

Punktlighet på järnväg 2022



87 %

var persontågens
tillförlitlighet – STM(5).



92 %

var kortdistanstågens
tillförlitlighet – STM(5).



84 %

var medeldistanstågens
tillförlitlighet – STM(5).



71 %

var långdistanstågens
tillförlitlighet – STM(5).



3,3 %

av de planerade tågen blev
inställda med kort varsel.



69–91 %

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



85–91 %

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



84–94 %

varierade tillförlitligheten
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 (andelen planerade tåg som framförts) och punktighet (andelen framförda tåg i tid) till ett mått. Siffran inom parentes efter STM anger tiden (minuter) som tågen tillåts anlända efter tidtabell för att räknas som i tid. Det är förhållandena vid tågens slutstation som visas i statistiken.

Statistiken om punktighet 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: Punktighet på järnväg 2022, Statistik 2023:4.
Publiceringsdatum: 2023-02-24.

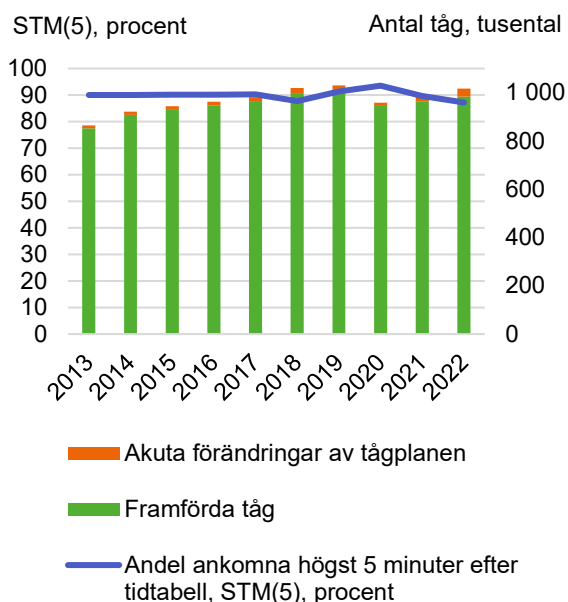
Denna statistik ingår i Sveriges officiella statistik (SOS) och Trafikanalys är statistikansvarig myndighet inom området transporter och kommunikationer. Trafikanalys analyserar och utvärderar svensk transportpolitik och ansvarar för den officiella statistiken.

Rekordlåg tillförlitlighet för persontågen

Under 2022 anlände 87,2 procent av alla planerade tåg till sin slutstation högst fem minuter efter tidtabell. Resterande tåg ankom mer försenade eller ställdes in med kort varsel. Det är den lägsta årsnoteringen för persontågens tillförlitlighet (STM 5) under den senaste 10-årsperioden.

Tillförlitligheten för 2022 är 2,6 procentenheter lägre jämfört med 2021 och 6,4 procentenheter lägre än 2020 som hade den högsta årsnoteringen under den senaste 10-årsperioden.

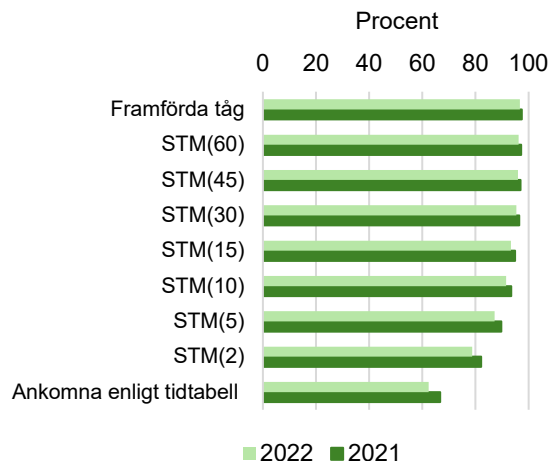
Andelen inställda tåg med kort varsel var under 2022 hög, och utgjorde 3,3 procent av de planerade tågen, vilket bidrog till den lägre tillförlitligheten under året. Jämfört med föregående år minskade andelen planerade tåg som anlände till sin slutstation med 0,8 procentenheter.



Figur 1. STM(5), andel av de planerade persontågerna som anlände slutstation högst fem minuter efter tidtabell, och antal planerade tåg dagen innan planerat avgångsdatum, 2013–2022.

Andelen ankomna tåg enligt tidtabellen utgjorde 62,3 procent, en minskning med 4,4 procentenheter jämfört med 2021. Tåg som anlände sin slutstation högst 15 minuter efter tidtabell utgjorde 93,3 procent av de planerade tågen dagen innan planerat avgångsdatum, vilket var en minskning med 1,6 procentenheter jämfört med året innan medan tåg som anlände sin slutstation högst 60 minuter efter tidtabell utgjorde 96,2 procent, en minskning med 0,9 procentenheter jämfört med året innan.

¹ Exempel på tåg som ingår i kategorierna är: kortdistanståg – flyg- och pendeltåg, medeldistanståg – regionalståg, långdistanståg – snabb- och fjärrtåg.



Figur 2. Andel av de planerade persontågerna som anlände slutstation enligt tidtabell eller högst 2, 5, 10, 15, 30, 45 och 60 minuter efter tidtabell. 2021–2022.

Uppdelat på årets månader fanns det stor variation i tillförlitligheten under 2022. Tillförlitligheten var högst i juli med 89,2 procent av tågen ankomna till slutmål senast fem minuter efter tidtabell, och lägst i mars med 84,9 procent. Jämfört med motsvarande månad året innan försämrades tillförlitligheten som mest under mars med 6,6 procentenheter samt under augusti med 5,7 procentenheter. December däremot hade en förbättrad tillförlitlighet med 1,7 procentenheter (figur 3).

Långdistanstågen noterade den sämsta tillförlitligheten på tio år

En återkommande observation är att tåg som framförs kortare sträckor oftare kommer fram i tid. I statistiken delas persontågerna upp i tre underkategorier: kort-, medel- och långdistanståg.¹

Kortdistanstågen, som utgör ungefär hälften av alla planerade tåg, brukar vara mest tillförlitliga. Drygt 92 procent av dem kom fram till sitt slutmål senast fem minuter efter tidtabell under 2022, en minskning med 0,9 procentenheter jämfört med 2021.

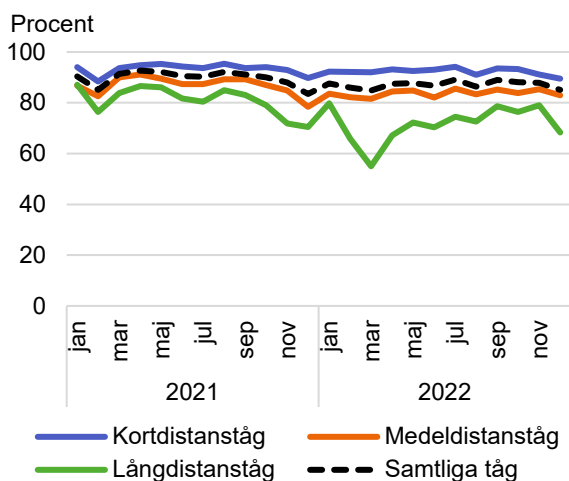
Medeldistanstågen hade sämre tillförlitligheten än kortdistanstågen, cirka 84 procent av dem anlände sin slutstation senast fem minuter efter tidtabell, en försämring med 3,1 procentenheter jämfört med året innan.

Långdistanstågen, som är betydligt färre i antal, har haft svårare att hålla tidtabellen. Drygt 71 procent av dem anlände sitt slutmål inom fem minuter, vilket är den sämsta årsnoteringen under den

senaste 10-årsperioden. Jämfört med 2021 var det en försämring med 9,1 procentenheter.

Under mars 2022 hade långdistanstågen ovanligt svårt att ankomma slutstation i tid. Tillförlitligheten inom fem minuter understeg då 54 procent för första gången sedan 2013.

Värt att notera är att försämringen berodde på andra orsaker än en hög andel inställda tåg med kort varsel, vilket endast var 0,8 procent. En ovanligt låg siffra jämfört med andra månader under året (figur 3).



Figur 3. STM(5), andel av de planerade persontågerna som anlänt slutstation högst fem minuter efter tidtabell, per tågkategori och månad 2022.

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.

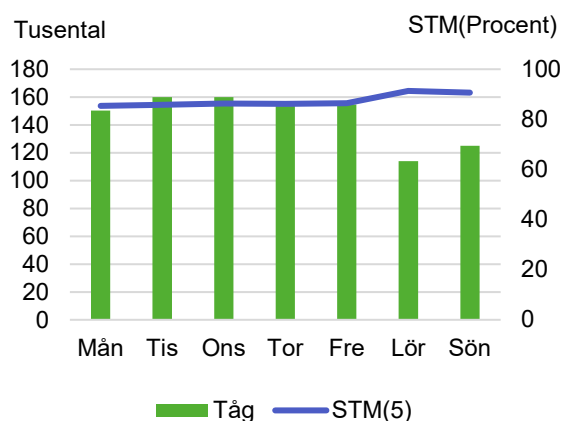
Om förseningstoleransen sätts till 2 minuter för kortdistanståg, 5 minuter för medeldistanståg och 10 minuter för långdistanståg, går det att utläsa av statistiken att kortdistanstågen fortfarande är de mest pålitliga med en tolererad tillförlitlighet på 86 procent. Motsvarande siffra för medeldistanstågen var 84 procent under 2022 medan långdistanstågen var minst tillförlitliga med 79 procent tolererad tillförlitlighet under 2022.²

Högre tillförlitlighet på helgen är återkommande

Persontågens tillförlitlighet var som högst på helgerna under 2022 (figur 4), precis som tidigare år. På lördagar och söndagar uppmättes STM(5) till 91 procent, vilket är 2 procentenheter lägre än föregående år. På vardagarna uppmättes STM(5) till 85–86 procent, att jämföra med 88–89 procent för 2021.

² Det motsvarar STM(2), STM(5) respektive STM(10) i statistiken.

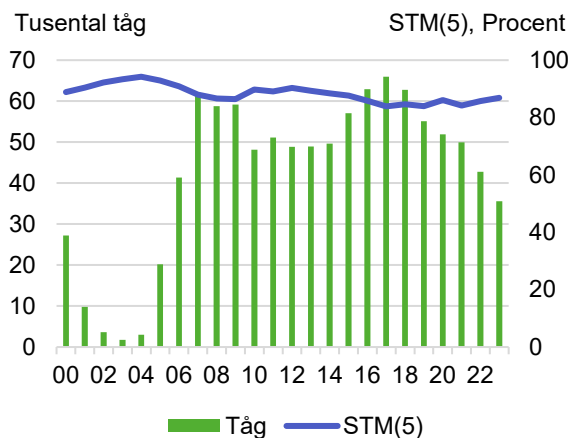
På helgerna planeras färre tåg att framföras per dag än på vardagarna. Det kan vara en förklaring till att tillförlitligheten var högre på helgen.



Figur 4. 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 veckodag 2022.

Lägre tillförlitlighet under rusningstrafik

Persontågens tillförlitlighet varierade också med avseende på tiden på dygnet. Under 2022 var skillnaden 10 procentenheter mellan timmen med det högsta respektive lägsta STM(5). Högsta uppmätningen var dryga 94 procent mellan kl. 4.00 och 4.59, och den lägsta mellan kl. 17.00 och 19.59 var 84 procent (figur 5).



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 2022.

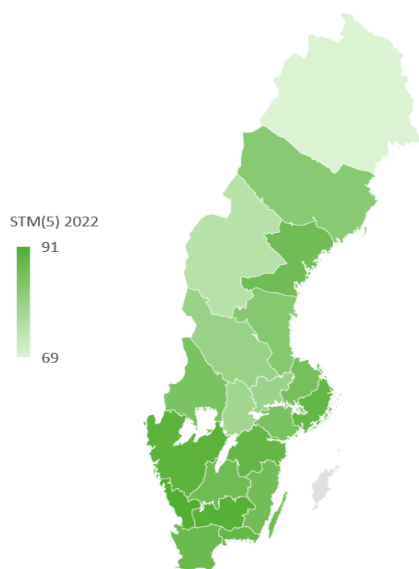
Även avseende tid på dygnet går det att se ett tydligt samband mellan antal planerade tåg och tågens tillförlitlighet, det är ett mönster som har sett likadant ut under de senaste åren. I samband med

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.

Fortsatt stora skillnader mellan länen

Uppdelat på län varierade STM(5) från 69 till 91 procent 2022, högst i Halland och Kronoberg, 91 procent vardera och lägst i Norrbotten och Jämtland, 69 respektive 75 procent (figur 6).

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.



Figur 6. STM(5), andelen (procent) av de planerade persontågarna som anlänt slutstation högst fem minuter efter tidtabell, per län 2022.
Anmärkning: Gotland saknar trafikerad järnväg.

Jämfört med året hade förbättrades tillförlitligheten, STM(5) för Västerbotten, Västernorrland och Kronoberg med 2, 1,9 respektive 0,7 procentenheter medan Blekinge hade oförändrad tillförlitlighet.

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: Abboud Ado

Telefon: 010-414 42 48

E-post: Abboud.ado@trafa.se

Fredrik Söderbaum

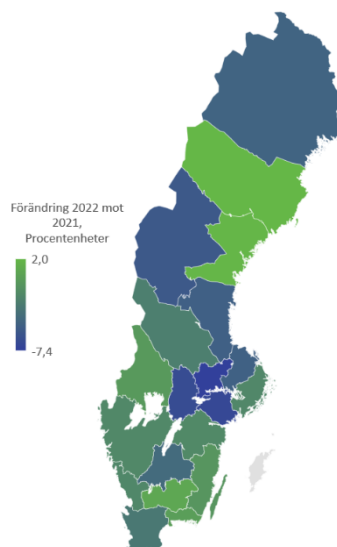
010-414 42 23

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.

De resterande länen hade försämrad tillförlitlighet, mest för Västmanland (–7,4 procentenheter), Södermanland (–6,7 procentenheter) och Örebro (–6,4 procentenheter).



Figur 7. Förändring av STM(5). År 2022 jämfört med år 2021, per län.

Anmärkning: Gotland saknar trafikerad järnväg

Förseningarnas omfattning skiljer sig mellan olika tåg

Under 2022 var de planerade tågarna som inte ankom enligt tidtabell försenade i totalt 69 000 timmar, 17 000 fler timmar än året före.³ I genomsnitt var de planerade tågarna fyra minuter försenade, vilket är en minut mer än 2021. Sett bara till de försenade och inställda tågarna var de i genomsnitt elva minuter sena.

Långdistanståg har i genomsnitt varit längre tid försenade än övriga tågkategorier sedan 2013. De försenade långdistanstågarna var under 2022 i genomsnitt 20 minuter sena, vilket motsvarar 14 och 7 minuter mer än kort- respektive medel och distanstågarna.