

Stavnsbinding og ekspropriation

Den planlagte jernbanestrækning mellem Hovedgård og Hasselager vil berøre mange mennesker. I stedet bør jernbanen gå langs E45.



En masse mennesker bliver berørt i planlægningsfasen af VVM-redegørelsen for den tredje og sidste jernbanestrækning, der er resultatet af loven om Togfonden fra 2014. Der er udarbejdet to-tre forslag for hver af de tre strækninger.

Arkivfoto: Mikkel Berg Pedersen

BANEDANMARK TOGREJSE TRANSPORT & LOGISTIK

JØRGEN CHRISTENSEN, MEDLEM AF SPORJYLLAND.DK, TISETVEJ 24, SOLBJERG

Loven om Togfonden blev i sin tid vedtaget i Folketinget i 2014 af den daværende regering bestående af Socialdemokratiet, Radikale 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 af strækningerne, og den tredje – Hovedgård og Hasselager – skulle komme her i 2017.

Indtil da er en masse mennesker berørt i planlægningsfasen, hvor der er udarbejdet to-tre linjeføringsforslag på alle strækningerne.

I den periode, der går, indtil den endelige linjeføring er valgt, har folk, hvis ejendomme bliver "ramt" ifølge "ekspropriationslovgivningen", ret til at blive førtidseksproprieret – også kaldet "forlods overtagelse" eller "fremrykket ekspropriation".

Tre kriterier skal dog være opfyldt for at kunne få ”fremrykket ekspropriation”.

Det første kriterium er ”særlige tilfælde”, f.eks. personlige årsager som sygdom, alder, familieførøgelse eller andre sociale årsager.

Det andet kriterium hedder ”særligt indgribende” og kræver, at din ejendom bliver ”ramt af linjeføringen”.

Det tredje kriterium ”kan ikke afhændes på normale vilkår”. Det vil sige, at linjeføringen påvirker salget af ejendommen så meget, at ejendommen stort set er usælgelig.

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

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

En ejendom, der ligger 150 meter fra linjen, kan ikke opfylde nogen af kriterierne og vil få afslag på ”fremrykket ekspropriation”.

En landejendom, hvor jernbanen kommer lige uden for ”ladeporten”, vurderer ejendomsmægleren, at ejendommen er 1,5 mio. 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.

Villa med jernbane i haven

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.

Der er fra statens side brugt 165,8 mio. kr. på at forhåndsekspropriere ejendomme til jernbaneprojekter i Togfonden. På Vestfyn er der brugt 81,2 mio. kr. ved at opkøbe i alt 40 ejendomme. Ved Vejle Fjord er der brugt 67,3 mio. kr. En stikbane til Billund har kostet 5,3 mio. kr. Hovedgård-Hasselager har kostet 12 mio. kr.

I idéhøringsfasen 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.

Hvis denne linjeføring vælges, siger Banedanmark, at jernbanesporet kun skal hæves 1-1,5 meter over niveau, hvor den rammer den østlige bred af Solbjerg Sø. Bakkerne nord og syd for ligger i 75 meter og 88 meter, Solbjerg Sø ligger i 51 meter.

Jeg tror ikke på, at Banedanmark vil grave henholdsvis 22 meter og 35 meter 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 giver den for Solbjerg, også selvom man laver en støjskærm omkring den.

Hvis broen bliver lavere, skal der graves længere ned i bakkerne, og flere ejendomme skal eksproprieres gennem byen.

Banelinjerne har en sporbredde på minimum 18 meter, og i anlægsperioden skal der bruges yderligere 10 meter til de store maskiner. Hvor der graves ned i bakker, eller hvor sporerne anlægges på en dæmning, vil der skulle bruges yderligere sporbredde.

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 to og seks ejendomme.

Tager man en 50 meter 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.

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

Fire ejendomme er på nuværende tidspunkt blevet førtidseksproprieret ved Solbjerg.

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

Byrådet gør intet

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

- Jernbanen kommer 0-500 meter 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".
- 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.

Aarhus Byråd gør intet. Er byrådet i overensstemmelse med deres vælgere? Det vil vise sig til kommunalvalget i efteråret.

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 Byråd har "berøringsangst" over for fakta vedrørende Aarhus H.

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

Første del af letbanen kommer til at koste 3,5 mia. kr. Staten betaler 47 pct. af denne del af letbanen.

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

Her skal kommunen dække 50 pct. og regionen også 50 pct. – intet fra staten – altså 2 mia. kr. fra kommunen.

Et forslag kunne være at lave de gamle spor om til letbanetraffic og Aarhus H til letbanegård og bygge 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 den modsatte vej – skulle ned i blindtarmen ved "Hørning-frakørslen". Man måtte lave "Genvejen".

På jernbaneområdet vil det snart vise sig, at man også behøver en "jernbanegenvej" 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 E45:

- Støjen er der i forvejen.
- Den mest direkte linje af jernbanen nord-syd.
- Strækningen er 15 km kortere end ind til Aarhus H.
- Togene kan køre med mindst 120 km/t. – modsat med 48 km/t. 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 til 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. otte min. med letbanen til Aarhus H ad "de gamle spor".
- Stor tilgængelighed fra samtlige motorveje i Aarhus-området. Stedet passerer 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 centrum af Aarhus gør, at tilgængeligheden aldrig bliver så stor, at bilisterne skifter til offentlig transport.
- Støtter man forslaget om at flytte jernbanen ud til E45, kan det gøres på www.skrivunder.net/sporjylland.dk.

<http://jyllands-posten.dk/aarhus/meninger/breve/ECE9608818/stavnsbinding-og-ekspropriation/>