

Pågatågens födelse

*Philip Moding, fd chef för SSK, Pågatågens hemort.
Föredrag för Svenska Järnvägsklubbens Skåneavdelning den 26 mars 2013.*

Mina järnvägsener börjar egentligen vid Sevedstorps växel mitt i Smålandsskogen, på smalspåret Östra Varend med farfar Frans Moding (han stoppade tåg som kunde vara i vägen vid avverkning av skog t ex !), far, farbröder (rallare) precis efter första världskriget. Banvaktstugan låg där smalspåret mot Oskarshamn mötte det från Västervik till Växjö. Där i krysset lånade vi, far och jag ibland, farbror Kalles (banvakt) dressin, pressade ettöringar m.m. Tillåt mig visa en järnvägskarta över Småland, när det var som bäst och mest! Min kollega Lennart Serder, så skåning han är, rymmer till ett hemligt ställe, som han köpte under vår SSK-tid. Nära Målerås...mitt i Vilhelm Mobergs skärvahie!

Långt senare gifte jag mig till nya gener i Malmö, nämligen i form av en svärfar med jobb i SJs lokverkstäder i Malmö. Bland elloken stannade han troget i 45 år (!). Han använde t.o.m skjutmått i stället för tumstock när vi skulle snickra på sommarstugan t.ex. Han kunde varena ellok på skilda stationer, där vi väntade på tåg t ex Alvesta, Hässleholm och Malmö C. Han kände de stora tunga bjässarna nästan som arbetskompisar. Han pratade om eller med dem, om obalanserade hjul, kortslutningar, skador och såg nog hur de mådde! Som om de varit hans personliga vänner. Hans bror var vidare en känd lokförare, boende i Helsingborg. Våra fäder, födda kring sekelskiftet i mitt fall, fick ge sig ut och jobba strax efter konfirmationen. En annan tid än i dag, då alla låtsas ta studenten. Självt blev jag aldrig rallare utan student och Samhällsvetare (fil mag o lic med kulturgeografi som huvudämne men också med historia, statskunskap, nationalekonomi, sociologi i bagaget) lektor, läroboksförfattare, men framför allt samhällsplanerare, först som planeringsdirektör på länsstyrelsen (med länsplanering, kommunblocksberedning m m), huvudsekreterare i stor parlamentarisk utredning i 4 år i Industridepartementet. Det radioaktiva avfallet har förföljt mig alltsedan dess, dvs från 1973. Fortfarande har jag vissa uppdrag i det fältet. Vad har denna min bakgrund för relevans i sammanhanget Pågatågens födelse. Jo, i synnerhet arbetet i Industridepartementet, i vår kommitté under Gösta Netzéns dynamiska ledning och inte minst utomlands tillsammans med drivande, kunniga tekniker lärde jag mig mycket. I mitt omväxlande förflutna förtjänar dock ett par dokument, tillkomna före mitt SSK-inträde. Det ena är en skrift, kallad kort och gott "Regionplane-

ring", utgiven redan 1964 med en för den tiden välkända experter och visionärer som min professor geografen Torsten Hägerstrand i Lund, trafikprofessorn Stig Nordqvist (en av mina lärare på Nordplan i Stockholm), länsarkitekten Ebbe Borg m fl. I den skriften tar man även upp kollektivtrafiken, både som ett problem och som en stor möjlighet. Bilismen förutsågs fortsätta växa och medföra stora behov av fler vägar och nya mattor av ytkrävande bebyggelse (Miljonprogrammets decennium). Självt kom jag att arbeta med länsstyrelsens Länsprogram 70. I det efterlyste vi krafttag för kollektivtrafiken, även om planerade investeringar helt dominerades av nya vägbyggen. SJ hotade lägga ner olönsam trafik och ersätta den med bussar. Även i relationer i Västskåne! Bilen hade förkörsrätt på något sätt. Cykeln smålog man åt och den såg man som en museiprodukt, farlig att nyttja i stadstrafik! Miljöfrågorna dominerades av allmän naturvård (reservatsförslag) och nödvändig vattenrening. Nog så angeläget men pendlartågens som miljöförbättrare talade man föga om, bara deras kostnader. Vem skulle betala underskottet i Kollektivtrafiken?

Till SSK, Sydvästra Skåne Kommunalförbund år 1977 kom jag efter kärnkraften, som efterträdare till Arne Källsbo, som då blev stadsbyggnadsdirektör i Malmö. En serie utmaningar för mig väntade, bland annat i form av en mycket kreativ man, namens Lennart Serder! Han visade sig vara en lika framåt och djärv medarbetare, lika mycket på bettet som jag upplevde kärnkraftsexperterna. Min erfarenhet av skilda medarbetare säger mig att vi samhällsvetare och humanister nog filosoferar lite väl mycket understundom. Medan ni ingenjörer och arkitekter nog skrider till verket raskare än vi tänker oss ofta. Förlåt min generalisering! Lennart kom från LTH och Gatukontoret och var van vid att handla, helst konkret och snabbt! Dessutom tålde Lennart att få uppläxningar av politiker och andra, ungefär med samma effekt som vattnet över gåsen. I övrigt ett litet kansli, inalles 7 personer, däribland kreativa kamrater som allroundmannen (välutbildad och flyhänt) Jörgen Schultz och esteteten, arkitekten Mats Lind, som skulle syssla med "allt" inom fältet samordning mellan 9 kommuner i storstadsregionen Malmö/Lund. Mats har skrivit en glad och intressant historik om hur han lyckades få Pågatågen lila och galonfria! Har ni läst den? Om inte, gör det, för den fångar SJs anda och toppstyrning på den tiden.

SSKs arbetsuppgifter skulle framför allt alltid passa in i den långa sikten och komplettera kommunernas något kortsiktigare, deras, i värsta fall, för bara närmaste mandatperiod. Så tolkade jag statuterna för SSK. Allt för för få i samhällsplaneringen sysslar med den långa sikten. Den är viktig. Visioner måste skapas fortlöpande och diskuteras i vår demokrati, såväl på gräsrotsnivå som på regional och nationell nivå. I SSKs styrelse mötte jag i regel samtliga kommunstyrelseordförandena i de nybildade kommunerna. Men kommunblocksindelningen fullföljdes aldrig runt Malmö. En av SSKs huvuduppgifter skulle enligt den nya kommunblocksreformen vara att tillsammans med länsstyrelsen och den tidens många regionala, statliga organ att samordna över kommungränserna. Ett villkor, som regeringen angav som villkor för att Staffanstorp tilläts slita sig loss från att det ursprungliga förslaget att delas mellan Lund och Malmö. Sen följde Burlöv och Svedala, som också fick förbli egna kommuner, men på villkor att kommunerna i Malmöregionen kunde samordnas bli genom SSK! Ett glömt faktum i dag, men av betydelse att komma ihåg oftare för Region Skåne och Länsstyrelsen. SSK arbetade aktivt med regionplanering. För så kallade vi vår strategiska och långsiktiga planering. Vi hämtade mycket inspiration från Storköpenhamn, närmast Hovedstadsrådets planering. Här är ett slitet ex av Regionplan 79, ett dokument som tog upp Kollektivtrafiken på allvar och fick bilda bas för vår tro på spåren, som ledde till Pågåtågen så småningom. Låt mig läsa lite härom, sidan 98. Där kommer tanken om bättre persontåg för pendlare in i bilden. Får jag tillägga att vi tänkte mycket på inte bara järnvägens möjligheter utan också på nödvändiga ledningsgator. Barsebäcksverket betydde mycket i det sammanhanget. Tänk om vi fått, som Sydkraft förprojekterade en tredje reaktor i Barsebäck med produktion av fjärrvärme och el. Ja, då hade vi kanske sluppit alla horisontförstörande vindmøllor, som nu med häftiga skattesubventioner växer upp som svampar ur jorden och gör ett stort intrång i kulturlandskapet. Nog härom, tillbaka till Pågåtågens födelse.

Tåg och/eller buss

Det var frågan fortfarande 1977, när jag kom till SSK. Direkt fick jag uppleva förhandlingar om hur mycket SSK-kommunerna skulle betala dåtidens SJ Buss (nära monopol för det företaget då) för att täcka ett skenande underskott i kollektivtrafiken. Flera ledande kommunalpolitiker menade dessutom att egentligen var det SJs, dvs indirekt statens uppgift, att stå för dessa kostnader. Men SSK hade som samordnare mer eller mindre tvingats till förhandlingsbordet för att säkra bussförbindelserna till samtliga tätorter åtminstone. Tågens underskott ville man inte ta i tills vidare. Få trodde att SJ skulle våga lägga ner lokaltågtrafiken med de gamla

rödbruna slitvargarna. Framför allt inte mellan Malmö-Lund, på Sveriges första järnvägssträcka! Få trodde att dåtidens SJ generaldirektör skulle våga sig på något sådant ända tills jag av från någon SJ-bekant fick fatt i ett dokument från SJ, som visade hur SJ beslutat skrota lokaltåg efter lokaltåg för att slutligen ersätta dem med landsvägsbussar. Även på sträckan Lund-Malmö! Stort larm och för SSK kansliet och styrelsen gällde det att mobilisera alla krafter för att åstadkomma något mer visionärt och framåtblickande än fler bilar och bussar. Det gällde att förklara fakta för beslutsfattarna i SSK och få dem att inse att nu brinner det i knutarna! Här gjorde vi allt vad vi kunde från kansliets sida. För att göra paketet med nya lokaltåg och bättre bussförbindelser sockrade vi vårt projekt med tillägg om förmånliga månadskort. Allt för att locka över eller återvinna pendlare till kollektivtrafiken. Ett drag som skulle visa sig framgångsrikt. Lennart Serder fick leda denna offensiv. Jag stöttade och försvarade den allt vad jag kunde. Min uppgift var närmast att förklara de uppenbara sambanden mellan en mer målinriktad fysisk regionplanering och dess ryggrad i form av goda pendlingsmöjligheter i kollektivtrafiken. Inte minst vid alla tillfällen, som gavs vid föredragningar av ärenden till styrelsen för SSKs presidium, men också vid skilda möten med föreningar, Rotary, kommunmöten m fl. Utan det stödet OMÅJLIGT på skånska att åstadkomma något. Vilka politiker fick vi med oss ganska snart? Jo, nu visade det sig att några visionärer och kommunalpolitiker tillika insåg hur rätt vi hade som drev frågan. Bland dessa vill jag nämna Malmös då starke man Nils Yngvesson, också SSKs styrelseordf i 10 år! Utan Nisses och vice ordf Gösta Olssons (c, Kävlinge) stöd hade vi aldrig kommit till skott. I kansliet förstod Lennart och jag ganska snart, att fler starka personer trodde på nya lokaltåg. Bland dessa kan nämnas moderaten Roland Lundberg i Malmö och Sverker Oredsson, fp men också disputerad historiedocent (på järnvägshistoria!) och Nils Gustavsson f d SJ-anställd, båda Lunds starkaste politiker då. Men det skulle också visa sig att kommunalpolitiker utanför SSK, närmast i varvskrisande Landskrona ville ställa upp. Däremot var intresset från Helsingborg måttligt men de kom med ganska snart på vagnen genom NSK. Några tunga politiker tog Lennart och mig i örat då och då. Så vi fick lugna oss lite, men själv betraktades jag som framfusig av t ex fullmäktiges ordförande, den trygge och lugne Arne Lundberg i Malmö. Lennart och jag skapade också tidigt mycket goda och nära kontakter med ansvariga kolleger på SJs regionala förvaltning på Malmö C, närmast med dess chef den glade östgöten Arne Larsson och några av hans närmaste, främst den kloke, kunnige veteranen och trygge skåningen, Gunnar Nilsson. Han kunde SJ! De berättade nog mer för oss i förtroende om förhållan-

dena på SJ än vad SJs centralförvaltning skulle ha tillåtit. Vi skapade en personkemi både här och där för vår sak, en avgörande omständighet i detta fall. I studentkretsar i Lund kallade vi på den tiden visst sånt för att fiffla för sin sak. Statsvetare kanske skulle nog kalla det för att göra politik... och det av tjänstemän!! Så går det nog till fortfarande då och då! Men att förankra goda idéer bland tunga beslutsfattare, politiker är avgörande, om det ska bli något av det hela. Ja, i detta nätverksarbete kunde naturligtvis ingå skilda möten, ofta med kreativa inslag. Som när vi joggade tillsammans ute vid Skrylle. Flera hade dock svårt att hänga med Sverker i spåret. I bastun hittade vi ibland gemensamma lösningar... Så grabbigt kunde det gå till!

Till Förhandlingsbordet med SJ.

Här lämnar jag över till Lennart, som eldsjäl i projektet. Får jag ändå avrunda med ett preludium från ett möte med SJs dåvarande generaldirektör Lars Peterson. Vår delegation fick vänta i Petersons väntrum.

Generaldirektörens sekreterare kom rusande ut till oss sägandes ungefär; Jag vill ge er rådet att ta det lugnt med min chef. Ni kommer strax in till honom För han har just kört ut en fräck delegation från Västerås... Lennart the platform is yours, please!

Inför 30årsjubileet för Pågatågen vill jag gärna gratulera Skånetrafiken till att ha förvaltat pundet väl. Trafiken har utvecklats enormt sedan vår start 1983, nya, många och komfortabla pendlingståg har anskaffats. Vänner och kolleger redan i SSK, som Claes Ulveryd och Mats Améen, kan vara väl kvalificerade garantier för en fortsatt god färd med Pågatågen. Dessutom hoppas jag att Skånetrafiken fortsätter med regionplaneringen på ett aktivt sätt, även om den termen kan kollidera med bypolitiken, kommun för kommun. Översiktsplaneringen är dåligt samordnad mellan kommunerna. Något som är särskilt påtagligt i Västskåne. Lägga nya bostäder så nära goda pendlingsmöjligheter som möjligt råder en gammal regionplanerare, som var med då projektet föddes.