

Grøn Linie	47,8 km
Blaa Linie	50,7 -
Bestaaende Linie	58,5 -

Af de forskellige Linier er den røde den korteste og den, der betjener Egnen bedst. Denne Linie giver desuden de bedste Stignings- og Kurveforhold, idet største Stigning ikke overskrider 1 : 150 og mindste Kurveradius ikke er under 1,000 m. Da man maa anse den røde Linie for den heldigste, har man kun udarbejdet foreløbigt Projekt med tilhørende Overslag til denne Linie. Linien udgaar fra Aarhus Ø Station og følger Ryomgaard-Banen paa et Stykke. Dernæst føres den i en stor Bue over Egaa ved Lisbjerg for at faa Længde nok til Opstigningen til det meget højtliggende Terrain mellem Aarhus og Randers, hvorefter den føres videre ad Randers til saa direkte som muligt. Ved Randers tænkes Linien ført over Gudenaas paa en ny, dobbeltsporet Bro, der lægges langs med, men ca. 3 m højere end den gamle Bro. At benytte sidstnævnte Bro kan ikke lade sig gøre, idet denne kun er enkeltsporet og er bygget for svagt til at kunne bære Togvægten paa en ny Hovedbane; desuden kræver den røde Linie en højere liggende Bro, da man uden en saadan vilde komme for dybt ind i Bakkerne ved Paderup.

Banen er forudsat bygget med Statsbanernes sværeste Overbygning, 45 kg Skinner med 20 Sveller foruden Stødsveller pr. Skinnelængde af 15 m. Sporene er forudsat forsynede med Kileklemmer til Forebyggelse af Skinnevandring samt lagt i Skæveballast. Skæringen med offentlige Veje er paaregnet lagt ude af Niveau. Der er endvidere tænkt tilvejebragt gennemgaaende Linieløbs langs Banen.

Foruden ved Riisskov er der forudsat anlagt Holdepladser ved Skejby, Haarup, Ødum, Rud og Ølst samt eventuelt Billesalgssteder ved Elev og Paderup.

Udgiften til selve Baneanlægget, men eksklusiv de nødvendige Arbejder i Aarhus og Randers andrager ca. 8,100,000 Kr. i Henhold til vedlagte Overslag. Der er regnet med de samme Enhedspriser som i Overslaget vedrørende Anlæg af 2det Spor samt 3die og 4de Spor paa forskellige Statsbanestrækninger, d. v. s. med de i Sommeren 1914 gældende Priser. I Overslaget indgaar ikke Udgifter til rullende Materiel og ej heller Ekspropriationsudgifter.

Til det anførte Beløb af 8,100,000 Kr. kommer Udgifterne til de nødvendige Arbejder i Aarhus og Randers. Disse Arbejder er følgende:

Aarhus Ø Station ombygges og udvides, saaledes at den bliver Mellemstation saavel for Randers-Togene som for Grenaa-Togene, der begge tænkes ført ind til Aarhus H Station.

Der anlægges en dobbeltsporet *Højbane* fra Aarhus Ø til Aarhus H. Denne Bane føres paa en Brokonstruktion fra ca. 230 m Syd for Midten af Hovedbygningen paa Aarhus Ø indtil Syd for Grønlandsgade — i alt en Længde af ca. 1,010 m — og herfra videre paa Dæmning. Der er *ikke* paaregnet anlagt nogen Holdeplads paa Højbanen mellem Aarhus Ø og Aarhus H.

Aarhus H Station maa udvides og fuldstændig ombygges. En saadan Udvidelse og Ombygning er ogsaa nødvendig, selv om Stationen skulde vedblive at være Rebroussementsstation, hvorfor kun den ved Stationens Indretning som Gennemkørselsstation for Hovedbanen og Endestation for Grenaa-Banen forbundne Merudgift kan regnes at vedrøre den direkte Bane Aarhus—Randers.

Ved Lovforslaget om Bygning af en Godsbanegaard i *Aarhus Mølleeng* er denne Station kun forudsat indrettet paa at kunne modtage og afsende Godstog gennem den vestlige Ende, medens den, saafremt den direkte Bane Aarhus—Randers kommer til Udførelse, skal kunne modtage og afsende Godstog baade gennem den vestlig Ende (Skanderborg og Langaa) og den østlige (Randers og Grenaa). Dette medfører en Merudgift til Anlæg af særlig, østlig Ankomstsporgruppe.

Randers Station er forudsat udvidet i samme Omfang som i Forbindelse med Dobbeltsporanlægget Aarhus—Randers ad den bestaaende Linie, idet der dog er set bort fra Udflætning af Sporene i Stationens vestre Ende.