



2020-02-03 13:00 CET

Vi är med och bidrar i branschgemensamt punktlighetsarbete

Tillsammans för tåg i tid (TTT) är ett branschgemensamt punktlighetsarbete där i stort sett alla järnvägens aktörer deltar för att skapa en systempunktlighet på 95 procent. Green Cargo har under hösten 2019 fördjupat sitt engagemang i TTT-arbetet genom att ta över ledningen i effektområdet Avgångstider och noder. Peter Hysing på Green Cargo är effektområdesansvarig, läs hans blogg om arbetet inom effektområdet.

Att just jag har fått möjligheten att leda ett av de åtta effektområdena inom TTT känns som en ynnest och vi har ett viktigt arbete framför oss. Men jag är

i gott sällskap. Förutom vi på Green Cargo och Trafikverket har vi fått en bred uppslutning med Mertz, TX Logistik, Hector Rail och DB Cargo som några av deltagarna. Det är såklart jättekul men också enormt viktigt att vi har en bred uppslutning bland aktörerna så att vi kan skapa samsyn i frågorna då vi påverkar varandra mycket i det dagliga arbetet. Men jag ska inte sticka under stolen med att vi behöver fler aktörer inom branschen som deltar i arbetet. Så varmt välkommen!

Jag kanske inte hade förstått vikten av att arbeta branschgemensamt med dessa frågorna förrän jag fick förklarat för mig på ett möte ”att det var inte så bråttom med godståg för vagnarna skulle ju ändå bara till bangården och stå där i flera dygn”. Det är fullständigt felaktigt och det visar bara på vilken viktig uppgift vi har att förmedla vilket unikt och snabbt nätverk vi faktiskt har i infrastrukturen och vad vi kan bidra till i järnvägssystemet och till svenskt näringsliv om rätt förutsättningar ges.

Effektområde Avgångstider och noder fokuserar framförallt på de stora godsbangårdarna. Målet med effektområdet är att öka avgångspunktligheten och reducera antalet störningstimmar som orsakas av sen avgångstid. Alla som är delaktiga i området är en del av pusslet till ökad punktlighet och det är viktigt att vi alla ser vår del i helheten. Det är då vi bidrar till en ökad robusthet och en attraktiv produkt.

Vi på Green Cargo påverkar självklart utfallet i punktlighetsstatistiken eftersom vi har ett utbrett nätverk i vårt avlånga land. Om vi klarrapporterar och avgår i tid från våra bangårdar ökar sannolikheten för att vi ska ankomma i tid, vilket i sin tur bidrar till att trafiksystemet får en bättre precision. Genom detta får vi både effekter som gynnar oss själva, samtidigt som vi bidrar till hela tågsystemets punktlighet.

Vilka är då de största utmaningarna? För min egen del upplever jag en utmaning i att ta på mig branschhatten i samarbetet och inte bara se till Green Cargos bästa. Det är jätteviktigt. Vi måste verkligen arbeta utifrån och försöka se till helheten. För effektområdets del handlar det om att bryta ner de goda intentionerna som vi har på våra möten till konkreta och genomförbara aktiviteter. Komplexiteten är stor i en bangårds alla kontakter och samarbetspartners där all kommunikation idag sker via telefon, helt utan annat gemensamt systemstöd och det måste man ha respekt för.

Vi har startat många goda initiativ inom effektområdet under 2019. Ett

exempel är att vi Malmö har planerat ett initiativ som kallas för sprint inom TTT. Det går ut på att testa en hypotes eller idé. Rent konkret innebär det att vi under december hade en tågklarare placerad i rangertornet i Malmö för att se om vi kunde identifiera effektivare sätt att kommunicera på. Ett genombrott i dessa diskussioner är att vi har fått samsyn i att Trafikverket i princip ska ha samma proaktiva planering av infartsgruppen på Malmö godsbangård som man har när det gäller planering av spårval för persontåg på Malmö Central.

Vi har nu gått in i 2020 och vi planerar givetvis nästa steg inom effektområdet. Planen är att bredda det goda branschsamarbetet från Malmö till att i ett första läge även omfatta Hallsberg rangerbangård och Ånge godsbangård. Vi har även tankar på att därefter växla upp i ett övergripande nationellt steg. Sammantaget vet jag att vårt ökade fokus på kvalitetsfrågorna i sig är kvalitetshöjande för punktligheten i hela systemet.

Slutligen vill jag bara passa på att säga att jag är ödmjuk och tacksam för det stora intresse och engagemang som jag mötts av från alla inblandade för att komma fram till gemensamma förbättringar inom effektområdet. Nu gäller det att vara uthålliga i det arbetet vi gör. Jag är helt övertygad om att vi är på rätt spår och att vi kommer få se positiva effekter av effektområdet på punktligheten i systemet under 2020.

Peter Hysing, effektområdesansvarig Avgångstider och noder

Green Cargo är en hållbar logistikpartner och en viktig del av skandinaviskt näringsliv. Nästan 98 procent av vårt transportarbete sker med eltåg med mycket låg klimatpåverkan. Varje vardag kör vi 400 godståg och ersätter dagligen runt 9 000 lastbilstransporter på vägnätet. I vårt nätverk trafikerar vi närmare 300 platser i Sverige, Norge och Danmark och med partners når vi hela Europa. Green Cargo ägs av svenska staten. Vi har 1 800 anställda, transporterar cirka 20 miljoner ton gods och har en årsomsättning på 4,2 miljarder SEK (2023).

Kontaktpersoner



Pressjour

Presskontakt
010-455 40 02



Stephan Ray

Presskontakt
Chef Kommunikation & Public Affairs
stephan.ray@greencargo.com