

# INSTÄLLD PÅ FÖRSENING EN ANALYS AV ÖRESUNDSTÅGENS PUNKTLIGHET

Öresundsperspektiv är Öresundskomiteens serie av rapporter, analyser och PM.  
Öresundsperspektiv ger ett fördjupande perspektiv på en aktuell Öresundsregional fråga.

**Ansvarig utgivare:** Finn Lauritzen

**Analys:** Tore Englén

Öresundskomiteen är en politisk plattform för samarbetet mellan kommuner och regioner i Öresundsregionen. Öresundskomiteen verkar för att stärka Öresundsintegrationen och ta bort gränshinder. Komiteen verkar för att ta tillvara Öresundsregionens intressen, och för en gemensam Öresundsregional röst i Sveriges och Danmarks nationella debatt. Komiteen arbetar med att stärka det gränsöverskridande samarbetet och utbytet i regionen i frågor av gemensamt intresse. Öresundskomiteens medlemmar är Region Hovedstaden, Region Skåne, Region Sjælland, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune, Malmö stad, Helsingborgs stad, Lunds kommun, Landskrona stad, KKR Sjælland, KKR Hovedstaden og Bornholms Regionskommune.



## INLEDNING

Tågtrafiken mellan Sverige och Danmark är av mycket stor betydelse för Öresundsintegrationen. En effektiv, sammanhängande arbetsmarknad förutsätter att tågen har god punktlighet och inte blir inställda i tid och otid.

Detta är bakgrunden till att Öresundskomiteen sedan årskiftet 2014/15 löpande publicerar statistik över Öresundstågens punktlighet. Det nya med denna statistik är att den, utöver försenade tåg, också tar hänsyn till inställda avgångar.

I denna rapport gör vi en fördjupad analys av Öresundstågens punktlighet. Vi analyserar bland annat hur punktligheten varierar över tid samt om det finns skillnader beroende på om tågen kommer från Sverige eller Danmark.

## OM STATISTIKEN

Punktlig het mäts normalt genom att studera hur tågets faktiska ankomsttid skiljer sig från den ankomsttid som anges i tidtabellen. Det finns dock ingen internationell standard för hur punktlighet definieras. Som framgår av figur 1 så finns det en betydande variation mellan olika länder när det gäller hur stor försening som tolereras för att ett tåg ska betraktas som punktligt.

I Sverige räknas ett tåg som punktligt när det är i rätt tid eller max 5.59 minuter försenat. Denna definition brukar förkortas RT+5. I Danmark utgår man också från RT+5, men man gör en annan och snävare tolkning. Ett danskt tåg betraktas som punktligt om det är i tid eller 4.59 minuter försenat. RT+5 har alltså olika definitioner i Sverige och Danmark, vilket är något förvirrande.

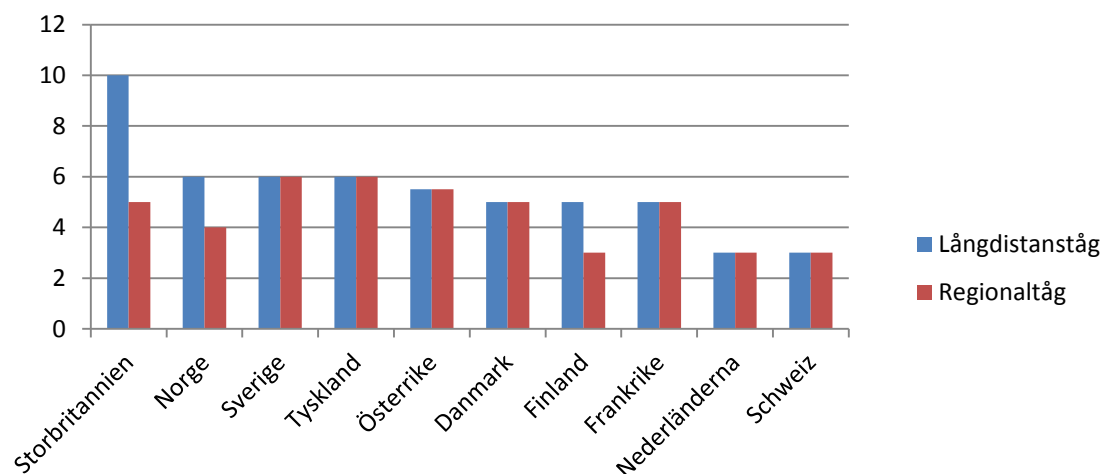
I Danmark redovisas ibland även operatörspunktlig heten, det vill säga den punktlighet som uppnås om man räknar bort alla de förseningsorsaker som tågoperatören inte råder över. Förseningsorsaker som ligger utanför operatörens kontroll är till exempel infrastruktur fel, vissa olyckstillbud och brister i driftsledningen av järnvägsnätet. I Sverige redovisas dock genomgående endast den samlade punktligheten. På månadsbasis publicerar dock Trafikverket aggregerad statistik över hur förseningarna fördelas på olika orsaker.

Den punktlighetsstatistik som Öresundskomiteen fortlöpande publicerar kommer från Öresundståg AB, som i sin tur hämtat statistiken från Trafikverkets Luppssystem.

I statistiken anses ett tåg vara punktligt när det ankommer senast 4.59 minuter från den tid som anges i tidtabellen. Därmed är statistiken jämförbar med den danska. Punktligheten, både för tåg som kommer från Danmark och från Sverige, mäts vid Pepparholm där det svenska och danska järnvägssystemet möts.

I de nationella statistikerna, såväl i Sverige som i Danmark, beaktas de akut inställda tågen i en separat statistik. Orsaken är att man i båda länderna ser på inställningar- och förseningar från ett systemperspektiv och inte från ett resandeperspektiv. Öresundskomiteens statistik, däremot inkluderar både försenade och inställda tåg. Tyvärr har vi endast tillgång till data över inställda tåg från januari 2015 och framåt. För perioden 2012-2014 har vi därför, i brist på data, tvingats till en uppskattning av andelen inställda avgångar. I denna uppskattning utnyttjas det faktum att det råder en stark samvariation mellan andelen försenade och inställda avgångar.

FIGUR 1. DEFINITION AV PUNKTLIGHET I ETT URVAL AV EUROPEISKA LÄNDER. STÖRSTA TILLÅTNA AVVIKELSE FRÅN ANKOMSTTID I TIDTABELL.



Källa: Öresundskomiteens bearbetning av uppgifter från den myndighet (i vissa fall statligt bolag) i respektive land med ansvar järnvägsnätet.

## PUNKTLIGHETEN UNDER 2015

I figur 2 nedan redovisas hur punktligheten för Öresundstågen utvecklats under innevarande år, fram till och med vecka 43.

I genomsnitt har 11,9 procent av avgångarna under 2015

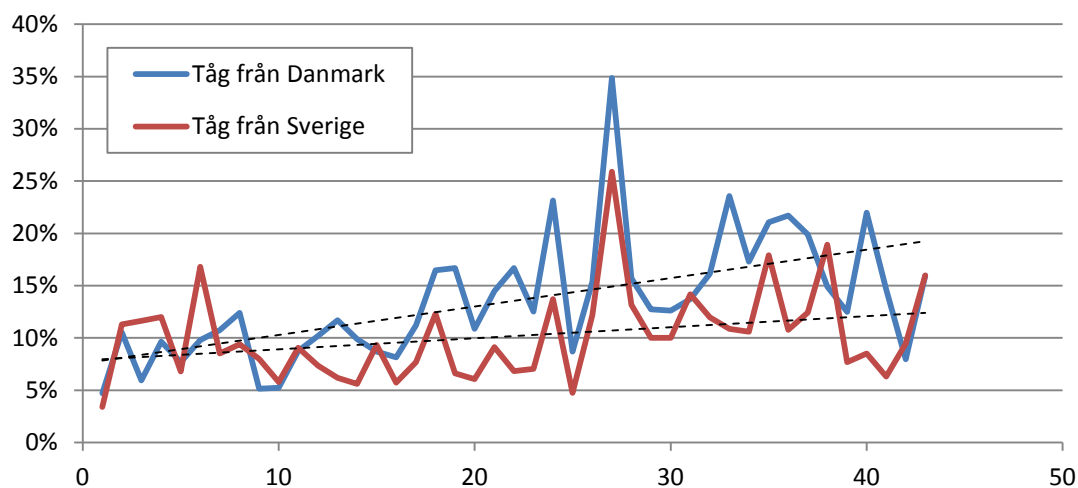
varit antingen varit försenade eller inställda. Men det råder en betydande skillnad i punktligheten beroende på om tågen kör över Öresundsbron i riktning mot Sverige eller Danmark. Av de tåg som till och med vecka 43 passerat Pepparholmen i riktning mot Sverige har 13,6 procent varit försenade eller inställda. Motsvarande andel för avgångarna i motsatt riktning är 10,6 procent. Vidare; oavsett riktning är trenden att punktligheten försämrats ju längre året lidit, men trenden är tydligare för tågen som kör i riktning mot Sverige.

Att trafiken i riktning mot Sverige har en något sämre punktlighet är ett mönster som man kan notera även tidigare år. En möjlig orsak skulle kunna vara att kapacitetsläget på den danska sidan är mer ansträngt, vilken ökar risken för att trafikstörningar fortplantar sig och orsakar förseningar och inställda tåg. En annan förklaring skulle kunna vara de beredskapståg som står uppställda på Malmö C och som kan sättas in om ankommande tåg norrifrån är försenade eller inställda. Någon motsvarande resurs finns inte att tillgå på den **danska sidan**.

Att punktligheten nådde sin hittills lägsta nivå under 2015 just under en sommarvecka är ingen slump. Sommaren innebär regelmässigt fler trafikstörningar. Det finns dock ingen entydig förklaring till detta mönster. Möjliga orsaker skulle kunna vara att banarbetena är fler under sommaren och att resandet ökar under semestermånaderna. Det senare innebär en ökad risk trängsel på tågen, vilket i sin tur kan orsaka förseningar när av- och påstigningar drar ut på tiden.

Det är överhuvudtaget svårt att peka ut någon enskild faktor som orsak till den bristande punktligheten. Som framgår av tabell 1 har det hitintills under 2015 inrapporterats en rad olika förklaringar till trafikstörningarna. Sett till antalet inrapporterade händelser framstår dock signalfel som den klart vanligaste störningsorsaken.

FIGUR 2. ANDEL FÖRSENADE ELLER INSTÄLLDA TÅG ÅR 2015 (T.O.M VECKA 43)



Källa: Öresundskomiteens bearbetning av data från Öresundståg AB

En bottennotering vad avser punktligheten nåddes under vecka 27, då hela 35 procent av tågen från Danmark till Sverige antingen var försenade eller inställda. I andra riktningen var det nästan lika illa med 26 procent försenade eller inställda avgångar.

TABELL 1. FÖRSENINGSORSAKER 2015 (T.O.M VECKA 43)

Orsak	Antal tillfällen
Påkörd person	1
Spårfel	2
Ställverksfel	1
Kontaktledningsfel	1
Obehöriga i spår	4
Fordonsfel	3
Signalfel	10
Växelfel	2
Neddriven kontaktledning	2
Elfel	2
Incident med arbetsfordon	1
Nedfallet träd	1
Försenat banarbete	1
I alt	31

Källa: Öresundskomiteens bearbetning av data från Öresundståg AB

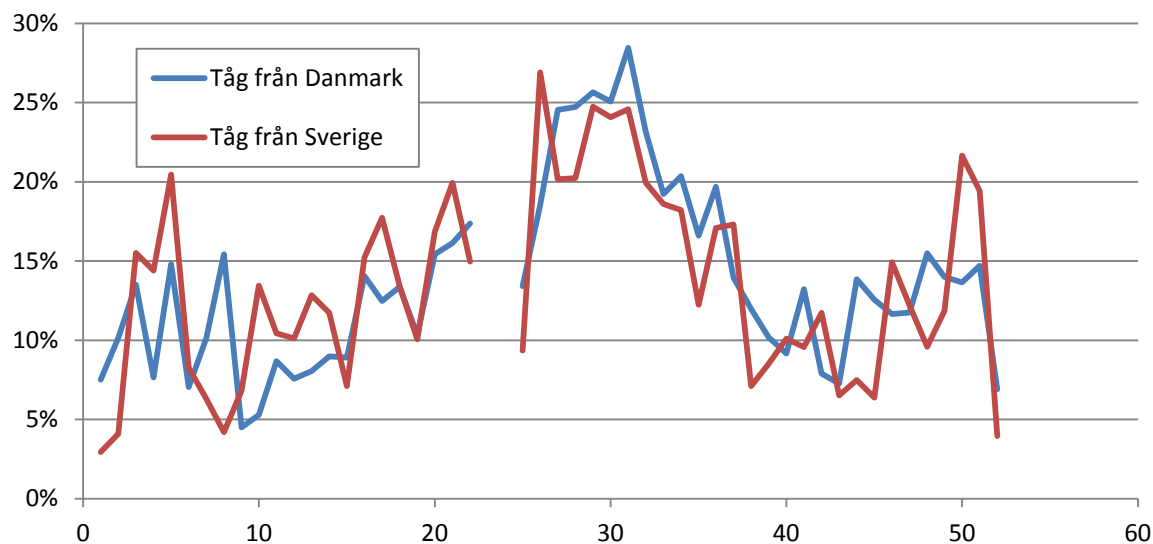
## PUNKTLIGHETEN UNDER 2014

Under år 2014 var den genomsnittliga punktligheten i allt väsentligt densamma, oavsett om tågen avgått från Sverige eller Danmark. För tåg från Sverige var 13.4 procent av tågen mer än 4.59 minuter försenade. För tåg i motsatt riktning var andelen 13.7, det vill säga marginellt högre.

Som framgår av figur 3 så ökade andelen försenade i bägge riktningarna påtagligt under sommarmånaderna. Orsakerna var flera, bland annat banarbeten, personalbrist, problem med fordon och en rad infrastrukturfel. Vad gäller det sistnämnda kan orsakerna till stor del hänföras till väderleken. Höga temperaturer och ovanligt många åskoväder orsakade solkurvor och signalfel, både i Sverige och i Danmark.

Sommarens trafik präglades också av en arbetsmarknadskonflikt mellan arbetsgivarorganisationen Almega och fackförbundet SEKO, en konflikt som i början av juni ledde till att ombordpersonalen på de svenska Öresundstågen togs ut i strejk. Strejken varade mellan den 2 och 18 juni och under denna period bedrevs därför ingen tågtrafik alls på Öresundsbron. För vecka 23 och 24 finns därför inga punktlighetsdata att redovisa.

FIGUR 3. ANDEL FÖRSENADE ELLER INSTÄLLDA TÅG ÅR 2014



Källa: Öresundskomiteens bearbetning av data från Öresundståg AB

## PUNKTLIGHET 2012-2015

Sett över åren 2012-2015 kan man konstatera att den genomsnittliga punktligheten tenderar att vara något sämre för tåg som avgår från Danmark. Som redan diskuterats så skulle denna skillnad delvis kunna förklaras av de beredskapståg som finns att tillgå på den svenska sidan. Något annat mönster eller någon annan tendens är dock svår att urskilja.

TABELL 2. ANDEL FÖRSENADE ELLER INSTÄLLDA TÅG 2012-2015

	Från Sverige	Från Danmark	Genomsnitt
<b>2012</b>	11.2	13.8	12.5
<b>2013</b>	10.8	12.5	11.6
<b>2014</b>	13.4	13.7	13.6
<b>2015 (t.o.m vecka 43)</b>	10.6	13.6	12.1

Källa: Öresundskomiteens bearbetning av data från Öresundståg AB