



Punktlighet i SL-trafiken

Månadsrapport för juni och juli 2010





Innehållsförteckning

1	Sammanfattning.....	3
2	Tunnelbanan.....	4
	Orsaker till avvikelser	4
	Utförd trafik.....	5
	Orsaker till stopp i tunnelbanetrafiken	6
	Punktligheten	7
	Kundsynpunkter	8
3	Pendeltåg.....	10
	Orsaker till avvikelser	10
	Utförd trafik.....	11
	Orsaker till inställda avgångar	11
	Punktligheten	12
	Kundsynpunkter	13
4	Buss.....	14
	Orsaker till avvikelser	14
	Utförd trafik.....	14
	Utförd trafik per avtalsområde	16
	Orsaker till inställda avgångar	17
	Punktligheten	18
	Kundsynpunkter	19
5	Lokalbanor	21
	Orsaker till avvikelser	21
	Utförd trafik.....	22
	Orsaker till inställda avgångar	23
	Punktligheten	24
	Kundsynpunkter	25
6	Andel kunder i tid	26
7	Upplevd kvalitet; punktlighet	28
8	Färdtjänstverksamheten	29
	Orsaker till avvikelser	29
	Punktligheten	29
	Punktligheten per leverantör	30
	Kundsynpunkter	31
9	Varifrån kommer alla siffror?	33

1 Sammanfattning

Den dominerande orsaken till avvikelser i **tunnelbanetrafiken** har under sommaren varit spårhalka. Ett flertal åtgärder har genomförts och sedan slutet av juli har inga halkproblem förekommit. SL och MTR arbetar vidare med att analysera orsakerna till de hala spåren. MTR arbetar också kontinuerligt med förbättring av fordonsunderhållet.

Pendeltågstrafiken drabbades av ett flertal infrastrukturfel med många inställda avgångar som följd. Den utförda trafiken var lägre än föregående år både i juni och juli och även punktligheten påverkades i juli.

Busstrafiken i stora delar av city påverkades i juni av trafikomläggningar i samband med Kronprinsessans bröllop. I Norrort kördes mycket förstärkningstrafik i samband med Roslagsbanans avstängning. Personalläget var under sommaren ansträngt i flera av Busslinks områden. Det varma vädret orsakade en del problem med motorer. Nobinas busstrafik påverkades av studentfirande i Södertälje i juni och skottlossning i Huddinge/Botkyrka i juli. Fordonsfel förekom i olika grad och både Busslink och Nobina genomför löpande åtgärder för att förbättra fordonsunderhållet i syfte att minska antalet inställda avgångar i områden med en stor andel fordonsfel.

Vad gäller **lokalbanornas trafik** så drabbades Saltsjöbanan och Roslagsbanan av några akuta störningar under sommaren, bl.a. strömförsörjningsfel och solkurvor.

Färdtjänsttrafikens punktlighet fortsätter att förbättras.

2 Tunnelbanan

Orsaker till avvikelser

Den dominerande orsaken till inställd trafik i juni var problem med halt spår. Infrastrukturfel i samband med en spårsänkning i Abrahamsberg samt fordonsfel bidrog också till inställd trafik. I juli var de huvudsakliga skälen till inställd trafik halt spår och fordonsfel.

Spårhalkan medförde även en trafikavstängning på Farstagrenen mellan den 11 och 15 juli. Akut genomförda åtgärder har lett till förbättringar av situationen, och sedan slutet av månaden har inga halkproblem förekommit.

Stopp i trafiken under juni orsakades huvudsakligen av infrastrukturfel men även av fordonsfel och yttre händelser såsom olyckor och föremål på spåret. I juli orsakades stoppen främst av signalfel, växelfel och fordonsfel. Under juli förekom också flera fall av personolyckor.

Sommaren kännetecknas vanligtvis av god punktlighet då trafiken är mindre omfattande. Problemen med halt spår påverkade dock även punktligheten negativt främst i juni då hastigheten periodvis har fått reduceras.

Åtgärder

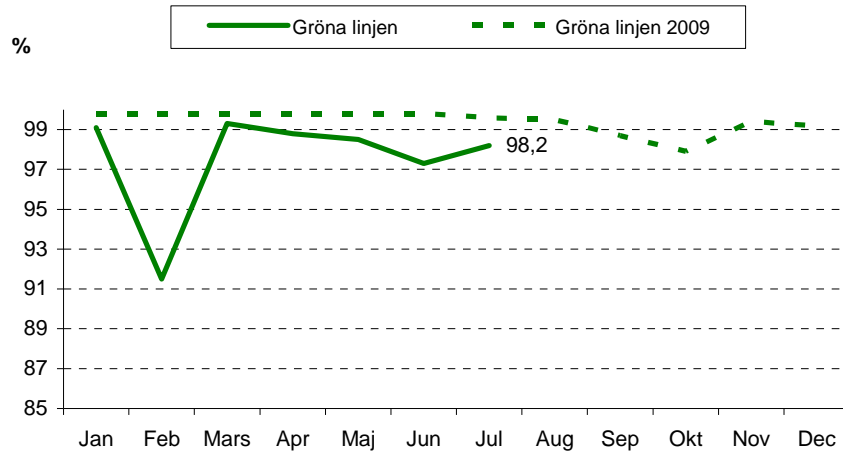
Orsakerna till de hala spåren under sommaren har varit svåranalyserade. Flera åtgärder har genomförts parallellt för att komma tillrätta med problemen, bl a hastighetsnedsättningar, spårtvätt och justering av rälsens smörjning. En gemensam arbetsgrupp SL/MTR arbetar med att analysera övriga orsaker, som körsätt, med hjälp av fordonsdata. MTR arbetar kontinuerligt med att förbättra rutinerna för uppföljning och analys av hjulskador beroende på halt spår.

MTR arbetar kontinuerligt med förbättring av fordonsunderhåll, bl a pågår en genomgång av dörrarna på C20-fordonen, liksom förbättringar av rutiner och instruktioner. För att hitta lösningar på problem med signalrelaterade fordonsfel samarbetar MTR med Siemens.

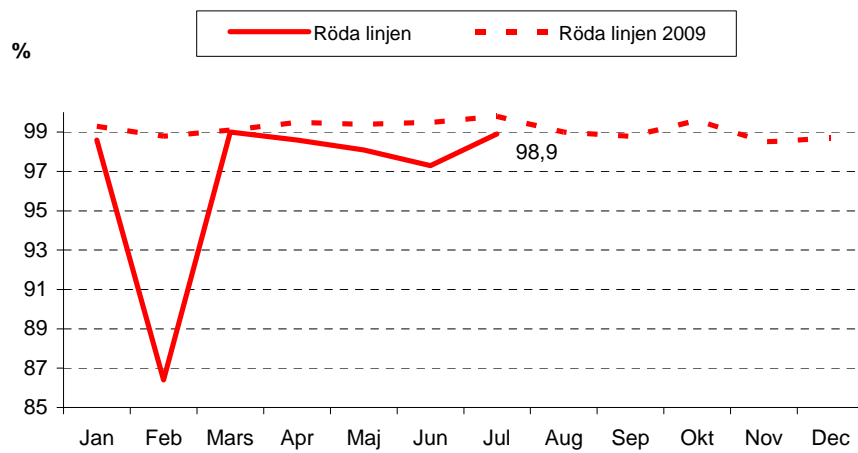
För att få ner samt korta antalet stopp i trafiken arbetar SL och MTR tillsammans med förbättrad och utökad kontroll av ställverk och växlar. MTR samarbetar också med både polis och räddningstjänst för att minska tiden för stopp vid ingripanden.

Utförd trafik

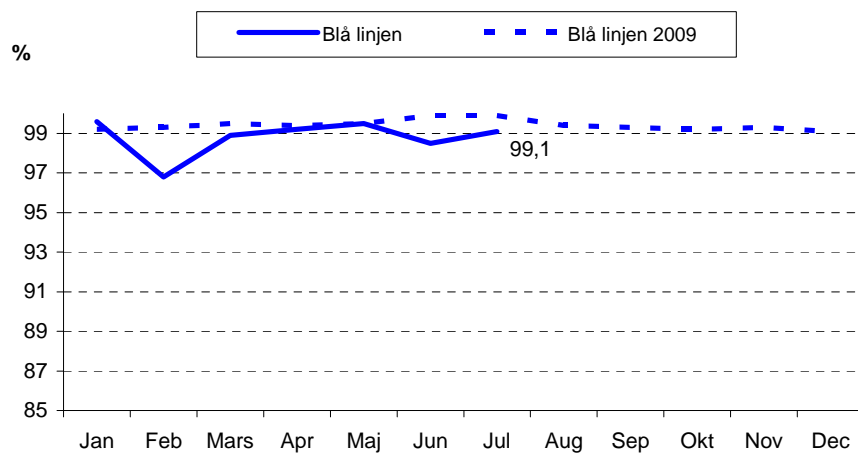
Diagrammen visar andel utförda avgångar per tunnelbanelinje.



Utförd trafik för gröna linjen, ackumulerat: 97,6%

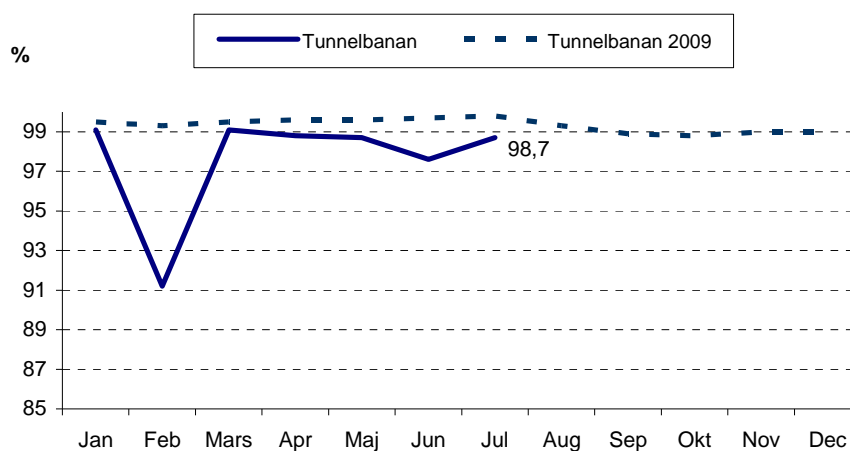


Utförd trafik för röda linjen, ackumulerat: 96,7%



Utförd trafik för blå linjen, ackumulerat: 98,8%

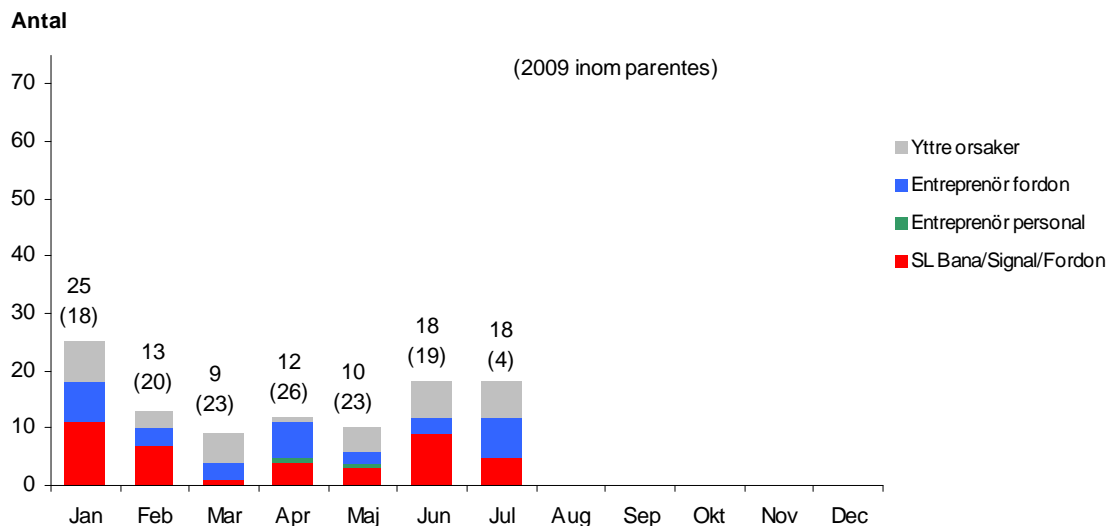
Diagrammet visar andel utförda avgångar för tunnelbanan totalt.



Utförda avgångar för tunnelbanan totalt, ackumulerat: 97,6
 Mål 2010 för tunnelbanan totalt: 99,6%

Orsaker till stopp i tunnelbanetrafiken

Definition på stopp: Mer än 10 minuters försening.



Förklaring till orsaksfördelning:

Yttre orsaker: Polisingripanden, beträdande på spår område, vandalism mm

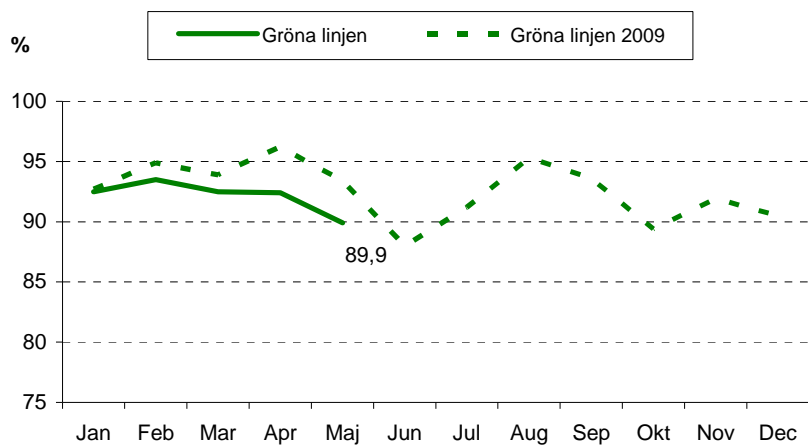
Entreprenör fordon: Fel kopplade till löpande underhåll mm

Entreprenör personal: Handhavandefel mm

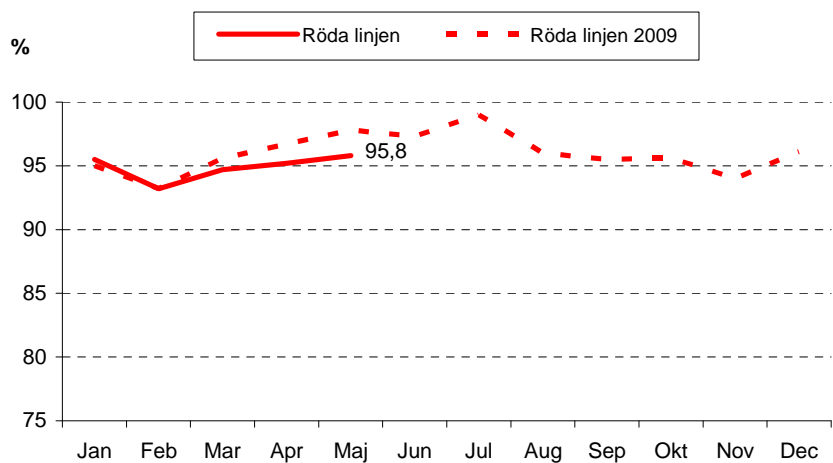
SL Bana/Signal/Fordon: Fel i den fasta anläggningen.

Punktligheten^(1,2)

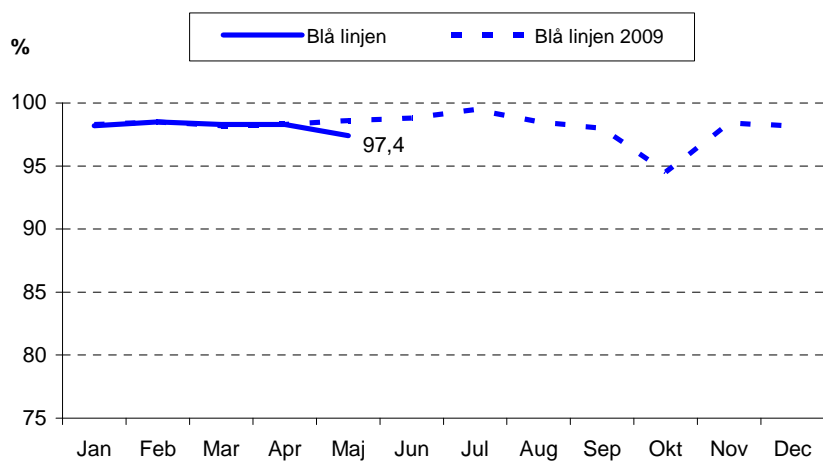
Diagrammen nedan visar andelen avgångar som avgått i tid. En avgång räknas som opunktlig om den avgått mer än 3 minuter sent eller 1 minut tidigt.



Punktligheten för gröna linjen, ackumulerat: maj 92,2%

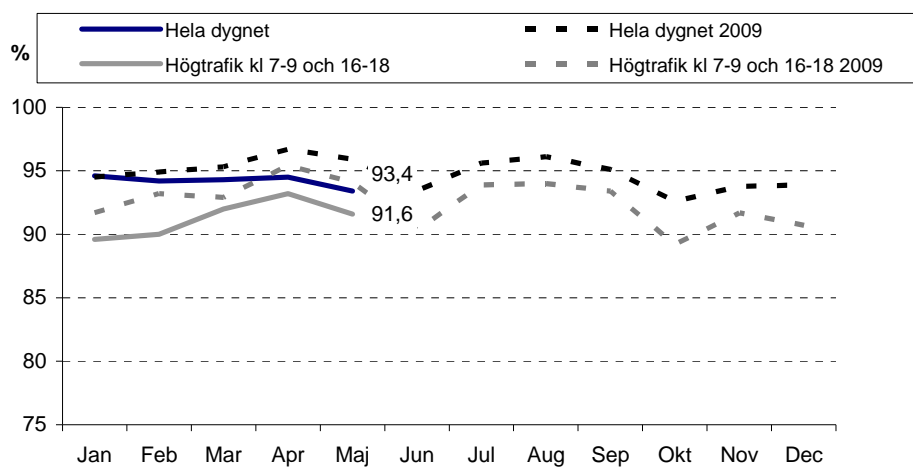


Punktligheten för röda linjen, ackumulerat: maj 94,9%



Punktligheten för blå linjen, ackumulerat: maj 98,1%

Diagrammet nedan visar punktligheten i tunnelbanan uppdelat på olika tidsperioder.



Punktligheten för tunnelbanan totalt, ackumulerat: maj 94,2%
 Mål 2010 för tunnelbanan totalt: 95,5%

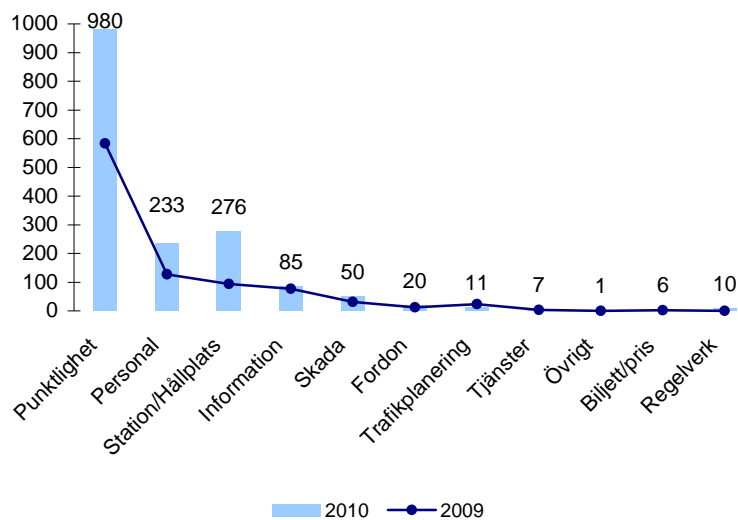
¹ Punktligheten i februari 2010 är beräknad exklusive vecka 8, då den rådande trafiksituationen gjorde att inga jämförbara mätningar kunde genomföras.

² SL saknar p.g.a. ett datahaveri den information från signalsystemet som utgör underlag för beräkningen av punktlighet på Röd och Blå linje. Punktligheten för juni och juli 2010 var enligt de manuella mätningar som utfördes parallellt 93,4% respektive 97,5 % på Röd linje och 96,9 % respektive 99,1 % på Blå linje. Åtgärder har vidtagits för att problemet inte ska upprepas.

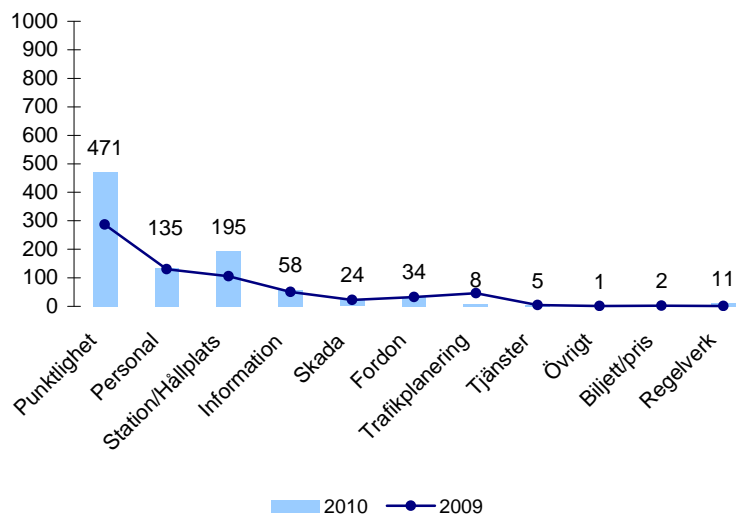
Kundsynpunkter

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

Juni



Juli



3 Pendeltåg

Orsaker till avvikelser

Utförd trafik under juni låg på 98,7% vilket är en förbättring med 2,1 procentenheter jämfört med maj. Antalet inställda tåg var dock fler än året innan. 28,4% berodde på orsaker inom Trafikverkets ansvarsområde.

De problem med signalställverken på sträckan Bålsta och Kungsängen som orsakade störningar under april och maj orsakade också förseningar i början av juni men har därefter upphört. Ett fel på den nyinkopplade bron över Södertälje kanal orsakade ett omfattande signalfel som störde trafiken under fyra dagar. I övrigt påverkades trafiken av tre personolyckor.

Punktligheten låg i juni på 90,2 %, vilket är ungefär samma nivå som föregående år.

Utförd trafik under juli låg på samma nivå som i juni. Antalet inställda tåg låg på ungefär samma nivå som året innan. Drygt hälften berodde på orsaker inom Trafikverkets ansvarsområde.

De enskilda händelser som orsakade flest inställda tåg i juli var flera och långvariga fel på växlar i Södertälje, kontaktledningsfel vid Älvsjö bangård, problem med signalställverket i Jakobsberg samt elfel vid flera platser i samband med åskväder. I övrigt påverkades trafiken av två personolyckor.

Punktligheten för juli var 90,4 % vilket är 3,7 % enheter lägre än föregående år. Juli månad har under tidigare år varit en bra trafikmånad eftersom trafiken är mindre omfattande. De infrastrukturfel som drabbade trafiken i år återspeglas tydligt i punktlighetsutfallet för juli.

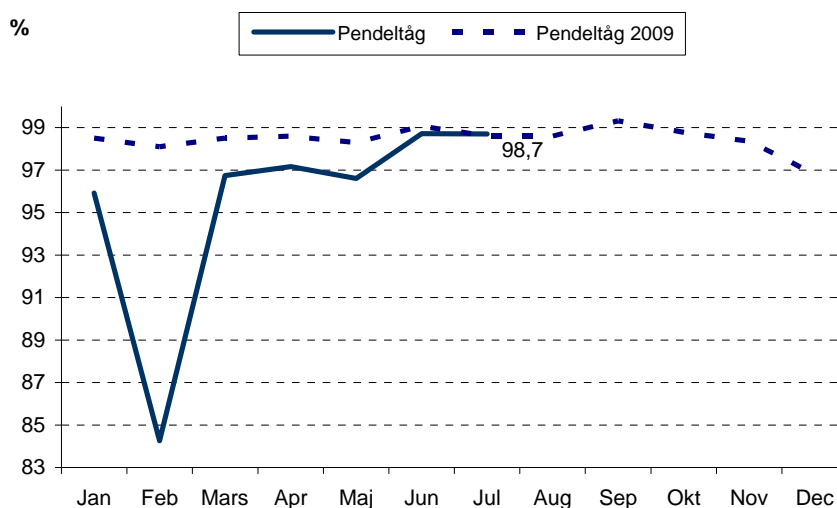
Åtgärder

SL träffade tillsammans med Stockholmståg Trafikverket den 21 juni för att diskutera det ökande antalet infrastrukturfel samt ställa krav på åtgärder för förbättrad leverans kvalitet och punktlighet.

Inom ramen för det löpande kvalitetsarbetet SL-Stockholmståg-Trafikverket pågår planering av åtgärderna inför kommande vintersäsong.

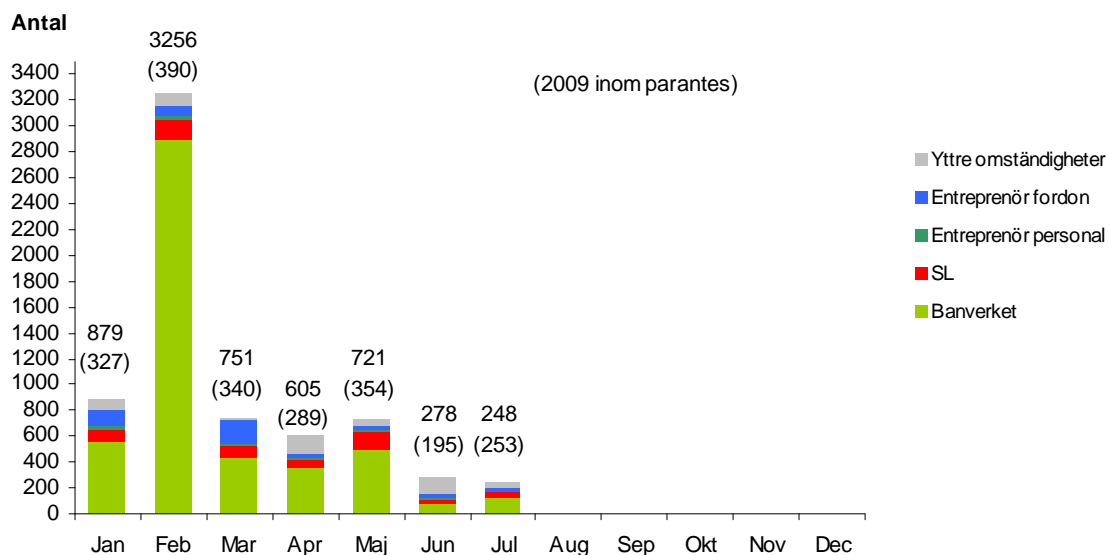
Utförd trafik

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



Utförda avgångar för pendeltågen, ackumulerat: 95,5%
 Mål 2010 för pendeltågen: 99,0%

Orsaker till inställda avgångar

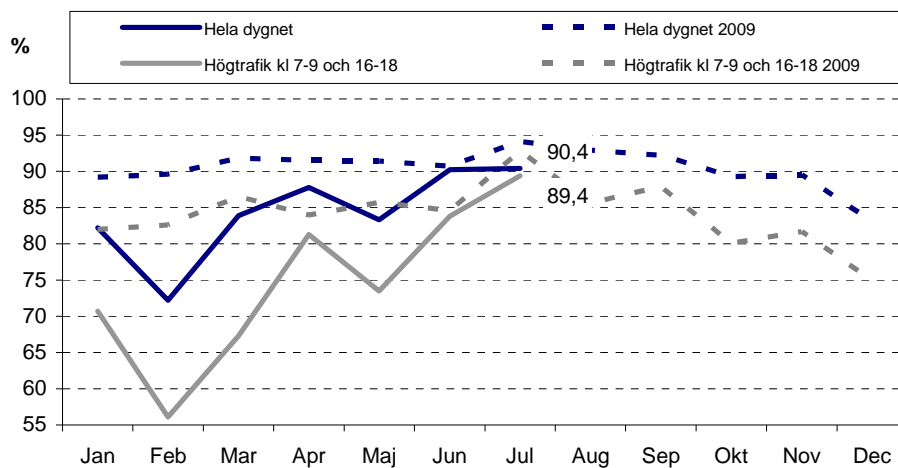


Förklaring till orsaksfördelning

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

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.

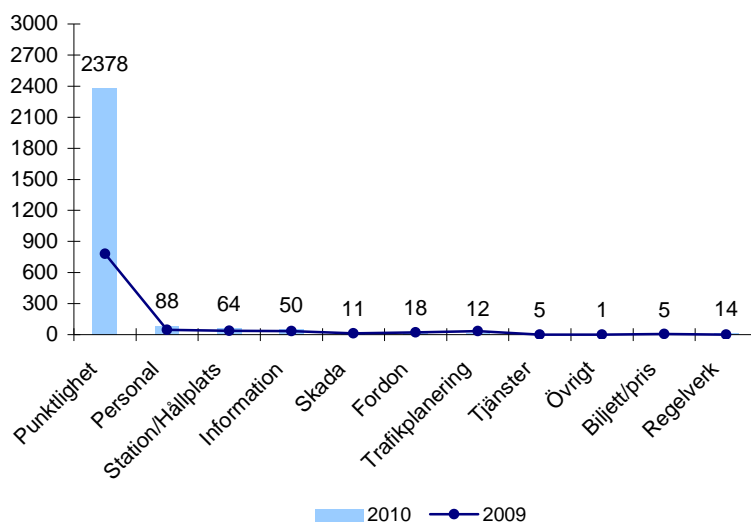


Punktligheten för pendeltågen, ackumulerat: 84,3%
 Mål 2010 för pendeltågen: 91,5%

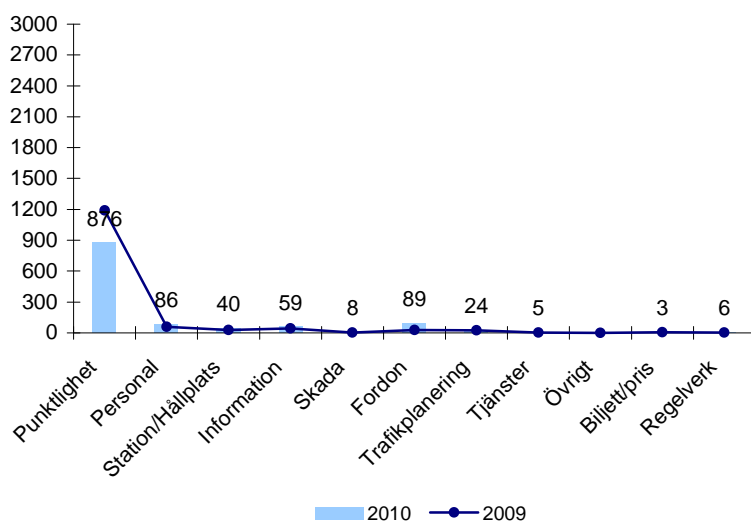
Kundsynpunkter

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

Juni



Juli



4 Buss

Orsaker till avvikelser

Kronprinsessans bröllop ledde 18-19 juni till trafikomläggningar på grund av avstängningar. Innerstadslinjerna lades om helt under dessa två dagar, och även viss annan trafik lades om.

Busslink

Det varma vädret orsakade under sommaren störningar i trafiken i flertalet områden då motorer kokade och fordon blev stående.

Under juni var många avgångar i Innerstaden inställda beroende på fordonsfel. Också personalläget var mycket ansträngt under juni. Antalet inställda avgångar halverades i juli.

I Norrort kördes under första halvan av juni en del förstärkningstrafik på ordinarie busslinjer då resenärer valde dessa istället för de planerade ersättningsbussarna under tiden för Roslagsbanans avstängning. I juni kördes också ovanligt mycket oplanerad (akut) ersättningstrafik, samtidigt som fordonsfel var vanligt förekommande. Under juli minskade den utförda trafiken ytterligare, utöver fortsatta fordonsfel beroende på det varma vädret har Norrort även haft svårt att hantera de stora insatser ersättningstrafiken har inneburit.

I Norrtälje var personalläget ansträngt under juli och i Solna/Sundbyberg och Sollentuna var sjukfrånvaro i verkstaden hög under juni och juli.

Nobina

I Huddinge/Botkyrka har man haft problem med skottlossning mot bussar två gånger och sönderslagna busskurer vid flertalet tillfällen under juli månad. Detta har lett till delvis inställd trafik de nätter händelserna har inträffat.

I Södertälje berodde den stora ökningen av inställd trafik under juni främst på inställda avgångar i samband med studentfirandet i början av månaden. Antalet inställda avgångar återgick till normal nivå under juli månad.

I Tyresö berodde den inställda trafiken på teknikrelaterade orsaker som tidigare eftersatt underhåll och ett antal större reparationer som medförde minimering av fordonsreserven. Även fel på Danviksbron ledde till inställda avgångar.

Arriva

En broöppning där Nockebybron fastnade i öppet läge ledde till ett stort antal inställda avgångar på Ekerö vid ett enskilt tillfälle under juli.

Åtgärder

Busslink

Åtgärder vidtas för att motverka att motorerna kokar. Volvoverkstaden ser över vad som gick fel vid en ombyggnation av motorer för att åtgärda dessa fel. Bussar skickas i väg till externa verkstäder.

Innerstaden har verkstadspersonal som enbart jobbar med servicen för att komma i fas. När det gäller utbildning av sommarvikarier kommer planeringen för utbildningen noga analyseras för att ge optimala förutsättningar inför 2011. Busslink fortsätter även att arbeta med nya Drift/RTL-organisationen för att kunna hantera planerad ersättningstrafik på ett bättre sätt.

I Norrort fortsätter Busslink trimningen av verkstaden så att antalet fordonsfel skall minska. Ytterligare en verkmästare har tillförts verksamheten.

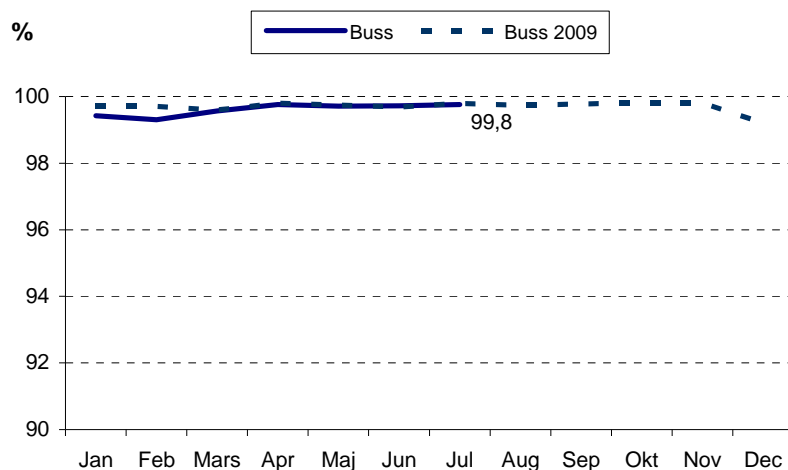
Även i Solna/Sundbyberg fokuserar Busslink på verkstadssituationen. Busslink har installerat ett radiokommunikationssystem på rampen för att personalen snabbare skall få kontakt med vagnutsättare och mekaniker om problem uppstår vid vagnuttag. Man har även förstärkt verkstaden med två inhyrda mekaniker.

Nobina

Nobina har tagit kontakt med polisen och Södertälje Kommun för att minska antalet inställda avgångar i samband med studentfirandet nästa år. I Tyresö har verkstaden arbetat ikapp det eftersatta underhållet och en schemaändring på verkstaden planeras. Danviksbron kommer att få översyn under sommaren vilket förhoppningsvis kommer att minska antalet inställda avgångar p.g.a. broproblematik.

Utförd trafik

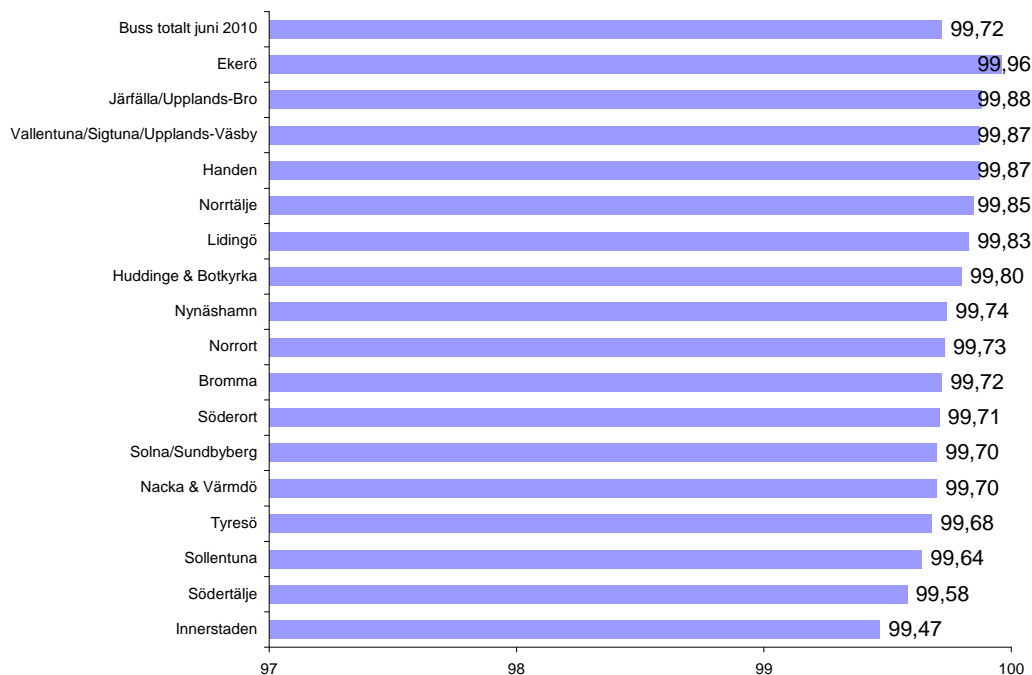
Diagrammet nedan visar andel utförda avgångar i procent.



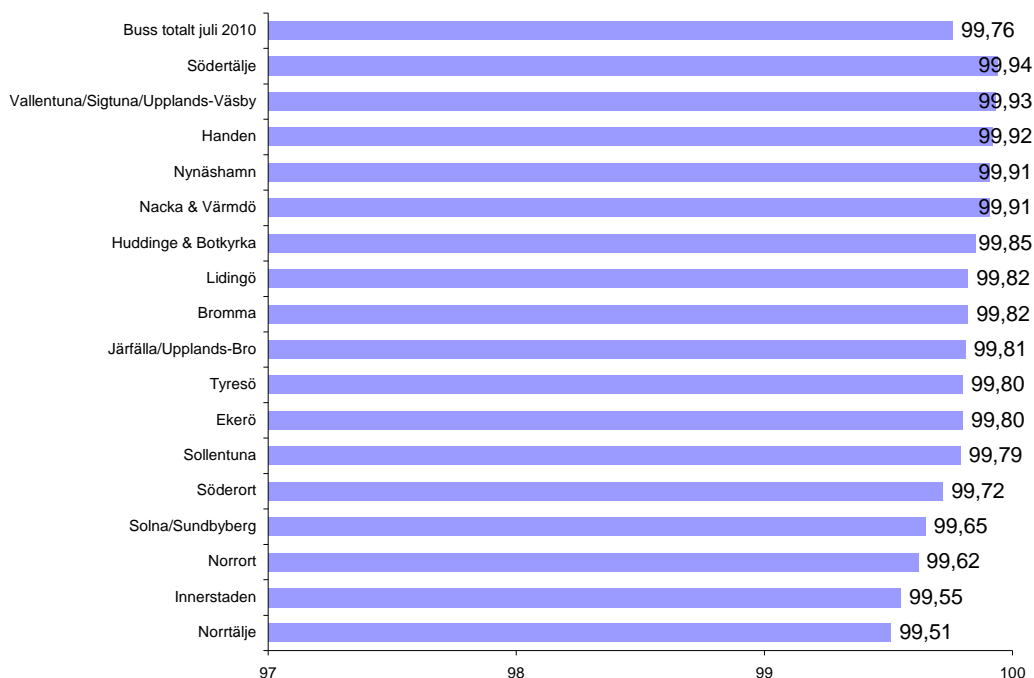
Utförd trafik för buss, ackumulerat: 99,6%
 Mål 2010 för buss: 99,8%

Utförd trafik per avtalsområde

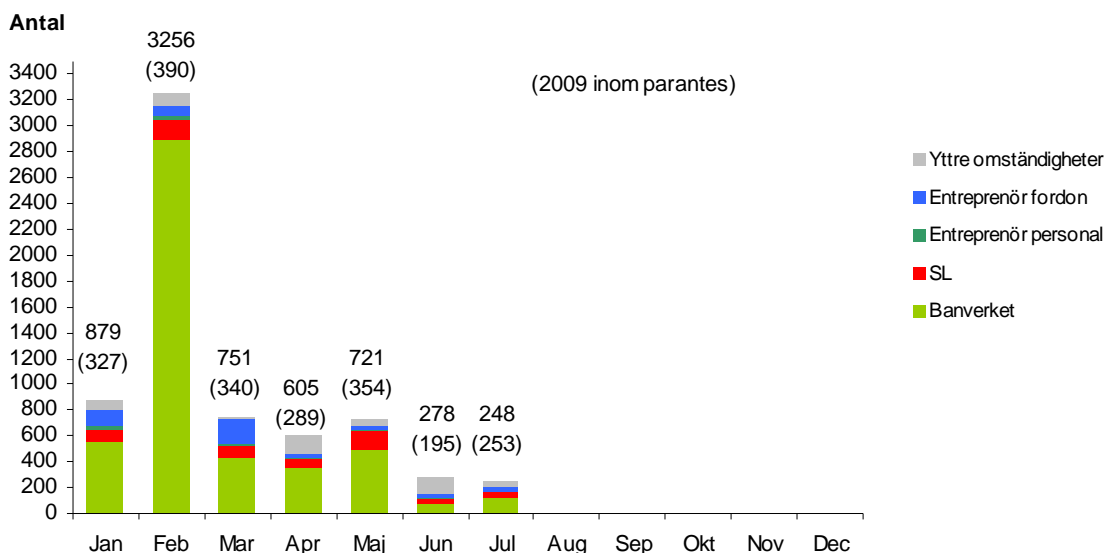
Juni



Juli



Orsaker till inställda avgångar



Förklaring till orsaksfördelning

Yttre orsaker: Extrem väderlek mm

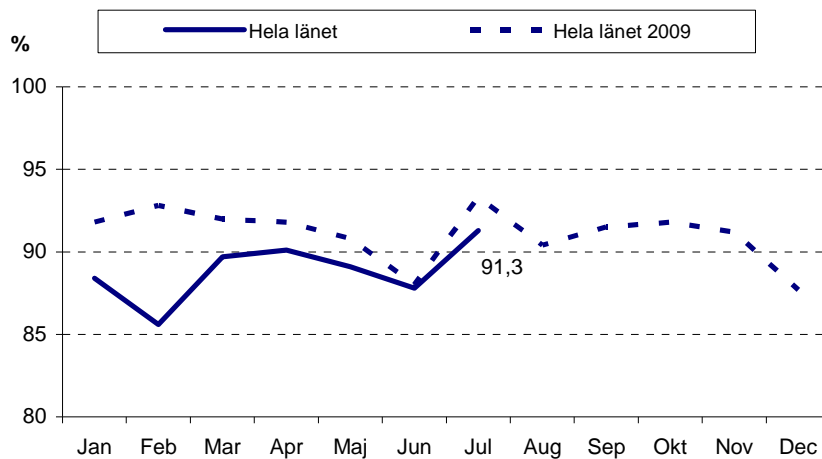
Entreprenör fordon: Fel på fordon, vagnbrist mm

Entreprenör personal: Personalbrist, sjukfrånvaro mm

Övrigt: Ersättningstrafik för pendeltåg, problem med biogas mm

Punktligheten

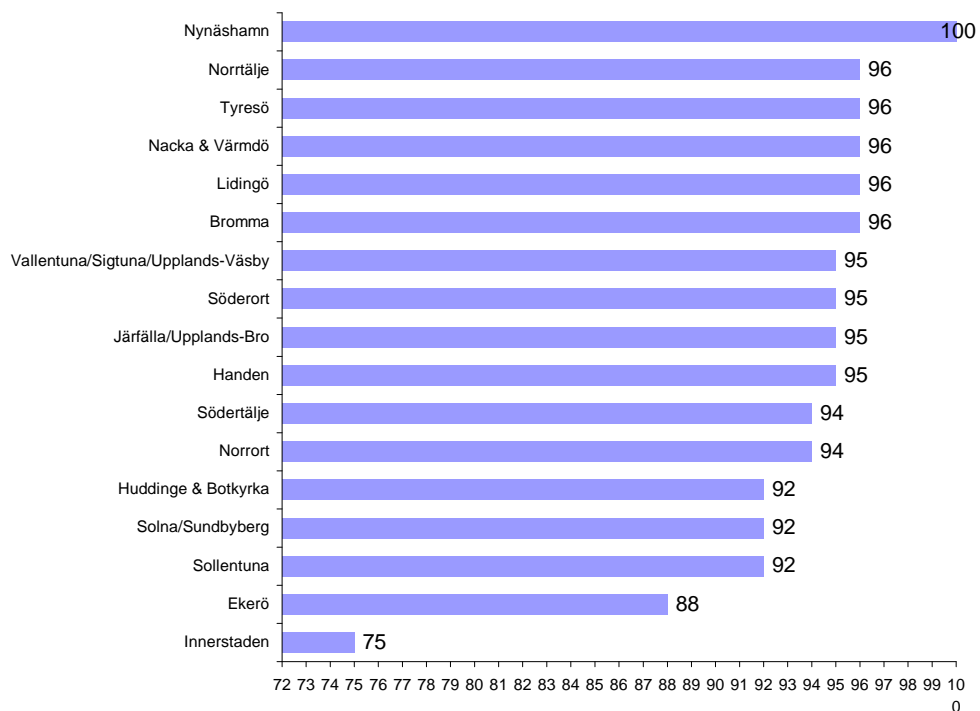
Diagrammet nedan visar andelen avgångar som avgått i tid. En avgång räknas som opunktlig om den avgått mer än 3 minuter sent eller mer än 1 minut tidigt.



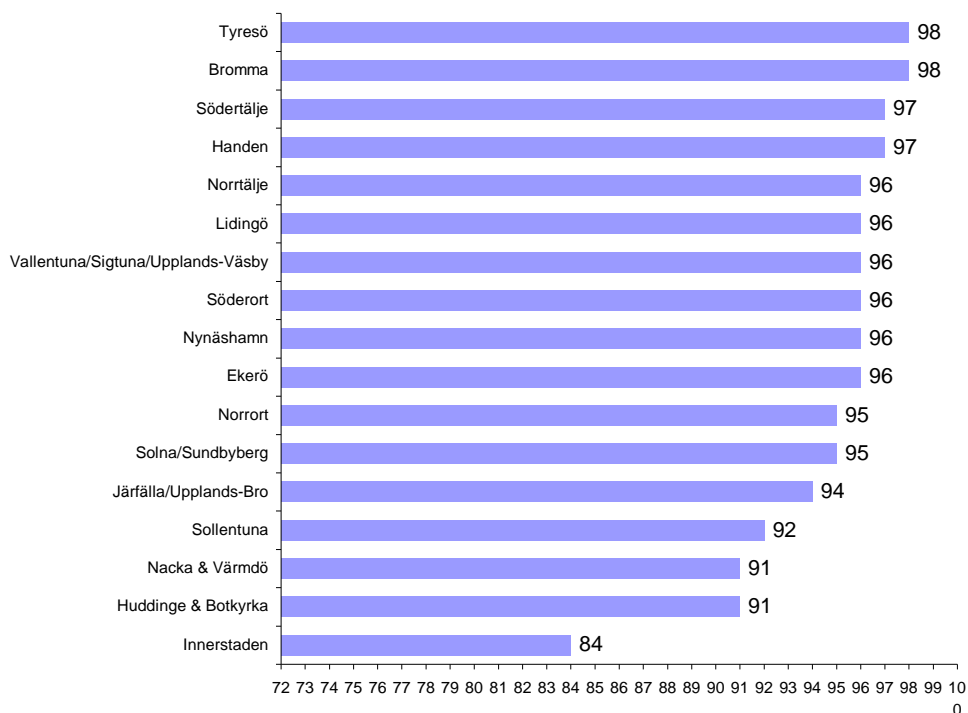
Punktligheten för buss, ackumulerat: 88,9%
 Mål 2010 för buss: 93%

Punktligheten per avtalsområde

Juni



Juli

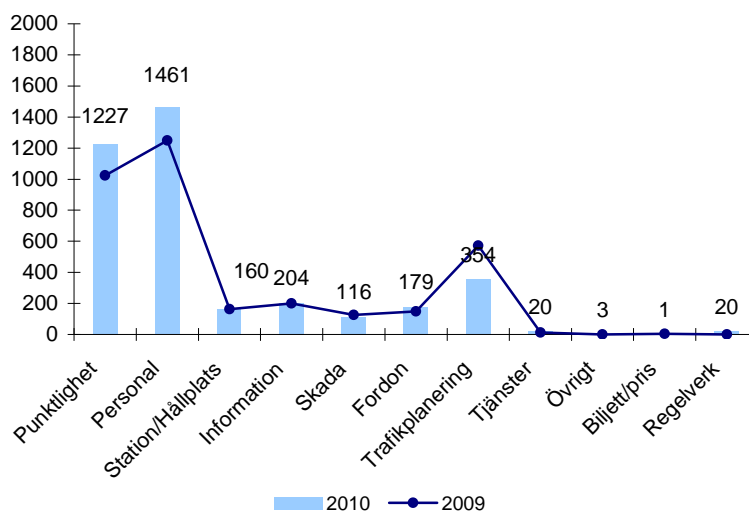


Mätningar avseende punktlighet per avtalsområde görs på hela procenttal .

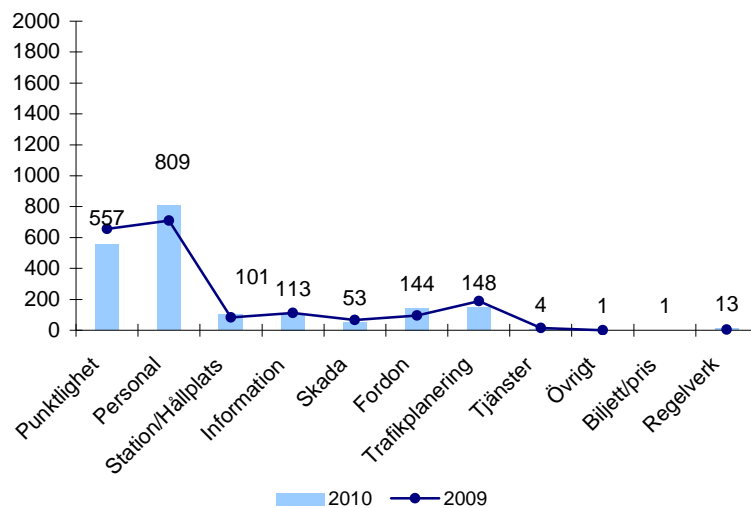
Kundsynpunkter

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

Juni



Juli



5 Lokalbanor

Orsaker till avvikelser

Veolia

Juni månad avlöpte utan några större avvikelser. I juli medförde en urspårning på Saltsjöbanan vid Danviksbron stora störningar. Totalt ställdes 184 avgångar in och punktligheten påverkades negativt.

Punktligheten på Saltsjöbanan har under perioden dels påverkats negativt av urspårningen vid Danviksbron men också av solkurvor, tillfälliga hastighetsnedsättningar samt ett spårledningsfel i juni. Banans beskaffenhet med långa enkelspårssträckor innebär ofta att en störning får konsekvenser för trafiken på hela banan. SL och Veolia arbetar i ett gemensamt projekt för att följa upp och avhjälpa uppkomna störningar.

Roslagståg

I juni har trafiken fungerat relativt tillfredsställande. Akuta infrastrukturfel och fordonsfel har till viss del orsakat störningar. Under juli inträffade ett strömförsörjningsfel i trafikledningssystemet Cactus som innebar stora störningar. Spårfel i form av solkurvor har också medfört förseningar. Det skedde också en viss ökning av ospecifika fordonsfel som troligtvis var ett värmerelaterat problem. En kopparstöld i slutet av juli störde morgontrafiken främst på Kårstalinjen.

Arbete med dubbelspårsutbyggnad pågår under sommaren på Roslagsbanan. Under perioden 17-24 juli har sträckan Roslags Näsby – Österskär varit avstängd. Sträckan Åkers Runö – Österskär är avstängd under perioden 25 juli till 22 augusti. Separata ersättningsbussar ersätter tågtrafiken under dessa perioder. Vissa ordinarie busslinjer har också förstärkts för att underlätta för resenärerna.

Åtgärder

Veolia

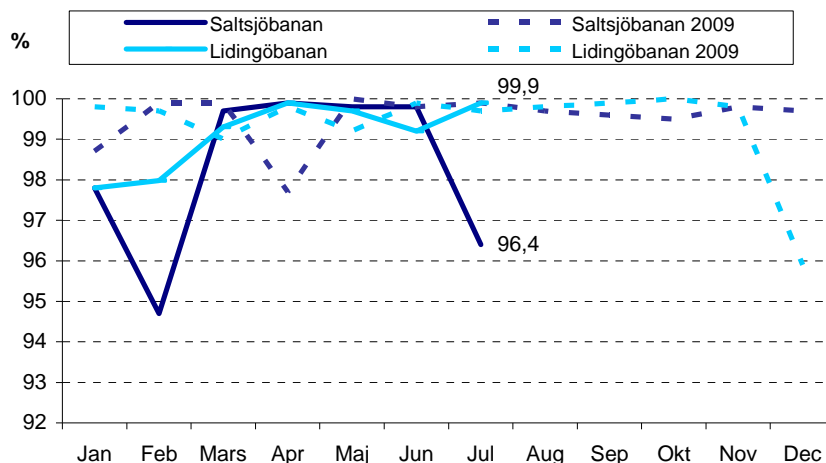
SLs banavdelning ansvarade för reparationer och återställningsarbete efter den akuta händelsen vid urspårningen vid Danviksbron. En utredning har påbörjats för att få klarhet i orsaken.

Roslagståg

SLs elektroavdelning avhjälpte det akuta strömförsörjningsfelet i trafikledningssystemet och trafiken kom åter igång efter ett par timmars stopp. Roslagståg följer upp de fordonsrelaterade felen.

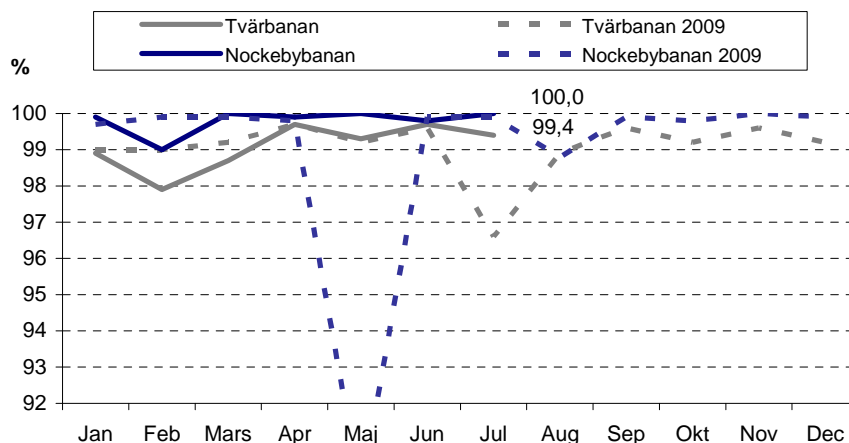
Utförd trafik

Diagrammet nedan visar andel utförda avgångar i procent.



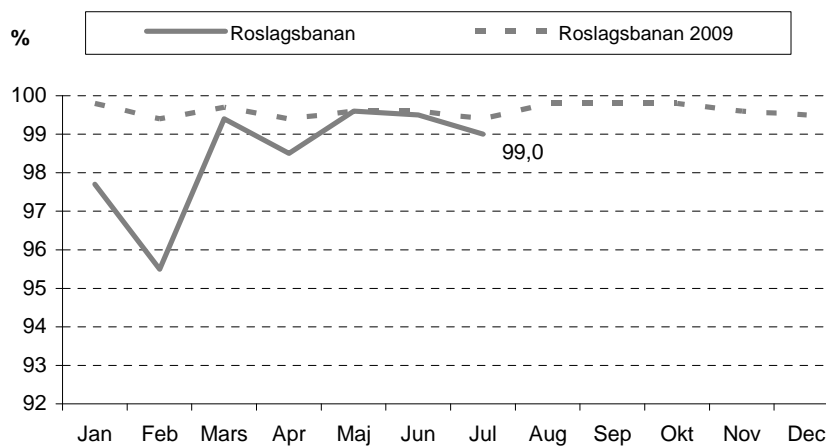
Utförd trafik för Saltsjöbanan, ackumulerat: 98,4% Mål 2010: 99,5%

Utförd trafik för Lidingöbanan, ackumulerat: 99,1% Mål 2010: 99,5%



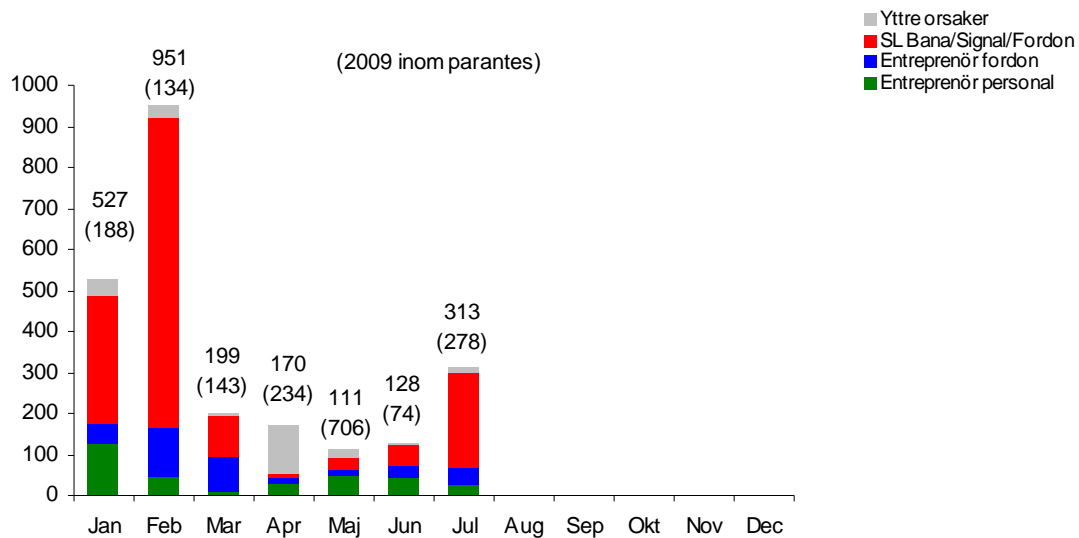
Utförd trafik för Tvärbanan, ackumulerat: 99,1% Mål 2010: 99,4%

Utförd trafik för Nockebybanan, ackumulerat: 99,7% Mål 2010: 99,6%



Utförd trafik för Roslagsbanan, ackumulerat: 98,5% Mål 2010: 99,4%

Orsaker till inställda avgångar



(Maj 2009; banavstängning Nockebybanan)

Förklaring till orsaksfördelning

Yttre orsaker: Polisingripande, beträdande på spårrområde mm

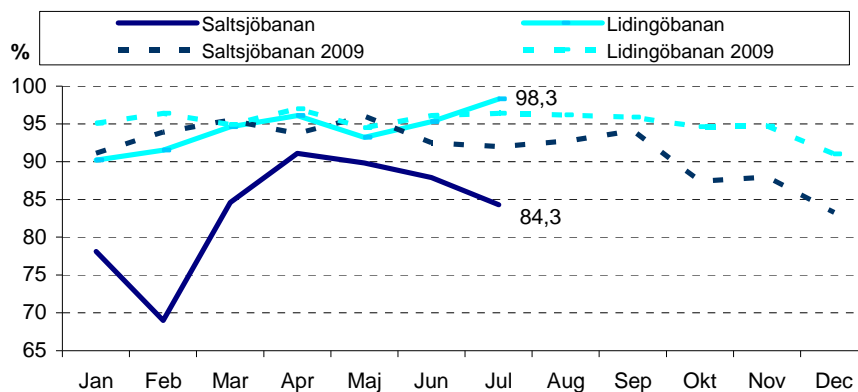
Entreprenör fordon: Fel kopplade till löpande underhåll mm

Entreprenör personal: Personalbrist, bristande trafikledning mm

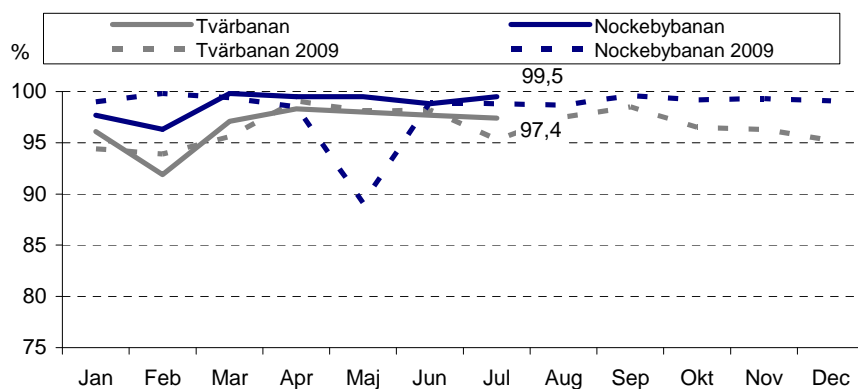
SL Bana/Signal/Fordon: Fel i den fasta anläggningen, garantifel och konstruktionsbrister

Punktligheten

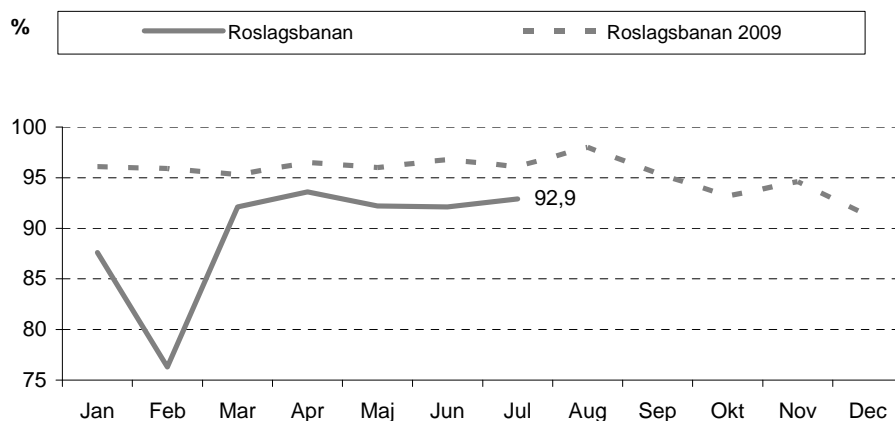
Diagrammen nedan visar andelen avgångar som avgått i tid. En avgång räknas som opunktlig om den avgått mer än 3 minuter sent eller 1 minut tidigt.



Punktlighet för Saltsjöbanan, ackumulerat: 83,6 % Mål 2010: 95,5%
 Punktighet för Lidingöbanan, ackumulerat: 94,2% Mål 2010: 96,5%



Punktighet för Tvärbanan, ackumulerat: 96,7% Mål 2010: 97,5%
 Punktighet för Nockebybanan, ackumulerat: 98,7% Mål 2010: 99,0%

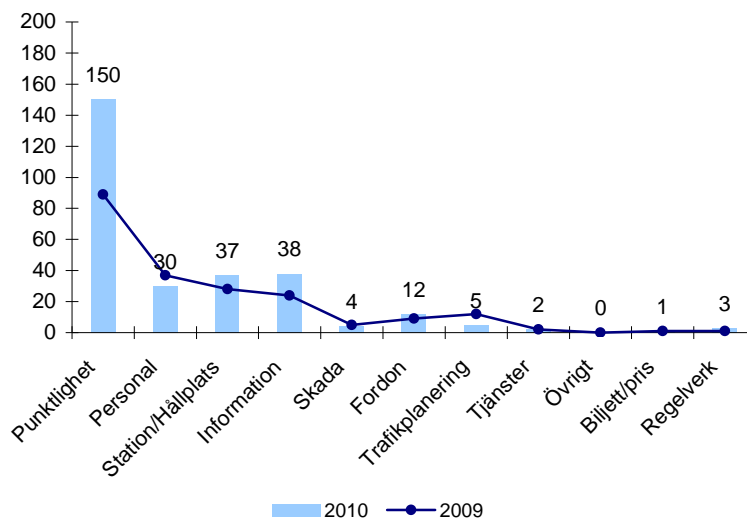


Punktighet för Roslagsbanan, ackumulerat: 89,6 % Mål 2010: 97,5%

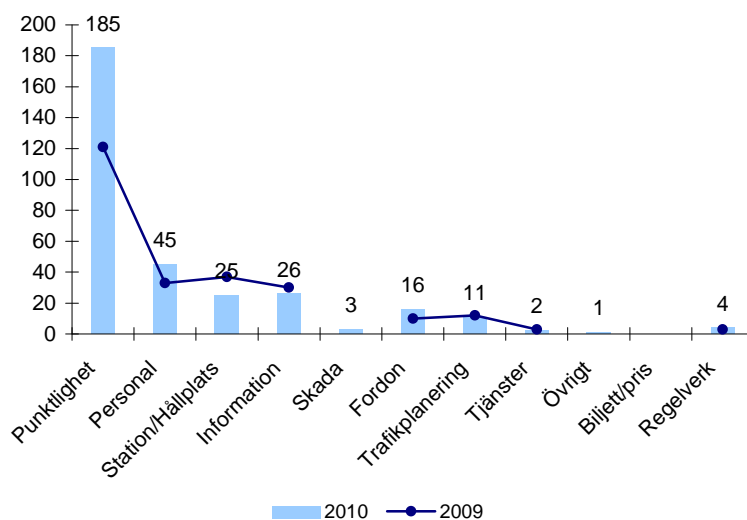
Kundsynpunkter

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

Juni

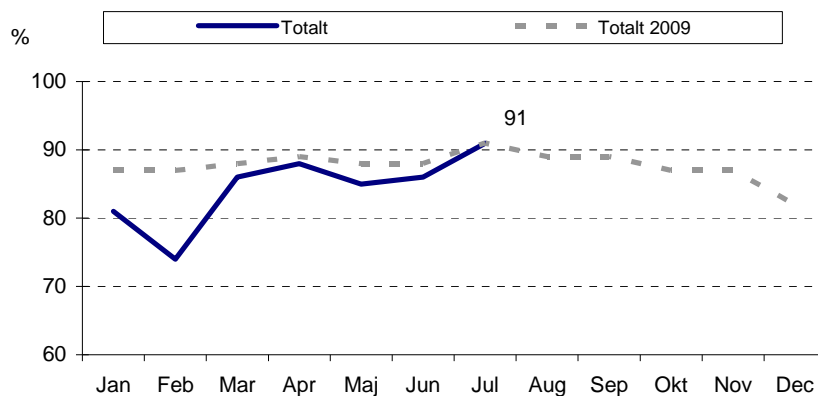


Juli

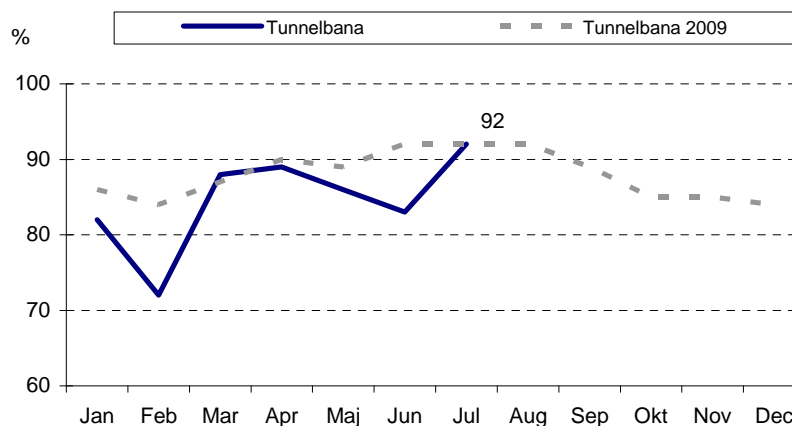


6 Andel kunder i tid

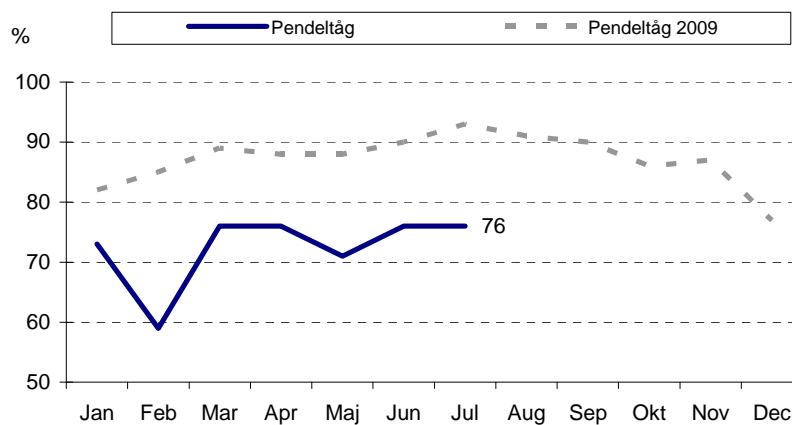
Diagrammen nedan visar andelen kunder i tid (< 1 min tidig, < 3 min sen)



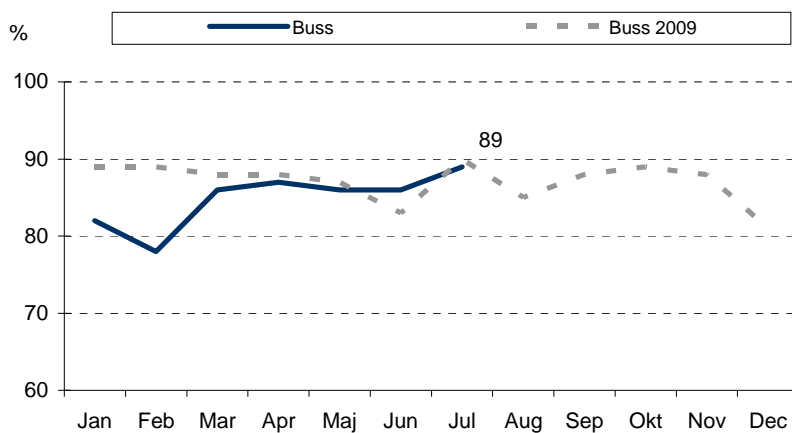
Kunder i tid, hela SL-trafiken, ackumulerat: 84 % Mål 2010: 89 %



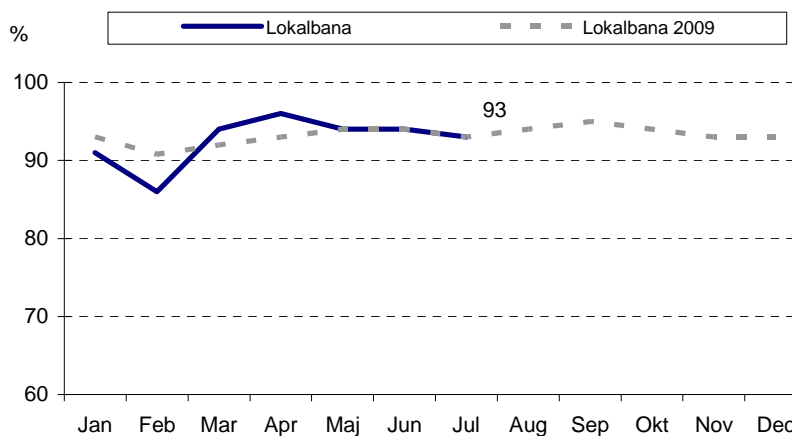
Kunder i tid för tunnelbanan, ackumulerat: 84 %



Kunder i tid för pendeltåg, ackumulerat: 71 %



Kunder i tid för buss, ackumulerat: 85 %

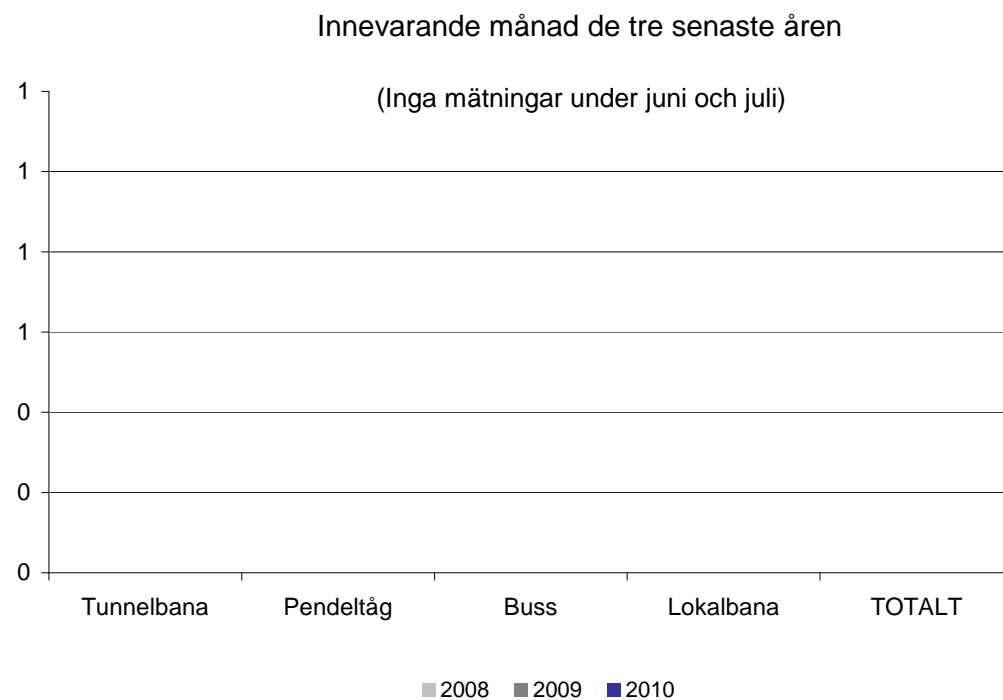
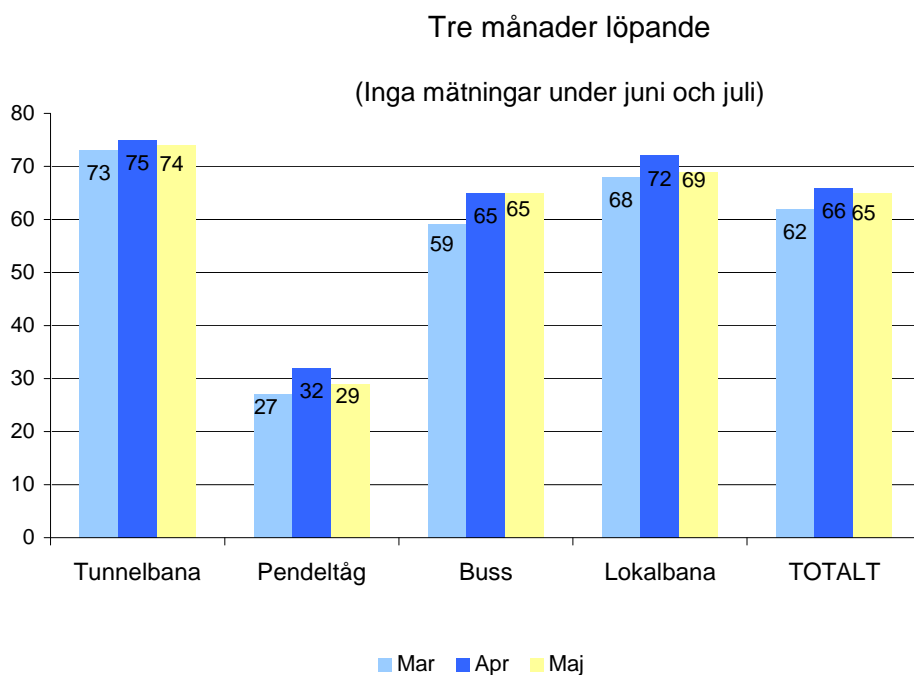


Kunder i tid för lokalbanor, ackumulerat: 93 %

- Kunder tid, ackumulerat Saltsjöbanan 90 %
- Kunder tid, ackumulerat Lidingöbanan 90 %
- Kunder tid, ackumulerat Tvärbanan 94 %
- Kunder tid, ackumulerat Nockebybanan 99 %
- Kunder tid, ackumulerat Roslagsbanan 92%

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.



8 Färdtjänstverksamheten

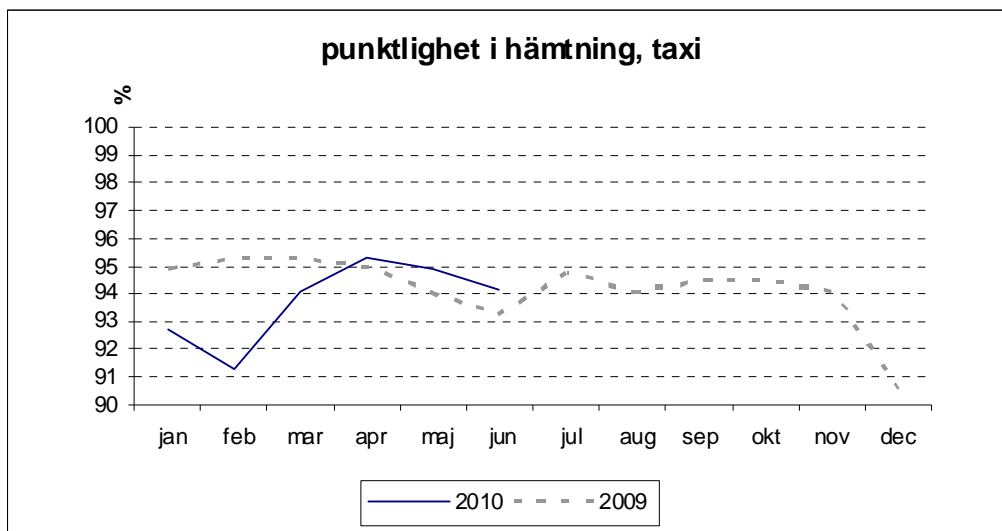
Orsaker till avvikelser

Under vintern 2010 var hämtprecisionen betydligt sämre än tidigare år. I april började precisionen visa en uppåtgående trend. I maj var punktligheten för taxiresor högre jämfört med både tidigare månader under året och föregående år motsvarande period. Denna trend har fortsatt även de senaste månaderna. För specialfordon är utfallet fortfarande något sämre jämfört med utfallet föregående år men bättre i jämförelse med de första månaderna under året. Denna trend har fortsatt även i juli.

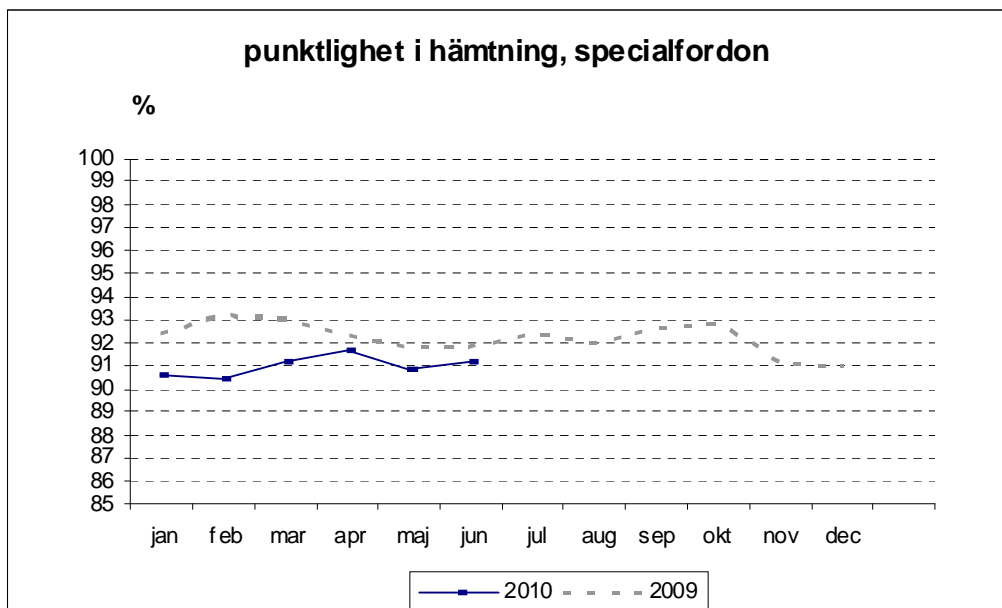
Antalet klagomål och synpunkter visar en nedåtgående trend. Under juli månad var antalet kundsynpunkter det lägsta som har uppmätts hittills under hela året. Hämtprecisionen hos leverantörerna är också bättre jämfört med motsvarande period förra året. Det är också det högsta värdet som har uppmätts hittills under året. Detta kan dels bero på att hämtprecisionen har blivit bättre och att antalet uteblivna transporter har minskat, dels kan säsongmässiga faktorer ha påverkat utfallet.

Punktligheten (hämtprecision)

Diagrammen nedan visar andelen utförda uppdrag för taxiresor samt resor med specialfordon enligt överenskommen hämttid (inom 10 minuter).



Punktligheten för taxi, ackumulerat 94 % Mål 2010: 90 %

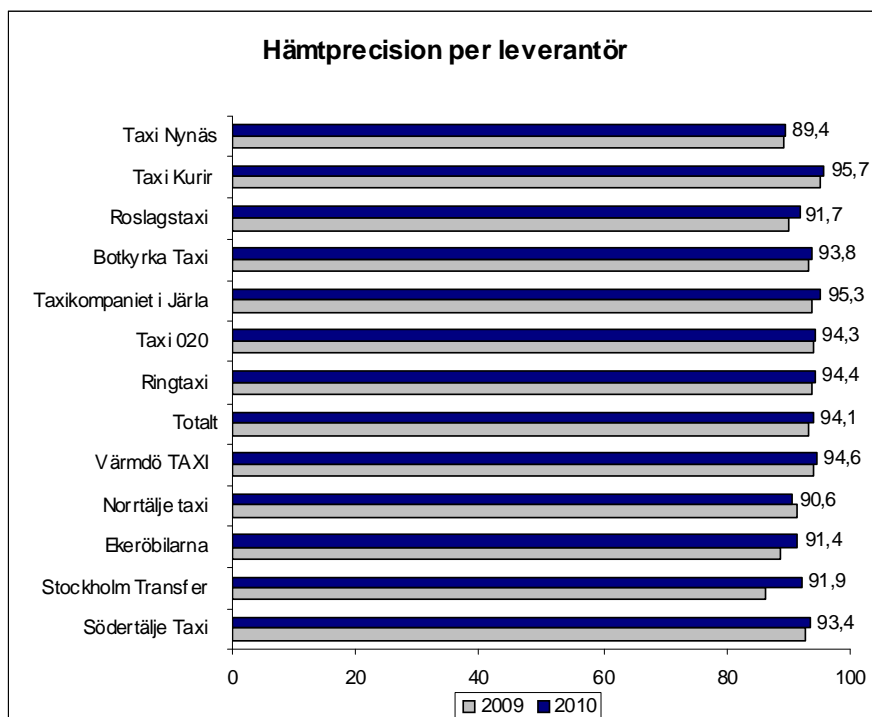


Punktligheten för specialfordon, ackumulerat 91 % Mål 2010: 92,5%

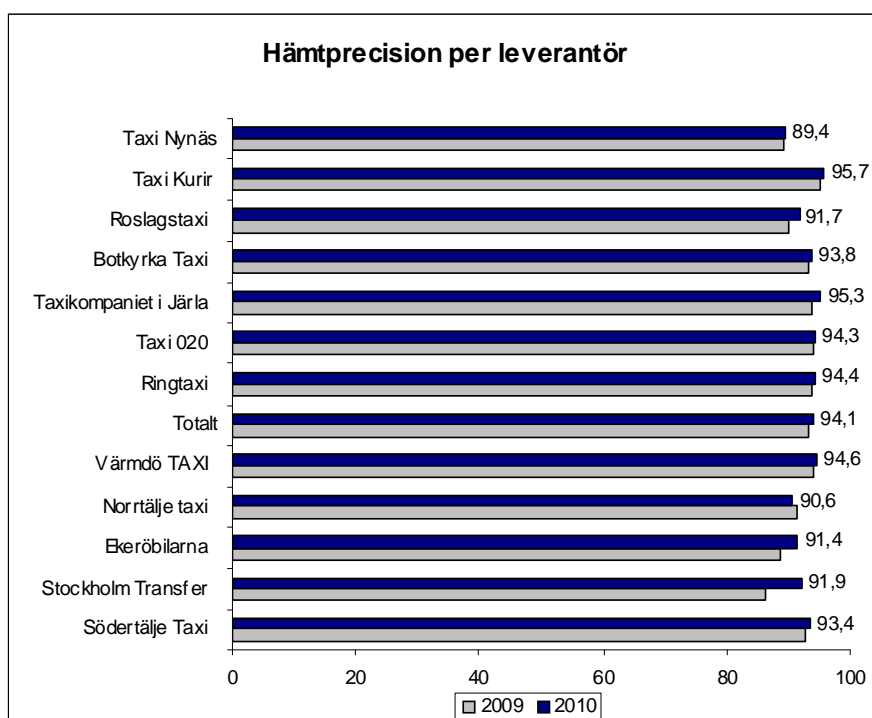
Punktligheten (hämtprecision) per leverantör

Diagrammet nedan visar andelen hämtningar inom avtalat tid per leverantör (taxi)

Juni

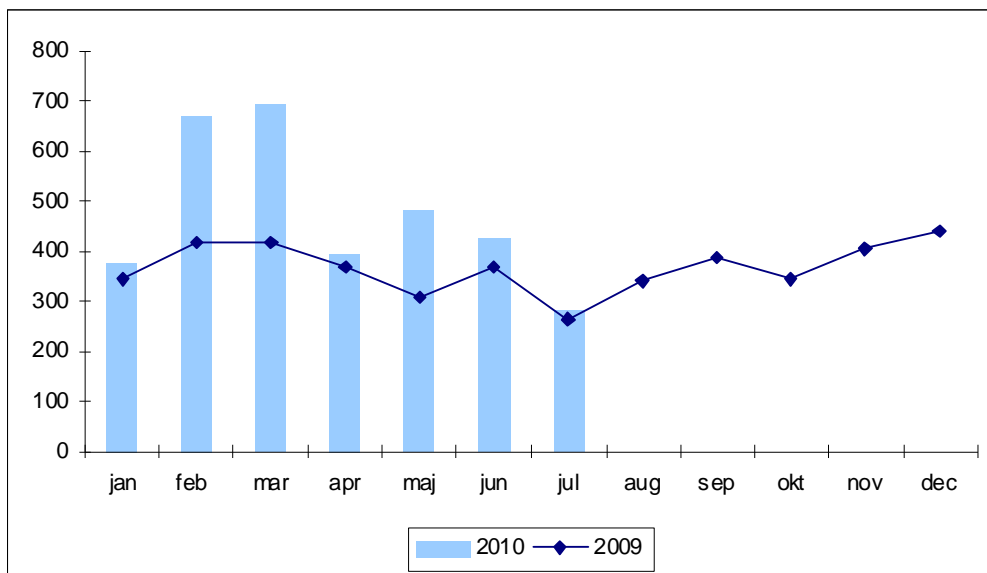


Juli



Kundsynpunkter

Diagrammen nedan visar antalet kundsynpunkter på leverantörernas utförande.



9 Varifrån kommer alla siffror?

Denna rapport sammanställs av SL Kontrakt.

Grunddata för de mätningar som redovisas hämtas in dels från entreprenörernas avvikelserapporter 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.

Tunnelbana

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 tunnelbananätet, 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.

Färdtjänstverksamheten

De redovisade data för färdtjänsten hämtas från två källor. Huvudkällan är färdtjänstens datalager, där alla verksamhets och beslutskritiska data lagras. Det är en del av det data som hämtas och bearbetas. Den andra källan är statistisk data som redovisas av olika enheter som nyckeltal.