

Fra: Jørgen Aaboe Christensen <jac8355@gmail.com>

Dato: 27. april 2024 kl. 10.05.58 CEST

Emne: Solbjerg kalder Folketinget

Til Folketingets Trafikudvalg og partiledere.

Dokumentation for mine påstande er markeret med rødt:

Solbjerg kalder Folketinget

Her den d. 14. juni 2024 er det 10 år siden at loven om Togfonden blev vedtaget.

For som forligspartierne sagde: "For at styrke og forbedre jernbanen", der havde været forsømt i mange år".

Aftalen indeholdt bl.a. 3 nye jernbaner i Østjylland.

Det var Billundbanen og en tunnel/bro under/over Vejle Fjord samt en ny jernbanestrækning fra Hovedgård til Hasselager.

Billundbanen blev droppet i 2021. Vejle Fjord jernbanen blev droppet i forbindelse med dannelsen af den nuværende SVM-regering, som de skriver i deres fælles arbejdsrapport "Ansvar for Danmark":

"Regeringen noterer sig, at der ikke længere er flertal bag forliget om Togfonden. Regeringen har besluttet, at forbindelsen over Vejle Fjord ikke gennemføres – de ca. 6 mia. kr. herfra reserveres til en fond, der f.eks. kan gå til at løfte børn eller klima." (side 25)

Alligevel blev der afsat 13 milliarder – stort set det oprindelige beløb - til Togfondens anden del i et bredt forlig i Folketinget (2021) på infrastrukturområdet i planen, der hedder "Infrastrukturplan 2035".

Tilbage fra Togfonden er den planlagte jernbanestrækning mellem Hovedgård og Hasselager.

Jernbanen Hovedgård-Hasselager er stadig lovgivning, og det, der mangler for at lave denne jernbanestrækning, er en anlægslov. Anlægsloven er blevet udskudt gang på gang - 2018-2024 og senest til efter 2030 i forbindelse med vedtagelsen af den store trafikplan, "Infrastrukturplan 2035".

Beslutningen om en anlægslov for strækningen er nu udskudt til efter 2030, hvor Togfondens-forligspartierne Socialdemokratiet, SF, Radikale Venstre og Enhedslisten vil forhandle den.

Processen har indtil nu stået på i 10 år – og der vil gå yderligere 6 år inden, der træffes en beslutning.

Folk er stavnsbundne

Det drejer sig om i alt 41 familier på hele strækningen, der har en risiko for at blive "overkørt" af en ny jernbane. De bliver eksproprieret i det tilfælde at jernbanelinjen på deres ejendom bliver valgt.

Desuden er der over 600 andre ejendomme, der har en risiko for "en jernbane i baghaven", samt adskillige landbrug, der får deres marker delt op på hver side af jernbanen. (1)

De 41 familier kan vælge at lade sig førtidsekspropriere, når de opfylder 3 krav.

1. Rammes direkte af en linjeføring
2. Ejendommen kan ikke sælges på "normale vilkår"
3. Personlige forhold

Ligger ens beboelse bare 25 meter fra en af de projekterede linjeføringer, vil ejendommen ikke blive eksproprieret, og husejerne kan måske få udskiftet vinduerne til lydisolerende vinduer. Ejeren må selv tage værditabet i forbindelse med et evt. salg af ejendommen – hvis de kan få solgt ejendommen.

Jeg er også spændt på at høre, hvor mange ejendomme, der yderligere skal eksproprieres, fordi de kommer indenfor de elektromagnetiske felter, der opstår ved de 8 m høje el-køremaster. (132)

25 familier af disse familier har valgt at sælge til Banedanmark (førtidseksproprieret) til en pris på 82 millioner.

En af de beboere, der bliver ramt på den centrale linjeføring gennem Solbjerg, har søgt aktindsigt i førtidsekspropriationerne. De måtte "bokse" med Banedanmark" i 10 måneder, for at få aktindsigt i hvilke ejendomme, der er førtidseksproprieret. Aktindsigten havde været afslået og udsat og været over Trafikministeriet to gange, inden Banedanmark gav sig og gav beboerne den aktindsigt, de havde krav på.

Aktindsigten viser, at der er 2 ejendomme, der er førtidseksproprieret på den sydlige strækning (Hovedgård-Gjesing).

På den nordlige strækning (Gjesing-Hasselager) er der 3 planlagte linjeføringer.

1 ejendom er førtidseksproprieret på den vestlig linje. 2 ejendomme på den østlige linje og 19 ejendomme på den centrale linje gennem Solbjerg.

Desuden er 3 ejendomme eksproprieret ved sammenfletningen i Hasselager med den nuværende jernbane Skanderborg – Aarhus, heraf ligger de to ejendomme på den nuværende jernbane. (173)

Banedanmark er kommet med tre forslag (rød, grøn, blå) til en mulig linjeføring for den nye højhastighedsbane, der ifølge timeplanen skal bygges. Jørgen Christensen fra Tiset lidt syd for Aarhus er kommet med et alternativt forslag (orange) om at bygge en ny station vest for Aarhus, så man sparer den lange tur ind til centrum af Aarhus.



Kilde:

Jyllandsposten (04-04-2018)(75)

Mine egne optællinger på de 3 nordlige linjer siger at ejendomme, der er i risiko for at blive "ramt", vil der være 2 på den vestlig, 6 på østlige og 26 på den centrale linje. (81A)

Den vestlige linje går over den fredede Solbjerg Sø. Den centrale går ned midt igennem Solbjerg by og den østlige går gennem et grundvandsreservoir hvor "Aarhus Vand" har 6 indvindingsboringer med indvindingstilladelse til at indvinde 10% af drikkevandet til Aarhus. To af disse boringer skal slettes, hvis man vælger den østlige linje, som Banedanmark foreslår.

Nye beregninger af strækningen Hovedgård-Hasselager viser, at den vil give et samfundsøkonomisk underskud på 670 millioner og øge CO₂ udslippet med 48.550 tons CO₂ i anlæg og drift indtil 2050. Disse tal er beregnet af fagbladet Ingeniøren. Disse tal blev fremlagt og ikke tilbagevist ved et samråd i Folketingets Finansudvalg. (P100)

Der er også 4,3 millioner flere passagerer at hente hvert år på den nuværende jernbane over Skanderborg i forhold til en ny jernbane Hovedgård-Hasselager - ifølge beregninger fra Banedanmark i Togfonden. (82)

Der er nu gået 10 år med processen, og folk savner i den grad en afklaring.

Kære politikere: "Få det afgjort – får vi den jernbane"?

Processen minder mig mere og mere om "Pavlovs hundeforsøg". Frustration over ikke at vide, om man er købt eller solgt.

At der går yderligere 6 år inden en afgørelse, er for mig uanstændigt.

En ny jernbane for at sparre 4½-5 minutter i rejsetid – med færre passagerer end den nuværende over Skanderborg, og som DSB ikke har brug for. En ny jernbane, der er maksimalt 6 km kortere end den nuværende over Skanderborg, og bruge 3,7 milliarder skattekrone på gennemførelsen af denne parallelbane, er for mig "hul i hovedet".

Få de nuværende jernbaner til at fungere og brug skattekrone på noget mere fornuftigt end at lave parallelbaner og prestigeprojekter, der er samfundsmæssig urentable. (173)

Der findes alternativer til linjeføringen af jernbanen fra Hovedgård til Hasselager.

En ny jernbane langs E45, vil spare 15½ minut i rejsetid – beregningerne er Banedanmarks. (82)

Med venlig hilsen

Jørgen Christensen

Tisetvej 24

8355 Solbjerg

1) https://www.tisetweb.dk/PDF/BDK_VVM_Hovedgaard_Hasselager_071217b.pdf (Side 52)

173) <https://www.tisetweb.dk/PDF/Faktaark%207.pdf>

81A) https://www.tisetweb.dk/PDF/3%20linjer_a.pdf

132) https://www.tisetweb.dk/PDF/Stavnsbinding_20_04_21.pdf

P100) https://www.tisetweb.dk/PDF/Udregninger12_10_22.pdf

82) <https://www.tisetweb.dk/PDF/Faktaark%203.pdf>

75) https://www.tisetweb.dk/PDF/Flere%20og%20flere%20siger%20nej%20tak_04_04_18.pdf