



Norrtågs kvalitetsredovisning År 2014 Kvartal 3

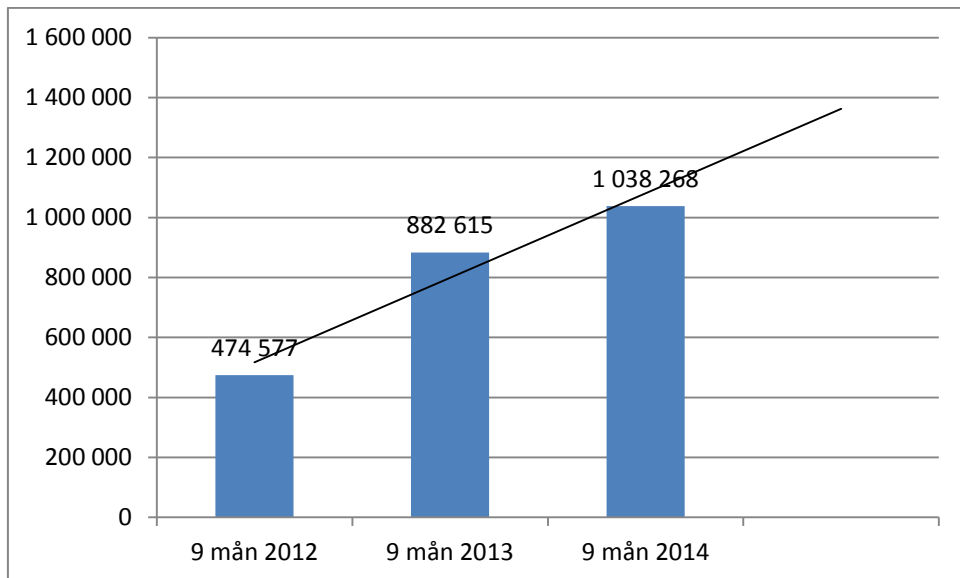
Innehållsförteckning

Resandeutveckling + 18 %	3
Spår och växel, banarbete och signal - väger tyngst när det punktlighet	8
Regularitet uppgår till 98 % kvartal 3	10
Trafiken i oktober månad.....	12



Resandeutveckling +18 %

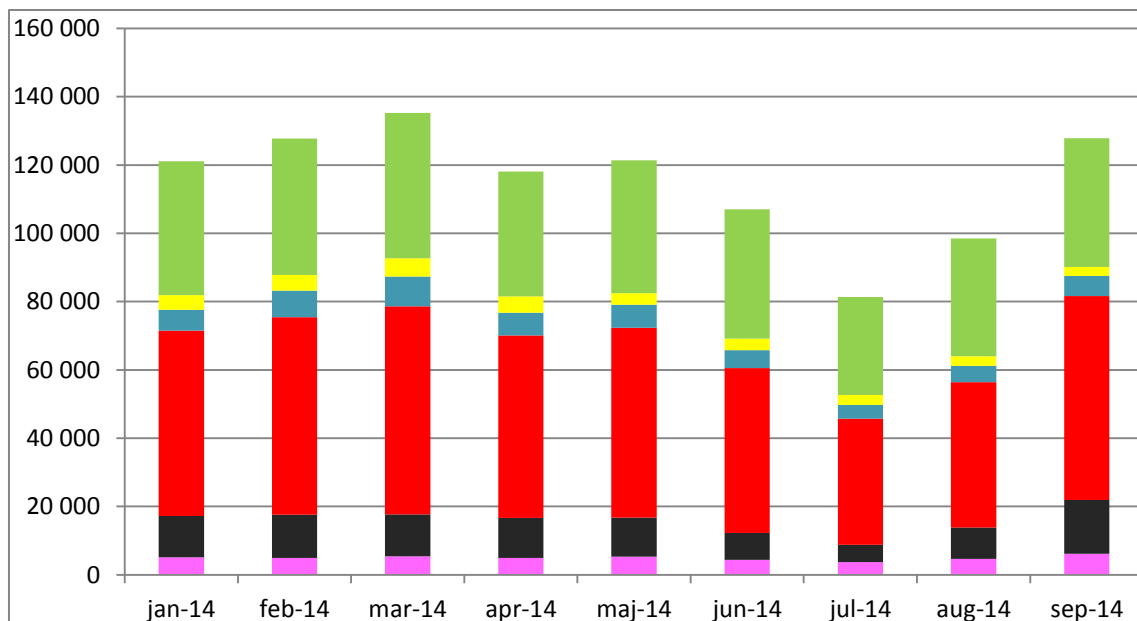
Resenärsutvecklingen fortsätter att vara positiv under årets nio första månader. Det är ett enkelt och smidigt resande framförallt på våra två större sträckor, Umeå-Sundsvall och Sundsvall-Östersund med bra turtäthet som är bakgrunden till den positiva utvecklingen. Norrtågs punktlighet på banan har förbättrats vilket sannolikt också bidrar till resandeökningen liksom komforten på tågen. Infrastrukturen i norra delarna av Norrtågssystemet har under de sista månaderna haft omfattande banarbeten som på sikt ska öka kapacitet och robustheten i systemet, vilket vi hoppas bidrar till att resenärerna kommer tillbaka.



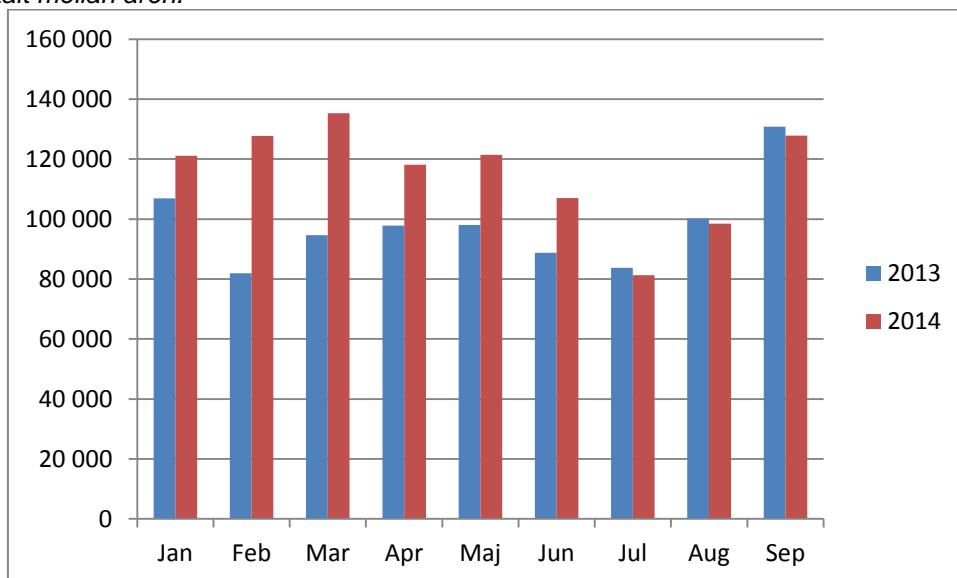
Antal resenärer uppgick till knappt 120 000 per månad eller totalt 1 038 268 resenärer. Ökningen jämfört med de nio första månaderna 2013 är +18 %. Sett till de enskilda sträckorna har resandet, jämfört med 2013, förändrats enligt följande:

- Umeå-Sundsvall +25 %
- Sundsvall-Trondheim +20 %
- Umeå-Vännäs +19 %
- Umeå-Lycksele -5 %
- Kiruna-Luleå - 16 %
- Luleå-Umeå +7 %

Under våren har antal turer på sträckan Luleå-Umeå dragits ned från tre till två dubbelturer. En effekt av de försämrade restider som det rälsbyte som pågår på sträckan Bastuträsk-Boden har gett upphov till. Från och med maj finns en ny tidtabell på sträckan där restiderna har ökat 30-40 %. Trots de brister som finns så har trafiken ett resande på i snitt med 3000 resenärer sedan tidtabellskiftet. Sträckan Kiruna-Luleå har under sommaren haft flera underhållsarbeten med omfattande hastighetsnedsättningar vilket har bidragit till låg punktlighet och inställda turer vilket inneburit minskat resande. De fordonsproblem som funnits på dieselsträckan Umeå-Lycksele som tidigare i år medfört förseningar och inställda turer har förbättrats betydligt under den senaste månaden. Under de två sista månaderna är resandet tillbaka på samma nivå som 2013 vilket är glädjande. Under september öppnade sträckans nya station, Tvärålund som ett bra komplement till Vindelns station.



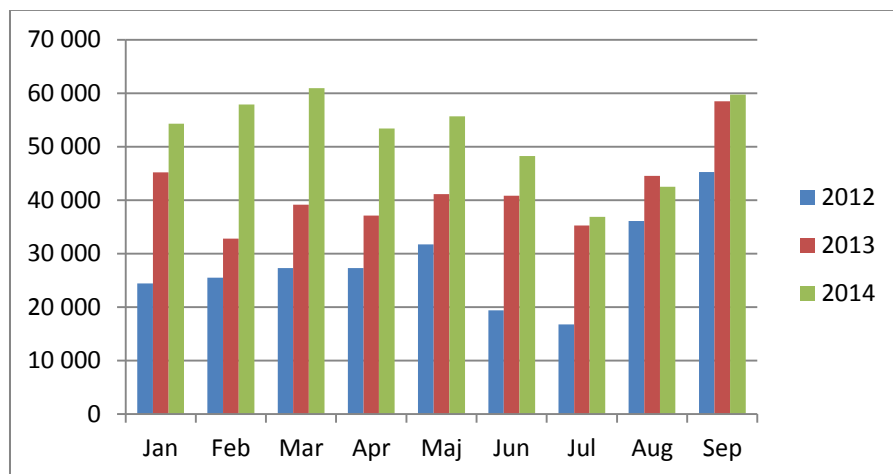
Jämförelse totalt mellan åren.



Minskningen i september månader är hänförligt till minskat resande i Norrbotten och sträckan Luleå-Umeå.

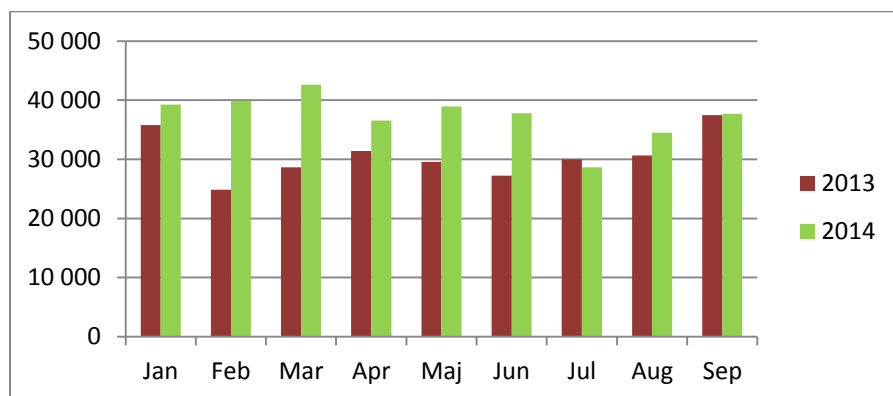
Umeå-Sundsvall: En viss stagnation i höst men fortsatt stark ökning

Resandet ligger på 46 000 resenärer i snitt under kvartal 3, samma nivå som 2013 kvartal 3. Totalt för 2014 ack är resandet 469 000 eller +25 % jämfört med 2013. Resandeströmmarna mellan Umeå-Örnsköldsvik är fortfarande den starkaste relationen på sträckan och Umeå-Sundsvall har ett fortsatt starkt resande med anslutningar söderut.



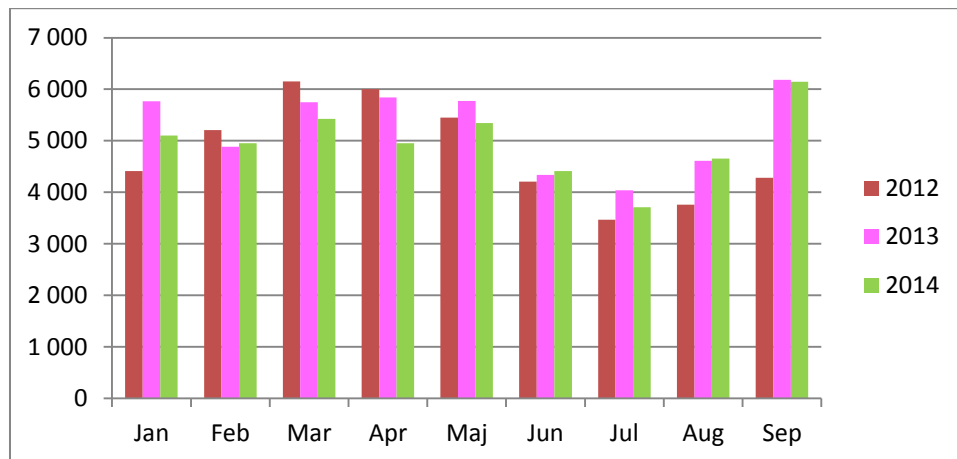
Sundsvall-Trondheim: Fortsatt stark resandeökning trots stängning i Storlien

Resandet på "Mittlinjen" Storlien-Östersund-Ånge-Sundsvall är fortfarande stabilt trots att resandet mot Trondheim har minskat beroendet på den fortsatta avstängningen i Storlien. Under det sista kvartalet är antalet resenärer i snitt 33 000 per månad, vilket är i samma nivå som 2013. Den totala ökningen jämfört med 2013 uppgår till 22 %. Totalt uppgår antal resenärer för första halvåret till 229 000 st.



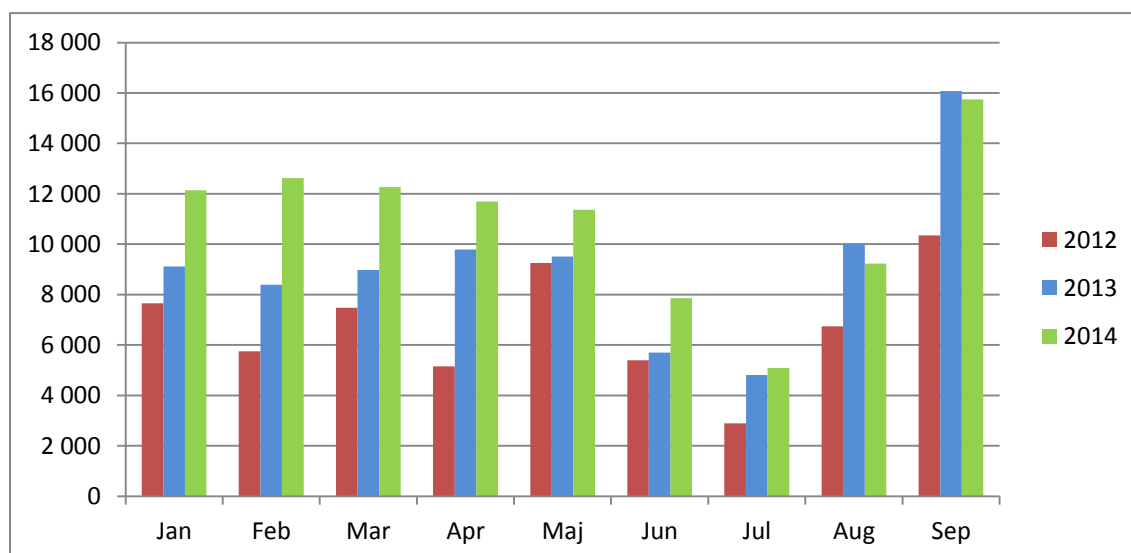
Umeå-Lycksele: Bättre regularitet och punktlighet har lett resenärerna tillbaka

Sträckan Umeå-Lycksele har under året haft problem med regularitet orsakad av underhåll på fordonet. Glädjande att se är att antalet inställda turer orsakade av tågunderhåll har minskat under sista kvartalet. Under september månad uppvisar resandet samma volymer som 2013. Totalt under året har 44 703 resor genomförts.



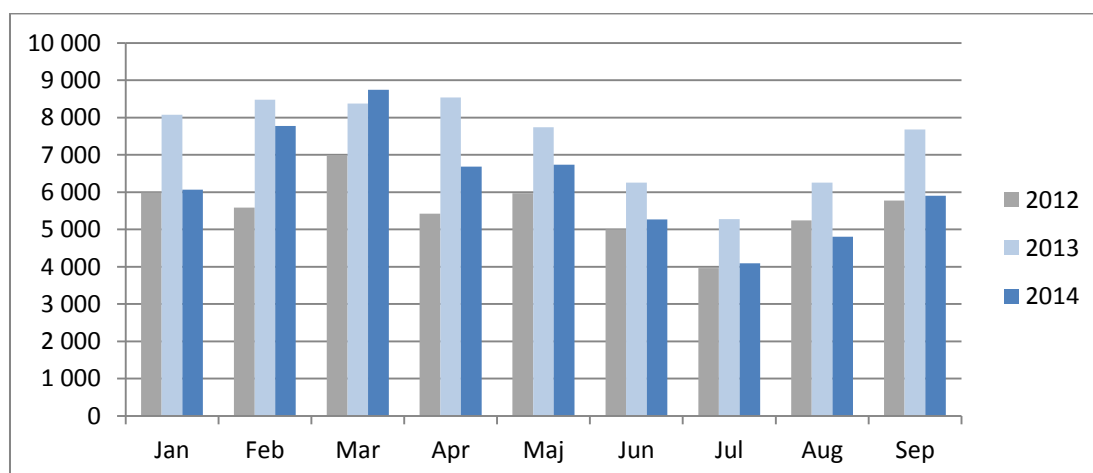
Umeå-Vännäs: Skolterminen har startat och eleverna är tillbaka på tåget

Under året ser vi ett jämnt resande med cirka 12 000 resande. Antal pendlare är mer jämnt under 2014, cirka 7000 resande per månad. Skolresor varierar mer tillsammans med enkelbiljetter ombord på tåget. Totalt har 98 010 rest med tåget på sträckan under 2014.



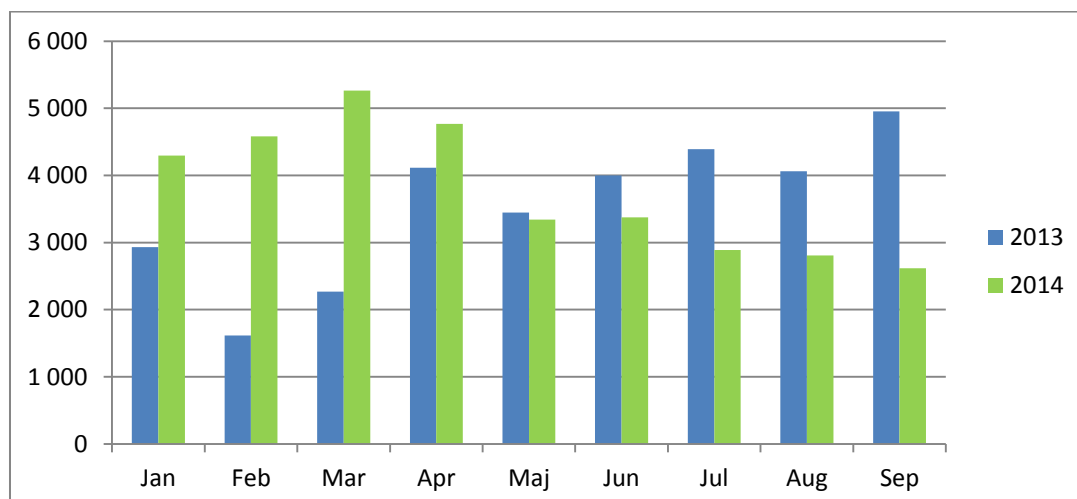
Luleå-Kiruna: Trogna resenärer trots signalfel, banarbeten och solkurvor

Resandet har sjunkit under årets första nio månader jämfört med 2013. Totalt uppgår resandet till 56 000 resenärer, en minskning med 16 % jämfört med 2013. De många problemen med infrastruktur under sommaren har medfört ett minskat resande. Flertalet resor görs till Malmfälten och kombinationen av osäkerheten kring stabiliteten i trafiken beroende på omfattande banarbeten och en mild höst bidrar till ett minskat resande. Under oktober månad har Norrtåg återigen satt in loktåg med förhoppning om att förstärka tillgången till reservfordon på samtliga sträckor inför vintern.



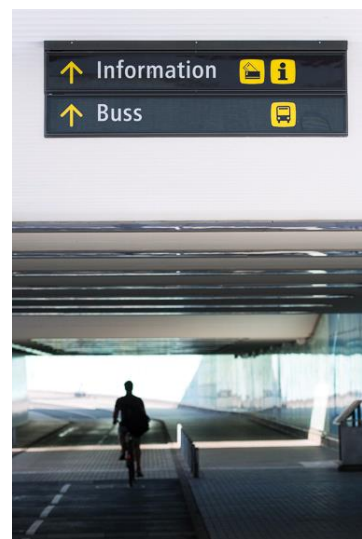
Umeå-Luleå: Minskat utbud ger minskat resande

Linjen har fortsatt problem till följd av mycket omfattande banarbeten på sträckan Boden-Bastuträsk beroende på en flerårig nedsättning av hastigheten till maximalt 90 km/h på 170 km. Långa restider, stor risk för förseningar etc. har hållit tillbaka resandeutvecklingen till/från Vindeln och Umeå och till/från Boden, Sunderbyn, LTU och Luleå C. Resandet kommer förhoppningsvis att öka när banstandarden är återupprättad. För sträckan Vindeln-Umeå har denna linje en kompletterande funktion till linjen Lycksele-Vindeln-Umeå, främst vad gäller arbets- och utbildningspendling. Från och med maj har en ny tidtabell lanserats för sträckan vilket var en direkt effekt av de spårbyten som sker på sträckan. Konsekvensen är att Norrtåg har beslutat att lägga ner två av sex turer och istället hänvisas resenärerna i dessa tidslägen till SJ:s nattåg. Övriga fyra turer körs som vanligt men med kraftigt försämrade restider. Under kvartalet har snittresandet varit under 3 000 resenärer per månad.



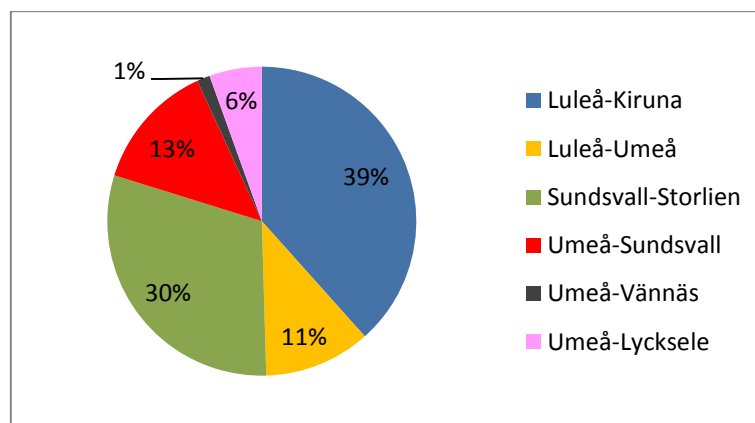
Spår och växel, banarbeten och signal - väger tyngst när det gäller punktlighet

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. Från och med januari 2014 ingår även de tåg som ställts in samma dag eller dagen före planerad avgångstid. 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.



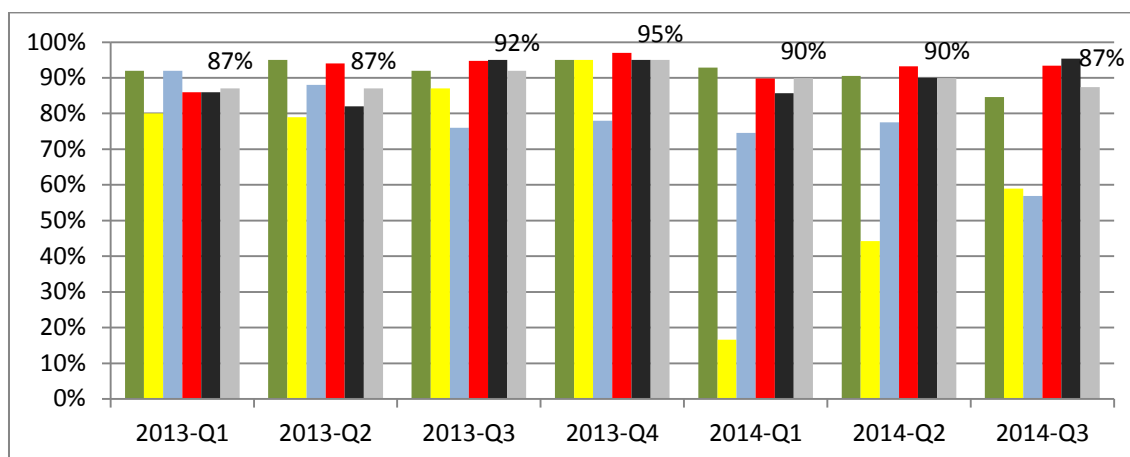
Sommartrafiken drabbades av många störningar som påverkade punktlighet och regularitet negativ. Värmen och sommarens åskoväder bidrog till ovanligt många solkurvor, spårfel och kontaktledningsstörningar. Bränder uppstod i skog och mark. En större brand i Pilgrimstad pågick samtidigt som en större urspårning i Nedansjö bidrog till ett flertal inställda tåg och hastighetsnedsättningar på sträckan Sundsvall-Östersund-Storlien. På sträckan Luleå-Kiruna har ett flertal banarbeten förekommit och den orsaken tillsammans med problem med signalsystemet är det två absolut största orsakerna till förseningar. Antalet tågstörande fel på signalanläggningar har ökat varje kvartal. Trafikverket har en åtgärdsplan med syfte att minska antalet förseningar.

Totalt antal förseningsminuter fördelade mellan sträckorna under sommaren 2014 visar följande fördelning. Sträckorna Kiruna-Luleå och Östersund-Storlien står för de sträckor som har flest antal förseningsminuter.



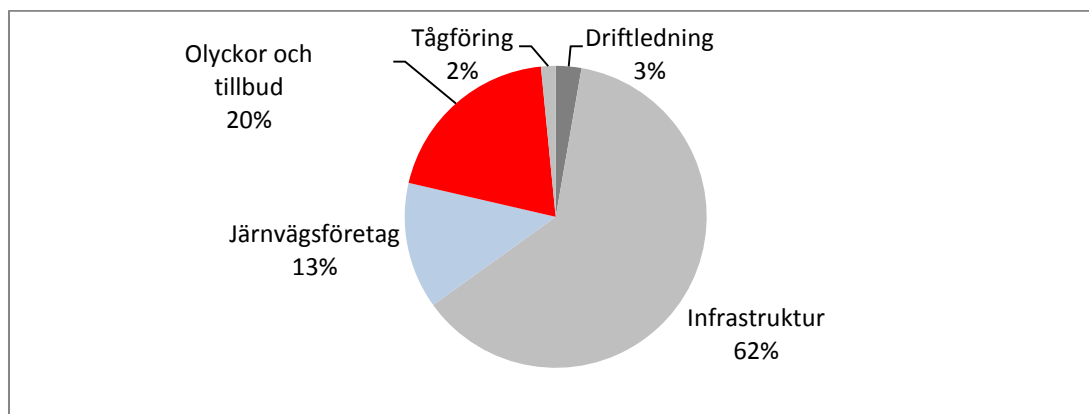
Antalet förseningstimmar för "sent från depå" är förhållandevis lågt inom Norrtågssystemet, trots de långa avstånden i systemet. Det bygger på en bra prognos på förebyggande underhåll hos operatören och tillgänglighet på verkstad över dygnets alla timmar för att underhålla fordonen på mest effektivaste sättet. Norrtåg har kontinuerlig uppföljning med operatören och underhållare för att säkerställa en framförhållning av förebyggande underhåll och samtidigt följa upp de mest frekventa fel på fordonen som skapar förseningar och stoppande fel.

Utveckling över tid

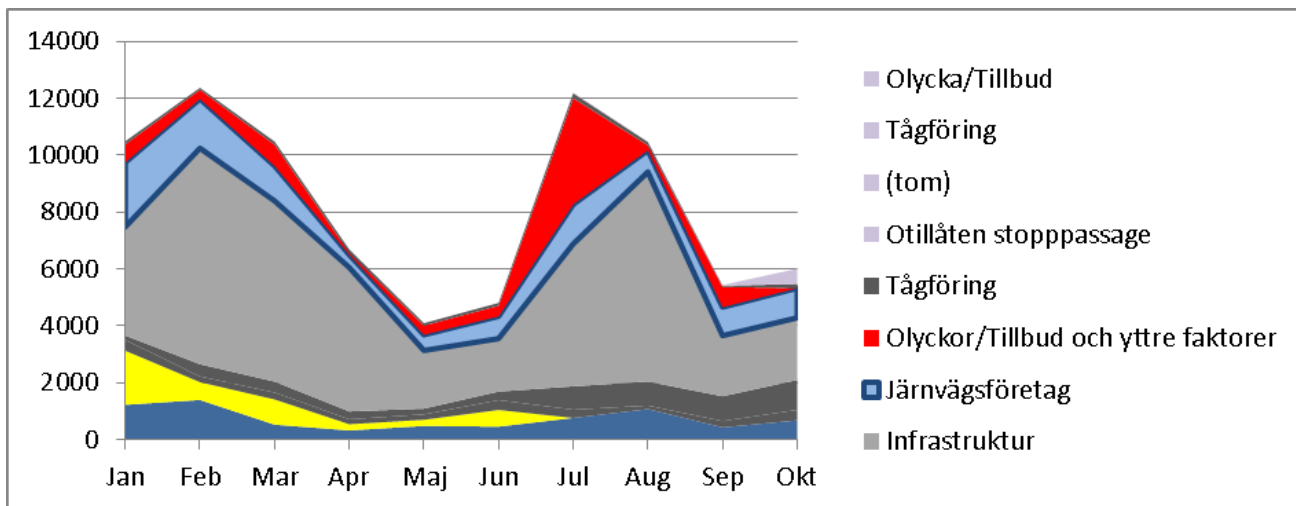


Rätt tid +15 min inklusive helt akutinställda tåg är 86 % ackumulerat 2014. Det som orsakat flest störningar under sista kvartalet är hastighetsnedsättningen mellan Boden och Bastuträsk, på sträckan Luleå-Umeå, som även medfört följdverkningar på sträckan Umeå-Vännäs-Lycksele. Frånräknat detta är siffran 90 % på rätt tid inom 5 min och 96 % inom 15 min.

Ankomstpunktlighet för resandetåg i juli 2014 till några av våra stationer uppvisar lägsta siffrorna i hela riket. Luleå hade 37,1 % inklusive nattågen, Sundsvall 59,1 %, Umeå 83,8 % att jämföra t ex med hela riket som låg på 87,8 på persontrafiksidan.



Orsaken till förseningar under sista kvartalet visar att de förseningar som operatören orsakat är cirka 13 % och den stora andelen är kopplat till infrastruktur och olyckor/tillbud. Utvecklingen över antal förseningsminuter har under sista kvartalet varit ovanligt stor. Maj och början av juni var bra månader men juli månad uppvisar lika många förseningsminuter som en vintermånad.

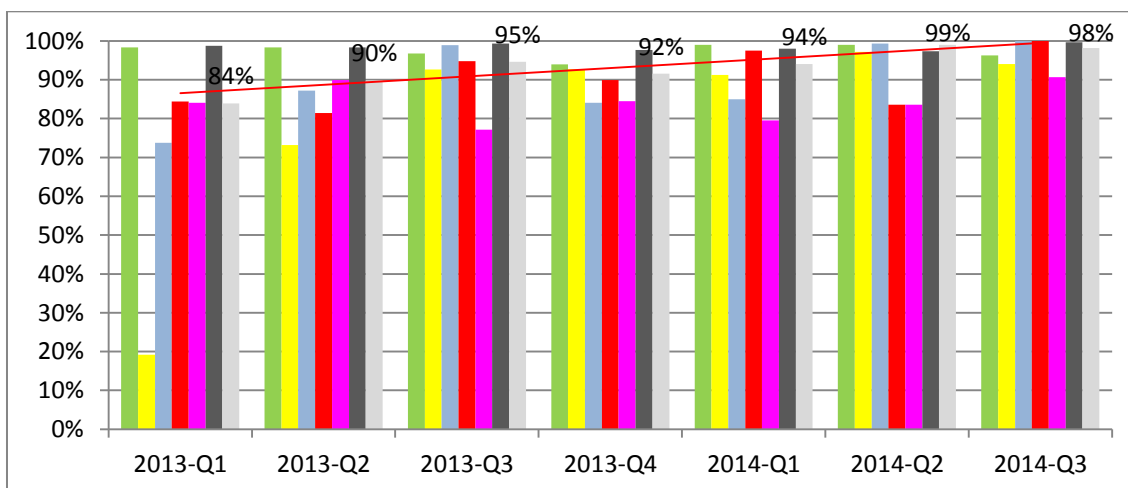


Totalt antal förseningsminutrar fördelad över år och orsak

Regularitet uppgår till 98 % kvartal 3

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.

Vi ser kontinuerliga förbättringar på samtliga sträckor där vi kan påverka nyckeltalet, även för sträckan Umeå-Lycksele där förbättringar har skett.



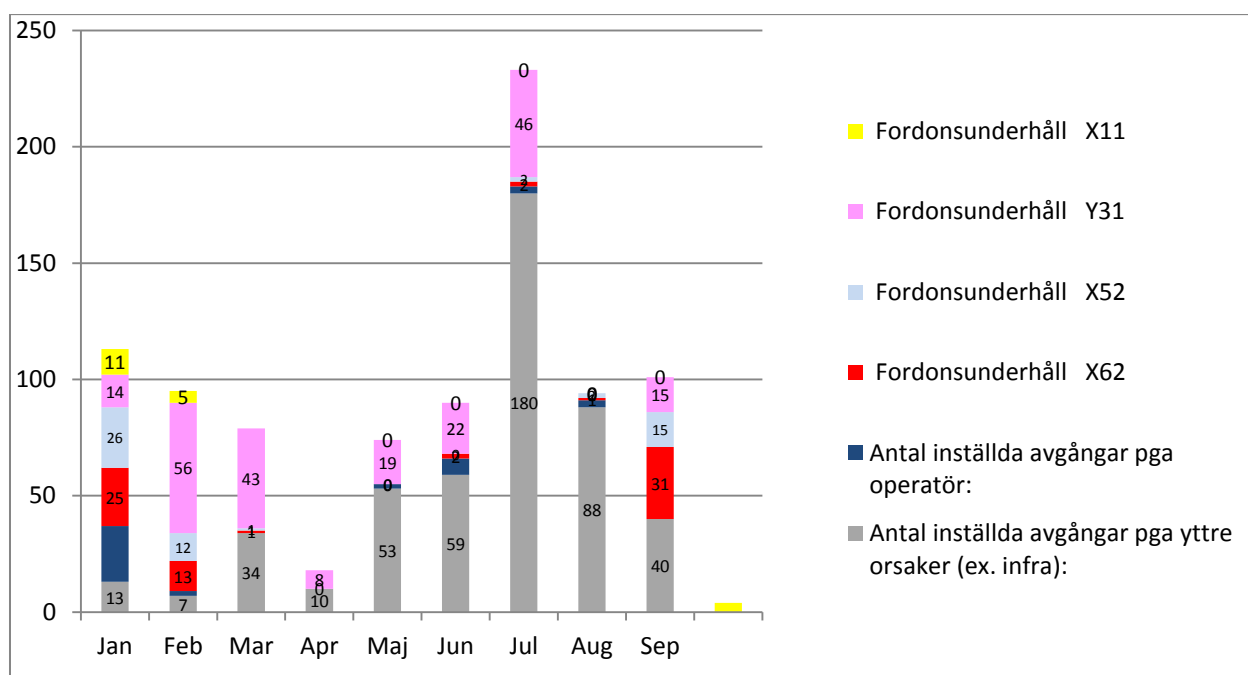
Vid jämförelse med föregående år har trafiken varit stabil. På samtliga sträckor ser vi en förbättrad regularitet. Sommarens olyckor i form av brand, urspårningar mm har påverkat regulariteten på sträckan Östersund-Sundsvall negativt kvartal 3. De hjul-, broms- och frontskador som vi hade erfarenhet från föregående vinter har minskat, med all säkerhet kopplat till den milda vintern och de få viltolyckor som inträffat under året. Föregående års banarbeten avseende uppgradering av ERTMS på Botniabanan under maj månad bidrog till sämre regularitet för kvartal 2 -2013.

Orsak till inställda turer

Under året har vi sett en markant förbättring av underhållet på fordon. Den ökade bemanningen och utökad skiftgång har bidragit till en klar förbättring av tillgängligheten. Antal dagar fordonen är borta på grund av underhåll uppvisar en positiv trend. De dagar fordonen är på underhåll under trafiktid är idag ofta beroende på skador som uppkommit under trafik.

Under februari månad uppstod en brand på Y31, det dieselfordon som trafikerar sträckan Umeå-Lycksele. Branden gav upphov till en lång stilleståndsperiod samtidigt som det har varit svårigheter att få tag på reservfordon. Underhållet har blivit bättre under kvartal 3. Från och med tidtabellskiftet i december ökar Norrtåg möjligheterna till underhåll av dieseltåget under helgerna genom att tre turer ersätts av eldrivna tåg till Hällnäs och därefter buss till Lycksele för att säkerställa trafik under veckorna.

Under januari månad ställde operatören in flertal avgångar på grund av kyla på sträckan Kiruna-Luleå. Kylan orsakade problem med strömförsörjning vilket förorsakade att tågen frös fast på spåret. Två fordon av typen X52 fick långa stilleståndstider på grund av de fel som uppkom av fastfrysningen. Det har även förekommit ett antal tillfällen med kontaktledningsproblem framförallt allt på sträckan Kiruna-Luleå. Inför denna vinter har en översyn av beredskapsplanen gjorts hos underhållaren i Norrbotten.



*Fördelning mellan orsak över tid som medfört inställda turer.
Antal avgångar per månad är cirka 2000.*



I slutet på november 2013 stängdes järnvägsbanken på Mittbanan väster om Storlien (Stora helvetet), då Trafikverket bedömde att det fanns risk för större sättningar eller skred. Nu pågår förstärkningar i spårområdet för att kunna öppna sträckan igen. Detta har givetvis fått effekter på resandet men påverkar inte våra regularitetsiffror då trafiken körs av NSB från Storlien. Nu planerar Trafikverket för att återställningen är klar under detta år och att banan kan öppnas för tågtrafik i januari.

Trafiken i oktober månad

Efter kvartal 3 har trafiken blivit mer stabil. Vi visar en fortsatt bra resandetillströmning. Regulariteten uppgår till 98,3 % vilket är den högsta siffran under 2014 och punktligheten är totalt på 93 %. Sträckorna i Norrbotten uppvisar fortfarande svaga siffror som påverkar hela utfallet negativt.