



I SAMARBETE MED VY

# Kvalitetsrapport Trafik Q1 2023



## Innehållsförteckning

<b>Resande .....</b>	<b>1</b>
Högsta resandet någonsin inleder 2023 .....	1
Första året med Trafikverkets nya it-system MPK.....	3
<b>Punktlighet .....</b>	<b>4</b>
Stor påverkan på trafiken i Norr under vintern .....	4
Tillsammans arbetar vi med att förbättra trafik kvaliteten i Norrbotten.....	6
<b>Regularitet.....</b>	<b>7</b>
Fordonsbrist och urspårning en stor orsak till inställda tåg .....	7
Innovation för att minska dyra reparationer vid älgkrockar.....	8

## Resande

# 400 900

resor Q1 2023  
(394 700 resor)

# +2%

resande Q1 2023  
jmf 2019

# 58%

reser med enkelbiljett  
Q1 2023

### Högsta resandet någonsin inleder 2023

Efter tre år av resandesiffror påverkade av coronapandemin är det glädjande att se en riktigt stark inledning på 2023. Totalt uppgick resandet till 400 913, vilket är 2 procent högre än första kvartalet 2019 och i mars var resandet 6 procent högre. Resandet har under hela förra året sakta ökat och har många gånger varit högre än före pandemin. När vi nu kan konstatera att resenärerna fullt ut är tillbaka på tågen är vårt fokus framåt – att få fler att se tågets fördelar och ta resandet till nästa nivå.

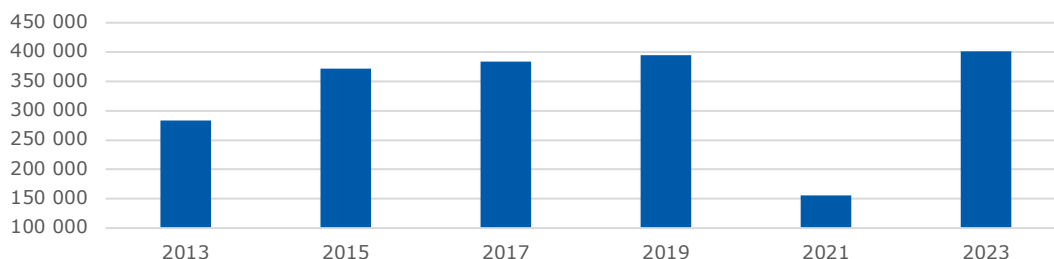
*Första kvartalet 2023 uppvisar det högsta resandet hittills i Norrtågs historia – nu tar vi resandet till nästa nivå.*

Det höga resandet på Umeå–Luleå håller i sig och effekten på resandet har varit positiv i förhållande till den utbudsökning som gjordes vid tidtabellskiftet (från två till tre dubbelturer). Även Luleå–Kiruna uppvisar rekordsiffror med bästa kvartal 1 någonsin. Jämfört med 2019 är resandet på linjen 23 procent högre i år och linjen är den, näst Umeå–Luleå, som ökar i resande allra mest.

Vår största linje Umeå–Sundsvall, som står för 48 procent av allt resande, fortsätter att öka i resande och under första kvartalet var resandet två procent högre än 2019. Den nyaste linjen Luleå–Haparanda har 17 procent högre resande i mars jämfört med mars 2022 (den första hela månaden som var opåverkad av pandemirestriktioner).

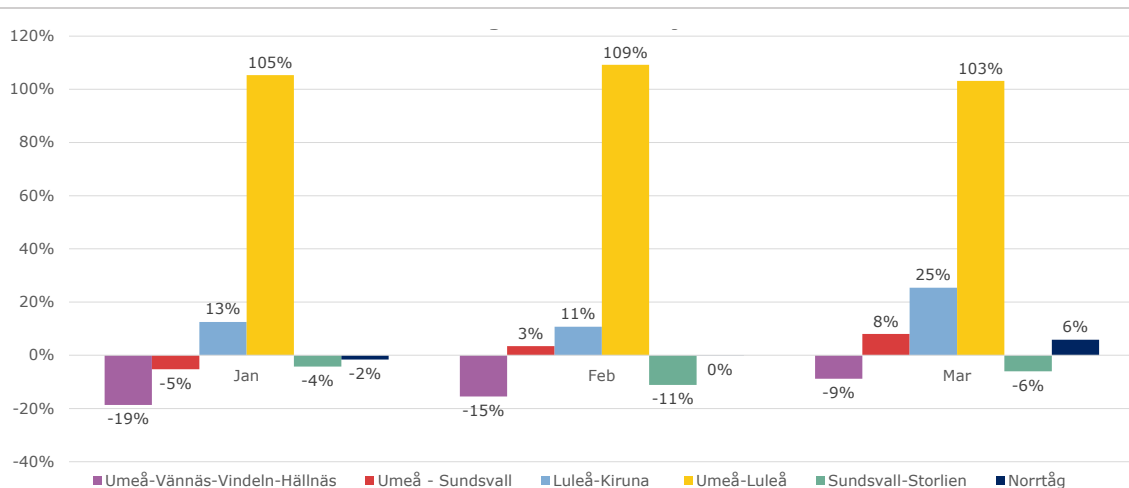
Sundsvall–Storlien och Umeå–Vännäs–Vindeln–Hällnäs ligger fortfarande under 2019 års nivåer med -7 procent respektive -14 procent, men resandet ökar och går sakta åt rätt håll. På pendlingslinjen Umeå–Vännäs–Vindeln–Hällnäs pågår en lokal kampanj som ska få fler att lämna bilen hemma och i stället ta tåget till jobbet, plugget, träningen eller konserten.

### Resande kvartal 1 över tid



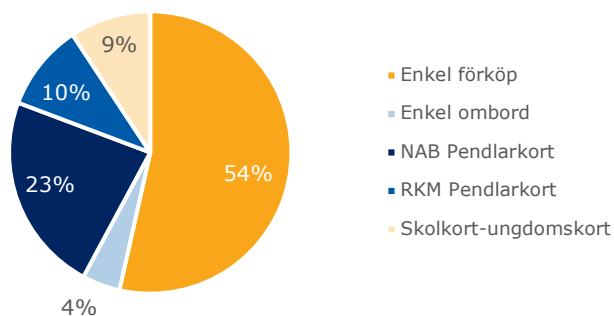
Resandet under första kvartalet 2023 är det högsta hittills, med över 400 000 resenärer.

### Förändring i resande 2023 jämfört med 2019 per linje



Under de första tre månaderna har resandet på respektive linje ökat jämfört med 2019 (0=2019).

### Fördelning biljettyper Q1



Den största andelen av Norrtågs resor görs med enkelbiljett. Resterande reser med pendel-, skol- eller ungdomskort (42 %), något färre än 2019 (46 %).

## **Första året med Trafikverkets nya it-system MPK**

I arbetet med att ta fram Tågplan 2023 har Trafikverket använt ett nytt it-system och nya arbetssätt, som kallas MPK, marknadsanpassad planering av kapacitet. Arbetet har omgärdats av svårigheter och planeringen av tågtrafiken har fungerat dåligt. Tågbranschen har inte fått rätt förutsättningar att bedriva sin verksamhet. Det har lett till att tågresenärerna inte har kunnat köpa biljetter med rimlig framförhållning, vilket blev tydligt i samband med biljettförsäljningen inför jul- och nyårshelgerna men även påskhelgerna. Så länge tågen går enligt den fastlagda tågplanen är bristerna överkomliga. Men alla avvikelser kräver mycket merarbete, både inom Trafikverket och på tågtrafikföretagen. Detta har medfört att osäkerhet om uppföljning av trafik kvaliteten.

Vidare har Trafikverket har meddelat att de av tekniska skäl inte kan leverera faktureringsunderlag för vissa avgifter och tjänster enligt JNB från T23-start. En schablonfakturera kommer att ställas ut som motsvarar 98 procent av T22:s månadsvolym, men med priserna för T23 som senare kommer att regleras under Q4 2023. Transportstyrelsen, som är tillsynsmyndighet för Trafikverket, har beslutat att inleda en utredning om införandet och arbetet med MPK.

## Punktlighet

**85%**

ankommer inom 5 min  
Q1 2023  
(86% 2022)

**94%**

ankommer inom 15 min  
Q1 2023  
(61% 2022)

**98%**

Operatörsberoende  
Punktlighet  
Q1 2023

### Stor påverkan på trafiken i norr under vintern

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.

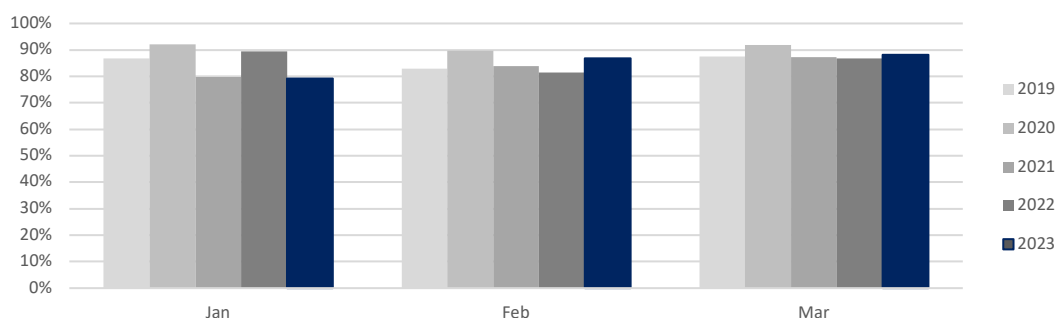
Under första kvartalet var punktligheten 85 procent (RT+5). Detta är en bra bit under det nationella punktlighetsmålet om 95 procent RT+5, medan punktligheten RT+15 var betydligt närmare med 94 procent inom 15 minuter. Mot bakgrund av att vi trafikerar sträckor som är längre än 30 mil är en punktlighet 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 2023 med många förseningar, vilket visade sig i januari med en punktlighet på 79 procent (RT+5), medan februari och mars däremot uppnådde en betydligt högre punktlighet.

*Januari var en tuff månad med snö, viltolyckor och två större störningar i infrastrukturen påverkade framkomligheten på infrastrukturen.*

En stor del av förseningarna beror på problem med fordonen. Under januari uppstod fordonsbrist till följd av att flera fordon var i behov av reparation, samtidigt som vädret bjöd på stora mängder snö. Vintertemperatur och stora snömängder påverkar fordonen och bidrar till högre tryck på verkstaden, bland annat för att fordon behöver avisas. Inställelser ger ofta förseningar som följdfeffekt, på grund av att man väntar in anslutande ersättningstrafik. En olycka med godståg som spårade ur i Västerasby påverkade punktligheten på både Mittbanan och Botniabanan i början av januari samt en större vattenläcka på Malmbanan vilket medförde inställd trafik och förseningar.

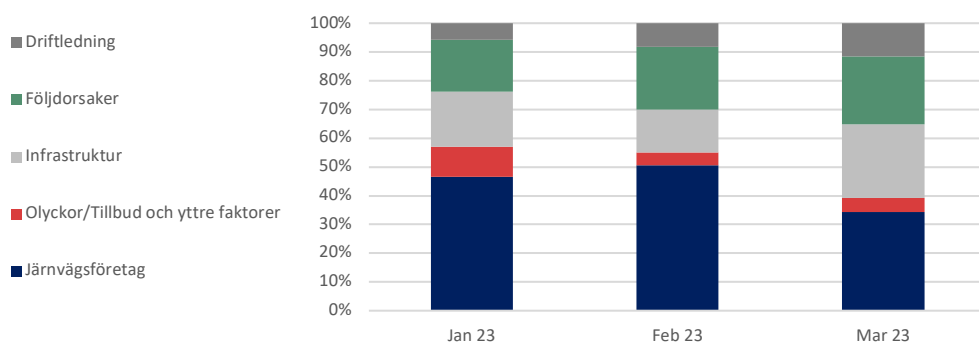
## Punktlighet månadsvis



### Punktlighet jan-mar under 2023.

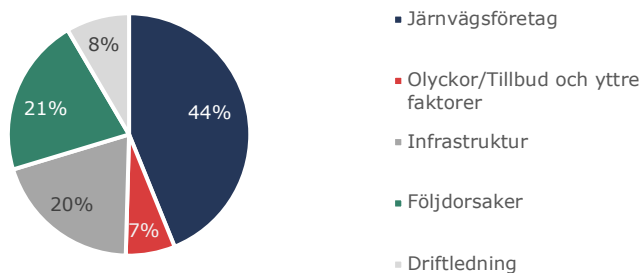
Januari var en mer problematisk månad jämfört med resterande månader kvartal 1. Depån i Notviken i Luleå har under en längre tid haft vakanta tjänster av fordonstekniker och när vinternproblematiken slog till uppkom flaskhalsar i avhjälpande och förebyggande underhåll som gav földeffekter med fordonsbrist. Trafiken reducerades det blev en effekt av detta blev förseningar till följd av inväntan av bussar för anslutningar. Andelen merförseningar kopplat till järnvägsföretag har ökat under januari månad men minskat i takt med att underhållaren har plockat in resurser söderifrån.

## Fördelning förseningsminuter över tid



### Förseningsorsak jan-mar 2023.

## Fördelning förseningsminuter (nivå 1) kvartal 1 2023



Fördelning förseningsminuter under 2023. Den stora andelen förseningsminuter är kopplad till järnvägsföretaget.

## 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.

### **Tillsammans arbetar vi med att förbättra trafik kvaliteten i Norrbotten**

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 en datamodell har vi fört samman olika typer av datainformation;

1. Norrtågs QlikSense (LUPP): Data gällande förseningar per trafikplats
2. Trafikverkets OFELIA: Data gällande felkoder från underhållaren av infrastruktur
3. SMHI: Väderdata (temperatur, nederbörd, snödjup)

Utifrån data har vi kunnat se tydliga tecken på vilka platser är i störst behov av översyn av underhållsrutiner, på Malmbanan och på Haparandabanan. Vi har tillsammans med WSP, lokförare och VY Tåg ringat in 10 olika förbättringsåtgärder på resp. bana. Den vanligaste orsaken att det isklumpar faller av tågen och kilar växlarna vintertid. Utöver detta märks en del materialutmattning och trasiga komponenter både sommar och vintertid. Trasiga slipers, en trasig trumma och misstänkt dåligt spårläge bidrar till hastighetsnedsättningar som ofta blir bestående.

En workshop utifrån WSP rapporten genomfördes i februari med lokförare, Vy Tåg, RKM Norrbotten om hur vi ska arbeta vidare med Trafikverket. Arbetet drivs vidare av RKM Norrbotten.



## Regularitet

**94%**

**går som tåg**  
Q1 2023  
(91% Q1 2022)

**97%**

**går som tåg**  
i mars 2023  
(96% i mars 2022)

**97%**

**operatörsberoende**  
regularitet Q1 2023

### 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 första kvartalet är flera av de inställda turerna kopplade till vädret, med snö och kyla. Vädret har i vissa fall varit orsak till inställelse på grund av framkomlighet, men vädret orsakar också stor påfrestning på fordonsflottan, vilket lett till inställelse på grund av fordonsbrist. Fordonsbristen blev påtaglig i slutet av januari och början av februari. Vakanta tjänster i depån Notviken medförde fordonsbrist och inställda avgångar. För att komma i fas med reparationerna beslutades det i samråd med operatören att reducera trafiken, i främst på Haparandabanan under tio dagar för att komma i kapp med skadorna på fordonen. Samtidigt som reduktionen skedde tog verkstadsföretaget in extra personal från både Gävle och Malmö, för att komma i kapp med underhållet.

#### *Trädsäkrad järnväg på sträckan Bräcke–Östersund planeras 2023.*

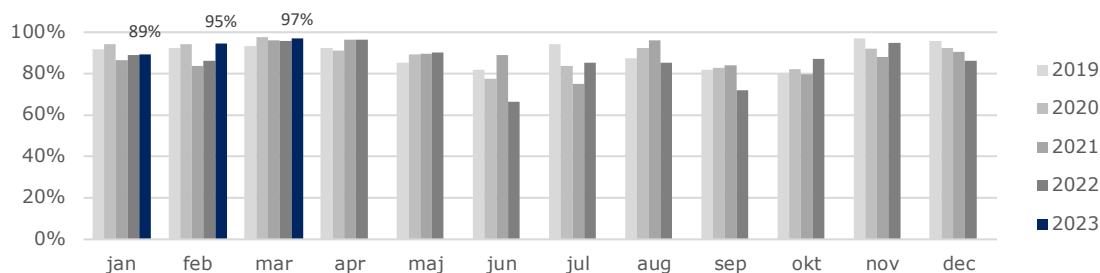
En viss ökning av viltskador under första kvartalet 2023. Trots detta är regulariteten hög på Botniabanan. Detta ser vi som en positiv följd av att dieselfordonet Itino inte längre är i Norrtågs ägo, och därför inte tar upp plats i verkstaden. Verkstaden har därför haft bättre förutsättningar att reparera viltskadorna på främst X62.

Under första kvartalet var det tre ytterligare faktorer, utöver fordonsbrist och vinterväder, som påverkade regulariteten. Den första var ett godståg som spårade ur i Västerasby. Det tog lång tid att flytta från spåret, vilket bidrog till minskad regularitet på Botniabanan. Den andra händelsen var en vattenläcka på sträckan Luleå–Kiruna, som också innebar stora inställelser. Båda dessa händelser inträffade under januari och påverkade i stort sett två dagars trafik. Den tredje var på linjen Sundsvall–Storlien som varit utsatt för flertalet korta elförsörjningsproblem, som påverkat regulariteten på helsträcka. Detta är ett bekymmer eftersom stora delar av sträckan inte är trädsäkrad. Sträckan Bäcke–Östersund tillhör även de sträckor som inte är trädsäkrade men nu planerar Trafikverket att sätta i gång med det arbetet 2023. Trädsäkring 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.

## Innovation för att minska dyra reparationer vid älgkrockar

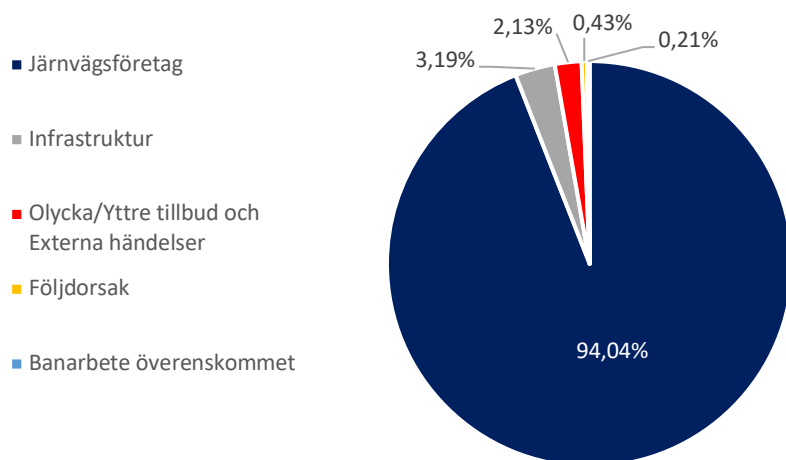
Norrtåg testar just nu en unik innovation som ska minimera skadorna och korta verkstadstiden vid älgkrockar. En prototyp för att skydda avancerad teknik och minska skadorna är installerad på ett fordon's koppel och är nu i bruk. Det återstår att se huruvida prototypen fungerar och vilka eventuella förbättringar som behöver göras för att fortsätta det skadeförebyggande arbete som kontinuerlig pågår.

### Regularitet månadsvis



Regularitet per månad.

### Inställelseorsaker



Orsaker till hel- och delinställda turer jan-mar 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

I december införde Trafikverket ett nytt kapacitetsplaneringssystem (MPK). Detta har medfört en del påverkan på uppföljningen av trafiken, då systemet ännu inte är fungerar tillförlitligt. Flera av de buggar som finns gällande uppföljning av trafiken är planerat att lösas under första halvåret av 2023.

Akkumulerade siffror kan därför komma att justeras något framöver, eftersom dessa problem åtgärdas av Trafikverket.