



Verksamhetsbeskrivning 2025- 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 2025–2026 samt vilka resultat som ska uppnås under 2025 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 2026.

Styrelsen har antagit verksamhetsbeskrivningen vid sitt sammanträde den 4 december 2024. (Därefter har vissa kompletterande uppdateringar skett.)

Stockholm december 2024

Kristoffer Tamsons
Ordförande

Sofia Lundberg
Sekretariat

Innehåll

1. JÄRNVÄGSBRANSCHENS SAMVERKANSFORUM	6
2. INLEDNING	8
2.1. Syfte	8
2.2. Mål	8
2.3. Vision 2050 - Transportsystemet för oss närmare – Sverige växer med järnvägen	9
2.4. Uppföljning och utvärdering	11
2.5. Verksamhet under 2025.....	11
3. BEHOV OCH MOTIV FÖR SAMVERKAN	12
3.1. Byggföretagen	12
3.2. Green Cargo	12
3.3. Jernhusen	12
3.4. MTR Nordic Group	14
3.5. SJ	14
3.6. Swedtrain och Alstom	15
3.7. Svensk Kollektivtrafik	16
3.8. Trafikverket	16
3.9. Tåg företagen	17
3.10. Västtrafik, Skånetrafiken, Trafikförvaltningen Region Stockholm	17
3.11. Vossloh Nordic Switch Systems AB	18
4. PRIORITERADE GEMENSAMMA INITIATIV	19
4.1. Tillsammans för tåg i tid (TTT).....	19
4.2. Trafik- och resenärsinformation.....	20
4.3. JBS Kompetensförsörjning	21
5. ÖVRIGA AKTIVITETER	23
5.1. JBS Datadelning	23
5.2. Stärkt branschsamverkan	23
5.3. Branschkultur, uppförandekod och värdegrund.....	24
5.4. Säkerhet.....	24
6. FORSKNING OCH INNOVATION FÖR DET SVENSKA JÄRNVÄGSSYSTEMET	25
7. KOMMUNIKATION	26

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 2025 för Järnvägsbranschens samverkansforum:

Henrik Dahlin, vd, Green Cargo samt vice ordförande för Tågföretagen

Biljana Pehrsson, vd, Jernhusen

Caroline Åstrand, vd, MTR Nordic

Monica Lingegård, vd, SJ samt ordförande för Tågföretagen

Maria Signal Martebo, vd, Alsom representerar även Swedtrain

Johan Wadman, vd, Svensk Kollektivtrafik

Catharina Elmsäter Svärd, vd, Byggföretagen

Anna Ericsson, verksamhetsområdeschef Trafik, Trafikverket

Roberto Maiorana, gd, Trafikverket

Pierre Sandberg, Förbundsdirektör, Tågföretagen

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

Bertrand Gryspeert, vd, Vossloh

Ordförande: Kristoffer Tamsons

JBS sekretariat: Sofia Lundberg

Kontaktuppgifter: [Järnvägsbranschens samverkansforum, JBS - Bransch](#)

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. Vision 2050 - Transportsystemet för oss närmare – Sverige växer med järnvägen

Sveriges framtida välförhållande och ekonomiska tillväxt bygger på att vi har ett väl fungerande transportsystem, där järnvägen utgör ryggraden. Därför har JBS tillsammans med alla ledande aktörer inom järnvägsbranschen tagit fram en gemensam vision.

Samtidigt som Europa blir alltmer sammanflätat, riskerar Sverige att tappa både i tillgänglighet och konkurrenskraft. Vi är övertygade om att utvecklingen går att vända och att järnvägen har en nyckelroll som ryggrad i ett integrerat och sömlöst transportsystem för ett växande, klimatsmart och mer dynamiskt Sverige. För att lyckas, krävs ett tänkande bortom nuvarande svenska järnvägssystem. Vi behöver se oss själva som en del av ett större system, tillsammans med andra transportslag i Sverige.

Vår vision för 2050 är att den svenska järnvägen är ryggraden som säkerställt att EU:s transportpolitiska mål har uppnåtts. Multimodala gränsöverskridande transportlösningar och ny kapacitet för järnvägen har blivit en framgångssaga för Sverige. Kortare restider har skapat ett tillgängligare och mer konkurrenskraftigt Sverige. Andelen resenärer och gods som körs på järnväg har ökat betydligt sedan 2020. Medborgare, näringsliv och offentlighet uppskattar och utnyttjar järnvägens fördelar som ett pålitligt, energieffektivt och självklart transportslag.

Vår vision för 2050 är också ett transportsystem som för oss närmare. Närmare varandra, närmare inom och mellan våra regioner samt närmare mellan våra grannländer och övriga Europa. Och inte minst närmare kopplingar mellan olika trafikslag. Det handlar om att växla upp och ta språnget till en helt ny nivå av integration, effektivitet och smarta lösningar i transportsystemen.

Vi sätter ribban högt och vill se följande fyra områden uppfylla senast 2050:

- Vi bygger svenskt välförhållande genom ökad ekonomisk tillväxt och starkare internationell konkurrenskraft.
- Vi erbjuder kundpassade lösningar för pålitliga och smidiga resor och godsflöden.
- Vi har ett integrerat transportsystem som kopplar ihop Sverige och förbinder oss med omvärlden.
- Vi har en robust teknisk infrastruktur och en organisation präglad av systemsyn, långsiktighet och helhetstänkande.

Resan mot 2050 är mångbottnad. Dels behöver alla vi aktörer inom järnvägen tillsammans ta ansvar och lösa några av de mest kritiska knäckfrågorna. Det krävs också att omgivningen ger oss rätt förutsättningar. Resan kräver ett väsentligt större ansvarstagande och engagemang från såväl politik som myndigheter och näringsliv.

För att nå visionen har JBS under våren 2024 tagit fram en färdplan som adresserar både långsiktiga utvecklingsområden och åtgärder som ger resultat i närtid. Arbetet har gjorts i bred dialog med transportsektorns intressenter.

Alla aktörer inom järnvägen vill se ett Sverige som satsar mot framtiden – som investerar i områden som lägger grunden till möjligheter, välförhållande och utveckling mot ett mer levande, tryggt och konkurrenskraftigt Sverige.

Färdplan 2050

Färdplanen ersätter inte JBS befintliga initiativen, utan ska ses som parallella och mer långsiktiga processer. Ibland överlappar färdplanens och initiativens aktiviteter varandra, oftast inte.

Färdplan 2050 visar hur Sverige kan växa med järnvägen genom att prioritera sex utvecklingsområden som berör kapacitet, kvalitet, kund- och resenärsinformation, spelregler och marknadsvillkor, samverkan och kompetensförsörjning.

Färdplanen för Vision 2050 adresserar specifika områden som är kritiska för järnvägens utveckling. Men för att verkligen uppnå de långsiktiga målen krävs en bredare förändring som sträcker sig bortom dessa sex områden.

Motivet bakom färdplanen är att skapa en gemensam väg framåt för alla aktörer inom järnvägsbranschen och samtidigt förmedla detta för att förenkla samarbete med övriga transportsystemet. På så sätt säkerställer vi att Sverige fortsätter att växa och utvecklas på ett hållbart och konkurrenskraftigt med järnvägen. Färdplanen möter de krav som ställs på ett modernt, effektivt och robust transportsystem som kan stödja Sveriges ekonomiska tillväxt och samhällsutveckling.

Färdplan 2050 är riktat till alla intressenter inom järnvägssektorn, inklusive politiker, myndigheter, företag, intresseorganisationer och andra berörda parter. Det är tänkt att fungera som en avsiktsförklaring och första steg mot de beslut och åtgärder som behövs för att förverkliga Vision 2050. Det visar också vilka åtaganden som krävs för att vi ska kunna förena olika aktörer kring gemensamma mål och strategier.

Primärt är det ett verktyg för samordning och framdrift, samt prioritering av nyckelinsatser för att nå Vision 2050 och de mål som uttrycks där, men det bör också användas som ett kommunikativt verktyg för att främja samverkan och engagemang.

Färdplanens målgrupper är primärt styrelser och ledningsgrupper i Järnvägsbranschens Samverkansforum (JBS) och andra involverande företag och organisationer. Men färdplanen har också externa intressenter, såsom politiker, myndigheter och branschorganisationer.

De styrande principerna i Färdplan 2050 främjar effektiv resursanvändning, innovation och flexibilitet, samtidigt som de hjälper oss till fokus, standardisering och samordning. De möjliggör också bättre planering och genomförande. Genom att följa dessa principer blir vi mer effektiva och hållbara tillsammans.

1. **Vi plockar lågt hängande frukter som gör stor skillnad.** Fokus på enkla åtgärder som kan göra stor skillnad. Dessa åtgärder kan identifieras inom organisation, kultur, budget, teknik eller kapacitet. Exempel kan vara spårsprung, utveckling av planeringsprocessen eller längre och tyngre tåg.
2. **Vi låter nya arbetssätt och metoder göra skillnad.** Vi låter nya och innovativa arbetssätt effektivisera genomföranden för att bättre utnyttja våra skattekonor och snabbare nå samhällsekonomiska vinster.
3. **Stråktänk och gemensamma ansatser.** Vi måste tänka mer som resenären eller godsköparen och se stråk och samtidigt arbeta med gemensamma mål och med gemensamma kunskapsbaser. Dialog och samråd krävs för integrerade lösningar, såväl akut som långsiktigt. Exempel kan vara stambaneråd och samarbetsforum på olika nivåer.
4. **Använd bästa (och enklaste) lösningen överallt.** Undvik att uppfinna hjulet på flera ställen samtidigt. Finns det en lösning på plats, utmana regionala

dialekter och aktivera istället den på fler ställen med hjälp av budget och information.

5. **Fokus på genomförande och sluttid.** Sätt spaden i jorden och fokusera på att avsluta projekt i tid. Minimera onödiga utredningar och respektera tids- och resursramar för att säkerställa att alla intressenters behov tillgodoses.

Färdplan 2050 är JBS guide som ska driva och koordinera våra insatser mot de uppsatta målen i Vision 2050. Den övergripande strukturen inkluderar fokusområden, mål, aktiviteter och ansvarsfördelning, vilket säkerställer en tydlig riktning och effektiv implementering.

För att garantera att Färdplan aktiveras korrekt, kommer arbetet att organiseras med tydliga styrnings-, lednings- och uppföljningsprocesser.

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 2025 kommer var och en av styrelsens parter att göra en uppföljande utvärdering av verksamheten under 2024 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 2025

Under 2025 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. Därför genomsyrar FN:s globala mål för hållbar utveckling allt vi gör. Vi har redan över 170 företag, kommuner och organisationer som är med i färdplanen och fler knackar på dörren. Byggföretagen tror på nyttan av digitala arbetsprocesser för bygg- och anläggningsbranschen. Vi är övertygande 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 förutsättningsskapande, 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. Vårt uppdrag är att bidra till att nå samhällets mål om ett hållbart transportsystem. Det gör vi genom att tillhandahålla en del av järnvägens infrastruktur som krävs för att

tågföretag ska kunna bedriva sin verksamhet. Vi förvaltar och utvecklar befintligt bestånd av stationer, depåer och kombiterminaler och skapar förutsättningar för nytt liv i stationsområden så att fler kan bo, arbeta och vistas nära det kollektiva resandet.

Våra underhållsdepåer för tåg finns från Luleå i norr till Malmö i söder och utgör cirka hälften av Sveriges depåbestånd. I depåerna genomför våra hyresgäster allt från tyngre underhållsarbeten till löpande drift som tvätt och mindre reparationer åt sina kunder trafikföretagen. Jernhusen moderniserar och optimerar fortlöpande fastigheter och utrustning i nära samarbete med våra kunder. Vi jobbar för att fler transportköpare ska välja ett mer hållbart transportalternativ.

Tågtrafiken i Sverige ökar och behovet av tågunderhåll likaså. I Jernhusens största depå Hagalund (Stockholm) investerar vi just nu mångmiljardbelopp för utökad kapacitet. I Göteborg har Sävenäs depå nyligen utökats med 200 procent för att tillgodose behovet av underhåll för de nya regionaltrafiktågen och nästa steg är omfattande utveckling av Fjällbo depå. I Malmö har Jernhusen förvärvat mark i närliggande Arlov med intentionen att utveckla ett helt nytt depåområde för att trygga underhållskapaciteten för framtiden, både sett till ökande nationella behov och sett till förväntad ökning av internationell tågtrafik som kommer med den nya länken till Europa genom Fehmarn Bält-förbindelsen.

Jernhusen äger också 36 av Sveriges tågstationer. Tågstationer är ofta mittpunkten i en stad, en plats som alla har tillgång till och där människor kan känna sig välkomna. Våra järnvägsstationer ska vara trygga och attraktiva platser för resenärer och besökare. Med service, restauranger, kaféer och butiker skapar vi stationsmiljöer som bidrar till en smidig resa och enklare vardag. Utgångspunkten i vårt arbete är därför att utveckla stationer och platser som människor väljer att besöka. Det bidrar till en trygg stadsmiljö.

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 tillser vi genom vårt dotterbolag Svenska Reseterminaler AB en väl fungerande väntsalsfunktion i ytterligare cirka 135 stationer. Dessa stationer ägs av kommunala eller privata aktörer. Svenska Reseterminaler hyr väntsalsyta av dem och fungerar som en enhetlig länk mellan stationsägare och trafikföretag. Svenska Reseterminaler tecknar avtal med alla trafikföretag som angör stationen och skapar förutsättningar för funktionella, rena och trygga väntsalar. Det innebär att trafikföretagen endast behöver ha kontakt med en part och att fastighetsägaren i sin tur inte behöver hantera administrationen kring stationsfunktionen, till exempel sett till öppning, stängning, bevakning eller städning av väntsalen.

Sedan starten 2001 har Jernhusen investerat drygt 19 miljarder kronor i olika projekt för en bättre järnvägsinfrastruktur – ett arbete som under kommande år kommer att intensifieras i takt med att flera större stations- och stadsutvecklingsprojekt 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. Närmast ligger utvecklingen av Centralstaden Göteborg där spaden satts i backen för det nya stationshuset Göteborg Grand Central med uppgångar från den nya Västlänken och kontorshuset Park Central som också kommer att innehålla ingång till Västlänken och anslutning till det nya stationshuset. Fokus ligger på att skapa trygga, levande och attraktiva stadsmiljöer som bidrar till ökat kollektivt resande och städernas tillväxt.

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 över 3 000 dedikerade medarbetare som med innovationskraft och omsorgsfull service arbetar för att utveckla den spårburna kollektivtrafiken i Sverige och Norden. 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.

I MTR:s verksamhet i Sverige ingår bland annat att driva Stockholms tunnelbana på uppdrag av Trafikförvaltningen i Region Stockholm. Fordonsunderhållsbolaget MTR Tech utför både fordons- och komponentunderhåll samt ombyggnationer för spårburna fordon inom olika trafikslag. MTR Facility Management utför lokalvård, klottersanering, hittegodstjänster och andra Facility Management-uppdrag både för MTR och andra aktörer inom framför allt kollektivtrafiken. MTR har även bred erfarenhet av att driva persontrafik på järnvägen, både inom den upphandlade trafiken och inom den konkurrensutsatta fjärrtågtrafiken. År 2018 startade MTR en yrkeshögskoleutbildning (YH) för lokförare och under 2019 startade en särskild YH-utbildning för tågtekniker inom fordonsunderhåll. För oss är kompetensförsörjningen inom branschen viktig. Därför ser vi mycket positivt på att JBS jobbar med detta, så att vi tillsammans säkerställer en attraktiv bransch och säkrar kompetens framåt.

För att främja resandet på tåg och spår behöver den svenska järnvägen utvecklas och bli mer attraktiv. Då behövs nationella planer som omhändertar alla trafikslag i ett långsiktigt perspektiv för att skapa ett sammanhängande och attraktivt transportsystem. För att spårtrafiken på allvar ska kunna bli ett förstahandsalternativ måste tillförlitligheten öka och det kan bara ske genom ett mer robust 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.

Vår bild är att Trafikverket, trafikhuvudmän och vi operatörer 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. www.mtrnordic.se

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 Skandinaviens 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 vunnit affären i konkurrens med andra operatörer. Ett par exempel är regional- och pendeltågstrafiken i Västsverige och Krösatågen. Våren 2024 tog SJ också över som operatör för pendeltågstrafiken i Stockholm. Avtalet innefattar ansvar för drift och underhåll av pendeltågen och 1800 medarbetare. SJ har även tilldelats uppdraget att bedriva nattågstrafiken Stockholm–Luleå/Narvik från och med 15 december 2024.

SJ satsar för framtiden genom att investera 19 miljarder kronor i nya snabb- och regionaltåg. Samtidigt görs en 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 påverkas negativt av bland annat ett högt trafiktryck och en hårt sliten infrastruktur med alltmer frekventa störningar som följd.

SJ startade 2023 initiativet Omtag Svensk Järnväg som nu leds av Tåg företagen. Omtag Svensk Järnväg arbetar för att aktualisera järnvägsfrågan i den allmänna debatten och hos berörda intressenter genom att diskutera lösningar för ett bättre fungerande järnvägssystem som bidrar till Sveriges tillväxt, näringslivets konkurrenskraft och kompetensförsörjningen. Inom ramen för Omtag Svensk Järnväg fångas olika perspektiv på järnvägsfrågan upp och bidrar till ökad kunskap om järnvägssystemet genom dialoger, rapporter och seminarier.

Inom JBS har SJ medverkat aktivt i arbetet med att ta fram Vision 2050. Visionen handlar om järnvägens roll i transportsystemet och vad den betyder för Sveriges konkurrenskraft. Vision 2050 har tagits fram i samarbete mellan JBS medlemmar och transportbranschen och i samverkan med näringsliv, regionala aktörer och kunder.

Vision 2050 stakar ut riktningen för utvecklingen av transport- och järnvägssystemet och Omtag Svensk Järnväg skapar förutsättningar för att realisera visionen genom att ta fram konstruktiva förslag på hur järnvägssystemet kan utvecklas.

3.6. Swedtrain och Alstom

Swedtrain är branschorganisationen för industrin och lärosätena som levererar moderna teknologier, innovationer och hållbara lösningar för framtidens järnvägssystem. Bland våra medlemmar finns leverantörer med spetskompetens inom järnvägsfordon, fordonskomponenter, spårteknik, underhåll, konsulttjänster och forskning. Swedtrain arbetar för att våra medlemsföretag ska få så bra förutsättningar som möjligt att verka framgångsrikt. För att lyckas med detta driver vi på utvecklingen och förutsättningarna för kompetensförsörjning, forskning, export, effektiva myndighetsprocesser samt tydliga spelregler i järnvägssektorn. www.swedtrain.org/

Alstom är den största leverantören på den svenska järnvägsmarknaden och medlem i Swedtrain. Med över 1000 levererade tåg till de svenska järnvägarna och flera stora underhållskontrakt är vi marknadsledande inom hållbar mobilitet. Dessutom leder Alstom implementeringen av signalsystemet European Railway Traffic Management System (ERTMS) i Sverige, både ombord på fordonen och längs spåren.

I Sverige har Alstom fler än 2 200 anställda och utför underhåll i 13 depåer. Med flera unika och avancerade test- och teknikcenter samt ett innovationscenter driver Alstom även utvecklingen av framtidens järnvägsteknik, med spetskompetens inom automatisering och AI.

Vi arbetar för en hållbar framtid med låga koldioxidutsläpp genom att utveckla och främja innovativa transportlösningar som människor tycker om att resa med. Från höghastighetståg, tunnelbana, monorail och spårvagnar, till nyckelfärdiga system, tjänster, infrastruktur, signalsystem och digitalisering, bidrar Alstom till förverkligandet av JBS vision om att öka den svenska järnvägens robusthet, konkurrenskraft och lönsamhet.

Framöver ser Alstom ett ökat behov av samverkan mellan leverantörer, myndigheter och operatörer så att branschens kompetens och innovationskraft kan bidra fullt ut till infrastrukturens utveckling. Med nya lösningar och moderna byggmetoder kan vi både bygga nytt och rusta upp befintlig infrastruktur snabbare och till lägre kostnad.

Alstom är noterat i Frankrike och koncernen genererade intäkter på 17,6 miljarder euro för räkenskapsåret som slutade den 31 mars 2024. www.alstom.com/se/alstom-sverige

3.7. 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 1,5 miljarder resor med medlemmarnas trafik, motsvarande 99 procent av landets busstrafik och 92 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/>

3.8. 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.

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 teknikskifte 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.

3.9. Tågföretagen

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

Genom Tågföretagen 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 Tågföretagen 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 kostnadsbildningen 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- och persontrafikperspektiv. 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.

3.10. 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 upphandling av nya öresundståg. <https://www.skandetrafiken.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/>

3.11. 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, Väylävirasto 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 växlar på slipers. Där finns även ett lager med färdiga produkter.

Moderbolaget Vossloh AG är börsnoterat i tyska Frankfurt och har i genomsnitt 4 000 anställda. Under 2023 sålde Vossloh-gruppen varor och tjänster för 1 214,3 miljoner euro. <https://www.vossloh-nordic.com/se/>

4. Prioriterade gemensamma initiativ

Under 2025 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 tre prioriterade gemensamma initiativens uppdrag, mål och inriktning.

4.1. Tillsammans för tåg i tid (TTT)

TTT:s uppdrag är att säkerställa att järnvägsbranschen arbetar för att tågpunktligheten i det svenska järnvägssystemet ständigt förbättras, genom att samla branschen för att driva aktivt och effektivt arbete i syfte att öka punktligheten.

Primära leveranser:

- 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
- Följa upp åtgärder och deras effekt
- Främja datadelning, som kan bidra till förbättrat punktlighetsarbete, inom branschen

TTT svarar till JBS styrelse som beslutar om övergripande styrning och uppdrag. Verksamhetsplanen, som fastställs av styrelsen, säkerställer att mål och uppdrag tas vidare i rätt riktning i form av konkreta åtgärder. Planen uppdateras årsvis med inriktning för verksamheten, mål och indikatorer.

TTT drivs av en exekutiv ledningsgrupp (EL) som rapporterar till JBS styrelse. Andra kritiska funktioner är koordinator, analysresurser, punktlighetsansvariga samt kommunikatör.

Arbetet bedrivs genom projekt och aktiviteter med syfte att reducera störningstimmar och förbättra punktligheten. Dessa projekt initieras/koordineras av TTT och respektive projektstyrgrupp säkerställer framdrift. Måluppfyllnad följs upp för att kunna dra lärdomar, justera angreppssätt och/eller starta ytterligare projekt.

En långtgående ansvarsfördelning innebär att TTT inte har något formellt beslutsmandat hos enskilda branschaktörer, men där alla involverade personer har rätt mandat för att driva arbetet vidare hos den aktör de företräder. Det är således upp till varje företrädare att söka de beslut och mandat som krävs i den egna organisationen för att fullgöra i TTT överenskomna leveranser.

Det övergripande målet för TTT är att 95 % av alla framförda tåg ska ankomma till slutstation inom en marginal på fem minuter efter utsatt tid. Målnivån 95%, inom RT+5 för respektive tågtyp, är vald med utgångspunkten att då anses trafiksystemet som helhet vara acceptabelt stabilt.

För att nå punktlighetsmålet behöver fokus ligga på att förebygga störningar och minimera inverkan från de störningar som har störst påverkan på robustheten i systemet. Åtgärder för att förebygga och minimera störningar planeras och prioriteras ur ett systempunktlighetsperspektiv i kombination med de olika tågsorternas olika behov.

För att säkerställa att TTT:s arbete leder mot branschens 95 %-mål följs ett antal nyckeltal, med två viktiga syften; att säkerställa processers lägsta kravnivå samt hitta avvikelser i dessa. Nyckeltal sammanställs och följs upp i månadsrapport.

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 TTT är starkt engagerat i arbetet med att hitta tydliga strukturer och regelverk för att kunna dela data.

4.2. Trafik- och reseärsinformation

UBTR fortsätter arbetet med att driva branschgemensamma frågor inom trafik och reseärsinformation under 2025–2026.

UBTR :s roll

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

Vi ska dela med oss av utveckling och erfarenheter, lyfta behov som behöver omhändertas, insikter från kundundersökningar etc. Detta sker bland annat genom temamöten och branschträffar.

UBTR agerar som behovsinsamlare och kan koppla dessa mot initiativ som pågår i branschen. Gruppen driver även aktiviteter för att ta fram prototyper med mera. Erfarenheterna kommuniceras till branschen via exempelvis temamöten och den förbättring som behöver ske adresseras till berörda parter. Framdriften följs upp i avstämningsmöten med parter och i UBTR:s regelbundna möten.

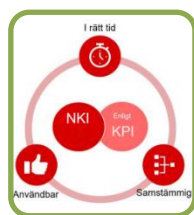
Mål och mått

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



För reseärsinformationen gäller följande:

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

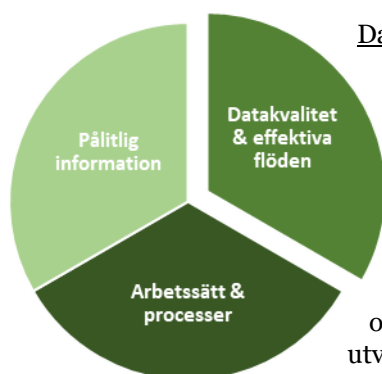


Effektmål för reseärsnöjdhet *

- 55 % av tågresenärer ska år 2025 vara nöjda med trafikinformationen vid trafikstörningar när det gäller: Informationen kom i rätt tid
- 65 % av tågresenärer ska år 2025 vara nöjda med trafikinformationen vid trafikstörningar när det gäller: Informationen var användbar
- 60 % av tågresenärer ska år 2025 vara nöjda med trafikinformationen vid trafikstörningar när det gäller: Informationen var samstämmig (oavsett kanal och användare)

* sätts årligen

Prioriterade områden för ökad kundnytta



Datakvalitet & effektiva flöden

Informationen kommer i dag ofta för sent eller ger inte det handlingsutrymme som efterfrågas. Med teknik som stöd vill vi utveckla processer, arbetsätt och leveranser, framför allt under trafikstörning.

Arbetsätt och process

Förståelse för den gemensamma processen och för olika aktörers förutsättningar ger bättre leveranser och utvecklade arbetsätt. Vi vill arbeta kontinuerligt och metodiskt med att minimera ledtider, informationsbrist med mera genom att utveckla samarbete och förbättra vårt komplexa informationsflöde.

Pålitlig information

I det normala läget är vi bra, men i det störda läget levererar vi inte på kundens behov; att ge samstämmig och trygg information i realtid, eller via en trovärdig prognos, som kunden kan ta beslut på i sin resa. Under trafikstörningar ska branschen vara som bäst!

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 ta i första hand 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.

All marknadsföring av branschen går under det gemensamma varumärket Järnvägsjobb.se som också är branschens gemensamma hemsida för Kompetensförsörjning till branschen. Kommunikation utgår från branschens gemensamma EVP och budskap som utformats utifrån Vision 2050 under hösten 2024. Sedan 2024 finns JBS Kompetensförsörjnings mediabank på plats med nya foton och filmer som används i marknadsföringen.

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 bransch-, utbildnings- och arbetsmarknadsmässor, 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 2025 kommer vi att öka annonseringen i sociala medier.

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 branschsamarbete inom datadelning. Då vi delar information kan verksamheten förbättras genom att kombinera och analysera data.

Teknisk plattform

För att möjliggöra initiativet har en teknisk plattform driftsatts där aktörerna kan dela data med varandra. Det finns möjlighet att analysera informationen i ett gemensamt verktyg där man också kan skapa gemensamma rapporter och diagram för att följa upp och analysera verksamheten. I plattformen är det även vara möjligt att i realtid dela information mellan varandra så att den kan användas i respektive aktörs verksamhet eller i förekommande fall av tredjepart, tex för forskningsändamål.

Vissa gemensamma applikationer kan även hanteras i plattformen där det finns ett gemensamt intresse utan tydligt ansvar hos någon specifik aktör.

Samarbetsforum

För att driva samordningsfunktionen och prioritera åtgärder har det etablerats 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.

Arbetsprocess

Förutom att skapa tekniska möjligheterna att dela data ska även JBS-Datadelning definiera de processer som krävs för att etablera en datadelning mellan parterna. I detta ingår hantering av juridiska och affärsmässiga frågor gällande sekretess, behörigheter, informationsägarskap och övrigt som behöver hanteras. Syftet är att göra det enkelt att dela information mellan parterna utan att det ger negativt affärsmässiga eller säkerhetsmässiga konsekvenser.

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 alltså 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 JBS parter 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 antogs 2017 av JBS styrelse. Arbetet har därefter fokuserat på att utveckla förslag till stärkt branschsamverkan och koncept för ökade möjligheter till FoI för det svenska järnvägssystemet. En utgångspunkt för arbetet är att järnvägen i Sverige behöver en struktur där stora FoI-utmaningar möts med starka kompetensområden. Den geopolitiska situationen påverkar järnvägens utmaningar och behov vilket gör att en prioritering av de mest betydande FoI-områdena kan bli aktuell att göra.

Inom den europeiska unionens ramprogram för FoI, Horisont Europa, beskrivs större utmaningar för järnvägen, varav de flesta är aktuella och relevanta i Sverige. För bästa avkastning, kompetens- och resultatmässigt, behövs en bra samordning mellan den svenska och den europeiska utvecklingen. Svensk kompetens måste vara konkurrenskraftig.

Den europeiska järnvägsforskningen bedrivs huvudsak i form av det institutionella partnerskapet, Europe's Rail. Samarbetsformen syftar till att tillsammans med den europeiska kommissionen arbeta fram ett strategiskt program som ger långsiktig stabil finansiering som också möjliggör en stark koppling till nationella forskningssatsningar. Partnerskapet syftar till att ta sig an utmaningar som kräver insatser från flera länder och erbjuder en möjlighet att dela på resurser som kompetens och kostnader för att leverera större förbättringar av järnvägssystemet. Ett resultat av forskningen är att Transportstyrelsen medgivit användandet av DAC i trafik under en provperiod.

För nästa europeiska budgetperiod 2028-2034 väntas ett inriktningsbeslut avseende både innehåll och budget de kommande åren. Eftersom den svenska järnvägens projekt har stor betydelse bör utrymmet ökas i nästa budgetperiod. Teknologiplattformen ERRAC har startat upp diskussioner kring partnerskapets former och betydelse genom att analysera nyttor och svagheter i det tidigare och nuvarande partnerskap men också utveckla en europeisk strategisk järnvägsforskningsagenda. Trafikverket leder och medverkar i detta arbete.

Inom svensk järnvägsforskning etablerades 2021 excellensområden som syftar till att stärka och utveckla svensk spetskompetens inom viktiga järnvägsområden. Universitet och högskolor har därefter fått ytterligare projekt beviljade baserat på excellensarbetena. Även svenska industri har fått direkt nytta av resultaten. Under hösten 2023 hölls en resultatkonferens på Linköpings universitet som upplevdes värdefull. Motsvarande resultatkonferens kommer hållas hösten 2024 men då på Luleå tekniska universitet.

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 och utveckling 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