



Tertialrapport 1 2021



Innehållsförteckning

Aktuella händelser	3
Banarbeten – för ännu bättre trafik på sikt	3
Trafikbeställning inlämnad.....	4
Nya linjen till Haparanda invigd	4
Punktlighet.....	5
Effekter av en snörik vinter sätter spår på punktligheten	5
Infrastruktur – en återkommande orsak till merförseningar	7
Regularitet.....	9
Med vår i sikte förbättras regularitet	9
Vinterförhållanden påverkar antal inställda avgångar	10
Resandeutveckling	13
Fortsatta restriktioner och smittspridning medför fortsatt lågt resande.....	13
Resenärerna vill tillbaka efter pandemin.....	14
Resande, punktlighet och regularitet – linje för linje.....	15
Umeå–Sundsvall.....	15
Sundsvall–Trondheim	16
Umeå–Lycksele	17
Umeå–Vännäs.....	18
Luleå–Kiruna	19
Umeå–Luleå	20
Boden–Luleå	21
Umeå–Luleå–Haparanda	22

Aktuella händelser

Banarbeten – för ännu bättre trafik på sikt

Under 2021 avser Trafikverket att genomföra många investeringar och underhållsarbete i Norrtågsländ. Behoven är omfattande men banarbeten är en väldigt viktig förutsättning för en framtida robust och mer pålitlig trafik på länge sikt.

Under april och maj har banarbeten genomförts på Botnia-/Ådalsbanan samt på Tvärbanan. I mitten av juni inleds en intensiv sexveckorsperiod med banarbeten på Mittbanan, Botnia-/Ådalsbanan, samt några dagars banarbete på Malmabanan. Den mest intensiva perioden börjar dock i mitten av september och pågår till in i november på flera sträckor i Norrtågsländ. Under denna period berörs många avgångar.

Några av de förbättringar i infrastrukturen som kommer att genomföras är bland annat nytt ställverk och provkörning av ERTMS-uppgradering på Ådalsbanan, underhåll av kontaktledningar, byte av transformationer, bygge av GC-bro över bangården i Östersund, tillgänglighetsanpassning av stationer längs Mittbanan genom projektet ”Stationer för alla”. Bland annat spårbyte och ERTMS-underhåll på Malmabanan och plattformsförlängning på Umeå Östra.

Inför banarbetsperioden har Vy i dialog med Norrtåg AB tagit fram en princip för bussersättning av de mest prioriterade tågavgångarna utifrån förutsättningarna att klara arbets- och studiependling i första hand och tillse att det i möjligaste mån finns en dubbeltur med buss på sträckorna under heltrafik. Norrtåg AB har haft en förankringsprocess med resp. RKM i de berörda regionerna och förankrat planen för bussersättningar. Vidare har Norrtåg fört en diskussion med operatören för att säkerställa information till resenärer om inställda avgångar och bussersättningar. På norrtag.se finns uppdaterad information om vilka avgångar som påverkas av banarbete samt detaljer kring de turer som ersätts med buss.

Höstens planerade banarbeten är väldigt omfattande, samtidigt är Ostkustbanan stängd i 16 veckor vilket medför svårigheter att ta sig med tåg söderut från Sundsvall. Norrtåg tillsammans med RKM och operatören VY kommer att ta förnyad omtag i planering med hänsyn till rådande smittspridning, restriktioner och skolstarter i augusti månad då förhoppningsvis pandemi och smittspridning är i ett annat läge.



Trafikbeställning inlämnad

Arbetet med att ta fram nästa tidtabell är långt och involverar en mängd olika aktörer. Hela processen sys ihop av Trafikverket, där de i slutändan ska foga samman alla operatörers efterfrågan på tid i spåren och deras eget underhållsarbete.

Utifrån trafikpliktsbeslut samt tillkommande trafikbehov för tågtrafik har Norrtåg AB och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna sammanställt en trafikbeställning som lämnades till operatören den 15 mars. Inför T22 är fokus en fortsatt utveckling av taktidtabell och att skapa ett sammanhållet trafiksystem med så många kopplingar som möjligt mellan linjer och avgångar. Huvudregeln är så små ändringar som möjligt mellan tidtabeller. Nytt i trafikbeställningen är en anpassning till det nya avtalet med Trafikverket, som bland annat innebär en utökning av trafiken Umeå–Luleå under så kallad B-period (sommartid och jul-nyår) till samma omfattning som under resten av året, två dubbelturer på vardagar. Tidtabellen för Luleå–Haparanda struktureras även om för att få till en dubbelriktad trafik på morgonen. Nytt blir då en morgontur från Luleå mot Haparanda.

Under våren och sommaren tar sedan Trafikverket fram ett samlat förslag till ny tidtabell.

Tidtabellen för T22 börjar gälla från 12 december 2021 och ett år framåt.



Linje	Stations	Typ	Var	Upp	Av	Var	Upp	Av	
7401	7441	M-F	M-F	35	35	04:36	05:05	05:36	06:38
17171	17173	M-F	M-F	31.03.21	31.03.21	04:38	05:08	05:38	06:47
7151	7153	M-L	M-L	32	32	04:54	05:23	05:54	06:08
17177	17179	M-F	M-F	31.03.21	31.03.21	05:05	05:35	06:08	06:22
7155	7151	M-F	M-F	30	30	05:19	06:00	06:22	06:33
17177	17179	M-F	M-F	31.03.21	31.03.21	05:31	06:11	06:33	06:36
7155	7151	M-F	M-F	30	30	05:34	06:14	06:36	06:36
17177	17179	M-F	M-F	31.03.21	31.03.21	05:34	06:14	06:36	06:36
7155	7151	M-F	M-F	30	30	06:09	06:20	06:36	06:36
17177	17179	M-F	M-F	31.03.21	31.03.21	06:20	06:31	06:36	06:36

Nya linjen till Haparanda invigd

Den första april nåddes ytterligare en milstolpe för norrtågstrafiken. Då invigdes den nya linjen, som går till Sveriges östligaste stad – Haparanda.

Den nya linjen, som blir en länk mellan Sverige och Finland, går från Luleå till Haparanda via Notviken, Sunderbyn, Boden och Kalix. En ny station med intilliggande resecentrum har byggts i Kalix och i Haparanda har järnvägsstationen upprustats med en ny plattform vid den befintliga stationsbyggnaden.

Sträckan trafikeras med tre turer i vardera riktningen på både vardagar och helger. Restiden mellan Luleå och Haparanda är cirka 1 timme och 50 minuter, och mellan Kalix och Haparanda cirka 20 minuter, vilket möjliggör arbets- och studiependling mellan orterna.

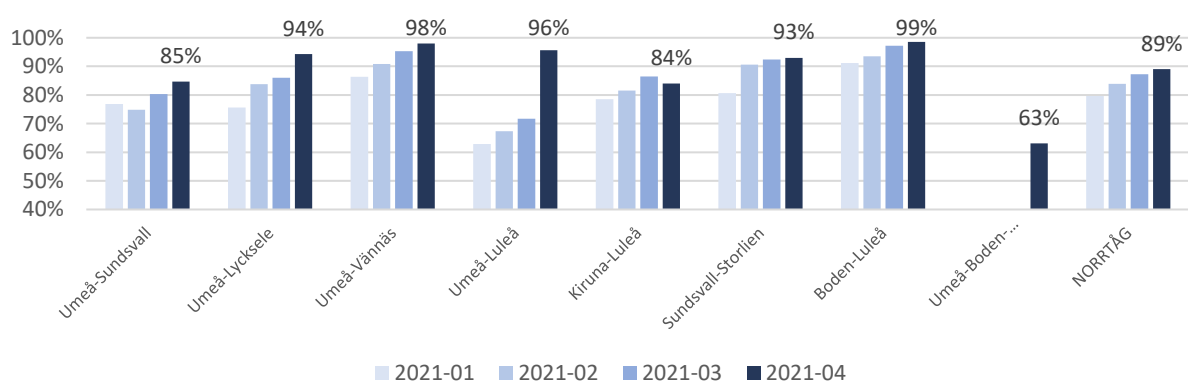
Inför invigningen hade kommunerna tillsammans med tågprojektet i Norrbotten planerat en coronasäker invigning med flertalet gäster och intervjuer. Det timmeslånga programmet sändes live på webben med hjälp av gymnasieelever vid Kalix mediaprogram.

Punktlighet

Den samlade punktligheten för perioden var 89 procent, RT+5 min. Det är en försämring jämfört med föregående år med 3 procent. Bäst punktlighet var det på sträckan Luleå–Boden med 99 procent. Störst utmaningar var det på sträckan Luleå–Haparanda med endast 63 procents punktlighet.

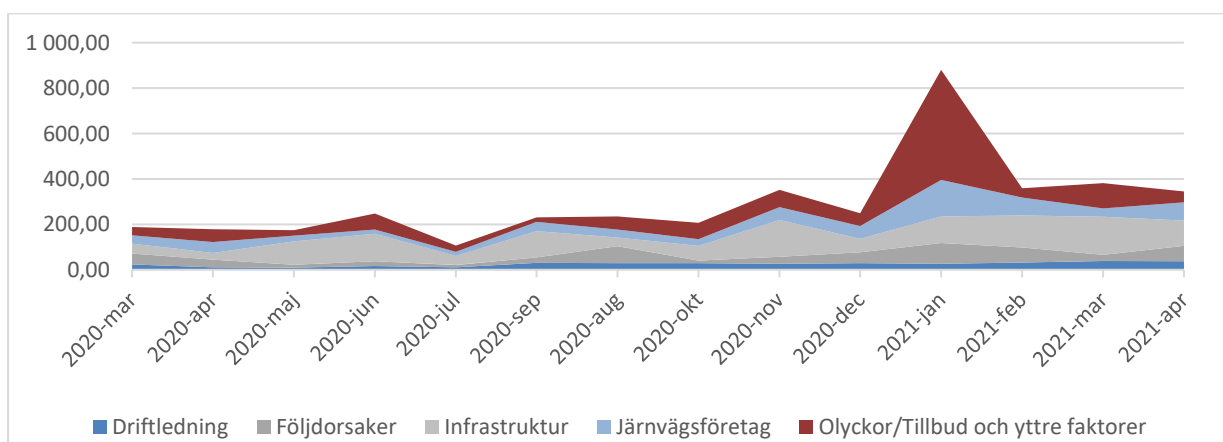
Effekter av en snörik vinter sätter spår på punktligheten

Året inleddes med en svag inledning avseende punktlighet, snö, is och vilt på spåren bidrog till många inställda och försenade tåg. Vi ser även en hel del kvardröjande vintereffekter som drar ned utfallet under mars och april. Det handlar framför allt om stora och långvariga skador på infrastrukturen, men även om ett flertal hastighetsnedsättningar på grund av spårfel. Endast 18 procent av alla förseningsminutrar är hänförligt till järnvägsoperatörer och en stor andel är kopplat till olyckor/tillbud och yttre faktorer, där väderförhållanden och viltolyckor är en stor andel av totala 36 procent.



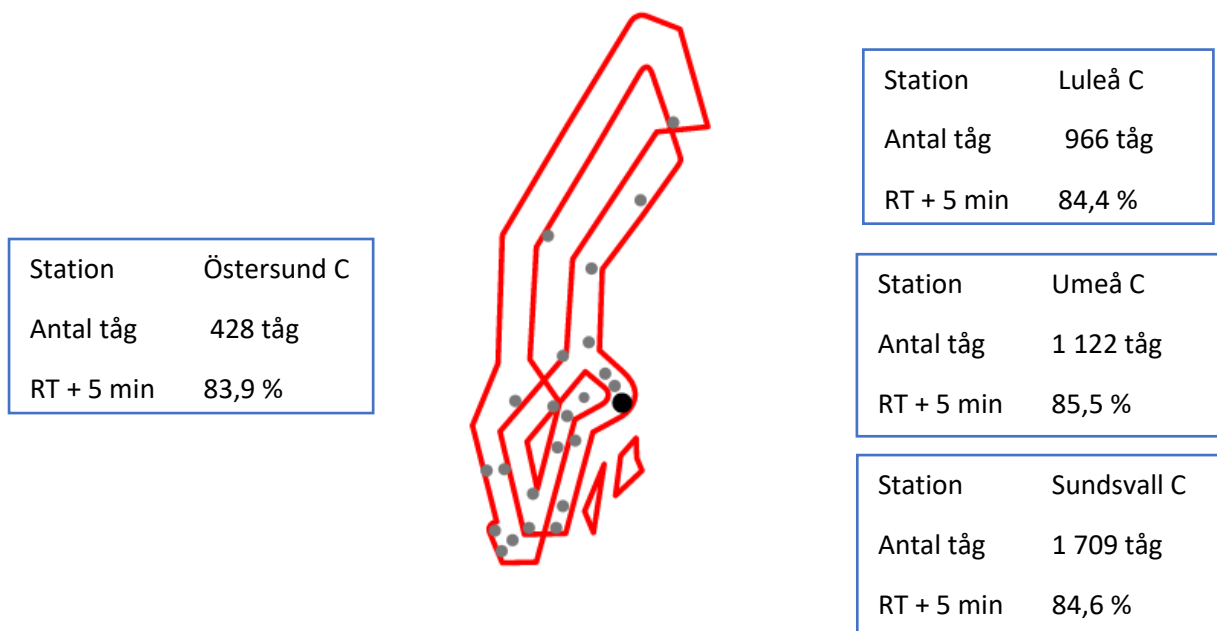
Punktlighet per månad per sträcka 2021

Enkelspår, olika standard på banor, långa fordonomlopp tillsammans med väder och vind ger stora utmaningar för Norrtågssystemet. Sett till hela järnvägen inom Norrtågsland så ligger vi i ack. på 84 procent med måttet, Rätt Tid + 5 min till ankomststation. Det mått vi använder för att följa upp tågens punktlighet benämns Rätt Tid + 5 minuter (RT+5) och innebär att ett framfört tåg måste nå sin slutstation senast 5.59 minuter efter tidtabellen för att räknas som punktligt. RT+5 är det mått som järnvägsbranschen kommit överens om ska användas för att följa upp och redovisa såväl person- som godstågens punktlighet på systemnivå – det vill säga för all trafik på den svenska järnvägen.

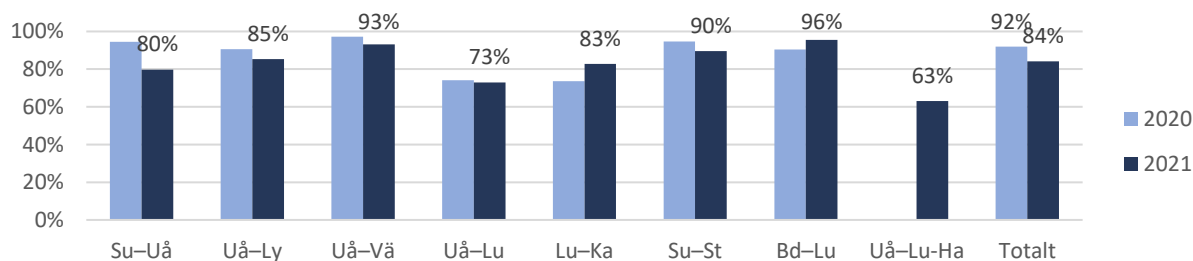


Fördelning av förseningstimmar rullande 12 månader

Sett över hela systemet så ligger vi på våra mest trafikerade stationer på ungefärlig samma punktlighet. Vid jämförelse mellan fyra stora resandestationer i Norrtågssystemet i respektive region har vi ackumulerat april månad 2021 i stort sett punktlighet för ankommande tåg med slutstation i resp. stad cirka 84 procent.



Föregående vinter hade vi en mild och snöfattig vinter vilket syns i statistiken när vi jämför med föregående år, då vi hade en punktlighet på hela 92 procent.

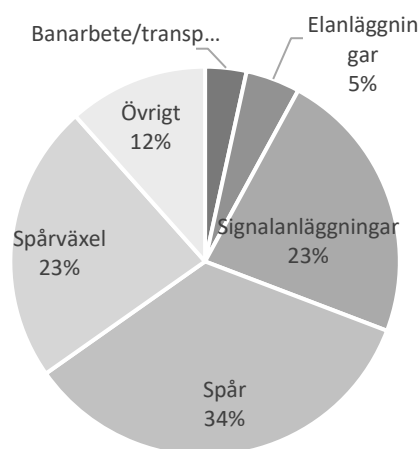


Punktlighet ack tertial 1 2021 jämfört med tertial 1 2020

Infrastruktur – en återkommande orsak till merförseningar

Växelfel, olyckor, nedrivna kontaktledningar, signalfel – och folk som absolut ska gena över spåren. Det finns många anledningar till att tågen blir försenade.

Dock är mer än hälften av grundorsaken till infrastrukturstörningar främst kopplat till spår och spårväxlar och 25 procent till signalanläggningar. Elanläggningar utgör endast 5 procent men det påverkar flera tåg och ger även inställda tåg. Men vad i består felen och vilka förbättringar kan Trafikverket göra. Norrtåg har tillsammans med operatören och Trafikverket kontinuerlig uppföljning av punktlighet kunnat identifierat möjliga förbättringar som vi presenterar för Trafikverket sedd ur vår synvinkel. Som resenär är det inte alltid lätt att förstå vad orsaken är egentligen.



Fördelning av merförseningar kopplat till orsak Infrastruktur tertial 1 2021

Signal- och växelfel

Som tågresenär så har man ofta hört talas om signalfel. En trasig växel vid signalen, kortslutningar i reläer, ställverk och annan teknisk utrustning är några exempel på orsaker till signalfel. Det är alltså något i infrastrukturen som inte fungerar som det ska, och därför visar signalen rött så att tågen måste stanna. För att minska antal signalfel så krävs ett bättre förebyggande underhåll och/eller utbyte av teknik. VI kan identifiera några förbättringar denna vinter på framför allt sträckan Luleå-Kiruna och söder om Umeå som är kopplat till signalfel.

Inför vintern 2021 har växelvärmerna i växlarna förbättrats och elementen har kontrollerats både inför och efter vintersäsongen. Teknikskåp som är känsliga för kyla har blivit ombyggda och samtidigt bevakas numera skåpen från Trafikverkets driftcentral så att fel kan upptäckas automatiskt.

Spårfel eller hastighetsbegränsningar utan skylt

Fel på spåret, eller underlaget, kan upptäckas av lokförare när de kör över med sitt tåg, eller av underhållspersonal som mäter spåret. Alla spår mäts med förutbestämda intervall baserat på hastighetsgräns och trafikeringsnivå. Hastighetsnedsättningar är ett övergående problem, men efter denna rejäla vinter så har Norrtåg flera sträckor med kvardröjande effekter. Nu när våren gör sitt intåg uppstår även en del tjälskador och det kan uppstå brister i banvallen. För att kunna förstärka banvallen, eller rikta upp spåren så måste tjälarna gå ur marken innan spåren är fullt åtgärdade. Det måste också finnas ERTMS utrustade underhållsfordon för att kunna utföra besiktningar, spårriktning mm.

På sträckan Umeå-Sundsvall har vi haft två stora spårfel som medfört hastighetsnedsättningar dels mellan Härnösand-Timrå, dels mellan Örnsköldsvik Norra-Husum, vilket har medfört en låg punktlighet på sträckan, cirka 15 procent lägre en normalt. Under vecka 17 sänktes hastigheten från 180 km/h till 120 km/h vilket medförde att samtliga tåg var cirka 30 min försenade, eller vi uppnådde en punktlighet på sträckan på 45 procent. Orsaken var försenad besiktning av spår då ETCS utrustade fordon som normalt drar mätvagnen hade gått sönder. Genom bra samverkan med SJ som kunde tillhandahålla ett ETCS utrustat lok så kunde besiktningar genomföras och effekten mildrades.

Elanläggningar

Hårt väder och stora snömängder kan innebära att träd eller grenar river ned ledningar, i vissa fall kan tågen vara orsak till nedrivna kontaktledningar men det kan även vara fåglar som kortsluter ledningar eller jordande anläggningsdelar. Ibland rivs ledningen på en ganska lång sträcka. Eftersom den kan vara spänningssatt måste särskilt utbildad personal försäkra sig om att den är spänningslös och garantera säkerheten. Om nedrivningen sker på en plats som är otillgänglig kan både evakuering av passagerare och reparation av anläggningen ta lång tid. Problem med elanläggningar innebär inställda avgångar och försenade tåg. Ofta drabbar det flera tåg under dagen men vi ser också att problemet är begränsad och efter åtgärd återgår trafiken till det normala. Sträckor som Storlien-Sundsvall och Kiruna-Luleå hör till de sträckor som drabbats mest av förseningstimmar kopplat till elanläggningar, vanligtvis under den snörrikaste perioden.



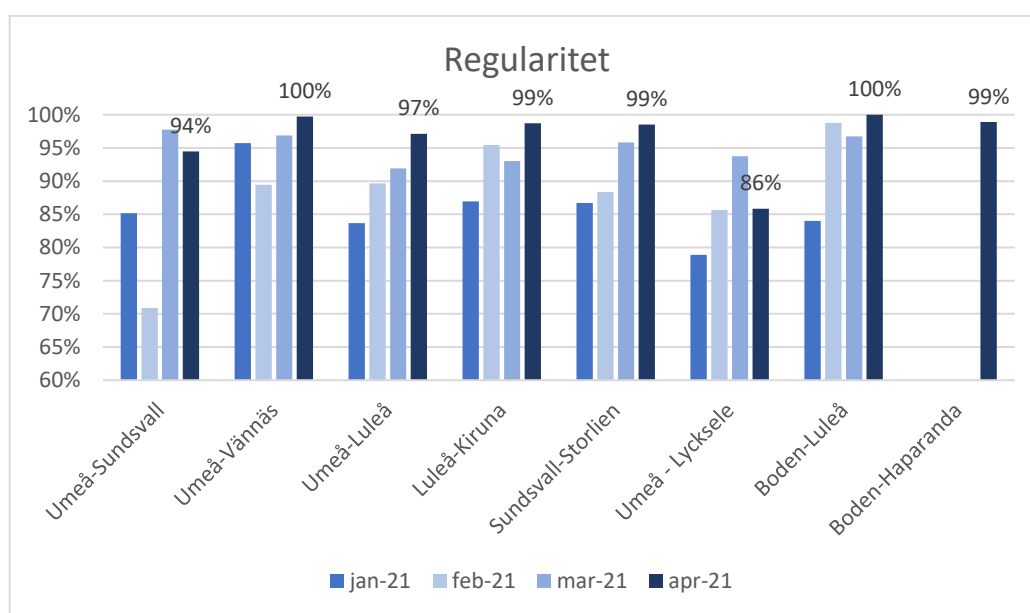
Regularitet

Den samlade regulariteten för perioden var 91 procent. Det innebär att 91 av 100 tåg gick som tåg och övriga turer ersatta med buss till största del. Det är en försämring jämfört med föregående år på 3 procent. Under april månad har samtliga linjer, förutom Umeå–Sundsvall och Umeå–Lycksele, högre regularitet än månaden innan. Totalt var regularitet 96 procent i april månad, med två linjer på 100 procent.

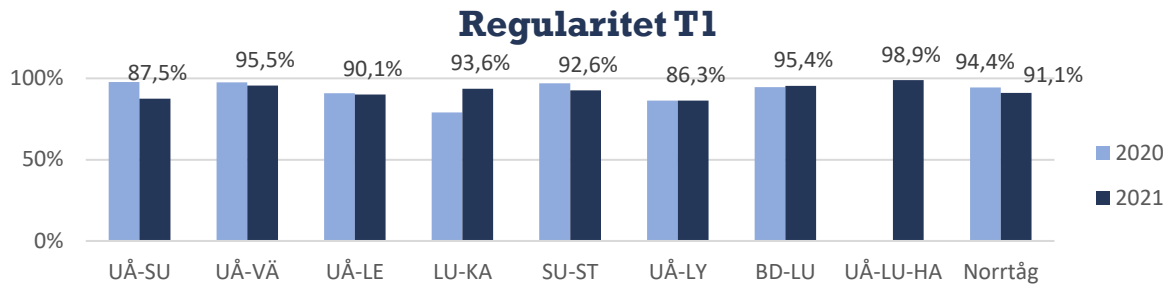
Med vår i sikte förbättras regularitet

Här redovisar vi andelen persontåg som ställts in samma dag eller dagen före planerad avgångstid och persontåg som startat, men av någon anledning inte kunnat gå till slutstationen. Att tågen inte har nått sin slutdestination kan till exempel bero på att det har blivit något fel på tåget eller på någon vagn och att tåget därför har tagits ur trafik. Andra orsaker kan vara att tåget har varit med i en olycka eller att det har blivit stopp på sträckan och resenärerna har fått resa vidare med ett annat tåg eller med buss.

Totalt under första tertialet 2021 uppgår regulariteten till 91 procent, en minskning (ca -3 procent) jämfört med föregående år och på de flesta sträckor uppvisas inga större förändringar i regularitet. Den totala regulariteten för tertial 1 påverkas mycket av de svåra väderförhållandena i januari och februari och antalet viltkrokar vilket medförde reducerad trafik. Under april månad har samtliga linjer, förutom Umeå–Sundsvall och Umeå–Lycksele, högre regularitet än månaden innan. Totalt var regularitet 96 procent i april månad.



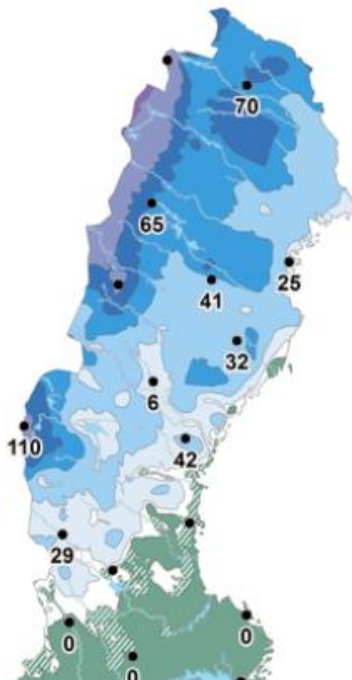
Regularitet per månad januari 2021-april 2021



Regularitet tertial 1 2021 jämfört med tertial 1 2020

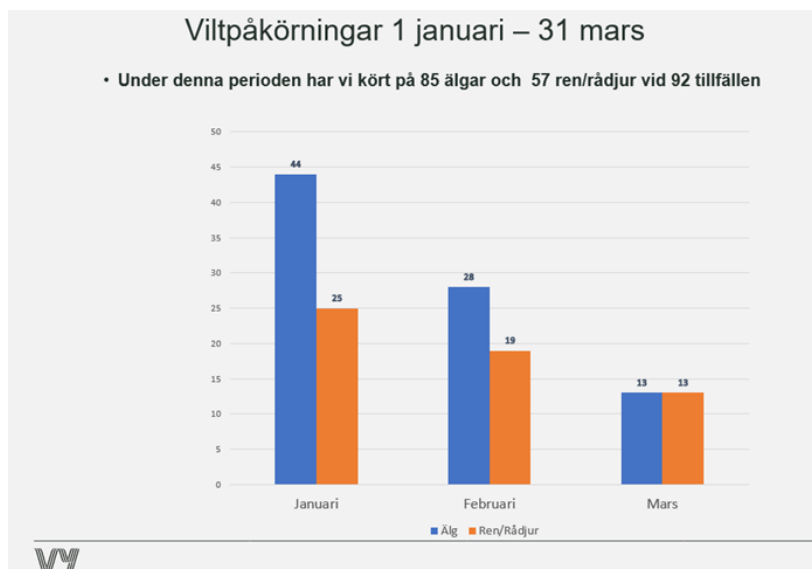
Vinterförhållanden påverkar antal inställda avgångar

Vårsol och grönska gör att det blir lätt att glömma det snörika och besvärliga vädret med drivbildning som präglade januari månad. Den snörika perioden innebar avstängda banor i två omgångar, som en konsekvens av svåra väderförhållande. Omfattningen blev 237 inställda helsträckor och 37 delinställda sträckor på grund av väderförhållanden under januari månad. I början av mars månad låg det fortsatt ett heltäckande snötäcke över Norrland och i de östra delarna av mellersta Norrland samt dess inland var snötäckets vatteninnehåll över normalt för månaden. Något som ger konsekvenser i maj månad med trafikstopp på grund av översvämmande banor. I Norrlands fjälltrakter var det mindre snö än normalt men snömängderna ökade under månaden. I övrigt förändrades snötäcket inte mycket fram till den slutet av april. Ett väderomslag då, med varmare väder mot slutet av månaden gjorde att snötäcket långsamt minskade men i stora delar låg det kvar snötäcke in i april.

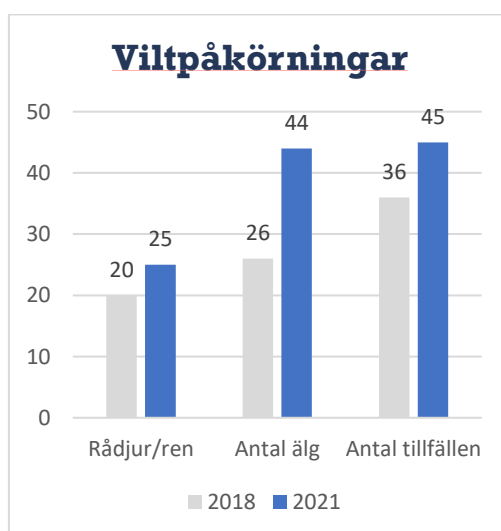


Aktuellt snödjup 15 april i Norrtågland

Rikligt med snö på banor, driftsplatser och bangårdar ställde till problem med fordon, men den största enskilda faktorn som har skapat stora problem för trafiken är vilt på spåren. Mängder av vilt har blev påkört på järnvägen. Viltolyckor leder till trafikstörningar, förseningar och omfattande reparationskostnader på grund av skador på tågen. Reparationstiden påverkar fordonstillgången, och därmed trafiken. Under februari månad har beslutade Norrtåg tillsammans med operatören om reducerad trafik på Botniabanan under vecka 6 och 7 som en följd av reparationer av fordonen.

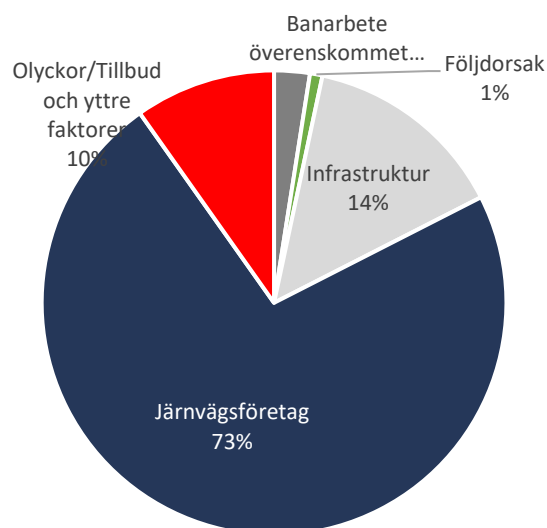


Statistik från operatören VY om antal viltpåkörningar kvartal 1–2021



Viltpåkörningar jämfört med vintern 2018

Rätt utformade viltstängsel längs järnvägen och bättre snöröjning är en viktig del för att hindra ren- och viltpåkörningar längs järnvägen. Norrtåg arbetar tillsammans med VY, med att identifiera var flertalet olyckor sker och behovet av viltstängsel är som störst, för att minska antalet viltpåkörningar. I Norrtågssystemet är det 1 550 kilometer spår, så vi uppmärksammar Trafikverket att sätta in insatserna där behovet är som störst.



Fördelning av orsak till inställda avgångar tertial 1–2021

Resandeutveckling

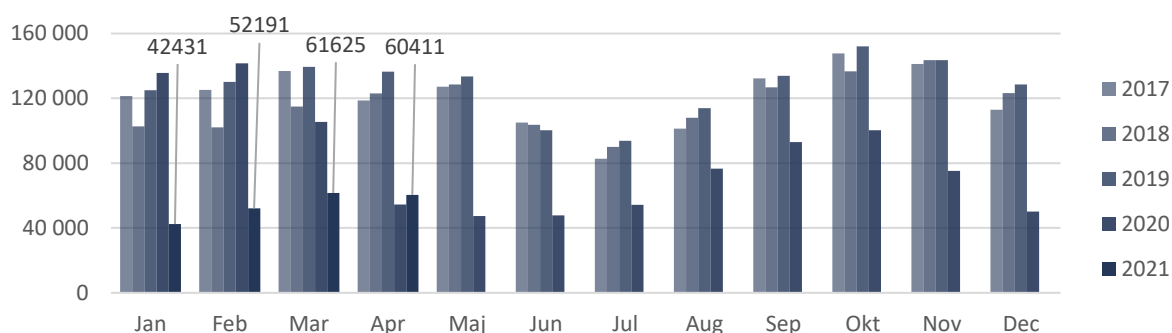
Det totala resandet under första tertialet uppgick till 216 600 vilket är -50 procent jämfört med samma period föregående år, som inleddes med rekordhög resandesiffror.

Fortsatta restriktioner och smittspridning medför fortsatt lågt resande

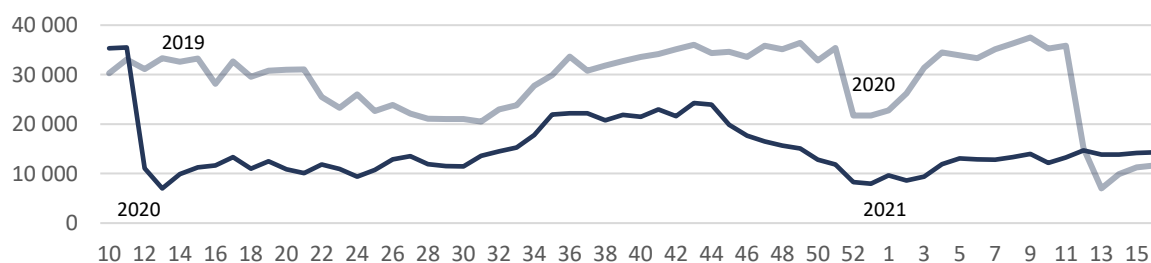
Regeringen har bedömt att inför den kommande sommarsäsongen kan det förväntas att resandet med den långväga kollektivtrafiken kommer att öka. Som en konsekvens av detta och för att minska risken för ökad smittspridning av pandemin förlängs kraven om smittskyddsåtgärder i långväga kollektivtrafik med tåg och buss till och med den 14 augusti 2021.

Det totala resandet under första tertialet uppgick till 216 600 vilket är -50 procent jämfört med samma period föregående år, som inleddes med rekordhög resandesiffror. Viktigt att notera är att april 2020 var första hela månaden som resandet var påverkat av pandemin. Att det totala resandet i april 2021 är något högre, +11 procent, än föregående år är alltså en rimlig utveckling eftersom vi fortfarande befinner oss i en pandemi med restriktioner gällande resande och många arbetar och studerar hemifrån.

I takt med att vaccineringen fortskrider och smittspridningen med tiden förhoppningsvis upphör kan vi räkna med att resandet fortsätter att ligga på en nivå som är över föregående års resande.



Resandeutvecklingen per månad jämfört med tidigare år.



Det totala resandet vecka för vecka sedan vecka 10 år 2020, och början av pandemin.

Resenärerna vill tillbaka efter pandemin

Trots att många har ändrat sina resvanor under Corona pandemin vill majoriteten återvända till kollektivtrafiken när pandemin är över. Det visar resultaten från en temarapport som Svensk Kollektivtrafik har tagit fram.

Baserat på resultaten av Kollektivtrafikbarometern har Svensk Kollektivtrafik tagit fram en temarapport kring inställning och resebeteende till kollektivtrafiken med frågor kopplade till pandemin.

Äldre personer och personer som sedan tidigare har tillgång till bil och har växlat mellan att resa med bil och kollektivtrafik under pandemin är de som har förändrat sitt resande mest. De som inte har tillgång till bil har, även de, minskat sitt resande men gör de nödvändiga resorna med kollektivtrafik. De som normalt sett arbetspendlar, med antingen bil eller kollektivtrafik, har minskat sitt resande till och från arbetsplatsen.

Tryggheten hos resenären har minskat under Corona pandemin, vilket är kopplat till oro för trängsel och smittspridning. Även nöjdheten över bemötande från ombordpersonal har minskat.

Trots att resandet på många håll har halverats under pandemin uppger 73 procent av befolkningen att de tror att de kommer att återgå till att resa i kollektivtrafiken på samma sätt som före pandemin. Bland kollektivtrafikresenärer uppger 79 procent att sannolikheten är hög att återgå till tidigare resvanor efter pandemin. Bland bilister är motsvarande siffra 68 procent och bland växlare 78 procent.

En betydande skillnad i sannolikhet för återgång till tidigare resvanor finns mellan storstad och landsbygd. Men undersökningen visar att relativt enkla åtgärder kan göra skillnad för de som uppgett en låg sannolikhet att återgå till tidigare resvanor med kollektivtrafik. Bland de med lägre sannolikhet uppger 43 procent att tillgång till handsprit är en åtgärd som kan få dem att återgå till tidigare resvanor.

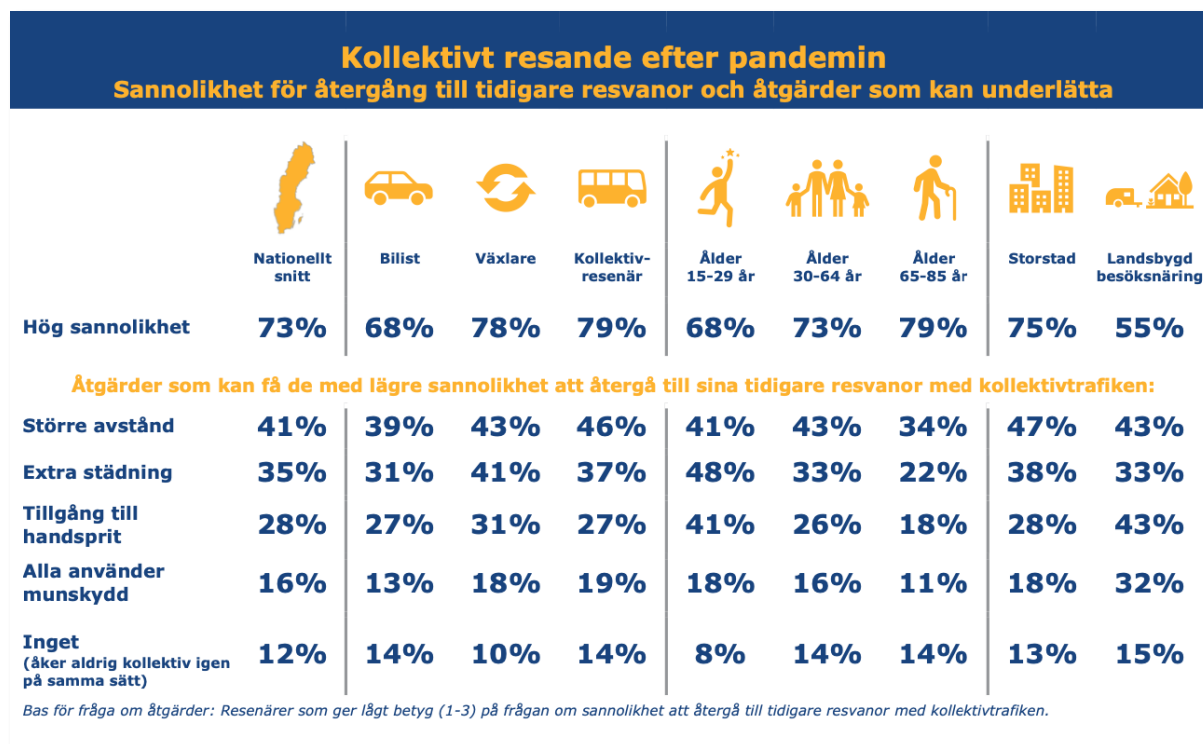


Bild från Svensk Kollektivtrafiks temarapport: Kollektivtrafikbarometern; Tema 2020 – Coronapandemin.

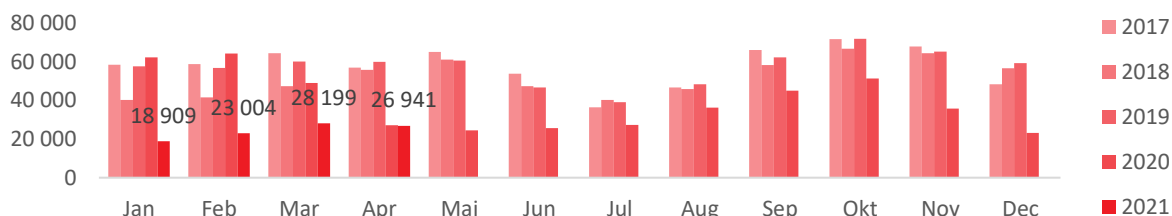
Resande, punktlighet och regularitet – linje för linje

Umeå–Sundsvall

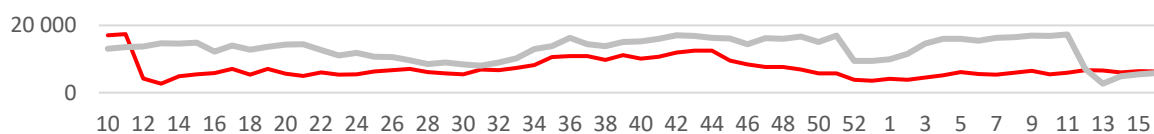
Linjen trafikeras i och med T21 med tio dubbelturer på vardagar, samt heltrafik, och sträckan Umeå–Örnsköldsvik med fem dubbelturer på vardagar. Under början av året var trafiken reducerad i en period till följd av svåra väderförhållanden.

Totalt för tertialet uppgick resandet till 97 000, vilket är en minskning med -52 procent jämfört med T1 2020, då resandet fram till vecka 10 var opåverkat av pandemin. I april ökade resandet något jämfört med april 2020, men skillnaden är marginell och resandet har legat på ungefär samma nivå sedan februari. Andelen pendlarresenärer under T1 utgjorde 45 procent.

Sedan tidtabellskiftet dras sträckan med en del punktlighetsproblematik. Den låga punktligheten i början av året berodde till stor del på de svåra väderförhållandena och viltolyckor. Men även i mars och april är punktligheten lägre än normalt, vilket är hänförligt till spårfel som orsakar hastighetsnedsättningar och därmed skapar förseningar.

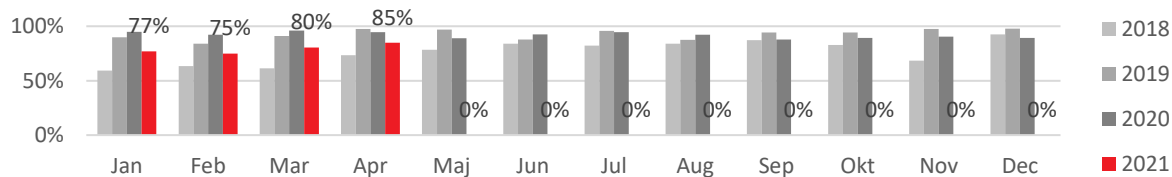


Resandeutveckling månadsvis jämfört med tidigare år.



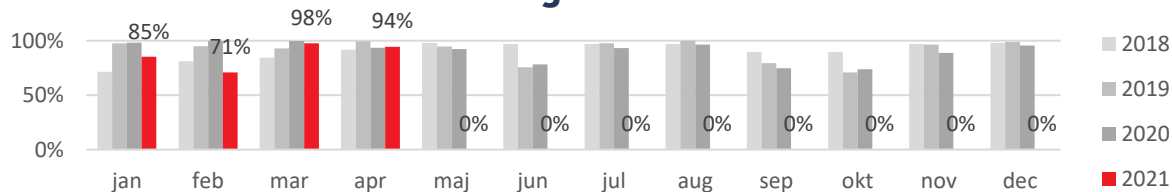
Resande vecka för vecka under Corona pandemin. Röd = 2020/2021, grå = 2019/2020.

Punktlig het per månad



Punktligheten är lägre under T1 2021 jämfört med 2020.

Regularitet



Regulariteten totalt är lägre under T1 2021 jämfört med 2020, men i nivå med 2020 under mars och april.

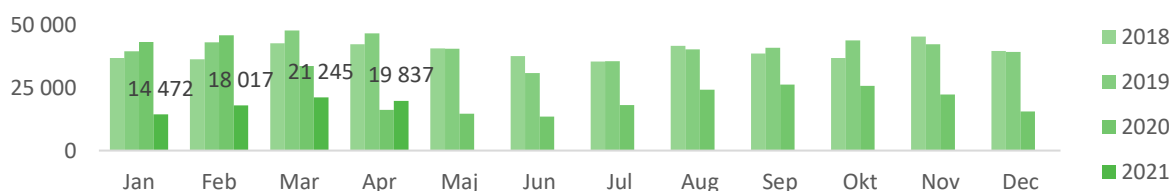
Sundsvall–Trondheim

Linjen trafikeras med nio dubbelturer plus heltrafik på sträckan Sundsvall–Östersund. Sträckan Östersund–Åre/Duved trafikeras med fem dubbelturer och sträckan Åre–Storlien med två dubbelturer, med omstigning i Storlien till fortsatt resa in mot Norge.

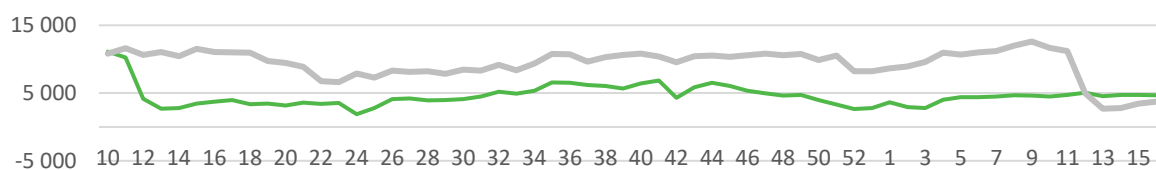
Totalt under första tertialet uppgick resandet till 73 570 resenärer, en minskning med -47 procent jämfört med T1 2020. Andelen pendlarresenärer utgjorde 29 procent. Resandetappet kopplat till Corona pandemin blev större under vintern och från och med mitten av februari har resandet varit i princip oförändrat vecka till vecka.

Sträckan har normalt sett hög punktlighet och efter en dipp i januari har punktligheten återgått till det normala med en punktlighet på mellan 91–93 procent. Totalt för tertialet är punktligheten 90 procent.

Under början av året var trafiken reducerad i en period till följd av svåra väderförhållanden, vilket påverkade regulariteten. Under mars och april uppgick det däremot till riktigt hög regularitet på maximalt 99 procent. Totalt under tertial 1 uppgår regulariteten till 92 procent.

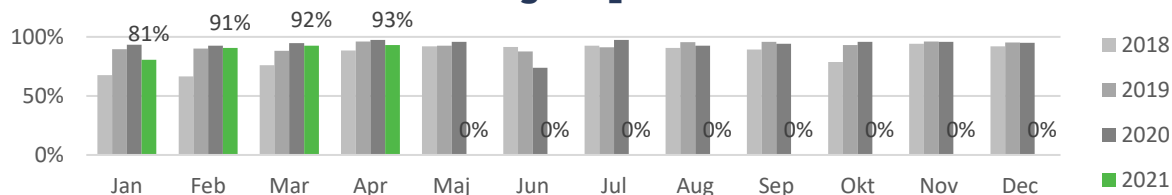


Resandeutveckling månadsvis jämfört med tidigare år.



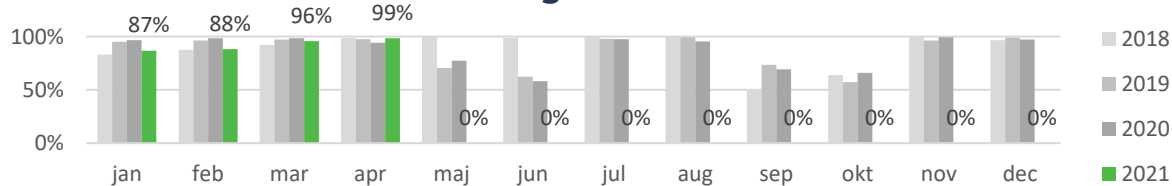
Resande vecka för vecka under Corona pandemin. Grön = 2020/2021, grå = 2019/2020.

Punktlighet per månad



Punktligheten är under T1 2021 något lägre än föregående år.

Regularitet



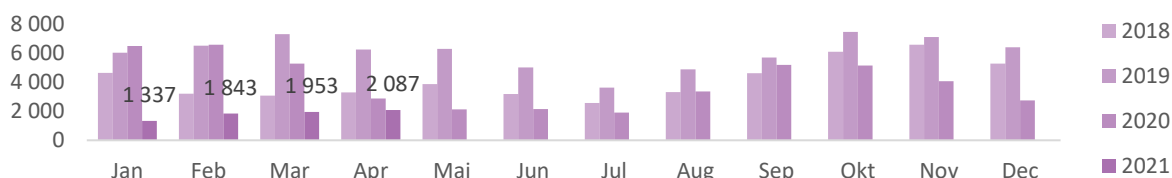
Under T1 2021 är regulariteten lägre än tidigare år.

Umeå–Lycksele

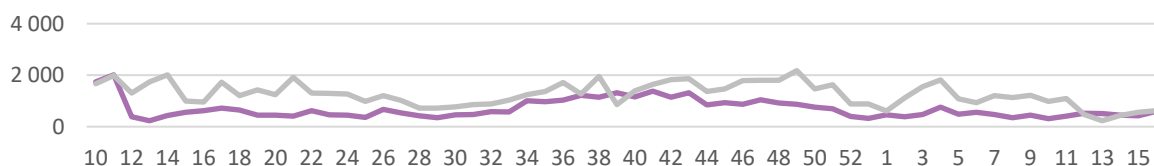
Linjen trafikeras med fyra dubbelturer på vardagar och heltrafik. Umeå–Lycksele är den enda sträckan i Norrtågssystemet som har en 77 kilometer lång, ej elektrifierad sträcka där hela sträckan framförs med ett dieselfordon. Under vinterkvartalet har fordonet problem med dieselmotor och värme ombord och det finns perioder av längre stillastående av olika orsaker. Följden blir att turerna mellan Lycksele och Hällnäs med återkommande intervaller blir inställda och bussersatta, vilket påverkar regulariteten. Efter närmast rekordlåg regularitet i december har siffran stigit och i mars låg regulariteten på 94 procent. Ökad tillgång av fordon på depå har medfört att underhållaren får mer sammanhängande tid att avhjälpa fel och göra förebyggande underhåll under helger, vilket har inneburit en mer robust trafik.

Punktligheten har under första tertialet ökat från 79 i januari till 94 procent i april.

Totalt under första tertialet uppgick resandet till 7 220 resenärer, en minskning med -66 procent jämfört med 2020. Andelen pendlarresenärer utgjorde 39 procent. Under februari–april har resandet legat på en ganska jämn nivå med en svag uppgång den sista veckan i april.

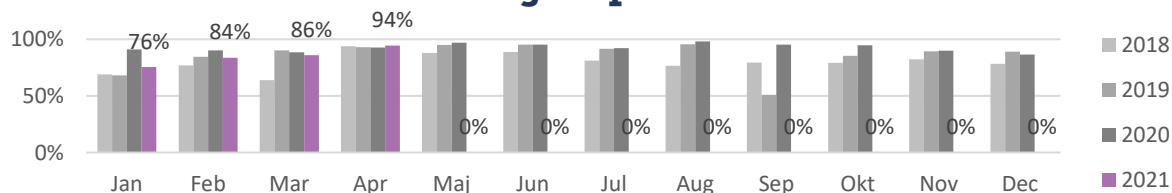


Resandeutveckling månadsvis jämfört med tidigare år.



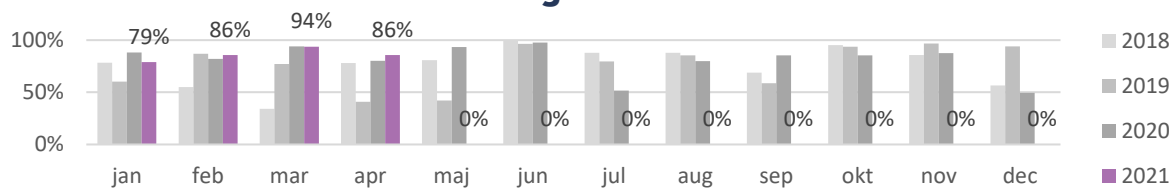
Resande vecka för vecka under Corona pandemin. Lila = 2020/2021, grå = 2019/2020.

Punktlighet per månad



Punktligheten under T1 2021 är totalt sett något lägre än föregående år.

Regularitet



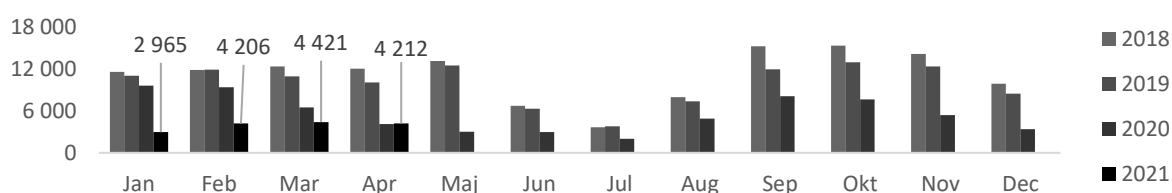
Regulariteten totalt sett under T1 2021 är oförändrad jämfört med 2020.

Umeå–Vännäs

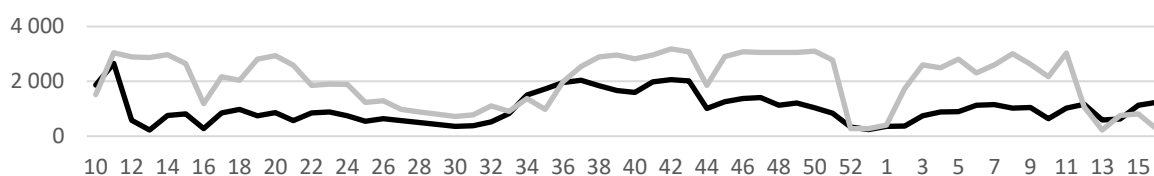
Linjen trafikeras med nio dubbelturer på vardagar och utgör den kortaste pendlarsträckan i Norrtågssystemet på 33 kilometer.

Totalt under första tertiale 2021 uppgick resandet till 15 800 resenärer, vilket är en minskning med -47 procent jämfört med samma period 2020. Skol- och arbetspendling utgör 86 procent av allt resande och efter myndigheternas rekommendation om att arbeta och studera hemifrån har resandet påverkats kraftigt till det negativa. Efter en rejäl dipp vid årsskiftet har resandet sakta ökat under första tertiale och de sista veckorna i april är resandet högre än föregående år.

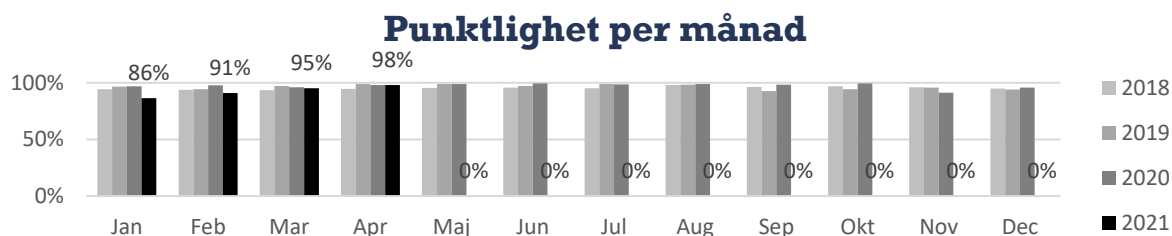
Både punktligheten och regulariteten är som regel hög på sträckan. Punktligheten för tertiale uppgår till 93 procent. Totalt under T1 uppgår regulariteten till 95,5 procent.



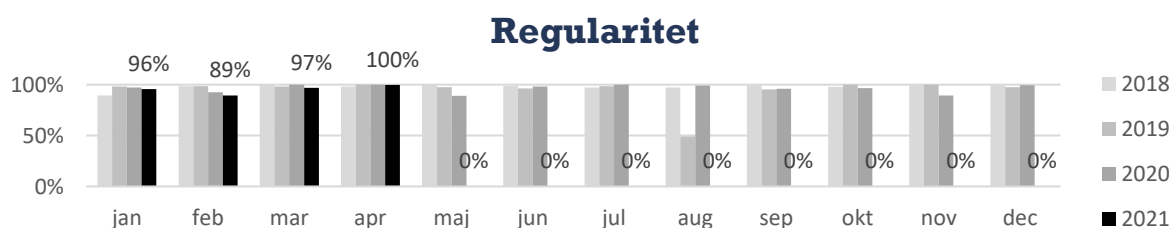
Resandeutveckling månadsvis jämfört med tidigare år.



Resande vecka för vecka under Corona pandemin. Svart = 2020/2021, grå = 2019/2020.



Punktligheten totalt under T1 2021 något lägre än under samma period föregående år.



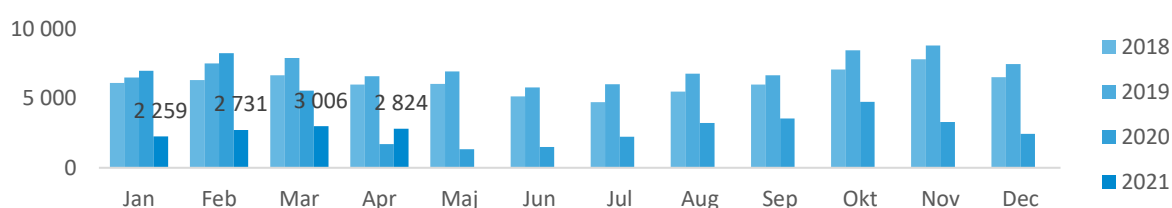
Regulariteten är generellt sett mycket hög på sträckan, men under T1 2021 är regulariteten något lägre än under samma period föregående år.

Luleå–Kiruna

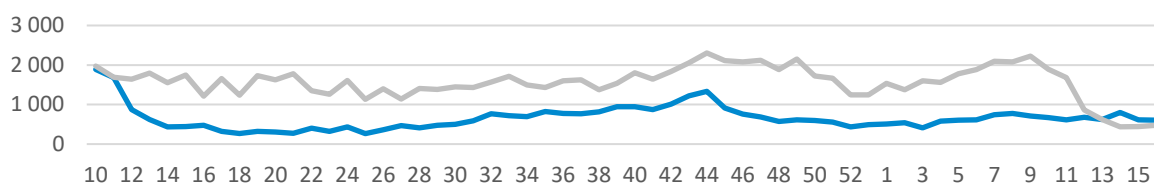
Linjen trafikeras med tre dubbelturer på vardagar och två dubbelturer på helger. Sträckan har tung godstrafik, malmtågen och stora infrastrukturproblem. Normalt är flertalet resor som görs är resande kopplat till malmfälten och resandet till Sunderbyn sjukhus.

Totalt under första tertialet 2021 uppgick resandet till 10 800 resenärer, vilket är en minskning med -52 procent jämfört med samma period 2020. Andelen pendlare utgör endast 5 procent av det totala resandet. Resandet har legat på en i princip oförändrad nivå under årets fyra första månader med något fler antal resande under de sista veckorna i april jämfört med föregående år samma period.

Infrastrukturproblem och den tunga godstrafiken bidrar till att sträckan återkommande drabbas av stora problem med punktlighet. Under T1 2021 uppgick dock punktligheten till 83 procent, vilket är högre än normalt, men långt under önskvärda nivåer. Regulariteten har under det senaste halvåret varit på en mycket hög nivå och under T1 är regulariteten 93,6 procent och i april hela 99 procent.

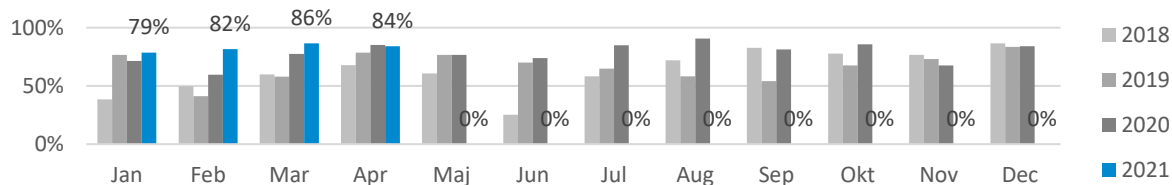


Resandeutveckling månadsvis jämfört med tidigare år.



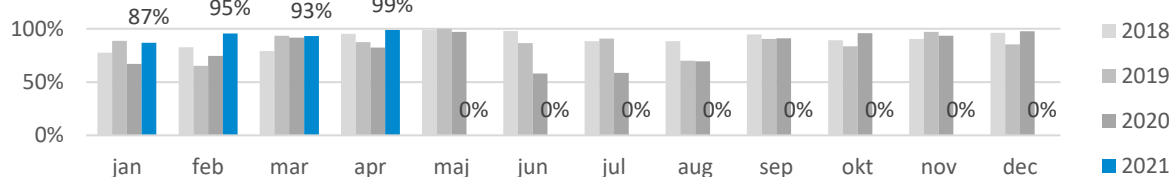
Resande vecka för vecka under Corona pandemin. Blå = 2020/2021, grå = 2019/2020.

Punktlighet per månad



Punktligheten totalt under T1 2021 är högre än under samma period föregående år.

Regularitet



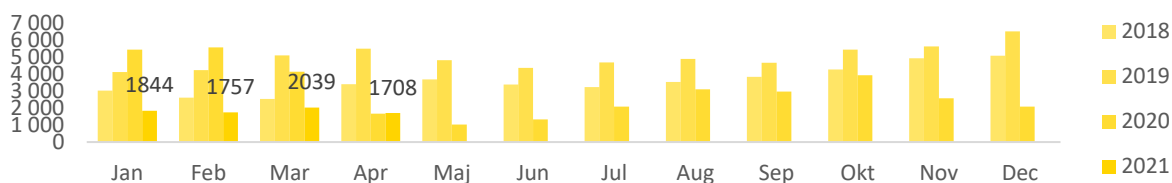
Även regulariteten under T1 2021 är högre än under samma period föregående år.

Umeå–Luleå

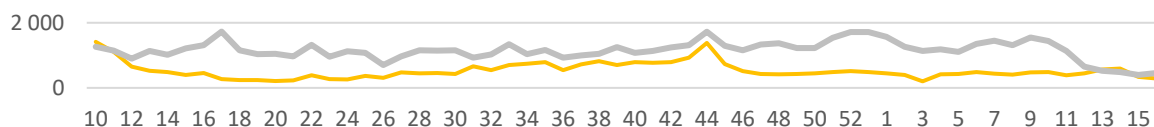
Linjen trafikeras med två dubbelturer och heltrafik. Resandet på sträckan är i stora drag kopplat till studiependling till högskola samt värnpliktsresor och före Corona pandemin var sträckan den som ökade allra mest i resande, vilket tydligt syns i grafen nedan. I och med uppstarten av den nya linjen Umeå–Luleå–Haparanda den första april har vissa ändringar gjorts i hur vi presenterar statistiken på sträckan. Två av de turer som tidigare har gått mellan Umeå och Luleå går numer från Umeå via Boden till Haparanda och räknas därmed till sträckan Umeå–Luleå–Haparanda (nästa sida).

Totalt under första tertialet 2021 uppgick resandet till 7 300 resenärer, en minskning med -56 procent jämfört med föregående år, på grund av Corona pandemin. Av det totala resandet utgör pendlare 7 procent. Resandet har under årets första fyra månader legat på en låg nivå utan större förändringar. I slutet av april är resandet något lägre än under samma period föregående år.

Sträckan dras med återkommande punktlighetsproblem, främst kopplat till godstrafik och kanalpunktlighet men många och flera viltolyckor under vintermånaderna. Totalt för T1 2021 uppgår punktligheten till 93 procent. I april uppgick dock punktligheten till 96 procent. Regulariteten för T1 är 91 procent, vilket är något lägre än föregående år samma period.

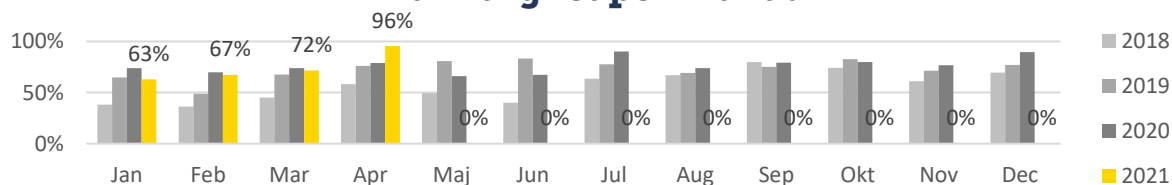


Resandeutveckling månadsvis jämfört med föregående år.



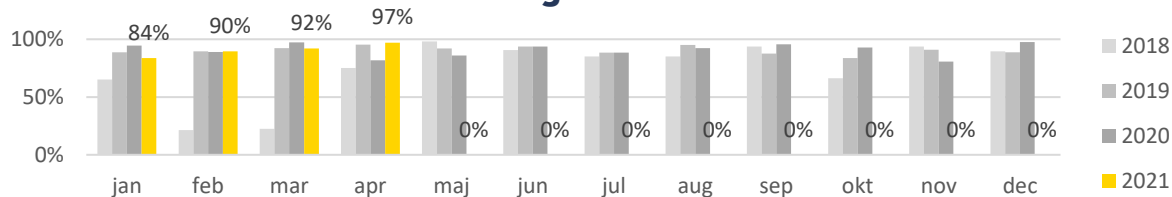
Resande vecka för vecka under Corona pandemin. Gul = 2020/2021, grå = 2019/2020.

Punktlighet per månad



Viltolyckor och svåra väderförhållanden påverkar regulariteten i början av året.

Regularitet



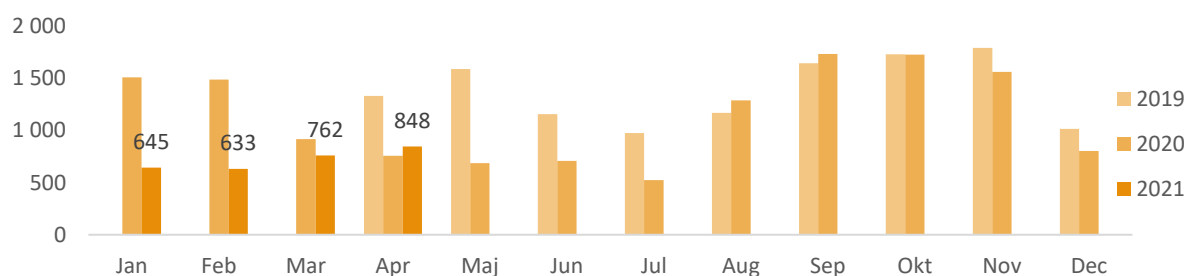
Regulariteten under T1 2021 är marginellt lägre än föregående år.

Boden–Luleå

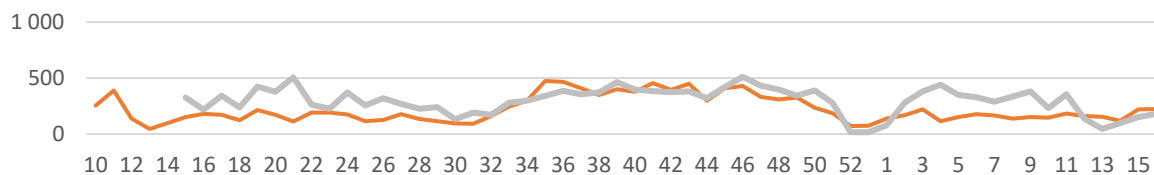
Pendeln mellan Boden och Luleå trafikeras med fem dubbelturer på vardagar i och med uppstarten av trafiken mellan Boden och Haparanda den 1 april. Det är den näst kortaste sträckan i norrtågssystemet på 35 kilometer. Resandet på sträckan utgörs till största delen av arbetspendlare.

Totalt under första tertialet 2021 uppgick resandet till 2 880 resenärer, vilket är en minskning med endast -38 procent. I april var resandet något högre än föregående år samma period. Pendlarresenärerna på sträckan utgör 81 procent.

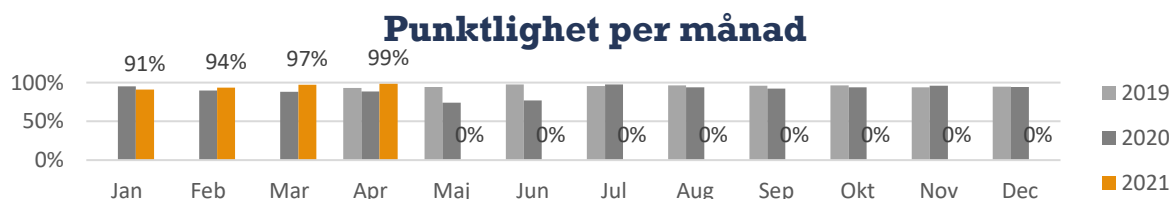
Punktligheten på sträckan är normalt sett hög och uppgår under T1 till 96 procent, i april 99 procent. Efter en dipp i januari har regulariteten återgått till normala, höga nivåer på mellan 97–100 procent.



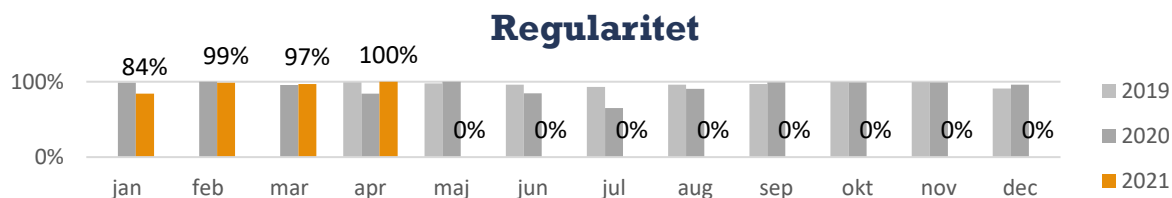
Resandeutveckling månadsvis jämfört med föregående år.



Resande vecka för vecka under Corona pandemin. Orange = 2020/2021, grå = 2019/2020.



Punktligheten på sträckan är generellt sett hög och är under T1 2021 totalt 96 procent.



Under T1 2021 var regulariteten något högre än föregående år, totalt 95,4 procent.

Umeå–Luleå–Haparanda

Norrtågs senaste trafikstart. Trafiken invigdes den 1 april och trafikeras med 3 dubbelturer samtliga dagar, varav en dubbeltur innebär omstigning i Boden. En av dubbelturerna innebär att du kan åka hela vägen till Umeå. Resandet uppgick till knappt 2 000 resande i april, varav 600 avser resande hänförligt till Umeå-Luleå och av det totala resandet utgör pendlare 3 procent.

På de linjer som trafikeras till Haparanda ser vi en ett hundratals som valt att åka vidare till Umeå eller Haparanda och Kalix.

Från Station	Total	Till						
		Kalix station	Haparanda station	Umeå	Boden	Sunderbyn	Notviken	Luleå
Total	1 380	341	440	42	365	10	13	169
Kalix station	339		70	23	173	2	3	68
Haparanda station	430	100		19	192	8	10	101
Umeå	63	26	37					
Boden	361	149	212					
Sunderbyn	17	5	12					
Notviken	10	3	7					
Luleå	160	58	102					

Första månaden i trafik innebar en hel del punktlighetsproblematik, vilket är hänförligt till problem med signalsystemet ERTMS. Ett flertal systembromsar infaller under resan och vid flertalet gånger har lokföraren behövt göra systemomstarter vilket medför förseningar upp till 20 minuter per gång. Trafikverket har reducerat hastigheter för att minska antal störningar men det har inte gett önskat effekt. Regulariteten uppgick till 99 procent.

