

ARNE LARSSON

1982-06-18

Jag kom till Malmö som distrikschef 1974. Redan då hade man börjat undersöka förutsättningarna för den framtida lokaltrafiken. De gamla X7-vagnarna från slutet av 40-talet, som trafikerade Malmö - Eslöv, var i dåligt skick, och trafiken var inte särskilt stark. Den lönsamhetsuppföljning som SJ gör för hela affärsbanenätet för att kontrollera användningen av statskapitalet, visade att lokaltågen i regionen var olönsamma. SJ gjorde också en modellstudie för att se vad en ny lokaltrafik skulle kunna åstadkomma, och fann då att det på sträckan Malmö - Lund - Eslöv respektive Kävlinge fanns underlag och förutsättningar för att man skulle kunna bedriva en hygglig trafik.

Eftersom SJ och SSK redan hade avtal ang busstrafiken var det naturligt att SJ vid ett förhandlingstillfälle tog upp frågan om tågen. SSK informerades bl a om att SJ ej kunde fortsätta att underhålla de gamla vagnarna, och ej heller köpa nya tåg.

Under våren 1977 började SJ att sanera i lokaltrafiken, bl a lades stationerna i Källbymölla och Arlöv ner, och man ville även lägga ner Stångby fr o m våren 1978. Fordonssituationen började nu bli akut, och 1978 började man ta bort de enheter som ej gick att underhålla.

Inom SSK hade vid den här tiden en del förändringar skett, kanslichefen Arne Källsbo hade efterträts av Philip Moding, och Roland Lundberg hade blivit ordförande i trafikkommittén efter närmast Sten Sterning och dessförinnan Carl Ljungbeck. När SJ på hösten 1977 definitivt bestämde sig för att gå ut till kommunerna, hade SSK börjat röra på sig, och var mera aktivt engagerad i frågan om att ordna lokaltrafiken.

Våren 1978 började SJ och SSK diskutera på förhandlingsbasis hur lokaltrafiken med tåg skulle ordnas. Även Landskrona, Svalöv och Eslövs kommuner hade nu börjat agera och bl a skrivit till kommunikationsministern. Eslöv ville vara med i förhandlingarna på SSK-sidan, och ville - liksom SSK - slå vakt om stationen i Stångby. Roland Lundberg skrev till kommunikationsministern och fick pengar för underhåll av de gamla X7-vagnarna tills de nya tågen kommer, och Stångby fick vara kvar i avvaktan på pågående utredning.

Förhandlingarna mellan SJ (Lars Peterson och Bengt Furbäck) och SSK + Eslöv ledde i september 1978 till en trafikeringsöverenskommelse med avtal om inköp av nya tåg, samt ett interimsavtal att gälla under mellantiden. Det var bl a SSK:s planer på ett periodkort och önskemålet att det även skulle gälla på tåg, som skyndade på förhandlingarna. Kortet började gälla den 1 januari 1979, och SJ hade inte klarat en ökning av resandefrekvensen mellan Malmö - Eslöv/Kävlinge med X7-tågen utan underhåll.

Sedan kortet infördes har det skett en kraftig ökning av trafiken både på tåg och buss. I det nya bussavtalet gällande fr o m 1 jan 1979 hade parterna räknat med att man skulle behöva 70 bussar, men det blev istället 90, och man fick låna gamla bussar från ML etc. X7-vagnarna har gått förvånansvärt bra trots att de är starkt nedslitna.

SJ ansåg att det inte fanns underlag för fortsatt tågtrafik Kävlinge - Landskrona, men Landskronapolitikerna var envisa och ville få fram ett avtal. Även Helsingborgstågen var olönsamma, och så småningom kom NSK in i bilden. Hösten 1979 förhandlade SJ och NSK och fick ett avtal i december, men dessförinnan hade SSK och NSK pratat med varandra och kommit fram till att det var nödvändigt att integrera avtalen. NSK skulle beställa 3 tågsätt, och eftersom trafiken inom SSK ökat betydligt beställde SSK ytterligare ett (det 6:e).

Stora delar av NSK låg dock utanför den berörda delen. Lagen 1978 om huvudmannaskap för lokal och regional trafik blev anledningen till att NSK-blocket spräcktes, och de kommuner som låg i L-län klev av NSK-avtalet.

Beträffande omfattningen av avtalen så innebär SSK-avtalet bl a att Lommabanan kommer att vara kvar fram till sommaren 1983. Hur det blir därefter avgörs av ev nya överenskommelser, men det är indirekt uttalat att man kommer att ta bort Lommabanan. Järnvägen Eslöv - Teckomatorp och Landskrona - Billeberga lades ner våren 1982.

Vid starten för periodkortet inom SSK-området gällde det enbart i X7- och X9-vagnarna, men eftersom resandefrekvensen ökade så markant räckte kapaciteten inte till, och redan 1 februari fick kortet gälla på vissa fjärrtåg. Sedan har giltigheten utökats ytterligare, och idag gäller kortet på nästan alla förbindelser utom en del expresståg. Svedala var med i diskussionerna om periodkort redan från början, men SSK-kortet gällde inte på järnvägen Malmö - Svedala förrän i oktober 1979. SJ ansåg att det inte fanns tillräcklig kapacitet i tågen, men Svedala kommun ville att kommuninvånarna skulle få åka tåg till kortpris, och gick därför in och subventionerade SJ-månadsbiljetter.

När överenskommelserna om den fortsatta trafiken väl var klara vidtog en hel del investeringsplanerande. X1-tåg var den typ av fordon man först räknade med att använda, och 5 sådana tågsätt beställdes. Utvecklingsarbetet av fordonen tog lång tid, och ledde ju dessutom till att det av X1 blev X10. Beträffande upphandlingen av tågen var i praktiken Asea det enda företaget inom landet som hade kapacitet för tillverkningen. Sysselsättningssynpunkter spelade givetvis en roll vid valet av leverantör, och det faktum att Aseas slutmonteringshall ligger i Helsingborg var gynnsamt för underleverantörer inom regionen. Även Kockums diskuterades ett tag som tänkbar tillverkare, men Aseas förutsättningar tycktes vara bättre med egna verkstäder etc.

Ursprungligen var det meningen att tågen skulle finansieras via SJ, vilket innebär att avtalspartnern betalar annuiteter i 25 år. Så är också fallet beträffande de 9 först beställda tågsätten, men som en följd av lagen 1982 om nya riktlinjer för SJ vid förhandlingar med länshuvudmän bestämde sig SSK och NSK för att själva finansiera de 5 sista tågen. För SJ har det i princip ingen betydelse vilken finansieringsform länshuvudmännen väljer. SJ kan inte öronmärka sina kostnader och ca 1/3 av dem är ospecificerbara, s k "gemensamma kostnader", vilket kan vara svårt att acceptera för en förhandlande part.

Avslutningsvis: Tågen som nu levereras fås till ett förmånligt pris betingat på en stor serie som SJ beställt (14 tågsätt till Skåne och 25 till Stockholm. En enskild kommun skulle troligen vara i ett sämre förhandlingsläge.