



Verksamhetsbeskrivning 2022-2023

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 effektiv tillgänglighet i hela landet.

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

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 2022–2023 samt vilka resultat som ska uppnås under 2022 för att vi under samverkansperioden ska uppnå de gemensamma målen.

Verksamhetsbeskrivningen har tagits fram genom att parterna medverkat med underlag samt att pågående initiativ och arbetsgrupper lämnat underlag och förslag. En uppföljande utvärdering har genomförts av tidigare års verksamhet 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 2023.

Styrelsen har antagit verksamhetsbeskrivningen vid sitt sammanträde den 2 december 2021. Därefter har vissa kompletterande uppdateringar skett kring uppgifter och några beskrivningar.

Stockholm december 2021

Kent Johansson
Ordförande

Sofia Lundberg
Sekretariat

Innehåll

1. JÄRNVÄGSBRANSCHENS SAMVERKANSFORUM.....	7
2. INLEDNING.....	9
2.1. Syfte	9
2.2. Mål	9
2.3. JBS strategi, förväntningar och utmaningar	10
2.4. Uppföljning och utvärdering	10
2.5. Verksamhet under 2022.....	11
3. OMVÄRLD.....	12
3.1. Nationellt.....	12
3.2. Europeisk och internationell utblick.....	13
3.3. Regionalt	16
4. BEHOV OCH MOTIV FÖR SAMVERKAN	18
4.1. Byggföretagen	18
4.2. Green Cargo.....	18
4.3. Jernhusen	19
4.4. MTR Nordic.....	19
4.5. SJ	20
4.6. Svensk Kollektivtrafik	21
4.7. Trafikverket	22
4.8. Tågföretagen	22
4.9. Västtrafik, Skånetrafiken, Trafikförvaltningen Region Stockholm	23
5. PRIORITERADE GEMENSAMMA INITIATIV.....	24
5.1. Tillsammans för tåg i tid (TTT).....	24
5.2. Trafik- och resenärsinformation.....	25
5.3. JBS Kompetensförsörjning	28
6. ÖVRIGA AKTIVITETER.....	30
6.1. Stärkt branschsamverkan	30
6.2. Branschkultur, uppförandekod och värdegrund.....	30
6.3. Säkerhet.....	31
7. FORSKNING OCH INNOVATION.....	32
8. KOMMUNIKATION.....	33

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, för 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 2023. I denna gemensamma verksamhetsbeskrivning beskrivs inriktningen för de gemensamma initiativen samt parternas behov och motiv för samverkan.

Tillsammans ska vi öka tågens punktlighet, järnvägens kapacitet, kvalitet och järnvägsbranschens konkurrenskraft. Detta ska i sin tur leda till att förtroendet för järnvägen stärks och att resenärer och godstransportköpare ser tåget som ett attraktivt rese- och transportalternativ.

JBS ska 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 2022 för Järnvägsbranschens samverkansforum:

Ted Söderholm, vd, Green Cargo
Kerstin Gillsbro, vd, Jernhusen
Henrik Dahlin, vd, MTR Nordic
Monica Lingegård, vd, SJ
Johan Wadman, vd, Svensk Kollektivtrafik
Catharina Elmsäter Svärd, Byggföretagen
Bo Netz, tf gd, Trafikverket
Roberto Maiorana, verksamhetsområdeschef Trafik, Trafikverket
Pierre Sandberg, Förbundsdirektör Tågöretagen
Lars Backström vd Västtrafik, representerar även Skånetrafiken
och Trafikförvaltningen Region Stockholm

Ordförande: Lena Erixon
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 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. Kontraktsrelationer mellan olika parter i systemet behöver utvecklas 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 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 2022–2023. 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 målkonflikter. 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 2023. 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 till 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 2022 kommer var och en av styrelsens parter att göra en uppföljande utvärdering av verksamheten under 2021 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 2022

Under 2022 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:

- Stärkt branschsamverkan
- Branschkultur, uppförandekod och värdegrund
- Säkerhet
- Forsknings- och innovation

Till stöd för samverkan finns även JBS Kommunikationsgrupp.

3. Omvärld

I detta kapitel beskrivs översiktligt det pågående transportpolitiska arbetet och andra omvärldsfaktorer som påverkar de gemensamma frågorna för samverkan inom järnvägsbranschen.

3.1. Nationellt

Både på regional och nationell nivå pågår planeringsprocesser som påverkar arbetet inom JBS. Regionalt handlar det exempelvis om regional utvecklingsplanering och systemanalyser och att ta fram regionala länstransportplaner. Den nationella infrastrukturplanen omfattar åtgärder som innebär viktiga steg mot ett modernt och hållbart transportsystem med åtgärder inom både utveckling och vidmakthållande. Tyngdpunkten ligger på åtgärder inom väg- och järnvägsinfrastruktur men även infrastrukturinvesteringar inom sjöfart ingår.

Den 31 maj 2018 fattade regeringen beslut om nationell plan för transportsystemet 2018–2029 samtidigt som de ekonomiska ramarna för länstransportplanerna fastställdes. I juni 2021 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att revidera den gällande planen för den nya perioden 2022–2033. Trafikverket har redovisat förslag till plan som är på remiss till den 28 februari 2022.

Regeringen har inför denna planperiod fått riksdagens godkännande att ytterliga öka resurserna jämfört med gällande plan, från 622,5 miljarder kronor till 799 miljarder kronor. Av dessa medel ska 165 miljarder kronor användas för vidmakthållande av statliga järnvägar och 437 miljarder kronor användas till utveckling av transportsystemet. Utöver det tillkommer finansiering från trängselskatt, infrastrukturavgifter, banavgifter och medfinansieringar.

I planen finns förslag som möjliggör en upprustning av järnvägen för att återställa dess funktionalitet på stora delar av nätet. Samtidigt ger anslagen utrymme för utveckling och ny teknik för att modernisera järnvägen. Åtgärderna leder på sikt till en robustare järnväg med ökad kapacitet, det vill säga en mer tillförlitlig järnväg med färre störningar. Men ett ökat fokus på underhåll innebär att många arbeten ska planeras in på en redan hårt belastad järnväg, och i ett kortare perspektiv kan detta leda till störningar.

Flera aktörer har påbörjat eller indikerat att de kommer att genomföra investeringar i fordonsflottan. Det gäller såväl offentliga som privata aktörer. Samtidigt kämpar flera företag med lönsamheten inom sina respektive segment, och vissa företag har påbörjat rationaliseringsprogram.

I slutet av 2015 utfärdades en ny lag om kollektivtrafikresenärers rättigheter. Inom järnvägsområdet kompletterar denna lagstiftning de regler som finns i EU:s förordning om tågresenärers rättigheter. En ny järnvägstrafiklag har trätt i kraft den 1 juli 2018 där dessa regler införts i Sverige.

Rättigheterna för en tågresenär gäller alla tågresor inom EU. Regelverket handlar bland annat om din rättighet till information från järnvägsföretag, hur biljetter ska utfärdas,

bokningssystem, järnvägsföretagens skadeståndsansvar och deras försäkringsskyldigheter för dig som resenär och ditt resgods. Det handlar även om rättigheter vid tågförseningar och om skydd av och assistans till personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet vid tågresa.

Konsumentverket och Transportstyrelsen har delat ansvar för tillsyn av bestämmelserna i EU:s tågpassagerarförordning. Konsumentverket har tillsyn över regler som berör konsumenten medan Transportstyrelsen ansvarar för tillsyn av regler som rör tekniska system och järnvägsföretag.

Därutöver finns en ny lag som stärker resenärernas rättigheter i kollektivtrafiken. Den som utför transporter blir bland annat skyldig att tillhandahålla information om störningar i trafiken och om de trafiktjänster som erbjuds. Om det uppstår förseningar som är längre än 20 minuter ska resenärer ha rätt till ersättning för rimliga kostnader för annan transport. Dessutom får en resenär som har köpt en biljett för en viss tidsperiod rätt att i vissa fall få pengarna tillbaka, om trafikutbudet ändras efter köpet.¹

3.2. Europeisk och internationell utblick

Euroepiska kommissionen

Nuvarande EU- kommissionen har sex prioriteringar för 2019–2024²,

- ☐ En europeisk grön giv
- ☐ En ekonomi för människor
- ☐ Ett Europa rustat för den digitala tidsåldern
- ☐ Skydd av den europeiska livsstilen
- ☐ Ett starkare Europa i världen
- ☐ En ny satsning på demokrati i Europa

Varje år antar kommissionen ett arbetsprogram³ som innehåller planerade åtgärder inför de kommande tolv månaderna. Arbetsprogrammet ger allmänheten, rådet och Europaparlamentet information om kommissionens planer på nya initiativ, på att dra tillbaka förslag och se över befintliga EU-lagar. Inom Kommissionens arbete svarar kommissionär Adina Valean, för området transporter och ett direktorat (motsvarar departement), DG Move⁴.

Budget

Arbetsformerna inom EU och det europeiska samarbetet präglas i betydande utsträckning av EU:s sjuåriga budget- och programperioder. Det innebär att flera förutsättningar som i sin tur påverkar järnvägsbranschens förutsättningar beslutas inom dessa tidsperioder. För Infografik - EU:s långtidsbudget 2021–2027 och Next Generation EU gå till webbsidan:

<https://www.consilium.europa.eu/sv/infographics/mff2021-2027-ngeu-final/>

Transport har en budget på 25,81 miljarder euro (inklusive 11,29 miljarder euro för sammanhållningsländerna). Prioritet kommer att ges till vidareutveckling av de

¹ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/jarnvag/tagpassagerares-rattigheter/>

² https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/political-guidelines-next-commission_sv.pdf

³ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/sv/ip_20_1940

⁴ https://ec.europa.eu/transport/themes_en

transeuropeiska transportnäten (TEN-T), med fokus på saknade länkar och gränsöverskridande projekt med ett EU-mervärde. 1,56 miljarder euro av transportbudgeten kommer att finansiera stora järnvägsprojekt mellan sammanhållningsländerna och 1,69 miljarder euro kommer att avsättas för att säkerställa att när infrastrukturen anpassas för att förbättra den militära rörligheten inom EU, är den kompatibel med dubbla användningsområden och uppfyller både civila och militära behov.

Europeiskt samarbete

Det finns flera organisationer som arbetar med järnväg ur ett internationellt och europeiskt perspektiv. The Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER) organiserar järnvägsföretag och företag som har både järnvägstrafik och infrastrukturförvaltning. European Rail Infrastructure Managers (EIM) organiserar infrastrukturförvaltare. Internationella järnvägsunionen (UIC) är en världsomspännande organisation inom järnvägsområdet och bedriver bland annat standardiseringsarbete. EU-kommissionen har skapat Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe (PRIME) som är en expertgrupp som utgör en plattform för dialog med kommissionen i vissa centrala frågor. Flera av aktörerna som ingår i JBS ingår i det europeiska samarbetet. Flera tåg företag är medlemmar i den europeiska tågoperatörsorganisationen, The Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER), och Trafikverket är medlemmar i European Rail Infrastructure Managers (EIM) och har även personal utlånad till EIM.

Trafikverket är aktiva i RailNet Europe, RNE som hjälper medlemmarna att implementera förordningar, direktiv och Europeiska överenskommelser på ett harmoniserat och standardiserat sätt. RNE utvecklar och förvaltar processer, arbetssätt, avtal, kommersiella regler, marknadsverktyg, IT system och applikationer. Detta syftar till att förenkla tillträdet till och användandet av järnvägen i Europa. De största projekten är TTR utveckling av kapacitetsplaneringen European Traffic management och generell digitalisering. RNE kommer i och med Green Deal och Kommissionens strategi att få ett större uppdrag och kraftigt ökad EU finansiering.

Forskning

Inom ramen för Horizon Europe, EUs forsknings- och innovationsprogram för 2021-2027, inrättades ett europeiska partnerskap för Europas järnväg, "Europe Rail Joint Undertaking". Det var det första gemensamma järnvägsteknologiska europeiska samarbetsprojektet för morgondagens järnvägssystem. S2R ersätts 2021 av ett nytt partnerskap för Europas järnväg – EU-Rail JU.

Europas järnväg ska bidra till omvandling av det europeiska järnvägssystemet med ökad automatisering och digitalisering för att åstadkomma ett mer flexibelt och tillförlitligt system. Initiativet bygger vidare på de resultat som tagits fram inom det europeiska partnerskapet Shift2Rail men kommer att växla upp takten och lägga stort fokus på klimat, godstransporter och implementering. Arbetet inom Shift2Rail pågår till och med 2023 men växlar gradvis över till programmet för Europas Järnväg. Nya utlysningar sker inom det nya programmet. Trafikverket som är en av grundmedlemmarna i Shift2Rail kommer även att fortsätta sitt engagemang inom Europas järnväg. Ett övergripande syfte för programmet är att bidra till EUs målsättning om en "European Green Deal". Här omfattas bland annat att flytta en betydande del av de godstransporter

som idag går på väg, till järnväg och sjöfart. En annan väsentlig möjliggörare är att öka nyttjandet av digital teknik i järnvägsbranschen som helhet.

Under 2021 etablerades ett samarbete med Shift2Rail/Europes Rail och Godskorridoren Scanmed som syftar till att testa, utforska och implementera innovationer i hela logistikflöden med gemensamma planer mellan aktörerna. På så sätt kan vi få ut nyttan av innovationerna snabbare och på så sätt stärka järnvägens konkurrenskraft.

År 2010 antogs en EU förordning om nio godskorridorer, för att driva på utvecklingen mot effektivare och attraktivare järnvägstransporter på EU:s inre marknad. Den 10 november 2015 startade de sista korridorerna, inklusive korridoren ScanMed Rail Freight Corridor (RFC), med sträckningen Stockholm/Oslo–Köpenhamn–Hamburg–Innsbruck–Palermo. Godskorridoren erbjuder attraktiv och pålitlig kapacitet över landsgränserna och in och ut från några terminaler. Sedan 2017 har försäljningen ökat med 58%. Korridoren koordinerar banarbeten mellan länderna och har blivit utsedd till EU Best practice. Korridoren har öppet dynet runt och har koordinerat flera större internationella trafikstörningar med alla inblandade aktörer. Godskorridoren har också en viktig roll i att säkerställa harmonisering, standardisering, utveckling för att underlätta för gränsöverskridande transporter. Under 2021 etablerades ett samarbete med Shift2Rail/Europes Rail som syftar till att testa, utforska och implementera innovationer i hela logistikflöden med gemensamma planer mellan aktörerna. På så sätt kan vi få ut nyttan av innovationerna snabbare och på så sätt stärka järnvägens konkurrenskraft. En utvärdering av Godskorridorsförordningen genomförs och en ny förordning förväntas slutet av år 2022

TEN-T-förordningen (Transeuropeiska transportnätet) har som syfte att avlägsna flaskhalsar samt bygga, återställa och uppgradera infrastrukturlänkar mellan medlemsstaterna. Stomnätet ska vara färdigställt senast år 2030. Det övergripande nätet har en längre tidshorisont och ska vara klart till år 2050. Det finns ett antal krav som Sverige som medlemsland ska uppfylla för stomnätet:

- fullständig elektrifiering av spår och i den utsträckning det är möjligt för eldriven tågtrafik även sidospår
- för stomnätets godstrafiklinjer i enlighet med TEN-T-förordningen: minst 22,5 tons axellast
- 100 km/tim linjehastighet och möjlighet till trafik med tåg som har en längd på 740 m.
- ERTMS ska vara infört i hela stomnätet
- den nominella spårvidden för nya järnvägslinjer ska vara 1435 mm (utom i de fall när den nya linjen är en utvidgning av ett nät där spårvidden skiljer sig från och är fristående från huvudjärnvägslinjen inom unionen).

För att finansiera TEN-T-korridorerna har kommissionen skapat Fonden för ett sammanlänkat Europa (Connecting Europe Facility, CEF)⁵. Det finns nio utpekade centrala korridorer som har varsin koordinator som tar fram en handlingsplan för korridoren. Den korridor som Sverige är ScanMed Corridor och börjar vid finsk-ryska gränsen och slutar i Valetta på Malta. Förordningen Connecting Europe Facility (CEF) för perioden 2021-2027 fastställer målen för CEF, dess budget för perioden 2021-2027, formerna för unionsfinansiering och reglerna för sådan finansiering. De nya reglerna

⁵ https://cinea.ec.europa.eu/connecting-europe-facility/transport-infrastructure_en

gäller retroaktivt från och med den 1 januari 2021. CEF 2021-2027 syftar till att stödja investeringar i viktiga projekt inom områdena transport, digital och energinfrastruktur med en total budget på 33,71 miljarder euro. Mellan 2021 och 2027 kommer CINEA att hantera 25,81 miljarder euro för att stödja transportinfrastrukturprojekt i hela EU.

Lagstiftning

Under 2016 antogs marknadsdelen i det 4:e järnvägspaketet; den tekniska delen hade beslutats redan tidigare. Den tekniska delen avser ändringar i regler om driftskompatibilitet, trafiksäkerhet och uppgifter för Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA). Beslutet innebar bland annat att vissa uppgifter kommer att flyttas från nationella myndigheter till ERA. Innehållet i marknadsdelen reglerar marknadsöppning, villkor för upphandling av tågtrafik och uppgifter för infrastrukturförvaltare. Inom ramen för SERA-direktivet⁶, som beslutades 2012, har det följt ett flertal genomförandeförordningar om exempelvis banavgifter (synen på direkta kostnader), ramavtal om infrastrukturkapacitet, villkor för sökande etc. Genomförandeförordningar har beslutats med nya regler för tjänsteleverantörer nya villkor för hantering och kommunikation av kommande trafikrestriktioner. Syftet för Kommissionen är att få bättre utnyttjande av infrastrukturen genom att öka flexibilitet och förutsägbarhet och minska behovet av att ändra redan tilldelad kapacitet för tåglägen

Kommissionen eftersträvar följande mål

- Procedur för ansökan och tilldelning av kapacitet mellan sista ansökningstillfälle och tågplaneskifte
- Samråd med sökande innan kapacitet blockeras för underhåll
- Förbjuder viss praxis med dålig behandling vid gränser

Förordningen tillämpas sedan 1 juni 2019

Under 2020-2021 startades flera utvärderingar av förordningar som troligtvis kommer leda till konkreta förändringar under 2022. För att nämna några delar som myndigheter och organisationer engagerar sig i:

- Plattform för internationell persontrafik, IRP
- Utvärdering av TEN-T förordningen
- Utvärdering av Godskorridorförordningen
- Utvärdering av Kombidirektivet
- FIT455
- CEF finansiering
- Horisont Europa
- Impact Assessment Analysis Gränsöverskridande transporter
- Europas Rail Innovation pillar och system pillar

3.3. Regionalt

Storstadsregionerna står alla inför stora utmaningar. En stor andel av tågresandet sker i storstadsregionerna, där hög kapacitet, hög punktlighet och pålitlighet samt god information är viktiga framgångsfaktorer. Det är en stor utmaning att möta behovet av

⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN-SV/TXT/?qid=1516786531901&uri=CELEX:32017D2075&from=EN>

fler och punktligare resor i våra storstadsregioner samtidigt som det behövs stora underhållsarbeten under många år framöver. Det behövs en hög grad av samverkan och gemensamma lösningar mellan alla aktörer för att lyckas.

Att sätta in mer regional- och lokaltrafik på redan fulla banor och stationer kräver ett systemtänkande kring hela tågtrafiken, med stor förståelse för kundens vardagsresande. Här är utveckling och förbättring inom störningsinformation ytterligare en punkt som måste ha fokus, precis som robusthet är på de banor där det inte kommer att bli några underhållsarbeten. Direktförbindelser och nya resmöjligheter med en enkel tidtabell, skapar attraktivitet och mervärde för kunden och bidrar till ett ökat resande.

4. 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”.

4.1. Byggföretagen

Byggföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisationen som bygger Sverige på schyssta grunder. Vi representerar 3 800 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 40 miljarder kronor till vård, skola och omsorg. Byggföretagen driver arbetet med en hållbar, klimatneutral och konkurrenskraftig bygg- och anläggningssektor 2045. Vi har redan över 100 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 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/>

4.2. Green Cargo

Green Cargo är Skandinaviens största järnvägs godsbolag 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. 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.

4.3. Jernhusen

Jernhusen är ett fastighetsbolag som äger, utvecklar och förvaltar fastigheter längs den svenska järnvägen. www.jernhusen.se Men det handlar om så mycket mer än hus. Jernhusen vill göra det enklare att resa kollektivt och att transportera gods med järnväg. Bolaget vill också skapa nytt liv i stationsområden så att fler kan bo, arbeta och vistas nära det kollektiva resandet. Sedan starten 2001 har bolaget investerat drygt 14 miljarder kronor i stora och små projekt för en bättre järnvägsinfrastruktur.

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

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

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

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

4.4. MTR Nordic

MTR Nordic Group är en del av MTR Corporation som är ett av de ledande tågbolagen i världen. I Sverige är vi närmare 6 000 dedikerade medarbetare som med innovationskraft och omsorgsfull service gemensamt arbetar för att utveckla kollektivtrafiken samt den kommersiella järnvägen i Sverige och Norden. MTR Nordic Group 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

MTR är en viktig aktör inom kollektivtrafiken i Stockholm med Trafikförvaltningen i Region Stockholm som huvudman. MTR Nordic Groups verksamhet omfattar nämligen drift av Stockholms tunnelbana och Stockholms pendeltåg. Från 12:e december 2021 har MTR även uppdraget från Mälardalstrafik att köra Mälartågstrafiken. 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.

I MTR Nordic Groups 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 MTR Nordic Group en utmanare inom fjärrtrafik på järnväg sedan 2015. MTRX har sedan start blivit utsedda till Sveriges bästa tågbolag fem år i rad av Svenskt Kvalitetsindex med mest nöjda kunder. 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.

4.5. SJ

SJ är ett svenskt reseföretag som erbjuder hållbara tågresor i egen regi och i samarbete med andra. SJ ägs av svenska staten, och har uppdraget att driva lönsam persontrafik på

järnväg. Vi erbjuder tågresor i egen regi och på uppdrag av nationella och regionala trafikmyndigheter. www.sj.se

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

SJ satsar för framtiden genom att investera cirka tolv miljarder svenska kronor i ett 30-tal nya snabb- och regionaltåg och omfattande modernisering av samtliga X 2000-tåg och hela nattågsflottan. Sammantaget är detta en av de största tågsatsningarna i SJs historia. Genom denna investering ökar SJ sin passagerarkapacitet med omkring 50 procent.

Efterfrågan på klimatsmarta tågresor är stor men det finns en rad olika motverkande faktorer som vi i branschen gemensamt behöver adressera såsom 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.

Corona-pandemin har förändrat det mesta i vår omvärld. Liksom övriga resebranschen har SJ påverkats starkt av förändrade resvanor. Fritidsresandet har inte påverkats lika negativt som pendel- och affärsresandet, där rekommendationer om hemarbete och digitala möten medfört en omfattande resandeminskning.

Vi vet att vår tågtrafik har en viktig roll för att samhället ska fungera och har därför valt att fortsätta trafikera samtliga SJ-linjer. De prövande tider som vi och branschen går igenom nu ser vi dock som ett hack i en för övrigt uppåtstigande kurva. Intresset för det klimatsmarta resandet finns kvar och tåget kommer under överskådlig tid att förbli det överlägsna alternativet. Tåget är det bästa sättet att resa, som tar oss in i framtiden utan att skada den.

4.6. Svensk Kollektivtrafik

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

Svenska folket gör årligen 1,6 miljarder resor med medlemmarnas trafik. Det motsvarar 96 procent av landets busstrafik och 86 procent av landets tågtrafik. Järnvägsfrågorna ligger därför högt på agendan, inte minst frågor kring kapacitet och prioritering för pendeltågstrafiken och den regionala tågtrafiken. Att tågen håller tidtabellen,

hastigheten och kan leverera ett högt utbud av resor är viktiga frågor för alla de som dagligen arbetspendlar med tåg i Sverige. <https://www.svensk Kollektivtrafik.se/>

4.7. 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. Nationella planen för transportsystemet 2018–2029 möjliggör en rejäl satsning på järnvägen för att säkra robusta och pålitliga transporter. Med den kraftiga höjningen av underhållsanslaget skapas förutsättningar för att Trafikverket kan återställa järnvägens funktionalitet – vilket kommer att vara positivt både för pendling och godstrafik.

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

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

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.

4.8. Tågföretagen

Vid årsskiftet 2019/20 bildades det nya bransch- och arbetsgivarförbundet Tågföretagen genom en sammanslagning av Tågoperatörerna och Spårtrafikföretagen inom Almega. Genom Tågföretagen samlas de flesta av Sveriges aktiva tågoperatörer samt

tågunderhållsbolag för ett ännu mer effektivt och framgångsrikt påverkansarbete.
<https://www.tagforetagen.se/>

Sverige har en av Europas mest avreglerade järnvägsmarknader. Enligt Tågforetagen 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 den viktigaste aspekten, liksom att skapa kvalitet och kapacitet i infrastrukturen.

I samband med den ökade klimatvetenheten har efterfrågan på tjänster inom järnvägen ökat. Detta ställer i sin tur ökat krav effektivt utnyttjande av den kapacitet som finns tillgänglig samt förväntningar på att vi som bransch ska lyckas att leverera tjänster med kvalitet och som är pålitliga 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.

4.9. Västtrafik, Skånetrafiken, Trafikförvaltningen Region Stockholm

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

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

Trafikförvaltningen Region Stockholm har det övergripande ansvaret för att alla som bor i eller besöker Stockholms län ska ha tillgång till en väl utbyggd, lättillgänglig och pålitlig kollektivtrafik. Varje dag reser närmare 900 000 med kollektivtrafiken i Stockholms län och Stockholm fortsätter att växa. För att det hela ska fungera är det viktigt med ökad satsning på järnvägen, både gällande ny infrastruktur och underhåll av befintliga banor. Just nu pågår en historiskt stor investering i kollektivtrafiken med bland annat utbyggnad av tunnelbanan, ombyggnad av Slussen och Getingmidjan i centrala Stockholm. <https://www.sll.se/verksamhet/kollektivtrafik/>

5. Prioriterade gemensamma initiativ

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

Under 2022-2023 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.

5.1. 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

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. Denna verksamhetsplan omfattar verksamhetsåret 2022. 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 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 minuter⁷ 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).

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.

5.2. Trafik- och resenärsinformation

Utvecklingsgruppen för bättre trafik- och resenärsinformation, UBTR, driver branschgemensamma förbättringar och utveckling av trafik- och resenärsinformation utifrån kundens behov. Med hjälp av insikter fattar vi smartare och snabbare beslut för utveckling samt säkerställer att vi gör rätt förändringar.

⁷ RT+5

Vi initierar analyser och identifierar förbättringsmöjligheter samt deltar aktivt i och ansvarar för arbets- och projektgrupper.

Prioriterade områden kommande år är:

Prognoshantering	Vi arbetar för att leverera bättre trafik- och resenärsinformation under trafikstörning, inte minst för att ge bättre prognoser. Vi samarbetar med TTT för att dra nytta av initiativ som drivs och startas, och bidrar i aktiviteter för att skapa bättre prognoser. Vi ska arbeta kontinuerligt och metodiskt med att minimera ledtider, informationsbrist med mera.
Mätning och uppföljning	Vi följer upp de KPI:er som identifieras under hösten 2021. Vi stöttar kvalitetsarbete inom trafikinformation, bygger systematiskt lärande och sprider kunskap inom området byggt på analyser och kundundersökningar.
Arbetsätt och process	Det är under trafikstörningar som informationen är extra viktig. Med teknik som stöd utvecklar vi våra processer, arbetsätt och leveranser. Vi säkerställer mer information i informationsflödet samt tillämpningar för den. Vi arbetar med svaren på frågor som: Vad behöver mottagarna för att kunna agera? Hur uttrycker vi oss?
Kommunikation	Vi ska skapa engagemang och uppmärksamhet på trafikinformationen för att få förutsättningarna att utveckla den branschgemensamma störningshanteringen.



För en närmare beskrivning av UBTR:s strategi och planeringen för kommande år hänvisas till dokumentet Inriktning 2022.

Mål och mått

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 2022 vara nöjda med trafikinformationen vid trafikstörningar när det gäller: Informationen kom i rätt tid
- 65 % av tågresenärer ska år 2022 vara nöjda med trafikinformationen vid trafikstörningar när det gäller: Informationen var användbar
- 60 % av tågresenärer ska år 2022 vara nöjda med trafikinformationen vid trafikstörningar när det gäller: Informationen var samstämmig (oavsett kanal och användare)

Under hösten 2021 har ett antal KPI:er tagits fram för att mäta kvaliteten på trafik- och resenärsinformation. Dessa ska följas upp och fler ska kunna tas fram under 2022.

Arbetsätt

UBTR består av utsedda representanter för JBS parter samt andra aktörer med stor bäring på trafikinformation. Varje organisation tar det ekonomiska ansvaret för att bidra med sina delar i verksamheten, i form av personella resurser och kostnader för eget arbete.

Tillfälliga grupperingar och roller tillsätts för att genomföra olika åtgärder. Ett projekt eller uppdrag startas då och en huvudansvarig tillsätts. Den huvudansvarige säkerställer resurser och att åtgärden når sina mål med rätt kvalitet. UBTR agerar styrgrupp. Genom att bryta ner aktiviteten gemensamt i gruppen säkerställs att alla har samma bild av vad som ska åstadkommas.

Förslag till nya åtgärder bärs in av gruppens deltagare, genom andra bransch-organisationer eller samverkansformer och inte minst av insikter från resenärsundersökningar och andra mätningar. Alla förslag till åtgärder genomgår en första analys i gruppen och om det beslutas att den ska tas in i backloggen prioriteras den enligt en framtiden prioriteringsmodell.

Under hösten har en analysgrupp etablerats som analyserar resultaten från resenärsundersökningen, identifierar orsakssamband och identifierar förbättringsområden.

Utöver att ansvara för egna utvecklingsaktiviteter deltar UBTR:s aktörer i flera av Trafikverkets utvecklingsprojekt samt har ett nära samarbete med TTT. Vi bidrar med kompetens och resurser till varandras aktiviteter samt säkerställer synergieffekter.

5.3. JBS Kompetensförsörjning

JBS Kompetens ska vara järnvägsbranschens arena för samverkan för utbildningar och inom attraktivitet. Det ska vara ett forum för att ta fram en gemensam bild av behov av kompetens och resurser idag och i framtiden. Dessutom ska JBS Kompetens genomföra insatser för att öka branschens attraktivitet och föra dialoger med lärosäten och aktörer inom utbildningssystemet.

Det är väsentligt att branschens olika aktörer kan rekrytera önskad kompetens utifrån det behov som finns. Syftet med kompetensgruppens arbete är att skapa förutsättningar för att järnvägsbranschen ska få tillgång till medarbetare med rätt kompetens och på så sätt uppnå målsättningen att ha rätt kompetens inom järnvägsbranschen.

Behoven av nyinvesteringar och underhåll kombinerat med ett teknikskifte i form av bland annat digitalisering av branschen samt förväntade pensionsavgångar, understryker vikten av att jobba för att det finns kompetens att tillgå på marknaden. JBS Kompetens kommer att arbeta vidare med slutsatser från Trafikverkets pågående utredning⁸ inom utbildningsområdet. Det är samtidigt angeläget att stärka branschens attraktivitet för att öka antalet sökanden till utbildningarna och antalet kvalificerade sökanden till jobb inom sektorn.

Arbetet inom JBS Kompetens kommer även fortsatt att bedrivas inom huvuddelarna "Utbildning" och "Attraktivitet" och rikta sig mot utpekade målgrupper. JBS målgrupper: Högstadiееlever, gymnasieelever, högskole- och universitetsstudenter, yrkesverksamma och unga vuxna. För att nå dessa målgrupper jobbar vi mot utbildningsanordnare, studie- och yrkesvägledare, arbetsförmedlare och omställningsorganisationer.

Utbildning

Inom "Utbildning" planeras aktiviteter för att utveckla kontakterna mellan hela järnvägsbranschen och utbildningsanordnare för att tillsammans driva på utvecklingen av järnvägsutbildningar. Därför arrangerar JBS en konferens varje år för att möta utbildningsanordnarna och diskutera dessa frågor.

För att säkerställa att det finns högskole- och universitets utbildning i Sverige i linje med branschens behov, driver JBS en kompetensgrupp på KTH tillsammans med Järnvägsgruppen och branschen. Forumet är ett sätt för branschens olika aktörer att arbeta gemensamt med kompetensförsörjningsinsatser genom att bland annat identifiera och genomföra aktiviteter för ökad attraktivitet samt se över vilka utvecklingsbehov som finns för KTHs järnvägsrelaterade program och kurser. En likande kompetensgrupp kommer att etableras på LTH.

Som en del i arbetet med att framtidssäkra utbildningar inom järnvägsbranschen genomför Trafikverket en utredning för att presentera förslag till Järnvägscollege för järnvägen utbildningar inom järnväg. Utredningen genomförs i nära samarbete med JBS och övriga aktörer i branschen. Idag saknas till exempel nationellt likvärdiga utbildningsplaner som är ett måste för kvalitetssäkring av utbildningarna. En fråga är

⁸ Utredningen är en åtgärd som genomförs inom Trafikverkets regeringsuppdrag för att avhjälpa brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen i Järnvägsbranschen

även lärarbrist och praktikplatser samt behov av övningsanläggningar. Vår vision är ett Järnvägscollege som fungerar som stöd för utbildningsanordnare.

Attraktivitet

Utan rätt kompetens kommer det i förlängningen inte att finnas ett fungerande järnvägssystem. Ett syfte med JBS Kompetens arbete är att öka branschens attraktionskraft, så att fler söker sig till järnvägsrelaterade utbildningar och yrken. För att lyckas att stärka attraktiviteten krävs det att hela järnvägsbranschen samverkar för att tillsammans stärka varumärket. JBS Kompetens kommer att arbeta vidare med ett gemensamt framtaget EVP (arbetsgivarerbjudande) för järnvägsbranschen- något som utgör den strategiska plattformen för kommunikation kring vad man som bransch kan erbjuda arbetstagare.

Inom "Attraktivitet" genomförs branschgemensamma marknadsföringsinsatser för att skapa en positiv bild av järnvägen hos målgruppen 15-åringar (åk 9). Detta för att få dem att välja en gymnasieinriktning som leder till ett arbete inom järnvägen genom bland annat organisationen Framtidsvalet. Vi vänder oss också mot gymnasieungdomar och informerar och inspirerar genom samarbetspartnern Arbetsmarknadskunskap om järnvägsbranschens möjligheter och hur man kan ta sig dit. Fortsatta marknadsföringsinsatser ska göras mot studenter vid tekniska högskolor och universitet med ambitionen att få dem att välja järnvägstekniskinriktning i sina specialiseringar.

Järnvägsjobb.se kommer även framåt att vara ett nav för aktiviteter för att öka branschens attraktivitet och för att potentiella nya medarbetare ska få en samlad bild av utbildningar och yrken. Arbetet 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 järnvägsbranschens budskap.

6. Övriga aktiviteter

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

6.1. Stärkt branschsamverkan

Merparten av det arbete som skett inom ramen för stärkt branschsamverkan har handlat om att utveckla dialogen och involvera branschens olika aktörer i Trafikverkets planeringsarbete med avseende på utveckling och underhåll av järnvägen samt kapacitetsplanering på olika sätt. En del av detta har skett i projektform där branschaktörer på olika sätt involverats i arbetet, ett arbete som numera mer eller mindre integrerats som en normal del i Trafikverkets dagliga arbete i linjen. I detta ingår att vara uppmärksamma och fånga signaler från branschaktörerna om behov av att etablera nya fokusområden för mer detaljerad dialog.

Detta blir en central del i Trafikverkets arbete där Trafikverket avser att fortsätta utveckla stärkt branschsamverkan som plattform för dialog med branschen i frågor av branschövergripande och – gemensam karaktär på initiativ av oss eller branschens olika aktörer. En viktig ambition för de kommande åren är att söka involvera järnvägsentreprenörerna i stärkt branschsamverkan på samma sätt som övriga branschorganisationer.

6.2. 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 engagemang mig personligen. Jag bidrar med min tid och 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.

6.3. 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, Tågföretagen, Trafikverket, och Byggföretagen genom Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer har tagit fram förslag till insatser för att gemensamt stärka arbetet med säkerhet och trygghet.

7. Forskning och innovation för det svenska järnvägssystemet

En forsknings- och innovationsagenda för det svenska järnvägssystemet har tagits fram och antagits av JBS styrelse 2017. Arbetet har därefter fortsatt för att ta fram förslag till hur branschsamverkan kan stärkas för att medverka till ökade möjligheter till FoI för det svenska järnvägssystemet. En utgångspunkt för detta arbete är att järnvägen i Sverige behöver ett system där stora FoI-utmaningar möts med starka kompetensområden. Inom EU, för Horizon Europe, definieras ett antal större utmaningsområden 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. Samarbeten mellan aktörerna i Sverige kopplas till dessa ”större utmaningsområden”. Med en koppling till kompetensen kan aktörer samlas för att definiera behovsrelaterade projekt. Forskningsmiljöernas kompetens inom järnvägs-FoI bör mappas mot de större utmaningarna inom Sverige och inom EU Horizon Europe.

Idag satsar bland annat Trafikverket på akademiska miljöer, dessa satsningar kommer att utvecklas, i form av ”Excellens-Områden”. Excellensområdena innehåller såväl doktorandutbildning, kunskapsuppbyggnad och medverkan i utbildning; allt i en helhet. Långsiktiga samfinansieringslösningar, utöver Trafikverkets finansiering, hittas beroende på områdets inriktning. Med koppling till nationella excellensområden samlas aktörerna för att definiera behovsrelaterade projekt. Excellensområden blir inledningsvis: Kapacitet, bana, system, signal, el, fordon, drift- och underhåll, anläggning, trafikledning, räl-hjul.

Inom EU fortsätter förberedelserna för Horizon Europe. För järnvägen blir det ett institutionellt partnerskap, benämnt ”Europe Rail Joint Undertaking”. Parallellt med kommissionens förberedelser tar branschens organisationer och aktörer fram förslag på innehåll och struktur för partnerskapet. I analyserna bedöms vilka utmaningar som är mest angelägna och som ger bäst nytta för användarna. I detta arbete ingår även organisationer som EIM, CER, Unife, UIC och ERRAC, samt S2R JU och många företag.

Europa Rail JU blir väsentligt annorlunda än i Shift2Rail; med ett fåtal projekt som fokuseras på att lösa användarnas större utmaningar, nyttobedömningarna blir centrala innan startbeslut, en bedömning av implementeringspotentialen och dess finansiering. Diskussionerna är strukturerade inom tre områden; innehåll, medlemskap och styrning/samarbete. Den gemensamma grunden för alla projektområden är att de ska vara ”transformerande”, det vill säga att de ska förändra någon grundläggande funktionalitet i järnvägens system, och med så snart införande som möjligt. Huvudinriktningarna blir inom frakt, trafikstyrning, tillgångshantering och signalteknik. trafikledning, digital tvilling, dörr-till-dörr, signalteknik, hållbarhet, nya trafiksystem.

I det fortsatta arbetet bör fortsatt bevakning ske kring samspel och samverkan mellan forskning, innovation och kompetensförsörjning. Detta samband mellan forskning och utbildning betonas också i den forskningspolitiska propositionen och är angelägna också utifrån de gemensamma insatser och den struktur som nu planeras för att stärka järnvägsbranschens kompetensförsörjning.

8. 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.