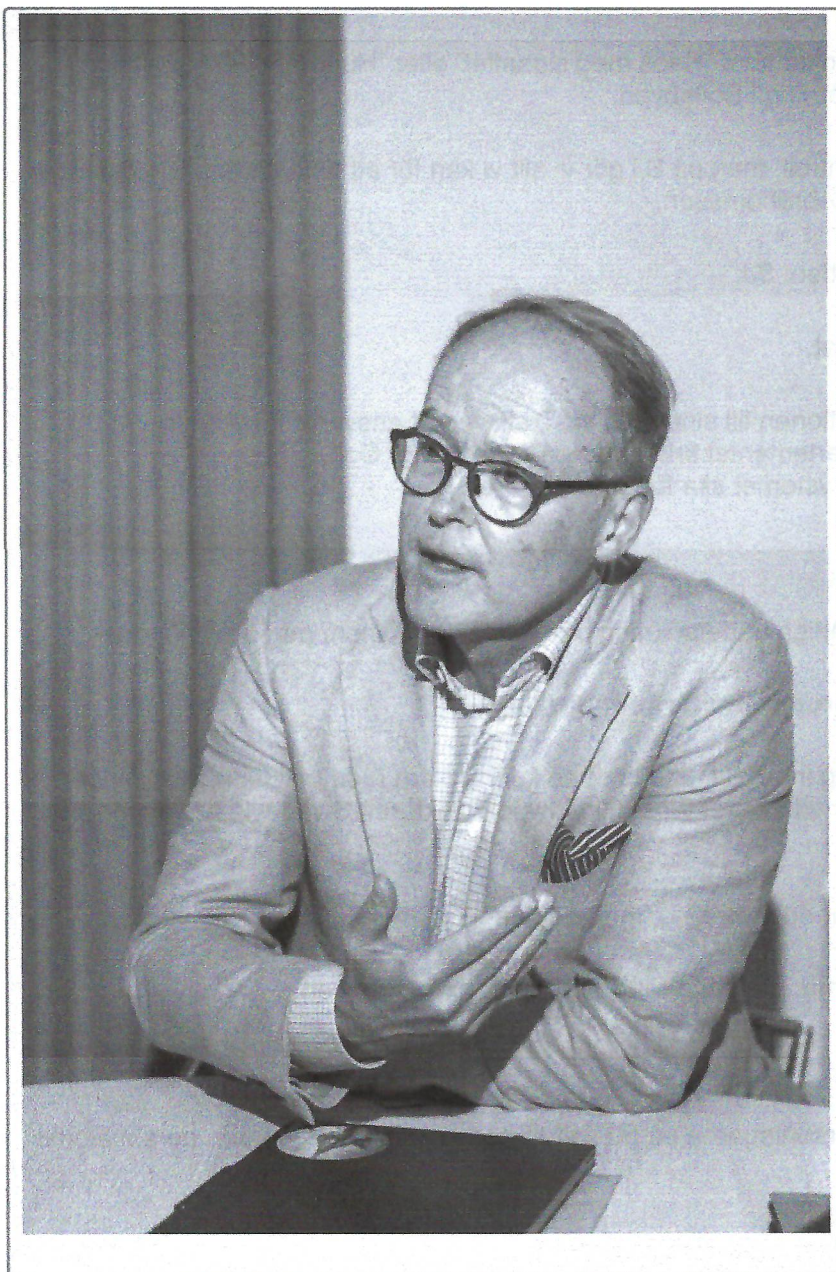




"Trafikverket behöver bli mer innovativt och kreativt i hur man genomför underhållet", säger Jonas Abrahamsson som tillträdde som SJ:s vd i februari.

Foto: Ali Lorestani

TÅGTRAFIKEN.

SJ:s vd om kaoset: "Man ska märka skillnad inom det kommande året"

Solkurvor, förseningar och inställda tåg präglar ännu en tågsommar.

Nu gör SJ:s nye vd Jonas Abrahamsson sin första stora intervju – om krisen, kritiken och hans roll i ett uppsplittrat tågssystem.

– Vi ska bli bättre på att ta hand om våra resenärer, säger han.

Knappt något i den svenska folksjelen väcker sådana känslor som Statens Järnvägar.

I dag är det gamla SJ uppstyckat i bolag och myndigheter. SJ AB är ett av flera tågbolag – utan särskilt samhällsuppdrag.

Men många resenärer sätter fortfarande likhetstecken mellan SJ och hela järnvägen.

Och det är ett järnvägssystem som knakar.

De senaste åren har tidningarna fyllts med rubriker som "Kaos med signalfel" eller "Hundratal fast i tågkaos i Gällivare". Senast orsakade solkurvor en urspårning i Bollebygd.

– Skadorna på järnvägen ligger utanför vår kontroll, men på SJ gör vi allt vi kan för att hitta alternativa lösningar, säger SJ:s nye vd sedan fyra månader, Jonas Abrahamsson.

För resenären finns ofta bara ett namn på biljetten: SJ.

Men när tåget inte kommer är ansvaret uppdelat.

SJ ansvarar för tågen, personalen och informationen till sina kunder. Trafikverket ansvarar för spåren. Regeringen beslutar om pengarna. Finansdepartementet kräver SJ på avkastning. Och infrastrukturdepartementet kräver att järnvägssystemet ska fungera.

När tåget inte går: vem bär ansvaret?

SJ kom sist i Svenskt kvalitetsindex senaste årliga undersökning om kundnöjdhet inom persontransporter.

Varför ska tågresenärerna tro att du kan återupprätta förtroendet för SJ?

– Det saknas inte kompetens eller engagemang inom SJ. Jag hoppas kunna bidra med mitt ledarskap, säger Jonas Abrahamsson och pekar på att han efter vd-skapet för statliga flygplatsaktören Swedavia är van att navigera med många aktörer.

– Precis som det är i järnvägsbranschen. Det är en utmaning, men det har skett många steg i rätt riktning.

Trafikverket står för större delen av förseningarna. Men ofta får SJ klä skott för problemen.

Men allt kan inte skyllas på Trafikverket.

Enligt Abrahamsson beror 20–25 procent av förseningarna på SJ självt: fordon som inte fungerar, personalbrist och inställda avgångar.

Är du nöjd med kvaliteten på dagens tåg?

– Nej. Det är jag inte. Och därför är detta ett av våra tre prioriterade områden.

Han pekar på oljeläckage i äldre X2000-tåg, vinterproblem med X40-flottan och brister i depåer och verkstäder. SJ investerar 19 miljarder kronor i nya tåg fram till 2030, men de gamla tågen måste rulla länge än.

– Vi måste höja tillgängligheten.

Sedan kommer frågan där ansvarsfördelningen slutar vara ett organisationsschema: nattågen till övre Norrland.

Trafiken är olönsam. SJ har lönsamhetskrav från staten. Därför körs nattågen med stöd från Trafikverket. Men upphandlingarna har gång på gång gått i stöpet. Operatörernas krav har varit högre än Trafikverkets ramar. När myndigheten har begärt mer pengar från regeringen har svaret blivit nej.

SJ kör därför på ett nödavtal, som kostar staten så mycket att ett av SJ:s två nattåg nu tvingas vända i Umeå.

Då utbröt protester på stationer i Norrbotten. I Gällivare samlades nära 100 personer. En sjuåring höll upp en skylt:

"Vi finns oxo!"

Kan du förklara för barnet varför nattåget försvinner?

– Jag kan inte svara på det. Det är en politisk fråga, säger Abrahamsson.

Enligt en källa med insyn handlade det om 50 miljoner kronor.

Samtidigt omsatte SJ AB 2025 14,5 miljarder kronor och gjorde en vinst på nära 1,1 miljarder kronor – ett av SJ:s bästa år någonsin med vinstmarginal på över 7 procent.

Till slut, i slutet av juni, beslutade Trafikverket att SJ ska fortsätta med nattågstrafiken till övre Norrland fram till 2028.

SJ hamnar ofta mellan två statliga viljor. Infrastrukturdepartementet vill att bolaget ska bidra till ett fungerande tågsystem. Finansdepartementet styr bolaget som ägare och kräver affärsmässighet.

I ett mötesprotokoll från hösten 2023 klargjorde Finansdepartementets statssekreterare ägardirektiven, på en fråga från SJ:s ledning, att SJ "inte har något särskilt beslutat samhällsuppdrag och därför ska bedriva sin verksamhet på rent kommersiella grunder".

Är SJ ett samhällsbolag eller ett kommersiellt resebolag?

– Vi är ett kommersiellt resebolag med en samhällsviktig verksamhet, säger Abrahamsson.

Samtidigt har problemen i järnvägssystemet växt.

I den nya nationella planen som löper ett drygt decennium framåt ska vägarnas underhållsskuld arbetas bort helt. För järnvägen handlar det om en bråkdel.

Det tog sju år att bygga järnvägen mellan Stockholm och Göteborg. Nu beräknas det ta uppemot tolv år att renovera mindre än halva.

– Trafikverket behöver bli mer innovativt och kreativt i hur man genomför underhållet och gör upphandlingarna, säger Jonas Abrahamsson.

Många har stått på en tågstation med inställda tåg och bristfällig information.

Vad gör du konkret åt att förbättra informationen?

– Här jobbar vi tillsammans med övriga aktörer för att snabbare komma ut med en tillförlitlig prognos och kommunicera det klart och tydligt.

Jonas Abrahamsson återkommer till att SJ bara står för runt 20 procent av problemen.

– Vi är väldigt beroende av infrastrukturhållaren i form av Trafikverket. Ofta måste de göra en värdering av hur lång tid tar det att åtgärda ett problem så att vi och andra kan kommunicera det. Vi jobbar alla på att förbättra detta. Men vi är inte där vi vill vara.

När är ni det?

– Man ska märka skillnad inom det kommande året.

När får ni ordning på SJ:s bredband och trasiga toaletter?

– Bredbandsfrågan tar vi på stort allvar. Mobiltäckningen är inte bra nog. Så har vi tunnelproblematiken. Vi kör nu ett pilotförsök med satellituppkoppling via Starlink. Faller det väl ut i utvärderingen kan vi ha det ute i flottan efter drygt ett år.

Toaletterna då?

– Det jobbar vi stenhårt med. De ska både fungera och vara rena. Vi jobbar nu med att rengöra även under resorna på vissa sträckor.

Hur ska en vanlig resenär märka ditt ledarskap om ett halvår?

– Punktligheten ska ha blivit lite bättre. Man ska uppleva att vi är bättre på att ta hand om våra resenärer, framför allt att kommunicera bättre när vi har störningar. Det är min bestämda ambition, säger Jonas Abrahamsson.

Vid vilken punktlighet ska du avgå om ni inte når den?

– Det tänker jag inte svara på eftersom vi är beroende av andra faktorer också. Mitt fokus är på att leverera så att vi blir lite bättre hela tiden.

Jonas Fröberg

jonas.froberg@dn.se

SJ:s vd om ...

... han vill ha fler reservlok – i det gamla sammanhållna SJ-systemet fanns reservlok spridda över Sverige. Det försvann vid avregleringen:

"Om vi tittar på hur våra tåg levererar i dag, så skulle jag definitivt tycka att det var skönt att ha fler tåg i reserv. Men jag är inte säker på att det är det bästa svaret, det kostar också och det blir högre biljettpriser i slutändan." **... han liksom sin företrädare Monica Lingegård vill ha ett exekutivt råd där cheferna inom järnvägssektorn får mandat att fatta beslut:**

"Nej, jag ser inte behov av ett sådant råd, men alla aktörer måste dela samma målbild och hur man tar sig dit i takt. Då behöver man ett forum för fortlöpande dialog. Fyra månader in i jobbet tycker jag att det finns förutsättningar för att gå i takt. Allt kommer inte vara enkelt. Det kommer naturligtvis att finnas målkonflikter inbyggda i våra olika roller."

... vad han gör en ledig lördag:

"Tränar, är i naturen och älskar att laga mat. Vanlig hederlig svensk torsk som jag ångkokar med lite lök och färsk potatis och brynt smör", säger Jonas Abrahamsson.