



Kvalitetsrapport tertial 2 2021



Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	3
Gradvis ökad rörlighet i samhället	3
Nya produkter ska locka tillbaka resenären	3
Klimatförändringar – ger konsekvenser för infrastrukturen i Norrtågland	4
Punktlighet	5
Åsknedslag i teknikskåp.....	5
Haparandatrafikens merförörseningar minskar i takt med EOS uppdaterade fordon.....	5
Persontågstrafikens punktlighet återhämtad under augusti.....	6
Regularitet.....	7
Banarbete och åsknedslag påverkar regulariteten	7
Resande.....	8
En sakta tillbakagång till en normal vardag utan restriktioner.....	8
Resande, punktlighet och regularitet – linje för linje	9
Umeå–Sundsvall.....	9
Sundsvall–Trondheim	11
Umeå–Lycksele	13
Umeå–Vännäs	15
Luleå–Kiruna	17
Umeå–Luleå	19
Boden–Luleå	21
Luleå–Haparanda.....	23

Sammanfattning

Gradvis ökad rörlighet i samhället

Under andra tertialet är resandet med Norrtåg 11 procent högre än i fjol. Skillnaden i resande jämfört med 2019, då resandet var normalt, har stadigt minskat under året, från -66 procent i januari till -41 procent i augusti. Detta visar att resenärerna sakta börja återvända.

Procentförändring i resande jmf 2019



Rekommendationen om distansundervisning för gymnasieskolorna upphörde att gälla den 1 april. Även universitet och högskolor får från och med den 1 juni bedriva undervisning på plats, trots det fortsätter de flesta universiteten med distansundervisning under hösten (enligt en artikel i Sveriges radio, 7 juni 2021). Enligt Swedavias senaste statistik gällande procentförändringar i antal passagerare har resandet med flyg inrikes minskat med -33 procent ackumulerat 2021, jämfört med 2020. I augusti var förändringen i stället en ökning med hela 82 procent. Detta skulle kunna vara en indikation på att resandet och rörligheten i samhället ökar i stort, i takt med att vaccinationsgraden blir högre och restriktioner i samhället stegvis avvecklas.



Nya produkter ska locka tillbaka resenären

Antal resor på ett 30 dagars kort sjunker jämfört med tidigare år. Med hemmaarbete så ökar flexibiliteten och resenären börjar efterfråga nya produkter. Som ett led att tillmötesgå resenärerna så kommer VY Tåg att införa nya produkter med större flexibilitet under hösten. Under hösten kommer det att finnas flexbiljetter i buntar om 10, 20 och 40 rabatterade enkelbiljetter. Kortet är giltigt i sex månader från första resan på kortet.

Pensionärserbjudande kommer också att finnas under hösten. Målsättningen är att öka resandet på mindre belagda tåg till ett reducerat pris.

Vy har även uppdaterat tidtabellen för att du som resenär ska kunna undvika avgångar där det kan uppkomma trängsel.

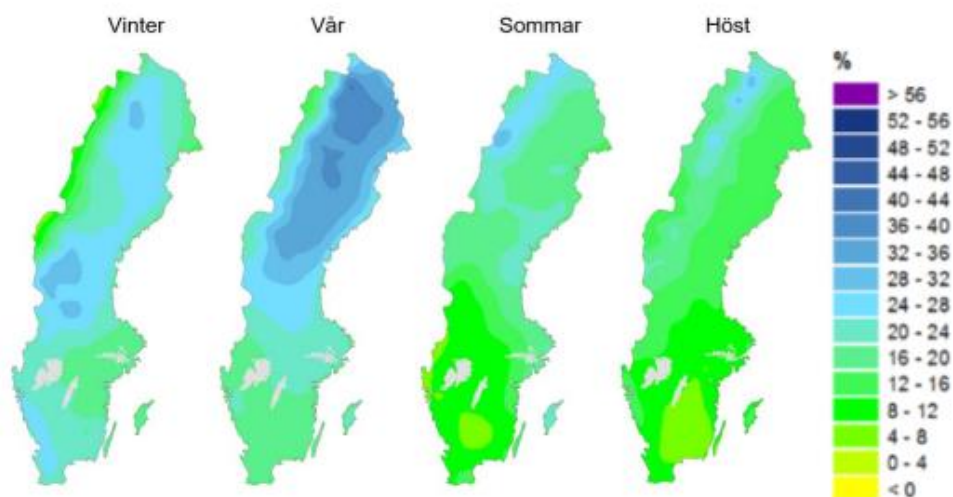
Måndag-Fredag					
TÅG-ID	7401	7441	7403	7405	744
DAGAR	M-F	M-F	M-F	M-F	M-
LINJE	35	35	35	35	35
Umeå C	04:36	05:05	05:36	06:38	07:
Umeå Östra	04:38	05:08	05:38	06:41	07:
Hörnefors	04:54	05:23	05:54	06:57	08:
Nordmalings	05:05	05:35	06:08	07:09	08:
Husum	05:19	06:00	06:22	07:22	08:
Örnsköldsvik Norra	05:31	06:11	06:33	07:34	09:
Örnsköldsvik C	05:34	06:14	06:36	07:37	09:
Örnsköldsvik C	05:34		06:37	07:37	
Västernäsby	06:09		07:07	*	
Kramfors	06:20		07:19	08:16	

= Kan vara många resenärer
X = Tåget stannar vid behov
* = Tåget stannar inte

Klimatförändringar – ger konsekvenser för infrastrukturen i Norrtågland

Klimatförändringarna får redan idag konsekvenser för infrastrukturen. Stora nederbördsmängder ökar risken för erosion, översvämningar, ras och skred. Efter den snörika vintern såg vi kraftiga vårflooder och en ökad risk för översvämningar och eroderade banvallar. Under våren har det inträffat ett flertal spårfel på olika håll i infrastrukturen vilket medfört hastighetsnedsättningar och långa åtgärdstider.

Under sommaren har vi haft dagar med kraftiga skyfall och åsknedslag med bränder som medfört förseningar och inställda tåg. Värmeböljorna ger solkurvor och andra påverkan på infrastrukturen. I ett framtida klimat så räknar man med ökade nederbördsmängder i Norrtågland. I SMHI:s prognoser räknar man med upp till 40 procent mer i de nordligaste länen vintertid samtidigt som det övergår mer mot regn i stället för snö under vintertid. Detta påverkar vattendrag och erosion, vilket kan ge liknande effekter som vi sett under detta halvår.



Figur 2: Förändring i nederbörd för respektive årstid i slutet på seklet (2069-2098) jämfört med referensperioden 1961-1990. Beräkningarna baseras på RCP 4.5-scenariot. Källa: SMHI.

Punktlighet

Åsknedslag i teknikskåp

I Norrbotten har trafiken mellan Luleå och Kiruna påverkats kraftigt av ett åsknedslag i ett teknikhus som orsakade en brand och slog ut hela teknikskåpet Åska slår först ut växlarna i Gransjö. Det visar sig senare att åskan hade slagit ner i ett teknikhus. Det gick att köra tåg, men med stoppkörning i 21 km, vilket gav cirka 30–60 minuter försening. Trafikverket ansåg att tågtrafiken måste glesas ut för att det skulle vara hanterbart att prata tåg mot stopp. Trafikverkets inriktningsbeslut blev att köra godstrafik och ersätta resandetåg med buss. Nattågen gick som vanligt dock med förseningar. Trafikverkets beslut resulterade i att Norrtåg fick ställa in trafiken hela juli. Från och med den 27 juli fick Norrtåg klartecken med två dubbelturer, men den tredje fick ställas åt sidan. Prognos för att åtgärda alla felen i teknikhuset är vecka 39. Trafikverket åberopar force majeure vilket betyder att all bussersättning bekostas av operatören Vy. Bara i juli månad var kostnaden 5 miljoner kronor för bussersättningen.



Skador i ett teknikskåp efter ett åsknedslag.

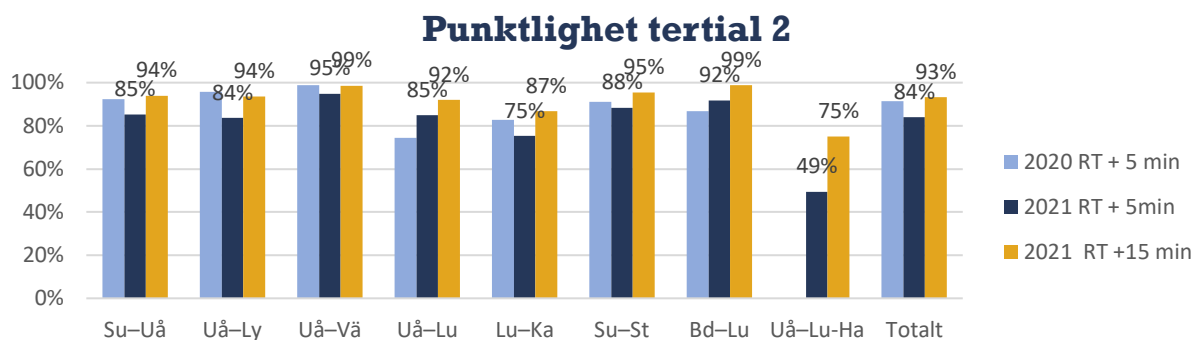
Haparandatrafikens merförseningar minskar i takt med EOS uppdaterade fordon

På Haparandabanan har fordonens ombordsystem inte varit synkat med infrastrukturens signalsystem ERTMS. För att säkerställa det totala systemets funktion och säkerhet krävs att fordon som trafikerar ERTMS-banor är utrustade med ombordsystem som genomgått integration mot aktuell version av marksystemet. Det visar sig att versionerna av infrastrukturens system skiljer sig mellan olika banor vilket ställer till problem för Norrtågsflottan. Nu när vi uppgraderat fordonens system fungerar det bättre, men banan har fortfarande hastighetsnedläggningar på banan vilket gör att förseningarna fortfarande finns, men till det bättre. Rätt tid inom 15 minuter är för andra tertialet 75 procent. Ett flertal perioder av banarbeten i delar av Norrtågland har också orsakat förseningar då delinställda avgångar har trafikerats med buss, vilket gör att mötestider till anslutande tåg medför förseningar.

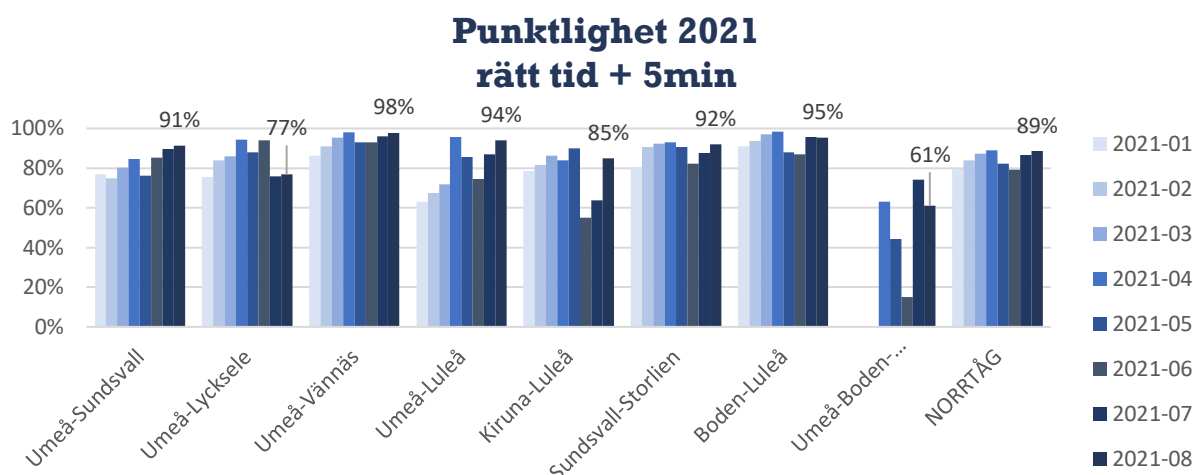
Persontågstrafikens punktlighet återhämtad under augusti

Sommarens närmast rekordlåga regularitet vände i augusti och landade högt, 94 procent. En lång period av banarbeten och andra infrastrukturstörningar har påverkat trafiken och resulterat i inställda avgångar och försenade tåg.

Ser vi de omlopp där vi passerar 30 mil, det vill säga på Umeå–Sundsvall och Sundsvall–Östersund, uppvisar vi en punktlighet på RT+ 15 minuter på 94 procent respektive 95 procent för tertial 2, vilket får anses som acceptabelt med alla störningar som finns i infrastrukturen och omfattningen av banarbeten.



Punktlighet tertial 2 2021 jämfört med tertial 2, 2020. Den gula stapeln visar RT+15 minuter under T2 2021.

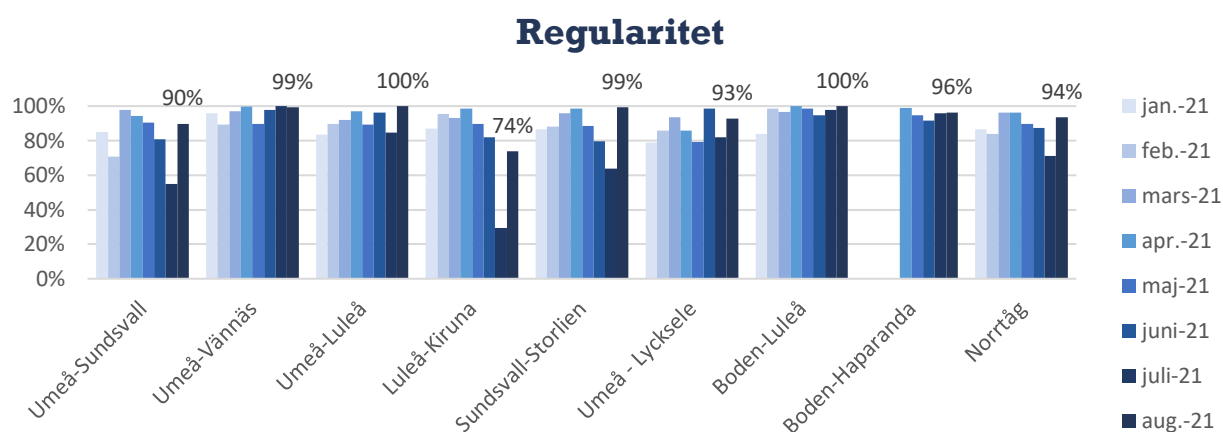


Regularitet

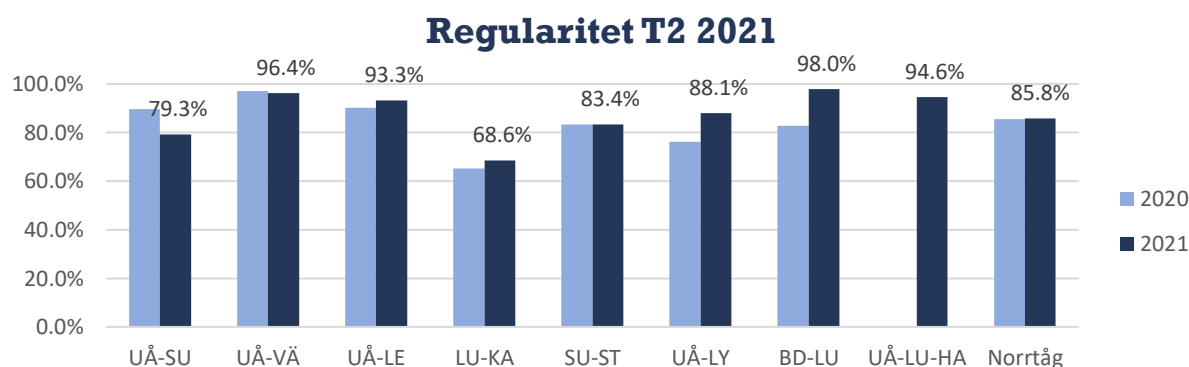
Banarbete och åsknedslag påverkar regulariteten

Norrtåg har tillsammans med operatören och Trafikverket kontinuerlig uppföljning av regularitet kunnat identifierat möjliga förbättringar som vi presenterar för Trafikverket sedd ur vår synvinkel. Som resenär är det inte alltid lätt att förstå vad som ligger bakom hel- eller delinställda turer.

Totalt under andra tertialet 2021 uppgår regulariteten till 86 procent, vilket är i samma nivå som föregående år och på de flesta sträckor uppvisas inga större förändringar i regulariteten, förutom på Umeå–Lycksele och Boden–Luleå som har högre regularitet än föregående år. Regulariteten på Umeå–Sundsvall är lägre vilket är hänförligt till den långa period av banarbeten under sommaren, vilket även är anledningen till den låga regulariteten på Sundsvall–Storlien. Sträckan Luleå–Kiruna drabbades av en lång period av inställda turer under sommaren på grund av ett åsknedslag. I augusti uppnåddes hög regularitet på i stort sett samtliga sträckor på mellan 90 och 100 procent, bortsett från 74 procent på Luleå–Kiruna. Totalt uppgick regulariteten till 94 procent i augusti månad.



Regularitet per sträcka och månad 2021.



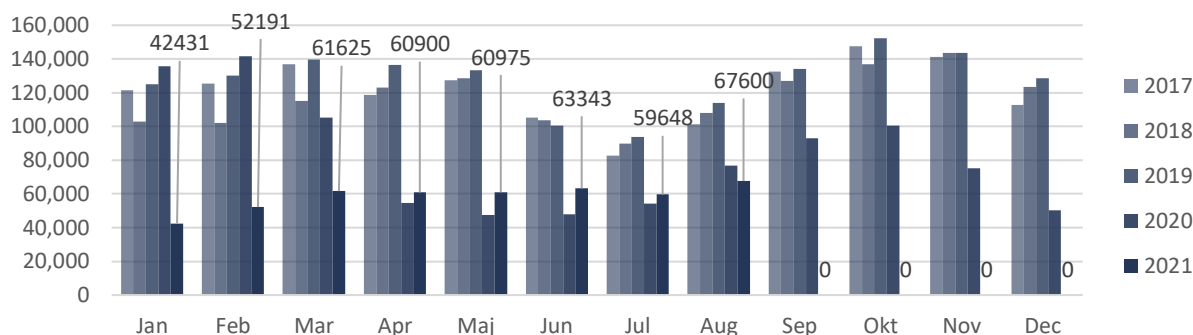
Regularitet per sträcka totalt under tertial 2, 2021, jämfört med tertial 2, 2020.

Resande

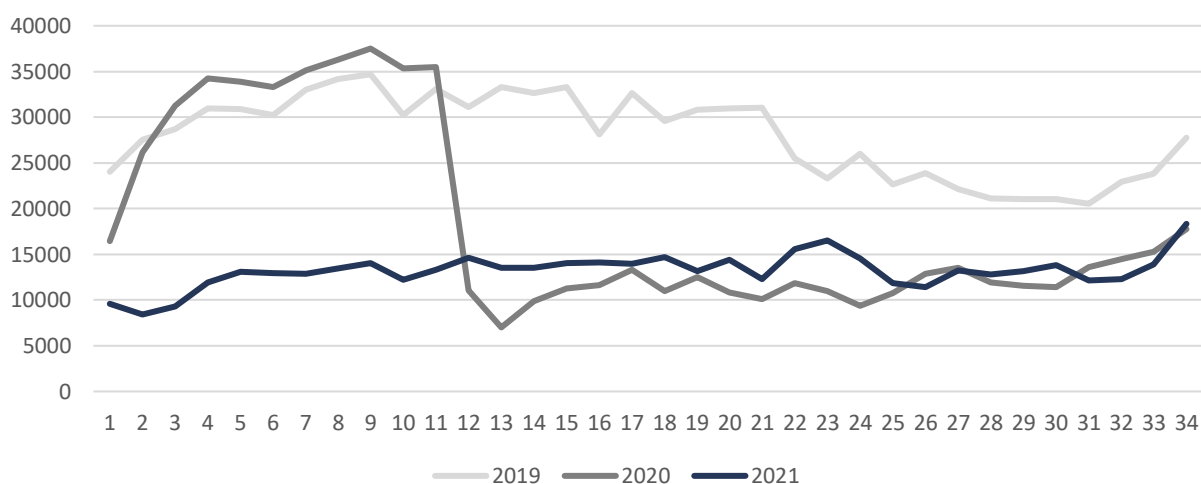
En sakta tillbakagång till en normal vardag utan restriktioner

Den 15 juli lyftes restriktionen gällande begränsning av antal resenärer för långväga kollektivtrafik. För Norrtåg innebär det att den maximala beläggningen om 50 procent togs bort och att vi återigen kunde ta emot resenärer efter full kapacitet på linjer över 150 kilometer.

Det totala resandet under första tertialet uppgick till 251 500 vilket är en ökning med 11 procent jämfört med samma period föregående år (minskning med -43 procent jämfört med T2 normalåret 2019). Skillnaden i totalt antal resande per månad jämfört med 2019 minskar något över tid. I april var resandetappet -55 procent och i augusti var motsvarande siffra -41 (jämfört med 2019). Resandet i augusti var dock något lägre än föregående år. I takt med att allt fler vaccineras och restriktioner i samhället lättas finns förutsättningar att resandet kommer att fortsätta att stiga mot en mer normal nivå, förutsatt att smittspridningen fortsätter att ligga på en låg nivå.



Resandeutvecklingen per månad jämfört med tidigare år.



Det totala resandet vecka för vecka sedan början av pandemin (kring vecka 10, 2020).

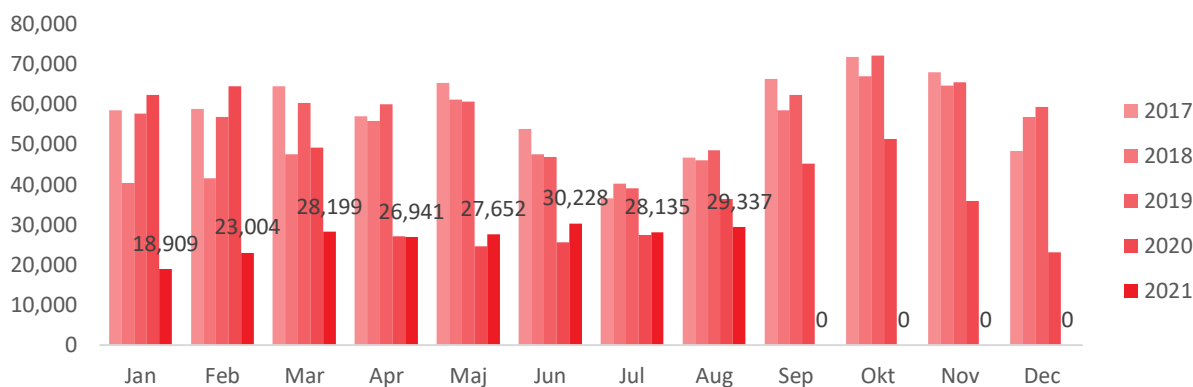
Resande, punktlighet och regularitet – linje för linje

Umeå–Sundsvall

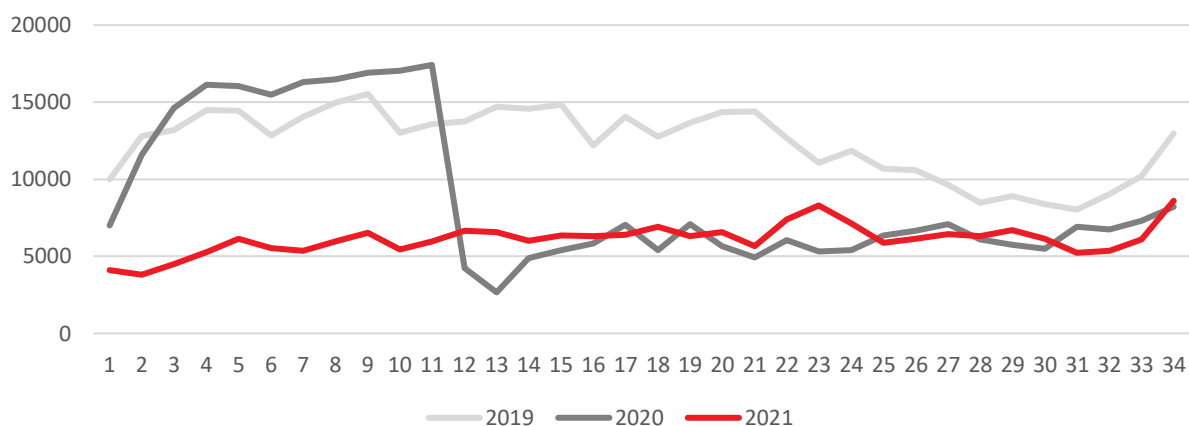
Linjen trafikeras i och med T21 med tio dubbelturer på vardagar, samt heltrafik, och sträckan Umeå–Örnsköldsvik med fem dubbelturer på vardagar. Under början av året var trafiken reducerad i en period till följd av svåra väderförhållanden.

Totalt för T2 uppgick resandet till 115 300, vilket är en ökning med 1 procent jämfört med T2 2020 (minskning med -41 procent jämfört med T2 normalåret 2019). Antal resande på ett pendlarkort har under pandemin minskat vilket gör att resande sjunker jämfört med tidigare år.

Sträckan dras fortfarande med en del punktlighetsproblematik. Den långa banarbetsperioden under sommaren påverkade punktligheten negativt, men i augusti är punktligheten i nivå med föregående år. I juni var regulariteten nere på låga 55 procent, vilket till stor del var en följd av tre veckors banarbete på sträckan. Totalt för tertial 2 är punktligheten 85 procent (punktligheten RT+15 min är 94 procent).

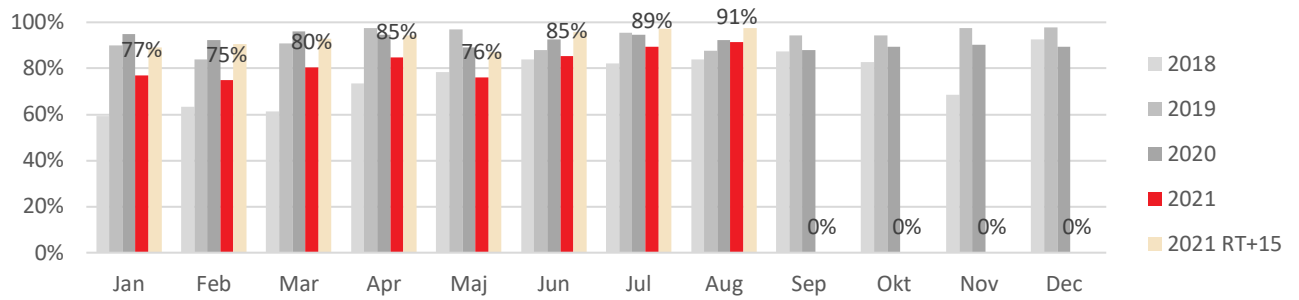


Resandeutveckling månadsvis jämfört med tidigare år.



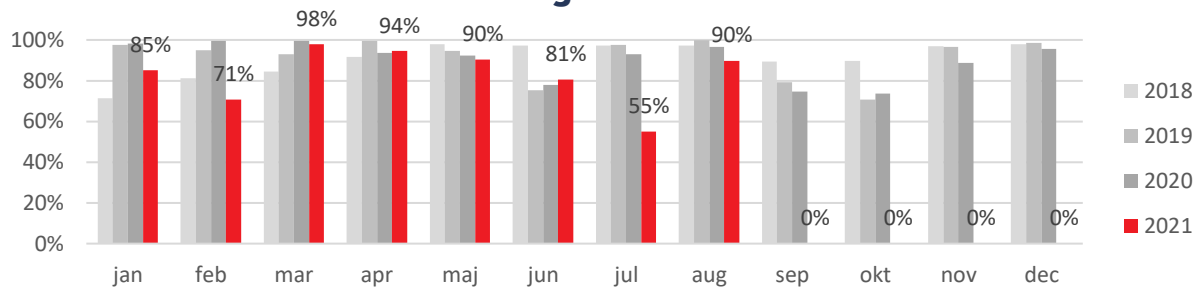
Resande vecka för vecka under coronapandemin.

Punktlighet



Punktligheten är lägre under T2 2021 jämfört med 2020. Den beige stapeln visar punktligheten rätt tid + 15 minuter till ankomststation.

Regularitet



Regulariteten totalt är lägre under T2 2021 jämfört med 2020.

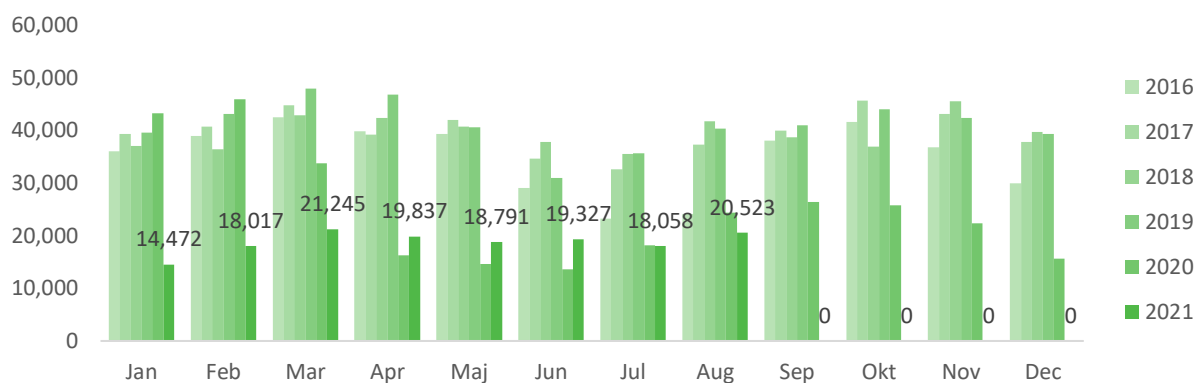
Sundsvall–Trondheim

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.

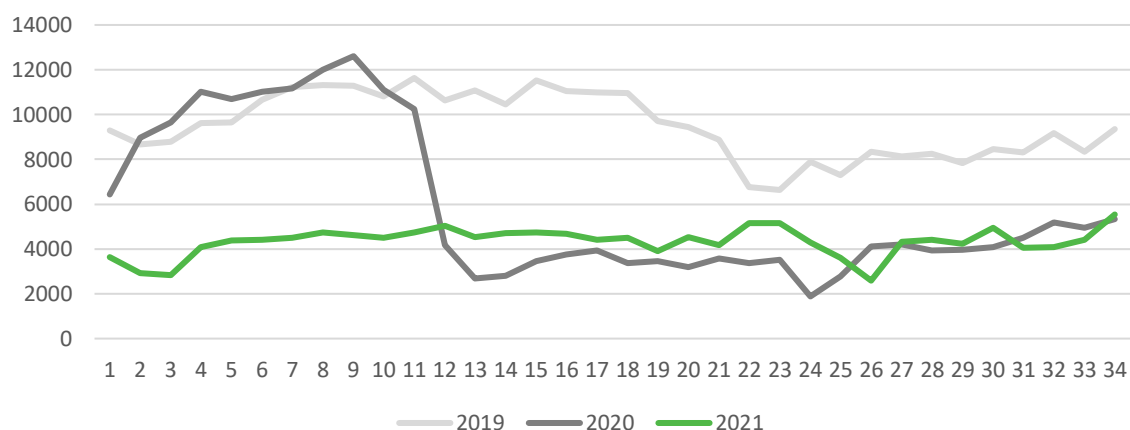
Totalt under andra tertialet uppgick resandet till 73 570 resenärer, en ökning med 8 procent jämfört med T2 2020 (minskning med -48 procent jämfört med T2 normalåret 2019). Andelen pendlarresenärer utgjorde 25 procent. Resandet under maj och juni är högre än föregående år, men något lägre i augusti. Semesterperioden har varit något förskjuten och antal tågsemesterresor har varit lägre än föregående år.

Sträckan har normalt sett hög punktlighet och under tertialet ligger den något under det normala, främst i juni och juli. Totalt för tertialet är punktligheten 88 procent (punktligheten RT+15 min är 95 procent).

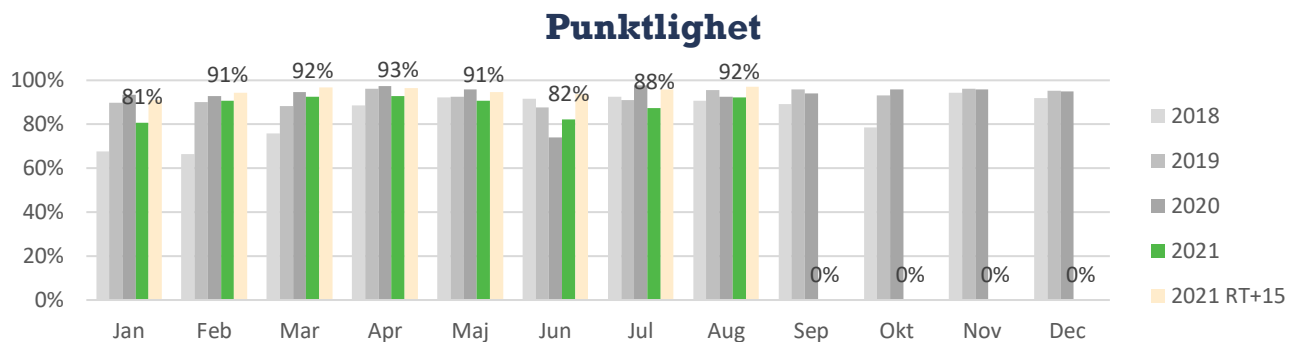
Banarbeten längs sträckan har orsakat en rejäl dipp på regulariteten, främst i juli. Totalt under tertial 2 uppgår regulariteten till 83 procent.



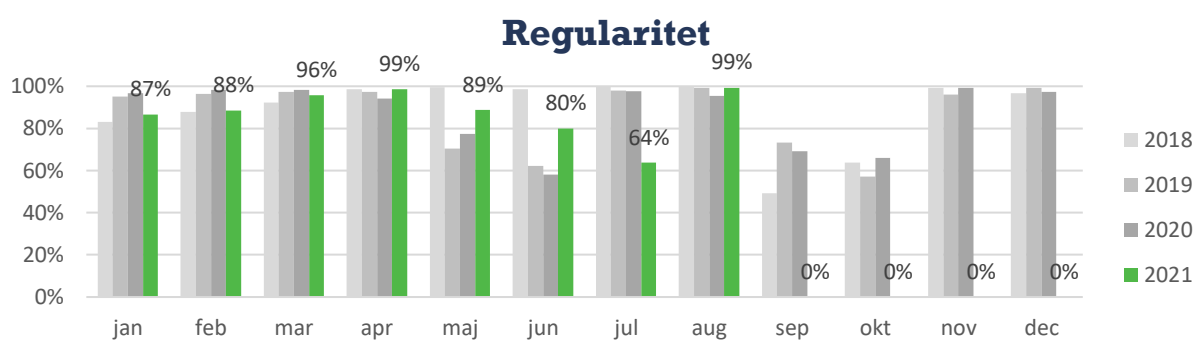
Resandeutveckling månadsvis jämfört med tidigare år.



Resande vecka för vecka under coronapandemin.



Punktligheten är lägre under T2 2021 jämfört med 2020. Den beige stapeln visar punktligheten rätt tid + 15 minuter till ankomststation.



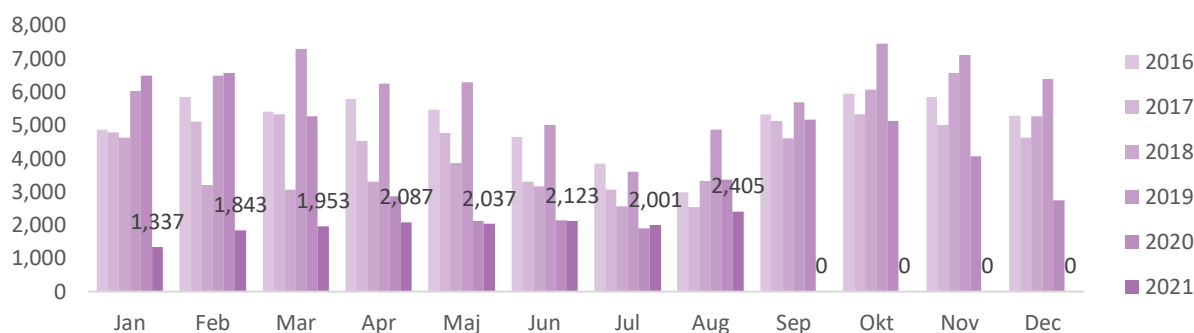
Under T2 2021 är regulariteten lägre än föregående år.

Umeå–Lycksele

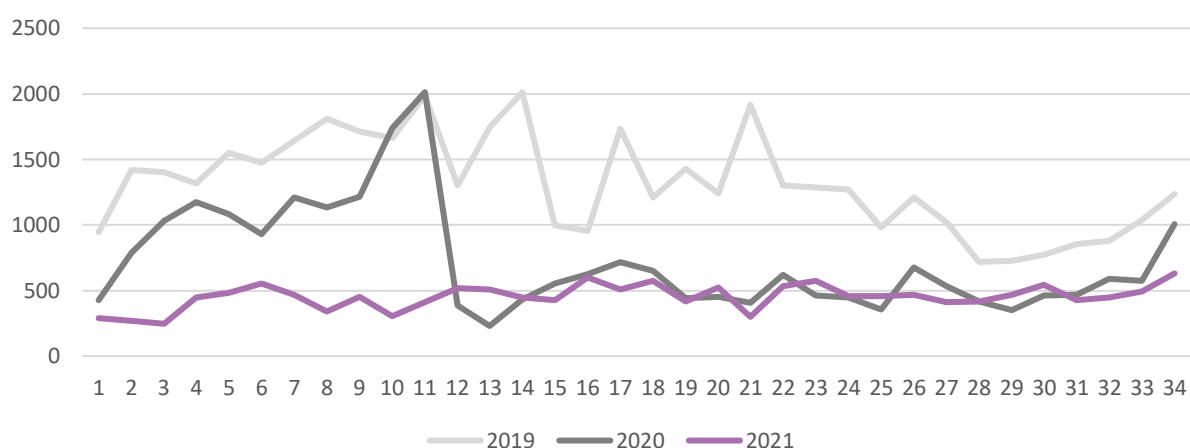
Linjen trafikeras med fyra dubbelturer på vardagar och heltrafik. Umeå–Lycksele är den enda sträckan i Norrtågssystemet som har en 77 kilometer lång, ej elektrifierad sträcka där hela sträckan framförs med ett dieselfordon. Turerna mellan Lycksele och Hällnäs blir med återkommande intervaller inställda och bussersatta på grund av att fordonet i perioder blir stillastående av olika orsaker. Detta påverkar regulariteten. I juni och augusti uppgick regulariteten till 99 respektive 93 procent, vilket är en ovanligt hög nivå på sträckan. Den totala regulariteten var under tertialet 88 procent, vilket är betydligt bättre än föregående år då regulariteten under T2 uppgick till 76 procent. Ökad tillgång av fordon på depå har medfört att underhållaren får mer sammanhängande tid att avhjälpa fel och göra förebyggande underhåll under helger, vilket har inneburit en mer robust trafik och färre inställda turer mellan Hällnäs och Lycksele.

Punktligheten under andra tertialet uppgick till 84 procent (punktligheten RT+15 min är 94 procent), vilket är betydligt lägre än T2, 2020 då punktligheten uppgick till 96 procent. Under juni och juli kom en dipp i punktligheten,

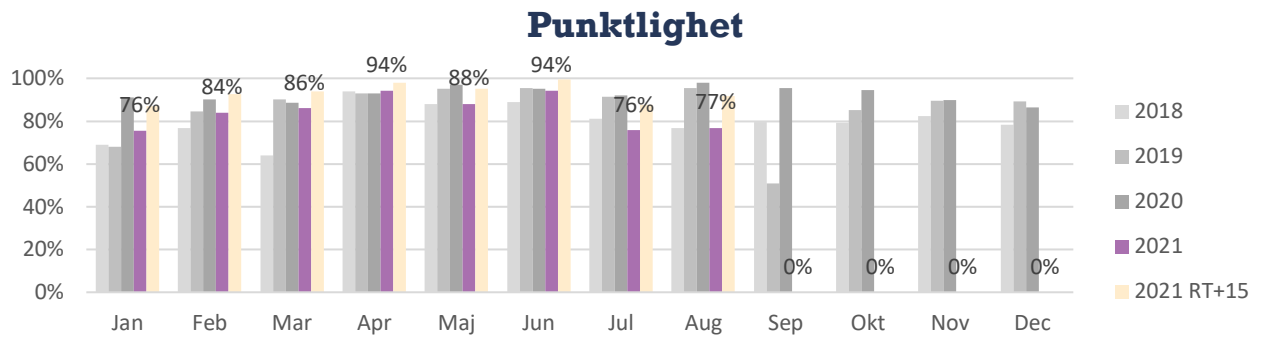
Totalt under första tertialet uppgick resandet till 8 560 resenärer, en minskning med -10 procent jämfört med T2, 2020 (minskning med -57 procent jämfört med T2 normalåret 2019). Andelen pendlarresenärer utgjorde 23 procent. Resandet var i augusti betydligt mycket lägre på sträckan jämfört med de andra sommarmånaderna, -29 procent. Banarbete och låg regularitet kan vara en orsak till minskat resande.



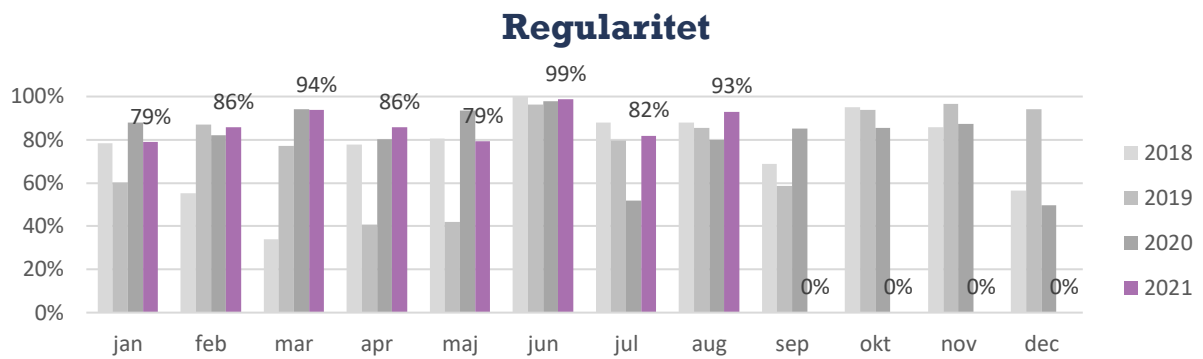
Resandeutveckling månadsvis jämfört med tidigare år.



Resande vecka för vecka under coronapandemin.



Punktligheten under T2, 2021, är totalt sett lägre än föregående år. Den beige stapeln visar punktligheten rätt tid + 15 minuter till ankomststation.

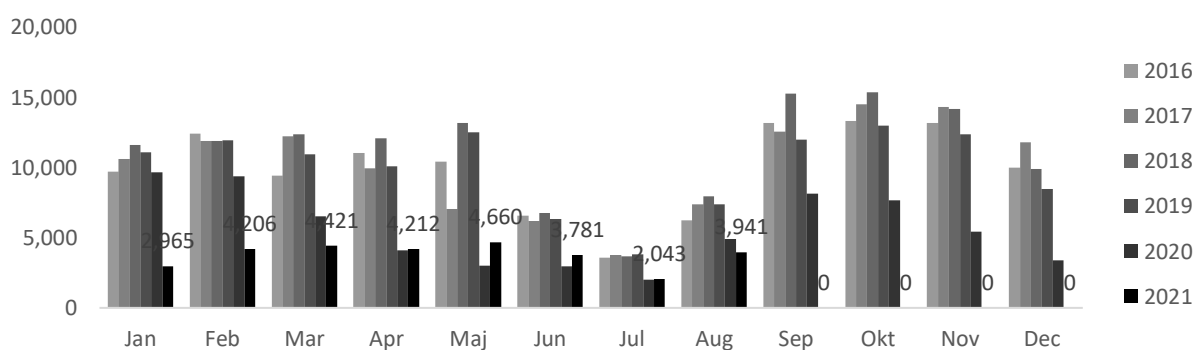


Regulariteten totalt sett under T2 2021 är betydligt högre än föregående år.

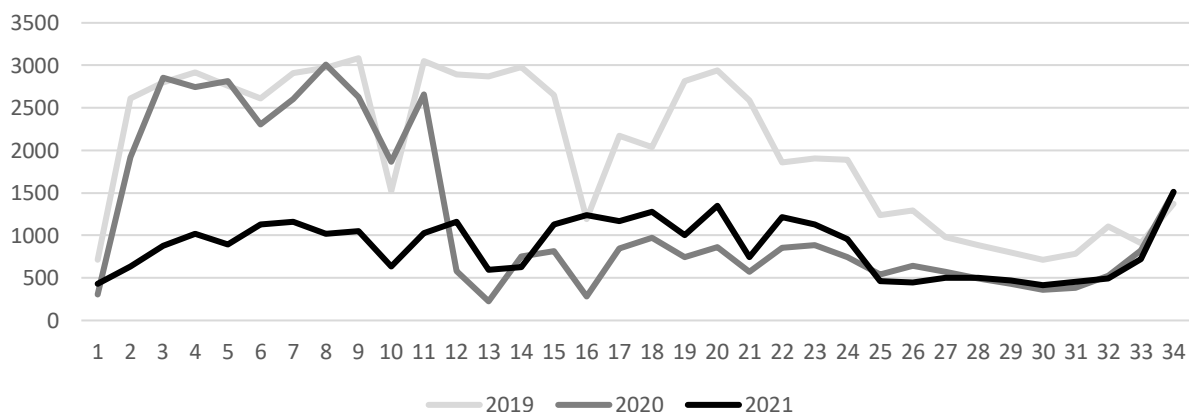
Linjen trafikeras med nio dubbelturer på vardagar och utgör den kortaste pendlarsträckan i Norrtågssystemet på 33 kilometer.

Totalt under andra tertialet 2021 uppgick resandet till 14 400 resenärer, vilket är en ökning med 12 procent jämfört med samma period 2020 (minskning med -52 procent jämfört med T2 normalåret 2019). Skol- och arbetspendling utgör 78 procent av allt resande. Resandet på sträckan har varit kraftigt påverkat av pandemin, då de som vanligtvis pendlar till jobb och gymnasium/universitet i stor utsträckning har arbetat och studerat hemifrån. I maj och juni var dock resandet något högre än föregående år och under sista veckan i augusti ökade resandet kraftigt till en nivå som översteg resandet samma vecka 2019, från omkring 500 resande vecka 32 till 1500 resande vecka 34. Detta kan vara en effekt av att många nu är vaccinerade och i mindre utsträckning arbetar och studerar hemifrån.

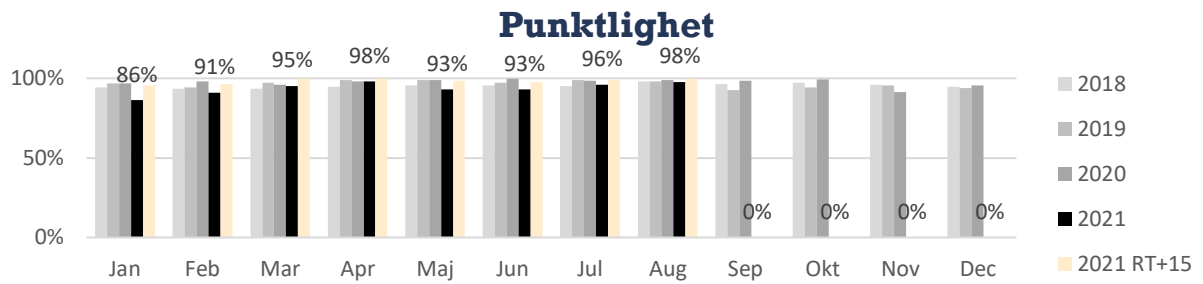
Både punktligheten och regulariteten är som regel hög på sträckan och T2 är inget undantag. Punktligheten för tertialet uppgår till 95 procent (RT+15 minuter är 99 procent). Totalt under T2 uppgår regulariteten till 96 procent.



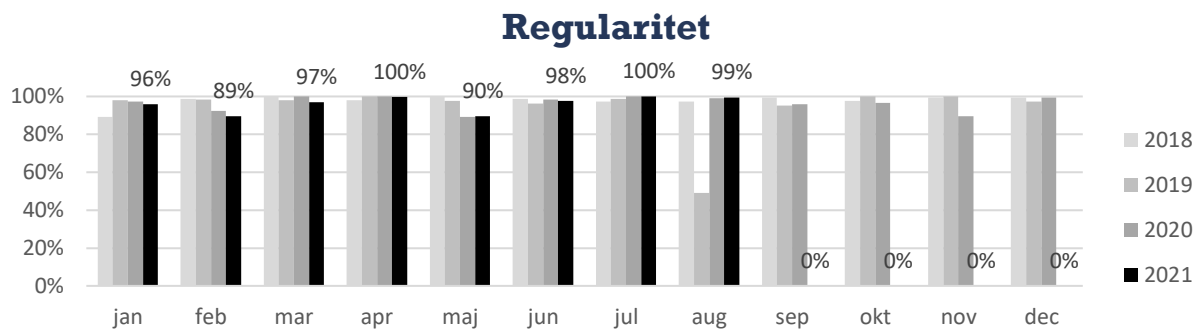
Resandeutveckling månadsvis jämfört med tidigare år.



Resande vecka för vecka under coronapandemin.



Punktligheten totalt under T2, 2021, når upp till det nationella målet på 95 procent (RT+5 minuter). Den beige stapeln visar punktligheten rätt tid + 15 minuter till ankomststation.



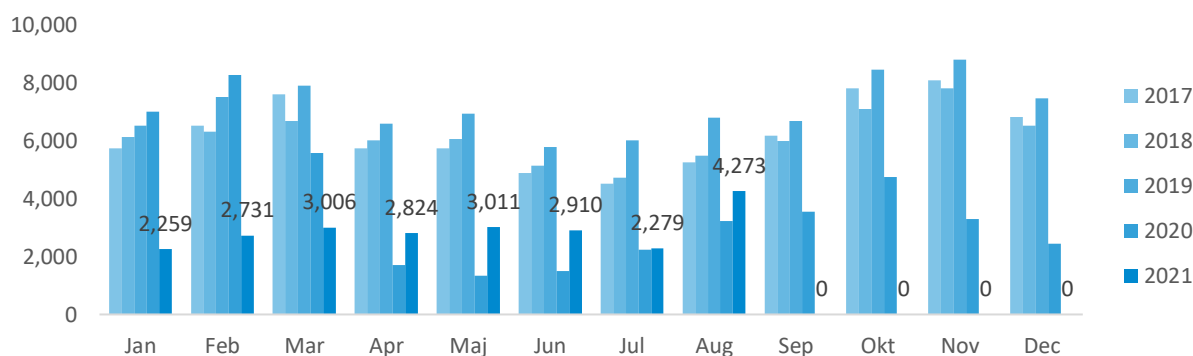
Regulariteten är generellt sett mycket hög på sträckan. Under T2, 2021, uppgick regulariteten till 96 procent.

Luleå–Kiruna

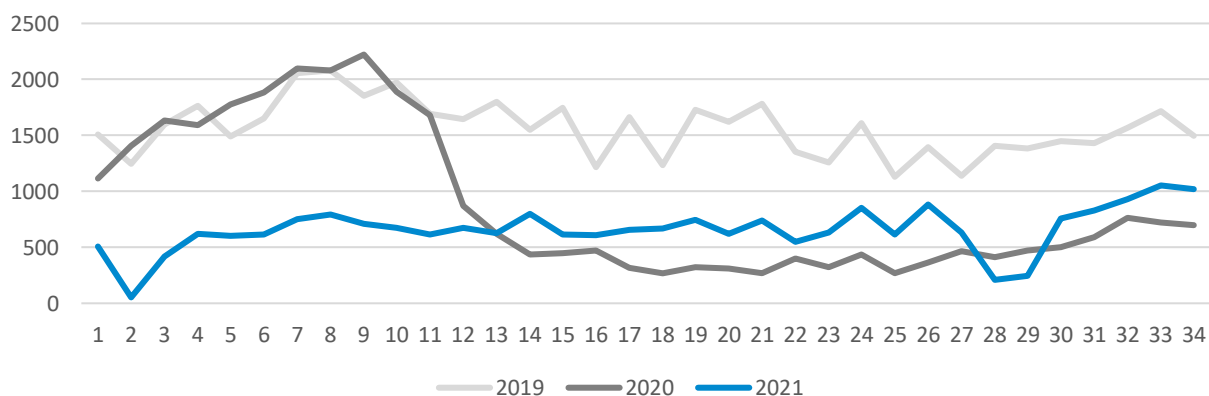
Linjen trafikeras med tre dubbelturer på vardagar och två dubbelturer på helger. Sträckan har tung godstrafik, malmtågen och stora infrastrukturproblem. Normalt är flertalet resor som görs är resande kopplat till malmfälten och till Sunderby sjukhus.

Infrastrukturproblem och den tunga godstrafiken bidrar till att sträckan återkommande drabbas av stora problem med punktlighet. Ibland är det dock vädret och andra yttre faktorer som orsakar försening och inställda turer, vilket blev fallet denna sommar. Under ett oväder den 8 juni slog blixten ned och orsakade en brand i ett teknikhus i Gransjö norr om Boden. Följden av detta blev ett stopp på en 21 kilometer lång järnvägssträcka och en reparationstid på två månader. Endast malmtågen och nattåg släpptes fram och Norrtågs avgångar bussersattes under perioden. Till följd av detta uppgick punktligheten till låga 75 procent under T2 (RT+15 minuter är 87 procent). Även regulariteten påverkades kraftigt och uppgick under tertialet till totalt 68 procent, med en lägsta regularitet på 30 procent i juli.

Totalt under andra tertialet 2021 uppgick resandet till 12 470 resenärer, vilket är en ökning med 50 procent jämfört med samma period 2020 (minskning med -51 procent jämfört med T2 normalåret 2019). Andelen pendlare utgör endast 4 procent av det totala resandet. Trots många problem med infrastrukturen under sommaren, med inställda turer och förseningar som följd, har resandet legat på en hyfsat stabil nivå, bortsett från en dipp ett par veckor i juli.

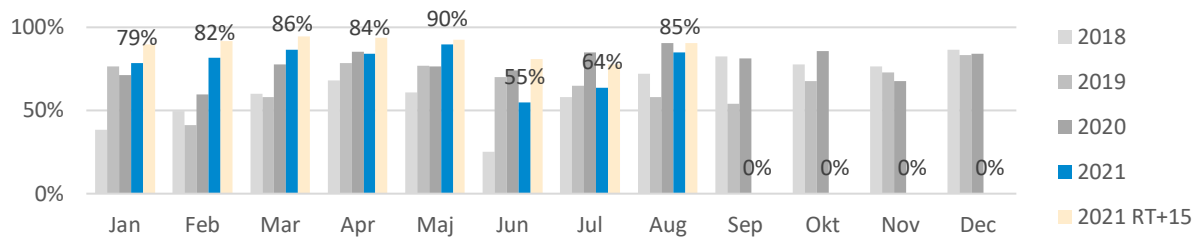


Resandeutveckling månadsvis jämfört med tidigare år.



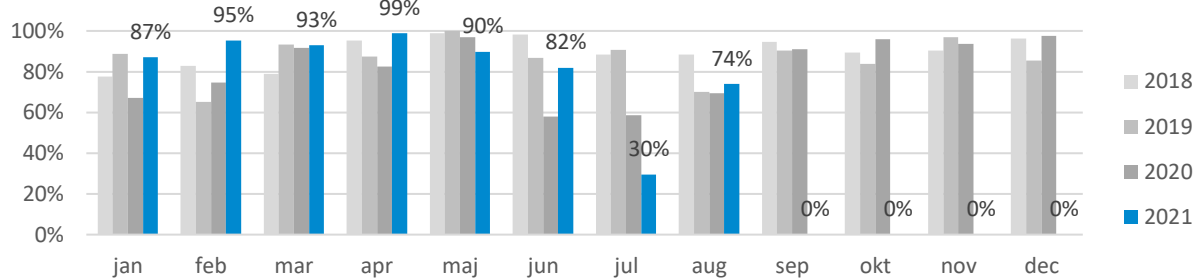
Resande vecka för vecka under coronapandemin.

Punktlighet



Punktligheten totalt under T2, 2021, är lägre än under samma period föregående år. Den beige stapeln visar punktligheten rätt tid + 15 minuter till ankomststation.

Regularitet



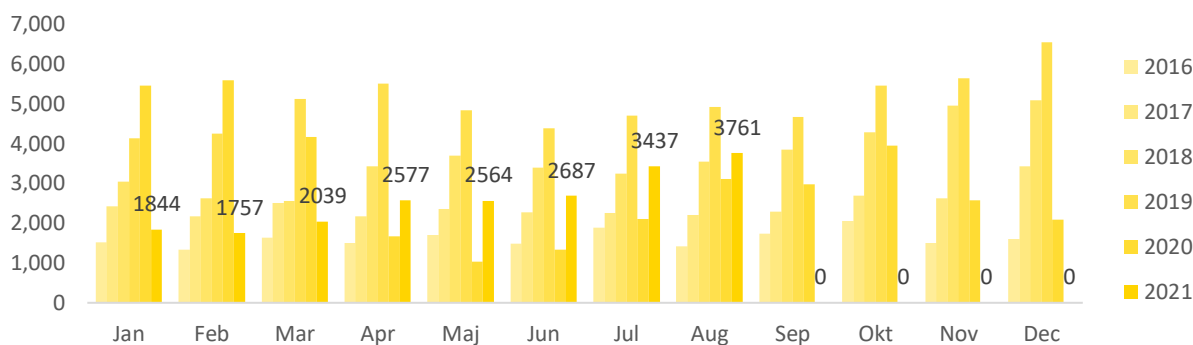
Även regulariteten under T2, 2021, är lägre än under samma period föregående år.

Umeå–Luleå

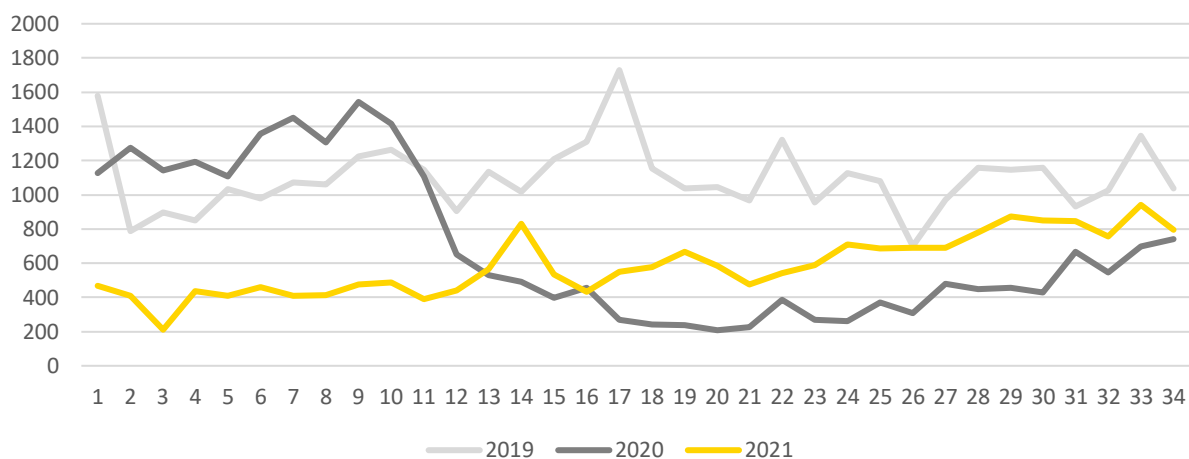
Linjen trafikeras med två dubbelturer och heltrafik. Resandet på sträckan är i stora drag kopplat till studiependling till högskola samt värnpliktsresor och före coronapandemin var sträckan den som ökade allra mest i resande, vilket tydligt syns i grafen nedan. I och med uppstarten av den nya linjen Umeå–Luleå–Haparanda den 1 april i år har vissa ändringar gjorts i hur vi presenterar statistiken på sträckan. Två av de turer som tidigare har gått mellan Umeå och Luleå går numer från Umeå via Boden till Haparanda.

Totalt under första tertialet 2021 uppgick resandet till 12 450 resenärer, en ökning med 64 procent jämfört med föregående år (minskning med -34 procent jämfört med T2 normalåret 2019). Av det totala resandet utgör pendlare endast 2 procent. Resandet har under tertialet stadigt ökat och efter införandet av Haparandalinjen börjar eller slutar totalt 20 procent av resandet på linjen Umeå–Luleå i Kalix eller Haparanda.

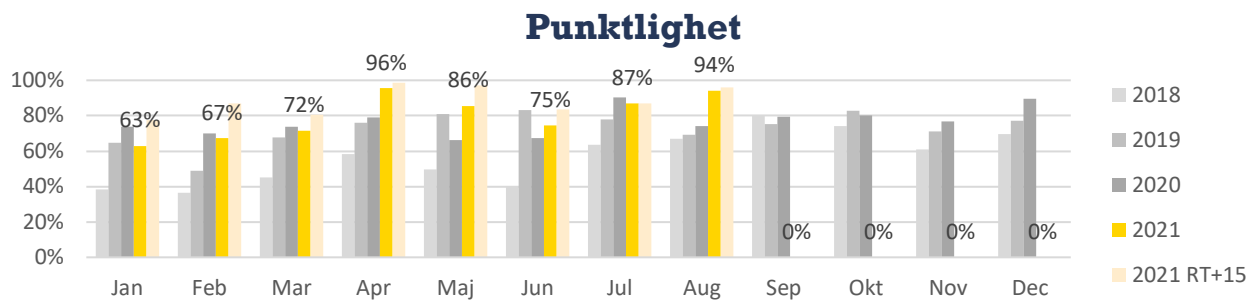
Sträckan dras med återkommande punktlighetsproblem, främst kopplat till godstrafik och störningar på Haparandabanan. Totalt för T2, 2021, uppgår punktligheten till 85 procent (RT+15 minuter är 92 procent). Regulariteten för T2 är 93 procent, vilket är något högre än föregående år samma period.



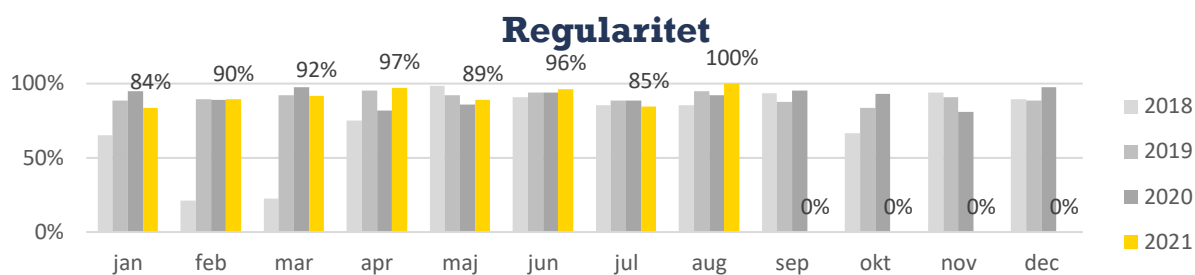
Resandeutveckling månadsvis jämfört med föregående år.



Resande vecka för vecka under coronapandemin.



Punktligheten under andra tertialet är låg, men högre än föregående år. Den beige stapeln visar punktligheten rätt tid + 15 minuter till ankomststation.



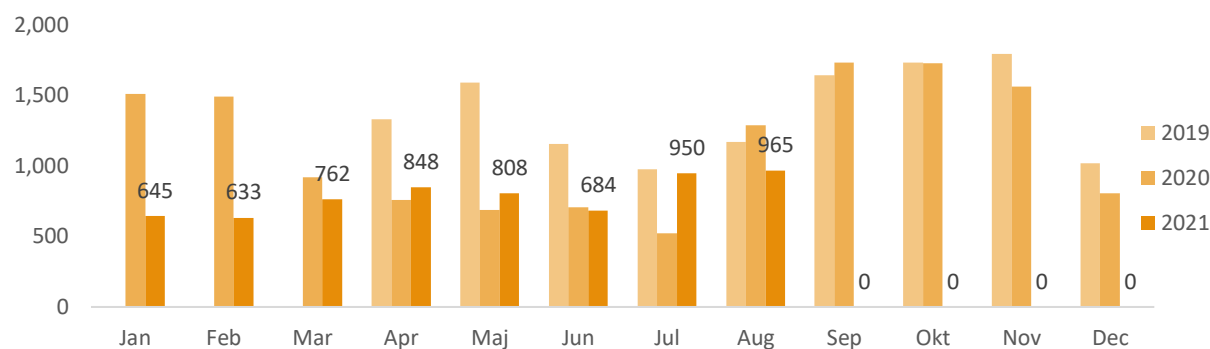
Regulariteten under T2, 2021, är högre än föregående år.

Boden–Luleå

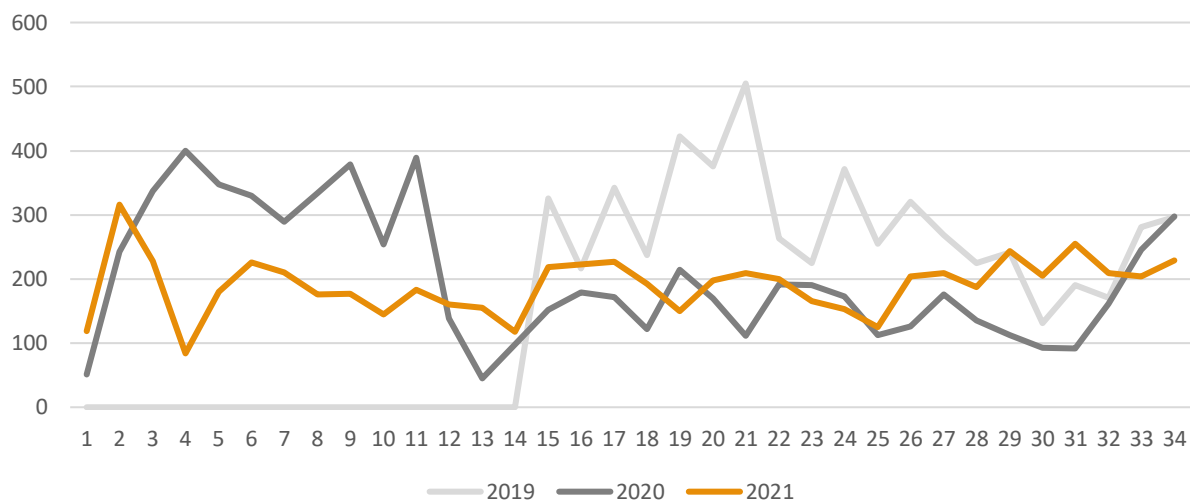
Pendeln mellan Boden och Luleå trafikeras med fem dubbelturer på vardagar i och med uppstarten av trafiken mellan Boden och Haparanda den 1 april. Det är den näst kortaste sträckan i norrtågssystemet på 35 kilometer. Resandet på sträckan utgörs till största delen av arbetspendlare.

Totalt under första tertialet 2021 uppgick resandet till 3 400 resenärer, vilket är en ökning med 6 procent jämfört med föregående år (minskning med -30 procent jämfört med T2 normalåret 2019). I juli var resandet i nivå med resandet 2019 samma månad. Pendlarresenärerna på sträckan utgör 48 procent under T2.

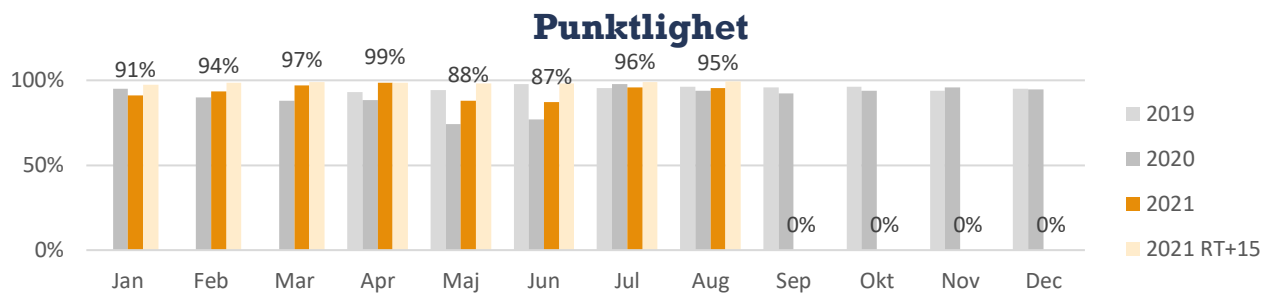
Punktligheten på sträckan är normalt sett hög och uppgår under andra tertialet till 92 procent (RT+15 minuter är 99 procent). Totalen dras ned av en dipp i punktligheten under maj och juni. Regulariteten är normalt sett hög och under tertialet uppgick den till 98 procent.



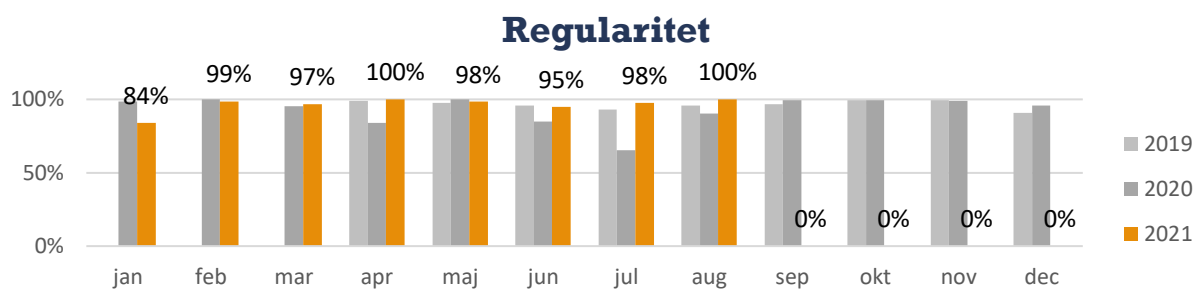
Resandeutveckling månadsvis jämfört med föregående år.



Resande vecka för vecka under coronapandemin.



Punktligheten på sträckan är generellt sett hög och är under T2, 2021, högre än föregående år. Den beige stapeln visar punktligheten rätt tid + 15 minuter till ankomststation.

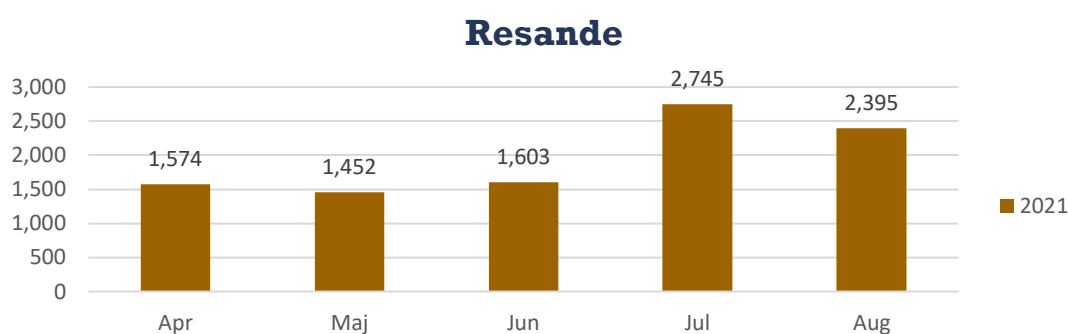


Under T2, 2021, var regulariteten högre än föregående år, totalt 98 procent.

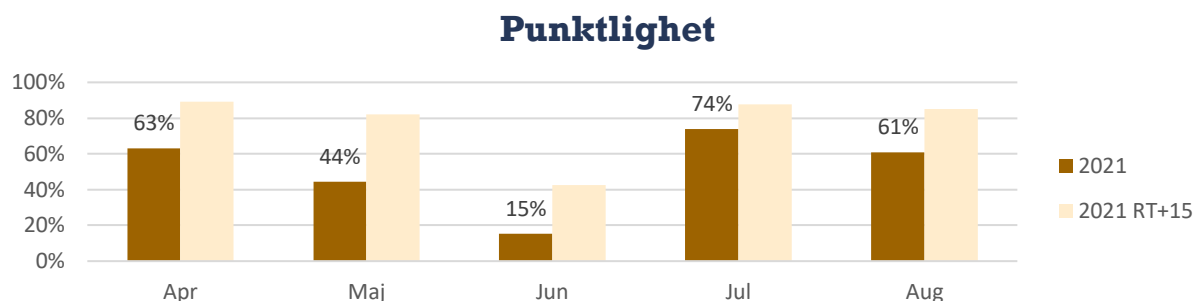
Luleå–Haparanda

Trafiken invigdes den 1 april och trafikeras med 3 dubbelturer samtliga dagar, varav en dubbeltur innebär omstigning i Boden. En av dubbelturerna innebär att du kan åka hela vägen till Umeå. Resandet uppgick till knappt 8 200 resande under andra tertialet, varav cirka 11 procent avser resande hänförligt till Umeå–Luleå. Av det totala resandet utgör pendlare 6 procent.

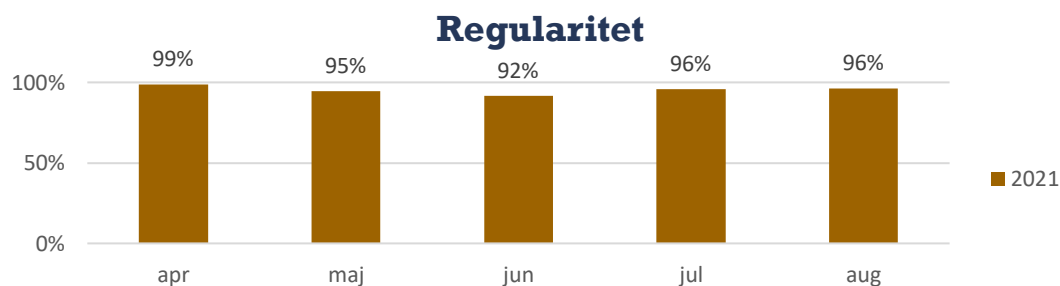
Första tiden i trafik har inneburit en hel del punktlighetsproblematik, vilket är hänförligt till problem med signalsystemet ERTMS. Ett flertal systembromsar infaller under resan och vid flertalet gånger har lokföraren behövt göra systemomstarter vilket medför förseningar upp till 20 minuter per gång. Trafikverket har reducerat hastigheter för att minska antal störningar men det har inte gett önskat effekt. Punktligheten under T2 uppgick till låga 49 procent (RT+15 minuter är 75 procent). Totalen drogs ned av den extremt låga punktligheten i juni, 15 procent. Regulariteten för T2, 2021, uppgick till 95 procent.



Resandeutveckling månadsvis på linjen. Under sommarmånaderna har antal fritidsresenärer ökat.



Punktligheten på sträckan är väldigt låg under tertialet. Den beige stapeln visar punktligheten rätt tid + 15 minuter till ankomststation.



Regulariteten på sträckan har sedan trafikstart varit hög.