

## Kan vi få et klart svar? (186)

Solbjerg 13-10-2025

Banedanmark udsendte en pressemeddelelse d. 9. oktober om " Ordning med forlodsovertagelser ophører for projekterne med en jernbane til Billund og en jernbane Hovedgård-Hasselager".

Det tyder på, at Banedanmark nu anser projektet Hovedgård-Hasselager for at være urealistisk, "idet projekterne ikke længere vurderes at have tilstrækkelig fasthed." skriver Banedanmark.

Hvad så der menes med "fasthed"? (186)

Banedanmark henviser til " Jernbanelovens § 33 samt Lov om projektering af nyanlæg og hastighedsopgraderinger" for at gennemføre denne handling.

En Styrelse under Transportministeriet – Banedanmark – har ifølge denne lov ikke lov til at stoppe disse forlodsovertagelser (= "fremrykket ekspropriation"). Transportministeren har bemyndigelse til dette. Altså må Transportministeren – eller det politiske system have været ind over for at stoppe disse forhåndsovertagelser.

Af de tre nye jernbanestrækninger, der var projekteret i Togfonden (lov fra 2014) har politikerne – transportministrene - været ude at sige om de to af dem: "**De bliver ikke til noget**".

Det er en jernbane over/under Vejle Fjord og en jernbane mellem Vejle og Billund.

Den nuværende regering (SVM) har – ifølge deres fælles arbejdsrapport - slettet jernbanestrækningen over/under Vejle Fjord. Den sparrede ca. 8 minutter i Timeplanen.

Billundbanen blev "lukket ned" i 2021. (139)

*"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 i arbejdsrapport)*

Den tredje - Hovedgård-Hasselager-banen - er stadig i spil, og først i 2030 vil forligspartierne bestående af Socialdemokratiet, Radikale Venstre og SF og Enhedslisten tage stilling til "Togfonden".

Der blev afsat 13,5 milliarder til Togfonden i det store trafikforlig "Infrastrukturplan 2035".

Indtil da er 41 familier stavnsbundne, og de ved ikke, om de er "købt eller solgt".

Man har dog indtil denne udmelding fra Banedanmark kunne få "fremrykket – ekspropriation" hvis man opfyldte tre kriterier:

Det første kriterie er "særlige tilfælde" så som personlige årsager: som sygdom, alder, familieforøgelse 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 vil overtage ejendommen 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 bare 25 m fra linjen, kan ikke opfylde et af kriterierne, og vil få afslag på "fremrykket ekspropriation".

31 familier på strækningen har valgt at sælge til Banedanmark – hovedsagelig beliggende i Aarhus Kommune. De sidste 10 har valgt "at have is i maven". (173)

Det er også slemt for de over 600 ejendomme, som ikke bliver direkte ramt af linjerne, men ligger fra 25 m til 300 m fra en kommende jernbane - alene Solbjerg Hovedgade med 175 adresser. I tilfælde af at der kommer "en jernbane i baghaven", kan husejerne måske få udskiftet vinduerne til lydisolerede vinduer. (59) Om der kommer støjdæmpende skærme langs jernbanen lever i det uvisse. På Billund-banen har der været 4 førtidsekspropriationer og ved Vejle Fjord 37.

En husejer på Solbjerg Hovedgade har i ca. et år søgt at få en ekspropriation. Hans ejendom kommer meget tæt på jernbanen, men ejendommen rammes ikke direkte, derfor opfylder han ikke de tre kriterier. Han har da ansøgt om ekspropriation på grund af støjmålinger. Banedanmark har udskudt en afgørelse gang på gang. Bliver hans sag nu bare lukket pga. "Banedanmarks pressemeddelelse"?

Hvad med de sidste 10 familier, hvis de pludselig kommer ud for noget "personligt", som gør, at de gerne vil sælge. Er de så "låst" af denne pressemeddelelse?

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 køremaster.

Kære politikere: "Der er ingen der har noget imod nye jernbaner, men de skal ligge rigtigt i første forsøg. Når en jernbane først er anlagt, kan den ikke flyttes – kun nedlægges.

### Læg jernbanen ud til E45 (82)

Fordele der taler for en jernbanelinjeføring langs E 45:

- Den mest direkte linje nord-syd.
- 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 15½ min i forhold til at køre ind omkring Aarhus H. (Hovedgård-Hasselager sparer 5 min)
- "Aarhus Vest-banegården" kommer til at ligge på den vedtagne jernbanestrækning Aarhus – Galten – Låsby – Silkeborg.
- Letbanen kan etableres ud til "Aarhus V-banegården".
- Det tager ca. 10 min med letbanen til Aarhus H ad "de gamle spor" til Brabrand.
- Stor tilgængelighed fra samtlige motorveje i Aarhus-området. Stedet passeres af 90.000 biler i døgnet.
- Der kan laves et stort "parkeringsanlæg" for alle pendlere.
- Bilerne kommer ud af Aarhus
- "Aarhus V-banegården" vil være til fordel for alle østjyder".

Med venlig hilsen  
Jørgen Christensen  
Tisetvej 24  
8355 Solbjerg

De røde tal (?) henviser til hjemmesiden tisetweb.dk, hvor der er dokumentationer for mine påstande.  
(Afsendt til JP d. 13-10-2025)