



Norrtågs kvalitetsredovisning År 2014 Kvartal 4

Innehållsförteckning

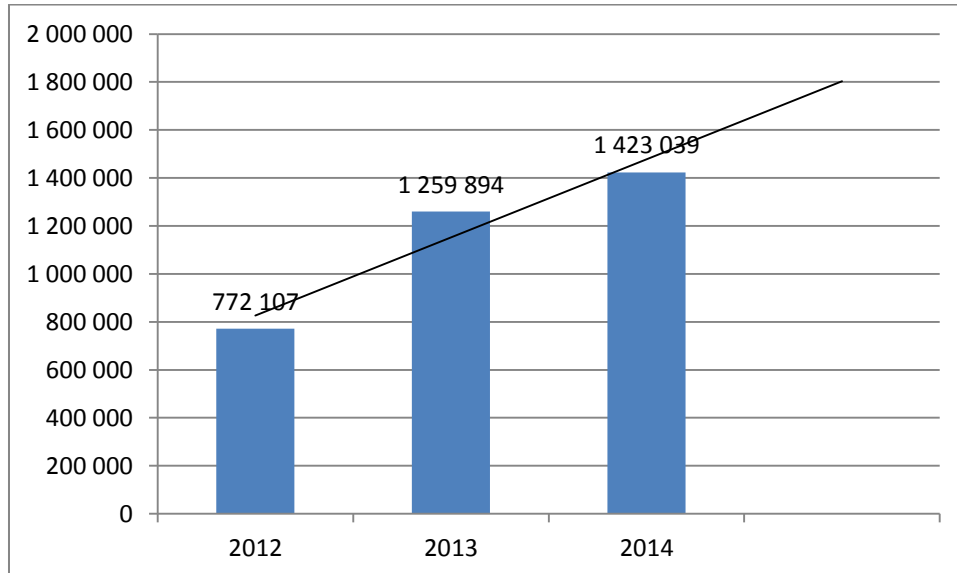
Satsningar ger ökat resande.....	3
Instabil infrastruktur skapar problem för kvalitet i trafiken – 80 % av orsakerna ligger utanför Norrtågs ansvar.....	8
Regularitet uppgår till 96 % 2014.....	10
Trafiken i januari månad 2015	12



Nu blickar vi framåt !

Satsningar ger ökat resande

Den positiva resultatutvecklingen ger oss en hoppfylld bild inför 2015. Under året har resande totalt ökat med 13 %.



Infrastrukturproblem bromsar utvecklingstakten främst i de norra delarna av trafiksystemet. Det är ett enkelt och smidigt resande framförallt på våra två större sträckor, Umeå- Sundsvall och Sundsvall-Östersund med bra turtäthet, en hög regularitet och punktlighet, är bakgrunden till den positiva utvecklingen.

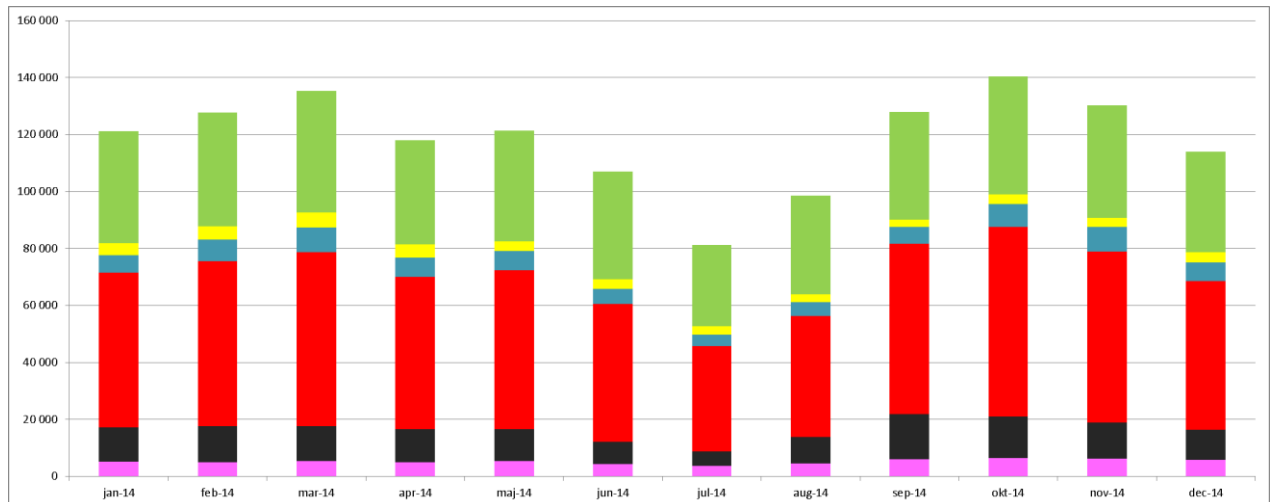
Under 2014 har det lanserats kampanjer för ett ökat resande, både i länen och hos operatören. Botniatåg har introducerat ett antal produkter för att skapa ett förenklat resande för resenärerna. Hemsida och trafikinformationen har förbättrats men det finns fortsatta förbättringar att göra. Oplanerade driftsstörningar ställer höga krav på trafiken och resenärerna har förväntningar som inte alltid infrias. Här finns det förbättringar att göra under 2015 överlag.

Punktligheten är helt avgörande för om kunderna ska välja att resa med oss eller inte. Det är därför det är en av de viktigaste uppgifterna att kontinuerligt jobba för att förbättra punktligheten. Vårens och sommarens kraftiga trafikstörningar försämrade punktligheten för Norrtåg under året, men totalt sett har vi en punktlighet på 90 %, samma som föregående år.

Antal resenärer uppgick till knappt 130 000 per månad under höstmånaderna. Totalt uppgår resande till 1 423 000 resenärer. Sett till de enskilda sträckorna har resandet, jämfört med 2013, förändrats enligt följande:

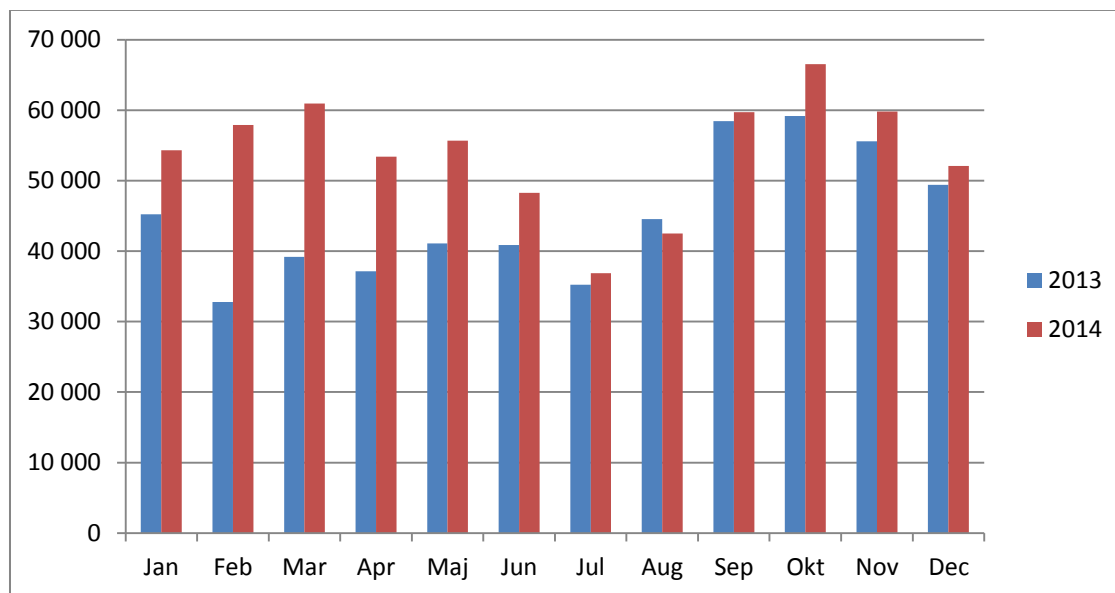
- Umeå-Sundsvall +20 %
- Sundsvall-Trondheim +16 %
- Umeå-Vännäs +11 %
- Umeå-Lycksele -2 %
- Kiruna-Luleå - 15 %
- Luleå-Umeå -7 %

Under våren 2014 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 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 fordonspöblem 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.



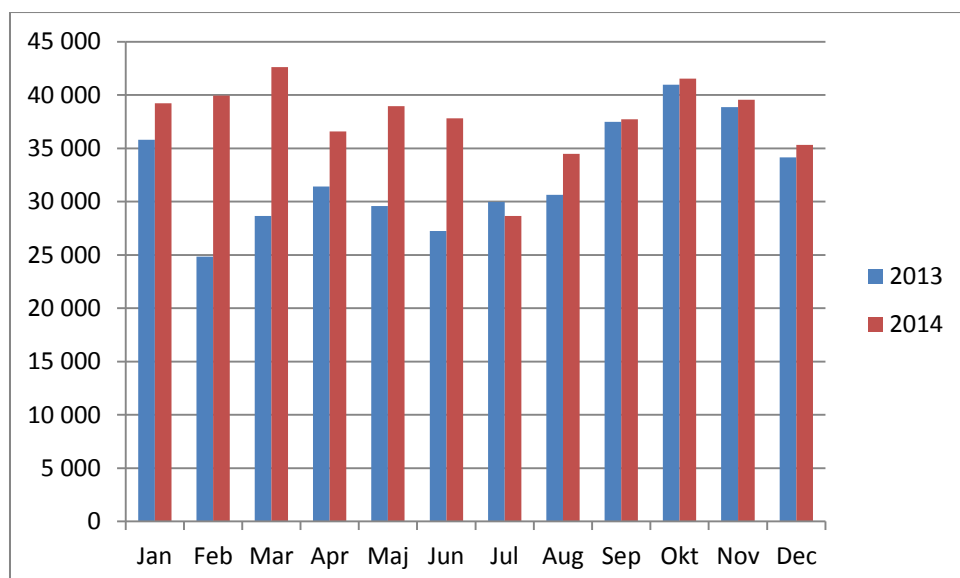
Umeå-Sundsvall: Fortsatt stark ökning

Resandet ligger på hela 60 000 resenärer i snitt varje månad under senaste kvartalet, en ökning med 8 % jämfört med kvartal 4, 2013. Totalt för 2014 ack är resandet 648 000 eller +20 % 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.



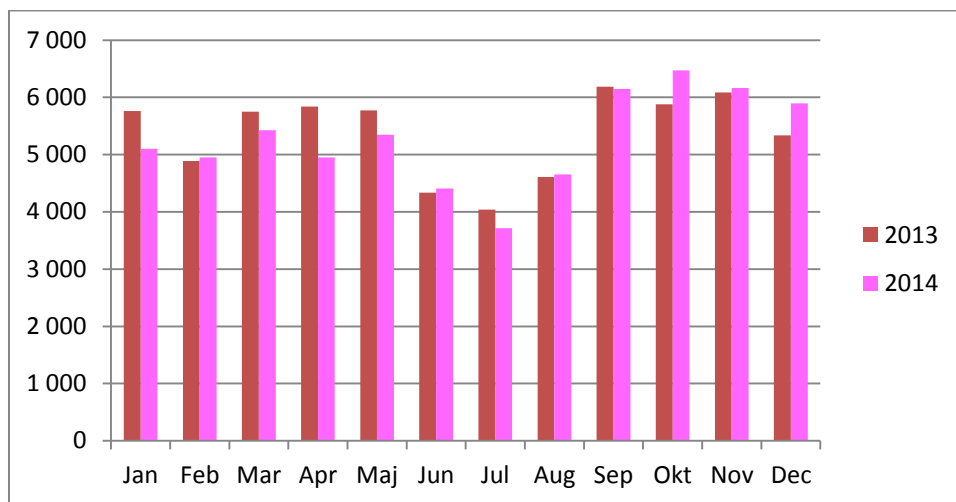
Sundsvall-Trondheim: Mittbanan väster om Storlien över järnvägsbanken "Stora helvetet" har öppnats för trafik igen efter drygt ett år.

Resandet på "Mittlinjen" Storlien-Östersund-Ånge-Sundsvall är fortfarande stabilt trots att resandet mot Trondheim har minskat orsakat av avstängningen vid "Stora helvetet". Under det sista kvartalet är antalet resenärer i snitt 39 000 per månad, vilket är något bättre än 2013. Den totala ökningen jämfört med 2013 uppgår till 16 %. Totalt uppgår antalet resenärer till 452 000 st. Det känns förhoppningsfullt att sträckan till Norge kunnat öppna igen, eftersom den är ett viktigt stråk för turistnäringen.



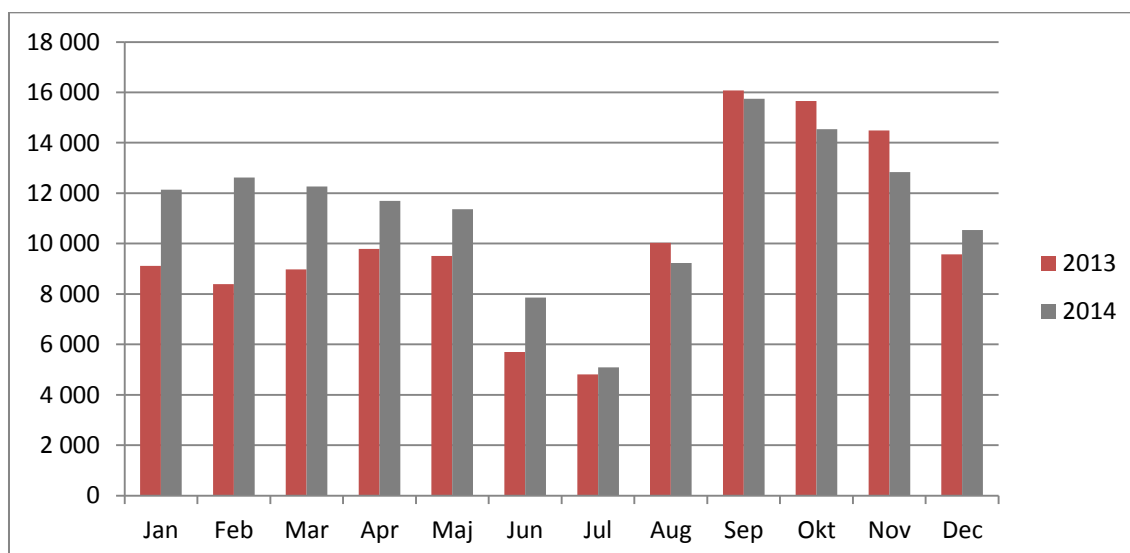
Umeå-Lycksele: Har trenden vänt?

Sträckan Umeå-Lycksele har under året haft problem med regularitet orsakad av underhåll på fordonet. Under sista kvartalet har resandet ökat med 7 % jämfört med föregående år. Totalt under året har 63 000 resor genomförts.



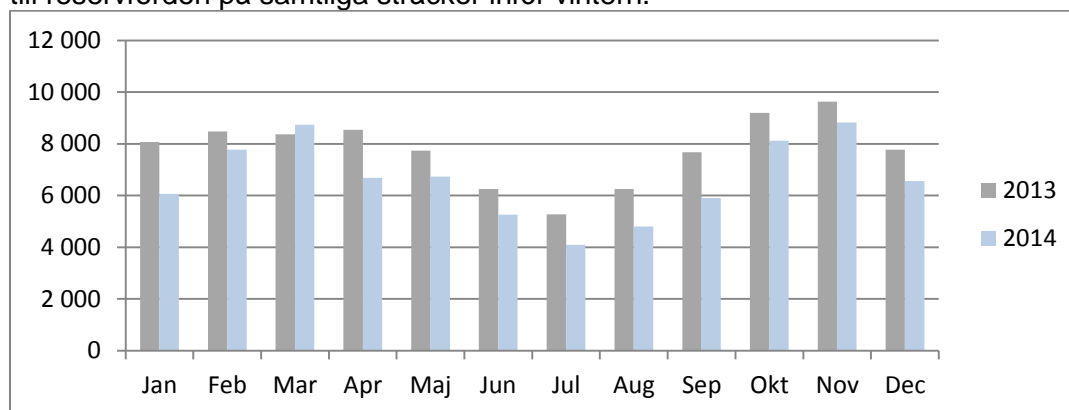
Umeå-Vännäs:

Under året ser vi ett ökat resande. Antal pendlare är mer jämnt under 2014, cirka 13 000 resande per månad. Skol- och arbetspendling utgör 75 % av allt resande. Totalt har 135 000 rest med tåget på sträckan under 2014.



Luleå-Kiruna: Sol, snö, vind och vatten – allt påverkar trafiken

Resandet har sjunkit under året jämfört med 2013. Totalt uppgår resandet till 80 000 resenärer, en minskning med 16 % jämfört med 2013. De många problemen med infrastruktur under året har medfört ett minskat resande. Flertalet resor görs till Malmfälten och kombinationen av osäkerheten kring stabiliteten i trafiken beroende på omfattande banarbeten gör att resenären väljer andra fordonslag. Under oktober månad har Norrtåg återigen satt in loktåg med förhoppning om att förstärka tillgången till reservfordon på samtliga sträckor inför vintern.

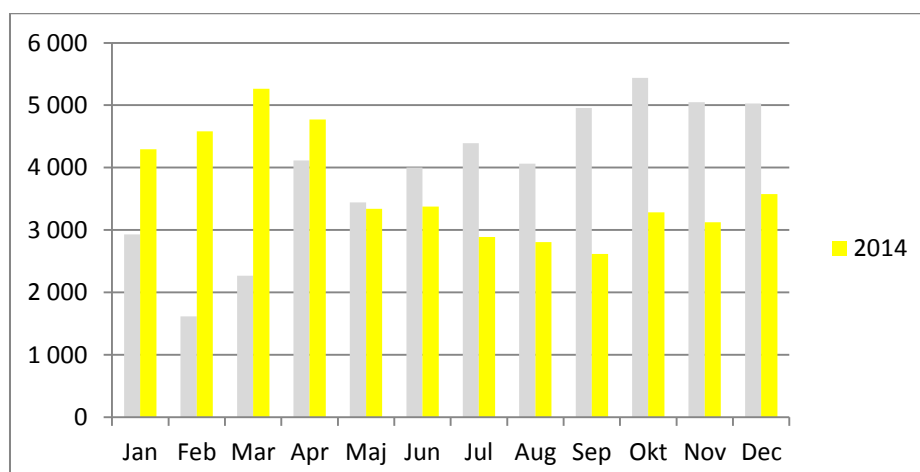


Umeå-Luleå: Vilka konsekvenser får uteblivet spårbyte på sträckan Boden – Bastuträsk?

Under året har sträckan haft problem till följd av ett mycket omfattande banarbete på sträckan Boden-Bastuträsk. Det påbörjade spårbytet som utförts med spårbyteståg vilket har haft en stor inverkan på trafiken. Hastigheten har sänkt till maximalt 90 km/h på 170 km lång sträcka. Detta har inneburit långa restider och resenärerna har hittat nya trafikslag.

Under våren 2014 beslutade Norrtåg att lägga ner två av sex turer och istället hänvisa resenärerna i dessa tidslägen till SJ:s nattåg. Övriga fyra turer körs som vanligt men med kraftigt försämrade restider. Under året har snittresandet varit under 3 000 resenärer per månad. Ett tapp på 2000 resenärer i månaden jämfört med 2013. Totalt uppgår resandet till 45 000 resenärer 2014.

Under senhösten deklarerade Trafikverket att då Regeringens budget inte har antagits i riksdagen vilket medför att spårbytet mellan Boden – Bastuträsk har skjutits framåt i tiden. I dagsläget vet vi inte utfallet.

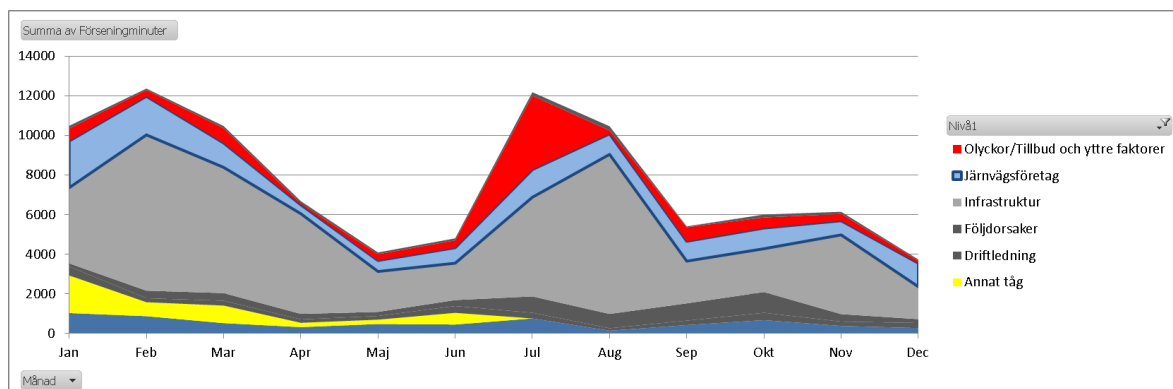


Instabil infrastruktur skapar problem för kvalitet i trafiken!

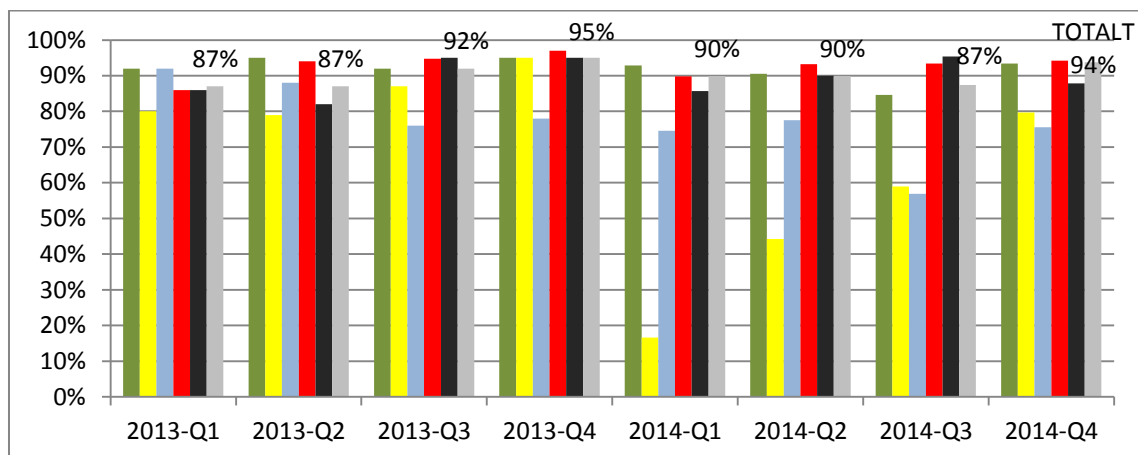
Statistiken över ankomstpunktlighet anger hur stor andel av tågen som har nått sin slutstation eller en viktig bytespunkt i rätt tid. Tågen räknas vara i tid om de kommit fram inom fem minuter efter ankomsttiden enligt tidtabellen. Från och med januari 2014 ingår även de tåg som ställts in samma dag 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.
Fördelning av orsak till förseningsminutrar 2014



Punktlighet per linje och kvartal



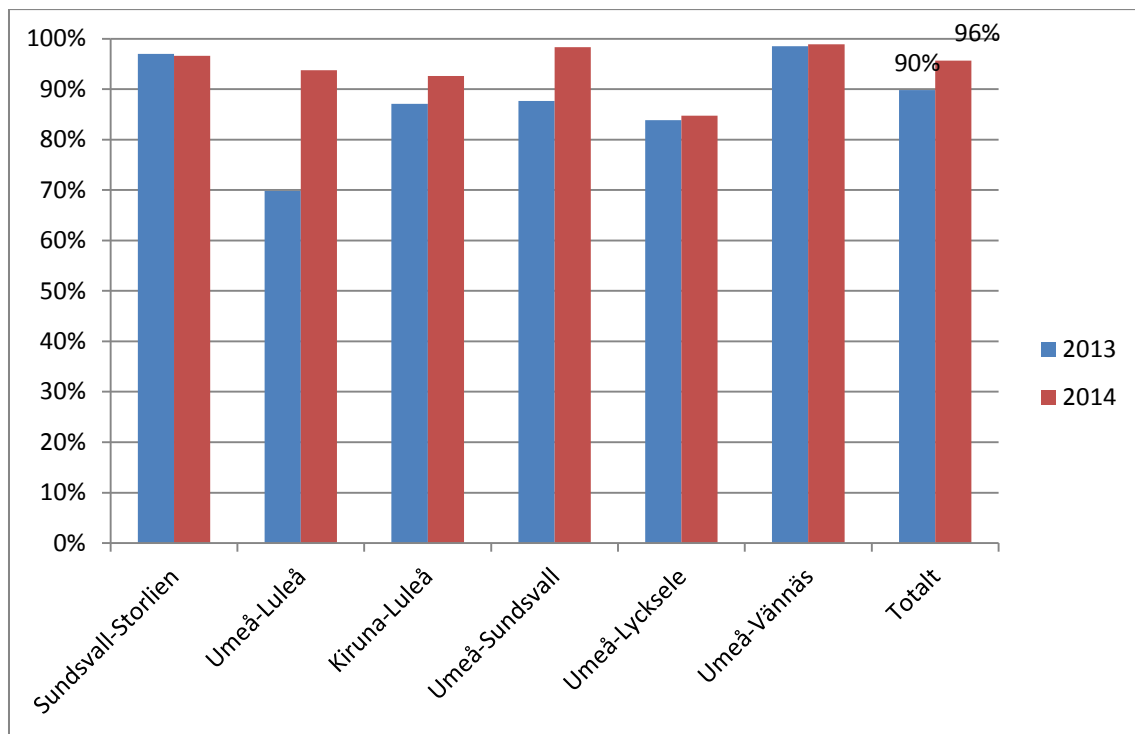
Rätt tid + 5 min inklusive helt akutinställda tåg är 90 % ackumulerat 2014 och för + 15 min hela 96 %. Det som orsakat flest störningar under sista kvartalet är olika trafikstörningar kopplat till infrastruktur på sträckan Luleå-Kiruna.

Kvartal 4

Sträcka	Antal tåg	RT+5	RT+15
Umeå-Sundsvall	1 623	94%	98%
Umeå - Lycksele- Vännäs	911	88%	96%
Umeå-Luleå	772	80%	93%
Luleå-Kiruna C	314	76%	95%
Sundsvall-Östersund-Storlien	757	93%	99%
Totalt	2 712	94%	99%

Regularitet uppgår till 96 % 2014

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.



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 förbättring av underhållet på fordon. Den ökade bemanningen och utökad skiftgång har bidragit till en 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.

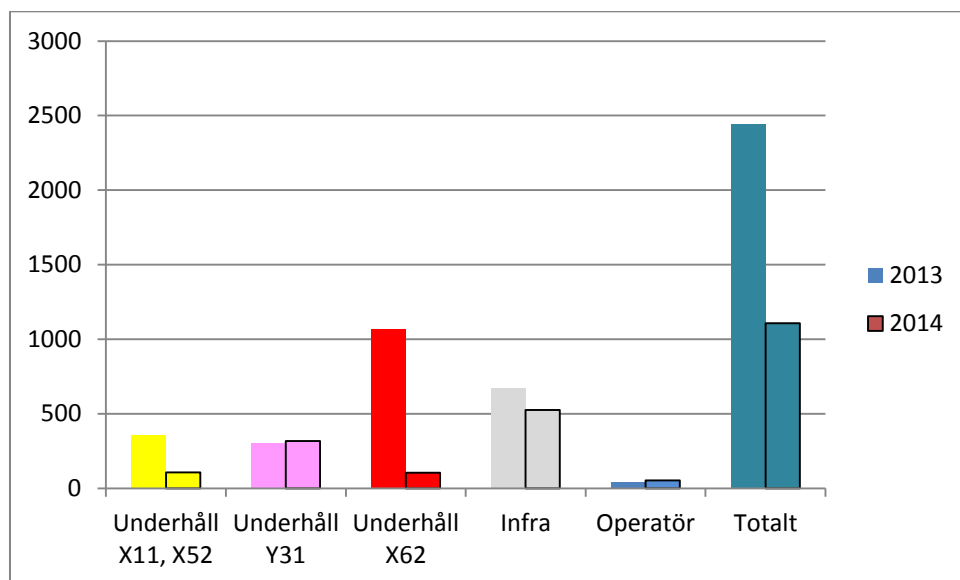
Under februari månad uppstod en brand på Y31, det dieselfordon som trafikerar sträckan Umeå-Lycksele. Branden gav upphov till en lång stilleståndsperiod samtidigt som det har varit svårigheter att få tag på reservfordon. Från och med tidtabellskiftet i december ökar Norrtåg möjligheterna till underhåll 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.

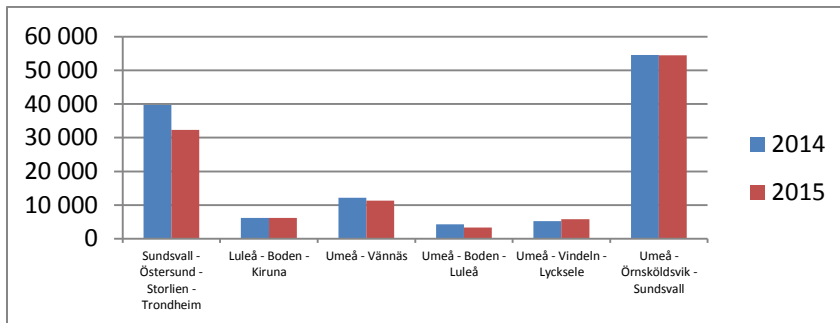
2014 uppgick antal inställda turer cirka 2400 st jämfört med 2013 1100 st.

Den största andelen 2014 är kopplat till infra och underhåll dieselfordonet Y31.

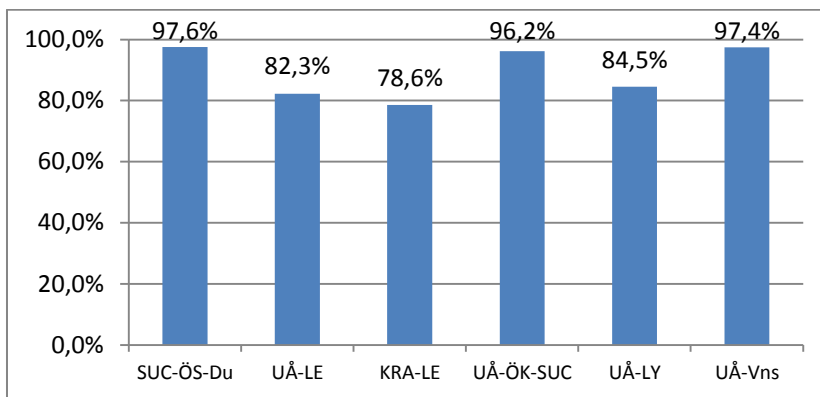


Trafiken i januari månad 2015

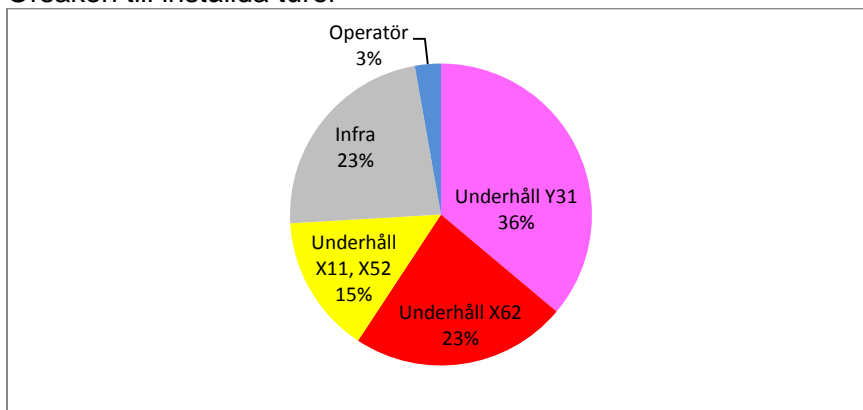
Resandet har minskat något under januari 2015, den största minskningen är hänförligt till sträckan Sundsvall-Östersund. Totalt uppgår resandet till cirka 115 000 jämfört med 120 000 fg år.



Vädret under januari har varit omväxlande. Några milda perioder och några riktigt kalla dygn. Några dagar regn och några dagar snö. Ena dagen runt 10 plusgrader och nästa dag -30 grader. Varierande temperaturer, snö och kyla skapar besvär för järnvägstrafiken. En redan sliten och hårt belastad järnvägsanläggning utsätts för extra tuffa prövningar vintertid. Vilket syns även hos våra fordon. De stora väderväxlingarna sliter hårt på fordon, främst hjul vilket har under januari månad påverkat regularitet. Antal dagar för underhåll har ökat. Nu i februari har vi utökat med ett reservfordon för att förbättra regularitet. Regularitet uppgår till 92 % under månaden, dvs ung 130 inställda tåg.



Orsaken till inställda turer



Punktlighet uppgår till 83 %. Problem med fastfrusna växlar, signalställverk har orsakat förseningar främst på Sundsvall-Östersund. En större transformatorbrand orsakade större störningar på sträckan Luleå-Kiruna. Det har även varit stora förseningar kopplade till svårigheter med framkomlighet pga. av stora snöfall. Tillbud med godståg har orsakat ett flertal incidenter under månaden som medfört förseningar, främst Umeå-Sundsvall. Under månaden har problem med hjul och bromsar medfört förseningar på sträckorna, cirka 25 % av alla förseningarna är kopplade till fordonsfel.

Sträcka	Antal tåg	RT+5	RT+15
Umeå-Sundsvall	551	85%	92%
Umeå - Lycksele	170	68%	91%
Umeå- Vännäs	328	88%	98%
Umeå-Luleå	124	75%	83%
Luleå-Kiruna C	49	63%	85%
Sundsvall-Östersund-Storlien	468	87%	95%
Totalt	1 690	83%	93%