

Punktlighet på järnväg 2019



91 %

var persontågens
tillförlitlighet – STM(5).



95 %

var kortdistanstågens
tillförlitlighet – STM(5).



89 %

var medeldistanstågens
tillförlitlighet – STM(5).



79 %

var långdistanstågens
tillförlitlighet – STM(5).



1,4 %

av de planerade tågen blev
inställda med kort varsel.



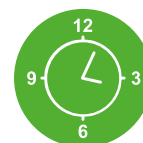
75–95 %

varierade tillförlitligheten
mellan vid uppdelning på län
– STM(5).



90–95 %

varierade tillförlitligheten
mellan vid uppdelning på
veckans dagar – STM(5).



89–96 %

varierade tillförlitligheten
mellan vid uppdelning på
dygnets timmar – STM(5).

Statistikens omfattning

Statistikens fokus är på persontågens tillförlitlighet som mäts med det sammanvägda tillförlitlighetsmålet (STM). STM motsvarar andelen av de planerade persontågen, 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 tiden (minuter) som tågen tillåts anlända efter tidtabell med 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 Saltsjö- och Roslagsbanan.

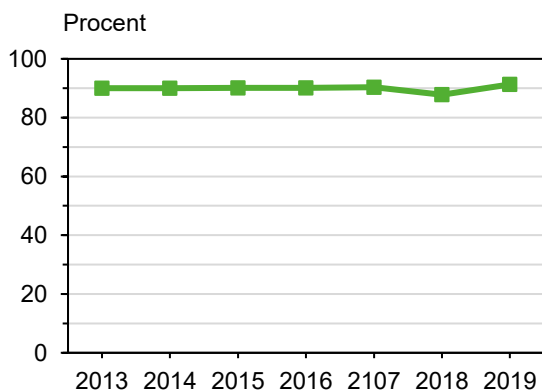
Detta är en sammanfattning av statistiken ur: Punktlighet på järnväg 2019, Statistik 2020:4
Publiceringsdatum: 2020-02-28

Rekordhög tillförlitlighet för persontågen 2019

Efter ett år med lägre tillförlitlighet vände det uppåt för persontågen under 2019 (Figur 1). Drygt 91 procent av de planerade tågen anlände till sin slutstation högst fem minuter efter tidtabell. Det är den högsta noteringen hittills, i alla fall sedan 2013 där tidsserierna för det *sammanvägda tillförlitlighetsmättet* (STM) startar.

Siffran kan jämföras med 88 procent året innan och med 90 procent för alla år under perioden 2013–2017. Resterande tåg var med andra ord mer försenade eller ställdes in med kort varsel.

Trots att tillförlitligheten var rekordhög 2019 så arbetar Trafikverket tillsammans med stora delar av järnvägsbranschen för att den ska bli ännu högre. Tillsammans har de en målsättning att 95 procent av de planerade tågen ska anlända slutstation högst fem minuter efter tidtabell 2020.¹ För att den nivån nästan skulle nås redan 2019 hade alla tåg som ankom 6–10 minuter efter tidtabell också behövt ankomma inom fem minuter.



Figur 1. STM(5), andel av de planerade persontågen som anlände slutstation högst fem minuter efter tidtabell, 2013–2019.

Såsom tidigare år fanns det en tydlig variation i tågens tillförlitlighet mellan årets månader under 2019. Som högst var STM(5) under december med 93 procent, och som lägst under februari och juni med 89 procent (Figur 2). December blev också den bästa månaden hittills.

Under samtliga månader överträffades motsvarande nivå från året innan. Störst var skillnaden för maj och juli, cirka 6 procentenheter.

Sammanräknat de tre senaste åren, 2017–2019, har STM(5) varit som högst under december med 92 procent i genomsnitt. Lägst snittet hade maj och juni med 88 procent, vilket kan upplevas

¹ Källa: Trafikverket, 2020. *Tillsammans för tåg i tid. Tillgänglig 2020-02-17, via: www.trafikverket.se/TTT.*

anmärkningsvärt med tanke på att snö och is inte är ett betydande bekymmer under den tiden på året.

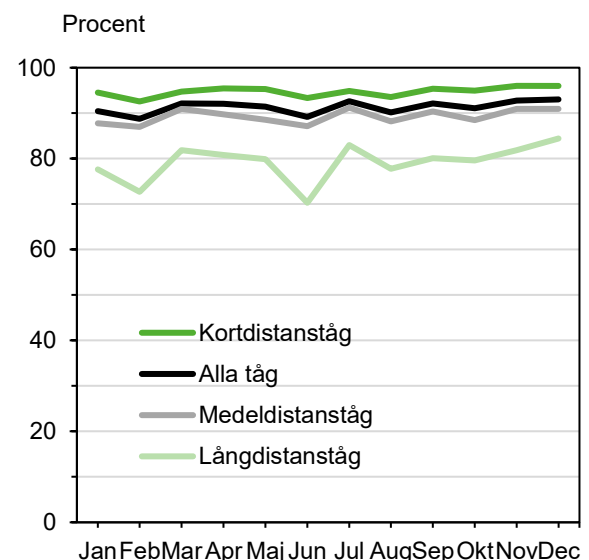
Statistiken visar också på att de flesta förseningarna är små. Utan att räkna med någon förseningstolerans, STM(0), ankom 68 procent av de planerade tågen före eller på utsatt tid 2019. Inom 15 minuter efter tidtabell, STM(15), hade hela 96 procent av tågen anlant.

De största problemtågen, de som ställs in med kort varsel eller som är försenade i mer än en timme, utgjorde 1,8 procent av tågen. Därav var 1,4 procentenheter inställda tåg.

Längre distanser, sämre tidshållning

En återkommande observation är att tåg som framförs längre sträckor har haft svårare att komma fram i tid. I statistiken delas persontågen upp i tre underkategorier: kort-, medel- och långdistanståg.² Kortdistanståg, som utgör ungefär hälften av alla planerade tåg (Figur 3), brukar vara mest tillförlitliga. Hela 95 procent av dem kom fram till sitt slutmål senast fem minuter efter tidtabell under 2019.

Långdistanstågen, som är betydligt färre i antal, har haft svårare att hålla tidtabellen, men det är där den största förbättringen ses. Drygt 79 procent av dem anlände sitt slutmål inom fem minuter, vilket kan jämföras med 72 procent året innan. Medeldistanstågens STM(5) var 89 procent.

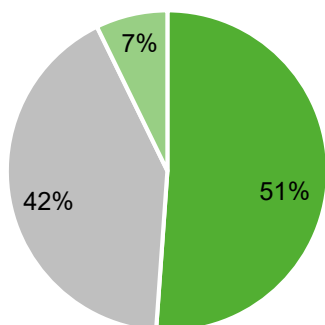


Figur 2. STM(5), andel av de planerade persontågen som anlände slutstation högst fem minuter efter tidtabell, per tågkategori och månad 2019.

² Exempel på tåg som ingår i kategorierna är: kortdistanståg – flyg- och pendeltåg, medeldistanståg – regionaltåg, långdistanståg – snabb- och fjärrtåg.

I slutet av 2019 var tillförlitligheten relativt hög för samtliga tågkategorier (Figur 3). Då uppmättes STM(5) till 96 procent för kortdistanståg, 91 procent för medeldistanståg och 84 procent för långdistanståg.

Svårast att hålla tidtabellen hade tågen under februari och juni. Då var STM(5) nere i 93 procent för kortdistanståg, 87 procent för medeldistanståg respektive 70 procent (juni) för långdistanståg.



■ Kortdistans ■ Medeldistans ■ Långdistans

Figur 3. Fördelningen av antal planerade tåg dagen innan planerat avgångsdatum per tågkategori 2019.

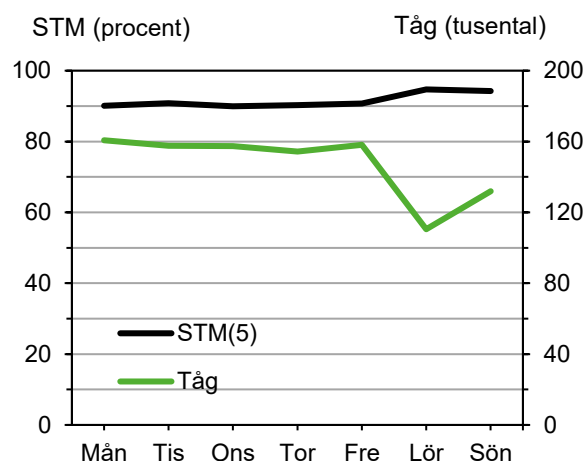
Kraven som resenärerna har på tågens tidshållning kan tänkas påverkas av längden på resan. Därmed är det intressant att jämföra tågkategorierna även utifrån olika förseningstoleranser.

Om förseningstoleransen sätts till 2 minuter för kortdistanståg, 5 minuter för medeldistanståg och 15 minuter för långdistanståg, går det att utläsa av statistiken att alla kategorier var lika tillförlitliga 2019. Med andra ord anlände 89 procent av de planerade tågen inom respektive kategori sin slutstation i tid under dessa villkor.

Högre tillförlitlighet på helgen

Persontågens tillförlitlighet var som högst på helgerna under 2019 (Figur 4), precis som tidigare år. För lördagar uppmättes STM(5) till 95 procent, vilket är den högsta nivån som hittills uppmätts för en enskild veckodag.

För söndagar var motsvarande värde 94 procent. Mellan vardagarna varierade STM(5) från 90 till 91 procent.



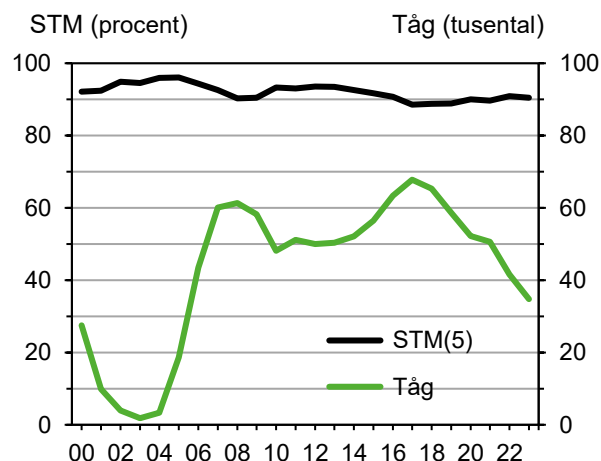
Figur 4. STM(5), andel av de planerade persontågerna som anlät slutstation högst fem minuter efter tidtabell, och antal tåg i tågplan dagen innan planerat avgångsdatum. Fördelat på veckodag 2019.

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.

Lägre tillförlitlighet under rusningstrafik

Persontågens tillförlitlighet varierade också med avseende på tiden på dygnet. Under 2019 var skillnaden 7 procentenheter mellan timmen med det högsta respektive lägsta STM(5).

Högsta uppmätningen var 96 procent mellan 04.00 och 05.59, och lägsta mellan 17.00 och 19.59 med 89 procent (Figur 5).



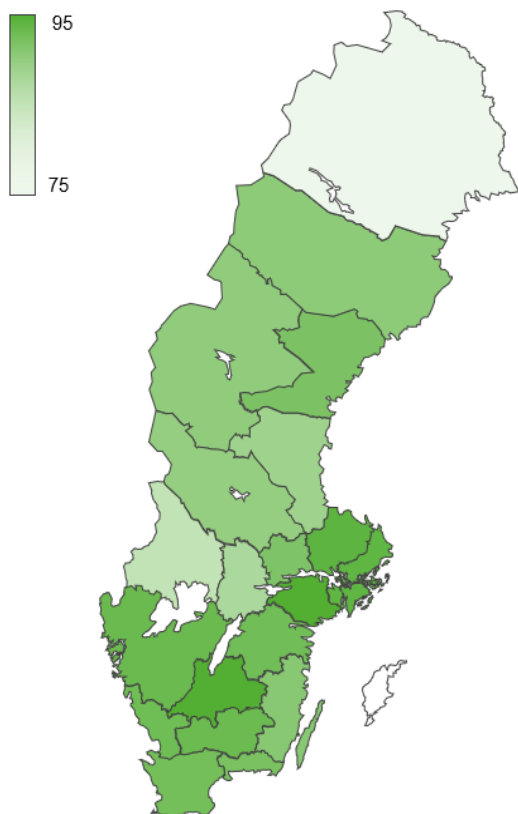
Figur 5. STM(5), andel av de planerade persontågerna som anlät slutstation högst fem minuter efter tidtabell, och antal planerade tåg dagen innan planerat avgångsdatum. Fördelat på ankomststimme 2019.

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 tågans tillförlitlighet som sedan steg när trafiken åter avtog under dagen. I samband med högt-trafiken under eftermiddagen gick tillförlitligheten åter ner.

Stora skillnader mellan länen

Uppdelat på län varierade STM(5) från 75 till 95 procent 2019, lägst i Norrbotten och högst i Södermanland och Jönköping (Figur 6). I hälften av länen var STM(5) åtminstone 90 procent. Jämfört med året innan uppmättes högre nivåer i samtliga län, med undantag från Östergötland där siffran i stort sett var oförändrad. Störst var skillnaden i Västernorrland. Där har STM(5) ökat med 16 procentenheter till 90 procent.



Figur 6. STM(5), andel (procent) av de planerade persontågarna som anlände slutstation högst 5 minuter efter tidtabell, per län 2019.

³ I förseningstiden är även de små förseningarna mellan 1–5 minuter inräknade. Kort-, medel- och långdistanståg som ställts in med kort varsel räknas vara 30, 60 respektive 90

Sett över de senaste sju åren har Norrbotten 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, Södermanland Jönköping olika år. Det är även dessa tre län som i genomsnitt har haft högst tillförlitlighet under tidsperioden – 93 procent.

I jämförelsen mellan län är det viktigt att komma ihåg att det är tågans slutstationer som avgör länstillhörighet och att det är olika sorters tåg som trafikerar länen.

Förseningarnas omfattning skiljer sig mellan olika tåg

Under 2019 var tågen försenade i totalt 44 700 timmar³. Jämfört med året innan, som sticker ut med ovanligt höga förseningsciffror, är det nästan 18 000 timmar mindre. I genomsnitt var tågen tre minuter försenade vilket är en minut mindre än 2018.

Sett bara till de försenade tågarna var de i genomsnitt åtta minuter sena. Även den siffran har minskat något jämfört med 2018 men är densamma som under perioden 2013–2017.

Långdistanståg har i genomsnitt varit längre tid försenade än övriga tågkategorier sedan 2013. Långdistanstågen var under 2019 i genomsnitt 16 minuter sena, vilket motsvarar 11 och 7 minuter mer än kort- respektive medeldistanstågen.

Tågarna var också olika mycket försenade i olika delar av landet 2019. I fem län⁴ var de försenade tågarna i genomsnitt sex minuter sena, vilket var den lägsta siffran bland länen.

Förseningarna var störst i Norrbottens län – 22 minuter i snitt. Huvuddelen, 54 procent, av alla förseningstimmar noterades i storstadslänen Stockholm, Västra Götaland och Skåne. 61 procent av tågarna hade slutstation dessa län.

Rekord även i framförda tåg

För första gången framfördes det över en miljon persontåg på den svenska järnvägen 2019.⁵ Från och med 2013 har antalet framförda persontåg ökat från 852 000 till 1 016 000. Det motsvarar en ökning med 19 procent.

minuter försenade för att spegla resenärens väntetid till nästa avgång.

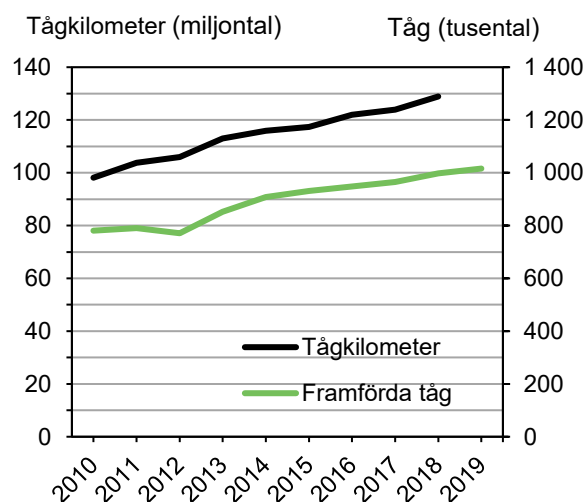
⁴ Uppsala, Jönköping, Kronoberg, Skåne och Halland.

⁵ Tåg på Saltsjö- och Roslagsbanan exkluderat.

Även antal kilometer som tågen framförts har ökat, med 14 procent under perioden 2013–2018 (Figur 7).

Det kan sättas i relation till tågens tillförlitlighet som ändå har varit oförändrad fram till 2017, för att sedan både minska och öka åren därpå.

Ökningen 2013–2019 stod kort- och medeldistanstågen för. Kortdistanstågen ökade i antal från 436 000 till 522 000 och medeldistanstågen från 343 000 till 420 000, upp 20 respektive 23 procent. Långdistanstågen var lika många i antal – 74 000 tåg.



Figur 7. Tågkilometer för persontåg och framförda persontåg till slutstation 2010–2019.

Anm. Uppgifter om tågkilometer för 2019 har inte publicerats vid skrivande stund.

Källa: Tågkilometer är hämtade från Trafikanalys statistik Bantrafik 2018.

Mer information

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

Kontakt:

Namn: Fredrik Lindberg

Telefon: 010-414 42 36

E-post: Fredrik.lindberg@trafa.se

Fredrik Söderbaum

010-414 42 23

Fredrik.soderbaum@trafa.se