

FÄRDPLAN MOT VISION 2050

Version 2024-10-07

INNEHÅLL

1. Ett par utgångspunkter för färdplanen	2
2. Fokus och förflyttningar över tid	3
A. Kortsiktigt fokus och förflyttningar (2024–2030)	3
B. Fokus och förflyttningar på längre sikt (2030–2050)	3
3. Prioriterade åtgärder och aktiviteter i närtid	4
A. Ökad kapacitet och smartare kapacitetsutnyttjande	4
1. Bättre kapacitet i det existerande systemet	4
2. Ny kapacitet till järnvägssystemet	4
B. Ökad kvalitet (markant ökad punktlighet och pålitlighet)	4
C. Förbättrad kund- och resenärsinformation	5
D. Kompetensutveckling och attraktivitet	5
E. Främja nya spelregler och marknadsvillkor	5
4. Strukturer och styrande principer för realisering av färdplanen	6
A. Styrande principer för bättre och mer effektiv samverkan	6
B. Säkerställande av framdrift	6

Färdplan mot Vision 2050

Vi som arbetar med svensk järnväg har identifierat flera stora utmaningar. Trafiken har ökat kraftigt de senaste 25 åren, vilket lett till trängsel på spåren. Samtidigt kräver ett eftersatt underhåll omfattande och omedelbara upprustningar. Till det kommer en förändrad omvärld med NATO-medlemskap, kraftfulla åtgärder mot klimatförändringarna samt en pågående nyindustrialisering som påverkar transportbehoven i grunden.

Vår vision, som tagits fram av Järnvägsbranschens Samverkansforum (JBS) och i samverkan med landets ledande aktörer, är ett Sverige som växer med järnvägen och ett transportsystem som för oss närmare, där innovation och ny teknik går hand i hand med effektivitet och hållbarhet. Ett järnvägssystem där varje resenär och varje ton gods kommer fram snabbt, säkert och pålitligt. För att få kraft och fart mot förverkligande av Vision 2050 har vi inom JBS därför tagit fram en första färdplan. Planen är inte en klarlagd bana ända fram till 2050, utan ska i detta läge ses som ett sätt för branschen att kraftsamla och klarlägga åtgärder i närtid, samt att utveckla bättre strukturer och styrmodeller som på ett mer effektivt sätt leder mot ett väsentligt bättre järnvägs- och transportsystem.

Färdplanen är tänkt att fungera som vägledning när branschen ska samordna och genomföra åtgärder, förbättra koordineringen mellan aktörer och säkerställa långsiktig planering och investeringar. Den ska också bidra till att uppnå EU:s transportpolitiska mål och stärka Sveriges ställning i Europa genom att bygga ett integrerat, sömlöst och multimodalt transportsystem.

Färdplanen syftar till att ge ökad kraft till de många initiativ som redan är i gång samt starta nya projekt som löser upp centrala knutar i systemet. Det är därför stort fokus på effektivisering av pendlings- och transportstråk, byggande av mer kapacitet i systemet samt hämta i kapp det eftersatta underhållet.

1. Ett par utgångspunkter för färdplanen

- Färdplanens målgrupper är externa intressenter och beslutsfattare, såsom politiker, myndigheter, branschorganisationer, aktörer inom andra transportslag, samt styrelser och ledningsgrupper i Järnvägsbranschens Samverkansforum (JBS) och andra involverande företag och organisationer.
- Primärt är den ett verktyg för samordning och framdrift, samt prioritering av nyckelinsatser för att på snabbt och kraftfullt sätta fart på resan mot Vision 2050. Färdplanen bör också användas som ett kommunikativt verktyg för att främja samverkan och engagemang inom branschen samt med andra aktörer i transportsystemet.
- Färdplanens uppbyggnad och karaktär utgör ett medvetet val av att vara en kombination av ramverk och konkreta aktiviteter. Detta för att skapa ett stort mått av flexibilitet och följsamhet vilket vi tror är en nyckel för att få största möjliga effekt över tid. Färdplanen ska därför läsas som ett levande dokument som kommer uppdateras löpande kommande år.
- Färdplan för Vision 2050 visar hur vi inom järnvägen kan hjälpa Sverige växa och röra oss snabbare i riktning mot de fyra målområdena i Vision 2050. Det gör vi genom att fokusera på fem aktivitetsområden; kapacitet, bättre kvalitet, kund- och resenärsinformation, spelregler och marknadsvillkor samt framtidssäkring av järnvägenskompetens.
- Färdplanen för Vision 2050 adresserar specifika områden som är kritiska för järnvägens utveckling. Men för att verkligen uppnå de långsiktiga målen krävs en bredare förändring som sträcker sig bortom dessa fem områden. Detta inkluderar ett djupare samarbete mellan transportsystemets olika sektorer, att branschen snabbare anpassar sig till teknologiska och ekonomiska förändringar, samt ett strukturerat tillvägagångssätt. Det handlar om att tänka bortom nuvarande strukturer och att skapa innovativa lösningar som stärker hela transportsektorn och därmed Sveriges konkurrenskraft och välstånd på lång sikt. Detta är områden som kommer behöva läggas till färdplanen efter hand.
- En avgörande fråga kommer vara kraften i genomförandet av färdplanen. Vi behöver ett tydligare ledarskap, så att transportsektorn på riktigt kan ta klivet in i nästa teknologiska epok. Det är nu järnvägsbranschen och politiken måste lösa några av de mest kritiska knäckfrågorna i vår tid, utan att skylla på andra eller varandra.

2. Fokus och förflyttningar över tid

För att uppnå Vision 2050 krävs fokus och strategiska förflyttningar över olika tidsintervall. Dessa är avgörande för att säkerställa att vi når de mål som fastställts i visionen. Vi har delat upp fokus och förflyttningar på två olika tidshorisonter: Saker som behöver ske på kort sikt (fram till 2030) respektive på längre sikt (2030–2050). Det betyder inte att de områden som pekas ut efter 2030 inte ska påbörjas redan idag, men att de kortsiktiga fokusområdena måste ges extra kraft och ledarskap under kommande år. Framför allt handlar det om förflyttningar som säkerställer grunden för visionens fyra målområden för järnvägen 2050:

- En järnväg som ökar tillväxt och konkurrenskraft
- En järnväg med övertygande kundvärden
- En välintegrerad och bärande stomme i transportsystemet
- Ett samordnat och effektivt järnvägssystem

A. Kortsiktigt fokus och förflyttningar (2024–2030)

De första åren fokuseras på att hantera de mest akuta utmaningarna och lägga grunden för framtida utveckling. I praktiken handlar det om att säkerställa basen för den svenska järnvägen. Vi som bransch måste visa att vi menar allvar med ambitionen att lyfta järnvägen och förbättra dess förutsättningar. Prioriterade åtgärder inkluderar därför:

- **Kapacitetsökning och robusthet:** Optimal användning av befintlig järnvägsanläggning och tillhörande infrastruktur genom förbättrad kapacitetsplanering, avboka tåglägen i tid, robusthet i fordon och resursättning, effektivare underhåll och snabbare färdigställande av pågående projekt.
Mål: Återta eftersatt underhåll, öka punktligheten markant.
- **Kvalitetslyft genom digitalisering och effektivisering:** Med digitala lösningar och automatiserade processer (genom datadelning och digital integration) kan vi både öka kvaliteten i järnvägssystemet och skapa en mer flexibel och responsiv järnvägssektor.
Mål: Ökad kvalitet genom bättre beslutsfattande och ökad effektivitet i transportnätet.

B. Fokus och förflyttningar på längre sikt (2030–2050)

För att uppnå varaktig förbättring och konkurrenskraft, behöver fler områden adresseras, till exempel att öka kapaciteten i systemet och förbättra integrationen med andra trafikslag.

- **Eliminera det eftersatta underhållet.** Även om det inte kommer vara möjligt att helt eliminera det eftersatta underhållet till 2030 bör ambitionen vara att göra det så snart det är rimligt möjligt.
Mål: Ett Sverige som inte har något eftersatt underhåll kvar inom järnvägssystemet år 2050.
- **Utbyggnad av infrastruktur:** Implementera nya järnvägslinjer och uppgradera befintliga för att möta ökad efterfrågan på snabba och pålitliga transporter.
Mål: Säkerställa fortsatt fokus på nya stambanor och TEN-T-nätverket.
- **Ökat inslag av målstyrning för att nå visionen.** I Vision2050 är ett av målen ett samordnat och resurseffektivt transportsystem som styrs och planeras med en målstyrd modell. För att nå det behöver inslagen av målstyrning öka.
Mål: Ett infrastruktursverige som styrs och planeras med en effektiv, målstyrd modell för samordning, stabilitet och långsiktighet.
- **Multimodal integration:** Arbeta för att järnvägen fullt ut integreras med andra trafikslag, vilket skapar ett sömlöst och effektivt transportsystem för hela Sverige och dess kopplingar till Europa.
Mål: Ett fullt integrerat multimodalt transportsystem som stödjer både inhemska och internationella transporter.
- **Framtidssäkring och innovation:** Fortsatt innovation inom både teknik och processer kommer att vara avgörande. Vi behöver kontinuerligt förbättra infrastrukturen för att den ska kunna möta framtida krav på klimatneutralitet och resurseffektivitet.
Mål: Ett järnvägssystem som är en global förebild för hållbarhet och effektivitet.
- **Internationell konkurrenskraft:** Säkerställ att Sverige stärker sin position som en ledande aktör inom internationell transport och logistik.
Mål: Att järnvägssektorn bidrar till att Sverige är bland de främsta länderna i världen när det gäller transporteffektivitet och hållbarhet.

3. Prioriterade åtgärder och aktiviteter i närtid

Färdplanen är ett levande dokument, vilket innebär att det kommer att ske löpande uppdateringar och justeringar i takt med att nya prioriteringar identifieras. Därigenom säkerställs att färdplanen förblir relevant för alla intressenter.

Vissa områden i färdplanen kan prioriteras och/eller ges extra fokus och nya områden kan komma att läggas till. Inledningsvis bör områdena "Ökad kapacitet och smartare kapacitetsutnyttjande" samt "Ökad kvalitet" prioriteras.

Nedan följer en lista med inledande aktiviteter inom fem prioriterade aktivitetsområdena i Färdplan 2050:

A. Ökad kapacitet och smartare kapacitetsutnyttjande

Vi måste klara av att öka järnvägens kapacitetsutnyttjande samtidigt som det pågår stora renoveringar och uppgraderingar av anläggning och fordon. Att säkerställa ökad kapacitet och smartare kapacitetsutnyttjande är den enskilt viktigaste faktorn för att nå Vision 2050 och därmed garantera ett bättre Sverige som växer med järnvägen. Det här är ett stort och komplext område som vi inledningsvis vill åtgärda genom bland annat nedanstående åtgärder. En del är redan påbörjade, andra ligger i startgroparna.

1. Bättre kapacitet i det existerande systemet

- **Färdplan digitalisering** – konkretisera resan framåt med ökad takt, datainsamling, minimikrav, genomförande av synkroniserade piloter, med mera.
- **DUKA**¹ – optimerad tidtabellsplanering och tågtrafikledning T25 från utfallsdata.
- **Utveckling av planeringsprocessen** (inklusive MPK², med mera) inklusive samordning mellan alla de aktörer som påverkar utformningen och användningen.
- **Handbok för branschgemensam störningshantering** (allt kan inte planeras i förväg).
- **Analys av konsekvenser av sökt kapacitet** jämfört med outnyttjad kapacitet.
- Fokus och **analys av kapacitetstunga och hårt belastade stråk** med varierad trafik.
- **Slutför implementering av längre och tyngre tåg**, högre hastigheter och kodifiering.
- **Gemensamma underhållsprocesser** som ger förutsägbarhet och agerbarhet.
- **Snabbare återtagande av det eftersatta underhållet.**
- Utveckla **smartare lösningar och bättre samverkan avseende sidosystemet** och dess beskaftenhet
- **Integrera transportsystemet mot intermodalitet.**

2. Ny kapacitet till järnvägssystemet

- Utveckla **regionala banor**.
- Prioritera **högtrafikerade stråk**.
- Genomföra **lönsamma investeringar som kan verkställas snabbt** och som hamnat utanför den nationella planen eller lagts sent i planen.
- **Fler strategiska triangelspår** för ökad kapacitet och redundans.
- Prioritera att bygga bort begränsningar som orsakar hastighetsnedsättning.

B. Ökad kvalitet (markant ökad punktlighet och pålitlighet)

Vi måste öka kvaliteten genom markant förbättrad stadigvarande punktlighet och pålitlighet. Punktlighet och pålitlighet är A och O för järnvägens trovärdighet som robust transportslag. Det är en ödesfråga för branschen att lyckas lyfta detta till stabila nivåer. Här vill vi arbeta inom åtta huvudpunkter:

- **Systematiskt opunktlig infrastruktur (SOI).** Tåligare infrastruktur genom underhåll i balans med trafikuttag samt effektivare felavhjälpning.
- **Systematiskt opunktliga tåg (SOT).** Förflyttning från att manuellt göra tågplanen mer robust till automatiska återkopplingar kring enskilda tidtabeller och hela upplägg – baserat på regelverk som löpande optimerar tågplanen.
- **Återtagande av det eftersatta underhållet.** Snabbare återtagande av det eftersatta underhållet är en viktig åtgärd för att öka kvaliteten i systemet.

¹ DUKA = Demonstratorer för utvecklat kapacitetsuttag och arbetsätt

² MPK = Marknadsanpassad planering av kapacitet

- **Minimera effekten av yttre faktorer.** En av branschen framtagna och accepterad plan för åtgärder för att minska påverkan av yttre faktorer med tydlig effekthemtagning.
- **Störningshantering.** Ökade möjligheter att begränsa spridningen av en störning samt tydligare och effektivare kommunikationsflöden som möjliggör rätt beslut i rätt läge för alla involverade.
- **Fordon.** Utveckla sensorer på tåg för fordon och infrastruktur samt effektivare underhåll av fordon, inklusive reservdelshållning.
- **Bana.** Att förutsättningar ges i upphandlingsskedet för entreprenörerna att föreslå metoder för att utföra ett effektivt järnvägsunderhåll
- **Realtidspositionering.** Införande av realtidspositionering på alla fordon ger bättre kvalitet i trafik, bättre information till såväl resenärer och godstransportköpare som andra aktörer såsom blåljus.

C. Förbättrad kund- och resenärsinformation

Vi behöver skapa resenärs- och godsinformation i framkant. Vi måste skapa moderna lösningar med inspiration från de serviceorienterade branscherna som ligger längst fram. Vi vill därför arbeta för:

- Mer **frekvent information under trafikstörningar** till både järnvägsföretag, resenärer och godstransportköpare vilket ger trygghet och möjlighet att agera.
- Möjlighet att ge **utökad information om tågtrafik i utlandet**
- **Datadelning mellan aktörerna** för mer samstämmig information i rätt tid. Kunder ska mötas av samma information oavsett kanal.
- Skapande av **en gemensam datakälla för att säkra samstämmig information ut till kund**.
- Gemensam hantering och **delning av information om ersättningstrafik** gör det lättare för resenärer att få information om sin fortsatta resa då tåget är inställt.
- Ökad förståelse och **samsyn inom branschen om trafik- och resenärsinformation.** Hur kan alla roller/aktörer bidra i byggandet av informationsunderlag som ger bättre beslutsunderlag och service till våra kunder.
- **Fler standardprognoser** ger agerbarhet för alla kunder. Teknikutnyttjande ger mer automation och mindre manuella arbetsmoment – det effektiviserar och snabbar upp informationsflödet.

D. Kompetensutveckling och attraktivitet

Vi måste se till att branschens kompetensförsörjning är framtidssäkrad. Branschen behöver förstå morgondagens behov och arbeta gemensamt för att säkra den. Det sker bland annat genom att vi som bransch:

- **Inventerar morgondagens kompetensbehov.**
- Skapar förutsättningar för att möta branschens **behov av framtida kompetenser bortom dagens.**
- **Anammar och nyttjar teknikutvecklingen.**
- Attraherar till branschen och för branschen **relevanta utbildningar.**

E. Främja nya spelregler och marknadsvillkor

Vi behöver arbeta för gemensamma spelregler som utvecklar branschen framåt och sedan också följa dem.

Sveriges organisering av järnvägen är unik i världen och andra länder blickar på våra lösningar. Samtidigt finns det saker som inte fungerar tillfredställande. Inom branschen behöver vi därför utveckla våra gemensamma spelregler samt säkerställa att vi klarar av att leva efter dem. Det vill vi göra genom att:

- Utveckla arbetssätt och organisering som säkerställer att **vi tillsammans tar hand om resenärer och gods som en samlad aktör** när störningar uppstår.
- Vi som bransch enas om ett **nytt sätt att samarbeta, informera och utforma ersättningstrafik.**
- Säkerställa **bästa möjliga anpassning till svenska förhållanden vid implementering av EU-regelverk.**
- Göra en **genomlysning av affärsregler och balans i avtalsvillkor.**
- Utveckla **differentierade kvalitetsavgifter.**
- Arbeta för **konkurrensneutralitet mellan trafikslag** och level playing field (avgifter med mera).
- Analysera förutsättningarna och incitament **för smartare kapacitetsutnyttjande.**

4. Strukturer och styrande principer för realisering av färdplanen

A. Styrande principer för bättre och mer effektiv samverkan

I det fortsatta arbetet med färdplanen behöver vi nu inom järnvägsbranschen också samarbeta över gränser på ett betydligt bättre sätt än tidigare. Myndigheter, statliga bolag, medlemsorganisationer och privata företag måste samverka djupare, och med nya former av styrning.

Ett antal styrande principer har tagits fram för att säkerställa klarhet och gemensam riktning i samarbetet. De styrande principerna bör främja effektiv resursanvändning, innovation och flexibilitet, samtidigt som de hjälper oss till fokus, standardisering och samordning. De möjliggör också bättre planering och genomförande. Genom att följa dessa principer blir vi mer effektiva och hållbara tillsammans.

- **Vi börjar med att plocka relativt lågt hängande frukter som gör stor skillnad.**
Fokus på åtgärder som kan göra stor skillnad i närtid. Dessa åtgärder kan identifieras inom organisation, kultur, budget, teknik eller kapacitet. Exempel kan vara åtgärder mot spårsporing, utveckling av planeringsprocessen och längre och tyngre tåg.
- **Vi låter nya arbetssätt och metoder göra skillnad.**
Vi låter nya och innovativa arbetssätt effektivisera genomföranden för att bättre utnyttja våra resurser, skattekonor och investeringsmedel så att vi i Sverige snabbare når samhällsekonomisk effektivitet.
- **Stråktänk och gemensamma ansatser.**
Vi måste tänka mer som resenären eller godstransportköparen och se hela res- och transportflöden. Samtidigt måste vi i alla lägen arbeta med det gemensamma bästa för ögonen. Dialog och samråd krävs för integrerade organisationsövergripande lösningar, såväl på kort sikt som på lång sikt. Exempel kan vara stambaneråd och samarbetsforum på olika nivåer.
- **Använd bästa (och enklaste) lösningen överallt.**
Undvik att uppfinna hjulet på flera ställen samtidigt. Finns det en beprövad lösning, använd den i första hand på så många ställen som möjligt samt undvik i möjligaste mån regionala eller särskilda anpassningar.
- **Fokus på genomförande och sluttid.**
Sätt spaden i jorden och fokusera på att avsluta projekt i tid. Effektivisera genomförandet av utredningar och respektera tids- och resursramar för att säkerställa att alla intressenters behov i möjligaste mån tillgodoses.

B. Säkerställande av framdrift

Utöver de styrande principerna behöver vi som bransch utveckla strukturer som säkerställer att vi uppnår resultat inom alla områden (aktiviteter, åtgärder, med mera) som färdplanen pekar ut. Det kommer kräva ett stort mått av förändringsledning där enskilda aktörer behöver nå framgång i sitt arbete och i tillägg branschen hitta bättre former för att arbeta gemensamt i de åtgärder där samverkan är en förutsättning för att nå målen. För att garantera att färdplanen aktiveras korrekt kommer därför arbetet att behöva tydliggöra ansvar, samt styrnings-, lednings- och uppföljningsprocesser. Utformningen av detta kommer att arbetas fram under hösten 2024. Arbetet kommer också troligen föra med sig ett ökat behov av resurser inom JBS om ambitionsökningen som Vision 2050 och färdplanen innebär ska kunna uppnås.