

Punktlighet på järnväg 2015

Statistik 2016:6

Punktlighet på järnväg 2015 Statistik
2016:6

Trafikanalys

Adress: Torsgatan 30

113 21 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2016-03-15

Förord

Punktligheten på Sveriges järnvägar är ett ständigt återkommande samtalsämne. Den officiella statistiken *Punktlighet på järnväg* syftar till att ge objektiv och allmänt tillgänglig information om hur utvecklingen över tid har varit på området. Vi hoppas att statistiken ska utgöra en grund för faktabaserade diskussioner, analyser och beslut.

I årets rapport kan vi visa på utvecklingen av punktligheten för persontåg mellan åren 2013 och 2015. I vissa tabeller visas endast statistik från 2015 för att all information ska få plats på en sida. I Excel-versionen finns tabeller för alla tillgängliga år.

Trafikverket har producerat statistiken på uppdrag av Trafikanalys som är statistikansvarig myndighet. Projektledare för *Punktlighet på järnväg 2015* vid Trafikverket har varit Anders Broberg. Vid Trafikanalys har Fredrik Lindberg varit projektledare och Jan Östlund har assisterat i arbetet. Rapportens texter är författade av Trafikanalys.

Östersund mars 2016

Per-Åke Vikman
Avdelningschef

Innehåll

Förord.....	3
Sammanfattning	5
Summary.....	6
1 Planerad och utförd trafik	7
1.1 Persontrafik	7
2 Punktlighet	10
2.1 Persontrafik	11
3 Tabeller/Tables.....	18
4 Fakta om statistiken	31
5 Definitioner.....	34
5.1 Övergripande definitioner	34
5.2 Tabelldefinitioner	36

Sammanfattning

Persontågens punktlighet vid slutstation, som här mäts med det *sammanvägda tillförlitlighetsmålet* STM(5), har under perioden 2013–2015 legat konstant på 90 procent samtidigt som tågtrafiken ökat.

Under 2015 inplanerades 958 000 persontåg i den fastställda årliga tågplanen vilket var 3 procent fler än året innan. Till slutdestination framfördes samma år 932 000 tåg, även det en ökning med 3 procent. Framförda tåg i förhållande till tågen som var planerade att gå dagen innan avgång, medförde en regularitet på 98,8 procent 2015, nästintill samma nivå som de två föregående åren.

Under 2015 har STM(5) pendlat mellan 88 och 92 procent, lägst i november och högst i mars. Ett genomsnitt för åren 2013–2015 visar att mars har varit den punktligaste månaden och sommarperioden juni–augusti den minst punktliga. Om ingen förseningsmarginal tillåts, STM(0), ankom 65 procent av de planerade tågen i tid 2015.

Framförallt är det tåg som kör längre sträckor som har haft svårare att komma fram i tid. Långdistanstågen hade lägst STM(5) under 2015, 77 procent, vilket var betydligt lägre än kortdistanstågens 94 procent. Medeldistanstågens STM(5) uppmättes till 88 procent.

Mest tillförlitligt var det under 2015 att resa med tåg på helgerna. På lördagar var STM(5) som allra högst, 94 procent, följt av söndagar, 92 procent. På helgerna går också färre persontåg än på vardagarna. Under vardagarna varierade STM(5) mellan 88 och 90 procent. Även under tider på dygnet då det går färre persontåg har det varit mer tillförlitligt att resa. Högst var STM(5) klockan 5–6 på morgonen, 95 procent, och lägst klockan 19–20, 87 procent.

Mellan länen varierade STM(5) från 78 till 95 procent 2015, lägst i Norrbottens län och högst i Jönköpings län.

Under 2015 var tågen försenade i totalt 43 000 timmar, nästintill lika många som året innan. I genomsnitt under 2013–2015 har tågen varit 3 minuter försenade. Sett bara till tågen som anlänt efter tidtabell har de i genomsnitt varit 8 minuter sena. Långdistanståg var i snitt mer försenade än kort- och medeldistanstågen. Minst omfattande var förseningarna i Uppsala län, 4 minuter i genomsnitt, och mest i Norrbottens län, 24 minuter.

STM sammanväger tågens punktlighet med andelen tåg som överhuvudtaget framförts (regularitet) till ett tillförlitlighetsmål. STM motsvarar andelen av de planerade tågen, dagen innan avgång, som har ankommit i tid. Tidsmarginalen, för när ett tåg fortsatt räknas vara i tid trots att det anlänt efter tidtabell, anges inom parentes efter STM.

Summary

The punctuality for passenger trains at terminating stations in Sweden, measured with the *Combined performance measure CPM(5)*, has for the last three years remained on a constant level of 90 percent despite increased traffic. In 2015, a total of 958 000 passenger trains were scheduled in the annual working timetable, 3 percent more than 2014. To terminating stations did 932 000 trains arrive, also an increase with 3 percent since 2014. Train arrivals relative to the number of trains planned the day before departure gave a regularity of 98.8 percent, almost the same as the previous two years.

In 2015, CPM(5) has varied from 88 to 92 percent by months, lowest in November and highest in Mars. An average for the period of 2013–2015 shows that trains has been most punctual in Mars and least punctual in the summer, June–August. If no time margins are taken into account, CPM(0), 65 percent of the planned trains arrived as scheduled.

Trains traveling further distances were less punctual. 77 percent of the long-distance trains arrived as scheduled, which was 17 percentage points lower than short-distance trains. For medium-distance trains CPM(5) was 88 percent.

The trains were most reliable on weekends in 2015. On Saturdays CPM(5) was 94 percent and on Sundays 92 percent. These days of the week also had the lowest number of running trains. On weekdays CPM(5) varied between 88 and 90 percent. Once again CPM(5) was higher at hours of the day when fewer trains were running. Between 5 and 6 a.m. CPM(5) was 95 percent and between 7 and 8 p.m. 87 percent.

Between counties CPM(5) varied between 78–95 percent in 2015, lowest in the county of Norrbotten and highest in the county of Jönköping.

In 2015, passenger trains were delayed a total of 43 000 hours, which was the same as the previous year. On average, trains has been delayed 3 minutes the last three years. If only trains which arrived after scheduled time are considered, they were on average 8 minutes late. Long-distance trains were more delayed than short- and medium-distance trains. Most delayed were the trains that arrived in the county of Norrbotten, 24 minutes, and in the county of Uppsala delayed trains were on average 4 minutes late.

CPM combines punctuality and reliability into a single performance measure. CPM is the percentage of the scheduled trains, the day before departure, arriving on time. On time is compared to the scheduled arrival time and are presented with different time margins to enable user options.

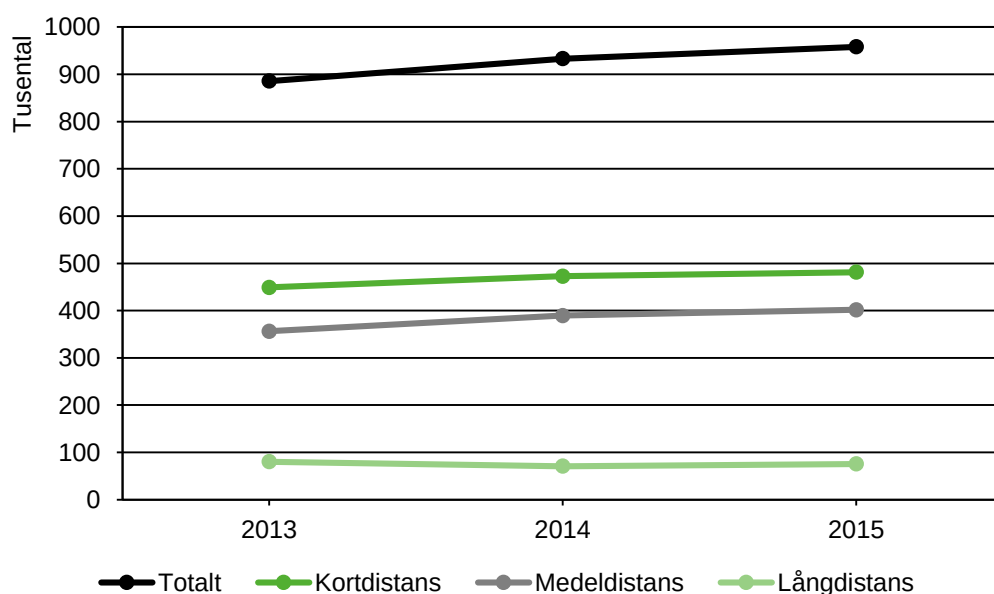
1 Planerad och utförd trafik

I september varje år fastställs den årliga tågplanen som kan liknas med en tidtabell för tågen under det kommande året. Trafikstart för en tågplaneperiod är andra söndagen i december och den fortlöper tills nästa period inleds. Såväl persontåg som godståg och banarbeten finns schemalagt i tågplanen. Det är en lång planeringsprocess för att komma fram till en tågplan.

Efter att den årliga tågplanen är fastställd öppnas den kortsiktiga planeringen som är löpande under tågplaneperioden. Denna planering består av att nya tåg sätts in på lediga tider, tåg planeras om eller ställs in.

1.1 Persontrafik

Under 2015 inplanerades 958 000 tåg i den fastställda årliga tågplanen, vilket var 3 procent fler än året innan och 8 procent fler än 2013 (Figur 1.1). Av dessa tåg var 50 procent kortdistanståg som avser att transportera resenärer lokalt, och 42 procent var medeldistanståg som här är synonymt med regionalståg. Resterande 8 procent utgjordes av långdistanståg, vanligtvis fjärr-, natt- och snabbtåg. Procentuellt ökade långdistanstågen mest i förhållande till året innan, upp 6 procent, men minskade 1 procent i jämförelse med 2013. Sedan 2013 har utvecklingen varit starkast för medeldistanståg som stigit med 13 procent. I genomsnitt för 2015 planerades flest tåg per dag under september, 2 700 tåg. Juli var månaden med minst antal tåg, 2 400 per dag. Veckodagen med mest tåg inplanerade var onsdagar, 153 000 under hela 2015. Detta var 53 000 fler än lördagar.



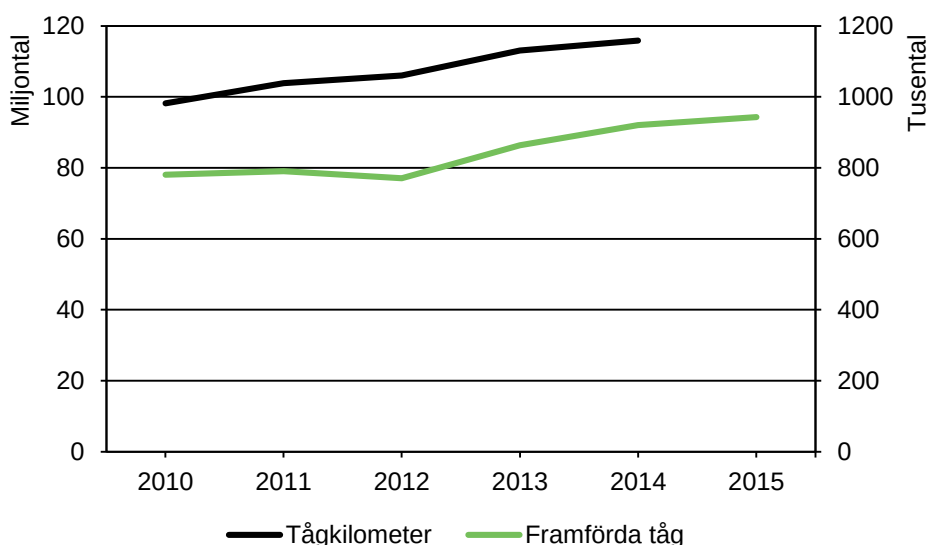
Figur 1.1: Planerade persontåg i fastställd årlig tågplan 2013–2015, totalt och uppdelat på tågsort.

Mellan det att en tågplan blivit fastställd och tågtrafiken blivit utförd genomförs omarbetningar¹ av tågplanen. Under 2015 bestod omarbetningarna av att 28 000 tåg anordnades och 55 000 ställdes in vilket betyder att 27 000 färre tåg, eller -3 procent, framfördes hela vägen till sin slutdestination jämfört med den ursprungliga planeringen. Av de 27 000 tågen var 44 procent akuta ändringar, det vill säga med mindre än 48 timmars varsel före planerad avgång.

Till slutdestination framfördes 932 000 tåg under 2015, 24 000 fler än året innan eller 3 procent. Från 2013 var ökningen 9 procent. Framförda tåg kan sättas i relation till framförda tågakilometer (Figur 1.2). Mellan 2010 och 2014 ökade trafiken i samma omfattning oavsett mått, upp 18 procent. Detta indikerar att varje tågs genomsnittliga körsträcka inte har förändrats under perioden.

Fördelat på varje timme² på dygnet och summerat för hela 2015 ankom flest tåg sin slutstation klockan 17–19, 61 000 vardera timmen, följt av klockan 8–9, 57 000. Under intilliggande timmar var också trafiken något högre än resterande delar av dagen. Under nattimmarna minskade persontågstrafiken rejält. Det var exempelvis 60 000 färre tåg klockan 3 än klockan 17 under 2015.

Huvuddelen, 60 procent, av de framförda tågen hade slutdestination i något av de tre storstadslänen – Stockholm, Västra Götaland och Skåne. Bortsett från Gotlands län, där ingen järnväg finns, anlände minst antal tåg till Jämtlands och Norrbottens län, sammanlagt 1 procent av tågankomsterna. Dessa uppgifter har varit oförändrade perioden 2013–2015.



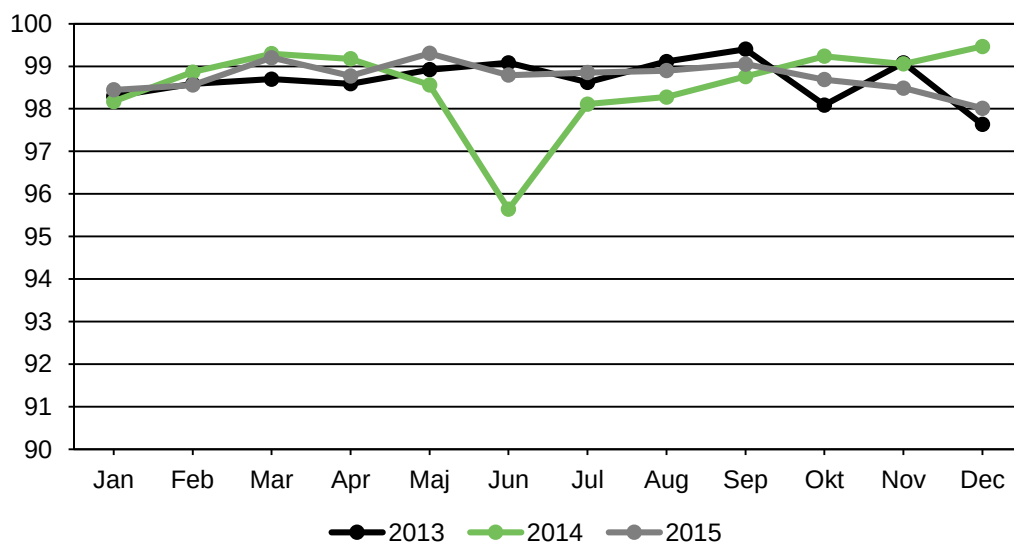
Figur 1.2: Utförd persontågstrafik 2010–2015 i tågakilometer (vänster) och framförda tåg till slutstation (höger).
Anm. Uppgiften om tågakilometer kommer från Trafikanalys publikation *Bantrafik 2014* som även täcker in uppgifter från Saltsjöbanan och Roslagsbanan.

Regularitet används normalt som ett kvalitetsmått och motsvarar andelen av tågtrafiken som blivit framförd, alltså inte inställd. Sett till tågen som var planerade att gå dagen innan avgång uppmättes regulariteten till 98,8 procent 2015, vilket är nästintill samma nivå som de två åren

¹ I statistiken går det inte att skilja på nytillkommen trafik (ad hoc-trafik), inställd trafik och omplanerad trafik. Detta eftersom ett omplanerat tåg först ställs in hela eller del av sin planerade sträcka och sedan anordnas som ett nytt tåg, utan att det finns en koppling till ordinarie tåg.

² Avser planerad ankomsttid för tågen, inte reell.

innan. Högst regularitet hade kortdistanstågen följt av långdistanstågen, 99,2 respektive 99,1 procent. Medeldistanstågens regularitet var 98,2 procent. Mellan olika månader har regulariteten fluktuerat från 98 till 99 procent åren 2013–2015 (Figur 1.3). Enstaka månader visar dock på lägre tal, exempelvis juni 2014 med 96 procent. Regulariteten skiftade desto mer mellan olika län under 2015. Fyra län³ hade nästintill 100 procents regularitet och i Kalmar län uppmättes den till 95 procent. Fördelat över dygnet var regulariteten lägre under högtrafikerade tider – klockan 7–10 och 15–20.



Figur 1.3: Andelen (procent) av de planerade persontågen dagen innan avgång som blivit framförda till slutstation, 2013–2015.
Notera att y-axeln är bruten.

³ Stockholm, Uppsala, Södermanland och Gävleborgs län.

2 Punktlighet

Historiskt har persontågens transportkvalitet främst skildrats med måtten punktlighet⁴ och regularitet var för sig. I statistikrapporten *Punktlighet på järnväg* används huvudsakligen det *sammanvägda tillförlitlighetsmålet* (STM) för detta. STM viktar ihop tågens punktlighet och regularitet till ett kvalitetsmått och motsvarar med andra ord andelen planerade tåg som ankommit i tid. Tanken bakom detta är att bättre spegla resenärernas upplevelser när avvikelser från tidtabellerna uppstår.

Figur 2.1 illustrerar antal tåg i olika skeden av processen från tågplanering till utförd trafik och vilka delar som beaktas i STM. Från det att tågplanen fastställts till dagen innan tågen ska avgå kan tidtabellerna justeras⁵, dessa justeringar antas här att resenärerna har möjlighet att anpassa sig efter, även om det kan skapa besvär. Förändringar⁶ från tidtabell som sker senare än så räknas som negativa händelser, eftersom resenärerna inte har möjlighet, eller har svårigheter, att planera om sin resa för att parera följderna. STM erhålls genom att beräkna andelen planerade tåg, dagen innan avgång, som ankommit i tid. Tåg som aldrig framförs samt försenade tåg påverkar måttet negativt (röda staplar). Om alla tåg som fanns i planeringen dagen innan avgång hade framförts och varit i tid hade det resulterat i 100 procent STM⁷ (Figur 2.5).

Skillnaden i utfallet mellan punktlighet och STM de tre senaste åren illustreras i Tabell 2.1. Denna skillnad kan sammanfattas med att STM är på en nivå drygt 1 procentenhet under punktligheten, vilket är effekten av att inställda tåg beaktas som en negativ avvikelse likt ett försenat tåg.

Tabell 2.1: Skillnad mellan punktlighet och STM för persontåg vid slutstation, 5 minuters förseningstolerans.

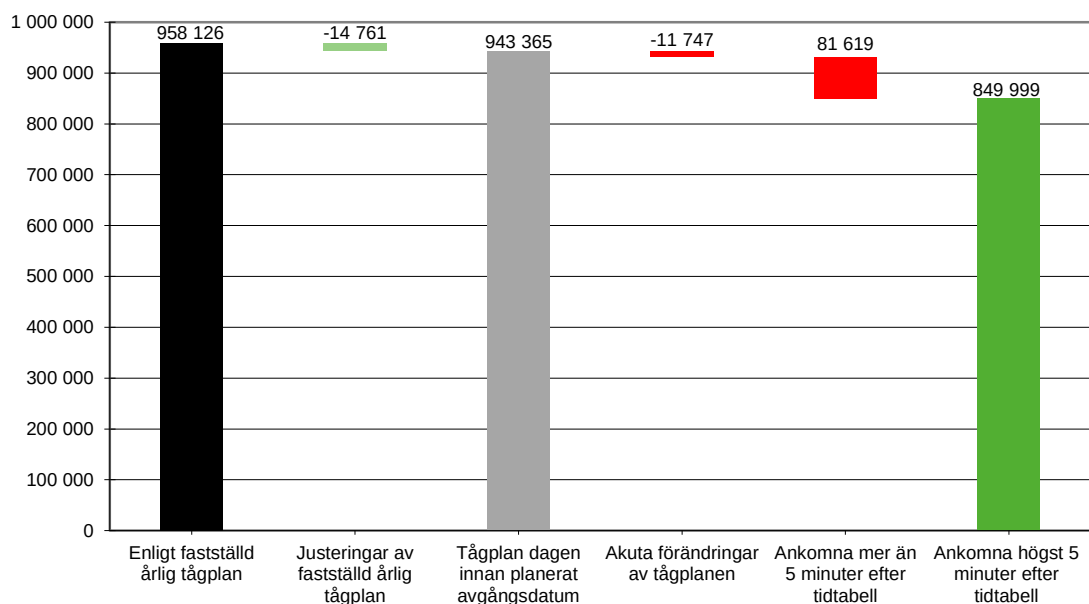
	2013	2014	2015
Punktlighet, 5 min, procent	91,2	91,3	91,2
STM(5), procent	90,0	90,0	90,1
Differens, procentenheter	1,2	1,3	1,1

⁴ Andel framförda tåg i tid

⁵ Nettot av anordnade och inställda tåg.

⁶ Netto av anordnade och inställda tåg.

⁷ Förutsätter också att inga tåg tillkommer i ett sent skede.



Figur 2.1: Antal persontåg i olika skeden av planeringsprocessen och framförda persontåg till slutstation, 2015.

2.1 Persontrafik⁸

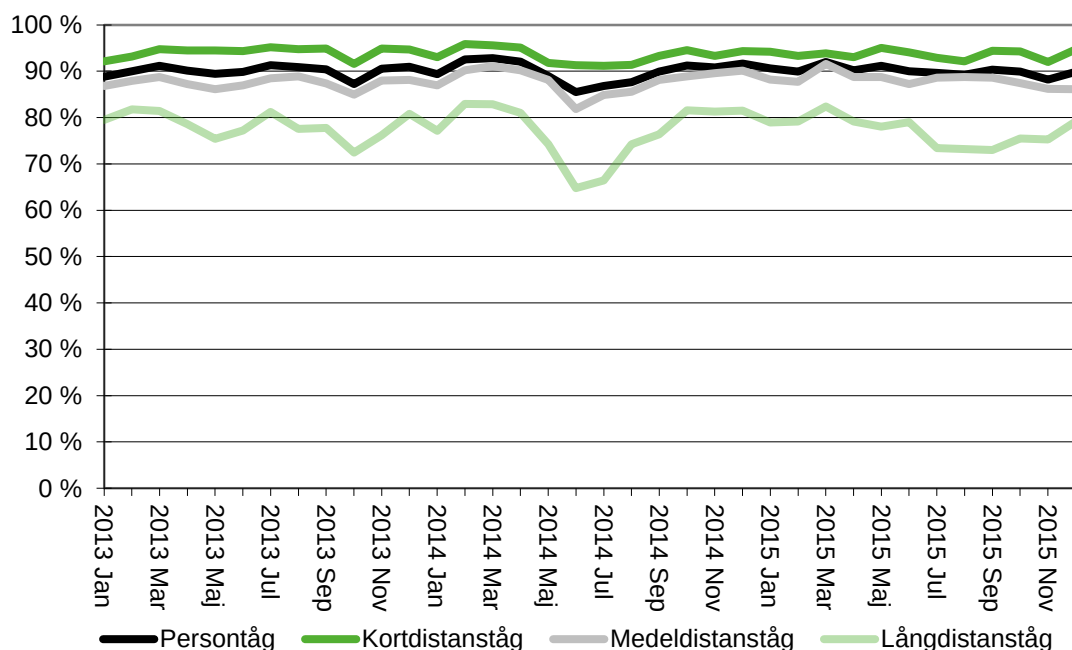
Sammanvägt tillförlitlighetsmått

Det sammanvägda tillförlitlighetsmålet, STM(5), har under de tre senaste åren legat konstant på 90 procent, samtidigt som tågtrafiken ökat. Variationer har dock funnits inom olika delar av året (Figur 2.2). Uppdelat på kalendermånader 2015 har STM(5) pendlat mellan 88 och 92 procent. Framförallt under juni 2014 hade tågtrafiken svårare att leverera som utlovat, då 86 procent av de planerade tågen kom fram i tid. Samma år uppmättes också treårsperiodens högsta STM(5) i mars, 93 procent. Noterbart är att mars har haft högst STM(5) under dessa tre år, 92 procent i snitt. Om dessa år slås ihop har sommarperioden juni–augusti haft lägst tillförlitlighet, 89 procent.

Framförallt har det varit tåg som kör längre sträckor som haft svårare att komma fram i tid. Uppdelat på olika tågsorter hade långdistanstågen lägst STM(5) 2015, 77 procent, vilket var betydligt lägre än kortdistanstågens 94 procent. Medeldistanstågens STM(5) uppmättes till 88 procent. Sedan 2013 har STM(5) för de olika tågsorterna varierat som mest med 1 procent-enhet.

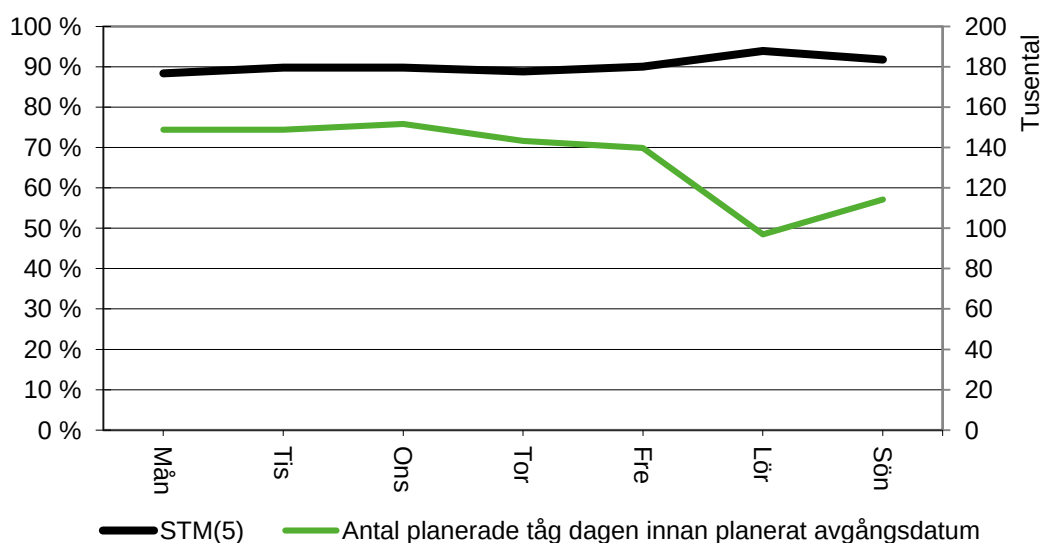
För att uttrycka reseosäkerheten kan skillnaden mellan månaden med högsta och lägsta värdet på STM(5) beräknas. Under 2015 gav det en differens på 3; 6 respektive 9 procent-enheter för kort-, medel respektive långdistanstågen. Det var med andra ord svårare att lita på om ett långdistanståg skulle vara i tid än ett kortdistanståg. Det var inte heller alltid under samma perioder som respektive tågsort presterade som bäst och sämst.

⁸ Statistiken redovisar förhållandet vid tågens slutstationer.



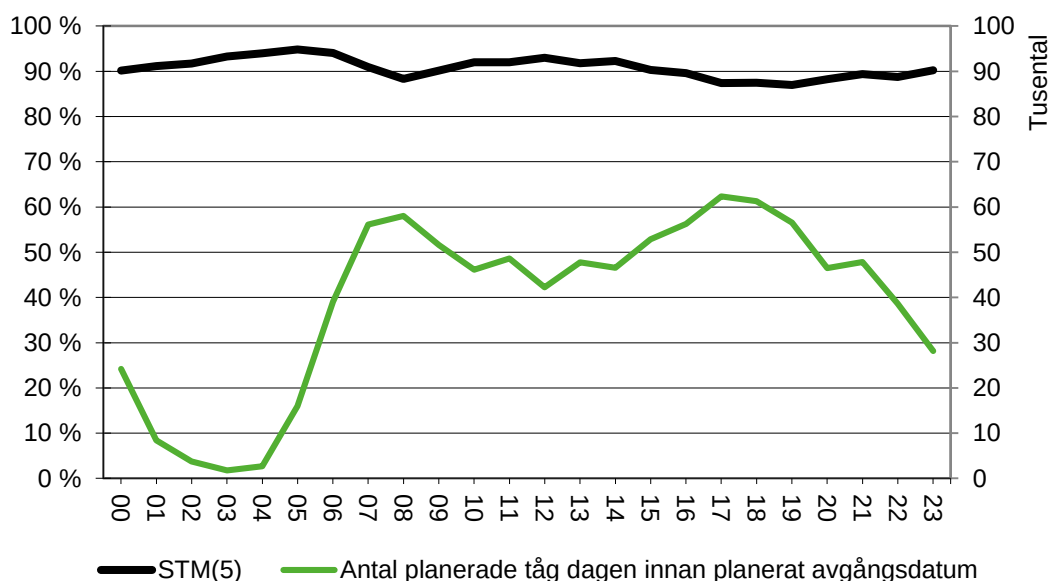
Figur 2.2: STM(5), andelen persontåg till slutstation högst 5 minuter efter tidtabell 2013–2015 per kalendermånad – Persontåg (totalt) samt uppdelat på kort-, medel- och långdistanståg.

Under 2015 var det mest tillförlitligt att resa med tåg på helgerna. På lördagar var STM(5) som allra högst, 94 procent, följt av söndagar, 92 procent (Figur 2.3). På helgerna går också färre tåg än på vardagarna. Under vardagarna varierade STM(5) mellan 88 och 90 procent, som lägst på måndagar och högst på fredagar. Nästan samma mönster återspeglas på 2013 och 2014 men STM(5) uppmättes som mest till 93 procent (lördagar) och som lägst till 89 procent (vardagar) dessa år.



Figur 2.3: STM(5), andelen persontåg till slutstation högst 5 minuter efter tidtabell, samt antalet planerade persontåg dagen innan planerat avgångsdatum per veckodag – samtliga tåg, 2015.

Tillförlitligheten varierar också med avseende på olika tider på dygnet. Under 2015 var skillnaden 8 procentenheter mellan timmen med det högsta respektive lägsta STM(5). Högst var tillförlitligheten klockan 5–6, 95 procent, och lägst klockan 19–20, 87 procent (Figur 2.4). Tider när flest tåg ska ankomma slutstation är också de tider då tillförlitligheten är som lägst och vice versa. Föregående två år visar samma mönster men med mindre variationer när samma timme jämförs. Framförallt är det tidiga morgontimmar som har haft högst variation.



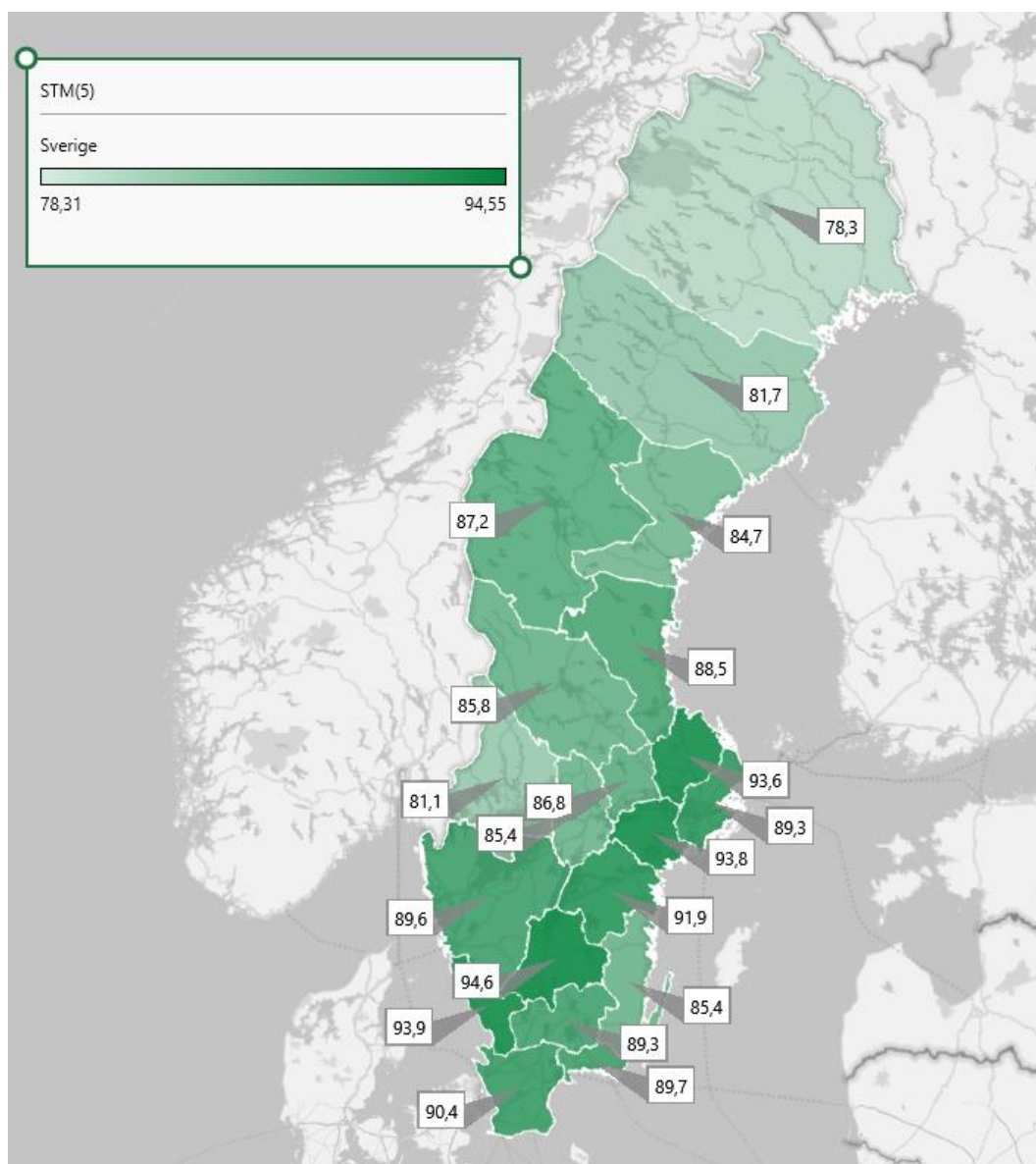
Figur 2.4: STM(5), andelen persontåg till slutstation högst 5 minuter efter tidtabell, samt antalet planerade persontåg dagen innan planerat avgångsdatum per timme – samtliga tåg, 2015.

Beroende på vilken förseningstolerans som tillåts, alltså hur långt efter utsatt tidtabellstid ett tåg kan ankomma och fortsatt räknas vara i tid, skiftar värdet på STM (Figur 2.5). Om ingen förseningsmarginal tillåts, STM(0), ankom 65 procent av de planerade tågen i tid 2015. Många tåg ankom också strax efter utsatt tid. Inom 2 minuter, STM(2), var 82 procent i tid och inom 5 minuter, STM(5), 90 procent. För att minst 95 procent av tågen skulle anses vara i tid krävdes en tidsmarginal mellan 11 och 15 minuter. Inom en timme, STM(60), var 98 procent av tågen i tid. Oavsett tidsmarginal varierar STM ungefär lika mellan månaderna.



Figur 2.5: Uppföljning av tågplan vid slutstation dagen innan planerat avgångsdatum, persontåg i tid samt akuta förändringar, per kalendermånad.

Mellan länen varierade STM(5) från 78 till 95 procent under 2015, lägst i Norrbottens län och högst i Jönköpings län (Figur 2.6). Medianen för länen var 88,9 procent. Sett över de tre senaste åren har Norrbottens län varje år haft lägst STM(5), 74 procent 2013 och 62 procent 2014. Den högsta siffran har legat på 95 procent varje år men för olika län, Uppsala län 2013 och Södermanlands län 2014. Län med en högre andel kortdistanståg har haft bättre tillförlitlighet än län med högre andel medel- och långdistanståg.



Figur 2.6: STM(5), andelen persontåg (procent) till slutstation högst 5 minuter efter tidtabell, per län 2015. Anm. Inom Gotlands län finns ingen järnväg.

Förseningarnas omfattning

Under 2015 var tågen försenade⁹ i totalt 43 000 timmar, nästintill lika många som under 2014. I genomsnitt 2013–2015 har tågen varit 3 minuter försenade. Sett bara till tågen som anlänt efter tidtabell har de i genomsnitt varit 8 minuter sena. Under 2015 har det varit liten variation i förseningarnas omfattning mellan månaderna, från 7 till 9 minuter. Desto större variation var det under 2014 där lägsta noteringen var under december, 6 minuter, och högsta under juni, 13 minuter.

⁹ Alla tåg som vara planerade att gå dagen innan avgång är med i beräkningen. Inställda kort-, medel- och långdistanståg räknas vara 30, 60 respektive 90 minuter försenade. Förseningarna är uppmätta vid tågens slutstationer.

Långdistanståg har i genomsnitt varit längre försenade än kort- och medeldistanstågen 2013–2015. Ett försenat långdistanståg var under 2015 i genomsnitt 17 minuter sent, vilket också var 12 respektive 9 minuter längre än kort- och medeldistanstågen. I jämförelse med 2014 är dessa siffror nästan oförändrade, förutom för långdistanstågen som minskat förseningarna med 2 minuter. Sett till totala förseningstimmar 2015 stod medeldistanstågen för 52 procent av dessa, kortdistanstågen för 27 procent och resterande 21 uppkom för långdistanstågen.

Tågen var också olika mycket försenade i olika delar av landet. Försenade tåg som ankommit till Uppsala och Södermanlands län under 2015 har varit minst sena, 4 respektive 5 minuter i genomsnitt. Förseningarna har varit störst i Norrbottens och Västernorrlands län, 24 respektive 15 minuter i snitt. Avseende totala förseningsminuter var huvuddelen, 56 procent, noterade i storstadslänen Stockholm, Västra Götaland och Skåne. Men utslaget på antal tåg som bidrog till dessa, var varje tåg 9; 8 respektive 7 minuter försenade.

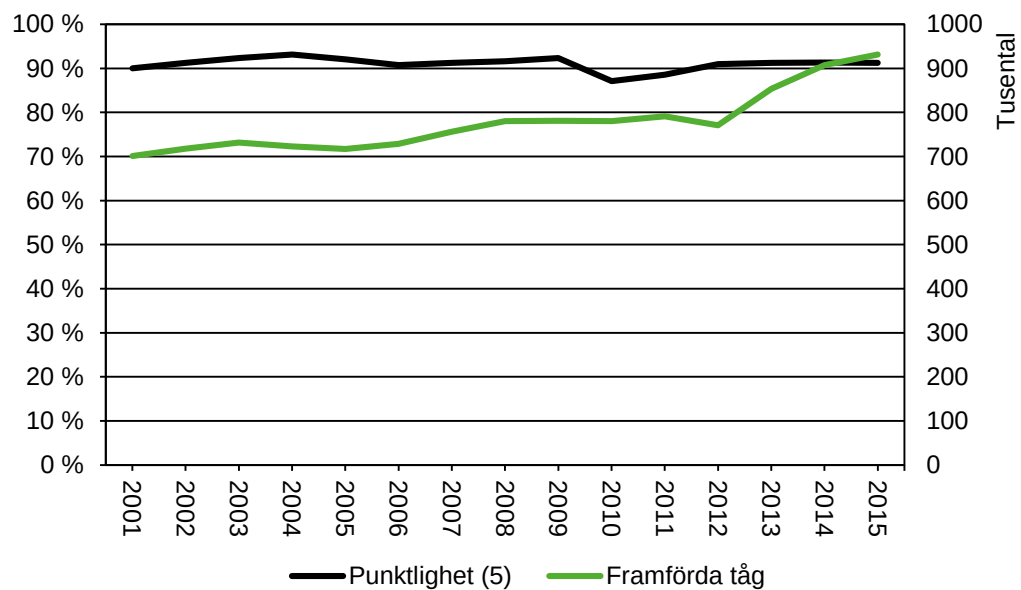
I genomsnitt tenderade också förseningarnas längd att stiga under dagen för att senare på kvällen sjunka igen. Kortast var förseningarna klockan 03–07 och längst mellan klockan 21–22.

Punktlighet

För måttet *punktlighet*, andelen framförda tåg i tid¹⁰, går det att framställa tidsserier över längre perioder än STM.

Sedan 2001 har punktligheten i allmänhet legat på nivåer strax över 90 procent (Figur 2.7). Åren 2010 och 2011 är dock undantag, då tågtrafiken hade stora bekymmer under framförallt vintermånaderna. Detta resulterade i en punktlighet på 87 respektive 89 procent för dessa år. December 2010 var allra svårast när punktligheten under månaden uppmättes till 72 procent. Sedan 2012 har punktligheten varje år legat i princip på samma nivå, 91 procent, vilket är 1 procentenhet lägre än 2009. Allra högst var punktligheten under 2004, då 93 procent av de framförda tågen var i tid. Mellan 2001 och 2015 har antalet framförda persontåg ökat med 33 procent, vilket inte återspeglats av en motsvarande försämring av punktlighet.

¹⁰ Utan hänsyn till sent inställda tåg.



Figur 2.7: Punktlighet, andel (procent) framförda persontåg i tid, vid slutstation med 5 minuter förseningsmarginal samt antalet framförda persontåg till slutstation.
Anm. Uppgifter före 2013 ingår inte i Sveriges officiella statistik.

3 Tabeller/Tables

På efterföljande sidor redovisas statistiktabellerna. Definitioner som används samt information om hur statistiken har framställts återfinns i kapitel 4–5.

Symboler/Explanation of symbols

..	Uppgift ej tillgänglig eller alltför osäker för att anges	Data not available
–	Lika med noll (inget finns att redovisa)	Magnitude nil
0	Större än 0 och mindre än 0,5 av Enheten	Magnitude greater than 0 and less than 0.5 of unit employed
“	Uppprepning	Repetition
E	Uppskattad uppgift	Estimated figure
K	Korrigerad uppgift	Corrected figure
<u>xxx</u>	Betydande avbrott i jämförbarheten i en tidsserie markeras med en horisontell eller vertikal linje.	Substantial breaks in the homogeneity of a series are indicated either by a horizontal line across the column or by a vertical bar in a row of figures.

Tabellförteckning/List of tables

Tabell **P0**: Sammanfattningstabell, Sammanvägt tillförlitlighetsmått (STM) samt genomsnittlig försening – slutstation

Table P0: Summary table, combined performance measure (CPM) and lateness – terminating station

Tabell **P1**: Antal planerade och framförda persontåg till slutstation fördelat på år – samtliga tåg

Table P1: Number of scheduled and arrived passenger trains at the terminating station by year – all trains

Tabell **P2**: Sammanvägt tillförlitlighetsmått (STM) samt förseningstid för persontåg vid slutstation fördelat på år – samtliga tåg

Table P2: Combined performance measure (CPM) and lateness for passenger trains at the terminating station by year – all trains

Tabell **P3**: Antal planerade och framförda persontåg till slutstation fördelat på månad – samtliga tåg

Table P3: Number of scheduled and arrived passenger trains at the terminating station by month – all trains

Tabell **P4**: Sammanvägt tillförlitlighetsmått (STM) samt förseningstid för persontåg vid slutstation fördelat på månad – samtliga tåg

Table P4: Combined performance measure (CPM) and lateness for passenger trains at the terminating station by month – all trains

Tabell **P5**: Antal planerade och framförda persontåg till slutstation fördelat på månad – kortdistanståg

Table P5: Number of scheduled and arrived passenger trains at the terminating station by month – short-distance trains

Tabell **P6**: Sammanvägt tillförlitlighetsmått (STM) samt förseningstid för persontåg vid slutstation fördelat på månad – kortdistanståg

Table P6: Combined performance measure (CPM) and lateness for passenger trains at the terminating station by month – short-distance trains

Tabell **P7**: Antal planerade och framförda persontåg till slutstation fördelat på månad – medeldistanståg

Table P7: Number of scheduled and arrived passenger trains at the terminating station by month – medium-distance trains

Tabell **P8**: Sammanvägt tillförlitlighetsmått (STM) samt förseningstid för persontåg vid slutstation fördelat på månad – medeldistanståg

Table P8: Combined performance measure (CPM) and lateness for passenger trains at the terminating station by month – medium-distance trains

Tabell **P9**: Antal planerade och framförda persontåg till slutstation fördelat på månad – långdistanståg

Table P9: Number of scheduled and arrived passenger trains at the terminating station by month – long-distance trains

Tabell **P10**: Sammanvägt tillförlitlighetsmått (STM) samt förseningstid för persontåg vid slutstation fördelat på månad – långdistanståg

Table P10: Combined performance measure (CPM) and lateness for passenger trains at the terminating station by month – long-distance trains

Tabell **P11**: Antal planerade och framförda persontåg till slutstation fördelat på veckodag – samtliga tåg

Table P11: Number of scheduled and arrived passenger trains at the terminating station by days of the week – all trains

Tabell **P12**: Sammanvägt tillförlitlighetsmått (STM) samt förseningstid för persontåg vid slutstation fördelat på veckodag – samtliga tåg

Table P12: Combined performance measure (CPM) and lateness for passenger trains at the terminating station by days of the week – all trains

Tabell **P13**: Antal planerade och framförda persontåg till slutstation fördelat på ankomst-timme – samtliga tåg

Table P13: Number of scheduled and arrived passenger trains at the terminating station by arrived hour – all trains

Tabell **P14**: Sammanvägt tillförlitlighetsmått (STM) samt förseningstid för persontåg vid slutstation fördelat på ankomstimme – samtliga tåg

Table P14: Combined performance measure (CPM) and lateness for passenger trains at the terminating station by arrived hour – all trains

Tabell **P15**: Antal planerade och framförda persontåg till slutstation fördelat på ankomstlän – samtliga tåg

Table P15: Number of scheduled and arrived passenger trains at the terminating station by arrived county – all trains

Tabell **P16**: Sammanvägt tillförlitlighetsmått (STM) samt förseningstid för persontåg vid slutstation fördelat på ankomstlän – samtliga tåg

Table P16: Combined performance measure (CPM) and lateness for passenger trains at the terminating station by arrived county – all trains

Tabell **P17**: Historisk tabell, antal framförda persontåg samt punktlighet vid slutstation fördelat på månad – samtliga tåg

Table P17: Historical overview, number of arrived passenger trains and punctuality at terminating station by month – all trains

Tabell P0: Sammanfattningstabell, Sammanvägt tillförlitlighetsmått (STM)¹ samt genomsnittlig försening – slutstation

Table P0: Summary table, combined performance measure (CPM)¹ and lateness – terminating station

År	Månad	STM(5)				Genomsnittlig försening av tåg som är mer än 5 minuter försenade			
		Totalt	Kortdistan	Medeldistan	Långdistan	Totalt	Kortdistan	Medeldistan	Långdistan
		procent				minuter			
		3	4	5	6	7	8	9	10
2013	Jan	88,8	92,1	86,8	79,5	23	16	25	31
2013	Feb	90,0	93,2	87,9	81,7	22	15	24	27
2013	Mar	91,2	94,8	88,8	81,4	24	15	26	34
2013	Apr	90,1	94,5	87,2	78,6	21	16	23	25
2013	Maj	89,4	94,5	86,1	75,4	24	15	24	34
2013	Jun	89,9	94,3	87,0	77,2	21	14	23	28
2013	Jul	91,3	95,2	88,5	81,2	23	16	26	25
2013	Aug	90,9	94,7	88,9	77,5	21	16	21	27
2013	Sep	90,4	94,9	87,4	77,8	20	15	21	27
2013	Okt	87,2	91,6	84,9	72,4	21	17	22	27
2013	Nov	90,5	94,9	88,0	76,2	23	13	23	38
2013	Dec	91,0	94,7	88,1	80,8	28	19	28	42
2013 Totalt		90,0	94,1	87,4	78,2	23	16	24	30
2014	Jan	89,3	93,0	86,9	77,1	23	18	24	31
2014	Feb	92,6	95,9	90,2	82,9	24	17	26	28
2014	Mar	92,8	95,6	91,1	82,9	21	16	20	31
2014	Apr	92,0	95,1	90,2	81,0	20	15	21	24
2014	Maj	89,0	91,8	88,1	74,3	22	18	21	34
2014	Jun	85,5	91,3	81,8	64,8	31	17	34	50
2014	Jul	86,8	91,2	84,9	66,4	26	15	28	41
2014	Aug	87,7	91,4	85,6	74,2	24	17	26	36
2014	Sep	89,9	93,3	88,1	76,4	21	16	22	28
2014	Okt	91,2	94,6	88,9	81,6	19	14	20	28
2014	Nov	90,8	93,3	89,5	81,3	20	16	20	29
2014	Dec	91,7	94,4	90,2	81,5	19	14	20	24
2014 Totalt		90,0	93,4	88,0	77,1	23	16	24	33
2015	Jan	90,6	94,2	88,2	78,9	24	17	25	32
2015	Feb	89,9	93,3	87,7	79,2	22	16	24	27
2015	Mar	92,0	93,9	91,6	82,4	22	20	21	30
2015	Apr	90,2	93,0	88,8	79,2	23	16	25	33
2015	Maj	91,2	95,1	88,7	78,0	20	15	19	30
2015	Jun	90,0	94,1	87,3	79,0	22	15	22	33
2015	Jul	89,7	92,9	88,6	73,4	21	15	23	28
2015	Aug	89,2	92,2	88,7	73,2	22	17	23	29
2015	Sep	90,3	94,4	88,6	73,0	22	16	20	35
2015	Okt	89,9	94,3	87,5	75,5	22	16	22	30
2015	Nov	88,2	92,0	86,2	75,3	20	16	20	30
2015	Dec	89,9	94,7	86,1	79,2	25	15	28	32
2015 Totalt		90,1	93,7	88,2	77,2	22	16	23	31

Year	Month	CPM(5) ¹				Average lateness – trains delayed more than 5 minutes			
		Total	Short-distance trains	Medium-distance trains	Long-distance trains	Total	Short-distance trains	Medium-distance trains	Long-distance trains
		percent				minutes			
		3	4	5	6	7	8	9	10

Anm: Sekunder registreras inte vid tidsavläsningen av tågankomster vilket exempelvis medför att en försening på 5 min och 59 sekunder registreras som 5 minuter. *Seconds are not recorded when the time for train arrivals are registered. It implies e.g. that delays between 5.00–5.59 minutes all are recorded as 5.00 minutes.*

¹ Sammanvägt tillförlitlighetsmått (STM) är en sammanvägning av försenade tåg och akuta förändringar i tågplanen och presenteras som andelen planerade tåg som ankommit till station enligt tidtabell samt inom olika tidsintervall. Tidsintervallen synliggörs i parentes efter STM. Exempelvis innebär STM(5) att tåg med upp till och med 5 minuters försening räknas vara enligt tidtabell. Tåg som ankommer före tidtabell räknas som ankomna enligt tidtabell. *Combined performance measure (CPM) is the percentage of trains which arrived on time or within a defined time margin. It combines both punctuality and reliability figures. When a time margin is applied, it gets highlighted in the brackets right next to CPM. E.g. CPM(5) means that trains can get up to 5 minutes delayed and still be counted as if they were on time.*

Tabell P1: Antal planerade och framförda persontåg till slutstation fördelat på år – samtliga tåg
Table P1: Number of scheduled and arrived passenger trains at the terminating station by year – all trains

Tåg till slutstation		2013	2014	2015	Trains to terminating station
1	Enligt fastställd årlig tågplan	885 529	932 902	958 126	Scheduled in annual working timetable
2	Justeringar av fastställd årlig tågplan	-21 720	-12 057	-14 761	Amendments to the annual working timetable
3	- härav anordnade tåg	26 265	32 069	24 755	- of which supplemented trains
4	- härav inställda tåg	-47 985	-44 126	-39 516	- of which cancelled trains
5	Tågplan dagen innan planerat avgångsdatum	863 809	920 845	943 365	Working timetable the day before departure
6	Akuta förändringar av tågplanen	-11 477	-13 163	-11 747	Late amendments to the working timetable
7	- härav anordnade tåg	3 143	3 730	3 698	- of which supplemented trains
8	- härav inställda tåg	-14 620	-16 893	-15 445	- of which cancelled trains
9	Framförda tåg	852 332	907 682	931 618	Arrivals



Tabell P2: Sammanvägt tillförlitlighetsmått (STM)¹ samt förseningstid för persontåg vid slutstation fördelat på år – samtliga tåg
Table P2: Combined performance measure (CPM)¹ and lateness for passenger trains at the terminating station by year – all trains

Antal tåg till slutstation / STM (procent) / Försening (timmar, minuter)		2013	2014	2015	Trains to terminating station / CPM (percent) / Lateness (hours, minutes)
1	Tågplan dagen innan planerat avgångsdatum	863 809	920 845	943 365	Working timetable the day before departure
2	- härav ankomna enligt tidtabell	562 422	604 386	614 781	- of which arrived as scheduled
3	- andel ankomna enligt tidtabell, STM(0), procent	65,1	65,6	65,2	- percentage arrived as scheduled, CPM(0)
4	- härav ankomna högst 2 minuter efter tidtabell	705 544	752 519	768 775	- of which arrived at the latest 2 minutes after scheduled time
5	- andel ankomna högst 2 minuter efter tidtabell, STM(2), procent	81,7	81,7	81,5	- percentage arrived at the latest 2 minutes after scheduled time, CPM(2)
6	- härav ankomna högst 5 minuter efter tidtabell	777 711	828 699	849 999	- of which arrived at the latest 5 minutes after scheduled time
7	- andel ankomna högst 5 minuter efter tidtabell, STM(5), procent	90,0	90,0	90,1	- percentage arrived at the latest 5 minutes after scheduled time, CPM(5)
8	- härav ankomna högst 10 minuter efter tidtabell	813 169	866 350	889 663	- of which arrived at the latest 10 minutes after scheduled time
9	- andel ankomna högst 10 minuter efter tidtabell, STM(10), procent	94,1	94,1	94,3	- percentage arrived at the latest 10 minutes after scheduled time, CPM(10)
10	- härav ankomna högst 15 minuter efter tidtabell	827 813	881 379	905 635	- of which arrived at the latest 15 minutes after scheduled time
11	- andel ankomna högst 15 minuter efter tidtabell, STM(15), procent	95,8	95,7	96,0	- percentage arrived at the latest 15 minutes after scheduled time, CPM(15)
12	- härav ankomna högst 30 minuter efter tidtabell	843 502	897 625	922 079	- of which arrived at the latest 30 minutes after scheduled time
13	- andel ankomna högst 30 minuter efter tidtabell, STM(30), procent	97,6	97,5	97,7	- percentage arrived at the latest 30 minutes after scheduled time, CPM(30)
14	- härav ankomna högst 45 minuter efter tidtabell	847 797	902 569	926 642	- of which arrived at the latest 45 minutes after scheduled time
15	- andel ankomna högst 45 minuter efter tidtabell, STM(45), procent	98,1	98,0	98,2	- percentage arrived at the latest 45 minutes after scheduled time, CPM(45)
16	- härav ankomna högst 60 minuter efter tidtabell	849 692	904 697	928 627	- of which arrived at the latest 60 minutes after scheduled time
17	- andel ankomna högst 60 minuter efter tidtabell, STM(60), procent	98,4	98,2	98,4	- percentage arrived at the latest 60 minutes after scheduled time, CPM(60)
18	- härav framförda tåg	852 332	907 682	931 618	- of which arrived
19	- andel framförda tåg, procent	98,7	98,6	98,8	- percentage arrived
20	Total försening, timmar	40 432	43 677	43 310	Total lateness, hours
21	- Genomsnittlig försening för samtliga tåg, minuter	3	3	3	- Average lateness – all trains, minutes
22	- Genomsnittlig försening av försenade tåg, minuter	8	8	8	- Average lateness – delayed trains, minutes
23	- Genomsnittlig försening av tåg som är mer än 5 minuter försenade, minuter	23	23	22	- Average lateness – trains delayed more than 5 minutes, minutes

Anm: Sekunder registreras inte vid tidsavläsningen av tågankomster vilket exempelvis medför att en försening på 5 min och 59 sekunder registreras som 5 minuter. *Seconds are not recorded when the time for train arrivals are registered. It implies e.g. that delays between 5.00–5.59 minutes all are recorded as 5.00 minutes.*

¹ Sammanvägt tillförlitlighetsmått (STM) är en sammanvägning av försenade tåg och akuta förändringar i tågplanen och presenteras som andelen planerade tåg som ankommit till station enligt tidtabell samt inom olika tidsintervall. Tidsintervallen synliggörs i parentesen efter STM. Exempelvis innebär STM(5) att tåg med upp till och med 5 minuters försening räknas vara enligt tidtabell. Tåg som ankommer före tidtabell räknas som ankomna enligt tidtabell. *Combined performance measure (CPM) is the percentage of trains which arrived on time or within a defined time margin. It combines both punctuality and reliability figures. When a time margin is applied, it gets highlighted in the brackets right next to CPM. E.g. CPM(5) means that trains can get up to 5 minutes delayed and still be counted as if they were on time.*



Tabell P3: Antal planerade och framförda persontåg till slutstation fördelat på månad – samtliga tåg
Table P3: Number of scheduled and arrived passenger trains at the terminating station by month – all trains

Tåg till slutstation	2015													Trains to terminating station
	Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec	Totalt	
1 Enligt fastställd årlig tågplan	80 289	74 975	82 936	78 787	80 091	78 973	75 052	79 331	81 974	83 554	80 853	81 311	958 126	Scheduled in annual working timetable
2 Justeringar av fastställd årlig tågplan	-431	-277	-355	-2 268	-1 597	-717	-1 974	-2 164	-1 268	-1 579	-1 481	-650	-14 761	Amendments to the annual working timetable
3 - härav anordnade tåg	733	850	1 157	1 427	1 296	1 626	2 319	1 726	2 748	2 978	5 069	2 826	24 755	- of which supplemented trains
4 - härav inställda tåg	-1 164	-1 127	-1 512	-3 695	-2 893	-2 343	-4 293	-3 890	-4 016	-4 557	-6 550	-3 476	-39 516	- of which cancelled trains
5 Tågplan dagen innan planerat avgångsdatum	79 858	74 698	82 581	76 519	78 494	78 256	73 078	77 167	80 706	81 975	79 372	80 661	943 365	Working timetable the day before departure
6 Akuta förändringar av tågplanen	-1 242	-1 076	-659	-938	-548	-947	-840	-851	-766	-1 078	-1 200	-1 602	-11 747	Late amendments to the working timetable
7 - härav anordnade tåg	280	197	419	270	226	203	267	336	501	274	301	424	3 698	- of which supplemented trains
8 - härav inställda tåg	-1 522	-1 273	-1 078	-1 208	-774	-1 150	-1 107	-1 187	-1 267	-1 352	-1 501	-2 026	-15 445	- of which cancelled trains
9 Framförda tåg	78 616	73 622	81 922	75 581	77 946	77 309	72 238	76 316	79 940	80 897	78 172	79 059	931 618	Arrivals



Tabell P4: Sammanvägt tillförlitlighetsmått (STM)¹ samt förseningstid för persontåg vid slutstation fördelat på månad – samtliga tåg
Table P4: Combined performance measure (CPM)¹ and lateness for passenger trains at the terminating station by month – all trains

Antal tåg till slutstation / STM (procent) / Försening (timmar, minuter)	2015													Trains to terminating station / CPM (percent) / Lateness (hours, minutes)
	Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec	Totalt	
1 Tågplan dagen innan planerat avgångsdatum	79 858	74 698	82 581	76 519	78 494	78 256	73 078	77 167	80 706	81 975	79 372	80 661	943 365	Working timetable the day before departure
2 - härav ankomna enligt tidtabell	52 584	48 876	56 697	49 964	51 614	50 839	49 342	50 220	52 113	52 073	47 931	52 528	614 781	- of which arrived as scheduled
3 - andel ankomna enligt tidtabell, STM(0), procent	65,8	65,4	68,7	65,3	65,8	65,0	67,5	65,1	64,6	63,5	60,4	65,1	65,2	- percentage arrived as scheduled, CPM(0)
4 - härav ankomna högst 2 minuter efter tidtabell	65 717	60 884	69 878	62 597	64 902	63 699	59 937	62 429	65 562	65 881	61 804	65 485	768 775	- of which arrived at the latest 2 minutes after scheduled time
5 - andel ankomna högst 2 minuter efter tidtabell, STM(2), procent	82,3	81,5	84,6	81,8	82,7	81,4	82,0	80,9	81,2	80,4	77,9	81,2	81,5	- percentage arrived at the latest 2 minutes after scheduled time, CPM(2)
6 - härav ankomna högst 5 minuter efter tidtabell	72 354	67 147	75 991	68 997	71 558	70 449	65 522	68 867	72 888	73 719	70 011	72 496	849 999	- of which arrived at the latest 5 minutes after scheduled time
7 - andel ankomna högst 5 minuter efter tidtabell, STM(5), procent	90,6	89,9	92,0	90,2	91,2	90,0	89,7	89,2	90,3	89,9	88,2	89,9	90,1	- percentage arrived at the latest 5 minutes after scheduled time, CPM(5)
8 - härav ankomna högst 10 minuter efter tidtabell	75 410	70 302	78 696	72 209	74 698	73 928	68 769	72 158	76 421	77 269	74 114	75 689	889 663	- of which arrived at the latest 10 minutes after scheduled time
9 - andel ankomna högst 10 minuter efter tidtabell, STM(10), procent	94,4	94,1	95,3	94,4	95,2	94,5	94,1	93,5	94,7	94,3	93,4	93,8	94,3	- percentage arrived at the latest 10 minutes after scheduled time, CPM(10)
10 - härav ankomna högst 15 minuter efter tidtabell	76 639	71 629	79 749	73 460	75 940	75 307	70 106	73 697	77 733	78 655	75 778	76 942	905 635	- of which arrived at the latest 15 minutes after scheduled time
11 - andel ankomna högst 15 minuter efter tidtabell, STM(15), procent	96,0	95,9	96,6	96,0	96,7	96,2	95,9	95,5	96,3	95,9	95,5	95,4	96,0	- percentage arrived at the latest 15 minutes after scheduled time, CPM(15)
12 - härav ankomna högst 30 minuter efter tidtabell	77 836	72 930	80 988	74 751	77 255	76 617	71 545	75 299	79 078	80 131	77 376	78 273	922 079	- of which arrived at the latest 30 minutes after scheduled time
13 - andel ankomna högst 30 minuter efter tidtabell, STM(30), procent	97,5	97,6	98,1	97,7	98,4	97,9	97,9	97,6	98,0	97,8	97,5	97,0	97,7	- percentage arrived at the latest 30 minutes after scheduled time, CPM(30)
14 - härav ankomna högst 45 minuter efter tidtabell	78 205	73 290	81 374	75 122	77 582	76 923	71 891	75 807	79 464	80 515	77 812	78 657	926 642	- of which arrived at the latest 45 minutes after scheduled time
15 - andel ankomna högst 45 minuter efter tidtabell, STM(45), procent	97,9	98,1	98,5	98,2	98,8	98,3	98,4	98,2	98,5	98,2	98,0	97,5	98,2	- percentage arrived at the latest 45 minutes after scheduled time, CPM(45)
16 - härav ankomna högst 60 minuter efter tidtabell	78 383	73 436	81 603	75 295	77 745	77 076	72 038	75 999	79 619	80 653	77 952	78 828	928 627	- of which arrived at the latest 60 minutes after scheduled time
17 - andel ankomna högst 60 minuter efter tidtabell, STM(60), procent	98,2	98,3	98,8	98,4	99,0	98,5	98,6	98,5	98,7	98,4	98,2	97,7	98,4	- percentage arrived at the latest 60 minutes after scheduled time, CPM(60)
18 - härav framförda tåg	78 616	73 622	81 922	75 581	77 946	77 309	72 238	76 316	79 940	80 897	78 172	79 059	931 618	- of which arrived
19 - andel framförda tåg, procent	98,4	98,6	99,2	98,8	99,3	98,8	98,9	98,9	99,1	98,7	98,5	98,0	98,8	- percentage arrived
20 Total försening, timmar	3 688	3 428	3 155	3 613	3 068	3 543	3 262	3 767	3 690	3 833	4 034	4 229	43 310	Total lateness, hours
21 - Genomsnittlig försening för samtliga tåg, minuter	3	3	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	- Average lateness – all trains, minutes
22 - Genomsnittlig försening av försenade tåg, minuter	8	8	7	8	7	8	8	8	8	8	8	9	8	- Average lateness – delayed trains, minutes
23 - Genomsnittlig försening av tåg som är mer än 5 minuter försenade, minuter	24	22	22	23	20	22	21	22	22	22	20	25	22	- Average lateness – trains delayed more than 5 minutes, minutes

Anm: Sekunder registreras inte vid tidsavläsningen av tågankomster vilket exempelvis medför att en försening på 5 min och 59 sekunder registreras som 5 minuter. *Seconds are not recorded when the time for train arrivals are registered. It implies e.g. that delays between 5.00–5.59 minutes all are recorded as 5.00 minutes.*

¹ Sammanvägt tillförlitlighetsmått (STM) är en sammanvägning av försenade tåg och akuta förändringar i tågplanen och presenteras som andelen planerade tåg som ankommit till station enligt tidtabell samt inom olika tidsintervall. Tidsintervallen synliggörs i parentesen efter STM. Exempelvis innebär STM(5) att tåg med upp till och med 5 minuters försening räknas vara enligt tidtabell. Tåg som ankommer före tidtabell räknas som ankomna enligt tidtabell. *Combined performance measure (CPM) is the percentage of trains which arrived on time or within a defined time margin. It combines both punctuality and reliability figures. When a time margin is applied, it gets highlighted in the brackets right next to CPM. E.g. CPM(5) means that trains can get up to 5 minutes delayed and still be counted as if they were on time.*



Tabell P5: Antal planerade och framförda persontåg till slutstation fördelat på månad – kortdistanståg
Table P5: Number of scheduled and arrived passenger trains at the terminating station by month – short-distance trains

Tåg till slutstation	2015													Trains to terminating station
	Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec	Totalt	
1 Enligt fastställd årlig tågplan	41 042	37 789	41 705	39 823	40 878	39 284	38 681	39 700	40 645	41 404	40 106	40 212	481 269	Scheduled in annual working timetable
2 Justeringar av fastställd årlig tågplan	-37	-6	-56	-1 125	-479	-296	-1 250	-421	-271	-838	-928	191	-5 516	Amendments to the annual working timetable
3 - härav anordnade tåg	169	167	309	400	371	497	994	592	606	578	1 947	1 308	7 938	- of which supplemented trains
4 - härav inställda tåg	-206	-173	-365	-1 525	-850	-793	-2 244	-1 013	-877	-1 416	-2 875	-1 117	-13 454	- of which cancelled trains
5 Tågplan dagen innan planerat avgångsdatum	41 005	37 783	41 649	38 698	40 399	38 988	37 431	39 279	40 374	40 566	39 178	40 403	475 753	Working timetable the day before departure
6 Akuta förändringar av tågplanen	-437	-364	-375	-251	-198	-300	-234	-354	-312	-330	-521	-293	-3 969	Late amendments to the working timetable
7 - härav anordnade tåg	145	93	220	124	121	86	129	160	236	110	147	184	1 755	- of which supplemented trains
8 - härav inställda tåg	-582	-457	-595	-375	-319	-386	-363	-514	-548	-440	-668	-477	-5 724	- of which cancelled trains
9 Framförda tåg	40 568	37 419	41 274	38 447	40 201	38 688	37 197	38 925	40 062	40 236	38 657	40 110	471 784	Arrivals

Tabell P6: Sammanvägt tillförlitlighetsmått (STM)¹ samt förseningstid för persontåg vid slutstation fördelat på månad – kortdistanståg
Table P6: Combined performance measure (CPM)¹ and lateness for passenger trains at the terminating station by month – short-distance trains

Antal tåg till slutstation / STM (procent) / Försening (timmar, minuter)	2015													Trains to terminating station / CPM (percent) / Lateness (hours, minutes)
	Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec	Totalt	
1 Tågplan dagen innan planerat avgångsdatum	41 005	37 783	41 649	38 698	40 399	38 988	37 431	39 279	40 374	40 566	39 178	40 403	475 753	Working timetable the day before departure
2 - härav ankomna enligt tidtabell	30 029	27 512	30 899	27 686	29 971	28 588	27 807	28 241	29 774	29 674	26 917	29 701	346 799	- of which arrived as scheduled
3 - andel ankomna enligt tidtabell, STM(0), procent	73,2	72,8	74,2	71,5	74,2	73,3	74,3	71,9	73,7	73,1	68,7	73,5	72,9	- percentage arrived as scheduled, CPM(0)
4 - härav ankomna högst 2 minuter efter tidtabell	35 939	32 735	36 721	33 429	35 960	34 228	32 508	33 557	35 394	35 486	32 956	35 542	414 455	- of which arrived at the latest 2 minutes after scheduled time
5 - andel ankomna högst 2 minuter efter tidtabell, STM(2), procent	87,6	86,6	88,2	86,4	89,0	87,8	86,8	85,4	87,7	87,5	84,1	88,0	87,1	- percentage arrived at the latest 2 minutes after scheduled time, CPM(2)
6 - härav ankomna högst 5 minuter efter tidtabell	38 631	35 248	39 098	36 001	38 408	36 686	34 771	36 202	38 119	38 256	36 052	38 250	445 722	- of which arrived at the latest 5 minutes after scheduled time
7 - andel ankomna högst 5 minuter efter tidtabell, STM(5), procent	94,2	93,3	93,9	93,0	95,1	94,1	92,9	92,2	94,4	94,3	92,0	94,7	93,7	- percentage arrived at the latest 5 minutes after scheduled time, CPM(5)
8 - härav ankomna högst 10 minuter efter tidtabell	39 707	36 451	40 140	37 333	39 387	37 829	36 091	37 517	39 227	39 350	37 432	39 307	459 771	- of which arrived at the latest 10 minutes after scheduled time
9 - andel ankomna högst 10 minuter efter tidtabell, STM(10), procent	96,8	96,5	96,4	96,5	97,5	97,0	96,4	95,5	97,2	97,0	95,5	97,3	96,6	- percentage arrived at the latest 10 minutes after scheduled time, CPM(10)
10 - härav ankomna högst 15 minuter efter tidtabell	40 120	36 942	40 524	37 821	39 751	38 262	36 579	38 079	39 603	39 752	38 034	39 697	465 164	- of which arrived at the latest 15 minutes after scheduled time
11 - andel ankomna högst 15 minuter efter tidtabell, STM(15), procent	97,8	97,8	97,3	97,7	98,4	98,1	97,7	96,9	98,1	98,0	97,1	98,3	97,8	- percentage arrived at the latest 15 minutes after scheduled time, CPM(15)
12 - härav ankomna högst 30 minuter efter tidtabell	40 442	37 295	40 973	38 261	40 111	38 600	37 058	38 648	39 930	40 139	38 534	40 031	470 022	- of which arrived at the latest 30 minutes after scheduled time
13 - andel ankomna högst 30 minuter efter tidtabell, STM(30), procent	98,6	98,7	98,4	98,9	99,3	99,0	99,0	98,4	98,9	98,9	98,4	99,1	98,8	- percentage arrived at the latest 30 minutes after scheduled time, CPM(30)
14 - härav ankomna högst 45 minuter efter tidtabell	40 510	37 365	41 111	38 373	40 170	38 649	37 161	38 815	40 000	40 197	38 614	40 082	471 047	- of which arrived at the latest 45 minutes after scheduled time
15 - andel ankomna högst 45 minuter efter tidtabell, STM(45), procent	98,8	98,9	98,7	99,2	99,4	99,1	99,3	98,8	99,1	99,1	98,6	99,2	99,0	- percentage arrived at the latest 45 minutes after scheduled time, CPM(45)
16 - härav ankomna högst 60 minuter efter tidtabell	40 548	37 381	41 189	38 421	40 189	38 669	37 185	38 868	40 023	40 219	38 643	40 096	471 431	- of which arrived at the latest 60 minutes after scheduled time
17 - andel ankomna högst 60 minuter efter tidtabell, STM(60), procent	98,9	98,9	98,9	99,3	99,5	99,2	99,3	99,0	99,1	99,1	98,6	99,2	99,1	- percentage arrived at the latest 60 minutes after scheduled time, CPM(60)
18 - härav framförda tåg	40 568	37 419	41 274	38 447	40 201	38 688	37 197	38 925	40 062	40 236	38 657	40 110	471 784	- of which arrived
19 - andel framförda tåg, procent	98,9	99,0	99,1	99,4	99,5	99,2	99,4	99,1	99,2	99,2	98,7	99,3	99,2	- percentage arrived
20 Total försening, timmar	964	945	1 130	1 004	781	857	908	1 178	901	912	1 158	838	11 576	Total lateness, hours
21 - Genomsnittlig försening för samtliga tåg, minuter	1	2	2	2	1	1	1	2	1	1	2	1	1	- Average lateness – all trains, minutes
22 - Genomsnittlig försening av försenade tåg, minuter	5	6	5	5	4	5	6	6	7	5	6	6	5	- Average lateness – delayed trains, minutes
23 - Genomsnittlig försening av tåg som är mer än 5 minuter försenade, minuter	17	16	20	16	15	15	15	17	16	16	16	15	16	- Average lateness – trains delayed more than 5 minutes, minutes

Anm: Sekunder registreras inte vid tidsavläsningen av tågankomster vilket exempelvis medför att en försening på 5 min och 59 sekunder registreras som 5 minuter. *Seconds are not recorded when the time for train arrivals are registered. It implies e.g. that delays between 5.00–5.59 minutes all are recorded as 5.00 minutes.*

¹ Sammanvägt tillförlitlighetsmått (STM) är en sammanvägning av försenade tåg och akuta förändringar i tågplanen och presenteras som andelen planerade tåg som ankommit till station enligt tidtabell samt inom olika tidsintervall. Tidsintervallen synliggörs i parentesen efter STM. Exempelvis innebär STM(5) att tåg med upp till och med 5 minuters försening räknas vara enligt tidtabell. Tåg som ankommer före tidtabell räknas som ankomna enligt tidtabell. *Combined performance measure (CPM) is the percentage of trains which arrived on time or within a defined time margin. It combines both punctuality and reliability figures. When a time margin is applied, it gets highlighted in the brackets right next to CPM. E.g. CPM(5) means that trains can get up to 5 minutes delayed and still be counted as if they were on time.*

Tabell P7: Antal planerade och framförda persontåg till slutstation fördelat på månad – medeldistanståg
Table P7: Number of scheduled and arrived passenger trains at the terminating station by month – medium-distance trains

Tåg till slutstation	2015													Trains to terminating station
	Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec	Totalt	
1 Enligt fastställd årlig tågplan	33 326	31 425	34 681	32 644	32 703	33 324	30 688	33 279	34 848	35 530	34 284	34 803	401 535	Scheduled in annual working timetable
2 Justeringar av fastställd årlig tågplan	-262	-219	-169	-784	-674	-108	-498	-1 518	-756	-374	-360	-638	-6 360	Amendments to the annual working timetable
3 - härav anordnade tåg	418	560	702	850	786	1 023	1 074	926	1 907	2 070	2 223	1 064	13 603	- of which supplemented trains
4 - härav inställda tåg	-680	-779	-871	-1 634	-1 460	-1 131	-1 572	-2 444	-2 663	-2 444	-2 583	-1 702	-19 963	- of which cancelled trains
5 Tågplan dagen innan planerat avgångsdatum	33 064	31 206	34 512	31 860	32 029	33 216	30 190	31 761	34 092	35 156	33 924	34 165	395 175	Working timetable the day before departure
6 Akuta förändringar av tågplanen	-724	-670	-268	-664	-310	-562	-542	-475	-391	-671	-600	-1 213	-7 090	Late amendments to the working timetable
7 - härav anordnade tåg	113	86	170	121	86	99	117	139	208	133	128	203	1 603	- of which supplemented trains
8 - härav inställda tåg	-837	-756	-438	-785	-396	-661	-659	-614	-599	-804	-728	-1 416	-8 693	- of which cancelled trains
9 Framförda tåg	32 340	30 536	34 244	31 196	31 719	32 654	29 648	31 286	33 701	34 485	33 324	32 952	388 085	Arrivals



Tabell P8: Sammanvägt tillförlitlighetsmått (STM)¹ samt förseningstid för persontåg vid slutstation fördelat på månad – medeldistanståg
Table P8: Combined performance measure (CPM)¹ and lateness for passenger trains at the terminating station by month – medium-distance trains

Antal tåg till slutstation / STM (procent) / Försening (timmar, minuter)	2015													Trains to terminating station / CPM (percent) / Lateness (hours, minutes)
	Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec	Totalt	
1 Tågplan dagen innan planerat avgångsdatum	33 064	31 206	34 512	31 860	32 029	33 216	30 190	31 761	34 092	35 156	33 924	34 165	395 175	Working timetable the day before departure
2 - härav ankomna enligt tidtabell	19 185	18 056	21 794	18 857	18 268	18 833	18 679	18 865	19 281	19 089	17 757	19 315	227 979	- of which arrived as scheduled
3 - andel ankomna enligt tidtabell, STM(0), procent	58,0	57,9	63,1	59,2	57,0	56,7	61,9	59,4	56,6	54,3	52,3	56,5	57,7	- percentage arrived as scheduled, CPM(0)
4 - härav ankomna högst 2 minuter efter tidtabell	25 715	24 184	28 380	24 989	24 780	25 275	23 963	25 022	26 286	26 272	24 784	25 729	305 379	- of which arrived at the latest 2 minutes after scheduled time
5 - andel ankomna högst 2 minuter efter tidtabell, STM(2), procent	77,8	77,5	82,2	78,4	77,4	76,1	79,4	78,8	77,1	74,7	73,1	75,3	77,3	- percentage arrived at the latest 2 minutes after scheduled time, CPM(2)
6 - härav ankomna högst 5 minuter efter tidtabell	29 155	27 380	31 605	28 277	28 416	28 981	26 745	28 178	30 215	30 745	29 238	29 423	348 358	- of which arrived at the latest 5 minutes after scheduled time
7 - andel ankomna högst 5 minuter efter tidtabell, STM(5), procent	88,2	87,7	91,6	88,8	88,7	87,3	88,6	88,7	88,6	87,5	86,2	86,1	88,2	- percentage arrived at the latest 5 minutes after scheduled time, CPM(5)
8 - härav ankomna högst 10 minuter efter tidtabell	30 761	28 929	32 898	29 764	30 153	30 927	28 198	29 666	32 096	32 748	31 452	31 154	368 746	- of which arrived at the latest 10 minutes after scheduled time
9 - andel ankomna högst 10 minuter efter tidtabell, STM(10), procent	93,0	92,7	95,3	93,4	94,1	93,1	93,4	93,4	94,1	93,2	92,7	91,2	93,3	- percentage arrived at the latest 10 minutes after scheduled time, CPM(10)
10 - härav ankomna högst 15 minuter efter tidtabell	31 380	29 553	33 373	30 323	30 794	31 634	28 786	30 294	32 735	33 452	32 242	31 824	376 390	- of which arrived at the latest 15 minutes after scheduled time
11 - andel ankomna högst 15 minuter efter tidtabell, STM(15), procent	94,9	94,7	96,7	95,2	96,1	95,2	95,3	95,4	96,0	95,2	95,0	93,1	95,2	- percentage arrived at the latest 15 minutes after scheduled time, CPM(15)
12 - härav ankomna högst 30 minuter efter tidtabell	31 974	30 212	33 911	30 861	31 412	32 309	29 385	30 922	33 366	34 144	33 002	32 522	384 020	- of which arrived at the latest 30 minutes after scheduled time
13 - andel ankomna högst 30 minuter efter tidtabell, STM(30), procent	96,7	96,8	98,3	96,9	98,1	97,3	97,3	97,4	97,9	97,1	97,3	95,2	97,2	- percentage arrived at the latest 30 minutes after scheduled time, CPM(30)
14 - härav ankomna högst 45 minuter efter tidtabell	32 159	30 397	34 060	31 028	31 572	32 488	29 512	31 110	33 534	34 334	33 188	32 756	386 138	- of which arrived at the latest 45 minutes after scheduled time
15 - andel ankomna högst 45 minuter efter tidtabell, STM(45), procent	97,3	97,4	98,7	97,4	98,6	97,8	97,8	98,0	98,4	97,7	97,8	95,9	97,7	- percentage arrived at the latest 45 minutes after scheduled time, CPM(45)
16 - härav ankomna högst 60 minuter efter tidtabell	32 235	30 463	34 144	31 090	31 654	32 562	29 571	31 180	33 598	34 399	33 246	32 849	386 991	- of which arrived at the latest 60 minutes after scheduled time
17 - andel ankomna högst 60 minuter efter tidtabell, STM(60), procent	97,5	97,6	98,9	97,6	98,8	98,0	97,9	98,2	98,6	97,8	98,0	96,1	97,9	- percentage arrived at the latest 60 minutes after scheduled time, CPM(60)
18 - härav framförda tåg	32 340	30 536	34 244	31 196	31 719	32 654	29 648	31 286	33 701	34 485	33 324	32 952	388 085	- of which arrived
19 - andel framförda tåg, procent	97,8	97,9	99,2	97,9	99,0	98,3	98,2	98,5	98,9	98,1	98,2	96,4	98,2	- percentage arrived
20 Total försening, timmar	2 025	1 889	1 397	1 869	1 554	1 932	1 630	1 729	1 738	2 105	2 048	2 649	22 565	Total lateness, hours
21 - Genomsnittlig försening för samtliga tåg, minuter	4	4	2	4	3	3	3	3	3	4	4	5	3	- Average lateness – all trains, minutes
22 - Genomsnittlig försening av försenade tåg, minuter	9	9	7	9	7	8	8	8	7	8	8	11	8	- Average lateness – delayed trains, minutes
23 - Genomsnittlig försening av tåg som är mer än 5 minuter försenade, minuter	25	24	21	25	19	22	23	23	20	22	20	28	23	- Average lateness – trains delayed more than 5 minutes, minutes

Anm: Sekunder registreras inte vid tidsavläsningen av tågankomster vilket exempelvis medför att en försening på 5 min och 59 sekunder registreras som 5 minuter. *Seconds are not recorded when the time for train arrivals are registered. It implies e.g. that delays between 5.00–5.59 minutes all are recorded as 5.00 minutes.*

¹ Sammanvägt tillförlitlighetsmått (STM) är en sammanvägning av försenade tåg och akuta förändringar i tågplanen och presenteras som andelen planerade tåg som ankommit till station enligt tidtabell samt inom olika tidsintervall. Tidsintervallen synliggörs i parentesen efter STM. Exempelvis innebär STM(5) att tåg med upp till och med 5 minuters försening räknas vara enligt tidtabell. Tåg som ankommer före tidtabell räknas som ankomna enligt tidtabell. *Combined performance measure (CPM) is the percentage of trains which arrived on time or within a defined time margin. It combines both punctuality and reliability figures. When a time margin is applied, it gets highlighted in the brackets right next to CPM. E.g. CPM(5) means that trains can get up to 5 minutes delayed and still be counted as if they were on time.*



Tabell P9: Antal planerade och framförda persontåg till slutstation fördelat på månad – långdistanståg

Table P9: Number of scheduled and arrived passenger trains at the terminating station by month – long-distance trains

Tåg till slutstation	2015													Trains to terminating station
	Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec	Totalt	
1 Enligt fastställd årlig tågplan	5 921	5 761	6 550	6 320	6 510	6 365	5 683	6 352	6 481	6 620	6 463	6 296	75 322	Scheduled in annual working timetable
2 Justeringar av fastställd årlig tågplan	-132	-52	-130	-359	-444	-313	-226	-225	-241	-367	-193	-203	-2 885	Amendments to the annual working timetable
3 - härav anordnade tåg	146	123	146	177	139	106	251	208	235	330	899	454	3 214	- of which supplemented trains
4 - härav inställda tåg	-278	-175	-276	-536	-583	-419	-477	-433	-476	-697	-1 092	-657	-6 099	- of which cancelled trains
5 Tågplan dagen innan planerat avgångsdatum	5 789	5 709	6 420	5 961	6 066	6 052	5 457	6 127	6 240	6 253	6 270	6 093	72 437	Working timetable the day before departure
6 Akuta förändringar av tågplanen	-81	-42	-16	-23	-40	-85	-64	-22	-63	-77	-79	-96	-688	Late amendments to the working timetable
7 - härav anordnade tåg	22	18	29	25	19	18	21	37	57	31	26	37	340	- of which supplemented trains
8 - härav inställda tåg	-103	-60	-45	-48	-59	-103	-85	-59	-120	-108	-105	-133	-1 028	- of which cancelled trains
9 Framförda tåg	5 708	5 667	6 404	5 938	6 026	5 967	5 393	6 105	6 177	6 176	6 191	5 997	71 749	Arrivals



Tabell P10: Sammanvägt tillförlitlighetsmått (STM)¹ samt förseningstid för persontåg vid slutstation fördelat på månad – långdistanståg

Table P10: Combined performance measure (CPM)¹ and lateness for passenger trains at the terminating station by month – long-distance trains

Antal tåg till slutstation / STM (procent) / Försening (timmar, minuter)	2015													Trains to terminating station / CPM (percent) / Lateness (hours, minutes)
	Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec	Totalt	
1 Tågplan dagen innan planerat avgångsdatum	5 789	5 709	6 420	5 961	6 066	6 052	5 457	6 127	6 240	6 253	6 270	6 093	72 437	Working timetable the day before departure
2 - härav ankomna enligt tidtabell	3 370	3 308	4 004	3 421	3 375	3 418	2 856	3 114	3 058	3 310	3 257	3 512	40 003	- of which arrived as scheduled
3 - andel ankomna enligt tidtabell, STM(0), procent	58,2	57,9	62,4	57,4	55,6	56,5	52,3	50,8	49,0	52,9	51,9	57,6	55,2	- percentage arrived as scheduled, CPM(0)
4 - härav ankomna högst 2 minuter efter tidtabell	4 063	3 965	4 777	4 179	4 162	4 196	3 466	3 850	3 882	4 123	4 064	4 214	48 941	- of which arrived at the latest 2 minutes after scheduled time
5 - andel ankomna högst 2 minuter efter tidtabell, STM(2), procent	70,2	69,5	74,4	70,1	68,6	69,3	63,5	62,8	62,2	65,9	64,8	69,2	67,6	- percentage arrived at the latest 2 minutes after scheduled time, CPM(2)
6 - härav ankomna högst 5 minuter efter tidtabell	4 568	4 519	5 288	4 719	4 734	4 782	4 006	4 487	4 554	4 718	4 721	4 823	55 919	- of which arrived at the latest 5 minutes after scheduled time
7 - andel ankomna högst 5 minuter efter tidtabell, STM(5), procent	78,9	79,2	82,4	79,2	78,0	79,0	73,4	73,2	73,0	75,5	75,3	79,2	77,2	- percentage arrived at the latest 5 minutes after scheduled time, CPM(5)
8 - härav ankomna högst 10 minuter efter tidtabell	4 942	4 922	5 658	5 112	5 158	5 172	4 480	4 975	5 098	5 171	5 230	5 228	61 146	- of which arrived at the latest 10 minutes after scheduled time
9 - andel ankomna högst 10 minuter efter tidtabell, STM(10), procent	85,4	86,2	88,1	85,8	85,0	85,5	82,1	81,2	81,7	82,7	83,4	85,8	84,4	- percentage arrived at the latest 10 minutes after scheduled time, CPM(10)
10 - härav ankomna högst 15 minuter efter tidtabell	5 139	5 134	5 852	5 316	5 395	5 411	4 741	5 324	5 395	5 451	5 502	5 421	64 081	- of which arrived at the latest 15 minutes after scheduled time
11 - andel ankomna högst 15 minuter efter tidtabell, STM(15), procent	88,8	89,9	91,2	89,2	88,9	89,4	86,9	86,9	86,5	87,2	87,8	89,0	88,5	- percentage arrived at the latest 15 minutes after scheduled time, CPM(15)
12 - härav ankomna högst 30 minuter efter tidtabell	5 420	5 423	6 104	5 629	5 732	5 708	5 102	5 729	5 782	5 848	5 840	5 720	68 037	- of which arrived at the latest 30 minutes after scheduled time
13 - andel ankomna högst 30 minuter efter tidtabell, STM(30), procent	93,6	95,0	95,1	94,4	94,5	94,3	93,5	93,5	92,7	93,5	93,1	93,9	93,9	- percentage arrived at the latest 30 minutes after scheduled time, CPM(30)
14 - härav ankomna högst 45 minuter efter tidtabell	5 536	5 528	6 203	5 721	5 840	5 786	5 218	5 882	5 930	5 984	6 010	5 819	69 457	- of which arrived at the latest 45 minutes after scheduled time
15 - andel ankomna högst 45 minuter efter tidtabell, STM(45), procent	95,6	96,8	96,6	96,0	96,3	95,6	95,6	96,0	95,0	95,7	95,9	95,5	95,9	- percentage arrived at the latest 45 minutes after scheduled time, CPM(45)
16 - härav ankomna högst 60 minuter efter tidtabell	5 600	5 592	6 270	5 784	5 902	5 845	5 282	5 951	5 998	6 035	6 063	5 883	70 205	- of which arrived at the latest 60 minutes after scheduled time
17 - andel ankomna högst 60 minuter efter tidtabell, STM(60), procent	96,7	98,0	97,7	97,0	97,3	96,6	96,8	97,1	96,1	96,5	96,7	96,6	96,9	- percentage arrived at the latest 60 minutes after scheduled time, CPM(60)
18 - härav framförda tåg	5 708	5 667	6 404	5 938	6 026	5 967	5 393	6 105	6 177	6 176	6 191	5 997	71 749	- of which arrived
19 - andel framförda tåg, procent	98,6	99,3	99,8	99,6	99,3	98,6	98,8	99,6	99,0	98,8	98,7	98,4	99,1	- percentage arrived
20 Total försening, timmar	699	594	628	740	733	754	724	860	1 051	816	828	742	9 169	Total lateness, hours
21 - Genomsnittlig försening för samtliga tåg, minuter	7	6	6	7	7	7	8	8	10	8	8	7	8	- Average lateness – all trains, minutes
22 - Genomsnittlig försening av försenade tåg, minuter	17	15	16	17	16	17	17	17	20	17	16	17	17	- Average lateness – delayed trains, minutes
23 - Genomsnittlig försening av tåg som är mer än 5 minuter försenade, minuter	32	27	30	33	30	33	28	29	35	30	30	32	31	- Average lateness – trains delayed more than 5 minutes, minutes

Anm: Sekunder registreras inte vid tidsavläsningen av tågankomster vilket exempelvis medför att en försening på 5 min och 59 sekunder registreras som 5 minuter. *Seconds are not recorded when the time for train arrivals are registered. It implies e.g. that delays between 5.00–5.59 minutes all are recorded as 5.00 minutes.*

¹ Sammanvägt tillförlitlighetsmått (STM) är en sammanvägning av försenade tåg och akuta förändringar i tågplanen och presenteras som andelen planerade tåg som ankommit till station enligt tidtabell samt inom olika tidsintervall. Tidsintervallen synliggörs i parentesen efter STM. Exempelvis innebär STM(5) att tåg med upp till och med 5 minuters försening räknas vara enligt tidtabell. Tåg som ankommer före tidtabell räknas som ankomna enligt tidtabell. *Combined performance measure (CPM) is the percentage of trains which arrived on time or within a defined time margin. It combines both punctuality and reliability figures. When a time margin is applied, it gets highlighted in the brackets right next to CPM. E.g. CPM(5) means that trains can get up to 5 minutes delayed and still be counted as if they were on time.*



Tabell P11: Antal planerade och framförda persontåg till slutstation fördelat på veckodag – samtliga tåg
Table P11: Number of scheduled and arrived passenger trains at the terminating station by days of the week – all trains

Tåg till slutstation	2015								Trains to terminating station
	Mån	Tis	Ons	Tor	Fre	Lör	Sön	Totalt	
1 Enligt fastställd årlig tågplan	150 199	150 356	153 345	144 892	141 986	99 776	117 572	958 126	Scheduled in annual working timetable
2 Justeringar av fastställd årlig tågplan	-1 461	-1 559	-1 667	-1 713	-2 206	-2 809	-3 346	-14 761	Amendments to the annual working timetable
3 - härav anordnade tåg	3 577	3 590	3 631	3 884	3 778	2 887	3 408	24 755	- of which supplemented trains
4 - härav inställda tåg	-5 038	-5 149	-5 298	-5 597	-5 984	-5 696	-6 754	-39 516	- of which cancelled trains
5 Tågplan dagen innan planerat avgångsdatum	148 738	148 797	151 678	143 179	139 780	96 967	114 226	943 365	Working timetable the day before departure
6 Akuta förändringar av tågplanen	-2 392	-1 829	-1 966	-1 953	-1 953	-695	-959	-11 747	Late amendments to the working timetable
7 - härav anordnade tåg	629	570	557	659	523	264	496	3 698	- of which supplemented trains
8 - härav inställda tåg	-3 021	-2 399	-2 523	-2 612	-2 476	-959	-1 455	-15 445	- of which cancelled trains
9 Framförda tåg	146 346	146 968	149 712	141 226	137 827	96 272	113 267	931 618	Arrivals



Tabell P12: Sammanvägt tillförlitlighetsmått (STM)¹ samt förseningstid för persontåg vid slutstation fördelat på veckodag – samtliga tåg
Table P12: Combined performance measure (CPM)¹ and lateness for passenger trains at the terminating station by days of the week – all trains

Antal tåg till slutstation / STM (procent) / Försening (timmar, minuter)	2015								Trains to terminating station / CPM (percent) / Lateness (hours, minutes)
	Mån	Tis	Ons	Tor	Fre	Lör	Sön	Totalt	
1 Tågplan dagen innan planerat avgångsdatum	148 738	148 797	151 678	143 179	139 780	96 967	114 226	943 365	Working timetable the day before departure
2 - härav ankomna enligt tidtabell	91 850	94 057	96 271	89 226	89 250	72 374	81 753	614 781	- of which arrived as scheduled
3 - andel ankomna enligt tidtabell, STM(0), procent	61,8	63,2	63,5	62,3	63,9	74,6	71,6	65,2	- percentage arrived as scheduled, CPM(0)
4 - härav ankomna högst 2 minuter efter tidtabell	117 346	119 745	122 244	113 686	112 821	85 475	97 458	768 775	- of which arrived at the latest 2 minutes after scheduled time
5 - andel ankomna högst 2 minuter efter tidtabell, STM(2), procent	78,9	80,5	80,6	79,4	80,7	88,1	85,3	81,5	- percentage arrived at the latest 2 minutes after scheduled time, CPM(2)
6 - härav ankomna högst 5 minuter efter tidtabell	131 365	133 536	136 230	127 175	125 822	91 063	104 808	849 999	- of which arrived at the latest 5 minutes after scheduled time
7 - andel ankomna högst 5 minuter efter tidtabell, STM(5), procent	88,3	89,7	89,8	88,8	90,0	93,9	91,8	90,1	- percentage arrived at the latest 5 minutes after scheduled time, CPM(5)
8 - härav ankomna högst 10 minuter efter tidtabell	138 402	140 267	142 872	133 799	131 911	93 721	108 691	889 663	- of which arrived at the latest 10 minutes after scheduled time
9 - andel ankomna högst 10 minuter efter tidtabell, STM(10), procent	93,1	94,3	94,2	93,4	94,4	96,7	95,2	94,3	- percentage arrived at the latest 10 minutes after scheduled time, CPM(10)
10 - härav ankomna högst 15 minuter efter tidtabell	141 311	142 862	145 530	136 532	134 254	94 774	110 372	905 635	- of which arrived at the latest 15 minutes after scheduled time
11 - andel ankomna högst 15 minuter efter tidtabell, STM(15), procent	95,0	96,0	95,9	95,4	96,0	97,7	96,6	96,0	- percentage arrived at the latest 15 minutes after scheduled time, CPM(15)
12 - härav ankomna högst 30 minuter efter tidtabell	144 475	145 470	148 240	139 554	136 486	95 760	112 094	922 079	- of which arrived at the latest 30 minutes after scheduled time
13 - andel ankomna högst 30 minuter efter tidtabell, STM(30), procent	97,1	97,8	97,7	97,5	97,6	98,8	98,1	97,7	- percentage arrived at the latest 30 minutes after scheduled time, CPM(30)
14 - härav ankomna högst 45 minuter efter tidtabell	145 401	146 161	148 983	140 402	137 111	95 989	112 595	926 642	- of which arrived at the latest 45 minutes after scheduled time
15 - andel ankomna högst 45 minuter efter tidtabell, STM(45), procent	97,8	98,2	98,2	98,1	98,1	99,0	98,6	98,2	- percentage arrived at the latest 45 minutes after scheduled time, CPM(45)
16 - härav ankomna högst 60 minuter efter tidtabell	145 796	146 463	149 300	140 762	137 388	96 095	112 823	928 627	- of which arrived at the latest 60 minutes after scheduled time
17 - andel ankomna högst 60 minuter efter tidtabell, STM(60), procent	98,0	98,4	98,4	98,3	98,3	99,1	98,8	98,4	- percentage arrived at the latest 60 minutes after scheduled time, CPM(60)
18 - härav framförda tåg	146 346	146 968	149 712	141 226	137 827	96 272	113 267	931 618	- of which arrived
19 - andel framförda tåg, procent	98,4	98,8	98,7	98,6	98,6	99,3	99,2	98,8	- percentage arrived
20 Total försening, timmar	8 099	7 033	7 024	7 231	6 521	2 747	4 655	43 310	Total lateness, hours
21 - Genomsnittlig försening för samtliga tåg, minuter	3	3	3	3	3	2	2	3	- Average lateness – all trains, minutes
22 - Genomsnittlig försening av försenade tåg, minuter	9	8	8	8	8	7	9	8	- Average lateness – delayed trains, minutes
23 - Genomsnittlig försening av tåg som är mer än 5 minuter försenade, minuter	23	22	21	22	22	21	24	22	- Average lateness – trains delayed more than 5 minutes, minutes

Anm: Sekunder registreras inte vid tidsavläsningen av tågankomster vilket exempelvis medför att en försening på 5 min och 59 sekunder registreras som 5 minuter. *Seconds are not recorded when the time for train arrivals are registered. It implies e.g. that delays between 5.00–5.59 minutes all are recorded as 5.00 minutes.*

¹ Sammanvägt tillförlitlighetsmått (STM) är en sammanvägning av försenade tåg och akuta förändringar i tågplanen och presenteras som andelen planerade tåg som ankommit till station enligt tidtabell samt inom olika tidsintervall. Tidsintervallen synliggörs i parentesen efter STM. Exempelvis innebär STM(5) att tåg med upp till och med 5 minuters försening räknas vara enligt tidtabell. Tåg som ankommer före tidtabell räknas som ankomna enligt tidtabell. *Combined performance measure (CPM) is the percentage of trains which arrived on time or within a defined time margin. It combines both punctuality and reliability figures. When a time margin is applied, it gets highlighted in the brackets right next to CPM. E.g. CPM(5) means that trains can get up to 5 minutes delayed and still be counted as if they were on time.*



Tabell P13: Antal planerade och framförda persontåg till slutstation fördelat på ankomsttimme – samtliga tåg
Table P13: Number of scheduled and arrived passenger trains at the terminating station by arrived hour – all trains

Tåg till slutstation		2015																							Trains to terminating station		
		00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22			23
1	Enligt fastställt årlig tågplan	24 884	8 493	3 902	1 823	2 718	15 659	38 702	56 203	58 549	52 471	47 303	49 493	43 285	48 570	48 077	53 704	57 155	63 321	62 598	57 505	47 319	48 773	38 500	29 119	958 126	Scheduled in annual working timetable
2	Justeringar av fastställt årlig tågplan	-672	-45	-132	-48	-38	321	359	-84	-550	-866	-1 137	-895	-1 019	-831	-1 495	-867	-859	-965	-1 322	-963	-830	-955	112	-980	-14 761	Amendments to the annual working timetable
3	- härav anordnade tåg	842	386	366	43	66	835	1 521	1 504	1 769	1 456	937	1 024	1 267	686	1 566	779	981	1 781	1 469	1 053	880	1 244	1 705	595	24 755	- of which supplemented trains
4	- härav inställda tåg	-1 514	-431	-498	-91	-104	-514	-1 162	-1 588	-2 319	-2 322	-2 074	-1 919	-2 262	-1 517	-3 061	-1 646	-1 840	-2 746	-2 791	-2 016	-1 710	-2 199	-1 593	-1 575	-39 516	- of which cancelled trains
5	Tågplan dagen innan planerat avgångsdatum	24 212	8 448	3 770	1 775	2 680	15 980	39 061	56 119	57 999	51 605	46 166	48 598	42 266	47 739	46 582	52 837	56 296	62 356	61 276	56 542	46 489	47 818	38 612	28 139	943 365	Working timetable the day before departure
6	Akuta förändringar av tågplanen	-141	-42	-22	-8	-3	-212	-458	-899	-848	-685	-450	-593	-412	-625	-427	-813	-750	-1 069	-966	-808	-449	-509	-351	-207	-11 747	Late amendments to the working timetable
7	- härav anordnade tåg	73	26	12	12	10	32	94	173	181	248	165	220	182	229	201	193	225	292	263	218	186	211	146	106	3 698	- of which supplemented trains
8	- härav inställda tåg	-214	-68	-34	-20	-13	-244	-552	-1 072	-1 029	-933	-615	-813	-594	-854	-628	-1 006	-975	-1 361	-1 229	-1 026	-635	-720	-497	-313	-15 445	- of which cancelled trains
9	Framförda tåg	24 071	8 406	3 748	1 767	2 677	15 768	38 603	55 220	57 151	50 920	45 716	48 005	41 854	47 114	46 155	52 024	55 546	61 287	60 310	55 734	46 040	47 309	38 261	27 932	931 618	Arrivals



Tabell P14: Sammanvägt tillförlitlighetsmått (STM)¹ samt förseningstid för persontåg vid slutstation fördelat på ankomsttimme – samtliga tåg
Table P14: Combined performance measure (CPM)¹ and lateness for passenger trains at the terminating station by arrived hour – all trains

Antal tåg till slutstation / STM (procent) / Försening (timmar, minuter)		2015																							Trains to terminating station / CPM (percent) / Lateness (hours, minutes)			
		00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22			23	Totalt
1	Tågplan dagen innan planerat avgångsdatum	24 212	8 448	3 770	1 775	2 680	15 980	39 061	56 119	57 999	51 605	46 166	48 598	42 266	47 739	46 582	52 837	56 296	62 356	61 276	56 542	46 489	47 818	38 612	28 139	943 365	Working timetable the day before departure	
2	- härav ankomna enligt tidtabell	16 678	6 125	2 717	1 330	1 932	12 004	27 471	33 877	33 787	33 749	32 706	33 634	30 561	33 156	32 744	33 850	34 108	35 849	36 487	34 726	29 580	32 208	25 838	19 664	614 781	- of which arrived as scheduled	
3	- andel ankomna enligt tidtabell, STM(0), procent	68,9	72,5	72,1	74,9	72,1	75,1	70,3	60,4	58,3	65,4	70,8	69,2	72,3	69,5	70,3	64,1	60,6	57,5	59,5	61,4	63,6	67,4	66,9	69,9	65,2	- percentage arrived as scheduled, CPM(0)	
4	- härav ankomna högst 2 minuter efter tidtabell	19 947	7 147	3 193	1 551	2 342	14 250	33 887	45 216	44 576	41 976	39 330	41 193	36 517	40 425	39 624	43 031	44 782	47 543	47 212	44 045	36 939	39 288	31 354	23 407	768 775	- of which arrived at the latest 2 minutes after scheduled time	
5	- andel ankomna högst 2 minuter efter tidtabell, STM(2), procent	82,4	84,6	84,7	87,4	87,4	89,2	86,8	80,6	76,9	81,3	85,2	84,8	86,4	84,7	85,1	81,4	79,5	76,2	77,0	77,9	79,5	82,2	81,2	83,2	81,5	- percentage arrived at the latest 2 minutes after scheduled time, CPM(2)	
6	- härav ankomna högst 5 minuter efter tidtabell	21 836	7 698	3 459	1 656	2 519	15 156	36 730	51 023	51 223	46 524	42 483	44 695	39 312	43 810	42 974	47 729	50 429	54 520	53 609	49 181	41 026	42 739	34 270	25 398	849 999	- of which arrived at the latest 5 minutes after scheduled time	
7	- andel ankomna högst 5 minuter efter tidtabell, STM(5), procent	90,2	91,1	91,8	93,3	94,0	94,8	94,0	90,9	88,3	90,2	92,0	92,0	93,0	91,8	92,3	90,3	89,6	87,4	87,5	87,0	88,2	89,4	88,8	90,3	90,1	- percentage arrived at the latest 5 minutes after scheduled time, CPM(5)	
8	- härav ankomna högst 10 minuter efter tidtabell	22 933	8 056	3 623	1 714	2 596	15 517	37 810	53 384	54 495	48 678	43 923	46 204	40 540	45 405	44 472	49 875	53 025	58 011	56 844	52 061	43 201	44 659	36 080	26 557	889 663	- of which arrived at the latest 10 minutes after scheduled time	
9	- andel ankomna högst 10 minuter efter tidtabell, STM(10), procent	94,7	95,4	96,1	96,6	96,9	97,1	96,8	95,1	94,0	94,3	95,1	95,1	95,9	95,1	95,5	94,4	94,2	93,0	92,8	92,1	92,9	93,4	93,4	94,4	94,3	- percentage arrived at the latest 10 minutes after scheduled time, CPM(10)	
10	- härav ankomna högst 15 minuter efter tidtabell	23 373	8 200	3 674	1 739	2 643	15 658	38 157	54 215	55 620	49 568	44 582	46 854	41 039	46 087	45 100	50 746	53 963	59 342	58 180	53 321	44 130	45 543	36 842	27 059	905 635	- of which arrived at the latest 15 minutes after scheduled time	
11	- andel ankomna högst 15 minuter efter tidtabell, STM(15), procent	96,5	97,1	97,5	98,0	98,6	98,0	97,7	96,6	95,9	96,1	96,6	96,4	97,1	96,5	96,8	96,0	95,9	95,2	94,9	94,3	94,9	95,2	95,4	96,2	96,0	- percentage arrived at the latest 15 minutes after scheduled time, CPM(15)	
12	- härav ankomna högst 30 minuter efter tidtabell	23 834	8 337	3 720	1 761	2 668	15 744	38 476	54 915	56 658	50 481	45 307	47 585	41 585	46 763	45 783	51 582	55 029	60 640	59 565	54 736	45 206	46 483	37 641	27 580	922 079	- of which arrived at the latest 30 minutes after scheduled time	
13	- andel ankomna högst 30 minuter efter tidtabell, STM(30), procent	98,4	98,7	98,7	99,2	99,6	98,5	98,5	97,9	97,7	97,8	98,1	97,9	98,4	98,0	98,3	97,6	97,7	97,2	97,2	96,8	97,2	97,2	97,5	98,0	97,7	- percentage arrived at the latest 30 minutes after scheduled time, CPM(30)	
14	- härav ankomna högst 45 minuter efter tidtabell	23 946	8 370	3 729	1 764	2 674	15 757	38 543	55 070	56 917	50 711	45 497	47 768	41 709	46 955	45 960	51 810	55 325	60 983	59 936	55 176	45 569	46 813	37 907	27 753	926 642	- of which arrived at the latest 45 minutes after scheduled time	
15	- andel ankomna högst 45 minuter efter tidtabell, STM(45), procent	98,9	99,1	98,9	99,4	99,8	98,6	98,7	98,1	98,1	98,3	98,6	98,3	98,7	98,4	98,7	98,1	98,3	97,8	97,8	97,6	98,0	97,9	98,2	98,6	98,2	- percentage arrived at the latest 45 minutes after scheduled time, CPM(45)	
16	- härav ankomna högst 60 minuter efter tidtabell	23 994	8 385	3 741	1 764	2 674	15 761	38 566	55 125	57 033	50 796	45 592	47 857	41 775	47 021	46 042	51 893	55 419	61 119	60 099	55 384	45 742	46 985	38 044	27 816	928 627	- of which arrived at the latest 60 minutes after scheduled time	
17	- andel ankomna högst 60 minuter efter tidtabell, STM(60), procent	99,1	99,3	99,2	99,4	99,8	98,6	98,7	98,2	98,3	98,4	98,8	98,5	98,8	98,5	98,8	98,2	98,4	98,0	98,1	98,0	98,4	98,3	98,5	98,9	98,4	- percentage arrived at the latest 60 minutes after scheduled time, CPM(60)	
18	- härav framförda tåg	24 071	8 406	3 748	1 767	2 677	15 768	38 603	55 220	57 151	50 920	45 716	48 005	41 854	47 114	46 155	52 024	55 546	61 287	60 310	55 734	46 040	47 309	38 261	27 932	931 618	- of which arrived	
19	- andel framförda tåg, procent	99,4	99,5	99,4	99,5	99,9	98,7	98,8	98,4	98,5	98,7	99,0	98,8	99,0	98,7	99,1	98,5	98,7	98,3	98,4	98,6	99,0	98,9	99,1	99,3	98,8	- percentage arrived	
20	Total försening, timmar	968	288	124	46	69	424	1 178	2 451	2 873	2 290	1 753	2 009	1 412	1 893	1 713	2 460	2 677	3 468	3 397	3 461	2 600	2 558	1 983	1 215	43 310	Total lateness, hours	
21	- Genomsnittlig försening för samtliga tåg, minuter	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	2	2	2	2	2	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	- Average lateness – all trains, minutes	
22	- Genomsnittlig försening av försenade tåg, minuter	8	7	7	6	6	6	6	7	7	8	8	8	7	8	7	8	7	8	8	10	9	10	9	9	8	- Average lateness – delayed trains, minutes	
23	- Genomsnittlig försening av tåg som är mer än 5 minuter försenade, minuter	19	18	18	18	18	23	22	21	19	21	23	25	22	23	22	23	21	21	21	21	24	24	26	23	22	22	- Average lateness – trains delayed more than 5 minutes, minutes

Anm: Sekunder registreras inte vid tidsavläsningen av tågankomster vilket exempelvis medför att en försening på 5 min och 59 sekunder registreras som 5 minuter. *Seconds are not recorded when the time for train arrivals are registered. It implies e.g. that delays between 5.00–5.59 minutes all are recorded as 5.00 minutes.*

¹ Sammanvägt tillförlitlighetsmått (STM) är en sammanvägning av försenade tåg och akuta förändringar i tågplanen och presenteras som andelen planerade tåg som ankommit till station enligt tidtabell samt inom olika tidsintervall. Tidsintervallen synliggörs i parentesen efter STM. Exempelvis innebär STM(5) att tåg med upp till och med 5 minuters försening räknas vara enligt tidtabell. Tåg som ankommer före tidtabell räknas som ankomna enligt tidtabell. *Combined performance measure (CPM) is the percentage of trains which arrived on time or within a defined time margin. It combines both punctuality and reliability figures. When a time margin is applied, it gets highlighted in the brackets right next to CPM. E.g. CPM(5) means that trains can get up to 5 minutes delayed and still be counted as if they were on time.*



Tabell P15: Antal planerade och framförda persontåg till slutstation fördelat på ankomstlän – samtliga tåg
Table P15: Number of scheduled and arrived passenger trains at the terminating station by county – all trains

	Tåg till slutstation	2015																				Trains to terminating station		
		Stockholms län	Uppsala län	Södermanlands län	Östergötlands län	Örebro län	Västmanlands län	Jönköpings län	Kronobergs län	Kalmar län	Gotlands län	Blekinge län	Skåne län	Hallands län	Västra Götalands län	Värmlands län	Dalarnas län	Gävleborgs län	Västernorrlands län	Jämtlands län	Västerbottens län		Northorrans län	Totalt
1	Enligt fastställd årlig tågplan	224 719	57 362	13 114	49 738	20 006	21 974	44 681	15 821	25 029	.	13 801	175 548	25 571	175 656	22 297	13 919	25 578	10 727	4 566	12 319	5 700	958 126	Scheduled in annual working timetable
2	Justeringar av fastställd årlig tågplan	-4 756	-735	-155	58	179	78	-740	-426	-646	.	-727	-356	-10	-4 237	-282	-329	-471	-328	-396	-120	-362	-14 761	Amendments to the annual working timetable
3	- härav anordnade tåg	1 241	718	59	608	539	1 021	2 347	411	261	.	307	6 284	118	7 426	704	518	660	97	385	511	540	24 755	- of which supplemented trains
4	- härav inställda tåg	-5 997	-1 453	-214	-550	-360	-943	-3 087	-837	-907	.	-1 034	-6 640	-128	-11 663	-986	-847	-1 131	-425	-781	-631	-902	-39 516	- of which cancelled trains
5	Tågplan dagen innan planerat avgångsdatum	219 963	56 627	12 959	49 796	20 185	22 052	43 941	15 395	24 383	.	13 074	175 192	25 561	171 419	22 015	13 590	25 107	10 399	4 170	12 199	5 338	943 365	Working timetable the day before departure
6	Akuta förändringar av tågplanen	-1 120	-214	-31	-906	-592	-435	-640	-282	-1 351	.	-246	-2 006	-372	-2 202	-384	-163	-111	-91	-53	-440	-108	-11 747	Late amendments to the working timetable
7	- härav anordnade tåg	934	206	85	169	286	140	57	19	36	.	7	1 061	16	320	36	141	54	21	3	24	83	3 698	- of which supplemented trains
8	- härav inställda tåg	-2 054	-420	-116	-1 075	-878	-575	-697	-301	-1 387	.	-253	-3 067	-388	-2 522	-420	-304	-165	-112	-56	-464	-191	-15 445	- of which cancelled trains
9	Framförda tåg	218 843	56 413	12 928	48 890	19 593	21 617	43 301	15 113	23 032	.	12 828	173 186	25 189	169 217	21 631	13 427	24 996	10 308	4 117	11 759	5 230	931 618	Arrivals



Tabell P16: Sammanvägt tillförlitlighetsmått (STM)¹ samt förseningstid för persontåg vid slutstation fördelat på ankomstlän – samtliga tåg
Table P16: Combined performance measure (CPM)¹ and lateness for passenger trains at the terminating station by county – all trains

Antal tåg till slutstation / STM (procent) / Försening (timmar, minuter)		2015																				Trains to terminating station / CPM (percent) / Lateness (hours, minutes)		
		Stockholms län	Uppsala län	Södermanlands län	Östergötlands län	Örebro län	Västmanlands län	Jönköpings län	Kronobergs län	Kalmar län	Gotlands län	Blekinge län	Skåne län	Hallands län	Västra Götalands län	Värmlands län	Dalarnas län	Gävleborgs län	Västernorrlands län	Jämtlands län	Västerbottens län			Norrbottens län
1	Tågplan dagen innan planerat avgångsdatum	219 963	56 627	12 959	49 796	20 185	22 052	43 941	15 395	24 383	.	13 074	175 192	25 561	171 419	22 015	13 590	25 107	10 399	4 170	12 199	5 338	943 365	Working timetable the day before departure
2	- härav ankomna enligt tidtabell	163 585	34 721	8 868	35 496	10 862	28 673	8 536	13 298		10 388	106 657	18 906	112 091	9 663	7 478	14 668	7 548	2 874	5 593	3 461	614 781	- of which arrived as scheduled	
3	- andel ankomna enligt tidtabell, STM(0), procent	74,4	61,3	68,4	71,3	53,8	65,3	55,4	54,5		79,5	60,9	74,0	65,4	43,9	55,0	58,4	72,6	68,9	45,8	64,8	65,2	- percentage arrived as scheduled, CPM(0)	
4	- härav ankomna högst 2 minuter efter tidtabell	188 193	48 582	11 218	42 954	14 927	15 469	37 563	12 053	18 080		11 278	140 941	22 370	137 766	14 294	9 959	19 340	8 189	3 342	8 423	3 834	768 775	- of which arrived at the latest 2 minutes after scheduled time
5	- andel ankomna högst 2 minuter efter tidtabell, STM(2), procent	85,6	85,8	86,6	86,3	74,0	70,1	85,5	78,3	74,2		86,3	80,4	87,5	80,4	64,9	73,3	77,0	78,7	80,1	69,0	71,8	81,5	- percentage arrived at the latest 2 minutes after scheduled time, CPM(2)
6	- härav ankomna högst 5 minuter efter tidtabell	200 585	53 012	12 152	45 769	17 239	19 147	41 548	13 755	20 834		11 730	158 332	24 000	153 577	17 857	11 656	22 209	8 811	3 638	9 968	4 180	849 999	- of which arrived at the latest 5 minutes after scheduled time
7	- andel ankomna högst 5 minuter efter tidtabell, STM(5), procent	91,2	93,6	93,8	91,9	85,4	86,8	94,6	89,3	85,4		89,7	90,4	93,9	89,6	81,1	85,8	88,5	84,7	87,2	81,7	78,3	90,1	- percentage arrived at the latest 5 minutes after scheduled time, CPM(5)
8	- härav ankomna högst 10 minuter efter tidtabell	208 569	54 864	12 554	47 203	18 414	20 594	42 586	14 501	22 200		11 982	166 083	24 676	161 060	19 921	12 580	23 507	9 389	3 804	10 703	4 473	889 663	- of which arrived at the latest 10 minutes after scheduled time
9	- andel ankomna högst 10 minuter efter tidtabell, STM(10), procent	94,8	96,9	96,9	94,8	91,2	93,4	96,9	94,2	91,0		91,6	94,8	96,5	94,0	90,5	92,6	93,6	90,3	91,2	87,7	83,8	94,3	- percentage arrived at the latest 10 minutes after scheduled time, CPM(10)
10	- härav ankomna högst 15 minuter efter tidtabell	212 245	55 536	12 723	47 874	18 838	21 008	42 860	14 760	22 493		12 386	169 079	24 940	164 194	20 524	12 882	24 021	9 700	3 886	11 042	4 644	905 635	- of which arrived at the latest 15 minutes after scheduled time
11	- andel ankomna högst 15 minuter efter tidtabell, STM(15), procent	96,5	98,1	98,2	96,1	93,3	95,3	97,5	95,9	92,2		94,7	96,5	97,6	95,8	93,2	94,8	95,7	93,3	93,2	90,5	87,0	96,0	- percentage arrived at the latest 15 minutes after scheduled time, CPM(15)
12	- härav ankomna högst 30 minuter efter tidtabell	216 230	56 163	12 850	48 527	19 302	21 429	43 144	15 002	22 729		12 737	172 046	25 121	167 400	21 267	13 184	24 545	10 031	4 007	11 461	4 904	922 079	- of which arrived at the latest 30 minutes after scheduled time
13	- andel ankomna högst 30 minuter efter tidtabell, STM(30), procent	98,3	99,2	99,2	97,5	95,6	97,2	98,2	97,4	93,2		97,4	98,2	98,3	97,7	96,6	97,0	97,8	96,5	96,1	94,0	91,9	97,7	- percentage arrived at the latest 30 minutes after scheduled time, CPM(30)
14	- härav ankomna högst 45 minuter efter tidtabell	217 414	56 309	12 888	48 701	19 443	21 541	43 234	15 073	22 897		12 809	172 621	25 158	168 247	21 444	13 298	24 771	10 156	4 059	11 591	4 988	926 642	- of which arrived at the latest 45 minutes after scheduled time
15	- andel ankomna högst 45 minuter efter tidtabell, STM(45), procent	98,8	99,4	99,5	97,8	96,3	97,7	98,4	97,9	93,9		98,0	98,5	98,4	98,1	97,4	97,9	98,7	97,7	97,3	95,0	93,4	98,2	- percentage arrived at the latest 45 minutes after scheduled time, CPM(45)
16	- härav ankomna högst 60 minuter efter tidtabell	217 906	56 358	12 908	48 778	19 513	21 576	43 267	15 090	22 985		12 818	172 876	25 180	168 632	21 521	13 343	24 886	10 218	4 074	11 651	5 047	928 627	- of which arrived at the latest 60 minutes after scheduled time
17	- andel ankomna högst 60 minuter efter tidtabell, STM(60), procent	99,1	99,5	99,6	98,0	96,7	97,8	98,5	98,0	94,3		98,0	98,7	98,5	98,4	97,8	98,2	99,1	98,3	97,7	95,5	94,5	98,4	- percentage arrived at the latest 60 minutes after scheduled time, CPM(60)
18	- härav framförda tåg	218 843	56 413	12 928	48 890	19 593	21 617	43 301	15 113	23 032		12 828	173 186	25 189	169 217	21 631	13 427	24 996	10 308	4 117	11 759	5 230	931 618	- of which arrived
19	- andel framförda tåg, procent	99,5	99,6	99,8	98,2	97,1	98,0	98,5	98,2	94,5		98,1	98,9	98,5	98,7	98,3	98,8	99,6	99,1	98,7	96,4	98,0	98,8	- percentage arrived
20	Total försening, timmar	8 565	1 600	349	2 068	1 452	1 335	1 434	770	2 017	.	580	7 472	763	8 129	1 716	875	1 268	707	284	1 188	738	43 310	Total lateness, hours
21	- Genomsnittlig försening för samtliga tåg, minuter	2	2	2	2	4	4	2	3	5	.	3	3	2	3	5	4	3	4	4	6	8	3	- Average lateness – all trains, minutes
22	- Genomsnittlig försening av försenade tåg, minuter	9	4	5	9	9	8	6	7	11	.	13	7	7	8	8	9	7	15	13	11	24	8	- Average lateness – delayed trains, minutes
23	- Genomsnittlig försening av tåg som är mer än 5 minuter försenade, minuter	22	17	17	25	25	21	25	21	29	.	24	20	22	22	20	22	20	25	29	28	38	22	- Average lateness – trains delayed more than 5 minutes, minutes

Anm: Sekunder registreras inte vid tidsavläsningen av tågankomster vilket exempelvis medför att en försening på 5 min och 59 sekunder registreras som 5 minuter. *Seconds are not recorded when the time for train arrivals are registered. It implies e.g. that delays between 5.00–5.59 minutes all are recorded as 5.00 minutes.*

¹ Sammanvägt tillförlitlighetsmått (STM) är en sammanvägning av försenade tåg och akuta förändringar i tågplanen och presenteras som andelen planerade tåg som ankommit till station enligt tidtabell samt inom olika tidsintervall. Tidsintervallen synliggörs i parentesen efter STM. Exempelvis innebär STM(5) att tåg med upp till och med 5 minuters försening räknas vara enligt tidtabell. Tåg som ankommer före tidtabell räknas som ankomna enligt tidtabell. *Combined performance measure (CPM) is the percentage of trains which arrived on time or within a defined time margin. It combines both punctuality and reliability figures. When a time margin is applied, it gets highlighted in the brackets right next to CPM. E.g. CPM(5) means that trains can get up to 5 minutes delayed and still be counted as if they were on time.*



Tabell P17: Historisk tabell, antal framförda persontåg samt punktlighet vid slutstation fördelat på månad – samtliga tåg
Table P17: Historical overview, number of arrived passenger trains and punctuality at terminating station by month – all trains

År	Månad	Punktlighet för framförda tåg			
		Framförda tåg	Ankomna högst 2 minuter efter tidtabell	Ankomna högst 5 minuter efter tidtabell	Ankomna högst 15 minuter efter tidtabell
		antal	procent		
		3	4	5	6
2001	Totalt	701 364	80,5	90,0	96,8
2002	Totalt	717 545	82,8	91,3	97,3
2003	Totalt	731 489	84,5	92,3	97,7
2004	Totalt	722 597	85,4	93,1	98,0
2005	Totalt	716 808	83,4	92,1	97,7
2006	Totalt	728 650	81,2	90,7	97,3
2007	Totalt	755 899	81,8	91,3	97,6
2008	Totalt	779 977	82,1	91,6	97,7
2009	Totalt	780 981	84,0	92,3	97,6
2010	Totalt	780 556	77,3	87,1	95,1
2011	Totalt	790 909	78,4	88,5	96,2
2012	Totalt	770 932	82,1	91,0	96,9
2013	Totalt ¹	853 658	82,8	91,2	97,1
2014	Totalt	907 682	82,9	91,3	97,1
2015	Jan	78 616	83,6	92,0	97,5
2015	Feb	73 622	82,7	91,2	97,3
2015	Mar	81 922	85,3	92,8	97,3
2015	Apr	75 581	82,8	91,3	97,2
2015	Maj	77 946	83,3	91,8	97,4
2015	Jun	77 309	82,4	91,1	97,4
2015	Jul	72 238	83,0	90,7	97,0
2015	Aug	76 316	81,8	90,2	96,6
2015	Sep	79 940	82,0	91,2	97,2
2015	Okt	80 897	81,4	91,1	97,2
2015	Nov	78 172	79,1	89,6	96,9
2015	Dec	79 059	82,8	91,7	97,3
2015	Totalt	931 618	82,5	91,2	97,2

Year	Month	Punctuality – train arrivals			
		Arrivals	arrived at the latest 2 minutes after scheduled time	arrived at the latest 5 minutes after scheduled time	arrived at the latest 15 minutes after scheduled time
		number	percent		
		3	4	5	6

¹ Uppgifter från och med 2013 ingår i Sveriges officiella statistik. Tidigare uppgifter ingår inte i den officiella statistiken eftersom dessa ännu inte är kvalitetssäkrade och dokumenterade. Uppgifterna för samtliga år hämtas från Trafikverkets uppföljningssystem för tågtrafik.

4 Fakta om statistiken

Statistikens innehåll

Rapporten Punktlighet på järnväg syftar till att visa statistik över tillförlitligheten av persontransporterna på järnväg i Sverige. Rapporten omfattar helårsvärden och fördelningar på månad, veckodag, timme samt ankomstlän.

De viktigaste variablerna är sammanvägt tillförlitlighetsmått (STM), förseningstid och antal tåg till slutstation. Uppgifter redovisas för alla persontåg samt för års- och månadsvärden uppdelat i tre undergrupper: kort-, medel- och långdistanståg. Statistiken redovisar förhållandet vid tågens slutstationer.

STM avser att redovisa hur avvikelser från tidtabellen påverkar resenärerna. Utgångspunkten är att när en resenär, utifrån den gällande tidtabellen, valt att köpa en resa så upplevs avvikelser från tidtabellen som en negativ förändring som resenären har svårt att påverka. Förändringen kan omfatta såväl inställda som försenade tåg. Förändringar som sker innan klockan 0.00 dagen innan planerat avgångsdatum beaktas inte i STM eftersom det antas vara rimligt att resenären i dessa fall kan planera om sin resa. Förändringar som sker efter klockan 0.00 dagen innan planerat avgångsdatum ingår i statistiken eftersom det i sådana fall antas att resenären inte har möjlighet, eller har svårigheter, att planera om sin resa.

Rapporten omfattar persontåg på svenska järnvägsanläggningar utom tåg på Saltsjöbanan och Roslagsbanan som inte täcks in i Trafikverkets uppföljningssystem för tågtrafik. Med persontåg avses tåg som är avsett för transport av resenärer. Andra tåg där uppgiften inte varit att transportera resenärer, till exempel museitrafik utan betydelse för transportsystemet och tjänstetågstrafik (transporter av persontåg till och från start- respektive slutstation) ingår således inte.

Undersökningen är en totalundersökning och underlaget hämtas från Trafikverkets uppföljningssystem för tågtrafik. Känsliga uppgifter redovisas i aggregerad form så att enskilda företag, eller deras verksamhet, inte kan identifieras.

Statistikens tillförlitlighet

Den allmänna bedömningen av statistiken är att den håller en god kvalitet. I underlaget förekommer dock viss osäkerhet kring ramtäckning, mätning och bortfall.

God täckning föreligger mellan ram- och målpopulation. Risken för undertäckning är försumbar. Övertäckning kan förekomma, i vissa fall kan tåg räknas flera gånger. I de fall där dubbelräkningar har identifierats har dessa avräknats från uppgifterna. Övertäckningens omfattning är inte kvantifierbar i absoluta tal men uppskattas att påverka STM med maximalt 0,2 procentenheter. I undantagsfall kan även tåg avsedda för museitrafik och godstrafik förekomma felaktigt som persontåg.

Tidsregistreringar av tåg till station sker automatiskt genom mätpunkter i spåren. På vissa mindre stationer kan manuell tidsregistrering förekomma. Mätpunkterna är belägna på olika platser beroende på stationernas utformning och egenskaper. För att inte behöva mätutrustning vid alla plattformar på en station utförs avläsningen vid infart till station. Tidsregistrering till plattformar erhålls genom schabloniserade påslag på den registrerade

tiden vid mätpunkterna. Osäkerhet kan uppstå genom det schabloniserade tidspåslaget men dess påverkan på STM bedöms som försumbart. Insamling och registrering av uppgifter sker kontinuerligt i Trafikverkets uppföljningssystem.

Avrundningsmetoden som används vid tidsregistreringar är trunkering. Trunkering innebär att sekunderna avlägsnas från den registrerade tiden. Exempelvis avrundas 5 min och 59 sekunder till 5 minuter. Avrundningsmetoden för tidsregistreringar kan påverka punktligheten och bör beaktas vid jämförelse med annan punktlighetsstatistik.

För punktlighetsstatistiken finns inget känt objektsbortfall som påverkar publicerad statistik. Partiellt bortfall förekommer i tidsregistreringar för ankomsttider samt för variabeln tågsort. Bortfallet har skattats som proportionellt bortfall. På grund av avrundningar av skattade värden kan skillnader uppstå i första decimalen för måttet STM. Skillnaden uppgår maximalt till $\pm 0,1$ procentenheter för redovisade tal.

Statistikunderlaget kvalitetskontrollerats kontinuerligt och under arbetets gång. De uttagsfrågor som används vid uttag av grunddata ur Trafikverkets uppföljningssystem har granskats och kvalitetssäkrats.

Statistikens aktualitet

Statistiken publiceras årsvis och framställningstiden är 2,5 månader efter årets slut.

Denna årliga statistik kompletteras med preliminära uppgifter för månad- och årsvärden som utkommer kvartalsvis en månad efter utgången kvartal i kvartalsrapporten *Punktlighet på järnväg*.

Statistikens jämförbarhet och sammanvändbarhet

I denna rapport redovisas uppgifter som Sveriges officiella statistik om punktlighet på järnväg för åren 2013 och framåt. Under 2016 kommer arbetet att fortsätta med att ta fram uppgifter för 2011–2012.

Tidsserier om punktligheten för framförda tåg för åren 2001–2012 förekommer i den historiska tabellen men ingår inte i den officiella statistiken. Materialet är framställt enligt samma principer för alla rapporterade år.

Sammanvägt tillförlitlighetsmått (STM) och punktlighet för framförda tåg beräknas på olika sätt vilket påverkar jämförbarheten mellan måtten. Skillnaden består i att STM är ett sammanvägt mått som beaktar både försenade och inställda tåg medan punktlighet för framförda tåg enbart beaktar försenade tåg. Statistiken omfattar inte tåg på Saltsjöbanan och Roslagsbanan vilket påverkar sammanvändbarheten med övrig officiell statistik inom bantrafik.

Tillgänglighet och förståelighet

Statistiken publiceras på Trafikanalys webbplats <http://trafa.se>. Dokumentationen av undersökningen består av denna fakta om statistiken och definitioner, samt en separat *Beskrivning av statistiken* som publiceras på samma plats som rapporten och uppdateras en gång per år.

Alternativa publiceringsformer och tidigare publicering

Statistiken publiceras i filformatet Excel för att tillfredsställa användarnas behov av att göra egna bearbetningar. Samtidigt publiceras även en rapport i pdf-format, med samma namn

som Excelfilen, där statistiken kommenteras. Det finns mer statistik i Excelversionen än i pdf-versionen. Skillnaden består i att längre tidsserier, som inte ryms på en sida i pdf, återges i Excelversionen i grupperade rader eller kolumner. Dessa år kan visas eller döljas av användaren själv, men när rapporten publiceras är dessa rader och kolumner dolda. Raderna och kolumnerna som grupperats indikeras i Excel med ett plus- eller minustecken vid de berörda raderna eller kolumnerna.

Statistiken publicerades som Sveriges officiella statistik för första gången i mars 2016. Preliminära uppgifter för månads- och helårsvärden publicerades som Sveriges officiella statistik för första gången i oktober 2015 gällande tredje kvartalet samma år. Ingen motsvarande publikation har tidigare förekommit.

All tidigare publicerad data repeteras varje år med alla revideringar och korrigeringar. Alla användare rekommenderas att alltid hämta sin information från den senast utgivna årsrapporten, även för tidigare perioder. Den som vidarebehandlar statistiken bör ge akt på ändrade uppgifter, som markeras med en fotnot första gången de uppträder. Upptäckta fel i äldre publikationer revideras i regel inte, utan påkallade ändringar görs i den mest aktuella publikationen.

Administrativa uppgifter

Trafikanalys är statistikansvarig myndighet för den officiella statistiken inom transport- och kommunikationssektorn. Trafikverket producerar denna statistik på uppdrag av Trafikanalys.

Skyldighet att lämna uppgifter till undersökningen föreligger enligt lagen om den officiella statistiken (SFS 2001:99), förordningen om den officiella statistiken (SFS 2001:100).

Uppgifter som insamlas till undersökningen hanteras i enlighet med Offentlighets- och sekretesslagen.

Frågor rörande undersökningen kan ställas till:

Fredrik Lindberg på Trafikanalys, 010-414 42 36, fredrik.lindberg@trafa.se

Jan Östlund på Trafikanalys, 010-414 42 24, jan.ostlund@trafa.se

5 Definitioner

5.1 Övergripande definitioner

Tågplan	Tidtabell för tågtrafiken samt tidplan för banarbeten. <i>I september varje år fastställer Trafikverket den årliga tågplanen för kommande tågplaneperiod. En tågplaneperiod startar klockan 0.00 andra söndagen i december och gäller till nästa period inleds.</i>
<i>Justeringar av tågplan</i>	<i>Med justering av tågplanen avses tåg som anordnas eller ställs in före klockan 0.00 dagen innan planerat avgångsdatum.</i>
<i>Akuta förändringar av tågplan</i>	<i>Med akuta förändringar av tågplanen avses tåg som anordnas eller ställs in efter klockan 0.00 dagen innan planerat avgångsdatum.</i>
Persontåg	Tåg som är avsett för transport av resenärer. <i>Endast persontåg på statliga järnvägsanläggningar, Inlandsbanan, Arlandabanan samt svenska delen av Öresundsbron omfattas. Statistiken omfattar inte Saltsjöbanan och Roslagsbanan.</i>
Tågsort	Persontåg delas in i tre tågsorter: kort-, medel- och långdistanståg. Klassningen av tågsort bestäms av respektive tågoperatör i samråd med Trafikverket och avser att avspegla såväl tågets transportuppgift som tekniska egenskaper.
<i>Kortdistanståg</i>	Persontåg som avser att transportera resenärer lokalt. Tågen annonseras vanligtvis som flyg- eller pendeltåg.
<i>Medeldistanståg</i>	Persontåg som avser att transportera resenärer regionalt. Tågen annonseras vanligtvis som regionaltåg.
<i>Långdistanståg</i>	Persontåg som avser att transportera resenärer interregionalt. Tågen annonseras vanligtvis som fjärr-, natt- eller snabbtåg.
Slutstation	Sista platsen där persontåget har uppehåll för avstigande resenärer eller där persontåget passerar riksgräns.
Försening	Tidsskillnad mellan tågets faktiska och planerade ankomsttid till station enligt tidtabell. <i>Tåg som ankommer före tidtabell räknas som ankomna enligt tidtabell. Endast hela minuter registreras. Detta medför exempelvis att förseningar mellan 5:00–5:59 minuter registreras som 5:00 minuter.</i> <i>Inställda kort-, medel- och långdistanståg räknas i statistiken som 30, 60 respektive 90 minuter försenade.</i>

Anordnade tåg	Tåg som framförts men som inte ingick i den fastställda årliga tågplanen. <i>Anordnade tåg utnyttjar restkapacitet i den fastställda årliga tågplanen. Ett anordnat tåg kan antingen vara en justering eller en akut förändring av tågplanen.</i>
Inställda tåg	Tåg som var planerade att framföras enligt tågplan men som inte framförts, räknas som inställda. <i>Ett tåg kan framföras en del av sin planerade sträcka. För den del som tåget inte framförs enligt tågplan räknas tåget som inställt. Ett inställt tåg kan antingen vara en justering eller en akut förändring av tågplanen.</i>
Sammanvägt tillförlitlighetsmått (STM)	Tillförlitlighetsmått som redovisar andelen planerade tåg, dagen innan avgång, som ankommit till station enligt tidtabell samt inom olika tidsintervall. <i>Sammanvägt tillförlitlighetsmått (STM) är en sammanvägning av försenade tåg och akuta förändringar i tågplanen och presenteras som andelen planerade tåg som ankommit till station enligt tidtabell samt inom olika tidsintervall. Tidsintervallen synliggörs i parentes efter STM. Exempelvis innebär STM(5) att tåg med upp till och med 5 minuters försening räknas vara enligt tidtabell, STM(15) innebär att tåg med upp till och med 15 minuters försening räknas vara enligt tidtabell. Tåg som ankommer före tidtabell räknas som ankomna enligt tidtabell.</i> <i>Om fler tåg ställs in än anordnas betraktas nettot av dessa i statistiken som försenade tåg.</i>
Dag, månad och år	Avser kalenderdag, kalendermånad och kalenderår.
Veckodag	Avser planerad veckodag för avgång.
Timme	Avser planerad timme för ankomst till station.
Län	Avser det län som stationen är belägen i.

5.2 Tabelldefinitioner

Definitionerna i denna del av rapporten beskriver vad tabellernas rader alternativt kolumner innefattar. Termer som redan har definierats under övergripande definitioner används utan att förtydligas igen.

Tabell P0: Sammanfattningstabell, Sammanvägt tillförlitlighetsmått (STM) samt genomsnittlig försening – slutstation

Kol. 3–6: Anger STM(5) i procent vid slutstation för persontåg.

Måttet redovisas totalt samt uppdelat på kort-, medel- och långdistanståg.

Kol. 7–10: Anger genomsnittligt antal förseningsminuter för persontåg med försening större än STM(5).

Måttet redovisas totalt samt uppdelat på kort-, medel- och långdistanståg.

Tabell P1: Antal planerade och framförda persontåg till slutstation fördelat på år – samtliga tåg

Rad 1: Anger antalet tåg som var inplanerade att framföras enligt fastställd årlig tågplan.

Rad 2: Anger de justeringar av fastställd årlig tågplan som skedde före klockan 0.00 dagen innan planerat avgångsdatum (rad 3 plus rad 4).

Rad 3: Anger antalet tåg som anordnats före klockan 0.00 dagen innan planerat avgångsdatum.

Rad 4: Anger antalet tåg som ställts in före klockan 0.00 dagen innan planerat avgångsdatum.

Rad 5: Anger antalet tåg som var planerade att framföras klockan 0.00 dagen innan planerat avgångsdatum (rad 1 plus rad 2).

Rad 6: Anger akuta förändringar av tågplanen som skedde efter klockan 0.00 dagen innan planerat avgångsdatum (rad 7 plus rad 8).

Rad 7: Anger antalet tåg som anordnats efter klockan 0.00 dagen innan planerat avgångsdatum.

Rad 8: Anger antalet tåg som ställts in efter klockan 0.00 dagen innan planerat avgångsdatum.

Rad 9: Anger antalet tåg som ankommit till slutstation (rad 5 plus rad 6).

Tabell P2: Sammanvägt tillförlitlighetsmått (STM) samt förseningstid för persontåg vid slutstation fördelat på år – samtliga tåg

Rad 1: Anger antalet tåg som var planerade att framföras klockan 0.00 dagen innan planerat avgångsdatum, samma som tabell P1 rad 5.

Rad 2, 4, 6, 8, 10, 12, 14, 16: Anger antalet tåg som ankommit inom 0, 2, 5, 10, 15, 30, 45 respektive 60 minuter efter tidtabell. Noll är enligt tidtabell.

Rad 3, 5, 7, 9, 11, 13, 15, 17: Anger STM, i procent, för tidspåslagen 0, 2, 5, 10, 15, 30, 45 respektive 60 minuter efter tidtabell.

Exempelvis beräknas STM(0) som rad 2 dividerad med rad 1.

Rad 18: Anger antalet tåg som ankommit till station, samma som tabell P1 rad 9.

Rad 19: Anger andelen framförda tåg som ankommit till slutstation i procent (rad 14 dividerat med rad 1).

Rad 20: Anger total förseningstid, i timmar, för samtliga persontåg i rad 1.

Rad 21: Anger genomsnittligt antal förseningsminuter för samtliga persontåg i rad 1.

Rad 22: Anger genomsnittligt antal förseningsminuter för persontåg med en försening större än STM(0).

Rad 23: Anger genomsnittligt antal förseningsminuter för persontåg med försening större än STM(5).

Tabell P3: Antal planerade och framförda persontåg till slutstation fördelat på månad – samtliga tåg

Rad 1–9: Innehåller statistik uppdelad per månad. I övrigt samma definitioner som i tabell P1.

Tabell P4: Sammanvägt tillförlitlighetsmått (STM) samt förseningstid för persontåg vid slutstation fördelat på månad – samtliga tåg

Rad 1–23: Innehåller statistik uppdelad per månad. I övrigt samma definitioner som i tabell P2.

Tabell P5: Antal planerade och framförda persontåg till slutstation fördelat på månad – kortdistanståg

Rad 1–9: Innehåller statistik om kortdistanståg. I övrigt samma definitioner som i tabell P1.

Tabell P6: Sammanvägt tillförlitlighetsmått (STM) samt förseningstid för persontåg vid slutstation fördelat på månad – kortdistanståg

Rad 1–23: Innehåller statistik om kortdistanståg. I övrigt samma definitioner som i tabell P2.

Tabell P7: Antal planerade och framförda persontåg till slutstation fördelat på månad – medeldistanståg

Rad 1–9: Innehåller statistik om medeldistanståg. I övrigt samma definitioner som i tabell P1.

Tabell P8: Sammanvägt tillförlitlighetsmått (STM) samt förseningstid för persontåg vid slutstation fördelat på månad – medeldistanståg

Rad 1–23: Innehåller statistik om medeldistanståg. I övrigt samma definitioner som i tabell P2.

Tabell P9: Antal planerade och framförda persontåg till slutstation fördelat på månad – långdistanståg

Rad 1–9: Innehåller statistik om långdistanståg. I övrigt samma definitioner som i tabell P1.

Tabell P10: Sammanvägt tillförlitlighetsmått (STM) samt förseningstid för persontåg vid slutstation fördelat på månad – långdistanståg

Rad 1–23: Innehåller statistik om långdistanståg. I övrigt samma definitioner som i tabell P2.

Tabell P11: Antal planerade och framförda persontåg till slutstation fördelat på veckodag – samtliga tåg

Rad 1–9: Innehåller statistik uppdelad per veckodag. I övrigt samma definitioner som i tabell P1.

Tabell P12: Sammanvägt tillförlitlighetsmått (STM) samt förseningstid för persontåg vid slutstation fördelat på veckodag – samtliga tåg

Rad 1–23: Innehåller statistik uppdelad per veckodag. I övrigt samma definitioner som i tabell P2.

Tabell P13: Antal planerade och framförda persontåg till slutstation fördelat på ankomststimme – samtliga tåg

Rad 1–9: Innehåller statistik uppdelad per timme. I övrigt samma definitioner som i tabell P1.

Tabell P14: Sammanvägt tillförlitlighetsmått (STM) samt förseningstid för persontåg vid slutstation fördelat på ankomsttimme – samtliga tåg

Rad 1–23: Innehåller statistik uppdelad per timme. I övrigt samma definitioner som i tabell P2.

Tabell P15: Antal planerade och framförda persontåg till slutstation fördelat på ankomstlän – samtliga tåg

Rad 1–9: Innehåller statistik uppdelad per län. I övrigt samma definitioner som i tabell P1.

Tabell P16: Sammanvägt tillförlitlighetsmått (STM) samt förseningstid för persontåg vid slutstation fördelat på län – samtliga tåg

Rad 1–23: Innehåller statistik uppdelad per län. I övrigt samma definitioner som i tabell P2.

Tabell P17: Historisk tabell, antal framförda persontåg samt punktlighet vid slutstation fördelat på månad – samtliga tåg

Kol. 3: Anger antalet tåg som framförts till slutstation, samma som tabell P1 rad 9 samt tabell P2 rad 18.

Kol. 4: Anger andelen framförda tåg som ankommit slutstation högst 2 minuter efter tidtabell i procent.

Kol. 5: Anger andelen framförda tåg som ankommit slutstation högst 5 minuter efter tidtabell i procent.

Kol. 6: Anger andelen framförda tåg som ankommit slutstation högst 15 minuter efter tidtabell i procent.



Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades den 1 april 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.