

» Udviklingen under Nicolai Wammen er grundlagt på brede forlig henover midten, hvor Vestergaards eget parti, Venstre, har stemt for samtlige budgetter.

Casper Vildbech

» Men andre danske provinslufthavne lejer sig ind på flyvevåbenets flyvepladser til en pris, der ligger langt under, hvad det faktisk koster at drive et sådant anlæg.

Henning Jensen Nyhuus

## Bitterhed skygger for fornuften

Casper Vildbech  
Randersvej 35b, Aarhus N

**Henrik Vestergaards rolle** i aarhusiansk politik er uden tvivl noget mindre, end Vestergaard selv bryder sig om.

Heldigvis, tænker utvivlsomt de, der har læst Vestergaards indlæg i JP Aarhus 22/6.

I indlægget får Vestergaards frustrationer frit løb. Det går blandt andet ud over borgmester Nicolai Wammen, der beskyldes for at køre Aarhus i sænk. Et billede af "Smilets by", som vist kun genkendes af Vestergaard selv, selv om han krampagtigt forsøger at spænde både erhvervslivet, de aarhusianske familier og foreningslivet for sin vogn.

Nicolai Wammen har i de seneste snart seks år stået i spidsen for

en by i udvikling. Tager vi et øjebliksbillede af Aarhus, så viser f.eks. Sculpture by the Sea-udstillingen eller opførelsen af den nye bydel på havnen, at Aarhus er en moderne by, hvor optimisme og fremgang hersker.

### Brede forlig

Udviklingen under Nicolai Wammen er grundlagt på brede forlig henover midten, hvor Vestergaards eget parti, Venstre, har stemt for samtlige budgetter. Men udviklingen bygger også på viljen til at udvise rettidig omhu, bl.a. ved at tilpasse økonomien, når det har vist sig nødvendigt.

Vestergaards meritter de seneste seks år er straks sværere at få øje på. Måske anledningen til Vestergaards frustration skal findes netop i det faktum.

## Vestergaard burde hellere skabe resultater

Rene Majlund Andersen  
DSU Århus  
Jens Baggesensvej 118, 1., Aarhus N

**Man fristes til at tro**, at Henrik Vestergaards debatindlæg i JP Aarhus 22/6 er udtryk for ironi. I hvert fald er det komisk at høre en så misforstået og harsk kritik af Aarhus' borgmester, Nicolai Wammen, fra en mand, der er notorisk kendt for sin dårlige dømmekraft.

F.eks. er det almindeligt kendt, at Henrik Vestergaard brændende ønsker at blive leder for Venstre i Aarhus.

Men Vestergaards svigtende dømmekraft gør sig ikke alene gældende i forhold til hans syn på egne evner.

Det så vi senest under kommunalvalgkampen i 2009, hvor han

bl.a. midt under valgkampen dannede et parti i partiet, Team-V.

### Gift for Venstre

Fraktionen i Venstre var gift for den i forvejen hårdt pressede Gert Bjerregaard, og Henrik Vestergaards manglende loyalitet var uden tvivl med til at gøre Venstres nederlag i Aarhus endnu større.

Hvis Henrik Vestergaard vil det bedste for sit parti og for byen, hvilket man kan have sin tvivl om, så burde han bruge sine kræfter på at skabe resultater for Aarhus sammen med resten af byrådet. I stedet for at skrive Aarhus ned i et stort sort hul, hvor byen på ingen måde høre hjemme.

Håber vi resten af sommeren slipper for Henrik Vestergaards sure opstød.

## Ikke betonsocialisme at gå imod bureaukrati

Thomas Juhl  
Bymosevej 77, Aarhus V

**På byrådsmødet 22/6** vedtog byrådet et nyt ledelsesforsøg på Skødstrup Skole. Kun Socialistisk Folkeparti gik imod forslaget, og De Konservative mente ligefrem, at det er udtryk for betonsocialisme at gå imod ledelsesforsøget.

Men hvorfor egentlig det? Forsøget flytter 1 mio. kr. fra kerneopgaven til ledelsesopgaver. Er det betonsocialisme at prioritere flere undervisningstimer, nye bøger og lejrskoler højere end flere timer til ledelse? Så synes jeg i hvert fald ikke det lyder så tosset med socialisme.

Byrådsflertallet har valgt at bruge 1 mio. kr. mere på ledelse på en enkelt skole i Aarhus.

### En leder mere i forvejen

Der er 49 folkeskoler i Aarhus, så det kan gå hen og blive en dyr fornøjelse. Skolerne i Aarhus har i forvejen en leder mere end alle andre skoler i Danmark, men det var åbenbart ikke nok for byrådsflertallet.

Så tak til SF for at vende sig mod udviklingen, hvor der konstant flyttes ressourcer og penge fra kerneopgaven i den offentlige sektor til bureaukrati, ledelse og administration.



Motorvejen fra Aarhus bør føres helt ud til Aarhus Lufthavn i Tirstrup. Arkivfoto: Casper Dalhoff

## Realistiske visioner i stedet for luftkasteller

Den velfungerende lufthavn skal blot sikres bedre adgangsveje.



**HENNING JENSEN NYHUUS**  
borgmester i Randers  
næstformand i Aarhus Lufthavn

**Med jævne mellemrum** dukker forslag op om en ny placering af Aarhus Lufthavn. De plejer at blive skudt ned, fordi de enten er vanvittigt dyre eller har uacceptable miljømæssige konsekvenser.

Første halvår af 2011 har budt på nye forslag ud fra, at den nuværende placering skulle være håbløs.

Et tjek på Krak viser, at der er 35 minutter fra Aarhus C til p-pladsen ved lufthavnen. Er det umagen værd at bygge en ny lufthavn for at spare nogle rejsende for 10-15 minutter? Der er altså mange andre måder at minimere rejsetid på. At tilbuddet ville være endnu bedre, hvis lufthavnen lå klods op ad E45, er indlysende. At oplandet for lufthavnen ville blive større er ligeså indlysende. Men det er bare ikke en idé med gang på jorden. Det er for dyrt, og det har ikke været muligt at finde plads.

### Kortere rejsetid

Skal vi så bare holde op med at tænke nye tanker om Aarhus Lufthavn? Nej. Vi skal give de rejsende, ikke mindst erhvervsrejsende, de bedst mulige betingelser, altså kortest mulige rejsetider mellem Østjylland og større

byer. Det kan man altså gøre på mange måder, der ikke involverer at bygge ny lufthavn.

Sidste år blev den nye adgangsvej til lufthavnen indviet. Næste skridt må være at føre motorvejen videre fra Aarhus og helt ud til lufthavnen. Det har Syddjurs og Norddjurs arbejdet for gennem mange år, og Randers bakker fuldt op om behovet. Det vil styrke hele vores region.

### Nye motortrafikveje

Vejdirektoratet er i fuld gang med at bygge Djurslands nordlige hængsel, som er motortrafikvejen mellem E45 og Assentoft. Næste naturlige skridt er at opgradere hovedvejene på Djursland til motortrafikveje og føre dem videre med en ny østlig Randers Fjord-forbindelse. Det vil forkorte rejsetiderne til lufthavnen og øge oplandet, og vi forbedrer erhvervslivets rammebetingelser i øvrigt.

Dernæst bør E45 udvides, inden den sander til i trafikpropper og lastbiler, og vi skal arbejde for en Kattegat-forbindelse. Let adgang til København og Europa er helt afgørende for vores udviklingsbetingelser i Østjylland.

Det er altså kombinationen af gode veje og fornuftige tog- og flyforbindelser der tilsammen skal være et godt tilbud. At flytte en lufthavn lidt tættere på Aarhus flytter ikke noget.

### Ulige konkurrence

Aarhus Lufthavn har til gengæld et reelt presserende problem: Aarhus Lufthavn driver og vedligeholder selv sit anlæg. Det burde måske være indlysende, at sådan er det. Men andre danske provinslufthavne lejer sig ind på flyvevåbenets flyvepladser til en pris, der ligger langt under, hvad det faktisk koster at drive et sådant anlæg. Mens andre lufthavne kan bruge overskud på nye flotte løsninger og tilbyde f.eks. gratis parkering, skal Aarhus Lufthavn bruge pengene på grundlæggende vedligehold. Det er ulige konkurrencevilkår.

Kort sagt. Vi skal ikke være bange for at være visionære. Vi skal tænke vores transportsystem i sammenhæng, og vi skal være konkurrencedygtige. Men vi skal bevæge os i realiteternes verden, og ikke diskutere luftkasteller, hvis levedygtighed for længst er modbevist.

» Vi skal give de rejsende, ikke mindst erhvervsrejsende, de bedst mulige betingelser, altså kortest mulige rejsetider mellem Østjylland og større byer. «