



Punktlighet på järnväg 2018 kvartal 1

Train performance 2018 quarter 1

Publiceringsdatum: 2018-04-20

Kontaktpersoner:

Fredrik Lindberg
tel: 010-414 42 36, e-post: fredrik.lindberg@trafa.se

Anna Norin
tel: 010-414 42 38, e-post: anna.norin@trafa.se

Producent:

Trafikverket

Kvartalsuppgifter distribueras: under april för första kvartalet
under juli för andra kvartalet
under oktober för tredje kvartalet
under januari för fjärde kvartalet

Kvartalsuppgifter revideras:

under juli för första kvartalet
under oktober för första och andra kvartalet
under januari nästkommande år för första, andra och tredje kvartalet
under april nästkommande år för fjärde kvartalet

Preliminära uppgifter för samtliga fyra kvartal fastställs till slutlig statistik vid samma tidpunkt som årsstatistiken fastställs.

Årsstatistiken fastställs: under mars nästkommande år

Innehåll/Contents

[Fakta om statistiken \(1\)](#)

[Fakta om statistiken \(2\)](#)

[Övergripande definitioner](#)

[Tabelldefinitioner](#)

[Kommentarer till resultatet](#)

[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 kvartal – samtliga tåg](#)

[Table P1: Number of scheduled and arrived passenger trains at the terminating station by quarter – all trains](#)

[Tabell P2: Sammanvägt tillförlitlighetsmått \(STM\) samt förseningstid för persontåg vid slutstation fördelat på kvartal – samtliga tåg](#)

[Table P2: Combined performance measure \(CPM\) and lateness for passenger trains at the terminating station by quarter – 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: Historisk tabell, antal framförda persontåg samt punktlighet vid slutstation fördelat på månad – samtliga tåg](#)

[Table P11: Historical overview, number of arrived passenger trains and punctuality at terminating station by month – all trains](#)

[Figur 1: STM\(5\), andelen persontåg till slutstation högst 5 minuter efter tidtabell fördelat på månad – Persontåg \(totalt\) samt uppdelat på kort-, medel- och långdistanståg](#)

[Figure 1: CPM\(5\), percentage of passenger trains which arrived at the latest 5 minutes after scheduled time at terminating station by month – Passenger trains \(total\) and divided into short-, medium- and long-distance trains](#)

[Figur 2: Uppföljning av tågplan vid slutstation dagen innan planerat avgångsdatum, tåg i tid samt akuta förändringar fördelat på månad – persontåg](#)

[Figure 2: Evaluation of the working timetable at terminating station the day before departure, trains on time and late amendments by month – passenger trains](#)

Fakta om statistiken

Statistikens innehåll

Kvartalsrapporten Punktlighet på järnväg syftar till att visa en aktuell men preliminär bild över utvecklingen av tillförlitligheten i persontransporterna på järnväg i Sverige. Rapporten omfattar månadsvärden som också summeras till kvartal och helår.

Kvartalsstatistiken är preliminär, vilket innebär att uppgifterna från tidigare publiceringar revideras vid behov när en ny kvartalsrapport publiceras. I samband med att årsstatistiken fastställs, revideras även efterföljande kvartalsrapport så att kvartals- och årsuppgifter är samstämmiga. Alla användare rekommenderas att alltid hämta statistik från den senast utgivna kvartals- eller årsrapporten, även för tidigare perioder.

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

STM avser att redovisa hur avvikelser från tidtabellen påverkar passagerarna. Utgångspunkten är att när en passagerare, utifrån den gällande tidtabellen, valt att köpa en resa så upplevs avvikelser från tidtabellen som en negativ förändring som passageraren 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 passageraren i dessa fall kan planera om sin resa. Förändringar som sker efter klockan 0.00 dagen innan planerat avgångsdatum beaktas i statistiken eftersom det i sådana fall antas att passageraren inte har möjlighet, eller har svårigheter, att planera om sin resa.

Statistiken omfattar persontåg på svenska järnvägsanläggningar, utom tåg på Saltsjöbanan och Roslagsbanan. Med persontåg avses tåg som är avsett för transport av passagerare. Andra tåg där uppgiften inte varit att transportera passagerare, till exempel museitrafik utan betydelse för transportsystemet och tjänstetågstrafik (tågtransporter till persontågens startstation respektive från persontågens 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

Tillförlitligheten anses vara tillräcklig för att uppfylla statistikens syfte. 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 statistiken och bör beaktas vid jämförelse med annan punktlighetsstatistik.

Det finns inget känt objektbortfall 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 kvalitetskontrolleras kontinuerligt och under arbetets gång. De uttagsfrågor som används vid uttag av grunddata ur Trafikverkets uppföljningssystem har granskats och kvalitetssäkrats.

Fakta om statistiken

Statistikens aktualitet

Statistiken publiceras kvartalsvis och framställningstiden är knappt en månad efter utgången av varje kvartal. Fastställd statistik publiceras i årsrapporten *Punktlighet på järnväg*. Årsrapporten omfattar, förutom helårs- och månadsvärden, även fördelningar på veckodag, timme samt ankomstlän. Framställningstiden för årsrapporten är 2,5 månader efter årets slut.

Statistikens jämförbarhet och sammanvändbarhet

I denna rapport redovisas uppgifter som Sveriges officiella statistik om punktlighet på järnväg för åren 2013 och framåt. 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 tydlighet

Statistiken publiceras på Trafikanalys webbplats www.trafa.se. Dokumentationen av undersökningen består av denna fakta om statistiken och definitioner, samt en separat *Kvalitetsdeklaration* som publiceras på samma plats som rapporten och uppdateras vid publiceringstillfället.

Tillgång till statistiken och presentation

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 Excel-filen. 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 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 kvartalsrapporten, 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 rättas i den mest aktuella publikationen. Gamla publikationer rättas i regel inte.

Allmänna uppgifter

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

Uppgiftsskyldighet föreligger för statliga myndigheter enligt 6 § i förordningen (2001:100) om den officiella statistiken.

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) eller till Anna Norin på Trafikanalys, (010-414 42 38, anna.norin@trafa.se).

Definitioner

Övergripande definitioner:

<i>Tågplan</i>	Tidtabell för tågtrafiken samt tidplan för banarbeten. <i>I september varje år fastställer Trafikverket den årliga tågplanen för kommande tågplanepperiod. En tågplanepperiod startar klockan 0.00 andra söndagen i december och gäller till nästa period inleds.</i>
<i>Justeringar av tågplan</i> <i>Akuta förändringar av tågplan</i>	Med justeringar av tågplanen avses tåg som anordnas eller ställs in före klockan 0.00 dagen innan planerat avgångsdatum. Med akuta förändringar av tågplanen avses tåg som anordnas eller ställs in efter klockan 0.00 dagen innan planerat avgångsdatum.
<i>Persontåg</i>	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>
<i>Tågsort</i>	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> <i>Medeldistanståg</i> <i>Långdistanståg</i>	Persontåg som avser att transportera resenärer lokalt. Tågen annonseras vanligtvis som flyg- eller pendeltåg. Persontåg som avser att transportera resenärer regionalt. Tågen annonseras vanligtvis som regionaltåg. Persontåg som avser att transportera resenärer interregionalt. Tågen annonseras vanligtvis som fjärr-, natt- eller snabbtåg.
<i>Slutstation</i>	Sista platsen där persontåget har uppehåll för avstigande resenärer eller där persontåget passerar riksgräns.
<i>Försening</i>	Tidsskillnad mellan tågets faktiska och planerade ankomsttid till station enligt tidtabell. <i>Tåg som ankommit före tidtabell eller på utsatt tid räknas som ankomna enligt tidtabell. Sekunder registreras inte vid tidsavläsning av tågankomster vilket medför att tåg kan vara upp till och med 59 sekunder försenade och fortsatt räknas som ankomna enligt tidtabell. Detta medför även exempelvis att förseningar mellan 5.00–5.59 minuter registreras som 5.00 minuter. Inställda kort-, medel- och långdistanståg räknas i statistiken som 30, 60 respektive 90 minuter försenade.</i>
<i>Anordnade tåg</i>	Tåg som planeras att framföras 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>
<i>Inställda tåg</i>	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>
<i>Sammanvägt tillförlitlighetsmått (STM)</i>	Tillförlitlighetsmått som redovisar andelen planerade tåg, dagen innan avgång, som ankommit till station enligt tidtabell samt inom olika tidsintervall. <i>STM visar andelen planerade tåg dagen innan avgång som ankommit i tid. Därmed sammanvägs tågens punktlighet (andel tåg i tid) med tågens regularitet (andel tåg som framförts) till ett tillförlitlighetsmått. Tåg räknas vara i tid om de ankommit enligt tidtabell eller inom olika tidsintervall. Tidsintervallen synliggörs inom parentes efter STM. Exempelvis innebär STM(5) att tåg som ankommit högst 5 minuter efter tidtabell räknas vara i tid.</i> <i>Akuta förändringar av tågplan, som är differensen mellan anordnade och inställda tåg, betraktas på samma sätt som försenade tåg (genom regulariteten).</i>
<i>Dag, månad, kvartal och år</i>	Avser kalenderdag, kalendermånad, kalenderkvartal och kalenderår.
Teckenförklaring	
..	Uppgift ej tillgänglig eller alltför osäker för att anges
.	Uppgifter kan ej förekomma
–	Lika med noll (inget finns att redovisa)
0	Större än 0 och mindre än 0,5 av enheten
k	Korrigerade uppgifter
r	Reviderade uppgifter
o	Omräknade uppgifter
<u>xxx</u>	Betydande avbrott i jämförbarheten i en tidsserie markeras med en horisontell eller vertikal linje

Definitioner

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 till slutstation

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

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

Kolumn 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 kvartal – 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 kvartal – 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 18 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: Historisk tabell, antal framförda persontåg samt punktlighet vid slutstation fördelat på månad – samtliga tåg

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

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

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

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

Kommentarer till resultatet

Trafikanalys ansvarar för Sveriges officiella statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Mot den bakgrunden presenterar Trafikanalys varje kvartal statistik om tågens tillförlitlighet på den svenska järnvägen. Följande rapport redovisar statistik avseende första kvartalet 2018 för persontåg. Persontågen delas också upp i kort-, medel- och långdistanståg för att öka statistikens relevans. Samtliga variabler visar på förhållandet vid tågens slutstationer. I innehållet återfinns uppgifter om hur många tåg som har planerats att framföras, hur många som ställts in, och hur många som framförts till sin slutstation. Även hur omfattande tågens förseningar har varit presenteras. Den centrala variabeln är persontågens sammanvägda tillförlitlighetsmått (STM). STM beskriver hur stor andel av de planerade tågen dagen innan avgång som ankommit i tid. På så sätt sammanvägs tågens punktlighet med tågens regularitet (andelen av de planerade tågen som framförts) till ett tillförlitlighetsmått. Siffran inom parentes efter STM anger hur många minuter efter tidtabell ett tåg kan anlända och fortsatt räknas vara i tid.

Sammanvägd tillförlitlighet vid slutstation, första kvartalet 2018

	STM(5)	Förändring mot 2017*
Alla persontåg	87,5 %	↓ -4,2 procentenheter
– härav kortdistanståg	92,3 %	↓ -2,3 procentenheter
– härav medeldistanståg	84,0 %	↓ -6,1 procentenheter
– härav långdistanståg	74,9 %	↓ -7,5 procentenheter

Under första kvartalet 2018 framfördes 97,5 procent av de planerade persontågen (i tidtabellen dagen före avgång) till sin slutstation. Av dessa anlände 89,8 procent högst 5 minuter efter tidtabell. Detta ger ett sammanvägt tillförlitlighetsmått, STM(5), på 87,5 procent. I förhållande till samma period året innan är det 4,2 procentenheter lägre.

Uppdelat på månad hade mars kvartalets högsta STM(5) på 88,1 procent, följt av januari med 88,0 procent. Under februari uppmättes STM(5) till 86,4 procent. Jämfört med samma perioder året innan var STM(5) 3,2 procentenheter högre i januari 2017, och 5,9 procentenheter högre i mars 2017.

Generellt har tåg som framförts längre sträckor haft svårare att komma fram i tid. Långdistanstågens STM(5) uppmättes till 74,9 procent under första kvartalet, vilket är betydligt lägre än kortdistanstågens 92,3 procent. Medeldistanstågens STM(5) var 84,0 procent. Tillsammans utgjorde kort- och medeldistanstågen majoriteten av alla tåg som var planerade att avgå (93 procent). I jämförelse med 2017 har utvecklingen av STM(5) varit -2,3 procentenheter för kortdistanståg, -6,1 procentenheter för medeldistanståg och -7,5 procentenheter för långdistanstågen.

De allra flesta tågen som fanns med i planeringen dagen före avgång framfördes också till sin slutstation. Under första kvartalet 2018 hade 97,5 procent framförts, vilket betyder att 2,5 procent av tågen blev inställda med kort varsel. Nästan lika stor andel av kort- och långdistanstågen har blivit framförda, 99,2 respektive 98,7 procent. Störst andel inställda tåg återfanns bland medeldistanstågen, nästan 5 procent. Dock beaktas inte avvikelser längs tågens färdvägar i dessa siffror.

Utan att räkna med tidsmarginaler, STM(0), ankom 63,8 procent av de planerade tågen före eller på utsatt tidtabellstid. Samma period året innan var motsvarande uppgift 67,9 procent.

* Avser förändring mot första kvartalet 2017. Pilen pekar uppåt om skillnaden är större än 0,5 procentenheter. Pilen pekar nedåt om skillnaden är mindre än -0,5 procentenheter. I övrigt pekar pilen åt höger.

Genomsnittlig försening för planerade tåg till slutstation, första kvartalet 2018

	Minuter	Förändring mot 2017**
Alla persontåg	4	↓ 2 minuter
– härav kortdistanståg	2	→ 1 minuter
– härav medeldistanståg	6	↓ 3 minuter
– härav långdistanståg	10	↓ 4 minuter

Under första kvartalet 2018 var tågen som inte ankom enligt tidtabell försenade i nästan 18 000 timmar, vilket var 7 600 timmar mer än året innan. Utslaget på alla planerade tåg (dagen innan avgång) var de i genomsnitt 4 minuter försenade. Enbart räknat på de tåg som anlant efter tidtabell eller blivit inställda var de i genomsnitt 12 minuter försenade, jämfört med 8 minuter första kvartalet 2017.

Långdistanståg är inte bara oftare försenade än kort- och medeldistanståg, utan även i tid räknat längre försenade. I genomsnitt var ett långdistanståg 10 minuter sent till slutstation under första kvartalet, 8 respektive 4 minuter mer än kort- respektive medeldistanstågen.

** Avser förändring mot första kvartalet 2017. Pilen pekar uppåt om skillnaden är mindre än -1 (förseningarna minskar). Pilen pekar nedåt om skillnaden är större än 1 (förseningarna ökar). I övrigt pekar pilen åt höger.

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 var mer än 5 minuter försenade			
		Totalt	Kortdistans	Medeldistans	Långdistans	Totalt	Kortdistans	Medeldistans	Långdistans
		procent				minuter			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
2013 Totalt		90,0	94,1	87,4	78,2	23	16	24	30
2014 Totalt		90,0	93,4	88,0	77,1	23	16	24	33
2015 Totalt		90,1	93,7	88,2	77,2	22	16	23	31
2016 Totalt		90,1	94,0	87,9	77,5	23	16	24	29
2017 Totalt		90,3	93,4	88,8	78,3	24	17	27	30
2018 Totalt		87,5	92,3	84,0	74,9	29	19	33	39

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			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Anm: Tabellen är reviderad, se *fakta om statistiken*.

Anm: Sekunder registreras inte vid tidsavläsningen av tågankomster vilket exempelvis medför att förseningar mellan 5.00–5.59 minuter 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 minutes.

¹ STM visar andelen planerade tåg dagen innan avgång som ankommit i tid. Därmed sammanvägs tågans punktlighet (andel tåg i tid) med tågans regularitet (andel tåg som framförts) till ett tillförlitlighetsmått. Tåg räknas vara i tid om de ankommit enligt tidtabell eller inom olika tidsintervall. Tidsintervallen synliggörs inom parentes efter STM. Exempelvis innebär STM(5) att tåg som ankommit högst 5 minuter efter tidtabell räknas vara i tid. *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 kvartal – samtliga tåg
Table P1: Number of scheduled and arrived passenger trains at the terminating station by quarter – all trains

Tåg till slutstation	2017					2018					Trains to terminating station
	Kvartal 1	Kvartal 2	Kvartal 3	Kvartal 4	Totalt	Kvartal 1	Kvartal 2	Kvartal 3	Kvartal 4	Totalt	
1 Enligt fastställd årlig tågplan	252 885	249 626	244 178	258 394	1 005 083	262 670				262 670	Scheduled in annual working timetable
2 Justeringar av fastställd årlig tågplan	-3 301	-5 206	-10 053	-5 462	-24 022	-5 003				-5 003	Amendments to the annual working timetable
3 - härav anordnade tåg	4 446	9 039	9 992	5 876	29 353	3 183				3 183	- of which supplemented trains
4 - härav inställda tåg	-7 747	-14 245	-20 045	-11 338	-53 375	-8 186				-8 186	- of which cancelled trains
5 Tågplan dagen innan planerat avgångsdatum	249 584	244 420	234 125	252 932	981 061	257 667				257 667	Working timetable the day before departure
6 Akuta förändringar av tågplanen	-3 629	-4 489	-3 444	-4 942	-16 504	-6 558				-6 558	Late amendments to the working timetable
7 - härav anordnade tåg	919	1 126	904	1 154	4 103	2 004				2 004	- of which supplemented trains
8 - härav inställda tåg	-4 548	-5 615	-4 348	-6 096	-20 607	-8 562				-8 562	- of which cancelled trains
9 Framförda tåg	245 955	239 931	230 681	247 990	964 557	251 109				251 109	Arrivals

Anm: Tabellen är reviderad, se fakta om statistiken.



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

Antal tåg till slutstation / STM (procent) / Försening (timmar, minuter)	2017					2018					Trains to terminating station / CPM (percent) / Lateness (hours, minutes)
	Kvartal 1	Kvartal 2	Kvartal 3	Kvartal 4	Totalt	Kvartal 1	Kvartal 2	Kvartal 3	Kvartal 4	Totalt	
1 Tågplan dagen innan planerat avgångsdatum	249 584	244 420	234 125	252 932	981 061	257 667				257 667	Working timetable the day before departure
2 - härav ankomna enligt tidtabell	169 503	157 228	159 853	161 662	648 246	164 397				164 397	- of which arrived as scheduled
3 - andel ankomna enligt tidtabell, STM(0), procent	67,9	64,3	68,3	63,9	66,1	63,8				63,8	- percentage arrived as scheduled, CPM(0)
4 - härav ankomna högst 2 minuter efter tidtabell	210 511	196 826	195 858	204 009	807 204	204 820				204 820	- of which arrived at the latest 2 minutes after scheduled time
5 - andel ankomna högst 2 minuter efter tidtabell, STM(2), procent	84,3	80,5	83,7	80,7	82,3	79,5				79,5	- percentage arrived at the latest 2 minutes after scheduled time, CPM(2)
6 - härav ankomna högst 5 minuter efter tidtabell	229 029	217 405	213 351	226 129	885 914	225 505				225 505	- of which arrived at the latest 5 minutes after scheduled time
7 - andel ankomna högst 5 minuter efter tidtabell, STM(5), procent	91,8	88,9	91,1	89,4	90,3	87,5				87,5	- percentage arrived at the latest 5 minutes after scheduled time, CPM(5)
8 - härav ankomna högst 10 minuter efter tidtabell	237 393	227 869	221 593	236 498	923 353	235 929				235 929	- of which arrived at the latest 10 minutes after scheduled time
9 - andel ankomna högst 10 minuter efter tidtabell, STM(10), procent	95,1	93,2	94,6	93,5	94,1	91,6				91,6	- percentage arrived at the latest 10 minutes after scheduled time, CPM(10)
10 - härav ankomna högst 15 minuter efter tidtabell	240 625	232 091	225 034	240 835	938 585	240 757				240 757	- of which arrived at the latest 15 minutes after scheduled time
11 - andel ankomna högst 15 minuter efter tidtabell, STM(15), procent	96,4	95,0	96,1	95,2	95,7	93,4				93,4	- percentage arrived at the latest 15 minutes after scheduled time, CPM(15)
12 - härav ankomna högst 30 minuter efter tidtabell	244 027	236 895	228 741	245 444	955 107	246 408				246 408	- of which arrived at the latest 30 minutes after scheduled time
13 - andel ankomna högst 30 minuter efter tidtabell, STM(30), procent	97,8	96,9	97,7	97,0	97,4	95,6				95,6	- percentage arrived at the latest 30 minutes after scheduled time, CPM(30)
14 - härav ankomna högst 45 minuter efter tidtabell	244 910	238 318	229 657	246 782	959 667	248 317				248 317	- of which arrived at the latest 45 minutes after scheduled time
15 - andel ankomna högst 45 minuter efter tidtabell, STM(45), procent	98,1	97,5	98,1	97,6	97,8	96,4				96,4	- percentage arrived at the latest 45 minutes after scheduled time, CPM(45)
16 - härav ankomna högst 60 minuter efter tidtabell	245 360	238 959	230 024	247 303	961 646	249 400				249 400	- of which arrived at the latest 60 minutes after scheduled time
17 - andel ankomna högst 60 minuter efter tidtabell, STM(60), procent	98,3	97,8	98,2	97,8	98,0	96,8				96,8	- percentage arrived at the latest 60 minutes after scheduled time, CPM(60)
18 - härav framförda tåg	245 955	239 931	230 681	247 990	964 557	251 109				251 109	- of which arrived
19 - andel framförda tåg, procent	98,5	98,2	98,5	98,0	98,3	97,5				97,5	- percentage arrived
20 Total försening, timmar	10 309	13 469	9 994	12 893	46 665	17 947				17 947	Total lateness, hours
21 - Genomsnittlig försening för samtliga tåg, minuter	2	3	3	3	3	4				4	- Average lateness – all trains, minutes
22 - Genomsnittlig försening av försenade tåg, minuter	8	9	8	8	8	12				12	- Average lateness – delayed trains, minutes
23 - Genomsnittlig försening av tåg som är mer än 5 minuter försenade, minuter	24	25	23	24	24	29				29	- Average lateness – trains delayed more than 5 minutes, minutes

Anm: Tabellen är reviderad, se fakta om statistiken.

Anm: Sekunder registreras inte vid tidsavläsningen av tågankomster vilket exempelvis medför att förseningar mellan 5.00–5.59 minuter 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 minutes.

¹ STM visar andelen planerade tåg dagen innan avgång som ankommit i tid. Därmed sammanvägs tågens punktlighet (andel tåg i tid) med tågens regularitet (andel tåg som framförts) till ett tillförlitlighetsmått. Tåg räknas vara i tid om de ankommit enligt tidtabell eller inom olika tidsintervall. Tidsintervallen synliggörs inom parentes efter STM. Exempelvis innebär STM(5) att tåg som ankommit högst 5 minuter efter tidtabell räknas vara i tid. 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	2018				Trains to terminating station
	Jan	Feb	Mar	Totalt	
1 Enligt fastställd årlig tågplan	90 265	82 436	89 969	262 670	Scheduled in annual working timetable
2 Justeringar av fastställd årlig tågplan	-1 088	-1 394	-2 521	-5 003	Amendments to the annual working timetable
3 - härav anordnade tåg	761	1 126	1 296	3 183	- of which supplemented trains
4 - härav inställda tåg	-1 849	-2 520	-3 817	-8 186	- of which cancelled trains
5 Tågplan dagen innan planerat avgångsdatum	89 177	81 042	87 448	257 667	Working timetable the day before departure
6 Akuta förändringar av tågplanen	-1 900	-2 330	-2 328	-6 558	Late amendments to the working timetable
7 - härav anordnade tåg	552	586	866	2 004	- of which supplemented trains
8 - härav inställda tåg	-2 452	-2 916	-3 194	-8 562	- of which cancelled trains
9 Framförda tåg	87 277	78 712	85 120	251 109	Arrivals

Anm: Tabellen är reviderad, se *fakta om statistiken*.



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)	2018				Trains to terminating station / CPM (percent) / Lateness (hours, minutes)
	Jan	Feb	Mar	Totalt	
1 Tågplan dagen innan planerat avgångsdatum	89 177	81 042	87 448	257 667	Working timetable the day before departure
2 - härav ankomna enligt tidtabell	57 475	50 844	56 078	164 397	- of which arrived as scheduled
3 - andel ankomna enligt tidtabell, STM(0), procent	64,5	62,7	64,1	63,8	- percentage arrived as scheduled, CPM(0)
4 - härav ankomna högst 2 minuter efter tidtabell	71 444	63 446	69 930	204 820	- of which arrived at the latest 2 minutes after scheduled time
5 - andel ankomna högst 2 minuter efter tidtabell, STM(2), procent	80,1	78,3	80,0	79,5	- percentage arrived at the latest 2 minutes after scheduled time, CPM(2)
6 - härav ankomna högst 5 minuter efter tidtabell	78 499	70 000	77 006	225 505	- of which arrived at the latest 5 minutes after scheduled time
7 - andel ankomna högst 5 minuter efter tidtabell, STM(5), procent	88,0	86,4	88,1	87,5	- percentage arrived at the latest 5 minutes after scheduled time, CPM(5)
8 - härav ankomna högst 10 minuter efter tidtabell	81 923	73 423	80 583	235 929	- of which arrived at the latest 10 minutes after scheduled time
9 - andel ankomna högst 10 minuter efter tidtabell, STM(10), procent	91,9	90,6	92,1	91,6	- percentage arrived at the latest 10 minutes after scheduled time, CPM(10)
10 - härav ankomna högst 15 minuter efter tidtabell	83 622	74 959	82 176	240 757	- of which arrived at the latest 15 minutes after scheduled time
11 - andel ankomna högst 15 minuter efter tidtabell, STM(15), procent	93,8	92,5	94,0	93,4	- percentage arrived at the latest 15 minutes after scheduled time, CPM(15)
12 - härav ankomna högst 30 minuter efter tidtabell	85 633	76 887	83 888	246 408	- of which arrived at the latest 30 minutes after scheduled time
13 - andel ankomna högst 30 minuter efter tidtabell, STM(30), procent	96,0	94,9	95,9	95,6	- percentage arrived at the latest 30 minutes after scheduled time, CPM(30)
14 - härav ankomna högst 45 minuter efter tidtabell	86 295	77 592	84 430	248 317	- of which arrived at the latest 45 minutes after scheduled time
15 - andel ankomna högst 45 minuter efter tidtabell, STM(45), procent	96,8	95,7	96,5	96,4	- percentage arrived at the latest 45 minutes after scheduled time, CPM(45)
16 - härav ankomna högst 60 minuter efter tidtabell	86 688	77 984	84 728	249 400	- of which arrived at the latest 60 minutes after scheduled time
17 - andel ankomna högst 60 minuter efter tidtabell, STM(60), procent	97,2	96,2	96,9	96,8	- percentage arrived at the latest 60 minutes after scheduled time, CPM(60)
18 - härav framförda tåg	87 277	78 712	85 120	251 109	- of which arrived
19 - andel framförda tåg, procent	97,9	97,1	97,3	97,5	- percentage arrived
20 Total försening, timmar	5 843	6 491	5 613	17 947	Total lateness, hours
21 - Genomsnittlig försening för samtliga tåg, minuter	4	5	4	4	- Average lateness – all trains, minutes
22 - Genomsnittlig försening av försenade tåg, minuter	11	13	11	12	- Average lateness – delayed trains, minutes
23 - Genomsnittlig försening av tåg som är mer än 5 minuter försenade, minuter	29	31	28	29	- Average lateness – trains delayed more than 5 minutes, minutes

Anm: Tabellen är reviderad, se *fakta om statistiken*.

Anm: Sekunder registreras inte vid tidsavläsningen av tågankomster vilket exempelvis medför att förseningar mellan 5.00–5.59 minuter 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 minutes.

¹ STM visar andelen planerade tåg dagen innan avgång som ankommit i tid. Därmed sammanvägs tågens punktlighet (andel tåg i tid) med tågens regularitet (andel tåg som framförts) till ett tillförlitlighetsmått. Tåg räknas vara i tid om de ankommit enligt tidtabell eller inom olika tidsintervall. Tidsintervallen synliggörs inom parentes efter STM. Exempelvis innebär STM(5) att tåg som ankommit högst 5 minuter efter tidtabell räknas vara i tid. *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*



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	2018				Trains to terminating station
	Jan	Feb	Mar	Totalt	
1 Enligt fastställd årlig tågplan	44 951	40 873	44 818	130 642	Scheduled in annual working timetable
2 Justeringar av fastställd årlig tågplan	-450	-421	-774	-1 645	Amendments to the annual working timetable
3 - härav anordnade tåg	224	425	627	1 276	- of which supplemented trains
4 - härav inställda tåg	-674	-846	-1 401	-2 921	- of which cancelled trains
5 Tågplan dagen innan planerat avgångsdatum	44 501	40 452	44 044	128 997	Working timetable the day before departure
6 Akuta förändringar av tågplanen	-482	-336	-266	-1 084	Late amendments to the working timetable
7 - härav anordnade tåg	298	289	432	1 019	- of which supplemented trains
8 - härav inställda tåg	-780	-625	-698	-2 103	- of which cancelled trains
9 Framförda tåg	44 019	40 116	43 778	127 913	Arrivals

Anm: Tabellen är reviderad, se *fakta om statistiken*.



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)	2018				Trains to terminating station / CPM (percent) / Lateness (hours, minutes)
	Jan	Feb	Mar	Totalt	
1 Tågplan dagen innan planerat avgångsdatum	44 501	40 452	44 044	128 997	Working timetable the day before departure
2 - härav ankomna enligt tidtabell	30 889	28 297	31 214	90 400	- of which arrived as scheduled
3 - andel ankomna enligt tidtabell, STM(0), procent	69,4	70,0	70,9	70,1	- percentage arrived as scheduled, CPM(0)
4 - härav ankomna högst 2 minuter efter tidtabell	37 699	34 552	38 207	110 458	- of which arrived at the latest 2 minutes after scheduled time
5 - andel ankomna högst 2 minuter efter tidtabell, STM(2), procent	84,7	85,4	86,7	85,6	- percentage arrived at the latest 2 minutes after scheduled time, CPM(2)
6 - härav ankomna högst 5 minuter efter tidtabell	40 705	37 239	41 152	119 096	- of which arrived at the latest 5 minutes after scheduled time
7 - andel ankomna högst 5 minuter efter tidtabell, STM(5), procent	91,5	92,1	93,4	92,3	- percentage arrived at the latest 5 minutes after scheduled time, CPM(5)
8 - härav ankomna högst 10 minuter efter tidtabell	42 105	38 506	42 446	123 057	- of which arrived at the latest 10 minutes after scheduled time
9 - andel ankomna högst 10 minuter efter tidtabell, STM(10), procent	94,6	95,2	96,4	95,4	- percentage arrived at the latest 10 minutes after scheduled time, CPM(10)
10 - härav ankomna högst 15 minuter efter tidtabell	42 848	39 053	43 028	124 929	- of which arrived at the latest 15 minutes after scheduled time
11 - andel ankomna högst 15 minuter efter tidtabell, STM(15), procent	96,3	96,5	97,7	96,8	- percentage arrived at the latest 15 minutes after scheduled time, CPM(15)
12 - härav ankomna högst 30 minuter efter tidtabell	43 583	39 665	43 512	126 760	- of which arrived at the latest 30 minutes after scheduled time
13 - andel ankomna högst 30 minuter efter tidtabell, STM(30), procent	97,9	98,1	98,8	98,3	- percentage arrived at the latest 30 minutes after scheduled time, CPM(30)
14 - härav ankomna högst 45 minuter efter tidtabell	43 802	39 868	43 633	127 303	- of which arrived at the latest 45 minutes after scheduled time
15 - andel ankomna högst 45 minuter efter tidtabell, STM(45), procent	98,4	98,6	99,1	98,7	- percentage arrived at the latest 45 minutes after scheduled time, CPM(45)
16 - härav ankomna högst 60 minuter efter tidtabell	43 921	39 979	43 709	127 609	- of which arrived at the latest 60 minutes after scheduled time
17 - andel ankomna högst 60 minuter efter tidtabell, STM(60), procent	98,7	98,8	99,2	98,9	- percentage arrived at the latest 60 minutes after scheduled time, CPM(60)
18 - härav framförda tåg	44 019	40 116	43 778	127 913	- of which arrived
19 - andel framförda tåg, procent	98,9	99,2	99,4	99,2	- percentage arrived
20 Total försening, timmar	1 539	1 376	1 151	4 066	Total lateness, hours
21 - Genomsnittlig försening för samtliga tåg, minuter	2	2	2	2	- Average lateness – all trains, minutes
22 - Genomsnittlig försening av försenade tåg, minuter	7	7	5	6	- Average lateness – delayed trains, minutes
23 - Genomsnittlig försening av tåg som är mer än 5 minuter försenade, minuter	19	20	17	19	- Average lateness – trains delayed more than 5 minutes, minutes

Anm: Tabellen är reviderad, se *fakta om statistiken*.

Anm: Sekunder registreras inte vid tidsavläsningen av tågankomster vilket exempelvis medför att förseningar mellan 5.00–5.59 minuter 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 minutes.

¹ STM visar andelen planerade tåg dagen innan avgång som ankommit i tid. Därmed sammanvägs tågens punktlighet (andel tåg i tid) med tågens regularitet (andel tåg som framförts) till ett tillförlitlighetsmått. Tåg räknas vara i tid om de ankommit enligt tidtabell eller inom olika tidsintervall. Tidsintervallen synliggörs inom parentes efter STM. Exempelvis innebär STM(5) att tåg som ankommit högst 5 minuter efter tidtabell räknas vara i tid. *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	2018				Trains to terminating station
	Jan	Feb	Mar	Totalt	
1 Enligt fastställd årlig tågplan	38 407	35 158	38 162	111 727	Scheduled in annual working timetable
2 Justeringar av fastställd årlig tågplan	-269	-583	-1 210	-2 062	Amendments to the annual working timetable
3 - härav anordnade tåg	405	485	518	1 408	- of which supplemented trains
4 - härav inställda tåg	-674	-1 068	-1 728	-3 470	- of which cancelled trains
5 Tågplan dagen innan planerat avgångsdatum	38 138	34 575	36 952	109 665	Working timetable the day before departure
6 Akuta förändringar av tågplanen	-1 332	-1 878	-2 025	-5 235	Late amendments to the working timetable
7 - härav anordnade tåg	213	249	353	815	- of which supplemented trains
8 - härav inställda tåg	-1 545	-2 127	-2 378	-6 050	- of which cancelled trains
9 Framförda tåg	36 806	32 697	34 927	104 430	Arrivals

Anm: Tabellen är reviderad, se *fakta om statistiken*.



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)	2018				Trains to terminating station / CPM (percent) / Lateness (hours, minutes)
	Jan	Feb	Mar	Totalt	
1 Tågplan dagen innan planerat avgångsdatum	38 138	34 575	36 952	109 665	Working timetable the day before departure
2 - härav ankomna enligt tidtabell	22 921	19 299	21 281	63 501	- of which arrived as scheduled
3 - andel ankomna enligt tidtabell, STM(0), procent	60,1	55,8	57,6	57,9	- percentage arrived as scheduled, CPM(0)
4 - härav ankomna högst 2 minuter efter tidtabell	29 347	25 007	27 369	81 723	- of which arrived at the latest 2 minutes after scheduled time
5 - andel ankomna högst 2 minuter efter tidtabell, STM(2), procent	76,9	72,3	74,1	74,5	- percentage arrived at the latest 2 minutes after scheduled time, CPM(2)
6 - härav ankomna högst 5 minuter efter tidtabell	32 840	28 404	30 926	92 170	- of which arrived at the latest 5 minutes after scheduled time
7 - andel ankomna högst 5 minuter efter tidtabell, STM(5), procent	86,1	82,2	83,7	84,0	- percentage arrived at the latest 5 minutes after scheduled time, CPM(5)
8 - härav ankomna högst 10 minuter efter tidtabell	34 481	30 205	32 778	97 464	- of which arrived at the latest 10 minutes after scheduled time
9 - andel ankomna högst 10 minuter efter tidtabell, STM(10), procent	90,4	87,4	88,7	88,9	- percentage arrived at the latest 10 minutes after scheduled time, CPM(10)
10 - härav ankomna högst 15 minuter efter tidtabell	35 196	30 973	33 545	99 714	- of which arrived at the latest 15 minutes after scheduled time
11 - andel ankomna högst 15 minuter efter tidtabell, STM(15), procent	92,3	89,6	90,8	90,9	- percentage arrived at the latest 15 minutes after scheduled time, CPM(15)
12 - härav ankomna högst 30 minuter efter tidtabell	36 093	31 897	34 396	102 386	- of which arrived at the latest 30 minutes after scheduled time
13 - andel ankomna högst 30 minuter efter tidtabell, STM(30), procent	94,6	92,3	93,1	93,4	- percentage arrived at the latest 30 minutes after scheduled time, CPM(30)
14 - härav ankomna högst 45 minuter efter tidtabell	36 392	32 240	34 661	103 293	- of which arrived at the latest 45 minutes after scheduled time
15 - andel ankomna högst 45 minuter efter tidtabell, STM(45), procent	95,4	93,2	93,8	94,2	- percentage arrived at the latest 45 minutes after scheduled time, CPM(45)
16 - härav ankomna högst 60 minuter efter tidtabell	36 549	32 400	34 782	103 731	- of which arrived at the latest 60 minutes after scheduled time
17 - andel ankomna högst 60 minuter efter tidtabell, STM(60), procent	95,8	93,7	94,1	94,6	- percentage arrived at the latest 60 minutes after scheduled time, CPM(60)
18 - härav framförda tåg	36 806	32 697	34 927	104 430	- of which arrived
19 - andel framförda tåg, procent	96,5	94,6	94,5	95,2	- percentage arrived
20 Total försening, timmar	3 164	3 842	3 610	10 616	Total lateness, hours
21 - Genomsnittlig försening för samtliga tåg, minuter	5	7	6	6	- Average lateness – all trains, minutes
22 - Genomsnittlig försening av försenade tåg, minuter	12	15	14	14	- Average lateness – delayed trains, minutes
23 - Genomsnittlig försening av tåg som är mer än 5 minuter försenade, minuter	32	34	32	33	- Average lateness – trains delayed more than 5 minutes, minutes

Anm: Tabellen är reviderad, se *fakta om statistiken*.

Anm: Sekunder registreras inte vid tidsavläsningen av tågankomster vilket exempelvis medför att förseningar mellan 5.00–5.59 minuter 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 minutes.

¹ STM visar andelen planerade tåg dagen innan avgång som ankommit i tid. Därmed sammanvägs tågens punktlighet (andel tåg i tid) med tågens regularitet (andel tåg som framförts) till ett tillförlitlighetsmått. Tåg räknas vara i tid om de ankommit enligt tidtabell eller inom olika tidsintervall. Tidsintervallen synliggörs inom parentes efter STM. Exempelvis innebär STM(5) att tåg som ankommit högst 5 minuter efter tidtabell räknas vara i tid. *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	2018				Trains to terminating station
	Jan	Feb	Mar	Totalt	
1 Enligt fastställd årlig tågplan	6 907	6 405	6 989	20 301	Scheduled in annual working timetable
2 Justeringar av fastställd årlig tågplan	-369	-390	-537	-1 296	Amendments to the annual working timetable
3 - härav anordnade tåg	132	216	151	499	- of which supplemented trains
4 - härav inställda tåg	-501	-606	-688	-1 795	- of which cancelled trains
5 Tågplan dagen innan planerat avgångsdatum	6 538	6 015	6 452	19 005	Working timetable the day before departure
6 Akuta förändringar av tågplanen	-86	-116	-37	-239	Late amendments to the working timetable
7 - härav anordnade tåg	41	48	81	170	- of which supplemented trains
8 - härav inställda tåg	-127	-164	-118	-409	- of which cancelled trains
9 Framförda tåg	6 452	5 899	6 415	18 766	Arrivals

Anm: Tabellen är reviderad, se *fakta om statistiken*.



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

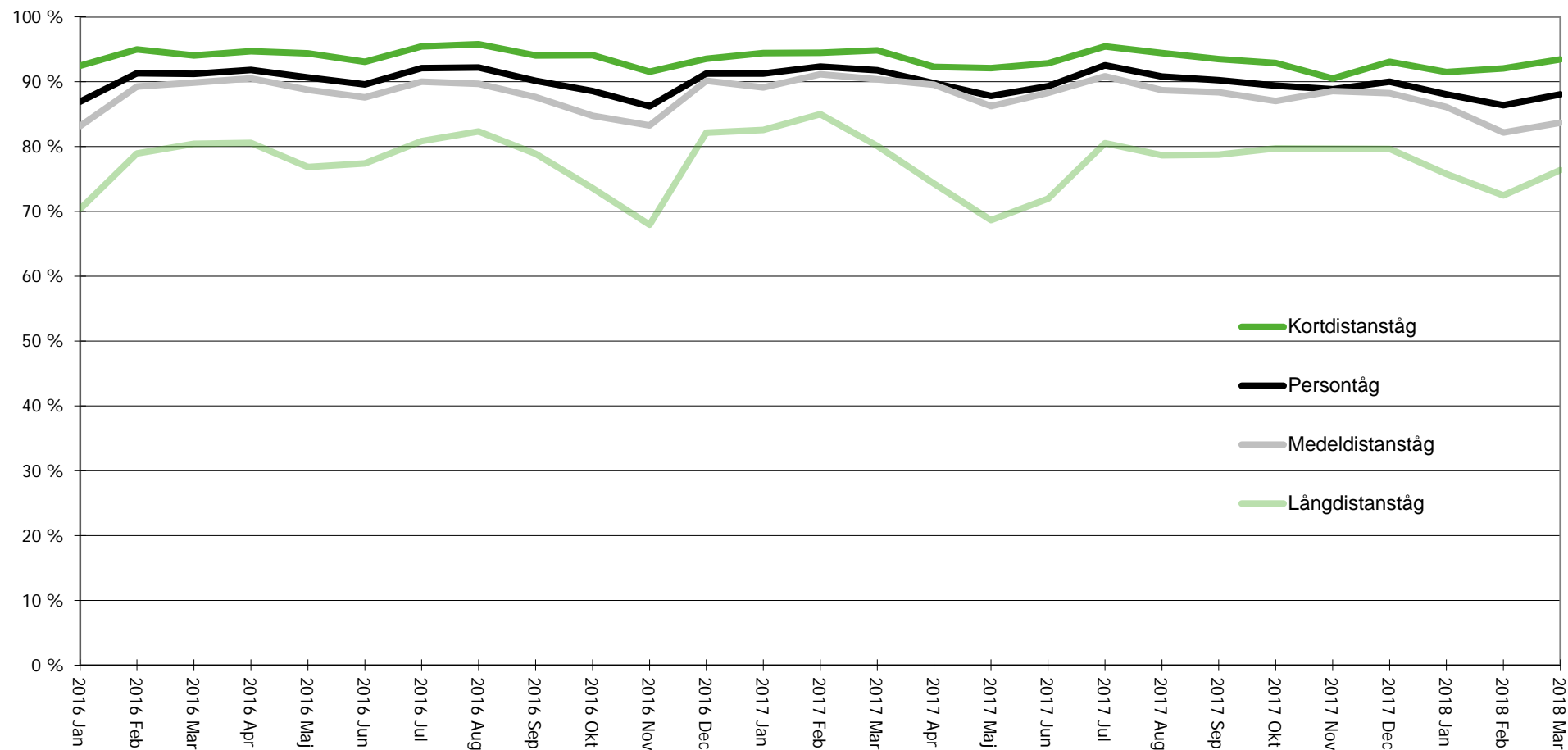
Antal tåg till slutstation / STM (procent) / Försening (timmar, minuter)	2018				Trains to terminating station / CPM (percent) / Lateness (hours, minutes)
	Jan	Feb	Mar	Totalt	
1 Tågplan dagen innan planerat avgångsdatum	6 538	6 015	6 452	19 005	Working timetable the day before departure
2 - härav ankomna enligt tidtabell	3 665	3 248	3 583	10 496	- of which arrived as scheduled
3 - andel ankomna enligt tidtabell, STM(0), procent	56,1	54,0	55,5	55,2	- percentage arrived as scheduled, CPM(0)
4 - härav ankomna högst 2 minuter efter tidtabell	4 398	3 887	4 354	12 639	- of which arrived at the latest 2 minutes after scheduled time
5 - andel ankomna högst 2 minuter efter tidtabell, STM(2), procent	67,3	64,6	67,5	66,5	- percentage arrived at the latest 2 minutes after scheduled time, CPM(2)
6 - härav ankomna högst 5 minuter efter tidtabell	4 954	4 357	4 928	14 239	- of which arrived at the latest 5 minutes after scheduled time
7 - andel ankomna högst 5 minuter efter tidtabell, STM(5), procent	75,8	72,4	76,4	74,9	- percentage arrived at the latest 5 minutes after scheduled time, CPM(5)
8 - härav ankomna högst 10 minuter efter tidtabell	5 337	4 712	5 359	15 408	- of which arrived at the latest 10 minutes after scheduled time
9 - andel ankomna högst 10 minuter efter tidtabell, STM(10), procent	81,6	78,3	83,1	81,1	- percentage arrived at the latest 10 minutes after scheduled time, CPM(10)
10 - härav ankomna högst 15 minuter efter tidtabell	5 578	4 933	5 603	16 114	- of which arrived at the latest 15 minutes after scheduled time
11 - andel ankomna högst 15 minuter efter tidtabell, STM(15), procent	85,3	82,0	86,8	84,8	- percentage arrived at the latest 15 minutes after scheduled time, CPM(15)
12 - härav ankomna högst 30 minuter efter tidtabell	5 957	5 325	5 980	17 262	- of which arrived at the latest 30 minutes after scheduled time
13 - andel ankomna högst 30 minuter efter tidtabell, STM(30), procent	91,1	88,5	92,7	90,8	- percentage arrived at the latest 30 minutes after scheduled time, CPM(30)
14 - härav ankomna högst 45 minuter efter tidtabell	6 101	5 484	6 136	17 721	- of which arrived at the latest 45 minutes after scheduled time
15 - andel ankomna högst 45 minuter efter tidtabell, STM(45), procent	93,3	91,2	95,1	93,2	- percentage arrived at the latest 45 minutes after scheduled time, CPM(45)
16 - härav ankomna högst 60 minuter efter tidtabell	6 218	5 605	6 237	18 060	- of which arrived at the latest 60 minutes after scheduled time
17 - andel ankomna högst 60 minuter efter tidtabell, STM(60), procent	95,1	93,2	96,7	95,0	- percentage arrived at the latest 60 minutes after scheduled time, CPM(60)
18 - härav framförda tåg	6 452	5 899	6 415	18 766	- of which arrived
19 - andel framförda tåg, procent	98,7	98,1	99,4	98,7	- percentage arrived
20 Total försening, timmar	1 140	1 273	852	3 265	Total lateness, hours
21 - Genomsnittlig försening för samtliga tåg, minuter	10	13	8	10	- Average lateness – all trains, minutes
22 - Genomsnittlig försening av försenade tåg, minuter	24	28	18	23	- Average lateness – delayed trains, minutes
23 - Genomsnittlig försening av tåg som är mer än 5 minuter försenade, minuter	41	44	31	39	- Average lateness – trains delayed more than 5 minutes, minutes

Anm: Tabellen är reviderad, se *fakta om statistiken*.

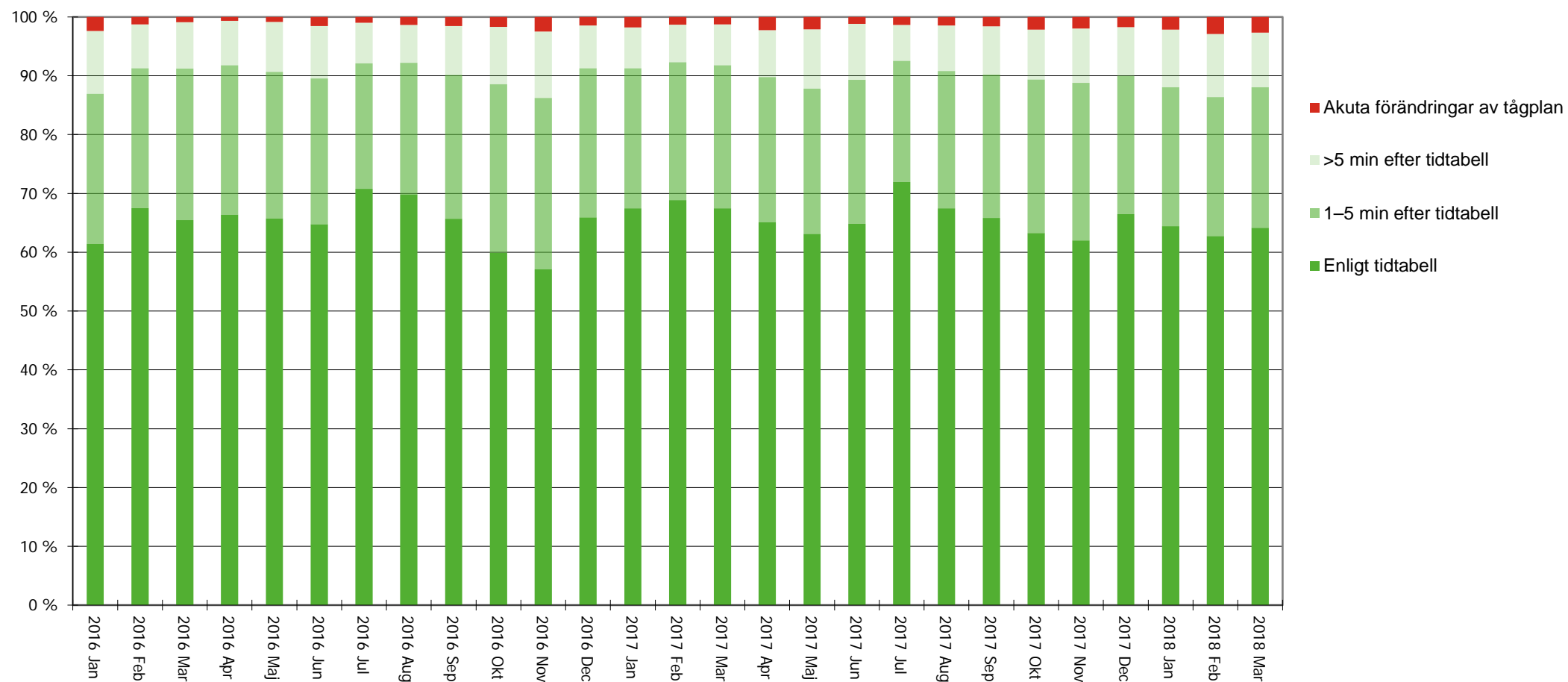
Anm: Sekunder registreras inte vid tidsavläsningen av tågankomster vilket exempelvis medför att förseningar mellan 5.00–5.59 minuter registreras som 5 minuter. Seconds are not recorded when the time for train arrivals are registered. It implies e.g. that delays between 5.00–5.59 minutes all are recorded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

¹ STM visar andelen planerade tåg dagen innan avgång som ankommit i tid. Därmed sammanvägs tågens punktlighet (andel tåg i tid) med tågens regularitet (andel tåg som framförts) till ett tillförlitlighetsmått. Tåg räknas vara i tid om de ankommit enligt tidtabell eller inom olika tidsintervall. Tidsintervallen synliggörs inom parentes efter STM. Exempelvis innebär STM(5) att tåg som ankommit högst 5 minuter efter tidtabell räknas vara i tid. *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.*





Figur 1: STM(5), andelen persontåg till slutstation högst 5 minuter efter tidtabell fördelat på månad – Persontåg (totalt) samt uppdelat på kort-, medel- och långdistanståg
Figure 1: CPM(5), percentage of passenger trains which arrived at the latest 5 minutes after scheduled time at terminating station by month – Passenger trains (total) and divided into short-, medium- and long-distance trains



Figur 2: Uppföljning av tågplan vid slutstation dagen innan planerat avgångsdatum, tåg i tid samt akuta förändringar fördelat på månad – persontåg
Figure 2: Evaluation of the working timetable at terminating station the day before departure, trains on time and late amendments by month – passenger trains