



I SAMARBETE MED VY

# Kvalitetsrapport Trafik Tertial 2/2022



# Innehållsförteckning

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Resandet återhämtar sig snabbare än alla prognoser .....</b>              | <b>2</b>  |
| <b>Punktlighet .....</b>   | <b>5</b>  |
| Störningar i infrastrukturen och många olyckor skapar trafikstörningar ..... | 5         |
| Ordförklaringslista .....  | 6         |
| <b>Regularitet.....</b>  | <b>8</b>  |
| Banarbete den största orsaken till inställda turer .....                     | 8         |
| Ordförklaringslista .....  | 9         |
| <b>Sundsvall–Storlien .....</b>  | <b>12</b> |
| Resande .....  | 12        |
| Resenärerna ännu inte helt tillbaka .....                                    | 12        |
| Punktlighet.....   | 13        |
| Regularitet .....  | 14        |
| <b>Sundsvall–Umeå .....</b>  | <b>16</b> |
| Resande .....  | 16        |
| Resenärerna är tillbaka på tåget.....  | 16        |
| Punktlighet.....   | 17        |
| Regularitet .....  | 18        |
| <b>Umeå–Vännäs.....</b>  | <b>20</b> |
| Resande .....  | 20        |
| Försiktig uppgång i resande .....  | 20        |
| Punktlighet.....   | 21        |
| Regularitet .....  | 22        |
| <b>Umeå–Lycksele.....</b>  | <b>24</b> |
| Resande .....  | 24        |
| Havererat ställverk och fordonsfel påverkar resandet .....                   | 24        |
| Punktlighet.....   | 25        |
| Regularitet .....  | 26        |
| <b>Umeå–Luleå.....</b>   | <b>28</b> |
| Resande .....  | 28        |
| Fortsatt god resandeutveckling.....  | 28        |
| Punktlighet.....   | 29        |

|  |           |
|--|-----------|
| Regularitet .....                      | 30        |
| <b>Luleå–Boden .....</b>               | <b>32</b> |
| Resande .....                          | 32        |
| Resandet återhämtade sig inte .....    | 32        |
| Punktlighet.....                       | 33        |
| Regularitet .....                      | 34        |
| <b>Luleå–Kiruna .....</b>              | <b>36</b> |
| Resande .....                          | 36        |
| Resandet tillbaka på normal nivå ..... | 36        |
| Punktlighet.....                       | 37        |
| Regularitet .....                      | 38        |
| <b>Luleå–Haparanda.....</b>            | <b>40</b> |
| Resande .....                          | 40        |
| Starkt resande under sommaren.....     | 40        |
| Punktlighet.....                       | 41        |
| Regularitet .....                      | 42        |

## Resandet återhämtar sig snabbare än alla prognoser

**823k**

resor ack aug 2022

**-4%**

resande tertial 2 2022  
jmf tertial 2 2019

**-15%**

resande ack augusti 2022  
jmf ack augusti 2019

Under 2022 har resandet med Norrtåg ökat i en stadig takt och på totalen återgått till 2019 års resandesiffror. Vi utgår från 2019 som ett basår när vi gör jämförelser, ett normalläge. På flera sträckor är resandet över normal nivå, medan det på andra sträckor är en bit kvar till ett normalläge.

Den stora resandeutvecklingen ser vi främst på de längre sträckorna i Norrbotten och Botniabanan. På dessa sträckor är resandet över normal nivå. Resandet på Mittbanan har däremot fortfarande inte återhämtat sig i önskvärd utsträckning. Under hela året har en dubbeltur mellan Östersund och Sundsvall varit inställt på grund av fordonsbrist vilket påverkar resandet, samtidigt som konkurrensen från SJ, med två dagliga dubbelturer och konkurrerande prissättning, medför att resandet överflyttats till SJ.

På sträckan Luleå–Kiruna är resandet uppe i normal nivå och under sommaren över normal nivå. Den sträcka som fortsätter att hålla en mycket hög resandenivå är Umeå–Luleå. Utbudet på sträckan utökas i T23 till tre dubbelturer, jämfört med dagens två.

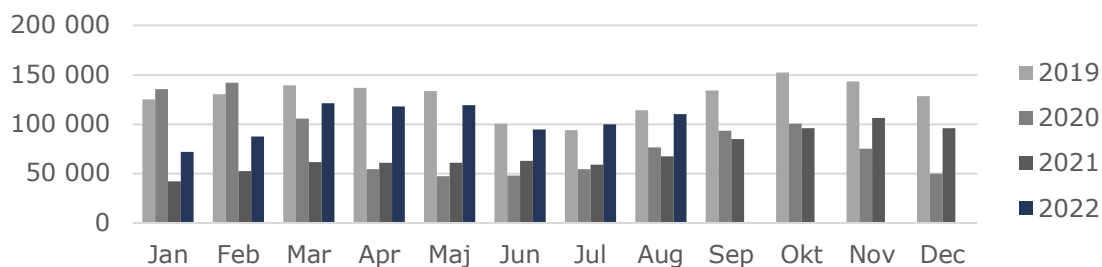
Infrastrukturproblem och underhåll på Itino har påverkat resandet på sträckan Umeå–Lycksele som fortfarande har en bit kvar till normala nivåer.

### *Resandet i juli var det högsta i Norrtågs historia*

Det vi kan se är att resandet har förändrats något efter pandemin. Många väljer fortfarande delvis att arbeta hemifrån, så kallat hybridarbete, vilket ställer krav på flexibla produkter. Norrtåg har i dag flera olika produkter att erbjuda för den som reser ofta, men kanske inte varje dag. I maj infördes Smartpris, en produkt som ger rabatt ju mer man reser men som inte blir dyrare än ett pendlarkort. Detta var Norrtåg först i Sverige med att införa.

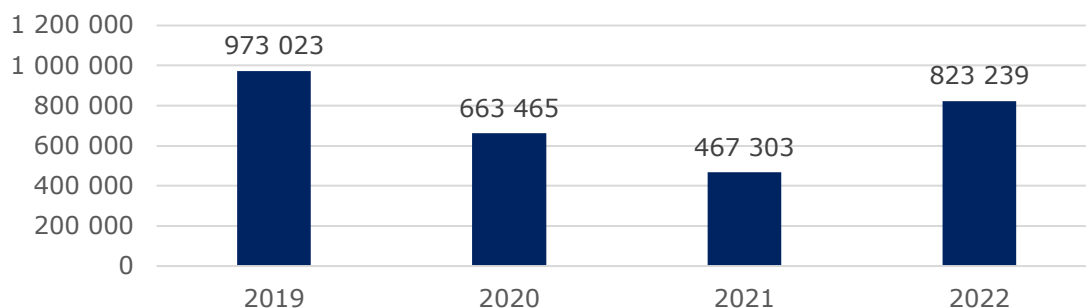
Under juli och augusti hade vi en kampanjkod som gjorde det möjligt att resa med Norrtåg för halva priset. Detta bidrog starkt till att resandet i juli uppgick till det högsta resandet någonsin den månaden. Andra faktorer som bidragit till det höga resandet är bland annat att SJ under sommaren ställt in många avgångar på grund av personalbrist och att resenärerna i stället valt att resa med Norrtåg. De ökade bränslepriserna kan också vara en faktor att många undviker att ta bilen längre sträckor samt att tåget är ett klimatvänligt sätt att resa på.

## Resande månadsvis



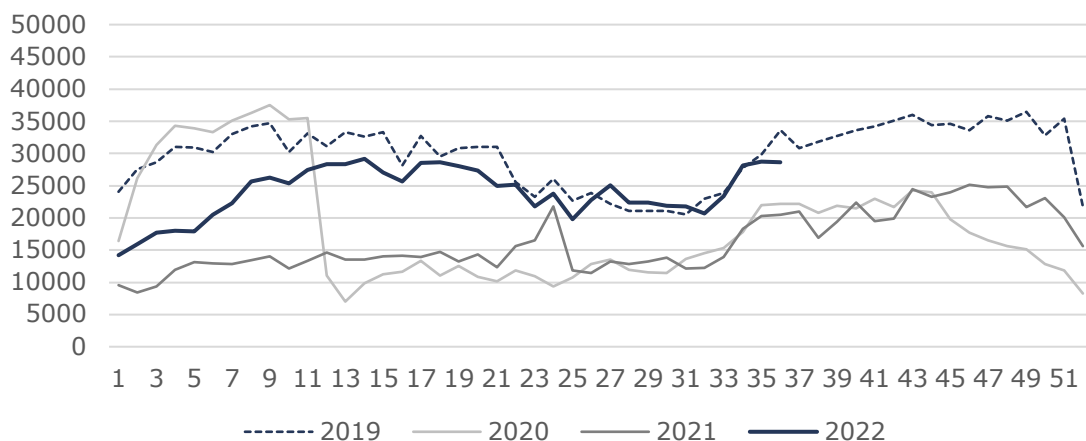
En tydlig ökning av resandet under andra tertialet 2022. Juli månad sticker ut med högre resande på totalen än 2019.

## Resande ackumulerat augusti



Akkumulerat augusti 2022 är resandet 15 procent lägre än 2019. omlopp?

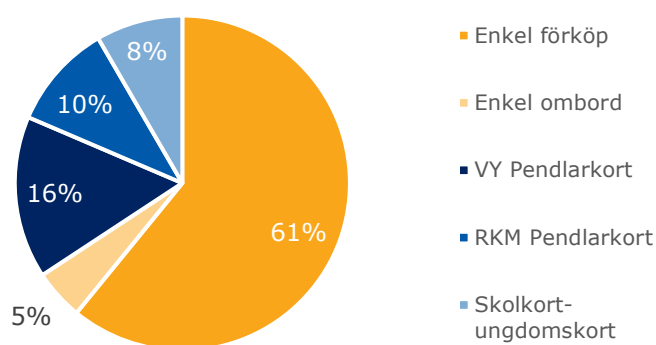
## Resande vecka för vecka



Resande vecka för vecka. Efter att pandemirestriktionerna släpptes den 9 februari 2022 har resandet ökat och är uppe i 2019 års nivåer. Under sommaren var resandet över 2019 års nivå.

## Biljettyp

---



---

*Den största andelen av Norrtågs resenärer åker under andra tertialet med enkelbiljett. Resterande reser med pendel-, skol- eller ungdomskort. Den höga andelen enkelbiljetter beror till stor del på att färre reser med pendel- och skolkort under sommarledigheten, och fler väljer att resa med enkelbiljett.*

## Punktlighet

# 84%

ankommer inom 5 min  
under tertial 2 2022  
(84% tertial 2 2021)

# 93%

ankommer inom 15 min  
under tertial 2 2022  
(93% tertial 2 2021)

# 40%

av merförseningarna  
är hänförligt till  
infrastrukturen

### Störningar i infrastrukturen och många olyckor skapar trafikstörningar

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.

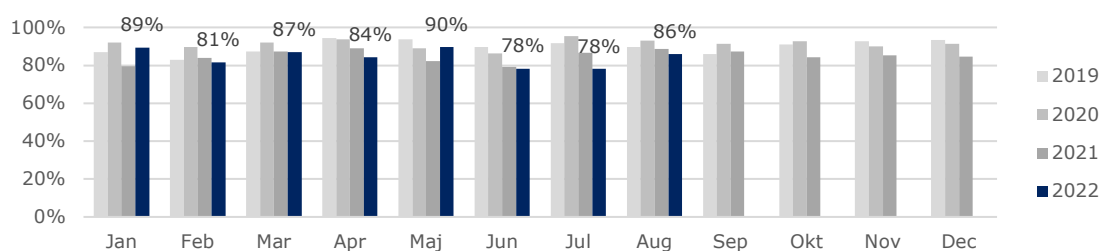
Eftersom Norrtåg kör både korta och långa sträckor, mellan 3 och 47 mil, mäter vi även punktligheten inom 15 minuter (RT+15). De flesta tåg som är försenade mer än sex minuter ankommer till slutstationen inom 15 minuter.

Under det andra tertialet 2022 uppgick punktligheten till 84 procent RT+5 minuter och 93 procent RT+15 minuter. Under juni månad pågick större planerade banarbeten i många delar av systemet, dubbelt så många som föregående år vilket påverkar punktligheten. Förseningar kopplat till att invänta ersättningsbussar samt kopplat till underhållet på banan är ett par av de största orsakerna.

Juli månad fortsatte banarbeten, men inte i samma omfattning. Nedrivna kontaktledningar mellan Brunflo och Ånge bidrog till inställda avgångar och merförseningar på delsträckor. Augusti månad kännetecknas av fortsatta banarbeten, och infrastrukturstörningar. Haparandabanan har flera hastighetnedsättningar som har varit långvariga vilket gör det svårt att i praktiken klara tidtabellen. Den operatörsbundna punktligheten uppgår till cirka 95 procent.

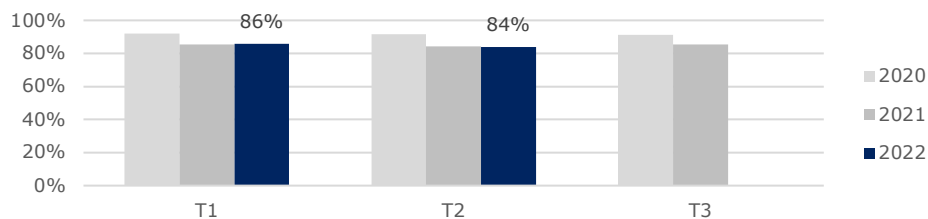
Är det rimligt att Norrtåg ska ha en punktlighet på 84 procent när målsättningen inom branschen är 95 procent?

### Punktlighet månadsvis



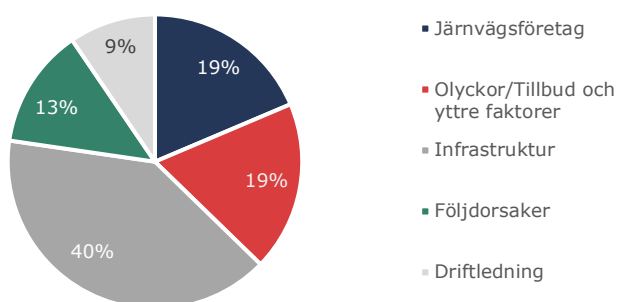
Punktlighet per månad.

## Punktlighet tertialvis



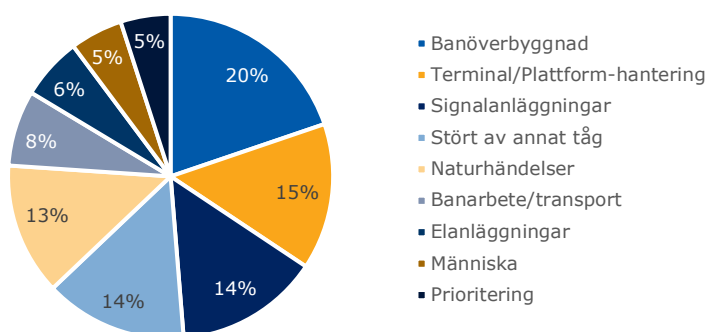
Punktlighet per tertial.

## Fördelning förseningsminuter (nivå 1)



Fördelning förseningsminuter under tertial 2 2022. Andelen merförseningar som är kopplat till järnvägsföretaget utgör cirka 19 procent. Den större andelen är kopplat till det Trafikverket ansvarar för (infrastruktur och driftledning).

## Största förseningsorsakerna (nivå 2)



Största förseningsorsakerna under tertial 2 2022.

## 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:** I det här fallet Norrtåg. Det kan till exempel handla om inväntan av resenärer från ankommande tåg.

**Olyckor/Tillbud och yttre faktorer:** Yttre faktorer såsom svåra väderförhållanden, olyckor, viltolyckor med mera.

## Regularitet

**82%**

**går som tåg**  
tertialet 2 2022  
(88% tertial 2 2021)

**85%**

**går som tåg**  
i augusti 2022  
(96% i augusti 2021)

**94%**

**av alla turer**  
på sträckan Umeå–Luleå  
går som planerat T2 2022

### Banarbete den största orsaken till inställda turer

Regularitetsmålet 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.

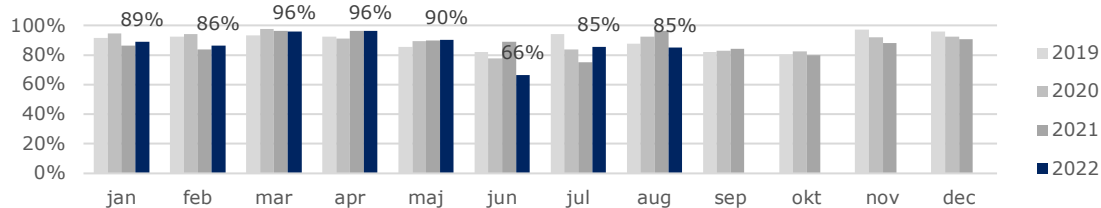
Inställda turer blir bussersatta, vilket medför förseningar som leder till sena anslutningar och inväntan av resenärer. Detta är faktorer som tillsammans blir förseningsminuter. Ett försenat tåg innebär ofta följdförseningar på mötesstationer på en bana med enkelspår och långa avstånd mellan mötesstationer.

Under andra tertialet 2022 uppgick regulariteten till 82 procent, vilket är 9 procent sämre än vintertertialet. Den största andelen inställda turer är kopplad till banarbeten. Hela 9 procent utgör banarbeten under perioden. Under juli månad gick ett ställverk i Åmsele sönder vilket medförde 104 inställda avgångar mellan Lycksele och Hällnäs. Därefter fick dieselfordonet motorproblem, vilket medförde ett långvarigt underhållsarbete på fordonet. Detta innebar fortsatt delinställda sträckor på Hällnäs–Lycksele. Under juli månad inträffade många störningar och tillbud på Mittbanan, bland annat ett urspårat tåg av annan operatör och en nedriven kontaktledning, vilket medförde totalstopp i fem dygn på sträckan Brunflo–Ånge. På sträckan Enafors–Storlien hade vi 167 delinställda avgångar, som orsakades av ett sent tillkommande banarbete, eller ”banarbete ej överenskommet”.

Den 15 augusti upphörde trafiken mellan Boden och Luleå, den så kallade Boden-pendeln. En dålig resandeutveckling var orsaken till att RKM i Norrbotten tog beslutet att lägga ned trafiken. Däremot kommer trafiken mellan Umeå–Luleå att utökas med en dubbeltur på vardagar, från och med december 2022.

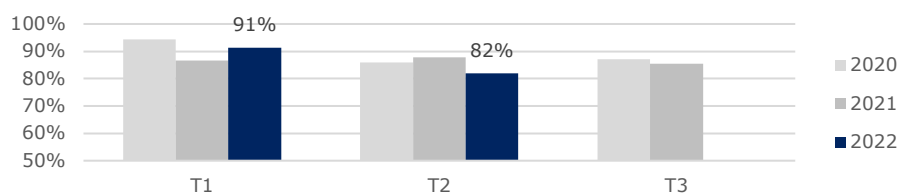
*Perioder med banarbete orsakar inställda tåg, men förbättrar både restider och punktligheten på sikt.*

## Regularitet månadsvis



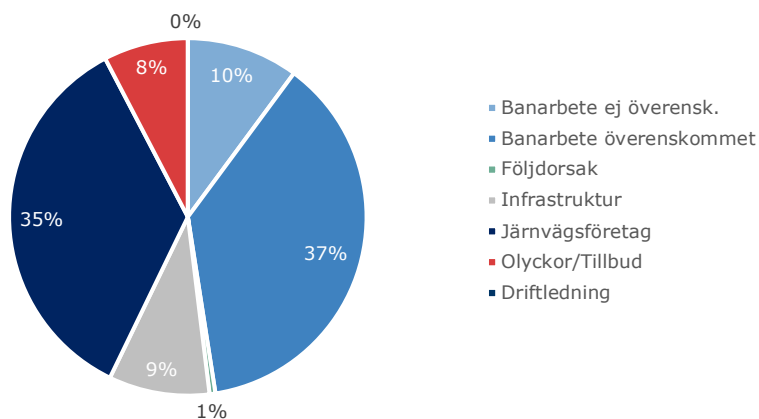
Regularitet per månad. Banarbeten och fordonsproblem drar ned regulariteten under sommaren.

## Regularitet tertialsvis



Regularitet per tertial.

## Inställelseorsaker



Orsaker till hel- och delinställda turer.

## 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:** I det här fallet Norrtåg. Det kan gälla till exempel 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, vilket gör att fordonstillgångar minskar och fordonsbrist kan uppstå.

**Olyckor/Tillbud och yttre faktorer:** Yttre faktorer såsom svåra väderförhållanden, olyckor, viltolyckor med mera

**Banarbete ej överenskommet:** Inställelser på grund av oplanerade banarbeten

**Banarbete överenskommet:** Inställelser på grund av planerade banarbeten

# Linje för linje



## Sundsvall–Storlien

# -4%

resande tertial 2 2022  
jmf tertial 2 2019

# 81%

ankommer inom 5 min  
(91% inom 15 min)  
tertia 2 2022

# 69%

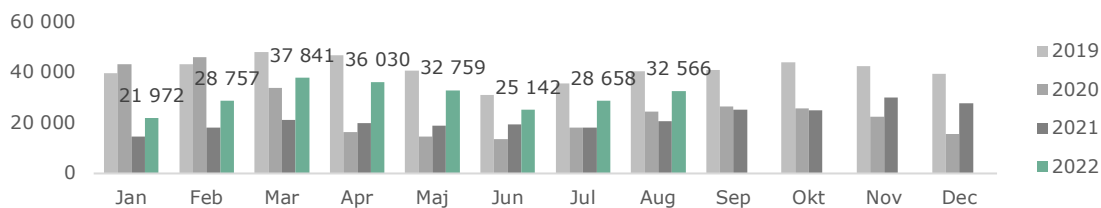
går som tåg  
(83% tertial 2 2021)

### Resande

#### RESENÄRERNA ÄNNU INTE HELT TILLBAKA

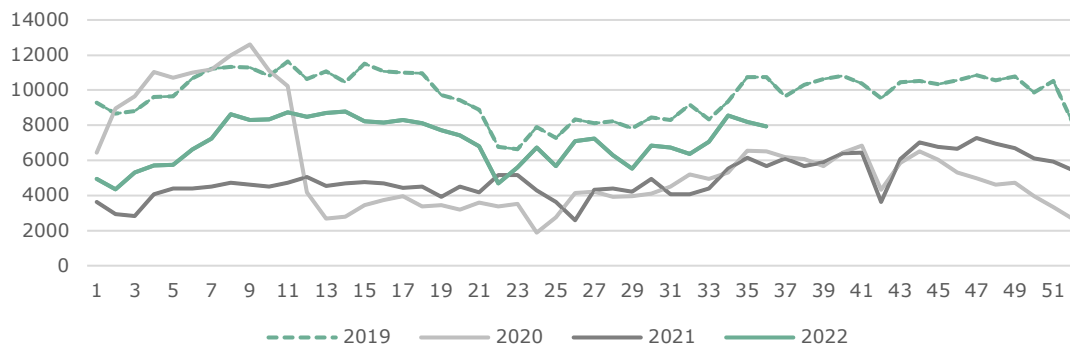
Resandet på sträckan har gått upp något efter pandemin, men är fortfarande inte uppe i normal nivå. Från maj till augusti har resandet legat stadigt på en nivå omkring 19–20 procent under 2019 års resande. Antal störningar på linjen har varit omfattande vilket påverkar resandet. Under hela året har en dubbeltur mellan Östersund och Sundsvall varit inställt på grund av fordonsbrist vilket påverkar resandet, samtidigt som konkurrensen från SJ, med två dagliga dubbelturer och andra priser, medför att resandet överflyttats till SJ.

#### Resande månadsvis



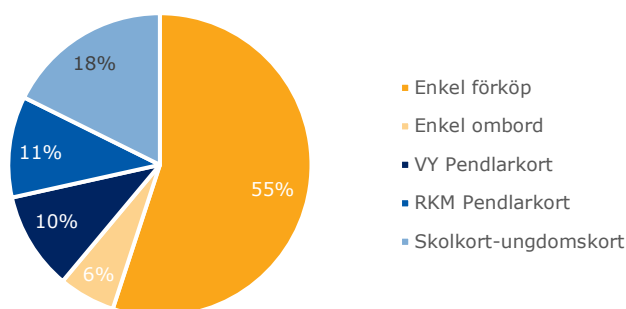
Resandet på sträckan är under 2022 högre än under pandemin, men har ännu inte uppnått 2019 års nivå.

#### Resande vecka för vecka



Resande vecka för vecka. Resandet har under 2022 inte uppnått normal nivå, utan ligger mellan 2019 års nivåer och de nivåer vi hade under pandemin.

## Biljettyp



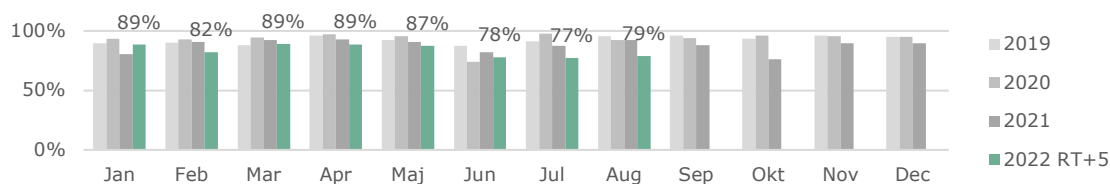
Drygt hälften av resenärerna på sträckan reser med enkelbiljett. Resterande reser med pendel-, skol- eller ungdomskort.

## Punktlighet

Punktligheten RT+5 minuter på sträckan uppmättes under andra tertialet till 81 procent. Punktligheten RT+15 minuter uppgick till 91 procent. Operatören uppger ovanligt mycket störningar på banan under sommaren. Den stora orsaken till försening under perioden är kopplat till sommarens banarbeten på Mittbanan. I juni var det ovanligt många störningar med signalfel, spårfel, och solkurva. Uppkörd växel och elfel orsakade förseningar i juli.

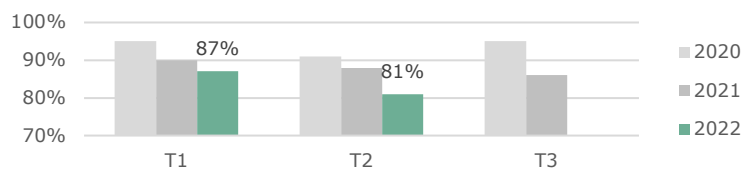
Förseningar orsakades i augusti av nedprioritering av driftledningen, växelfel, banarbeten, strömavbrott på grund av åskoväder och träd som fallit över elledning. Sträckan ersattes med buss, men händelsen orsakade stor försening. Vikten av att trädsäkra längs Mittbanan är något som Norrtåg återkommande har påtalat för Trafikverket.

## Punktlighet månadsvis



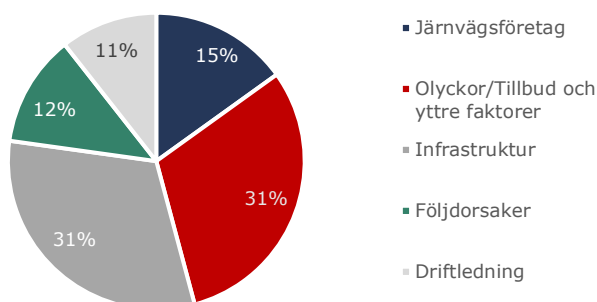
Punktlighet per månad.

## Punktlighet tertialsvis



Punktlighet per tertial.

## Fördelning förseningsminuter



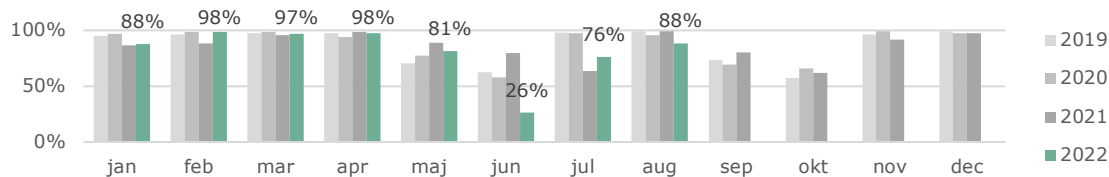
Förseningsminuter fördelade på förseningsorsak under andra tertialet.

## Regularitet

Regulariteten under andra tertialet 2022 uppgick till 69 procent, vilket till största delen beror på sommarens banarbeten. Under juli månad var det många störningar och tillbud på Mittbanan, bland annat ett urspårat tåg av annan operatör och en nedriven kontaktledning vilket medförde totalstopp i fem dygn på sträckan Brunflo–Ånge. På sträckan Enafors–Storlien hade vi 167 delinställda avgångar orsakad att ett sent tillkommande banarbete, eller ”banarbete ej överenskommet”.

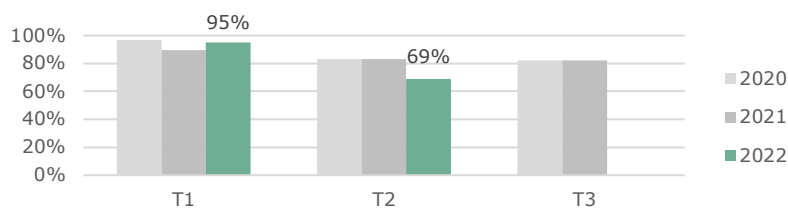
Andra tillbud som till exempel urspårning av annan operatör och en brand efter ett åsknedslag i juni påverkade Norrtågstrafiken med inställda turer. Operatören har haft personalbrist på grund av uppsägningar med kort varsel, vilket har påverkat trafiken med inställelser. Operatören har tagit hjälp av förare på Umeå och Luleå som har kört på sträckan. I augusti fastnade ett fordon mellan Storflon och Trångsviken och ett hjälplok fick avhjälpa.

## Regularitet månadsvis



Regularitet per månad.

## Regularitet tertialsvis

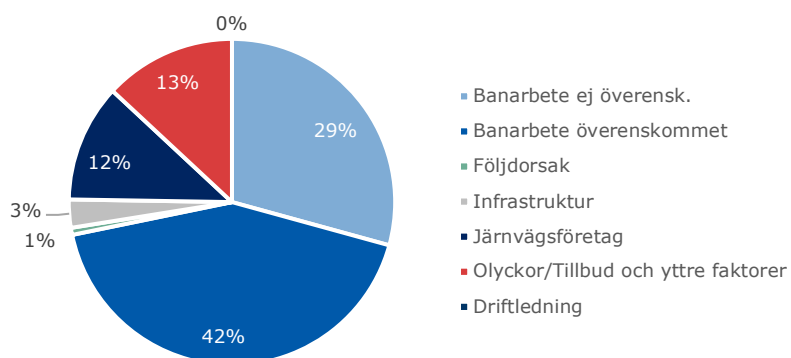


Regularitet per tertial.



## Inställelseorsak

---



---

Fördelning orsaker till inställda turer. Sommarens banarbeten har varit den största orsaken till inställda turer.

## Sundsvall–Umeå

# +4%

resande tertial 2 2022  
jmf tertial 2 2019

# 91%

ankommer inom 5 min  
tertialet 2 2022  
(96% inom 15 min)

# 86%

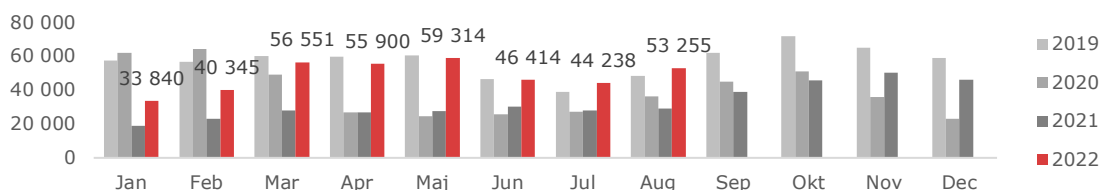
går som tåg  
tertialet 2 2022  
(86% tertial 2 2021)

### Resande

RESENÄRERNA ÄR TILLBAKA PÅ TÅGET

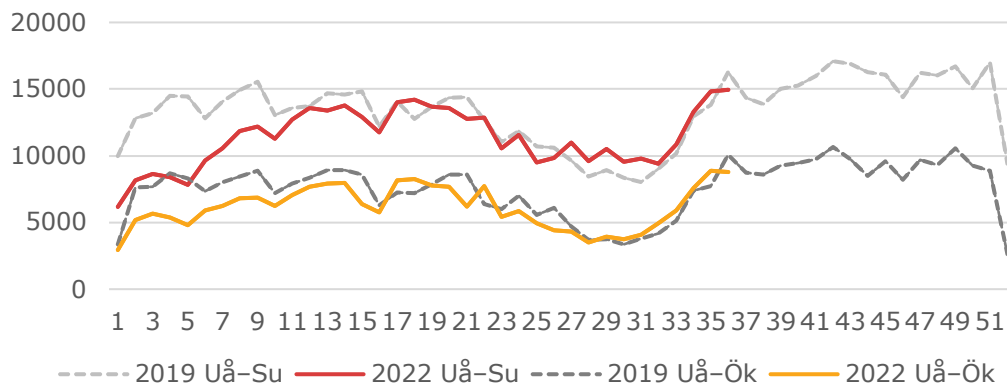
Resandet på sträckan återgick ganska snabbt till en normal nivå efter pandemin. Trots att trafikutbudet under T22 är reducerat med ett omlopp på sträckan Umeå–Sundsvall(–Storlien) har resandet på Umeå–Örnsköldsvik–Sundsvall under andra tertialet ökat till omkring 4 procent över 2019 års nivå. På delsträckan Örnsköldsvik–Umeå har resandet följt samma kurva, men har ökat något mer procentuellt jämfört med hela sträckan Sundsvall–Umeå.

#### Resande månadsvis



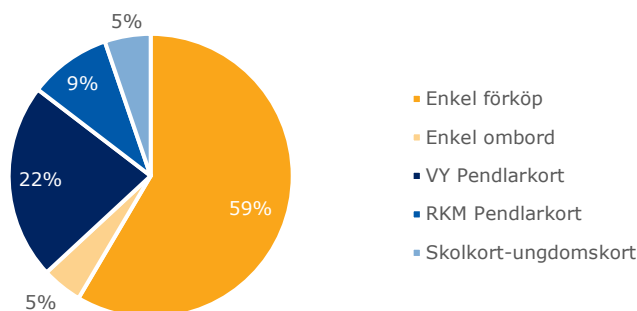
En tydlig ökning av resandet under första tertialet 2022.

#### Resande vecka för vecka



Resande vecka för vecka. Efter att pandemirestriktionerna släpptes den 9 februari har resandet ökat kraftigt och är i snitt över normal nivå. Resandet på delsträckan Örnsköldsvik–Umeå följer ungefär samma kurva som helsträckan.

## Biljettyp



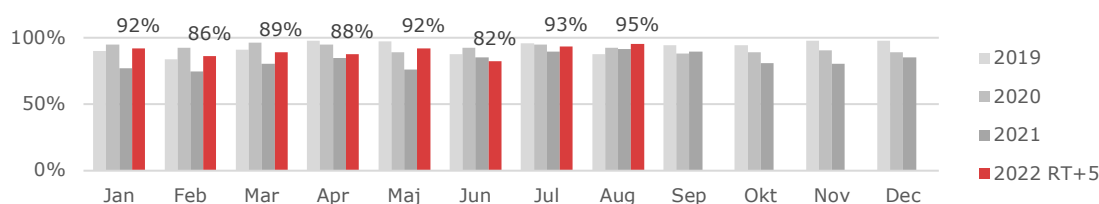
Drygt hälften av resenärerna på sträckan reser med enkelbiljett under andra tertialet. Resterande reser med pendel-, skol- eller ungdomskort.

## Punktlighet

Under andra tertialet 2022 uppgick punktligheten RT+5 minuter till 91 procent och 96 procent RT+15 minuter. De allra flesta tågen ankommer till slutstation i tid eller inom 15 minuter efter utsatt tid. Anledningarna till försening varierar. Under tertialet är det infrastruktur och följdorsaker som står för den största andelen merförseningar.

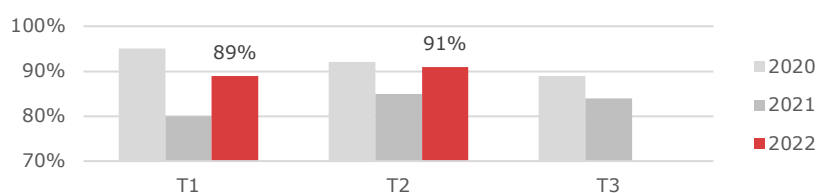
Den största orsaken till försening i juni är kopplat till banarbeten. Problem med spårspring är återkommande. Det är tydligt att vi tillsammans med andra krafter i samhället behöver jobba än hårdare för att öka kunskapen och ändra attityderna. Förutom att det är olagligt, farligt och orsakar förseningar är spårspring också ett allvarligt arbetsmiljöproblem för lokförarna. Utöver spårspring har det under månaden inträffat ett antal bränder, fordonsfel och anläggningsfel som också påverkat persontågens punktlighet.

## Punktlighet månadsvis



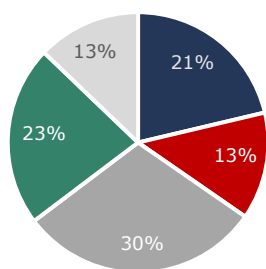
Punktlighet per månad.

## Punktlighet tertialsvis



Punktlighet per tertial.

## Fördelning förseningsminuter



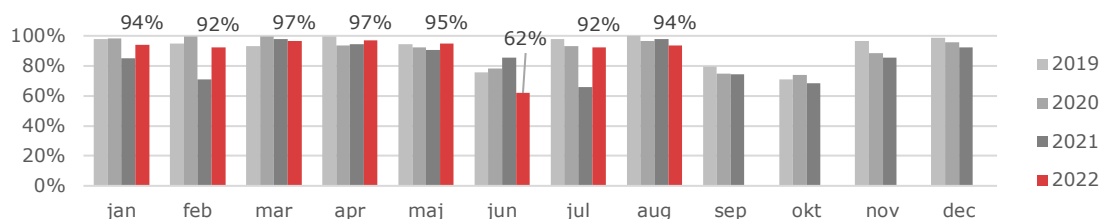
- Järnvägsföretag
- Olyckor/Tillbud och yttre faktorer
- Infrastruktur
- Följdorsaker
- Driftledning

Förseningsminuter fördelade på förseningsorsak under andra tertialet.

## Regularitet

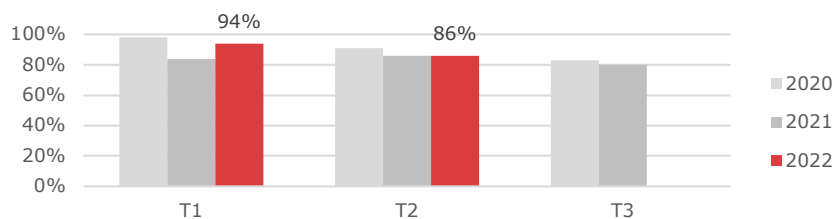
Under andra tertialet 2022 uppgick regulariteten på sträckan till 86 procent. Den största anledningen till inställda turer är kopplat till sommarens banarbeten, men även en del fordonsrelaterade problem. I juni havererade ett fordon under färd, vilket ledde till fordonsbrist. En solkurva påverkade ett antal tåg, när det sedan blev svalare mot kvällen kunde man köra igen.

## Regularitet månadsvis



Regularitet per månad.

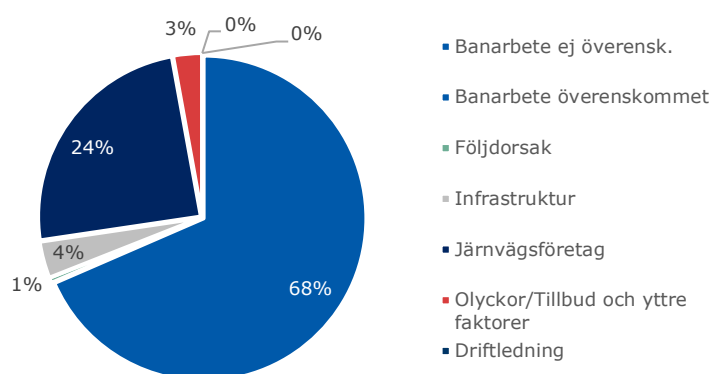
## Regularitet tertialsvis



Regularitet per tertial.

## Inställelseorsak

---



---

Fördelning orsaker till inställda turer under andra tertialet.

## Umeå–Vännäs

# -33%

resande tertial 2 2022  
jmf tertial 2 2019

# 94%

ankommer inom 5 min  
tertia 2 2022  
(98% inom 15 min)

# 94%

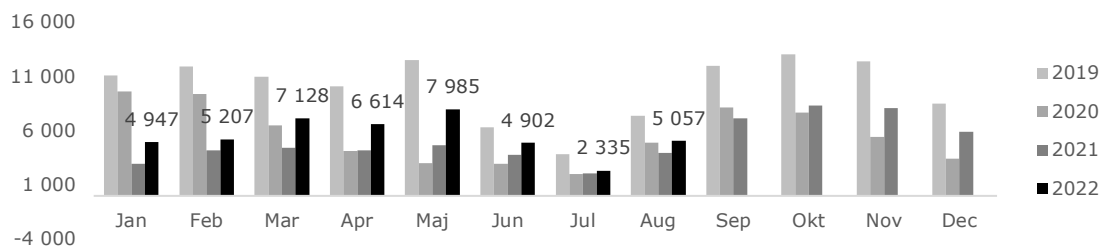
går som tåg  
tertia 2 2022  
(95% tertial 2 2019)

### Resande

#### FÖRSIKTIG UPPGÅNG I RESANDE

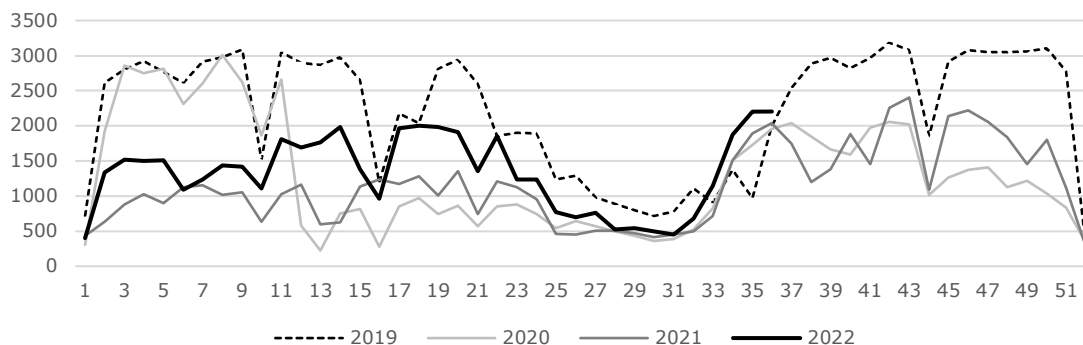
Sträckan Umeå–Vännäs hade redan före pandemin lågt resande och resandet har inte ökat i önskad takt under 2022. Resandet med Länstrafikens avgångar har återhämtat sig snabbare under våren. Glädjande är att, efter skolstart i mitten av augusti, kunde vi se ett trendbrott då resandet med tåget ökade till en nivå något över 2019 års resande.

#### Resande månadsvis



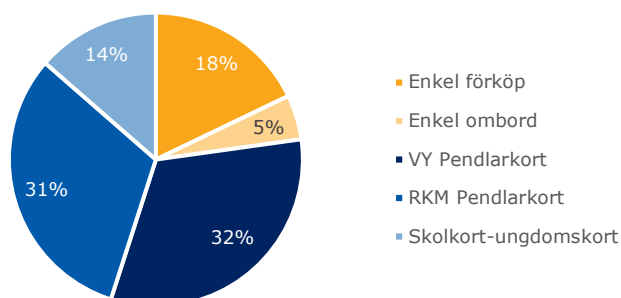
Resandet har inte uppgått till önskvärd nivå under 2022, trots lättade restriktioner och ett förändrat pandemiläge.

#### Resande vecka för vecka



Resande vecka för vecka sedan pandemins början. Resandet har inte kommit i gång efter att restriktionerna togs bort.

## Biljettyp

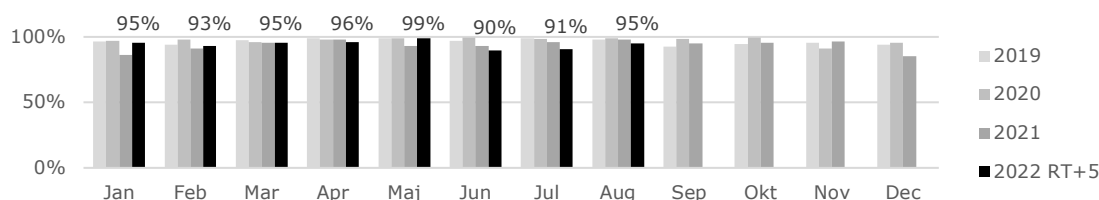


Cirka 77 procent av resenärerna reser med pendel-, skol- eller ungdomskort på sträckan under det andra tertialet. Under sommarmånaderna går resandet med pendel- och skolkort ned.

## Punktlighet

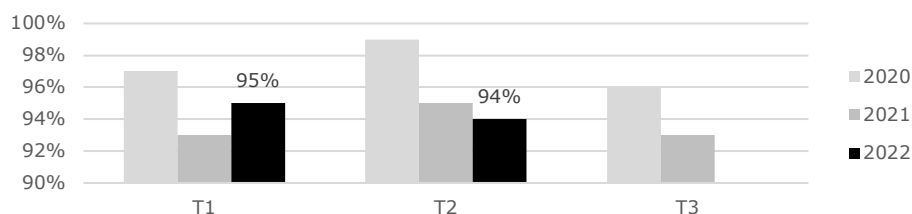
Punktligheten på sträckan är normalt sett hög och under andra tertialet uppgår punktligheten RT+5 minuter till 94 procent. Punktligheten RT+15 minuter uppgår till 98 procent. De få förseningar som uppstått har bland annat orsakats av banarbete, viltpåkörning och annat fordon som spärrade linjen. I augusti fick ett tåg stanna i Brännland på grund av att man kände röklukt. Resenärerna fick byta kupé och omloppet kunde sedan fullföljas. Det är oklart var röklukten kommit ifrån, men man kunde konstatera att ingenting hade brunnit.

## Punktlighet månadsvis



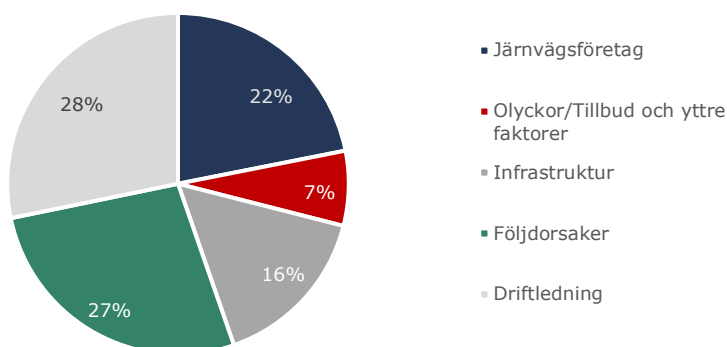
Punktighet per månad.

## Punktlighet tertialsvis



Punktighet per tertial.

## Fördelning förseningsminuter

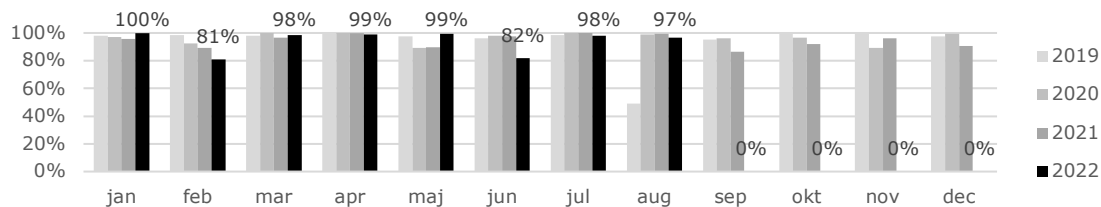


Förseningsminuter fördelade på förseningsorsak.

## Regularitet

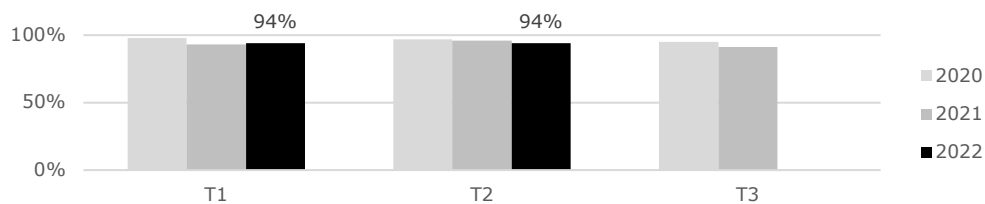
Regulariteten på sträckan är normalt sett mycket hög, ofta närmare 100 procent. Under andra tertialet 2022 uppgick regulariteten till 94 procent. Totalen dras ned på grund av framför allt banarbete i juni, men även fordonbrist, vilket ledde till inställda turer.

### Regularitet månadsvis



Regularitet per månad.

### Regularitet tertialsvis

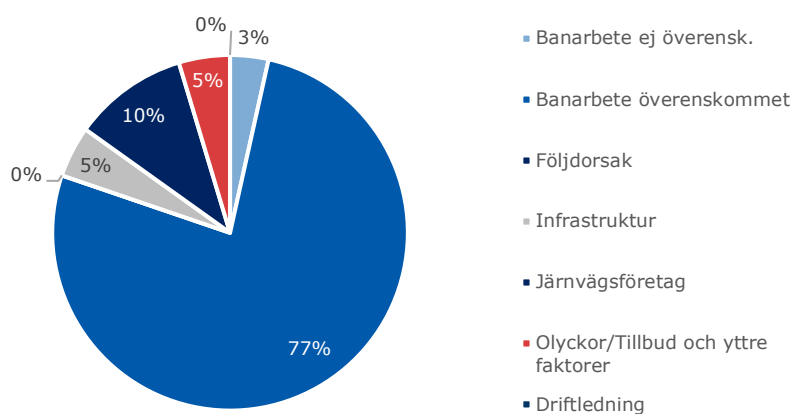


Regularitet per tertial.



## Inställelseorsak

---



---

Fördelning orsaker till inställda turer under andra tertialet.

## Umeå–Lycksele

# -37%

resande tertiäl 2 2022  
jmf tertiäl 2 2019

# 90%

ankommer inom 5 min  
tertiäl 2 2022  
(97% inom 15 min)

# 55%

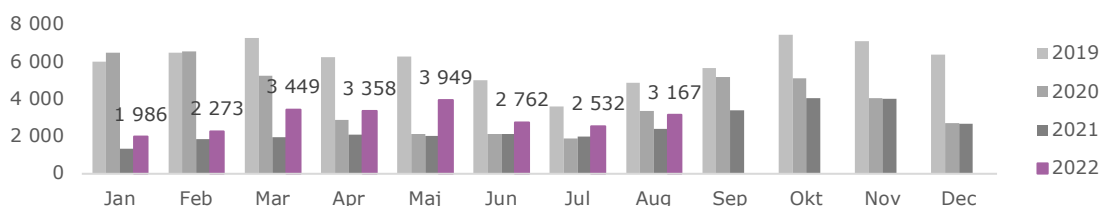
går som tåg  
tertiäl 2 2022  
(97% tertiäl 2 2019)

### Resande

#### HAVERERAT STÄLLVERK OCH FORDONSFEL PÅVERKAR RESANDET

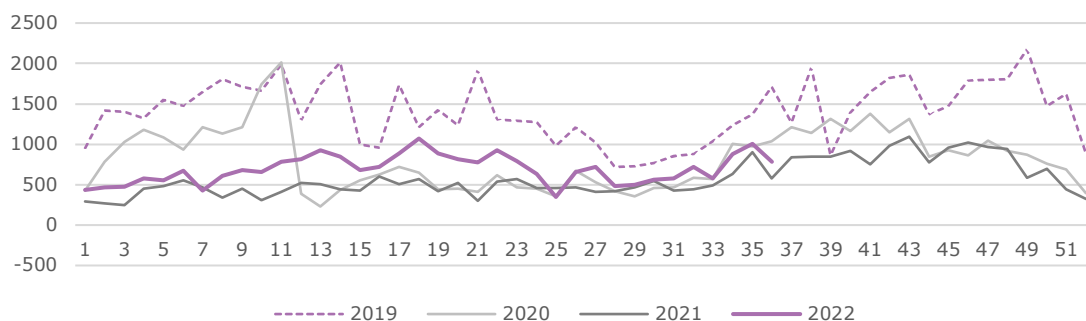
Resandet på sträckan har inte utvecklats i önskad takt efter pandemin. Totalt är resandet 37 procent lägre än under andra tertiålet 2019. Sommarens resande ligger närmare pandemiresandet än det normala. Den stora anledningen till att resandet inte har fått en chans att komma upp i högre nivåer beror på återkommande problem fordonet Itino. Med en regularitet på 40–50 procent under sommaren är det inte konstigt att resandet inte har ökat mer.

#### Resande månadsvis



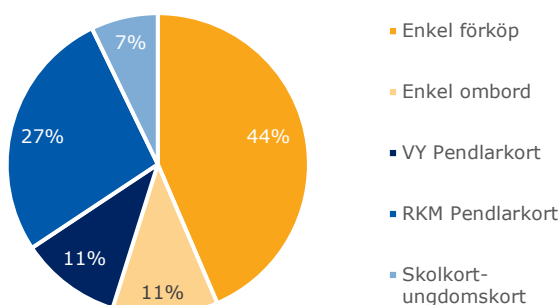
Resandet har inte ökat till önskvärd nivå under första tertiålet 2022, trots lättade restriktioner och förändrat pandemiläge.

#### Resande vecka för vecka



Resande vecka för vecka. Efter att restriktionerna släpptes den 9 februari 2022 har resandet inte ökat i någon större utsträckning.

## Biljettyp

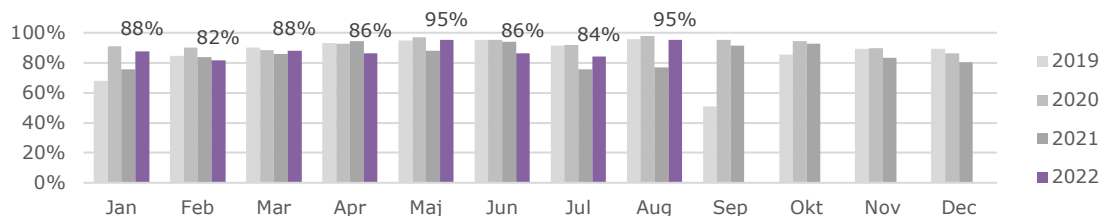


Drygt hälften av resenärerna reser med enkelbiljett under andra tertialet. Under sommarmånaderna går resandet med pendel- och skolkort ned.

## Punktlighet

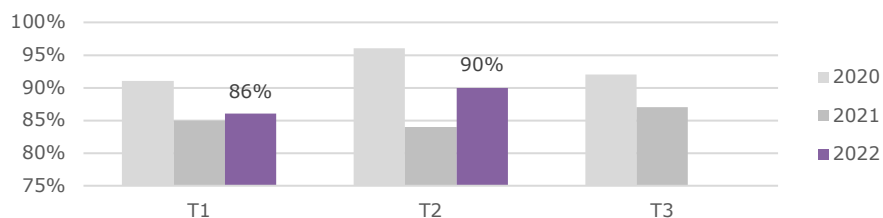
Punktligheten RT+5 minuter under första tertialet uppgår till 90 procent, respektive 97 procent RT+15 minuter. Fordonsproblem är en återkommande orsak till försening och den här perioden är inget undantag. Signalfel och ett ställverk som lade av orsakade förseningar i juni och juli. Ett externt fordon havererade i närheten av Tväråbäck i augusti, vilket ledde till störningar.

### Punktlighet månadsvis



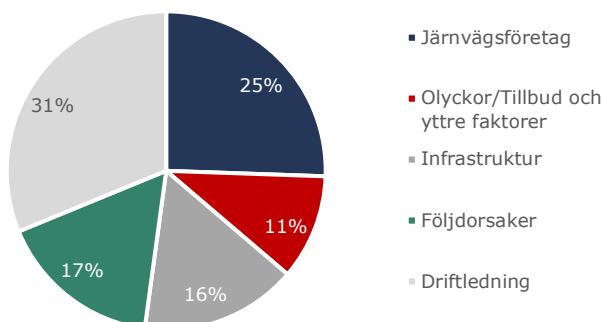
Punktlighet per månad.

### Punktlighet tertialsvis



Punktlighet per tertial.

## Fördelning förseningsminuter



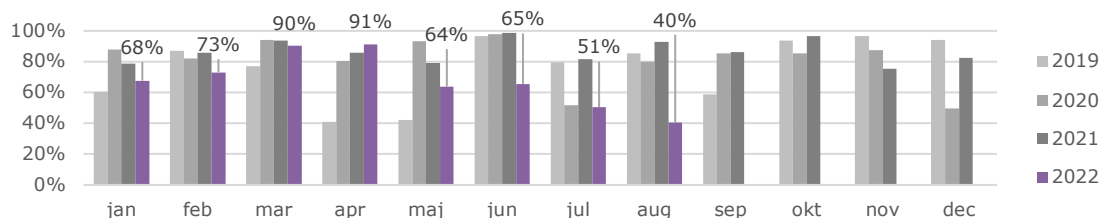
Förseningsminuter fördelade på förseningsorsak under andra tertialet.

## Regularitet

Under andra tertialet 2022 uppgick regulariteten till 55 procent, vilket är en ovanligt låg siffra. Under juli månad gick ett ställverk i Åmsele sönder, vilket medförde 104 inställda avgångar mellan Lycksele och Hällnäs. Därefter fick dieselfordonet motorproblem, vilket medförde ett långvarigt underhållsarbete på fordonet och fortsatt delinställda sträckor på Hällnäs–Lycksele.

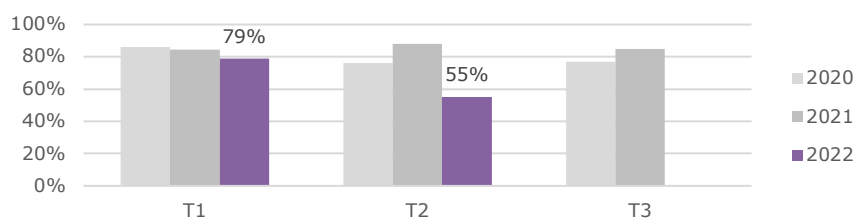
Semestertider hos underhållaren och långa leveranstider av reservdelar har också spelat in. När Itino har varit inne på verkstaden har trafik gått med annat fordon mellan Umeå och Hällnäs. Ersättningstrafiken till Lycksele har generellt sett fungerat bra.

## Regularitet månadsvis



Regularitet per månad.

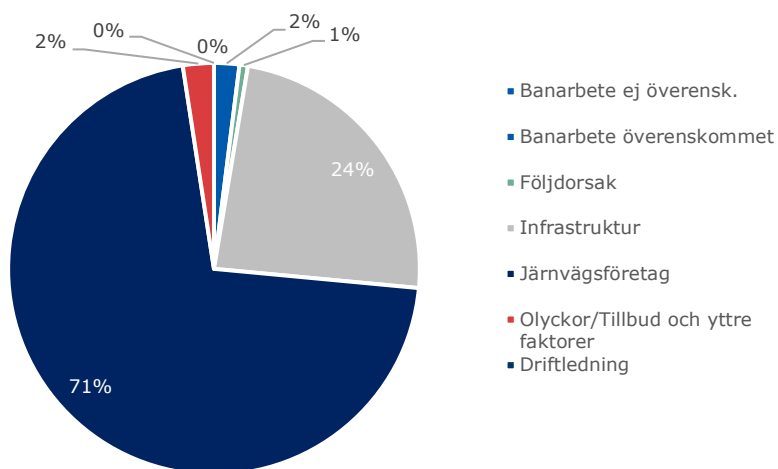
## Regularitet tertialsvis



Regularitet per tertial.

## Inställelseorsak

---



---

Fördelning orsaker till inställda turer under andra tertialet.

## Umeå–Luleå

# +66%

resande tertial 2 2022  
jmf tertial 2 2019

# 71%

ankommer inom 5 min  
tertialet 2 2022  
(83% inom 15 min)

# 94%

går som tåg  
tertialet 2 2022  
(93% tertial 1 2019)

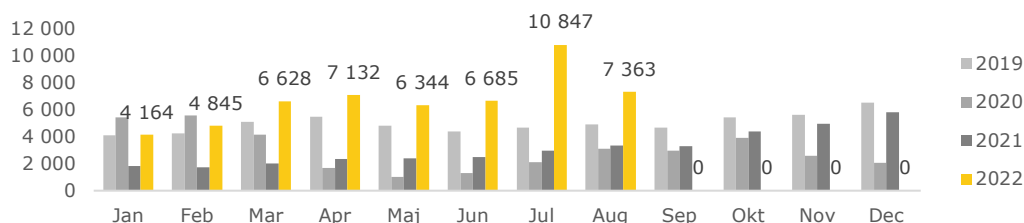
### Resande

#### FORTSATT GOD RESANDEUTVECKLING

Resandeutvecklingen på sträckan har under året varit den starkaste i hela Norrtågssystemet. Under andra tertialet är resandet uppe på en nivå 66 procent över 2019 års resande. Juli utgjorde ny rekordmånad med närmare 11 000 resenärer. Norrtågs erbjudande att resa till halva priset bidrog till den höga resandesiffran.

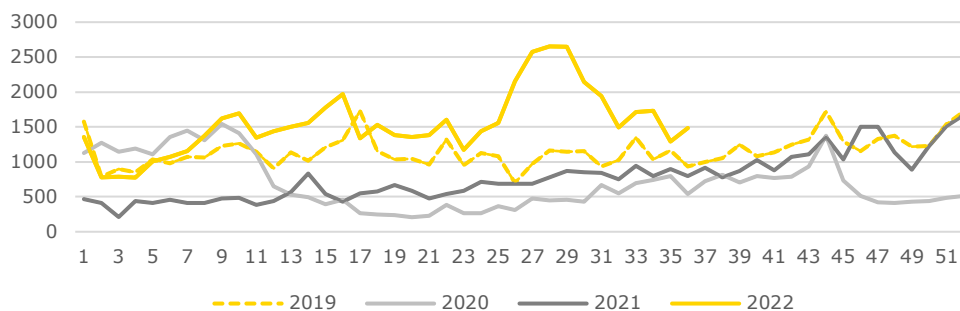
Anledningarna till den stora resandeutvecklingen kan vara flera. Bränslepriserna har ökat och många kanske vill undvika att ta bilen längs sträckan och samtidigt kunna nyttja tiden på tåget. Ombyggnation längs E4 har även gjort det svårframkomligt i perioder.

#### Resande månadsvis



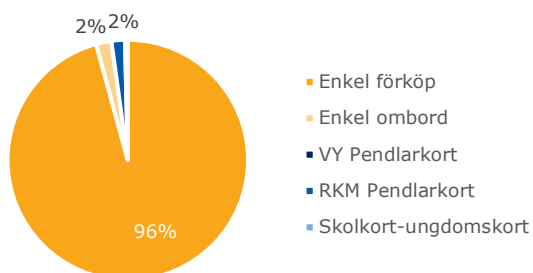
Den starka resandeutvecklingen har fortsatt under andra tertialet 2022. Under sommaren nyttjade många erbjudandet att resa med Norrtåg till halva priset.

#### Resande vecka för vecka



Resande vecka för vecka. Den starka resandeökningen har fortsatt under andra tertialet.

## Biljettyp

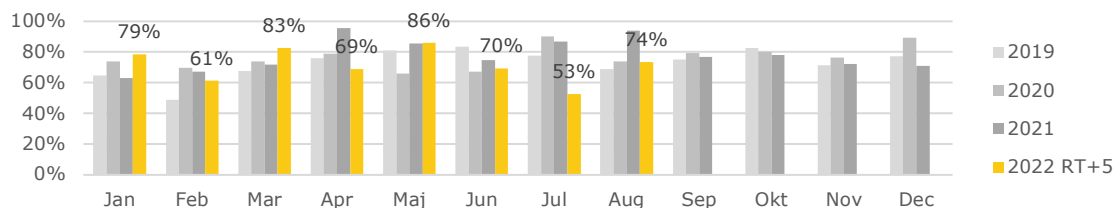


Den stora majoriteten av resenärerna på sträckan reser med förköpta enkelbiljetter.

## Punktlighet

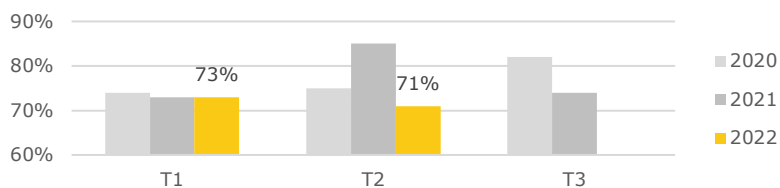
Punktligheten RT+5 minuter uppgick under det första tertialet till låga 71 procent och till 83 procent RT+15 minuter. Sträckan har länge dragits med punktlighetsproblematik. Banarbete, infrastrukturproblem, signalfel och störningar i samband med åskväder orsakade förseningar under sommaren. Även inväntande av resenärer och några viltpåkörningar i juni.

### Punktlighet månadsvis



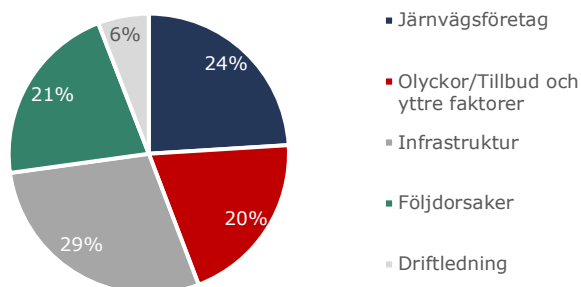
Punktlighet per månad.

### Punktlighet tertialsvis



Punktlighet per tertial.

## Fördelning förseningsminuter

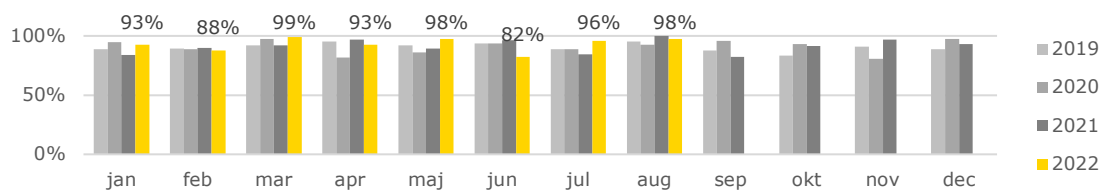


Förseningsminuter fördelade på förseningsorsak under andra tertialet

## Regularitet

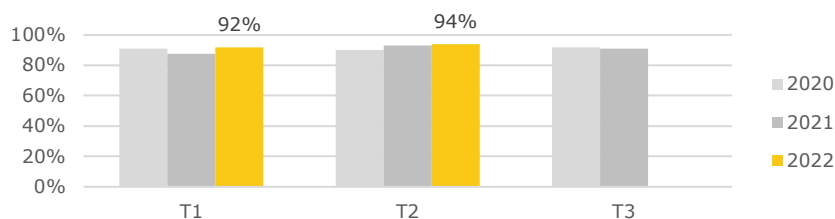
Under det första tertialet 2022 uppgick regulariteten till 94 procent. Totalen dras ned av den något lägre regulariteten i juni då vi hade många inställelser på grund av banarbete.

### Regularitet månadsvis



Resandet per månad under hösten är något mindre än föregående år.

### Regularitet tertialsvis

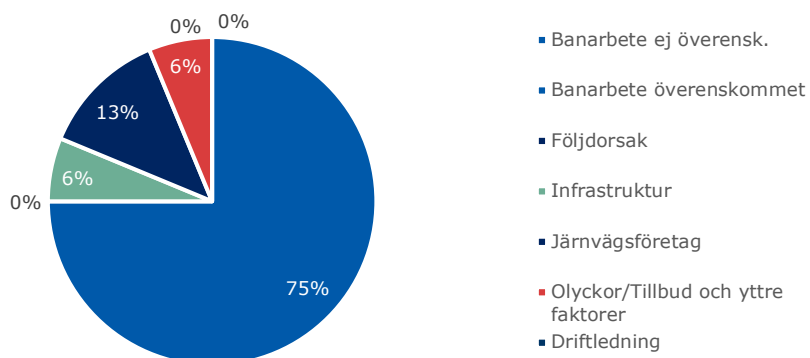


Regularitet per tertial.



## Inställelseorsak

---



---

Fördelning orsaker till inställda turer under andra tertialet.

## Luleå–Boden

# -58%

resande T2 2022  
jmf T2 2019

# 91%

ankommer inom 5 min  
i T2 2022  
(98% inom 15 min)

# 92%

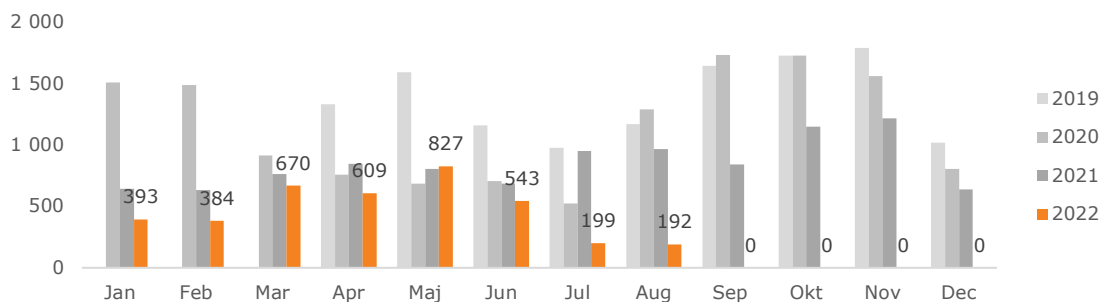
går som tåg  
T2 2022  
(92% T2 2021)

### Resande

#### RESANDET ÅTERHÄMTADE SIG INTE

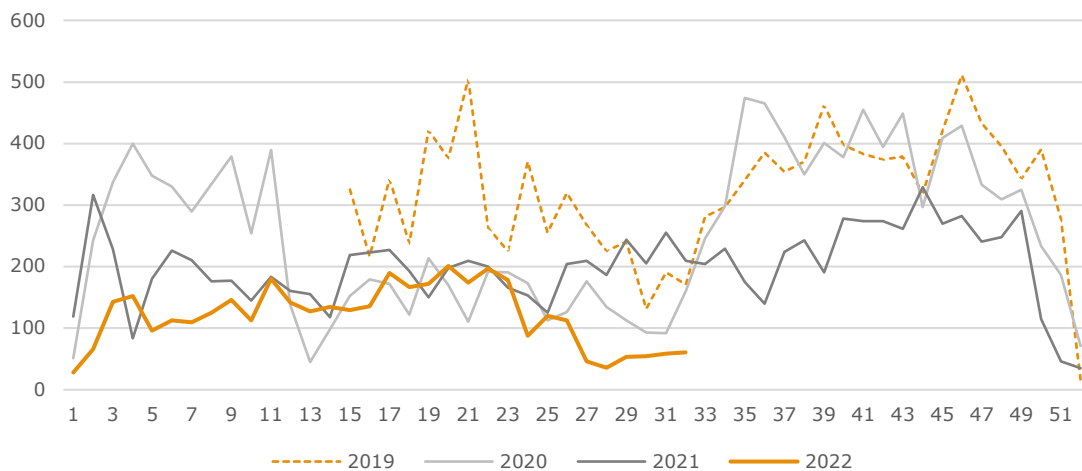
Resandet på sträckan under andra tertialet var det lägsta någonsin på sträckan, 58 procent lägre än samma period 2019. Resandet har aldrig riktigt nått upp till önskvärd nivå och inte heller kommit i gång efter pandemin. Den 14 augusti var den sista dagen Bodenpendeln var i trafik och det har inte kommit några stora reaktioner utifrån i samband med nedläggningen.

#### Resande månadsvis



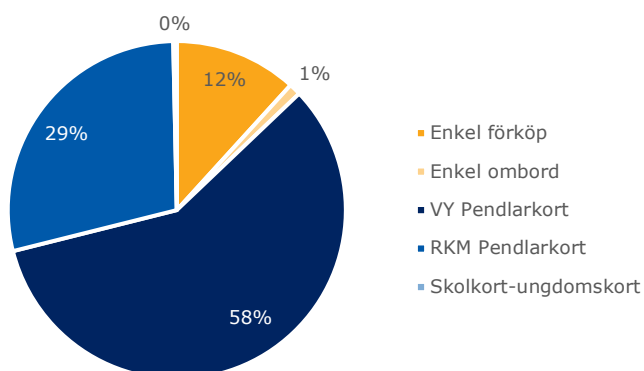
Resandet har inte ökat till önskvärd nivå under 2022, trots lättade restriktioner och förändrat pandemiläge.

## Resande vecka för vecka



Resande vecka för vecka. Resandet under 2022 har varit lägre än under coronapandemin. De sista veckorna reste i snitt 10 personer per dag med Bodenpendeln.

## Biljettyp



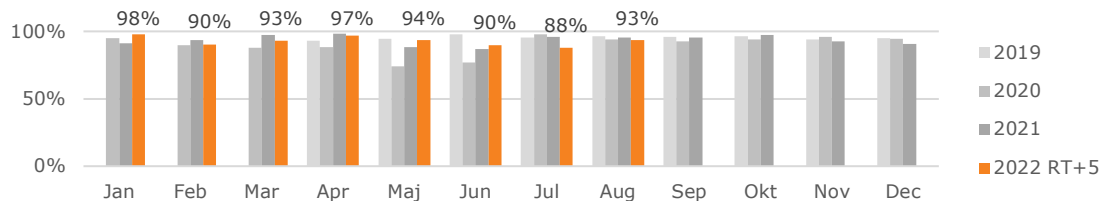
Den stora majoriteten av resenärerna på sträckan reser med pendelkort.

## Punktlighet

Punktligheten på sträckan har normalt sett varit hög. Under andra tertialet 2022 uppgick punktligheten RT+5 minuter till 91 procent och punktligheten RT+15 minuter uppgick till 98 procent.

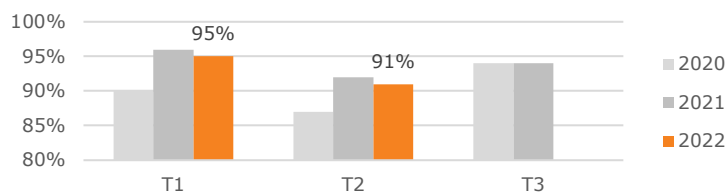
Trafikstörningarna som ledde till förseningar i juni berodde främst på banarbete.

### Punktlighet månadsvis



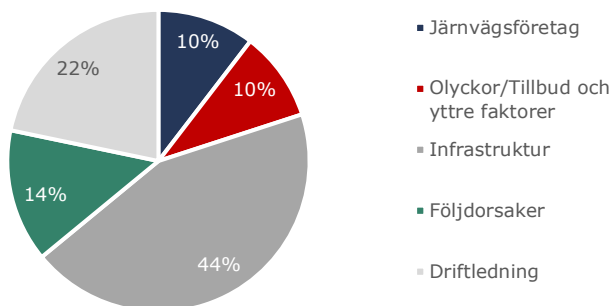
Punktlighet per månad.

### Punktlighet tertialsvis



Punktlighet per tertial.

### Fördelning förseningsminuter

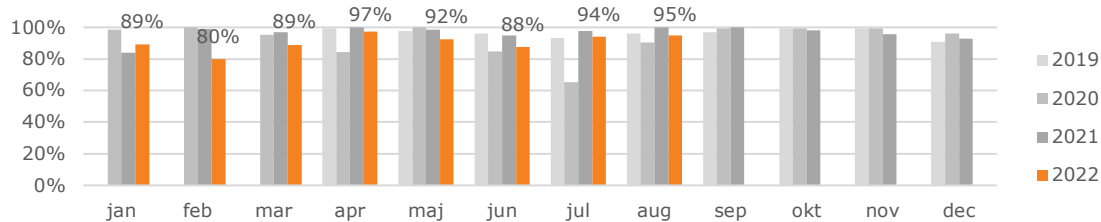


Förseningsminuter fördelade på förseningsorsak under andra tertialet.

### Regularitet

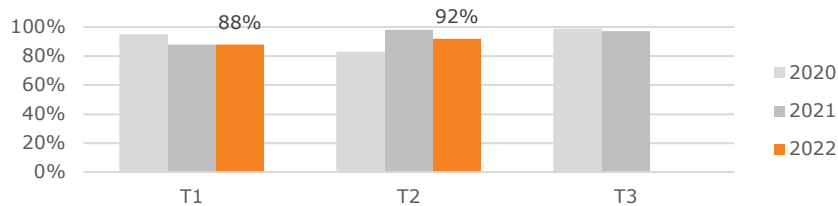
Regulariteten på sträckan är normalt sett hög och under andra tertialet 2022 uppgår siffran till 92 procent. Juni sticker ut med något lägre regularitet, främst på grund av banarbeten. Det var en ganska tuff månad med en del problem även på grund av fordonsrelaterade problem och fordonsbrist, men även inställelser på grund av signalfel och växelbyte i Boden.

### Regularitet månadsvis



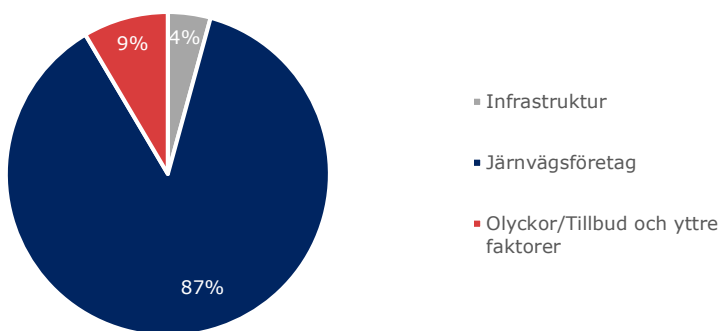
Regularitet per månad.

### Regularitet tertialsvis



Regularitet per tertial.

### Inställelseorsak



Fördelning orsaker till inställda turer under andra tertialet.

## Luleå–Kiruna

# +4%

resande tertial 2 2022  
jmf tertial 2 2019

# 65%

ankommer inom 5 min  
tertialet 2 2022  
(81% inom 15 min)

# 92%

går som tåg  
tertialet 2 2022  
(69% tertial 2 2021)

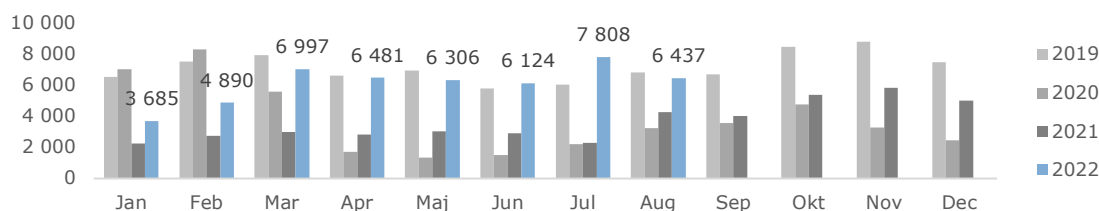
### Resande

#### RESANDET TILLBAKA PÅ NORMAL NIVÅ

Resandeutvecklingen efter pandemin har fortsatt även under andra tertialet och är uppe i, eller strax över, 2019 års resandenivå. Även på denna sträcka nyttjades erbjudandet att resa med Norrtåg för halva priset och juli uppnåddes den, för månaden, starkaste siffran hittills.

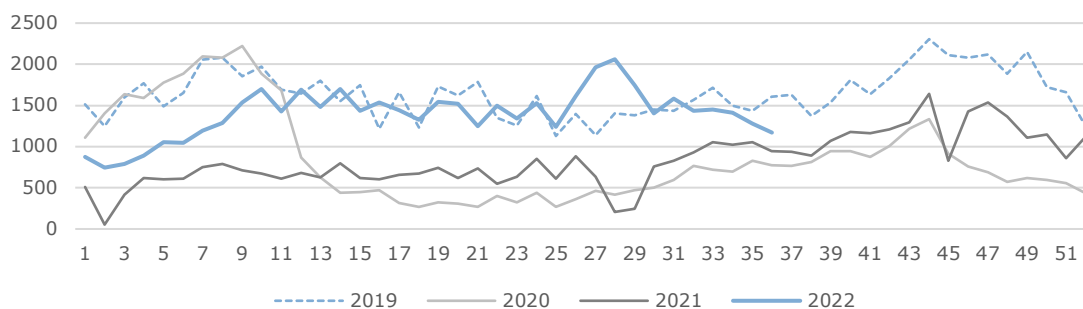
En stor försening i juli orsakades av ett beslut att låta Norrtåg vänta in ett nattåg. Våra resenärer blev i samband med detta 1,5 timme försenade, men kompensades med möjlighet att bjuda på mat. Vi samarbetar i vissa fall med nattågen för att ge alla resenärer god service och möjligheten att komma till sin slutstation på bästa möjliga sätt i ett område där alternativa resealternativ är begränsade.

#### Resande månadsvis



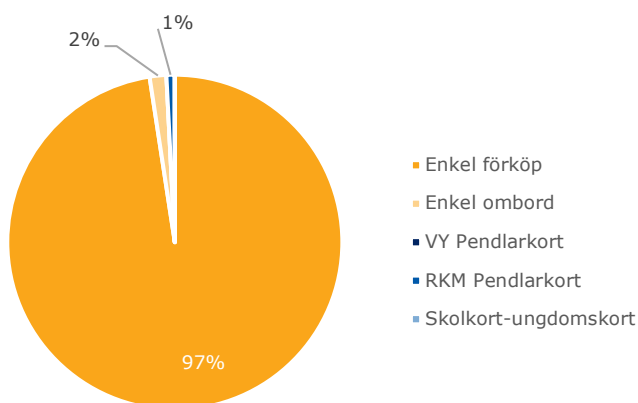
Resandet har haft en fortsatt positiv utveckling under andra tertialet. Resandet är över 2019 års nivå.

#### Resande vecka för vecka



Resande vecka för vecka. Att resandet går nedåt under vecka 34 och 35 hänger ihop med att stadsflytten av Kiruna gått in i en ny fas, med flytt av centrum.

## Biljettyp



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

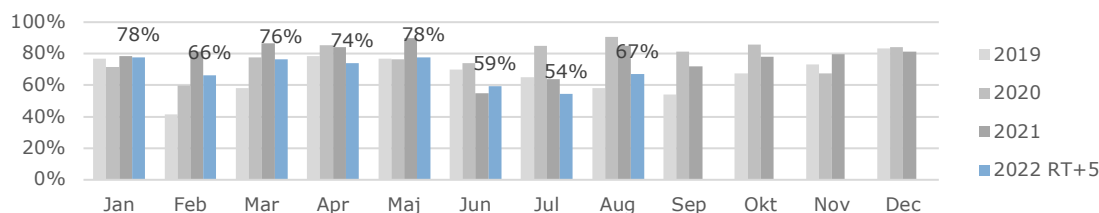
## Punktlighet

Liksom de andra längre sträckorna i Norrbotten dras Luleå–Kiruna med en hel del punktlighetsproblematik. Under andra tertialet 2022 uppgick punktligheten RT+5 minuter till låga 65 procent. Punktligheten RT+15 minuter uppgick till 81 procent. Den stora andelen förseningsminuter är kopplat till infrastrukturen.

En solkurva och en förstörd vägtrumma påverkade punktligheten i slutet av juni. I juli fastnade ett tåg i ett banarbete norr om Gällivare och en annan dag orsakade en nedriven kontaktledning att man fick utrymma Kiruna malmbangård. En stor andel av förseningsminuterna beror på ett beslutet att låta Norrtåg vänta in ett nattåg. Detta ledde till 1,5 timmes försening för våra resenärer. I augusti var det en hel del olika orsaker som ledde till försening; trafikstopp i Sunderbyn (och senare datum även i Notviken) på grund av obehöriga i spåret, banarbete mellan Kiruna och Gällivare, växelfel, åskoväder och ETC-fel.

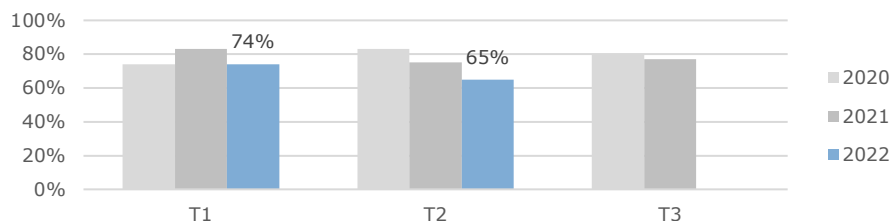
Det är över lag enskilda händelser som påverkar den totala punktligheten och inte ”inbyggda” fel. En enskild händelse som genererar försening på en sträcka med få avgångar per dag påverkar den sammanlagda punktligheten.

## Punktlighet månadsvis



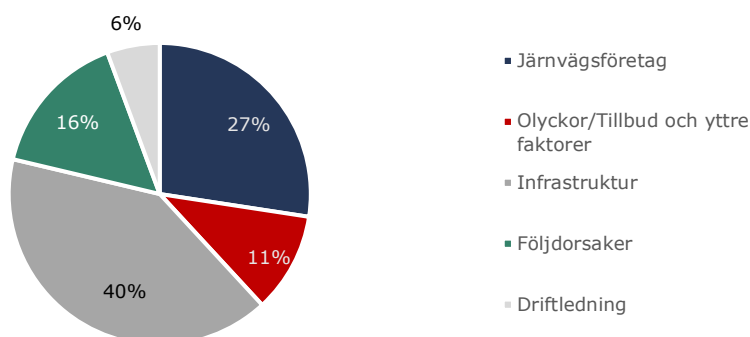
Punktlighet per månad.

## Punktlighet tertialvis



Punktlighet per tertial.

## Fördelning förseningsminuter



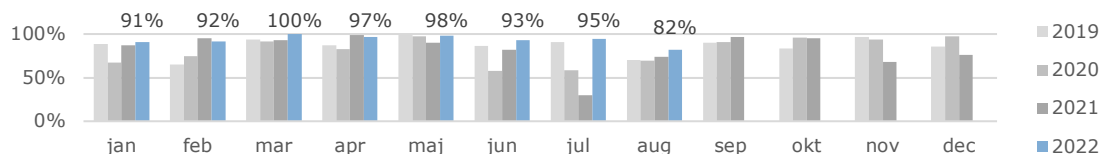
Förseningsminuter fördelade på förseningsorsak under andra tertialet.

## Regularitet

Regulariteten har under året varit ovanligt hög för sträckan. Under andra tertialet 2022 uppgick regulariteten till 92 procent, att jämföra med 69 procent föregående år. I juni ledde en översvämning till inställda turer. Mycket regn och stor vårmältning kan leda till översvämning sommartid, vilket i sin tur påverkar banvallens bärighet.

I juli ställdes tåg in mellan Gällivare och Kiruna på grund av banarbete. Ett fordonsfel senare under månaden gjorde att det togs ur drift. I augusti var det bland annat ett banarbete mellan Kiruna och Gällivare som ledde till inställelse, samt ett ETC-återläsningsfel som föraren inte kunde få bort. Fordonet fick köras som tjänstetåg och buss ersatte. Operatören uttrycker svårigheter att få fram ersättningstrafik kring Kiruna.

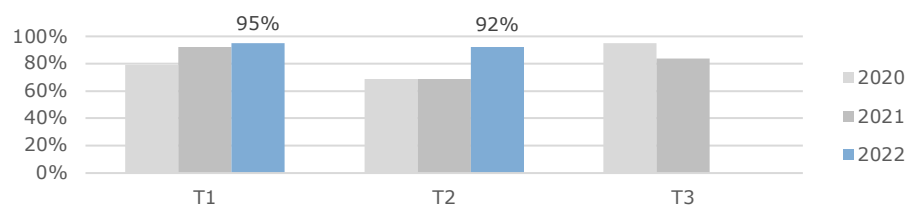
## Regularitet månadsvis



Regularitet per månad.

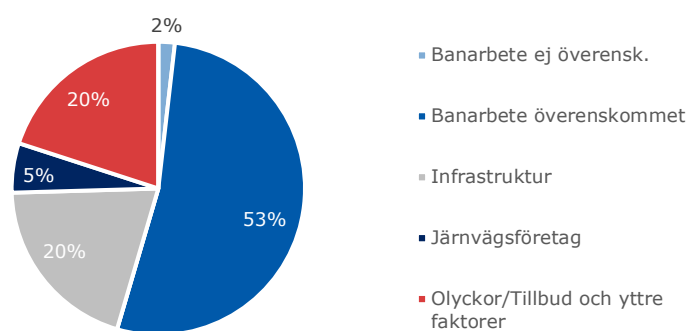


## Regularitet tertialvis



Regularitet per tertial.

## Inställelseorsak



Fördelning orsaker till inställda turer under andra tertialet.

## Luleå–Haparanda

# +17%

resande tertial 2 2022  
jmf tertial 2 2021

# 58%

ankommer inom 5 min  
tertialet 2 2022  
(85% inom 15 min)

# 91%

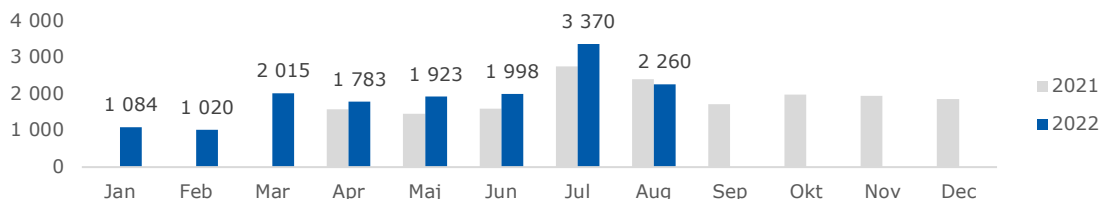
går som tåg  
tertialet 2 2022  
(95% tertial 2 2021)

### Resande

#### STARKT RESANDE UNDER SOMMAREN

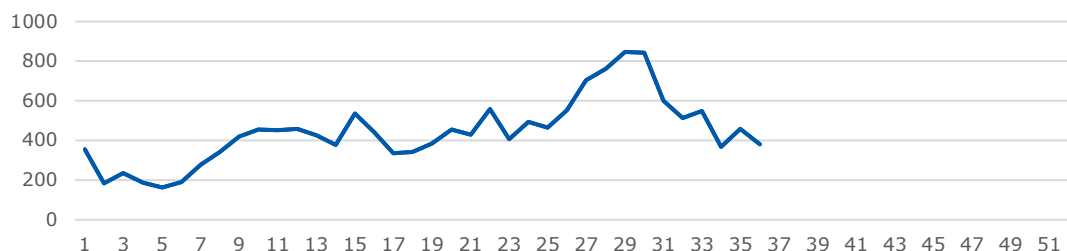
Resandet på sträckan under andra tertialet 2022 har varit 17 procent högre än samma period föregående år. Med tanke på att vi då befann oss i en pandemi borde resandet ha ökat något mer. Som tidigare semesterperioder hade vi en topp i resandet under sommaren och även här var det många som passade på att resa till halva priset.

#### Resande månadsvis



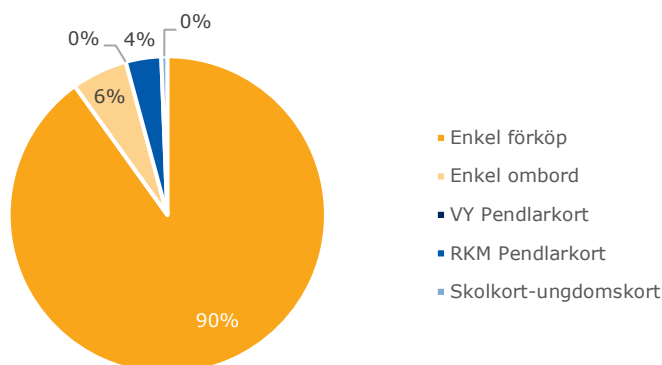
Resandet har varit något högre under andra kvartalet 2022 jämfört med föregående år. Resandet är extra starkt under sommarmånaderna.

#### Resande vecka för vecka



Resande vecka för vecka under 2022.

## Biljettyp



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

## Punktlighet

Sträckan har sedan trafikstart den 1 april 2021 dragits med stora punktlighetsproblem. Under det andra tertialet 2022 uppgick punktligheten RT+5 minuter till låga 58 procent och punktligheten RT+15 minuter till 85 procent. Förseningarna på sträckan är framför allt kopplade till infrastrukturproblem och trängselproblematik kring Boden (godståg som blivit stående, tågköer och spårfel).

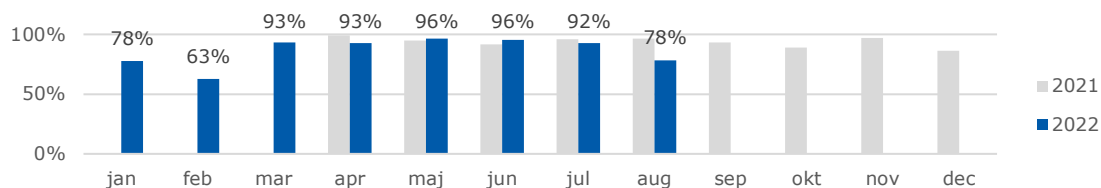
Operatören har påtalat detta till Trafikverket och det finns en samsyn i att det är ett problem. Även hastighetsnedsättningar på banan orsakar återkommande punktlighetsproblem, trots att Haparandabanan är relativt ny.

## Orsaker till hastighetsnedsättning

| Sträcka                   | Största tillåtna hastighet         | Orsak   | SNR    |
|---------------------------|------------------------------------|---|--------|
| (Hundsjön) - (Niemisel)   | 1165+500 - 1165+600                | Hastighetsnedsättning<br>Största tillåtna hastighet 40 km/tim<br>Orsak: Infracel                            | 133670 |
| (Hundsjön) - (Niemisel)   | 1175+100 - 1175+300                | Hastighetsnedsättning<br>Största tillåtna hastighet 40 km/tim<br>Orsak: Infracel                            | 132032 |
| (Kosjärvi) - (Rian)       | 20+500 - 20+700                    | Hastighetsnedsättning<br>Största tillåtna hastighet 40 km/tim<br>Orsak: Infracel                            | 132033 |
| (Kosjärvi) - (Rian)       | 20+700 - 20+900                    | Hastighetsnedsättning<br>Största tillåtna hastighet 40 km/tim<br>Orsak: Infracel<br>Spårfel                 | 133680 |
| (Keräsjoki) - (Haparanda) | 76+500 - 76+600                    | Hastighetsnedsättning<br>Helutrustad nedsättning<br>Största tillåtna hastighet 40 km/tim<br>Orsak: Infracel | 138772 |
| (Keräsjoki) - Haparanda   | 83+700 - 84+418                    | Hastighetsnedsättning<br>Helutrustad nedsättning<br>Största tillåtna hastighet 40 km/tim<br>Orsak: Infracel | 138771 |
| Haparanda                 | 85+400 - 85+488<br>85+488 - 85+400 | Hastighetsnedsättning<br>På Spår 1<br>Största tillåtna hastighet 40 km/tim<br>Orsak: Infracel               | 135195 |

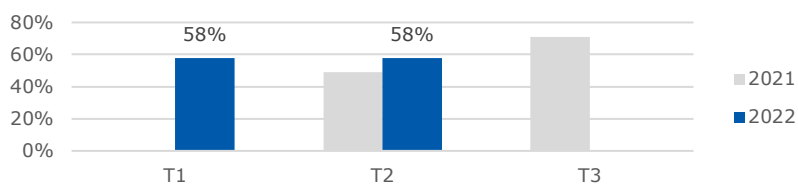
Hastighetsnedsättningar på Haparandabanan orsakar punktlighetsproblematik.

### Punktlighet månadsvis



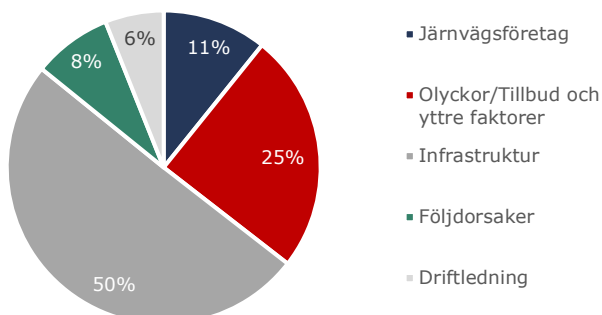
Resandet per månad under hösten är något mindre än föregående år.

### Punktlighet tertialvis



Punktlighet per tertial.

### Fördelning förseningsminuter

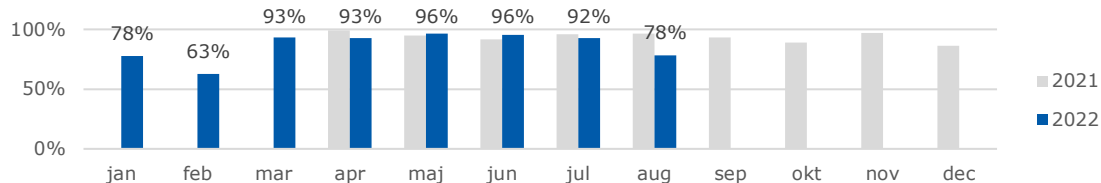


Förseningsminuter fördelade på förseningsorsak under andra tertialet.

### Regularitet

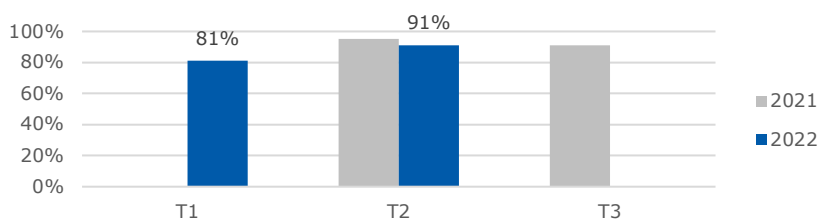
Under det andra tertialet 2022 uppgick regulariteten till 91 procent, vilket är en normal siffra för sträckan. Signalfel och fordonsfel kopplat till ERTMS-systemet, personalbrist, ATC-fel och fordonsbrist orsakade inställda turer. Ett tjänstetåg havererade i juli, vilket gjorde att resenärer fick bokas om till buss. Obehöriga i spår ledde till trafikstopp i augusti.

### Regularitet månadsvis



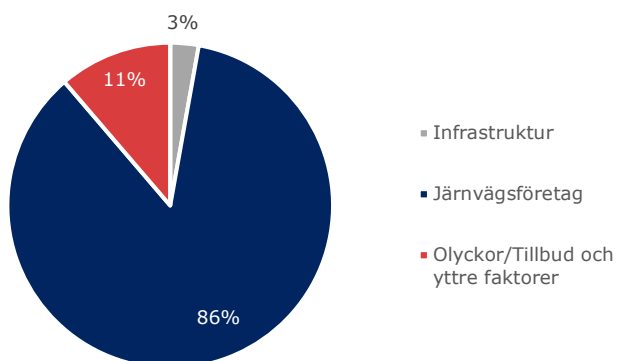
Regularitet per månad.

### Regularitet tertialsvis



Regularitet per tertial.

### Inställelseorsak



Fördelning orsaker till inställda turer under andra tertialet.