier for at kunne få "fremrykket – ekspropriation".

Det første kriterie er "*særlige tilfælde*" så som personlige årsager: som sygdom, alder, familieførøgelse eller andre sociale årsager.

Det andet kriterie "*Særligt indgribende*": "at din ejendom bliver "ramt af linjeføringen"

Det tredje kriterie "*Kan ikke afhændes på normale vilkår*". Det vil sige at linjeføringen påvirker salget af ejendommen så meget, at ejendommen er stort set er usælgelig.

Alle tre betingelser for fremrykket ekspropriation skal være opfyldt, for at Banedanmark kan overtage ejendommene før de ordinære ekspropriationer.

Er der bare et af kriterierne, der ikke er opfyldt, er der afslag på "fremrykket ekspropriation", og ejeren af ejendommen står selv for værditabet ved et evt. salg.

En ejendom, der ligger 150 m fra linjen, kan ikke opfylde et af kriterierne, og vil få afslag på "fremrykket – ekspropriation".

En landejendom, hvor jernbanen kommer lige udenfor "ladeporten", vurderer ejendomsmægleren, at ejendommen er 1,5 mill. kr. lavere i værdi end en tilsvarende ejendom, der ikke bliver ramt af jernbanen.

Ejeren må selv stå for værditabet.

Hvis ejendommen ikke kan sælges, og ejeren ikke kan klare det økonomisk, er der kun tvangsauktion tilbage.

Det vækker voldsom harme i den nuværende regering - der ikke er med i "Togforligskredsen" - at der bruges så mange penge på "førtidseksproprieringer" på jernbanestrækninger, der måske ikke bliver til noget.

Togforligspartierne har valgt at dele togforliget op i 2 dele.

1. del er jernbanen over Vestfyn, elektrificeringen af jernbanen mellem Fredericia og Aalborg samt hastighedsopgraderinger på eksisterende baner.

2. del er blevet udskudt til 2019, hvor Togforligspartierne vedtager, om der er penge til at sætte projekterne i gang og hvornår.

Anden del omfatter bl.a. Vejle Fjord-broen og strækningen Hovedgård og Hasselager.

Der er fra Statens side brugt 165,8 millioner kroner på at forhåndsekspropriere ejendomme til jernbaneprojekter i Togfonden.

På Vestfyn er der brugt 81,2 millioner kroner at opkøbe i alt 40 ejendomme.

Ved Vejle-fjord er der brugt 67,3 millioner kroner.

En stikbane til Billund har kostet 5,3 millioner kroner.

Hovedgård – Hasselager har kostet 12 millioner kroner på bl.a. 4 ejendomme ved Solbjerg.

I Idehøringsfasen var der kun to linjeføringer af Hovedgård – Hasselager-linjen, men en tredje er kommet til i VVM-undersøgelserne. Banedanmark kalder den "Centrallinjeføringen", som om det er den vigtigste.

"Centrallinjeføringen" går midt ned gennem Solbjerg by og deler byen i to. En del med villakvarteret i Fastrup, Gl. Solbjerg og Solbjerg Sø på den ene side og resten af byen på den anden side. Byen deles i to. Hvis denne linjeføring vælges, siger Banedanmark, at jernbanesporet kun skal hæves 1-1½ m over niveau, hvor den rammer den østlige bred af Solbjerg Sø.

Denne del af søbredden er "gammel søbund", idet vandstanden i 1936 blev sænket med 1 meter. Søens overflade ligger 51 m over havets overflade. Bakkerne nord og syd for ligger i 75 m og 88 m.

Jeg tror ikke på, at Banedanmark vil grave henholdsvis 22 m og 35 m ned i bakkerne for at komme ned på det niveau, de har meldt ud.

Banedanmark vil da selvfølgelig grave ned i bakkerne, pilotere ved søen og lave en bro hen over Solbjerg Sø's østlige bred.

Hvor høj Banedanmark laver en sådan bro, kan man på nuværende tidspunkt kun gisne om.

Jo højere broen bliver, jo mere støj for Solbjerg by, også selvom man laver en støjskærm omkring den. Banelinjerne har en sporbredde på minimum 18 m, og i anlægsperioden skal der bruges yderligere 10 meter til de store maskiner. Hvor der graves ned i bakker eller sporerne anlægges på en dæmning, vil der skulle bruges yderligere sporbredde.

Hvis broen bliver lavere, skal der graves længere ned i bakkerne, og flere ejendomme skal eksproprieres gennem byen. På den Centrale linje rammes 26 villaer eller ejendomme i forvejen af linjeføringen på nuværende tidspunkt, og yderligere ejendomme vil blive ramt, når man graver ned i bakkerne.

På de to andre linjeføringer er tallene henholdsvis 2 og 6 ejendomme.

Tager man en 50 m bred zone på hver side af linjeføringerne vil yderligere 28 villaer og ejendomme blive berørt på den Centrale linjeføring og 11 og 14 på de to øvrige linjeføringer.

Længden på disse tre linjeføringer: Den Vestlige linje på 14 km, den Centrale linje på 13,8 km og den Østlige er på 15,6 km. Målt fra delingen i Gjesing til de igen sluttet sammen i Hasselager.

Ejendomme, der rammes direkte af linjeføringen, bliver eksproprieret, hvorimod ejendomme i 100-m zonen, måske kan få tilskud til støjdæmpende vinduer, men ingen ekspropriation.

Fire ejendomme er på nuværende tidspunkt blevet førtids-eksproprieret ved Solbjerg.

Værdiforringelsen på ejendommene, den må ejerne selv sluge, og hvem vil købe en villa i Solbjerg med en jernbane i baghaven?

Rigtig mange mennesker blevet ramt af "stavnsbinding", fordi de ikke kan sælge deres ejendom.

- Jernbanen kommer 0-500 m fra Solbjerg Hovedgade med 175 adresser.
- Halvdelen af Møddebrovejs 26 matrikelnumre bliver slettet.
- Solbjerg Halmfyringsanlæg skal muligvis nedlægges.
- Et meget stort stykke af hovedvejen skal omlægges eller flyttes.
- Byens nye rundkørsel – "rundbarberes".
- Et meget stort stykke af hovedvejen skal omlægges eller flyttes.
- Hundeskoven nedlægges eller flyttes.
- Støjgener til følge for rigtig mange mennesker i store dele af Solbjerg.
- Udsigten til søen vil nu blive erstattet af en ny "Berlin-mur", som kan ses fra det meste af Solbjerg.

Er Byrådet i overensstemmelse med deres vælgere?

Det vil vise sig til kommunevalget i efteråret.

Er Byrådet ved at for at overhøre "befolkningens" argumenter for at få ideologiprægede projekter igennem, som "bilerne ud af byen" og nedlægning af Exner Arkaden og Bruuns Bro.

Jeg synes, at der er alt for mange sager, der peger i den retning.

Kommunerne har en stor indflydelse, på hvad Banedanmark præsenterer for Folketinget, og som Folketinget har mulighed for at tage stilling til.

I sidste ende er det Folketinget der vedtager de endelige linjeføringer.

Jo længere tid de udsætter disse afgørelser - jo længere tid er folk "stavnsbundne" på alle tre linjer.

Aarhus H skal laves om, Bruunsbro Arkaden skal rives ned ifølge Banedanmark og Aarhus Kommune. Bruunsgade skal lukkes i 1-2 år.

Banedanmark vil kun kigge på de to af de tre muligheder, de først stillede op for elektrificeringen af jernbanen ved Aarhus H.

Aarhus byråd vil ikke påvirke Banedanmark til at undersøge den sidste mulighed, som er "Udflytning af perronerne" til mellem broerne over Bruunsgade og Frederiksalle.

Der er ellers plads nok til at lave en perron på 320 m til de nye tog, som Banedanmark kræver. Der er 400 m mellem Bruuns Bro og broen over Frederiksalle. I dag er perronerne på 260 m.

Er det Aarhus Byråd, der vejleder Banedanmark? Eller er det omvendt?

Aarhus Byråd har "berøringsangst" overfor fakta omkring Aarhus H.

Parkeringsforholdene ved Aarhus H er så elendige, så folk i dag benytter Skanderborg Station.

Letbanen "dræner" kommunekassen.

1. del af letbanen kommer til at koste 3,5 mia. Staten betaler 47 % af denne del af letbanen.

2. del af letbanen kommer nok til at koste ca. 4 mia.

Her skal kommunen dække 50 % og Regionen også 50 % - intet fra Staten - altså 2 mia. fra kommunen.

Lav de gamle spor om til letbanetraffic og Aarhus H til letbanegård og en ny banegård ved Aarhus Vest - ved "Firkløveret" - til fjern- og højhastighedstogene.

Servicer Aarhus-borgerne, som i andre storbyer med Metro, S-tog, U-bane eller letbane.

På vejområdet, måtte man erkende at ikke alle, der benyttede Motorvej E45, og som skulle til Aarhus Syd – eller modsatte vej - skulle ned i blindtarmen ved "Hørning-frakørslen".

Det skabte en stor "tilsanding" af "Hovedvej A10" til følge, så man måtte lavede "Genvejen".

På jernbaneområdet vil det snart vise sig, at man også behøver en "jernbane-genvej" fra Hørning til Lyngby, så fjern- og højhastighedstogene ikke skal ind i "blindtarmen" på Aarhus H og bruge 16 min ekstra.

Fordele der taler for en jernbanelinjeføring langs E 45:

- Støjen er der i forvejen.
- Strækningen er 15 km kortere end ind til Aarhus H.
- Togene kan køre med mindst 120 km/tim – modsat med 48 km/tim i Aarhus-området.
- "Aarhus V-banegården" bliver en "gennemkøringsstation", modsat Aarhus H, der er en "sækbanegård".
- Der spares 16 min i forhold til at køre ind omkring Aarhus H.
- "Aarhus Vest-banegården" kommer til at ligge på den planlagte jernbanestrækning Aarhus – Galten – Låsby – Silkeborg.
- Letbanen kan let etableres ud til "Aarhus V-banegården".
- Det tager ca. 8 min med letbanen til Aarhus H ad "de gamle spor".
- Stor tilgængelighed fra samtlige motorveje i Aarhus-området. Stedet passeres af 80.000 biler i døgnet.
- Der kan laves et stort "parker – rejs – anlæg" for alle pendlere.
- "Aarhus V-banegården" vil være til fordel for alle østjyder".

Aarhus Kommune – eller rettere – Aarhus Byråd vil med al magt have linjeføringen ind til Aarhus H.

Beliggenheden i Aarhus Centrum gør at tilgængeligheden aldrig bliver så stor, at billisterne skifter til at tage "offentlig transport" – som ellers er en af forudsætningerne for ideologien "bilerne ud af byen".
Støtter man forslaget om at flytte jernbanen ud til E45, kan det gøres på www.skrivunder.net/sporjylland.dk

Med venlig hilsen
Jørgen Christensen,
Tisetvej 24,
8355 Solbjerg
Medlem af sporjylland.dk

(Indsendt til JP 04-05-2017)

PS:
Til JyllandsPosten

04-05-2017

Til mit debatindlæg "Stavnsbinding og ekspropriation"

Hvis avisen ønsker at bringe dette indlæg, kunne det måske være en mulighed at illustrere med kortet herunder:

Kortet er hentet fra en forundersøgelse af en jernbanestrækning fra Aarhus via Galten og Låsby til Silkeborg.

https://www.trafikstyrelsen.dk/~media/Dokumenter/06%20Kollektiv%20trafik/05%20Trafikale%20analyser/Publikationer/aarhus_Silkeborg%20rapport%2012%20002%2017.pdf

Vores forslag til en linjeføring er påført.



Trafik- og Byggestyrelsen foreslår, at en ny jernbane Aarhus-Silkeborg anlægges med denne linjeføring. Kort: Trafik- og Byggestyrelsen (blå streg = vores forslag til linjeføring)