

Jag blev ordförande i SSK:s trafikkommitté sommaren 1977.

Vi fick besked från SJ att man ville lägga ner den regionala tågtrafiken, alternativt att ansvaret för den skulle övergå på annan huvudman. SJ:s vagnmaterial var hårt nedslitet och beräknades bara hålla ett par år till utan omfattande reovering, vilket SJ inte var beredda att utföra med mindre än att man hade ett avtal som grund. SJ i Malmö hade stöd från centralt håll i denna ståndpunkt.

SSK var i denna situation piskade att gå till förhandling med SJ, om man ville ha kvar lokaltågen efter 1979.

Hans Rode, Sverker Oredsson, Philip Moding, Lennart Serder och jag själv begav oss till Stockholm i början av 1978 för att förhandla med SJ, som då företräddes av generaldirektören Lars Peterson. SSK kom dit för att diskutera rimliga villkor, men Lars Peterson tycktes inte ha någon förhandlingsvilja alls, och läget upplevdes av SSK som mycket kärvt och ibland direkt hopplöst.

Vid sammanträde i mars 1978 förhandlade Lars Peterson efter exakt samma principer som tidigare, utan att överhuvud taget nämna att han skulle sluta sin tjänst som generaldirektör. Han efterträddes den 1 april 1978 av Bengt Furbäck, och vid ett nytt sammanträde strax därefter upplevdes situationen av SSK som helt förändrad.

Bengt Furbäck ville - liksom SSK - diskutera för att komma till ett resultat, och det stod redan från början helt klart att parterna skulle komma att mötas någonstans. SJ hade t o m ett färdigt avtalsförslag med luckor för siffrorna!

När det gällde kostnader för tågtrafiken lade SJ generellt till ett påslag på 50 % för täckande av gemensamma kostnader och underhåll. Motsvarande påslag för busstrafiken var 30 %, och SSK undrade om man inte kunde räkna tågstkostnaderna enligt bussnormer istället. Efter "budgivning" kom vi så småningom fram till en överenskommelse!

Senare kom jag underfund med att Bengt Furbäck, då han tillträdde tjänsten som SJ:s generaldirektör, av dåvarande kommunikationsministern Bo Turesson fått instruktioner att på något sätt komma fram till en uppgörelse med SSK. SJ ville helt enkelt få fram ett modellavtal, som kunde bli upptakten till framtida kommunal/regional trafik.

Inom SSK och trafikkommittén fanns det delade meningar om huruvida tågen skulle inhandlas eller ej, t ex var Arne Lundberg (s) emot en uppgörelse med SJ eftersom han ansåg stt uttalandet att SJ skulle sluta köra tågen bara var ett tomt hot. Hans Rode (s) var däremot hela tiden positivt inställd till tågen, och ingick ju också i SSK:s förhandlingsdelegation.