

LENNART SERDER

Redan vid förhandlingarna mellan SJ och SSK ang busstrafiken sommaren 1975 ville Arne Larsson ta upp frågan angående den fortsatta lokaltågstrafiken Malmö - Lund. Vid den tidpunkten var dock Arne Källsbo och Carl Ljungbeck inte alls villiga att över huvud taget diskutera tågen, och SJ:s uttalande att tågtrafiken skulle komma att upphöra om några år bemöttes inte alls från SSK.

Efter valet i september 1976 blev Sten Sterning ordförande i trafikkommittén. När frågan om tågen återigen kom upp vid ett sammanträde med SJ, var Sten Sterning inte kategoriskt negativ till att diskutera olika lösningar, men han ansåg att det inte var kommunernas sak att sköta tågtrafiken.

I början av 1977 började SSK diskutera ett regionalt månadskort, och det var då ett krav att kortet skulle gälla på både bussar och tåg, eftersom de kompletterar varandra. När SSK framförde kravet till SJ om regionkortets giltighet på tåg, meddelade SJ att man inte kunde gå med på det, eftersom tågen skulle komma att försvinna snart.

Sommaren 1977 efterträdde Roland Lundberg Sten Sterning som ordförande i trafikkommittén. Roland Lundberg var mycket entusiastisk för ett bevarande av lokaltågen, och förhandlingarna med SJ på lokal nivå började omgående. SJ i Malmö var redan från början positiva till att behålla lokaltågstrafiken, men upplyste SSK om att man måste köpa nya tåg eftersom SJ varken ville upplåta fjärrtågen för lokalresenärer eller bekosta omfattande reparationer av de gamla lokaltågen. Om man däremot kunde träffa en överenskommelse med SSK om den framtida lokaltågstrafiken var man beredda att släppa regionkortet fritt, och att rusta upp de gamla tågen för fortsatt trafik enligt oförändrad tidtabell från 1976/77 tills de nya tågen kom.

Eftersom man på lokal nivå (och även SSK) visste att Lars Peterson skulle sluta, hade man på SJ i Malmö, parallellt med att de centrala förhandlingarna mellan SJ och SSK pågick, jobbat bl a med att ta fram kostnader och underlag för avtal. Det gjordes med utgångspunkt från den tidtabellsstandard som skisserats i SSK:s utredning "Periodkort på bussar och tåg i sydvästra Skåne", som också ligger till grund för den tidtabell som börjar gälla från den 9 januari 1983. Vid SJ:s beräkning av hur många tåg som behövdes hade man antagit att vartannat tåg skulle gå Malmö - Lund - Eslöv och vartannat Malmö - Lund - Kävlinge. Denna beräkning fick senare revideras, då NSK kom med i bilden och tågen även skulle trafikera Landskrona och Helsingborg.

Förhandlingarna med SJ gällde först X1-tåg, men med hänsyn till de negativa erfarenheter man haft i Stockholm av dessa tåg skulle Asea komma att göra så många ändringar att det istället blev "ett nytt tåg", dvs X10. Vid den tidpunkten beräknades priset till ca 5-6 milj kr per tågsätt.

SSK hade räknat fram kostnaderna för olika alternativ att driva lokaltrafiken, både med tåg och buss, och funnit att tågalternativet inte var avsevärt dyrare än att övergå till buss. Det billigaste bussalternativet skulle kosta 11 milj kr/år. Vid förhandlingarna med SJ ang tågen låg SJ:s första bud på 15 milj kr, och sedan SSK prutat på de gemensamma kostnaderna fick man en överenskommelse som innebar att SSK skulle betala 13,25 milj kr/år. För de pengarna ansåg då SSK att man fått en bättre standard på kollektivtrafiken än vad som annars skulle varit fallet. Sedan har det också visat sig att avtalet kanske var bättre än man trodde från början, eftersom förhandlingarna egentligen gällde X1-tåg, men av dessa har det ju sedan istället blivit X10-tåg.

De interimistiska avtal som träffats med SJ innebär att SSK betalar en mindre summa för upprustningen av de gamla tågen, och SJ håller en oförändrad tidtabellsstandard fram till 1983. I det ursprungliga interimsavtalet 1979 skulle inga fjärrtåg upplåtas för kortresenärer, men redan efter någon månad, när resandet ökat betydligt över alla förväntningar, fick avtalet ändras så att korten gäller även på de flesta fjärrtåg.

Till att börja med gällde inte SSK-kortet på järnvägen Malmö - Svedala, utan Svedala kommun gick in och subventionerade kommuninvånarnas köp av SJ-månadsbiljetter. På så sätt fick man automatiskt kontroll över hur många som åkte tåg respektive buss (ca hälften av varje), men systemet innebar ju en del krångel och ledde därför till att SSK-kortet från den 1 oktober 1979 även gällde på tåg Malmö - Svedala.

Beträffande Lommabanan innebär det interimistiska avtalet att trafiken där upphör sommaren 1983 om ej annat avtalas. Troligen kommer det att bli så att om det går att finna en lösning där man kan merutnyttja de redan inköpta tågen får Lomma/Kävlinge ha kvar den aktuella tågtrafiken, annars får den ersättas med buss. Visserligen kan Lomma och Kävlinge kommuner tänka sig att betala en del för att få behålla järnvägen, men SSK:s styrelse anser att samtliga banor inom regionen måste utredas innan fler tåg köps in, och det är då inte säkert att just Lommabanan ligger först till.

Efter ett studiebesök i Stockholm tog SSK 1979 initiativet till att diskutera tågens inredning och färgsättning. SSK frågade SJ vilka möjligheter man hade att påverka sådana saker, och fick beskedet att man i stort sett hade fria händer, även om vissa detaljer borde samordnas med Stockholm. Beträffande den utvändiga färgsättningen samt färg på golv och väggar fanns dock inga samordningsvinster att göra. Sofforna har samma stomme i både Skåne- och Stockholmstågen, vilket var en förutsättning för att SSK skulle kunna ha stoppade säten trots att SL-tågen får formgjutna plastsäten.

Det är Mats Lind på SSK som tillsammans med en konsult utformat tågens inredning och färgsättning, med mellanväggar i vagnarna och höga ryggar i sätena etc. SL och SJ hade svårt att komma överens om utformningen, eftersom SL tyckte att det inte skulle vara bättre utrustning i tågen än i T-banan. Inom SSK fattade man ett politiskt beslut i styrelsen om hur tågen skulle se ut, och sedan fick SJ rätta sig efter det. Merkostnaden för den extra utsmyckningen beräknas till ca 90 000 kr per tåg.

Att tågen blir helt rökfria är bl a SSK:s kanslichef Philip Modings förtjänst. En skrivelse till SSK från Visir bidrog också till att det beslutet fattades. Avsaknaden av toaletter hänger samman med att SL i Stockholm rått oss till att inte installera några toaletter i tågen p g a problemet med vandalisering. Även SJ avrådde från toaletter innan tömningsproblemen blivit lösta. Öppna system, som tidigare använts, accepteras inte längre, och SJ har börjat bygga slutna system men ännu inte funnit någon bra konstruktion. Trafikkommittén har tills vidare följt SJ:s och SL:s råd. Politikerna i SSK har delade meningar angående toaletterna. Resultatet hittills är att tågen som nu levereras är förberedda för att toaletter skall kunna installeras i efterhand om man vill det. Troligtvis kommer detta att ske så snart det finns bra system att tillgå.

Samråd med kommunerna har skett beträffande trafikstandard, stationer, kostnader etc, och samtliga inblandade parter har accepterat lösningen.