



TTT – Tillsammans för Tåg i Tid

Årssammanfattning 2020

TTT – Tillsammans för Tåg i Tid

Startades 2013 som branschens svar på utmaningar med punktlighet

- Systematiskt och långsiktigt arbete utifrån störningstimmar
- Mätning/analys, planering, förbättringar, synliggörande

Öka punktligheten och förtroendet för tåget som transportmedel

- 95 % punktlighet

Medlemmar 2021:



Järnvägsåret 2020

- Året kom till stor del kännetecknas av frågor kopplat till pandemin; trängsel, lönsamhet och behov av en grön återstart.
- Sedan 2013 har trafiken ökat varje år, en trend som fortsatte i inledningen av 2020. Under pandemimånaderna bokades däremot många avgångar av, och sedan april har antalet avgångar varit 3,6 till 21,8 procent färre jämfört med motsvarande månad 2019. Totalt under året avgick cirka 90 000 fler tåg än 2013, men samtidigt cirka 70 000 färre än 2019.
- Under 2020 har erfarenheter från tidigare år kopplat till riktade insatser och bättre planering tagits vidare. Antalet störningar på grund av infrastrukturfel blivit färre jämfört med föregående år i takt med att spår, växlar, kontaktledningar och signalanläggningar fortsätter rustas upp och moderniseras. 2020 kom också, precis som 2019, att bli relativt förskonat från den typen av extrema väderrelaterade händelser som drabbade järnvägen 2018.

TTT 2020

- Förutsättningarna för ett flertal järnvägsföretag ändrades dramatiskt under året vilket medförde att personella resurser tidvis varit mycket ansträngda. Följden blev att avdelade resurser i vissa fall inte funnits att tillgå på grund av korttidspermitteringar. Det har även i vissa fall varit svårt att under den rådande pandemin att prioritera nya initiativ.
- Persontågens punktlighet nådde rekordnivåer där samtliga segment noterar den bästa punktligheten sedan 2013.
- Godstågens punktlighet ökade med fem procentenheter jämfört med 2019, och nådde en rekordnivå på över 82%.
- TTT har under året bidragit till 5 forskningsprojekt och genomfört 6 tanke medjor samt 7 pågående/avslutade punktlighetsprojekt

95% punktlighet – målet branschen strävar mot

- Målet har primärt varit ett riktmärke och funnits för att samlas i strävan om att *tillsammans* skapa en *bättre punktlighet* i syfte att stärka branschens leveranser
- Alla aktörer har ett ansvar för sina egna leveranser, alla mäter på olika sätt och på olika nivåer. Därför är det viktigt att få en gemensam grund i vad som är bäst *för systemet*
- TTT eller något annat forum kan aldrig ersätta varje aktörs punktlighetsarbete, *vi är verktyg* för att få bättre effekt genom att göra gemensamma prioriteringar eller förenkla arbetet



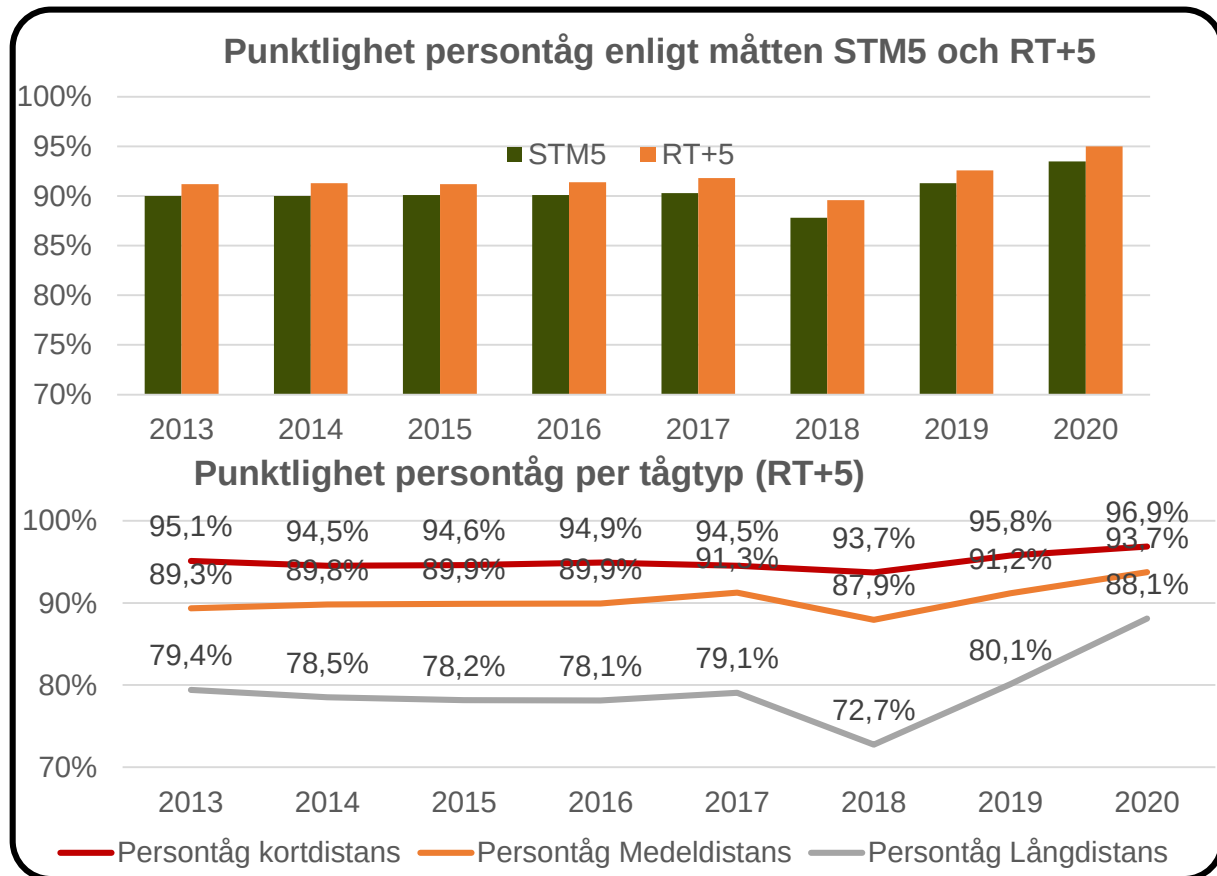
95%

(RT+5, ankomstpunktlighet,
för varje tågtyp)

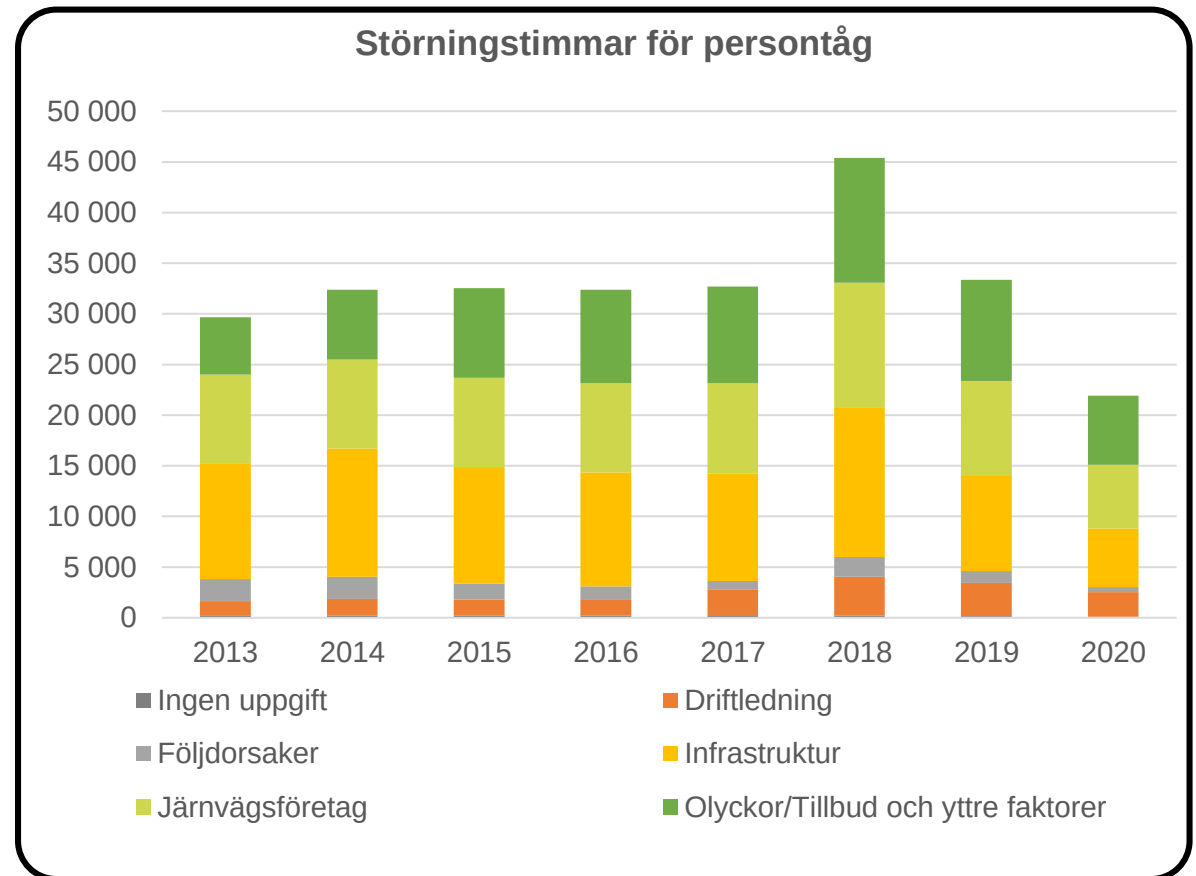


Punktligheten för persontåg nådde rekordnivåer 2020

Punktlighet för persontåg nådde en rekordnivå på 95,0% (RT+5)



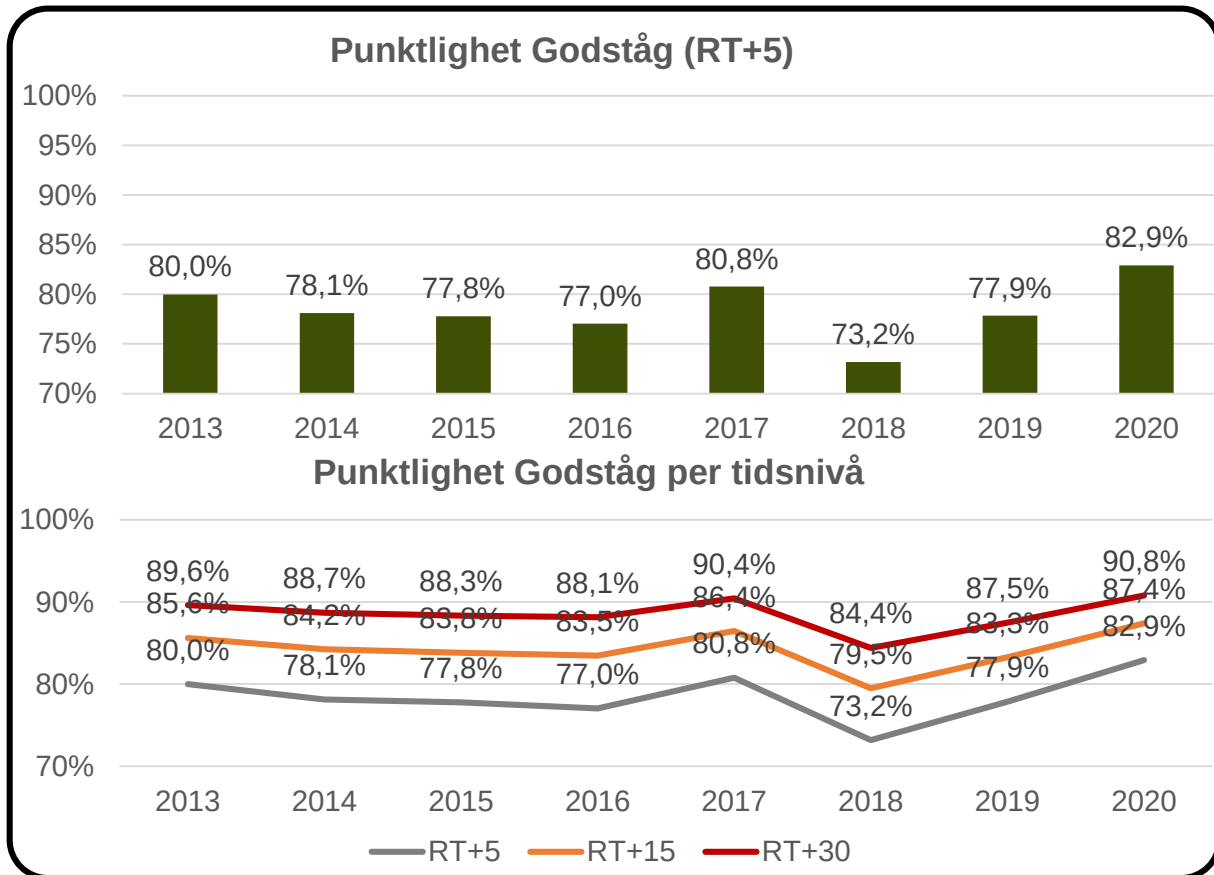
Persontågens störningstimmar minskade kraftigt



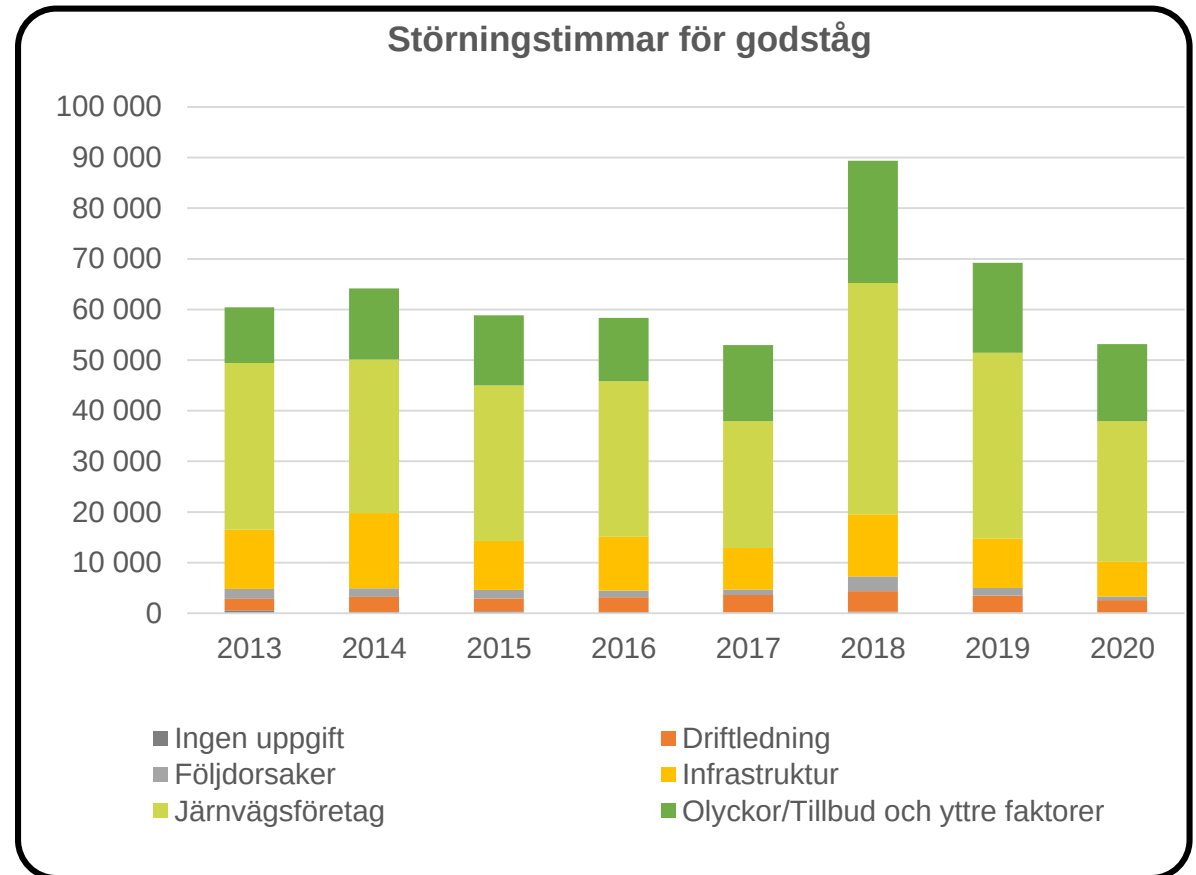
Påverkan av COVID-19 innebar minskad trafikvolym och därmed ökad punktlighet, dock bör det noteras att punktligheten under årets första månader (innan COVID-19) var lika hög som snitt-utfallet för hela året. RT+5 baserad på produktionsdata kan skilja sig något jämfört med officiell statistik publicerad av Trafikanalys

Godstågens punktlighet nådde rekordnivå

Punktlighet för godstågen nådde en rekordnivå på 82,9% (RT+5)



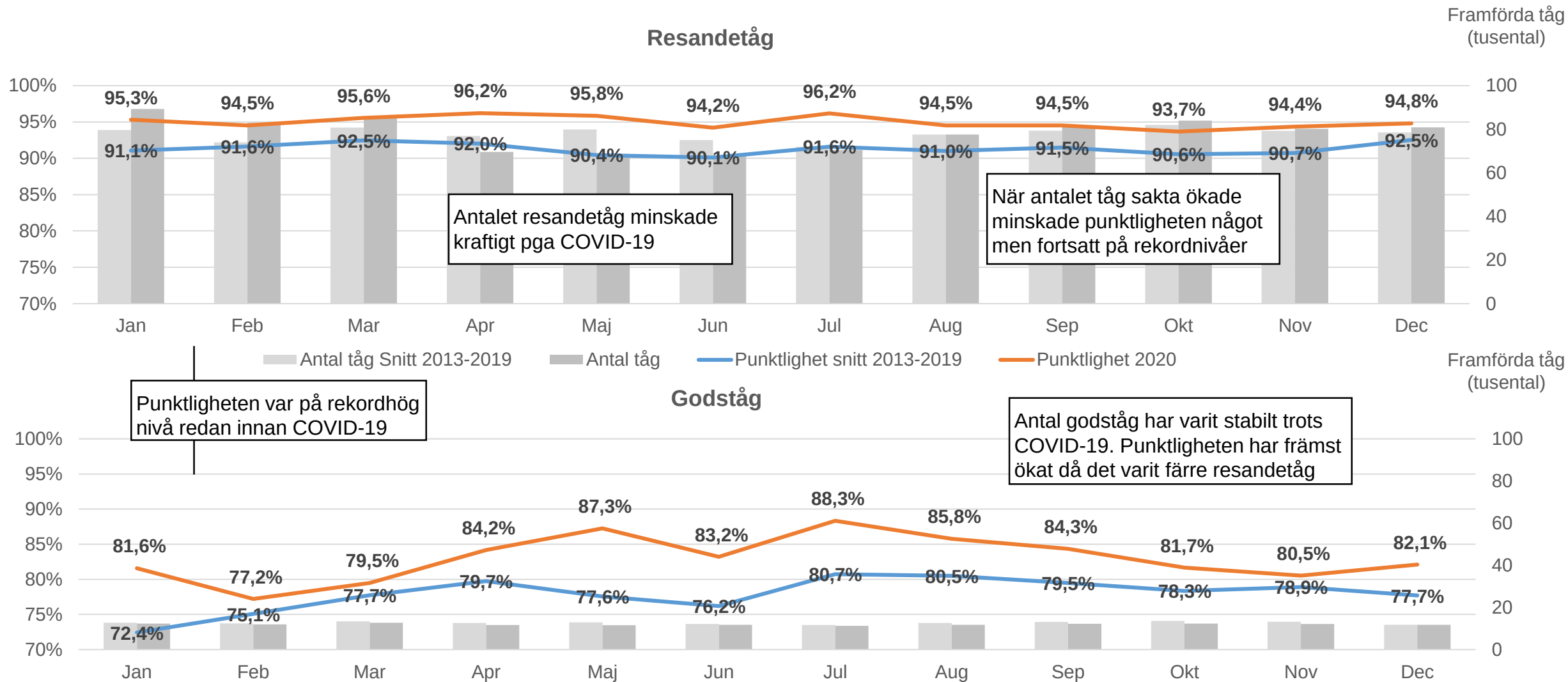
Störningstimmar för godståg har varierat under åren



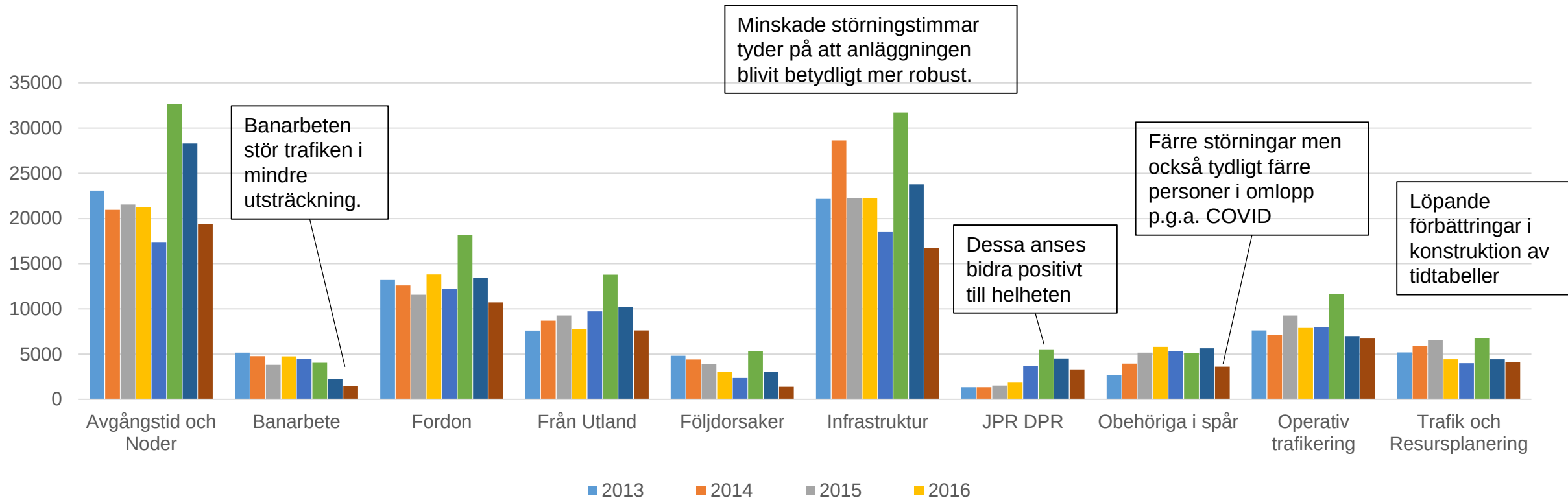
För att räknas som punktligt ska tåget ha kommit till sin slutstation senast fem minuter (RT+5) efter tidtabell.

Siffror baserade på produktionsdata och kan skilja sig något jämfört med officiell statistik publicerad av Trafikanalys

Punktligheten 2020, månad för månad

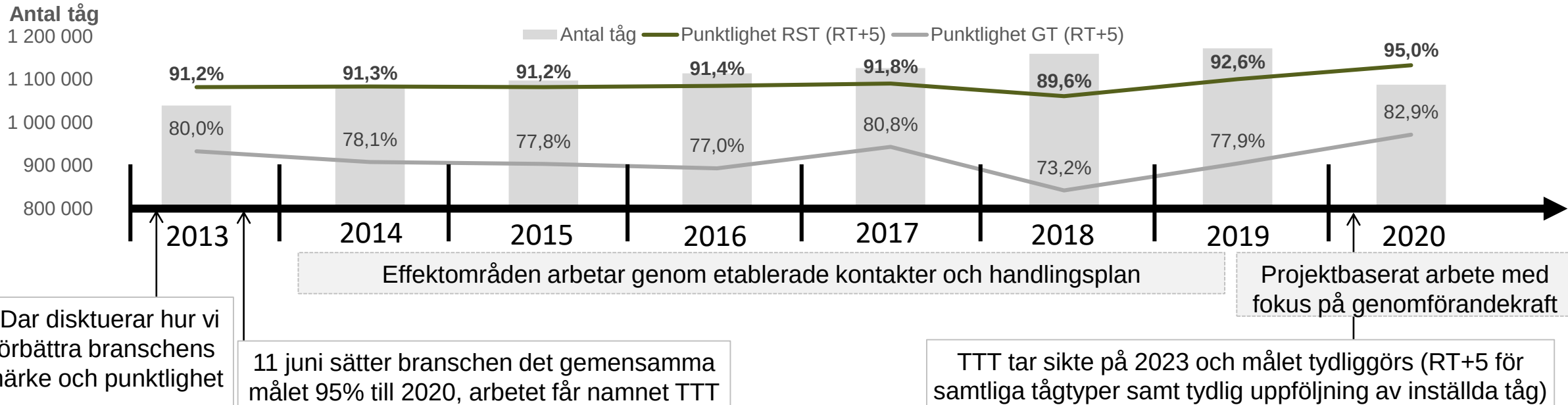


Störningstimmar per teknikområde



De redovisade störningstimmarerna avser summa av alla registrerade merförseningar ≥ 5 min (RT+5)

95% punktlighet – Ett långsiktigt gemensamt arbete



Lärdomar från Effektområdenas arbete

- Bra med upparbetade samarbetsytor för snabbare/bättre förankring
- Viktigt att mötas och dela en gemensam bild av problematiken
- Resursfrågor är ständig flaskhals som kräver lång framförhållning

Exempel på leveranser över åren

- Branschgemensam process för störningshantering
- Konstruktionsregler införda för högre punktlighet på utpekade banor/sträckor
- Analyser som lett till förändrade arbetssätt på t ex infrastrukturunderhåll och hantering av detektorlarm
- Helhet av hantering av området obehöriga i spår
- Forskning om mått och indikatorer

Fokus framöver

- Projektbaserat
- Geografiskt fokus
- Mer iterativt arbete för att främja innovationer
- Nå 95% för vardera tågtyp
- Snabbare cykler vad gäller resursprocess

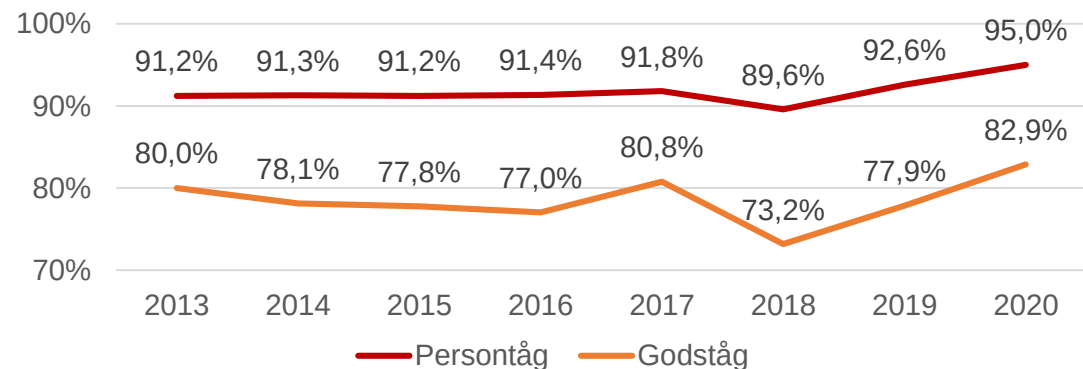
Målet och utfallet för TTT 2020 - 95% punktlighet

TTT startade 2013 med målet 95% punktlighet till 2020*

Tre budskap var tydliga:

- Sverige behöver en punktlig järnväg
- Vi är inte nöjda med att 9 av 10 persontåg är i tid
- Detta är en stor utmaning men vi tror på järnvägen

Punktlighet (RT+5)



* Målet som sattes 2013 sattes i RT+5 men inkluderade även vissa inställd tåg varför det inte är direkt jämförbart med dagens RT+5
RT+5 baserad på produktionsdata och kan skilja sig något jämfört med officiell statistik publicerad av Trafikanalys

Effektområden bildades med mål för reducerade störningstimmar**



** Målen sattes 2015 och har justerats allteftersom mer kunskap har tillkommit men alltid med fokus på 95%

Projekt: Utvärdering – störningshantering (1 av 2)

BAKGRUND

Trafikverket

- Arbetar olika internt på Trafik
- Saknar styrande dokument
- Efterfrågan på stöd
- Återkoppling/Lärande organisation

Trafikverket/Järnvägsföretag

- Arbetar olika mot kund
- Efterfrågan på likriktning
- Återkoppling/Lärande

Syfte

- Ett enhetligt och branschgemensamt arbetssätt vid utvärdering av störningar

Mål

- Det finns framtagna riktlinjer/stöd för utvärderingar
- Identifierade åtgärder har omhändertagits och har en utpekad ansvarig

Effekt

- Vi samlas inom branschen för att lära och förstå varandras perspektiv
- Erfarenhetsåterföring som möjliggör en förbättrad störningshantering



Projekt: Utvärdering – störningshantering (2 av 2)

Sammanfattning av den branschgemensamma utvärderingsprocessen



1. Beslut om utvärdering:

Beslut om initiering av utvärdering fattas av Trafik.

Förfrågan om utvärdering kan komma in från andra parter.

2. Genomför egen analys:

Alla berörda samlar in fakta om störningen och genomför en egen analys. En förutsättning för att få delta på utvärderingsmötet är att den egna analysen skickas till Nationellt/Regionalt ansvarig inom 7 dagar från att utvärderingen initierades.

3. Genomför utvärdering:

Trafikverket kallar till ett möte för gemensam utvärdering inom två-tre veckor från att utvärderingen initierades.

4. Ta fram förbättringsförslag:

Ta fram förbättringsförslag och säkra att det finns med aktiviteter som hindrar händelsen från att upprepas på samma sätt eller inte alls.

5. Genomför förbättringar:

Ta tillvara identifierade styrkor och förbättringsområden både när det gäller att jobba för att händelsen inte ska upprepas samt om händelsen inträffar igen – säkerställa en bättre hantering av händelsen.

6. Uppföljning och mätning:

Följa upp om genomförda förbättringar gett önskvärt resultat och effekt.

Projekt: Branschgemensamma utbildningar (1 av 2)

För att öka kunskap och förståelse för våra branschgemensamma arbetssätt i operativt läge och hur de praktiskt tillämpas hos både Trafikverket och järnvägsföretagen.



Mål

- Ökad samarbetsförmåga vid branschgemensamma processer i operativt läge
- Ökad förståelse för varandras ansvarsområde
- Förbättra vår branschgemensamma störningshantering

Effekt

- Förbättrad punktlighet
- Antalet störningstimmar minskar
- Förbättrad kundindex vid förbättrad trafikinformation

Personer från den operativa ledningen, från TRV och JF

- Regional operativ ledare/ Nationell operativ ledare, Tågledare, Driftledare, Produktionsledare, Trafikinformationsledare, Skiftesledare

Projekt: Branschgemensamma utbildningar (2 av 2)

Under 2020 genomfördes utbildningen som en pilot. Efter det lyckade resultatet är det beslutat att:

- Branschgemensamma utbildningar, med deltagare från berörda järnvägsföretag, fastställs som en del av TRV Operativ Lednings årliga fortbildning
- Det operativa ansvaret är branschgemensamt
- Det sammankallande ansvaret har enhetschef Nationell Operativ Ledning Trafikverket

Branschen tar gemensamt ansvar för att planera och genomföra utbildningen och TRV har ett samlat ansvar.



Operativt ansvar: En arbetsgrupp, bestående av branschrepresentanter från TRV och JF, är de som ser till att utbildningen blir av. De ansvarar för att planera, ta fram och genomföra utbildningen. TRV är sammankallande.



Samlat ansvar: Enhetschef NOL TRV har det samlade ansvaret att samverka sker mellan berörda organisationer och besitter det yttersta beslutsmandatet. Det innebär att enhetschef NOL sätter övergripande strategisk inriktning och tar beslut i samverkansfrågor.

Projekt: Ökad kanalprecision för godståg (1 av 2)

BAKGRUND

2019 bröt 85 % av godstågen sin kanalpunktlighet och var utanför sin kanal med mer än -3/+2 minuter. De flesta av tågen var tidiga. En del avgår långt före sin planerade avgångstid, medan många andra kör snabbare än sin tidtabell. Det finns alltså ett stort gap mellan planerad och faktisk trafik, vilket upptar extra kapacitet på järnvägen och leder till att den planerade medelhastigheten för godstågen idag är den lägsta på mycket länge.

SYFTE

Rapporten rekommenderar förbättringsförslag inom kanalpunktlighet för godstrafik som bidrar till punktlighetsmålet 95 % RT+5

MÅL

Godstrafikens kanalprecision i intervallet -15 / +15 minuter ökar till minst 64 %.

Men en högre kanalprecision för godstågen i intervallet +/- 15 minuter kommer tågen att ha bättre förutsättningar att klara en högre kanalprecision i trafiktäta områden. Eftersom godsets mål är att komma fram till slutkund i tid, behöver de inte vara i sin kanal -3/+2 minuter vid varje station. Om godstågen kör med kanalprecisionen +/- 15 minuter kommer de sannolikt att klara punktlighetsmålet 95% till slutstation.

Godstrafikens planerade medelhastighet är minst 62 km/h.

För att använda järnvägens kapacitet på bästa sätt bör de olika tågens hastighet harmoniseras så långt det är möjligt. Genom att öka godstågens planerade medelhastighet bidrar man till den harmoniseringen, vilket frigör kapacitet i tågplanen och minskar antalet tidiga tåg. Målet är att basnivån för godstågens planerade medelhastighet blir 62 km/h.

Projekt: Ökad kanalprecision för godståg (2 av 2)

Flera möjliga åtgärder har identifierats för att nå målet om kanalprecision +/- 15 minuter och medelhastighet ≥ 62 km/h

MÅL

Godstrafikens kanalprecisionen i intervallet -15 - +15 minuter ökar till minst 64 %.

Att genomföra inom järnvägsföretag

- 6.1.1. Verklighetsanpassade avgångstider i ansökan om kapacitet.
- 6.1.4. Verklighetsanpassade tågvikter i ansökan om kapacitet

Att genomföra inom Trafikverket

- 6.2.2 Verklighetsanpassade gångtidstillägg
- 6.2.3 Orsakskoda tidiga tåg

Att genomföra branschgemensamt

- 6.3.1 Pilade förbigångar

Godstrafikens planerade medelhastighet är högre än 62 km/h.

Att genomföra inom järnvägsföretag

- 6.1.3. Tågsammansättning som medger sth > 80
- 6.1.2. Kopplingar i ansökan om tåglägen (associationer)
- 6.1.5 Aktiviteter under väg

Att genomföra inom Trafikverket

- 6.2.1 Slopade avrundningar i tidtabellskonstruktion
- 6.2.4 Översyn av konstruktionsordningen

Projekt: Förvaltning av detektorer och tågskyddssystem

Summering: Samverka långsiktigt i branschgemensamma arbetsgrupper, för att i specifika utvecklingsfrågor/områden, dela information och genomföra förbättringar som ger järnvägen ökat förtroende

BAKGRUND

Det saknas ett strukturerat samarbete mellan Trafikverket och järnvägsoperatörer i gränssnittet mellan ansvarsområde: infra och fordon. Idag delas ej data mellan organisationerna inom de båda ansvarsområdena. Det innebär att analys och insikter baserat på en sammanhållen bild saknas. Detta hämmar förbättringar, utveckling och innovation, vilket krävs för att uppnå ökad punktlighet.

SYFTE

Verksamheten skapar tydliga strukturer och processer för hur parterna, i gränssnittet mellan infra och fordon, samverkar.

MÅL

Målet med den branschgemensamma verksamheten är ökad punktlighet i förhållande till tidtabell, med minst bibehållen trafiksäkerhet.

UPPDRAG & ANSVAR

En sammanhållen bild av detektordata, hjul och hjullager som underlag för analys och beslut

Arbetsgruppen tar ansvar för att information, från infra och fordon, från flera organisationer delas och finns tillgänglig i en gemensam databas

Att initiera, driva och följa upp förbättringar, vilket minskar förseningsminuter jämfört med tidtabell.

Utifrån gemensam information och förståelse, tar arbetsgruppen ansvar för att identifiera och genomföra branschgemensamma förbättringar för hela systemet, så vi kan använda befintlig trafikinfrastruktur och fordonsflotta på ett effektivt och hållbart sätt.

Projekt: Avvikande hastighet godståg

Bakgrund

- JAS-kodning (avvikande sammansättning) driver idag ca: 10 000 förseningsminuter per månad. Uppdragets uppgift är att lokalisera vilka orsaker som är de största drivarna och skapa aktiviteter där olika åtgärder förväntas minska antalet förseningsminuter.

Effekt

- En rättvisande orsakskodning
 - ... för idag är JAS koden ofta felaktig, och tåg beskrivs som för tungt/för långt även om det inte är det som är problematiken
- Ett bättre samarbete mellan förare och TKL
 - ... genom att ta fram och implementera en process där lokföraren alltid ringer in till TKL om de har ett bromstal som gör att de inte kan köra enligt planerad hastighet.
- En bättre anpassad tidtabellskonstruktion
 - ... för att hantera gångtidsmallar som är eftersatta

Mål

- En bättre punktlighet
- Minskad och korrekt JAS-kodning

Aktiviteter

1. Införa konstruktionshastighet i körorder (nytt projekt startat)
2. Införa en ny JAS-kod, annan hastighet än planlagd
3. Införa mer rättvisande gångtidsmallar
4. Green Cargo driver internt arbete med att se över sina "värstingtåg"

Innovationssatsning: TTT:s AI-dialog

Summering: TTT ser mycket stora potentialer inom området för att öka punktligheten ytterligare. Det finns redan i dagsläget flera befintliga lösningar. Järnvägsbranschen behöver dock bli mer flexibla i sina arbetssätt samt skapa bättre förutsättningar för digitalisering. För att lyckas ta kliv framåt krävs ett betydligt ökat engagemang från branschen.

BAKGRUND

AI har en mycket stor potential i att vara en del av lösningen för att nå ännu högre punktlighet. Det finns ett gap mellan järnvägens verksamhet och AI-leverantörer. Ökad kunskap och förmåga inom området behövs för att något ska kunna hända.

SYFTE

Samla behoven och potentialer som finns inom branschen och visa dessa för både järnvägsbransch såväl som för potentiella leverantörer
Påvisa potentialen i befintliga lösningar och kompetens. Därigenom öka genomförandekraften och höja punktligheten
Inspirera till ökad innovationskraft inom befintliga problemområden

GENOMFÖRANDE

Tankesmedja för att samla branschens största /viktigaste förbättringsbehov där AI kan vara en del av lösningen

Behoven beskrevs kortfattat för att tas vidare till fas 2. Deltagare var områdesexperter samt punktlighetsansvariga från "hela" branschen

Leverantörsdialog med AI-leverantörer i grupp samt enskilda samtal för att förstå deras behov samt tidigare erfarenheter

Summerade behov som framkom var

- Tydliggöra behov/problembeskrivningar som branschen har.
- Visa vilken data som finns tillgänglig, samt
- Kontakt med både aktörer inom TTT såväl som andra leverantörer

I Fas 2 skapades en digital dialog-tavla med syftet att facilitera diskussionen mellan alla inblandade (AI-leverantörer såväl som aktörer inom järnvägsbranschen). Det byggde på ett gemensamt arbete där alla förväntades bidra