



Norrtågs kvalitetsredovisning År 2016 Kvartal 2

Innehållsförteckning

| | |
|------------------------------------|----|
| Ny tågoperatör..... | 3 |
| Resandeutveckling per sträcka..... | 6 |
| Tåg i Tid | 9 |
| Regulariteten 95 %..... | 10 |



Ny tågoperatör

Norrtågstrafiken har nu pågått i snart 6 år, (2010-2016) med en trafik i successiv utveckling och i full trafik sedan september 2012. Idag har vi ett resande med cirka 120 000 resande varje månad. Arbets- och studiependling utgör cirka 60 % av allt resande. En tågresor är beroende av samverkan mellan flera aktörer och operatörerna. Ju bättre samverkan desto mindre störningar. Norrtågs första trafikavtal med tågoperatören, Botniatåg AB, har nu nått sitt slut och det har varit en avtalsperiod som handlat mycket om resandeutveckling, förbättringsarbete och samverkan.

Denna rapport avser Botniatågs sista halvår på avtalet, avtalet gick ut 2016-08-20. Genom gemensamma satsningar på samverkan har resande ökat och resenären har fått ett ökat förtroende för trafiken. Trafikinformation och service har förbättrats under avtalsåren och antal störningar har minskat som har varit orsakade av operatören. Övertagandeprocessen har gått smidigt och båda parterna har arbetat aktivt för att minimera störningar för den enskilda resenären.

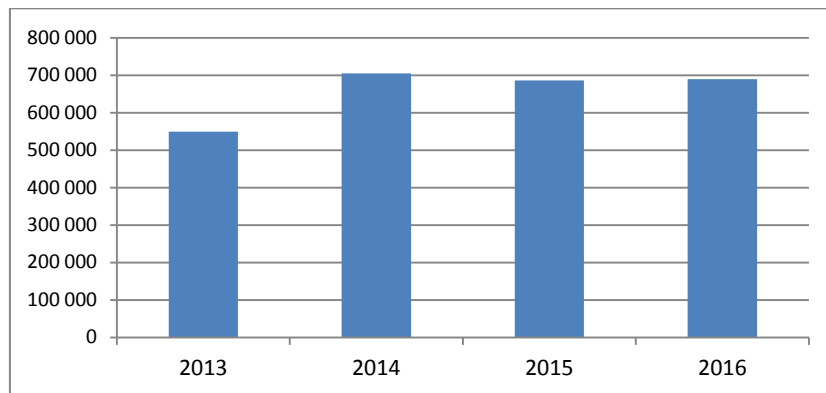
Norrtåg ska fortsatt knyta samman de fyra Norrlandslänen och öka möjligheterna att pendla till arbetet eller studierna, resa i tjänsten eller på fritiden. Med en ny tågoperatör hoppas vi att vi kan fortsatt visa upp ett stabilt resande med god kvalitet och att fortsatt arbeta med visionen om att binda ihop de norrländska städerna längs järnvägsstråken till en fungerande resandemarknad där resenärer kan pendla mellan arbete och bostad, besöka utflyktsmål och förflytta sig på ett hållbart sätt. Tågkompaniet är något nytt på spåret.



Tågkompaniets nya Facebooksida under varumärket Norrtåg

Resande i Norrtåg

Utveckling resande över tid

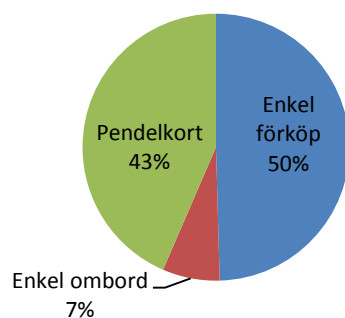


Antal resenärer uppgick till knappt 700 000 för första halvåret. Förändringen är totalt -1 % jämfört med fg. år. Sett till de enskilda sträckorna har resandet, jämfört med 2015, förändrats enligt följande:

- Umeå-Sundsvall +0 %
- Sundsvall-Östersund-Trondheim +9%
- Umeå-Vännäs - 8 %
- Umeå-Lycksele -6 %
- Kiruna-Luleå - 17 %
- Luleå-Umeå - 49 %

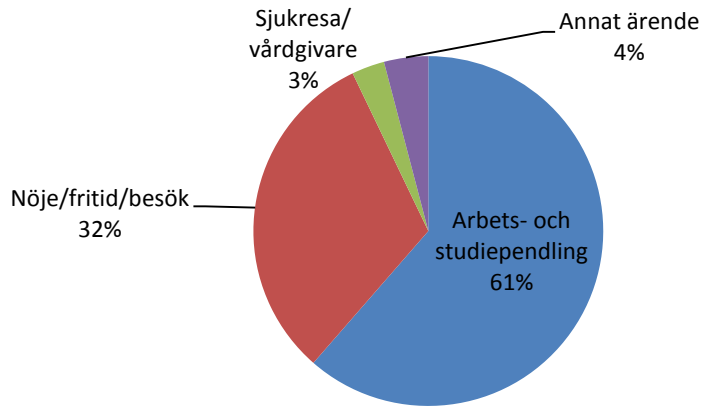
Antal turer på sträckan Luleå-Umeå dragits ned från tre till en dubbeltur. Ett utbud som kommer att fortsätta även under trafikår 2017. De fordonsproblem som funnits på dieselsträckan Umeå-Lycksele fortsätter vilket påverkar resande negativt. På sträckan Bräcke-Östersund finns det ett ökat resande hänförligt till resande för ungdomar med skolkort, vilket är den största enskilda orsaken till den ökning vi ser på resandet. Sträckan Luleå-Kiruna fortsätter med ett begränsat resande. Om vi jämför resande med samma utbud av turer som 2015 har vi totalt en resandeökning med 1 %. Antal resenärer med färdbevis enkelbiljett har under året minskat med cirka 50 000 st första halvåret men samtidigt har antal resande med pendlarkort ökat med ungefär lika många resande. Andel pendlarkort av totala biljetter var 2015 41 % att jämföra med första halvåret 2016 då motsvarande siffra är 43 %.

Fördelning av biljettslag, källa biljettsystem Norrtåg jan-jun 2016



Syftet med resande är på samma nivå som 2014 dvs andel resande i syfte att arbets- eller studiependla uppgår till 61 %. Det skiljer sig mellan sträckorna, Umeå-Sundsvall och Umeå-Vännäs har den högsta andelen på 68 % resp 79 % och sträckorna i Norrbotten står för den lägsta andelen. Högst andel av resande kopplat till Nöje/fritid/besök har Sundsvall-Storlien med 39 %.

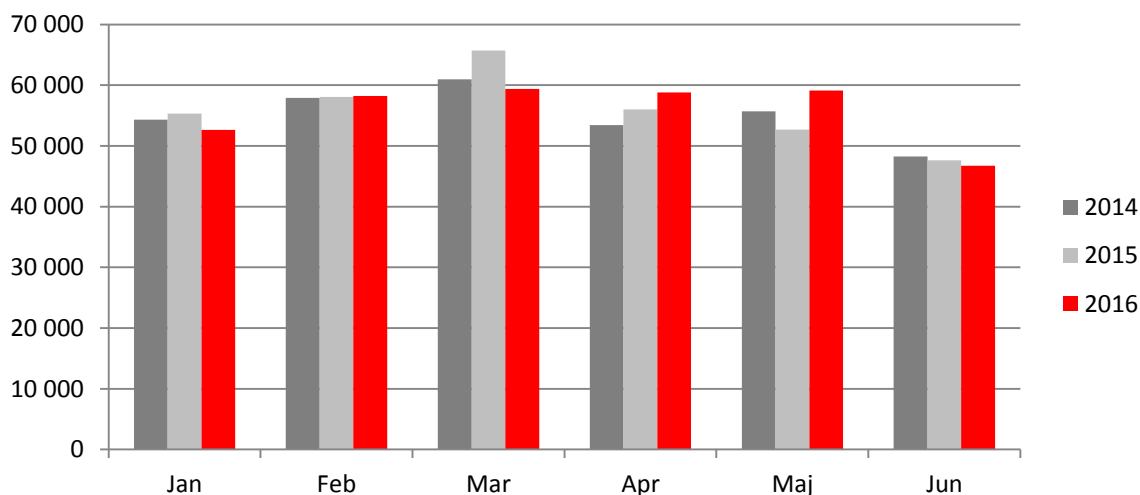
Syfte med resande, källa Resevaneundersökning Norrtåg, April 2016



Resandeutveckling per sträcka

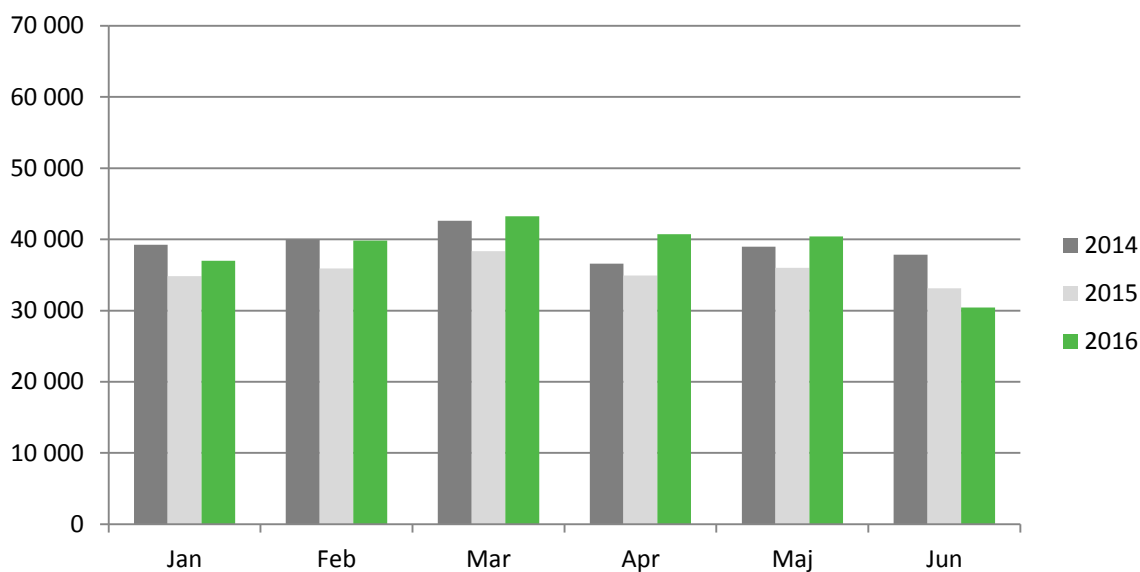
Umeå-Sundsvall:

Resandet ligger på 57 000 resenärer i snitt under arbets- och studiependlarmånaderna, samma nivå som 2015. Totalt för 2016 är resandet 334 916 st. Resandeströmmarna mellan Umeå-Örnsköldsvik är fortfarande den starkaste relationen på sträckan och Umeå-Sundsvall har ett fortsatt starkt resande med anslutningar söderut.



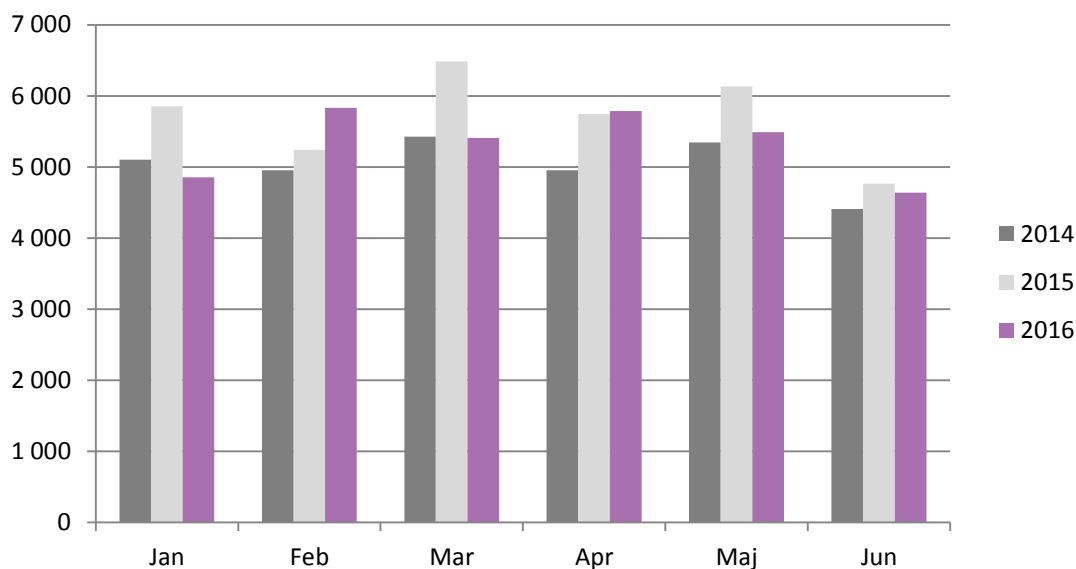
Sundsvall-Trondheim: Antal resenärer fortsätter vara stabilt

På "Mittlinjen" Storlien-Östersund-Ånge-Sundsvall är resandet stabilt. Under slutet av 2014 togs ett gemensamt beslut i Norrlandslänen att begränsa resande på skolkort till 2 resor vardag under skolterminerna. Denna begränsning har medfört att resandet har sjunkit 2015. I snitt reser cirka 39 000 per månad. Totalt uppgår antal resenärer för första halvåret 231 638 st.



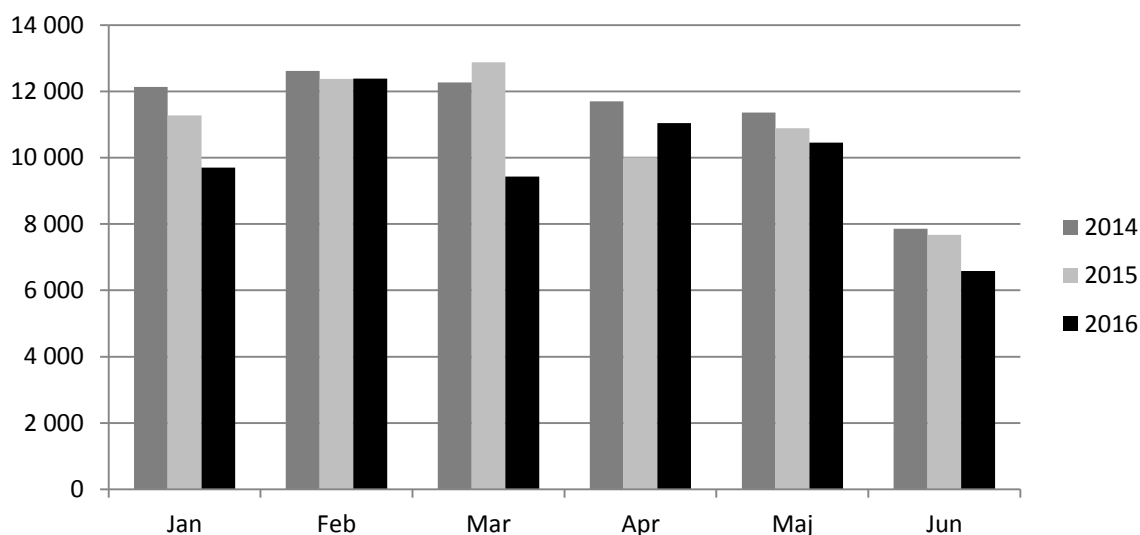
Umeå-Lycksele: Bättre regularitet och punktlighet bidrar till ökat resande

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 minskat jämfört med föregående år med 6 % och uppgår till cirka 5 000 resor per månad. Totalt antal resande uppgår till 32008 st.



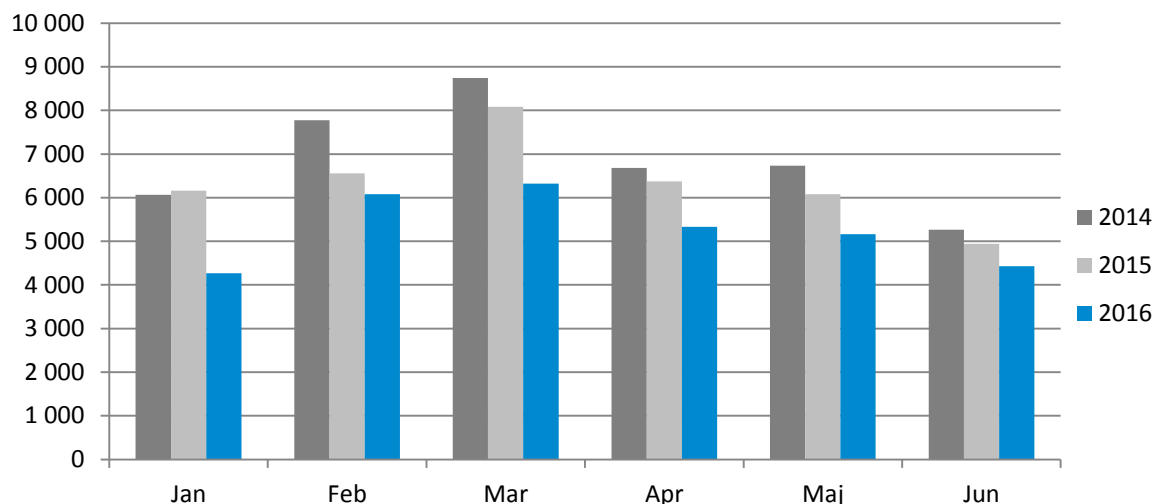
Umeå-Vännäs: En stabil pendlarlinje men ett tapp av enkelbiljetter

Under året har vi ett jämnt resande med cirka 11 000 resor en minskning en minskning med 1000 st per månad. Antal resande med enkelbiljett ligger på cirka 1 000/månad en halvering från fg år. Totalt uppgår resandet till 59 597resenärer.



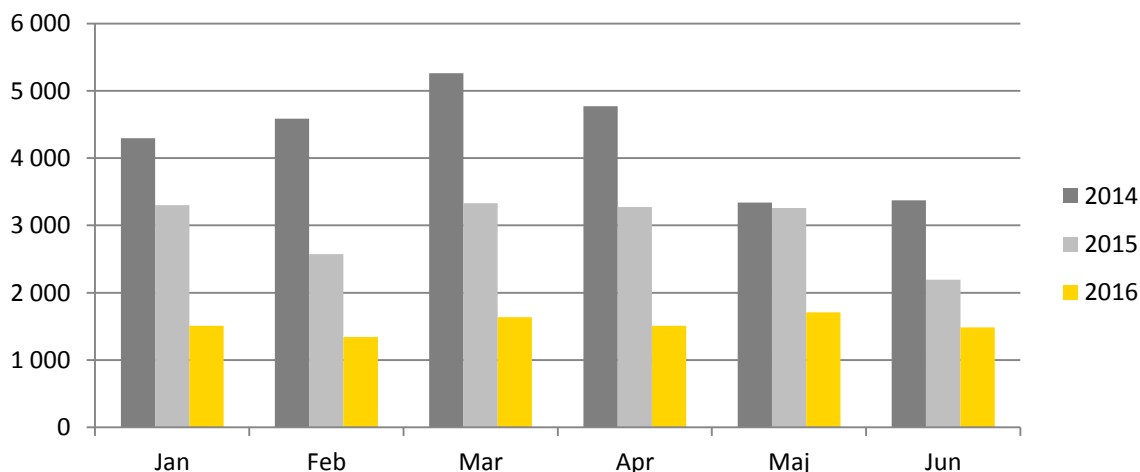
Luleå-Kiruna: Förköpta enkelbiljetter, är den klart övervägande alternativet

Antalet resor fortsätter att vara stabilt och det minskade resandet är direkt kopplat till konjunktursvängningar hos LKAB, den minskning av resor vi ser är kopplat till arbetspendling i tjänsten. Med en bra infrastruktur och framförallt ökad punktlighet så finns det förutsättningar för att öka resandet och få alternativet tåg mer attraktivt. Cirka 5 500 resenärer per månad väljer att åka med tåg. Antal resande har under första halvåret uppgått till 31 594st.



Umeå-Luleå: Minskat utbud ger minskat resande

Trots den neddragning som gjorts väljer cirka 1 500 fortsatt att åka med tåg, trots en längre restid. Resandet har under året uppgått till 9 183 st. Resevaneundersökningen visar dock att bilen inte är ett alternativ utan alternativa färdssätt är buss, om tågavgången inte funnits.



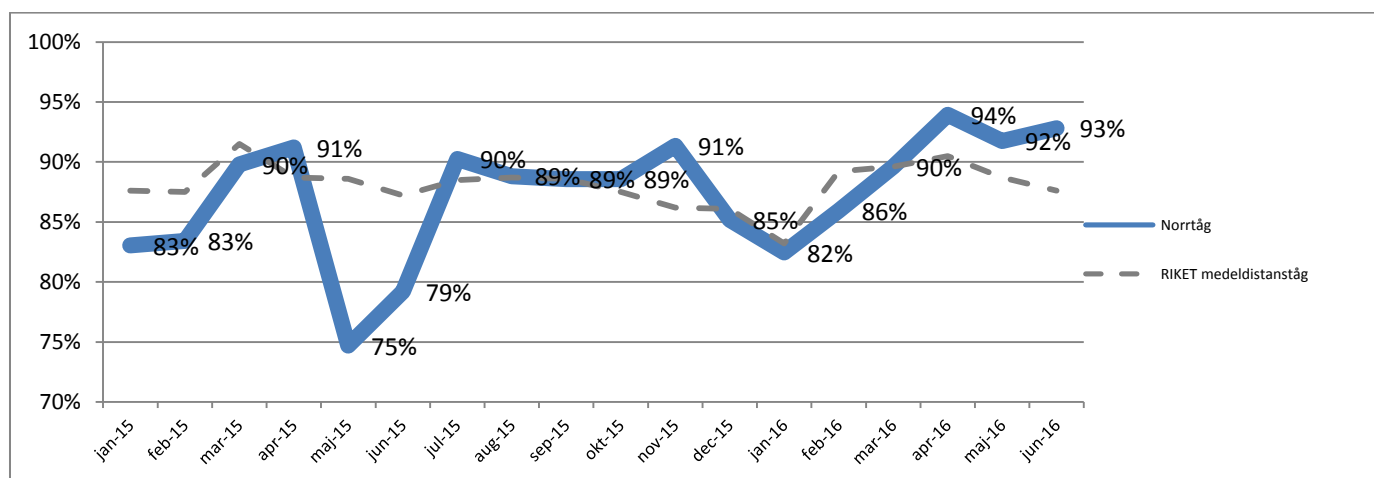
Tåg i Tid

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.



Kvartalet uppvisar en punktlighet på 93 %, och ackumulerad 2016 är punktligheten 89 % att jämföra med fg år 83 %.

Punktlighet månadsvis jämfört med riket



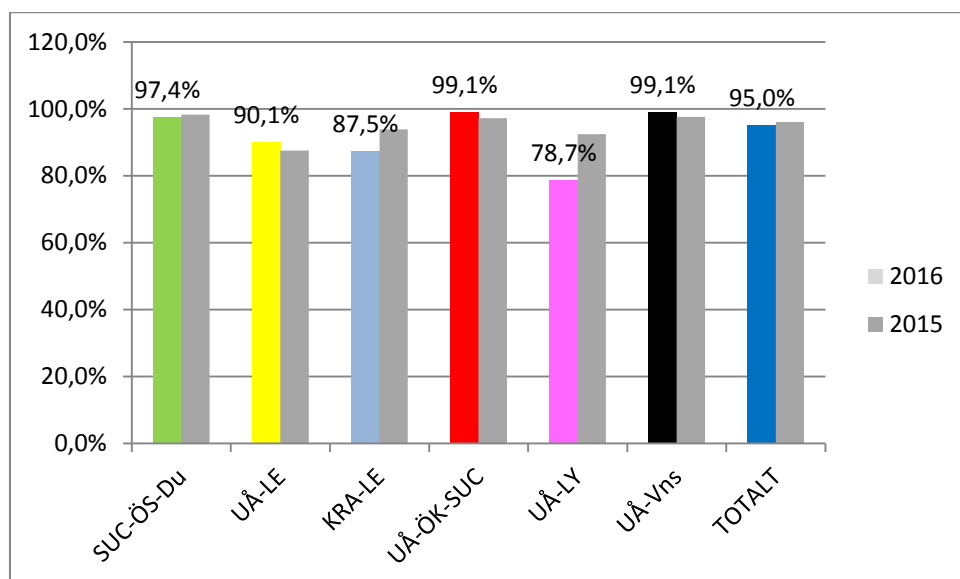
Rätt tid +5 min inklusive helt akutinställda tåg är 89 % ackumulerat 2016 exkl Luleå. Vi har valt att redovisa punktligheten exkl Luleå pga av felaktig hastighet på banan i Trafikverkets tågplan.

| Sträcka | Antal tåg | RT+5 | RT+15 |
|------------------------------|---------------|------------|------------|
| Umeå-Sundsvall | 3 567 | 89,4% | 95,1% |
| Umeå - Lycksele | 1 336 | 85,2% | 97,3% |
| Umeå- Vännäs | 2 183 | 93,9% | 98,5% |
| Umeå-Luleå | 312 | 12,2% | 30,5% |
| Luleå-Kiruna C | 816 | 81,6% | 92,9% |
| Sundsvall-Östersund-Storlien | 2 742 | 90,3% | 97,4% |
| Totalt | 10 956 | 87% | 95% |
| Exkl. Luleå | 10 644 | 89% | 97% |

Regulariteten 95 %

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 en stabil trafik på samtliga sträckor där vi kan påverka nyckeltalet, undantag sträckan Umeå-Lycksele där ersättningsfordon saknas samt Kiruna-Luleå där vinterkylan vilket medförde att avgångar ställdes in samtidigt som det har gjort en uppgradering av ERTMS ombord på fordonen vilket minskat fordonstillgänglighet för trafik.



Orsak till inställda turer

Löpande under året har operatören uppvisat ett bra och planerat underhåll på fordon. Ökad bemanning, bättre fordonskompetens samt bättre fordon bidrar till en klar förbättring av tillgängligheten. Inställda turer under kvartalet är främst kopplat till underhåll på dieselfordon (166 st) och infrastruktur (83 st), som avser planerade banarbeten främst kopplade till helgdagar.

Orsak till inställda turer månadsvis

