

ning af eksisterende jernbaneforbindelser, genbrug af eksisterende jernbanestrækninger, hvor passagerdriften er nedlagt, samt etablering af enkelte nye strækninger. Hertil kommer et letbanesystem i selve Århus.

Som led i Trafikministeriets vurdering skal det nærmere undersøges, hvorvidt der med fordel kan anvendes en Zürich-model, hvor lokaltoget også fungerer som letbanetog (sporvogn) i byen.

Den samlede pris for hele Århus-planen er 5,8 mia. kr., heraf den ene til letbane i Århus by.

Fordelt over 10 år er der således tale om en årlig investering af størrelsesordenen 580 mio. kr.

Til sammenligning planlægges der i Århus Amt årligt anvendt 700 mio. kr. i vejnettet. Hertil kommer de statslige vejmidler til amtet. I 1994 var de samlede vejomkostninger i amtet således 1.000 mio. kr. Århus-planen består således af følgende elementer:

- Etablering af moderne sporvejssystem i Århus by (Anlægspris inkl. materiel: 1 mia. kr.). Der henvises her til Århus Sporvejes forslag fra 1993 med etablering af af tre radialbaner fra centrum til hhv. Viby, Gellerup og Risskov. Se vedlagte kortbilag, hvor de anførte linjeføringer alene skal opfattes som vejledende.
- Århus-Silkeborg (30 km) nyetableres delvist på gammelt tracé. Uden for letbanenettet placeres stationer i Brabrand, Harlev-Framlev, Lillering, Skovby, Galten, Låsby, Linå og Resenbro (Anlægspris: 700 mio. kr., jf. et konkret nærbane-forslag fra maj 1997).
- Randers-Ryomgård (34 km), der i dag er et gods- spor, genåbnes for passagertrafik. Genåbning af stationerne Romalt, Volkmølle, Uggeluse, Allingåbro, Auning og Pindstrup (Anlægstype E, pris: 102 mio. kr.).
- Århus-Grenå (65 km) skal opgraderes med bl.a. dobbeltspor på en del af strækningen (Anlægstype C, pris: 1.365 mio. kr.)

Som næste prioriteter følger herefter i uprioriteret rækkefølge:

- Silkeborg-Horsens (60 km) reetableres med følgende mulige stationer: Virklund, Them, Fogstrup, Bryrup, Vinding, Brædstrup, Tønning, Vestbirk, Østbirk, Sattrup, Lundum og Lund (Anlægstype D, pris: 600 mio. kr.).
- Silkeborg-Rødkærsbro (33 km) reetableres med følgende mulige stationer: Lysbro, Hvinningdal, Skægkær, Lemming, Hinge, Hindbjerg, Kjellerup og Sjørslev (Anlægstype D, pris: 330 mio. kr.).
- Silkeborg-Hammel med ekstra linjeføring (3 km) fra Gjærn-Søby-Hammel (Pris: 30 mio. kr.).
- Galten-Bjerringbro (33 km) nyetableres med følgende mulige stationer: Sjørring, Voldby, Ham-

mel, Salt, Thorsø, Aidt og Hvorslev (Anlægstype D, pris: 330 mio. kr.).

- Randers-Hadsund (40 km) reetableres med følgende mulige stationer: Dronningborg, Lem, Spentrup, Hald, Gjerlev, Øster Tørslev, Vinstrup, Dalbyover, Havndal, Nebstrup og Norup (Anlægstype D, pris: 400 mio. kr.).
- Mariager-Handest (15 km), som i dag er veteranbane, etableres med passagertrafik og genåbning af følgende mulige stationer ved Fjeldsted, Svenstrup, Vester Tørslev og Glenstrup (Anlægstype E, pris: 45 mio. kr.).
- Ebeltoft-Trustrup (20 km) reetableres med følgende mulige stationer: Stubbe, Gravlev, Hyllested, Rosmus og Balle (Anlægstype D, pris: 200 mio. kr.).
- Løgten-Ebeltoft (30 km) nyetableres langs landevejen fra Løgten-Rønde-Tåstrup-Ebeltoft-Færgøhavnen. Linjen skal ses som et alternativ til bilkørslen fra Færgøhavnen i Ebeltoft til Århus. Der etableres følgende mulige stationer i Rodskov-Ugelbølle-Rønde-Bjødstrup-Tåstrup-Feldballe-Egsmark-Ebeltoft og Færgøhavnen. (Anlægstype D, pris: 300 mio. kr.).
- Odder-Hov (10 km) genetableres med følgende mulige stationer: Randlev, Bovlstrup og Halling (Anlægstype D, pris: 100 mio. kr.).
- Odder-Horsens (30 km) reetableres med stationerne Drammelsbæk, Ørting, Falling, Oldrup, Hundslund, Torupvolde, Søvind, Haldrup og Husodde og via havnen i Horsens (Anlægstype D, pris: 300 mio. kr.).

Alternativt kan de to sidste udformes som en kystbane fra Horsens via Søvind og Gylling til Hov og videre op til Saksild og herfra til Odder.

Der henvises i øvrigt til bilag 5 og 6, der viser henholdsvis etableringen af en letbane i Århus og etableringen af lokalbaner omkring Århus (vejledende linjeføring).

6. Investering, drift og finansiering

- Investeringsbehovet for anlægsarbejdet til den vestjyske længdebane er på 4.900 mio. kr.
- Investeringsbehovet for anlægsarbejdet til den midtjyske længdebane er på 8.350 mio. kr.
- Investeringsbehovet for anlægsarbejdet til den midtjyske tværbane er på 1.575 mio. kr.
- Investeringsbehovet for genåbning af en lang række stationer for den regionale togtrafik langs den østjyske længdebane er på 107 mio. kr.
- Investeringsbehovet for anlæg af sidebaner og vigespor langs den østjyske længdebane er på 2.900 mio. kr.