

NYHETER

Trafik.



Foto: Hans Arbman

Knappt två timmar försenade kan vi gå ombord på natttåget till Umeå.



Foto: Petra Ålvstrand

På grund av förseningen fungerar inte bytet i Umeå och det blir i stället först taxi till Luleå och sedan buss vidare till Haparanda.



HM Hermansons handelshus i Haparanda är som ett en butik och ett museum på samma gång. Kristina och Kåre Mogemark köpte fastigheten 2012.

Finlands nattåg utklassar Sveriges – är både prydligt och punktligt

Dyrt, försenat och smutsigt. Nattågen norrut dras med dåligt rykte. Men hur funkar det i Finland?

DN:s Hans Arbman tog tåget hela vägen från Stockholm till Helsingfors.

I Sverige gick det sådär. I Finland som på räls.

• För första gången på nästan fyrtio år går det åter att åka tåg över gränsen mellan Sverige och Finland. Jag har bestämt mig för att testa att ta tåget hela vägen från Stockholm till Helsingfors – en sträcka på drygt två hundra mil.

Redan innan jag klivit på tåget i Stockholm stöter jag på patrull.

Första målet är Haparanda. På vägen dit är det två tågbyten. Har en timme tillgodo vid varje byte, så

det kändes ganska säkert vid bokningen.

Innan tåget lämnar perrongen i Stockholm är vi två timmar försenade. Om det står sig missar jag tågbytet i Umeå.

I sovkupén är vi tre män i olika åldrar. Termostaten fungerar inte så vi öppnar fönstret. Det drar lite om fötterna. Sover oroligt.

Vid sextiden visar SJ-appen att

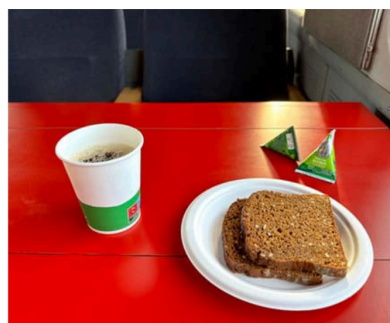
en dryg timme av förseningen är inkörd. Kan hinna i tid till Umeå. Somnar om.

Nästa gång jag vaknar ser det sämre ut igen. Är lite törstig, men något vatten finns inte i kupén.

Jag hade sett fram emot att i lugn och ro få äta frukost på tåget mot Boden, medan orter som Bastuträsk, Jörn och Älvsbyn passerar utanför fönstret.

Nu hastar jag i stället iväg till natttågets bistro. Där finns en liten kiosk med begränsat utbud. Jag köper en kaffe och får gratis två skivor rågbröd utan pålägg som jag spanat in. I högtalarna hör jag att det blir buss från Umeå.

När vi väntat en stund utanför stationen kommer ett nytt besked: taxi till Boden. En lång resa utan paus väntar. Jag smiter in och köper en



I SJ:s lilla kiosk kan jag köpa kaffe. Ett par brödskivor utan pålägg fick jag med på köpet.



Laxsalladen i den finska restaurangvagnen tillreds på beställning.





Tåget från Finland kommer in på en egen perrong i Haparanda. Spåret har finsk spårvidd och trafiken leds av Trafikledsverket, som Finlands Trafikverket heter.



Laura Harmanen och Tino Ruotsalainen med barnen Luukas och Hulda har åkt från Rovaniemi för att hälsa på släkt i Helsingfors över helgen.

Fakta. Tågtrafiken Sverige–Finland

Den 10 augusti 2026 blev det åter möjligt att åka tåg mellan Sverige och Finland. Till en början körs 28 avgångar i veckan mellan Haparanda och Uleåborg.

I december kommer den finska tågtrafiken att koordineras bättre med tågtrafiken på den svenska sidan, som körs av Norrtåg.

Finsk och svensk järnväg har olika spårvidd. Den finska tågen har en egen perrong i Haparanda med finsk spårvidd.

Persontågstrafiken mellan Sverige och Finland upphörde 1988.

Fyra år senare upphörde även tågtrafiken på den svenska sidan mellan Boden och Haparanda. Sträckan Boden–Haparanda öppnade åter för trafik 2021 med delvis ny sträckning via Kalix.

Källa: Trafikledsverket, Trafikverket, VR



Haparanda station

Under första världskriget hade Haparanda och järnvägen österut en stor världspolitisk betydelse.

Över gränsen passerade flyktningar, krigsfångar, diplomater, politiker och kungligheter. Den 15 april 1917 passerade Vladimir Lenin här, på väg hem till Ryssland efter flera år i landsflykt.

På grund av ortens betydelse byggdes ett storslaget stationshus i tre våningar ritat i nationalromantisk stil av S.J:s chefsarkitekt Folke Zetterwall. Huset skulle rymma såväl Statens järnvägars verksamhet som ett kontor för tullverksamheten, en läkarmottagning och ett järnvägshotell.

När den pampiga tegelbyggnaden invigdes 1918 var Tsdömet avskaffat av den ryska revolutionen. Den strida ström av gods och passagerare som man hoppats på uteblev helt och stationen fick aldrig den betydelse som man planerat för.

Källa: Länsstyrelsen Norrbotten

Så mycket kostade tågresan till Helsingfors

Hela tågresan i Sverige från Stockholm till Haparanda är cirka 118 mil och kostade sammanlagt 2 481 kronor. Därav stod S.J:s nattåg i en trebäddskupé till Umeå för 1 845 kronor. Biljetterna bokades dagen före avresa.

Hela tågresan i Finland mellan Haparanda och Helsingfors är cirka 89 mil och kostade sammanlagt 1 707 kronor (omräknat från euro). Därav stod sovplatsen med VR i en singelkupé för 1 682 kronor. Biljetterna bokades två dagar före avresa.

I både Sverige och Finland påverkas biljettpriset av hur bokningsläget på tåget ser ut när man köper biljetten. Ju tidigare man köper biljetten, desto lägre pris i regel.

Både de svenska och finska nattågerna norrut är upphandlad trafik med statligt stöd. De körs i dag av SJ respektive VR.



burk vatten och en hårdbrödmacka i automaten på stationen.

Taxibilarna börjar dyka upp och det divideras om vilka som ska åka vart och vilka bilar vi ska åka i.

När jag säger Haparanda uppmanas jag själv kontakta SJ.

I telefonkåten till SJ ser jag att min telefon är nästan urladdad. Hittar ett eluttag inne på stationen. Av SJ får jag besked om att åka taxi till Boden. Därifrån kan transport ordnas till Haparanda.

Samtidigt kommer en av mina kupékompisar från nattåget skyndande och berättar att det går en taxi till Luleå och att det finns en plats för mig där. Han har även kollar upp att jag ska hinna med en buss därifrån till Haparanda.

Jag tackar vänligt nej till SJ-mannens erbjudande och hoppar in i taxin. I baksätet är vi tre män. Den unge mannen i mitten sitter mestadels framåtlutad för att vi andra två ska få plats.

Vi har trettio mil och fyra timmar framför oss och sitter tysta i bilen. Från högtalarna spelas P4 Västerbotten på låg volym.

Efter någon timme dristar jag mig att ställa ett par frågor till mitt rese-sällskap. Kvinnan i framsätet är på resa med tåg de 160 milen från Helsingborg till Luleå för ett jobbmöte senare samma kväll.

Min medresenär från nattåget bor i Piteå och har varit på ett jobbmöte i Stockholm. Eftersom det var så ont om hotellrum där tog han nattåget.

Båda har rest mycket med nattåg. De tycker inte att förseningar är så mycket att störa sig på. "Man kommer alltid fram på något sätt", säger de luttrat.

Så vem är jag att klaga. Jag har aldrig åkt kustvägen mellan Umeå och Luleå tidigare. Det är en vacker resa, om än med flera långsamma passa-

ger genom dammiga vägarbeten. I Luleå hinner jag precis äta lunch innan Haparandabussen avgår.

Tre timmar senare är jag framme. Mina åtta timmar i Haparanda har nu krympt till fyra. Det är fortfarande god marginal till kvällståget mot Finland.

Vad gör man med fyra timmar i Haparanda? Jag tittar in på det magnifika stadshotellet och sörjer lite att jag inte ska stanna en natt här.

Hamnar sedan på HM Hermanssons handelshus på Storgatan. Butiken är intakt sedan 1905. Med lite tur kan man hitta kläder och skor från sextioalet inlockade från lagret.

När den siste handlar i Hermanssons-låken gått bort köptes fastigheten av Kåre och Kristina Mogemark 2012.

Byggnaderna var i nästan rivningsfärdiga, men innehöll så otroligt mycket saker och historia. Vi ville att detta skulle få leva vidare, berättar de när de visar mig runt.

Mogemarks har lagt mycket pengar på att renovera 1800-talsgården till ursprungligt skick.

Så här års håller de butiken öppen under helgerna och hoppas att tågtrafiken över gränsen kan ge Haparanda fler besökare.

I god tid beger jag mig till Haparandas vackra station. Därifrån ska det finska tåget ta oss över gränsen till Finland på den nyrenoverade bron över Torne älv.

De svenska tågen stannar på den södra sidan om stationsbyggnaden, de finska på den norra. Längre än så kan inte tågen köra eftersom Sverige och Finland har olika spårvidd.

Det finska tåget avgår i exakt rätt tid klockan 20.45. Mörkret har lagt sig och av Torne älv syns ingenting när vi passerar gränsen mot Finland.

I Kemi byter jag till nattåget mot Helsingfors. Det är lika nytt och

modernt som tåget jag nyss klivit av. Min sovkupé ligger en trappa upp och har endast två bäddar. Jag har hela kupén för mig själv. Så blev det automatiskt när jag bokade en singelplats. Ändå är den här biljetten billigare än natten genom Sverige i tredelad kupé.

Innan jag somnar funderar jag på varför jag känner mig mer omhändertagen här än på det svenska nattåget. Det handlar inte om personalen, utan om att jag upplever en större omsorg om att jag ska ha det bra från tågbolaget, ja från hela samhället.

På golvet står en skål. I den ligger en liten handduk och en vattenflaska. Det är för hunden. Jag har hamnat i en kupé för resenärer med husdjur.

På sängen ligger en vattenflaska på handdukarna och ett välkomstbrev till mig. I den svenska sovkupén fanns inget dricksvatten alls.

Restaurangvagnen erbjuder ett brett utbud av mat. Öl på fat. Laxsal-laden jag beställt bereds på beställning i det lilla köket bakom disken.

Naturligtvis skapar förseningen och dess följder en frustration. Vart ska man vända sig med den? Till SJ som körde tåget? Trafikverket som ansvarar för spårerna? Politikerna som inte skjuter tillräckliga medel för att tågen ska rulla?

I Sverige tycks nattågen mot norr vara något nödvändigt ont som både tågforetag och politiker helst vill bli av med. I Finland kör de sina nattåg med stolthet.

Efter en dusch och sedan en frukost i restaurangvagnen morgonen därpå känner jag mig redo för Helsingfors. Tåget rullar in mot den vackra stationen på exakt tid.

Hans Arbman

hans.arbman@dn.se



På nattåget i Finland välkomnas resenärer med vatten och ett brev.



Framme i Helsingfors. Tågresan från Stockholm var på drygt 200 mil och tog ett och ett halvt dygn.