

Expansiv Skånetrafik

Publicerat i ÖSJ-bladet 1/2005

Gunnar Sandin

Region Skåne beslöt på fullmäktigemötet den 1 mars 2005 att köpa in ytterligare åtta X31-tågsätt. De kostar totalt 520 miljoner kronor, men ett utlovat 40-procentigt statsbidrag sänker regionens investeringskostnad till 315 miljoner. Driftskostnaderna beräknas till 7 miljoner per tåg och kapitalkostnaderna till 2,75 miljoner. Med en 80-procentig kostnadstäckning (från resenärerna) blir den ökade nettokostnaden totalt 16 miljoner. Då har man inte tagit hänsyn till eventuella och troliga kostnadsökningar i samband med den nya upphandling som 2007-2008 görs tillsammans med danskarna.

Elva nya tågsätt har tidigare beställts och kommer att levereras från och med i sommar.

Det aktuella inköpet innebär en omläggning av Skånetrafikens planer. Tanken var tidigare att påbörja ersättningen av X11:or för pågatågstrafiken, något som regionen har förberett genom att gå med i vagnbolaget Transitio. Men en option gjorde det ekonomiskt fördelaktigt att redan nu köpa X31:orna som ändå behövs på sikt, och - säkert viktigare - det var inte sannolikt att statsbidrag skulle utgå till pågatågens ersättare, eftersom det då inte handlar om utökning. Det betyder att X31:or till en början ska trafikera pågatågslinjer, så som redan sker med mjölkstågen Malmö — Ängelholm.

X11:orna får alltså rulla ett slag till. Det verkar inte orimligt, de yngsta har mindre än tjugo år på nacken, och spårfordon har ofta en dubbelt så lång ekonomisk livslängd. Vad de skall ersättas med är inte avgjort än, men det verkar som om man har gett upp alternativet med ännu en uppgradering. Man kan

konstatera, att man räknar med 25 års avskrivning för de nu beställda fordonen.

Till regionfullmäktiges beslutsunderlag hörde en tabell över Skånetrafikens tågbehov tio år framåt:

år	X31	X11	reg	totalt
2005	24	26	50	
2006	30	26	56	
2007	40	26	66	
2008	40	15	12	67
2009	40	5	24	69
2010	40		33	73
2011	40		41	81
2012	40		45	85
2013	40		48	88
2014	40		52	92
2015	40		62	102

Alltså drygt en fördubbling. En formidabelt ökad fordonspark för att tillgodose en formidabelt ökad trafik. Bakom detta ligger två faktorer.

Den första är en stark allmän resandeökning, som man beräknar ska fortsätta med 6 procent om året på Öresundstågslinjerna och 4 procent på pågatågslinjerna. Därtill kommer ett extra, tioprocentigt ryck 2011 när Citytunneln öppnas, tror man. Det betyder behov av fler dubbelkopplingar och kanske trippelkopplingar.

Den andra är ett utvidgat linjenät, som det framgår av följande tidtabell:

2005: Öresundståg i halvtimmestrafik på Västkustbanan Malmö – Helsingborg.

2006: Öresundstågstrafik till Växjö varje timme i rusningstid. Öresundståg till Halmstad (– Göteborg) varje timme.

2007: Tre X31:or som nu används på Kust till Kustbanan återlämnas

från Rikstrafiken. Pågatåg ersätter loktåg på Skånebanan Helsingborg – Hässleholm – Kristianstad.

2008: Öresundståg sätts in på Blekinge kustbana.

2009: Trafik startar på Söderåsbanan Teckomatorp — Åstorp.

2011: Citytunneln öppnar. Trafik på Trelleborgsbanan.

2012: Hallandsåstunneln öppnas för trafik. Pågatåg Höör – Hässleholm.

2013: Trafik startar på Markarydsbanan Hässleholm – Halmstad. Tanken är att vartannat Göteborgståg ska gå denna väg.

2015: Trafik startar på Lommabanen Kävlinge – Arlov – Malmö och på Marieholmsbanan Eslöv – Teckomatorp.

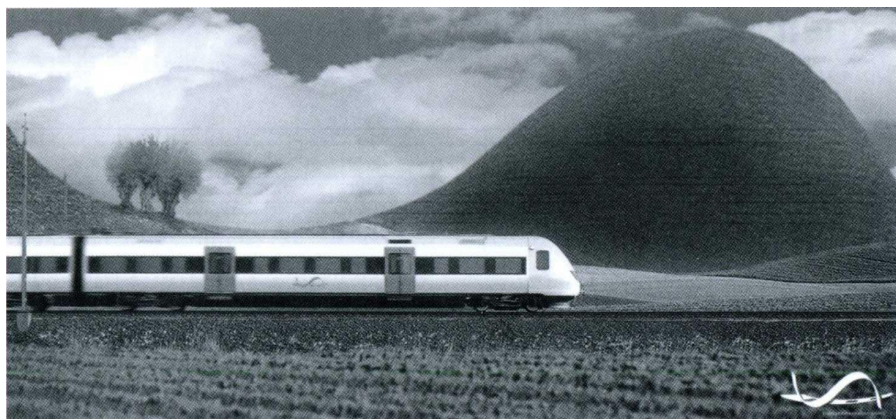
Det finns anledning att göra några kommentarer:

1. Mycket hinner ändras. En ihållande lågkonjunktur kan dämpa resandeökningen. Den politiska ledningen kan göra omprioriteringar. Det är inte ens säkert att Region Skåne finns kvar i nuvarande form och utsträckning om tio år – hela förvaltningsindelningen utreds för närvarande.

2. Åtminstone två linjer saknas på listan. Den ena är Alvesta — Nässjö. Det är känt att Skånetrafiken tänker begära trafiktillstånd dit upp. Jönköpingstrafiken är visserligen inte villig till samarbete – den satsar ju på sin egen linje Jönköping – Värnamo – Växjö – men sådant hinner bli annorlunda på ett decennium. Den andra är sträckan Malmö C – Fosieby – Öresundsbanan. Det har ju talats om att fortsätta trafikera den även sedan Citytunneln har öppnats och anlägga ett par nya hållplatser. Det skulle inte kräva några stora investeringar. Framförallt borde man överväga att utsträcka trafiken till trakten av Bunkeflo, där hyreshus byggs för närvarande och fler planeras.

3. Det har i andra sammanhang talats om förtätning till 15-minuterstrafik Malmö – Köpenhamn. Det skulle väl kräva ytterligare tåg.

4. Enligt tidigare planer skulle pågatågstrafiken på Lommabanen redan ha varit igång, men nu ligger den tio år borta. Lomma kommun är medskyldig till förseningen genom sin negativa



Vykort från simrishamnsbanan.com

hållning, men nog borde man kunna få trafik, när Citytunneln öppnas.

5. Det har sagts, att trafiken till Stafanstorps och Dalby skulle kunna startas tidigare, och alltså under perioden, om andra av Banverkets projekt bromsas.

Trevligt med fler tåg på fler linjer! Men samtidigt blir det enformigare ute på banorna: bara två tågtyper i Skåne-trafikens regi efter 2009.



Anders Lundqvist fotograferade spårporten i Lund med ett X31-tåg på väg från Kävlingeålet den 7 oktober 2004.