



Punktlighet i SL-trafiken

Rapport för januari - december 2008





Innehållsförteckning

1	Sammanfattning.....	3
2	Tunnelbanan.....	4
2.1	Orsaker till avvikelser	4
2.2	Utförd trafik.....	5
2.3	Orsaker till stopp i tunnelbanetrafiken	6
2.4	Punktligheten i tunnelbanetrafiken.....	7
2.5	Kundsynpunkter på tunnelbanetrafiken	8
3	Pendeltåg.....	9
3.1	Orsaker till avvikelser	9
3.2	Utförd trafik.....	11
3.3	Orsaker till inställda avgångar i pendeltågstrafiken	11
3.4	Punktligheten i pendeltågstrafiken.....	12
3.5	Kundsynpunkter på pendeltågstrafiken	12
4	Buss.....	13
4.1	Orsaker till avvikelser	13
4.2	Utförd trafik.....	15
4.3	Utförd trafik per avtalsområde	15
4.4	Orsaker till inställda avgångar	16
4.5	Punktligheten i busstrafiken.....	17
4.6	Kundsynpunkter på busstrafiken	17
5	Lokalbanor	18
5.1	Orsaker till avvikelser	18
5.2	Utförd trafik.....	20
5.3	Orsaker till inställda avgångar	21
5.4	Punktligheten för lokalbanorna	22
5.5	Kundsynpunkter på lokalbanorna	23
6	Andel kunder i tid	24
7	Upplevd kvalitet; punktlighet	26
8	Varifrån kommer alla siffror?.....	27
9	Uppföljning av åtgärder.....	28
	Bilaga 1 Verksamhetstal.....	29

Information till läsaren

Kommentarerna avseende orsaker till avvikelser berör *hela* 2008.
Specifika resultat i diagram avser *december* 2008, om inte annat anges.
I bilaga 1 återfinns *ackumulerade* verksamhetstal för 2008.

1 Sammanfattning

Samtliga trafikslag har under året levererat en relativt stabil trafik med acceptabelt antal utförda avgångar. Antalet stopp i trafiken och inställda avgångar har sammanslaget varit lägre än tidigare år. De stopp och inställda avgångar som ändå inträffat beror både på signal/bana och fordonsrelaterade problem. Stora förbättringar i punktligheten har skett för spårtrafiken under året, för buss är resultaten i stort sett som tidigare år.

För *tunnelbanetrafiken* har andelen utförda avgångar förbättrats totalt sett under året. Även punktligheten har varit betydligt bättre under året. Förberedelser inför perioden med halt spår innebar att påverkan på punktligheten begränsades. Slutresultatet av genomförda åtgärder blev positivt ur trafikal synpunkt, jämfört med tidigare år. Under hösten har det funnits en del problem med produktionen av fordonsunderhåll på främst Röd linje. Antalet stopp i trafiken totalt för 2008 hamnade på en låg nivå trots ett antal större incidenter under hösten, t ex när trafikledningstavlan vid Gullmarsplan slocknade och kabelbranden vid Mariatorget.

För *pendeltågstrafiken* har punktligheten ökat och antalet inställda tåg minskat under året, tillförlitligheten i trafiken har blivit betydligt bättre. I oktober drabbades trafiken av flera stora fel på infrastrukturen. Fel på kraftförsörjningen i Älvsjö i november ledde till stora störningar. Jul- och nyårstrafiken fungerade mycket bra. Trafiken på Nynäsbanan har haft problem sedan öppnandet i augusti och i september började trafiken förstärkas med bussar. Förstärkningen fortsatte under resten av året.

Busstrafiken har under 2008 haft en punktlighet på samma nivå som 2007, trots några stora händelser. FN:s Irak-konferens i maj, arbetsmarknads-konflikten i juli och ett antal reparationsarbeten i trafiken påverkade trafiken. Trafikentreprenörerna har lämnat in åtgärdsplaner avseende personal- och fordonsrelaterade problem. Förbättringar har noterats hos båda trafikentreprenörerna under senare delen av hösten och antalet inställda avgångar minskade successivt under slutet av året.

Trafiken på *lokalbanorna* drabbades av flera fel på infrastrukturen under året. Följdeflekterna blir ofta stora, då det på många platser är enkelspår. I samband med vintertidtabellens start infördes 7,5 minuterstrafik på Tvärbanan.

Upprustningen på Roslagsbanan innebar att det inte gick att bedriva full tågtrafik enligt vintertidtabell. I december skrevs tilläggsavtal för Veolias lokalbanor vilket innebär att Veolia tar över fordonsunderhållsverksamheten från Tågäta 2009.

2 Tunnelbanan

Orsaker till avvikelser

Andelen utförda avgångar har förbättrats totalt sett under 2008, jämfört med 2007. Genom tydligare rutiner för överlämnade mellan Tågja och Veolia, från depå till trafikdrift, har utsättningen av fordon kunnat förbättras. Denna förbättring har påverkat även punktligheten positivt.

Under hösten har en del problem funnits med produktion av fordonsunderhåll, främst på Röd linje (Nybodadepån).

Antalet stopp i trafiken har varit färre 2008 jämfört med tidigare år. I oktober drabbades trafiken av spårbeträdanden och framförhopp. Påverkan på trafiken vid just framförhopp blir ofta omfattande. Trafikledningstavlan vid Gullmarsplan slocknade den 3/10 vilket stoppade trafiken på Grön linjen i ca 1½ timme under rusningstid. En kabelbrand vid Mariatorget i december gav stora störningar. Alla dessa händelser påverkade både produktionsutfall och punktlighet negativt.

Punktligheten har under varit betydligt bättre under året jämfört med tidigare år. Försämringen under hösten på grund av halt spår var väntad och förebyggande åtgärder påbörjades redan i september. Tack vare dessa åtgärder kunde problemen begränsas. På Grön linje drogs ett antal avgångar i oktober in under rusningstid, för att tågen inte skulle komma i vägen för varandra. Antalet avställda vagnar på grund av hjulplattor hölls på en låg och acceptabel nivå.

I december återhämtades punktligheten och jul- och nyårstrafiken fungerade bra.

I SLs kundundersökningar under året kan en ökad kundnöjdhet avseende tidhållningen konstateras.

Åtgärder

SL och Veolia genomförde ett antal förebyggande åtgärder i september och oktober, för att begränsa problemen med halt spår. Dessa åtgärder gav mycket positivt resultat. Resenärerna har under hösten löpande informerats om spårhalkan och hastighetsnedsättningar.

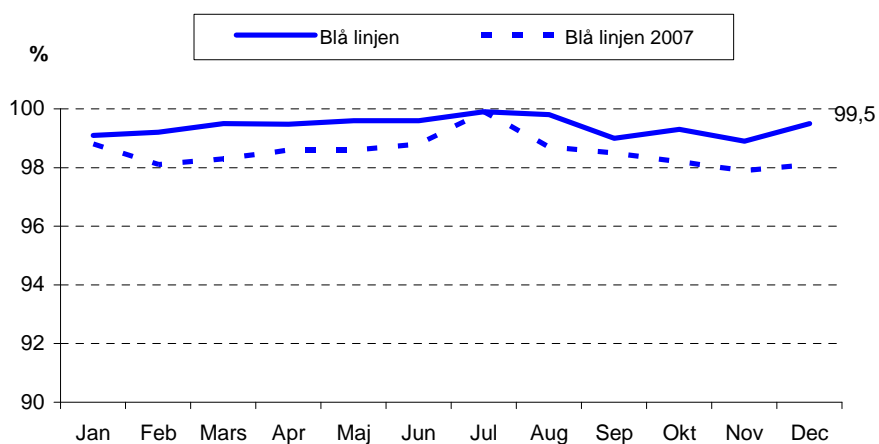
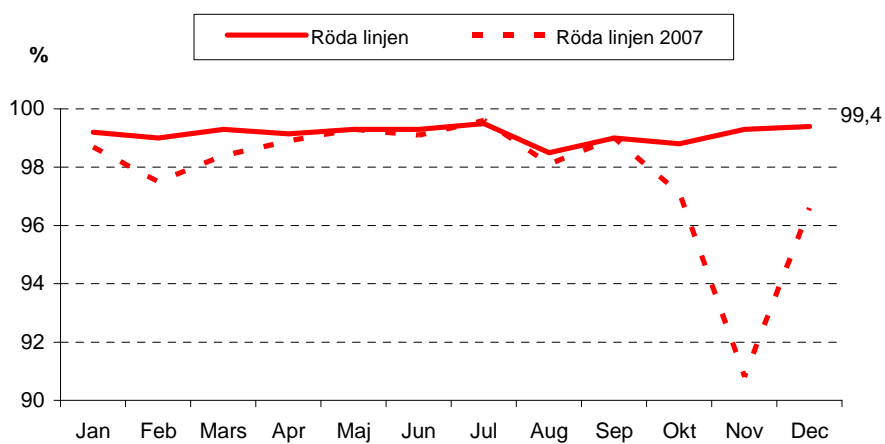
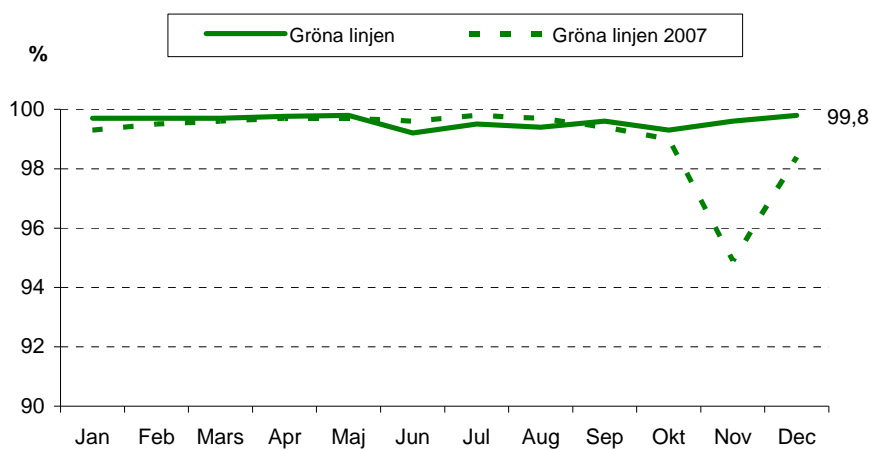
Stopp i trafiken relaterade till fordonsfel har till stor del berott på problem med koppelplansbrytare på C20-vagnarna. Dessa vagnar genomgick en revision i slutet av året.

Genom att anpassa förarutbildningen har andelen utförd trafik med Cx-vagnar kunnat öka.

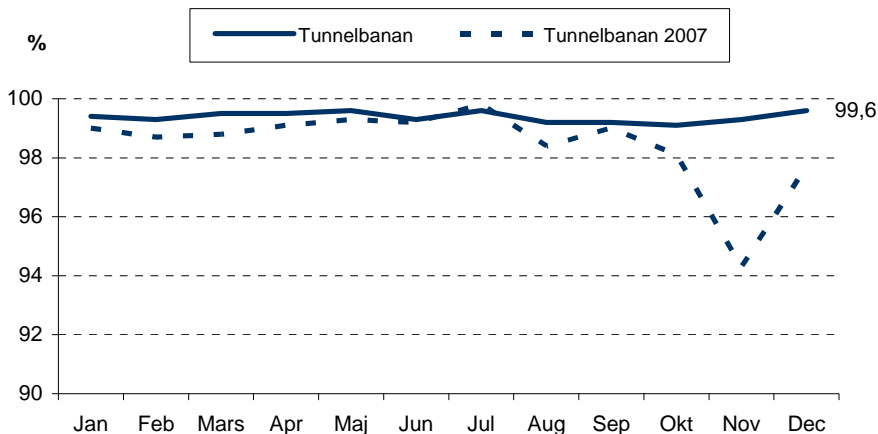
Veolia har träffat polis och räddningstjänst under november för att diskutera hur dessa parter kan agera för att minska påverkan på trafiken, i samband med störningar där de blir involverade.

Utförd trafik

Diagrammen visar andel utförda avgångar per tunnelbanelinje.



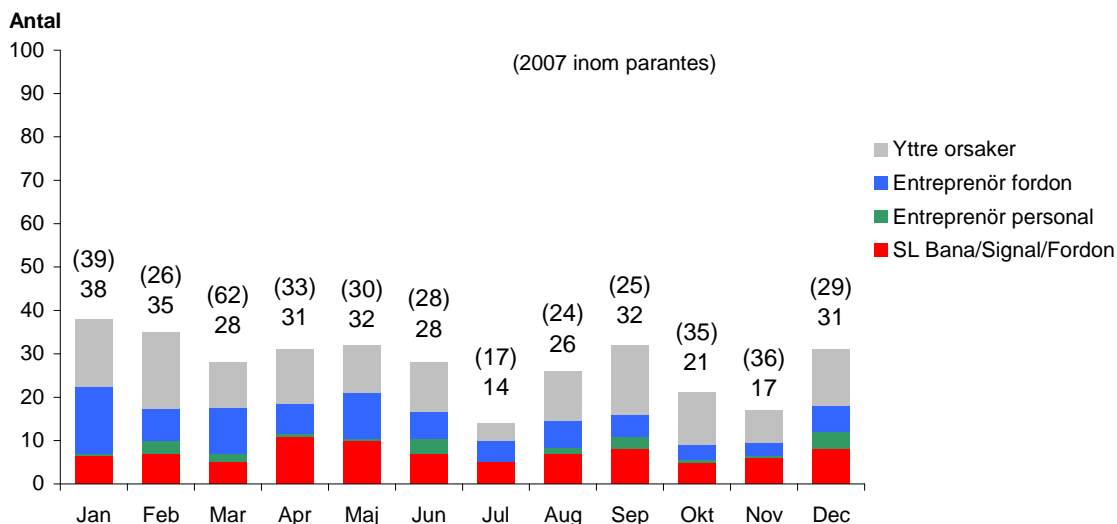
Diagrammet visar andel utförda avgångar för tunnelbanan totalt.



Mål 2008: 99,5% (Tunnelbanan totalt)

Orsaker till stopp i tunnelbanetrafiken

Definition på stopp: Mer än 10 minuters försening.



Förklaring till orsaksfördelning:

Yttre orsaker: Polisingripanden, beträdande på spårområde, vandalism mm

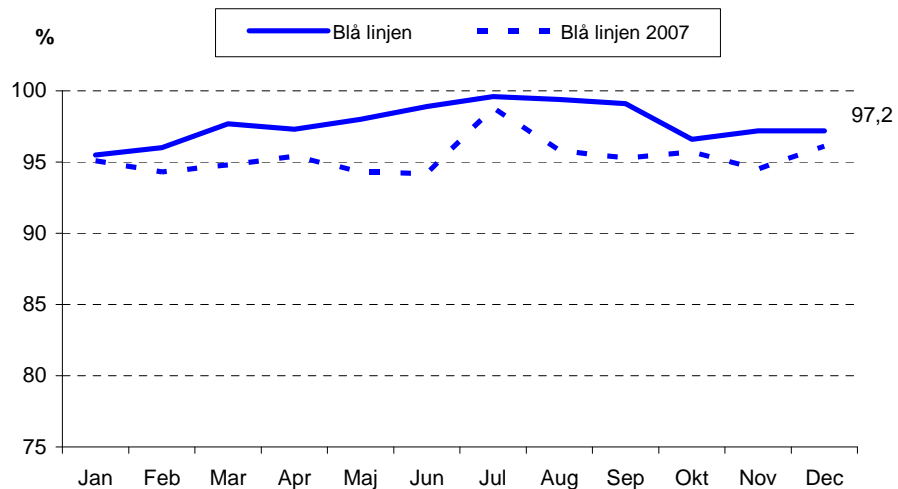
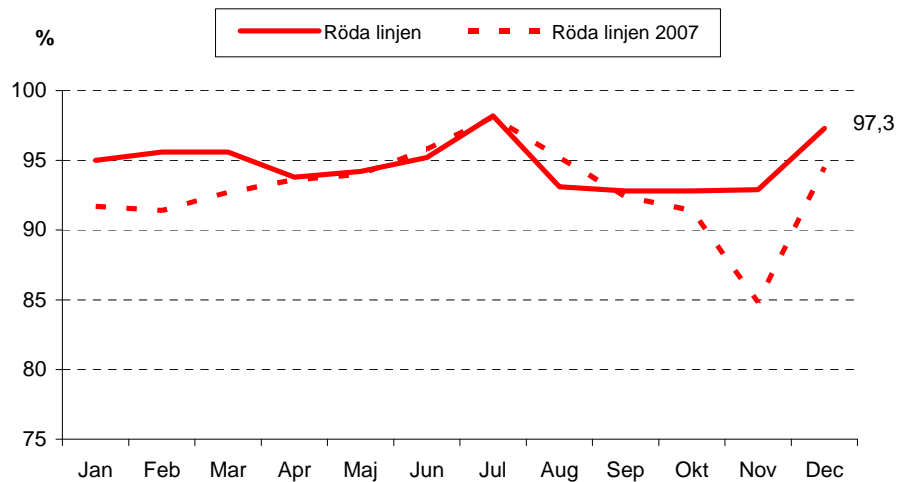
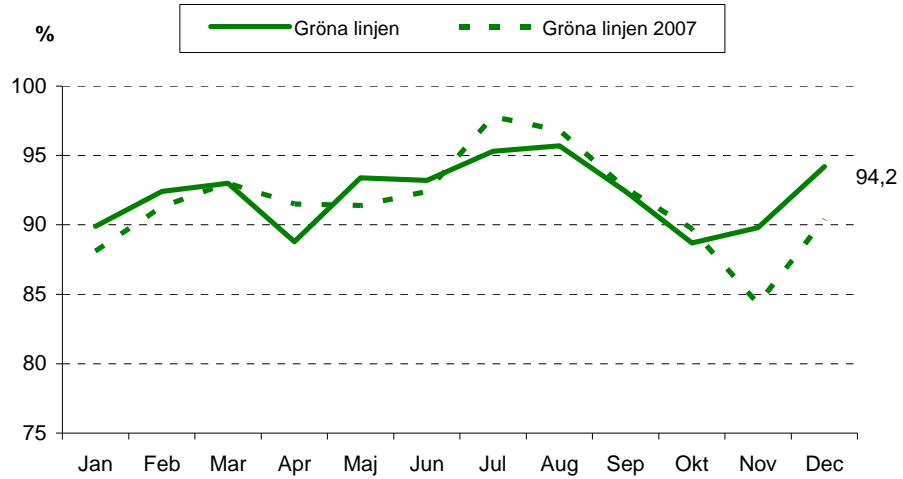
Entreprenör fordon: Fel kopplade till löpande underhåll mm

Entreprenör personal: Handhavandefel mm

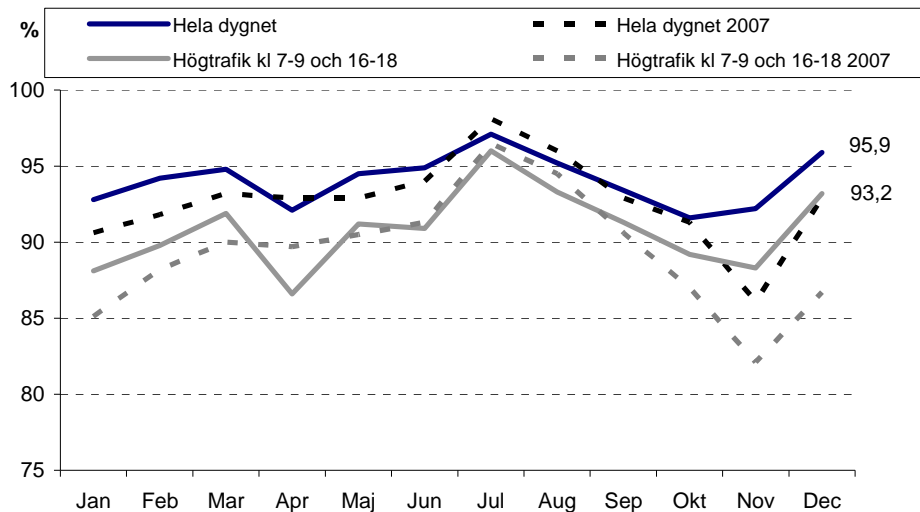
SL Bana/Signal/Fordon: Fel i den fasta anläggningen.

Punktligheten i tunnelbanetrafiken

Diagrammen nedan visar andelen avgångar som avgått i tid. En avgång räknas som opunktlig om den avgått mer än 3 minuter sent eller 1 minut tidigt.



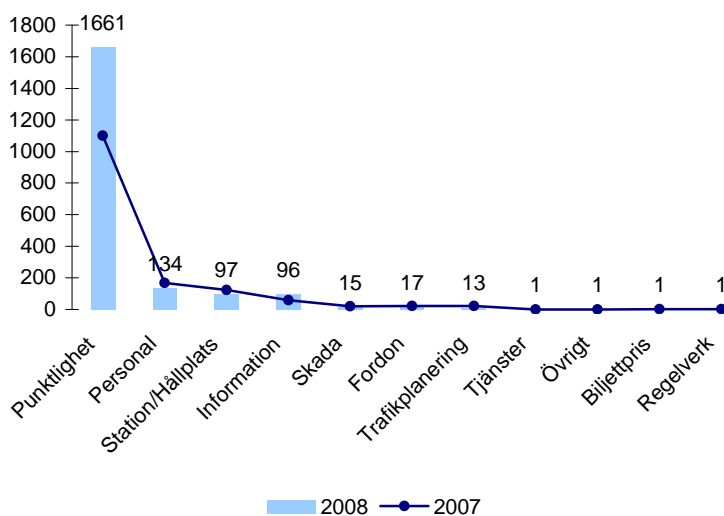
Diagrammet nedan visar punktligheten i tunnelbanan uppdelat på olika tidsperioder.



Mål 2008: 95% (Tunnelbanan totalt)

Kundsynpunkter på tunnelbanetraffiken

Diagrammen nedan visar antalet kundsynpunkter på tunnelbanan som inkommit till SL Kundtjänst under månaden.



3 Pendeltåg

Orsaker till avvikelser

Under 2008 har punktligheten ökat och antalet inställda tåg minskat kraftigt, jämfört med året innan. Tillförlitligheten i trafiken har blivit betydligt bättre, men målen för punktlighet och utförd trafik har inte uppnåtts.

SL, Banverket och Stockholmståg fastställde mål i det gemensamma kvalitetsarbetet för 2008 och målet för ankomst i rätt tid till Stockholm C i rusningstrafik har uppnåtts och överträffats.

Punktligheten utvecklades positivt under året men med bakslag i april/maj och oktober/november.

Byggandet av Södertäljedepån ledde i april och maj till enkelspårsdrift och flera signalfel, med förseningar som följd.

I augusti var punktligheten den högsta för året, hela 91,0%.

I oktober var punktligheten som lägst för året då trafiken drabbades av flera stora fel på infrastrukturen. Ett X2000 spårade ur vid Tegelbacken i mitten av månaden och ett par veckor senare inträffade ett omfattande signalfel vid Stockholm Södra och Karlberg. Trafiken drabbades även av spårhalka i oktober. Halkan ledde till förseningar på grund av nedsatt hastighet. Den försiktiga körningen gjorde att trafiken flöt på bra utan några betydande fordonsfel.

I november inträffade flera fordonsfel och problemen med infrastrukturen fortsatte. En hjulskada på ett X60 resulterade i ett bärgningsarbete, som påverkade trafiken under nästan ett helt dygn. Fel på kraftförsörjningen i Älvsjö i mitten av månaden ledde till stora störningar under en hel dag.

I början av december spärrade ett godståg spåren vid Tegelbacken i rusningstrafik, efter en felmanöver från trafikledningen. Demonstrationen i Salem stoppade trafiken helt den 6/12. Punktligheten för december blev något lägre än vad som är normalt för årstiden. Jul- och nyårstrafiken fungerade däremot mycket bra.

I slutet av augusti öppnades Nynäsbanan. Redan från första dagen ställdes tåg in på grund av att de inte klarade den nybyggda kurvan vid Gröndalsviken. Efter en hastighetsnedsättning gick det att trafikera, men med förseningar som följd. I mitten av oktober var alla tåg omprogrammerade och nedsättningen togs bort.

Även banan hade problem med flera omfattande signalfel som följd. En signal i Ösmo skapade flest problem och Banverket satte in extra resurser för att bevaka just den signalen. Felsökning ledde till åtgärder i slutet av december.

De nya X60 fordonen sattes i trafik i större omfattning under 2008. En del problem med garantifel och reservdelsbrist har dock inträffat. Fram till september gick utsättningen av fordon enligt plan. I september ställdes flera fordon in på depå, på grund av fel på informationssystemet i tågen. Den åtgärden ledde till att man inte hann med andra underhållsåtgärder, vilket resulterade i problem med utsättningen resten av året.

Åtgärder

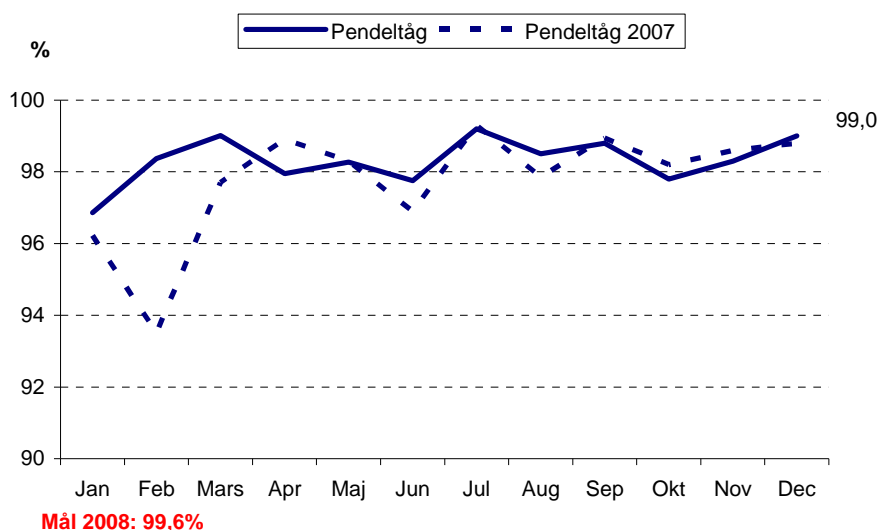
SL har arbetat intensivt under året tillsammans med Stockholmståg och Alstom, med handlingsplaner för nollställnings- och garantiåtgärder avseende X60-fordonen.

En handlingsplan gällande Nynäsbanan upprättades under hösten. Banverket satte in extra resurser för att kvalitetssäkra infrastrukturen och SL prioriterade omprogrammeringen av fordonen för att klara att köra normalhastighet på banan. Tågtrafiken har förstärkts med bussar sedan september och förstärkningen fortsätter tills vidare under 2009.

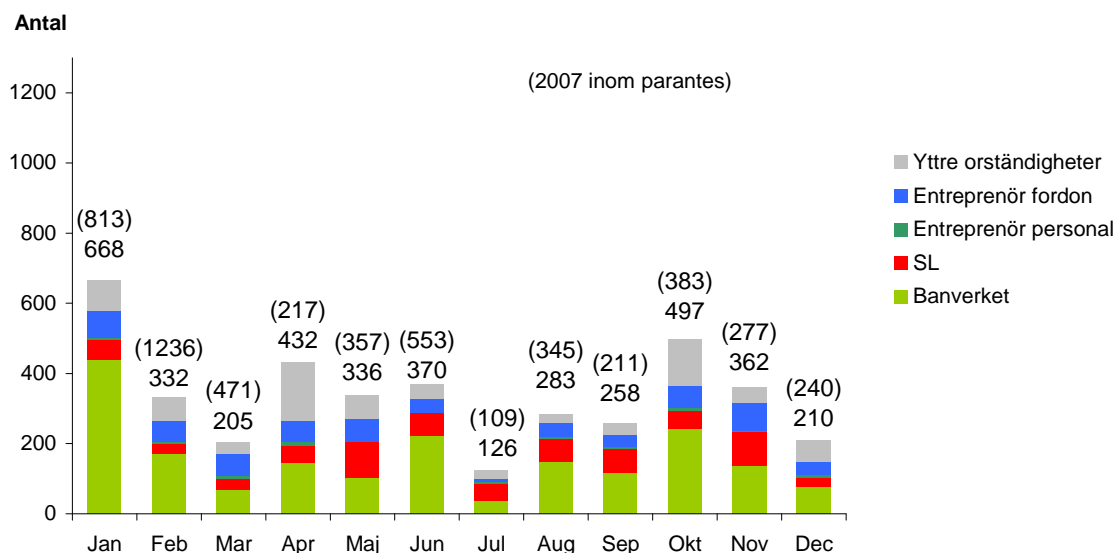
Banverket, SL och Stockholmståg träffades veckovis under slutet av året för att följa upp trafiken och vända den nedåtgående trenden. Dessa möten kommer att fortsätta under 2009.

Utförd trafik

Diagrammet nedan visar andel utförda avgångar i procent. Utförd avgång: Avgång som går hel planerad sträcka, mindre än 15 minuter försenad.



Orsaker till inställda avgångar i pendeltågstrafiken

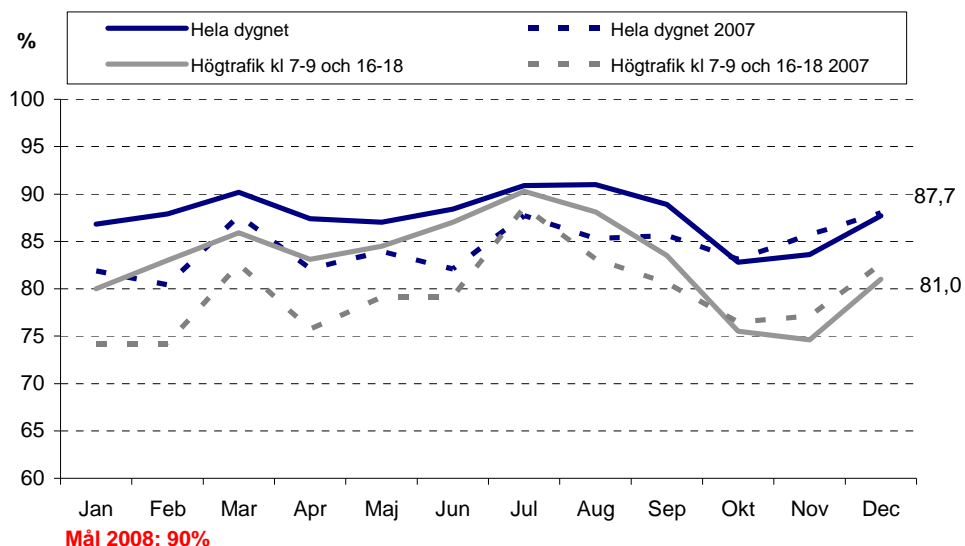


Förklaring till orsaksfördelning

- Yttre orsaker: Polisingripanden, beträdande av spårområde mm
- Entreprenör fordon: Fordonsfel kopplade till löpande underhåll mm
- Entreprenör personal: Personalbrist, försovning, sjukdom mm.
- SL: Garantifel och konstruktionsbrister i fordon mm
- Banverket: Fel i anläggningen, signaler och växlar mm

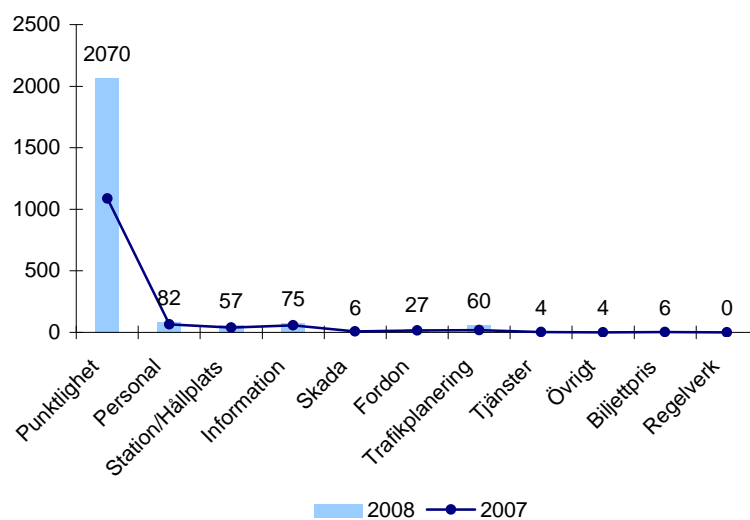
Punktligheten i pendeltågstrafiken

Diagrammet visar punktlighet mätt som genomsnittlig punktlighet mellan ankomst- och avgångstider vid 35 mätpunkter. En avgång räknas som punktlig om den är < 3 minuter försenad.



Kundsynpunkter på pendeltågstrafiken

Diagrammet nedan visar antalet kundsynpunkter på pendeltågstrafiken som inkommit till SL Kundtjänst under månaden.



4 Buss

Orsaker till avvikelser

Under 2008 har punktligheten varit på samma nivå som 2007, trots större händelser som påverkade trafiken. FN:s Irak-konferens i maj, arbetsmarknadskonflikten i juli och ett antal vägarbeten under året påverkade resultatet. Det totala punktlighetsmålet för 2008 uppnåddes inte.

Under FN:s Irak-konferens gjorde polisen avspärrningar i Innerstaden och runt Infracity i Upplands Väsby. Även trafiken på E4:an lades om. Detta påverkade busstrafiken i ett flertal områden; Innerstaden, Sigtuna/Upplands Väsby, Sollentuna och Solna/Sundbyberg.

Arbetsmarknadskonflikten som berörde hela länet 1-4/7 och Innerstaden och Söderort 10-15/7, gav stora följdverkningar i trafiken. Ett mycket stort antal avgångar, ca 114 600 stycken, ställdes in och även efter att strejken blåsts av fanns vissa störningar kvar.

Under maj-september påverkades framkomligheten av Söderledstunnelns avstängning. Byggnation och fartgupp på Centralbron gjorde att direktbuslinjerna och nattrafiken från söderförort inte kunde köra in till City.

Antalet inställda avgångar är 200 stycken färre under 2008 än under 2007, om konsekvenserna av arbetsmarknadskonflikten exkluderas. Det totala resultatet 2008 hamnade i nivå med föregående år men något under målet.

Avtalsområden som under 2008 haft en lägre tillgänglighet på fordon är Innerstaden, Solna/Sundbyberg, Sollentuna och Söderort som drivs av Busslink och Nacka/Värmdö som Swebus ansvarar för.

Den främsta orsaken till att avgångar ställs in är fordonsfel. Busslink har haft problem med stomlinjernas etanolledvagnar i Innerstaden och med kapaciteten i verkstaden i Råstadepån, som förser trafiken i Solna/Sundbyberg och Sollentuna med fordon. Förbättringar har skett i slutet av året och antalet inställda avgångar minskade successivt. Swebus har steg för steg förbättrat resultaten i Nacka/Värmdö genom förbättrade verkstadsrutiner och mot slutet av året var resultaten mycket bra.

Åtgärder

Trafikentreprenörerna har lämnat in åtgärdsplaner och arbetat efter dessa. I Nacka/Värmdö har verkstadsrutiner och bemanning varit en central fråga och en positiv utveckling har varit tydlig under senare delen av året.

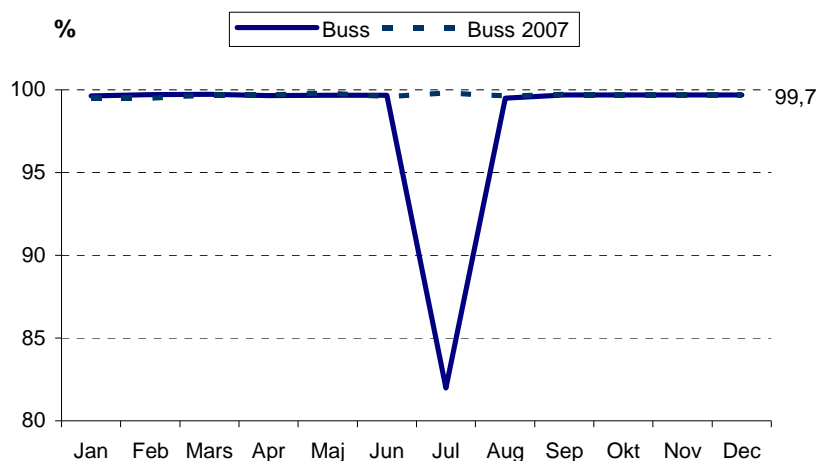
I Solna/Sundbyberg och Sollentuna (Råstadepån) har Busslink övertagit driften av verkstaden i egen regi. En översyn av personalens scheman har också gjorts. Förbättringar har noterats under senare delen av hösten.

Fordonsproblemen i Innerstaden är till del beroende av att bussflottan är ålderstigen. Bussslink har en medelålder på flottan som överstiger den som avtalet tillåter och SL har mer systematiskt följt upp detta under året. Bussslink kommer att införskaffa yngre fordon för att höja kvalitén på utförd trafik.

Ökat fokus finns också på att trafikentreprenörerna använder den fordonstyp (t ex ledvagn och lågentré), som SL beställt. Uppföljning sker på att de avgångar som har många resande ska köras med ledvagn (för att erbjuda plats för så många som möjligt) och att bussar med lågt insteg används där det är beställt (som ett led i SLs tillgänglighetsanpassning). Brister har upptäckts och arbetet fortsätter under 2009.

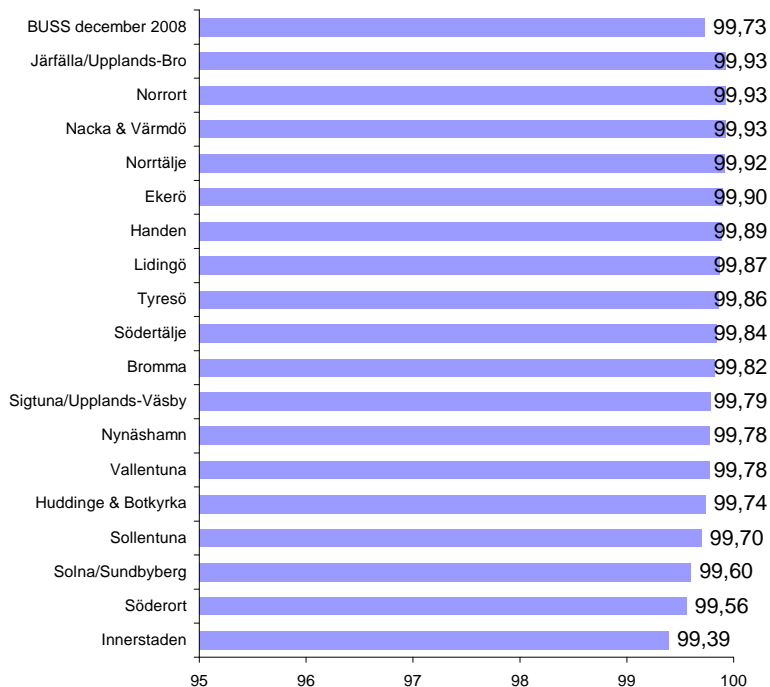
Utförd trafik

Diagrammet nedan visar andel utförda avgångar i procent.

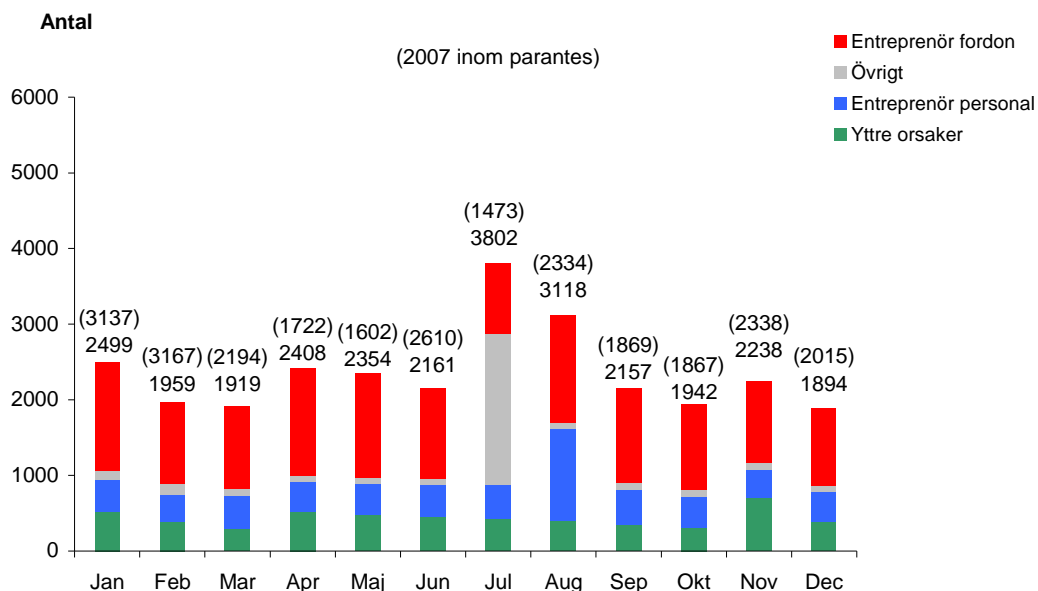


Mål 2008: 99,8%

Utförd trafik per avtalsområde



Orsaker till inställda avgångar



Busstrejken i juli genererade ca 114 600 inställda avgångar. Dessa är exkluderade i diagrammet ovan. Totalt antal inställda avgångar i juli summeras till 118 418 st.

Förklaring till orsaksfördelning

Yttre orsaker: Extrem väderlek mm

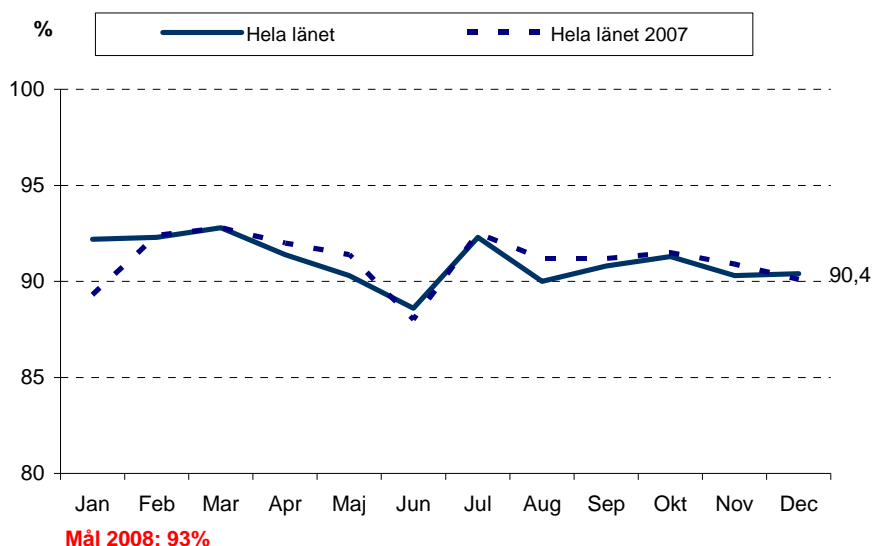
Entreprenör fordon: Fel på fordon, vagnbrist mm

Entreprenör personal: Personalbrist, försovning, sjukfrånvaro mm

Övrigt: Ersättningstrafik för pendeltåg, problem med biogas mm

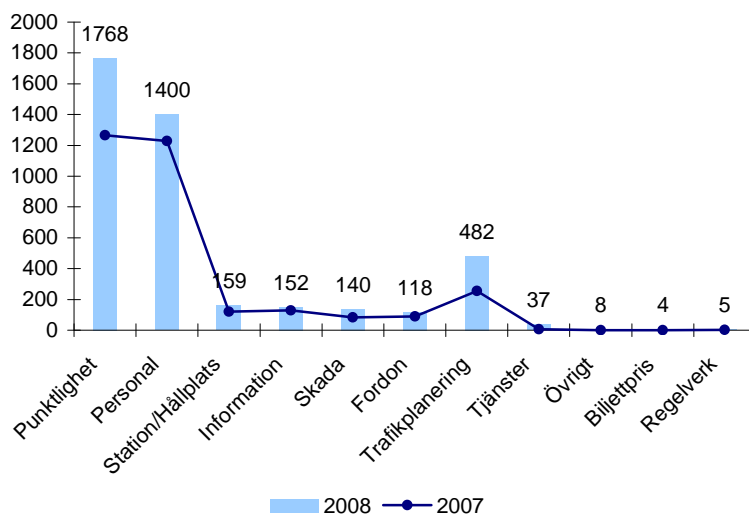
Punktligheten i busstrafiken

Diagrammet nedan visar andelen avgångar som avgått i tid. En avgång räknas som opunktlig om den avgått mer än 3 minuter sent eller mer än 1 minut tidigt.



Kundsynpunkter på busstrafiken

Diagrammen nedan visar antalet kundsynpunkter på busstrafiken som inkommit till SL Kundtjänst under månaden.



5 Lokalbanor

Orsaker till avvikelser

För 2008 har både punktligheten och antal utförda avgångar ökat, jämfört med 2007. För Roslagsbanan har målen för punktlighet och utförda avgångar uppnåtts. De övriga banorna har inte uppnått målen.

Punktigheten påverkades under året av ett antal stora akuta händelser. Vid händelser som får konsekvenser för infrastrukturen (t ex signaler, växlar, kontaktledningar och spår) blir följdeffekterna ofta stora då det på många platser är enkelspår. Reparationsarbetet kan vara tidskrävande och leder ofta till längre störningar.

Punktigheten sjönk på Tvärbanan under året. En orsak till försämringen kan vara att antalet resande på banan ökar och av- och påstigning tar längre tid. I juli innebar busstrejken en högre resandebelastning med många mindre förseningar som följd. I samband med vintertidtabellens start den 18/8 infördes 7,5 minuterstrafik (tidigare 10 minuterstrafik), vilket har lett till minskad trängsel på tågen. En översyn av tidtabellskonstruktionen kommer att göras nästa år för att få klarhet i hur punktligheten kan förbättras.

Nockebybanan drabbades i september av ett vagnfel (fel på strömavtagaren) som påverkade punktligheten negativt.

På Saltsjöbanan revs en kontaktledning ned i oktober och flertalet avgångar ställdes in. Banan drabbades också av spårhalka under oktober. Antalet hjulplattor minimerades genom att förarna körde med nedsatt hastighet på vissa sträckor. I november ledde ett akut banarbete vid en vägövergång till inställda avgångar och störningar i trafiken.

Lidingöbanan trafikerades med gamla vagnar och en del vagnfel har under året påverkat punktligheten negativt. Även Lidingöbanan påverkades av hög resandebelastning under busstrejken i juli.

Punktigheten på Roslagsbanan har varit stabil under 2008 och ökat jämfört med 2007. I oktober sjönk punktligheten till följd av arbetet med banupprustningen. Arbetet innebar att det inte gick att bedriva full tågtrafik enligt vintertidtabell. I november rev en lastbil med uppfälld kran ner en hjälpkraftledning och sträckan Åkersberga-Österskär fick stängas av 5-23/11. Bussar sattes in på sträckan. Också i december revs en kontaktledning ned av en kranbil, med stora störningar den dagen som följd.

Åtgärder

Leveransen av nio A32-vagnar till Tvärbanan och Nockebybanan försenades. Vagnarna skulle ha varit levererade till starten av vintertidtabellen i augusti. Den senaste leveransplanen från vagn tillverkaren anger att samtliga vagnar ska vara levererade i mars 2009.

I december tecknades tilläggsavtal för Veolias lokalbanor. Tilläggsavtalet innebär främst att Veolia tar över fordonsunderhållsverksamheten från Tågia, från den första januari 2009.

Trafikavtalet har också förlängts t o m augusti 2012. Vissa krav i trafikavtalet har moderniserats:

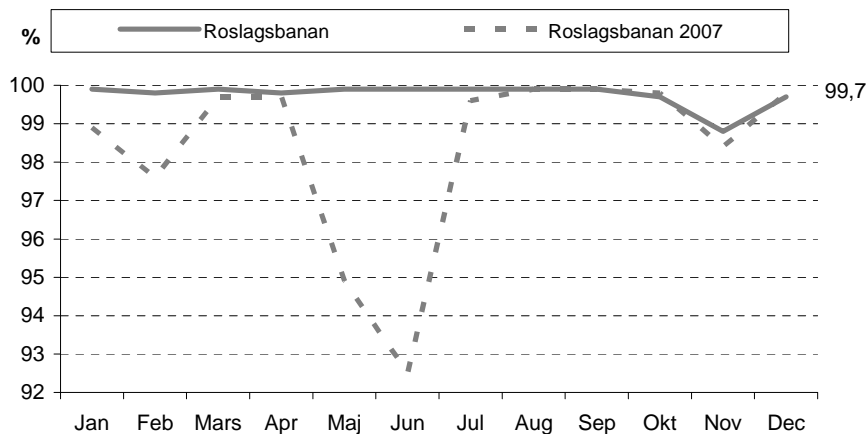
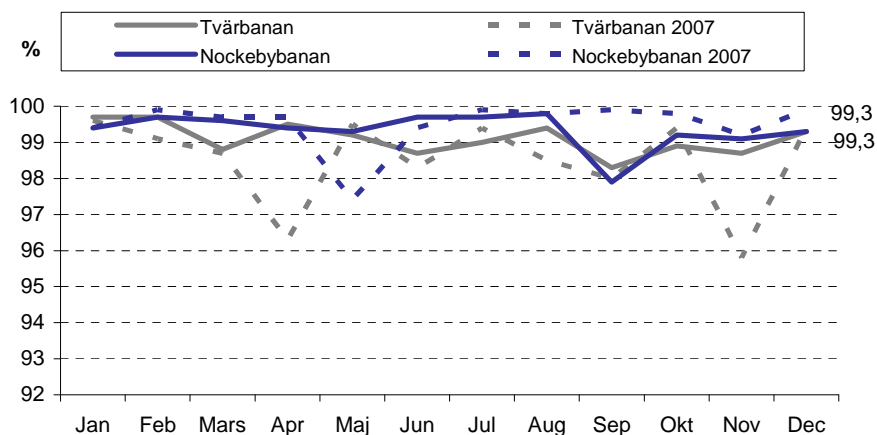
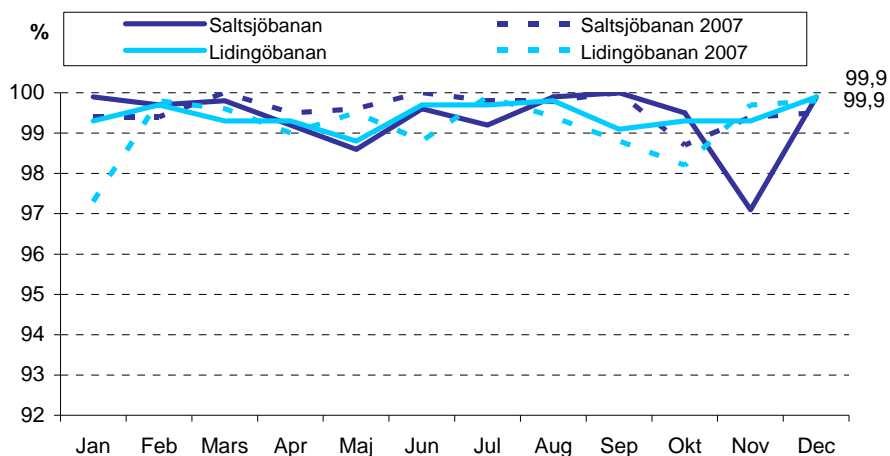
- utökat ansvar för städning i kundmiljöer
- utökat ansvar för service och underhåll av fordon
- moderniserade krav avseende säkerhet och trygghet
- moderniserade miljökrav

Genom tilläggsavtalet får nu Veolia ett helhetsansvar för trafikdriften på banorna, vilket är i överensstämmelse med SLs strategi avseende trafikupphandlingar.

I december har förberedelser påbörjats för att ordna ersättningstrafik med buss under sommaren 2009, då upprustningen av Roslagsbanan fortsätter. Sträckorna Djursholms Ösby-Näsby Park och Mörby-Östra station kommer att rustas upp. En ny station ska också byggas mellan Frescati och Universitetet, för att sedan ersätta dessa två.

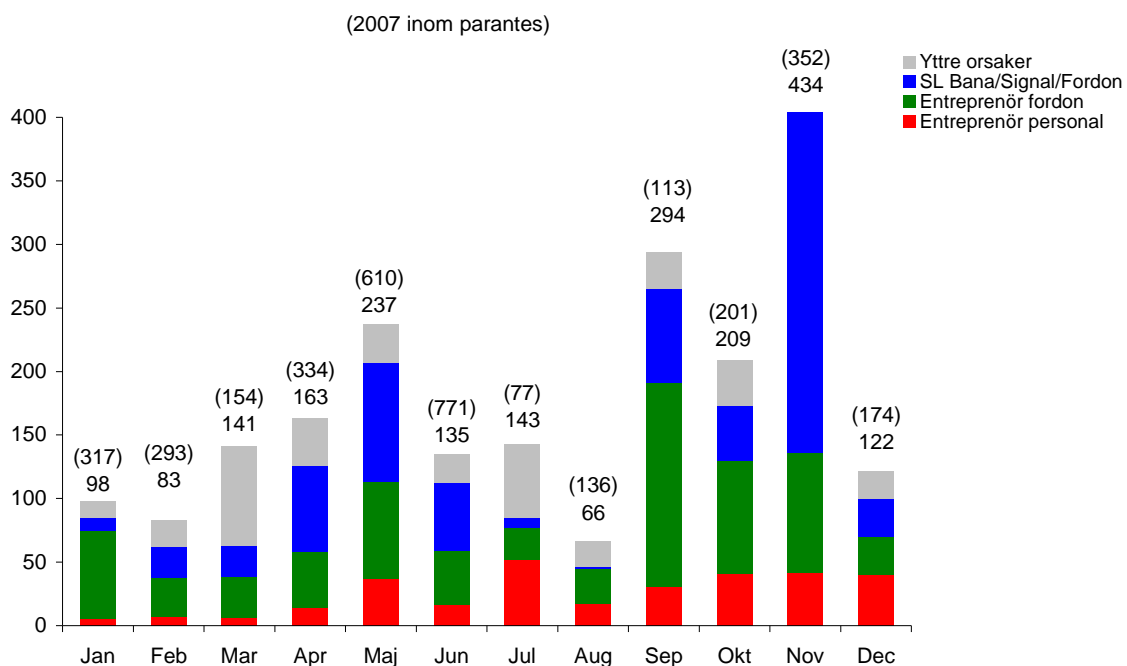
Utförd trafik

Diagrammet nedan visar andel utförda avgångar i procent.



Mål 2008: 99,7% (för samtliga lokalbanor)

Orsaker till inställda avgångar



Förklaring till orsaksfördelning

Yttre orsaker: Polisingripande, beträdande på spårområde mm

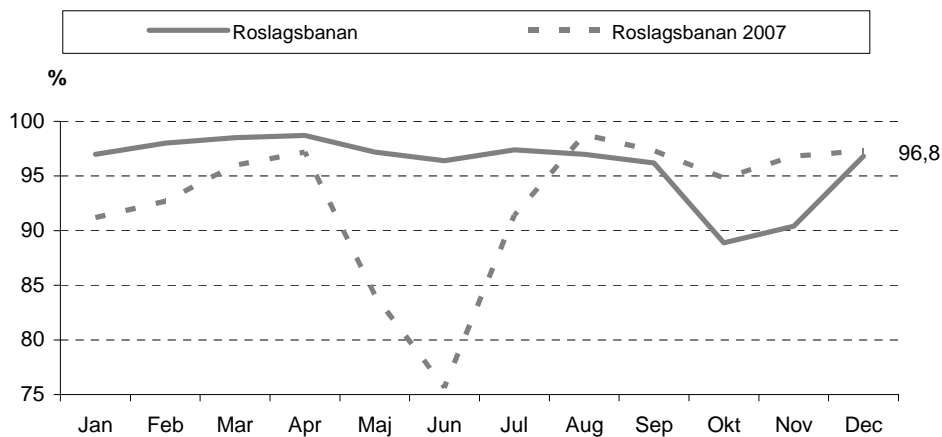
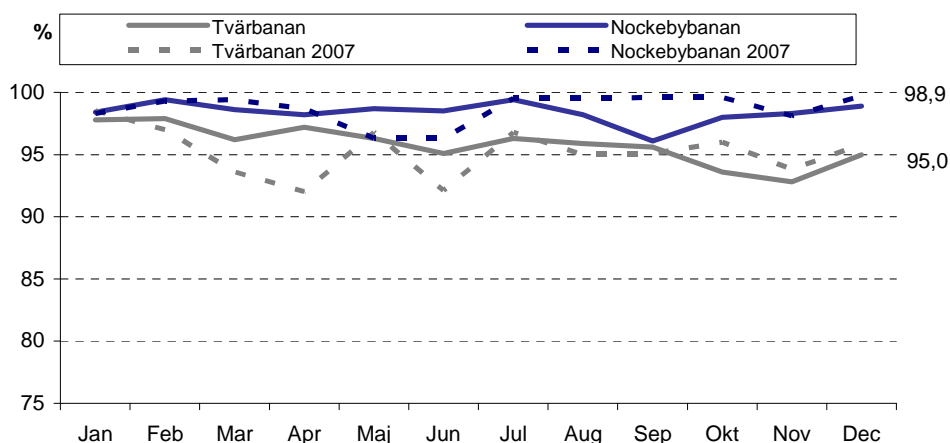
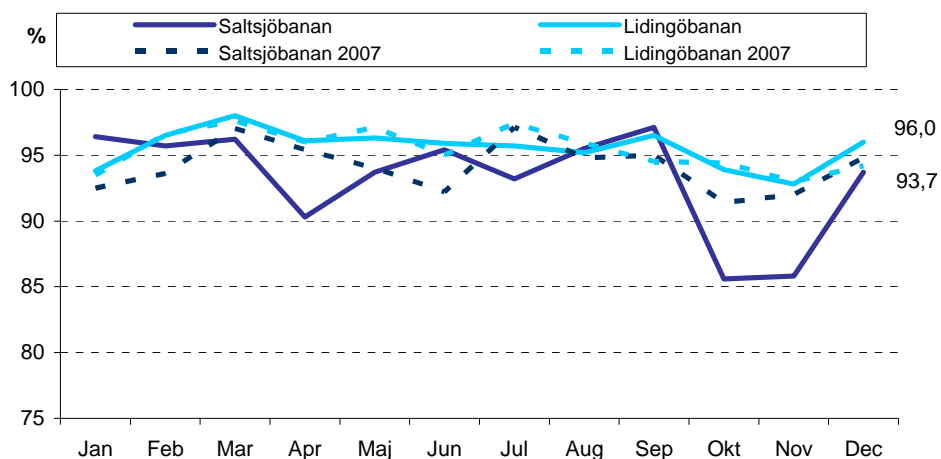
Entreprenör fordon: Fel kopplade till löpande underhåll mm

Entreprenör personal: Personalbrist, bristande trafikledning mm

SL Bana/Signal/Fordon: Fel i den fasta anläggningen, garantifel och konstruktionsbrister

Punktligheten för lokalbanorna

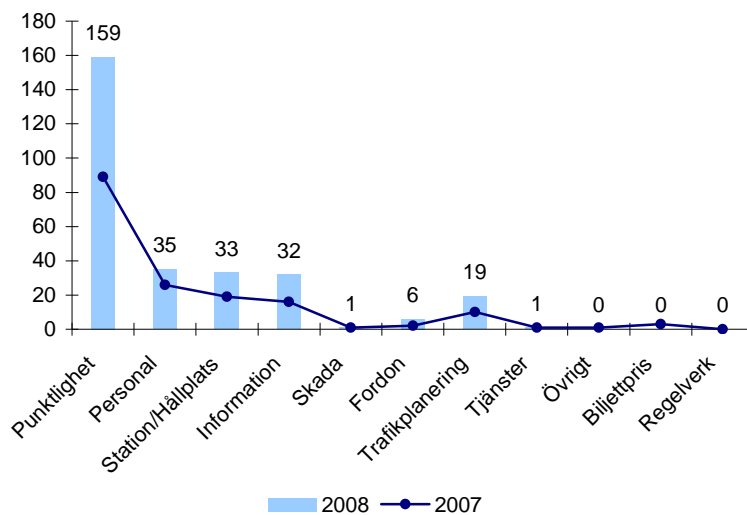
Diagrammen nedan visar andelen avgångar som avgått i tid. En avgång räknas som opunktlig om den avgått mer än 3 minuter sent eller 1 minut tidigt.



Mål 2008: 97% (lokalbanor totalt)

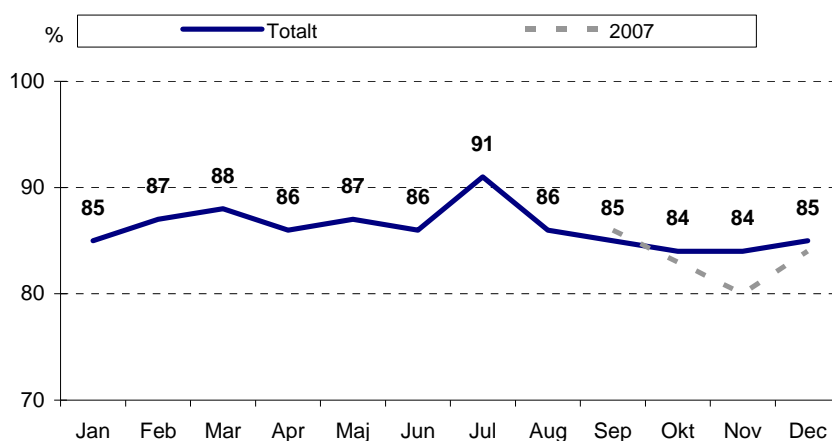
Kundsynpunkter på lokalbanorna

Diagrammen nedan visar antalet kundsynpunkter på lokalbanorna som inkommit till SL Kundtjänst under månaden.

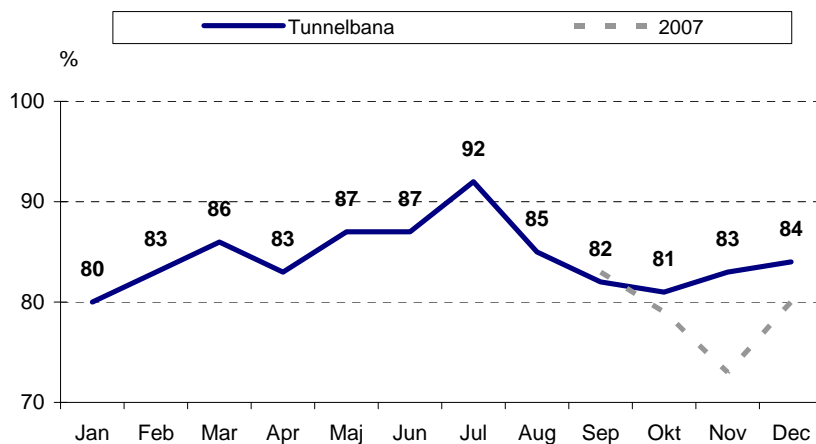


6 Andel kunder i tid

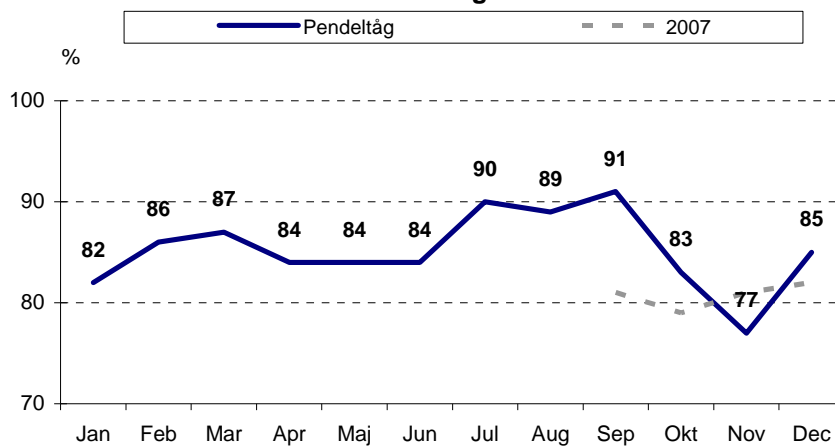
Andel kunder i tid (<1 min tidig, <3 min sen)
Totalt för hela SL-trafiken



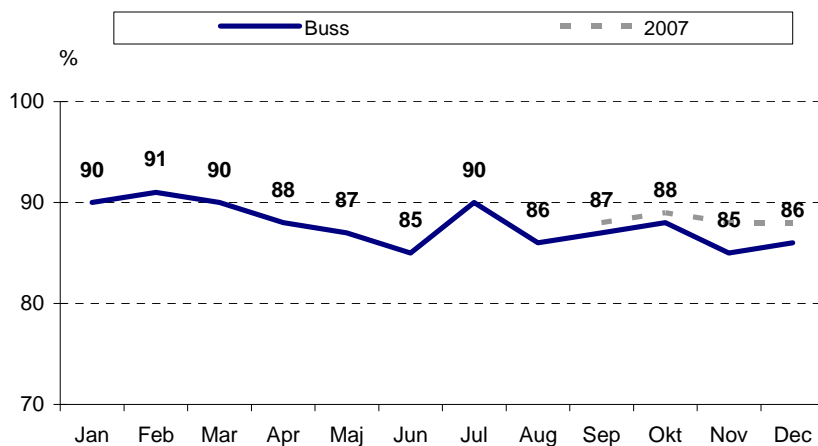
Andel kunder i tid (<1 min tidig, <3 min sen)
Tunnelbana



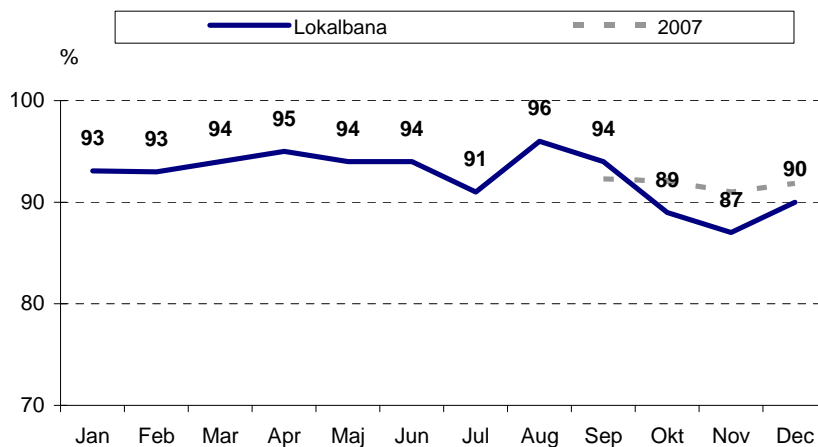
Andel kunder i tid (<1 min tidig, <3 min sen)
Pendeltåg



Andel kunder i tid (<1 min tidig, <3 min sen)
Buss



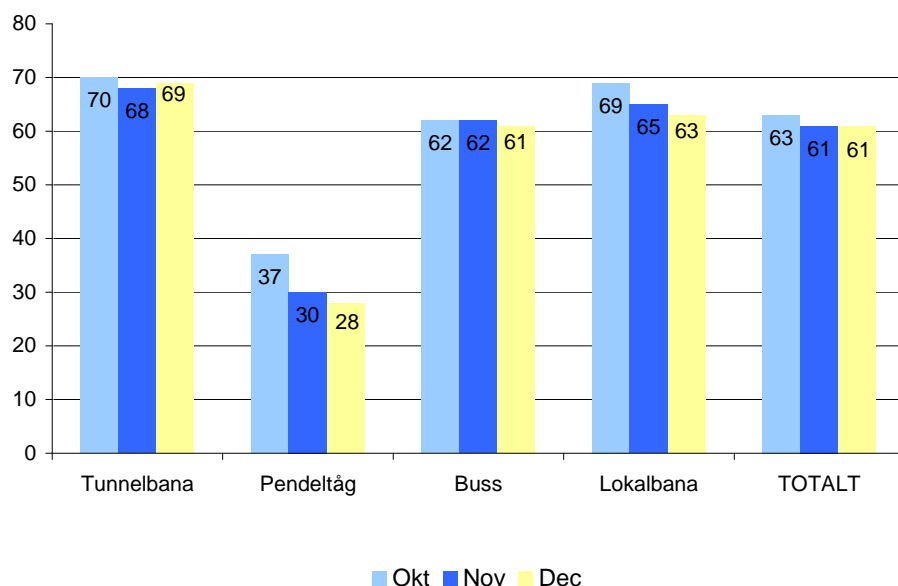
Andel kunder i tid (<1 min tidig, <3 min sen)
Lokalbanor



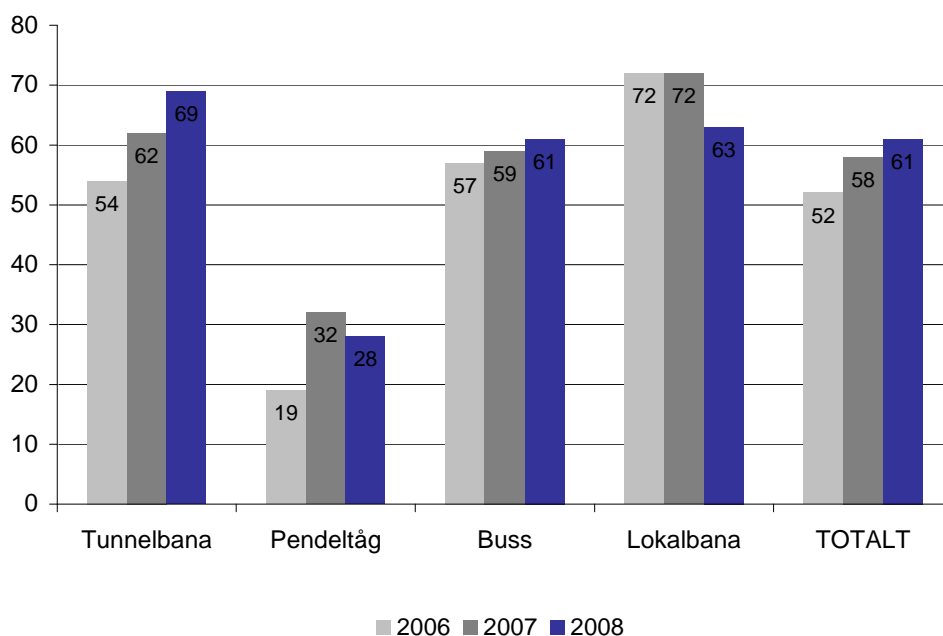
7 Upplevd kvalitet; punktlighet

Diagrammet nedan visar hur SLs resenärer enligt SLs kundundersökning upplever punktligheten i SL-trafiken, d.v.s. hur många som är nöjda med tidhållningen.

De tre senaste månaderna under året



Månaden under de tre senaste åren



8 Varifrån kommer alla siffror?

Denna rapport sammanställs av SL Kontrakt.

Grunddata för de mätningar som redovisas hämtas in dels från entreprenörernas avvikelse rapporter och dels från ATR-systemet. ATR står för "Automatisk Trafik Räkning" och finns installerat i ca 10 % av de fordon i SL-trafiken som mäts via detta system.

Upplevd kvalitet tas från SLs återkommande månadsundersökning och kundsynpunkterna från SL Kundtjänst.

Andel kunder i tid: Antal påstigande som ej drabbats av förseningar pga sena avgångar (- 3 min), tidiga avgångar (+ 1 min) eller inställda avgångar/stopp i trafiken i relation till det totala antalet påstigande.

Tunnelbanan

För ej utförd trafik i tunnelbanan räknas varje passage av T-centralen som en avgång. Inställda avgångar mellan perifera stationer räknas inte. Ej utförd trafik redovisas för tunnelbanan delvis som "Stopp i trafiken". Anledningen är att alla tåg på linjen påverkas vid stora trafikstörningar och det är då svårt att härleda vilka tåg det är som faktiskt blir inställda.

Punktligheten på Gröna linjen mäts manuellt, på Blå linjen och Röda linjen via signalsystemet. Mätningen sker vid 14 mätstationer i tunnelbanenätet, vilka täcker infart och utfart vid innerstadssnitten.

Pendeltåg

För ej utförd trafik i pendeltågstrafiken räknas start och slut vid Centralstationen som ny avgång. Även sträckan Nynäshamn-Västerhaninge räknas som en avgång. Ej utförd trafik redovisas för pendeltågstrafiken som "inställda avgångar".

Punktligheten hämtas från Banverkets trafikledningssystem.

Buss

Ej utförd trafik i busstrafiken innebär att bussen ej trafikerat hela eller delar av en avgångs linjesträcka och redovisas som "inställda avgångar" Punktligheten mäts med ATR.

Lokalbanor

Ej utförd trafik för lokalbanorna innebär att tåget ej trafikerat hela eller delar av en avgångs linjesträcka och redovisas som "inställda avgångar".

Punktligheten mäts på Nockebybanan, Tvärbanan och Lidingöbanan med ATR. På Roslagsbanan och Saltsjöbanan mäts punktligheten med hjälp av trafikledningssystemet.

9 Uppföljning av åtgärder

Trafikslag	Åtgärd	Ansvarig	Status	Resultat förväntas
Tunnelbana	Förbättrad punktlighet på Gröna linjen	Veolia/SL	Pågår	Gradvis
Pendeltåg	Handlingsprogram för fordonsunderhåll	Stockholmståg	Pågår	Gradvis
Pendeltåg	Åtgärdsprogram för förbättrad punktlighet	Stockholmståg	Pågår	Målsätts årsvis
Pendeltåg	Åtgärdsprogram för förbättrad trafik-information till resenär	Stockholmståg	Pågår	2009
Pendeltåg	Störningshanteringsplan	Stockholmståg	Klar	
Buss	Åtgärdsplan för fordonsunderhåll Nacka/Värmdö	Swebus	Klar	
Buss	Komma tillrätta med fordonsunderhåll Innerstaden Solna/Sundbyberg, Sollentuna	Busslink	Pågår	Gradvis (stor förbättring på Solna/Sundbyberg)
Buss	Samverkan mot vandalisering och stenkastning	Busslink Swebus	Klar	



Bilaga 1

VERKSAMHETSTAL 2008	Utfall (ack) 2008	Budget (helår) 2008	Utfall 2007	Utfall 2006	Utfall 2005	Utfall 2004	Utfall 2003	Utfall 2002
Punktlighet (% avgångar i rätt tid) ¹⁾								
Tunnelbana	94,1	95,0	92,7	91,0	93,1	92,8	91,2	0,0
- varav Gröna linjen	92,2	93,0	91,6	87,8	89,9	89,5	87,6	87,2
Röda linjen	94,7	95,0	93,0	92,9	95,1	94,9	92,7	90,9
Blå linjen	97,5	98,0	95,4	95,9	97,4	97,7	98,5	98,8
Pendeltåg	87,7	90,0	84,5	81,1	83,3	86,4	87,3	85,7
- mht Stockholmstågs ansvar	97,0	96,0	95,4	94,3	94,5	86,4	87,3	85,7
Roslagsbanan	96,0	95,0	92,9	93,5	93,9	94,7	93,9	92,7
Lidingöbanan	95,6	97,0	95,2	95,0	96,5	96,1	96,9	97,1
Tvärbanan	95,8	98,0	95,2	97,7	98,3	98,4	96,1	96,6
Nockebybanan	98,4	99,0	98,6	99,1	98,2	98,7	98,7	98,2
Saltsjöbanan	93,6	95,0	94,1	94,1	92,1	95,0	94,6	92,9
Busstrafik	91,0	93,0	91,2	91,9	91,4	91,4	90,6	0,0
-varav norra regionen	95,5	96,5	95,3	95,9	96,4	95,8	96,0	97,1
centrala regionen	88,4	89,0	88,5	88,0	89,3	88,8	88,7	87,8
- varav innerstaden	82,8	85,0	83,7	88,0	89,3	88,8	88,7	87,8
södra regionen	95,3	97,0	95,7	97,0	96,1	96,1	96,4	96,0

¹⁾ Andel godkända avgångar (normalt högst 3 min efter och högst 1 min före tidtabell) av beställda avgångar

Inställda avgångar (% av beställda)

Tunnelbana	0,6	0,5	1,0	2,0	2,2	0,7	0,7	0,8
- varav Gröna linjen	0,4	0,6	0,4	1,3	2,4	0,8	0,8	0,7
Röda linjen	0,9	0,5	1,3	3,3	3,0	0,8	0,8	1,2
Blå linjen	0,6	0,3	1,3	1,3	0,8	0,5	0,4	0,4
Pendeltåg	1,7	0,4	2,3	2,7	1,7	1,4	1,1	1,7
Roslagsbanan	0,3	0,3	1,4	0,7	0,6	0,6	0,6	1,9
Lidingöbanan	0,6	0,1	1,1	1,1	0,9	0,4	0,1	0,3
Tvärbanan	0,9	0,1	1,4	1,0	0,5	0,1	0,4	0,2
Nockebybanan	0,7	0,1	0,5	0,2	0,5	0,2	0,1	0,2
Saltsjöbanan	0,6	0,1	0,3	0,6	2,2	0,3	0,2	0,2
Busstrafik	1,7	0,2	0,3	0,4	0,3	0,2	0,2	0,3
-varav norra regionen	1,2	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2
centrala regionen	2,4	0,3	0,5	0,6	0,4	0,3	0,3	0,3
- varav innerstaden	2,9	0,3	0,8	0,7	0,4	0,3	0,3	0,4
södra regionen	1,2	0,1	0,2	0,4	0,2	0,1	0,1	0,4

Stopp i trafiken (mer än 10 minuter)

Tunnelbana totalt	333	395	357	515	525	647	762	798
- varav tekniska fel	87,5		74	276	262	320	0	0
trafikutövaren	104		145	38	41	42	0	0
yttra omständigheter	141,5		138	201	222	285	0	0
Gröna linjen	133	175	152	226	201	281	325	362
- varav tekniska fel	29		31,5	117	95	143	0	0
trafikutövaren	38		57	17	8	19	0	0
yttra omständigheter	66		63,5	92	98	119	0	0
Röda linjen	149	160	140	199	231	282	339	369
- varav tekniska fel	41,5		27,5	99	118	133	0	0
trafikutövaren	41		59,5	15	24	18	0	0
yttra omständigheter	66,5		53	85	89	131	0	0
Blå linjen	51	60	65	90	93	84	98	67
- varav tekniska fel	16		14	60	49	44	0	0
trafikutövaren	23		26,5	6	9	5	0	0
yttra omständigheter	12		21,5	24	35	35	0	0