



Verksamhetsbeskrivning 2020-2023

Järnvägsbranschens samverkansforum

Antagen februari 2020



Förord

Den svenska järnvägsmarknaden har avreglerats och öppnats för fler aktörer, både operatörer och underhållsföretag. Avregleringen av svensk järnväg, som ofta framhålls som ett europeiskt föredöme, har medfört ökad affärsmässighet och ökat entreprenörskap samt medverkat till en kraftigt ökad järnvägstrafik. Utbudet av tjänster har ökat och ett större fokus läggs i dag såväl på resenärerna som på godskunderna.

Järnvägen är ett branschgemensamt produktionssystem som kräver samordnad planering och styrning mot ett effektivt kapacitetsutnyttjande, för att göra järnvägen mer robust och tillförlitlig till nytta för kunderna. För att åstadkomma detta krävs ett tydligt fokus på samverkan mellan aktörer i järnvägsbranschen, men också mellan olika trafikslag, med sikte på effektiv tillgänglighet i hela landet.

Med denna bakgrund och för att gemensamma satsningarna ska leda till konkreta resultat snabbare, för att öka den svenska järnvägens robusthet, konkurrenskraft och lönsamhet startades Järnvägsbranschens Branschsamverkan, JBS 2016 Parterna har under 2019 kommit överens om att fortsätta denna samverkan fram till och med 2023.

Genom denna verksamhetsbeskrivning anges mål för samverkan till och med 2023, och den redovisar gemensamma prioriteringar för 2020–2023 och vilka resultat som ska uppnås under 2020 för att vi under samverkansperioden ska uppnå de gemensamma målen.

Verksamhetsbeskrivning kommer att revideras inför 2021 och resultaten av de mål och prioriteringar som görs inom denna verksamhetsbeskrivning för 2020 kommer att redovisas vid JBS konferens våren 2021.

Särskilda ekonomiska medel har avsatts för att förverkliga agendan. Detta sker främst genom resurser inom varje samverkande part men också genom särskilda finansierad budget.

Verksamhetsbeskrivning har tagits fram genom att parterna medverkat med underlag samt att pågående initiativ och arbetsgrupper lämnat underlag och förslag.

Styrelsen har antagit verksamhetsbeskrivningen vid sitt sammanträde den 11 februari 2020. Därefter har vissa uppdateringar skett kring uppgifter och några beskrivningar.

Stockholm februari 2020

Kent Johansson
Ordförande

Sofia Lundberg
Sekretariat

Innehåll

1. OM JÄRNVÄGSBRANSCHENS SAMVERKANSFORUM	6
2. BEHOV OCH MOTIV FÖR SAMVERKAN	7
2.1. Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer (FSJ)	7
2.2. Green Cargo	7
2.3. Jernhusen	7
2.4. Skånetrafiken, Trafikförvaltningen Region Stockholm, Västtrafik	8
2.5. SJ	9
2.6. Swedtrain	9
2.7. Svensk Kollektivtrafik	10
2.8. Trafikverket	10
2.9. Tågföretagen	11
3. PRIORITERADE GEMENSAMMA INITIATIV.....	12
3.1. Tillsammans för tåg i tid (TTT).....	12
3.2. Trafikinformation.....	13
3.3. Kompetens	14
4. ÖVRIGA AKTIVITETER.....	16
4.1. Stärkt branschsamverkan	16
4.2. Kultur.....	17
4.3. Säkerhet.....	17
5. FORSKNING OCH INNOVATION	18
6. KOMMUNIKATION.....	20

1. Om Järnvägsbranschens samverkansforum

Järnvägsbranschens samverkansforum (JBS) bildades 2016 av de aktörer som finns inom järnvägsbranschen i Sverige. Inom JBS samverkar ett 70-tal aktörer: myndigheter, företag och branschorganisationer. Det sker antingen direkt genom styrelsens arbete eller genom branschorganisationernas arbete. JBS är gemensamt finansierat av samverkande parter, och har sin organisatoriska hemvist inom Trafikverket.

En uttalad ambition är att samverkan kring gemensamma satsningar ska leda till konkreta resultat snabbare, för att öka den svenska järnvägens robusthet, konkurrenskraft och lönsamhet. Det övergripande syftet är att prioritera, effektivisera, samordna och driva på branschgemensamt förbättringsarbete som rör järnvägens förnyelse och järnvägssystemets funktionssätt och ett bättre kapacitetsutnyttjande av nya och befintliga banor. Det finns även en ambition att jobba mot och att stötta för att nå de klimatpolitiska målen.

Samarbetet inom forumet bedrivs under åtta år, och målet formuleras i denna gemensamma verksamhetsbeskrivning. Verksamhetsbeskrivning beskriver också parternas utmaningar under denna period.

Tillsammans ska vi öka tågens punktlighet, järnvägens kapacitet, kvalitet och järnvägsbranschens konkurrenskraft. Detta ska i sin tur leda till att förtroendet för järnvägen stärks och att resenärer och godstransportköpare ser tåget som ett attraktivt rese- och transportalternativ. JBS ska särskilt initiera projekt och satsningar som inte kommer till stånd som initiativ från enskilda aktörer.

JBS ska ha en överblick över pågående initiativ och identifiera förbättringsbehov. Dessa förbättringsbehov leder efter prioritering till en branschgemensam utvecklingsagenda. JBS ska också bidra till att utveckla en kultur och förmåga till innovativt nytänkande och snabbare förbättringsarbete.

Styrelse för Järnvägsbranschens samverkansforum:

Robert Röder, ordförande, Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer (FSJ)
Ted Söderholm, vd, Green Cargo
Kerstin Gillsbro, vd, Jernhusen
Madeleine Raukas, tf vd, SJ
Linus Eriksson, Trafikdirektör Skånetrafiken, representerar även Västtrafik och Trafikförvaltningen Region Stockholm
Björn Asplund, ordförande, Swedtrain
Helena Leufstadius, vd, Svensk Kollektivtrafik
Lena Erixon, gd, Trafikverket
Roberto Maiorana, verksamhetsområdeschef Trafik, Trafikverket
Pierre Sandberg, Förbundsdirektör Tågföretagen

Ordförande: Kent Johansson
JBS sekretariat: Sofia Lundberg

Kontaktuppgifter: <http://www.trafikverket.se/jbs>

2. Behov och motiv för samverkan

Inom JBS samverkar ett flertal företag, organisationer, myndigheter och sammanslutningar som var och en har särskilda utmaningar och prioriteringar för sitt arbete. I detta avsnitt beskriver respektive part sitt arbete, samt behov av och fördelar med gemensam samverkan, för att nå JBS målsättning att "öka den svenska järnvägens robusthet, konkurrenskraft och lönsamhet".

2.1. Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer (FSJ)

Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer, FSJ är den branschförening i Sverige som tillvaratar intresset för företag som i Sverige bedriver verksamhet inom järnvägsentreprenader. Dvs drift och underhåll, markarbeten och nybyggnation av järnvägen. Tillsammans bidrar medlemsföretagen till samhällsnyttan genom att vara med i utvecklingen av ett järnvägssystem som ska kännetecknas av hög punktlighet, kapacitet, robusthet och användbarhet.

Föreningens viktigaste uppgifter är att arbeta långsiktigt för en säker arbetsmiljö, en leverantörsmarknad på lika villkor och med sund konkurrens, tryggad kompetensförsörjning och att verka för en positiv bild av järnvägsbranschen.

www.jarnvagsentreprenorerna.se

2.2. Green Cargo

Green Cargo är Skandinaviens största järnvägsgodsbolag och kör dagligen cirka 400 godståg i Sverige. Green Cargo erbjuder miljömärkta dörr-till-dörr-transporter i ett nätverk som når ut över 270 orter i Sverige och Norge, och med sina partner når bolaget tusentals orter i Europa. www.greencargo.com

Green Cargo ser att det finns en ökande efterfrågan på klimatsmarta transporter. Allt fler företag sätter tuffa mål på minskad klimatpåverkan, och frågan kommer allt högre upp på agendan när kunderna ser över sin logistik. Ändå minskar järnvägstransporternas andel av det totala transportarbetet successivt, trots den överlägsna miljö- och klimatprestandan. Detta i ett läge då transporter står för över 30 procent av koldioxidutsläppen. Tillförlitligheten och kapaciteten i järnvägssystemet måste därför öka för att förtroendet för järnvägen som godstransportsystem ska kunna återställas och öka. Företag ställer krav på punktlighet och ledtider på en nivå som ibland är svår att leva upp till. De måste känna tilltro för att våga ta steget och växla från sin befintliga transportlösning till en som är mer klimatanpassad. Utan ett återställande av konkurrensneutraliteten på transportmarknaden och investeringar i järnvägsanläggningen riskerar branschen att gå miste om den allt större efterfrågan på klimatsmarta transporter som finns på marknaden.

2.3. Jernhusen

Jernhusen är ett fastighetsbolag som äger, utvecklar och förvaltar fastigheter längs den svenska järnvägen. www.jernhusen.se

Men det handlar om så mycket mer än hus. Jernhusen vill göra det enklare att resa kollektivt och att transportera gods med järnväg. Bolaget vill också skapa nytt liv i stationsområden så att fler kan bo, arbeta och vistas nära det kollektiva resandet. Sedan starten 2001 har bolaget investerat drygt 14 miljarder kronor i stora och små projekt för en bättre järnvägsinfrastruktur.

Våra 37 järnvägsstationer ska vara trygga och attraktiva platser för resenärer och besökare. Med service, restauranger, caféer och butiker skapar vi en miljö som bidrar till en smidig resa och enklare vardag. Utöver våra egna stationer hyr vi väntsalar i ytterligare cirka 100 stationer och säkerställer att väntsalen håller den standard och har de funktioner som efterfrågas av trafikföretagen och resenärerna.

Vi utvecklar också stationsnära stadsdelar till trygga, levande och attraktiva stadsmiljöer som bidrar till ökat kollektivt resandet och städernas tillväxt. I Stockholm, Göteborg och Malmö utvecklar vi på vår egen mark stadsdelar som ska fyllas med kontor, bostäder och ytor för handel och service.

Våra underhållsdepåer för tåg finns från Luleå till Malmö och utgör cirka hälften av totala antalet depåer i Sverige. I depåerna genomför våra hyresgäster allt från tyngre underhållsarbeten till löpande drift som tvätt och mindre reparationer åt sina kunder trafikföretagen. Vi moderniserar och effektiviserar fortlöpande fastigheter och utrustning i nära samarbete med våra kunder.

Vi jobbar för att fler transportköpare väljer ett mer hållbart transportalternativ. På våra fem kombiterminaler omlastas varje år 145 000 enheter gods mellan järnväg och lastbil för att sedan transporteras vidare. Våra kombigodsterminaler ligger centralt placerade i logistiska knutpunkter och erbjuder smidig omlastning mellan tåg och lastbil.

2.4. Skånetrafiken, Trafikförvaltningen Region Stockholm, Västtrafik

För Skånetrafiken utgör tågresandet pulsådern i den flerkärniga Öresundsregionen, nordens största arbetsmarknadsregion. I dag görs 150 000 dagliga resor i tågtrafiken i Skåne och Region Skåne utvecklar ständigt tågtrafiken för att möta förväntningarna och det ständigt ökande resandet. Just nu pågår bland annat stora investeringar i nya Pågatåg, utvecklad Öresundstågstrafik samt införandet av ett nytt tågssystem. <https://www.skanetrafiken.se/>

Västtrafik med Västra Götalandsregionen har en målbild att trefaldiga tågresandet i Västsverige från år 2006, till 130 000 resor per dag år 2035. För att nå detta mål måste tågtrafiken byggas ut kraftigt. Där är Västlänken en viktig del i denna utbyggnad, men också dubbelspår för regionaltåg mellan Göteborg och Borås som förbättrar kommunikationerna till Landvetter flygplats och knyter Västsveriges största städer närmare varandra. <https://www.vasttrafik.se/>

Trafikförvaltningen Region Stockholm har det övergripande ansvaret för att alla som bor i eller besöker Stockholms län ska ha tillgång till en väl utbyggd, lättillgänglig och pålitlig kollektivtrafik. Varje dag reser närmare 900 000 med kollektivtrafiken i Stockholms län och Stockholm fortsätter att växa. För att det hela ska fungera är det

viktigt med ökad satsning på järnvägen, både gällande ny infrastruktur och underhåll av befintliga banor. Just nu pågår en historiskt stor investering i kollektivtrafiken med bland annat utbyggnad av tunnelbanan, ombyggnad av Slussen och Getingmidjan i centrala Stockholm. <https://www.sll.se/verksamhet/kollektivtrafik/>

2.5. SJ

SJ är ett svenskt reseföretag som erbjuder hållbara tågresor i egen regi och i samarbete med andra. SJ ägs av svenska staten, och har uppdraget att driva lönsam persontrafik på järnväg. Vi erbjuder tågresor i egen regi och på uppdrag av nationella och regionala trafikmyndigheter. www.sj.se

Som marknadsledande tågoperatör knyter SJ ihop Sverige, liksom Skandinavien huvudstäder Stockholm, Köpenhamn och Oslo. Därmed skapas möjligheter för människor att bo och arbeta eller studera på olika platser och resa på ett enkelt och hållbart sätt.

Varje dag väljer 150 000 personer att resa med någon av SJs 1 220 avgångar från 291 stationer. Den kraftiga resandeutvecklingen under senare år har lett till ett behov av stora investeringar i nya fordon. SJ satsar för framtiden genom att investera cirka tolv miljarder svenska kronor i ett 30-tal nya snabb- och regionaltåg och omfattande modernisering av samtliga X 2000-tåg och hela nattågsflottan. Sammantaget är detta en av de största tågsatsningarna i SJs historia. Genom denna investering ökar SJ sin passagerarkapacitet med omkring 50 procent.

Efterfrågan på klimatsmarta tågresor är stor och fortsätter att öka men det finns en rad olika motverkande faktorer som vi i branschen gemensamt behöver adressera såsom exempelvis stora kapacitetsproblem då järnvägens kapacitet har inte tillnärmelsevis vuxit i takt med trafikvolymerna och systemet är överbelastat på flertal sträckor och tidpunkter på dygnet. Branschen måste också fortsätta att gemensamt arbeta för att förbättra punktligheten, främst kopplat till den långväga trafiken, som är en konsekvens av bland annat ett högt trafiktryck och en hårt sliten infrastruktur.

2.6. Swedtrain

Swedtrain är branschorganisationen för företag som är verksamma inom Sveriges järnvägsindustrier, och bland våra medlemsföretag finns tillverkande, underhålls-, -, fastighets- och konsultföretag. www.swedtrain.org/

På en allt mer avreglerad och konkurrensutsatt marknad har det blivit allt viktigare för våra medlemsföretag att växa och förstärka verksamheterna inom tågsystem, signal och trafikledning samt service & underhåll av fordon och komponenter. Underhåll är en allt viktigare faktor för robustheten & punktligheten i hela järnvägssystemet. Här spelar även digitaliseringen en växande roll för att optimera flödet i järnvägens produktionsprocess genom att nyttja möjligheten till uppkopplade system för realtidsinformation & styrning.

Swedtrains medlemsföretag har en viktig roll i utvecklingen av Sveriges framtida järnvägssystem och vi anser att det är viktigt med branschsamverkan för att lyckas.

Järnvägen har nått sitt kapacitetstak, det är fullt på spåren. Vi behöver nya moderna spår för framtida ekonomisk tillväxt och ett hållbart samhälle. Det är avgörande att Sverige fortsätter att investera i den svenska järnvägen och utveckla modern teknik. En annan viktig fråga för våra medlemmar är att säkra kompetensförsörjningen för framtidens järnväg.

2.7. Svensk Kollektivtrafik

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för regionala kollektivtrafikmyndigheter och länstrafikbolag. Våra medlemmar erbjuder lokal och regional kollektivtrafik med buss, tåg, spårvagn, tunnelbana och båt i Sverige. Den övergripande uppgiften är att ge stöd och service till medlemmarna genom att bedriva opinionsbildning och lobbying samt stimulera till affärsmässig verksamhetsutveckling. Dessutom koordinerar och fördjupar Svensk Kollektivtrafik samverkan mellan medlemmarna genom nätverk och mötesplatser, samt företräder och samordnar medlemmarna i branschfrågor, nationellt och internationellt.

Svenska folket gör årligen 1,6 miljarder resor med medlemmarnas trafik. Det motsvarar 96 procent av landets busstrafik och 86 procent av landets tågtrafik. Järnvägsfrågorna ligger därför högt på agendan, inte minst frågor kring kapacitet och prioritering för pendeltågstrafiken och den regionala tågtrafiken. Att tågen håller tidtabellen, hastigheten och kan leverera ett högt utbud av resor är viktiga frågor för alla de som dagligen arbetspendlar med tåg i Sverige. <https://www.svenskkollektivtrafik.se/>

2.8. Trafikverket

Trafikverket är den myndighet i Sverige som har uppdraget att ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift och underhåll av det statliga väg- och järnvägsnätet. Trafikverket arbetar i nära dialog och samverkan med andra aktörer i samhället för att utveckla, och förvalta ett fungerande transportsystem där alla kommer fram smidigt, grönt och tryggt. www.trafikverket.se

Med Nollvisionen som ledstjärna arbetar vi för att ingen ska omkomma eller skadas allvarligt i trafiken.

Situationen på järnvägen

Järnvägen har aldrig haft så mycket trafik som nu; persontrafiken har fördubblats sedan 90-talet. Det finns samtidigt ett stort behov av järnvägsunderhåll. Den stora trafiken skapar utmaningar med att få tider i spåren för att genomföra underhåll. En fungerande järnväg har stor betydelse för samhällsutvecklingen genom att skapa goda förutsättningar för sysselsättning, näringsliv, bostadsutveckling, minskad klimat- och miljöpåverkan samt färre antal dödade och skadade i trafiken.

Regering och riksdag har uttryckt höga ambitioner för att säkerställa kvaliteten på järnvägsinfrastrukturen. Nationella planen för transportsystemet 2018–2029 möjliggör en rejäl satsning på järnvägen för att säkra robusta och pålitliga transporter. Med den kraftiga höjningen av underhållsanslaget skapas förutsättningar för att Trafikverket kan

återställa järnvägens funktionalitet – vilket kommer att vara positivt både för pendling och godstrafik.

Samverkan i branschen nödvändig

En förutsättning för att det höjda underhållsanslaget ska få avsedd effekt är god samverkan i branschen – bland annat för att kunna genomföra arbeten i en maximerad tidtabell och för att säkra kompetensförsörjningen i branschen.

Den nationella planens satsning på järnväg ställer stora krav på rätt kompetens. En kompetens som inte finns i tillräcklig utsträckning i dag. Branschen har dessutom stora pensionsavgångar att vänta och parallellt pågår ett teknikskifte mot ökad digitalisering. Sammantaget gör detta kompetensfrågan till en av de absolut viktigaste utmaningarna.

Digitaliseringen ett paradigmskifte

Det är även viktigt med en järnväg som klarar skillnaderna mellan landsbygd och stad och tar tillvara digitaliseringens möjligheter. Digitaliseringen kommer i hög grad påverka järnvägen framöver – bland annat i planering och styrning av tågtrafik och planerat underhåll. Det kommer att krävas mycket av branschen för att kunna ta tillvara både möjligheterna, men också de krav som den nya tekniken medför.

2.9. Tåg företagen

Vid årsskiftet 2019/20 bildades det nya bransch- och arbetsgivarförbundet Tåg företagen genom en sammanslagning av Tågoperatörerna och Spårtrafikföretagen inom Almega. Genom Tåg företagen samlas hela branschen för ett ännu mer effektivt och framgångsrikt påverkansarbete. <https://www.tagforetagen.se/>

Sverige har en av Europas mest avreglerade järnvägsmarknader. Enligt Tåg företagen utgör Sverige ett positivt exempel när det gäller hur en avreglering kan genomföras. Samtidigt finns det självfall områden där det återstår en del arbete för att skapa en välfungerande järnvägsmarknad. Hur marknadstillträdet sker i praktiken och hur kostnadsbilden ser ut för en ny aktör, har särskild betydelse för den avreglerade marknadens funktion. Här är förutsägbarhet i regelverk och avgifter den viktigaste aspekten, liksom att skapa kvalitet och kapacitet i infrastrukturen.

I samband med den ökade klimatvetenheten har efterfrågan på tjänster inom järnvägen ökat. Detta ställer i sin tur ökat krav effektivt utnyttjande av den kapacitet som finns tillgänglig samt förväntningar på att vi som bransch ska lyckas att leverera tjänster med kvalitet och som är pålitliga båda ur ett gods samt persontrafiks perspektiv. Branschen har kommit en god bit på vägen och vi behöver finna nya sätt att leverera snabba förbättringar och effektiviseringar med nya metoder, processer och system.

3. Prioriterade gemensamma initiativ

JBS har som övergripande syfte att prioritera, effektivisera, samordna och driva på branschgemensamt förbättringsarbete som rör järnvägens förnyelse och järnvägssystemets funktionssätt. Detta för att öka den svenska järnvägens robusthet, konkurrenskraft och lönsamhet. Dessa satsningar ska leda till konkreta resultat snabbare. JBS ska särskilt initiera projekt och satsningar som inte kommer till stånd som initiativ från enskilda aktörer.

Under 2020 kommer JBS gemensamt samverka inom tre prioriterade gemensamma initiativ. Tillsammans för tåg i tid (TTT), JBS Kompetens samt Trafikinformation.

I detta avsnitt beskrivs samverkan för de tre prioriterade gemensamma initiativens uppdrag, mål och aktiviteter.

3.1. Tillsammans för tåg i tid (TTT)

TTT är järnvägsbranschens gemensamma arbete för att systematiskt och långsiktigt öka punktligheten i tågtrafiken. En utgångspunkt är att det är ointressant för resenärer och transportköpare vems fel det är när något inte fungerar. Järnvägens system hänger ihop och alla som arbetar med järnvägen påverkar dess kvalitet. Att kunna planera sin resa eller transport och veta att tåget kommer fram i tid är en grundförutsättning för förtroendet för järnvägen och helt avgörande för kundnöjdheten.

TTT ska vara branschens experter på att analysera behov och effekter av åtgärder för bättre punktlighet. Utöver det ska TTT driva egna utvecklingsprojekt för punktlighet där det antingen behövs nytänkande eller ökad genomförandekraft.

Branschsamarbetet inom TTT startade 2013 då branschen såg att vägen till ökad punktlighet var genom att samarbeta och arbeta systematiskt med att minska störningar som gjorde att punktligheten var för låg.

Järnvägsbranschen, genom JBS, har definierat dess punktlighetsmål som att 95 % av tågen för respektive tågtyp ska ankomma till slutstation i rätt tid. Måttet är definierat som RT + 5 minuter. Målnivån 95% är vald med utgångspunkten, att då anses trafiksystemet som helhet vara acceptabelt stabilt.

I delar av tågsystemet, framförallt i kring storstäderna, är spårkapaciteten hårt utnyttjad, varvid tätheten mellan tågen är hög. På dessa sträckor krävs högre sk. kanalpunktlighet än RT+5 minuter. Lokala- och regionala tågssystem har därför "egna punktlighetsmål", ofta RT+ 3 minuter. Målnivån ingår, i regel, i trafik huvudmännens trafikavtal.

TTT:s aktiviteter styr mot målnivån 95%, RT + 5 minuter och stödjer därmed högre målnivåer för lokala och regionala trafiksystem.

En förutsättning för att nå de uppsatta målen är att branschen arbetar tillsammans och att insatser riktas mot de områden som har störst påverkan på punktligheten.

Den strategiska inriktningen är att ha ett branschgemensamt, långsiktigt och systematiskt samarbete för att uppnå väsentligt bättre punktlighet. Strategin bygger på att branschens olika aktörer bidrar efter bästa förmåga för att skapa ett järnvägssystem där resenär och gods kommer fram i tid. Rotorsaksanalyser används som underlag för att vidta rätt åtgärder på rätt plats vid rätt tid. För att uppnå de branschgemensamma målen måste vi arbeta med tydliga projekt med effekter, ständiga förbättringar och ett organisatoriskt lärande. Forskning och innovation ger kunskap om orsakssamband och skapar åtgärder som ger effekter.

För att säkerställa att TTT arbete leder mot branschens 95 %-mål tas ett antal nyckeltal fram. Att arbeta med nyckeltal har två viktiga syften, att säkerställa att processers lägsta kravnivå samt hitta avvikelser i dessa. Styrningen görs mot beslutade nyckeltalsnivåer. Vid avvikelser mot fastställda nyckeltal beslutas och genomförs projekt och sprintaktiviteter. Nyckeltalen sammanställs i ett styrkort.

Noteras att nyckeltal inom TTT vanligen är mål hos enskilda järnvägsföretag, trafikhuvudmän.

Varje organisation tar det ekonomiska ansvaret för att bidra med sina delar i verksamheten, i form av personella resurser och kostnader för eget arbete. Utöver detta har TTT en budget för att klara det egna arbetet som inte med självklarhet finansieras av parterna. Genom JBS finansiering har TTT säkrat finansiella resurser för de aktiviteter som TTT vill genomföra under året.

TTTs primära leveranser är:

- Koordinering och prioritering av branschens sammanlagda punktlighetsarbete
- Analyser som synliggör behovet av vilka åtgärder som behöver utföras för att uppnå önskvärd punktlighet
- Påvisa nya möjligheter och innovativa arbetssätt som kan förbättra punktligheten

3.2. Trafikinformation

För att driva arbetet med en förbättrad trafikinformation skapas en utvecklingsgrupp för Trafikinformation under JBS. Arbetsnamnet har varit Trafikinformationsrådet. Under våren 2020 ska rådets deltagare utses och ett arbetssätt byggs upp för leveranser med effekter som kan följas upp och utvärderas.

Utvecklingsgruppen ansvarar för att leda områdets utveckling, initiera analyser, följa upp, föreslå förbättringsåtgärder och säkerställa att dessa genomförs. Framdriften av de högst prioriterade aktiviteterna följs upp regelbundet av JBS

Målet är att nå högre kundnöjdhet med trafikinformation. Med kunder avses såväl transportköpare som resenärer. Ett första initiativ är därför att besluta om målnivåer samt utarbeta mätmetoder.

Under våren 2020 genomför Trafikverket ett regeringsuppdrag som syftar till att förbättra trafikinformationen. Detta arbete görs tillsammans med branschen där formeringen i JBS är grundstommen och lämnas in 23 april.

Arbetet resulterar i en handlingsplan med ett åtgärds paket som Trafikverket kommer att genomföra åren 2020-2022. Många av dessa åtgärder kommer att kräva samarbete inom branschen men drivs av Trafikverket.

Handlingsplanen kommer även att peka på branschgemensamma åtgärder som utvecklingsgruppen får ansvara för att driva de närmsta åren. Den kommer troligen att innehålla aktiviteter såsom en gemensam störningsprocess med utgångspunkt i att skapa trafikinformation, scenarioövningar och aktiviteter för att utveckla mer resenärsanpassade formuleringar i våra budskap.

3.3. Kompetens

JBS Kompetens ska vara den arena som Järnvägsbranschen saknat för gemensam samverkan för utbildningar och attraktivitet. Det ska vara ett forum där branschen samverkar för att ta fram en gemensam bild över behov av kompetens och resurser i dag och i framtiden samt ett forum där gemensamma insatser kan genomföras för att t ex göra branschen attraktiv och föra gemensamma dialoger med lärosäten och aktörer inom utbildningssystemet. En nyckelfaktor är att branschens olika aktörer kan rekrytera tillräckligt många medarbetare med rätt kompetens i rätt tid.

De stora behoven av nyinvesteringar och underhåll kombinerat med ett teknikskifte i form av bla digitaliseringen i branschen, förväntade pensionsavgångar bland medarbetare, understryker vikten av att se till att det finns adekvat kompetens att tillgå på marknaden.

Det behöver etableras utbildningar för att tillgodose behovet av kompetens till sektorn. Samtidigt som den tekniska utvecklingen går allt snabbare är det svårt att förutse tekniksprång, som kan "rita om kartan" radikalt och förändra behovet av kompetens både numerärt och till innehåll. Dagens system är i stark förändring och det krävs även kunskap om hur och varför systemet utvecklas med nya kunskaper och kompetenser. I nuläget bygger detta på snabb teknisk utveckling, som också behöver bli akademiskt förankrad. På grund av järnvägens långa livscykel krävs stor kompetensbredd, för att kunna hantera såväl gammal som ny materiel och teknik samt få dem att samverka. Det är angeläget att stärka järnvägens attraktivitet, för att öka antalet sökanden till utbildningarna och antalet kvalificerade sökanden till jobb inom sektorn.

Det är angeläget att utveckla utbildningar som samspelar med och ingår det reguljära utbildningssystemet. Det är t ex viktigt att undersöka i vilken utsträckning behovet av kompetens kan ske genom utbildningar och kurser på gymnasial nivå. Skolverket har tagit fram förslag på nationella yrkespaket som motsvarar kompetenskraven på nationell nivå för olika yrkesområden. En väg som kan eventuellt kan undersökas är att ta fram nationella yrkespaket för eftersökta yrkesroller.

För genomförande av insatser inom utbildning behövs också ett arbete kring att definiera yrken och yrkesroller samt medverka med framtagande av kursplaner och

innehåll för utbildningar. Kontakter kommer tas med respektive arbetsgivar- och branschorganisationer kring dessa frågor.

Det saknas också för vissa utbildningar lärare och praktikplatser, men även ett forum där branschen träffas för att tillsammans lösa dessa utmaningar. För vissa kompetenser erfordras det ett certifieringssystem, men även i dessa frågor saknas ett forum för att komma vidare med frågorna. Branschen måste alltså enas och kraftsamla i samverkan och JBS Kompetens är en naturlig plattform.

I dag lägger järnvägsbranschens olika aktörer stora resurser på att lösa kompetensförsörjning var och en för sig, men branschen lyckas inte åstadkomma det som krävs för att täcka de framtida kompetensbehoven. Utan kompetens, eller med fel kompetens, kommer det i förlängningen inte att finnas ett fungerande järnvägssystem.. Ett syfte med JBS Kompetens är att öka branschens attraktionskraft, så att fler söker sig till järnvägsrelaterade utbildningar och yrken. För att lyckas att stärka attraktiviteten krävs det att hela Järnvägsbranschen samverkar för att tillsammans stärka varumärket.

Ett annat syfte är att få utbildningsväsendet att förstå att järnvägsbranschen är en framtidsbransch och att de därför måste erbjuda relevanta utbildningar inom ett bredare spektrum. Det innebär att genomföra en bred genomlysning av de behov som finns i branschen, både kompetens- och resursmässigt, för att möta såväl dagens situation som framtidens utmaningar samt ge förslag till åtgärder, som underlag för branschens diskussioner med utbildningsanordnarna.

Arbetet inom JBS Kompetens kommer under 2020 att bedrivas inom huvuddelarna "Utbildning" och "Attraktivitet".

Inom "Utbildning" planeras aktiviteter för att utveckla kontakterna med hela järnvägsbranschen och utbildningsanordnare för att tillsammans driva på utvecklingen av järnvägsutbildningarna vid högskolor och yrkeshögskolor. Samarbetet med KTH, LTH och LTU avseende deras grundutbildningar kommer att intensifieras. Inom "Attraktivitet" genomförs branschgemensamma marknadsföringsinsatser för att skapa en positiv bild av järnvägen. En målgrupp 15-åringar (åk 9) för att få dem att välja en inriktning, som leder till järnvägen. Aktiviteter kommer bli att vara samarbete med "Arbetsmarknadskunskap" och "Framtidståget/Framtidsvalet". En målgrupp är studenter på tekniska högskolor och universitet, med mål att få studenterna att välja järnvägs- eller anläggningsinriktning. Järnvägsjobb.se kommer även fortsättningsvis vara ett nav för aktiviteter för att öka attraktiviteten av branschen och för att få en samlad bild av utbildningar och yrken.

JBS Kompetens kommer fortsätta samarbetet med KTH för att attrahera fler sökande till järnvägskurser. Detta görs bl.a. genom aktiviteter som informationsträffar/lunchträffar och ex-jobbsdag på KTH samt eventuellt även på andra högskolor.

Inbjudan kommer att ske till en gemensam träff för utbildningsanordnare av utbildningar för järnvägsbranschen.

Arbetet med kampanjer på sociala medier som Facebook och Instagram kommer att utvecklas, liksom produktion av film, i syfte för att locka nya medarbetare till järnvägsbranschen.

4. Övriga aktiviteter

Utöver prioriterade gemensamma initiativ sker samverkan inom JBS kring ett antal ytterligare aktiviteter.

4.1. Stärkt branschsamverkan

Branschorganisationerna Näringslivets Transportråd, BTO, Svensk Kollektivtrafik och FSJ samt Trafikverket samlades 2015 med en gemensam ambition att stärka samverkan om planering av åtgärder och trafik. Det innebär att företrädare för parter inom JBS styrelse samt företrädare för andra organisationer och företag ingår i Stärkt branschsamverkan.

Stärkt branschsamverkan har arbetat utifrån en handlingsplan med elva aktiviteter där fokus ursprungligen låg på fyra prioriterade områden.

- stärkt samverkan vid planering av infrastrukturåtgärder (underhållsplan och investeringar)
- strategisk dialog (inklusive tidigare dialog och trafikpåverkande arbeten, TPÅ)
- samverkan i revisionsplaneringen: banarbetsplanen, extra medel, tillkommande arbeten
- förbättrad beskrivning av infrastrukturen (Järnvägsnätsbeskrivningen, funktionella krav).

Under 2019 påbörjades dialog inom ytterligare ett prioriterat område, Strategisk dialog ERTMS, tillsammans med branschföreträdare.

Leveranserna inom fokusområdena har löpande lämnats över till Trafikverkets linjeverksamhet för fortsatt arbete, t.ex. näringslivspotten som nu är en del av den fastställda Nationella planen för transportsystemet. För att inte tappa styrning i områdena har dessa även fortsatt utvärderats och följts upp och på en övergripande nivå rapporterats till JBS styrelse.

De befintliga fokusområdena kommer under 2020 att arbeta med följande:

- Stärkt samverkan vid planering av infrastrukturåtgärder (underhållsplan och investeringar) – fortsatt utveckling av arbetssätt och genomförandeplan.
- Trafikpåverkande arbeten (TPÅ), som ingår i fokusområde Strategisk dialog.
- Ett fortsatt samlat grepp av banarbetsplanering i syfte att få en god helhetssyn, inklusive trafikoptimering i planeringen.

Vi har även efter önskemål från branschen beslutat att inom ramen för Stärkt branschsamverkan skapa ett forum för att kommande ERTMS införande ska planeras och genomföras i god samverkan med näringslivet. Under 2019 har det inom ramen för detta fokusområde påbörjats ett gemensamt arbete med en sk Kommersiell riskanalys som förväntas fortsätta under 2020.

Under året har arbetet med att genomföra åtgärder i syfte att kunna tillåta längre, tyngre och större tåg diskuterats vid flera tillfällen. Detta har bland annat resulterat i nytt arbetssätt med kodifiering av transporter som kommer att lanseras december 2019.

Under 2019 genomfördes en godstransportkonferens, Konkurrenskraftiga godstransporter på järnväg, med internationellt deltagande. En eventuell uppföljning på denna konferens 2020 utreds för närvarande.

4.2. Kultur

Kultur var ett av de ursprungliga initiativen och inom ramen för kultur har en uppförandekod tagits fram. JBS styrelse har beslutat att anta förslaget och åtagit sig att säkerställa implementering av uppförandekoden respektive organisation.

JBS Uppförandekod

Värdegrund

- Respekt för varandra
- Eget Ansvar
- Lära, Utveckla och Agera

Förhållningssätt

- Vi har stolta och engagerade medarbetare i branschen
- Vi har alltid kundens perspektiv
- Vi agerar samlat för järnvägens bästa
- Vi prioriterar och sätter tryck på järnvägens utmaningar
- Vi fattar faktabaserade beslut
- Vi föregår med gott exempel
- Vi är transparenta

Åtagande/avsiktsförklaring

Hur bidrar jag till respekt för varandra?

- Personligt engagemang
- Personella och monetära resurser – tid och prioritering
- Hålla tider

Att ta mitt ansvar innebär att:

- Vara förberedd
- Närvara och bidra
- Genomföra mina löften

Jag bidrar till järnvägens utveckling och lärande genom att:

- Dela information
- Visa tillit

Vara ambassadör och värna om varumärket järnvägen

4.3. Säkerhet

Säkerhetsansvariga inom JBS parter samverkar för lyfta fram och utveckla områden särskilda områden inom säkerhet. En grupp med aktörer från Jernhusen, Trafikhuvudmän & Svensk kollektivtrafik, BTO, Trafikverket, och FSJ har tagit fram förslag till insatser för att gemensamt stärka arbetet med säkerhet.

5. Forskning och innovation för det svenska järnvägssystemet

En forsknings- och innovationsagenda för det svenska järnvägssystemet har tagits fram och antagits av JBS styrelse 2017. Arbetet har därefter fortsatt för att ta fram förslag till hur branschsamverkan kan stärkas för att medverka till ökade möjligheter till FoI för det svenska järnvägssystemet.

En utgångspunkt för detta arbete är att järnvägen i Sverige behöver ett system där stora FoI-utmaningar möts med starka kompetensområden. Inom EU, för Horizon Europe, definieras ett antal större utmaningsområden, dessa är i många fall aktuella och relevanta även i Sverige. Inom dessa behövs en bra samordning mellan svensk och europeisk utveckling, och att svensk kompetens kan agera i båda.

Samarbeten mellan aktörerna i Sverige kopplas till "större utmaningsområden". Med en koppling till kompetensområden kan aktörer samlas för att definiera behovsrelaterade projekt. Forskningsmiljöernas kompetensområden inom järnvägs-FoI bör mappas mot de större utmaningarna inom Sverige och inom EU Horizon Europe.

Idag finns satsningar från bland annat Trafikverket på akademiska miljöer, dessa satsningar kommer att utvecklas.

Kompetensområdena bör innehålla såväl doktorandutbildning, kunskapsuppbyggnad och utbildning, i en helhet. Långsiktiga samfinansieringslösningar, utöver Trafikverkets finansiering, måste hittas beroende på områdets inriktning.

Med koppling till kompetensområden kan aktörerna samlas för att definiera behovsrelaterade projekt. Idag finns satsningar från bland annat Trafikverket på akademiska miljöer, dessa satsningar kan utvecklas.

Forskningsmiljöernas kompetensområden inom järnvägs-FoI mappas mot de större utmaningarna inom Sverige och inom EU Horizon Europe. Kompetensområdena ska innehålla såväl doktorandutbildning, kunskapsuppbyggnad och utbildning, i en helhet.

Inom EU fortsätter förberedelserna för Horizon Europe. För järnvägen är ett partnerskap alltmer troligt och även att det blir ett institutionellt partnerskap.

Parallellt med kommissionens förberedelser tar branschens organisationer och aktörer fram förslag på innehåll och struktur för partnerskapet. I analyserna bedöms vilka utmaningar som är mest angelägna och som ger bäst nytta för användarna. I detta arbete ingår organisationer som EIM, CER, Unife, UIC och ERRAC, samt S2R JU och många företag.

Det råder bred konsensus att inriktningen inom ett Partnerskap för järnväg inom Horizon Europe bör bli väsentligt annorlunda än i Shift2Rail; med ett fåtal projekt som fokuseras på att lösa användarnas större utmaningar, nyttobedömningarna blir centrala innan startbeslut, en bedömning av implementeringspotentialen och dess finansiering. Diskussionerna är strukturerade inom tre områden; innehåll, medlemskap och

styrning/samarbete. Den gemensamma grunden för alla projektområden är att de ska vara "transformerande", det vill säga att de ska förändra någon grundläggande funktionalitet i järnvägens system, och med så snart införande som möjligt.

Huvudinriktningarna ser ut att bli inom Automation/autonomi, AI, Asset Management/Design, Mobility as a Service/intermodalitet, Framtidskoncept, Hållbarhet, Frakt, Traffic Management Systems.

6. Kommunikation

Genomtänkt och korrekt kommunikation är en viktig faktor för framgång oavsett vilken typ av organisation eller verksamhet man tittar på. Den kommunikation som görs inom ramen för JBS arbete ska stärka förtroendet för järnvägsbranschen och för de ingående organisationerna och myndigheterna. Den ska inte bygga JBS som ett eget varumärke.

Inom JBS finns JBS Kommunikationsgrupp med personer som företräder de parter som ingår i JBS styrelse. Gruppens ansvar är bland annat att ta tillhandahålla en kommunikationsstrategi som visar övergripande inriktning för JBS kommunikation och som syftar till att kommunikationen om JBS branschsamarbetet hålls samman så att branschen når ut med gemensamma budskap.

En annan uppgift är att bistå JBS prioriterade initiativ med samordning och utveckling av gemensamma budskap för såväl extern som intern kommunikation.

Kommunikationsgruppen bistår även styrelsen med kommunikationskompetens till övriga frågor som drivs inom JBS.

Kommunikationen som sker inom ramen för JBS ska:

- Visa att järnvägen vill vara en samlad bransch som tar gemensamt ansvar för prioriterade frågor.
- Stärka förtroendet för järnvägen som transportmedel.
- Öka attraktiviteten i att arbeta inom järnvägsbranschen.