

Punktlighet på järnväg 2017



90 %

var persontågens
tillförlitlighet under 2017 –
STM(5)



93 %

var kortdistanstågens
tillförlitlighet under 2017 –
STM(5)



89 %

var medeldistanstågens
tillförlitlighet under 2017 –
STM(5)



78 %

var långdistanstågens
tillförlitlighet under 2017 –
STM(5)



1,7 %

av de planerade tågen blev
inställda 2017



75–93 %

varierade tillförlitligheten
mellan Sveriges län 2017 –
STM(5)



94 %

var tågens tillförlitlighet under
lördagar 2017 –STM(5)



96 %

uppmättes tillförlitligheten till
för tåg med planerad
ankomsttid 04.00–05.59
under 2017– STM(5)

Statistikens omfattning

Statistikens fokus är på persontågens tillförlitlighet som mäts med det sammanvägda tillförlitlighetsmättet (STM). STM motsvarar andelen av de planerade persontågen, dagen innan avgång, som ankommit i tid. Därmed sammanvägs tågens punktlighet (andel tåg i tid) och regularitet (andel tåg som framförts) till ett mått. Siffran inom parentes efter STM anger tidsmarginalen tåg tillåts anlända efter tidtabell för att räknas som i tid. Det är förhållandena vid tågens slutstation som visas i statistiken.

Statistiken om punktlighet på järnväg baseras på registeruppgifter från Trafikverkets uppföljningssystem för tågtrafik. Den omfattar persontåg på svenska järnvägsanläggningar utom tåg på Saltsjöbanan och Roslagsbanan.

Detta är ett bearbetat utdrag ur: Punktlighet på järnväg 2017, Statistik 2018:7
Publiceringsdatum: 2018-03-23

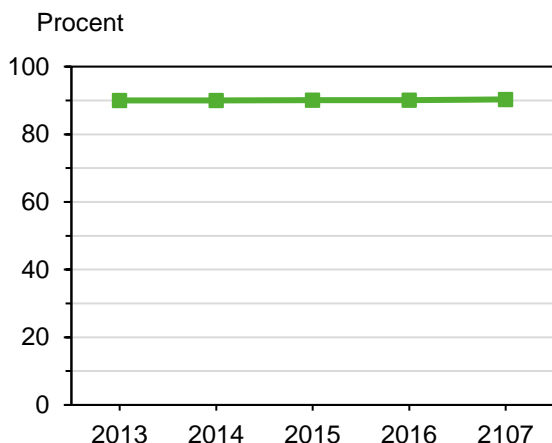
Tågen lika tillförlitliga nu som då

Nio av tio persontåg anlände slutstation som senast fem minuter efter tidtabell under 2017. Det betyder att tågens tillförlighet har varit relativt oförändrad de senaste fem åren (Figur 1). Det sammanvägda tillförlighetsmålet (STM), med 5 minuters förseningstolerans, uppmättes alltså till 90 procent 2017.

De flesta förseningarna var väldigt små. Utan någon förseningstolerans, STM(0), ankom 66 procent av tågen före eller på utsatt tid 2017. Det betyder att betydligt fler tåg var 1–5 minuter försenade än över 5 minuter. Inom en timme hade 98 procent av tågen nått sin slutstation. Resterande två procentenheter blev alltså ytterligare försenade eller inställda.

Även om ingen skillnad i STM(5) kan observeras på årsbasis har det funnits variation inom olika delar av året. Under 2017 var tillförligheten som högst under juli med 93 procent, och lägst under maj med 88 procent (Figur 2). Sammanräknat åren 2013–2017 visar mars på bästa genomsnittet med 92 procent. Flera månader hade gemensamt lägsta snittet – 89 procent. Anmärkningsvärt är att en av dessa är sommarmånaden juni då inte snö och is är ett betydande bekymmer.

STM kan delas upp i tågens punktlighet (andel tåg i tid) och regularitet (andel tåg som framförts). Jämfört med 2013 visar det på att tågen hade något högre punktlighet men samtidigt något lägre regularitet 2017. Lägre regularitet kan också tolkas som att en större andel av tågen ställs in sent.

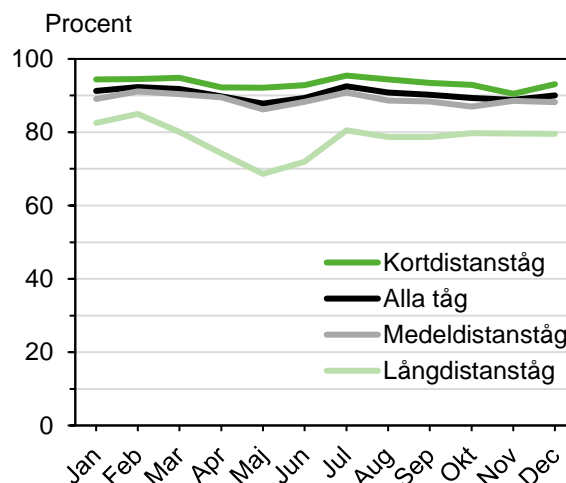


Figur 1. STM(5), andel av de planerade persontågen som anlände slutstation högst 5 minuter efter tidtabell, 2013–2017.

Längre distanser, sämre tidshållning

Generellt har tåg som framförts längre sträckor haft svårare att komma fram i tid. I statistiken delar vi upp tågen i tre underkategorier: kortdistanståg, medeldistanståg och långdistanståg.¹ Långdistanstågens STM(5) uppmättes till 78 procent 2017, vilket är betydligt lägre än kortdistanstågens 93 procent. Medeldistanstågens STM(5) var 89 procent. Endast en mindre variation i siffrorna kan observeras över tid.

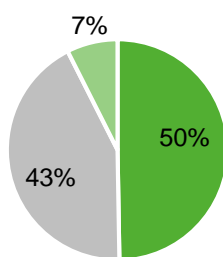
För medel- och långdistanståg har det varit samma perioder på året som de har haft högst respektive lägst tillförlighet 2017 (Figur 2). Trots vinter var februari månaden med högst STM(5), 91 respektive 85 procent. Lägst nivå uppmättes under maj med 86 respektive 67 procent. Kortdistanstågen hade däremot sin bästa period i juli med 96 procent, och sämsta period i november med 91 procent.



Figur 2. STM(5), andel av de planerade persontågen som anlände slutstation högst 5 minuter efter tidtabell, per tågkategori och månad 2017.

Totalt för 2017 utgjorde kortdistanstågen hälften av alla tåg, medeldistanstågen 43 procent och långdistanstågen 7 procent (Figur 3).

¹ Exempel på tåg som ingår i kategorierna är: kortdistanståg – pendeltåg, medeldistanståg – regionaltåg och långdistanståg – fjärrtåg.



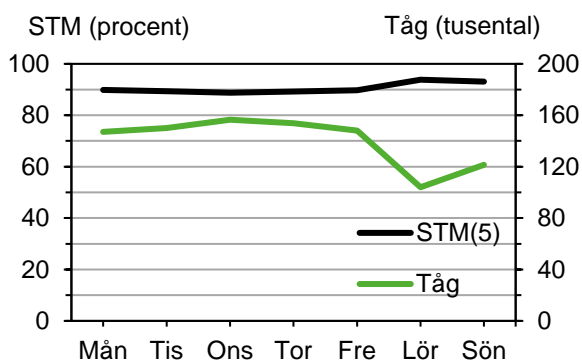
■ Kortdistans ■ Medeldistans ■ Långdistans

Figur 3. Fördelningen av antal tåg per tågkategori 2017.

Högre tillförlitlighet på helgen

Persontågens tillförlitlighet var som högst på helgerna under 2017 (Figur 4). För lördagar uppmättes STM(5) till 94 procent och söndagar till 93 procent. Mellan vardagarna varierade STM(5) från 89 till 90 procent. Nästan samma mönster återspeglas för perioden 2013–2016.

På helgerna gick det färre tåg per dag än på vardagarna. Det kan vara en förklaring till att tillförlitligheten var högre på helgen. Fler tåg ökar nämligen risken att primära störningar sprider sig till andra tåg i systemet.



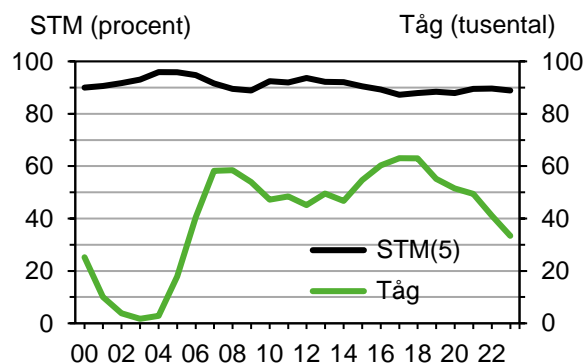
Figur 4. STM(5), andel av de planerade persontågerna som anlänt slutstation högst 5 minuter efter tidtabell, och antal tåg i tågplan dagen innan planerat avgångsdatum fördelat på veckodag 2017.

Lägre tillförlitlighet under rusningstrafik

Persontågens tillförlitlighet varierade också med avseende på tiden på dygnet. Under 2017 var skillnaden 9 procentenheter mellan timmen med det högsta respektive lägsta STM(5). Högsta uppmätningen var 96 procent mellan 04.00 och

05.59, och lägst klockan 17.00–17.59 med 87 procent (Figur 5).

Även avseende tid på dygnet går det att se att visst samband mellan antal tåg och tågens tillförlitlighet. I samband med att morgontrafiken kom igång sjönk tågens tillförlitlighet som sedan steg när trafiken åter avtog under dagen. I samband med högtrafiken under eftermiddagen gick tillförlitligheten åter ner.



Figur 5. STM(5), andel av de planerade persontågerna som anlänt slutstation högst 5 minuter efter tidtabell, och antal planerade tåg dagen innan planerat avgångsdatum fördelat på ankomststimme 2017.

Stora skillnader mellan länen

Mellan länen varierade STM(5) från 75 till 93 procent under 2017, lägst i Norrbottens län och högst i Uppsala, Södermanlands och Östergötlands län (Figur 6). En median för länen ger ett resultat på 90 procent.

Sett över de senaste fem åren har Norrbottens län haft lägst STM(5) varje år. Absolut lägsta noteringen kommer från 2014 med 62 procent. Den högsta siffran har legat på 95 procent tidigare år men för olika län, Uppsala län 2013, Södermanlands län 2014 och Jönköpings län 2015. Län med en högre andel kortdistanståg har haft en bättre tillförlitlighet än län med högre andel medel- och långdistanståg.

Förseningarnas omfattning

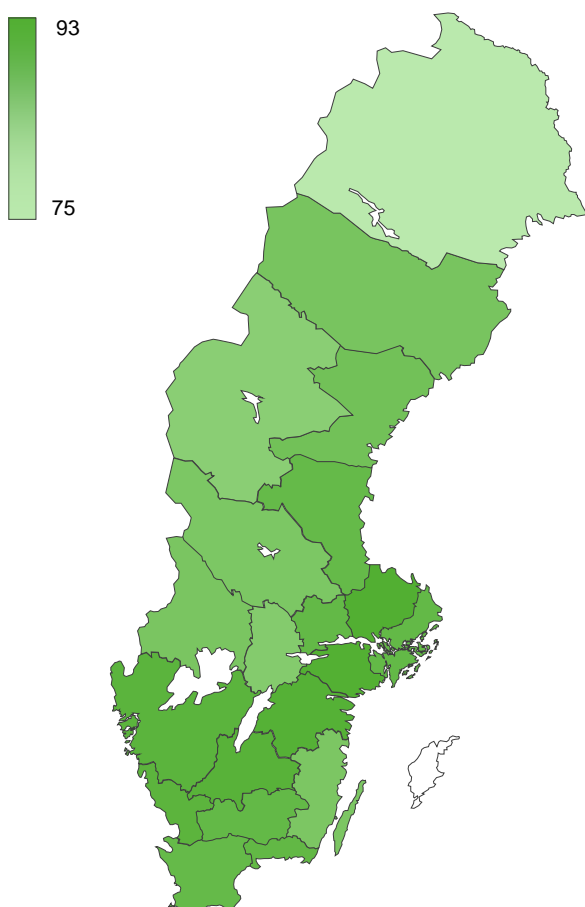
Under 2017 var tågerna försenade² i totalt 47 000 timmar, vilket var mer än förut. Däremot har tågerna i genomsnitt varit 3 minuter försenade alla år under perioden 2013–2017. Sett bara till tågerna som anlänt efter tidtabell har de i genomsnitt varit 8 minuter sena. Även den siffran har stått sig över tid.

Långdistanståg har i genomsnitt varit längre försenade än övriga tågkategorier perioden 2013–2017. Ett försenat långdistanståg var under 2017 i

²Inställda kort-, medel- och långdistanståg räknas vara 30, 60 respektive 90 minuter försenade för att spegla tiden till nästa avgång.

genomsnitt 15 minuter sent, vilket är 10 och 5 minuter längre än kort- respektive medeldistanstågen.

Tågen var också olika mycket försenade i olika delar av landet 2017. I fyra län³ var den genomsnittliga förseningen 6 minuter, vilket var den lägsta bland länen. Förseningarna var störst i Norrbottens län, 20 minuter i snitt. Huvuddelen, 55 procent, av alla förseningstimmar noterades i storstadslänen Stockholm, Västra Götaland och Skåne. Å andra sidan ankom 60 procent av tågen dessa län.



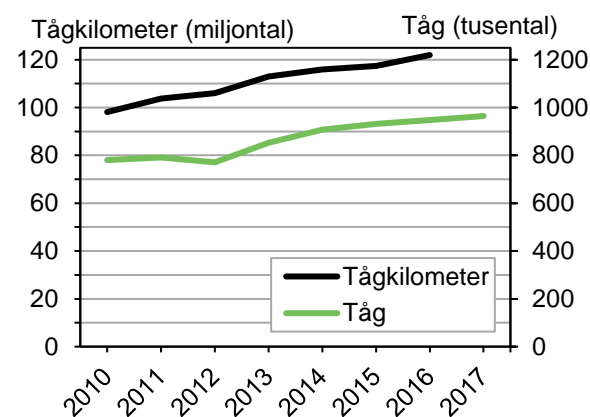
Figur 6. STM(5), andel (procent) av de planerade persontågen som anlänt slutstation högst 5 minuter efter tidtabell, per län 2017.

Tågtrafiken ökar

Under åren 2013–2017 ökade antalet framförda tåg på järnvägen från 852 000 till 965 000. Det motsvarar en ökning med 113 000 tåg eller 13 procent. Även antal kilometer som tågen framförts har ökat, med 8 procent under perioden 2013–2016 (Figur 7). Detta kan sättas i relation till tågens tillförlitlighet som ändå har varit oförändrad över tid.

Ökningen 2013–2017 bestod främst av medeldistanstågen som ökade i antalet från 343 000 till 409 000, en ökning med 19 procent. Kortdistans-tågen ökade från 436 000 till 483 000 tåg, en ökning med 11 procent.

Långdistans-tågen har istället minskat något under samma period – från 74 000 till 72 000 tåg.



Figur 7. Tågkilometer för persontåg och framförda persontåg till slutstation. Anm. Uppgifter för 2017 har ännu inte publicerats. Källa: Tågkilometer är hämtade från Trafikanalys statistik Bantrafik 2016.

Mer information

Du hittar tabellsamlingar med den officiella statistiken och tidigare års tabeller samt beskrivande rapporter här: www.trafa.se/bantrafik/punktighet-pa-jarnvag/

Kontakt:

Namn: Fredrik Lindberg
Telefon: 010-414 42 36
E-post: Fredrik.lindberg@trafa.se

³ Uppsala, Södermanlands, Kronobergs och Skåne län.