

Et byråd ude af trit med borgerne

Socialdemokraterne i Aarhus Byråd er involveret i mange mærkelige beslutninger.



Aarhus har brugt en alternativ banegård i området, hvor E45 og Herning-motorvejen mødes, mener skribenten. Arkivfoto: Charlotte De La Fuente

SOCIALDEMOKRATIET

JØRGEN CHRISTENSEN, TISSETVEJ 24, SOLBJERG

Ved borgermødet i Solbjerg med Banedanmark om en jernbanestrækning fra Hovedgård til Hasselager var Aarhus Byråd repræsenteret af den nye rådmand for Teknik og Miljø, Bünyamin Simsek (V), og borgmesteren havde sendt sin ”løjtnant”, Ango Winther (S).

Borgmesteren selv er gået i flyverskjul og svarer ikke på borgernes henvendelser.

Bünyamin Simsek gav på mødet udtryk for, at han ville gå hjem og udarbejde et kritisk hørings svar, som opremsede de mange problemer, der ville være for alle tre linjeføringer ved Solbjerg, der var fremlagt i VVM-rapporten fra Banedanmark.

Skanderborg Byråd og Odder Byråd har i deres hørings svar anbefalet, at man vælger ”o-løsningen”, der siger, at man ikke laver denne nye jernbanestrækning, men bevarer den nuværende jernbane over Skanderborg.

Ango Winther udtalte ifølge referatet for borgermødet med Banedanmark i Solbjerg (citater):

»Ango Winther, Aarhus Byråd (S), fortalte, at der er lavet en undersøgelse om at flytte Aarhus H til Årslev. Der kom en redegørelse om, at det ville være en særdeles dårlig idé.«

Den rapport vil jeg meget gerne se. Der er aldrig blevet offentliggjort en sådan redegørelse, men det var nok bare for at stoppe diskussionen om en alternativ banegård ved Årslev.

Aarhus Byråds flertal fører ikke kommunalpolitik, men landspolitik.

Desuden sagde han på mødet ikke noget om, at socialdemokraterne og et flertal i byrådet arbejdede med en plan om at anbefale den centrale linje midt ned igennem Solbjerg.

Et høringssvar, som allerede var blevet udarbejdet under tidligere partifælle på trafik- og miljøposten, Kristian Würtz, da denne sad som rådmand. »Man hylér vel med de ulve, man er iblandt.«

Det kom så frem på byrådsmødet 28/2, at der var udarbejdet et høringssvar fra flertallet i Aarhus Byråd, som anbefalede den centrale linje ned midt igennem Solbjerg.

Flertallet i Aarhus Byråd begrundede også deres høringssvar med, at det er den hurtigste linje:

»Hovedformålet med at sænke transporttiden opnås ved alle tre linjeføringer. Dog mest ved linjeføringen gennem Solbjerg By.«

Den opnåede besparelse af rejsetiden i forhold til de to andre linjeføringer er på henholdsvis 8 sekunder i forhold til den vestlige linje og 20 sekunder i forhold til den østlige linje.

Hele strækningen på 23 km sparer timemodellen med 4,6 til 5 minutter på nuværende tidspunkt og vil koste 3,5 milliarder.

Flertallet i Aarhus Byråd med socialdemokraterne i spidsen bliver ved med at fremhæve, at de vil have "timeplanen" med en times jernbanedrift mellem de store byer i Danmark.

Timeplanen er for længst død og kan ikke gennemføres.

Deres retorik minder mig mere og mere om "Komiske Ali".

Konsekvenserne af den centrale linjeføring gennem Solbjerg er, at 41 familier skal eksproprieres og deres huse jævnes med jorden. Desuden må ca. 600 andre familier miste ejendomsværdi, fordi de ligger inden for en afstand af 300 m fra den kommende jernbane. Deres huse er usælgelige til den normale prissætning. Derfor kommer de til at leve med den støj, som jernbanen kommer til at lave.

Ved de to andre linjeføringer bliver betydeligt færre familier ramt.

Solbjerg by deles i to halvdele, og der bliver lagt en stribe "ingenmandsland" på mellem 25 og 50 meters bredde ned midt igennem byen. Er det det, socialdemokraterne mener med "en grøn kile"?

Denne jernbanestrækning er først på programmet i 2032 ifølge Trafik-, Bolig-, og Byggestyrelsens plan "Trafikplan for statslige jernbane 2017-2032", som er sendt i høring.

Dette "ingenmandsland" stopper al udvikling af Solbjerg og først i 2032, altså om 14 år, vil man kunne se frem til, at jernbanen anlægges.

Aarhus Byråds flertal fører ikke kommunalpolitik, men landspolitik.

De retter sig efter, hvad landspolitikerne siger på Christiansborg, og ikke efter byens egne skatteborgere.

Nu sendes der to høringssvar til Banedanmark fra Aarhus Byråd.

Et flertalsvar, som anbefaler den centrale linje og følger partilinjen på Christiansborg, og en mindretalshøringssvar, som følger byens borgere.

Socialdemokraterne i byrådet er i den grad ude af takt med deres vælgere.

De støttede, at Banedanmark ville rive Bruuns Bro og Arkaden ned, da Banedanmark foreslog det.

"Ja, selvfølgelig skal man lukke Bruuns Gade i et til to år for at rive Bruuns Bro ned og genopbygge den igen."

Først efter mange protester og transportministerens indgriben fik man Banedanmark til at sænke sporene under bygningerne i stedet for at rive Bruuns Bro og Arkaden ned, og det var endda billigere.

Socialdemokraterne ville også opfylde Tangkrogen og berøve aarhusianerne deres attraktive adgang til naturværdier. Efter protester og fremlægning af en alternativ plan blev dette forpurret.

Socialdemokraterne anlagde Aarhus Ø med 6.000 boliger og lige så mange arbejdspladser. Så lavede man biltrafikken om til én vognbane i hver retning på tværs af havnen, hvor der var tre vognbaner i hver retning tidligere.

Man forventede, at alle disse mennesker fra Aarhus Ø ikke har biler, men selvfølgelig går og kører på cykel til letbanen, som alle disse mennesker forventedes at benytte, under parolen »bilerne ud af byen«. Færgeruten til Odden fragter lige en million enheder om året.

Nu planlægger man i forbindelse med etape 2 af letbanen at lave et stort ”parkér og rejs-anlæg” til 1.000 biler for pendlerne ved E45-motorvejsafkørslen mod nord. Så forventer man, at pendlerne parkerer her og bruger mindst en halv time hver vej med letbanen for at komme ind til Aarhus H.

Endnu et prestigeprojekt for socialdemokraterne. Det kommer aldrig til at ske – pendlerne vil fortsætte ind i byen, som de altid har gjort. Et nyt Høje-Taastrup i Jylland.

Den eneste måde, socialdemokraterne og flertallet i Aarhus Byråd kan få politikken med timeplanen og bilerne ud af byen til at hænge sammen på, er ved at lave en alternativ banegård ved Firkløveret, hvor E45 og Herning-motorvejen mødes. Lad fjern- og højhastighedstogene standse her.

Lav en jernbanestrækning langs E45 – den mest direkte linje nord-syd. Lav de nuværende spor ud til Brabrand om til letbanespor og forlæng strækningen ud til Firkløveret.

Lad letbanen køre med intervaller på 10-15 minutter, så vil det tage 8 minutter at køre fra Aarhus H til Firkløveret. Lav Aarhus H om til letbanegård og servicér aarhusianerne med letbanen.

Lav så det store parkér og rejs-anlæg ved Firkløveret. Det vil være en fordel for alle østjyder, pendlerne og folk, der skal til København.

Parker og rejs-anlægget vil komme til at ligge tæt på samtlige motorveje i Aarhus-området.

En planlagt jernbanestrækning fra Aarhus til Silkeborg skal også krydse ved Firkløveret.

Det vil spare 16 minutter for togene i forhold til i dag, hvor alle togene skal ind til Aarhus H for at vende, og være 15 km kortere end i dag.