



Metin Lindved Aydin (RV)

8. september 2025
Side 1 af 5

Svar på 10-dages forespørgsel fra RV til MTM om et letbanefrit Nørreport kryds

Metin Lindved Aydin (RV) har fremsendt en 10-dages forespørgsel til Teknik og Miljø vedrørende et letbanefrit Nørreport kryds. Nedenstående fremgår Teknik og Miljø's svar på spørgsmålene i forespørgslen.

Spørgsmål 1

Hvis letbanen nedgraves, hvor meget vil rødlisperioden reduceres for bilister der kommer:

- fra øst ad Bernhardt Jensens Boulevard?
- fra vest ad Nørreport?
- fra nord ad Kystvejen?
- fra syd ad Kystvejen?

Svar

Det korte svar er, at en nedgraving ikke vil reducere rødlisperioden nævneværdigt. Det er trængsel på Kystvejen, der er den reelle flaskehals i Nørreportkrydset.

Uddybende

Nørreportkrydset fik i foråret 2025 udskiftet styresystem og opsat ny detektering, hvilket har optimeret styringen af krydset markant. Letbanetogene optager relativt lidt grøntid i krydset. Der er sammenlagt grønt for letbanetog i omkring 5 % af tiden i myldretiden, som dog efterfølges af relativt lange rømningstider pga. togenes lave hastighed. Andre væsentlige trafikstrømme kan dog have grønt samtidig med letbanetogene, hvilket overordnet reducerer genevirkningerne for afviklingen af den øvrige trafik en del.

I tabellen nedenfor fremgår de enkelte trafikstrømmes samlede grøntidsandel i de fire myldretidstimer (kl. 7-9 og 15-17) på en normal hverdag. Grøntidsandelen udtrykker, hvor stor en procentdel af tiden den pågældende trafikstrøm har grønt.

For kolonnen "med letbane" er tallene baseret på faktiske data udtrukket fra signalanlæggets styreapparat. For kolonnen "uden letbane" er tallene baseret på beregninger med udgangspunkt i det programmerede signalprogram, hvor letbanen ikke anmeldes og indkobles. Grøntiden vil altid blive fordelt dynamisk baseret på detektering af den tilstedeværende trafik, hvorfor virkeligheden til forskellige tider vil variere fra tabellen.

TEKNIK OG MILJØ
Aarhus Kommune

Rådhuset, Rådhuspladsen 2
8100 Aarhus C

Telefon: 89 40 20 00

Direkte e-mail:
post@mtm.aarhus.dk

Sag: EMN-2025-009269



8. september 2025
Side 2 af 5

Tabel 1. Overblik over fremkommelighed med og uden letbane

Fra	Retning	Grøntids- andel med letbane	Grøntids- andel uden letbane	Differen- s (procent- point)
Bernhardt Jensens Boulevard	Ligeud/højre	34%	38%	4%
Bernhardt Jensens Boulevard	Venstre	13%	15%	2%
Nørreport	Ligeud	17%	18%	2%
Nørreport	Højre	47%	44%	-2%
Kystvejen Syd	Ligeud	45%	45%	0%
Kystvejen Syd	Venstre	21%	22%	1%
Kystvejen Syd	Højre	21%	23%	2%
Kystvejen Nord	Ligeud/højre	20%	22%	1%
Kystvejen Nord	Venstre	1%	1%	0%
Kystvejen Syd	Letbane ligeud	2%	0%	-2%
Kystvejen Syd	Letbane venstre	1%	0%	-1%
Kystvejen Nord	Letbane ligeud	1%	0%	-1%
Nørreport	Letbane venstre	1%	0%	-1%

Note: Trafikstrømmes samlede grøntidsandel i de fire myldretidstimer (kl. 7-9 og 15-17) på en normal hverdag

De trafikstrømme, som primært har potentiale til øget grøntid ved fravær af letbanetog, er trafikken fra Bernhardt Jensens Boulevard og til dels fra Kystvejen Syd. Disse trafikstrømme afvikles i det store hele trængselsfrit i dag. Dog med periodevis undtagelse af venstresvinget fra Bernhardt Jensens Boulevard.

De tre med rødt highlightede trafikstrømme er dem, som i dag giver oplevelsen af et kryds med megen kø, og trafikafviklingen for disse er stort set upåvirkede af, om der kører letbanetog gennem krydset eller ej. Disse tre trafikstrømme er desuden alle i indbyrdes konflikt med hinanden. Med andre ord kan de ikke have grønt samtidig). Ligeledes ender de alle i samme frafart – nemlig sydgående på Kystvejen mod Europa Plads.

Det er som nævnt trængsel på Kystvejen, der er den reelle flaskehals i Nørreportkrydset. Det ene kørespor på Kystvejsstrækningen fra Nørreport til



Europaplads afvikler i dag omkring 13.000 biler i døgnet, og er en stor del af dagen helt kapacitetsmættet.

8. september 2025
Side 3 af 5

Trafikken i Nørreportkrydset er steget med omkring 5 % totalt set efter ensretningen af Vester Allé og Hjortensgade. Selv små trafikstigninger medfører betydelige rejsetidsforøgelser i et i forvejen kapacitetsmættet trafiksystem, hvilket således også ses på Kystvejsstrækningen, og dermed ved Nørreport.

Spørgsmål 2

Hvordan vil den trafikale trængsel i byen i øvrigt blive påvirket ved reducerede rødlyperioder i Nørreportkrydset?

Svar

Med henvisning til svaret på spørgsmål 1, vil trængslen i byen generelt være upåvirket af, om der kører letbanetog i Nørreportkrydset eller ej. Togene har alene indflydelse på fremkommeligheden lokalt i Nørreportkrydset, og selv her er det begrænset til momentvise genevirkninger for trafikstrømme som må vente lidt længere på grønt eller sidde et omløb over, fordi grøntiden er blevet afkortet i forbindelse med en prioritering. Dvs. forhold som kan give anledning til irritation i momentet, men som ikke i øvrigt giver anledning til akkumulering af kø/trængsel, som ikke alligevel ville være opstået som følge af omstændighederne beskrevet i svaret til spørgsmål 1.

Spørgsmål 3

Hvordan vil trafikken være påvirket i anlægsperioden?

Svar

Etablering af en tunnel under Nørreportkrydset er et komplekst anlægsarbejde, der bl.a. kræver omfattende nedbrydning/flytning af anlæg under jorden. Herunder vil cykeltunnelen og den store regnvandsledning med tilhørende afløbsbygværk, der er placeret i området, blive påvirket.

Konsekvenserne for trafikafviklingen vil være omfattende og der må forventes massive afviklingsproblemer i en lang anlægsperiode - især i forhold til trafikafviklingen til og fra Aarhus Ø, der i anlægsperioden vil være henvist til alene at anvende Hjortholmsvej som adgang.

Udover de fysiske gener vil ombygningen af letbanen medføre, at der ikke kan køre letbanetog i anlægsperioden. Brugere af letbanen skal i anlægsperioden benytte andre transportformer.

Spørgsmål 4



I hvor lang en periode vil anlægsarbejdet pågå?

8. september 2025
Side 4 af 5

Svar

Det er ikke muligt at give en konkret vurdering af, hvor lang en anlægsperiode, der vil være tale om. Men den må vurderes at være tidsmæssigt omfattende, da anlægget vil omfatte store trafikomlægninger og tidkrævende anlægsarbejder. En forventning er at der vil være tale om en anlægsperiode på flere år.

Spørgsmål 5

Hvad vil et anlægsarbejde som det skitserede beløbe sig til overslagsmæssigt?

Svar

Det er på det foreliggende grundlag alene muligt at give et estimat på størrelsen af udgiften, som vurderes at ligge mellem 1-4 mia.kr. på grund af kompleksiteten i området og de store følgeudgifter.

Spørgsmål 6

Vil det være muligt at forøge letbanesporets radius i Nørreport-krydset således letbanetogene kan køre hurtigere gennem svinget og reducere letbanens køretid? Hvor meget vil køretiden blive reduceret pr. tog? I alt pr. dag?

Svar

Letbanen har oplyst følgende:

Skal hastigheden øges til 20 km/h, skal radius gennem krydset være absolut mindst 32 m, med de konsekvenser det har; flytning af spor og sporskifter, indsnævring af vejforløb i sydenden af Nørreport og/eller tilbagerykning af stopstreg, samt sandsynligvis tilbagerykning af stopstreg på Kystvejen. Hertil tilpasning af kørestrømssystem.

Da der er tale om en meget kort strækning, hvor letbanen kører med reduceret hastighed, har en øgning af hastigheden ingen reel betydning for letbanen samlede køretid.

Med venlig hilsen

Nicolaj Bang



Rådmand

/

Henrik Seiding
Direktør

8. september 2025
Side 5 af 5