

Dramaet om Vestbanen

Af Vigand Rasmussen, medlem af Arbejdsgruppen for Bevarelse af Vestbanen

Med det nye årtusinde blev Danmarks tilbageværende 13 privatbaner til amtsbaner. Den 5. april 2000 underskrev Amtsrådsforeningen og SR-regeringen en aftale, der skulle sikre banernes eksistens og modernisering en årrække frem ved at staten betalte udgifterne til banerne. De første år skete det som direkte tilskud, senere blev det en del af bloktilskuddet. Da regionerne afløste amterne blev den statslige betaling til banerne overført som en god del af bloktilskuddet til regional udvikling. For Region Syddanmarks vedkommende udgjorde den del af bloktilskuddet ca. 33 mio. kr. årligt, hvorved der ville være penge både til driften af banen og investering i en modernisering samt et beløb til overs til andre udviklingsformål i regionen.

Men modsat de andre amter/regioner fortsatte Region Syddanmark Ribe Amts 'fedtspil' med penge til Vestbanen, idet man via den fordelagtige operatørkontrakt med Arriva opnåede, at der kun skulle anvendes ca. 7 mio. kr. netto årligt til driften af banen, hvorved der blev over 20 mio. kr. til andre regionale udviklingsformål. Dette sammen med at alle 33 mio. kr. forsvandt, hvis man nedlagde banen, var en god statslig finansieret livsforsikring for banen mellem Varde og Nr. Nebel.

Da Arrivas kontrakt om driften af Vestbanen udløber med udgangen af 2010, begyndte man i 2009 i regionen at se på banens fremtid med hjælp fra et konsulentfirma. Det medførte, at banens drift blev udbudt for tiden efter 2010, og i udbuddet indgik nye tog samt kørsel til Esbjerg, hvorved Vestbanen ville blive en art nærbane for både Varde og Esbjerg. De indkomne bud fra operatørerne blev imidlertid vurderet til at være for høje, hvorfor hele udbudsarbejdet blev skrinlagt. I stedet opstod ideen om helt at nedlægge banen. Ganske vist blev der udarbejdet et papir på forholdene omkring hjemtagning af driften efter Arriva-tiden, men der var ingen tvivl om, at stærke kræfter i forvaltningen og blandt politikerne anså en nedlæggelse for den bedste løsning, idet den efterfølgende busdrift ville være markant billigere (men også servicemæssigt dårligere). Når denne tanke kunne gro frem, skyldtes det, at bloktilskudsloven skulle revideres i folketingssamlingen 2010-2011, og i den forbindelse var der i Danske Regioners regi udarbejdet et forslag om, at privatbanekriteriet skulle afløses af et kriterium, der handlede om antal privatbanekilometer – historisk set. Det ville betyde, at man valgte en tilfældig dato, f.eks. 1.1.2009, som privatbanekilometerkriterium, og det bloktilskud, der blev udløst heraf, skulle regionerne have fremover uanset om man nedlagde privatbanerne.

Denne knibtangsmanøvre var skruet sådan sammen, at samme dag som regionsrådet i Region Syddanmark ville vedtage, at Vestbanen skulle nedlægges, blev der afsendt et brev fra Danske Regioners ledelse til indenrigsministeren med ønske om at få ændret bloktilskudsreglerne i ovennævnte retning. Alt passede tilsyneladende fint sammen. Når Arriva havde kørt det sidste tog den 31. december 2010, ville de nye bloktilskudsregler træde i kraft med finansåret 2011, og busserne var klar til at erstatte banen.

Men sådan kom det slet ikke til at gå. Da det gik op for befolkningen i banens opland og for Varde Kommune, hvad der var ved at ske frem mod regionsrådsmødet den 21. december, rejste der sig en proteststorm både fra borgerne og fra kommunen. Sidstnævnte er i øvrigt aktionær i Vestbanen A/S. Der blev dannet facebook-grupper og samlet underskrifter samt arrangeret en protestdemonstration, alt sammen med god gennemslagskraft i medierne. Udviklingen medførte, at nogle regionsrådspolitikere begyndte at ryste lidt på hånden, dels fordi Varde Kommune med et stort set enigt byråd drog i leiding for banens bevarelse, dels fordi Socialdemokraterne mente, at det måske ikke var særlig belejligt, at det gamle regionsråd på sit sidste møde besluttede noget, som det nyvalgte regionsråd skulle føre ud i livet, og endelig opstod der selv hos venstremænd tvivl om, at den forventede bloktilskudsændring kunne nå at komme på plads i tide.

Derfor kom sagen slet ikke på dagsordenen den 21. december 2009, og Vestbanens skæbne blev lagt i hænderne på det nye regionsråd. Det medførte imidlertid, at regionen ville stå med et problem den 1. januar 2011, når Arrivas kontrakt udløb og en ny ordning på forholdene ikke var på plads. Derfor valgte man at forlænge samarbejdet med Arriva frem til midten af 2012, hvilket operatøren var med på, dog til en noget anden pris end hidtil. Den hermed indvundne tid skulle så bruges til en kulegravning af forholdene omkring tog- eller busdrift vesten for Varde, og den endelige beslutning skulle tages på regionsrådsmødet den 28. juni 2010. Herefter ville der være god tid til at føre beslutningen ud i livet.

I vinterens løb var der opstået en borgergruppe, Arbejdsgruppen for Bevarelse af Vestbanen, som arbejdede hårdt for at overbevise regionsrådspolitikerne om, at det ville være forkert at nedlægge en velfungerende lokalbane. Samtidig lykkedes det i den grad at gøre Folketingets trafikpolitikere opmærksom på, hvad der kunne risikere at ske i det vestjyske, og hvor dårligt det passede med den trafikpolitik, som et flertal i Folketinget stod bag. Det lykkedes at komme frem til, at der på Christiansborg var et flertal uden om regeringen, som ønskede at bevare Vestbanen.

Lokalt stod det første slag, da Udvalget for Ny Regional Udvikling skulle afgøre, hvad man ville anbefale regionsrådet i Vestbane-sagen. Forvaltningen havde udarbejdet et notat, som skulle danne

grundlag for politikernes beslutning, men desværre var notatet skæmmet af nogle faktuelle fejl med deraf følgende skæve beregninger. Eksempelvis mente man, at et Y-tog havde 125 pladser, hvilket er forkert, idet et Vestbane Y-tog har 101 siddepladser. Da det blev påpeget, forsvarede man sig med, at det var en oplysning, man havde fået fra Sydtrafik (!), men nu havde man spurgt Arriva, der mente, at der var 105 pladser. Det er heller ikke korrekt, om man så tæller toiletsædet og de to førerpladser med. Der er kun 101 pladser i Vestbane – Y – togene.

Arbejdsgruppen udarbejdede en kritisk kommentar til forvaltningens notat, som blev sendt til alle udvalgsmedlemmerne, men alligevel vedtog udvalget med én stemmes flertal at anbefale en busløsning. Flertallet bestod af Venstre, Konservative og det ene radikale regionsrådsmedlem. Sidstnævnte gik hermed direkte imod sit partis trafikpolitik og den holdning, som den radikale trafikordfører har i denne sag.

Selv om forvaltningen i sit svar på Arbejdsgruppens kommentarer måtte erkende fejlene, fortsatte notatet uændret op gennem systemet til næste niveau, Forretningsudvalget. Dog fik medlemmerne også tilsendt Arbejdsgruppens bemærkninger samt forvaltningens kommentarer hertil. Da Forretningsudvalget nøjedes med at sende sagen videre til regionsrådet til drøftelse og endelig beslutning, steg spændingen om udfaldet, idet det havde vist sig, at Dansk Folkeparti (der ikke sad i Udvalget for Ny Regional Udvikling) gik ind for at bevare banen. Det samme gjorde SF, mens Socialdemokraterne efter en grundig overvejelse også endte med at være på banens side. Det ville medføre et flertal i regionsrådet for at bevare banen, men da mødet den 28. juni var det sidste inden ferien, var der en del afbud fra regionsrådsmedlemmerne, hvorfor der var indkaldt suppleanter, og her viste det sig, at suppleanten fra Dansk Folkeparti og en af de socialdemokratiske suppleanter var tilhængere af busløsningen. Dermed var der flertal for en nedlæggelse af banen.

Redningen kom imidlertid fra en helt uventet kant. Det radikale regionsrådsmedlem, der jo gik ind for nedlæggelse af banen, havde også meldt afbud, og der var indkaldt en suppleant. Normalt skulle man så gå ud fra, at de to havde afklaret, hvad suppleanten skulle stemme ved de forskellige sager, men for en sikkerheds skyld gik undertegnede på jagt efter suppleantens mailadresse, som jeg først fik opsporet om formiddagen den 28. juni, hvor regionsmødet skulle gå i gang kl. 15. Så blev der afsendt en mail, hvor jeg forsigtigt spurgte til suppleantens holdning til banesagen, og der kom hurtigt et svar, som klart sagde, at hun så sandelig ikke ville være med til at nedlægge banen. Den besked blev hurtigt sendt videre til Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti og SF, thi nu var der pludselig flertal for at bevare banen. Oplysningen har givetvis medført nogle hektiske formøder i de tre grupper for at planlægge slagets gang.

Samtidig var en gruppe Vestbanetilhængere på vej fra Varde for at overvære mødet. Da de ankom til Vejle, fik de den glade melding om den nye radikale holdning, så der var optimisme, da de bænked sig på tilhørerpladserne. Debatten blev lang og hård, ganske som jernbanedebatter har for vane at være, men da regionsrådsformand Carl Holst endelig satte sagen til afstemning, blev det om forslaget om at bevare banen bl.a. under forudsætning af , at Varde Kommune kunne få indenrigsministeriets dispensation til at tage et lån på op til 40 mio. kr., som skulle bruges til en modernisering af banen.

Efter to optællinger måtte Carl Holst konstatere, at der var et flertal på 21 mod 20, der ville redde banen fra nedlæggelse, og dermed var Vestbanen på sporet igen. Tilhørerne klappede og drog glade hjem til Varde efter at have oplevet det helt usædvanlige, at et udvalgs indstilling til regionsrådet var blevet nedstemt.

Der var også tilfredshed i Varde Byråd, der hurtigt sendte dispensationsansøgningen til Indenrigsministeriet, og man regner med at få et svar senest i slutningen af august.

Dramaet om Vestbanen er således ikke helt ovre, bl.a. er der nogle nedlæggelsestilhængere, der har svært ved at affinde sig med regionsrådets beslutning, men banens fremtid tegner sig alligevel noget lysere end den gjorde før den 28. juni 2010.