

Kom till SSK som kanslichef i maj 1977 och efterträdde Arne Källsbo, som redan 1972 lyckats underteckna ett entreprenadavtal om buss-
trafiken med SJ.

Kollektivtrafiken var viktig från början i det här jobbet, mest handlade det dock om att subventionera busstrafiken till ett vettigt pris. Lennart Serder har hela tiden varit primus motor och och det har varit en glädje att samarbeta med denne kunnige trafikplanerare. Det händer alltid mycket runt Serders bord! Vi såg båda till att lokaltågen kom upp till behandling hos våra politiker i trafikkommitté och styrelse. Vi anmälde och dokumenterade att SJ hade för avsikt att skrota de gamla tågen, men den allmänna attityden var då att det var SJ:s och inte kommunernas affär att sköta tågen - det var t o m SJ:s skyldighet att göra det! På flera håll förekom ett starkt kommunalpolitiskt motstånd mot att SSK skulle ta något initiativ för att rädda lokaltågen. Det skulle bli alldeles för dyrt. Många ansåg att SJ inte skulle våga lägga ner dem när det kom till kritan.

Inte förrän Lennart och jag kunde visa en intern (inom SJ) skrotningsorder på de gamla tågen började fler och fler politiker ta problemet på allvar inom trafikkommittén. De som först insåg att SJ menade allvar var Roland Lundberg, tillsammans med Nils Yngvesson och senare Hans Rode, som inte fanns med från början. Även Gösta Olsson i Kävlinge och Lundapolitikerna Sverker Oredsson och Nils Gustavsson tog fast i frågan på ett tidigt stadium.

Våren 1978 började vi förhandla med SJ:s Malmödistrikt om villkoren, och snart också med Lars Peterson m fl på SJ:s Centralförvaltning i Stockholm, där vi presenterades hårda och sträva villkor för att lokaltågen skulle få finnas kvar. De ekonomiska villkoren preciserades successivt från SJ - ibland på ett svärbegripligt och gammaldags juridiskt språk. Rena "skräckformuleringar" förekommer förresten i avtalen. Varför inte hänga ut ett exempel som "illustration"? Följande är hämtat ur avtalet av den 4 september 1978:

"Kan till följd av omständighet som anges i 8.3 eller eljest på grund av hinder som ej särskilt beror av SJ som trafikföretag trafiken ej upptagas på tid som anges i föregående stycke, skall med trafikens upptagande anstå till det tidtabellsskifte som inträffar närmast efter det hindret upphört."

På ett tidigt stadium diskuterade vi bl a storleken för SJ:s gemensamma kostnader och hur många tåg vi behövde. Vi var dock redan från början på det klara med vilka linjer som skulle trafikeras - det var det s k "Y-et", dvs Malmö-Lund-Kävlinge respektive Eslöv. Personligen tror jag inte att vi kommit fram till våra nuvarande avtal om Lars Peterson suttit kvar som SJ:s generaldirektör. Efter Bengt Furbäcks tillträde och vissa nya tankegångar inom SJ så lyckades vi.

På hemmaplan hade vi haft många diskussioner i trafikkommittén och styrelsen om hur mycket dyrare tågen egentligen blev än bussar. Att vi skulle satsa på tåg spikade vi dock definitivt redan i Regionplan -79, och det hade vi fått gehör för i kommunerna. Det första avtalet med SJ gav vissa sidoeffekter, t ex för Lommabanan, som sannolikt inte fått behålla persontrafiken så här länge. Den är f ö inte förlorad för evigt trots att persontrafiken upphör där i maj 1983. I Staffanstorp och Dalby har det höjts en del röster, mest från centerpartiet, att tågen borde trafikera den järnvägen också. Ystadbanan har åter blivit aktuell att diskutera med anledning av en ny studie 1982 av Mats Améen, LTH.

Vi gjorde det svårt för oss genom att vi vid den här tiden också introducerade ett månadskort i regionen, vilket innebar att vi hade ett hårt arbete 1978 med många järn i elden. Månadskortet var omdiskuterat huruvida vi skulle våga oss på, vi började ju skönja ekonomin bak det hela och fråga oss "Vart bär det hän?" Dessutom arbetade en politisk ledningsgrupp med Nils Yngvesson, Arne Lundberg, Gösta Olsson och Sven Thonér tillsammans med kansli och styrelse intensivt på en ny regionplan. Den blev klar 1979 och föremål för omfattande diskussioner. I den spelar riktlinjerna för en förbättrad kollektiv trafik en central roll, inte minst lokaltågen!

Parallellt fanns det även diskussioner om en ny huvudman i Skåne för kollektiv trafik och diskussioner mellan M- och L-län. Det förekom åtskilliga propåer om att SSK borde avvakta den nya huvudmannen. Hade vi lytt dessa signaler så hade vi med all sannolikhet inte haft några nya tåg i januari 1983. En "ledartrio" med Roland Lundberg, Hans Rode och Nils Yngvesson puffade för att vi skulle genomföra det här pilotprojektet med månadskort, lokaltåg, tidtabeller etc. Det skulle vara till glädje och ge erfarenheter för vem som än sedan blev huvudman.

Vi var överens om att vi skulle verka för en Skåne-huvudman med regionaliserad uppdelning i 5 områden. Det stöp på motstånd främst från Länsavdelningen i Kristianstad, som fick stöd av regeringen. Länsavdelningens kansli i L-län har i skilda sammanhang motverkat samordnande lösningar över länsgränsen inom Nordväst- (NSK) och Sydost-skåne.

Vi diskuterade också möjligheten att bilda ett eget regionalt bolag (SSK-bolag), men fullföljde ej planerna p g a diskussionerna om huvudmannaskapet. Tanken realiserades dock delvis genom avtalen med det nya Länstrafikbolaget, vilka ger oss ett viktigt regionalt planeringsansvar. Den nya huvudmannen har ännu inte orkat ta över lokaltågen och skolskjutsarna. Vi stöder nu MLT med våra längre erfarenheter och försöker arbeta med de svåra plan- och trafikfrågorna i storstadsområdet Malmö -Lund!

Dimensioneringsberäkningarna som vi gjorde 1978/79 var för blygsamma och vi beställde för få tåg i det första avtalet. Sedan har vi lappat på systemet och de 5 tågen har blivit 14, som trafikerar även Helsingborg och Landskrona. Samarbetet i västra Skåne mellan NSK och SSK har fått fasta och konkreta former tack vare satsningarna på gemensamma lokaltåg.

En viktig orsak till att vi satsade så helhjärtat på tågen var att vi insåg vilka stora stadsbyggnadskostnader vi skulle fått med en renodlad buss- trafik, framför allt i Lund och Malmö. Vi har helt enkelt stora svårigheter att få plats till bussarna, 1977 hade vi ett 70-tal och nu har vi ca 120 stycken, varav över 30 är ledbussar. Tåg och buss kompletterar också varandra mycket väl inom Lund och Malmö genom att de täcker in olika stadsområden. Dessutom är bussarna sämre än eltågen ur miljösynpunkt (buller, utsläpp och trängsel).

De sista åren har präglats av en kraftig ökning av kollektivresandet, och det har varit svårt att göra riktiga bedömningar. Trenderna pekar upp i taket, bussresandet har ökat tredubbelt, och vi fick beställa fler tåg än beräknat.

Vi har haft långa diskussioner om hur underskottet skall fördelas mellan kommunerna, eftersom en renodlad vagnkilometerprincip inte blir helt rättvis. Vi har ett försök sedan 1978/79 med fördelning efter 4 olika kostnadskomponenter.

Beträffande egenfinansieringen av de 5 sist beställda tågsätten så tror jag inte att SJ egentligen är särskilt förtjust över det. Det blir sannolikt mycket förmånligare för oss, men jag tror att det var en engångsföre- teelse att vi fick egenfinansiera tågen.

Det fanns naturligtvis sysselsättningsaspekter på den här affären också, och vi tryckte på Asea för att tågen så långt möjligt skulle tillverkas inom regionen. Det är möjligt att det inte påverkade planeringen på något avgörande sätt, men Asea rustade i alla fall upp en fin monteringshall i Helsingborg, och alla X10-tågen (även de till Stockholm) kommer att slutmonteras där. I det sammanhanget har jag f ö sett till så att vi får en vetenskaplig studie hos geografiska institutionen i Lund om X10-tågens industri- och sysselsättningseffekter i Skåne. Asea har ställt sig mycket positiva till denna studie och utlovat värdefullt underlagsmaterial. I bästa fall kanske Asea lyckas exportera X10-tåg. Lyckade referenser på hemmamarknaden betyder mycket för exporten!

Det finns en serie praktiska frågor att lösa som innebär mycket arbete 1983, t ex biljetter, taxor, perronghöjder, tunnlår, exakta hållplats- lägen, biljettautomater, och sist men inte minst information. Att vi stannade för Xamax' automater hängde samman med en rad telefonsam- tal som jag hade med olika lokaltrafikföretag på kontinenten. Förhopp- ningsvis tjänade SSK några hundra tusen kronor bara på den här affären och de kontakterna, som vi tog. Att resa med telefonen ut i Europa kan verkligen löna sig.

Vi har också varit inblandade i tågens utseende. Mats Lind, SSK, har designat inredningen och sätena. SSK:s styrelse har t o m behandlat och godkänt utseendet av tågen, och det är vi glada för. Rökfriheten var jag själv engagerad i. Det ligger i tiden med rökfritt och att ta hänsyn till allergiker. SL i Stockholm har gett oss ett bestämt råd att inte instal- lera toaletter. SL har självt fått stänga toaletter på befintliga tåg till

följd av vandalisering och nedsölning mm. Vi har lyssnat på SL:s råd och tills vidare endast förberett för toaletter. Hittar vi en god lösning tekniskt och miljömässigt så kommer nog toaletterna också på de nya tågen.

Undervägs har SJ varit mycket tillmötesgående om SSK-kortresenärer-
nas möjligheter att åka med fjärrtågen, vilka dock stängs igen den 9
januari. Det var en flott gest från SJ när de såg våra problem. SJ:s
serviceanda levde upp, och för alla resenärer blev det självklart till stor
glädje. Vi har hela tiden haft ett utomordentligt fint samarbete med
SJ:s Malmödistrikt, som bäst kan de lokala bekymren här nere. Utan den
samarbetsanda och smidighet som präglar Arne Larsson och hans
kolleger på SJ här i Malmö hade vi aldrig kommit till skott!

Till sist: Vi reducerar oljeberoendet och minskar utsläppen av dieselnrök
genom att köra med eltag!