

Vintermöte

Den 15 februari 2022



Agenda

15.00 Välkomna!

15.10 Corona och dess konsekvenser för järnvägen – Lina Lagerroth

15.20 Remissvar nationell plan – rapport från fokusgrupp Infrastruktur och Gustaf Engstrand

15.30 Fokusgrupp Säkerhet och beredskap – Jan Sjölund, SJ AB

15.40 Fokusgrupp Internationella frågor – Gustaf Engstrand

15.50 Järnvägsbranschens samverkansforum, JBS – Pierre Sandberg

16.00-16.10 Paus

16.10 Kompetensförsörjning – Linda Ekholm

16.20 Fokusgrupp Trafiksäkerhet, inklusive lagstiftning fjärde järnvägspaketet – Peter Sjöquist, SJ AB

16.35 Samverkan med Trafikverket – Lina Lagerroth

16.45 Arbetsgivarfrågor – Pierre Sandberg

16.50 Nystart för kollektivtrafiken i Sverige – Pierre Sandberg

16.55 Tågföretagens reformagenda – Ann-Charlotte Geissler

17.00 Mötet avslutas

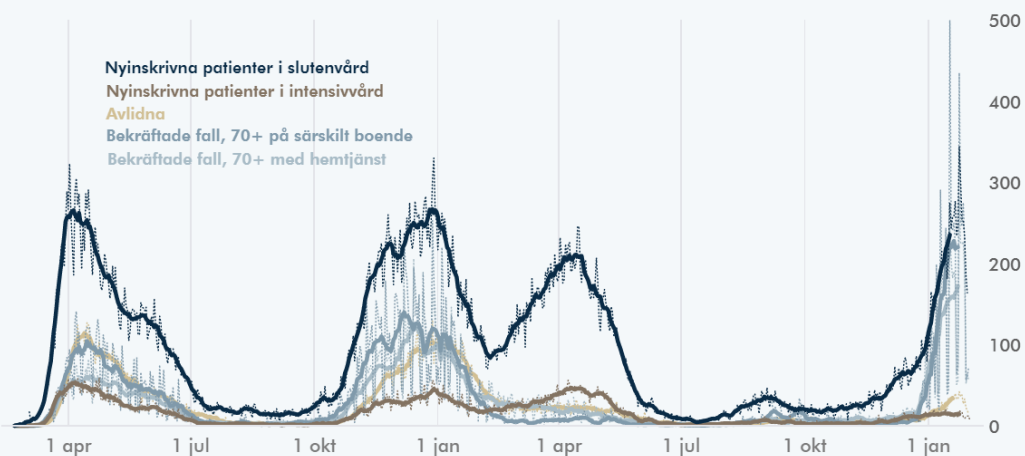
Corona och dess konsekvenser för järnvägen



Tillbakablick

Nyinskrivningar, avlidna och bekräftade fall — hela pandemin

Utveckling över tid från mars 2020 och framåt. Den heldragna linjen visar ett centrerat 7-dagars rullande medelvärde. Den streckade linjen visar de rapporterade antalen. Det rullande medelvärdet visas inte för de senaste dagarna, eftersom uppgifterna är alltför osäkra.



I senaste uppdateringen (2022-02-02) av figuren saknas uppgift för nyinskrivna patienter i slutenvård från Region Gotland, Region Norrbotten och Västra Götalandsregionen.

Datakälla: [Socialstyrelsen](#), [Svenska intensivvårdsregistret](#) samt [Folkhälsomyndigheten](#) • [Ladda ner data](#)

Diagrammet visar utvecklingen av inläggande patienter på sjukhus och intensivvård vecka för vecka. Du kan också se utvecklingen dag för dag för nyinskrivning på sjukhus och i intensivvård, smittade på särskilt boende och avlidna. Till exempel ser du den så kallade första vågen våren 2020, andra vågen vintern 2020-2021 och tredje vågen våren 2021.

- Alla som har möjlighet ska jobba hemma
- Undvik kollektivtrafik
- Munskydd när du inte kan undvika trängsel
- Kollektivtrafiken ska köras i full omfattning
- Begränsningar i den långväga kollektivtrafiken
- Karantänsregler (7 och 5 dagar)
- Smittspridning och sjukskrivningar på nivåer vi aldrig sett förr

Lägesbild våg 4

Branschkategori	R7	R7	15-30 dgr	31-90 dgr	91-180 dgr	
	Aktuell påverkan (% resenärer/transportarbete jmf basår 2019)	Ekonomisk effekt (%)	Utvecklings prognos (→ 14 dagar)	Utvecklings prognos (→ 30 dagar)	Utvecklings prognos (→ 90 dagar)	Utvecklings prognos (→ 180 dagar)
Kommersiell persontrafik	- 45-50%	- 40-45%	50-60%	60-70%	70-85%	80-95%
Upphandlad persontrafik	- 45-50%	- 40-45%**	50-60%	60-70%	70-85%	80-95%
Godstrafik	Oförändrat*					

Kommentar	<ul style="list-style-type: none"> - Akut behov för upphandlad koncessionstrafik - Pandemin driver sjukfrånvaro (sjuk/VAB/karantän) på ett helt annat sätt nu än i fjol samt under 2020 - *Den största risken är personalbortfall (både hos operatörerna, leverantörer, kunder samt kanske hos TRV) och därmed inställda tåg samt besvärligt produktionsläge (idag -10-20% transportarbete) - **Den ekonomiska effekten beror på hur avtalen är skrivna <p>Prognoserna baseras på att restriktioner som att undvika trängsel och arbete hemma tas bort samt att den internationella trafiken kan rulla och att kunder från andra länder tillåts resa utan allt för långtgående restriktioner samt att effekten av kommande smittvågor är väsentligt lägre.</p>
------------------	--

Stöd våg 4

- Avbokningsavgifter borttagna 1/1-28/2 -2022
 - Slutet av januari tar Trafikverket ställning om tidsperioden ska förlängas

Nationell plan ERTMS – ombordutrustning stöd



Fokusgrupp Infrastruktur, Gustaf Engstrand

Status nationell plan



Status nationell plan

Nationell plan 2022-2033

- Trafikverkets förslag 30.11
- Tågforetagens reflektioner i PM+nyhetsbrev 3.12
- Remisseminarium 22.12 och 2.1 inkl intressenter & politiker
- Debatt prognosmodeller 19.1
- Infrastrukturdepartementet hearing 14.2
- Remisstid t o m 28.2

Prognos- och kalkylmodeller

- Kritik av samhällsekonomiska kalkylmodellen
 - Möten och debatt våren 2021
 - KTHs ansökan om stöd för kompletterande modell underkänd
 - JBS styrelsemöte: frågan måste få adekvat hantering,
 - Seminarium inkl JBS styrelse m fl 9.3

✦ | Tågforetagens

Ekonomi

Tågexpert: Skräpnemodeller ovetenskaplig

UPPDATERAD 2021-03-13 PUBLICERAD 2021-03-13

19 januari 2022 kl 09:00

Debatt

Varför underkänner Trafikverket infrastrukturens möjligheter?

Att Trafikverket som myndighet avfärdar kritik från en lång rad viktiga remissinstanser och dessutom inte reflekterat över sina egna bedömningar som talar i samma riktning är uppseendeväckande. Det skriver Tågforetagens.

"Myndigheten menar att transporteffektivitet, överflyttning av godstransporter och ökad kollektivtrafik, i kombination med annan klimatsmart mobilitet, endast kan bidra med krusningar på ytan." Foto: Marika Sjöström/TT

Beskrivning av kalkylmodell

DEBAT i trafik kalkyle förhan omotiv lönsan Samf skriver Tågför

Uppdaterad: 15 mars 2021, 08:55 | Publicerad: 14 mars 2021, 19:30

Tågföretagens remissvar sammanfattning

1. Tågföretagen föreslår en ny modell för utveckling av infrastrukturen, "Öresundsmodellen" för större objekt
2. Bra inriktning givet begränsad ram
3. "Hälften till järnväg"
4. Baktung plan, mycket ligger sent / "över kant"
5. Utsläppen från måste minska, men transporteffektivitet tillåts inte bidra
6. Tågföretagen säger nej till finansiering av investeringar med banavgifter
7. Infrastrukturskulden ökar
8. Södra och Västra stam förblir pulsåder
9. Nya stambanor - besparingar finns men det tar för lång tid, inget om nya teknikval
10. Optimera leveransen med en sammanhållen underhållsplan
11. Näringslivets transportbehov sackar efter
12. Sidosystemet måste få vederbörlig uppmärksamhet
13. Äntligen tydliga förslag om ERTMS-stöd
14. Effekthemtagning dröjer, Trafikverket underskattar transporteffektiviteten
15. 250 km/h på OKB och VKB: Tågföretagen säger OK – om kapaciteten ökas tillräckligt för den regionala trafikens och godsets behov
16. Vi är positiva till Trafikverket lyfter kompetensförsörjningen som en nyckel till framgång

Status ERTMS

Regeringsuppdraget – redovisning 30 november 2021
Förslag nationell plan – redovisning 30 november 2021

- ✓ Realistiska och sansade utrullningsplaner
- ✓ År 2029 – majoriteten av fordon behöver ERTMS
- ✓ Förslag statlig medfinansiering av OBU
- X Alternativ: både ATC och ERTMS



Efter remisstiden återstår regeringens behandling av frågan om medfinansiering.

Ingredienser:

- Vi har redan låga banavgifter
- Miljökompensation utgår till godstrafiken
- Andra stöd, t ex covid-stöd, Breddad ekobonus
- M m



Government Offices of Sweden



TRAFIKVERKET

Läget efter nya planen ”-42”

- **Önskemålet från branschen att ”börja norrifrån”**
 - Till nytta för kapaciteten genom bättre förutsättningar kompositbromsade godsvagnar
 - I övrigt är det ett lapptäcke och ERTMS-öar bildas
 - Synka utrullningen i Väner – Boden med färdigställande av Norrbotniabanan
- **Driftsättning Syd**
 - Södra stambanan Alvesta 2026, Nässjö, Hässleholm, anslutningen Danmark 2027
- **Driftsättning Storstadsområden**
 - Stockholm 2029-2039
 - Kritiskt att det kan genomföras – ”komplext och resurskrävande”
- **”Minimering av ATC-mellansteg”**
 - Behålla ATC under övergångstid i valda delar adderar 40% i kostnad
 - Smartbaliser ska dock användas exvis i Nässjö
- **Anslutning av bibanor (industrispår)**
 - Anslutningar + hur ska lokala växlingslok hanteras?
- **Gränsövergångar**
 - Osäkerheter Köpenhamn C 2029/30 (storstadsområde)
 - STM Tyskland
- **Bra förslag att utreda medfinansiering**



Figur 3. Karta över ERTMS utbredning år 2029.

Statlig medfinansiering ombordutrustning



Varför?

- Ingen garanti att CEF-stöd erhålls eller räcker till (jfr kortare lokserier)
- Utrustning tas från infrastrukturen och funktionaliteten in i fordonen
- Lagkrav utan "business case"
- Jämförbara länder inför stöd, delvis efter tryck från EU
- Svenska operatörer konkurrerar i Sverige och i EU med operatörer från andra länder, som har fått medfinansiering på "hemmaplan"
- Marknaden klarar det inte, dvs konkurrenskraften försvagas -> "reverse modal shift"
- Trafikverkets måste ha en hög grad av rådighet över ombordinstallationerna för att kunna fullgöra sitt uppdrag

Trafikverket: Säkra framtida teknikutveckling och det svenska järnvägssystemets funktionalitet och konkurrenskraft i ett europeiskt perspektiv. En utebliven medfinansiering (eller motsvarande lösning) kan komma att antingen medföra strukturrationalisering inom branschen där mindre aktörer ser sig tvingade att avveckla verksamheten eller ett järnvägssystem som inte fullt ut tar tillvara den digitala utvecklingens möjligheter

Fokusgrupp Säkerhet och beredskap



Jan Sjölund, SJ AB

Fokusgrupp Säkerhet & Beredskap

→ Startade 2015

→ God representation från medlemsföretagen

→ Fyra möten per år – senaste 8/2

Verksamhetsområde

Gruppen skall verka/motverka inom följande områden:

→ Trygghet och säkerhet för resenärer och medarbetare.

→ Hot/Sabotage.

→ Kriminalitet (Stöld, skadegörelse, vardagsbrottslighet, gratisåkning, klotter etc)

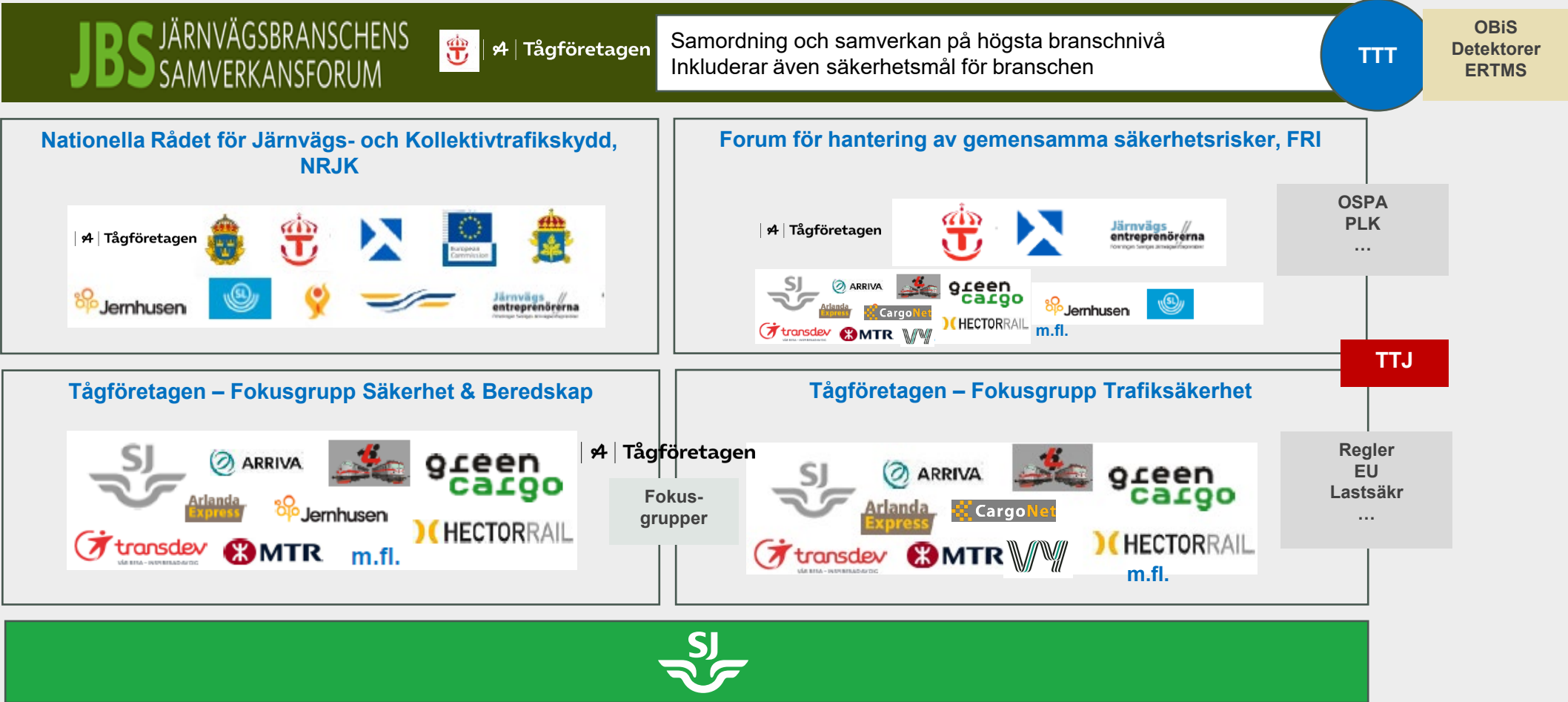
→ Kris- och katastrofhantering (Antagonistiska händelser och olyckshändelser).

→ Arbetsätt: omvärldssamverkan - gemensamma förhållningssätt - etablera samarbetsformer

→ Förhållningssätt: ömsesidigt förtroende och öppenhet – gör det vi ändå skulle göra



Samverkan inom branschen



Aktuella frågor

Arbetsgrupper

- Trygghetsamverkan
- Krishantering
- Bakgrundskontroll
- Samverkan

Projekt/andra aktiviteter

- Projekt SOM-K
- NRJK
- JBS
- Remisser - Totalförsvaret

Utmaningar

Externt

- Verkstad
- Lagstiftning
- Myndigheternas uppdrag
- Omvärldsutvecklingen

Internt

- Verkstad
- Personalomsättning
- Prioritet inom TåFö

Frågor?

Fokusgrupp Internationella frågor



Gustaf Engstrand

Internationella frågor

Uppdatering organisationer

- CER
 - European Railway Awards 8.2
 - MC & GA 9.2 - budget 2022 m m
- Allrail
- UIC
- Trafikverket

Viktiga remisser

- EU-kommissionens paket för effektiv och grön mobilitet, 9.2 – *inskickat*
- PSO guidelines, 10.2 – *via depet 2.2*
- State aid guidelines, 16.3 – *nästa möte*

Aktuella policyteman – uppdatering

- Fjärde järnvägspaketet – status införande
- Marknadsöppning Danmark & Norge
- European Year of Rail, "Action Plan" 14.12
- TEN-T revision
- Internationella initiativ – IRP, TTR m m
- Banavgiftsreduktioner
- Passagerartrafik
- Godskorridoren RFC
- Buller / Bromsblock
- ERTMS-utrullning
- AOB

Järnvägsbranschens samverkansforum, JBS



Pierre Sandberg

JBS styrelse

→ Från Tågföretagen:

- Ted Söderholm (Green Cargo)
- Monica Lingegård (SJ)
- Henrik Dahlin (MTR)
- Pierre Sandberg (Tågföretagen)

→ Dessutom:

- VD:ar från Byggföretagen, SL, Jernhusen, Skånetrafiken, Västtrafik, Svensk Kollektivtrafik samt GD och chef AO trafik från Trafikverket

JBS-konferens 13 maj

JBS-konferensen är flyttad från 9 mars till den 13 maj. "Save the date" går ut sista veckan i januari.

JBS fokuserar på de tre prioriterade gemensamma initiativen:

- Trafik- och Resenärsinformation
- Tillsammans för Tåg i Tid
- JBS kompetensförsörjning

Detta avspeglar sig i programmet för JBS-konferensen den 13 maj

Ett smakprov av det vi bjuder på är ämnet Employer Branding och hur en Employer Value Proposition kan användas i praktiken. Du kommer också att få mer information om järnvägsscollege som är under uppstart.



TTT – Tillsammans för Tåg i Tid

Månadsrapport

Januari 2022

Från Exekutiva Ledningen

- **Projekt, urval**

JBS Datadelning: Förstudie genomförd, JBS styrelse ställer sig bakom de två rekommenderade beslut som utkom av den (se mer info under månadens temanedan).

Kameror på lok Förstudien avslutad, vidare beslut fattas inom kort.

- **Löpande arbete, urval**

Planeringen av tematräffar för våren fortgår, planen är att genomföra en i månaden framöver.

Arbetet med systematiskt opunktliga tåg (SOT) är startat.

TTT-Labbgrupp Rotorsaksanalys genomförs varje vecka.

Diskussion och underlag för "punktlighetspott" fortgår

- **ELs kommentar kring månadens utfall:**

Efter tunga månadervänder trenden sakta uppåt igen – även om vi fortfarande inte är där vi vill vara. Utöver punktlighetssiffrorna har månaden varit tuff utifrån läget med många sent inställda tåg samt höga sjukskrivningstal.



Projektkartan just nu

Analyseras just nu

Aktuella frågor som analyseras

- Orsakskodning Finns det strukturella aspekter vi kan förbättra?
- Tidiga tåg Hur kan vi visa mörkertalet i störningar hos tidiga tåg?
- Prognoshantering Hur kan prognoshantering förbättras i hela kedjan?
- Glidande merförseningar Hur stor påverkan ger glidande merförseningar?
- Fordonsstörningar Uppföljning och diskussion per aktör

Uppföljning och utvärdering

- Infrastruktur Branschmöten kvartalsvis för alla relevanta frågor
- Orsakskoder Involvering i TRV-projekt om kodstruktur och nyttjande
- Obehöriga i spår Löpande kontakt med flertal punkter inom TRV
- Precision banarbete inkl. servicefönster syd Större TRV-projekt med tydlig koppling till TTT
- Förvaltning av detektorer & tågskydd. Branschgemensam hantering av relevanta frågor

BLÅ TEXT – TYP 1 (aktörsspecifikt)

ORANGE TEXT – TYP 2 (branschgemensamma analyser, därefter aktörsspecifikt)

SVART TEXT – TYP 3 (TTT-projekt)

Genomförs och följs upp

Aktuella projekt som drivs / följs upp inom TTT

TG0 – projekt definierat, projektspec tas fram

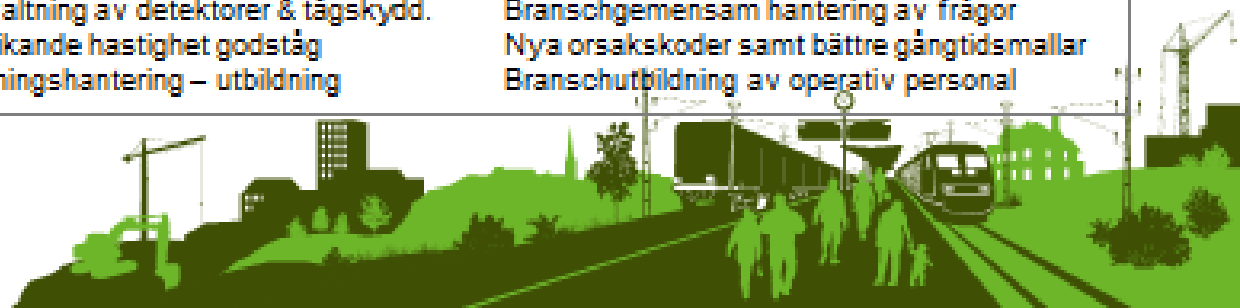
- Obis – Arbetsätt Helhetsgrepp kring arbetsätt med Obis
- JBS Datadelning Ramverk för branschens datadelning
- Kameror på lok Nytt sätt att hantera osäker påkörning
- TTT Dataplattform Pilot IT-lösning för begränsad datadelning

TG2 – projekt startat och pågår

- Operativt beslutsstöd i realtid Digital ordergivning samt pilot C-DAS

TG4 – projekt avslutat, under specifik uppföljning

- Konstruktionshastighet i körordern Införa visuell uppgift i körorden
- Obis – kommunikationspaket Kommunikationsinsats mot spårspning
- Gem. kvalitetsarbete på bangårdar Etablera struktur för samverkan/infodelning
- Ökad kanalprecision för godståg Förbättringsförslag för ökad kanalpunktighet
- Störningshantering – utvärdering Gjorda utvärderingar inom störningshantering
- Förvaltning av detektorer & tågskydd. Branschgemensam hantering av frågor
- Avvikande hastighet godståg Nya orsakskoder samt bättre gångtidsmallar
- Störningshantering – utbildning Branschutbildning av operativ personal



Punktlighet, RT+5

Punktlighet - utfall per år											senaste utfall	Trend mot förra månaden	Trend mot senaste 12 månaderna
Tidsperiod	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	YTD 2022	jan 2022	dec 2021	jan 21 - dec 21
RST (RT+5)	91,2%	91,3%	91,2%	91,4%	91,8%	89,6%	92,6%	95,0%	92,0%	92,4%	92,4%	↑	→
Kortdistans (RT+5)	95,1%	94,5%	94,6%	94,9%	94,5%	93,7%	95,8%	96,9%	95,1%	95,9%	95,9%	↑	↑
Medeldistans (RT+5)	88,8%	89,5%	89,5%	89,6%	90,9%	87,5%	90,9%	93,7%	90,3%	90,0%	90,0%	↑	→
Långdistans (RT+5)	79,4%	78,5%	78,2%	78,1%	79,1%	72,7%	80,1%	88,1%	81,9%	82,5%	82,5%	↑	↑
GT (RT+5)	80,0%	78,1%	77,8%	77,0%	80,8%	73,2%	77,9%	82,9%	76,5%	74,1%	74,1%	↑	↓

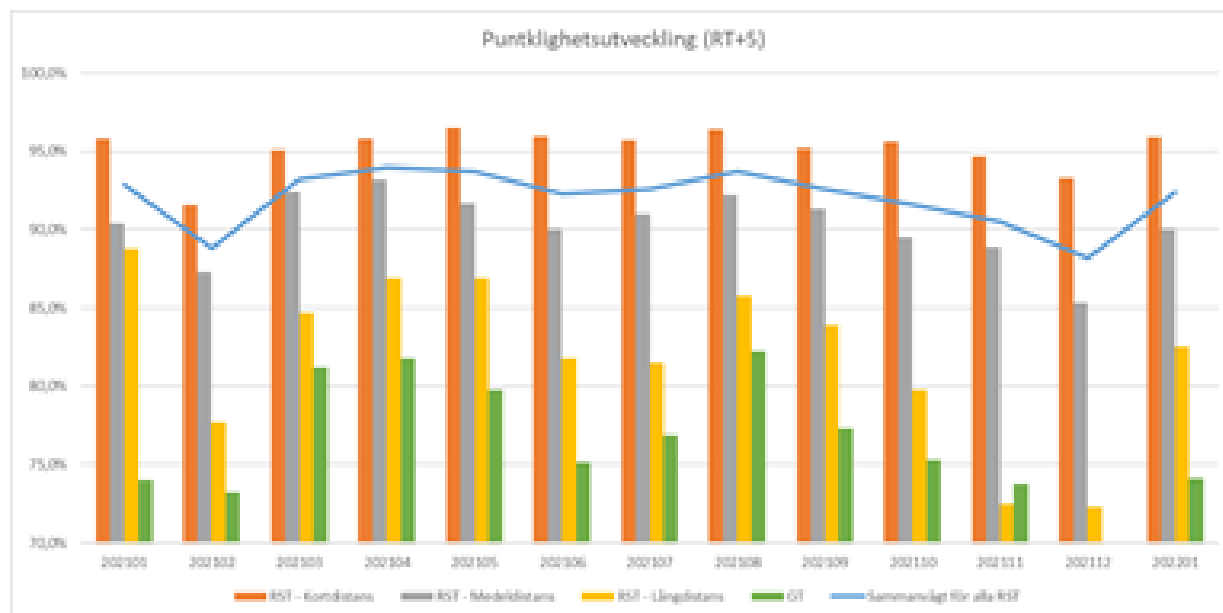
■ - bästa utfallet i tabellraden

YTD2021 avser medelvärde för januari t.o.m. nov

↑ Ökat mer än 0,6%

↓ Tappat mer än 0,6%

→ Ligger stilla (mellan +/- 0,6%)



De höga sjukskrivningstalen till följd av Covid-19 följde även med in till det nya året och många tåg ställdes in. Ovanpå sjukskrivningarna drog även stormen Malik in sista helgen i januari, vilket gjorde att ännu fler tåg ställdes in och att merföröningar ökade rejält kring Malmö och Göteborg under den helgen.

Den kraftiga nederbörden i Jämtland i mitten på månaden krävde stora röjningsinsatser och den stränga kylan i norr bidrog till att lok och vagnar fått isbildningar samt slag i hjul. Trots utmaningarna vände ändå punktligheten uppåt.

Exempel på händelser som har haft påverkan på månadens punktlighet:

- Signalfel i Hallsberg gav stora förseningar på trafiken i hela landet
- Spårledningsfel i Solna på flera ställen pga. brand i omformarstation
- Växelproblem i Linköping där en kortslutning orsakade flera problem för flera växlar
- Trafikstopp på södra stambanan i ca 1 timme p.g.a ett bombhot i Aneby
- Plankorsningsolycka i Arbrå där en bil hamnade mellan bommarna.

Aktiviteter

12 maj årsmöte, Stockholm

13 maj JBS-konferens, Stockholm

20 juni Nystart för kollektivtrafiken i Sverige, Stockholm

3-7 juli Almedalen, Visby



10 min

Kompetensfrågor



Linda Ekholm

Hållbar kompetensförsörjning i järnvägsbranschen



Tågföretagen fokuserar på två områden inom kompetensförsörjning

- Utbildning
- Attraktivitet

Mål och aktiviteter genomförs inom respektive område tillsammans med Tågföretagens medlemmar samt inom JBS, och utbildningsväsendet.

Målet: järnvägen ska vara en känd och attraktiv bransch med en hållbar kompetensförsörjning.

Strategisk kompetensförsörjning av lokförare i Tågföretagen

Utbildningsråd – långt/medellångt perspektiv

Vad: Ansvarar för att YH lokförarutbildning har en gemensam övergripande utbildningsplan som är anpassad till branschens behov

Vem: Representanter medlemsföretag och YH lokförarskolor

Hur: Förvaltar, utvecklar och anpassar utbildningsplanen enligt branschens behov och gällande regelverk

Resultat: En utbildningsplan som uppfyller kraven på en grundutbildad lokförarelev.

Mål 2022: Nivåtest

Kompetensråd – medellångt perspektiv

Vad: Referensgrupp för tågföretagens gemensamma strategi för en hållbar kompetensförsörjning av lokförare

Vem: Medlemsföretag som har stort rekryteringsbehov och/eller är aktiva i LIA-arbetet

Hur: Undersöker, analyserar och sammanställer det totala behovet av lokförare. Enkät och remiss.

Resultat: En strategisk och branschgemensam kompetensförsörjningsplan för lokförare

Mål 2022: Sammanfoga processer i ett årshjul

LIA-samordning – kort perspektiv

Vad: Planering och samordning. Process och operativt arbete för en sammanhållen LIA-process.

Vem: LIA-ansvariga på respektive bolag samt representanter från lokförarskolorna

Hur: Arbetar operativt i gemensamt planeringsverktyg

Resultat: Översikt över branschens totala kapacitet att tillhandahålla LIA

Järnvägsscollege

Trafikverkets regeringsuppdrag tillsammans med JBS – Järnvägsbranschens Samverkansforum
Säkra långsiktig kompetensförsörjning i järnvägsbranschen





PLATFORM 9³/₄

Järnvägscollege

Varför Järnvägscollege

- Få ett övergripande ansvar för järnvägens kompetensförsörjning
- Möjlighet till nationellt likvärdigt innehåll på utbildningarna
- Locka fler utbildningsanordnare
- Bättre balans mellan satsning på utökat järnvägsnät och antal järnvägsutbildningar
- Attraktivare och synligare bransch för talangerna

Inriktning Järnvägscollege

- Järnvägscolleges uppdrag är delat i tre huvudområden:
- Systematisk kravställning och kvalitetsuppföljning
- Utbildningskvalité och innehåll
- Långsiktig kompetensförsörjning

Nu påbörjas det spännande arbetet med att starta upp Järnvägscollege



Uppstart styrgrupp

Tillsätta och starta upp styrgruppen



Uppstart kansli

Ta fram kompetensprofil och rekrytera personer till kansliet



Förankringsprocess

Säkerställa förankring och involvering från externa parter samt intressenter



Grundarbete i arbetsgrupper

Arbete med att ta fram kvalitetskriterier och genomgång av den första utbildningen



Operativa strukturer

Säkerställa interna strukturer för verksamhetens operativa arbete och finansieringsmöjligheter



Etableringsplan

Skapa en plan för dels det initiala arbetet 2022, dels de första åren



Kommunikation

Definiera och genomföra kritiska kommunikationsaktiviteter inför implementeringen



Förväntningar på branschen

Tydliggöra förväntan på branschens deltagande och skapa en avsiktsförklaring

Fokusgrupp Trafiksäkerhet



Peter Sjöquist, SJ AB

Fokusgrupp Trafiksäkerhet

Inriktning

Genom samverkan och erfarenhetsutbyte mellan deltagarna genom möten, arbetsgrupper och nätverk bevaka lagstiftning, påverka Trafikverket och lära av varandra efter inträffade händelser – hantera gemensamma risker!

Om fokusgruppen

- Startade år 2000
- God representation från medlemsföretagen
- Fyra ordinarie möten per år – senaste 1 februari
- För närvarande några extra möten per år
- Deltagande i flera branschforum (FRI, TTJ ...)
 - Undergrupper OSPA, Plankorsningar, arbete i spår ...
 - Utbyte med Utbildningsrådet

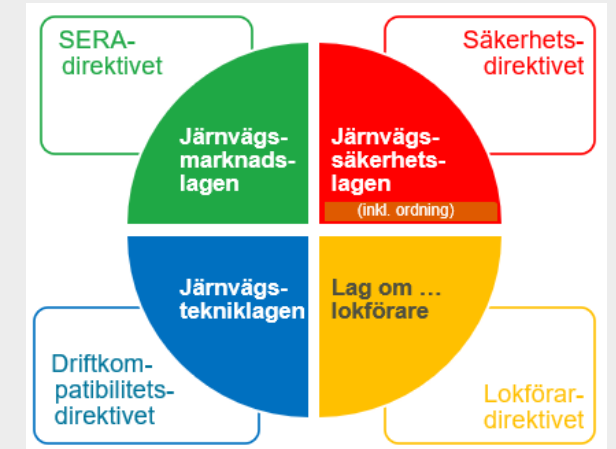
Inriktning aktiviteter 2022

- Införandet av fjärde järnvägspaketet i svensk lagstiftning
- ECM-förordningen, underhållsstyrning, certifieringar 2022
- TSD Drift, linjeboken, ruttkompatibilitet – nya uppgifter för JF
- Plankorsningar – informationsaktiviteter
- Utökad samverkan med utbildningsrådet kring YH-förarutbildningar och iakttagna risker
- Fortsatt bevakning av risker med kompositbromsblock
- Seminarier om OSPA + ny lagstiftning

Mest aktuellt kommande tiden: Nya järnvägslagstiftningen och ECM-certifieringar

Ny lagstiftning sjösätts äntligen (?) 1 juni

- Järnvägsmarknadslagen (SERA-direktivet)
 - Skapande av ett "europeiskt järnvägsområde" – fritt tillträde
 - Villkor för att få agera på marknaden, leverera tjänster etc. Licens.
 - Hindra korssubvention infrastrukturförvaltare – järnvägsföretag
- Järnvägssäkerhetslagen (Järnvägssäkerhetsdirektivet)
 - Gemensamt säkerhetsintyg ersätter säkerhetsintyg del A och B
 - ERA beslutande för intyg som gäller mer än ett land – OneStopShop
 - Certifiering som underhållsansvarig enhet för alla slags fordon
 - Omfattande utökning av krav på säkerhetsstyrning för JF och ECM
- Järnvägstekniklagen (Driftkompatibilitetsdirektivet)
 - Ytterligare bantning av nationella regler och öppna punkter
 - Fordonsgodkännanden i ny form, ny roll innehavare av godkännande
 - ERA beslutande för godk som gäller mer än ett land – OneStopShop
 - I Sverige blir de nationella tekniska reglerna föreskrifter (TSFS)



Att tänka på

- I stort sett inga övergångsregler
- Nya krav på trafiksäkerhetspåverkande varor och tjänster
- Riskkontroll av alla parter aktiviteter krav på JF
- ECM-förordningens certifieringskrav 16 juni 2022
- Anmäl till TS om ni avser vara ECM inom säkerhetsintyget

Om vi spanar lite framåt...

Resurskrävande förändringar

- Nya gemensamma säkerhetsintyg via ERA eller NSA
- TSD Drift införande (ruttkompatibilitet, administration)
- Trv linjeboksprojekt (digitala lösningar, kostnader, var och en eller gemensamt?)
- Säkerhet vid rundvirke och kombitransporter, lastsäkring, lastanvisningar ... (säkerställa förvaltning)
- ERTMS-införandet med nya TTJ-regler driftlägesbaserade bestämmelser (bra!) + stor utbildningsinsats (resurs/kostnad)
- ERTMS-införandet konsekvenser på grundutbildningar (system E2 + H samtidigt ?) och lösningar inkoppling

Hur skapa tillräckliga gemensamma resurser för allt detta?

Frågor?

Samverkan med Trafikverket



Lina Lagerroth

Affärsmässiga, balanserade villkor Trafikverket

Tågföretagen verkar för att få fram förslag på hur branschvillkoren i Järnvägsnätsbeskrivningen, JNB, kan utvecklas avseende rättigheter och skyldigheter för avtalsparterna för att därmed bidra till balans i avtalsrelationen, bättre transporttjänster, ökad effektivitet, affärsmässighet och konkurrenskraft.



Inom vilka forum verkar vi? (urval)

Forum	Syfte
Ledningsmöten TF - TRV	Information, diskussion, beredning, säkra framdrift i frågor på strategisk & taktisk nivå som berör trafikeringen, med huvudfokus på kapacitetstilldelning. Vid behov eskaleras även andra frågor.
Översyn affärsregler	Ser över Trafikverkets allmänna avtalsvillkor samt branschvillkor (TRAV och JNB) så att de kan utvecklas avseende rättigheter och skyldigheter för avtalsparterna, för att därmed bidra till balans i avtalsrelationen, ökad kvalitet, ökad effektivitet, affärsmässighet och konkurrenskraft för järnvägen. Hantera eventuella ändringar i lagar och förordningar kopplat till avtalsvillkor samt att följa upp effekten av resultat från tidigare översyn av affärsregler
Juridiskt samråd Regress Persontrafik	Reda ut/diskutera frågor kring regress där vi har olika bedömningar
Internationell samordning	Syftar till att samordna de internationella frågorna
TPSAMS	Samverkan för att stärka transportsektorns samlade förmåga att hantera samhällsstörningar genom utökad samverkan kring frågor som relaterar till krisberedskap och åtgärder inför och vid höjd beredskap.
Nationellt Näringslivsråd	Trafikverkets ambition är att presentera nyheter och information som utifrån ett trafikslags- och branschspecifikt perspektiv bedöms vara av ett allmänt intresse hos de inbjudna organisationerna och som med fördel låter sig diskuteras över trafikslags- och branschgränser.
Näringslivspott	Trafikverket arbetar tillsammans med representanter från Tågföretagen, Näringslivets transportråd och Transportindustriförbundet för att identifiera och bereda samt fatta beslut om åtgärder för finansiering genom näringslivspotten.

Arbetsgivarfrågor



Pierre Sandberg

Tidtabell för nya LAS ikraftträdande och implementering under 2022

- Lagrådsremiss överlämnas till Lagrådet den 27 januari
- Proposition tillställs riksdagen under vecka 11 (14-20 mars)
- Riksdagsbeslut fattas under våren före sommaruppehållet
- Lagen träder i kraft den 1 juli
- Lagen får tillämpas från och med den 1 oktober
- Därefter följer s.k. förbundsvist antagande
 - Vid fackligt antagande -> LAS enligt huvudavtalet
 - Vid icke antagande -> LAS enligt lag (mindre förmånlig för arbetsgivare och fackliga parter)

Sveriges Kommuner och Regioners pensionsöverenskommelse

- Premiebestämd (motsvarar ITP1)
- 4,5% blir 6% upp till 7,5 prisbasbelopp
- 30% blir 31% över 7,5 prisbasbelopp
- Avtalet strider mot lönenormeringen och märket enligt Svenskt Näringsliv
- Överenskommelsen tecknades före jul men SKR vägrar dessvärre lämna ut den till SN
- Liten informell grupp har tillsatts av SN
 - Leds av Beata Hammarskiöld (SN)
 - Per Östlund (förhandlingschef Vårdföretagarna - Almega) ingår i gruppen
 - Uppdrag: Analys av avtalets konsekvenser och strategi framåt för SN sfären

Nystart kollektivtrafiken



Pierre Sandberg

Nystart för kollektivtrafiken i Sverige

- Konferens planerad till den 20 juni 2022
 - Infrastrukturministern, Tomas Eneroth
 - Trafikregionråd tillika ordförande Svensk Kollektivtrafik, Kristoffer Tamsons
 - Hemlig gäst
- Debattartiklar, film på sociala medier, digital kick-off hösten 2021 (Covid-avbrott därefter)
- Programförklaring innebärande utfästelser från branschen och förväntningar på politikerna
- Målet är att 4 av 10 motoriserade personresor ska ske med kollektivtrafik år 2030

Tågföretagens reformagenda



Ann-Charlotte Geissler

Varför en reformagenda?

- Underlag för större genomslag hos beslutsfattare
- Prioritera bland frågorna och sätt viktiga policybudskap
- Ökad synlighet i egna kanaler och förtjänad media

Tågföretagens agenda

Tågets roll i samhället, prioriterade områden och konkreta reformförslag

Arbetsprocess

- Research och intervjuer med medlemmar, kansli och andra intressenter
- Synopsis – 28 januari, presentation i styrelsen
- Workshop 1 – 11 februari
- Uppdaterat synopsis – 16 februari
- Leverans av utkast rapport – 2 mars
- Workshop 2 – 10 mars
- Förankring med styrelsen av rapportutkast – 15 mars
- Leverans av slutgiltig reformagenda – början av april

Utgångspunkter

Rak och enkelt att förstå

- Ge läsaren en bild av utmaningar, konsekvenser och nödvändiga reformer
- Kräver prioritering av frågor

Framåtblickande och lösningsfokuserad

- Fokus på lösningar av utmaningar

Avstamp i vår tids viktiga frågor

- Utgångspunkt i vad tåget bidrar med till samhället

Påverkansunderlag

- Reformförslag som kan läsas och förstås av beslutsfattare utan särskilda förkunskaper

Järnvägen – transportsystemets ryggrad

Redogörelse för järnvägens unika egenskaper som följer av dess kapacitet för person- och godstransporter. Flöden av järnvägstransporter i Sverige illustreras och grundläggande fakta presenteras. Svarar på frågan om vad ökad person- och godstrafik leder till i form av tre områden:

- Stärkt tillväxt i hela Sverige
- Ökad rörlighet, resande och pendling
- Omställningen av samhället

Tack!

