



Norrtågs kvalitetsredovisning År 2015 Kvartal 2

Innehållsförteckning

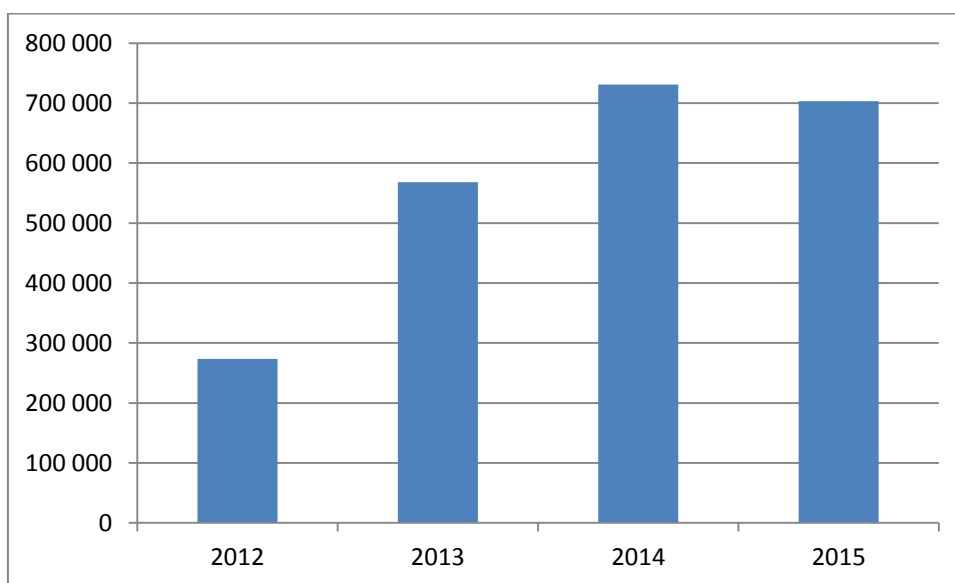
Stabilt resande	3
80 % av alla förseningar är direkt kopplade till infrastrukturen	8
Regulariteten var 98 % kvartal 2.....	10



Stabilt resande

Trenden är fortfarande positiv men vi ser en stabilisering av resandet. Störningar i infrastrukturen påverkar resenärens val av trafikslag. Vi ser klara samband mellan brister i infrastrukturen och vikande resandesiffror. Därför är det viktigt att vi fortsätter att skapa robusthet i systemet och fortsätter vår dialog med Trafikverket. Några exempel på åtgärder som Norrtåg arbetar med är bland annat att förbättra tekniken i fordonsflottan för ökad tillgänglighet och driftsäkerhet, aktiv samverkan och samarbete med Trafikverket i frågor runt infrastruktur och punktlighet.

Utveckling resande över tid

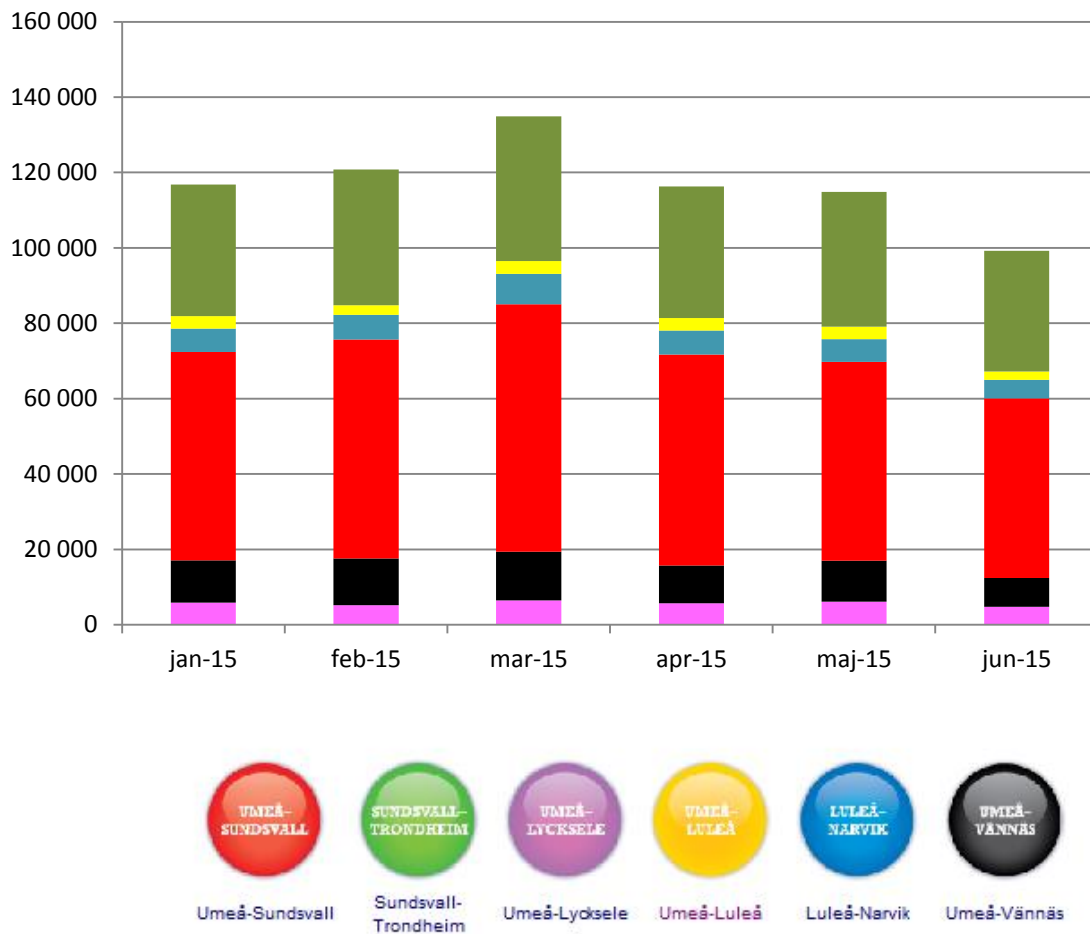


Antal resenärer uppgick till knappt 120 000 per månad eller totalt 780 000 resenärer för första halvåret. Förändringen är totalt -5 %. Sett till de enskilda sträckorna har resandet, jämfört med 2014, förändrats enligt följande:

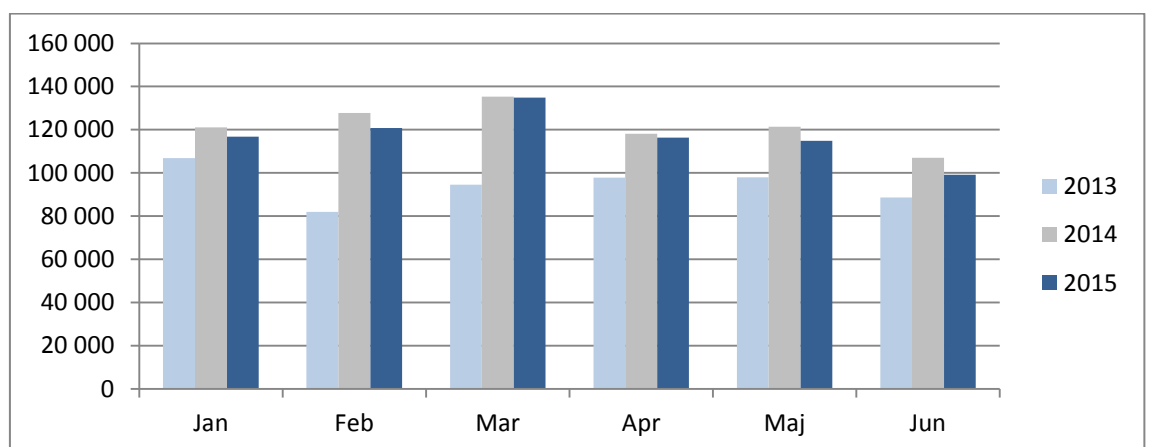
- Umeå-Sundsvall +2 %
- Sundsvall-Östersund-Trondheim -10 %
- Umeå-Vännäs - 4 %
- Umeå-Lycksele + 12 %
- Kiruna-Luleå - 7 %
- Luleå-Umeå - 32 %

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. Trots de brister som finns så har trafiken ett resande på i genomsnitt 3 000 resenärer per månad sedan tidtabellskiftet. Sträckan Sundsvall-Umeå har under maj och juni haft problem med ERTMS-signalsystemet vilket har medfört omfattande hastighetsnedsättningar. Detta har bidragit till låg punktlighet och minskat resande. De fordonsproblem som funnits på dieselsträckan Umeå-Lycksele tidigare i år som har medfört förseningar och inställda turer har förbättrats under det första halvåret vilket har gett en positiv resandeutveckling. Sträckan Bräcke-Östersund har ett minskat resande hänförligt till begränsningar i resande för ungdomar med skolkort, vilket är den största enskilda orsaken till den minskning vi ser på resandet.

Fördelning över resande mellan sträckor 2015

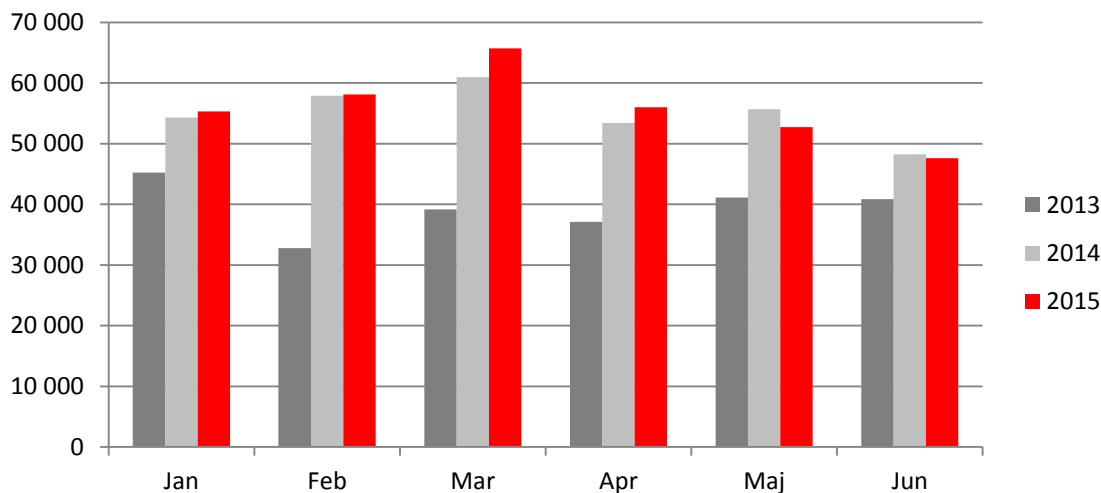


Utveckling månadsvis i jämförelse mellan åren



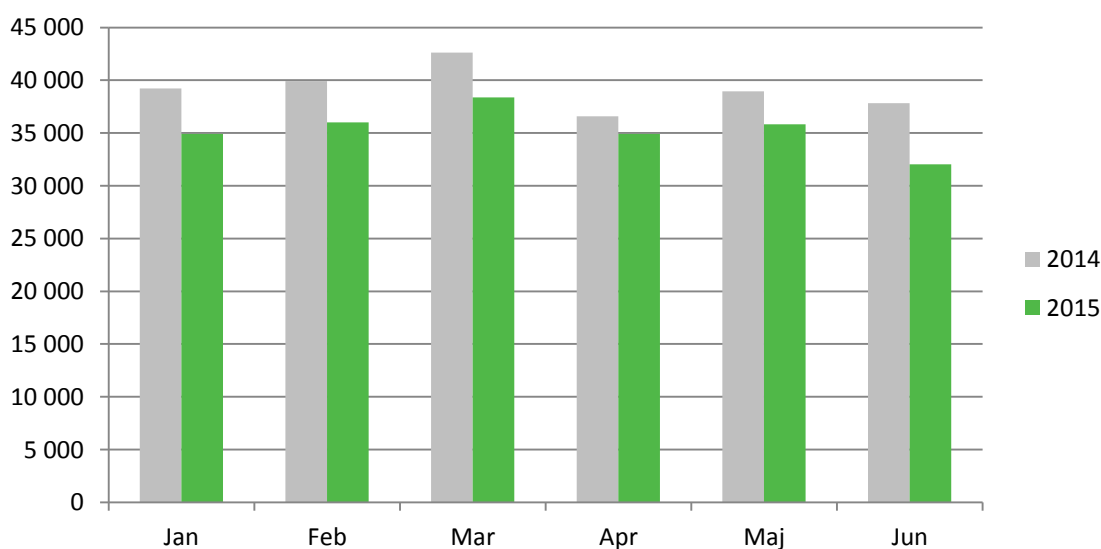
Umeå-Sundsvall: En viss stagnation i under våren men fortsatt starkt resande

Resandet ligger på 52 000 resenärer i snitt under kvartal 3, samma nivå som kvartal 3 2014. Totalt för 2014 är resandet 156 297. Den hastighetsnedsättning som fanns på banan under maj och juni månad beroende på ERTMS-fel på banan har bidragit till ett minskat resande. Resandeströmmarna mellan Umeå-Örnsköldsvik är fortfarande den starkaste relationen på sträckan och Umeå-Sundsvall har ett fortsatt starkt resande med anslutningar söderut.



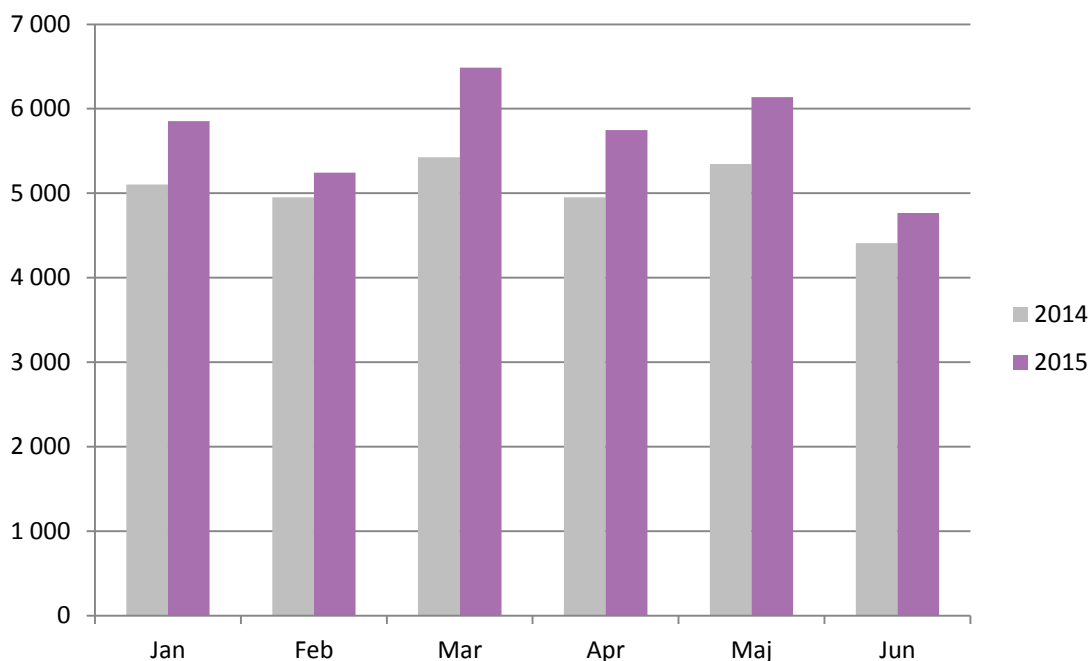
Sundsvall-Trondheim: Antal resenärer fortsätter vara stabilt

På "Mittlinjen" Storlien-Östersund-Ånge-Sundsvall är resandet fortfarande stabilt trots att det totala resandet har minskat. Under slutet av 2014 togs ett gemensamt beslut i Norrlandslänen att begränsa resande på skolkort till 2 resor/vardag under skolverterminerna. Denna begränsning har medfört att resandet har sjunkit. Vidare ser vi ett tapp på resande till/från Norge på enkelbiljetter. Under det sista kvartalet är antalet resenärer i snitt 34 000 per månad. Totalt uppgår antal resenärer för kvartalet till 102 000 st.



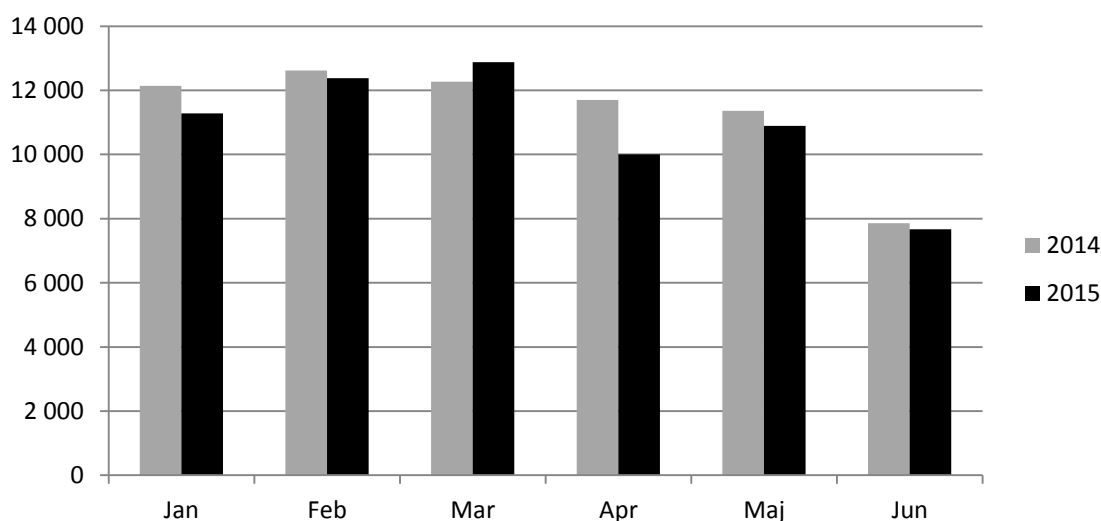
Umeå-Lycksele: Bättre regularitet och punktlighet bidrar till ökat resande

Sträckan Umeå-Lycksele har under året haft problem med regularitet orsakad av underhåll på fordonet. Sträckan är sårbar då fordonstillgänglighet är kopplat till bara ett fordon. Under kvartalet har resandet ökat jämfört med föregående år med 13 % och uppgår till cirka 5 000 resor per månad. Under sommaren har problem med fordonstillgänglighet ökat. En effekt av brist på reservdelar och ersättningsfordon vid underhåll som uthyraren ansvarar för. En översyn över rutiner har påbörjats.



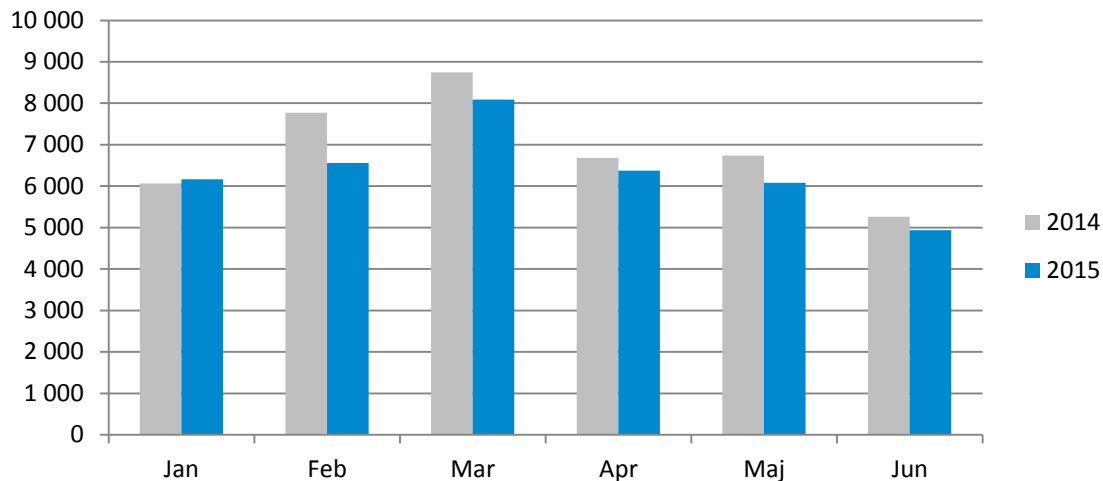
Umeå-Vännäs: En stabil pendlarlinje

Under året har vi ett jämnt resande med cirka 12 000 resor. Antal resande med enkelbiljett ligger på cirka 2 000/månad och cirka 10 000 utgör resenärer kopplat till arbets- eller studiependling. Totalt uppgår resandet under kvartal 2 till 28 568 resenärer.



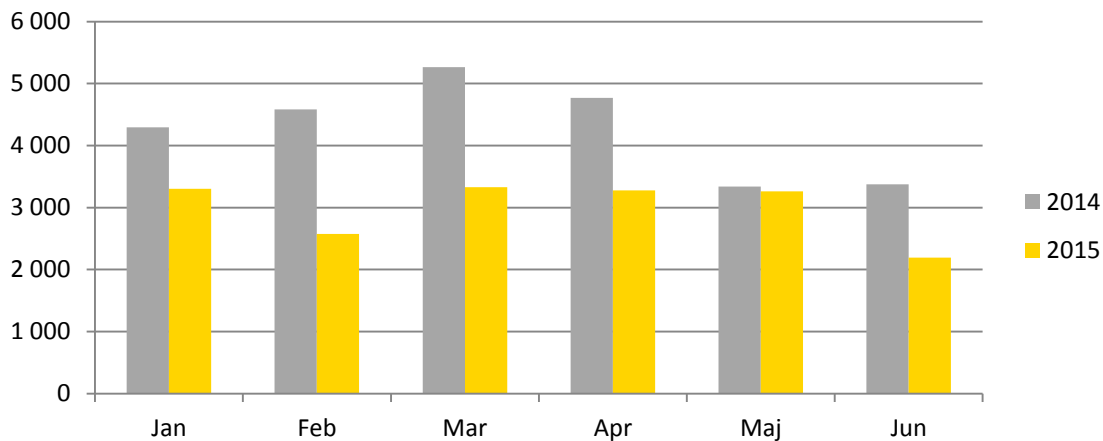
Luleå-Kiruna: Banstandard har förbättrats

Antalet resor fortsätter att vara stabilt och det minskade resandet är direkt kopplat till konjunktursvängningar hos LKAB. Med en bra infrastruktur och ökad punktlighet så finns det förutsättningar för att öka resandet och få alternativet tåg mer attraktivt. Antal resande har under kvartalet uppgått till 17 394 st.



Umeå-Luleå: Minskat utbud ger minskat resande

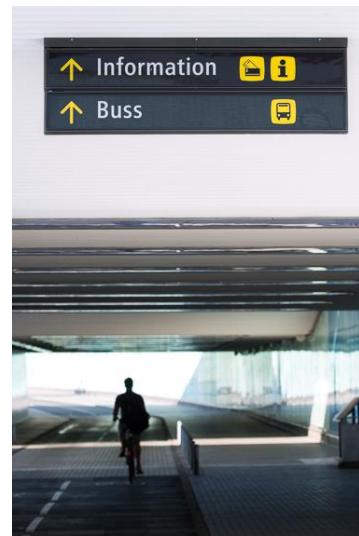
Trots störningar som finns på banan så är resandet stabilt. 3 000 reseärer månadsvis väljer tåget trots en längre restid. Vid tidtabellskiftet i juni togs beslutet att minska utbudet ytterligare från 2 till 1 dubbelturer dagligen och samtidigt hänvisa till nattågen som SJ Norrlandståg trafikerar. Resandet under kvartalet har uppgått till 8 727 st.



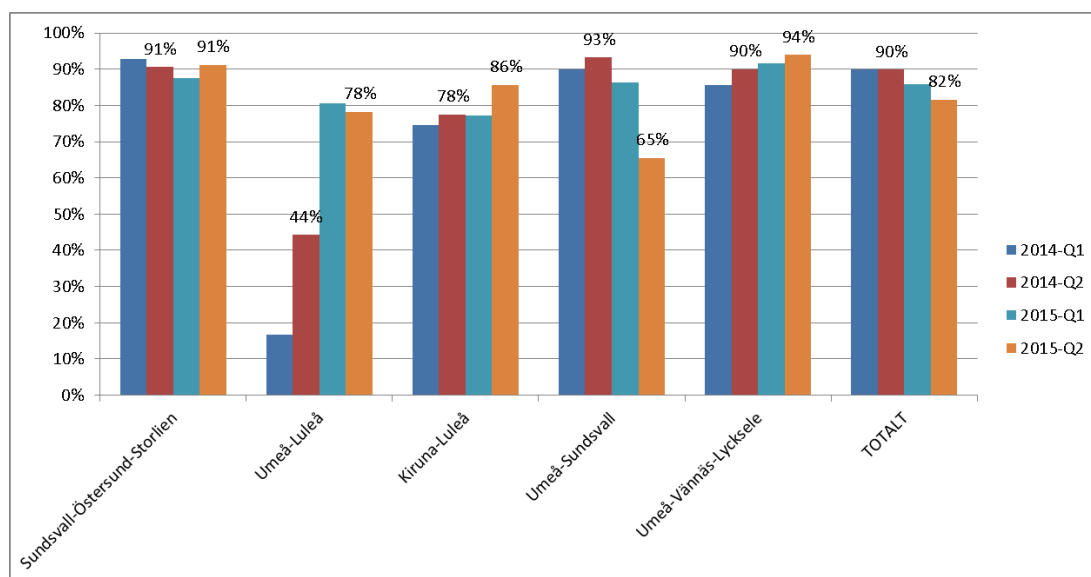
80 % av alla förseningar är direkt kopplade till infrastrukturen

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 kommer 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.

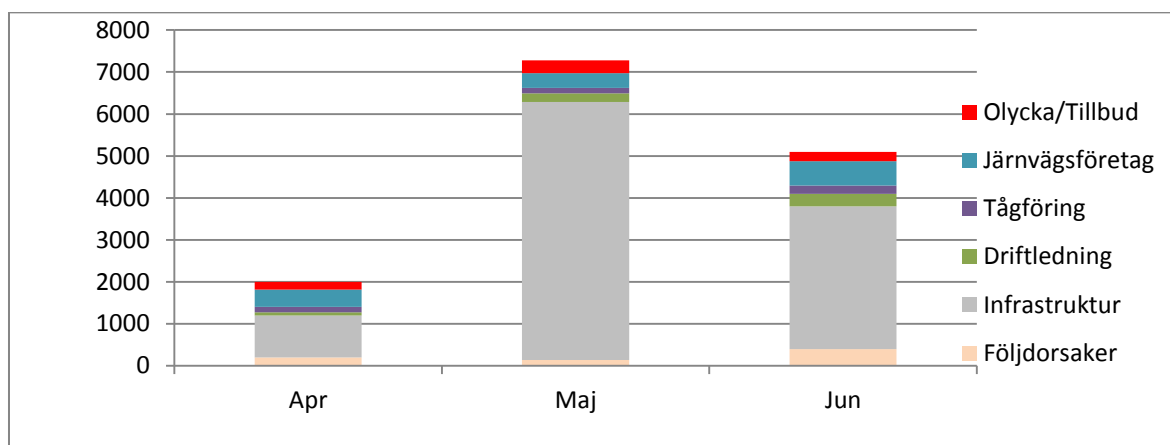
Kvartalet uppvisar en punktlighet på 82 %. Under maj och juni ser vi en kraftig nedgång på punktlighet orsakad signalsystemfel med hastighetsnedsättning som följd på sträckan Solum – Västerasby på Botniabanan. En tågurspårning på stambanan genom Övre Norrland bidrog till hastighetsnedsättningar som också påverkat punktligheten. Andelen förseningar som är kopplat till operatören är under kvartalet mindre än 10 %.



Punktlighet kvartalsvis med jämförelse 2014



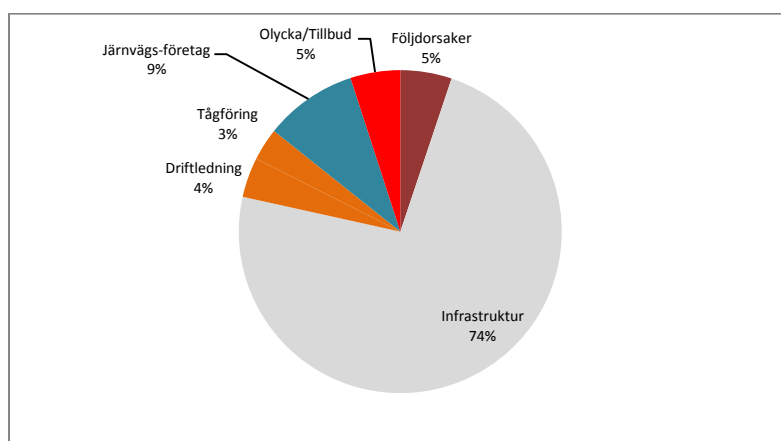
Orsak till förseningsminuter månadsvis.



Rätt tid +5 min inklusive helt akutinställda tåg är 84 % ackumulerat 2015.

Sträcka	Antal tåg	RT+5	RT+15
Umeå-Sundsvall	3 277	76 %	89 %
Umeå - Lycksele	1 035	76 %	94 %
Umeå- Vännäs	2 196	93 %	98 %
Umeå-Luleå	762	79 %	94 %
Luleå-Kiruna C	559	83 %	94 %
Sundsvall-Östersund-Storlien	2 812	89 %	96 %
Totalt	10 641	84 %	94 %

Orsaken till förseningar under sista kvartalet visar att de förseningar som operatören orsakat är mindre än 10 % och den stora andelen är kopplat till infrastruktur och olyckor/tillbud. Utvecklingen över antal förseningsminuter har under sista kvartalet varit ovanligt stor.

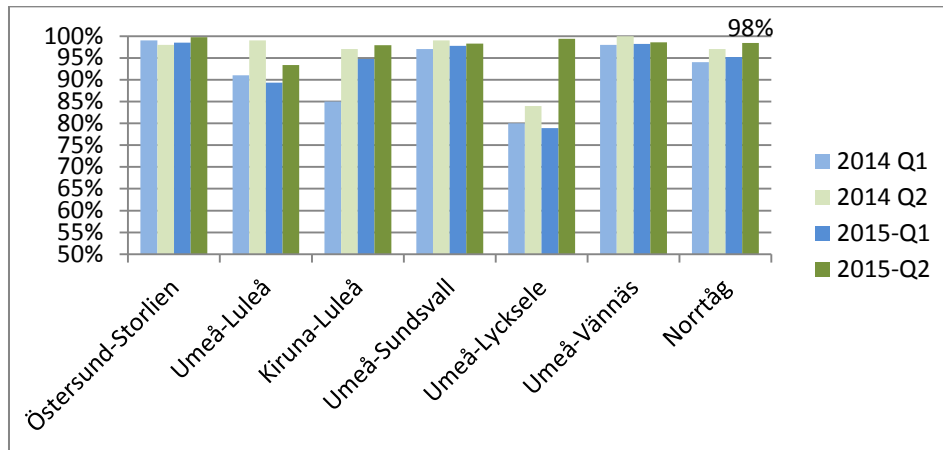


Totalt antal förseningsminutrar fördelad över kvartal 2 och orsak

Regulariteten var 98 % kvartal 2

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.

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.

Orsak till inställda turer

Under året har vi sett en markant förbättring av underhållet på fordon. Ökad bemanning, bättre fordonskompetens samt bättre fordon bidrar till en klar förbättring av tillgängligheten. Antal dagar fordonen är borta på grund av underhåll uppvisar en positiv trend är under kvartalet främst kopplat till underhåll på dieselfordon och Regina.

Orsak till inställda turer månadsvis

