

## F. t. beslutn. vedr. længdebane fra Lillebælt til Aalborg

lelt med motorvejen. Herved smelter støj og barriereeffekter sammen.

Det er en forudsætning, at afgreningen af godsbanen henholdsvis i Hørning og øst for Lyngby kan ske uden at forsinke den øvrige trafik på hovedbanen. Der anlægges spor fra godsbanen til det sydgående hovedspor ved Lyngby med henblik på, at der kan køre direkte godstog fra transportcenteret i Årslev til Århus Havn og godsbanegården via Brabrand.

Da Århus Kommune har udpeget Årslev til et kommende byudviklingsområde, bør godsbanen udformes således, at det vil være muligt at indsætte nærbanetog

og eventuelt regionaltog på strækningen. Mulige standsningssteder kan være Årslev, Omslev m.fl.

Nord for Århus opgraderes banestrækningen til Aalborg til 180 km/t.

*Nye standsningssteder: Mundelstrup, Søften og Laurbjerg*

Der etableres standsningssteder i Mundelstrup (4.000 indbyggere), Søften (2.400 indbyggere) og Laurbjerg (1.000 indbyggere) (kilde: [www.sogn.dk](http://www.sogn.dk)). Der anlægges perronspor og spor til gennemkørende tog, således at disse ikke forsinkes af holdende regionaltog.

Passagerpotentiale (på- og afstigere pr. døgn) groft skøn

	Lavt skøn	Mellemskøn	Højt skøn
Mundelstrup	40	250	460
Søften	160	300	450
Laurbjerg	80	140	210

Kilde: »Stationsstrukturen i Danmark«, Banedanmark (2001)

*Arealreservation til en stikbane mod Grenaa*

Ved Geding foretages arealreservationer med henblik på anlæg af en bane til Grenaabanen med tilslutning sydvest for Lystrup. Herved kan der ledes godstog til/fra Grenaa direkte ind på hovedbanen og ikke som nu via havnebanen gennem Århus bymidte (ca. 15 km).

I »Vision om letbaner i Århusområdet« fra Århus Kommune (2005) hedder det bl.a. på side 6: »Afvikling af godstrafikken er ikke forenelig med afvikling af persontrafik på de nye traceer igennem de nye byområder mellem Lystrup og Lisbjerg. Det foreslås, at der reserveres et selvstændigt tracé til godskørsel mellem Grenaabanen ved Lystrup og Længdebanen ved Geding. Etablering af denne forbindelse er dermed en

selvstændig problemstilling uden relation til letbaneprojektet og er ikke en del af letbanevisionen.«

*Shunt syd for Langå Station til Viborgbanen*

Anlæg af shunt syd for Langå Station fra hovedbanen til Viborgbanen. Herved muliggøres direkte tog sydfra til Viborg, uden at togene skal vende på Langå Station. Det giver en rejsetidsbesparelse på 5-10 minutter. Der anlægges en »filialperron« ved det nye spor for rejsende til og fra Langå.

*Nyt standsningssted: Stevnstrup*

Der etableres standsningssted i Stevnstrup (1.700 indbyggere ifølge [www.sogn.dk](http://www.sogn.dk)). Der anlægges perronspor og spor til gennemkørende tog, således at disse ikke forsinkes af holdende regionaltog.

Passagerpotentiale (på- og afstigere pr. døgn) groft skøn

	Lavt skøn	Mellemskøn	Højt skøn
Stevnstrup	110	220	320
Fårup	80	160	230

Kilde: »Stationsstrukturen i Danmark«, Banedanmark (2001)

*Hobro-Aalborg forsynes med tidssvarende signal- og sikringsystemer*

Ifølge trafikaftalen fra 2003 mellem regeringen, Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Kristendemokraterne skal der udarbejdes et beslutningsgrundlag for opgradering af strækningen Hobro-Aalborg,

der opgraderes fra 120 til 180 km/t. Derved reduceres rejsetiden fra 32 til ca. 20 minutter. Økonomisk set vil det være mest rentabelt at opgradere strækningen samtidig med indførelsen af ERTMS (European Rail Traffic Management System), da det nuværende ATC-system formodentlig ikke er tidssvarende om 10-15 år.