

sluttede udvidelse af nærbanetrafikken og vil ministeren i denne forbindelse sikre, at Banestyrelsen og DSB arbejder for at undgå en sådan situation (f.eks. ved at hindre salg af sporarealer?)«

Svar (7/3 01)

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Jeg kan oplyse, at der i efteråret 1999 har været nedsat en arbejdsgruppe med repræsentanter fra bl.a. Århus kommune, DSB og Banestyrelsen, der skulle undersøge den fremtidige anvendelse af arealerne i banegraven nøjere. Arbejdsgruppen har konkluderet, at anlæg af en bygade mellem Spanien og Frederiks Bro kan ske uden konflikt med en fremtidig udbygning af Århus H. Arbejdet var et af flere initiativer, der blev iværksat med baggrund i rapporten Bane- og vejforhold i Århus, juni 1999.

Jeg kan således bekræfte, at det planlægges at inddrage tidligere sporarealer på Århus H til center- og vejformål, men samtidig kan jeg konkludere, at Banestyrelsen og DSB efter medvirken i de nødvendige analyser har sikret, at de arealmæssige muligheder for en fremtidig udvidelse af togdriften til og fra Århus H er til stede.

Jeg finder derfor ikke anledning til at foretage mig yderligere i dette spørgsmål.

Spm. nr. S 1786

Til trafikministeren (23/2 01) af:

Søren Kolstrup (EL):

»Kan ministeren bekræfte, at DSB's planlagte salg af arealer i banegraven i Århus er i modstrid med det af Infrastrukturudvalget fremlagte forslag »Udbygningsalternativet« vedrørende nærbanedrift, jf. Infrastrukturudvalgets rapport juni 1999, s. 17 og s. 37ff?«

Svar (7/3 01)

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Jeg skal henvise til mit svar på spørgsmål S 1781, men kan i øvrigt tilføje følgende: Undersøgelserne, der i efteråret 1999 er foretaget af den i svaret til spørgsmål S 1781 omtalte arbejdsgruppe, har vist, at det vil være hensigtsmæssigt for den fremtidige trafikafvikling at anlægge én perron

på nordsiden af det nuværende perronområde og én på sydsiden. I undersøgelsen indgik det såkaldte »udbygningsalternativ« som en forudsætning, idet dette alternativ stiller de største krav til banegårdens sporkapacitet. Jeg kan således bekræfte, at de planer der nu foreligger, ikke er i overensstemmelse med kortet på side 37 i rapporten af juni 1999 fra Infrastrukturudvalget, hvor det er skitseret, at der anlægges to perroner på sydsiden.

Ændringen skyldes, at man i undersøgelsesarbejdet har kunnet konstatere, at nye perroner på hver side af det eksisterende perronområde – kombineret med vendespor i den østlige ende af banegården – vil medføre en bedre fremtidig trafikafvikling. Der henvises til vedlagte illustration. (Ikke optrykt her). Tegningen viser arbejdsgruppens anbefaling vedrørende udbygning af Århus H. To nye mulige perroner er på tegningen markeret som »fremtidig perron (180 m)«. Disse er placeret henholdsvis nord og syd for de nuværende perroner. I nederste venstre hjørne er indsat en illustration af den for »udbygningsalternativet« forudsatte udvidelse af perronkapaciteten fra Infrastrukturudvalgets rapport (s. 37). Her er begge de nye perroner (markeret med '9' og '10') placeret syd for de eksisterende perroner.

Undersøgelsesarbejdet har således vist, at det er muligt både at tilgodese Århus Kommunes ønsker om et vej- og centerbyggeri, der i øvrigt opfylder alle krav om stationsnærhed, og at tilgodese muligheder for markante udvidelser af togdriften.

Spm. nr. S 1792

Til trafikministeren (26/2 01) af:

Søren Kolstrup (EL):

»Vil ministeren sikre, at Thybanen stadig betjenes om aftenen efter 16. juni 2001, så det fortsat er muligt at komme fra Thisted f.eks. kl. 21.00 til Struer med videre forbindelse til Herning og Vejle?«

Begrundelse

Ifølge Thisted Dagblad den 19. februar 2001 agter DSB efter den 16. juni 2001 at sløjfe den sene afgang kl. 21.00 om aftenen, hvorefter den sidste