



Punktlighet på järnväg 2019 kvartal 1

Train performance 2019 quarter 1

Publiceringsdatum: 2019-04-25

Kontaktpersoner:

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

Henrik Petterson
tel: 010-414 42 18, e-post: henrik.petterson@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 alla fyra kvartal

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. Det resulterar ofta i många men små revideringar för det senaste året och endast större revideringar markeras i tabellerna. 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 försumbar. 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 objektsbortfall som påverkar publicerad statistik. Partiellt bortfall förekommer i tidsregistreringar för ankomsttider samt för variabeln tågsort. Bortfallet har skattats som proportionellt bortfall, vilket betyder att bortfallet antas fördela sig på samma sätt som de observerade variabelvärdena. 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 Henrik Petterson på Trafikanalys (010-414 42 18, henrik.petterson@trafa.se).

Definitioner

Övergripande definitioner

Tågplan	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>
Justeringar av tågplan	Med justeringar av tågplanen avses tåg som anordnas eller ställs in före klockan 0.00 dagen före planerat avgångsdatum.
Akuta förändringar av tågplan	Med akuta förändringar av tågplanen avses tåg som anordnas eller ställs in efter klockan 0.00 dagen innan planerat avgångsdatum.
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.
Kortdistanståg	Persontåg som avser att transportera resenärer lokalt. Tågen annonseras vanligtvis som flyg- eller pendeltåg.
Medeldistanståg	Persontåg som avser att transportera resenärer regionalt. Tågen annonseras vanligtvis som regionaltåg.
Långdistanståg	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 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 när förseningstid beräknas.</i>
Anordnade tåg	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>
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>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>
Dag, månad, kvartal och år	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
xxx	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.

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

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

Mättet 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 betyder att tåg ankom före eller 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 tågans tillförlitlighet på den svenska järnvägen. Följande rapport redovisar statistik avseende första kvartalet 2019 för persontåg. Persontågen delas också upp i kort-, medel- och långdistanståg för att öka statistikens relevans.

Den centrala variabeln i statistikens innehåll är persontågans sammanvägda tillförlitlighetsmått (STM). STM beskriver hur stor andel av de planerade tågen dagen innan avgång som ankommit i tid. På så sätt sammanvägs tågans regularitet (andelen av de planerade tågen som framförts) med tågans punktlighet (andel av de framförda tågen som ankommit i tid) till ett tillförlitlighetsmått. Siffran inom parentes efter STM anger hur många minuter efter tidtabell ett tåg kan anlända och fortsatt räknas vara i tid.

I innehållet återfinns även 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 tågans förseningar har varit presenteras. Samtliga variabler visar på förhållandet vid tågans slutstationer.

Sammanvägd tillförlitlighet vid slutstation, första kvartalet 2019

	STM(5)	Förändring mot 2018*
Alla persontåg	90,5 %	↑ 2,9 procentenheter
– härav kortdistanståg	93,9 %	↑ 1,5 procentenheter
– härav medeldistanståg	88,6 %	↑ 4,6 procentenheter
– härav långdistanståg	77,4 %	↑ 2,3 procentenheter

Under första kvartalet 2019 framfördes 98,2 procent av de planerade persontågen (i tidtabellen dagen före avgång) till sin slutstation. Av dessa anlände 92,1 procent högst 5 minuter efter tidtabell. Detta ger ett sammanvägt tillförlitlighetsmått, STM(5), på 90,5 procent. I förhållande till samma period året innan, som sticker ut med historiskt låga siffror, är det 2,9 procentenheter högre. Den nya nivån är i stort sett i paritet med de som uppmätts för första kvartalet 2013–2017.

Uppdelat på månad hade mars kvartalets högsta STM(5) på 92,2 procent, följt av januari med 90,4 procent och februari med 88,7 procent. Jämfört med samma perioder året innan var STM(5) högre för alla månader 2019, med 2,4 procentenheter för januari och 2,3 respektive 4,1 procentenheter för februari respektive mars.

Generellt har tåg som framförts längre sträckor haft svårare att komma fram i tid. Långdistanstågens STM(5) uppmättes till 77,4 procent under första kvartalet, vilket är betydligt lägre än kortdistanstågens 93,9 procent. Medeldistanstågens STM(5) var 88,6 procent. Tillsammans utgjorde kort- och medeldistanstågen majoriteten av alla tåg som var planerade att avgå (93 procent). I jämförelse med första kvartalet 2018 har utvecklingen av STM(5) varit +1,5 procentenheter för kortdistanståg, +4,6 procentenheter för medeldistanståg och +2,3 procentenheter för långdistanstågen. Att beakta är åter igen att tågans tillförlitlighet 2018 var sämre än på många år.

De allra flesta tågen som fanns med i planeringen dagen före avgång framfördes också till sin slutstation. Under första kvartalet 2019 framfördes 98,2 procent, vilket betyder att 1,8 procent av tågen blev inställda med kort varsel. Nästan lika stor andel av kort- och långdistanstågen har blivit framförda, 98,7 respektive 98,8 procent. Minst andel framförda tåg återfanns bland medeldistanstågen, 97,5 procent. Dock beaktas inte avvikelser längs tågans färdvägar i dessa siffror.

Utan att räkna med tidsmarginaler, STM(0), ankom 66,9 procent av de planerade tågen före eller på utsatt tidtabellstid. Samma period året innan var motsvarande uppgift 63,8 procent.

* Avser förändring mot första kvartalet 2018. 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 2019

	Minuter	Förändring mot 2018**
Alla persontåg	3	➡ -1 minuter
– härav kortdistanståg	2	➡ 0 minuter
– härav medeldistanståg	4	↑ -2 minuter
– härav långdistanståg	9	➡ -1 minuter

Under första kvartalet 2019 var tågen som inte ankom enligt tidtabell försenade i knappt 13 000 timmar, vilket är nästa 5 000 timmar mindre än året innan. Utslaget på alla planerade tåg (i tidtabellen dagen före avgång) var de i genomsnitt 3 minuter försenade. Enbart räknat på de tåg som anlant efter tidtabell eller blivit inställda var de i genomsnitt 9 minuter försenade, jämfört med 12 minuter första kvartalet 2018.

Långdistanståg är inte bara oftare försenade än kort- och medeldistanståg, utan även i tid räknat längre försenade. I genomsnitt var ett långdistanståg 9 minuter sent till slutstation under första kvartalet, jämfört med 2 respektive 4 minuters försening för kort- respektive medeldistanstågen.

** Avser förändring mot första kvartalet 2018. 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 Jan		86,9	92,5	83,2	70,4	26	17	28	34
2016 Feb		91,3	95,0	89,2	78,9	23	16	23	31
2016 Mar		91,2	94,0	89,8	80,4	20	15	21	25
2016 Apr		91,8	94,7	90,5	80,6	19	15	20	25
2016 Maj		90,7	94,4	88,7	76,8	21	14	21	30
2016 Jun		89,6	93,1	87,6	77,4	22	17	22	29
2016 Jul		92,1	95,5	90,0	80,8	22	15	24	28
2016 Aug		92,2	95,8	89,7	82,3	24	16	26	30
2016 Sep		90,2	94,0	87,6	78,9	23	15	26	28
2016 Okt		88,5	94,1	84,7	73,6	22	14	23	27
2016 Nov		86,2	91,6	83,2	67,9	26	20	27	33
2016 Dec		91,2	93,5	90,2	82,1	22	16	26	28
2016 Totalt		90,1	94,0	87,9	77,5	23	16	24	29
2017 Jan		91,2	94,4	89,1	82,5	25	16	30	30
2017 Feb		92,3	94,5	91,1	85,0	25	17	28	37
2017 Mar		91,8	94,8	90,4	80,1	22	15	25	24
2017 Apr		89,8	92,3	89,5	74,3	25	17	28	33
2017 Maj		87,8	92,1	86,2	68,6	26	17	29	32
2017 Jun		89,3	92,8	88,3	71,9	24	16	26	35
2017 Jul		92,5	95,5	90,8	80,5	25	16	29	29
2017 Aug		90,8	94,4	88,7	78,6	23	15	26	26
2017 Sep		90,2	93,5	88,4	78,7	23	18	25	27
2017 Okt		89,4	92,9	87,0	79,7	23	15	27	26
2017 Nov		88,8	90,5	88,6	79,7	22	18	26	26
2017 Dec		90,0	93,1	88,2	79,6	25	18	29	31
2017 Totalt		90,3	93,4	88,8	78,3	24	17	27	30
2018 Totalt		87,8	92,5	84,8	72,0	26	17	28	34
2019 Jan		90,4	94,5	87,7	77,4	25	14	29	31
2019 Feb		88,7	92,4	87,0	72,5	28	20	29	43
2019 Mar		92,2	94,7	90,9	81,7	24	19	24	34
2019 Apr									
2019 Maj									
2019 Jun									
2019 Jul									
2019 Aug									
2019 Sep									
2019 Okt									
2019 Nov									
2019 Dec									
2019 Totalt		90,5	93,9	88,6	77,4	26	18	28	36

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: 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	2018					2019		Trains to terminating station
	Kvartal 1	Kvartal 2	Kvartal 3	Kvartal 4	Totalt	Kvartal 1	Totalt	
1 Enligt fastställd årlig tågplan	262 662	260 881	253 547	264 801	1 041 891	263 596	263 596	Scheduled in annual working timetable
2 Justeringar av fastställd årlig tågplan	-4 708	-8 112	-6 384	-3 805	-23 009	-2 081	-2 081	Amendments to the annual working timetable
3 - härav anordnade tåg	3 183	8 916	14 205	9 813	36 117	1 970	1 970	- of which supplemented trains
4 - härav inställda tåg	-7 891	-17 028	-20 589	-13 618	-59 126	-4 051	-4 051	- of which cancelled trains
5 Tågplan dagen innan planerat avgångsdatum	257 954	252 769	247 163	260 996	1 018 882	261 515	261 515	Working timetable the day before departure
6 Akuta förändringar av tågplanen	-6 592	-5 085	-4 760	-4 332	-20 769	-4 622	-4 622	Late amendments to the working timetable
7 - härav anordnade tåg	2 004	1 779	1 562	962	6 307	1 217	1 217	- of which supplemented trains
8 - härav inställda tåg	-8 596	-6 864	-6 322	-5 294	-27 076	-5 839	-5 839	- of which cancelled trains
9 Framförda tåg	251 362	247 684	242 403	256 664	998 113	256 893	256 893	Arrivals



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)	2018					2019		Trains to terminating station / CPM (percent) / Lateness (hours, minutes)
	Kvartal 1	Kvartal 2	Kvartal 3	Kvartal 4	Totalt	Kvartal 1	Totalt	
1 Tågplan dagen innan planerat avgångsdatum	257 954	252 769	247 163	260 996	1 018 882	261 515	261 515	Working timetable the day before departure
2 - härav ankomna enligt tidtabell	164 647	157 268	152 451	163 776	638 142	174 993	174 993	- of which arrived as scheduled
3 - andel ankomna enligt tidtabell, STM(0), procent	63,8	62,2	61,7	62,8	62,6	66,9	66,9	- percentage arrived as scheduled, CPM(0)
4 - härav ankomna högst 2 minuter efter tidtabell	205 025	198 010	194 405	208 583	806 023	217 146	217 146	- of which arrived at the latest 2 minutes after scheduled time
5 - andel ankomna högst 2 minuter efter tidtabell, STM(2), procent	79,5	78,3	78,7	79,9	79,1	83,0	83,0	- percentage arrived at the latest 2 minutes after scheduled time, CPM(2)
6 - härav ankomna högst 5 minuter efter tidtabell	225 747	219 523	216 994	232 172	894 436	236 578	236 578	- of which arrived at the latest 5 minutes after scheduled time
7 - andel ankomna högst 5 minuter efter tidtabell, STM(5), procent	87,5	86,8	87,8	89,0	87,8	90,5	90,5	- percentage arrived at the latest 5 minutes after scheduled time, CPM(5)
8 - härav ankomna högst 10 minuter efter tidtabell	236 184	231 333	228 248	244 185	939 950	245 939	245 939	- of which arrived at the latest 10 minutes after scheduled time
9 - andel ankomna högst 10 minuter efter tidtabell, STM(10), procent	91,6	91,5	92,3	93,6	92,3	94,0	94,0	- percentage arrived at the latest 10 minutes after scheduled time, CPM(10)
10 - härav ankomna högst 15 minuter efter tidtabell	241 021	237 076	233 242	249 084	960 423	249 826	249 826	- of which arrived at the latest 15 minutes after scheduled time
11 - andel ankomna högst 15 minuter efter tidtabell, STM(15), procent	93,4	93,8	94,4	95,4	94,3	95,5	95,5	- percentage arrived at the latest 15 minutes after scheduled time, CPM(15)
12 - härav ankomna högst 30 minuter efter tidtabell	246 668	243 460	238 646	253 749	982 523	253 901	253 901	- of which arrived at the latest 30 minutes after scheduled time
13 - andel ankomna högst 30 minuter efter tidtabell, STM(30), procent	95,6	96,3	96,6	97,2	96,4	97,1	97,1	- percentage arrived at the latest 30 minutes after scheduled time, CPM(30)
14 - härav ankomna högst 45 minuter efter tidtabell	248 578	245 502	240 236	255 083	989 399	255 179	255 179	- of which arrived at the latest 45 minutes after scheduled time
15 - andel ankomna högst 45 minuter efter tidtabell, STM(45), procent	96,4	97,1	97,2	97,7	97,1	97,6	97,6	- percentage arrived at the latest 45 minutes after scheduled time, CPM(45)
16 - härav ankomna högst 60 minuter efter tidtabell	249 657	246 410	241 045	255 735	992 847	255 775	255 775	- of which arrived at the latest 60 minutes after scheduled time
17 - andel ankomna högst 60 minuter efter tidtabell, STM(60), procent	96,8	97,5	97,5	98,0	97,4	97,8	97,8	- percentage arrived at the latest 60 minutes after scheduled time, CPM(60)
18 - härav framförda tåg	251 362	247 684	242 403	256 664	998 113	256 893	256 893	- of which arrived
19 - andel framförda tåg, procent	97,4	98,0	98,1	98,3	98,0	98,2	98,2	- percentage arrived
20 Total försening, timmar	17 931	16 067	15 438	13 103	62 539	12 970	12 970	Total lateness, hours
21 - Genomsnittlig försening för samtliga tåg, minuter	4	4	4	3	4	3	3	- Average lateness – all trains, minutes
22 - Genomsnittlig försening av försenade tåg, minuter	12	10	10	8	10	9	9	- Average lateness – delayed trains, minutes
23 - Genomsnittlig försening av tåg som är mer än 5 minuter försenade, minuter	29	25	26	22	26	26	26	- Average lateness – trains delayed more than 5 minutes, minutes

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	2019				Trains to terminating station
	Jan	Feb	Mar	Totalt	
1 Enligt fastställd årlig tågplan	90 844	82 582	90 170	263 596	Scheduled in annual working timetable
2 Justeringar av fastställd årlig tågplan	-484	-992	-605	-2 081	Amendments to the annual working timetable
3 - härav anordnade tåg	630	568	772	1 970	- of which supplemented trains
4 - härav inställda tåg	-1 114	-1 560	-1 377	-4 051	- of which cancelled trains
5 Tågplan dagen innan planerat avgångsdatum	90 360	81 590	89 565	261 515	Working timetable the day before departure
6 Akuta förändringar av tågplanen	-1 537	-1 737	-1 348	-4 622	Late amendments to the working timetable
7 - härav anordnade tåg	387	413	417	1 217	- of which supplemented trains
8 - härav inställda tåg	-1 924	-2 150	-1 765	-5 839	- of which cancelled trains
9 Framförda tåg	88 823	79 853	88 217	256 893	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)	2019				Trains to terminating station / CPM (percent) / Lateness (hours, minutes)
	Jan	Feb	Mar	Totalt	
1 Tågplan dagen innan planerat avgångsdatum	90 360	81 590	89 565	261 515	Working timetable the day before departure
2 - härav ankomna enligt tidtabell	59 220	53 002	62 771	174 993	- of which arrived as scheduled
3 - andel ankomna enligt tidtabell, STM(0), procent	65,5	65,0	70,1	66,9	- percentage arrived as scheduled, CPM(0)
4 - härav ankomna högst 2 minuter efter tidtabell	74 476	66 075	76 595	217 146	- of which arrived at the latest 2 minutes after scheduled time
5 - andel ankomna högst 2 minuter efter tidtabell, STM(2), procent	82,4	81,0	85,5	83,0	- percentage arrived at the latest 2 minutes after scheduled time, CPM(2)
6 - härav ankomna högst 5 minuter efter tidtabell	81 705	72 331	82 542	236 578	- of which arrived at the latest 5 minutes after scheduled time
7 - andel ankomna högst 5 minuter efter tidtabell, STM(5), procent	90,4	88,7	92,2	90,5	- percentage arrived at the latest 5 minutes after scheduled time, CPM(5)
8 - härav ankomna högst 10 minuter efter tidtabell	85 125	75 551	85 263	245 939	- of which arrived at the latest 10 minutes after scheduled time
9 - andel ankomna högst 10 minuter efter tidtabell, STM(10), procent	94,2	92,6	95,2	94,0	- percentage arrived at the latest 10 minutes after scheduled time, CPM(10)
10 - härav ankomna högst 15 minuter efter tidtabell	86 505	76 964	86 357	249 826	- of which arrived at the latest 15 minutes after scheduled time
11 - andel ankomna högst 15 minuter efter tidtabell, STM(15), procent	95,7	94,3	96,4	95,5	- percentage arrived at the latest 15 minutes after scheduled time, CPM(15)
12 - härav ankomna högst 30 minuter efter tidtabell	87 914	78 498	87 489	253 901	- of which arrived at the latest 30 minutes after scheduled time
13 - andel ankomna högst 30 minuter efter tidtabell, STM(30), procent	97,3	96,2	97,7	97,1	- percentage arrived at the latest 30 minutes after scheduled time, CPM(30)
14 - härav ankomna högst 45 minuter efter tidtabell	88 339	79 019	87 821	255 179	- of which arrived at the latest 45 minutes after scheduled time
15 - andel ankomna högst 45 minuter efter tidtabell, STM(45), procent	97,8	96,8	98,1	97,6	- percentage arrived at the latest 45 minutes after scheduled time, CPM(45)
16 - härav ankomna högst 60 minuter efter tidtabell	88 526	79 269	87 980	255 775	- of which arrived at the latest 60 minutes after scheduled time
17 - andel ankomna högst 60 minuter efter tidtabell, STM(60), procent	98,0	97,2	98,2	97,8	- percentage arrived at the latest 60 minutes after scheduled time, CPM(60)
18 - härav framförda tåg	88 823	79 853	88 217	256 893	- of which arrived
19 - andel framförda tåg, procent	98,3	97,9	98,5	98,2	- percentage arrived
20 Total försening, timmar	4 396	5 084	3 490	12 970	Total lateness, hours
21 - Genomsnittlig försening för samtliga tåg, minuter	3	4	2	3	- Average lateness – all trains, minutes
22 - Genomsnittlig försening av försenade tåg, minuter	8	11	8	9	- Average lateness – delayed trains, minutes
23 - Genomsnittlig försening av tåg som är mer än 5 minuter försenade, minuter	25	28	24	26	- Average lateness – trains delayed more than 5 minutes, minutes

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 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	2019				Trains to terminating station
	Jan	Feb	Mar	Totalt	
1 Enligt fastställd årlig tågplan	45 983	41 670	45 725	133 378	Scheduled in annual working timetable
2 Justeringar av fastställd årlig tågplan	-77	-40	-163	-280	Amendments to the annual working timetable
3 - härav anordnade tåg	338	222	209	769	- of which supplemented trains
4 - härav inställda tåg	-415	-262	-372	-1 049	- of which cancelled trains
5 Tågplan dagen innan planerat avgångsdatum	45 906	41 630	45 562	133 098	Working timetable the day before departure
6 Akuta förändringar av tågplanen	-321	-715	-671	-1 707	Late amendments to the working timetable
7 - härav anordnade tåg	212	208	213	633	- of which supplemented trains
8 - härav inställda tåg	-533	-923	-884	-2 340	- of which cancelled trains
9 Framförda tåg	45 585	40 915	44 891	131 391	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)	2019				Trains to terminating station / CPM (percent) / Lateness (hours, minutes)
	Jan	Feb	Mar	Totalt	
1 Tågplan dagen innan planerat avgångsdatum	45 906	41 630	45 562	133 098	Working timetable the day before departure
2 - härav ankomna enligt tidtabell	32 372	29 202	33 930	95 504	- of which arrived as scheduled
3 - andel ankomna enligt tidtabell, STM(0), procent	70,5	70,1	74,5	71,8	- percentage arrived as scheduled, CPM(0)
4 - härav ankomna högst 2 minuter efter tidtabell	40 198	35 897	40 793	116 888	- of which arrived at the latest 2 minutes after scheduled time
5 - andel ankomna högst 2 minuter efter tidtabell, STM(2), procent	87,6	86,2	89,5	87,8	- percentage arrived at the latest 2 minutes after scheduled time, CPM(2)
6 - härav ankomna högst 5 minuter efter tidtabell	43 383	38 458	43 155	124 996	- of which arrived at the latest 5 minutes after scheduled time
7 - andel ankomna högst 5 minuter efter tidtabell, STM(5), procent	94,5	92,4	94,7	93,9	- percentage arrived at the latest 5 minutes after scheduled time, CPM(5)
8 - härav ankomna högst 10 minuter efter tidtabell	44 680	39 704	44 126	128 510	- of which arrived at the latest 10 minutes after scheduled time
9 - andel ankomna högst 10 minuter efter tidtabell, STM(10), procent	97,3	95,4	96,8	96,6	- percentage arrived at the latest 10 minutes after scheduled time, CPM(10)
10 - härav ankomna högst 15 minuter efter tidtabell	45 173	40 253	44 484	129 910	- of which arrived at the latest 15 minutes after scheduled time
11 - andel ankomna högst 15 minuter efter tidtabell, STM(15), procent	98,4	96,7	97,6	97,6	- percentage arrived at the latest 15 minutes after scheduled time, CPM(15)
12 - härav ankomna högst 30 minuter efter tidtabell	45 513	40 660	44 749	130 922	- of which arrived at the latest 30 minutes after scheduled time
13 - andel ankomna högst 30 minuter efter tidtabell, STM(30), procent	99,1	97,7	98,2	98,4	- percentage arrived at the latest 30 minutes after scheduled time, CPM(30)
14 - härav ankomna högst 45 minuter efter tidtabell	45 562	40 759	44 816	131 137	- of which arrived at the latest 45 minutes after scheduled time
15 - andel ankomna högst 45 minuter efter tidtabell, STM(45), procent	99,3	97,9	98,4	98,5	- percentage arrived at the latest 45 minutes after scheduled time, CPM(45)
16 - härav ankomna högst 60 minuter efter tidtabell	45 570	40 800	44 850	131 220	- of which arrived at the latest 60 minutes after scheduled time
17 - andel ankomna högst 60 minuter efter tidtabell, STM(60), procent	99,3	98,0	98,4	98,6	- percentage arrived at the latest 60 minutes after scheduled time, CPM(60)
18 - härav framförda tåg	45 585	40 915	44 891	131 391	- of which arrived
19 - andel framförda tåg, procent	99,3	98,3	98,5	98,7	- percentage arrived
20 Total försening, timmar	974	1 377	1 043	3 394	Total lateness, hours
21 - Genomsnittlig försening för samtliga tåg, minuter	1	2	1	2	- Average lateness – all trains, minutes
22 - Genomsnittlig försening av försenade tåg, minuter	4	7	5	5	- Average lateness – delayed trains, minutes
23 - Genomsnittlig försening av tåg som är mer än 5 minuter försenade, minuter	14	20	19	18	- Average lateness – trains delayed more than 5 minutes, minutes

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	2019				Trains to terminating station
	Jan	Feb	Mar	Totalt	
1 Enligt fastställd årlig tågplan	38 014	34 615	37 544	110 173	Scheduled in annual working timetable
2 Justeringar av fastställd årlig tågplan	-181	-722	-196	-1 099	Amendments to the annual working timetable
3 - härav anordnade tåg	194	230	388	812	- of which supplemented trains
4 - härav inställda tåg	-375	-952	-584	-1 911	- of which cancelled trains
5 Tågplan dagen innan planerat avgångsdatum	37 833	33 893	37 348	109 074	Working timetable the day before departure
6 Akuta förändringar av tågplanen	-1 162	-918	-598	-2 678	Late amendments to the working timetable
7 - härav anordnade tåg	150	172	175	497	- of which supplemented trains
8 - härav inställda tåg	-1 312	-1 090	-773	-3 175	- of which cancelled trains
9 Framförda tåg	36 671	32 975	36 750	106 396	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)	2019				Trains to terminating station / CPM (percent) / Lateness (hours, minutes)
	Jan	Feb	Mar	Totalt	
1 Tågplan dagen innan planerat avgångsdatum	37 833	33 893	37 348	109 074	Working timetable the day before departure
2 - härav ankomna enligt tidtabell	23 471	21 153	25 259	69 883	- of which arrived as scheduled
3 - andel ankomna enligt tidtabell, STM(0), procent	62,0	62,4	67,6	64,1	- percentage arrived as scheduled, CPM(0)
4 - härav ankomna högst 2 minuter efter tidtabell	29 859	26 488	31 093	87 440	- of which arrived at the latest 2 minutes after scheduled time
5 - andel ankomna högst 2 minuter efter tidtabell, STM(2), procent	78,9	78,2	83,3	80,2	- percentage arrived at the latest 2 minutes after scheduled time, CPM(2)
6 - härav ankomna högst 5 minuter efter tidtabell	33 197	29 474	33 948	96 619	- of which arrived at the latest 5 minutes after scheduled time
7 - andel ankomna högst 5 minuter efter tidtabell, STM(5), procent	87,7	87,0	90,9	88,6	- percentage arrived at the latest 5 minutes after scheduled time, CPM(5)
8 - härav ankomna högst 10 minuter efter tidtabell	34 836	30 999	35 318	101 153	- of which arrived at the latest 10 minutes after scheduled time
9 - andel ankomna högst 10 minuter efter tidtabell, STM(10), procent	92,1	91,5	94,6	92,7	- percentage arrived at the latest 10 minutes after scheduled time, CPM(10)
10 - härav ankomna högst 15 minuter efter tidtabell	35 485	31 619	35 865	102 969	- of which arrived at the latest 15 minutes after scheduled time
11 - andel ankomna högst 15 minuter efter tidtabell, STM(15), procent	93,8	93,3	96,0	94,4	- percentage arrived at the latest 15 minutes after scheduled time, CPM(15)
12 - härav ankomna högst 30 minuter efter tidtabell	36 200	32 398	36 441	105 039	- of which arrived at the latest 30 minutes after scheduled time
13 - andel ankomna högst 30 minuter efter tidtabell, STM(30), procent	95,7	95,6	97,6	96,3	- percentage arrived at the latest 30 minutes after scheduled time, CPM(30)
14 - härav ankomna högst 45 minuter efter tidtabell	36 432	32 671	36 607	105 710	- of which arrived at the latest 45 minutes after scheduled time
15 - andel ankomna högst 45 minuter efter tidtabell, STM(45), procent	96,3	96,4	98,0	96,9	- percentage arrived at the latest 45 minutes after scheduled time, CPM(45)
16 - härav ankomna högst 60 minuter efter tidtabell	36 529	32 789	36 679	105 997	- of which arrived at the latest 60 minutes after scheduled time
17 - andel ankomna högst 60 minuter efter tidtabell, STM(60), procent	96,6	96,7	98,2	97,2	- percentage arrived at the latest 60 minutes after scheduled time, CPM(60)
18 - härav framförda tåg	36 671	32 975	36 750	106 396	- of which arrived
19 - andel framförda tåg, procent	96,9	97,3	98,4	97,5	- percentage arrived
20 Total försening, timmar	2 592	2 433	1 690	6 715	Total lateness, hours
21 - Genomsnittlig försening för samtliga tåg, minuter	4	4	3	4	- Average lateness – all trains, minutes
22 - Genomsnittlig försening av försenade tåg, minuter	11	11	8	10	- Average lateness – delayed trains, minutes
23 - Genomsnittlig försening av tåg som är mer än 5 minuter försenade, minuter	29	29	24	28	- Average lateness – trains delayed more than 5 minutes, minutes

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	2019				Trains to terminating station
	Jan	Feb	Mar	Totalt	
1 Enligt fastställd årlig tågplan	6 847	6 297	6 901	20 045	Scheduled in annual working timetable
2 Justeringar av fastställd årlig tågplan	-226	-230	-246	-702	Amendments to the annual working timetable
3 - härav anordnade tåg	98	116	175	389	- of which supplemented trains
4 - härav inställda tåg	-324	-346	-421	-1 091	- of which cancelled trains
5 Tågplan dagen innan planerat avgångsdatum	6 621	6 067	6 655	19 343	Working timetable the day before departure
6 Akuta förändringar av tågplanen	-54	-104	-79	-237	Late amendments to the working timetable
7 - härav anordnade tåg	25	33	29	87	- of which supplemented trains
8 - härav inställda tåg	-79	-137	-108	-324	- of which cancelled trains
9 Framförda tåg	6 567	5 963	6 576	19 106	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)	2019				Trains to terminating station / CPM (percent) / Lateness (hours, minutes)
	Jan	Feb	Mar	Totalt	
1 Tågplan dagen innan planerat avgångsdatum	6 621	6 067	6 655	19 343	Working timetable the day before departure
2 - härav ankomna enligt tidtabell	3 377	2 647	3 582	9 606	- of which arrived as scheduled
3 - andel ankomna enligt tidtabell, STM(0), procent	51,0	43,6	53,8	49,7	- percentage arrived as scheduled, CPM(0)
4 - härav ankomna högst 2 minuter efter tidtabell	4 419	3 690	4 709	12 818	- of which arrived at the latest 2 minutes after scheduled time
5 - andel ankomna högst 2 minuter efter tidtabell, STM(2), procent	66,7	60,8	70,8	66,3	- percentage arrived at the latest 2 minutes after scheduled time, CPM(2)
6 - härav ankomna högst 5 minuter efter tidtabell	5 125	4 399	5 439	14 963	- of which arrived at the latest 5 minutes after scheduled time
7 - andel ankomna högst 5 minuter efter tidtabell, STM(5), procent	77,4	72,5	81,7	77,4	- percentage arrived at the latest 5 minutes after scheduled time, CPM(5)
8 - härav ankomna högst 10 minuter efter tidtabell	5 609	4 848	5 819	16 276	- of which arrived at the latest 10 minutes after scheduled time
9 - andel ankomna högst 10 minuter efter tidtabell, STM(10), procent	84,7	79,9	87,4	84,1	- percentage arrived at the latest 10 minutes after scheduled time, CPM(10)
10 - härav ankomna högst 15 minuter efter tidtabell	5 847	5 092	6 008	16 947	- of which arrived at the latest 15 minutes after scheduled time
11 - andel ankomna högst 15 minuter efter tidtabell, STM(15), procent	88,3	83,9	90,3	87,6	- percentage arrived at the latest 15 minutes after scheduled time, CPM(15)
12 - härav ankomna högst 30 minuter efter tidtabell	6 201	5 440	6 299	17 940	- of which arrived at the latest 30 minutes after scheduled time
13 - andel ankomna högst 30 minuter efter tidtabell, STM(30), procent	93,7	89,7	94,7	92,7	- percentage arrived at the latest 30 minutes after scheduled time, CPM(30)
14 - härav ankomna högst 45 minuter efter tidtabell	6 345	5 589	6 398	18 332	- of which arrived at the latest 45 minutes after scheduled time
15 - andel ankomna högst 45 minuter efter tidtabell, STM(45), procent	95,8	92,1	96,1	94,8	- percentage arrived at the latest 45 minutes after scheduled time, CPM(45)
16 - härav ankomna högst 60 minuter efter tidtabell	6 427	5 680	6 451	18 558	- of which arrived at the latest 60 minutes after scheduled time
17 - andel ankomna högst 60 minuter efter tidtabell, STM(60), procent	97,1	93,6	96,9	95,9	- percentage arrived at the latest 60 minutes after scheduled time, CPM(60)
18 - härav framförda tåg	6 567	5 963	6 576	19 106	- of which arrived
19 - andel framförda tåg, procent	99,2	98,3	98,8	98,8	- percentage arrived
20 Total försening, timmar	831	1 274	758	2 863	Total lateness, hours
21 - Genomsnittlig försening för samtliga tåg, minuter	8	13	7	9	- Average lateness – all trains, minutes
22 - Genomsnittlig försening av försenade tåg, minuter	15	22	15	18	- Average lateness – delayed trains, minutes
23 - Genomsnittlig försening av tåg som är mer än 5 minuter försenade, minuter	31	43	34	36	- Average lateness – trains delayed more than 5 minutes, minutes

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.

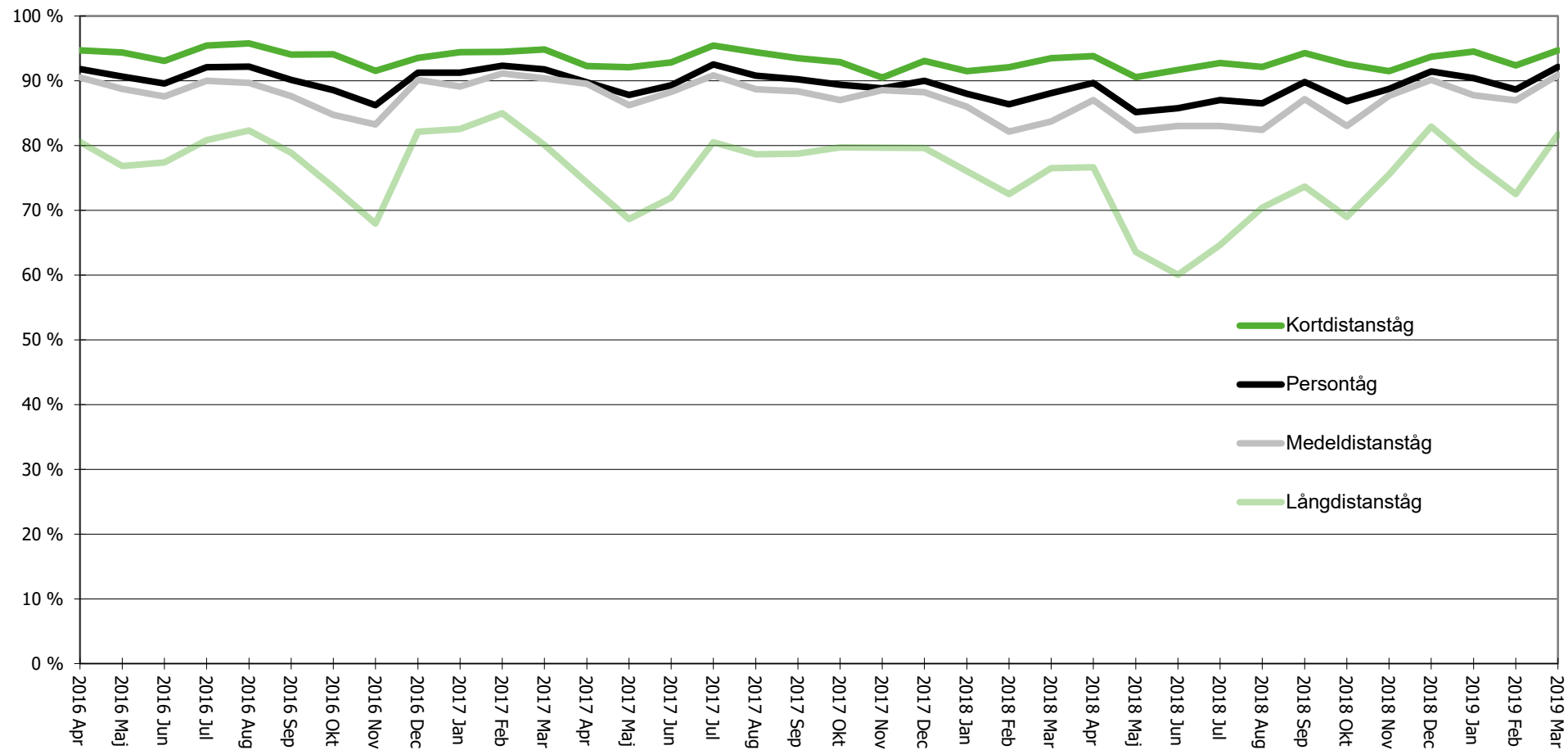


Tabell P11: Historisk tabell, antal framförda persontåg samt punktlighet vid slutstation fördelat på månad – samtliga tåg
Table P11: Historical overview, number of arrived passenger trains and punctuality at terminating station by month – all trains

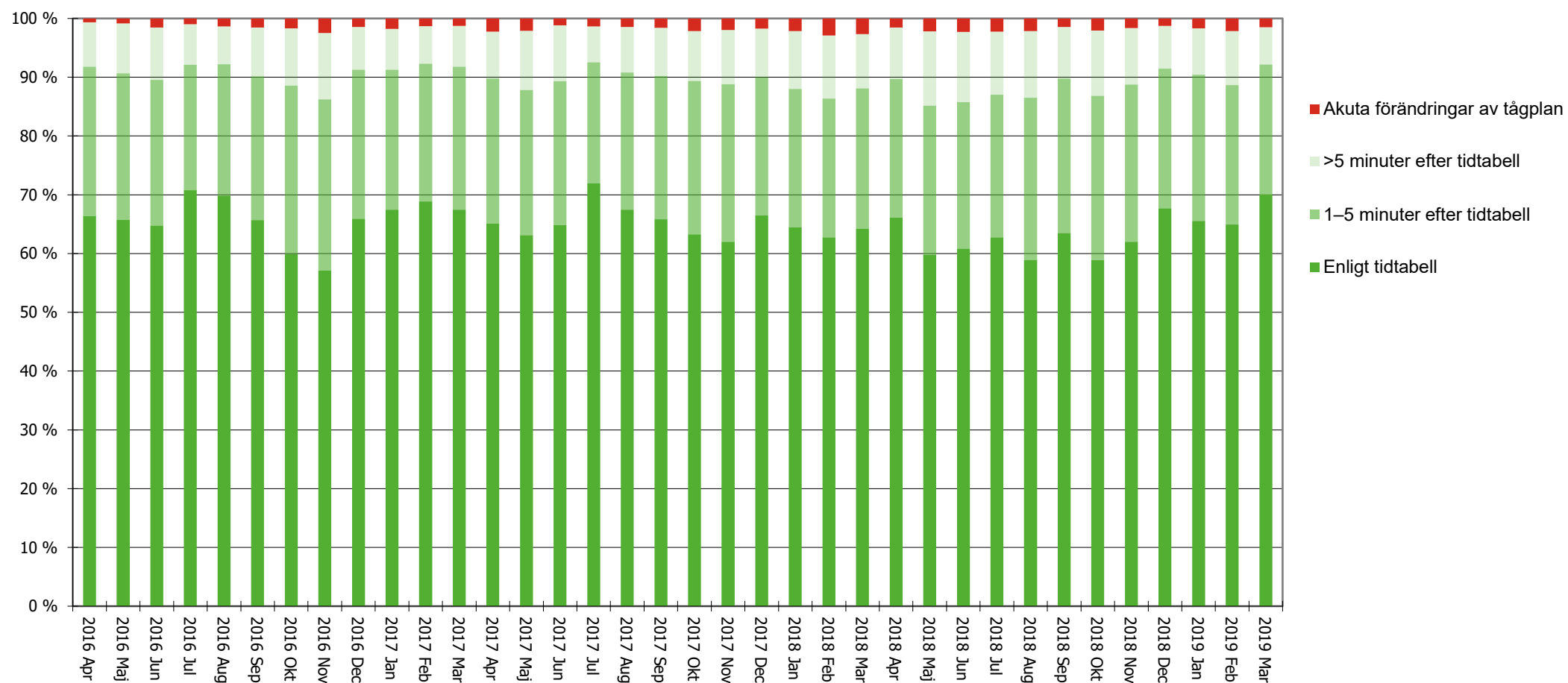
		Punktlighet för framförda tåg			
År	Månad	Framförda tåg	Ankomna högst 2 minuter efter tidtabell	Ankomna högst 5 minuter efter tidtabell	Ankomna högst 15 minuter efter tidtabell
		antal	procent		
1	2	3	4	5	6
2001	Totalt	701 364	80,5	90,0	96,8
2002	Totalt	717 545	82,8	91,3	97,3
2003	Totalt	731 489	84,5	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	Totalt¹	852 332	82,8	91,2	97,1
2014	Totalt	907 682	82,9	91,3	97,1
2015	Totalt	931 618	82,5	91,2	97,2
2016	Totalt	948 445	82,8	91,4	97,3
2017	Jan	82 606	85,4	92,9	97,6
2017	Feb	77 189	86,3	93,5	98,0
2017	Mar	86 160	85,2	93,0	97,9
2017	Apr	77 917	83,2	91,8	97,4
2017	Maj	83 050	80,9	89,7	96,3
2017	Jun	78 964	82,0	90,4	96,5
2017	Jul	70 893	87,4	93,8	97,9
2017	Aug	79 344	84,4	92,2	97,4
2017	Sep	80 444	83,2	91,7	97,4
2017	Okt	83 822	82,0	91,3	97,5
2017	Nov	81 659	80,9	90,6	96,9
2017	Dec	82 509	83,8	91,6	96,9
2017	Totalt	964 557	83,7	91,8	97,3
2018	Jan	87 353	81,8	89,9	95,8
2018	Feb	78 798	80,6	88,9	95,2
2018	Mar	85 211	82,2	90,5	96,6
2018	Apr	82 024	83,1	91,1	97,0
2018	Maj	85 305	77,9	87,1	94,9
2018	Jun	80 355	79,0	87,8	95,3
2018	Jul	75 376	80,5	89,0	95,5
2018	Aug	83 181	78,2	88,4	96,0
2018	Sep	83 846	81,9	91,1	97,2
2018	Okt	87 947	78,3	88,7	96,3
2018	Nov	85 949	80,9	90,2	96,9
2018	Dec	82 768	84,8	92,6	98,0
2018	Totalt	998 113	80,8	89,6	96,2
2019	Jan	88 823	83,8	92,0	97,4
2019	Feb	79 853	82,7	90,6	96,4
2019	Mar	88 217	86,8	93,6	97,9
2019	Apr				
2019	Maj				
2019	Jun				
2019	Jul				
2019	Aug				
2019	Sep				
2019	Okt				
2019	Nov				
2019	Dec				
2019	Totalt	256 893	84,5	92,1	97,2

		Punctuality – train arrivals			
Year	Month	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		
1	2	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.



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