

Vestbanetilhængerne vandt 1. halvleg

Ved en afstemning den 28. juni i Regionsrådet for Region Syddanmark lykkedes det at vende stemningen i Regionsrådet, således at de Vestbane-positive kunne vinde afstemningen. Der blev derved sikret et knebent flertal for bevarelse af Vestbanen. Faktisk var det lidt af en gyser: 21 for og 20 imod. En indkaldt radikal suppleant gjorde udslaget. V og K var imod, medens DF, R, S og SF var for. Der var dog både en DF'er og en socialdemokrat, som stemte imod banens fortsatte eksistens. Det var forståeligt nok et afstemningsresultat, der vakte jubel hos dem, som har kæmpet for banens bevarelse og for indførelse af tidssvarende jernbanedrift på strækningen. Men sejren var en etapesejr, det er kun 1. halvleg, som blev vundet, for forude venter helt sikkert snublesten & rævekager. Intet er sikkert, når man har med Thyge Nielsen, en lokal og regional dominerende skikkelse inden for partiet Venstre, som er lodret imod banens bevarelse og som ønsker den afviklet hurtigst muligt ud fra snævre og kortsigtede økonomiske kalkuler, at gøre. Regionsrådsformand Carl Holst ser absolut heller ikke med milde øjne på Vestbanen, og han har tilkendegivet, at han fortsat vil arbejde for at få banen erstattet af busdrift. I den seneste tid har der, specielt i Jyske Vestkysten (JV), været synspunktmarkeringer fra de kontrære og dem, som vil modarbejde beslutningen. Banens prominente politiske modstandere er allerede gået i stilling. Bane-modstanderne har en stærk støtte i JV, og Varde-lokalredaktør Niels Hansen præsterede for nylig en leder i sin avis, der var usædvanlig kritisk over for Regionsråds-beslutningen. Det er tydeligt, at man ønsker at ignorere det jernbanevenlige flertal i Regionsrådet. Man har sat sig i hovedet, at busser pr. definition er løsningen, og man søger nu at genstarte en diskussion om busser kontra tog. Tilsyneladende arbejder man på at tilvejebringe en situation, på et tidspunkt, hvor Regionsrådet vil kunne omgøre beslutningen om Vestbanens videreførelse. De ledende borgerlige kræfter med forankring i Sydvestjylland, som er så meget imod Region Syddanmarks eneste lokalbane, har ét standardargument: Banen er simpelt hen for dyr, og man slår syv kors for sig ved tanken om de drifts- og investeringsmidler, som fortsat banedrift medfører. Samtidig overdriver man i medierne bevidst tallet for skinnevedligeholdelse, man har fx nævnt tallet 105 mio., hvilket er skønnet urealistisk højt. Men i kraft af de årlige statstilskud har der jo rent faktisk været ressourcer til at opdatere og videreudvikle banen, der har været forsømt i en årrække og drevet på en uengageret og ikke specielt dynamisk måde. Man har generelt ladet stå til, og man har udsultet banen og undladt investeringer med tanke på fremtiden. Der venter således en hård 2. halvleg i den fortsatte kamp om Vestbanen. Forudsætningen for bevarelse af banen mellem Varde og Nørre Nebel er nemlig, at Varde Kommune kan hjælpe med en finansiering af banens modernisering. Kan kommunen ikke det, skal Regionsrådet diskutere sagen endnu en gang. Modernisering og udvikling af Vestbanen er hårdt tiltrængt, og Varde Kommune har derfor fremsendt en ansøgning om dispensation fra Lånebekendtgørelsen, idet kommunen ønsker at låne 40 mio. kr. til at foretage et kapitalindskud i privatbanen Vestbanen A/S, som kommunen er medejer af. Kommunens henvendelse er tilstillet indenrigs- og sundhedsminister Hertel Haarder. Organisatorisk arbejdes der med en løsning, der implicerer, at banens drift hjemtages til egen organisation. En kommerciel operatør vil simpelt hen være for dyr.

Forkæmperne for Vestbanen skal derfor nøje overvåge udviklingen og være på vagt. Vi skal holde øje med mulige benspænd, forhalingstiltag og undvigelsesforsøg. Der ligger en opgave i at holde regionsflertallet fast på beslutningen. Signaler skal opfanges og gives videre.

Hvis man lige spoler filmen lidt tilbage, så er det utroligt, hvad "græsrodderne" og de, som har kæmpet for Vestbanen, har kunnet udrette. De aktive Vestbane-tilhængere har sammenstillet jernbanefaglig dokumentation og oparbejdet en ekspertise, der matcher og ofte overgår embedsværkets og teknikernes. Der er derved blevet skabt en modekspertise, der klart har bidraget til det positive resultat, som afstemningen i Regionsrådet trods alt er udtryk for. Der er blevet etableret vigtige kontakter til politikere og indgået tværpolitiske alliancer. Det er lykkedes at kombinere fagforeningskontakter, jernbaneprofessionel baggrundsviden, kommunalpolitiske initiativer, udnyttelse af elektroniske netværksmedier, viden om "lokalbane-

landskabet" og almindeligt folkeligt engagement i arbejdet med en vigtig lokal/regional transportpolitisk mærkesag. Det er faktisk ret unikt. Vestbane-sagen har helt klart noget David-Goliath-agtigt over sig.

Leif Kajberg, Rådet for bæredygtig trafik