

CHRISTER LYNGÅ

1982-06-30

Jag kom in i bilden när jag började på NSK i mars 1981, dessförinnan hade Bertil Sturesson arbetat med frågorna som berörde tågtrafiken.

Vid den här tidpunkten översteg resandeutvecklingen förväntningarna. Våren 1981 gjorde vi en detaljerad prognos med två alternativ för resandeutvecklingen fram till 1985. Alternativ 1 innebar en ökning av resandefrekvensen med 30 %, och alternativ 2 en ökning med 60 %. Vi kom då fram till att vi hade behov av att beställa ytterligare 3 eller 5 X10-tåg, utöver de redan 9 beställda, för leverans 1985.

Vi frågade oss vad som var riktigast för att täcka behovet av ytterligare platser, nya X10-tåg eller loktåg? Vi tyckte att ett renodlat pendeltågssystem med X10-tåg var bäst, dels ur kostnadssynpunkt och dels ur allmän hanteringssynpunkt.

Under juni - oktober 1981 arbetade Lennart Serder och jag med att ta fram material om vilka kostnader som var förenat med att köpa de 3 alternativt 5 tågen, och vilka intäkter som kunde förväntas.

Vi förordade att ytterligare 5 tågsätt skulle beställas, vilket baserades på den gjorda prognosen. En annan anledning till att vi förordade köp av 5 tågsätt var att NSK annars inte skulle ha fått någon renodlad X10-trafik, utan även efter 1985 fått komplettera X10-tågen med lokdragna tågsätt, eller på annat sätt.

NSK:s styrelse gav i oktober sitt trafikutskott i uppdrag att slutförhandla med SJ, och i december undertecknades avtalet. Man var överens med SJ om att man skulle ha ett avtal liknande de tidigare avtalen (som träffats med SSK 1978 och med NSK 1979) vilket innebar att NSK till SJ betalade en driftskostnad - ett sorts "hyres"- eller "leasingavtal".

Det träffade avtalet medgav att NSK/SSK hade möjlighet att före utgången av januari månad 1982, efter då fastställda nya riktlinjer för trafikpolitiken från statsmakterna, träffa ett nytt avtal om att egenfinansiera tågen. Vid årsskiftet 1981/82 trädde de nya riktlinjerna i kraft, som gav en enskild huvudman (SSK/NSK) möjlighet att självfinansiera "köp av platser i nya tåg".

I februari 1982 träffades ett nytt finansieringsavtal genom vilket vi (SSK/NSK) finansierar köpet av de kompletterande 5 tågsätten. I avtalet ingår också en viss årlig driftskostnad för att SJ kör tågen mm. För att finansiera köpet har SSK/NSK lånat 90 milj kr med berörda kommuner som borgenärer.

Under 1981 påbörjade vi diskussioner om biljetthanteringssystemet, vilket ledde till att vi våren 1982 tecknade avtal med firman Xamax om leverans av 18 stycken biljettautomater. I automaterna köper man enkelbiljetter för resa med tågen. Någon försäljning av biljetter sker ej via SJ, där säljs enbart regionkort - SSK, NSK och Länskort. På tågen görs stickprovsvisa kontroller av biljetterna. Den som ertappas utan giltig biljett får betala en kontrollavgift.

Tillsammans med SJ löses en mängd praktiska frågor, såsom tidtabellsannonsering, stationernas utformning, service på tågen mm. Under 1982 har vi givit synpunkter på den sedan länge fastställda principtidtabellen, men vissa justeringar har dock gjorts. För närvarande utreds möjligheten till att komplettera den med fler turer.

Engagemanget i tågtrafiken från NSK:s sida innebär att man från SJ övertagit ansvaret för den fortsatta tågtrafiken med förbindelser söderut. Detta är förenat med stora kostnader. Uppläggnings av trafiken styrs till mycket stor del av SJ:s planering. Så t ex styr fjärrtågstrafiken Stockholm - Malmö förutsättningarna för att komplettera med fler turer Malmö - Helsingborg.

NSK har förordat att Malmöhus Läns Trafik AB (MLT) skall ta över huvudmannaskapet för pendeltågstrafiken i västra Skåne, liksom för busstrafiken som MLT redan ansvarar för. På så vis skulle man nå en rättvisare kostnadsfördelning och en enhetligare utformning av kollektivtrafiken i M-län.

Det är viktigt att konstatera att om NSK inte hade ingått detta avtal hade Landskrona och Helsingborg fått busstrafik istället för tåg. Antalet turer är från starten detsamma som för den befintliga lokal-tågstrafiken. På sikt kan man tänka sig att förbättra turtätheten efter arbetsresor, och utvidga turlistan för Helsingborg och Svalöv. En undersöks möjligheterna till ytterligare ett uppehåll mellan Helsingborg och Teckomatorp, och i augusti 1982 skall det komma ett förslag för detaljutredning.

För Landskrona betyder X10-trafiken extra mycket genom att man får 40-minuterstrafik mot Lund och Malmö. Landskronaborna får därmed en större arbetsmarknad att söka sig ut till, tack vare finansieringen av tågen.

Under 1982 pågår ett intensivt arbete med förberedelser inför starten av X10-trafiken den 9 januari 1983.