

Punktlighet på järnväg 2023



88 %

var persontågens
punktlighet – RT(5).



91 %

var kortdistanstågens
punktlighet – RT(5).



86 %

var medeldistanstågens
punktlighet – RT(5).



71 %

var långdistanstågens
punktlighet – RT(5).



83–91 %

varierade tillförlitligheten
mellan årets månader –
RT(5).



69–94 %

varierade tillförlitligheten
mellan länen –
RT(5).



86–91 %

varierade tillförlitligheten
mellan veckans dagar –
RT(5).



84–95 %

varierade tillförlitligheten
mellan dygnets timmar –
RT(5).

Statistikens omfattning

Statistikens fokus är på persontågens punktlighet som mäts med tillförlitlighetsmättet (RT). RT motsvarar andelen av de framförda persontågen, som ankommit i tid. Siffran inom parentes efter RT 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 2023, Statistik 2024:3.
Publiceringsdatum: 2024-02-23.

Denna statistik ingår i Sveriges officiella statistik (SOS) och Trafikanalys är statistikansvarig myndighet inom området transporter och kommunikationer. Trafikanalys analyserar och utvärderar svensk transportpolitik och ansvarar för den officiella statistiken.

Under hösten 2023 beslutade Trafikanalys att pausa publiceringen av kvartalsstatistiken för punktlighet på järnväg på grund av betydande kvalitetsproblem i datamaterialet, som baseras på Trafikverkets system för uppföljning av tågtrafik (LUPP). Det ledde till svårigheter att beräkna att det sammanvägda tillförlitlighetsmättet, STM.

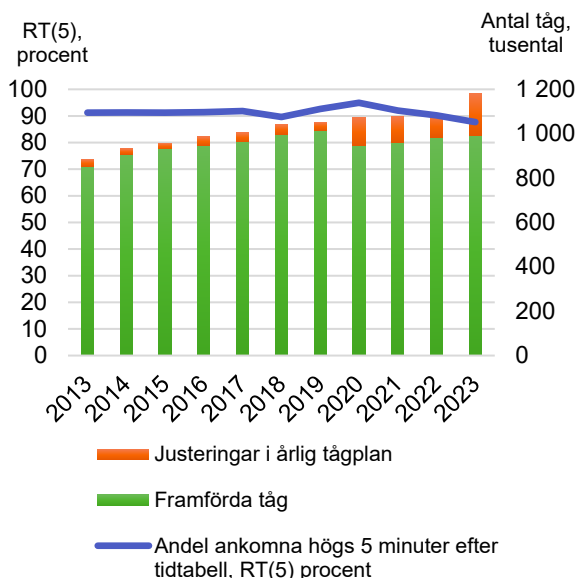
Eftersom kvalitetsproblemen kvarstår har Trafikanalys beslutat att i samband med publiceringen av årsstatistiken för 2023 använda punktlighetsmättet "Rätt Tid" (RT) i stället för STM. En jämförelse mellan de olika måtten finns på följande länk:

www.trafa.se/bytematt

Rekordlåg punktlighet för framförda persontåg

Under 2023 anlände 87,7 procent av de framförda tågen till sin slutstation högst fem minuter efter tidtabell. Det markerar den lägsta årsnoteringen för punktlighet för framförda persontåg sedan Trafikanalys började publicera statistik om punktlighet på järnväg, och är för första gången sedan 2018 under 90 procent.

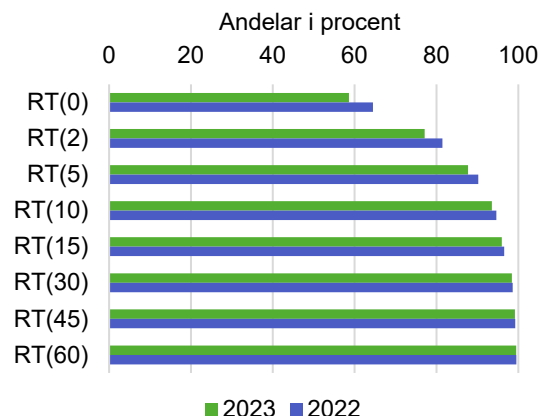
Punktligheten för de framförda tågen 2023 är 2,5 procentenheter lägre jämfört med 2022, och det är en nedgång med 7,2 procentenheter jämfört med 2020, som hade den högsta punktligheten under den senaste 10-årsperioden.



Figur 1. RT(5), andel av framförda persontåg som anlände slutstation högst fem minuter efter tidtabell, och antal framförda tåg samt justeringar i fastställd årlig plan, år 2013–2023.

Andelen ankomna tåg enligt tidtabellen var 58,6 procent av de framförda tågen, en minskning med 5,8 procentenheter jämfört med 2022. Tåg som

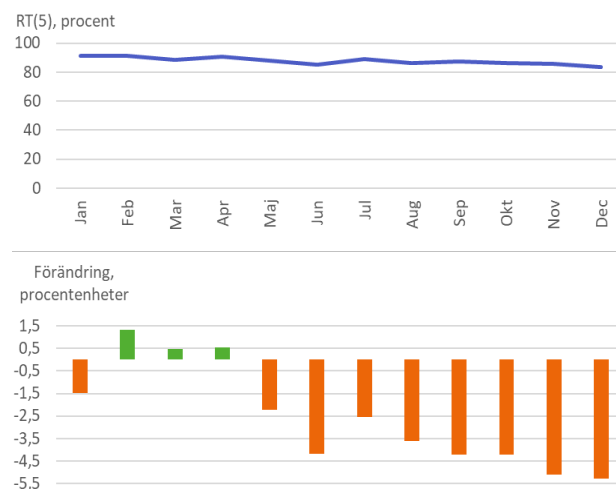
anlände till sin slutstation högst 15 minuter efter tidtabell utgjorde 96 procent av de framförda tågen, en minskning med 0,6 procentenheter jämfört med föregående år, medan tåg som anlände sin slutstation högst 60 minuter efter tidtabell utgjorde 99,5 procent av de framförda tågen, en minskning med 0,1 procentenheter jämfört med 2022.



Figur 2. Andel av framförda persontåg som anlände slutstation enligt tidtabell eller högst 2, 5, 10, 15, 30, 45 och 60 minuter efter tidtabell, år 2022–2023.

Sett till årets månader var punktligheten som högst under januari och februari med 91 procent av de framförda tågen ankomna till slutstationen högst fem minuter efter tidtabell. Under december noterades den lägsta punktligheten med 83,5 procent av de framförda tågen ankomna högst fem minuter efter tidtabell.

Jämfört med motsvarande månad 2022 försämrades punktligheten för framförda tåg under 9 av årets månader, mest under december med 5,3 procentenheter, följt av november med 5,1 procentenheter samt under juni, september och oktober med 4,2 procentenheter vardera (Figur 3).



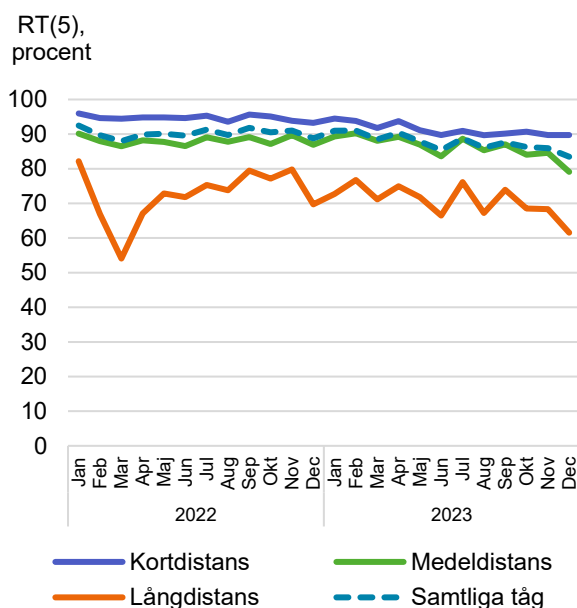
Figur 3. RT(5), andel av framförda persontåg som anlände slutstation högst fem minuter efter tidtabell, fördelat efter månad, samt förändring i punktlighet jämfört med motsvarande månad året innan. År 2023.

Punktligheten för kortdistanstågen försämrades mest

Tåg som framförs längre sträckor har generellt sett svårare att komma fram i tid. Kortdistanståg utgör drygt hälften av alla planerade tåg och är vanligtvis mest tillförlitliga. Under 2023 kom drygt 91 procent av de framförda kortdistanstågen fram till sin slutstation senast fem minuter efter tidtabell, vilket är en minskning med 3,3 procentenheter jämfört med 2022 och den sämsta årsnoteringen sedan Trafikanalys började publicera statistik om punktlighet på järnväg.

Motsvarande andel för medeldistanstågen var 86,4 procent, vilket också är den sämsta årsnoteringen och är 1,7 procentenheter lägre än 2022.

Långdistanstågen, som är betydligt färre i antal, hade 71 procent av de framförda tågen som anlände till slutmålet inom fem minuter, vilket också är det sämsta resultatet sedan 2013. Jämfört med 2022 var det en försämring med 1,5 procentenheter (Figur 4).



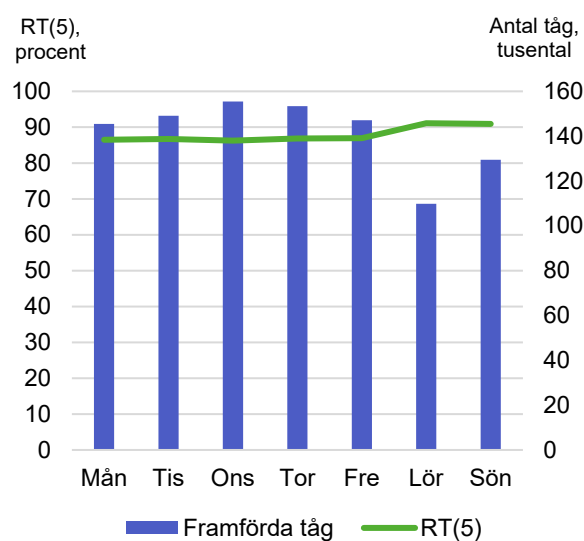
Figur 4. RT(5), andel av framförda persontåg som anlant slutstation högst fem minuter efter tidtabell, per tågkategori och månad. År 2022 och 2023.

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 10 minuter för långdistanståg, går det att utläsa av statistiken att medeldistanstågen under 2023 var de mest pålitliga med en tolererad punktlighet på 86,4 procent. Motsvarande siffra för kortdistanstågen var 81,6

procent medan långdistanstågen var minst punktliga med 80,6 procent tolererad punktighet för framförda tåg under 2022.

Högre tillförlitlighet på helgen är återkommande

På helgerna var punktligheten högre än under vardagar. På lördagar och söndagar anlände 91,1 respektive 90,9 procent av de framförda tågen till sin slutstation högst 5 minuter efter tidtabell, vilket var 2,5 respektive 1,9 procentenheter lägre än året innan. På vardagar var motsvarande andel mellan 86,3 och 86,9 procent jämfört med 89 och 89,7 procent under 2022.



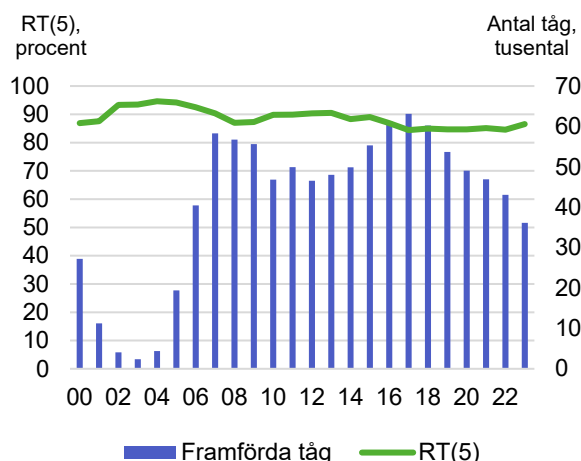
Figur 5. RT(5), andel av framförda persontåg som anlant slutstation högst fem minuter efter tidtabell, och antal framförda tåg. Fördelat på veckodag 2023.

Lägre tillförlitlighet under rusningstrafik

Punktligheten varierade också beroende på tid på dygnet. Under 2023 var skillnaden 8,6 procentenheter mellan timmen med den högsta respektive lägsta punktligheten. Den högsta uppmätningen var 94,6 procent mellan kl. 4.00 och 4.59, medan den lägsta var 84,4 procent mellan kl. 17.00 och 17.59.

Även avseende tid på dygnet går det att se ett tydligt samband mellan antal planerade tåg och tågens tillförlitlighet, det är ett mönster som har sett likadant ut över de senaste åren.

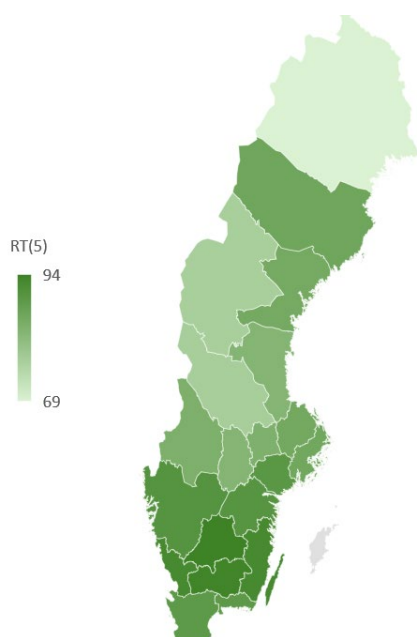
I samband med att morgontrafiken kommer i gång sjunker tågens tillförlitlighet som sedan stiger när trafiken avtar under dagen. I samband med högtrafiken under eftermiddagen går tillförlitligheten åter ner.



Figur 6. RT(5), andel av framförda persontåg som anlänt slutstation högst fem minuter efter tidtabell, och antal framförda tåg. Fördelat på ankomststimme 2023.

Stor variation mellan länen

Mellan olika län fanns fortsatt stora skillnader i punktligheten.



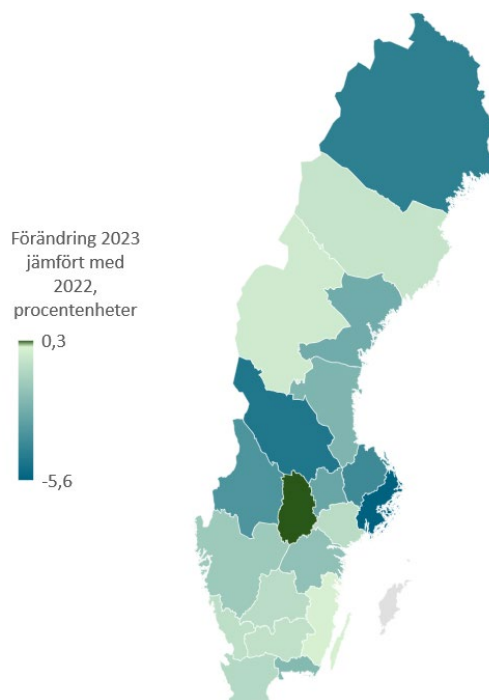
Figur 7. RT(5), andelen (procent) av framförda persontåg som anlänt slutstation högst fem minuter efter tidtabell, per län 2023. Anmärkning: Gotland saknar trafikerad järnväg.

Andelen av framförda tåg som anlände till slutstationen högst 5 minuter efter tidtabell varierade från 69,0 till 93,8 procent under 2023.

Högst punktlighet hade Jönköpings län och Kronobergs län, 93,8 respektive 93,4 procent medan Norrbotten och Jämtland hade den lägsta, 69,0 respektive 77,0 procent.

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

Jämfört med året innan förbättrades punktligheten för Örebro län med 0,3 procentenheter medan i övriga län noterades en sämre punktlighet. Störst försämring hade Stockholms län, en minskning med 5,6 procentenheter jämfört med 2022.



Figur 8. Förändring av RT(5). År 2023 jämfört med år 2022, per län. Anmärkning: Gotland saknar trafikerad järnväg.

Mer information

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

Det finns också möjlighet att göra egna statistikuttag om punktlighet på järnväg i vår portal: www.trafa.se/bantrafik/punktligket-pa-jarnvag/?cw=1&q=t0604.

Kontakt:

Namn: Abboud Ado
Telefon: 010-414 42 48
E-post: Abboud.ado@trafa.se

Fredrik Söderbaum
010-414 42 23
Fredrik.soderbaum@trafa.se