



Norske Vys svenske datterselskap Vy Tåg AB som kjører nattogene Stockholm–Luleå/–Narvik er en av de langdistanse toglinjene i Sverige som merker av innføringen av Trafikverkets sterkt kritiserede nye togplansystem. Her Vy Tågs nattog 94 Stockholm–Narvik med innsatte regionvogner Luleå–Narvik under opphold i Kiruna. Foto 21-07-2022, G. A. Kajander, FJ.

DN 27-05-2023

Infrastrukturministern krävs på svar om tågstrulet

Trafikverkets krånglande planeringssystem orsakar fortsatt stora problem för tågen.

Nu kommer krav på att infrastrukturministern måste ta i med hårdhandskarna.

– Vems ansvar är det här egentligen? Vi tappar pengar varje dag, säger Lina Lagerroth på Tåg företagen.

Enligt lag ska tågbolagen få planen för hur banarbeten påverkar trafiken 18 veckor i förväg. På senare tid har det i vissa fall snarare handlat om dagar.

För godstrafiken är det en katastrof, enligt Lina Lagerroth, näringspolitisk expert på branschorganisationen Tåg företagen.

– Vi kan till och med få planeringen samma dag som tåget ska gå. Då kan vi få veta att vi inte ens kan köra den vägen, och allt måste planeras om. Alla som är beroende av den transporten får problem: fabriker, hamnar, företag, tågbolagen och lokförarna.

Green Cargo, som kör godståg, bekräftar att de sena beskeden om banarbeten påverkar bolaget kraftfullt just nu.

– Vi behöver ett antal veckor på oss för att vår produktion, våra medarbetare och kunder ska få rimliga planeringsförutsättningar. Omledningar kan till exempel innebära att vi behöver fler förare. Vi har skräckexempel på tåg som plötsligt får tolv timmar extra ledtid, säger Stephan Ray, företagets presschef, som lyfter fram kunderna som hårdast drabbade.

– Trafikverket har satt oss i en besvärlig situation, men framför allt gäller det våra kunder. Det handlar om några av de största företagen i svensk basindustri, och det här får enorma konsekvenser för dem.

Det var i december förra året som Trafikverket helt gick över till ett nytt planeringssystem, trots att tågbranschen varnat om att det hade brister och inte var tillräckligt testat. Trafikverkets generaldirektör

Roberto Maiorana senaste besked, i Ekots lördagsintervju i helgen, är att det kommer att dröja till december innan myndigheten kan ha 18 veckors framförhållning igen.

– Den stora utmaningen är på godssidan. Vi har inte kunnat förse järnvägsföretagen med tidtabeller i tid med banarbeten som tillkommit efter årsplanen. Vi jobbar intensivt med det. Vår förhoppning är att kunna ha fyra veckors framförhållning i augusti, säger Bengt Olsson, myndighetens presschef.

Lina Lagerroth vill att infrastrukturministern Andreas Carlson (KD) går ut och ställer tydliga krav på Trafikverket.

– Någon måste kliva fram och börja ta ansvar. Trafikverket är en myndighet som inte levererar. De har inte levererat på länge. I ett och ett halvt år har vi pratat om det här och jag upplever att Trafikverket inte tar det ansvar som faller på dem för den samhällspåverkan det får.

Järnvägsföretagen har förlorat flera hundra miljoner kronor på problemen under 2022 och 2023, bedömer Lina Lagerroth.

– Vi har en leverantör som har en samhällsviktig tjänst som har kollapsat. Vi har personal som mår dåligt av stressen – i dag fick jag samtal från en medlem om att folk sitter och gråter på kontoret.

Även persontrafiken har drabbats hårt, till exempel har SJ:s släpp av biljetter inför storhelger under året försenats kraftigt.

Fortfarande väntar SJ på besked från Trafikverket om ungefär tio procent av avgångarna i sommar, biljetter som alltså inte kunnat läggas ut till försäljning.

Norska Vy tåg, som kör på flera sträckor i Sverige, släpper biljetter på preliminära tidtabeller, men får definitiva besked väldigt sent.

– I dag fick vi tidtabellen för ett av våra nattåg som ska gå i övermorgon. Det är fullständig katastrof. All vår trafik är drabbad på ett eller annat sätt, och då har vi det ändå lättsamt jämfört med godstrafiken, säger Tor Kangas på Vys pressjour.

Svenska Turistföreningen (STF) larmar om att gästerna uteblir på vissa fjälldestinationer eftersom tågen inte går att boka. En årlig familjefjällvecka i Saltoluokta i mitten av juni är omöjlig att ta sig till, enligt generalsekreterare Maria Ros Hjelm.

– Det finns inga tågbiljetter. Vår personal som ska öppna fjällstationen vet inte ens hur de ska ta sig dit. Vi får svårt att bedriva vår verksamhet när det här inte fungerar.

Riksdagens trafikutskott har nu för andra gången kallat till sig Trafikverkets generaldirektör.

– Hur kan man sjösätta ett system som får så här stora konsekvenser utan att det är ordentligt testat? Det skapar kaos för resenärer, men också för näringslivet. Hur vet vi ens att det kommer att fungera i december? säger SD-ledamoten Patrik Jönsson, suppleant i utskottet.

Riksdagsledamoten Daniel Helldén (MP), i trafikutskottet, har även ställt frågor till infrastrukturministern i riksdagen – och fått svar att Trafikverket kraftsamlar och att ministern följer arbetet.

– Han måste vara mycket hårdare. Det är ingen ny sak att de inte klarar av planeringen. Då måste man som infrastrukturminister ta i med hårdhandskarna och se till att myndigheten har de resurser som krävs, säger Helldén.

Sofia Tanaka

sofia.tanaka@dn.se

FAKTA. TRAFIKVERKETS PROBLEM

För att ta fram tågplan 2023 arbetade Trafikverket med ett nytt planeringssystem, kallat MPK (marknadsanpassad planering av kapacitet). Systemet har av myndigheten kallats "ett paradigmskifte inom svensk järnväg".

En tågplan är den samlade planeringen för tågtrafiken, tidtabeller som gäller ett år framåt. Planen bestäms i september, men var förra året kraftigt försenad.

Transportstyrelsen beslutade i februari att förelägga Trafikverket att åtgärda bristerna i tågplaneringen, med hot om vite på 24 miljoner kronor. "Arbetet har omgärdats av svårigheter och planeringen av tågtrafiken har fungerat dåligt", enligt Transportstyrelsen. Första tidsfristen går ut i augusti.

Källa: Transportstyrelsen, Trafikverket