

Nu vänder det!

Liten skånsk stationsstatistik.
Publicerat i ÖSJ-bladet 3/1991

Gunnar Sandin

På morgonen den 10 juni 1991 upphörde resandeutbytet med tåg på Helsingborg F. Därmed sjönk antalet skånska stationer och hållplatser, där resande kan stiga på och av, från 44 till 43, se karta på sidan 3. Antalet har oavslåttligt minskat under ett stort antal år. När hade Skåne senast 43 stationer?

Vid starten den 1 december 1856 var antalet tre: Malmö, Åkarp och Lund. Sedan växte det med stambanans utbyggnad, som för skånsk del var klar 1864, till elva. De två närmaste åren tillkom så anslutningsbanorna från Kristianstad, Helsingborg, Landskrona och Ystad: CHJ hade inledningsvis åtta stationer och anhalter, L&HJ tolv, YEJ lika många. Därmed var alltså Skåne uppe i 42. Den 43:e kom, efter vad jag förstår, 1871 med Arlöv - det första skånska exemplet, där stationsnätet på det befintliga nätet förtätats. På kartorna har med versaler markerats vilka stationer/hållplatser, som sammanfaller mellan de två kartorna. De är 18 till antalet, alltså betydligt färre än hälften, och

då har vi inte tagit hänsyn till att några (t.ex. Åkarp och Stehag) fått justerade lägen.

Stationsbegreppet har naturligtvis växlat sedan 1856; under den tiden har ju nästan allting förändrats inom järnvägsvärlden utom spårvidden. Men vi går inte in på komplikationerna, utan ser det ur resenärens perspektiv; var har man kunnat stiga av och på ett ordinarie tåg på en skånsk trafikbana med koncession som järnväg? Med den definitionen har man avgränsat sig från spårvägar och arbetartåg på industrispår, även om man står där med den förargliga mellanformen Bjuv-Hyllinge (tre hållplatser).

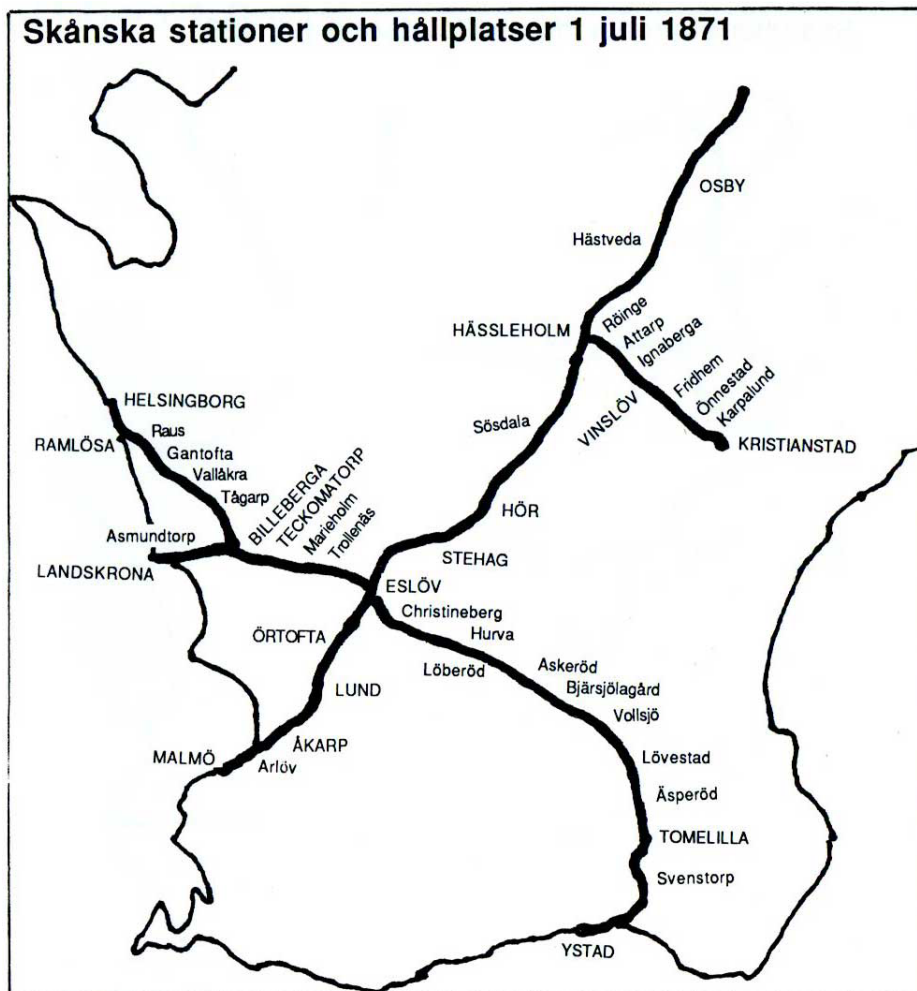
Dessutom är min kunskap om tidpunkten för de skånska stationernas uppgång och fall rätt begränsad. Ändå dristar jag mig att uppställa denna tabell över tiden 1860-1990, där antalet för alla de mellanliggande decennieskiftena försiktigtvis har avrundats till närmaste tiotal.

1860	8
1870	40
1880	90
1890	200
1900	270
1910	340
1920	360
1930	430 (Höjdpunkten är nära)
1940	400
1950	360
1960	300
1970	170
1980	70
1990	44

Linjenätets expansion var den viktigaste orsaken till att antalet stationer och hållplatser ökade. Men de yngre banorna hade också ofta kortare mellan tåguppehållen; genomsnittet för EKJ var 3,0 km, för LBJ 2,2 och för KJB 2,0 km. Samtidigt förtätades stationsuppsättningen på de befintliga banorna, i regel genom att kommuner och andra lokala intressenter helt bekostade eller starkt subventionerade nyanläggningen.

1919 kom som bekant i och med YSJ den första större nedläggningen. Ännu fler järnvägshållplatser försvann formellt år 1924, när HRRJ omvandlades till spårväg. Men vi ser av tabellen att förtätningen in på 1930-talet mer än väl kompenserade ett bortfall av stationer på nedlagda banor. Den viktigaste nya faktorn var busskonkurrensen, som gjorde att ett antal nya hållplatser tillkom, kanske främst på Ystadbanorna och ÖSJ. Nu var det järnvägsbolagen, som tog initiativet; kommunerna behövde inte längre betala.

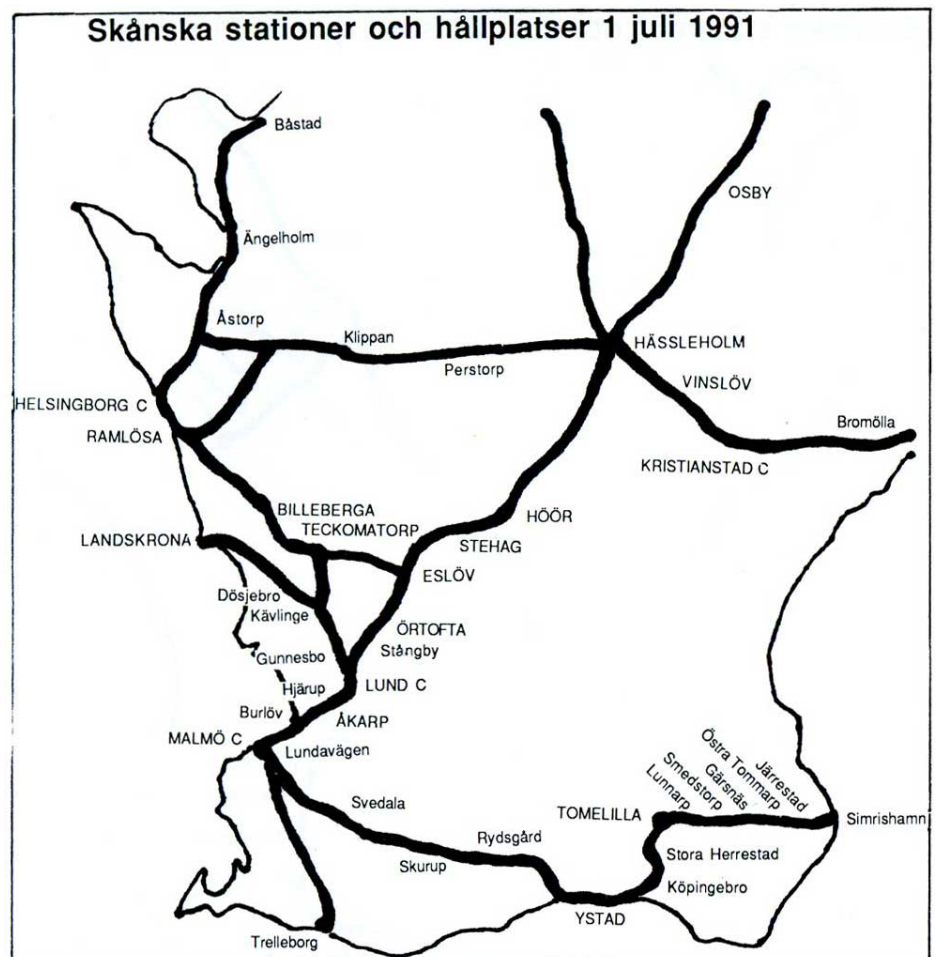
1933 torde ha varit toppåret med cirka 440 stationer och hållplatser. 1934 kom vändpunkten ty då försvann Hyllinge, Brogåda och Bjuvstorp på det ovannämnda industrispåret samt Kastberga på ÖSJ-linjen öster om Eslöv, vilket inte uppvägdes av att elektrifieringen hade underlättat tillkomsten av SJ-hållplatserna Lomma kyrka och Frostavallen. Mot slutet av 1930-talet kom så en ny våg med nedläggning av både banor och hållplatser och vissa försvann även i samband med förstatligandet, men totalantalet höll sig väl uppe till de omfattande nedläggningar, som inleddes med EKJ 1953.



Det stora raset inleddes sedan i slutet av 1960-talet, sedan det klart hade utsagts att bussen i princip skulle ha hand om småorternas kollektiva trafikförsörjning. Samtidigt glesades det persontrafikerade linjenätet ut till 1870-talets omfattning.

Men 1991 innebär en ny vändning, ty nu går kurvan uppåt. I juni minskade alltså antalet stationer och hållplatser till 43, men redan i augusti blir de 46, när Påarp, Mörarp och Bjuv åter tas i bruk. Och utvecklingen ser ut att fortsätta nästa år. I januari tillkommer åtminstone Tyringe och "Malmö Ö" finns redan inlagd på Pågatågsautomaterna.

Sedan får vi se. En positiv utveckling av trafiken på Bjuv-linjen skulle stärka argumenten för en utsträckning till Åstorp och Klippan - det ger inga nya stationer, men kan man tänka sig sådana i Gunnarstorp och Kvidinge. Anläggningen av mötespår i Gantofta väckte förutom protester även krav på Pågatågsstopp och liknande förutsättningar föreligger i Tågarp och Vallåkra. I Sösdala har en lokal aktion dragits igång, och lyckas den kommer säkert även Tjörnarp med. Vad gäller sträckan Hässleholm-Markaryd tycks alternativet i de kommande förhandlingarna vara total nedläggning av persontrafiken kontra tätare trafik med stopp åtminstone i Vittsjö och Bjärnum.



Det handlar främst om pengar och därmed om kommunala politiska beslut, ty åter krävs det att lokala intressenter (inklusive länstrafikbolag) går in, för att det skall bli nya hållplatser.

Någon snabb expansion är inte att vänta, men själv vågar jag ändå gissningen att Skåne år 2000 har cirka sextio olika ställen, där resandetåg stannar. Och framtiden är lång.