

Tillsammans för Tåg i Tid - Punktlighet och punktlighetsarbete VSB

Cornelis Harders, Infrastrukturchef MTR Nordic

Något kort om MTR

Vad är TTT

TTT hittills

Stråkansvar

Vilka är MTR?

- Grundades i Hongkong 1975
- Ett av världens största järnvägsföretag med cirka 11 miljoner genomförda resor varje dag
- MTR driver, utvecklar och bygger tunnelbana, pendeltåg och snabbtåg – samt tillhörande infrastruktur, stationer, bostäder och handel
- Mer än 27 000 anställda
- Är ett noterat bolag på Hongkong-börsen sedan år 2000 med idag ca SEK 300 mrd i börsvärde. Staten Hongkong kvarstår som majoritetsägare.
- Mycket stark finansiell ställning med låg belåning. AAA i kreditrating.
- **Norden är utpekat som ett av koncernens tillväxtområden**



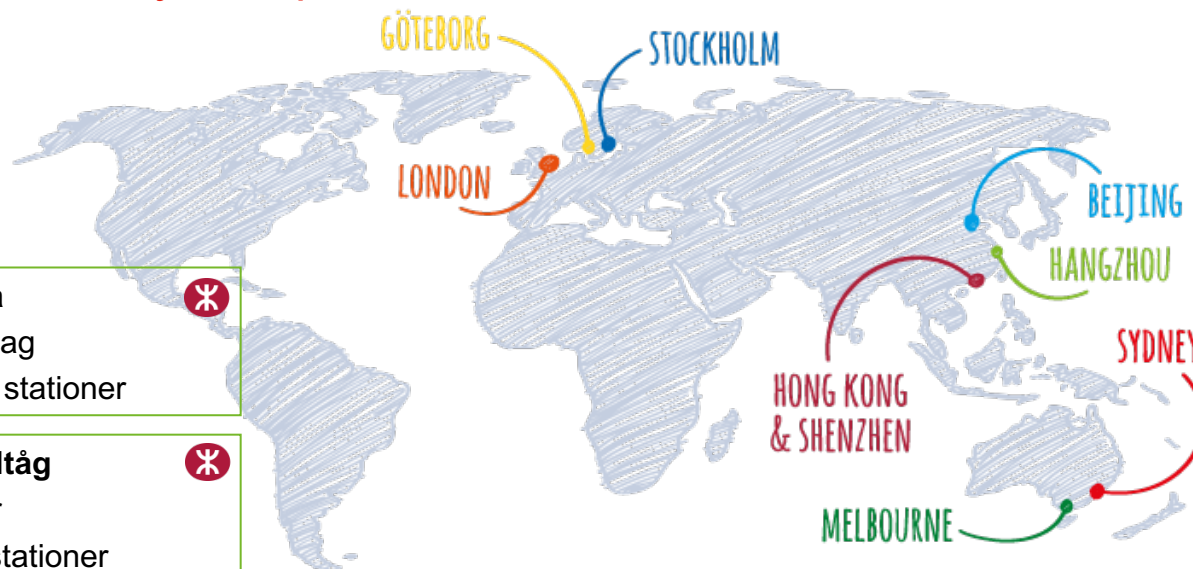
MTR:s vision

Vi ska vara ett ledande globalt företag som med omsorgsfull service länkar samman och utvecklar hållbara samhällen



MTR i världen

Vi har ansvar för 11 system på 3 kontinenter



Stockholms T-bana

- 1,2 m resenärer/dag
- 108 km spår, 100 stationer

Stockholms pendeltåg

- 87 m resenärer/år
- 241 km spår, 53 stationer

mtr express

- Snabbtåg Sthlm-Gbg, start mars 2015
- 455 km spår, 5 stopp

London Crossrail

- Ny tunnelbana under uppbyggnad.

Melbourne commuter train

- 0,4 m resenärer/dag
- 390 km spår, 218 stationer

South West Trains

- Trafikerar London Waterloo och sydvästra England
- 220 m resor/år, 1700 avgångar/dag
- 976 km spår, 186 stationer

Beijing metro linje 4, 14, 16 (under uppbyggnad)

- 1,8 m resenärer/dag
- 147 km spår, 124 stationer

Hangzhou Metro

- 0,54 m resenärer/dag
- 48 km spår, 34 stationer

Hong Kong

- 5,6 m resenärer/dag
- 231 km spår, 93 stationer

Shenzen

- 0,54 m resenärer/dag
- 21 km spår, 15 stationer

Sydney NWRL commuter train

- Ett nytt 15-årigt PPP kontrakt att bygga och driva en 36 km pendeltågslinje med 13 stationer.



24	Accenture	Information Technology Services
25	Microsoft	Computer Software
26	Vanguard	Diversified Financials
27	Mobike	Computer Software
28	Volvo Car Group	Motor Vehicles & Parts
29	Insurance Australia Group	Insurance: Property & Casualty
30	Tata Consultancy Services	Information Technology Services
31	Airbnb	Internet Services & Retailing
32	Ikea	Specialty Retailing
33	MTR	Railroads
34	Grohe	Building Materials, Glass
35	IBM	Information Technology Services
36	Salesforce.com	Computer Software

The Change the World list recognizes companies that have had a positive social impact through activities that are part of their core business strategy. We prioritize companies with annual revenues of \$1 billion or more.

Fortune writers and editors, with help from our partners at FSG and Shared Value Initiative, evaluate and rank the companies by these three factors:

1. Measurable social impact: We consider the reach, nature, and durability of the company's impact on one or more specific societal problems. This category receives extra weight.
2. Business results: We consider the benefit the socially impactful work brings to the company. Profitability and contribution to shareholder value outweigh benefits to the company's reputation.
3. Degree of innovation: We consider how innovative the company's effort is relative to that of others in its industry and whether other companies have followed its example.

SvD 16 aug 2017

Näringsliv

Tågjättens Sverigeplan: Vill bygga hela stadsdelar

Uppbackad av Hongkongs regering vill tågbolaget MTR, som gör miljardvinster, bygga både tunnelbana, bostäder och köpcentrum.

– Vi kommer att ta vara på varje chans att växa i Sverige, säger MTR:s ordförande Frederick Ma i en intervju med SvD.

Av Annakaisa Suni 16 aug, 2017 Spara artikel Dela 584 delningar



Annon

MTR:s ordförande Frederick Ma lovordar konkurrensen i Sverige. I Hongkong behöver han inte tävla mot andra bolag. Foto: Magnus Hjalmarson Neideman

Något kort om MTR

Vad är TTT

TTT hittills

Stråkansvar

Vad är TTT

Tillsammans för Tågtrafik i Tid

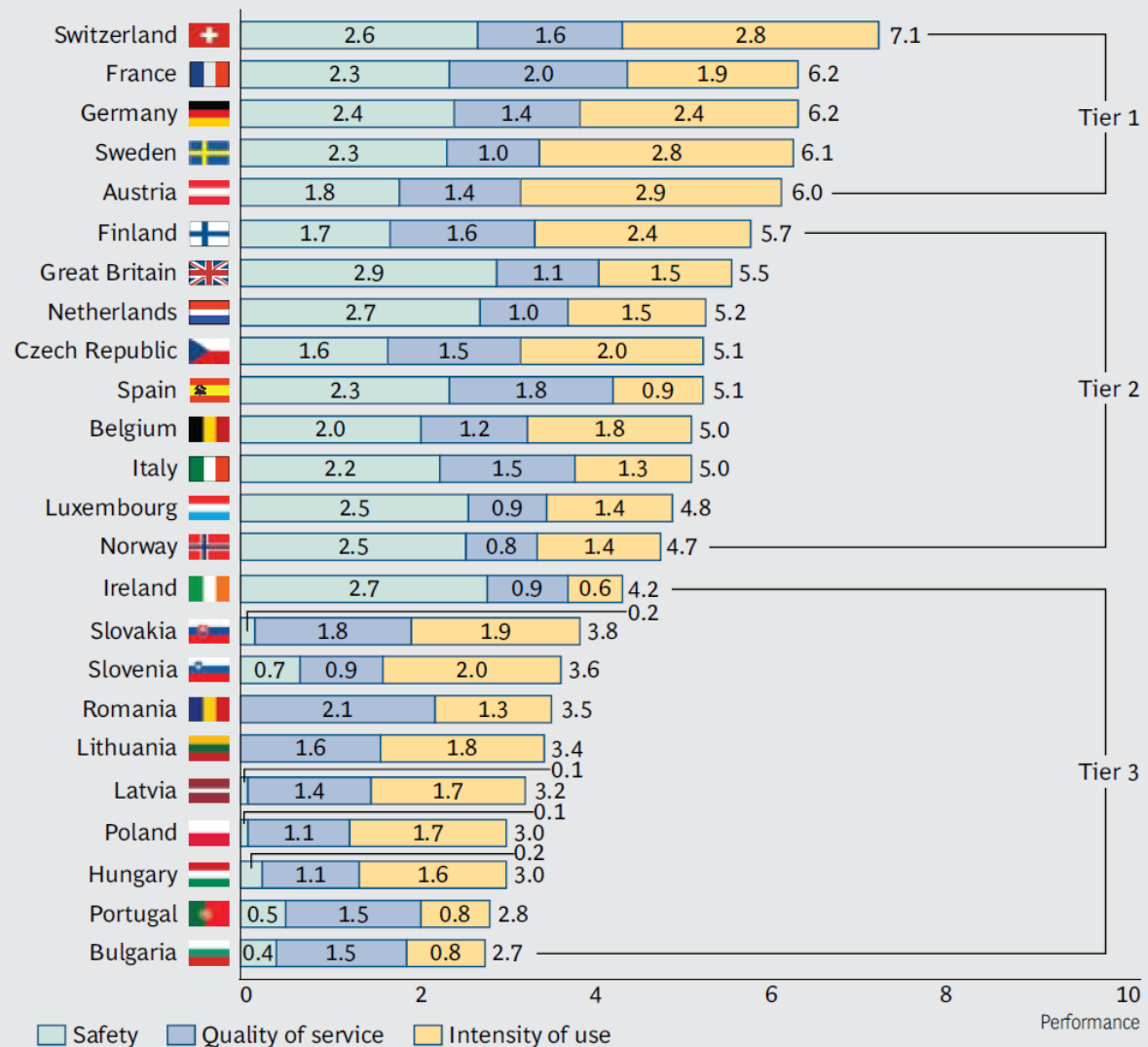
Uppdraget för Tillsammans för tåg i tid (TTT) är att säkerställa att järnvägsbranschen arbetar för att öka förtroendet för järnvägen och att punktligheten motsvarar resenärers och godstransportköparens behov. TTT handlar om att, gemensamt i branschen, systematiskt och långsiktigt förbättra punktligheten i järnvägstrafiken.

- Branschsamarbete
- Tydlig målsättning kring kundupplevelse
 - Punktlighet: **95 procent** av såväl persontågen som godstågen ska ankomma till slut-station inom en marginal på fem minuter efter utsatt tid år 2020
 - Dessutom finns ett mål för resenärsnöjdhet som avser information och hantering i stort läge. **80 procent** av resenärerna ska vara nöjda med eller neutralt inställda till både information och övrig hantering vid störningar



Bakgrund

EXHIBIT 2 | Measuring Country Performance on the RPI



Source: BCG analysis.

Note: Individual data points have been rounded to the nearest tenth. As a result, overall totals may vary by plus or minus one-tenth of a point.

Förseningar i fokus!

Tågförseningar kostar Sverige 5 miljarder/år.

- 3,3 miljarder i persontrafiken
- 1,4 miljarder i godstrafiken
- 0,3 miljarder i infrastrukturen

Totalt 100 000 förseningstimmar /år

8 områden som täcker 80 procent av förseningstimmar – och så ett nionde område

1. Infrastruktur
2. Avgångstid
3. Fordon
4. Från utland
5. Banarbete
6. Obehöriga i spår
7. Trafik- och resursplanering
8. Operativ trafikering
9. Trafikinformation och hantering i stört läge

Organisation av TTT arbetet



Ett effektområde per
prioriterade 8 områden

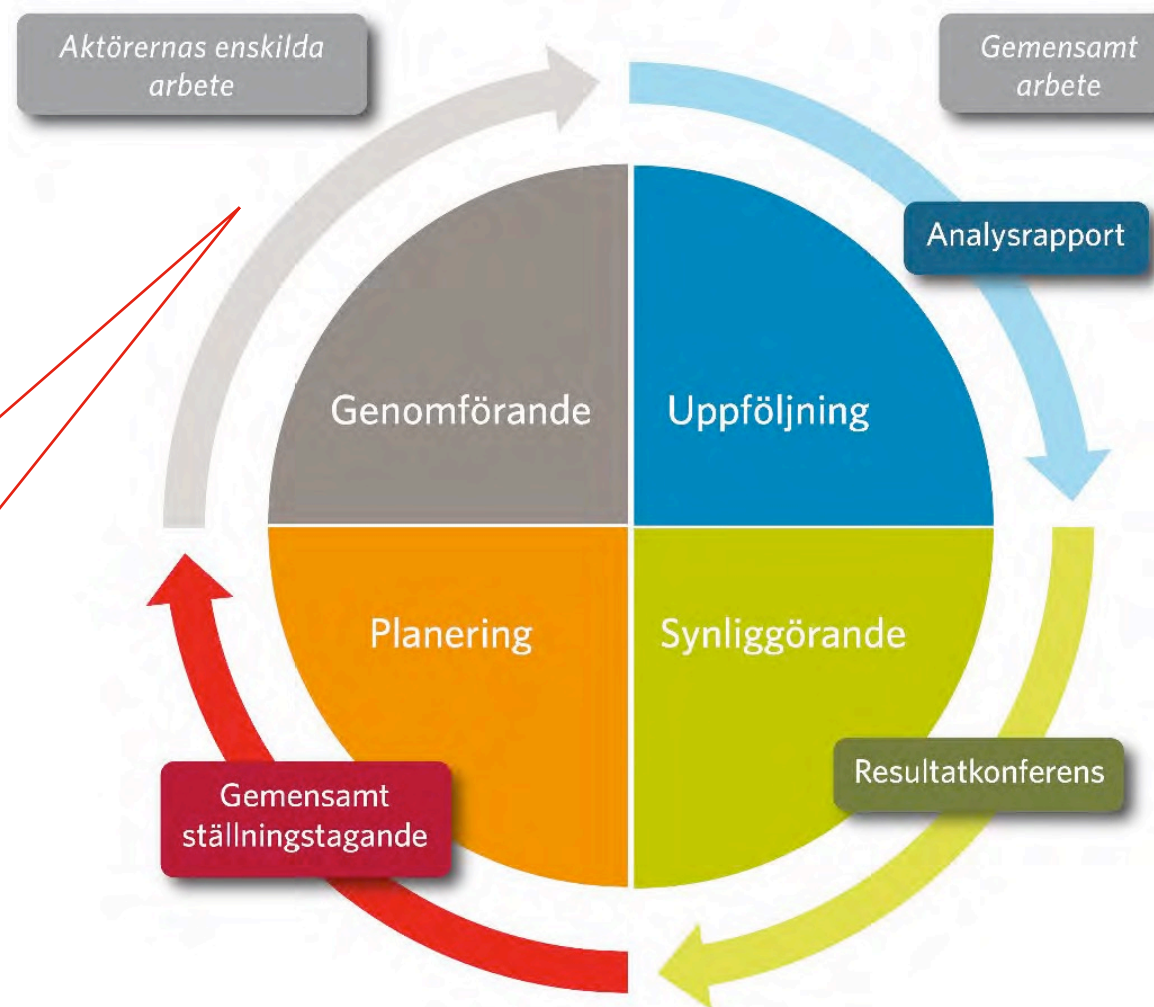
Och sedan ett nionde
område

Arbetsätt

En förutsättning för att nå de uppsatta målen i TTT är att branschen arbetar tillsammans och att insatser riktas mot de områden som har störst påverkan på punktligheten.

För att nå resultat krävs ett systematiskt och uthålligt arbete hos alla järnvägens aktörer.

Ett genomförande av olika åtgärder ska ske genom de olika organisationerna!



Något kort om MTR

Vad är TTT

TTT hittills

Stråkansvar

Resultaten hittills

- TTT har varit igång sedan 2012
- Vad har man gjort:
 - Branschen har börjat prata med varandra
 - Branschen är överens om målsättningen
 - Branschen har kommit överens om framtagandet av olika underlag
 - Branschen har blivit mycket klokare
- Att branschen har närmat sig varandra är en viktig resultat, men.....
- mycket återstår. Punktligheten rör sig inte mot målet och har delvis blivit sämre!

Hur går det med punktligheten?

År	Persontåg, TOTALT (%)	Persontåg, kortdistans (%)	Persontåg, medeldistans (%)	Persontåg, långdistanståg (%)	Godståg (%)
2013	90,0	94,1	87,4	78,2	80,0
2014	90,0	93,4	88,0	77,1	78,1
2015	90,1	93,7	88,2	77,2	77,9
2016	90,1	94,0	87,8	77,4	77,0

Tabell 1. Punktlighet för persontågen STM(5) per tågsort samt punktlighet för framförda godståg till slutstation åren 2013–2016.

Källa: TTT resultatrapport 2017

Och förseningstimmar?

Effektområde	2013	2014	2015	2016
Avgångstid/noder	23 300	21 100	21 700	21 300
Infrastruktur	15 600	20 100	15 100	15 400
Fordon	13 000	12 500	11 400	13 500
Från utland	7 600	8 700	9 300	7 800
Banarbete	5 200	4 800	3 800	4 800
Obehöriga i spår	2 700	3 900	5 200	5 800
Trafik- och resursplanering	5 200	5 900	6 500	4 400
Operativ trafikering	3 500	3 800	3 600	4 200 ¹

Tabell 2. Antal förseningstimmar per effektområde åren 2013–2016 avrundat till närmsta hundratal.

Källa: TTT resultatrapport 2017

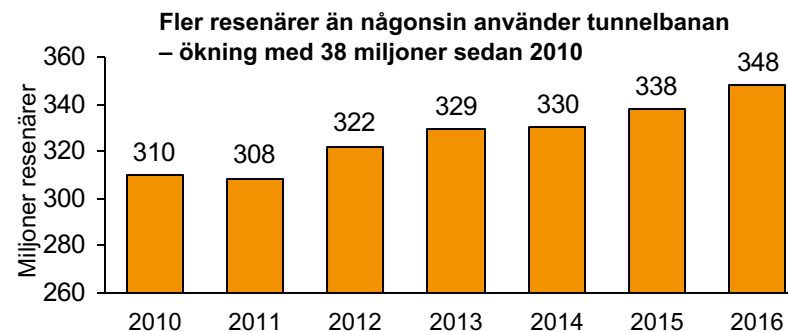
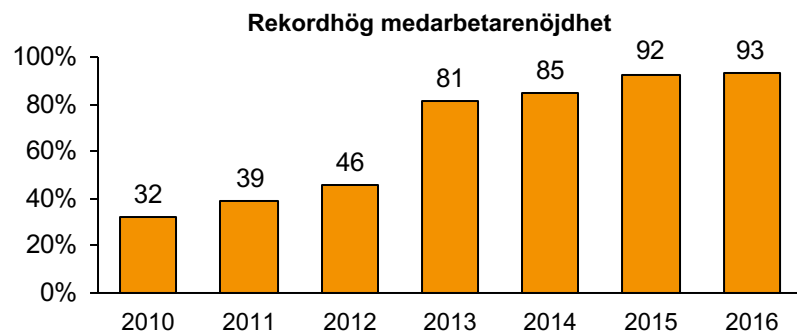
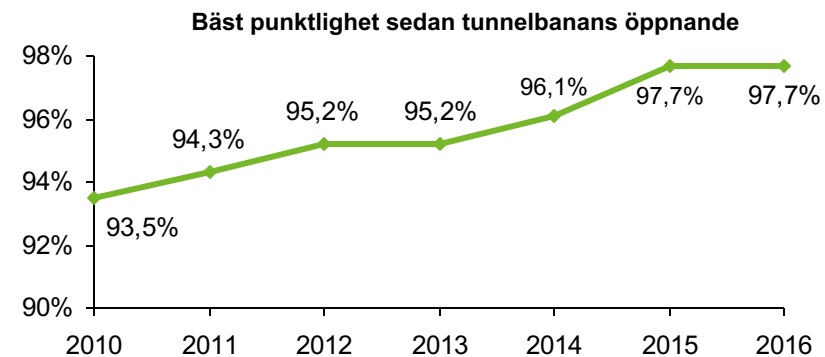
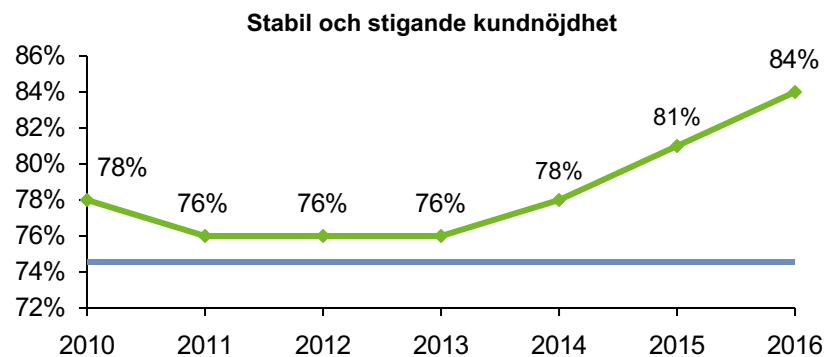
Oberoende granskare:

Vi konstaterar att merparten av de kommentarer vi lämnat tidigare är alltjämt gäller. Trots att fyra år har gått och ett antal aktiviteter presenterats ligger målvariablerna kvar på en oförändrad, eller till och med försämrade, nivå. Vi ser få tecken på att uppställda mål kommer att uppnås med nuvarande arbetssätt. Bedömningen att ”punktligheten hade varit sämre utan alla de förbättringsaktiviteter som genomförts” saknar stödjande argument.

Vi har tidigare uttryckt en oro för hur samarbetet i realiteten är resurssatt och även den oron kvarstår. Den organisationsbild som presenteras ger sken av en rejäl kraftsamling av individresurser, men det saknas fortfarande en kvantitativ redovisning av hur mycket resurser som faktiskt läggs ned.

Vår samlade bedömning är att om TTT:s syfte att öka förtroendet för järnvägen och att punktligheten motsvarar resenärers och godstransportköparens behov ska uppfyllas, så krävs sannolikt en helt annan ansats och ambitionsnivå för resursanvändningen.

Något behöver ske för målet ska kunna klaras



Något kort om MTR

Vad är TTT

TTT hittills

Stråkansvar

Varför ett stråkansvar?

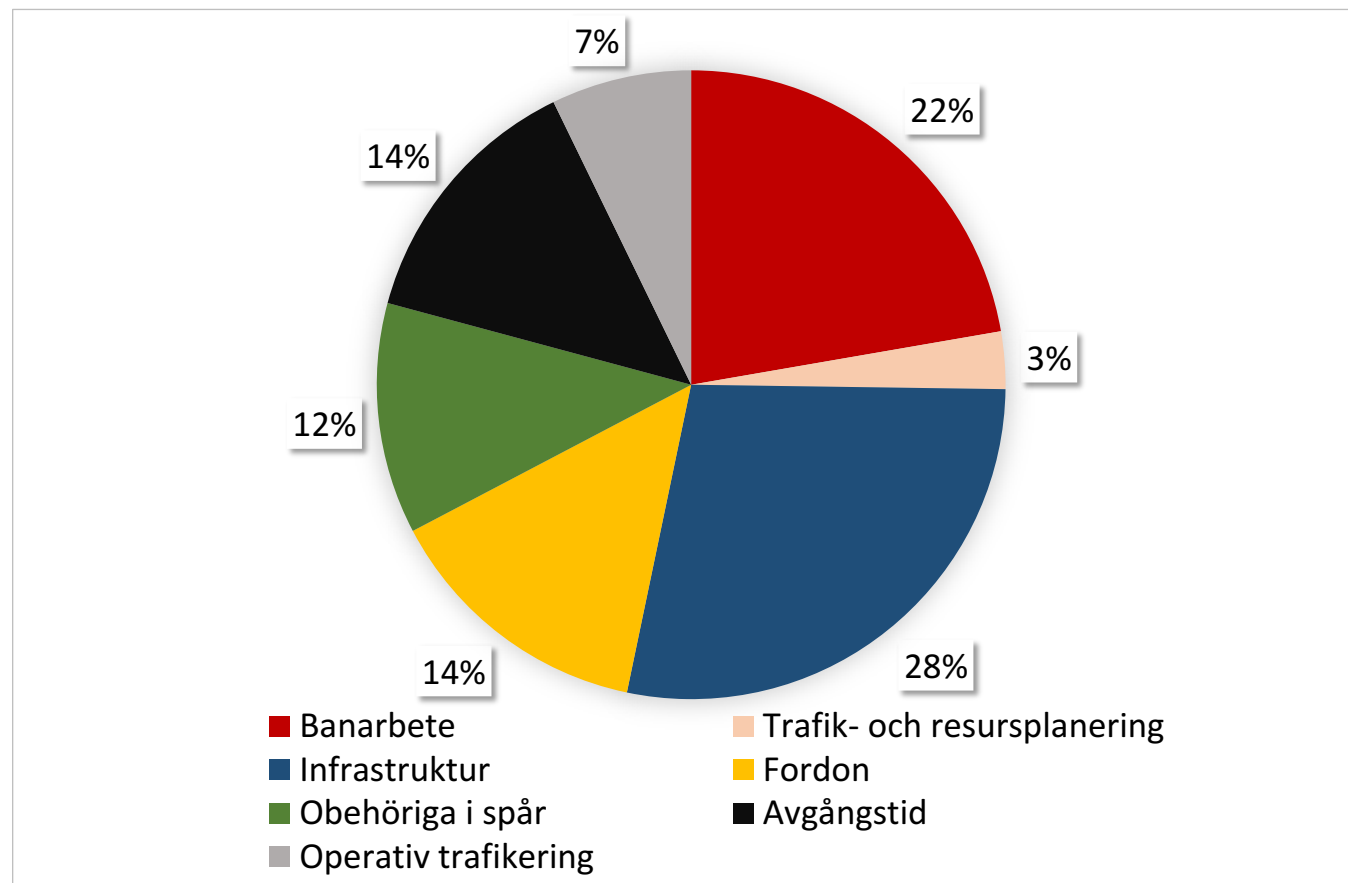
- Tågen passerar påverkas inte enbart av enskilda händelser på enskilda punkter
- Tågen påverkar varandra i att stråk
- Några stråk omfattar största delen av Sveriges järnvägstrafik, genom koncentration av arbetet i dessa stråk hoppas vi kunna åstadkomma en förbättring
- Det behövs en mer helhetssyn på trafiken i stället för stuprör



Vad är ett stråkansvar

- Under 2016 startade ett arbete med prioritera tre stråk särskilt högt: Södra stambanan, Västra stambanan och Ostkust-banan.
- En ansvarig för respektive stråk har i uppgift att ta fram en målbild, samla in analysunderlag, inventera och sammanställa pågående initiativ på stråket, ta fram behov och brister samt skapa en aktivitetsplan.
- På grund av bemanningsproblem har arbetet kommit igång först under sommaren 2017 på enbart två stråk: SSB genom SJ och VSB genom MTR
- De prioriterade stråken är ett komplement till effektområdena (inte ersätta). Stråkarbetet ska rikta kraft mot ett avgränsat område och bidra till lokala resultat. Effektområdena ska i den mån det går rikta sina insatser till de prioriterade stråken, men även behålla ett nationellt helhetsperspektiv och arbeta långsiktigt och systematiskt för resultat på nationell nivå.
- Målet för varje stråk är att förbättra punktligheten på stråket och bibehålla den.

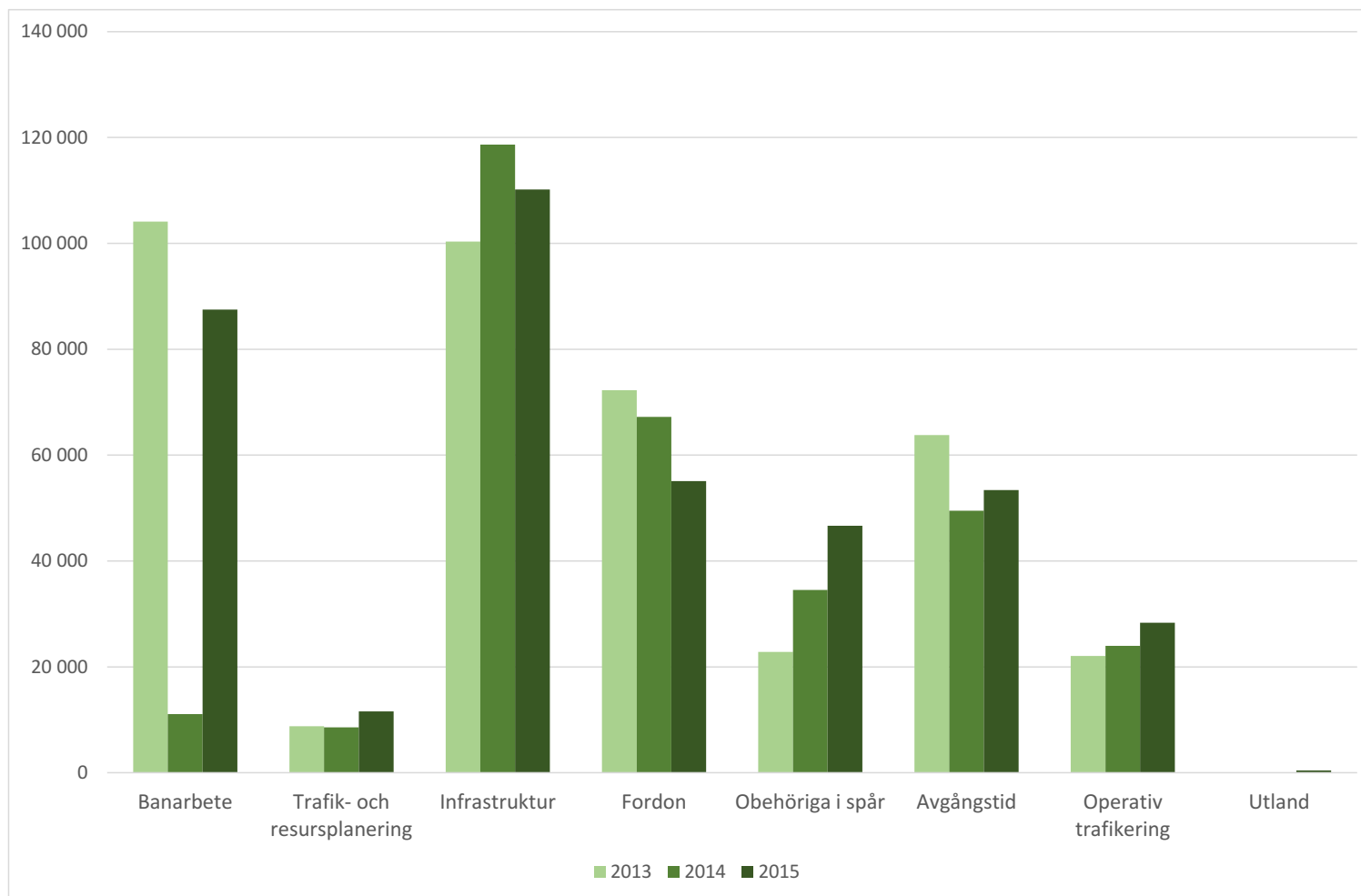
VSB förseningsorsaken 2015 (i förseningstimmar)



Banarbeten och infrastruktur står för hälften av alla störningstimmar

Annars är även fordon, obehöriga i spår och avgångstid viktiga orsaker

Utveckling under några år



Banarbeten är beroende av hur många banarbeten som pågår, men det finns även en stor källa till felkodning

Fordon minskar något för varje år som går

Obehöriga i spår ger en kraftig ökning från år till år.

Hur jobbar vi med stråkansvaret

- Vi ska jobba genom effektområden som ska svara för åtgärder
- Vi ska ta fram bättre underlag på stråknivå för att få reda på om vad som händer och när det händer
- Vi ska utvärdera och följa upp större händelser (inte enbart de säkerhetsrelaterade händelser)
 - De som ger större påverkan på trafiken
 - De som upprepar sig
 - Och andra som vi anser ska utvärderas
- Gemensamt ska VSB och SSB i första hand koncentrera sig på delen Stockholm-Katrineholm

MTR:s första analys av stråket VSB

Några första slutsatser:

- Några enstaka små förseningar innebär inte några problem, men för många små förseningar innebär att problemen ökar oproportionerlig
- Banarbeten (och främst den felaktiga planeringen och genomförandet av) innebär många problem samtidigt: minskat tågtrafik och kraftig minskat punktlighet
- Obehöriga i spår är ett ökande problemen för tågtrafiken på många olika sätt (säkerhetsrisker, arbetsmiljö, punktlighet)
- Hastighetsnedsättningar

Detta blir de prioritering för den närmast framtiden!

Tack!