

## ”Solbjerg Station” (184)

Med Socialdemokratiet i spidsen valgte Aarhus Byråd at dele Solbjerg by op i to, da de valgte at støtte den centrale linjeføring af en evt. kommende jernbane mellem Hovedgård og Hasselager i forbindelse med VVM-undersøgelser i 2018.

Der havde kun været to linjer i idehøringsfasen, men ved VVM-undersøgelserne opstod der pludselig en tredje linjeføring. Banedanmark kalder den ”central-linjen”. Banedanmark havde med den centrale linjeføring - ”trukket en kanin op af hatten”, nu vil de fodre den med ”en gulerod”. Solbjerg kunne få en station med et stop en gang i timen af et lokalt tog, hvis de ville have jernbanen ned midt igennem byen. Samtidig åbnede Banedanmark op for, at strækningen skulle kunne benyttes af lokal- og godstog, hvor den oprindelige plan var, at denne strækning kun skulle være til de nye højhastighedstog.

Det er Folketinget, der kommer til afgøre, om der skal være en station i Solbjerg. Stationen i Solbjerg vil ikke komme pr. automatik, hvis den centrale linje bliver valgt - det er noget Folketinget afgør efterfølgende. Den går ned midt igennem 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.

Det er den linjeføring Aarhus Byråd valgte at støtte.

Solbjerg Station kommer nok ikke - ud fra den betragtning at Stilling og Laurbjerg i årevis har kæmpet for at få genåbnet deres stationer. (166)

Et af de offentliggjorte billeder i forbindelse med VVM-undersøgelserne er en visualisering af en evt. kommende jernbane-trinbræt ved Solbjerg på den ”centrale linjeføring”.



Visualisering af løsning

Banedanmark har valgt at lægge jernbanen 1-1½ m over søens niveau på den centrale linje, modsat de to andre linjeføringer. Her hæves jernbanen op på broer, hvor de passerer henholdsvis Solbjerg Sø (ca. 7 m høj bro) og byen Ballen ved den fredede Astrup Mose (25-30 m).

Den centrale linje er den korteste og de to andre er henholdsvis 200 m og 1,8 km længere.

Søens overflade ligger 51 m over havets overflade. Bakkerne nord og syd for ligger i 75 m og 88 m.o.h.

Dvs. at de skal begynde at grave ned i bakken ca. 2 km syd for Solbjerg. Nord for byen skal der graves ca. 20 m ned i bakken. På den Centrale linje rammes 26 villaer eller ejendomme direkte af linjeføringen på nuværende tidspunkt, og yderligere ejendomme vil blive ramt, når man graver ned i bakkerne.

I begyndelsen af disse udgravninger skal jernbanen bruge 18 m i bredden. Dette tal udvides jo længere man kommer ned i bakken for skrænterne op til siden, kan kun have en vis hældning.

I anlægsperioden skal der bruges yderligere 10 m i bredden til de store maskiner. (64)

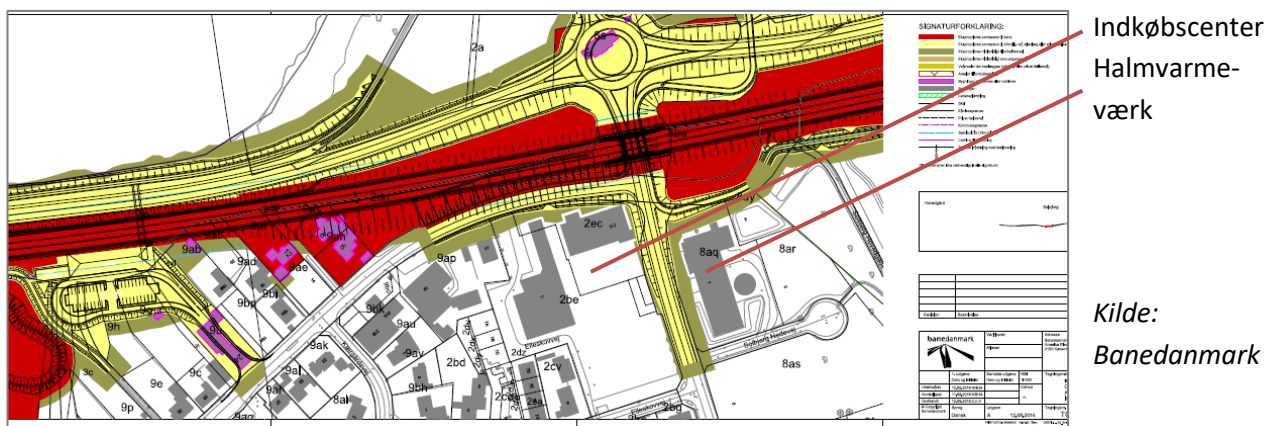
Hvor vil Banedanmark gøre af al den jord?

Tilbage til billedet.

Parkeringen ved stationen skal kunne rumme 500 biler, så den blive nok lidt større end den på visualiseringen.

Landevejen til venstre på billedet skal lige hæves op på en mindst 8 m høj dæmning, så den kommer over de viste køreledninger for jernbanen, og de to biler på visualiseringen, skal køre i en rundkørsel som er planlagt – også i 8 m's højde.

Noget af al jorden fra udgravningerne, vil de sikkert bruge til denne dæmning.



Hele den østlige ende af Solbjerg Sø skal fyldes op for at få plads til forlægningen af omfartsvejen, der skal flyttes ud i søen for at få plads til jernbanen. Solbjerg borgerne mister en stor del af adgangen til søen.

På højre side af jernbanen er der også lavet "greenwashing" i form af en skov. Her skulle der have været illustreret et indkøbscenter, flankeret af Solbjerg Halmfyringsværk med en 25 m. høj stålskorsten.

Nye beregninger af jernbanestrækningen Hovedgård-Hasselager viser også, at den vil give et samfundsøkonomisk underskud på 670 millioner og øge  $\text{CO}_2$  udslippet med 48.550 tons  $\text{CO}_2$  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)

Jernbanen er nu 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".

41 familier ved stadig ikke om de er købt eller solgt. (175)

Alt dette for at spare 5 minutter i rejsetid, når der kan spares 15½ minut i rejsetid ved at lægge jernbanen ud langs motorvej E45. Kære politikere tænk jer dog om. (82)

De røde tal (?) henviser til hjemmesiden tisetweb.dk, hvor der er dokumentationer for mine påstande. ( P = "Henvendelse til politikerne")

(Afsendt til JP d. 28-09-2025 – ikke bragt)

Læserbrevet kan læses på (m/billede) [https://www.tisetweb.dk/PDF/Solbjerg%20Station\\_29\\_09\\_25.pdf](https://www.tisetweb.dk/PDF/Solbjerg%20Station_29_09_25.pdf)