



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

1. maj 2024
2024-1981

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 12. april 2024 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Jette Gottlieb (EL).

Spørgsmål nr. 303:

Vil ministeren kommentere henvendelsen af 12/4-24 fra Dansk Banegods om ombygning af Århus Banegård, jf. TRU alm. del - bilag 214?

Svar:

Jeg har videresendt henvendelsen fra Dansk Banegods til Banedanmark, der bemærker følgende, som jeg kan henholde mig til:

”Århus H-projektet var oprindeligt en række projekter, som under forberedelsen af anlægsloven blev lagt sammen til en helhedsløsning. For at opretholde mest mulig passager- og godstrafik gennem Århus H i forbindelse med ombygningen, har Banedanmark planlagt udførelsen i flere etaper og med så få perioder med totalspærring som muligt.

Projektet bliver udført fra den 1. januar 2025 til 1. kvartal i 2027, hvor der spærres i forskelligt omfang i forskellige perioder. Der er totalspærring i disse perioder:

- Århus H: I perioden den 2. januar 2026 til og med den 11. januar 2026, dvs. fra midten af uge 1 til og med udgangen af uge 2, vil hele Århus H være totalspærret. Det er den eneste periode, hvor det ikke er muligt at køre gods gennem Århus H eller videre nordpå.
- Århus H mod nord: Fra uge 3 til og med uge 14 i 2026, dvs. i en periode på 11 uger, vil Århus H være totalspærret mod nord til Brabrand. I den periode er vendesporrene 405-407 også spærret, men der kan stadig køres gods via Århus H til Århus Havn. I denne periode er det muligt, at køre nordpå til Aalborg, Hirtshals og Frederikshavn via



en alternativ rute over Herning-Struer-Langå. Det vil således være muligt at opretholde den godstrafik, der ellers skulle have kørt ad TEN-T strækningen/ScanMed-korridoren mellem Fredericia og Hirtshals/Frederikshavn, om end med længere køretid. Banedanmark mener således at have opfyldt sine forpligtelser ift. ScanMed, da der er anvist en alternativ rute, mens spærringerne er indført på ScanMed-strækningen.

Det vil dermed under hele udførelsesperioden på nær den 2.-11. januar 2026, hvor Aarhus H er totalspærret, være muligt at køre gods gennem Aarhus H for at komme til Aarhus Havn. Når ombygningen af Aarhus H er færdig i 2027, vil der ikke være forringede vilkår for godstrafikken i forhold til i dag.

Dansk Banegods påpeger, at Aarhus H efter renoveringen fortsat kan håndtere godstog af samme længde som før renoveringen på 567-581 meter, og at det dermed fortsat ikke er muligt at benytte en længde på 835 meter, som det er tilladt i resten af Danmark.

Det er korrekt, at sporgruppe 400 pga. terræn- og naboforhold ikke forlænges. Dog er ETCS-stopmærkerne i spor 30 placeret således, at der kan håndteres godstog med en længde op til 1000 meter.

Dansk Banegods foreslår, at renoveringen af Aarhus H bliver suppleret med en jernbaneshunt, der skal etableres som en ny spors-trækning over Aarhus Å på 400-600 meter for at lede godstrafikken udenom Aarhus H i stedet for at benytte det nuværende vendespor, hvilket der også vil være en fordel ved efter ombygningen af Aarhus H, da tog der ikke skal stoppe på Aarhus H ikke behøver at vende køreretning i et vendespor på Aarhus H.

En jernbaneshunt udenom Aarhus er et omfattende projekt, som vil gå igennem et større våd- og blødbundsområde og kræver et særskilt anlægsprojekt. Det er ikke muligt på nuværende tidspunkt at indarbejde en shunt i Aarhus H-projektets tidsplan uden at det vil forsinke elektrificeringen og udrulningen af det nye signalsystem, og det vil desuden ikke være muligt at anlægge en shunt indenfor projektets økonomi.”

Med venlig hilsen

Thomas Danielsen