

Fra: Helge Bay <hbc@helgebay.dk>

Sendt: 22. januar 2025 14:59

Emne: Nørreport-krydset svar på spørgsmål - Letbaner.dk

Til spørgsmålet om krydset Nørreport i Aarhus på vores foretræde d. 21.1.2025, fik vi ikke svaret, hvilket også havde været svært at gøre kort. Vi har følgende bemærkninger, som vi håber du vil sende videre til udvalget:

Nørreport krydset i Aarhus har givet anledning til en del trængsel, især i de første år.

Det er et godt eksempel på, at letbaneprojektering ikke nødvendigvis er let, men kræver gennemtænkte løsninger, der skal implementeres i den rigtige rækkefølge.

Politiske beslutninger, manglende erfaring hos bygherrerådgiver, dårlig sammenhæng med andre aktører og en italiensk entreprenørs udførelse har givet et dårligt resultat. Trafikken i Nørreport-krydset er påvirket af mange modstridende forhold, der ikke blev adresseret ordentligt. Vi har her listet de vigtigste:

- Ønsket om at åbne havnearealerne for gående, som skulle kunne krydse Kystvejen, betød en nedsættelse fra fire til to vejbaner. Det var også nødvendigt for at få plads til letbanen. Derfor hobede trafikken op foran Nørreportkrydset, hvor der stadig var fire vejbaner fra Nørrebrogade.
- Biltrafikken kunne tidligere have vænnet sig til nedsat kapacitet, hvis Nørrebrogade var blevet anlagt med kun to vejbaner i stedet for fire fra Ringgaden til Nørreport. Idag har trafikken dog lært at dreje fra ved Ringgaden.
- Færgehavnen og dens trafik blev først flyttet væk fra Aarhus Ø et par år efter letbanens åbning. Det gav store propper, men er nu fortid.
- Aarhus Ø var tænkt til at have begrænset biltrafik, men den fik ikke sin letbane fra starten af, og heller ikke senere, så nu kører alle i bil dertil. Og buslinjen derud tiltrækker ikke bilister.
- Det firma, der etablerede lyskrydset (dansk), havde ingen erfaring med letbaner, og anlægget kører stadig ikke hensigtsmæssigt. Det havde flere farlige fejl i begyndelsen.
- Ansaldo STS' italienske underleverandør af sporanlæg har lavet den dårligste sporudfletning i hele Skandinavien, så letbanen skal helt ned på 10 km i timen, hvilket spærre krydset unødigt længe. CEO for letbanen Michael Borre har udtalt, at hvis han kunne, så skulle hele udfletningen bygges om.

Så letbaneanlæg kræver en proaktiv ledelse og løsningsorienteret holdning med erfarne projektledere, der har beføjelser til at gribe ind og løse problemerne, især i et pilotprojekt som Aarhus Letbane. Men det var svært fordi staten trak sikkerhedsnettet væk helt fra starten, i forbindelse med bygherrerådgivers alvorlige underbudgettering.

Men når de tekniske løsninger er på plads og alt spiller, så kan letbaner implementeres mange steder, og fungerer bedre end bustrafik, samtidig med at vejtrafikken også kan komme til.

Vi mener at Hovedstadens Letbane har undgået de værste børnesygdomme og hurtigere vil få succes hos mange, også bilister.

Mvh

Helge Bay og Niels Wellendorf

Letbaner.DK

<https://www.letbaner.dk/>