

Punktlighet på järnväg 2021



90 %

var persontågens
tillförlitlighet – STM(5).



93 %

var kortdistanstågens
tillförlitlighet – STM(5).



87 %

var medeldistanstågens
tillförlitlighet – STM(5).



81 %

var långdistanstågens
tillförlitlighet – STM(5).



2,5 %

av de planerade tågen blev
inställda med kort varsel.



74–93 %

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



88–93 %

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



87–95 %

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 (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 med 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.

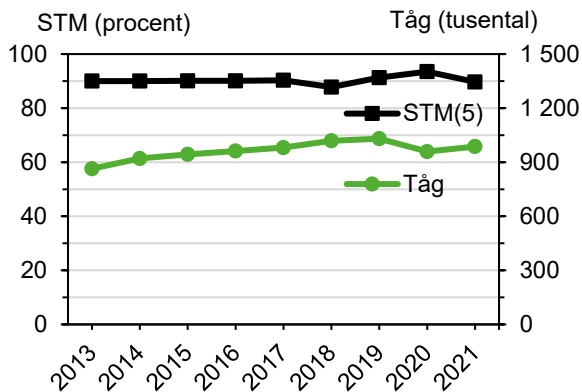
Detta är en sammanfattning av statistiken ur: Punktighet på järnväg 2021, Statistik 2022:4.
Publiceringsdatum: 2022-02-25.

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.

Lägre tillförlitlighet för persontågen

Efter ett år med rekordhög tillförlitlighet har persontågen haft svårare att hålla tidtabellen under 2021 (figur 1). Under den perioden anlände nästan 90 procent av alla planerade tåg (dagen före avgång) till sin slutstation högst fem minuter efter tidtabell. Resterande tåg var mer försenade eller ställdes in med kort varsel¹. Siffran kan jämföras med närmare 94 procent från rekordåret 2020 och är i paritet med nivån för perioden 2013–2017. Det visar statistiken över det *sammanvägda tillförlitlighetsmättet* (STM).

Fler tåg som ställdes in med kort varsel bidrog till den lägre tillförlitligheten 2021. Jämfört med året före ökade andelen tåg som inte anlände till sin slutstation från 1,5 till 2,5 procent.



Figur 1. STM(5), andel av de planerade persontågen som anlände slutstation högst fem minuter efter tidtabell, och antal planerade tåg dagen innan planerat avgångsdatum. 2013–2021.

Åren 2020–2021 är speciella med tanke på att tågtrafiken har varit reducerad under den rådande coronapandemin (figur 1). Färre tåg minskar nämligen risken att primära störningar sprider sig till andra tåg i systemet och på så sätt kan tillförlitligheten påverkas positivt. Framförallt i början av pandemin, och under perioder med striktare rekommendationer kopplat till smittspridning, var trafiken reducerad. Det gäller främst tåg på längre distanser. Trots den reducerade trafiken har antalet planerade tåg motsvarat 2016–2017 års trafiknivåer. Under andra halvåret av 2021 började trafiknivåerna åter närma sig de nivåer som uppmättes året före pandemin.

Det fanns stor variation i tillförlitligheten mellan årets månader under 2021. Högst var tillförlitligheten i april då 93 procent av tågen ankom sitt slutmål senast fem minuter efter tidtabell, och lägst i december med 83 procent (figur 2).

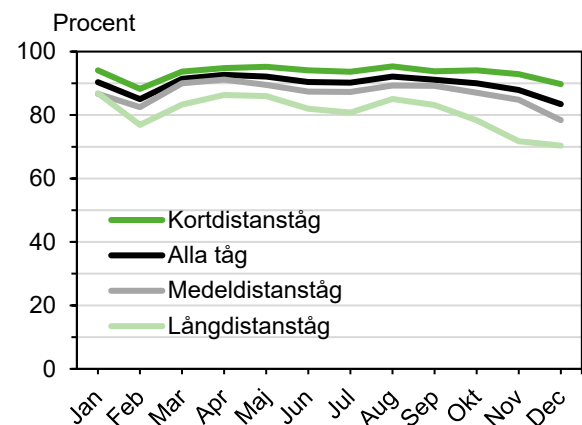
¹ Tåg som ställdes in samma dag eller dagen före planerad avgångsdag.

Resultatet för december är det lägsta för en enskild månad sedan 2013, vilket bland annat påverkas av att drygt 5 procent av de planerade tågen ställdes in sent.

Statistiken visar också att de allra flesta förseningarna är små. Inom 15 minuter efter tidtabell, STM(15), hade 95 procent av tågen anlant till sin slutstation 2021. Tågen med de allra största störningarna, de som ställts in med kort varsel eller som är försenade i mer än en timme, utgjorde 2,8 procent av de planerade tågen. Året före var den siffran 1,7 procent. Noterbart är också att andelen tåg som ankom före eller enligt tidtabell, STM(0), ökade stort 2020, men är nu tillbaka på en nivå som är jämförbar med perioden 2013–2017.

Kortare distanser, bättre tidshållning

En återkommande observation är att tåg som framförs kortare sträckor oftare kommer fram i tid. I statistiken delas persontågen upp i tre underkategorier: kort-, medel- och långdistanståg.² Kortdistanstågen, som utgör ungefär hälften av alla planerade tåg (figur 3), brukar vara mest tillförlitliga. Drygt 93 procent av dem kom fram till sitt slutmål senast fem minuter efter tidtabell under 2021. Långdistanstågen, som är betydligt färre i antal, har haft svårare att hålla tidtabellen och det är här den största försämringen kan ses. Nästan 81 procent av dem anlände sitt slutmål inom fem minuter, vilket kan jämföras med 87 procent året före. Medeldistanstågens STM(5) var nästan 87 procent 2021 (figur 2).

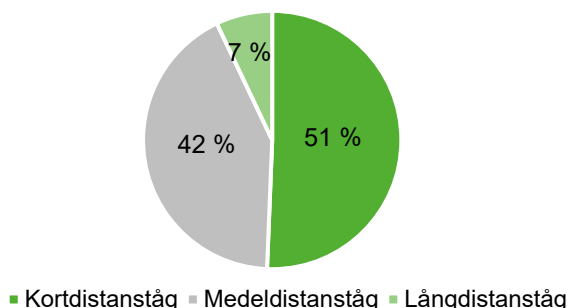


Figur 2. STM(5), andel av de planerade persontågen som anlände slutstation högst fem minuter efter tidtabell, per tågkategori och månad 2021.

Under februari 2021 hade kortdistanstågen ovanligt svårt att ankomma slutstation i tid. Tillförlitligheten inom fem minuter understeg då 90 procent för första gången sedan 2013. Motsvarande inträffade

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

för medeldistanstågen under december då tillförlitligheten understeg 80 procent för första gången.

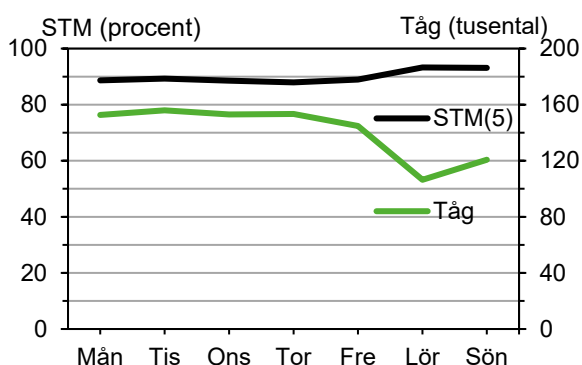


Figur 3. Fördelningen av antalet planerade persontåg dagen innan planerat avgångsdatum efter tågkategori 2021. 100 procent motsvarar 970 000 tåg.

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 alla kategorier var nästan lika tillförlitliga 2021.³ Med andra ord anlände cirka 87 procent av de planerade tågen sin slutstation i tid under dessa villkor.

Högre tillförlitlighet på helgen är återkommande

Persontågens tillförlitlighet var som högst på helgerna under 2021 (figur 4), precis som tidigare år. På lördagar och söndagar uppmättes STM(5) till 93 procent, vilket är 2–3 procentenheter lägre än året före. På vardagarna uppmättes STM(5) till 88–89 procent, att jämföra med 93 procent för 2020.



Figur 4. STM(5), andel av de planerade persontågen som anlant slutstation högst fem minuter efter tidtabell, och antal planerade tåg dagen innan planerat avgångsdatum. Fördelat på veckodag 2021.

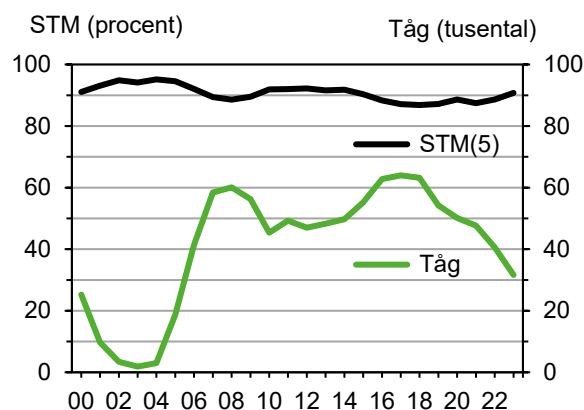
³ Det motsvarar STM(2), STM(5) respektive STM(10) i statistiken.

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

Lägre tillförlitlighet under rusningstrafik

Persontågens tillförlitlighet varierade också med avseende på tiden på dygnet. Under 2021 var skillnaden 8 procentenheter mellan timmen med det högsta respektive lägsta STM(5). Högsta uppmätningen var dryga 95 procent mellan kl. 4.00 och 4.59, och den lägsta mellan kl. 17.00 och 19.59 var 87 procent (figur 5).

Även avseende tid på dygnet går det att se ett visst samband mellan antal planerade tåg och tågens tillförlitlighet, och det har sett likadant ut över tid. 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 persontågen som anlant slutstation högst fem minuter efter tidtabell, och antal planerade tåg dagen innan planerat avgångsdatum. Fördelat på ankomststimme 2021.

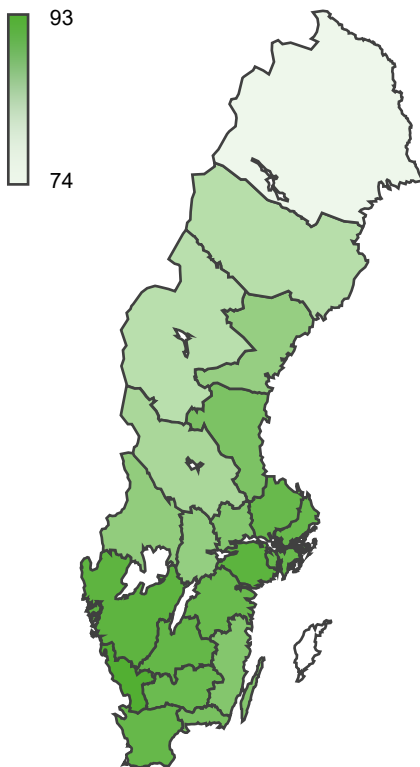
Fortsatt stora skillnader mellan länen

Uppdelat på län varierade STM(5) från 74 till 93 procent 2021, lägst i Norrbotten och högst i Halland (figur 6). Jämfört med året före uppmättes lägre nivåer i samtliga län, men även här sticker Halland ut. Där var tillförlitligheten nästan oförändrad (-1 procentenhet), till skillnad från tre andra län där den minskade med hela 9 procentenheter.⁴

Sett över de senaste nio åren, sedan 2013, har Norrbotten haft landets lägsta STM(5) varje år. Den högsta siffran för ett enskilt län är från 2020 med 96 procent för Uppsala. I jämförelsen mellan län är det

⁴ De tre länen är: Jämtland, Västernorrland och Västerbotten.

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 persontågen som anlänt slutstation högst fem minuter efter tidtabell, per län 2021.

Anmärkning: Gotland saknar trafikerad järnväg.

Förseningarnas omfattning skiljer sig mellan olika tåg

Under 2021 var de planerade tågen som inte ankom enligt tidtabell försenade i totalt 52 000 timmar, 20 000 fler än året före.⁵ I genomsnitt var de planerade tågen tre minuter försenade, vilket är en minut mer än 2020. Sett bara till de försenade och inställda tågen var de i genomsnitt tio minuter sena.

Långdistanståg har i genomsnitt varit försenade längre tid än övriga tågkategorier sedan 2013. De försenade långdistanstågen var under 2021 i genomsnitt 17 minuter sena, vilket motsvarar 11 och 6 minuter mer än kort- respektive medeldistanstågen.

Tågen var också olika mycket försenade i olika delar av landet 2021. I Hallands län var de försenade tågen i genomsnitt sex minuter sena, vilket var den lägsta siffran bland länen.

Förseningarna var störst i Norrbottens län med 25 minuter i snitt. Huvuddelen, 52 procent, av alla förseningstimmar noterades i storstadslänen Stockholm, Västra Götaland och Skåne, där 60 procent av tågen hade sin slutstation.

Mer information

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

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

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

www.trafa.se/bantrafik/punktlighet-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

⁵ 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.