



Verksamhetsbeskrivning 2024-2026

Järnvägsbranschens samverkansforum



Förord

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 god och effektiv tillgänglighet i hela landet.

Mot denna bakgrund och för att gemensamma satsningarna ska leda till konkreta resultat snabbare samt för att öka den svenska järnvägens robusthet, konkurrenskraft och lönsamhet startades Järnvägsbranschens Samverkansforum JBS 2016. Parterna har under 2022 kommit överens om att fortsätta denna samverkan fram till och med 2026.

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.

Genom denna verksamhetsbeskrivning anges gemensamma prioriteringar för samverkan 2024–2026 samt vilka resultat som ska uppnås under 2024 för att vi under perioden ska uppnå de gemensamma målen.

Verksamhetsbeskrivningen har tagits fram genom att parterna medverkat med underlag och att pågående initiativ och arbetsgrupper lämnat underlag och förslag. En uppföljande utvärdering har genomförts av tidigare årsverksamhet som ett av underlagen för kommande verksamhet.

Samverkande parter har prioriterat egna resurser och avsatt särskilda ekonomiska medel för att förverkliga agendan.

Verksamhetsbeskrivning kommer att revideras inför 2025-2026.

Styrelsen har antagit verksamhetsbeskrivningen vid sitt sammanträde den 6 december 2023. (Därefter har vissa kompletterande uppdateringar skett.)

Stockholm december 2023

Kristoffer Tamsons

Ordförande

Sofia Lundberg

Sekretariat

Innehåll

1. JÄRNVÄGSBRANSCHENS SAMVERKANSFORUM	6
2. INLEDNING	8
2.1. Syfte	8
2.2. Mål	8
2.3. JBS strategi, förväntningar och utmaningar	9
2.4. Uppföljning och utvärdering	9
2.5. Verksamhet under 2024.....	9
3. BEHOV OCH MOTIV FÖR SAMVERKAN	10
3.1. Byggföretagen	10
3.2. Green Cargo.....	10
3.3. Jernhusen	10
3.4. MTR Nordic.....	11
3.5. SJ	12
3.6. Svensk Kollektivtrafik	13
3.7. Trafikverket	13
3.8. Tåg företagen	14
3.9. Västtrafik, Skånetrafiken, Trafikförvaltningen Region Stockholm	14
3.10. Vossloh Nordic Switch Systems AB	15
4. PRIORITERADE GEMENSAMMA INITIATIV	16
4.1. Tillsammans för tåg i tid (TTT).....	16
4.2. Trafik- och resenärsinformation.....	17
4.3. JBS Kompetensförsörjning	19
5. ÖVRIGA AKTIVITETER	21
5.1. JBS Datadelning	21
5.2. Stärkt branschsamverkan	21
5.3. Branschkultur, uppförandekod och värdegrund.....	22
5.4. Säkerhet.....	22
6. FORSKNING OCH INNOVATION FÖR DET SVENSKA JÄRNVÄGSSYSTEMET	23
7. KOMMUNIKATION	24

1. Järnvägsbranschens samverkansforum

Järnvägsbranschens Samverkansforum (JBS) bildades 2016 av de aktörer som finns inom järnvägsbranschen i Sverige. Detta som en utökning av den branschsamverkan som tidigare etablerats inom Tillsammans för Tåg i Tid (TTT). Inom JBS samverkar ett 70-tal aktörer: branschorganisationer, myndigheter och företag.

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. Denna ambition medverkar även till att nå de klimatpolitiska målen.

I JBS Grunddokument anges att samverkan kring gemensamma satsningar ska leda till konkreta resultat snabbare i syfte att öka den svenska järnvägens robusthet, konkurrenskraft och lönsamhet. JBS ska särskilt initiera projekt och satsningar som inte kommer till stånd som initiativ från enskilda aktörer.

Parterna har kommit överens om att fortsätta samverkan inom Järnvägsbranschens samverkans forum till och med 2026. I denna gemensamma verksamhetsbeskrivning beskrivs inriktningen för de gemensamma initiativen samt parternas behov och motiv för samverkan.

Tillsammans ska vi öka tågans 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 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.

JBS är gemensamt finansierat av samverkande parter och har sin organisatoriska hemvist inom Trafikverket.

Styrelse 2023 för Järnvägsbranschens samverkansforum:

Henrik Dahlin, vd, Green Cargo

Biljana Pehrsson, vd, Jernhusen

Caroline Åstrand, vd, MTR Nordic

Monica Lingegård, vd, SJ

Johan Wadman, vd, Svensk Kollektivtrafik

Catharina Elmsäter Svärd, Byggföretagen

Anna Ericsson, verksamhetsområdeschef Trafik, Trafikverket

Roberto Maiorana, gd, Trafikverket

Pierre Sandberg, Förbundsdirektör Tågöretagen

David Lagneholm förvaltningschef Trafikförvaltningen Region Stockholm, representerar även Maria Nyman Trafikdirektör Skånetrafiken och Västtrafik.

Bertrand Gryspeert, vd, Vossloh

Ordförande: Kristoffer Tamsons

JBS sekretariat: Sofia Lundberg

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

2. Inledning

Ett öppet klimat i branschen med samverkan på systemnivå är det bästa för järnvägens möjlighet till utvecklingen och för att kunna bidra till en hållbar samhällsutveckling.

Omvärlden förändras genom utmaningar att nå klimatmålen, befolkningstillväxt, urbanisering, digitalisering och allt mer globala handelsströmmar. Allt fler resenärer och större volymer av gods transporteras med högre krav på flexibilitet och leverans kvalitet. Det innebär att kraven på transportsystemet blir allt tuffare. Järnvägen bidrar på kort och lång sikt till grön omställning och hållbar mobilitet. Om järnvägen ska hänga med i utvecklingen krävs en ständig anpassning, effektivisering och att järnvägen bidrar till en hållbar samhällsutveckling.

Kapaciteten i systemet är starkt knuten till punktligheten, ett tillförlitligt och robust system är även det viktigt för att nå förbättrad punktlighet. För att bibehålla och öka kapaciteten behövs rätt kompetens idag och i framtiden.

Ur klimatperspektiv behövs förflyttning från vägar till järnväg och sjöfart. Enligt fyrstegsprincipen är det viktigt att genomföra kapacitetshöjande åtgärder i befintligt system, men parallellt med detta behövs det även tillföras ny kapacitet. Kapacitetstaket är nått på många ställen i systemet.

Kapacitetshöjande åtgärden innebär även att arbeta med ett aktivare underhåll från operatörer, underhållsföretag och fastighetsägare. Kontraktrelationer mellan olika parter i systemet behöver utvecklas och detta görs bäst gemensamt.

Gemensam förståelse för såväl branschens utmaningar i stort som enskilda aktörers roller och ansvar är viktigt för förbättring, utveckling och förflyttning mot gemensamma mål. Transparensen i branschen har ökat och samarbetet är idag mer resultatorienterat än initialt.

2.1. Syfte

Resenär och transportköpare visar tydligt på omvärldens krav på det produktionssystem som järnvägen utgör. För att möta utvecklingen krävs därför en långtgående samordning inom branschen. Järnvägsbranschens Samverkansforum (JBS) har etablerats av järnvägens aktörer för att tillsammans uppnå konkreta resultat i utvecklingen av järnvägen. JBS arbetar med de utmaningar som järnvägssystemet har i dag, och de initiativ och aktiviteter som drivs syftar till att nå konkreta resultat inom tidsperioden fram till år 2024–2026. Arbetet inom JBS initiativ och arbetsgrupper ska även ligga till grund för en mer långsiktig branschutveckling.

2.2. Mål

Det övergripande målet för JBS verksamhet är att genom samverkan stärka järnvägens roll i en hållbar samhällsutveckling.

Under det övergripande målet har två delmål preciserats. Dessa är

- ökad leveranskvalitet för resenär och transportköpare inom järnvägen
- ett effektivare resursutnyttjande inom järnvägen.

Med ökad kvalitet och ett effektivare resursutnyttjande stärks järnvägens attraktivitet och därmed även dess konkurrenskraft. Det ger branschens aktörer kraft att utvecklas och återinvestera inom sina verksamhetsområden. I förlängningen bidrar det till en hållbar samhällsutveckling där en större andel transporter kan ske på järnväg.

Järnvägen är ett storskaligt och sammanhängande system där många aktörer och teknikområden måste samverka, och en allt för snäv handlingsplan kan leda till mållkonflikter. Till exempel är ökad punktlighet eller kapacitet var för sig enkla att uppnå, men för att stärka järnvägen som ett system krävs ett framskridande arbete inom båda områdena. Systemperspektivet är därför viktigt vid utvärdering mot de utpekade målen.

2.3. JBS strategi, förväntningar och utmaningar

JBS strategi är att nå utpekade mål genom samverkan i branschen och gemensam prioritering av insatser. Strategin avser åren fram till och med 2026. Strategin utgör en koppling mellan initiativ, aktiviteter och målen för JBS verksamhet.



2.4. Uppföljning och utvärdering

JBS står för branschsamverkan vilket innebär att ”parterna förbinder sig att aktivt delta i samarbetet och i de utpekade förbättringsinitiativen och att verka för att implementera de resultat och de rekommendationer som beslutas i forumet”.

Initialt utvärderades arbetet inom JBS av två oberoende parter, Transportstyrelsen samt Trafikanalys. JBS styrelse ändrade 2019 formerna för årssammanfattning och resultatuppföljning till att aktörerna inom JBS själva skulle utvärdera sin egen verksamhetskoppling till såväl TTT som övriga initiativ inom ramen för JBS.

Syftet med denna form av utvärdering är att skapa förutsättningar för en närmare planering inom såväl den egna organisationens arbete med verksamhetsplan/affärsplan som för samverkan genom respektive gemensamma aktiviteter inom JBS.

I inledningen av 2024 kommer var och en av styrelsens parter att göra en uppföljande utvärdering av verksamheten under 2023 som kan ligga till grund för respektive parter bidrag i det kommande arbetet samt för förslag till verksamhetsbeskrivning, initiativ och arbetsgruppers genomförandeplaner och finansiering.

2.5. Verksamhet under 2024

Under 2024 fokuserar JBS på följande tre prioriterade gemensamma initiativ:

- TTT (Tillsammans för tåg i tid)
- Trafik- och resenärsinformation
- JBS Kompetensförsörjning

Hanteringen av bristerna inom dessa områden har en avgörande betydelse i arbetet med att utveckla järnvägssystemet. Därför kommer JBS styrelse särskilt att följa utvecklingen inom dessa tre gemensamma initiativ. Styrelsens parter kan därmed också gemensamt genom styrelsens arbete ge stöd till att prioritera och omprioritera resurser för att medverka till att förbättringsarbetet verkligen får effekt.

Övriga gemensamma aktiviteter är:

- Samordningsfunktion JBS Datadelning
- Stärkt branschsamverkan
- Branschkultur, uppförandekod och värdegrund
- Säkerhet
- Forsknings- och innovation

Till stöd för samverkan finns även JBS Kommunikationsgrupp.

3. 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”.

3.1. Byggföretagen

Byggföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisationen som bygger Sverige på schyssta grunder. Vi representerar cirka 4 000 medlemsföretag i alla storlekar och över hela landet. Varje dag arbetar vi för en attraktiv, sund och säker bygg- och anläggningsbransch. Byggföretagens vision är ett hållbart samhälle i världsklass – socialt, ekonomiskt och miljömässigt. Våra medlemsföretag skapar jobb, bygger bostäder och anlägger vägarna däremellan och underhåller järnvägen. Vi rustar Sverige för en växande befolkning och bidrar varje år med 43 miljarder kronor till vård, skola och omsorg. Byggföretagen driver arbetet med en hållbar, klimatneutral och konkurrenskraftig bygg- och anläggningssektor 2045. Vi har redan över 170 företag, kommuner och organisationer som är med i färdplanen och fler knackar på dörren. Därför genomsyrar FN:s globala mål för hållbar utveckling allt vi gör. Byggföretagen tror på nyttan av digitala arbetsprocesser för bygg- och anläggningsbranschen. Vi är övertygade om att ny teknik bidrar till smartare affärsmodeller och tjänster. Digitaliseringens möjligheter ska tydliggöras och dess utmaningar belysas och bemötas. Generation efter generation skapar Byggföretagen bestående värden i en föränderlig tid. Vi är stolta över vår historia och förväntansfulla på morgondagen.

<https://byggforetagen.se>

3.2. 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

Många av Sveriges industriföretag förlitar sig på en väl fungerande godsjärnväg. I ett läge där transporter står för 30 procent av koldioxidutsläppen, behövs en ökad andel godstransporter på järnväg och med sjöfart för att säkerställa en grön omställning. Tillförlitligheten och kapaciteten i järnvägssystemet måste öka för att förtroendet för järnvägen som godstransportsystem ska kunna upprätthållas och konkurrenskraften stärkas för såväl operatörer som för det transportberoende näringslivet. Transportköpare ställer höga krav på punktlighet och ledtider och de måste känna tilltro för att våga ta steget och växla från sin befintliga transportlösning till en som är mer klimatanpassad. Utan investeringar i järnvägsanläggningen och ett branschgemensamt arbete för att öka såväl kapacitet som punktlighet, riskerar branschen att gå miste om den allt större efterfrågan på klimatsmarta transporter som finns. Kunskapen om hur vi snabbt kan ställa om till ett mer hållbart transportsystem finns redan. Nu krävs förutsättningskapande, tidsbestämda och konkreta åtgärder.

3.3. Jernhusen

Jernhusen är ett statligt ägt fastighetsbolag som äger, utvecklar och förvaltar stationsområden, stationer, depåer och kombiterminaler längs den svenska järnvägen. I vårt uppdrag strävar vi mot att fler ska välja att resa och transportera gods med tåg, med det övergripande målet att göra skillnad för människor och miljö.

Jernhusens roll som järnvägsnära fastighetsbolag handlar om så mycket mer än hus. Vi vill göra det enklare och tryggare att resa kollektivt och att transportera gods på järnväg. Det gör vi både genom att förvalta och utveckla befintligt bestånd av stationer, depåer

och kombiterminaler men också genom att skapa förutsättningar för nytt liv i stationsområden så att fler kan bo, arbeta och vistas nära det kollektiva resandet.

Sedan starten 2001 har Jernhusen investerat drygt 17 miljarder kronor i stora och små projekt för en bättre järnvägsinfrastruktur – ett arbete som under kommande år kommer att intensifieras i takt med att projekten börjar realiseras. I Stockholm, Göteborg och Malmö utvecklar vi på egen mark stadsdelar som ska fyllas med kontor, bostäder och ytor för handel och service. Fokus ligger på att skapa trygga, levande och attraktiva stadsmiljöer som bidrar till ökat kollektivt resandet och städernas tillväxt.

Tågstationer är ofta mittpunkten i en stad, en plats som alla har tillgång till och där människor kan känna sig välkomna. Vi vet att trygghet skapas i miljöer med en mix av många människor. Utgångspunkten i vårt arbete är därför att utveckla stationer och platser som människor väljer att besöka. Det bidrar till en säker stadsmiljö.

Våra 36 järnvägsstationer ska vara trygga och attraktiva platser för resenärer och besökare. Med service, restauranger, caféer och butiker skapar vi stationsmiljöer som bidrar till en smidig resa och enklare vardag. I trygghetsarbetet är samverkan vårt viktigaste verktyg. Jernhusen jobbar därför systematiskt med många andra aktörer både nationellt och lokalt; med myndigheter, kommuner, regioner, ideella organisationer, transportbolag och andra fastighetsägare. Vi baserar våra strategier på forskning och nationell, såväl som internationell kunskap om vad som gör skillnad över tid. Vår ambition är alltid att alla besökare och resenärer ska känna sig trygga hos oss.

Utöver våra egna stationer hyr vi, genom vårt dotterbolag Svenska Reseterminaler AB, väntsalar i ytterligare cirka 135 stationer. I stället för att varje stationsägare tecknar avtal med alla trafikföretag som angör stationen gör Svenska Reseterminaler det. Svenska Reseterminaler är alltså länken mellan stationsägare och trafikföretag och skapar förutsättningar för funktionella, rena och trygga stationer.

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 cirka 150 000 enheter gods mellan järnväg och lastbil för att sedan transporteras vidare. Våra kombiterminaler ligger centralt placerade i logistiska knutpunkter och erbjuder smidig omlastning mellan tåg och lastbil.

Mer information om Jernhusen och våra fastigheter återfinns på www.jernhusen.se.

3.4. MTR Nordic Group

MTR Nordic Group är en del av MTR Corporation som är ett av de ledande tågbolagen i världen. I Sverige är vi flera tusen dedikerade medarbetare som med innovationskraft och omsorgsfull service gemensamt arbetar för att utveckla kollektivtrafiken samt den kommersiella järnvägen i Sverige. MTR har gedigen kunskap om spårbunden trafik som innefattar allt från design och konstruktion till drift och fordonsunderhåll. Vi vill vara en ledande aktör som bidrar till att skapa framtidens smarta, attraktiva och hållbara transportlösningar och gör så med fokus på både social och ekologisk hållbarhet. www.mtrnordic.se

Vår viktigaste uppgift är att aktivt bidra till att fler väljer att resa kollektivt och har som ambition att köra mer upphandlad trafik i Norden. MTR är en viktig aktör inom

kollektivtrafiken i Stockholm med omnejd och omfattar, på uppdrag av Trafikförvaltningen i Region Stockholm, drift av Stockholms tunnelbana, samt Stockholms pendeltåg fram till mars 2024. MTR har även uppdraget att driva Mälartåg på uppdrag av Mälardalstrafik.

I MTR:s svenska verksamhet ingår även fordonsunderhållsbolaget MTR Tech och MTR Facility Management. Sedan 2018 bedriver MTR även en yrkeshögskoleutbildning för lokförare och under 2019 startade en särskild yrkeshögskoleutbildning för tågtekniker inom fordonsunderhåll. För oss är kompetensförsörjningen inom branschen viktig. Därför tycker vi att det är väldigt positivt att JBS jobbar med detta, så att vi tillsammans säkerställer en attraktiv bransch och säkrar kompetens framåt.

Genom MTRX är vi en utmanare inom fjärrtrafik på järnväg sedan 2015. MTRX har haft Sveriges nöjdaste tålkunder sju år i rad, enligt Svenskt Kvalitetsindex. Vi välkomnar fri och fullständig konkurrens på järnvägen, bland annat när det kommer till konkurrensneutral försäljningsplattform för tågbiljetter. Vi ser med tillförsikt fram emot utvecklingen mot ökad konkurrensneutralitet framåt. Vi har tagit många initiativ för att öka kundfokus och tror att detta är något järnvägen vinner på. Om vi ska lyckas med att förändra bilden av svensk järnväg krävs en bred samverkan. Det är först då svensk järnväg kan utvecklas och bli mer attraktiv så att vi får fler och mer nöjda resenärer.

För att främja det gemensamma resandet behövs nationella planer som omhändertar alla trafikslag i ett långsiktigt perspektiv för att skapa ett sammanhängande och attraktivt transportsystem. För att järnvägen på allvar ska kunna bli ett förstahandsalternativ måste tillförlitligheten öka och det kan bara ske genom ett robustare system. Satsningar på järnvägen behöver vara en balanserad mix av olika tidsperspektiv, kort, mellanlång och lång sikt för att möta resenärernas och godstransporternas behov både nu och i framtiden. På lång sikt är investeringar i nya stambanor nödvändigt för att omhänderta ökningen av både person- och godstrafik. Vi vill inom ramen för JBS tillsammans verka för ett helhetsperspektiv på järnvägsinvesteringar.

Även om spårtrafiken är ett av de mest klimatsmarta sätten att resa på, finns det områden där vi som verkar i järnvägsbranschen kan göra mer. Järnväg är i grunden hållbar men det förpliktar järnvägens aktörer att gå före andra branscher så att Sverige kan nå målsättningen om 70% reduktion av klimatutsläppen i transportsektorn till 2030 i linje med Riksdagens klimatpolitiska ramverk. Vi förespråkar full transparens i hållbarhetsredovisningen där vi i branschen kan bli förebilder i arbetet med att minska klimatutsläppen, ett arbete vi vill ta med oss in i samverkan inom JBS.

Vi tycker att Trafikverket, operatörer och trafikhuvudmän har mer att göra för att öka resenärernas faktiska och upplevda nöjdhet med svensk järnväg. Vi kommer att göra vårt yttersta för att accelerera arbetet inom JBS för förbättrat resultat och samverkan på alla nivåer.

3.5. SJ

SJ är ett svenskt reseföretag som erbjuder hållbara tågresor i egen regi och i samarbete med andra. SJ är ett av Sveriges grönaste varumärken och en del av lösningen för att klimatmålen ska nås. Koncernen har 5400 medarbetare i Sverige och Norge. Varje dag möts våra kunder och medarbetare på någon av våra 1500 avgångar från över 400 stationer.

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

SJs affär består av kommersiell trafik i egen regi under SJs varumärke och trafik som upphandlas av nationella och regionala trafikmyndigheter. Upphandlad trafik utförs på

uppdrag efter att SJ fått affären i konkurrens med andra operatörer. Ett par exempel är regional- och pendeltågstrafiken i Västsverige och Krösatågen. Upphandlad trafik kan köras antingen under SJs varumärke eller under beställarens varumärke.

Under våren 2024 tar SJ över som operatör för pendeltågstrafiken i Stockholm. Avtalet sträcker sig över två år med option på ett plus ett år ytterligare och innefattar totalansvar för både drift och underhåll av pendeltågen. Verksamheten kommer bedrivas i dotterbolaget SJ Stockholmståg AB och totalt omfattas 1800 medarbetare.

SJ satsar för framtiden genom att investera 19 miljarder kronor i nya snabbtåg och regionaltåg. Samtidigt sker modernisering av samtliga X 2000-tåg och upprustning av hela nattågsflottan. Sammantaget är detta en av de största tågsatsningarna i SJs historia. Med nya och moderniserade fordon kommer vår kapacitet inom kommersiell trafik successivt att öka med närmare 50 procent.

Efterfrågan på klimatsmarta tågresor är stor men det finns en rad olika motverkande faktorer som vi i branschen gemensamt behöver adressera som exempelvis kapacitetsproblem då järnvägens kapacitet inte har 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.

SJ har tagit initiativet till ”Omtag svensk järnväg”, som syftar till att tillsammans med berörda intressenter och andra aktörer söka kunskap och lösningar för att på både kort och lång sikt förbättra förutsättningarna för det svenska transport- och järnvägssystemet. Inom ramen för Omtag Svensk Järnväg fångar vi upp olika perspektiv och bidrar till ökad kunskap om det svenska järnvägssystemet.

JBS visionsarbete ska staka ut riktningen för utvecklingen av järnvägssystemet och Omtag Svensk Järnväg skapar förutsättningar för att realisera visionen. Omtaget ska lyfta fram värdet för Sverige med ett effektivt transportsystem där järnvägen utgör en naturlig stark ryggrad som bidrar till att öka tillväxten och Sveriges konkurrenskraft. Omtaget ska också ta fram konstruktiva förslag till hur järnvägssystemet kan utvecklas.

3.6. Svensk Kollektivtrafik

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för regionala kollektivtrafikmyndigheter och länstrafikbolag. Våra medlemmar finansierar och bedriver lokal och regional kollektivtrafik med buss, tåg, spårvagn, tunnelbana och båt i hela Sverige. Verksamheten innefattar stöd, service och nätverksarbete för medlemmar, opinionsbildning och lobbying, initiativ för affärsmässig verksamhetsutveckling samt att i olika sammanhang tillvarata och företräda branschens intressen såväl nationellt som internationellt. Årligen görs närmare 1,6 miljarder resor med medlemmarnas trafik, motsvarande 96 procent av landets busstrafik och 86 procent av landets tågtrafik. Det regionala tågresandet har sedan början av 1990-talet ökat stadigt med ca 2-3 procent per år vilket skapar behov av att succesivt utveckla trafiken. Järnvägsfrågorna ligger därmed högt på agendan för medlemmarna, inte minst frågor kring kapacitet och prioritering av regional tågtrafik. Att tågtrafiken är attraktiv, pålitlig och tillräckligt kapacitetsstark är en förutsättning för att livspusslet ska fungera för alla nuvarande och framtida tågpendlare i Sverige. <https://www.svenskkollektivtrafik.se/>

3.7. 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.

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. En förutsättning för satsningen på järnvägen är god samverkan i branschen – bland annat för att kunna genomföra arbeten i en maximerad tidtabell och för att säkra kompetensförsörjningen i branschen.

Stora satsningar på järnväg ställer höga 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 tekniskskifte mot ökad digitalisering. Sammantaget gör detta kompetensfrågan till en av de absolut viktigaste utmaningarna.

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.

3.8. Tåg företagen

Vid årsskiftet 2019/20 bildades bransch- och arbetsgivarförbundet Tåg företagen genom en sammanslagning av Tågoperatörerna och Spårtrafikföretagen inom Almega.

Genom Tåg företagen samlas de flesta av Sveriges aktiva tågoperatörer samt 23 tågunderhållsbolag 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 självfallet 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 är viktiga aspekter, liksom att skapa kvalitet och kapacitet i infrastrukturen.

I samband med den ökade klimatvetenheten, ökade industrialiseringen i Sverige samt det förändrade säkerhetsläget har järnvägen på olika sätt hamnat i fokus och efterfrågan på tjänster inom järnvägen ökar stadigt. 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 både 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.

3.9. Västtrafik, Skånetrafiken, Trafikförvaltningen Region Stockholm

I den flerkärniga Öresundsregionen, Nordens största arbetsmarknadsregion, utgör tågresandet pulsådern. Region Skåne och Skånetrafiken utvecklar ständigt tågtrafiken

för att möta förväntningarna och det ständigt ökande resandet. I dag görs 150 000 dagliga resor i tågtrafiken i Skåne. Just nu pågår bland annat stora investeringar i nya Pågatåg och utvecklad Öresundstågtrafik. <https://www.skanetrafiken.se/>

Västra Götalandsregionen och Västtrafik har en målbild att trefaldiga tågresandet i Västsverige mellan åren 2006–2035, till 130 000 resor per dag. För att nå detta mål måste tågtrafiken byggas ut kraftigt. Där är Västlänken en viktig del, men också dubbelspår för regionalståg 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 kollektivtrafiksystemen i Stockholms- och Mälardalsregionen fortsatt ska kunna utvecklas i takt med behoven 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 och ombyggnad av Slussen.

<https://www.regionstockholm.se/verksamhet/kollektivtrafik/>

3.10. Vossloh Nordic Switch Systems AB

Vossloh är ett av världens ledande järnvägsföretag och i Norden samarbetar dotterbolaget Vossloh Nordic Switch Systems med bland andra Trafikverket, Bane NOR, Västlänsvärd och Banedanmark.

Vi är med i JBS eftersom vi är övertygade om att samarbete är vägen framåt och att alla aktörer i branschen måste dela samma mål och vision. Teknik är bara en del av lösningen, samverkan är ännu viktigare. Om samspelet mellan underhåll och trafik kan trimmas, får vi längre livslängd på anläggningen till en lägre kostnad. Samtidigt får vi ökad kapacitet, tillgänglighet, punktlighet och förutsägbarhet – och maximal användning av den infrastruktur vi har.

Det är vårt bidrag till ett hållbart, mobilt samhälle.

Som företag erbjuder vi heltäckande expertis och resurser inom allt som rör modern spårteknik – från prefabricerade höghastighetsväxlar och skräddarsydda spårssystem till ett fullständigt tillbehörs- och underhållsprogram.

Våra effektiva leveranser och holistiska kunskap om järnvägssystem runtom i världen bidrar till säkra, hållbara och miljövänliga transporter av människor och varor. Vossloh verkar alltid långsiktigt och hållbart och vi arbetar därför aktivt med inkludering, jämlikhet och mångfald.

Vossloh Nordic Switch Systems har sitt säte i Ystad, där fabriken står för tillverkning av spår-, spårväxelkomponenter och spårvagnsarrangemang. I Örebros anrika SJ-verkstäder från 1914 monteras sedan växlarna på slipers. Där finns även ett lager med färdiga produkter.

Moderbolaget Vossloh AG är ett börsnoterat företag med i genomsnitt 3 791 anställda. Under 2022 sålde gruppen varor och tjänster för 1046,1 miljoner euro.

LÄS MER OM OSS HÄR: <https://www.vossloh-nordic.com/se/>

4. Prioriterade gemensamma initiativ

Under 2023 kommer JBS gemensamt samverka inom tre prioriterade gemensamma initiativ. Tillsammans för tåg i tid (TTT), Trafik- och resenärsinformation samt JBS Kompetensförsörjning.

Arbetet med ständiga förbättringar är en bärande del av samarbetet inom ramen för JBS tre prioriterade initiativ.

I detta avsnitt beskrivs samverkan för de treprioriterade gemensamma initiativens uppdrag, mål och inriktning.

4.1. Tillsammans för tåg i tid (TTT)

Uppdraget för TTT är att säkerställa att järnvägsbranschen arbetar för att tågpunktligheten i det svenska järnvägssystemet ständigt förbättras. TTT samlar branschen för att tillsammans driva ett aktivt och effektivt arbete med att öka punktligheten i det svenska järnvägssystemet.

TTTs primära leveranser är:

- Koordinera och prioritera branschens gemensamma punktlighetsarbete
- Analysera och synliggöra behovet av vilka åtgärder som behöver utföras för att uppnå önskvärd punktlighet
- Påvisa nya möjligheter och innovativa arbetssätt som kan förbättra punktligheten
- Främja datadelning, som kan bidra till förbättrat punktlighetsarbete, inom branschen

TTT svarar till JBS styrelse som beslutar om övergripande styrning, granskning, mål samt uppdrag. Verksamhetsplanen, som fastställs av styrelsen, säkerställer att mål samt uppdrag tas vidare i rätt riktning när dessa brutits ned i åtgärder. Varje år uppdateras planen med inriktning för verksamheten, mål och indikatorer.

TTT drivs av en exekutiv ledningsgrupp (EL) som också rapporterar till JBS styrelse. Andra kritiska delar för att driva TTT är också det stöd som finns i form av koordinator, analysgrupp samt kommunikatör.

Arbetet inom TTT bedrivs genom projekt och aktiviteter som aktivt arbetar med att reducera störningstimmar samt förbättra punktligheten. Dessa projekt startas/koordineras av TTT, där det bedöms ge mest effekt, och respektive projektstyrgrupp säkerställer sedan framdrift. TTT följer även upp måluppfyllnad för att kunna dra lärdomar, starta ytterligare projekt eller förändra angreppssätt om så krävs.

Inom TTT tillämpas en långtgående ansvarsfördelning som innebär att TTT inte har något formellt beslutsmandat hos enskilda branschaktörer, men där alla involverade personer har de mandat som krävs för att driva arbetet vidare hos den aktör som de företräder. Det är således upp till var och en av de involverade personerna att söka de beslut och mandat som krävs för att fullgöra i TTT planerade/överenskomna leveranser.

Målet för TTT är:

95 % av alla framförda tåg ska ankomma till slutstation inom en marginal på fem minuter¹ efter utsatt tid.

Målnivån 95% är vald med utgångspunkten, att då anses trafiksystemet som helhet vara acceptabelt stabilt. Efter ett JBS-beslut i februari 2020 tydliggjordes måttet för punktligheten där 95% innebär RT+5 för respektive tågtyp. Det är således viktigt att hålla reda på vilket mått som avses i en jämförelse mellan olika punktlighetsdata samt vetskapen om att olika aktörer använder sig av olika mått (t. ex RT+3 när andra använder RT+5 etc).

¹ RT+5

För att nå punktlighetsmålet behöver vi fokusera på att minska de störningstimmar som har störst påverkan på punktligheten och därmed öka robustheten i systemet. Det är också viktigt att utgå från en systempunktlighet i planeringen och i prioriteringen av var åtgärder har störst effekt samtidigt som vi också ser till de olika tågsorternas olika behov gällande punktlighet.

För att säkerställa att TTTs arbete leder mot branschens 95 %-mål följs ett antal nyckeltal. Att arbeta med nyckeltal har två viktiga syften, att säkerställa att processers lägsta kravnivå samt hitta avvikelser i dessa. Styrningen görs mot dessa nyckeltal där ambitionsnivåer/önskat läge sätts för respektive projektförslag. Om nyckeltalens utfall utvecklats åt fel håll eller är på oacceptabla nivåer, startas och genomförs projekt och åtgärder. Nyckeltal sammanställs och följs upp i månadsrapport. Uppsättningen av KPIer kan komma att justeras/kompletteras beroende på genomförda analyser.

Det blir allt mer uppenbart att möjligheten till datadelning – inom områden som infrastruktur, fordon och trafikledning – är en nyckel för framdrift i 95 %-målet. Till exempel är potentialen för minskningar i störningstid (som i sin tur är starkt kopplat till punktlighet) mycket stor kopplat till detta, varför ett arbete för att hitta tydliga strukturer och regelverk för att kunna dela data är startat inom TTT.

4.2. Trafik- och resenärsinformation

UBTR fortsätter arbetet med att driva branschgemensamma frågor inom trafik och resenärsinformation under 2024–2026. Under 2023 har några medlemmar bytts ut och UBTR har även fått en ny representant genom Vossloh. Vår plan för UBTR under 2024 är att vässa till UBTR :s roll inom pågående initiativ och prioriterade områden för att maximera nyttan.

UBTR :s roll

UBTR är en strategisk ledningsgrupp som driver på branschgemensamma förbättringar och utveckling av trafik- och resenärsinformation utifrån kundens behov. Gruppen består av utsedda representanter för JBS parter samt andra aktörer med stor bäring på trafik- och resenärsinformation. Varje organisation tar det ekonomiska ansvaret för att bidra med sina delar i verksamheten, i form av personella resurser och kostnader för eget arbete.

UBTR agerar som behovsinsamlare och kan koppla dessa mot initiativ som pågår i branschen. UBTR anpassar angreppssätt inom respektive initiativ för att maximera nyttan som når resenärer och transportköpare.



UBTR ska kommunicera utveckling som sker, lyfta behov som behöver omhändertas, insikter från kundundersökningar etc. Detta sker bland annat genom temamöten och branschträffar.

Mål och mått

Branschens gemensamma målbild: Trafik- och resenärsinformation ska kommuniceras i rätt tid samt upplevas som användbar och samstämmig.



För resenärsinformationen gäller följande:

- Huvudmål: Tågresenärerna ska uppleva nöjdhet med trafikinformationen vid trafikstörning. Målet är ett NKI på minst 70 år 2025.
- Kompletterande mål: Tågresenärers nöjdhet med trafikinformationen vid normaltrafik ska ha ett NKI på minst 80.



Effektmål för resenärsnöjdhet

- 55 % av tågresenärer ska år 2024 vara nöjda med trafikinformationen vid trafikstörningar när det gäller: Informationen kom i rätt tid
- 65 % av tågresenärer ska år 2024 vara nöjda med trafikinformationen vid trafikstörningar när det gäller: Informationen var användbar
- 60 % av tågresenärer ska år 2024 vara nöjda med trafikinformationen vid trafikstörningar när det gäller: Informationen var samstämmig (oavsett kanal och användare)

Vi stöttar kvalitetsarbete inom trafik- och resenärsinformation, bygger systematiskt lärande och sprider kunskap inom området byggt på analyser och kundundersökningar.

UBTR ser ett behov av att arbeta än mer datadrivet. Vi analyserar och arbetar med NKI samt tillhörande resenärsfrågor och gör löpande uppföljning och analys av undersökningen för resenärer. Vi behöver jobba fram fler KPI: er för att mäta kvalitén på den gemensamma leveransen och hitta kompletterande förbättringsområden.

Exempel på planerade aktiviteter är:

- Mäta verksamhetsnära nyckeltal som ett kompletterande mått inom trafik och resenärsinformation, tex:
- Nyckeltal kopplat till händelseinformation – Pilot för ett KPI på hastigheten i processen i en störning ska genomföras, följas och eventuellt skalas upp till ett branschgemensamt nyckeltal
- Utvärdering av trafikinformationsundersökning för järnvägsföretag

Fokusområden

Prognoshantering

Vi arbetar för att leverera bättre trafik- och resenärsinformation under trafikstörning, inte minst genom att ge bättre prognoser. Exempel på planerade aktiviteter är:

- Pilot standardprognoser – Vi vill undersöka om det utifrån existerande data går att ta fram en standardprognos som kan presenteras till resenärerna vid händelse. Detta arbete kommer troligen att involvera både TTT och JBS Datadelning.
- Beskrivning av behov av förbättrade prognoser för bättre trafikinformation och utifrån det en handlingsplan för åtgärder.
- Kravställning på bättre prognoser vid trafikstörning

Arbetsätt och process

Det är under trafikstörningar som informationen är extra viktig, dvs i rätt tid, användbar och samstämmig. Vi arbetar med svaren på frågor som: Vad behöver mottagarna för att kunna agera? Hur uttrycker vi oss? Exempel på planerade aktiviteter är:

- Stötta implementering av EOLS, Externt Operativt ledningssystem.

- Bättre tvåvägskommunikation – Utvärderas efter införande av EOLS. Om gapet i processen består ska analys och kravställning på branschgemensamma lösningar göras.
- Analysera standardiserade underhållsprocesser för att möjliggöra bättre prognos.
- Ersättningsstrafik - Pilot där vi testar utökad information på station om ersättningsbussar.

4.3. JBS Kompetensförsörjning

JBS Kompetensförsörjning är järnvägsbranschens arena för samverkan i syfte att få fler att utbilda sig inom järnvägssektorn för att kunna möta upp nuvarande och framtida kompetensförsörjningsbehov. JBS Kompetensförsörjning arbetar för att öka branschens synlighet och attraktivitet med marknadsföring på sociala medier och andra insatser såsom deltagande på event där gymnasieelever, studenter, yrkesväxlare och studie- och yrkesvägledare befinner sig. JBS Kompetensförsörjning fortsätter utveckla dialogen med Universitet och högskolor. Dialogen med lärosäten för yrkesutbildningar kommer i första hand tas av Järnvägscollege.

Det råder kompetensbrist inom nästintill alla branscher idag och alla försöker locka till sig framtida medarbetare, järnvägsbranschen är inget undantag.

Behoven av nyinvesteringar och underhåll kombinerat med ett teknikskifte i form av bland annat digitalisering av branschen samt förväntade pensionsavgångar, understryker vikten av att branschen jobbar gemensamt för att det ska finnas kompetens att tillgå på marknaden. Därför är det angeläget att öka branschens synlighet och stärka branschens attraktivitet för att öka antalet kvalificerade sökanden till utbildningar och de behov som finns. Ett branschgemensamt arbetsgivarvarumärke är framtaget av JBS Kompetensförsörjning som används i gemensam marknadsföring av branschen.

Syfte JBS kompetensförsörjning

Skapa intresse för och attrahera fler till järnvägsbranschen

Mål JBS Kompetensförsörjning

Att få fler sökanden till utbildningar och jobb i branschen

Strategi

Att genomföra riktade insatser mot valda målgrupper genom att visa på järnvägsbranschens bredd och utvecklingsmöjligheter

JBS Kompetensförsörjning tydliggör karriärvägar och lyfter de möjligheter som finns inom järnvägen. Arbetet med Järnvägsjobb.se och digitala plattformar som Gymnasium.se och Studentum.se, med sociala medier som Facebook, Youtube, LinkedIn och Instagram vidareutvecklas med ambitionen att fler ska följa oss i dessa kanaler då det är ett effektivt sätt att nå ut med information och riktade budskap om branschen. JBS Kompetensförsörjning kommer fortsatt arbeta med att skapa en positiv bild av järnvägen hos de målgrupper som står inför utbildningsval samt för yrkesväxlare. Detta kommer bland annat att ske genom insatser inför gymnasieval för att få eleverna att välja en gymnasieinriktning som leder till ett arbete inom järnvägen. Genom marknadsföringsinsatser vid tekniska högskolor och universitet i syfte att få studenterna att välja järnvägsteknisk inriktning i sina specialiseringar, samt genom olika åtgärder och aktiviteter mot yrkesväxlare och studie- och yrkesvägledare. Vi deltar på branschmässor, arrangerar studiebesök, lunchföreläsningar och järnvägsdagar och utvecklar marknadsföringsmaterial för olika kanaler.

Tillsammans med LTH och KTH har vi våra kompetensgrupper där branschen tillsammans med lärosätena jobbar med gemensamma lösningar för att i första hand öka

attraktiviteten till program och kurser, men där vi även för dialog om utbildningarnas innehåll och önskemål om utveckling.

Delaktighet från olika ambassadörer, som både kan ge branschen ett ansikte, berätta om sina karriärvägar och inspirera med spännande historier och föreläsningar är en viktig del för att locka fler till branschen. Personer som kan möta, berätta, förklara och inspirera. Under 2024 kommer vi att öka annonseringen i sociala medier och använda nytt material med foto och film på flera ambassadörer med olika befattningar i branschen.

5. Övriga aktiviteter

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

5.1. JBS Datadelning

Under 2022 genomfördes det inom TTT ett pilotprojekt kring datadelning och vilka nyttor det ger för järnvägsbranschen. Detta gav ett bra resultat och ledde till att samordningsfunktionen JBS Datadelning påbörjades under 2023.

Initiativet ska verka för att få till ett samarbete inom datadelning. Genom att dela information inom branschen kan verksamheten förbättras genom att kombinera och analysera data.

Teknisk plattform

För att möjliggöra initiativet ska en teknisk plattform utvecklas där aktörerna kan dela data med varandra. Det ska finnas möjlighet att analysera informationen i ett gemensamt verktyg där man också kan skapa gemensamma rapporter och diagram för att följa upp och analysera verksamheten. Det ska även vara möjligt att i realtid dela information mellan varandra så att den kan användas i den interna organisationens verktyg och arbetsätt.

Samarbetsforum

För att driva samordningsfunktionen och prioritera åtgärder etableras det en arbetsgrupp samt ett IT-råd, dessa grupperingar består av personer som representerar respektive aktör inom området.

I arbetsgruppen diskuteras vilka behov av utveckling som finns och vilka frågor som ska drivas. Deltagarna ska förstå vilka behov som finns hos respektive aktör och i gruppen diskuteras hur plattformen ska utvecklas för att möta dessa på bästa sätt. Arbetsgruppen ska även identifiera områden där gemensam datadelning kan bidra till en förbättrad verksamhet. I dialog med experter inom dessa områden ska arbetsgruppen verka för att öka den gemensamma kunskapsbasen och stötta deras arbete med analys i plattformen.

I IT-rådet ska beslut tas om vilka åtgärder som prioriteras, om information får delas eller inte, eventuella säkerhetsfrågor samt vilka resurser som behöver delta från respektive aktör.

5.2. Stärkt branschsamverkan

Merparten av det arbete som sker inom ramen för Stärkt Branschsamverkan handlar om att upprätthålla och utveckla dialogen med branschens olika aktörer och involvera dem i Trafikverkets arbete avseende på planering av utveckling och underhåll av järnvägen samt kapacitetsplanering. Dialogformen är väletablerad med löpande digitala avstämningar där aktuella frågor lyfts och de strategiska dialoger som sker tre gånger per år i en mix av digitala och fysiska möten. Kapacitetsfrågor är alltjämt en viktig fråga där vi fortsatt ser möjligheter att utveckla dialogen genom t ex tankesmedjor i takt med att uppslag på teman kommer upp. Det förhållningssätt som utvecklats tillsammans med branschen, och att vara lyhörd och uppmärksam på signaler från branschaktörerna om behov av fördjupad dialog i angelägna frågor, är viktigt att fortsätta vårda och utveckla. Det är viktigt att fortsätta utvecklingen av Stärkt Branschsamverkan som plattform för dialog med branschen. En viktig ambition är att även fortsättningsvis och på samma sätt som övriga branschorganisationer, involvera järnvägsentreprenörerna och deras medlemmar i detta.

5.3. Branschkultur, uppförandekod och värdegrund

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

JBS Uppförandekod

Värdegrund

Vi respekterar varandra, tar eget ansvar, vi arbetar kontinuerligt med en lärandeprocess, utveckling och agerar.

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

Jag bidrar till att vi respekterar varandra genom att engagera mig personligen. Jag bidrar med min tid och att göra rätt prioriteringar. Jag håller och respekterar tider.

Jag tar mitt ansvar genom att vara förberedd, jag närvarar, bidrar och jag genomför det jag lovat.

Jag bidrar till järnvägens utveckling och lärande genom att jag delar information och visar tillit.

Jag åtar mig att vara ambassadör för och värna om varumärket järnvägen.

5.4. Säkerhet

I ett flertal andra konstellationer inom branschen pågår arbete kring säkerhet i olika dimensioner och trygghetsskapande åtgärder. Ansvariga inom JBS parter samverkar för att lyfta fram och utveckla särskilda områden inom säkerhet och trygghet. En grupp med aktörer från Jernhusen, Trafikhuvudmän & Svensk kollektivtrafik, Tåg företagen, Trafikverket, och Byggföretagen genom Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer har tagit fram förslag till insatser för att gemensamt stärka arbetet med säkerhet och trygghet.

6. 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. En möjlig översyn av de mest betydande områdena inom järnvägs FoI kan bli aktuellt att göra.

Inom EU, för Horizon Europe, definieras ett antal större utmaningsområden för järnvägen, dessa är i de flesta 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. En ny omgång av projekt kommer att ge för områden 2024-2025. För nästa MFF hela EU:s budget 2028-2034 är initierat och kommer att tas inriktningsbeslut kring de kommande åren. De svenska järnvägens projekt har stor betydelse och den bör ökas även för nästa budgetperiod.

Europe´s Rail bedrivs liksom föregångaren Shift2Rail som ett institutionellt partnerskap inom Horisont Europa. Programmet syftar till att dela på kostnader och resurser för att snabbare kunna ta fram större förbättringar av järnvägssystemet.

Fastän projekten i Europe´s Rail bara nyligen startat upp så kommer mid-term utredningen av partnerskapen startas upp 2024, och inriktningsdiskussionen om nästa ramprogram startar 2024. Teknologiplattformen ERRAC kommer att analysera formerna och bedöma nyttor och svagheter i det nuvarande programmet men även att diskutera, överväga och prioritera inriktningarna av det kommande programmet. Trafikverket leder och medverkar i detta arbete.

Excellensområdena etablerades 2021 och har 2022 kommit upp i full verksamhet. De syftar till att stärka svensk toppkompetens inom de viktigaste järnvägsområdena. Svenska akademier har redan fått andra projekt beviljade baserat på excellensarbetena. Även svenska företag har fått direkt nytta av arbetena. Under hösten 2023 har en resultatkonferens hållits på Linköpings universitet, där resultaten för alla excellensområden redovisades. Motsvarande resultatkonferens kommer hållas hösten 2024 på Luleå tekniska universitet LTU. Denna upplevdes som värdefull och återkommer årligen.

Styrelsens parter har möjlighet att få ytterligare information om de pågående arbetena med kopplingen till de egna insatserna inom forskning och innovation.

I det fortsatta arbetet bör fortsatt bevakning ske kring samspel och samverkan mellan forskning, innovation och kompetensförsörjning.

7. 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. Gruppen svarar för att 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, detta på en av världens mest avreglerade järnvägsmarknader.
- Stärka förtroendet för järnvägen som transportmedel för både resenärer och gods.
- Öka attraktiviteten i att arbeta inom järnvägsbranschen.
- Lyfta fram järnvägens betydelse för klimatomställningen.