

# Vestbanen

**Trafikpolitik.** Kronikøren undrer sig over, at lokale politikere og medier er modstander af bevarelsen af Vestbanen. En togforbindelse har stor betydning i et befolknings-tyndt område.

Af Leif Kajberg

Vestbanen har for længst indskrevet sig i jernbanehistorien som en af de strækninger, der har stået mest blæst om. Diskussionen om dens overlevelse har i de seneste par år bølget frem og tilbage. Det har været en gyser med islæt af farce. Der er skurke og helte. Banens overlevelseskamp har oven i købet fundet vej til litteraturen. Forfatteren Gerd Laugesen har i bogen »Hjemsted. Historier fra Vadehavet« (2011) således leveret en frontberetning fra kampen om Vestbanen. Et klip herfra: »De er i hvert fald hundrede fra Varde og omegn. Og de er rasende, for hver dag tager mange – også børn og unge – med Vestbanen, Newel-grisen, som de jo kalder toget, der kører mellem Varde og Nørre Nebel – og standser i alle de små byer. Nu vil regionen lukke den? »Toget har altid været her, og det skal det fortsætte med«, siger en pige, der går i 10. klasse. Det er hendes mor og far, der har sponseret de fine t-shirts.« (s. 49).

### Reddet

Vreden og protesterne bar frugt. For i februar 2011 lykkedes det efter en kæmpeindsats en række klartskuende regions- og lokalpolitikere, engagerede landspolitikere, trafikpolitiske græsrodder, fagforeningstilknyttede personer, aktive borgere m.m. at gennemføre en spektakulær redningsaktion for Vestbanen. Men der blev ikke sat punktum for rivningerne mellem tilhængere og modstandere af banens bevarelse. Medlem af Regionsrådet Preben Friis Hauge (V) gennemførte efterfølgende et besynderligt stunt, idet han med uklare og skiftende begrundelser forsvarede opretholdelsen af tre meget svagt benyttede trinbrætter på banen. Og fik omfattende pressedækning og heltestatus i JyskeVestkysten (JV) for at holde fast i trinbrætterne, som det ville koste 2,5 millioner kr. at renovere.

### Modstanderne

Vestbanens fjender ytrer sig således fortsat, og Vardeegnens dagblad, JyskeVestkysten (JV), er stadig banen fjendtligt stemt. Set med banetilhængernes øjne må det undre. Skal man sætte det på spidsen, virker det som fuglen, der skider i egen rede. Hvis en egn, en kommune eller en region får en ny offentlig institution, en virksomhed, et forskningscenter, et nyt stykke infrastruktur, en ny færgerute for ek-



De gamle tog på Vestbanen er ganske vist gamle, men lever nok ikke op til dette smukke veteran tog fra Sønder Brarup.

sempel – og nyt materiel til en lokal bane, der opgraderes og får højere hastighed – så er det de fleste andre steder i landet noget, man går op i. Noget, som beslutningstagere, erhvervsliv, borgere, medier m.m. generelt hilser velkommen. Og som den lokale/regionale avis for det meste dækker udførligt og solidarisk. Det ville for eksempel være helt ude i hampen, hvis Flensborg Avis systematisk forsøgte at så tvivl om Tinglev-Sønderborg-strækningens eksistensberettigelse. Derfor forekommer banekritikernes og JVs evindelige bestræbelse på at miscreditere Vestbanen underlig og helt ude af trit med holdninger og tendenser andre steder i landet. I andre landsdele glæder man sig over nyrenoverede spor, den behagelige kørsel, hastigheden, nye krydsningsfaciliteter, halvtimesdriften i myldretider, komfortabelt materiel plus læsevenlige, informative køreplans-pjecer med allehånde praktiske oplysninger om billetkøb via sms, rejsekort, tilsluttende forbindelser, takster, cykler, barnevogne, tryk-stop og omtale af service-mål, tryghed, sikkerhed og renholdelse.

Og succeshistorierne står i kø, for det vælter ind med passagerer på flere privatbaner. Man kan derfor med rette spørge de banenedlæggelsesivrige med regionsrådsformand Carl Holst (V) i spidsen: Hvorfor skal Vardeegnen, Oksbøl-området og Nørre Nebels opland dog stilles ringere end for eksempel Lol-land, Nordsjælland, Odsherred, Stevns eller Vendsyssel? For stod det til banenedlægger-fløjen i Regionsrådet, og JV, så måtte mange unge, elever og studerende, pensionister, billøse og pendlere tage til takke med et dårligt busalternativ. Med længere rejsetider og mindre komfort, uden mulighed for at medtage cykler og barnevogne og

arbejde under rejsen.

### »Den dyreste strækning«

Redaktør Poul-Erik Thomsen kommenterede for nylig trafikforligets udmøntning af midler til den kollektive trafik og den luns, der er faldet af til Vestbanen, som har fået 54 millioner kroner til sikring af overgange på strækningen. Men redaktøren er ingen glad mand, nej mavesurheden råder, og fjendebillet Vestbanen får endnu en rituel omgang med støvekluden. I stedet for at klappe i sine små hænder over, at egnens jernbane er blevet tilgodeset økonomisk og p.t. gennemgår en omfattende opgraderings- og fornyelsesproces og kan indsætte nye togsæt, konstaterer Thomsen, at Vestbanen må være »landets suverænt dyreste strækning«. Man skulle ellers tro, at Vestbanens konsolidering var et lyspunkt og en positiv historie, der nok kunne måle sig med historien om, at der på kinesisk initiativ kommer gang i den ellers afskrevne Vestas-fabrik i Varde. For i det større perspektiv er en moderniseret og tidssvarende lokal jernbane ensbetydende med dynamik, fremdrift og stigende huspriser ved stationerne. Det er i øvrigt notorisk forkert, når Poul-Erik Thomsen i sin leder udkommenteret postulerer, at Vestbanen skulle være specielt dyr. For hvis man sammenligner med de fremsynede investeringer i materielfornyelser, opgraderinger, køreplansforbedringer og hastighedsforøgelser på en række privatbaner andre steder i landet, vil man få syn for sagn: Vestbanen skiller sig ikke ud, den er ikke dyrere end andre privatbaner med hensyn til vedligeholdelse og fornyelser. Opgraderingen skal jo netop ses i sammenhæng med den udsultning af Vardeegnens jernbane, som har fundet sted i mange år efterhånden. Der er

tale om et efterslæb, der skal indhentes. Ser man på andre privatbaner, er de stort set alle blevet moderniseret med nye tog og har en del steder også fået nye spor. Og der er investeret langt større beløb pr. banekilometer, end der nu bliver i Vestbanen. Det er faktisk pinligt, at Region Syddanmark har forsømt et aktiv som Vestbanen investeringsmæssigt gennem flere år, og at andre aktører derfor har måttet tage affære i økonomisk henseende.

### Grøn vækst

Danmark skal i løbet af de kommende fire årtier gennem en omfattende grøn omstilling. Det vil forandre landet og de danske byer, landdistrikter, transportsystemer og boliger. Realdania har i en omfattende rapport, »2050 – Der bli'r et yndigt land« givet et bud på, hvordan forandringerne vil tage sig ud. Fremtidsstudiet, der så dagens lys i slutningen af marts, er udarbejdet af Mandag Morgen. I en af konklusionerne peges der på, at transportsystemet er blevet kollektiviseret. Transportmidlerne er blevet elektriske, og vi skræddersyer vores rejser ved at kombinere transportformerne og dele cykler, busser, elbiler, letbaner og tog. Scenariet har som sit udgangspunkt, at Danmark er et »grøn vækst«-samfund, der er uafhængigt af kul, olie og gas. Selv om de store byer vil vokse, og de små samfund skrumper, har landdistrikterne fortsat overlevelschancer. Derfor er det, kunne man tilføje, vigtigt, at der fortsat sættes på højklassede transportmidler i områderne uden for de store byer og »Vandkantsdanmark«. Der bliver brug for alle jernbaner i den nødvendige grønne omstilling.

Men den 30. juni er der fest og glæde vestpå, for den 1. juli åbner Den Nye Vestbane med gennemgående forbindelser til Esbjerg. Passa-

gerne undgår derved skift mellem bus og tog. De kan på de fleste afgange køre lige igennem. Der bliver musik og taler og mulighed for at køre gratis de to dage med de spritnye Lint-togsæt, som også skal navngives. Og transportminister Henrik Dam Kristensen (S) kigger forbi. De gamle Y-tog udfases, og snart vil bataljen om de tre trinbrætter på Vestbanen træde i baggrunden i den kollektive hukommelse.

### Nye tider i Vestjylland

Mange har kæmpet for Vestbanens videreførelse, den blev reddet på målstregen, og togdriften i Vestjylland går nu nye tider i møde. Det er problematisk at nævne navne, men Maiken Roldsgaard var som ung HHX-elev hurtigt ude og fik startet en protestbevægelse på Facebook, Martine Roldsgaard markerede sig som almindelig bruger af banen bl.a. i TV-udsendelsen »Natholdet«, og Niels Christiansen, konservativ gruppeformand i Varde Byråd, har arbejdet utrætteligt for, at Vestbanen kunne få en renæssance. Men i Arbejdsgruppen for Bevarelse af Vestbanen sover man med støvlerne på, og den succesrige støttegruppe på Facebook fortsætter. For man ved aldrig. Der vil blive bagt nye rævekager, forsøgt nye benspænd, og nye intriger kan opstå i kulissen. Derfor gælder det om at være på vagt. JV-redaktørerne vil nemlig fortsætte med at udbrede sig om det tovlige i de mange skatteborgerkroner, der ofres på den vestjyske privatbane. De kan fortsat ikke få ind i knolden, hvorfor man da ikke bare kan nedlægge en fungerende jernbaneinfrastruktur og få nogle busser i stedet. For JV-skribenterne er hensynet til klimaet og reduktion af transportens drivhusgasudslip sort snak, en by på Sjælland.

Heldigvis har vi forbundsfæller på »Borgen« i København. Kim Christiansen fra Dansk Folkeparti, Benny Engelbrecht fra Socialdemokraterne, Henning Hyllested, Enhedslisten og Kristian Pihl Lorenzen, Venstre, alle med sæde i Folketingets transportudvalg, repræsenterer således en tværpolitisk forståelse for, at tiden ikke er til at nedlægge privat- og lokalbaner. Det er derimod nødvendigt at fremtidssikre de små baner.

Derfor må øvelsen gå ud på at skabe en ordning, som fjerner privatbanerne fra regionerne og trafikelskaberne og lægger dem ind under staten. Det bør fremover ikke være muligt for et regionsråd at sløjfe en jernbane ud fra smålige og kortsigtede besparelshensyn og med tynde trafikpolitiske begrundelser.



Leif Kajberg er næstformand i Rådet for Bæredygtig Trafik og medlem af Arbejdsgruppen for Bevarelse af Vestbanen.

## Skriv en kronik

Har du et eller andet emne, som du gerne vil fortælle andre om – eventuelt om Syd-slesvig?

Så skriv en kronik til avisen. Send den til [kronik@fla.de](mailto:kronik@fla.de).

Størrelsen skal være max. 8000 tegn – inklusive mellemrum. Forsyn teksten med et par linjer om dig selv, et foto og et kontonummer til det lille honorar. Vi forbeholder os ret til lettere redigering.

**STATS-**

**MINISTEREN**

