



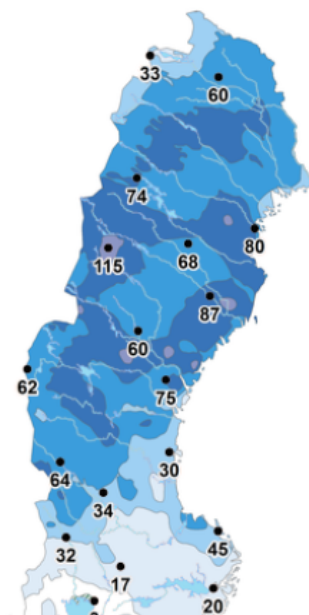
Kvalitetsrapport 2020 och januari 2021

Innehållsförteckning

Vintern slog till ordentligt i januari 2021.....	3
Ökade restriktioner för kollektivtrafiken.....	4
Arbetet med nästa tidtabell pågår	5
Multifunktionshallen i full funktion.....	5
Miljön främsta skälet att resa kollektivt.....	6
Punktliga tåg – är ständigt i fokus	7
Fordonsbrist till följd av långvariga underhåll medför inställda avgångar	9
Fortsatt minskat resande under pandemin.....	11
Resande – linje för linje	12

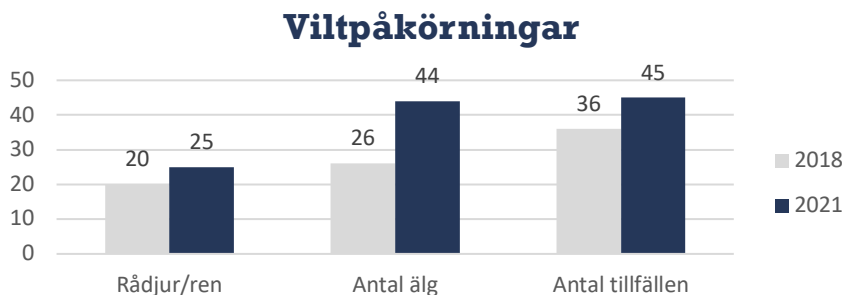
Vintern slog till ordentligt i januari 2021

Efter en mild och i stort sett snöfri decembermånad kom vintern med besked i januari. Januari 2021 blev en månad då flera intensiva snöfall berörde Norrtågland. Det var besvärligt väder med drivbildning då det blåste kraftigt i samband med det intensiva snöandet. I Ångermanland och Jämtland mättes en snödjupsökning på över 50 cm under ett dygn. Som en konsekvens av väderförhållande stängde Trafikverket banor i två omgångar. Den första avstängningen berörde Botniabanan den 11–12 januari. Nästa snöoväder drog in den 20 januari och då togs beslutet att stänga Botniabanan, Mittbanan och trafiken norr om Umeå till den 24 januari i olika etapper. Omfattningen blev 237 inställda helsträckor och 37 delinställda sträckor på grund av väderförhållanden under januari.



Aktuell snödjup 31 januari i Norrtågland, 20 cm mer snö än den snörika vintern 2018

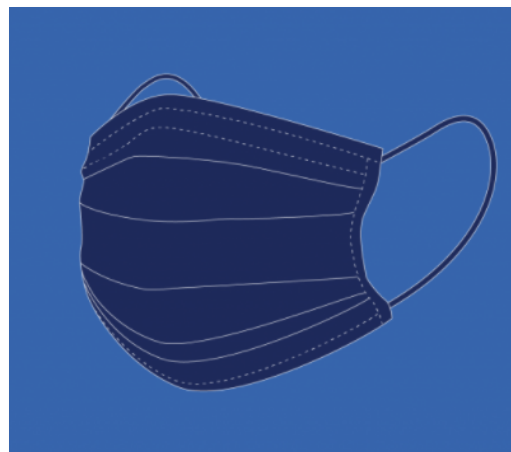
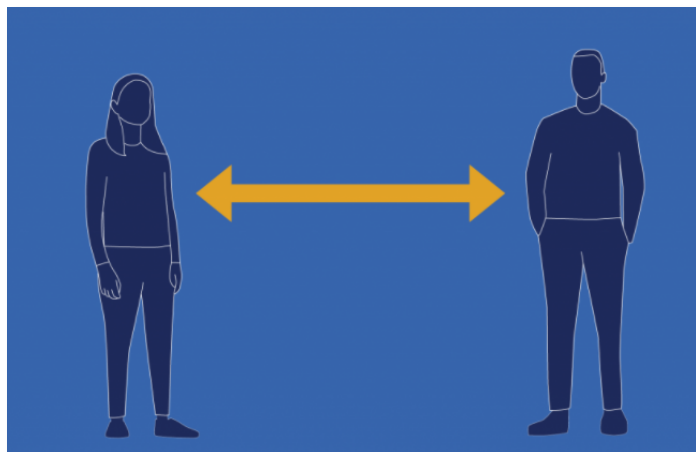
Mängder av snö på banor, driftsplatser och bangårdar ställer till problem med fordon, men den största enskilda faktorn som har skapat stora problem för trafiken är vilt på spåren. Mängder av vilt har blivit påkörddt på järnvägen under den snörika vinter som råder. Bara under januari månad har Norrtåg haft 45 viltolyckor. Viltolyckor leder till trafikstörningar, förseningar och omfattande reparationskostnader på grund av skador på tågen. Antal djur som blir påkörda samtidigt har ökat kraftigt. Lokförare vittnar om sovande djur på banan och höga snövallar vilket gör att djuren inte har någonstans att ta vägen och kollisionen går inte att undvika. Med påkörningar med upp till fyra djur samtidigt blir konsekvenserna stora på fordonen. Reparationstiden påverkar fordonstillgången, och därmed trafiken. Under februari månad har vi haft en reducerad trafik på Botniabanan under vecka 6 och 7 som en följd av reparationer av fordonen.



Antalet viltpåkörningar ökade i januari 2021 jämfört med den snörika inledningen av 2018.

Ökade restriktioner för kollektivtrafiken

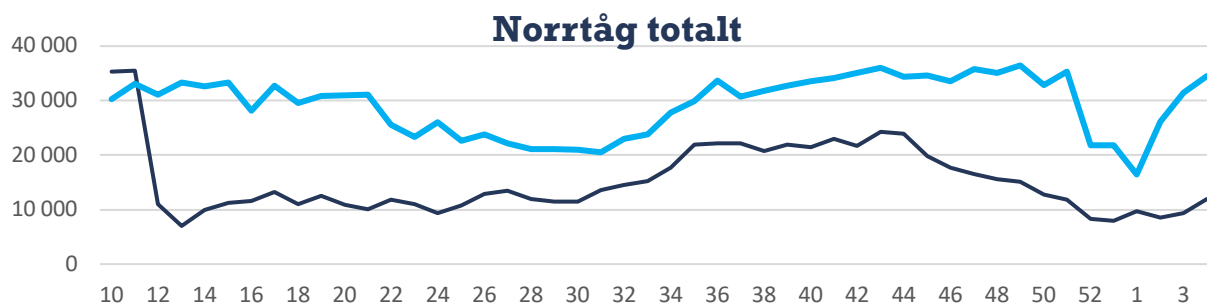
Från och med den 7 januari 2021 rekommenderas resenärer att bära munskydd i kollektivtrafiken. Munskyddet ska bäras när risken för trängsel är som störst, vardagar mellan klockan 7–9 samt 16–18. Ökad smittspridning i samhället och ökade restriktioner påverkar naturligtvis resandet. Tappet av resande i januari månad uppgick till -69 procent jämfört med 2020 och vi ser ett stort tapp på samtliga linjer. Vid analys av beläggning på tågen är den i dag låg, vilket medför att det är lätt att hålla avstånd. Problem kan uppstå vid oplanerade störningar, då tågersättningsbussar kan vara svåra att beställa på grund av neddragningar hos bussoperatörerna. Detta gör att det på mindre sträckor kan uppstå en viss trängsel.



Regeringen beslutade den 12 februari, efter en snabb remissrunda, om nya restriktioner för långväga kollektivtrafik. I [regeringens pressmeddelande](#) står att ”den som bedriver eller organiserar kollektivtrafik med buss eller tåg ska vidta lämpliga åtgärder för att förhindra smittspridning. Antalet passagerare på färdmedel ska inte överstiga hälften av färdmedlets sittplatser”. Dessa bestämmelser trädde i kraft den 14 februari och gäller till och med 31 maj 2021.

Restriktionerna är riktade till en annan typ av mer långväga trafik än den Norrtåg bedriver med på grund av de stora avstånden i norra Sverige berörs Norrtåg ändå av förordningen. Majoriteten av de resenärer som fortfarande reser på de långa sträckorna är pendlare som reser kortare sträckor till och från arbete och skola.

På Norrtåg.se finns information om vad operatören aktivt gör för att minimera risken för smittspridning. Bland annat har man plockat bort bokningsbara platser för att få en bättre spridning av resenärer, tågvärdarna arbetar aktivt med att sprida ut resenärerna ombord på tågen och antalet ersättningsbussar är utökade. Det finns även information om vad resenären kan göra för att resan ska bli så trygg som möjligt.



Resandeutveckling vecka för vecka jämfört med föregående år. Den svarta linjen avser aktuellt resande under pandemiåret.

Arbetet med nästa tidtabell pågår

I samband med Norrtågsdagen i november varje år inleds arbetet med att ta fram den tidtabell som ska gälla från och med december, året därpå. Processen att ta fram en ny tidtabell är lång och involverar en mängd olika aktörer.

Arbetet med att ta fram den nya tidtabellen är i full gång och under januari har flera dialogmöten med kommunerna genomförts. Vanligtvis åker bolaget ut till respektive stråk och träffar representanter från kommunerna i regionen, men på grund av rådande läge hålls årets möten digitalt, och intresset har varit stort.

Efter det fortsätter dialogen främst med regionerna som är de som i slutändan lämnar en trafikbeställning till Norrtåg AB, som sedan sammanställs till en trafikbeställning till operatören den 15 mars.

Huvudregeln är så små ändringar som möjligt mellan tidtabeller. Inför T22 är fokus fortsatt utveckling av taktidtabell och att skapa ett sammanhållet trafiksystem med så många kopplingar som möjligt mellan linjer och avgångar.

[illegible]

Multifunktionshallen i full funktion

Den nya multifunktionshallen i Umeå togs i bruk i oktober 2020 och är i full funktion om än med fortsatt intrimning. De två viktigaste nya funktionerna är hjulsvarvning och avisning. Svarvningar har utförts i full skala hela tiden med mindre justeringar.

Avisningen prövades i praktiken för första gången tidigt under 2021, då de första substantiella snöfallen kom. Anläggningen är komplicerad och visade sig, under de två stora snöovädren i januari, ha betydande behov av intrimning för att få både själva avisningen och gastillförseln att fungera tillfredställande tillsammans. Denna intrimning är gjord och anläggningen är nu fullt funktionell. Kvarstår gör att optimera anläggningens kapacitet avseende tidsåtgång och optimera effekten av funktionen. Anläggningen i övrigt kan sägas vara klar, förutom vissa garantiåtgärder som fortfarande måste justeras.

Miljön främsta skälet att resa kollektivt

Varje år sedan 2001 har Svensk kollektivtrafik genomfört Kollektivtrafikbarometern, en branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning som ger en bild av hur svenskar reser och vad de har för upplevelse av kollektivtrafiken. Undersökningen baseras på 80 000 intervjuer med människor i åldrarna 15–85 år, 39 000 av dessa reser kollektivt minst en gång i månaden.

Under coronaåret 2020 har resandet med kollektivtrafiken minskat. En del av de som vanligtvis reser kollektivt har istället valt bilen, medan andra i större utsträckning har arbetat och studerat hemifrån och därmed minskat sitt resande över lag. Bland de som vanligtvis reser minst fem dagar i veckan är det framför allt gruppen i åldrarna 15–29 år som reser mer sällan (från 21 procent 2019 till 16 procent 2020). Mest troligt är det på grund av att undervisningen på gymnasiet och universitetet till stor del har hållits på distans på grund av Corona.

Den vanligaste resenärstypen, den som åker bil, är också den som har vuxit mest under året. Den grupp som vanligtvis växlar mellan bil och kollektivtrafik, har minskat med ungefär lika mycket. Bland de som reser med kollektivtrafik mer sällan än en gång per månad är de vanligaste anledningarna till att man inte väljer kollektivtrafik att man föredrar bil och att behovet av att resa har minskat. Flera uppger smittorisken under pandemin som en anledning att inte resa med kollektivtrafik.

Det som flest uppger är det främsta skälet till att resa med kollektivtrafik är, liksom tidigare år, att det är miljövänligt. Sett över tid är det fler och fler som lyfter fram detta som det främsta skälet att välja kollektivtrafiken. Att slippa parkera och att man ej har tillgång till bil eller körkort är också vanliga skäl till att åka kollektivt.

Den upplevda punktligheten hos resenärer som reser med tåg under 2020 var 87 procent, 7 procent upplevde att tågen var försenade och 5 procent uppgav att de inte reflekterade över tiden. Faktum är att den faktiska punktligheten för alla tågavgångar i Sverige under 2020 i snitt var 93,5 procent, vilket är den bästa siffran sedan 2013 (Trafikverket). För Norrtåg uppgick punktligheten till 92 procent, vilket är den bästa siffran någonsin.

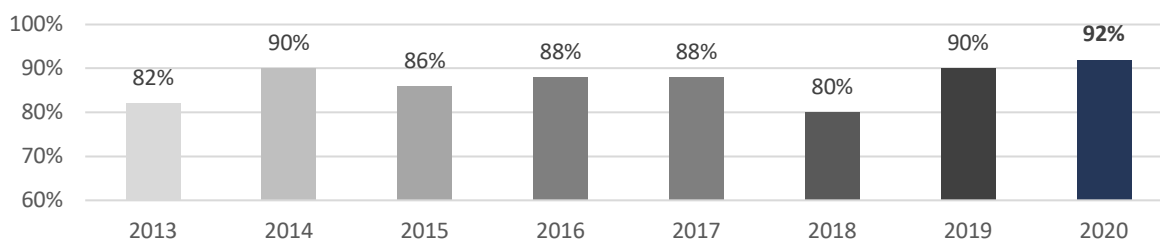


Punktliga tåg – är ständigt i fokus

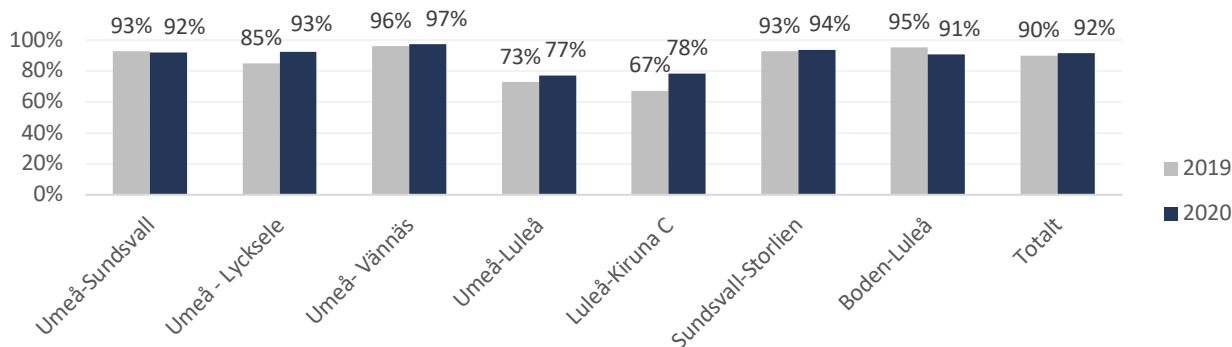
Den ackumulerade punktligheten för året har förbättrats på samtliga sträckor och uppmäter totalt 92 av 100 tåg i tid (RT+/- 5 minuter). Sträckorna Umeå–Sundsvall, Umeå–Lycksele, Sundsvall–Storlien och Boden–Luleå har över 90 procents punktlighet och pendlarsträckan Umeå–Vännäs uppmäter hela 97 procent. Sträckorna som trafikerar i Norrbotten, Luleå–Kiruna och Umeå–Luleå, är de sträckor som påverkas mest av godstrafiken och kapacitetsbrister längs Stambanan och Malmбанan och antal infrastrukturstörningar är omfattande på dessa två linjer. Att drygt nio av tio tåg når sin slutstation senast fem minuter efter tidtabell är inte tillfredsställande men vi ser ett ökat samförstånd i branschen och därmed ett ökat samarbete och utbyte av erfarenheter.

Samarbetet i branschen för att planera trafiken vid banarbeten har haft en positiv effekt på antalet störningstimmar som beror på att banarbetet förlängs eller omplaneras. Det finns dock förbättringspotential i korttidsplaneringen av banarbeten. Vi ser också att antal störningstimmar kopplats till växlar och spår har varit lägre än tidigare år i januari månad. Ett förbättringsarbete som under de två sista åren haft fokus hos Trafikverket. En av de större förseningsorsakerna längs linjerna på Umeå–Luleå är kopplat mycket till godstrafiken. Stora snömängder, bristande snöröjning och vilt på spåren är de faktorer som inverkar stort på trafik kvaliteten. Kvartal fyra uppvisar bra siffror, men januari månad med stora snömängder drar ned punktligheten till 80 procent, på samma nivåer som den snörika vintern 2018.

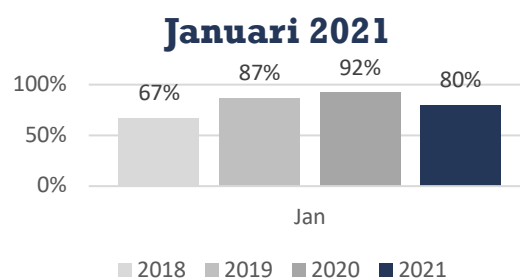
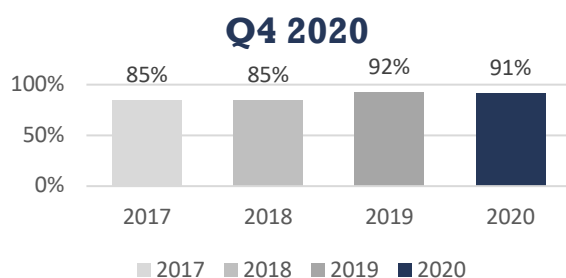
Punktlighet år för år



Punktlighet ack 2020

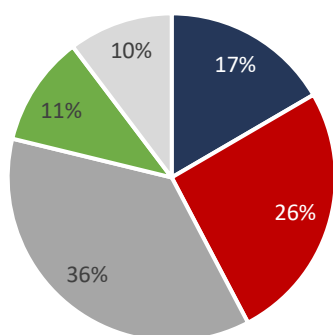


*Den totala punktligheten under 2020 är den högsta någonsin för hela Norrtåg.
92 procent av alla tåg har kommit i tid (RT+5 min.).*

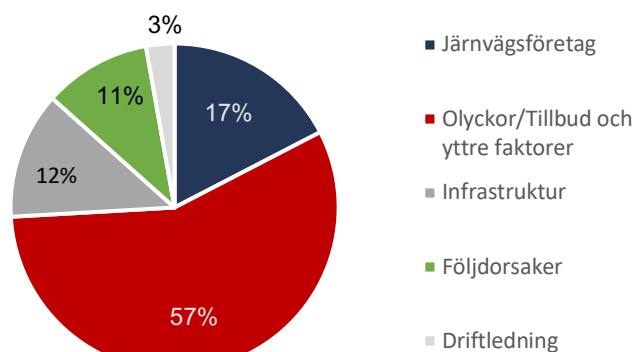


Punktligheten under kvartal 4 2020 är i nivå med föregående år och betydligt högre än tidigare år. I januari gick punktligheten ned, vilket är hänförligt till de många viltolyckorna och svåra väderförhållanden under månaden.

Fördelning förseningsminuter Q4 2020



Fördelning förseningsminuter Januari 2021

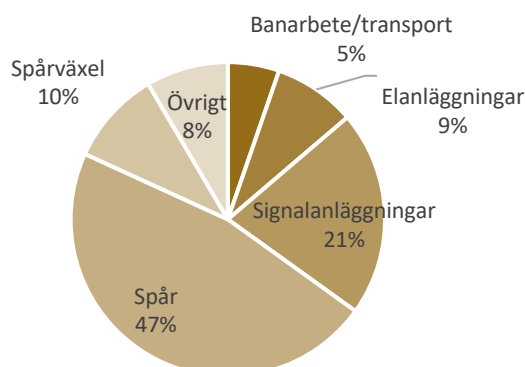


Andel förseningsminuter fördelat på förseningsorsaker under kvartal 4 2020 och januari 2021. Andelen förseningsminutrar som är kopplade till olyckor/tillbud och yttre faktorer utgör 26 respektive 57 procent. Att den kategorin har ökat under januari beror på svåra väderförhållanden och viltolyckor.

Driftledning: Trafikverkets driftledning.
Följdorsaker: Här ingår 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".

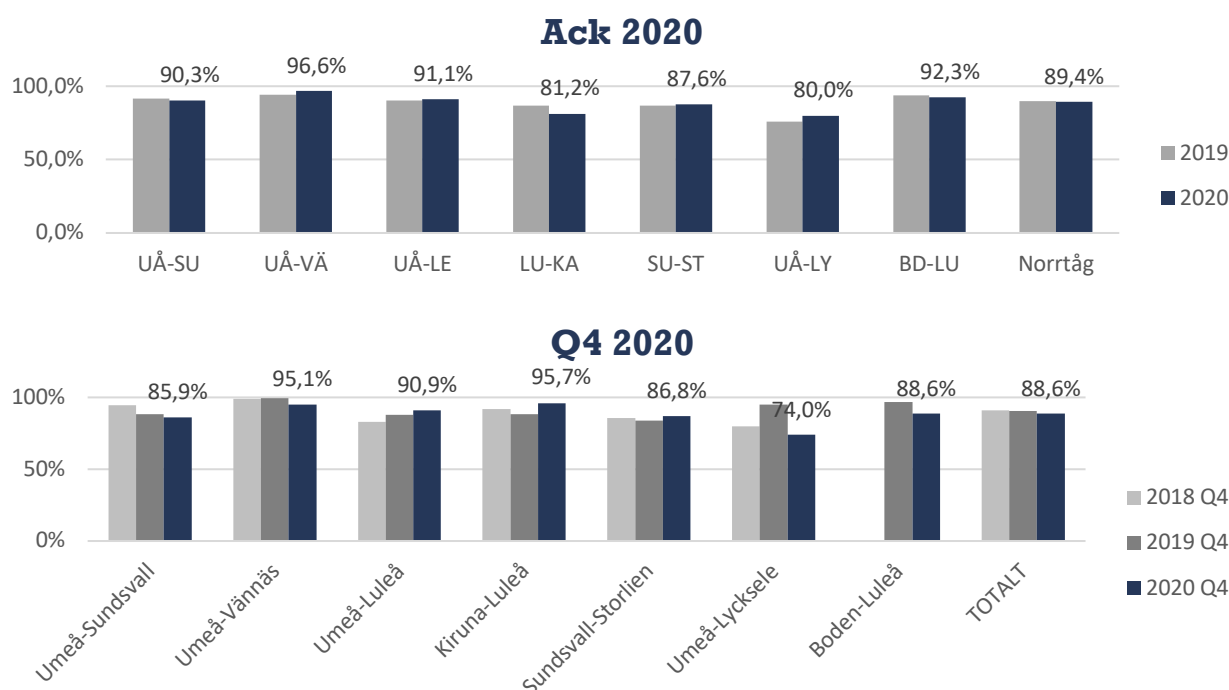
Infrastruktur: Inklusive banarbeten.
Järnvägsföretag: I det här fallet Norrtåg
Olyckor/Tillbud och yttre faktorer: Yttre faktorer såsom väder, olyckor mm.

Fördelning av infrastruktur



Fordonsbrist till följd av långvariga underhåll medför inställda avgångar

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 till exempel 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.



Regulariteten på helåret 2020 är i nivå med 2019. Under kvartal 4 var den totala regulariteten något lägre än föregående år.

Orsak till inställda turer

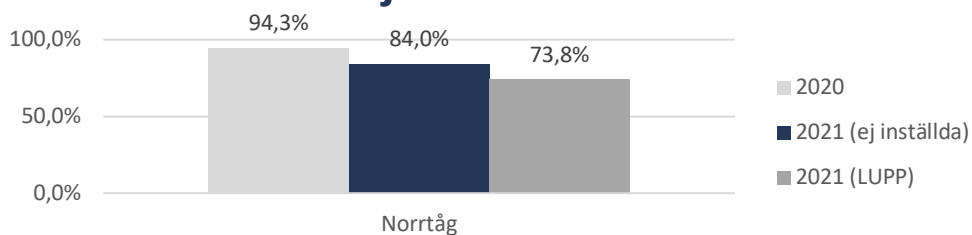
Akkumulerat 2020 uppgår regulariteten till 89,4 procent, vilket är en marginell minskning (-0,6 procent) jämfört med föregående år och inga större förändringar i regularitet uppvisas på respektive sträcka.

Under kvartal fyra uppvisar Norrtåg en regularitet på 88,6 procent. Under oktober månad var det många banarbeten på främst sträckan Umeå–Sundsvall. Regularitet för sträckan är under oktober månad endast 69 procent. Den största andelen är delinställda sträckor. Under december månad har sträckan Umeå–Lycksele och Luleå–Boden haft många del- och helinställda sträckor kopplat till fordonsunderhåll.

En tydligt förbättrad regularitet under kvartal fyra syns på sträckorna Luleå–Kiruna och Umeå–Luleå, på närmare 96 respektive 91 procent. Ett proaktivt arbete med att förbättra växlar, spår och kanalpunktlighet börjar nu ge resultat.

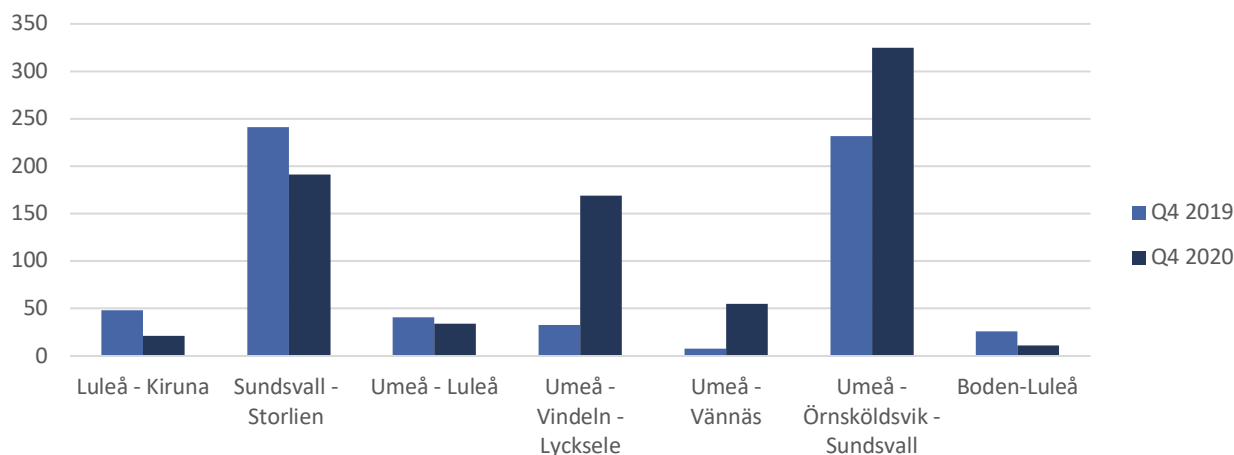
Regulariteten påverkades mycket av de svåra väderförhållandena i januari. På grund av de stora snömängderna stängde Trafikverket av banorna för tågtrafik mellan den 11–12 och 20–24 januari för att prioritera snöröjning, vilket gav många inställda turer som följd.

Januari 2021



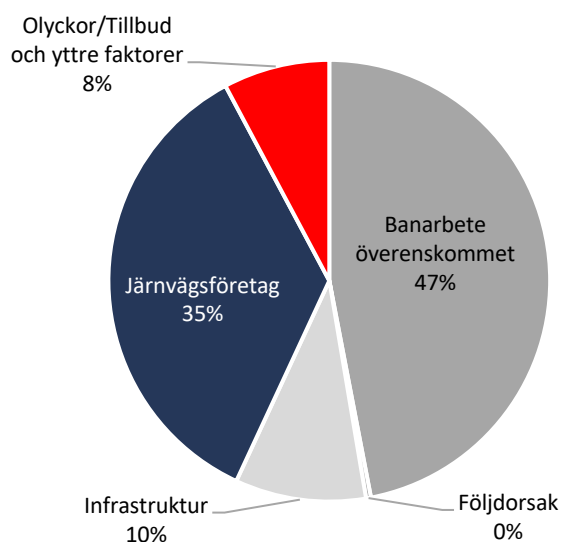
Den mörkblå stapeln visar regulariteten borträknat de turer som ställdes in pga avstängd bana.
Den mörkgrå stapeln inkluderar dessa turer.

Antal hel- och delinställda turer Q4



Antalet inställda turer är fler under kvartal fyra 2020 jämfört med 2019.

Orsak till inställda turer

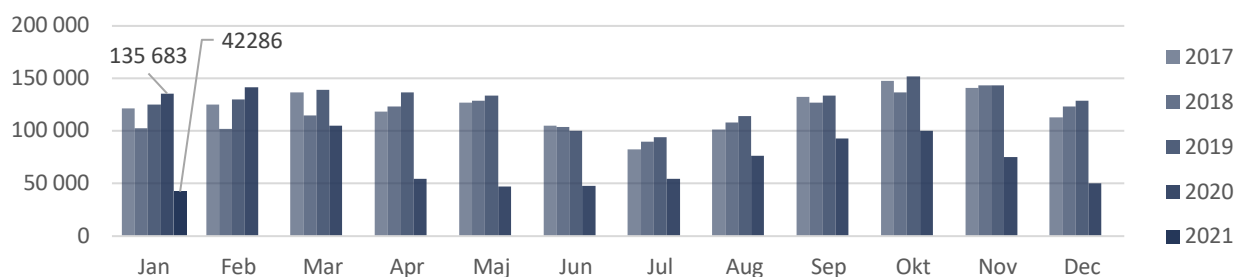


Fördelning mellan orsaker som medfört hel- och delinställda turer ackumulerat 2020.

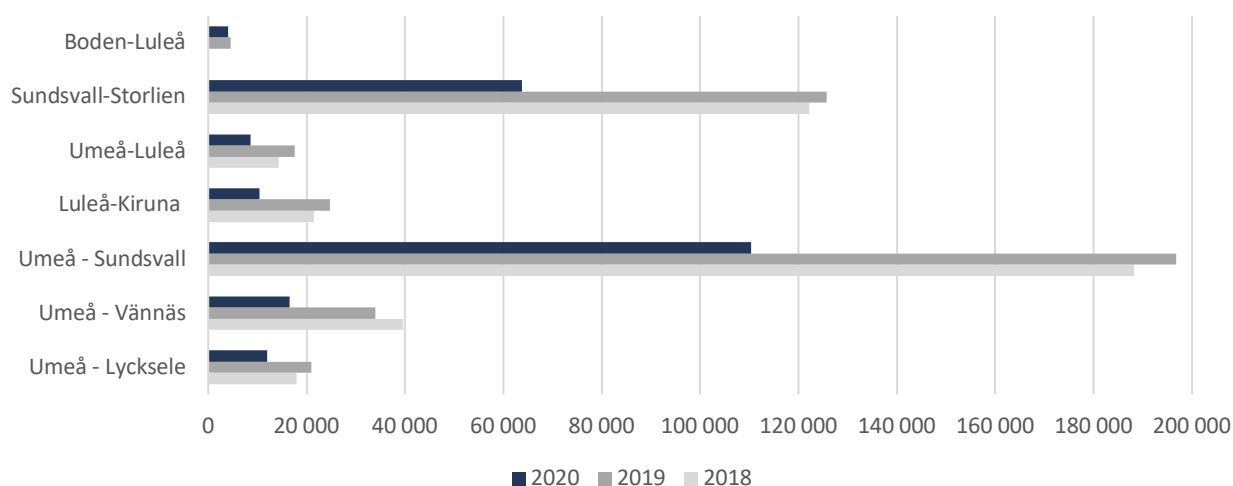
Fortsatt minskat resande under pandemin

Det stora tappet av resande under coronapandemin håller i sig och ökar ytterligare något under kvartal fyra 2020 och januari 2021. Resandet har under januari varit det lägsta hittills under coronapandemin, både i faktiska siffror och i relation till föregående år. En andra våg av coronavirusets spridning och ett ökat fokus på restriktivitet och försiktighet i kollektivtrafiken, bland annat med rekommendation om munskydd i pendlingstid, har gjort folk mer restriktiva med sina resor.

Det totala resandet under kvartal fyra minskade med -47 procent jämfört med 2019. Totalt 225 700 resenärer åkte under första kvartalet med Norrtåg, att jämföra med 424 200 resenärer föregående år.



Resande Q4



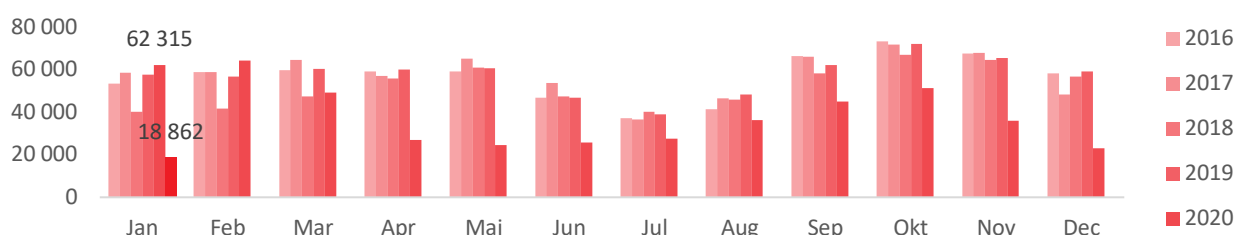
*Resandeutvecklingen på samtliga linjer under kvartal 4, jämfört med tidigare år.
På samtliga sträckor, förutom Boden-Luleå, har resandet närmare halverats.*

Resande – linje för linje

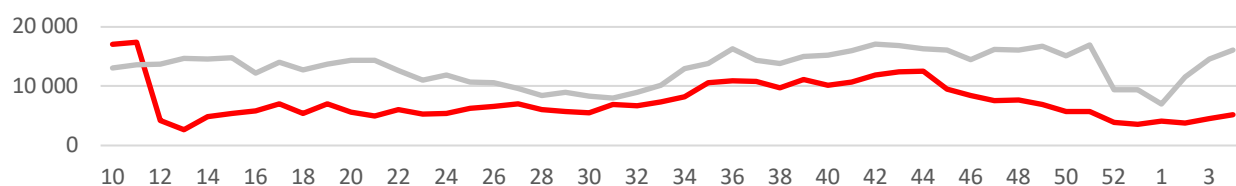
Umeå–Sundsvall

Linjen trafikeras i och med T21 med tio dubbelturer på vardagar, samt helgtrafik, och sträckan Umeå–Örnsköldsvik med fem dubbelturer på vardagar. Under januari månad var trafiken reducerad till följd av svåra väderförhållanden. Antal inställda avgångar till följd av avstängda banor uppgick till 109 stycken eller 18 procent.

Totalt för kvartalet uppgick resandet till 110 387, vilket är en minskning med -44 procent jämfört med 2019. Det totala resandet på sträckan under 2020 uppgick till 472 500, vilket är en minskning med -31 procent jämfört med 2019. Andelen pendlarresenärer under 2020 utgjorde 47 procent. Resandetappet blev under vintern större än i höstas och i januari är resandet lägre än någon månad hittills under coronapandemin.

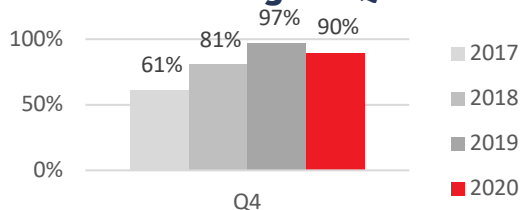


Resandeutveckling månadsvis jämfört med tidigare år.

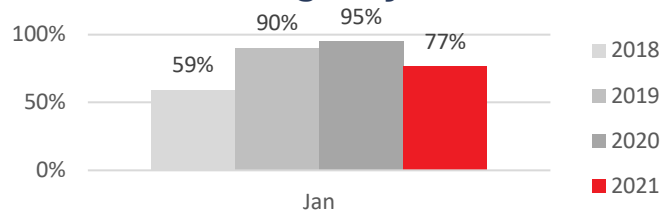


Resande vecka för vecka under coronapandemin. Röd = 2020/2021, grå = 2019/2020.

Punktlighet Q4

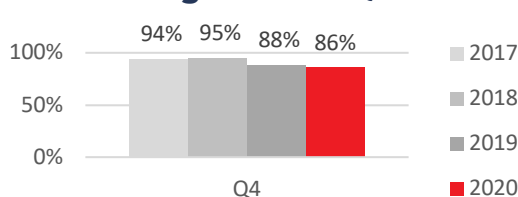


Punktlighet januari

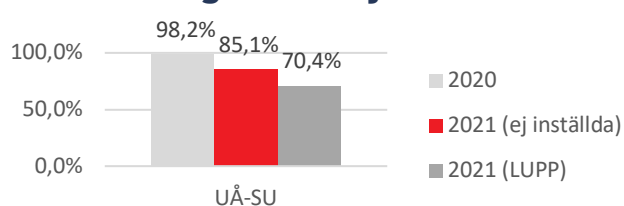


Punktligheten under det fjärde kvartalet är lägre jämfört med 2019, och i januari sjönk siffran ytterligare.

Regularitet Q4



Regularitet januari

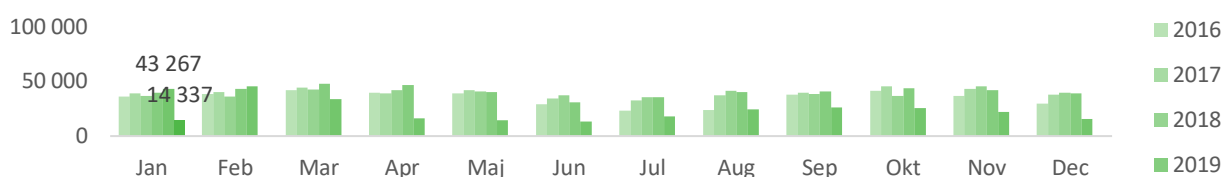


Regulariteten är lägre under det fjärde kvartalet 2020 jämfört med 2019. I januari är cirka 18 procent av regularitet hänförlig till avstängda banor pga svåra väderförhållanden

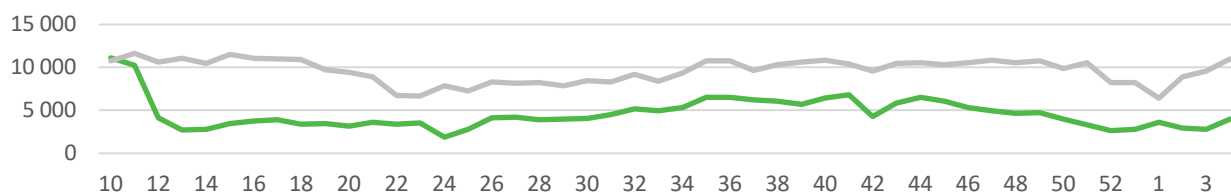
Sundsvall–Trondheim

Linjen trafikeras med nio dubbelturer plus heltrafik på sträckan Sundsvall–Östersund. Sträckan Östersund–Åre/Duved trafikeras med fem dubbelturer och sträckan Åre–Storlien med två dubbelturer, med omstigning i Storlien till fortsatt resa in mot Norge. Under januari månad var trafiken reducerad till följd av svåra väderförhållanden. Antal inställda avgångar till följd av avstängda banor uppgick till 70 stycken eller 16 procent.

Totalt under kvartal fyra uppgick resandet till 63 700 resenärer, en minskning med -49 procent jämfört med 2019. Det totala resandet på sträckan under 2020 uppgick till 300 000, vilket är en minskning med -39 procent jämfört med 2019. Andelen pendlarresenärer utgjorde 29 procent. Resandetappet kopplat till coronapandemin blev större under vintern och i januari var resandet på samma nivå som under våren och tidig sommar 2020.

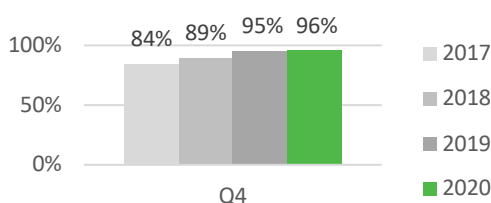


Resandeutveckling månadsvis jämfört med tidigare år.

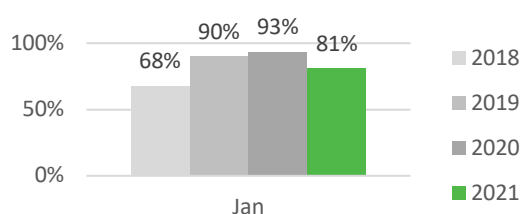


Resande vecka för vecka under coronapandemin. Grön = 2020/2021, grå = 2019/2020.

Punktlighet Q4

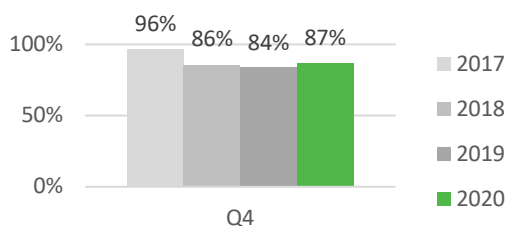


Punktlighet januari

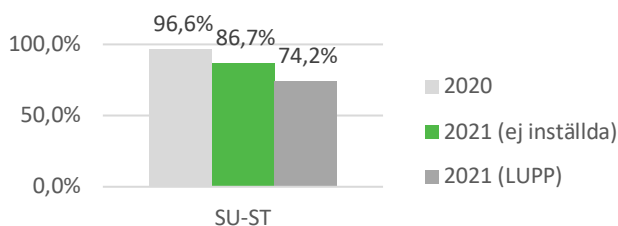


Punktligheten är under det fjärde kvartalet något högre än föregående år.
I januari gick punktligheten dock ner till under normala nivåer.

Regularitet Q4



Regularitet januari

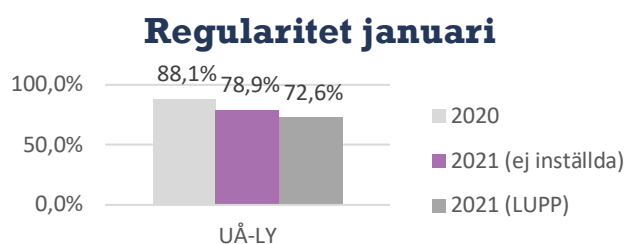
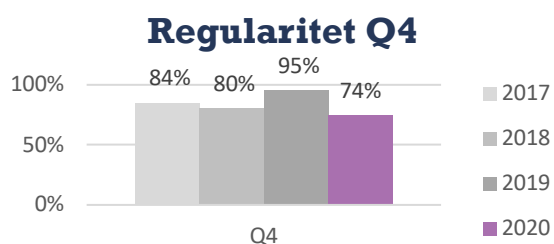
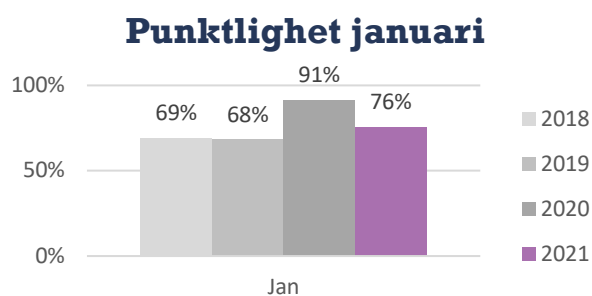
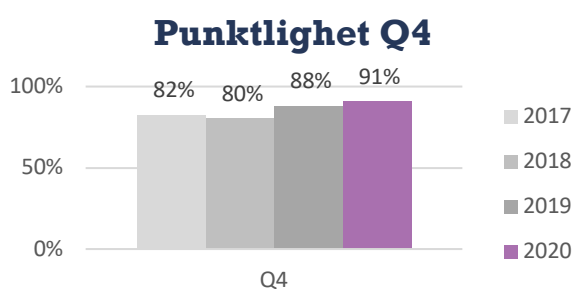
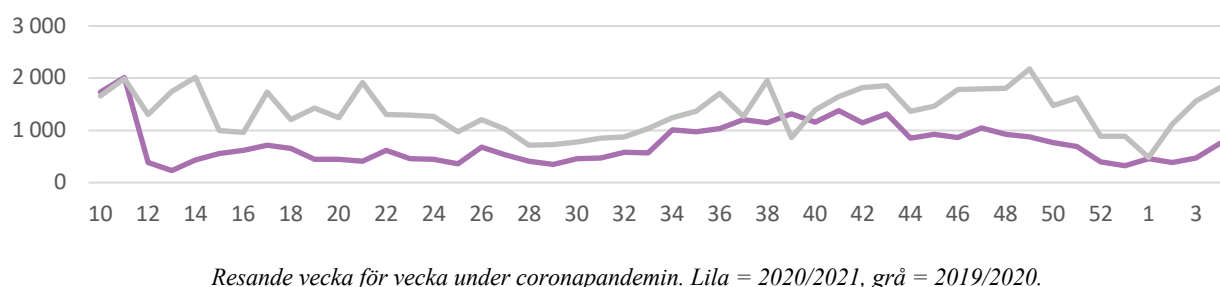
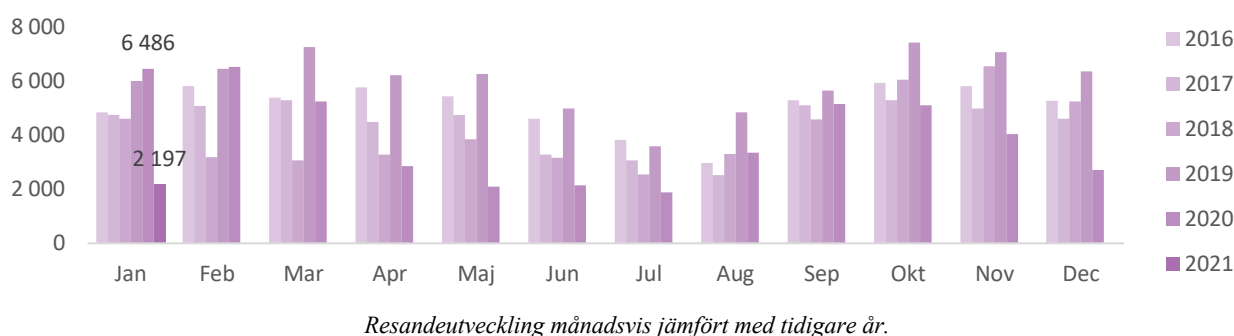


Under det fjärde kvartalet har regulariteten varit i nivå med tidigare år. I januari är cirka 16 procent av regularitet hänförlig till avstängda banor pga svåra väderförhållanden.

Umeå–Lycksele

Linjen trafikeras med fyra dubbelturer på vardagar och helgtrafik. Umeå–Lycksele är den enda sträckan i Norrtågssystemet som har en 77 kilometer lång, ej elektrifierad sträcka där hela sträckan framförs med ett dieselfordon. Under vinterkvartalet har fordonet problem med dieselmotor och värme ombord och det finns perioder av längre stillastående av olika orsaker. Följden blir att turerna mellan Lycksele och Hällnäs med återkommande intervaller blir inställda och bussersatta, vilket påverkar regulariteten, framförallt under december månad då motorproblem skapade en 14 dagar lång underhållsperiod och delinställda avgångar mellan Hällnäs-Lycksele.

Totalt under kvartal fyra uppgick resandet till 11 900 resenärer, en minskning med -43 procent jämfört med 2019. Det totala resandet på sträckan under 2020 uppgick till 47 800, vilket är en minskning med -34 procent jämfört med 2019. Andelen pendlarresenärer utgjorde 61 procent. Höstens resandeökning vände under kvartal fyra och gick i januari ner till samma låga nivåer som under våren och sommaren 2020.



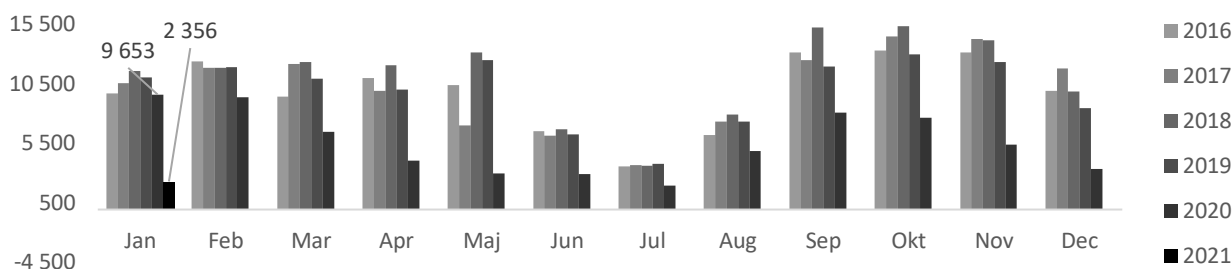
Under det fjärde kvartalet var regulariteten lägre än på flera år.

Umeå–Vännäs

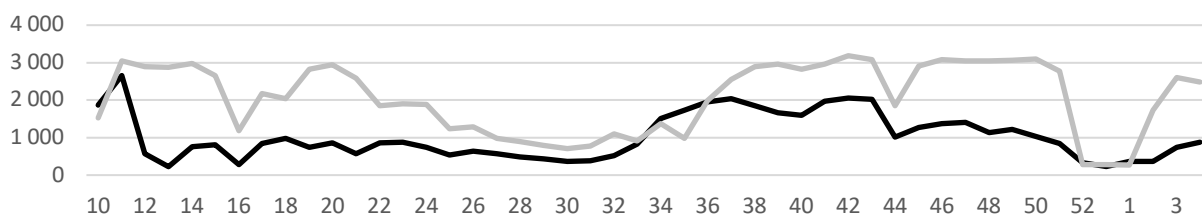
Linjen trafikeras med nio dubbelturer på vardagar och utgör den kortaste pendlarsträckan i Norrtågssystemet på 33 kilometer.

Totalt under kvartal fyra uppgick resandet till 16 500 resenärer, vilket är en minskning med -34 procent jämfört med 2019. Det totala resandet på sträckan under 2020 uppgick till 67 200, vilket är en minskning med -44 procent jämfört med 2019. Skol- och arbetspendling utgör 87 procent av allt resande.

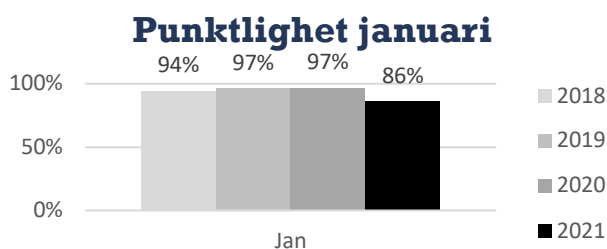
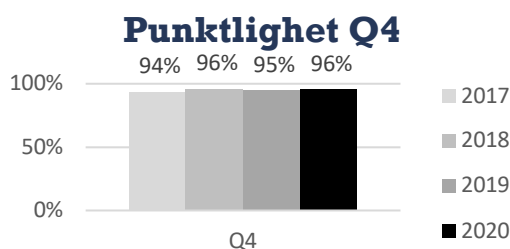
Resandeminskningen under kvartal fyra fortsatte under januari, då resandet var nere på samma låga nivåer som under våren och sommaren 2020.



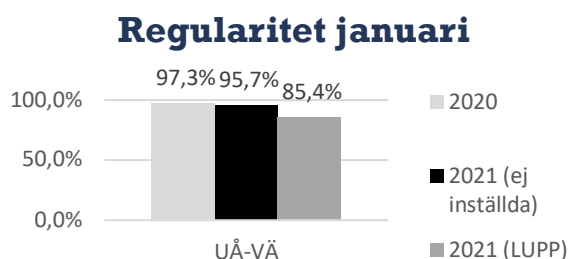
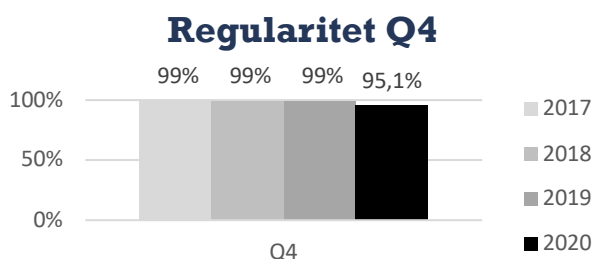
Resandeutveckling månadsvis jämfört med tidigare år.



Resande vecka för vecka under coronapandemin. Svart = 2020/2021, grå = 2019/2020.



Punktligheten är under det fjärde kvartalet ligger för tredje året i rad över det nationella målet för punktlighet. I januari gick punktligheten ned till, för sträckan, ovanligt låga nivåer

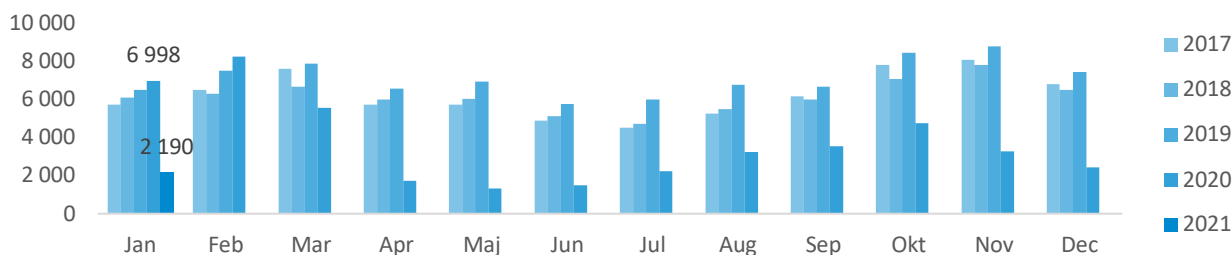


Regulariteten är generellt sett mycket hög på sträckan. Under kvartal fyra och januari var den något lägre än tidigare år, 12 procent utgör inställda avgångar kopplat till svåra väderförhållanden.

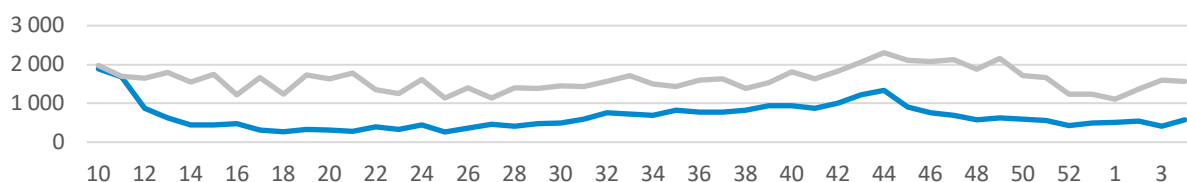
Luleå–Kiruna

Linjen trafikeras med tre dubbelturer på vardagar och två dubbelturer på helger. Sträckan har tung godstrafik, malmtågen och stora infrastrukturproblem. Normalt är flertalet resor som görs är resande kopplat till malmfälten och resandet till Sunderbyn sjukhus.

Totalt under kvartal fyra uppgick resandet till 10 400 resenärer, vilket är en minskning med -58 procent jämfört med 2019. Det totala resandet på sträckan under 2020 uppgick till 44 900, vilket är en minskning med -47 procent jämfört med 2019. Andelen pendlare utgör endast 2 procent av det totala resandet. Resandet sjönk igen under kvartal fyra och januari, men ligger över de lägsta nivåerna i början av pandemin.

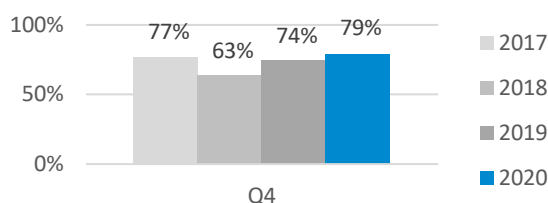


Resandeutveckling månadsvis jämfört med tidigare år.

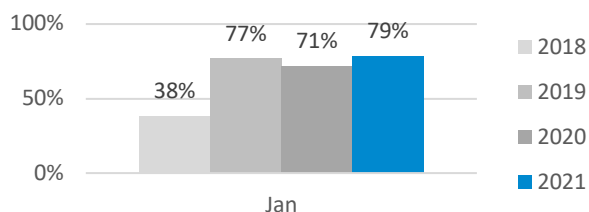


Resande vecka för vecka under coronapandemin. Blå = 2020/2021, grå = 2019/2020.

Punktlighet Q4

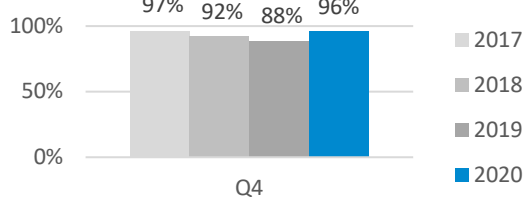


Punktlighet januari

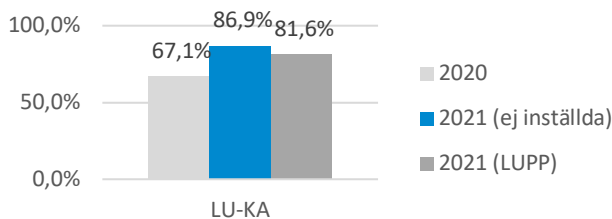


Punktligheten är under det fjärde kvartalet och januari något högre än tidigare år, men generellt är punktligheten låg på sträckan, vilket till stor del är kopplat till infrastruktur och tung godstrafik.

Regularitet Q4



Regularitet januari

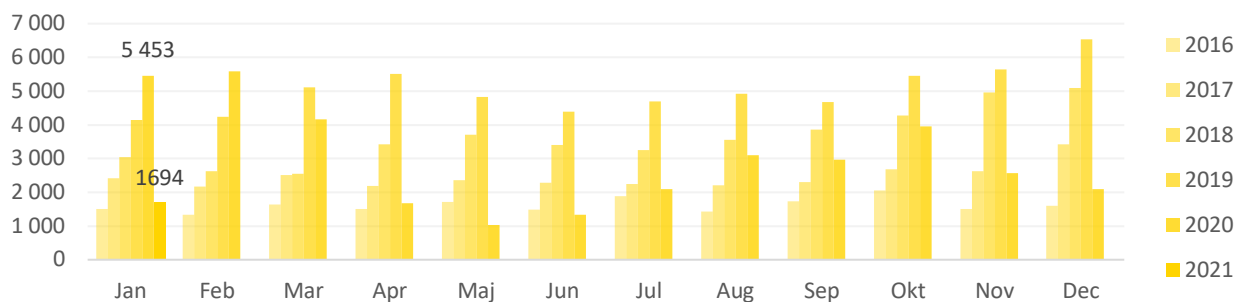


Regulariteten i januari är även här påverkad av svåra väderhållanden och avstängda banor, vilket påverkar regulariteten med 6 procent.

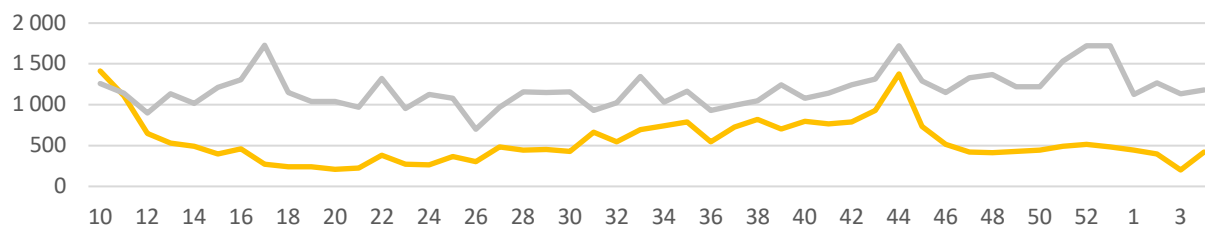
Umeå–Luleå

Linjen trafikeras med två dubbelturer och heltrafik. Resandet på sträckan är i stora drag kopplat till studiependling till högskola samt värnpliktsresor och före coronapandemin var sträckan den som ökade allra mest i resande, vilket tydligt syns i grafen nedan.

Totalt under kvartal fyra uppgick resandet till 8 600 resenärer, en minskning med -51 procent jämfört med föregående år, på grund av coronapandemin. Det totala resandet på sträckan under 2020 uppgick till 36 000, vilket är en minskning med -40 procent jämfört med 2019. Av det totala resandet utgör pendlare 8 procent. Efter resandeuppgången under hösten gick resandet ned drastiskt under november, december och januari.

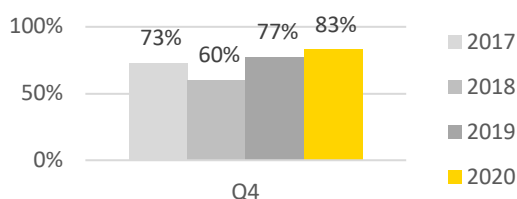


Resandeutveckling månadsvis jämfört med föregående år.

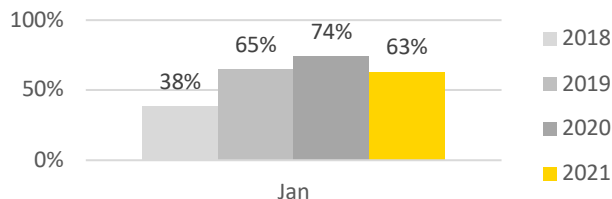


Resande vecka för vecka under coronapandemin. Gul = 2020/2021, grå = 2019/2020.

Punktlighet Q4

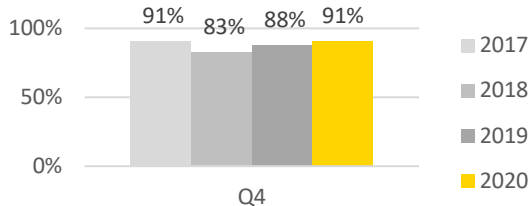


Punktlighet januari

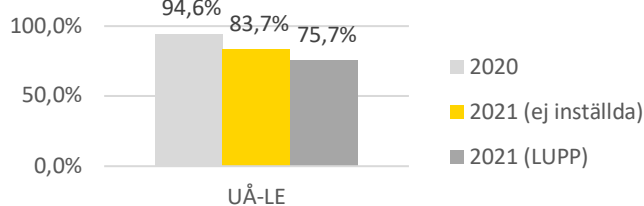


Många viltolyckor och effekter av svåra väderförhållanden påverkar punktlighet stort på de avgångar vi har kört under januari.

Regularitet Q4



Regularitet januari

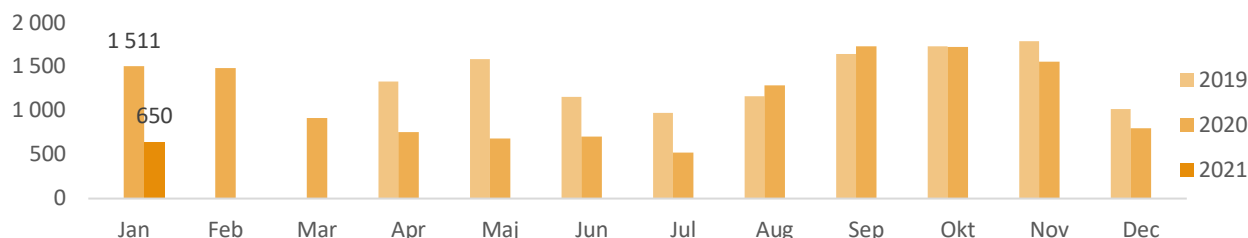


Under det fjärde kvartalet är regulariteten på en, för sträckan, normal nivå. 10 procent av regularitet är kopplat till avstängda banor i januari.

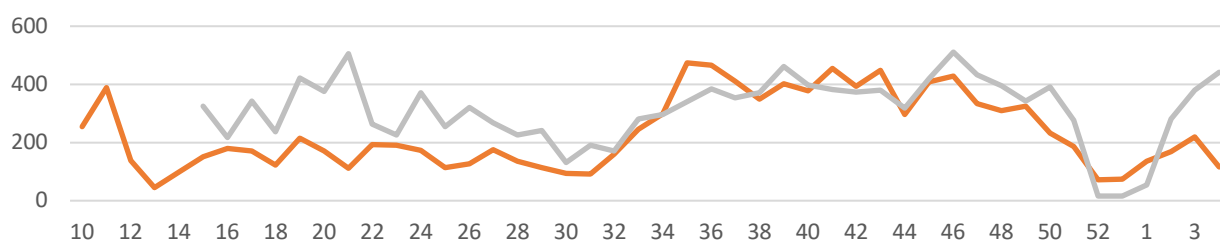
Boden–Luleå

Pendeln mellan Boden och Luleå trafikeras med fem dubbelturer på vardagar i och med uppstarten av trafiken mellan Boden och Haparanda. Det är den näst kortaste sträckan i norrtågssystemet på 35 kilometer. Resandet på sträckan utgörs till största delen av arbetspendlare.

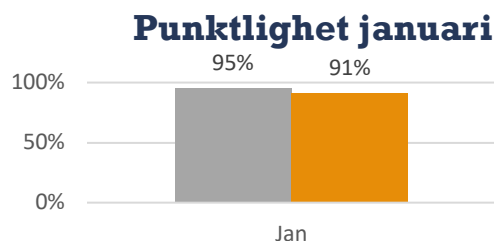
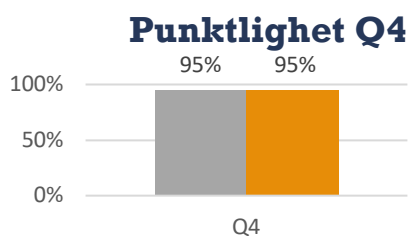
Totalt under kvartal tre uppgick resandet till 4 000 resenärer, vilket är en minskning med endast -10 procent, trots coronapandemin. I januari har dock resandet sjunkit markant, med -57 procent jämfört med januari 2020. Pendlarresenärerna på sträckan utgör 87 procent.



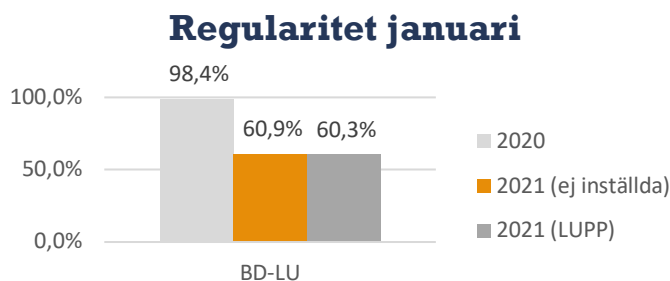
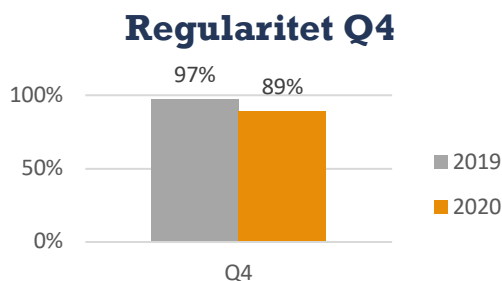
Resandeutveckling månadsvis jämfört med föregående år.



Resande vecka för vecka under coronapandemin. Orange = 2020/2021, grå = 2019/2020.



Punktligheten på sträckan är generellt sett hög och är under det fjärde kvartalet i snitt 95 procent, vilket är i linje med det nationella målet för punktlighet.



Under det fjärde kvartalet var regulariteten lägre än föregående år. Fordonsbrist på X11 har medfört inställda avgångar.