

SAMMANFATTNING

Hur gick det egentligen till i SSK/SJ:s beslutsprocess om X10-systemet i västra Skåne?

Under 1977 började man inom SSK att diskutera införandet av ett regionalt månadskort. När kravet att det skulle gälla inte bara på bussar utan även på tåg framfördes till SJ fick kommunalförbundet klart besked om att lokaltågstrafiken skulle läggas ner 1978/79. Anledningen var att SJ inte kunde vare sig köpa nya tåg eller rusta upp de gamla.

SSK ville förhandla om en fortsatt trafik med lokaltåg i regionen, och centrala överläggningar ägde rum i Stockholm våren 1978. SJ:s generaldirektör var då Lars Peterson, och de första sammanträffandena ingav inte SSK:s representanter några större förhoppningar om framtiden. Man fick veta att investeringar i lokal trafik inte var intressant för SJ som affärdrivande verk, och hårda ekonomiska villkor för en fortsatt lokaltrafik presenterades.

I april efterträdde Bengt Furbäck Lars Peterson som SJ:s generaldirektör. Det innebar en öppning i förhandlingsläget, även om det fortfarande var svårt för SSK att acceptera SJ:s matematik. Det var framför allt storleken på det generella påslaget för "gemensamma kostnader" man var oense om.

Så småningom kunde dock parterna enas, och i början av september undertecknades dels en långsiktig trafikeringsöverenskommelse som bl a innebar inköp av 5 nya X10-pendeltåg, och dels ett interimistiskt avtal för tiden fram till 1983.

Sedan SSK kommit överens med SJ om den framtida lokaltågstrafiken blev även NSK intresserade av att få till stånd en liknande uppgörelse. De förhandlade med SJ under hösten 1979 och undertecknade avtalet i december, om köp av 3 stycken X10-tågsätt.

Sedan SSK:s regionkort införts den 1 januari 1979 ökade antalet kollektivresor lavinartat. Kommunalförbundet beslöt att ta upp diskussioner med SJ om att köpa ett 6:e tåg, men redan innan man hunnit träffa något avtal visade nya beräkningar för SSK och NSK gemensamt att man efter 1985 skulle behöva ytterligare 5 pendeltåg för att upprätthålla en enhetlig trafik i västra Skåne.

Förhandlingar med SJ om anskaffande av fler tåg skedde under hösten 1981. Parterna hade svårt att enas om principerna för SJ:s kostnadsberäkningar, och om hur tågen skulle finansieras. Kommunalförbunden var intresserade av att själva stå för finansieringen, ett önskemål som SSK framfört redan vid överläggningarna om det 6:e tågsättet, men SJ var inte positivt inställda till en sådan lösning.

Inte förrän SSK tagit kontakt direkt med Asea och fått konkreta kostnadsuppgifter uppstod en öppning i diskussionerna, och man kunde enas om villkoren för anskaffning av de fem kompletterande tågen, och

också om SSK:s 6:e tåg. I avtalen skrevs in att under förutsättning av att statsmakterna utfärdade nya riktlinjer för SJ:s förhandlingar med länshuvudmän skulle kommunalförbunden ges möjlighet att senast den 31 januari 1982 träffa en ny överenskommelse om att egenfinansiera de fem sist beställda tågen. Så skedde också, och SSK och NSK räknar med att man på det sättet tjänar 23 milj kr jämfört med om tågen finansierats genom SJ.

Avtalen som träffats 1978 - 82 innebär att den nya lokaltågstrafiken kommer igång den 9 januari 1983 med de nio först beställda X10-tågen. Fram till 1985, då de fem kompletterande tågen beräknas vara klara, kommer 5 dubbelturer per dag att utföras med lokdragna tåg på sträckan Malmö - Helsingborg. Efter 1985 kommer 14 stycken nya pendeltåg att upprätthålla en enhetlig trafik i västra Skåne.

