



I SAMARBETE MED VY

Kvalitetsrapport Trafik T2 2023



Innehållsförteckning

Resande.....	2
Fortsatt bra resandevolymer trots stökiga trafikförutsättningar.....	2
Trafikproduktion och resande ack 2023-08-31	5
Punktlighet	6
Störningar i infrastrukturen	6
Norrtåg arbetar för förbättrad trafik kvalitet i alla regioner.....	7
MPK har påverkat tågtrafiken under 2023.....	8
Ordförklaringslista	8
Regularitet.....	9
Fordonsbrist och urspårning en stor orsak till inställda tåg	9
Ordförklaringslista	11
Sundsvall–Storlien.....	13
Oväder med översvämning och nedfallande träd påverkade resandet	13
Punktlighet.....	14
Regularitet	15
Sundsvall–Umeå	16
Stabilt resande på vår största linje	16
Punktlighet.....	17
Regularitet	18
Umeå–Vännäs–Vindeln–Hälsnäs.....	19
Resandet har nått en ny nivå	19
Punktlighet.....	20
Regularitet	21
Umeå–Luleå.....	22
Fortsatt starkt resande på attraktiv linje.....	22
Punktlighet.....	23
Regularitet	24
Luleå–Kiruna	26
Fritidsresandet har minskat under sommaren.....	26

Punktlighet.....	27
Regularitet	28
Luleå–Haparanda.....	29
Nöjdaste resenärerna på minsta linjen	29
Punktlighet.....	30
Regularitet	31

Resande

964 312

resor ack aug 2023
(973 023 resor 2019)

+17%

resande ack aug 2023
jmf 2022

+2%

jämfört med prognos
2023

Fortsatt bra resandevolymer trots stökiga trafikförutsättningar

Resandet har under året legat stadigt över föregående års resande. När vi jämför med 2019 års resande är vi uppe i samma nivå på totalen, men det varierar något från månad till månad. Utfallet ackumulerat augusti var två procent över prognos.

Resandet under andra tertialet gick ned något under sommaren jämfört med föregående år, vilket har flera förklaringar; banarbeten, sena biljettsläpp och sämre väder. I maj och juni utfördes en stor mängd banarbeten på framför allt Botniabanan och Mittbanan, vilket påverkade resandet på banan, men även resandet norrut då banarbete påverkar och får földeffekter på övrig trafik och därmed resande.

Inför banarbetsperioden i maj blev det ytterligare bekymmer med Trafikverkets nya system MPK som inte kunde generera fastställda tider för banarbeten vilket innebar svårigheter för tågtrafiken och skapade förseningar. Detta innebar att tågbiljetter och tågtider under en tid i maj släpptes dag för dag. Fokus, hos operatören, har varit att hitta ett arbetssätt för att kunna släppa så många biljetter som möjligt så fort som möjligt, utifrån det underlag vi har fått från Trafikverket. I slutet av augusti kunde vi släppa biljetter för hela hösten, fram till tidtabellskiftet (T24) i december. Att kunna prognosticera omfattning av effekterna av framtida planerade banarbeten har Norrtåg tillsammans med operatören tagit initiativ att, tillsammans med WSP, utveckla ett stödsystem för att möjliggöra framtida biljettsläpp med bättre framförhållning och inte vara beroende av Trafikverkets rutiner.

Trafikverkets nya planeringssystem skapar fortsatta problem för operatörerna i den dagliga verksamheten.

Efter en ovanligt torr och varm inledning av sommaren tog vädret en vändning och blev fortsättningsvis ovanligt blött och svalt för årstiden. Detta kan ha påverkat det långväga resandet med tåg. Ovädret Hans som drog in över Sverige 6–11 augusti orsakade många problem och skador i infrastrukturen och på flera håll stoppades tågtrafiken. För Norrtågs del var det främst trafiken Mittbanan och Botniabanan som drabbades. Höga flöden ledde till översvämningar och underminerade banvallen till den grad att ett persontåg spårade ur mellan Iggesund och Hudiksvall den 7 augusti (annan operatör). Tågurspårningen fick till följd att bansträckan mellan Hudiksvall och Söderhamn var stängd i över en vecka. Även om Norrtåg inte trafikerar sträckan får sådana händelser effekter på trafiken och resandet norrut. Jordskred i Åre och nedfallande träd på banan mellan Bräcke och Östersund drog med sig kontaktledningar och sträckan mellan Östersund och Duved fick stängas på grund av höga vattenflöden.

Tågsemesterkortet har under sommaren varit uppskattat hos resenärerna och vi har blivit omnämnda i sociala medier när folk har rest på tågsemester med Norrtåg. Totalt såldes 2 072 tågsemesterkort under

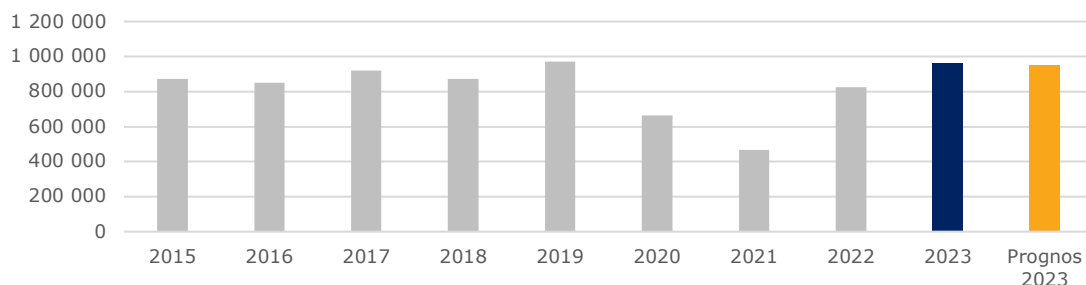
perioden den 12 juni till och med den 13 augusti. Försäljningen av tågsemesterkortet föregående år var inte lika hög, då vi under den perioden erbjöd halva priset på enkelbiljetter för att öka resandet efter pandemin. När vi jämför årets sommarmånader ligger vi något under 2022 och 2019 och en stor förklaring till det är, som nämnt ovan, det sena biljettsläppet före sommaren. Tågsemesterkortet medger fritt resande med Norrtåg under två veckor och resan behöver inte bokas i förväg. Det innebär dock att vi inte kan följa upp när och hur man reser med kortet, varför denna statistik är exkluderad från det totala resandet. När vi 2024 går in i det nya biljettsystemet finns andra möjligheter att jobba med tågsemesterkortet och uppföljning kopplat till det.

Utfallet av resande hittills under 2023 har överstigit prognos och med målet att öka antalet resenärer ombord på tågen är vi en god bit på väg.

”Vi tittade ut på det vackra och föränderliga landskapet, jag tröttnar aldrig på utsikten på tågresor”

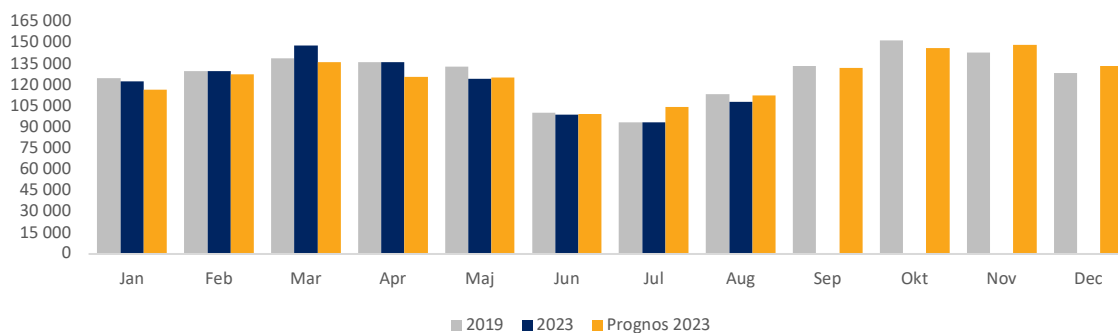
Birgitta Höglund, Östersund, åkte under sommaren på tågsemester med Norrtåg.

Resande ack augusti



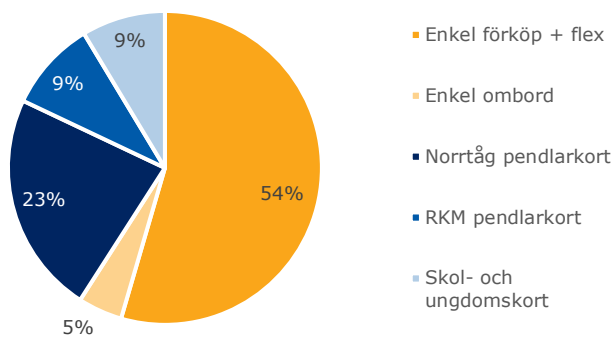
Resandet ack augusti 2023 är 1 procent lägre än samma period 2019.

Resande per månad



Resandet gick ned något under sommaren jämfört med 2019 och prognos 2023.

Fördelning biljettyper ack aug



Den största andelen av Norrtågs resor görs med enkelbiljett. Resterande reser med pendel-, skol- eller ungdomskort. Fördelningen är relativt konstant över tid.

Trafikproduktion och resande ack 2023-08-31

Resandet har under perioden varit högre än föregående år, vilket beror på att resandet i början av 2022 fortfarande var påverkat av pandemin. Fördelningen av utbuds-/vagnskilometer mellan länen är i stort sett oförändrade, trots vissa förändringar i utbudet. De stora skillnaderna i utbud jämfört med 2022 är:

- Vi har i år inte trafikerat sträckan Hällnäs–Lycksele
- Vi har gått från två till tre dubbelturer mellan Umeå och Luleå
- Vi kör inte längre ”Bodenpendeln”

Trafikproduktion och resande

	Utbudskm/ vagnskm	Påstigande	Personkm	Sittplatskm
Jämtland	610 359	206 293	24 398 934	112 916 430
Västernorrland	1 294 863	310 579	50 163 122	239 549 707
Västerbotten	727 517	345 559	28 242 670	116 957 457
Norrbotten	840 284	101 880	23 059 787	124 362 062
	3 473 024	964 312	125 864 513	593 785 656

Statistiken avser perioden 2023-01-01 – 2023-08-31.

Punktlighet

85%

ankommer inom 5 min
ack aug 2023
(84% 2022)

94%

ankommer inom 15 min
ack aug 2023
(93% 2022)

99%

Operatörsberoende
Punktlighet
rullande 12 månader

Störningar i infrastrukturen

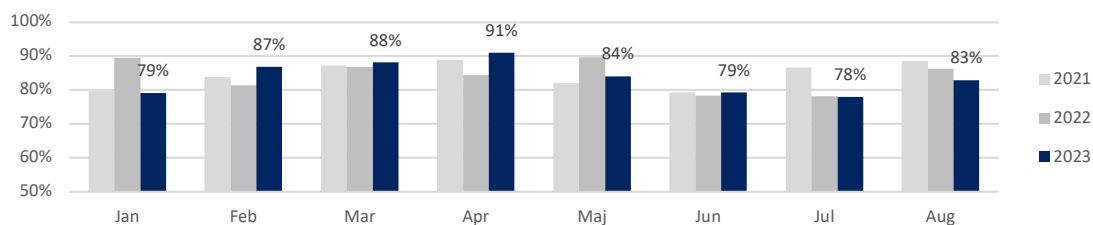
Statistiken över punktlighet anger hur stor andel av tågen som har nått sin slutstation eller en viktig bytespunkt i rätt tid. Tågen räknas vara i tid om de kommit fram inom fem minuter och 59 sekunder efter ankomsttiden enligt tidtabellen.

Eftersom Norrtåg kör både korta och långa sträckor, mellan 3 och 47 mil, mäter vi även punktligheten inom 15 minuter (RT+15). De flesta tåg som är försenade mer än sex minuter ankommer till slutstationen inom 15 minuter.

Ackumulerat augusti är punktligheten 85 procent (RT+5). Detta är en bra bit under det nationella punktlighetsmålet om 95 procent RT+5, medan punktligheten RT+15 var betydligt närmare med 94 procent inom 15 minuter. Mot bakgrund av att vi trafikerar sträckor som är längre än 30 mil är en punktlighet på 94 procent RT+15 att betrakta som relativt bra. Punktligheten varierar också mellan olika sträckor. Våra linjer i Norrbotten har normalt sett lägre punktlighet än i övriga trafiknätet. Detta beror oftast på utmaningar i infrastrukturen.

För Norrtåg började sommaren med många förseningar som till stor del beror på banarbeten, framför allt i maj och juni, främst på Botniabanan. Det blir ofta följdförseningar på anslutande tåg som en effekt av banarbeten. Detta då banarbeten har en indirekt påverkan på omkringliggande infrastruktur med exempelvis ökade signalfel, spårfel, strömlöshet, hastighetsnedsättningar och liknande som ger störningar i trafiken. Punktligheten påverkas också av att resenärer bussas vissa sträckor, vilket innebär att tåg som går blir försenade till följd av att de väntar in bussar med resenärer förbi banarbeten. På Malmbanan har en uppdatering av signalsystemet ERTMS genomförts vilket har bidragit till kontaktledningsfel som skapat störningar och förseningar. I samband med våren och snösmältningen ökade även obehöriga i spår. Utöver detta var det under våren en del små bränder kring spåret som påverkat punktligheten.

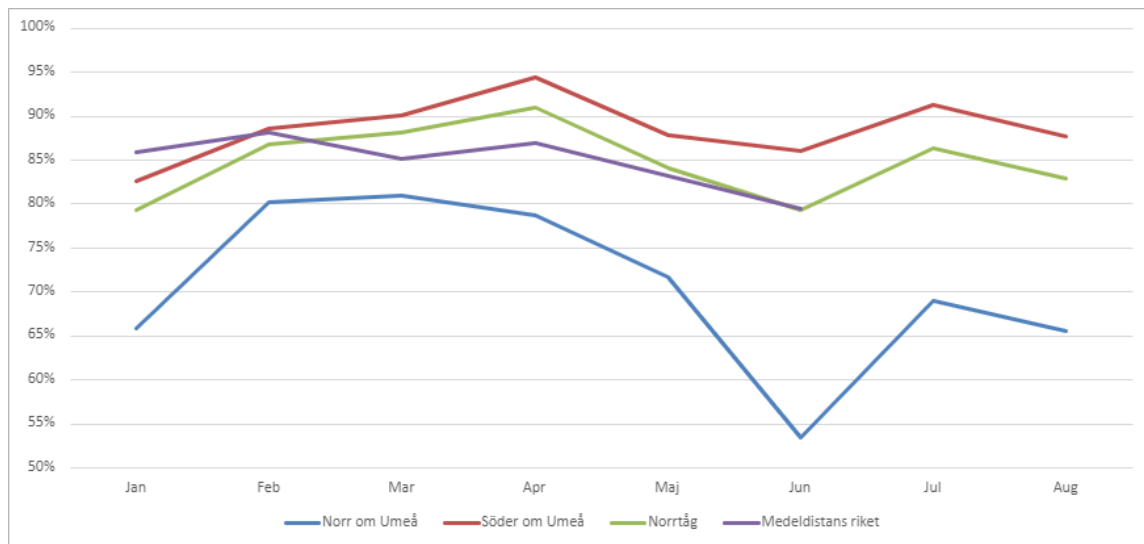
Punktlighet månadsvis



Punktlighet januari–augusti 2023.

En linje som blev särskilt påverkad i augusti är Sundsvall–Storlien, då den drabbades hårt av stormen Hans. Stor del av tågbanan är träd osäkrad var av träd föll över banan och drog med sig kontaktledningar, vilket spärade trafiken. När en linje påverkas så kraftigt blir det följd effekter även på andra linjer, hastighetsnedsättningar, samtidigt som trafikering på Sundsvall–Gävle omlades till Mittbana på grund av en urspårning vid Iggesund. I augusti skedde även en urspårning på Mittbanan av annan operatör (ej persontrafik).

Punktlighet RT+5: Norrtågs linjer norr och söder om Umeå



Punktlighet januari–augusti 2023. Det är tydligt att det finns punktlighetsutmaningar på Norrtågs linjer norr om Umeå.

Norrtåg arbetar för förbättrad trafik kvaliteten i alla regioner

Punktlighet och fordonsstatus följs upp kontinuerligt varje vecka med operatören och ett arbete för att förbättra kvaliteten i Norrbotten har påbörjats på uppdrag av RKM Norrbotten. Norrtåg har tillsammans med WSP försökt ringa in de förseningar per mötesplats som bidrar mest till försenade tåg. I februari genomfördes sedan en workshop tillsammans med WSP, lokförare, Vy Tåg och RKM Norrbotten som ringade in förbättringsåtgärder på Malmabanen och Haparandabanan.

I augusti träffades Norrtåg, RKM Norrbotten, operatören och Trafikverket i Luleå för ett möte kring infrastrukturen och dess påverkan på trafik kvaliteten i Norrbotten. Samtalet utgick från den rapport som Norrtåg tagit fram och Trafikverkets syn på infrastrukturen i Norrbotten. Det väntas stora satsningar på infrastrukturen i Norrbotten framöver, men syftet med mötet var att tillsammans identifiera och se vilka möjligheter till *kortsiktiga* förbättringar som kan vara aktuella. Mötet var också en möjlighet att försöka skapa en gemensam bild av situationen.

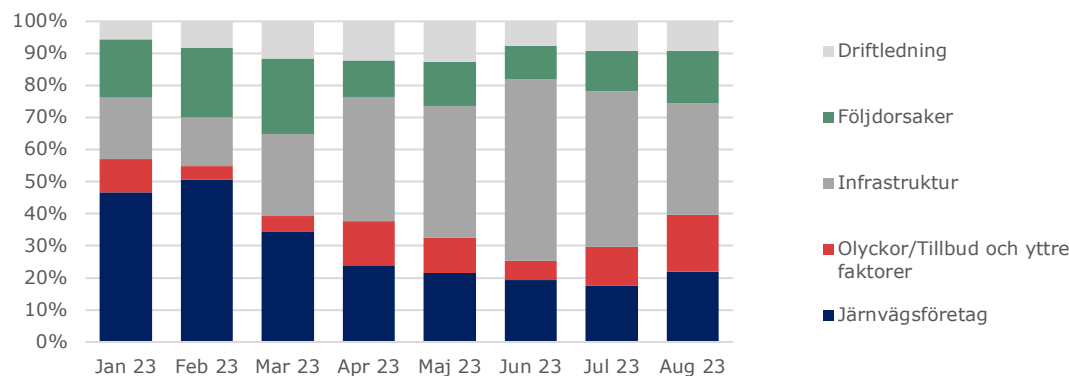
Vikten av dialog ska aldrig underskattas.

Resultatet av mötet har vi ännu inte hunnit se, men vi har en gemensam bild över utmaningarna i infrastrukturen i Norrbotten. De förslag på åtgärder som framkommit som följd av WSP-rapporten kommer tas vidare mer konkret i fortsatt samarbete mellan Norrtåg, Vy Tåg och Trafikverket.

Utifrån mötet har vi fått bekräftat vikten av att Norrtåg AB är de som äger trafikeringsavtal med Trafikverket, vilket idag ägs av operatören. Från och med hösten kommer Norrtåg att delta i de

kundmöten som operatören har med Trafikverket för att möjliggöra framtida samarbete kring förbättrad punktlighet på alla linjer inom Norrtågland.

Fördelning förseningsminuter 2023



Fördelning förseningsminuter under januari–augusti 2023.

MPK har påverkat tågtrafiken under 2023

I december införde Trafikverket ett nytt digitalt kapacitetsplaneringssystem (MPK). Detta har medfört en del påverkan på uppföljningen av trafiken, då systemet ännu inte fungerar tillförlitligt. Flera av de buggar som finns gällande uppföljning av trafiken var planerat att lösas under första halvåret av 2023, men är ännu olöst. Ackumulerade siffror kan därför komma att justeras något framöver, eftersom dessa problem åtgärdas av Trafikverket. Akut inställda tåg under dagen syns inte i statistiken vilket vi manuellt får justera.

ORDFÖRKLARINGSLISTA

Driftledning: Trafikverkets driftledning

Följdorsaker: Bland annat förseningar orsakade av ett annat tåg, oavsett om det är framfört av Norrtåg eller övriga operatörer. En stor andel följdorsaker utgör "stört av annat tåg".

Infrastruktur: Bland annat spårfel, växelfel, signalfel och fel på elanläggningar. Även banarbeten.

Järnvägsföretag (Norrtåg): Till exempel inväntan av resenärer från ankommande tåg, fordonsfel mm.

Olyckor/Tillbud: Yttre faktorer såsom svåra väderförhållanden, olyckor, viltolyckor mm.

Regularitet

92%

går som tåg
ack aug 2023
(87% 2022)

95%

går som tåg
2023 exkl banarbete

99%

operatörsberoende
rullande 12 månader

Fordonsbrist och urspårning en stor orsak till inställda tåg

Regularitetsmättet avser andelen persontåg som ställts in samma dag eller dagen före planerad avgångstid samt persontåg som startat, men av någon anledning inte kunnat gå till slutstationen. Att tågen ställts in kan bland annat bero på att det har blivit något fel på tåget eller någon vagn och att tåget därför har tagits ur trafik. Andra orsaker kan vara att fordonsfel under färd eller att det har blivit stopp på sträckan och resenärerna har fått resa vidare med ett annat tåg eller med buss.

Under andra tertialet är regulariteten påverkad av banarbeten på alla linjer. Till följd av att Trafikverkets nya system MPK inte möjliggjorde en tidsplan för det planerade banarbetet ökade antalet inställda tåg till följd av försenat banarbete. Det finns även fortsatta utmaningar med fordonen, men främst infrastrukturen i Norrbotten. Ett av fordonen i Norrbotten blev även utsatt för vandalism vilket innebär att fordonet ej var körbart under en längre tid. Detta påverkar givetvis möjligheten till reservfordon vid fordonsproblem.

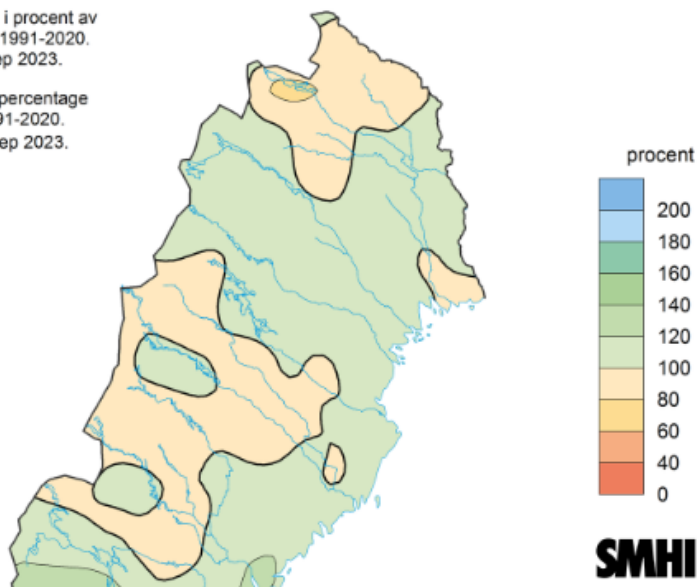
Klimatförändringarna medför konsekvenser för infrastrukturen.

Under denna sommar ser vi effekterna av ett förändrat i klimat i form av en torr vår med små bränder och solkurvor och av stora nederbörds mängder under senare delen av sommaren. Det blev en stor påverkan på infrastrukturen (främst Mittbanan) till följd av stormen Hans. Då linjen Sundsvall–Storlien inte är trädsäkrad hela vägen blir effekten av en sådan storm stor vad gäller regulariteten. Trafikverket har planer på att öka trädsäkringen på Mittbanan. Trädsäkringen sker genom att det skapas trädfria skötselgator som sträcker sig 20 meter utåt från spårets mitt. Träd som står i kantzonen och som riskerar att störa tågtrafiken om de faller avverkas också. Urspårning till följd av bristande banvallar, erosion, ras och skred har vi också fått uppleva konsekvenserna av då ett persontåg spårade ur mellan Iggesund och Hudiksvall (annan operatör).

Nederbörd i norra Sverige under 2023

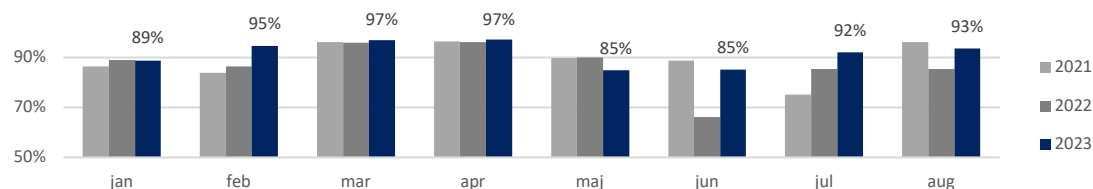
Nederbörden i procent av den normala 1991-2020.
1 jan till 11 sep 2023.

Precipitation percentage of normal 1991-2020.
1 Jan to 11 Sep 2023.



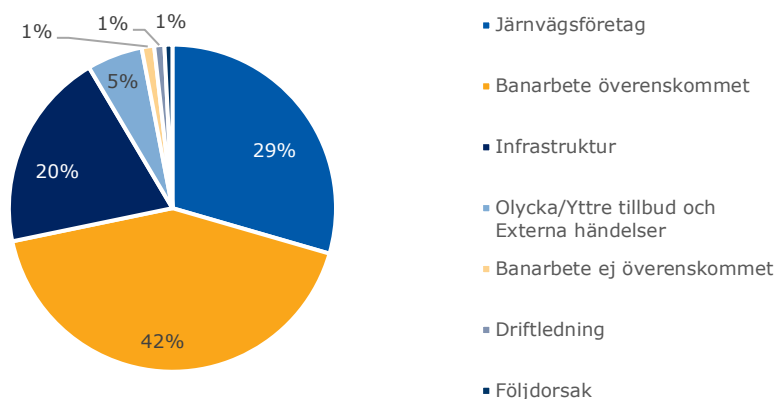
Nederbörden i procent av den normala hittills under 2023. Normalperiod 1991–2020, källa SMHI.

Regularitet månadsvis



Regularitet per månad.

Inställelseorsaker



Orsaker till hel- och delinställda turer januari–augusti 2023.

ORDFÖRKLARINGSLISTA

Driftledning: Trafikverkets driftledning

Följdorsaker: Bland annat inställelser orsakade av ett annat tåg, oavsett om det är framfört av Norrtåg eller övriga operatörer

Infrastruktur: Inställelser på grund av begränsningar i infrastrukturen

Järnvägsföretag (Norrtåg): Det kan handla om personalbrist, fel på fordon eller fordonsbrist.

Fordonsbrist kan uppstå om det har blivit ett fel eller en skada på ett fordon och det behöver repareras.

Det händer att ett fordon är inne för reparation i flera dagar, fordonstillgången minskar då och fordonsbrist kan uppstå.

Olyckor/Tillbud: Yttre faktorer såsom svåra väderförhållanden, olyckor, viltolyckor mm.

Banarbete ej överenskommet: Inställelser på grund av oplanerade banarbeten

Banarbete överenskommet: Inställelser på grund av planerade banarbeten

Linje för linje



Sundsvall–Storlien

-11%

resande ack aug 2023
jmf 2019

85%

ankommer inom 5 min
(85% inom 5 min
under 2022)

93%

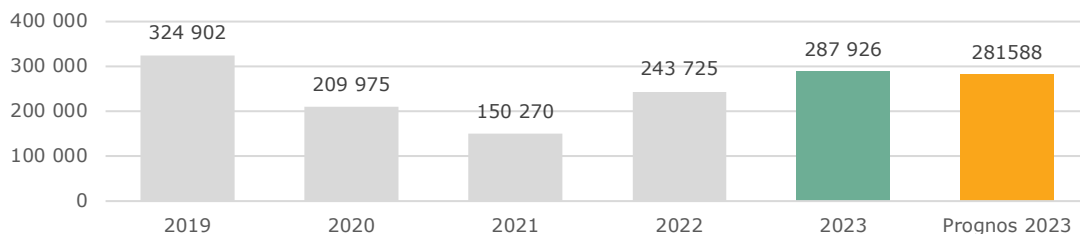
går som tåg
(82% under 2022)

Oväder med översvämning och nedfallande träd påverkade resandet

Resandet på sträckan har efter pandemin inte riktigt nått upp till de nivåer vi hade 2019 även om resandet sakta men säkert har ökat. Under 2023 har vi sett en fortsatt ökning och ackumulerat augusti är resandet 11 procent under 2019 samma period, och 2 procent över prognos. Under hela året har en dubbeltur mellan Östersund och Sundsvall varit inställt på grund av att X62-fordon har varit på tungt underhåll, vilket har påverkat resandet på sträckan med omkring 7 procent. När det tunga underhållet nu är färdigt är omloppet åter på banan som planerat från och med den 14 augusti.

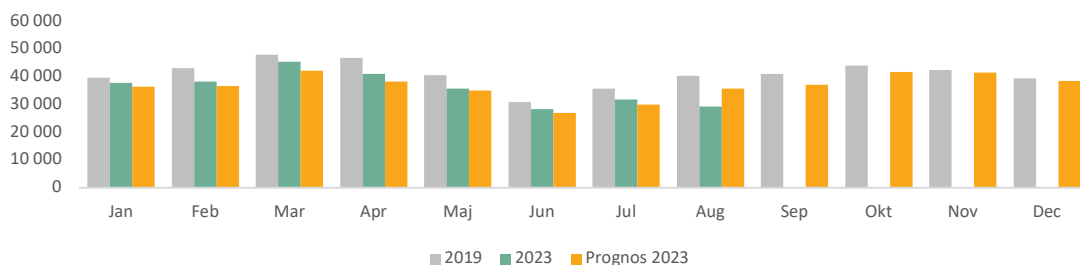
Stormen Hans påverkade tågtrafiken med flera dagar av helinställda turer på Mittbanan. Höga vattenflöden orsakade översvämningar längs sträckan och hårda vindar medförde trädfällning och nedrivna kontaktledningar. Veckan efter ovädet blev det återigen stopp i tågtrafiken då en annan operatörs fordon spårade ur (ej persontåg). Trafiken kunde dock rulla igen senare samma dag.

Resande ack aug



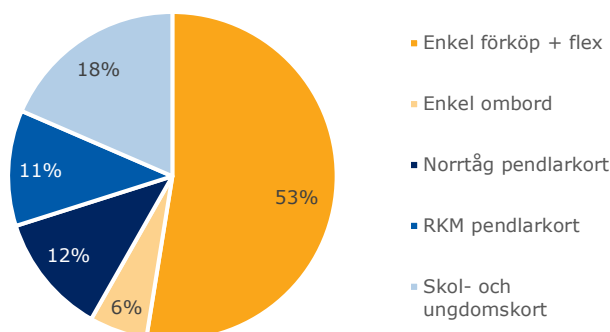
Utfallet ackumulerat augusti var två procent högre än prognos.

Resande månadsvis



Stormen Hans påverkade trafiken under flera dagar i augusti.

Fördelning biljettyper ack aug

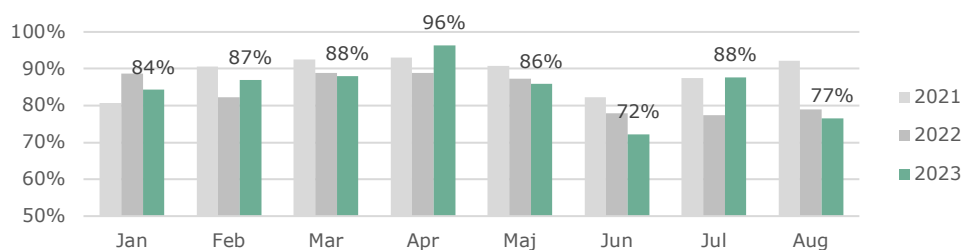


41 procent av resenärerna på sträckan reser med pendel-, skol- eller ungdomskort.

Punktlighet

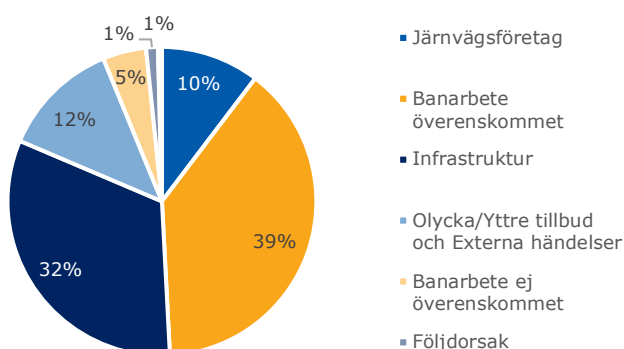
Den totala punktligheten på sträckan ackumulerat augusti uppgick till 85 procent RT+5 och 94 procent RT+15. Påverkan på punktligheten har till stor del berott på infrastrukturen, banarbeten, olyckor, exempelvis i samband med stormen Hans, och urspårningar.

Punktlighet månadsvis



Punktlighet per månad.

Fördelning förseningsminuter

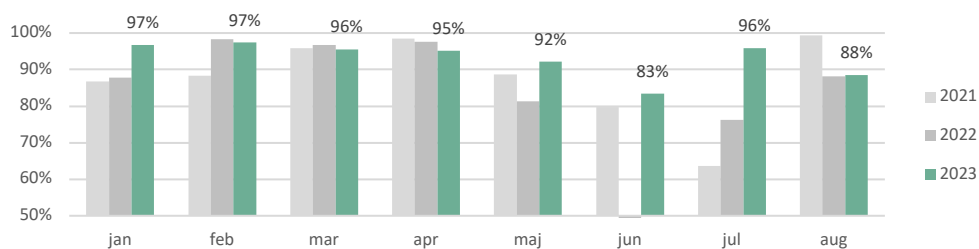


Förseningsminuter fördelade på förseningsorsak ackumulerat augusti 2023.

Regularitet

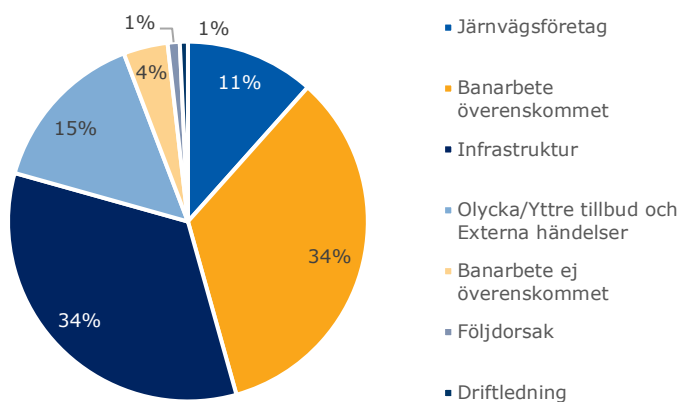
Regulariteten för januari till augusti uppgick till 93 procent. Den stora orsaken till inställda turer under sommaren var banarbete, men även stormen Hans i augusti då trädfällning orsakade att kontaktledningar drogs ned och banan blev strömlös. Detta är en följd av att Mittbanan inte är trädsäkrad. Även den urspårning som skedde i Brunflo påverkade trafiken under augusti.

Regularitet månadsvis



Regularitet per månad.

Inställelseorsak



Fördelning orsaker till hel- och delinställda turer januari-augusti 2023.

Sundsvall–Umeå

+ -0%

resande ack aug 2023
jmf 2019

89%

ankommer inom 5 min
ack aug 2023
(96% inom 15 min)

91%

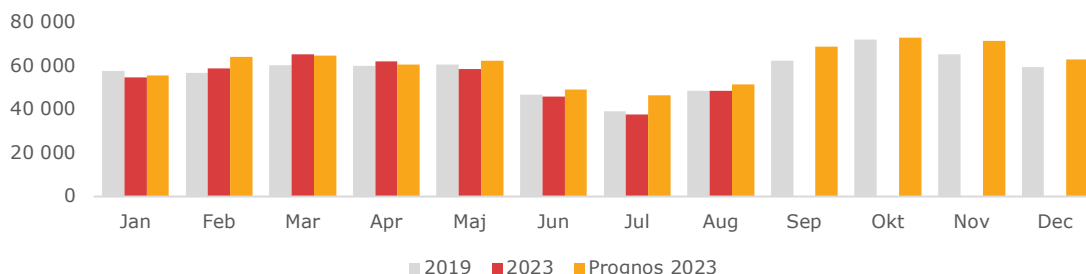
går som tåg
ack aug 2023
(91% under 2021)

Stabilt resande på vår största linje

På sträckan Sundsvall–Umeå har vi vårt allra största resande, med både sällanresenärer och en stor andel pendelresenärer. Ackumulerat augusti var resandet totalt sett i nivå med 2019 och fem procent under prognos. Det omlopp som varit pausat på grund av tungt underhåll på X62-flottan är från och med den 14 augusti tillbaka, vilket bör visa sig på att resandet ökar något kommande månader.

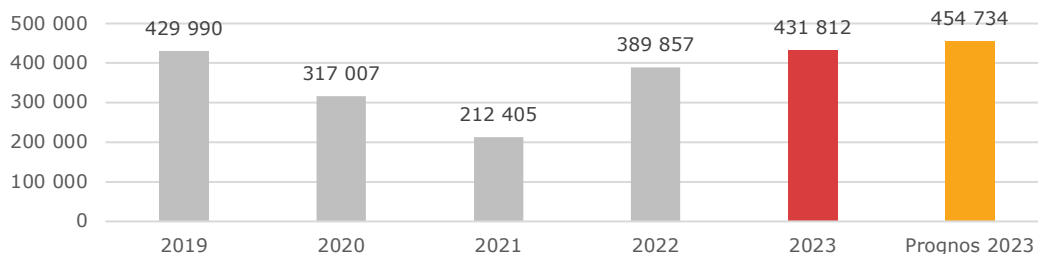
Ovädret Hans påverkade trafiken på sträckan främst mellan den 9 och 11 augusti. Stormen orsakade många problem och skador i infrastrukturen och på flera håll stoppades tågtrafiken. Höga vattenflöden ledde till översvämningar och underminerade banvallen till den grad att ett SJ-tåg spårade ur mellan Iggesund och Hudiksvall den 7 augusti. Tågupspårningen fick till följd att bansträckan mellan Hudiksvall och Söderhamn var stängd i över en vecka. Stora händelser som dessa får effekter på trafiken och resandet norrut. Även banarbeten i maj och juni påverkade resandet under perioden.

Resande månadsvis



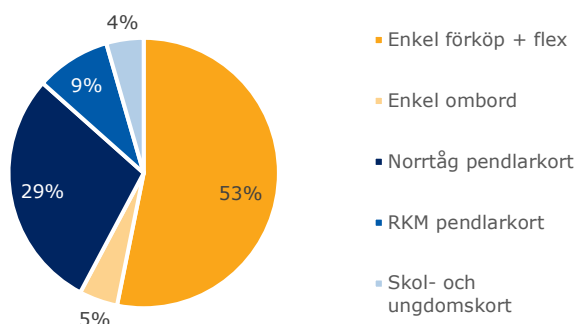
Resandet har under andra tertialet påverkats av både banarbeten och stormen Hans.

Resande ack aug



Utfallet ackumulerat augusti var fem procent under prognos.

Fördelning biljettyper ack aug

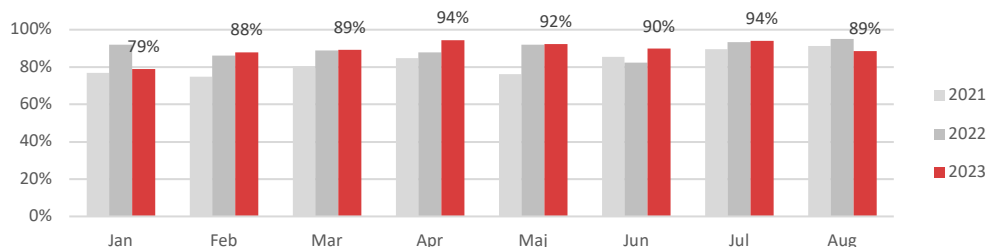


Drygt hälften av resenärerna på sträckan reser med enkelbiljett ackumulerat augusti. Resterande reser med pendel-, skol- eller ungdomskort.

Punktlighet

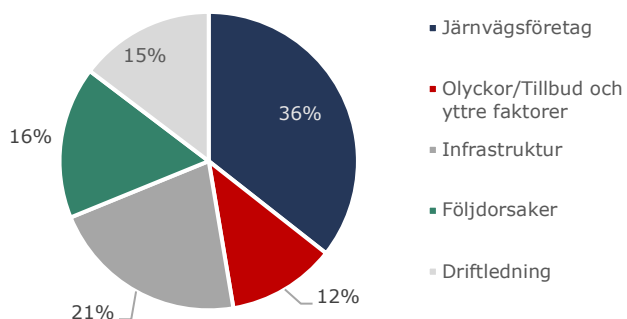
Punktligheten för 2022 uppgår till 89 procent RT+5 och 96 procent RT+15, vilket är bra siffror med tanke på att vi haft banarbeten som stört tågtrafiken under längre en längre period i maj och juni. I januari inträffade en urspärning kring Västeraspy som påverkade trafiken, samt problem med fordonen som följd av vädret.

Punktlighet månadsvis



Punktlighet per månad.

Fördelning förseningsminuter

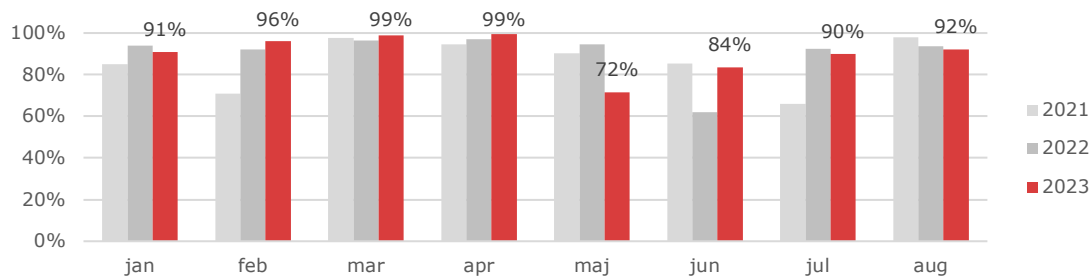


Förseningsminuter fördelade på förseningsorsak ackumulerat augusti 2023.

Regularitet

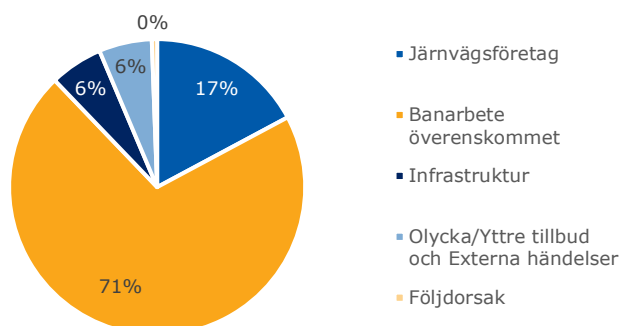
Under 2023 uppgick regulariteten på sträckan till 91 procent. Den största anledningen till inställda turer är kopplat till sommarens banarbete. I januari inträffade även en urspårning på Botniabanan (godståg) som påverkade trafiken och samtidigt uppstod även fordonsrelaterade problem. Borträknat banarbeten är regulariteten på 96 procent.

Regularitet månadsvis



Regularitet per månad.

Inställelseorsak



Fördelning orsaker till hel- och delinställda turer januari–augusti 2023.

Umeå–Vännäs–Vindeln–Hällnäs

+ -0%

resande ack aug 2023
jmf 2019

91%

ankommer inom 5 min
ack aug 2023
(98% inom 15 min)

95%

går som tåg
ack aug 2023
(94% under 2022)

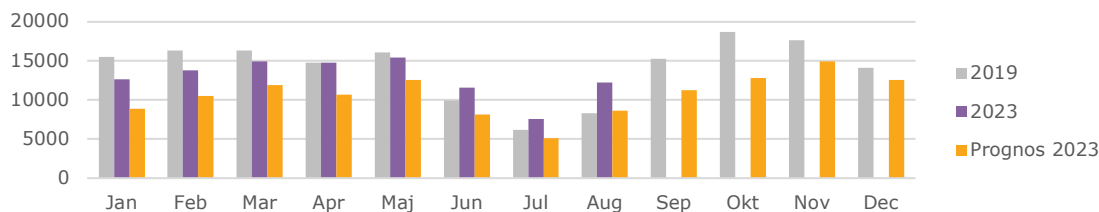
Resandet har nått en ny nivå

Pendlarsträckan Umeå–Vännäs hade redan före pandemin lågt resande, men efter pandemin har vi sett en stadig uppgång i resandet. I och med tidtabellskiftet pausades tågtrafiken till Lycksele och trafiken till Vindeln och Hällnäs slogs ihop med Umeå–Vännäs och blev en linje; Umeå–Vännäs–Vindeln–Hällnäs.

Under året har resandet nått över 2019 års nivåer under flera perioder. Ackumulerat augusti är resandet i nivå med 2019. En stor bidragande anledning till det ökade resandet under året är den justering i pris för pendelkort på Umeå–Vännäs–Vindeln som gjordes vid tidtabellskiftet T23. En större andel av resenärerna köper pendelkort under perioden (86 procent pendelresande ack aug, jämfört med cirka 80 procent föregående år).

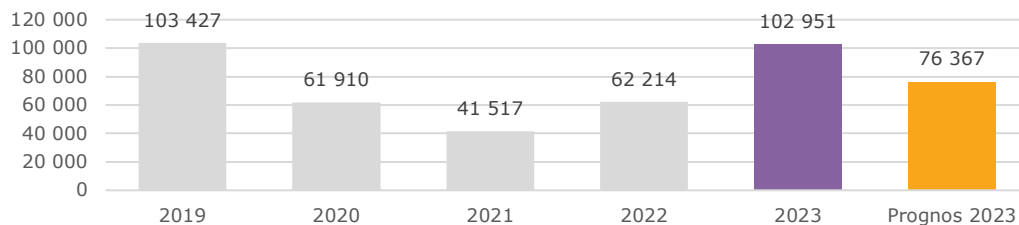
I tidtabellskiftet T24 får resenärerna ett ännu bättre utbud på sträckan, något som är efterfrågat för att resenärerna ska vilja/kunna öka sitt tågresande. Vi vill att så många som möjligt ska upptäcka att denna sträcka är optimal för att resa med tåg och förhoppningen är att fler väljer bort bilen och i stället tar tåget till jobbet, skolan, matchen eller restaurangbesöket. Ett större utbud ger större flexibilitet och valfrihet.

Resande månadsvis



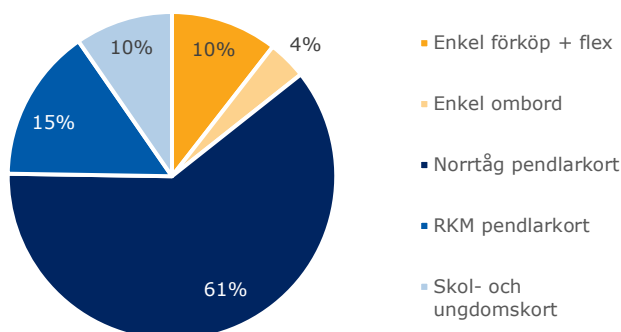
Resandet ligger över prognos varje månad hittills under 2023.

Resande ack aug



Utfallet ackumulerat augusti är 35 procent över prognos.

Fördelning biljettyper ack aug

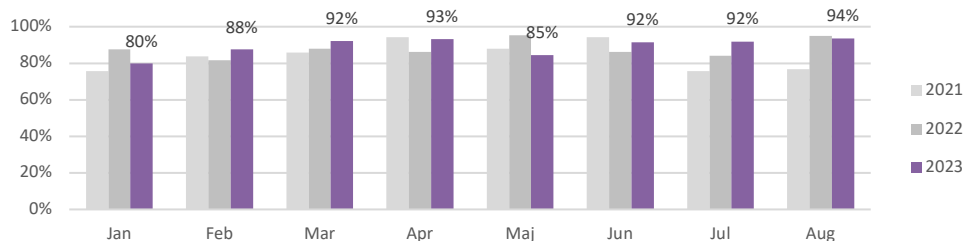


86 procent av resenärerna har rest med pendel-, skol- eller ungdomskort på sträckan ackumulerat augusti.

Punktlighet

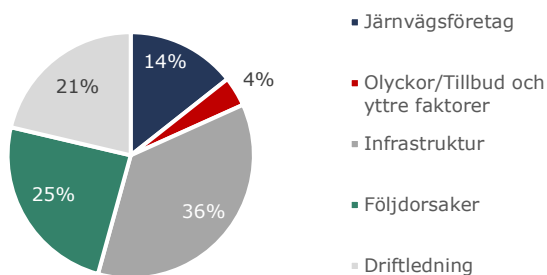
Punktligheten på sträckan är normalt sett hög och under 2023 uppgår punktligheten RT+5 minuter till 91 procent. Punktligheten RT+15 minuter uppgår till 98 procent. Andelen merförseningar kopplat till järnvägsföretagen är låg och i de flesta fallen är det följdorsaker eller infrastrukturen som begränsar.

Punktlighet månadsvis



Punktlighet per månad.

Fördelning förseningsminuter

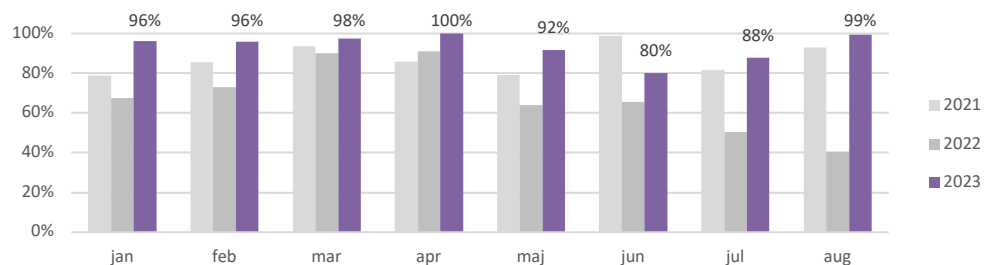


Förseningsminuter fördelade på förseningsorsak ackumulerat augusti 2023.

Regularitet

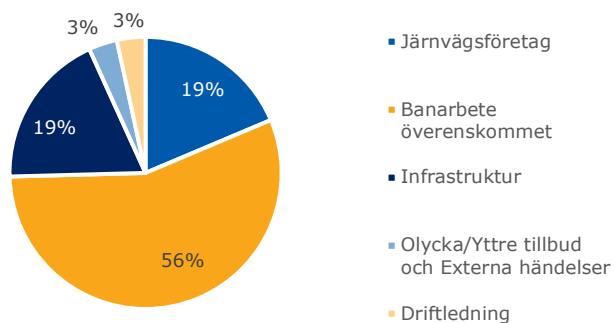
Regulariteten på sträckan är normalt sett mycket hög. Under 2023 till och med augusti uppgick regulariteten till 95 procent. Det som påverkar regulariteten mest är banarbete.

Regularitet månadsvis



Regularitet per månad.

Inställelseorsak



Fördelning orsaker till hel- och delinställda turer januari–augusti 2023.

Umeå–Luleå

+75%

resande ack aug 2023
jmf 2019

68%

ankommer inom 5 min
ack aug 2023
(83% inom 15 min)

92%

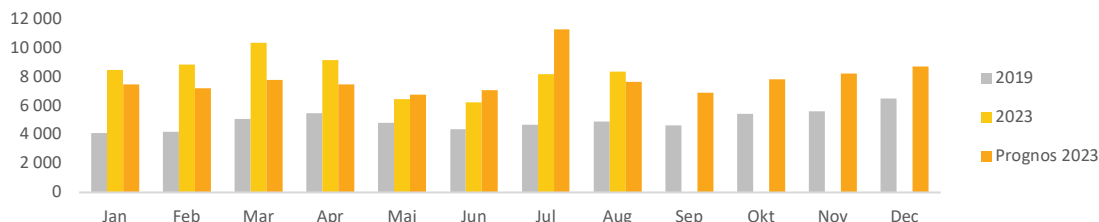
går som tåg
ack aug 2023
(93% under 2022)

Fortsatt starkt resande på attraktiv linje

Resandeutvecklingen på sträckan har under en lång tid varit den starkaste i hela Norrtågssystemet. I T23 har vi utökat med ytterligare en dubbeltur på vardagar i A-period (totalt tre dubbelturer) för att möta den stora efterfrågan med ett bättre utbud, vilket också är en anledning till resandeökningen på denna attraktiva sträcka. Många som reser längs denna sträcka reser vidare söder- eller norrut eller kommer söder-/norrifrån för att resa vidare. Ett ökat utbud syns har mottagits väl och resandet är 56 procent högre än 2019 och 5 procent högre än prognos.

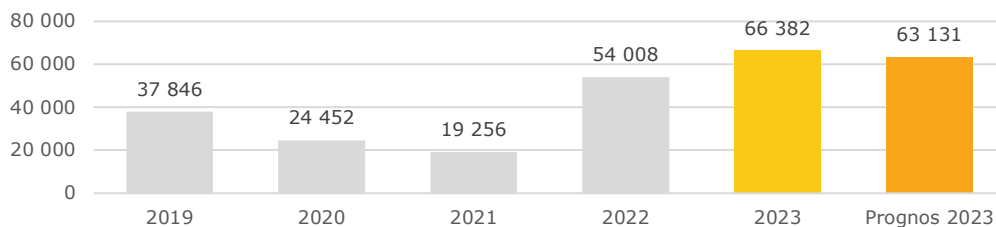
Anledningarna till den stora generella resandeutvecklingen kan vara flera. Bränslepriserna har ökat och många kanske vill undvika att ta bilen längs sträckan och samtidigt kunna nyttja tiden på tåget. Ombyggnation längs E4 har även gjort det svårframkomligt i perioder. Vi har noterat en ökning av antalet resenärer som reser i tjänst, jämfört med tidigare då den stora majoriteten utgjordes av fritidsresenärer.

Resande månadsvis



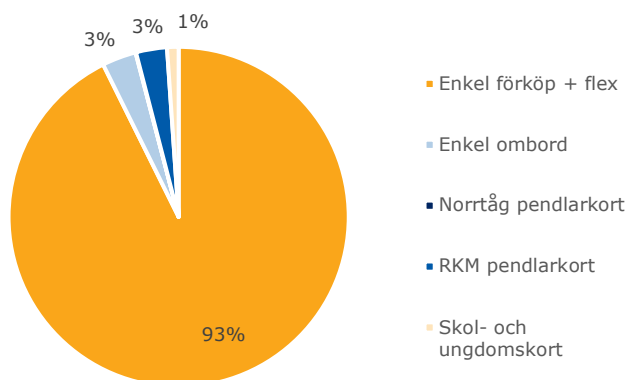
Den starka resandeutvecklingen har fortsatt under 2023, men utfallet maj-juli var något lägre än prognos.

Resande ack aug



Utfallet ackumulerat augusti var fem procent över prognos.

Fördelning biljettyper ack aug

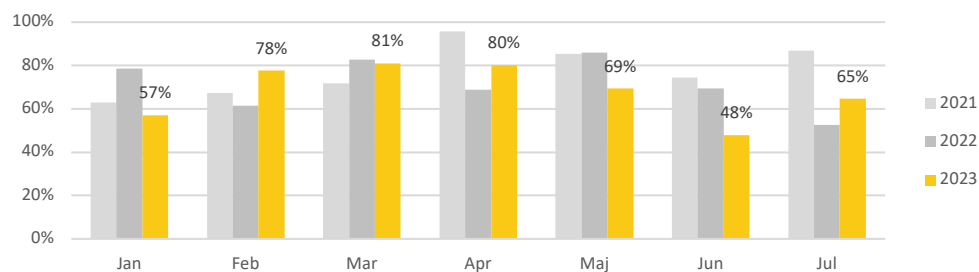


Den stora majoriteten av resenärerna på sträckan reser med förköpt enkelbiljett.

Punktlighet

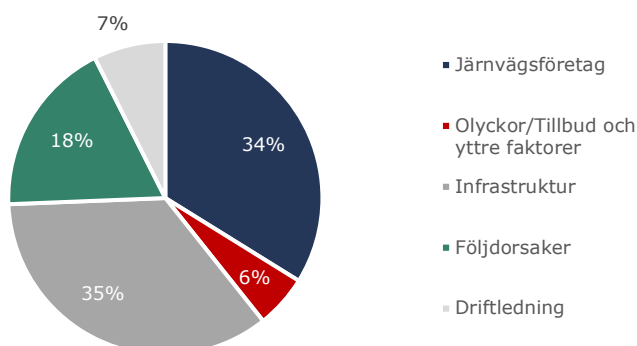
Punktligheten RT+5 uppgick under 2023 till 68 procent och till 83 procent RT+15. Sträckan har länge dragits med punktlighetsproblematik och det senaste året är inget undantag. Förseningarna på sträckan påverkas till stor del av trängsel i Boden och infrastrukturproblem. Punktligheten är något vi följer upp löpande och ett arbete med förbättrad punktlighet i Norrbotten pågår just nu.

Punktlighet månadsvis



Punktlighet per månad.

Fördelning förseningsminuter

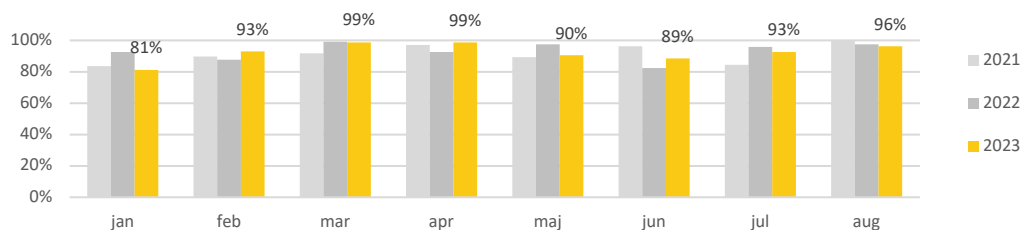


Förseningsminuter fördelade på förseningsorsak ackumulerat augusti 2023.

Regularitet

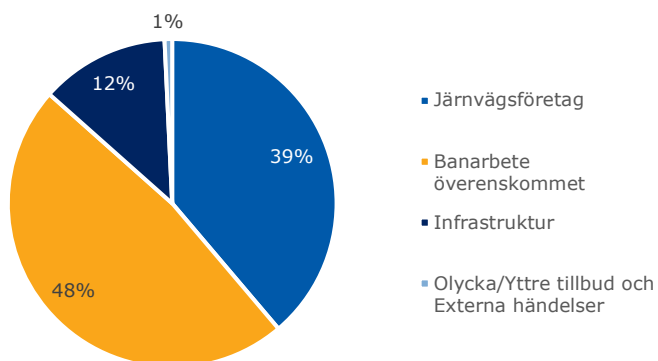
Regulariteten brukar normalt sett vara relativt hög på sträckan och ligger på 92 procent. Totalen dras den ned av något lägre regulariteten i januari då det var stora problem med fordonen och sedan ytterligare påverkan av banarbete i maj och juni.

Regularitet månadsvis



Regularitet per månad.

Inställelseorsak



Fördelning orsaker till hel- och delinställda turer januari–augusti 2023.

Luleå–Kiruna

-6%

resande ack aug 2023
jmf 2019

68%

ankommer inom 5 min
ack aug 2023
(83% inom 15 min)

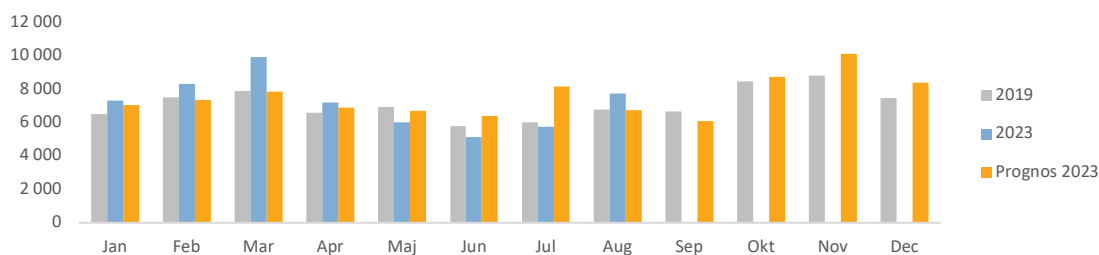
88%

går som tåg
ack aug 2023
(93% under 2022)

Fritidsresandet har minskat under sommaren

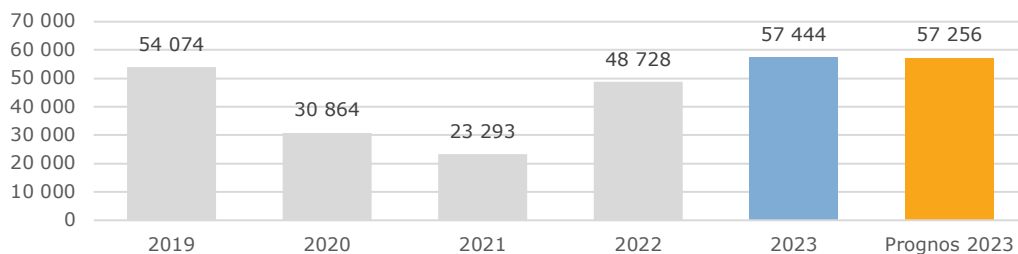
Resandeutvecklingen på Luleå–Kiruna har fortsatt under 2023. En liten nedgång under perioden april–juli gör att det totala resandet ackumulerat augusti var 6 procent under 2019 års nivå, men i nivå med prognos. Den ovanligt blöta och svala sommaren kan ha påverkat det långväga resandet till fjällen och att resandet därför var något lägre än förväntat. I augusti tog resandet dock fart igen, vilket förhoppnings ger en positiv signal om hösten.

Resande månadsvis



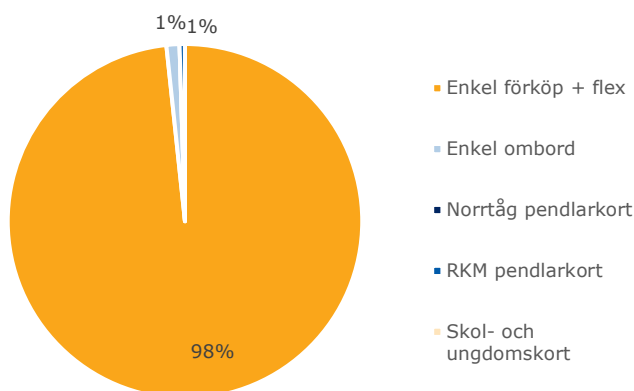
Resandet har haft en fortsatt positiv utveckling under 2023, med en liten nedgång under sommarmånaderna.

Resande ack aug



Utfallet ackumulerat augusti är i nivå med prognosen.

Fördelning biljettyper ack aug



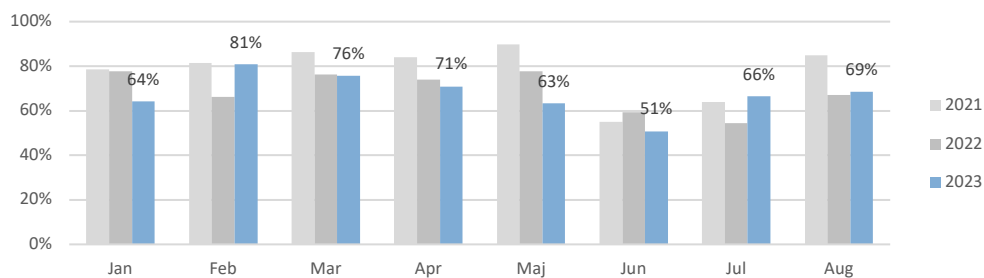
Den stora majoriteten av resenärerna på sträckan reser med förköpt enkelbiljett.

Punktlighet

Liksom de andra sträckorna i Norrbotten dras Luleå–Kiruna med en hel del punktlighetsproblematik. Hittills för 2023 uppgår punktligheten RT+5 minuter till 68 procent och punktligheten RT+15 uppgick till 83 procent. Över hälften av förseningsminuterna är kopplat till infrastrukturen.

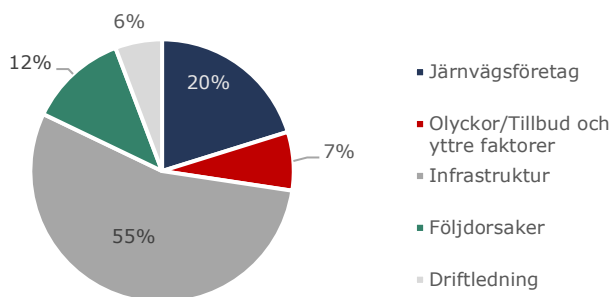
Den pågående uppgraderingen av ERTMS på bananhar medfört effekter på infrastrukturen i främst signal- och elfel. Det är över lag enskilda händelser som tågmöten, signalfel och spårfel som påverkar den totala punktligheten och inte ”inbyggda” fel. En enskild händelse som genererar försening på en sträcka med få avgångar per dag påverkar den sammanlagda punktligheten.

Punktlighet månadsvis



Punktlighet per månad.

Fördelning förseningsminuter

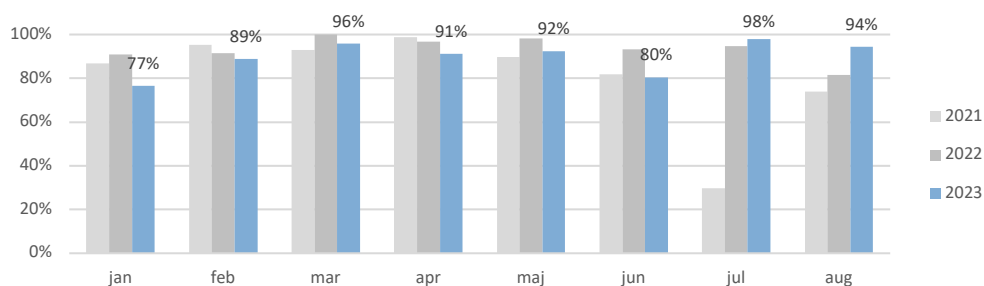


Förseningsminuter fördelade på förseningsorsak ack aug 2023.

Regularitet

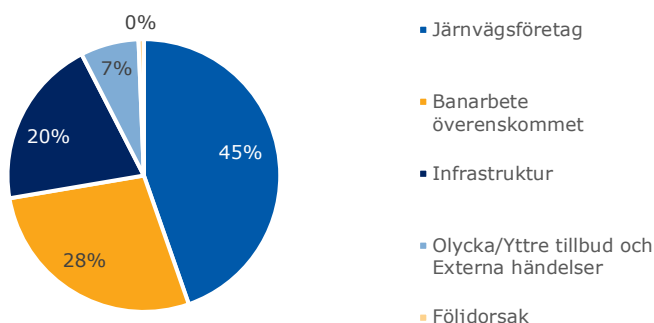
Regulariteten har under året varierat med lägsta i januari och juni, medan övriga månader har haft hög regularitet. Sammantaget hittills i år uppgår regulariteten till 88 procent, att jämföra med 93 procent föregående år. I januari var inställelserna till stor del en följd av fordonsproblematik, som också är kopplat till personalförsörjning i Notvikens depå. I juni påverkades däremot tågen av banarbete.

Regularitet månadsvis



Regularitet per månad.

Inställelseorsak



Fördelning orsaker till hel- och delinställda turer januari–augusti 2023.

Luleå–Haparanda

-5%

resande ack aug 2023
jmf 2022

77%

ankommer inom 5 min
ack aug 2023
(92% inom 15 min)

85%

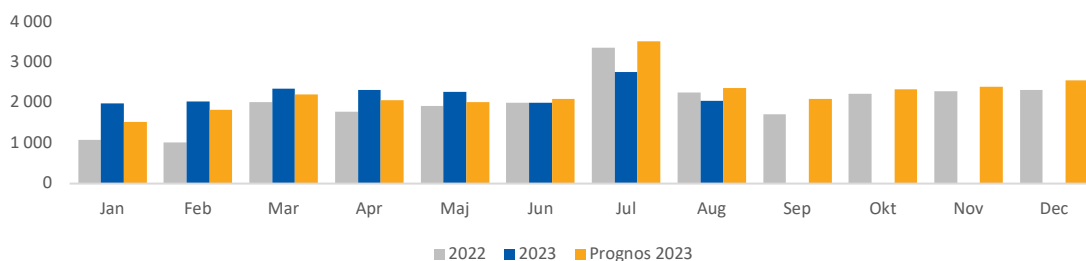
går som tåg
ack aug 2023
(86% under 2021)

Nöjdaste resenärerna på minsta linjen

Resandet på sträckan var under våren något högre än föregående år. Under sommaren var dock resandet inte lika högt som sommaren 2022. Att resandet var så bra under sommaren förra året kan bero dels på halva priset-erbjudandet och att linjen var så pass ny och att många därför valde att resa till Haparanda på semestern. Resandet under andra tertiet var 5 procent lägre än samma period 2022.

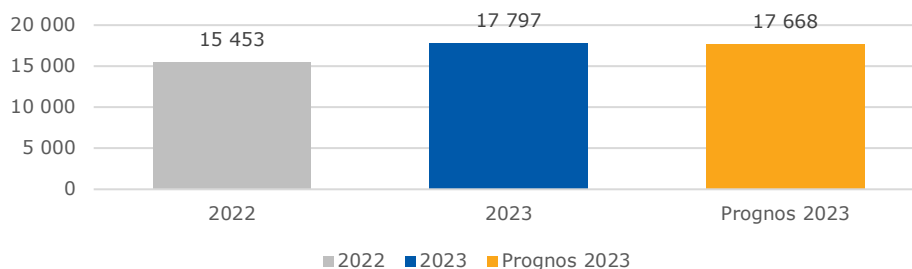
De som reser på sträckan är de som är mest nöjda av alla våra resenärer, det bekräftar den senaste NKI-undersökningen som gjordes i april. Av de tillfrågade uppger hela 100 procent att de har en positiv helhetsupplevelse av Norrtåg.

Resande månadsvis



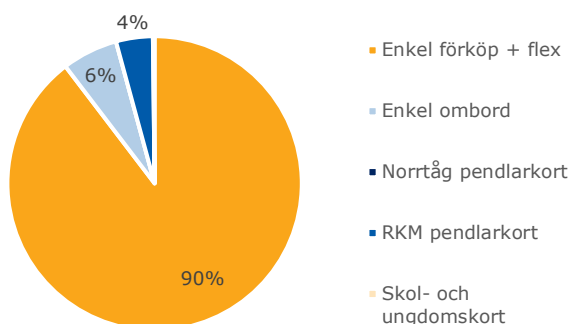
Resandet var inte lika högt under sommaren 2023 som under sommaren 2022.

Resande ack aug



Utfallet ackumulerat augusti var 1 procent över prognos.

Fördelning biljettyper ack aug

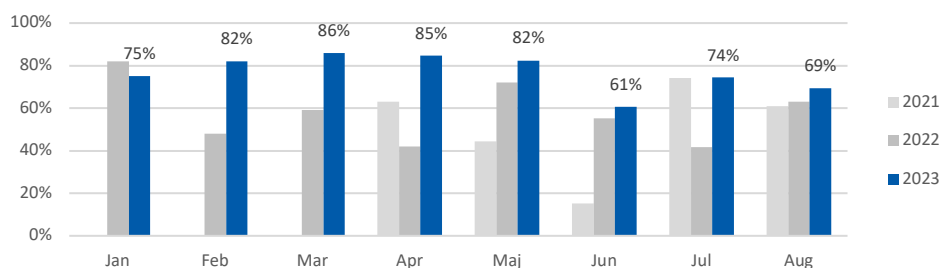


Den stora majoriteten av resenärerna på sträckan reser med förköpt enkelbiljett.

Punktlighet

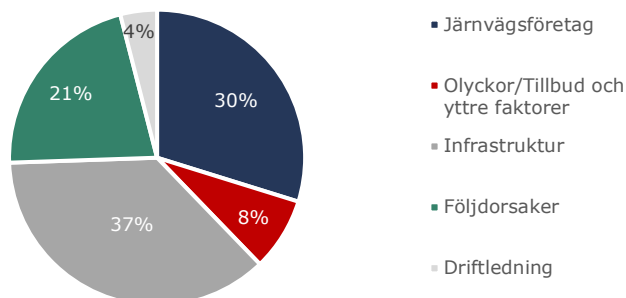
Sträckan har sedan trafikstart den 1 april 2021 dragits med stora punktlighetsproblem. Hittills under 2023 uppgår punktligheten till låga 77 procent RT+5 och 92 procent RT+15. Förseningarna på sträckan är framför allt kopplade till signalfel, hastighetsnedsättningar och trängselproblematik kring Boden. Ett arbete med att förbättra punktligheten i Norrbotten genomförs just nu tillsammans med operatören och Trafikverket.

Punktlighet månadsvis



Punktlighet per månad

Fördelning förseningsminuter

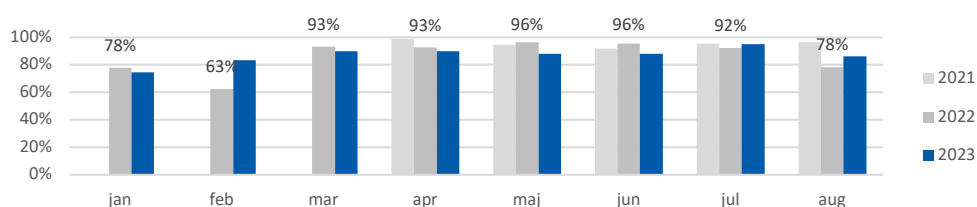


Förseningsminuter fördelade på förseningsorsak ackumulerat augusti 2023.

Regularitet

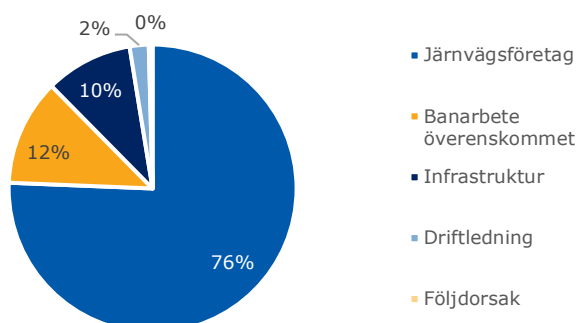
Hittills för 2023 uppgick regulariteten till 85 procent. Den totala regulariteten på en sträcka med få dagliga turer påverkas mycket om några enstaka avgångar ställs in. Det är framför allt sådant som är kopplat till järnvägsföretaget som orsakat inställda avgångar under året. Det har varit materialbrist på reservdelar i form av komponenter till klimatanläggningar och batteriladdare som medför fordonsbrist, vilket gör att Norrtåg vissa dagar har reducerat tågtrafiken och bussersatt för att klara trafiken på övriga Norrbottens sträckor.

Regularitet månadsvis



Regularitet per månad.

Inställelseorsak



Fördelning orsaker till hel- och delinställda turer januari–augusti 2023.