



Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Dato : 16. august 2005  
J.nr. : 004-000208

Trafikudvalget har i brev af 15. juli 2005 stillet mig følgende spørgsmål 196-197 (alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

**Spørgsmål 197:**

”Hvad er ministerens holdning til at undersøge mulighederne for at videreføre IC-tog fra Århus H. til en ny endestation i den kommende bydel på Århus Havn?”

**Svar:**

Jeg mener ikke, at der er grundlag for at undersøge mulighederne for at videreføre IC-tog fra Århus H til en ny station i den kommende bydel på Århus havn. Det må forventes, at omkostningerne vil være alt for store i forhold til de fordele, som en IC betjening af Århus havn vil indeholde.

Trafikstyrelsen har således foretaget en oversigtlig analyse af forslaget. Den viser at videreførelse af IC-tog fra Århus H til den kommende bydel på Århus Havn vil kræve en omfattende udbygning af infrastrukturen på strækningen:

- Der skal, under forudsætning af en uændret trafik på Grenåbanen, etableres et ekstra spor på strækningen mellem Århus H og Østbanetorvet.
- Det vil formentlig også – bl.a. pga. støjhensyn - være nødvendigt at rette kurven på strækningen mellem Spanien og Mindet ud.
- Der skal endvidere anlægges en station i Nordhavnsområdet, der kan betjene IC tog. Alternativt skal trinbrættet ved Østbanetorvet ombygges væsentligt, idet IC tog er væsentlig længere end de tog, der i dag kører på Grenåbanen.

- Videreførelse af IC tog vil herudover indebære en væsentlig øget trafik langs havnen. Det vil med stor sandsynlighed medføre ønske om nedlægge af overkørslerne ved Europaplads, Skolebakken og Sibirien. Da alle tre overkørsler er lokaliseret centralt i Århus, er de alle stærkt befærdede. Det må derfor forudses, at der skal etableres erstatningsanlæg til flere af overkørslerne, hvilket erfaringsmæssigt er meget omkostningskrævende.

Trafikstyrelsen anslår sammenfattende, at der må imødeses infrastrukturinvesteringer i en størrelsesorden af et trecifret millionbeløb, hvis forslaget skal realiseres.

Hertil kommer ekstra omkostninger til et udvidet driftsomfang i IC trafikken og muligvis ekstra investeringer i togsæt. Det er ikke undersøgt om og hvordan en sådan supplerende IC betjening i praksis skulle kunne indpasse i det nuværende IC system.

Passagerpotentialet for en forlængelse af IC togene til en ny bydel på Århus havn vil omvendt være relativt begrænset. I følge Århus Kommunes "Helhedsplan for de Bynære Havnearealer" forventes den nye bydel at komme til at rumme op til 3.500 boliger samt butikker og erhvervsvirksomheder. Et byområde af den størrelse vil erfaringsmæssigt ikke generere nye passagerer i et omfang, der kan stå mål med de omkostninger, der er ridset op ovenfor.

Den kommende bydel i Århus Nordhavn vil blive betjent af stationen Østbanetorvet på Grenåbanen, som er lokaliseret i en afstand af 500-1000 m af den kommende nye bydel.

Det skal i den forbindelse erindres, at Grenåbanen er netop blevet opgraderet til højere hastighed med kortere rejsetider og flere togafgange til følge. Endvidere indsætter DSB i de kommende år moderne togmateriel på strækningen.

Jeg finder derfor at en styrkelse af den kollektive trafikbetjening af den nye bydel i Nordhavnsområdet bedst vil kunne ske med lokale trafiksystemer, og at man via byplanlægningen kan satse på at sikre gode adgangsforhold til og fra stationen på Østbanetorvet.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen