

Punktlighet på järnväg 2018

**88%**var samtliga persontågs
tillförlitlighet – STM(5).**93%**var kortdistanstågens
tillförlitlighet – STM(5).**85%**var medeldistanstågens
tillförlitlighet – STM(5).**72%**var långdistanstågens
tillförlitlighet – STM(5).**2%**av de planerade tågen blev
akut inställda.**66–92%**varierade tillförlitligheten
mellan olika län – STM(5).**85–93%**varierade tillförlitligheten
mellan veckans dagar –
STM(5).**84–97%**varierade tillförlitligheten
mellan dygnets timmar –
STM(5).

Statistikens omfattning

Statistikens fokus är på persontågens tillförlitlighet som mäts med det sammanvägda tillförlitlighetsmättet (STM). STM motsvarar andelen av de planerade persontågerna, dagen innan avgång, som ankommit i tid. Därmed sammanvägs tågens regularitet (andel tåg som framförts) och punktlighet (andel framförda tåg i tid) till ett mått. Siffran inom parentes efter STM anger tidsmarginalen (minuter) 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 2018, Statistik 2019:8
Publiceringsdatum: 2019-03-22

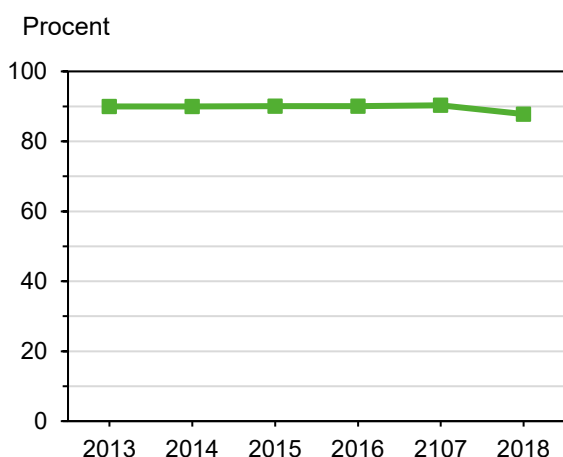
Efter flera års stiltje försämrades tillförlitligheten

Under perioden 2013–2017 anlände nio av tio planerade persontåg sin slutstation senast fem minuter efter tidtabell. I termer av det sammanvägda tillförlitlighetsmättet (STM) motsvarar det en nivå på 90 procent. För 2018 uppmättes STM(5) till 88 procent, något lägre än åren innan (figur 1).

Trots att tillförlitligheten gått ner var de flesta förseningarna små under 2018. Utan någon förseningstolerans, STM(0), ankom 63 procent av tågen före eller på utsatt tid. Det betyder att 25 procent av tågen var 1–5 minuter försenade. Inom en timme hade 97 procent av tågen nått sin slutstation. Resterande tre procentenheter blev alltså ytterligare försenade eller inställda.

Såsom tidigare år gick tillförlitligheten både upp och ner mellan årets månader 2018. STM(5) var som högst under december med 91 procent, och lägst under maj med 85 procent (figur 2). Jämfört med 2017 var december den enda månaden då tillförlitligheten var högre 2018. Sammanräknat åren 2013–2018 uppvisar mars, april och december på bästa genomsnittet med en tillförlitlighet på 91 procent. Lägst snittet hade juni med 88 procent, vilket kan upplevas anmärkningsvärt med tanke på att snö och is inte är ett betydande bekymmer då.

STM kan delas upp i tågens regularitet (andel tåg som framförts) och punktlighet (andel framförda tåg i tid). Under 2018 framfördes 98 procent av de planerade persontågen¹ till sin slutstation och av dem ankom 90 procent inom fem minuter. Detta ger också att två procent av de planerade tågen blev inställda med kort varsel.



Figur 1. STM(5), andel av de planerade persontågen som anlät slutstation högst 5 minuter efter tidtabell, 2013–2018.

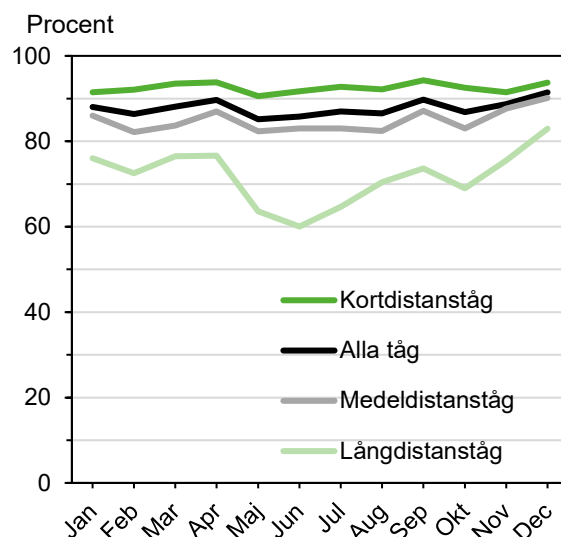
¹ Planerade tåg dagen innan planerat avgångsdatum.

Längre distanser, sämre tidshållning

Generellt har tåg som framförts längre sträckor haft svårare att komma fram i tid. I statistiken delas tågen upp i tre underkategorier: kort-, medel- och långdistanståg.² Långdistanstågens STM(5) uppmättes till 72 procent 2018, vilket är betydligt lägre än kortdistanstågens 93 procent. Medeldistanstågens STM(5) var 85 procent. Samtliga noteringar är de lägst uppmätta under hela perioden 2013–2018.

Kraven som resenärerna har på tågens tidshållning kan tänkas påverkas av längden på resan. På så sätt är det intressant att jämföra tågkategorierna även utifrån olika förseningstoleranser. För att långdistanstågen skulle uppnå samma tillförlitlighet som kortdistanstågen, med fem minuters förseningstolerans, behövdes en extra tidsmarginal på mellan 30 och 45 minuter tillämpas 2018. Motsvarande för medeldistanstågen är 15 minuter. Med andra ord hade 93 procent av de planerade medeldistanstågen ankommit slutstation inom 15 minuter.

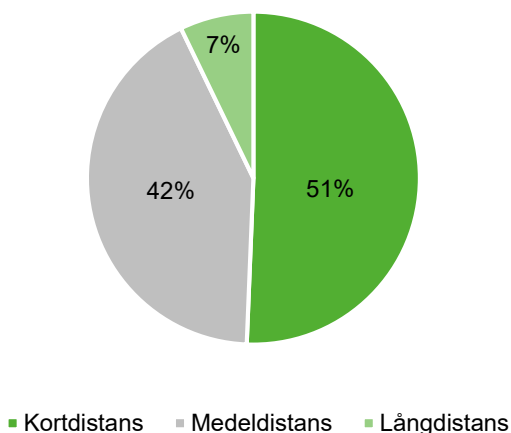
Under 2018 var tillförlitligheten i december förhållandevis bra för samtliga tågkategorier (figur 2). Då uppmättes STM(5) till 94 procent för kortdistanstågen, 90 procent för medeldistanstågen och 83 procent för långdistanstågen. Lägst månadsnivån uppmättes för kortdistanstågen under maj med 91 procent. Motsvarande för medeldistanstågen var februari med 82 procent, och för långdistanstågen juni med 60 procent.



Figur 2. STM(5), andel av de planerade persontågen som anlät slutstation högst 5 minuter efter tidtabell, per tågkategori och månad 2018.

² Exempel på tåg som ingår i kategorierna är: kortdistanståg – pendeltåg, medeldistanståg – regionaltåg och ländistanståg – fjärrtåg.

Totalt för 2018 utgjorde kortdistanstågen drygt hälften av alla planerade tåg, medeldistanstågen 42 procent och långdistanstågen 7 procent (figur 3).

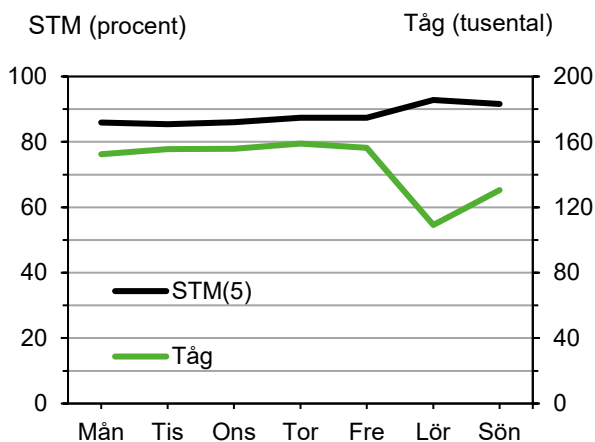


Figur 3. Fördelningen av antal planerade tåg dagen innan planerat avgångsdatum per tågkategori 2018.

Högre tillförlitlighet på helgen

Persontågens tillförlitlighet var som högst på helgerna under 2018 (figur 4), vilket också är ett mönster som står sig över tid. För lördagar uppmättes STM(5) till 93 procent och söndagar till 92 procent. Mellan vardagarna varierade STM(5) från 85 till 87 procent. Nivåerna per dag är något lägre än de som uppmätts under perioden 2013–2017.

På helgerna planeras 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.

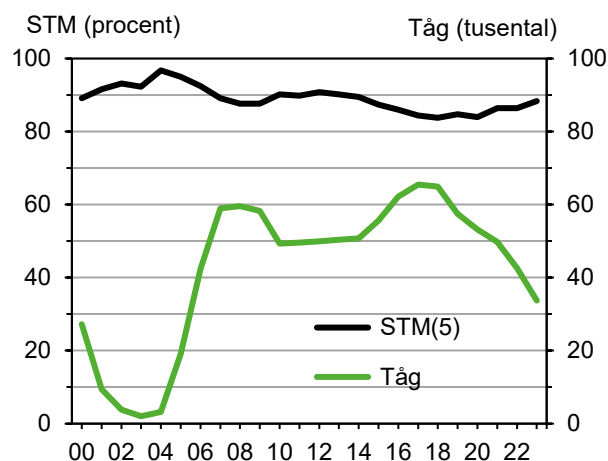


Figur 4. STM(5), andel av de planerade persontågerna som anlänt slutstation högst 5 minuter efter tidtabell, och antal tåg i tågplan dagen innan planerat avgångsdatum. Fördelat på veckodag 2018.

Lägre tillförlitlighet under rusningstrafik

Persontågens tillförlitlighet varierade också med avseende på tiden på dygnet. Under 2018 var skillnaden 13 procentenheter mellan timmen med det högsta respektive lägsta STM(5). Högsta uppmätningen var 97 procent mellan 04.00 och 04.59, och lägsta mellan 18.00 och 18.59 med 84 procent (figur 5).

Även avseende tid på dygnet går det att se ett visst samband mellan antal planerade 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.

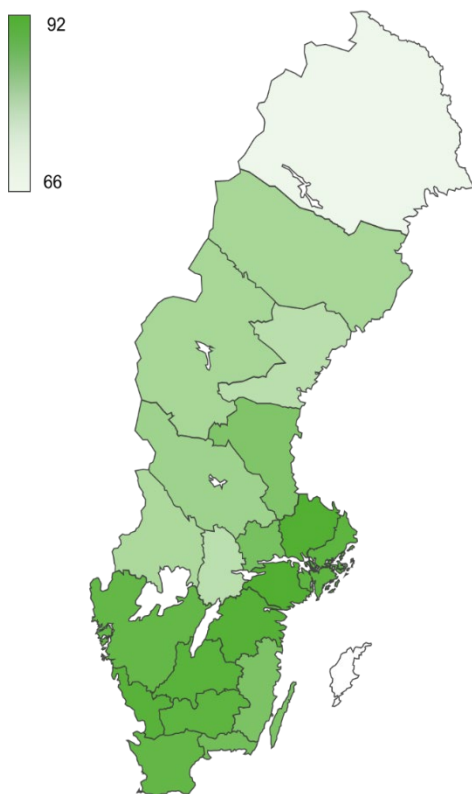


Figur 5. STM(5), andel av de planerade persontågerna som anlänt slutstation högst 5 minuter efter tidtabell, och antal planerade tåg dagen innan planerat avgångsdatum. Fördelat på ankomststimme 2018.

Stora skillnader mellan länen

Mellan länen varierade STM(5) från 66 till 92 procent 2018, lägst i Norrbottens län och högst i Södermanlands län (figur 6). Beräknas medianen för län ger det ett resultat på 86 procent, året innan var den 90 procent.

Sett över de senaste sex åren har Norrbottens län haft landets lägsta STM(5) varje år. Absolut lägsta noteringen kommer från 2014 med 62 procent. Den högsta siffran för ett enskilt län har legat på 95 procent, vilket uppmätts i Uppsala län 2013, Södermanlands län 2014 och Jönköpings län 2015.



Figur 6. STM(5), andel (procent) av de planerade persontågerna som anlänt slutstation högst 5 minuter efter tidtabell, per län 2018.

Förseningarnas omfattning

Under 2018 var tågerna försenade³ i totalt 63 000 timmar, vilket är mer än förut. Att komma ihåg i detta sammanhang är att det aldrig har körts så många tåg som 2018. I genomsnitt var tågerna fyra minuter försenade vilket är en minut mer än under åren 2013–2017. Sett bara till tågerna som anlänt efter tidtabell har de i genomsnitt varit tio minuter sena. Även den siffran har ökat något jämfört med tidigare år.

Långdistanståg har i genomsnitt varit längre försenade än övriga tågkategorier under perioden 2013–2018. Ett försenat långdistanståg var under 2018 i genomsnitt 20 minuter sent, vilket motsvarar 14 och 9 minuter mer än kort- respektive medeldistanstågen.

Mer information

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

Kontakt:

Namn: Fredrik Lindberg

Telefon: 010-414 42 36

E-post: Fredrik.lindberg@trafa.se

Henrik Petterson

010-414 42 18

Henrik.petterson@trafa.se

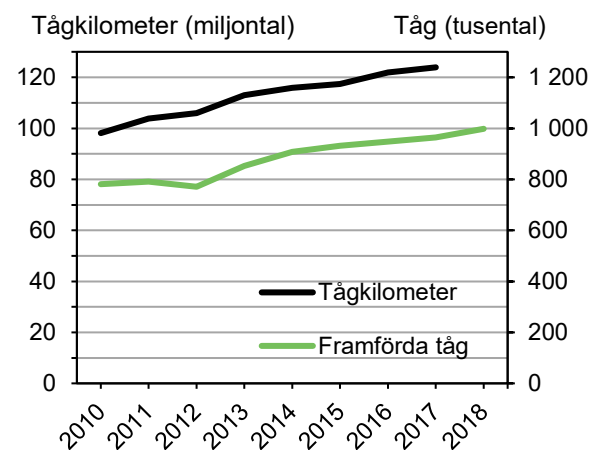
³Inställda kort-, medel- och långdistanståg räknas vara 30, 60 respektive 90 minuter försenade för att spegla tiden till nästa avgång.

Tågerna var också olika mycket försenade i olika delar av landet 2018. I fyra län⁴ var de försenade tågerna i genomsnitt sju minuter sena, vilket var den lägsta siffran bland länen. Förseningarna var störst i Norrbottens län – 27 minuter i snitt. Huvuddelen, 52 procent, av alla förseningstimmar noterades i storstads länen Stockholm, Västra Götaland och Skåne, 60 procent av tågerna ankom dessa län.

Tågtrafiken ökar

Under åren 2013–2018 ökade antalet framförda tåg på järnvägen från 852 000 till 998 000. Det motsvarar en ökning med 146 000 tåg eller 17 procent. Även antal kilometer som tågerna framförts har ökat, med tio procent under perioden 2013–2017 (figur 7). Det kan sättas i relation till tågernas tillförlitlighet som ändå har varit oförändrad över tid, bortsett från 2018.

Ökningen 2013–2018 stod kort- och medeldistanstågen för. Kortdistanstågen ökade i antal från 436 000 till 510 000 och medeldistanstågen från 343 000 till 416 000, upp 17 respektive 21 procent. Långdistanstågen har istället minskat något under samma period – från 74 000 till 72 000 tåg.



Figur 7. Tågkilometer för persontåg och framförda persontåg till slutstation 2010–2018.

Anm. Uppgifter om tågkilometer för 2018 har inte publicerats vid skrivande stund.

Källa: Tågkilometer är hämtade från Trafikanalys statistik Bantrafik 2017.

⁴ Uppsala, Kronobergs Skåne och Hallands län.