

Punktlighet på järnväg 2020



94 %

var persontågens
tillförlitlighet – STM(5).



96 %

var kortdistanstågens
tillförlitlighet – STM(5).



92 %

var medeldistanstågens
tillförlitlighet – STM(5).



87 %

var långdistanstågens
tillförlitlighet – STM(5).



1,5 %

av de planerade tågen blev
inställda med kort varsel.



78–96 %

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



93–96 %

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



92–97 %

varierade tillförlitligheten
mellan vid uppdelning på
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 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.

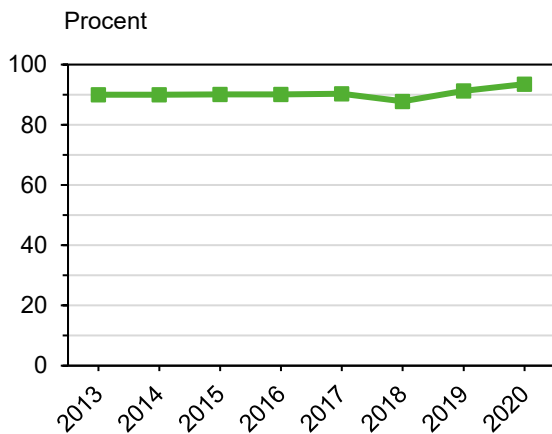
Detta är en sammanfattning av statistiken ur: Punktlighet på järnväg 2020, Statistik 2021:4
Publiceringsdatum: 2021-02-26

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

Rekordhög tillförlitlighet för persontågen

Efter ett år med historiskt hög tillförlitlighet för persontågen fortsatte utvecklingen under 2020 i samma spår (Figur 1). Under den perioden anlände nästan 94 procent av alla planerade tåg till sin slutstation högst fem minuter efter tidtabell.¹ Det är den högsta noteringen hittills, i vart fall sedan 2013 där tidsserierna för det *sammanvägda tillförlitlighetsmättet* (STM) startar. Siffran kan jämföras med 91 procent från året innan och med 90 procent för alla år under perioden 2013–2017. Rekordåret 2020 är dock speciellt med tanke på att tågtrafiken reducerades under den rådande coronapandemin.

Trots att tillförlitligheten var rekordhög 2020 så arbetar Trafikverket tillsammans med stora delar av järnvägsbranschen för att den ska bli ännu högre.



Figur 1. STM(5), andel av de planerade persontågarna som anlände slutstation högst fem minuter efter tidtabell, 2013–2020.

Såsom tidigare år fanns det en tydlig variation i tågarnas tillförlitlighet mellan årets månader under 2020. Som högst var STM(5) under april och juli med 95 procent, och som lägst under juni med 92 procent (Figur 2). April och juli blev också de bästa månaderna hittills sedan mätningarna startade.

Statistiken visar också att de allra flesta tågarna som fanns med i planeringen dagen före avgång framfördes till sin slutstation utan större förseningar. Inom 15 minuter efter tidtabell, STM(15), hade hela 97 procent av tågarna anlände till sin slutstation 2020. Tågarna med de största störningarna, de som har ställts in med kort varsel eller som var mer än 60 minuter försenade, utgjorde 1,7 procent av de planerade tågarna.

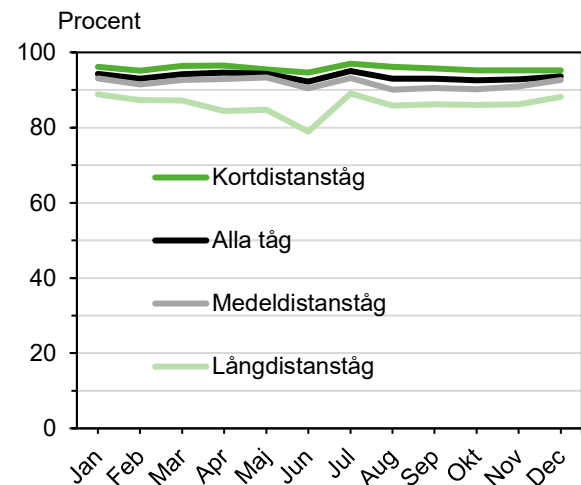
Noterbart är också att andelen tåg som ankom före eller enligt tidtabell, STM(0), var högre 2020. Den

¹ Resterande tåg blev antingen mer försenade eller ställdes in med kort varsel.

andelen ökade med närmare 7 procentenheter på ett år till 75 procent.

Längre distanser, sämre tidshållning

En återkommande observation är att tåg som framförts längre sträckor har haft svårare att komma fram i tid. I statistiken delas persontågen upp i tre underkategorier: kort-, medel- och långdistanståg.² Kortdistanstågen, som utgör drygt hälften av alla planerade tåg (Figur 3), brukar vara de mest tillförlitliga. Nästan 96 procent av dem kom fram till sitt slutmål senast fem minuter efter tidtabell under 2020. Långdistanstågen, som är betydligt färre i antal, har haft svårare att hålla tidtabellen, men det är där den största förbättringen ses. Nästan 87 procent av dem anlände sitt slutmål inom fem minuter, vilket kan jämföras med 79 procent året innan. Medeldistanstågens STM(5) var nästan 92 procent (Figur 2).

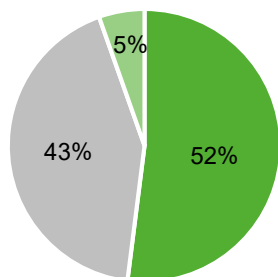


Figur 2. STM(5), andel av de planerade persontågarna som anlände slutstation högst fem minuter efter tidtabell, per tågkategori och månad 2020.

Kraven som resenärerna har på tågarnas 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 alla kategorier var nästan lika tillförlitliga 2020.

Med andra ord anlände då cirka 91 procent av de planerade tågarna inom respektive kategori sin slutstation i tid under dessa villkor.

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

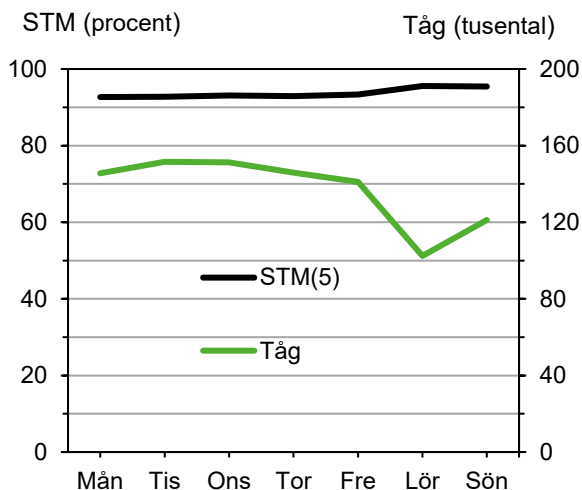


■ Kortdistans ■ Medeldistans ■ Långdistans

Figur 3. Fördelningen av antal planerade tåg dagen innan planerat avgångsdatum per tågkategori 2020.

Högre tillförlitlighet på helgen

Persontågens tillförlitlighet var som högst på helgerna under 2020 (Figur 4), precis som tidigare år. För lördagar uppmättes STM(5) till 96 procent, vilket är den högsta nivån som hittills uppmätts för en enskild veckodag. För söndagar var motsvarande värde 95 procent. På vardagarna uppmättes STM(5) till 93 procent 2020.



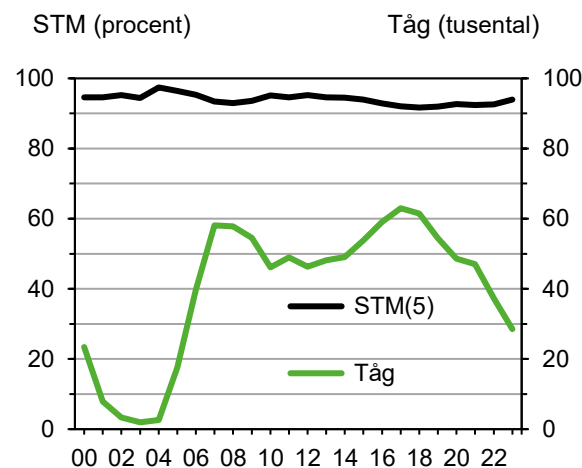
Figur 4. STM(5), andel av de planerade persontågerna som anlänt slutstation högst fem minuter efter tidtabell, och antal tåg i tågplan dagen innan planerat avgångsdatum. Fördelat på veckodag 2020.

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 2020 var skillnaden 5 procentenheter mellan timmen med det högsta respektive lägsta STM(5). Högsta uppmätningen var 97 procent mellan 04.00 och 05.59, och lägsta mellan 17.00 och 19.59 med 92 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.

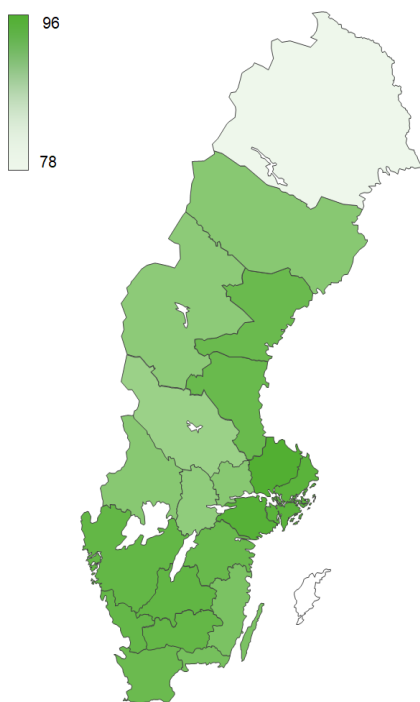


Figur 5. STM(5), andel av de planerade persontågerna som anlänt slutstation högst fem minuter efter tidtabell, och antal planerade tåg dagen innan planerat avgångsdatum. Fördelat på ankomststimme 2020.

Stora skillnader mellan länen

Uppdelat på län varierade STM(5) från 78 till 96 procent 2020, lägst i Norrbotten och högst i Uppsala (Figur 6). Jämfört med året innan uppmättes högre, eller i stort sett samma, nivåer i nästan samtliga län. Undantaget är Jönköpings län där siffran var något lägre 2020. Störst var skillnaden i Värmland. Där har STM(5) ökat med nästan 9 procentenheter till 90 procent.

Sett över de senaste åtta åren, sedan 2013, har Norrbotten haft landets lägsta STM(5) varje år. Den högsta siffran för ett enskilt län är från Uppsala med 96 procent. I jämförelsen mellan län är det viktigt att komma ihåg att det är tågernas slutstationer som avgör länstillhörighet och att det är olika sorters tåg som trafikerar länen.



Figur 6. STM(5), andel (procent) av de planerade persontågen som anlänt slutstation högst 5 minuter efter tidtabell, per län 2020.

Förseningarnas omfattning skiljer sig mellan olika tåg

Under 2020 var de planerade tågen som inte ankom enligt tidtabell försenade i totalt 32 000 timmar.³ I genomsnitt var de planerade tågen två minuter försenade, vilket är en minut mindre än 2019. Sett bara till de försenade och inställda tågen var de i genomsnitt åtta minuter sena. Den siffran är samma som under perioden 2013–2017 och 2019.

Långdistanståg har i genomsnitt varit längre tid försenade än övriga tågkategorier sedan 2013. De försenade långdistanstågen var under 2020 i genomsnitt 17 minuter sena, vilket motsvarar 12

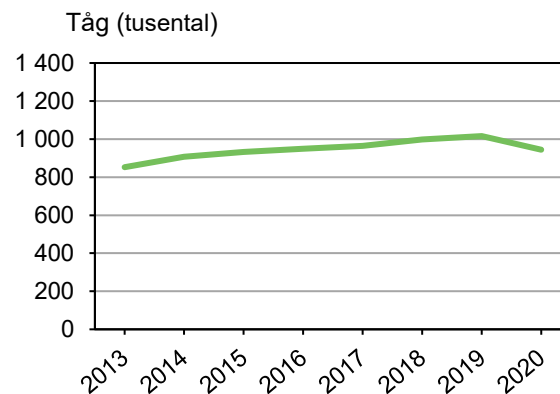
och 8 minuter mer än kort- respektive medeldistanstågen.

Tågen var också olika mycket försenade i olika delar av landet 2020. I tre län⁴ var de försenade tågen i genomsnitt sex minuter sena, vilket var den lägsta siffran bland länen. Förseningarna var störst i Norrbottens län – 18 minuter i snitt. Huvuddelen, 53 procent, av alla förseningstimmar noterades i storstads länen Stockholm, Västra Götaland och Skåne. 60 procent av tågen hade slutstation i dessa län.

Färre antal framförda tåg

Första och hittills enda gången det har framförts över en miljon persontåg på den svenska järnvägen var 2019.⁵ Under 2020 skedde det en nedgång med 7 procent till 945 000 framförda persontåg (figur 7). I den fastställda tågplanen för 2020 var det fler tåg inplanerade än tidigare år, men trafiken har under coronapandemin justerats med förhållandevis många inställda tåg som följd.

Framförallt har trafiken med långdistanståg justeras under 2020. Trots att det enligt tågplanen var tänkt att framföras 6 procent fler tåg än året innan, framfördes det 31 procent färre i slutändan.



Figur 7. Framförda persontåg till slutstation 2013–2020.

Mer information

Du hittar tabellsamlingar med den officiella statistiken och tidigare års tabeller samt beskrivande rapporter här:

www.trafa.se/bantrafik/punktighet-pa-jarnvag.

Det finns också möjlighet att göra egna statistikuttag om punktighet på järnväg i vår portal:

www.trafa.se/bantrafik/punktighet-pa-jarnvag/?cw=1&q=t0604.

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

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

minuter försenade för att spegla resenärens väntetid till nästa avgång.

⁴ Uppsala, Skåne och Halland.

⁵ Tåg på Saltsjö- och Roslagsbanan exkluderat.