



Vygruppens svenske datterselskap Vy Tåg har nærmest alene fått bære konsekvensen av en synkende tillit for nattogtrafikken på Øvre Norrland og Narvik. Foto Boden C, Gunnar A Kajander, FJ.

Sverige: Etter togkaoset i nord – nå kreves mobilisering

Christer Wilhelmsson (christer.wilhelmsson@jarnvagsframjandet.se), ordförande Svenska Järnvägsfrämjandet
Gunnar A. Kajander (nestleder@jernbane.no), nestleder For Jernbane

Vy Tågs problem med nattogtrafikken mellom Stockholm, Øvre Norrland og Narvik toppet seg i slutten av fjoråret. Lokhavarier, innstillinger og store forsinkelser har gått hardt utover selskapets image. Kritikken har vært hard og tilliten synkende.

Allerede i desember 2020, da det norske togselskapet etter å ha vunnet anbudskonkurransen overtok nattogtrafikken fra SJ, fikk de personalproblemer. Ikke alle valgte overgang fra SJ som fram til da hadde kjørt togene. Samtidig startet SJ kommersiell nattogtrafikk mellom Umeå og Gøteborg via Stockholm. Dermed fikk Vy Tåg ansette nyutdannede og mindre erfarne medarbeidere for å klare togbemanningen.

Punktligheten for persontogene i den nordlige regionen er den dårligste i hele Sverige, og slik har det vært i flere år. I romjula var forsinkelsene for nattogene på det meste 13 timer, og for hele desember 2021 var punktligheten ifølge Trafikverket nede i 78,1 prosent. Det målt i forhold til punktlighetstiden på 5,59 minutters forsinkelse.

Problemene som spesielt rammet Vy Tågs nattog siden de overtok trafikken, gir oss grunn til å stille følgende spørsmål:

1: Hva var grunnen til at fem lokomotiver havarerte så og si samtidig i desember 2021? Det pekes på problemer med infrastrukturen nord for Umeå/Vännäs, men også andre utfordringer. Kan Trafikverket redegjøre for de vedlikeholdstiltak som pågår og planlegges på stamnettet nord for Botnia-banen (Umeå)? Det må også omfatte Malmbanen fram til Riksgränsen og koordineringen med Ofotbanen (Bane NOR).

2: At togstyringssentralen (Tc Boden) den 27. desember slapp gjennom et godstog som senere ble sittende fast og førte til at Vy Tågs to nordgående nattog ble ytterligere forsinket, kan i den aktuelle situasjonen oppfattes som en kritisk beslutning. Selvfølgelig er godstogene viktige, men spørsmålet er om trekkraften (lokene) og togvekten var dimensjonerte for å klare stigningene på strekningen?

3: Den ekstreme forsinkelsen som rammet særlig det ene nattoget den 27. desember ble skikkelig besværlig for passasjerene som skulle videre nordover fra Boden, og for noen helt til Narvik. Det ble klaget på dårlig informasjon og tilgang på mat, lange ventetider på erstatningsbusser og for noen hotellplass. Heller ikke personale på plass i Boden for å bistå passasjerene og sørge for at smittevernreglene ble fulgt.

Når togpersonalet blir fortvilet over situasjonen og begynner å gråte, skaper det inntrykk av at de mangler verktøy for å klare en profesjonell oppfølging av passasjerene. Det er et arbeidsmiljøproblem som også bør oppta Vygruppens norske ledelse.

For den brede allmenhet kan det være vanskelig å få oversikt over jernbanens komplekse organisering og virksomhetsstrukturer, hvor årsak og virkning er en konsekvens av en produksjonskjede som henger dårlig sammen. Særlig rammer det driftskvaliteten på det nordlige stamnettet. På overordnet nivå ligger ansvaret hos riksdag og regjering, men også på regionalt politisk/administrativt nivå. At Norrbotniabanen (den planlagte nye kystbanen mellom Umeå og Luleå, som er avgjørende for realisering av den Botniske korridoren) skyves ut i framtiden, og med dagens tempo ikke vil være fullført til Luleå før nærmere 2040, sier sitt. I det tidsperspektivet bør Nord-Sverige kompenseres med betydelig økte investeringer på stamnettet nord for Botniabanen (Umeå).

At Vy Tåg som operatør nærmest alene får ta skylden for de mange avvikene i form av tapt tillit retter et kritisk søkelys på anbuds vilkårene. Med avreguleringen veltes mye av risikoen over på operatøren som knapt har innflytelse over infrastrukturens tilstand. For staten (Trafikverket) gjelder det å presse ned anbudsprisen så nær marginalen for operatørens kalkulerte risiko som mulig. Svenske staten kompenseres heller ikke (i motsetning til den norske) operatøren for inntektstapet som følge av pandemien. Det må bety at Vygruppen (tidligere NSB) får betale den regningen med overføring av konsernbidrag til sitt svenske datterselskap.

Et annet problem er friksjonen mellom statlig anbudsutsatt trafikk med strekningsmonopol og lav standard til sannsynlig «underpris», og kommersiell trafikk med fri konkurranse «på sporet», da med økt togtetthet og overkapasitet på de mest lønnsomme strekningene (f.eks. mellom Stockholm og Göteborg/Malmö).

De som mener at et statlig trimmet og integrert monopol med jernbanen som navet i systemet (f.eks. etter modell av ikke-EU-landet Sveits) er den beste løsningen, bør fortsette å utvikle sine argumenter.

På kort sikt må norrlandstrafikken få bedre rammevilkår for både togdrift og infrastruktur. Her lister vi noen tiltak:

- Forbedringer av kvaliteten og vilkårene i anbudet for å sikre en bedre balanse mellom trafikkjøper og operatør. Det må også omfatte organiseringen av beredskapsressursene mellom partene.
- Framskynde prioriterte vedlikeholdstiltak av infrastrukturen nord for Umeå/Vännäs. Her mener vi at forhalingen av Norrbotniabanen må kompenseres med forsterkede tiltak på stamnettet nord for Botniabanen. Det aktualiserer en utbygging av partielt dobbeltspor Umeå/Vännäs–Boden med mulighet for «flytende» kryssinger og forbiganger.
- Trafikverket Fordonsressurser (Trafikverkets kjøretøyspool), som leier ut kjøretøyene i nattogstrafikken til operatøren, må forsere opprustningen av de eldre kjøretøyene, inntil neste generasjons nattog fases inn om noen år.
- Forsterke trafikken Stockholm–Luleå v.v. med en gjennomgående dagforbindelse (intercity) med å leie inn enhetstog type X55 eller X2 fra SJ.
- Samarbeide med berørte aktører om innføring av stasjonsverter på knutepunkter/reisesentra og egne stasjonssjefer på de større sentralstasjonene med særlig ansvar for publikumsrettede stasjonstjenester.
- Sørge for at operatørene oppfyller kvalitetskravene på alle nivåer i organisasjonen.

På lengre sikt må Sverige konkretisere strategien for høyhastighetsbaner innenfor et nordisk og europeisk konsept.

I dag er systemet innsydd i et konglomerat av aktører. I tillegg har jernbanen dratt på seg et etterslep på vedlikehold og investeringer som gjør det vanskelig å omskape visjonene til hethetlige og bærekraftige strategier. Et annet problem er EU/EØS sin overstyring som ikke leverer på de merverdier som kan tas fra integrerte nasjonale og internordiske trafikksystemer med jernbanen som navet i systemet. Den politiske tregheten er en konsekvens av at ideologiene synes «viktigere enn

resultatet!». For å sitere fra den svenske journalisten Mikael Nybergs bok "Det stora tågånnet", oversatt til norsk: *Fra hele folkets jernbane til hele folkets togkaos*.

Skal vi utvikle en jernbane for fremtiden er vi avhengig av en bred mobilisering, både regionalt og nasjonalt, men også en internordisk strategi. Jernbanen er dessuten avgjørende få å oppfylle klimamålene i transportsektoren.