

**Tillsammans**

**för tåg i tid**

**Britt-Marie Olsson**

**Mats Gummesson**

Från orsakskodning  
till handling



# Från orsakskod till handling

## Innehåll:

Punktlighet över tid

Datakvalitet

Effektområden

Att nå 95 % punktlighet är en stor utmaning

Förbättrade analysmöjligheter

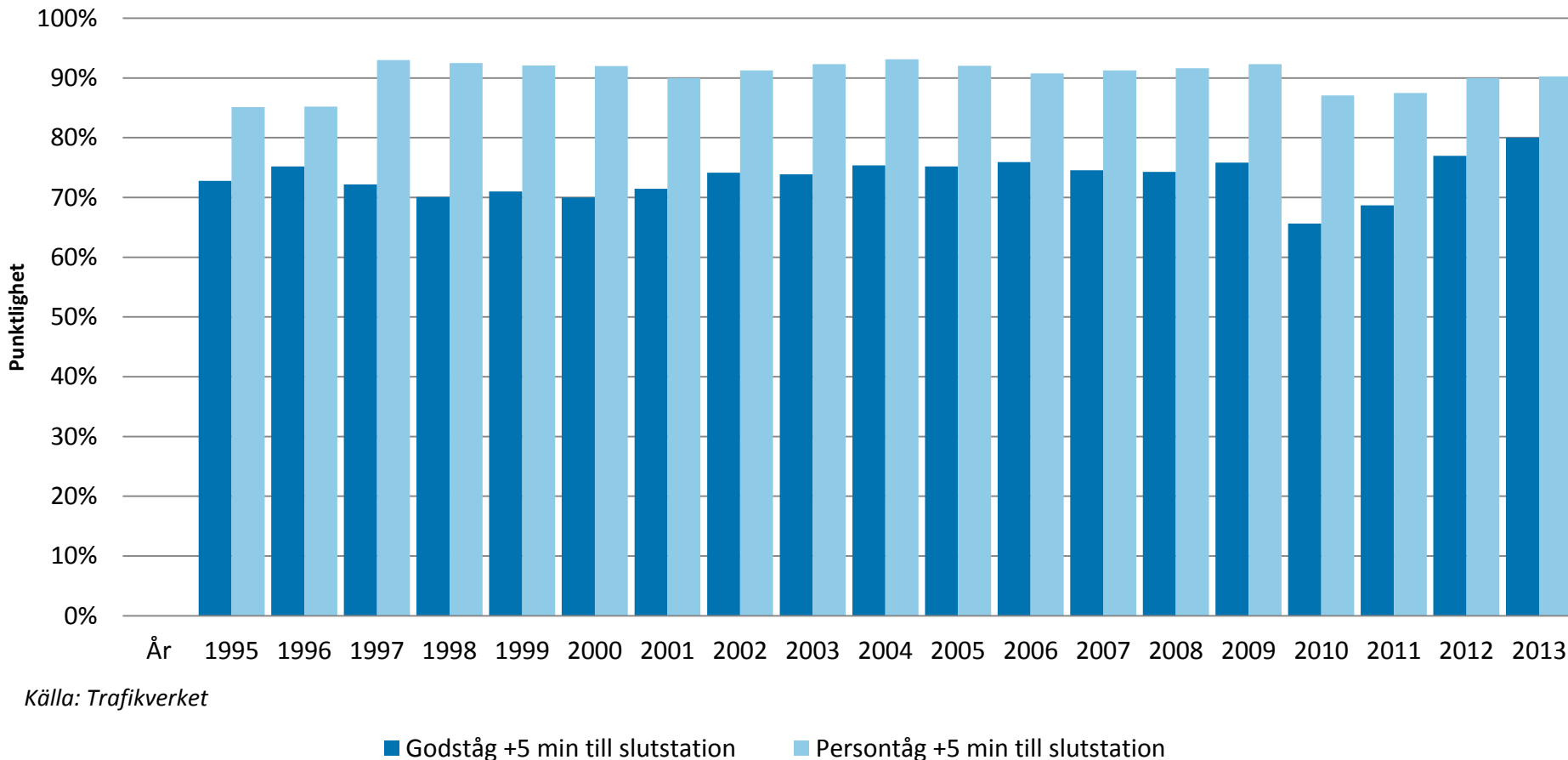
Slutsatser och fortsatt arbete



# Punktlighet för Resande- och Godståg (rätt tid + 5 minuter)

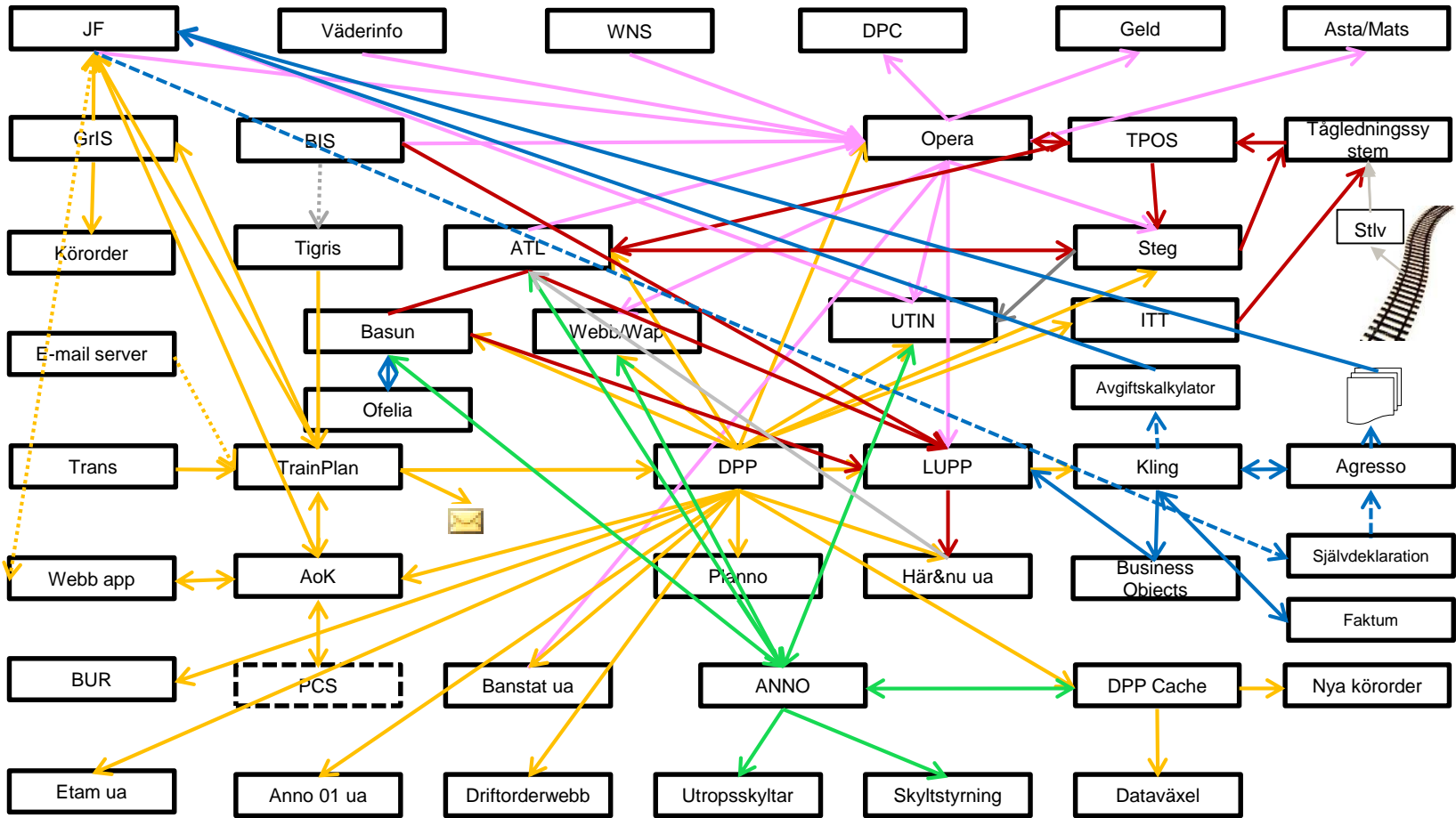
Redovisningsprincipen har ändrats under tidsperioden. Data för perioden 1995 - 2000 baseras på grundata där visst underlag filterats bort vilket kan leda till att **punktligheten under dessa år överskattas**. Från och med 2001 omfattar underlagen samtliga tåg som registerats. Vid en jämförelse mellan underlagen för perioden 2001-2008 då båda dataseten finns tillgängliga har det konstaterats att detta är mest märkbart för **godstågen som kan ha överskattats med mer än 2 procentenheter** jämfört med dagens redovisningsprincip. Resandetågen omfattas inte av denna i samma omfattning, där ligger överskattningen normalt på mindre än 0,5 procentenheter.

Från och med år 2011 **inkluderas även akut inställda tåg** hela sin sträcka (tåg ställs in samma dygn eller dygnet innan planerat avgångsdatum från utgångsstation) i punktlighetsstatistiken för resandetåg vilket medför att **punktligheten minskar med ca 1 procentenhet** jämfört med tidigare redovisningsprincip. För godståg **inkluderas inte akut inställda tåg i statistiken**.



Källa: Trafikverket

# IT system



Tidtabellsinformation    Tågsammansättning    Tåglägesrapporter    Resenärsinfo    Fakturering  
→    →    →    →    →

# Datakvalitet

Bred översyn av datakvaliteten pågår. Vissa brister finns. Bland annat saknas det rutiner för:

- Statistiska definitioner
- Dokumentation av metoder för framställning av statistik
- Trafikverkets punktlighetsstatistik
- Ett systematiskt kvalitetsarbete

En statistikgrupp har bildats för att kvalitetssäkra statistiken.

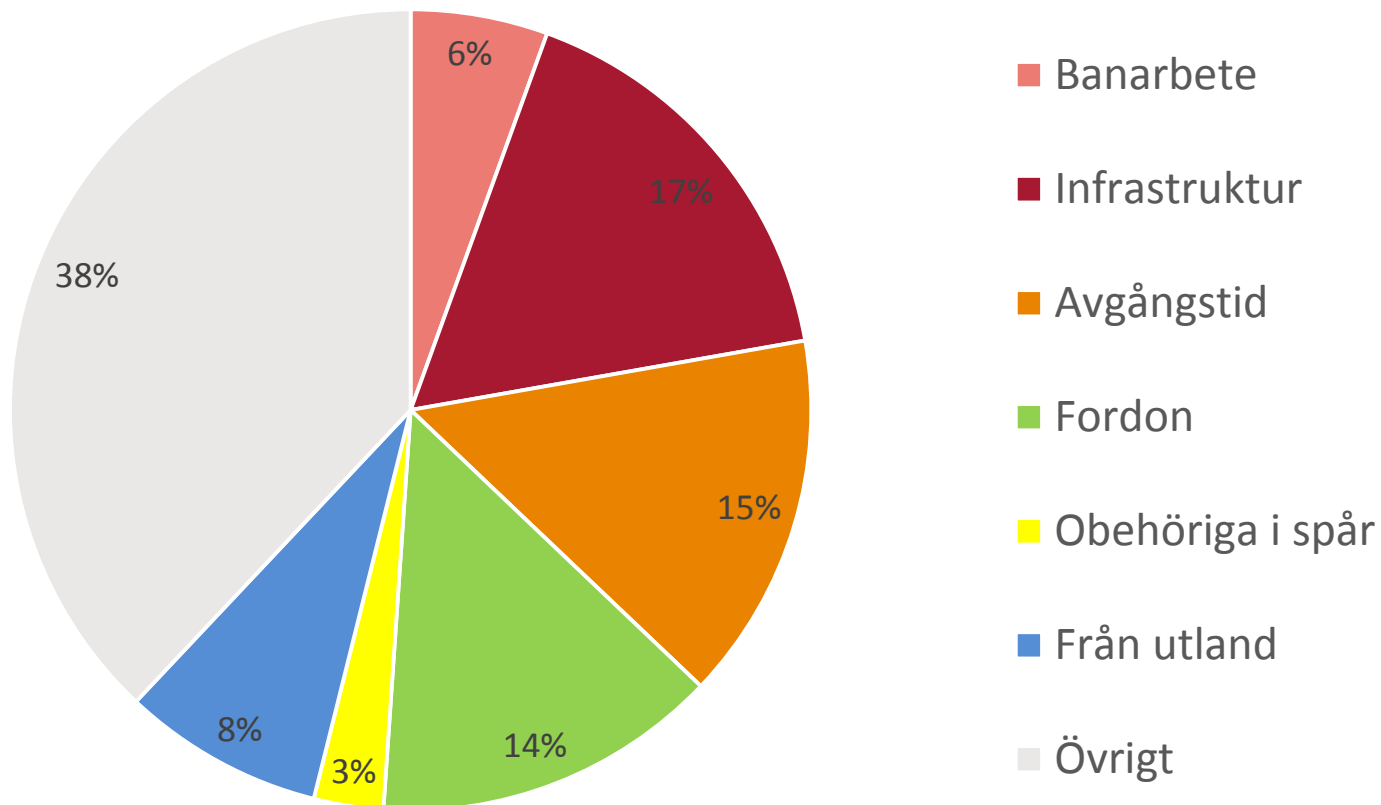
Två delprojekt har startats

- Nya arbetsformer för produktion av järnvägsdata
- Kvalitetssäkrad statistik



# Effektområden

Förseningstimmar år 2013 uppdelat på effektområden



# Störningstimmar infrastruktur 2013



Mål år 2020 – 95 procents punktlighet

Banarbete

Infrastruktur

Från utland

Avgångstid

Obehöriga i spår

Fordon

Separata handlingsplaner, kort och lång sikt



Åtgärder

Uppföljning

Analyser

Strategiska områden

Forskning



# Antal tåg till slutstation för att uppnå en punktlighet på 95 %

## Basår 2013

Resandetåg till slutstation	839 808
Godståg till slutstation	166 703
Totalt	1 006 511

### Punktlighet exklusive akut inställda tåg

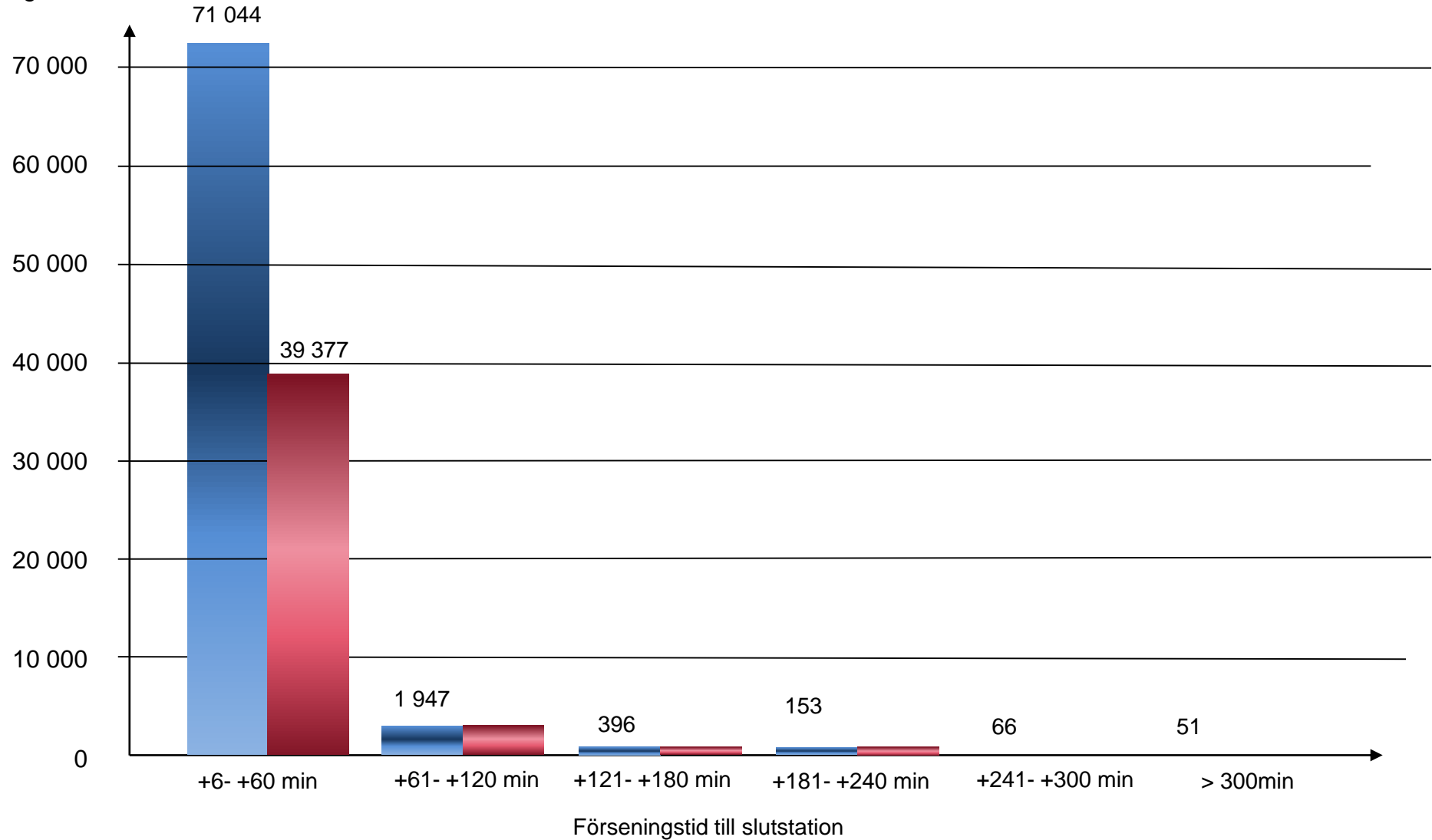
Resandetåg	91,2 %
Godståg	80 %

### Punktlighet inklusive akut inställda tåg

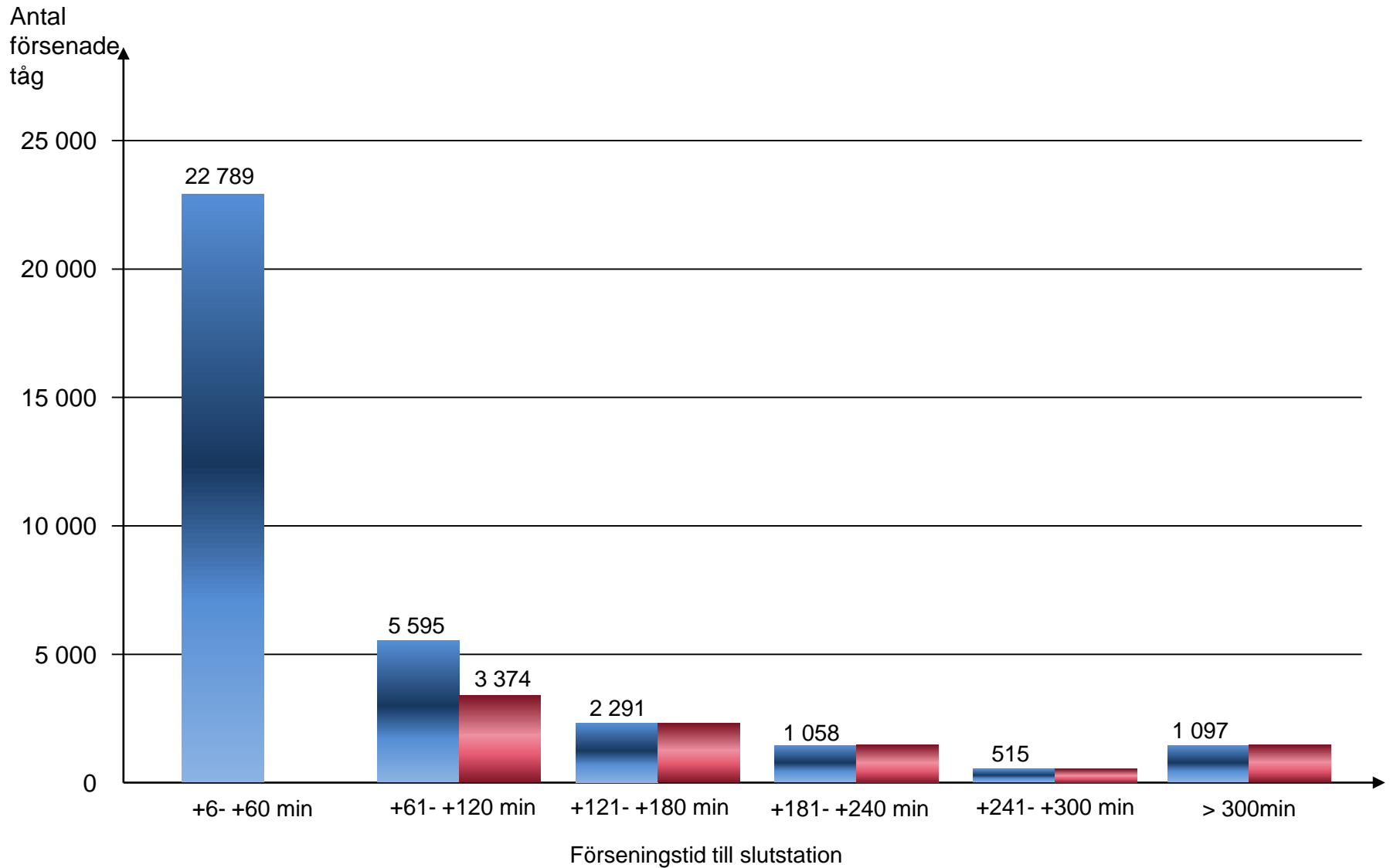
Resandetåg	90,2 %
------------	--------

# Sen ankomst till slutstation fördelat på tid - persontåg

Antal försenade tåg



# Sen ankomst till slutstation fördelat på tid - godståg



# Resultat

Av genomförda undersökningar hade två starkare samband mellan förseningstimmar och punktlighet:

- Förseningstimmar och punktligheten till slutstation
- Antal påverkade tåg och punktligheten till slutstation

Av effektområdena var det avgångstid, fordon samt spår och växel som hade något större påverkan på punktligheten för åren 2012-2013.

Ytterligare analyser behöver genomföras.

Förändring i LUPP I november i år. Nu kan vi göra analyser utifrån sträckor och stationer. Möjlighet till fördjupningar och olika jämförelser.

# Förbättrade analysmöjligheter

Ny dimension i LUPP: Sträcka – station

Ny dimension ”Banor” med samma indelning som i dokumentet Järnvägens kapacitetsutnyttjande.

Exempel

(Uppsala-Sala)

Uppsala norra

Heby

Morgongåva

Isätra

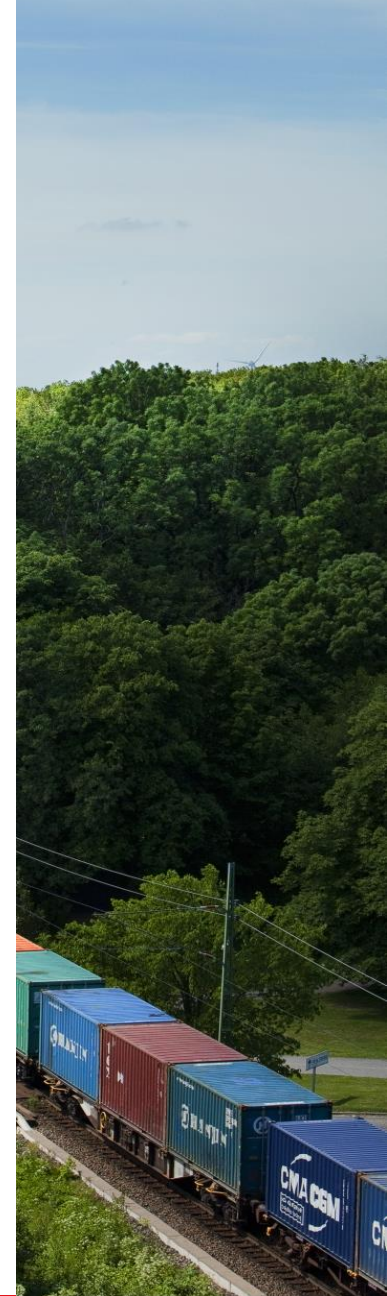
Brunna

(Sala-Avesta/Krylbo)

Broddbo

Rosshyttan

osv.



## Några exempel på kunskaps-/kvalitetsbrister:

Dataunderlag

Effektsamband

Vilka åtgärder behöver vidtas för att nå 95 % punktlighet?

Resenärsstatistik

Sent från utland

Härledningsfunktion primär-sekundär (ringar på vattnet)

Optimal kapacitet

Utvärdering tågplanen

Tidig avgång – påverkan på andra tåg

Större händelsers påverkan

Vad kan vi lära från andra länder?

# Framsteg



Gemensam  
värdegrund



Faktaunderlag  
och verksamhet

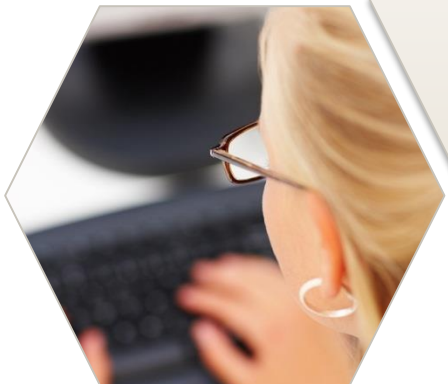
Effektområden



Dataunderlag  
Statistik

Kommunikations-  
plan

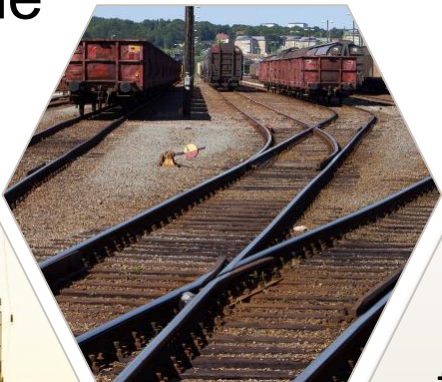
Mål och  
indikatorer



Slutsatser och  
fortsatt arbete

# Återstående aktiviteter

Vidta alla åtgärder



Forskning och innovation

Förbättra faktaunderlag och processer



Identifiera fler åtgärder

Kommunicera punktlighet



Riskbedömning att nå målen

Lärande exempel



Slutsatser och fortsatt arbete