

knyttet til eksisterende væsentlige detailhandelsgader i Århus. Centret vil i modsætning til mange centre og varehuse placeret i byernes forstæder have stor tilgængelighed både med kollektiv trafik og med cykel og til fods.

DSB anser det for sandsynligt, at centret vil få væsentlig betydning for brug af den kollektive trafik, og det forventes, at tællingerne på Århus H vil vise en betydelig passagertilgang, når centret er ibrugtaget. Sådanne erfaringer kendes fra nyere centerbygninger placeret ved stationer.

Centret »Bruuns Galleri« vil få fire indgange. Mod øst, syd, vest og så mod nord, – adgangen gennem banegården – fra Ryessgade og Midtbyen. Herudover vil der ad en ny vej, 6 m under Banegårdens niveau, være adgang til centrets P-kældre.

Århus Banegård var tænkt stort, da den stod færdig i 1923. Banegårdshallen har et publikumsareal på næsten 700 m², og vandrehallen, som fører over til perronerne og til det planlagte »Bruuns Galleri«, har en bredde på ca. 9 m og en længde på 42 m. Vandrehallen er inden for de seneste år udbygget med større venteeareal. Til sammenligning kan oplyses, at passagertallet på Århus H nogenlunde svarer til passagertallet på Albertslund Station, hvor al adgang til perronerne sker via en ca. 4 m bred trappe.

DSB har ved at undersøge referenceprojekter vurderet, at vandrehallen har rummelighed, der er stor nok til at være adgang til perronerne og til at være ny bydelsforbindelse til »Bruuns Galleri«. Denne vurdering forudsætter, at centrets publikumsarealer er så store, at der ikke sker opstuvning af publikum. Netop disse forhold er for tiden under bearbejdning i Centerprojektet, og DSB planlægger, at publikumsarealerne på banegården i de kommende år skal gås grundigt efter med henblik på at sikre det bedst mulige publikumsflow. F.eks. overvejes ændringer i skydedørsparter samt indbygning af billetautomater og telefonbokse, som i dag står frit i vandrehallen.

Afslutningsvis skal det oplyses, at DSB's handlemuligheder ikke vil være opbrugte, hvis der efter centrets åbning skulle vise sig problemer med kapaciteten i vandrehallen. Det vil inden for de nuværende bygningsrammer være muligt at inddrage et betydeligt areal ved siden af det nye venterum, således at vandrehallens kapacitet vil kunne øges væsentligt. DSB vurderer imidlertid på nuværende tidspunkt, at der ikke vil være behov for sådanne tiltag.«

DSB's redegørelse giver mig ikke anledning til bemærkninger.

Spm. nr. S 1127

Til trafikministeren (12/1 01) af:
Anni Svanholt (SF):

»Deler ministeren den opfattelse, at DSB kan sælge arealer til Århus Kommune til etablering af en vej i banegraven, inden der er en egentlig plan for udbygning af den kollektive trafik i Århus, herunder etablering af nærbaner?«

Begrundelse

DSB skriver i brev af 21. november 2000, at »DSB skal på denne baggrund erklære, at man er indstillet på at overdrage hele arealet mellem Hallssti og den skitserede Værkmestergades nordgrænse til Århus Kommune. Dette areal er visse steder noget bredere end vejens profil, hvilket skulle muliggøre, at vej og Hallssti kan bearbejdes til en sammenhængende helhedsløsning.

DSB er indstillet på – når kommunen måtte ønske det – at optage forhandling om de nærmere betingelser for overdragelse af arealet.«

Svar (26/1 01)

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Der har som bekendt været nedsat et Infrastrukturudvalg, bestående af bl.a. repræsentanter for stat, amt og kommune. Kommissoriet for Infrastrukturudvalgets arbejde har været, at der skulle reserveres areal til fuld udbygning af nær- og fjernbane samt til et nyt havnespor.

Det er over for mig oplyst, at Infrastrukturudvalgets arbejde har vist, at der på denne strækning – selv ved en sporkapacitet dimensioneret til fuld udbygning af nær- og fjernbaner – bliver et restareal, der kan anvendes til vejformål. Restarealet kan tilskrives, at der ikke længere skal være separate værkstedsspor til betjening af Centralværkstedssområdet.

Afgivelse af det pågældende areal til en vej i banegraven mellem Bruunsbro og Frederiksbro