

- 2) en skitseret sideperron ved et nyt spor »8« til stor ulempe for passagererne ikke får umiddelbar kontakt med hverken banegårdsbygningen eller de øvrige perroner, og
- 3) 48 godstog i døgnet til og fra Århus Havn alle i fremtiden skal passere personperroner på Århus H,
- og vil ministeren på baggrund heraf foranledige, at forhandlingerne om salg af de omtalte arealer stilles i bero, indtil der er udarbejdet en plan for udbygningen af Århus H, som rummer mulighed for en udbygning af nærbane- og fjernbanetrafikken?»

Svar (21/3 01)

Trafikministeren (Jacob Buksti):

I rapporten »Bane- og vejforhold i Århus« fra juni 1999 fremhæves en mulig arealkonflikt mellem et ønske om at etablere en bygade i banegraven ved Århus H og en udvidelse af togtrafikken i form af et beskrevet 'udbygningsalternativ'. En særlig arbejdsgruppe med deltagelse af bl.a. Banestyrelsen, DSB og Århus Kommune undersøgte denne problemstilling i efteråret 1999. Arbejdsgruppens undersøgelse mandede ud i et forslag, der muliggjorde etablering af en bygade, samtidig med at der fortsat ville være mulighed for at udvide kapaciteten på Århus H svarende til 'udbygningsalternativet'.

I forhold til spørgsmålet om brandredning, kan jeg sige, at beredskabsmyndigheden i Århus har været hørt i forbindelse med udarbejdelsen af arbejdsgruppens forslag. Beredskabsmyndigheden i Århus har angivet konkrete løsningsmuligheder hertil.

I forhold til spørgsmålet om placeringen af perron ved et muligt perronspor 8, oplyser Banestyrelsen, at en sådan perron vil være forbundet med både de øvrige perroner og banegårdsbygningen via gangbroer. Banestyrelsen har fundet perronen acceptabel i forhold til passagererne. Jeg finder ikke grund til at anfægte denne vurdering. Man bør være opmærksom på, at langt fra alle passagerer ankommer til perronerne gennem banegårdshallen. For nogle passagerer vil denne perron være mere fordelagtigt placeret end eksempelvis perron 1, for andre mindre fordelagtigt.

I forhold til spørgsmålet om godstogs passage af personperroner har Banestyrelsen oplyst, at alle godstog også i dag kører gennem perronhallen. Nogle godstog kører ad spor 1, hvortil

der ikke i dag er passageradgang. Det har dog været overvejet at inddrage spor 1 til passagerformål længe inden udarbejdelsen af de nuværende planer for etablering af en bygade.

På denne baggrund er det min opfattelse, at mulighederne for en fremtidig udbygning af Århus H er tilfredsstillende, selv efter etablering af en bygade efter den af arbejdsgruppen skitserede løsning. Jeg finder derfor ikke anledning til at foretage mig yderligere. Det bør også nævnes, at det såkaldte udbygningsalternativ er baseret på meget ambitiøse planer for udbygning af jernbanenettet og togdriften, som ikke vil kunne realiseres foreløbig.

Spm. nr. S 2032

Til miljø- og energiministerens (12/3 01) af:

Søren Kolstrup (EL):

»Vil ministeren udarbejde et kort og en beregning, der viser, hvor stor en del af de i dag eksisterende svinebrug og øvrige husdyrhold, der belaster de i naturbeskyttelseslovens § 3 omtalte naturfølsomme områder og skovtyper med en overdosis af nitrat?«

Begrundelse

Alle de i naturbeskyttelseslovens § 3 nævnte områder er digitaliseret, ligesom der i 1990 er foretaget en registrering af naturskovarealet. På denne baggrund skulle det være muligt at få et nøje overblik over husdyrholdets belastning af de naturfølsomme områder – og dermed udbygge dokumentationen for de nødvendige politiske initiativer, der kan sikre bevarelsen af særegne naturområder.

Svar (21/3 01)

Miljø- og energiministerens (Svend Auken):

Danmarks Miljøundersøgelser har tidligere foretaget en landsdækkende beregning af den samlede ammoniakdepositioners størrelse, inklusive bidrag fra husdyrhold. Det er ikke på det grundlag muligt at foretage en beregning i forhold til de eksisterende husdyrhold, idet de tilgængelige data og beregningsmodeller er for grove til, at