



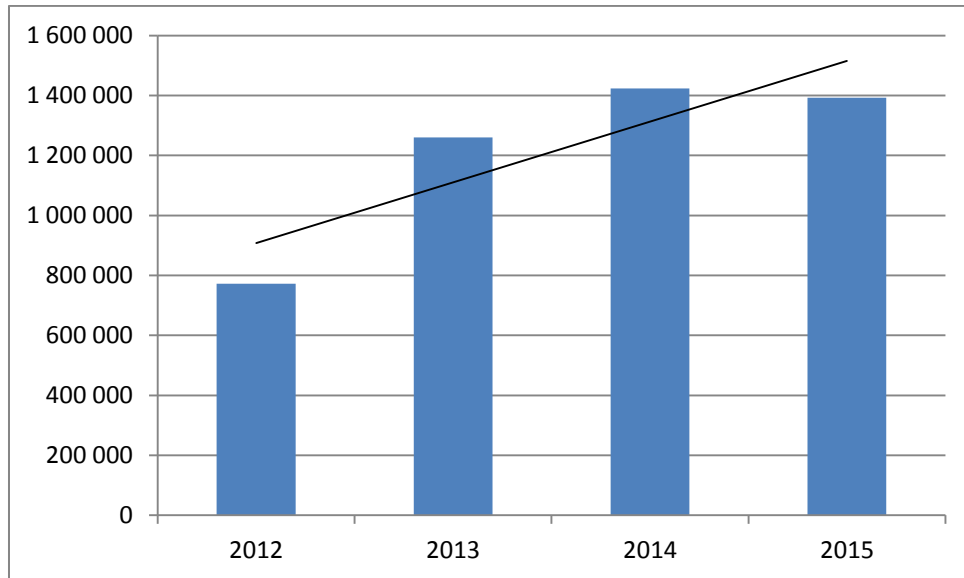
Norrtågs kvalitetsredovisning År 2015 Kvartal 4

Innehållsförteckning

Bra resande 2015.....	3
Ett förbättrat järnvägsunderhåll bidrar till bättre punktlighet	8
96 % regularitet 2015	10

Bra resande 2015

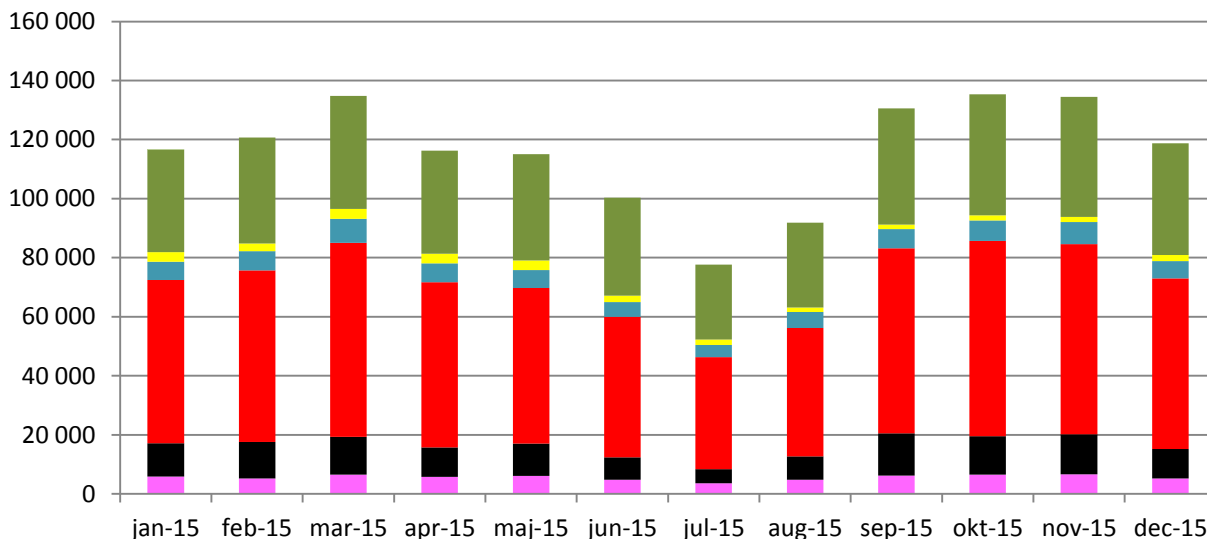
Norrtåg fick en fortsatt resandeökning på totalt 2 % att jämföra med 2014 års siffra 13 % om vi tar hänsyn till de faktiska förändringarna i form av minskad trafik Umeå-Luleå och ändringar i resevillkor på skolkort.



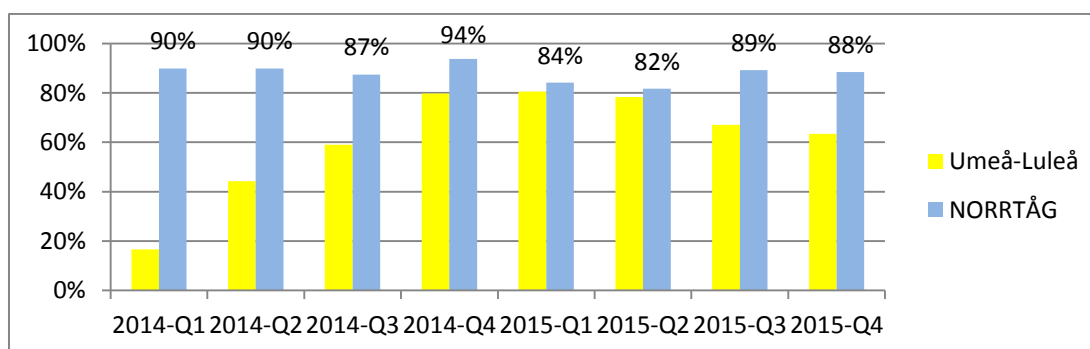
Infrastrukturproblem bromsar utvecklingstakten främst i de norra delarna av trafiksystemet. Det är ett enkelt och smidigt resande framförallt på sträckan Umeå- Sundsvall med bra turtäthet, hög regularitet och punktlighet som bidrar till ett stabilt resande. Vi ser även en ökat resande på Umeå-Tvärålund-Vindeln i samband med öppnade av ny tågstation hösten 2014.

Antal resenärer uppgick till 388 564 st. kvartal 4. Totalt uppgår resandet till 1 392 500 resenärer för hela 2015. Sett till de enskilda sträckorna har resandet för kvartal 4, jämfört med 2014, förändrats enligt följande:

- Umeå-Sundsvall +6 %
- Sundsvall-Trondheim +3 %
- Umeå-Vännäs - 3 %
- Umeå-Lycksele -1 %
- Kiruna-Luleå - 14 %
- Luleå-Umeå -45 % (trafikutbudet halverat)

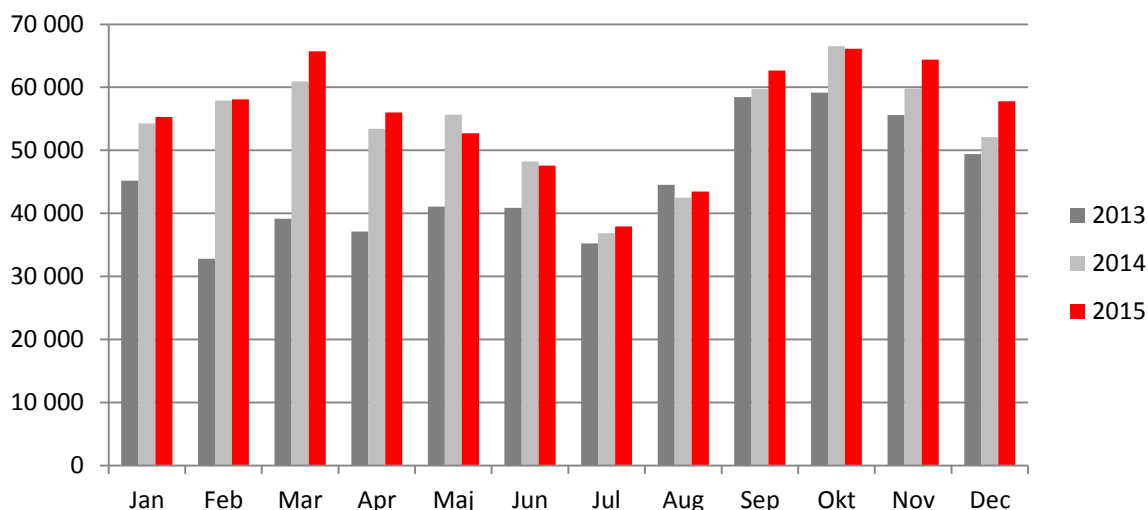


Punktligheten är helt avgörande för om kunderna ska välja att resa med Norrtåg eller inte. Det är därför det är en av de viktigaste uppgifterna att kontinuerligt jobba för att förbättra punktligheten. Vårens uppgradering av ERTMS på Botniabanan försämrade punktligheten för Norrtåg under året, men totalt sett har vi en punktlighet på 86 %, att jämföra med 2014 års utfall som var 90 %. Kvartal 4 ligger totalt på 88 %. På sträckan Umeå-Luleå har Trafikverket skapat en tabell med felaktig hastighet, vilket gör att punktlighet blir försämrad jämfört med kvartal 4, 2014.



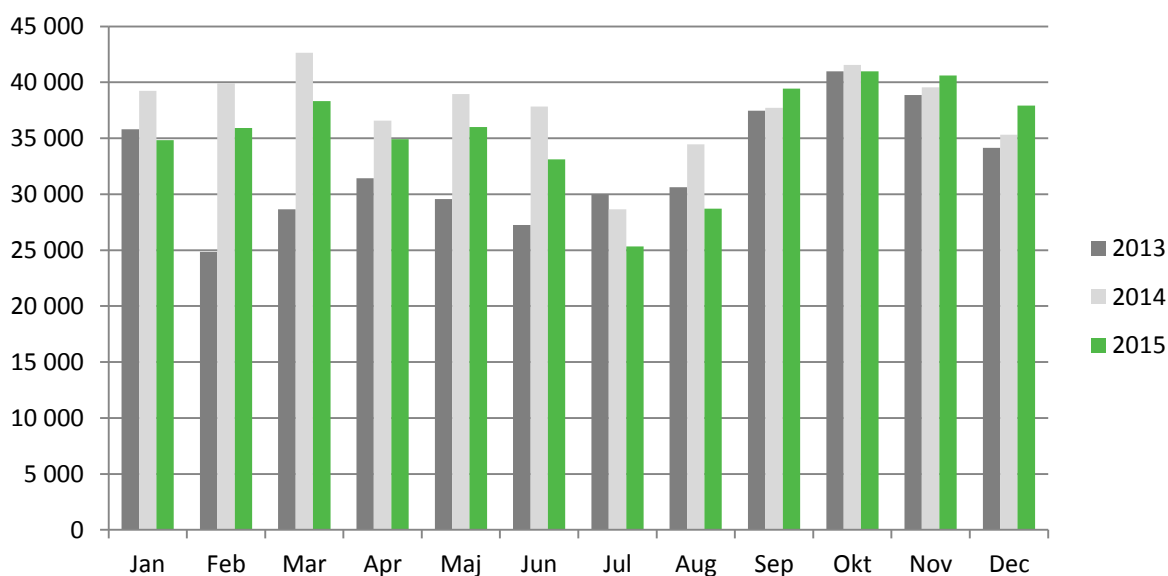
Umeå-Sundsvall: En positiv resandeutveckling

Resandet ligger på hela 62 000 resenärer i snitt varje månad under senaste kvartalet, en ökning med 6 % jämfört med kvartal 4, 2014. Totalt för 2015 är resandet 667 000 eller +6 % jämfört med 2014. Resandeströmmarna mellan Umeå-Örnsköldsvik är fortfarande den starkaste relationen på sträckan och Umeå-Sundsvall har ett fortsatt starkt resande med anslutningar söderut. Det är främst enkelbiljetter som ökat under december. Operatören tog bort kravet på reserverad sittplats vid förköp vilket bidrog att vissa turer var fullbokade med resenärer stående i gången.



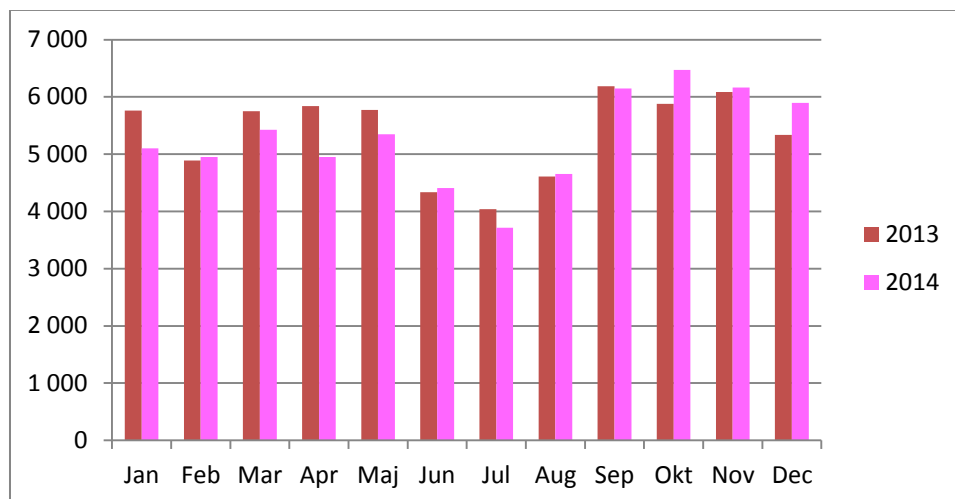
Sundsvall-Trondheim:

Resandet på "Mittlinjen" Storlien-Östersund-Ånge-Sundsvall är stabilt Under det sista kvartalet är antalet resenärer i snitt 40 000 per månad jämfört med 2014 då motsvarande siffra var 39 000 per månad. Den totala förändringen jämfört med 2014 uppgår till -3 %. En effekt av begränsning av resande på skolkort, cirka 40 000 resor under första halvåret. Totalt uppgår antal resenärer till 426 000, jämfört med 450 000 (2014).



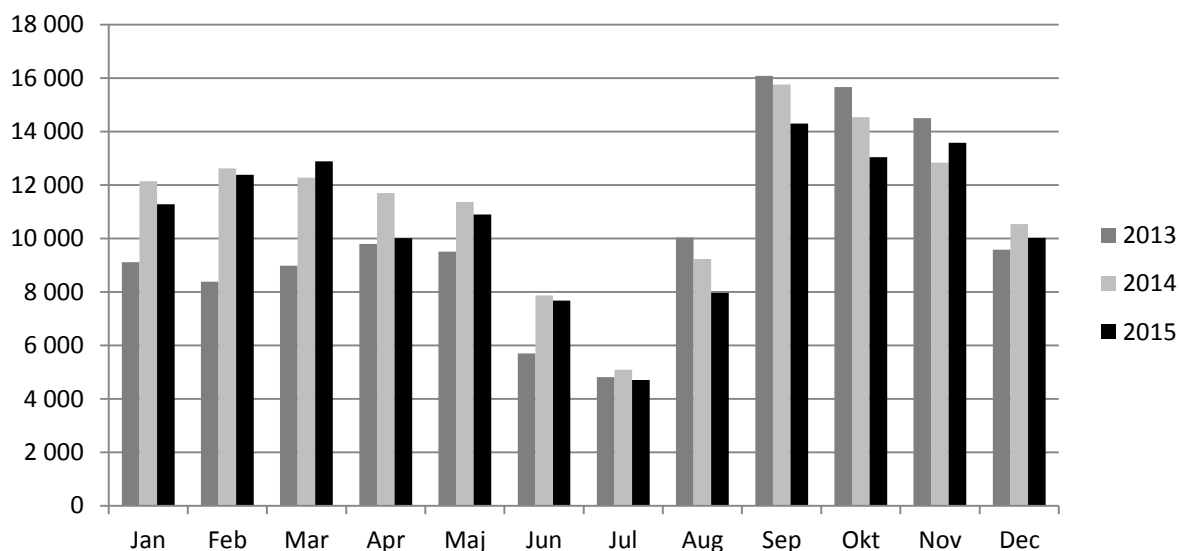
Umeå-Lycksele: Stora resandeströmmar mellan Vindel-Tvärålund-Umeå

Sträckan Umeå-Lycksele har under året haft problem med regularitet orsakad av underhåll på fordonet. Under 2015 har resande ökat åter igen men fortfarande ser vi att tillgängligheten till Lycksele kan förbättras och säkerställa resande till Lycksele. Under sista kvartalet är resande i stort oförändrat i jämförelse med 2014. Totalt under året har 67 000 resor genomförts, en ökning med 6 % jämfört med 2014.



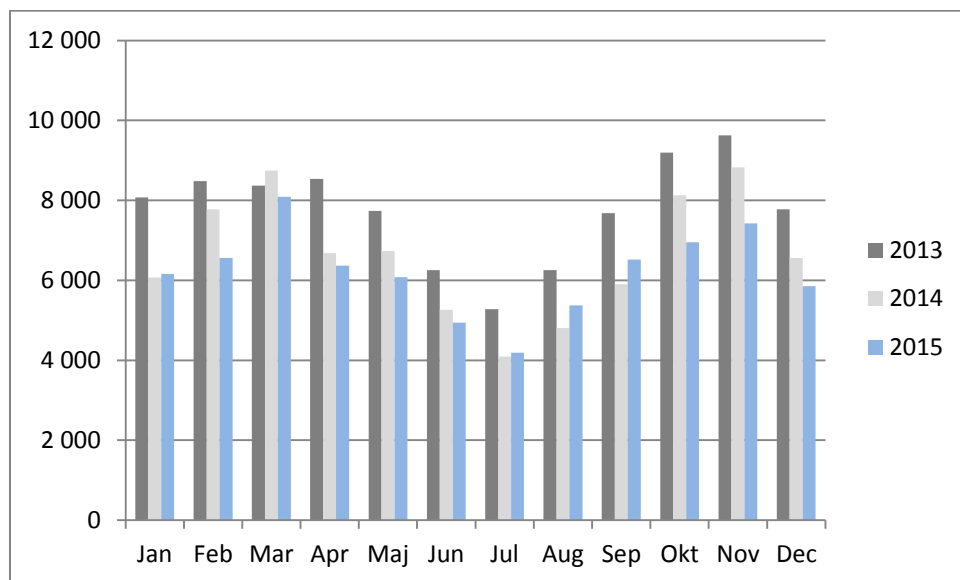
Umeå-Vännäs:

Totalt har 129 000 rest med tåget på sträckan under 2015, en minskning med 5 % från föregående år. Under sista kvartalet är resandet på samma nivå som 2014. Resande är i högsta grad kopplat till antal elever på gymnasieskolan i Vännäs. Skol- och arbetspendling utgör 75 % av allt resande.



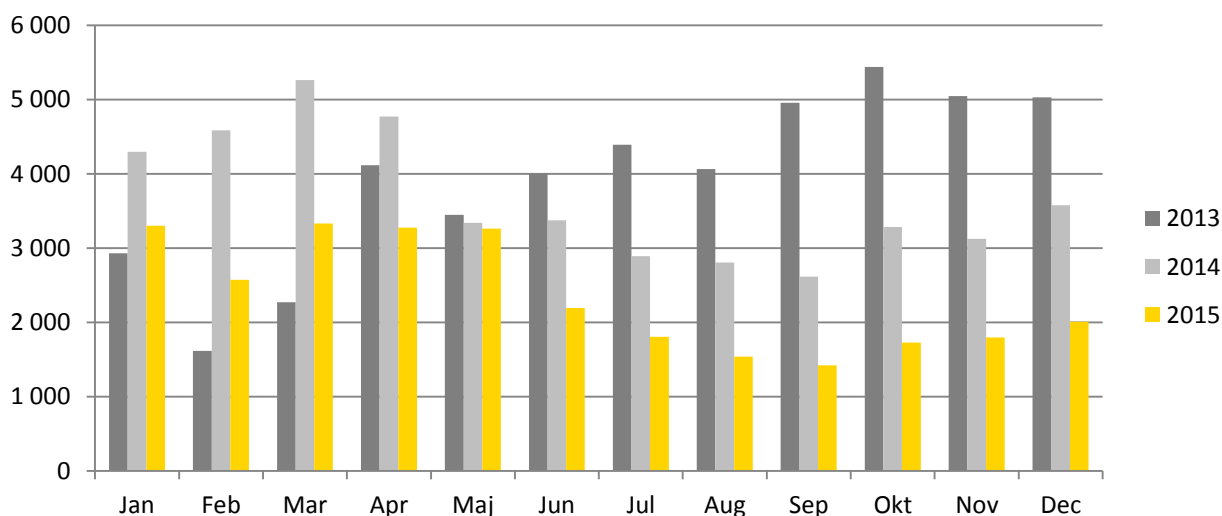
Luleå-Kiruna: Infrastruktur, signalstörningar, godståg påverkar trafiken

Totalt uppgår resandet till 74 000 resenärer för hela 2015, en minskning med 6 % jämfört med 2014. Det sista kvartalet har resandet minskat med 14 %. Flertalet resor görs till malmfälten och osäkerheten kring stabiliteten i trafiken beroende på omfattande banarbeten gör att resenären väljer andra fordonslag.



Umeå-Luleå: Minskad trafikering pga. av hastighetsnedsättningar

Det påbörjade spårbytet som utförts med spårbyteståg vilket har haft en stor inverkan på trafiken. Hastigheten har sänkts till maximalt 70 km/h på 170 km lång sträcka. Detta har inneburit långa restider och resenärerna har hittat nya trafikslag. Norrtåg valde att från och med juni 2015 minska utbudet till en dubbeltur dagligen. Vi ser en resandeminskning med totalt 35 % och för sista kvartalet 45 %. Punktligheten har försämrats ytterligare till följd av felaktig tidtabell från Trafikverket. Antal resande uppgår totalt till 28 000 resor.



Ett förbättrat järnvägsunderhåll bidrar till bättre punktlighet

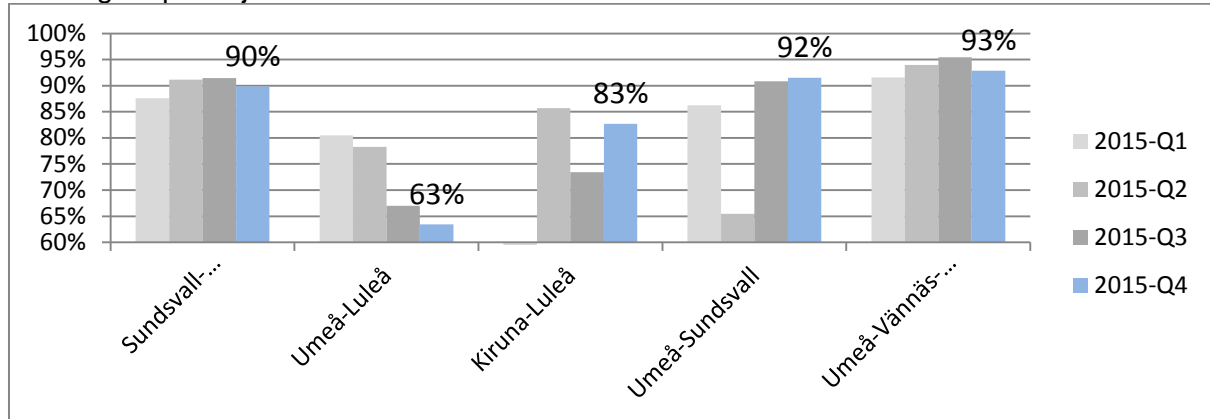
Tågkaos är ett ord som frekvent förekommer i media och luttrade resenärer har lärt sig vad begrepp som signalfel, växelfel och nedriven kontaktledning innebär. En vanlig vardag reser cirka 5 500 personer med Norrtåg. Även en liten störning påverkar snabbt många människor. För att nå ett långsiktigt hållbart transportsystem måste fler vilja resa kollektivt. Ett ökat järnvägsunderhåll som inriktas på åtgärder för att förbättra järnvägssystemets funktionalitet utanför de stora och mest trafikerade banorna skulle bidra till ett ökat förtroende för järnvägen och därmed ökat resande.

Statistiken över ankomstpunktlighet 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 efter ankomsttiden enligt tidtabellen. 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 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.



Uppgraderingen av signalsystemet ERTMS på Botniabanan under våren tillsammans med de störningar som finns i norra omloppet ger en negativ effekt på den totala punktligheten. Totalt är punktligheten inom 5 minuter 86 % jämfört med 88 % (2014), inom 15 min är punktligheten 95 %.

Punktlighet per linje och kvartal



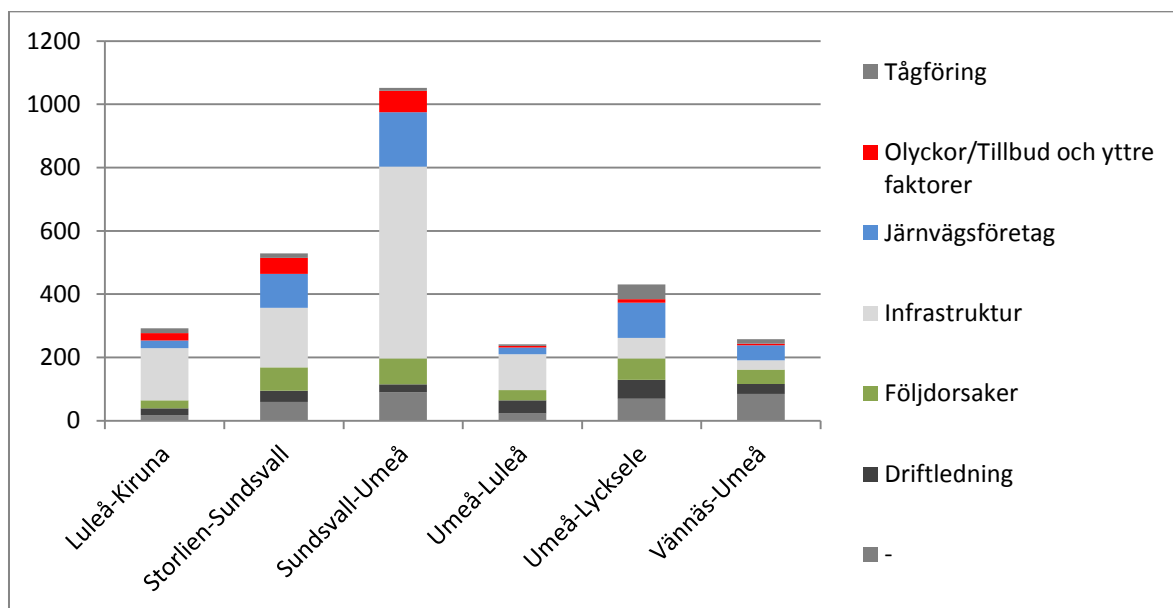
Kvartal 4

Sträcka	RT+5	RT+15
Umeå-Sundsvall	92%	96%
Umeå - Lycksele	76%	93%
Umeå- Vännäs	93%	98%
Umeå-Luleå	63%	81%
Luleå-Kiruna C	83%	93%
Sundsvall-Östersund-Storlien	90%	96%
Totalt	88%	96%

Den jämförande siffran för kvartal 4 i riket är 86,6 % för RT+5.

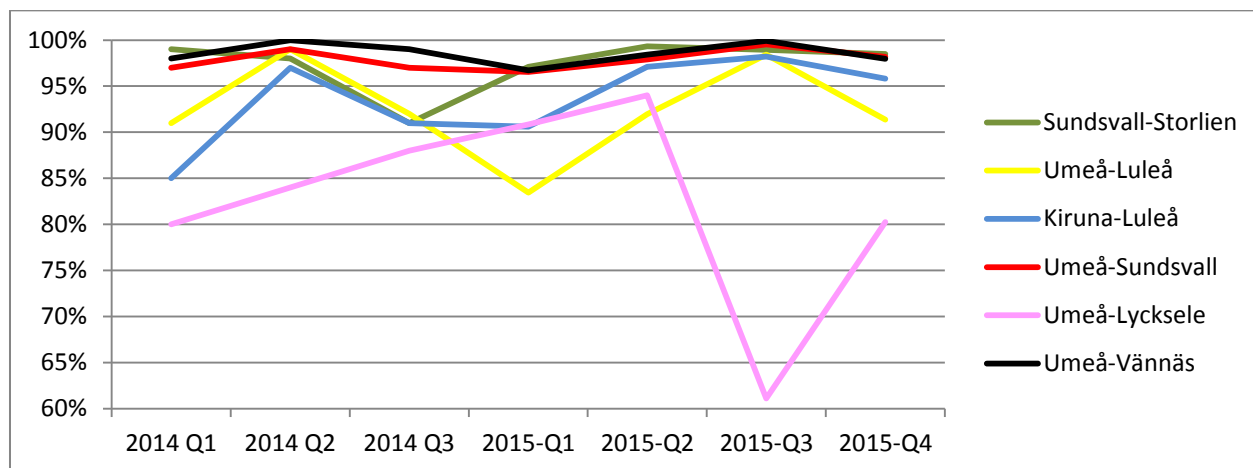
Orsak till förseningar

Akkumulerat för 2015 uppgår operatörens ansvar för förseningar till cirka 20 %. 48 % är direkt hänförligt till brister i infrastruktur.

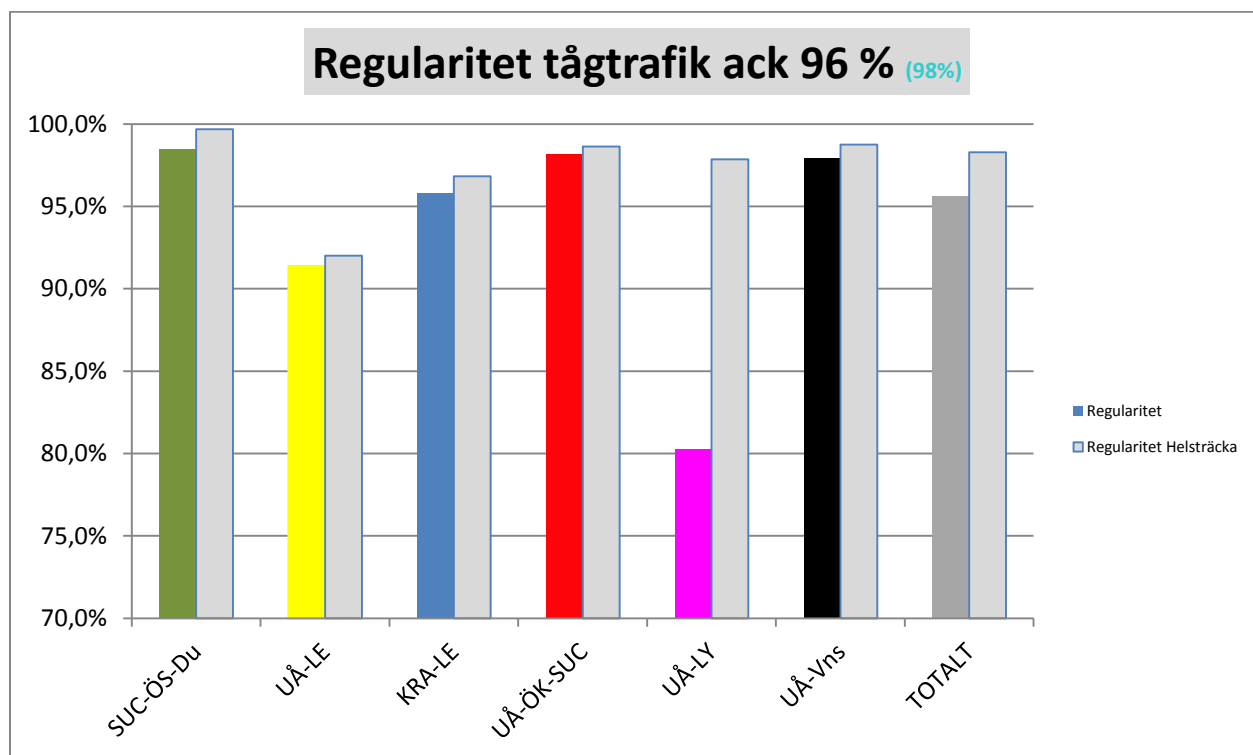


96 % regularitet 2015

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 bland annat 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.



Vid jämförelse över året har trafiken varit stabil. På flertalet sträckor ser vi en bra regularitet. Dieselfordonets skador i form av motorbrand, skador på växellådor mm medför inställda delturer vilket har bidragit till en minskad regularitet under kvartal 2 och 3. Totalt ligger regularitet på samma nivå som 2014.



Orsak till inställda turer

Fördelning mellan orsak över tid som medfört inställda turer.

2015 uppgick antal inställda turer till cirka 1050 jämfört med 1100 (2014).

Den största andelen 2015 är kopplat till infrastruktur och underhåll av dieselfordonet Y31.

