



Kvalitetsrapport 2019 Kvartal 1

Innehållsförteckning

Norrtågstrafiken har fått tillökning – pendeltågstrafiken mellan Luleå-Boden har startat	3
Svenska Tågkompaniet blir VY	4
En återgång till en mer normal vinter och ökad trafik kvalitet.....	5
22% ökat resande jämfört med 2018.....	6
Miljö och bra restider – viktiga incitament till att välja tåget	7
Hela 84 % av våra resenärer har ett positivt helhetsintryck av sitt resande.....	9
Robust infrastruktur – en förutsättning för ökat resande	13
Linje för linje.....	18

Norrtågstrafiken har fått tillökning – pendeltågstrafiken mellan Luleå-Boden har startat

Den första delen i en stor satsning för tågtrafik i Norrbotten är nu igång. Söndagen den 31 mars var det premiär för den nya tågpendeln mellan Luleå och Boden. Sex dubbelturer avgår måndag-fredag. Avgångstiderna för den nya tåglinjen är anpassade till merparten av pendlarnas arbetstider. Pendeltågstrafiken är en kombination av Norrtågs avgångar och länets bussavgångar. I Luleå ansluter Luleå lokaltrafik och busstrafik till tågets avgångar och ankomster till Luleå järnvägsstation. Även lokaltrafiken i Boden arbetar för anpassade bussanslutningar. I och med pendeltågssatsningen har det gjorts en översyn av pendlarkortspriser och möjligheten att resa både lokalt och över kommungräns på samma kort.

Satsningen ingår i ett projekt att införa tågtrafik mellan Luleå-Boden-Kalix-Haparanda och är ett samarbete mellan 14 kommuner i Norrbotten och Regionala kollektivtrafikmyndigheten. Pendelsatsningen är ett led i ett långsiktigt arbete och målet är att fler ska välja att åka kollektivt. År 2021 beräknas hela sträckan Luleå-Boden-Kalix-Haparanda att vara trafikerad.



Svenska Tågkompaniet blir VY

Efter avregleringen av tågtrafiken blir NSB (Norske Statsbaner) ett av flera bolag som konkurrerar om tidigare trafik. I ett led att förstärka varumärket samlar NSB-koncernen tåg och bussar under varumärket "Vy".

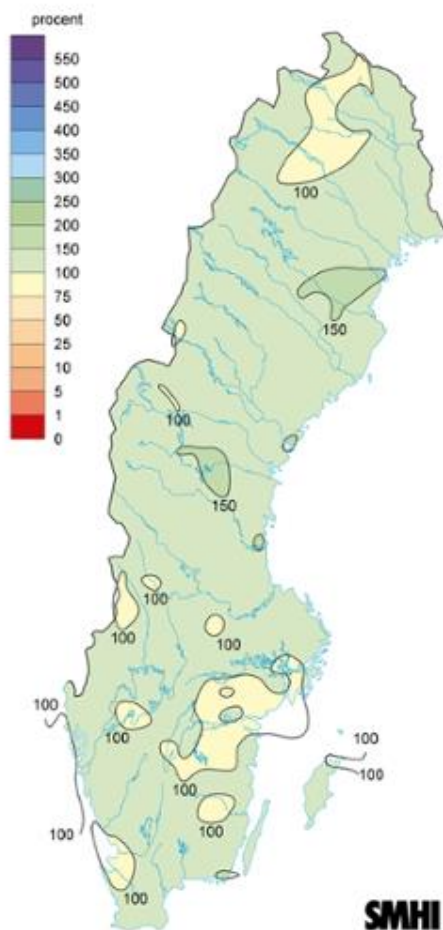


NSB-koncernen kör buss och tåg i Norge och Sverige och äger Norges största bussbolag Nettbuss. För att skapa framtidens transportlösningar genom att knyta ihop tåg- och bussverksamhet med nya erbjudanden och digital teknik så byter även Svenska Tågkompaniet namn till VY. Varumärket Norrtåg kvarstår och resande i Norrtågsland fortsätter under varumärket Norrtåg. Namnbytet påverkar eller förändrar inte verksamheten eller uppdraget för Norrtågstrafiken. Under en övergångsperiod kommer både Tågkompaniet och Vy att synas på skyltar och liknande. Även adressen www.tagkompaniet.se finns kvar tills vidare och övriga kontaktuppgifter till kundtjänst är oförändrade.

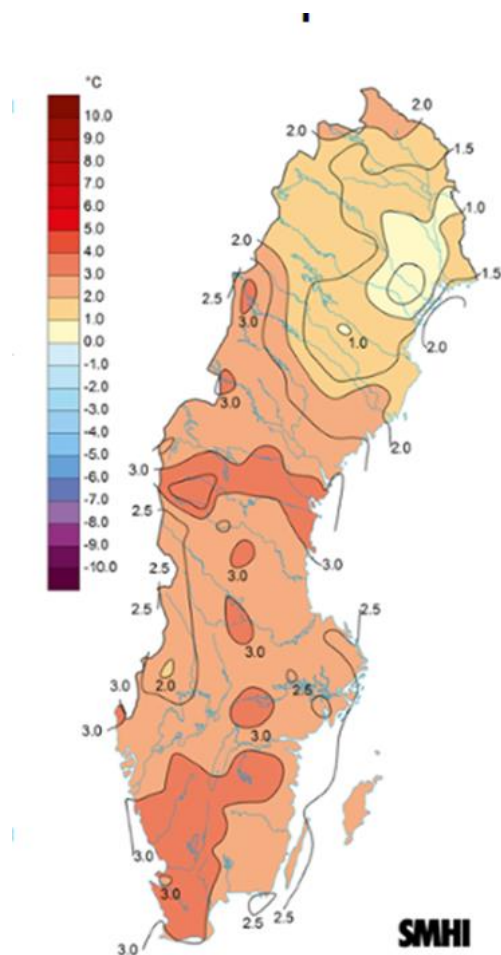


En återgång till en mer normal vinter och ökad trafikkvalitet

Vintern 2018/2019 var mildare än normalt och nederbörden blev något rikligare på vissa ställen. De mest uppseendeväckande väderhändelserna under vintern var den långa kalla perioden i norr och en mild period i mars månad. Med föregående vinter i minnet, med många inställda och försenade tåg på grund av mycket nederbörd i hela Norrtågslandet, har förutsättningarna för att upprätthålla en bra trafik till våra resenärer förbättrats. Med nya underhållsrutiner på våra fordon med bland annat förebyggande svarv, som gör att hjulen håller bättre, och en bättre planering av förebyggande underhåll och avisning så har vi fått färre inställda avgångar och mer punktliga tåg. Våra resenärer har återfått förtroendet och vi ser en positiv resandeutveckling på många av våra sträckor.



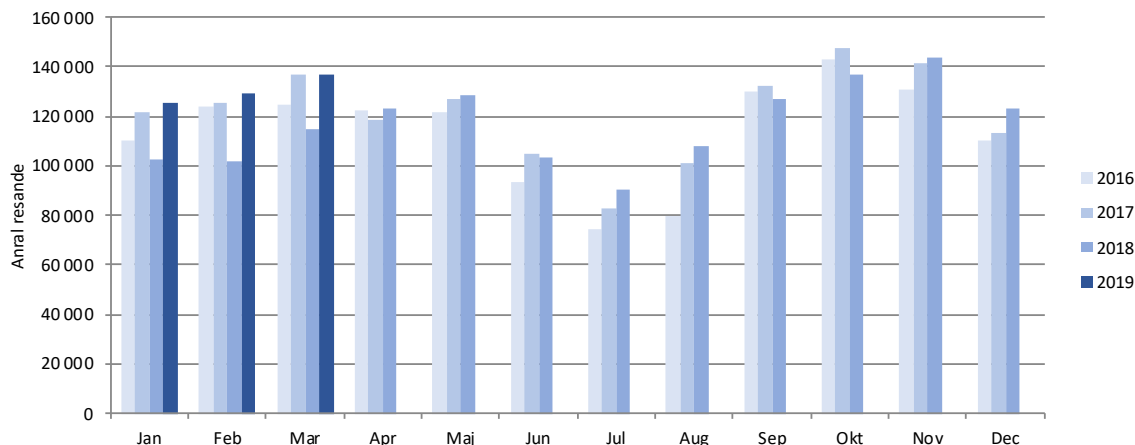
Nederbörden i procent av det normala under vintern 2019.



Medeltemperaturens avvikelse från den normala, vintern 2019.

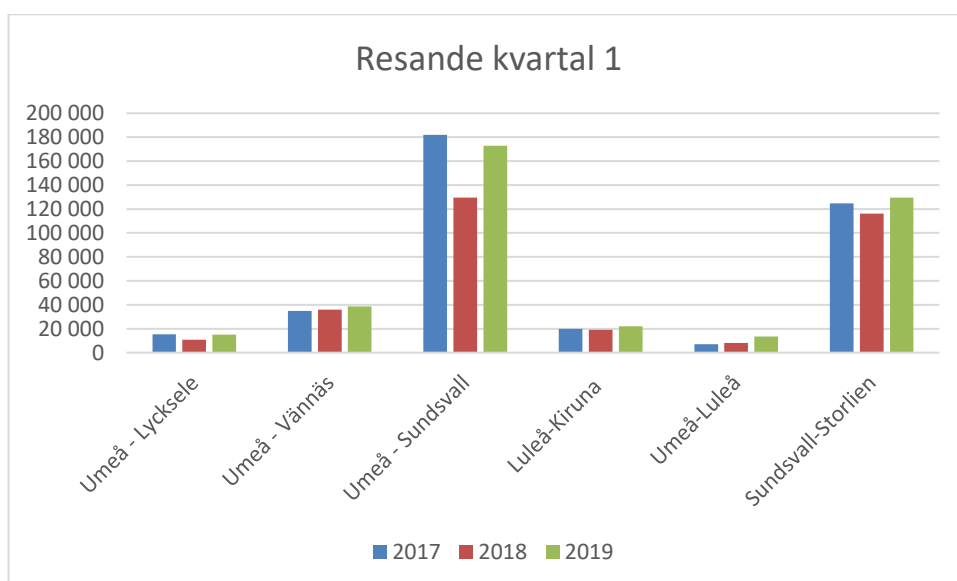
22% ökat resande jämfört med 2018

Allt fler väljer tåget, ett miljömässigt trafikslag men även ett säkert och ekonomiskt sätt att ta sig till utbildning och arbete säger våra resenärer. Totalt har 391 000 resenärer åkt med Norrtåg under kvartalet, att jämföra med 320 000 resenärer under 2018. Jämfört med 2017 är ökningen totalt 2%. En positiv signal inför framtiden.



Resande över tid uppvisar normala variationer över året 2018. Resandet under första kvartalet 2019 har återgått till normala nivåer, jämförbara med 2016 och 2017 års siffror, till skillnad från de avvikande siffrorna från det vädermässigt tuffa första kvartalet 2018.

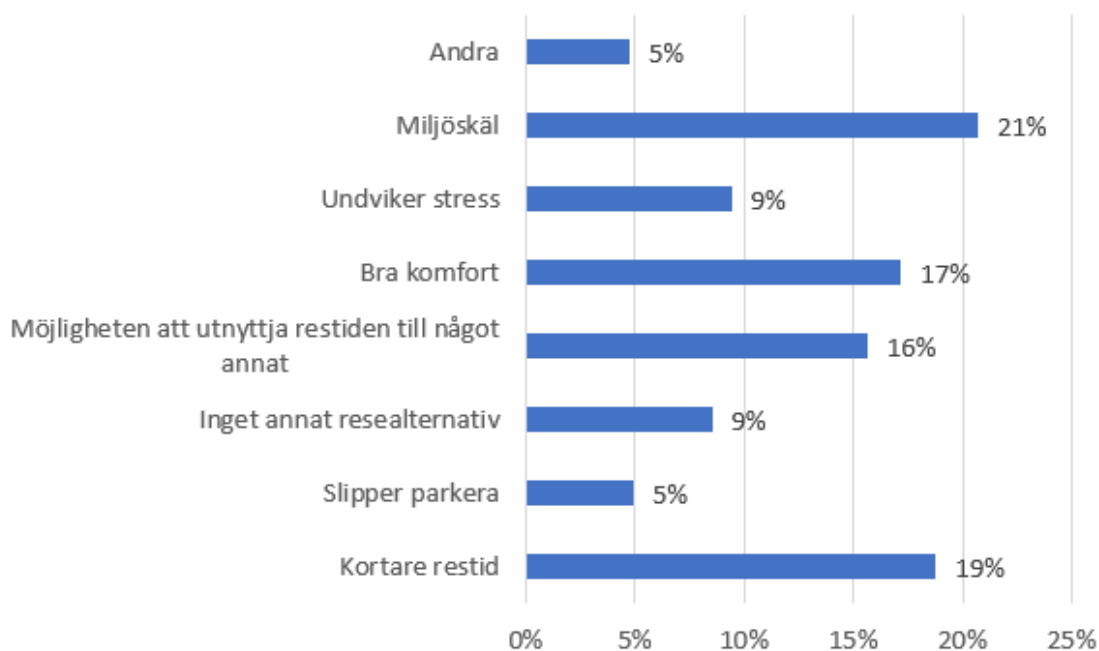
Vi ser en resandeökning på i stort sett samtliga linjer. Resandet på sträckan Örnsköldsvik-Umeå har inte återhämtat sig på samma sätt som övriga linjer. Vi ser en ökad konkurrens med SJ framförallt på enkelbiljetter hela sträckan men även förköp enkelbiljetter på sträckan Umeå-Örnsköldsvik. Ett arbete med att öka konkurrensen med SJ med bl.a. dynamisk prissättning på enkelbiljetter och andra marknadsaktiviteter har påbörjats hos operatören.



Resandeutvecklingen kvartal ett jämfört med tidigare år på samtliga linjer.

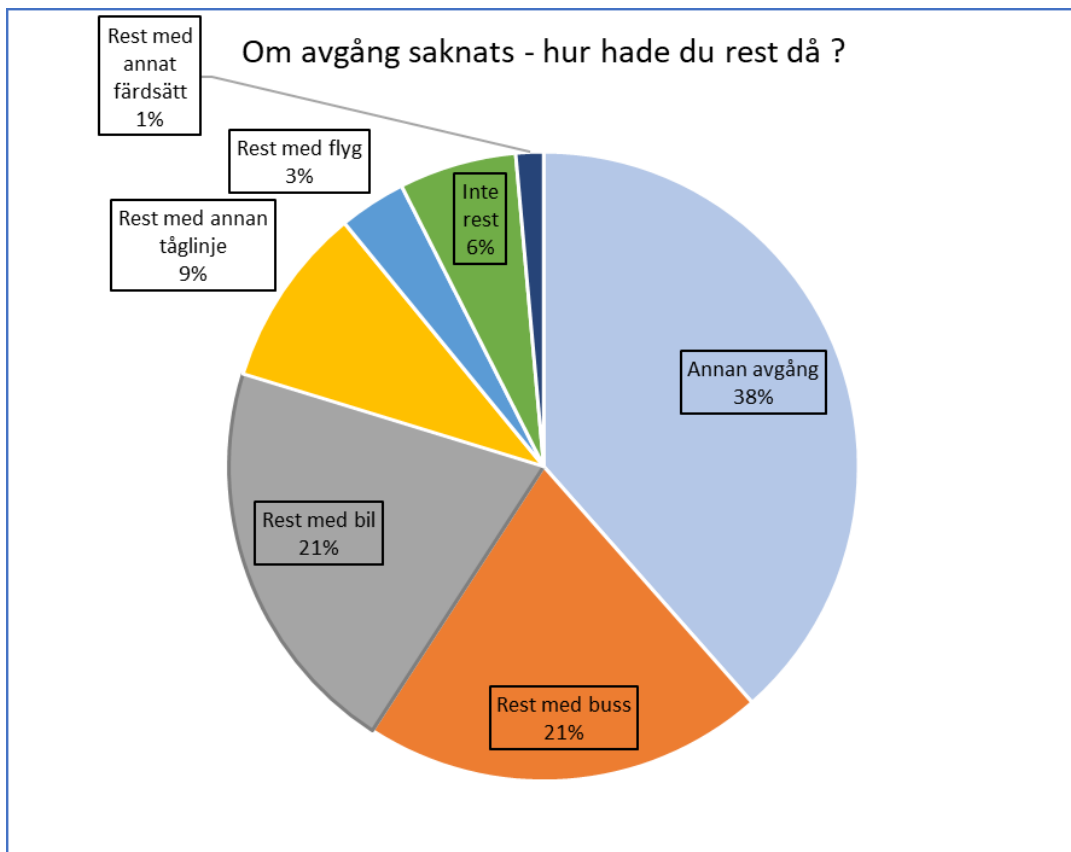
Miljö och bra restider – viktiga incitament till att välja tåget

För att få kunskap om resenärerna som reser med Norrtåg genomfördes en resvaneundersökning bland resenärerna under vecka 8. Syftet med undersökningen är att få kunskaper om vilka som reser i dag på tågen och vilka olika behov som finns hos resenärerna. Undersökningen gjordes på samtliga linjer och totalt var det 3 600 enkäter som besvarades. Enkäterna innefattar frågor om bland annat skälen till resandet, biljetttyp och alternativt resande. I undersökningen framkom det att många uppfattar tåget som ett bra sätt att ta sig fram. Miljöskäl, kortare restid och möjligheten att använda restiden till något annat anges som anledning till att välja tåget. 56 av 100 anger att skälen till resan är i arbets- och studiependlingssyfte. En överraskande stor andel åker med tåget i nöjes-, rekreations- eller besökssyfte, där många åker med enkelbiljetter.



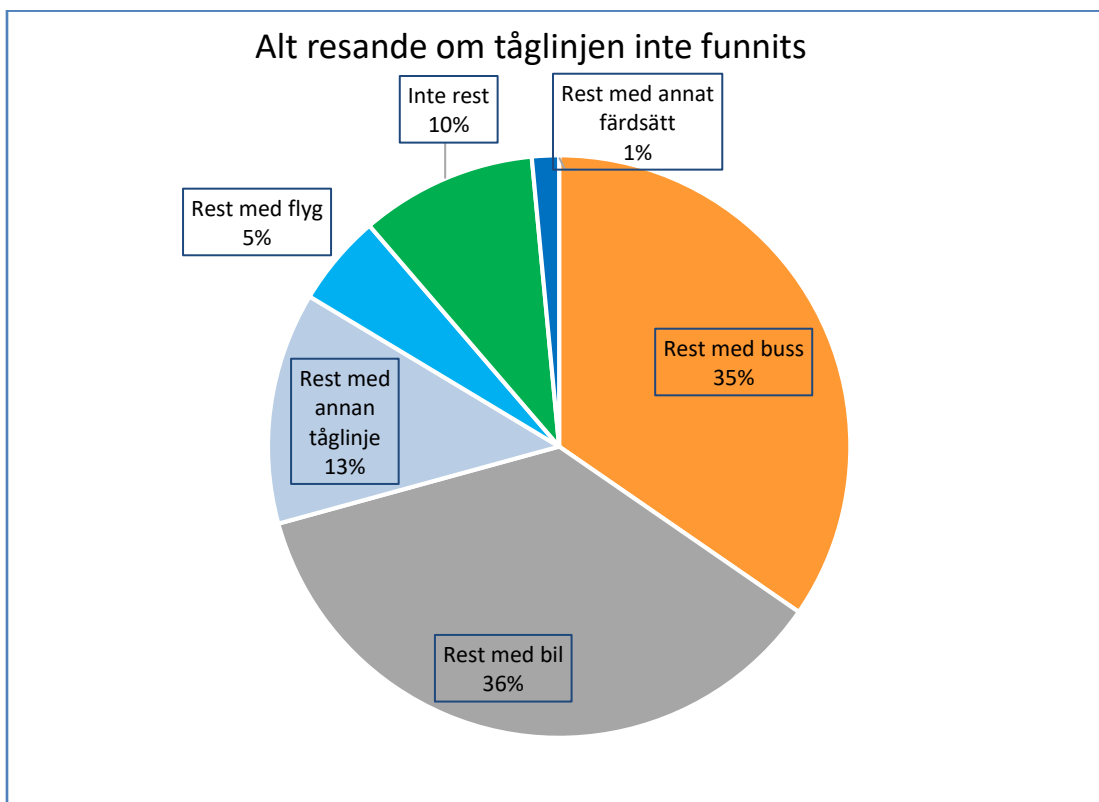
Fråga i resvaneundersökningen: Vilket är det huvudsakliga syftet med den här resan? 21 % anser att miljöskälet är en stark anledning till att välja tåget.

På frågan om avgången inte hade funnits, hur hade resenären valt då svarar 38% att de valt en annan tåglinje, och 21 % hade valt bussen som alternativt färdssätt. Cirka 6 % hade valt att inte resa alls. Om tåglinjen hade funnits, men inte just denna avgång hade 38% valt en annan avgång och 21% hade valt bussen, 6% hade valt att inte resa alls. För att minska det fossila resandet vill våra resenärer ha tätare avgångar och bra restider. Många kvinnor i studien uppger att det är mer ekonomiskt att åka tåg och även säkrare.



Fråga i resvaneundersökningen: Om avgången inte hade funnits resp tåglinjen inte funnit , hur hade du rest då?

Med ökad turtäthet så ökar möjlighet att resa med annan avgång eller busstur. Över 60 % skulle att åka med ett annat kollektiv trafikslag.

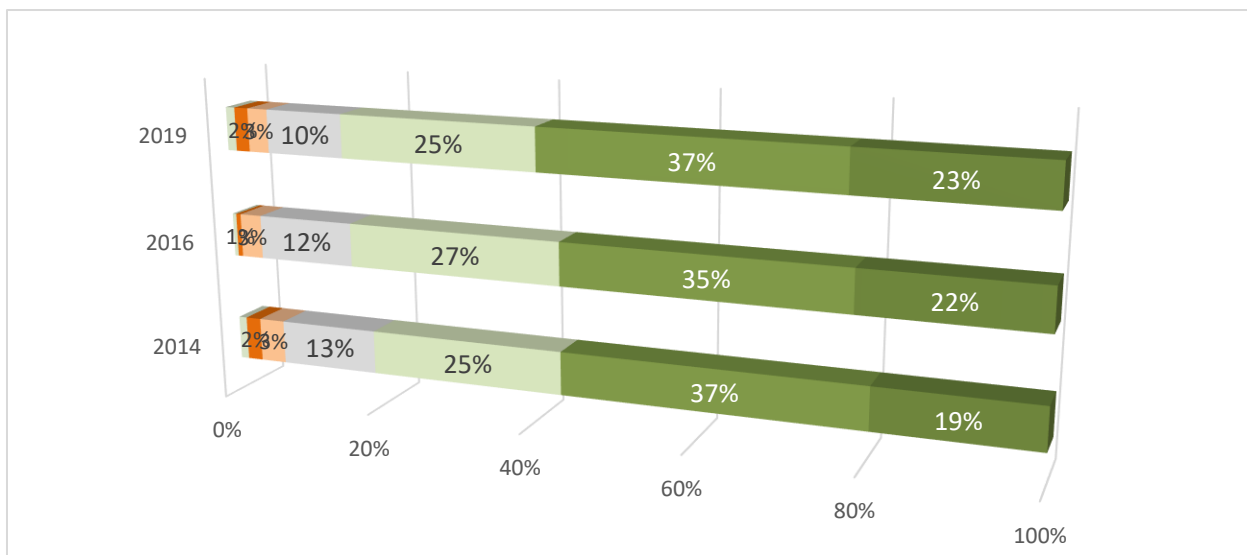


Hela 84 % av våra resenärer har ett positivt helhetsintryck av sitt resande

Årligen genomförs en kundundersökning, NKI, för att följa upp och utvärdera vad resenären tycker, och att ge operatörerna ett verktyg i deras arbete att höja den kundupplevda kvaliteten. Huvudsyftet är att få kunskap om hur nöjda resenärerna är. Målgruppen för denna undersökning är svensktalande (enkäten är på svenska), 18 år och äldre ombord på tåget.

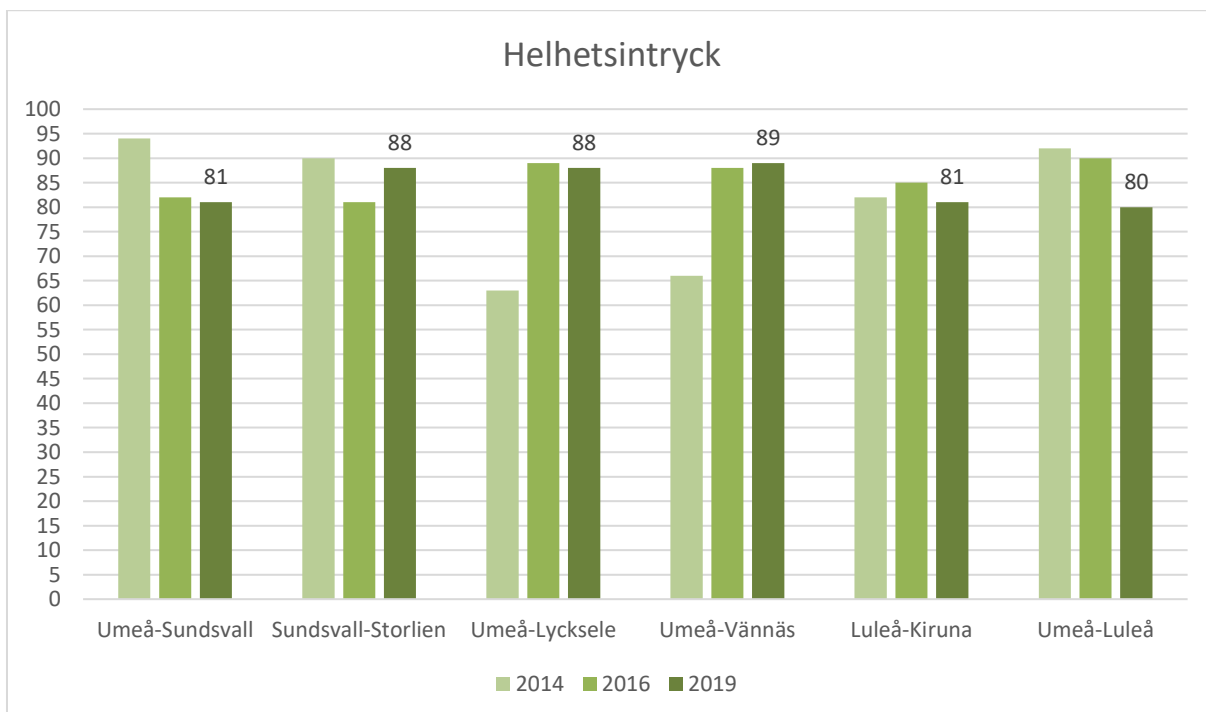


Resenärerna har fått ta ställning till ett antal påståenden rörande möjligheter kring biljettdistribution, information före, under och efter resan, komfort, säkerhet och trygghet ombord samt övrig service ombord. Resenären har även angett totalt helhetsintryck och hur troligt det är att de kommer att rekommendera andra att resa. Genomgående har Norrtågssystemet ett bra NKI. Under åren 2013-2019 har ett flertal förbättringsåtgärder vidtagits för att öka komfort, trygghet och ökad trafik kvalitet. Bristande trafik kvalitet påverkar NKI, vilket blir tydligt när vi jämför år från år. Totalt har helhetsintrycket varit jämnt från 2014 års nivå var NKI för hela Norrtågssystemet från ett värde på 81 % till 2019 års nivå som är 84 %.



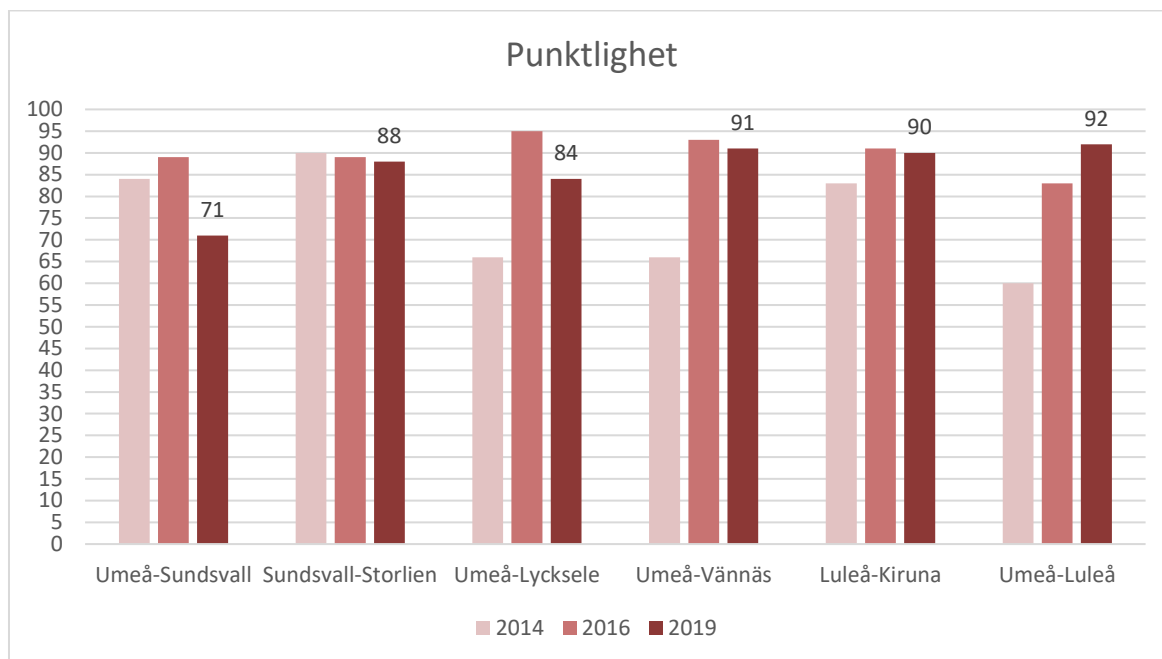
I figuren visas fördelningen mellan negativt inställda och positivt inställda till helhetsbilden av Norrtåg. Skalan är från 1-7 där 7 är väldigt positivt. De som ger betyg 4 räknas som neutrala. 2019 är hela 23 % **väldigt** positiva till trafiksystemet.

I jämförelse mellan sträckorna finns det variationer. På sträckan Umeå-Sundsvall har NKI sjunkit, vilket är kopplat till att man upplever att det är trångt om sittplatser samt till svårigheter att resa med mycket bagage. Punktlighet och regularitet har påverkat NKI på denna sträcka där pendlarna utgör en stor resenärgrupp. På sträckan Umeå-Vännäs har upprustning av fordonstypen X11 gett ett ökat NKI med ökad komfort, internetuppkoppling och tillgänglighetsanpassat fordon. På sträckorna som trafikeras i Norrbotten upplever resenären att komfort, värme och toalett bör få ökad kvalitet för att få upp helhetsintrycket.



Förändring av NKI; helhetsintrycket per sträcka över tid.

Att komma fram i tid är något som våra resenärer värdesätter. En stor andel av resenärerna är nöjda med helheten, men förseningar och bristande information vid trafikstörningar är sådant som drar ner nöjdheten. Inom persontågstrafiken finns ett branschmål för punktlighet år 2020 på 95 procent av tågen. För kvartalet var punktligheten 82 procent. Här behövs ytterligare fokus för att komma i tid och göra resenärerna nöjda.



Förändring av NKI; punktlighet per sträcka över tid.

Förändringar genomförda från 2013 till 2019

Under åren har olika serviceåtgärder introducerats av tågoperatören. Under 2015 introducerades möjlighet till platsreservation vid förköp av biljett, vilket uppskattades hos resenärerna med förköpsbiljetter. I ett led att förbättra säkerhet för tågvårdarna infördes kontantfritt ombord under 2016. Samtidigt introducerades en app för att kunna köpa biljetter på ett smidigt sätt och möjlighet att kunna betala med både Swish samt genom faktura. Under år 2016 upprustades fordonstypen X11 och en bättre komfort kunde erbjudas, framförallt för resenärerna på sträckan Umeå-Vännäs, vilket gav en stor effekt avseende NKI.

Tågoperatören införde under 2016 ett nytt bistroerbjudande till kunderna på de linjer där det finns bistro ombord. Av NKI kan man utläsa att resenären önskar ett annat utbud och en bättre kvalitet. Något som även framkom av resvaneundersökningen.



Genomgående önskar resenären en mer prisvärd biljett och förbättring av informationen ombord och på stationen. Obligatoriska utrop av stationer, förbättrad information vid förseningar bör förbättrats, likaså Trafikverkets ansvar för realtidsinformation och rätt skyltning på informationstavlor. Tågoperatören fick under 2018 motta stor irritation från resenärer om dålig information avseende förseningar, inställda turer och bussersättningar. Inför 2019 har tågoperatören vidtagit ett flertal åtgärder för att tillhandahålla en bättre och snabbare information till kund i stört läge. Samtidigt har operatören även ökat tillgängligheten till servicecenter. NKI avseende information ligger på cirka 83%. Operatören har vidareutbildat sina tågvårdar och förbättrat trafikinformation direkt till tågvårdarna för att kunna bemöta resenärernas olika frågeställningar. Genomgående får tågvårdarna ombord ett högt betyg, cirka 94%.

Robust infrastruktur – en förutsättning för ökat resande

Den svaga punkten för att kunna erbjuda ett robust trafikutbud är infrastrukturen. Norrtågs trafikområde består av enkelspår och det är ofta långt mellan mötesstationer. På vissa sträckor finns en tydlig konflikt mellan utökad regional persontrafik och godstrafik. Det finns även en konflikt mellan utökad regional persontrafik och långväga persontrafik. Detta är problem som ställer högre krav på tågplanering och driftsledningskontor.

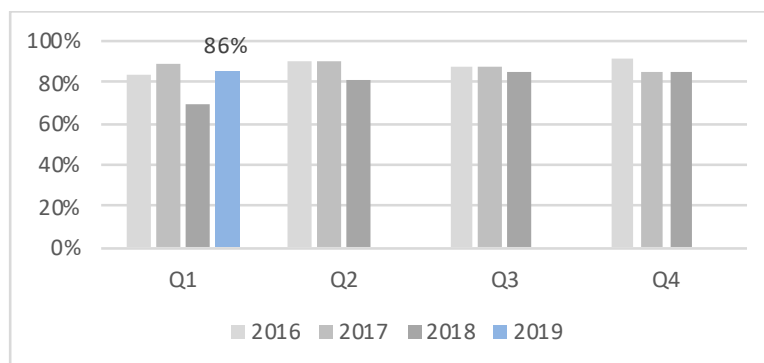
Vi ser på många linjer en åldrande infrastruktur där behovet av reinvestering och underhållsåtgärder är stort. Antal störningar i spår, spårväxlar, signalställverk, kontaktledningar, broar och övriga anläggningsobjekt som exempelvis signaler, banunderbyggnad och tunnlar ökar vilket ger effekter på resenärens upplevda kvalitet. För att nå ett långsiktigt hållbart transportsystem måste fler vilja resa kollektivt. Ett ökat järnvägsunderhåll som inriktas på åtgärder för att förbättra järnvägssystemets funktionalitet utanför de stora och mest trafikerade banorna skulle bidra till ett ökat förtroende för järnvägen och därmed ökat resande.

Under första kvartalet har det skett urspårningar. En större urspårning på sträckan Gällivare-Kiruna medförde att banan stängdes för trafik i elva dagar vilket bidrog till delinställda turer på sträckan Luleå-Kiruna. Trafiken bussersattes och medförde förseningar på anslutande tåg. Samtidigt har det vid besiktning varit två fall av rälsbrott mellan Boden-Luleå vilket ger stora hastighetsnedsättningar i väntan på varmare årstider för att återställa rälsen.

Signal- och växelfel har ökat under perioden på samtliga sträckor, vilket ger upphov till inställda avgångar och försenade tåg i systemet.

Infrastrukturstörningar ökar och påverkar punktligheten

Under det första kvartalet har antal trafikstörningar varit betydligt färre än föregående års kvartal 1. Totalt är punktligheten inom 5 minuter 86%, jämfört med 70% (2018), inom 15 minuter är punktligheten 93% (2019).



Punktlighet över tid kvartalsvis.

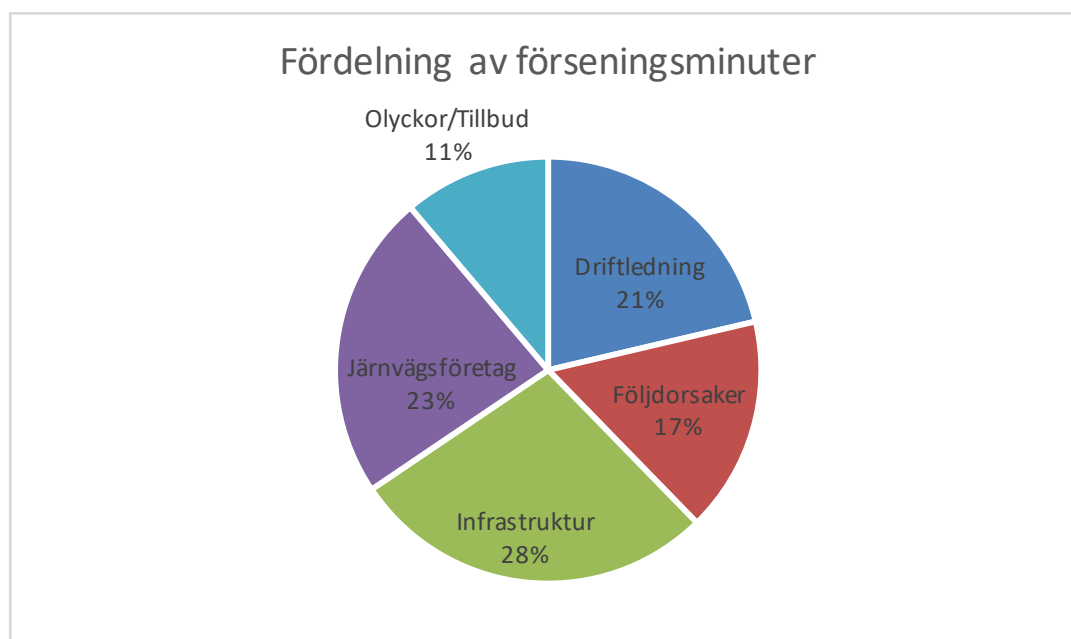
Statistiken över ankomstpunktlighet anger hur stor andel av tågen som har nått sin slutstation eller en viktig bytespunkt i rätt tid. Tågen räknas vara i tid om de kommit fram inom fem minuter efter ankomsttiden enligt tidtabellen. Att tågen ställts in kan bland annat bero på att det har blivit något fel på tåget eller någon vagn och att tåget därför har tagits ur trafik. Andra orsaker kan vara att fordonsfel under färd eller att det har blivit stopp på sträckan och resenärerna har fått resa vidare med ett annat tåg eller med buss.

Andelen förseningsminutrar som är kopplade till operatören utgör cirka 23%, att jämföra med andelen som är kopplat till Trafikverket som utgör 49%. Sämst punktlighet har sträckorna i Norrbotten, där andelen infrastruktur och olyckor/tillbud är en betydande orsak till försämrad punktlighet.

Sträcka	Antal tåg	RT+5	RT+15	RT+5	RT+15
Umeå-Sundsvall	1 854	1 637	1 725	88%	93%
Umeå - Lycksele	533	433	491	81%	92%
Umeå- Vännäs	1 080	1 038	1 065	96%	99%
Umeå-Luleå	299	182	236	61%	79%
Luleå-Kiruna C	426	255	334	60%	78%
Sundsvall-Östersund-Storlien	1 387	1 239	1 314	89%	95%
Totalt	5 579	4 784	5 165	86%	93%

Punktlighet linje för linje under kvartal 1.

Inställda turer, som till 95% är bussersatta, medför förseningar som leder till sena anslutningar, inväntan av resenärer med mera, faktorer som tillsammans blir förseningsminutrar. Ett sent tåg bli svårt att få in vid en ny oplanerad tidpunkt på en bana med enkelspår och långt mellan mötesstationer. Då blir annan trafik påverkad och många resenärer försenade. Det blir mer nödvändigt att ha reserver mellan tåglägena vilket minskar kapaciteten.



Orsaker till försening.

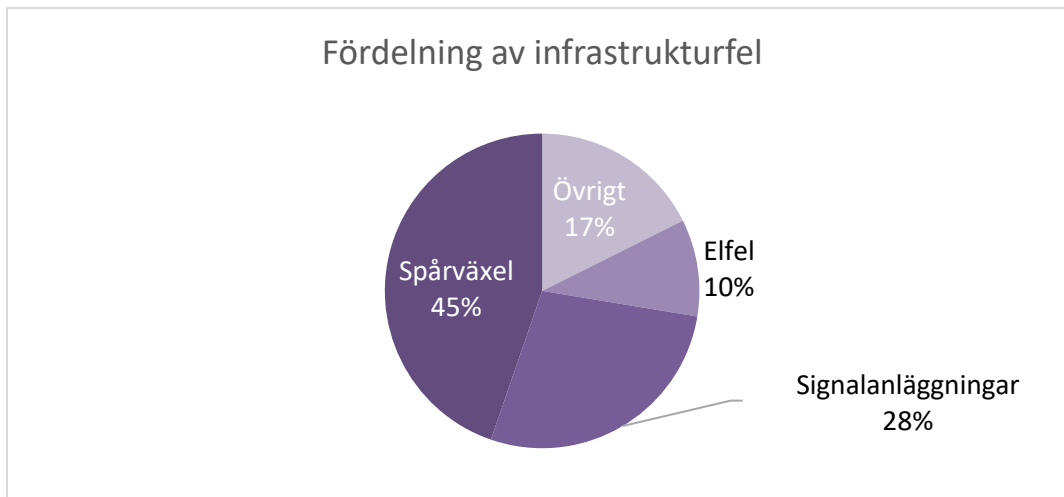
Driftledning: Trafikverkets driftledning.

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: Inklusivt banarbeten.

Järnvägsföretag: I det här fallet Norrtåg

Olyckor/Tillbud och yttre faktorer: Yttre faktorer såsom väder, olyckor mm.



Fel i spårväxlar och signalanläggningar är de två största problemen i infrastrukturen.

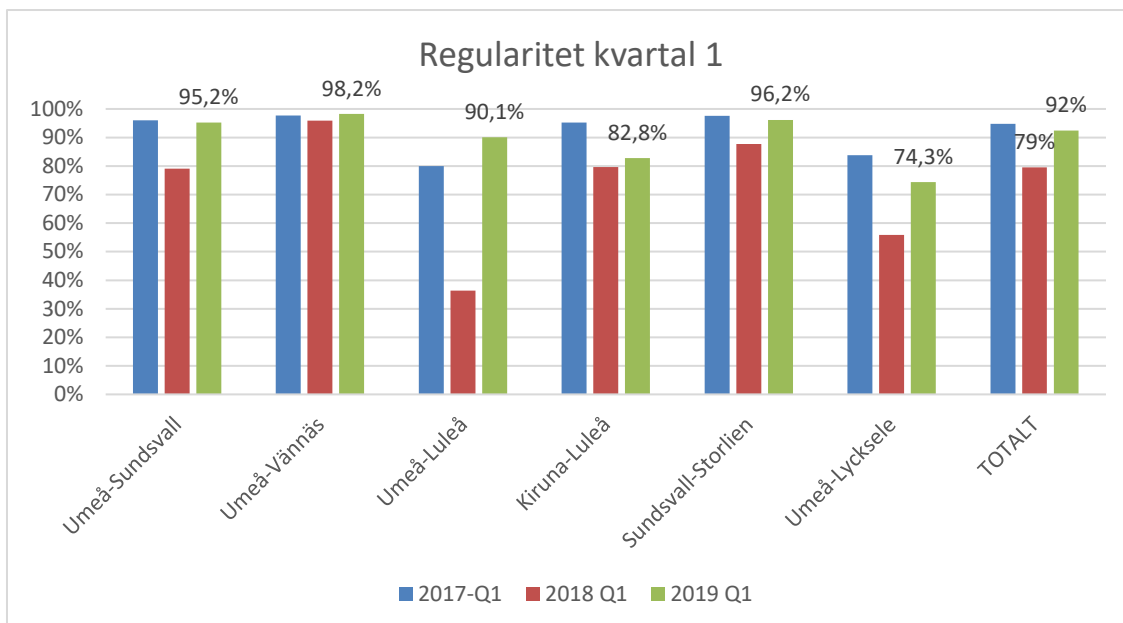
Andelen fel kopplade till spårväxlar och signalanläggningar ökar. Hårt vinterväder påverkar järnvägen. Ett exempel är växlarna. Totalt har järnvägen cirka 12 000 växlar, och många av dem har växelvärme som smälter snö och is. Men mycket stora mängder snö och is i kombination med stark kyla kan innebära att växlar ändå fryser. Tågen släpper också ner is och snö i växlarna. Då måste växlarna snöröjas manuellt, och det kan ta upp till två timmar för två personer att snöröja en växel. Vid och omkring centralstationerna i de större städerna finns väldigt många växlar som kan behöva snöröjas vid hårt vinterväder. Just nu pågår ett större upprustningsprojekt i syfte att rusta upp och installera ny spårväxelvärmestyrning i järnvägsnätet. Den nya styrutrustningen känner av snö och kyla och reglerar värmen under dygnet. Projektet beräknas bli klart under 2020.

92% regularitet 2018

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.

En mer normal vinter betyder mindre problem kopplade till snö och is. Regulariteten på sträckorna varierar över året

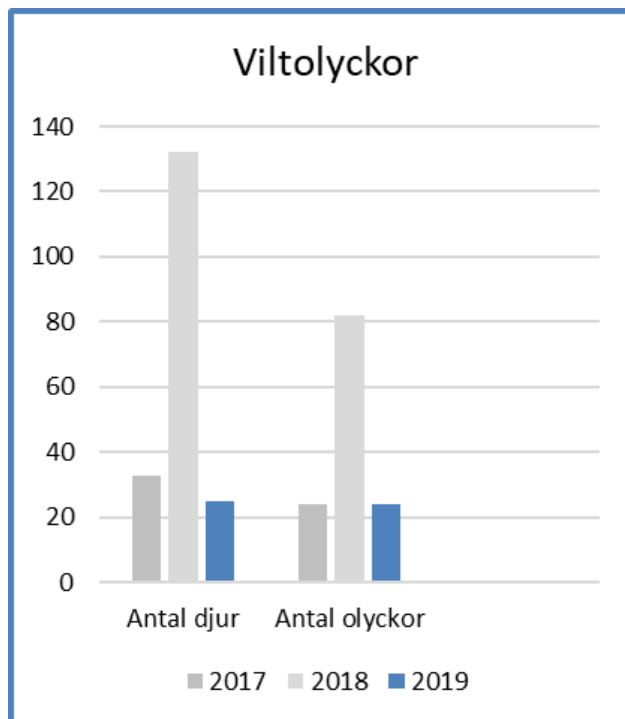
Totalt uppvisar Norrtåg en regularitet på 92%, en klar förbättring jämfört med 2018. Den sträcka som uppvisar en sämre regularitet än 2018 är sträckan Luleå-Kiruna, vilket är hänförligt till den elva dagar långa avstängning av banan som gjordes efter att ett godståg spårat ur.



Regularitet i jämförelse med 2017 och 2018 kvartal 1.

Orsak till inställda turer

En mer normal vinter och framförallt mindre viltolyckor har medfört att antal inställda turer har minskat dramatiskt jämfört med första kvartalet 2018. Regulariteten har förbättrats från 79% till 92%. Antalet viltolyckor har jämfört med föregående år minskat betydligt jämfört med 2018 och är åter på normala volymer vintertid.



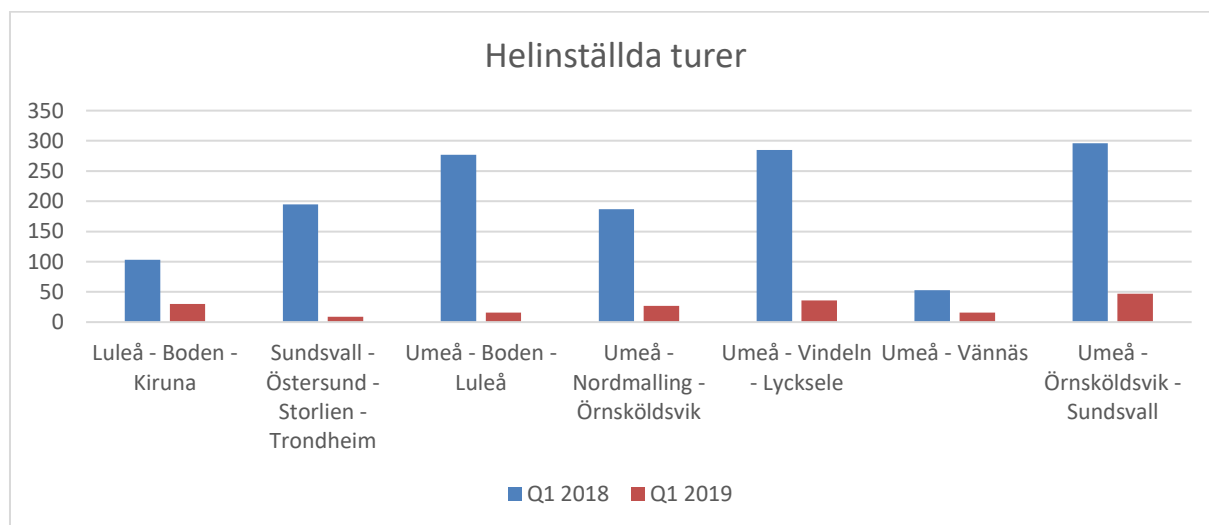
En jämförelse mellan åren avseende antal olyckor med vilt under vintermånaderna och antal djur som påkörts vid viltolyckorna.

Den största andelen inställda turer under 2019 är kopplad till två linjer; Luleå-Kiruna och Umeå-Lycksele, som har lägst regularitet. Under kvartalet skedde en större urspärning av ett godståg på sträckan Gällivare-Kiruna. Detta medförde att banan stängdes under en tiodagarsperiod och trafiken framfördes med buss, vilket även medförde förseningar till anslutande tåg. Dieselfordonen har haft vissa perioder av längre underhåll vilket har medfört delinställda turer mellan Hällnäs och Lycksele, den icke elektrifierade sträckan.



Fördelning mellan orsaker som medfört inställda turer under kvartal 1.

Under 2018 bestämdes att förändrat underhåll på fordonen i form av att alla hjulaxlar på fordonstypen X62 fick en förebyggande svarv inför vintern. En underhållsåtgärd som har medfört en klart bättre tillgänglighet på fordon på sträckorna Umeå-Sundsvall och Sundsvall-Östersund-Storlien. Dock ser vi problem med broms, modulbortfall när kylan blir hård, vilket har medfört fordonsfel och vissa dagar fordonsbrist. Under mitten av februari inträffade en olycka med nedfallande isblock från en tunnel. Isblocket landande på taket på ett av fordonen och krossade en traktionslåda. Komplexiteten med en traktionslåda medför långa uppberedningstider och ett långt stillastående på grund av väntan på reservdelar. Fordonen väntas åter tas i bruk i början av maj. Detta tillsammans med ett annat längre underhållsarbete på en av X62 medförde inställda turer på Botniabanan och sträckan Sundsvall-Östersund.

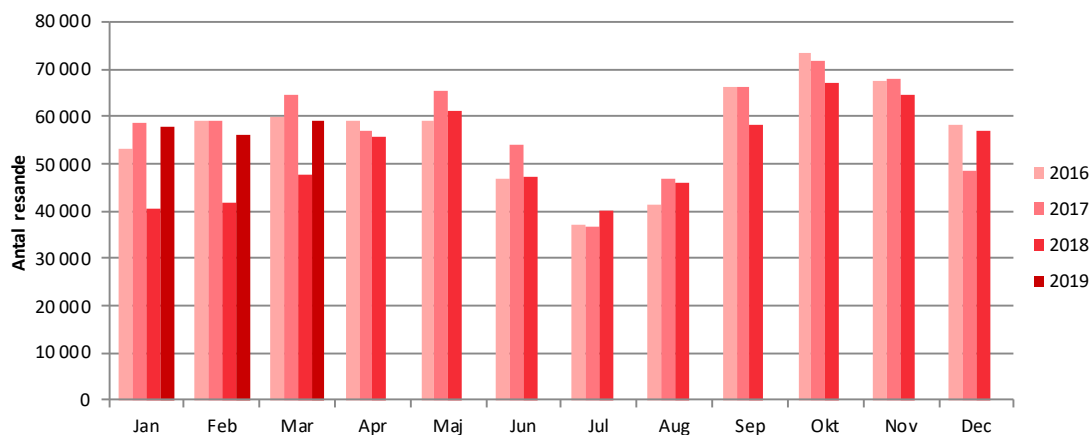


Antalet helinställda turer linje för linje under kvartal 1 2018 respektive 2019.

Linje för linje

Umeå-Sundsvall

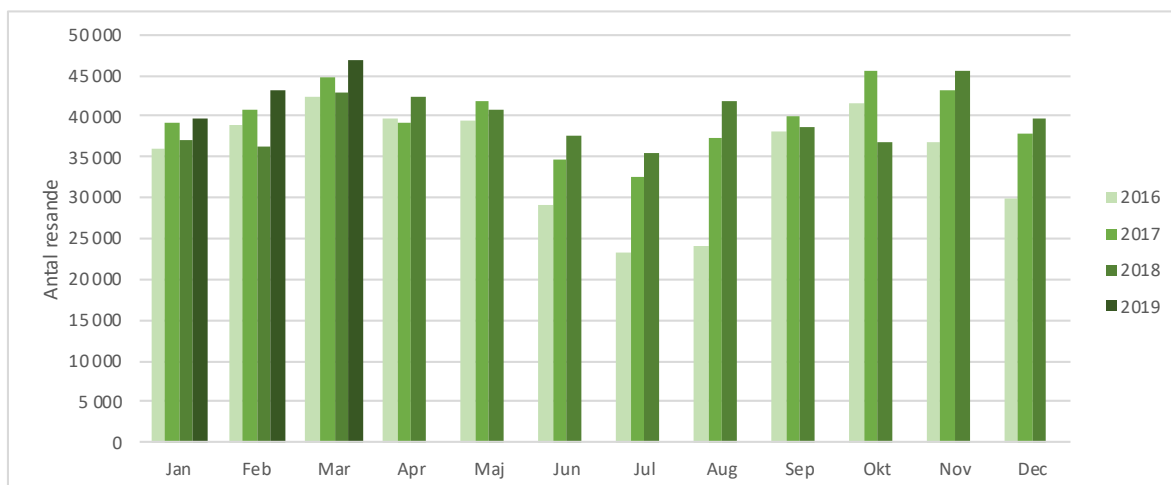
Linjen trafikeras med åtta dubbelturer på vardagar samt helgtrafik från och med tidtabellskiftet 2019. För att utöka utbudet på den starka pendlingssträckan mellan Nordmaling och Umeå förstärkte operatören trafiken med en dubbeltur i pendlingsläge. Samtidigt är det utökat med en dubbeltur på sträckan Umeå-Örnsköldsvik, därmed totalt fyra dubbelturer på vardagar. Totalt för kvartalet uppgick resandet till 173 000, varav pendlarresenärer utgör 54%. Jämfört med 2018 har resandet ökat med 34%, men jämfört med 2017 har det sjunkit med 5%.



Antal resande per månad på sträckan Umeå-Sundsvall. Vi ser en återgång till normala volymer för kvartal 1 2019.

Sundsvall-Trondheim

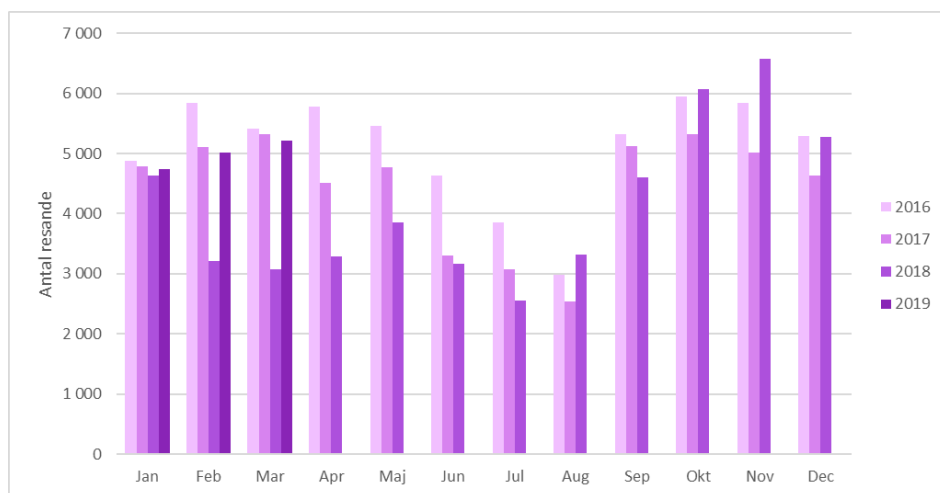
Linjen trafikeras med nio dubbelturer plus helgtrafik på sträckan Sundsvall-Östersund. Sträckan Östersund-Åre/Duved trafikeras med fem dubbelturer och sträckan Åre-Storlien med två dubbelturer, med omstigning i Storlien till fortsatt resa in mot Norge. Andelen pendlarresenärer utgör 47%. Totalt omfattar resandet till 130 000 resenärer, en ökning jämfört med 2018 med 12% och 2017 med 4%.



Antal resande per månad på sträckan Sundsvall-Trondheim. Under kvartal 1-2019 ser vi en positiv resandeutveckling.

Umeå-Lycksele

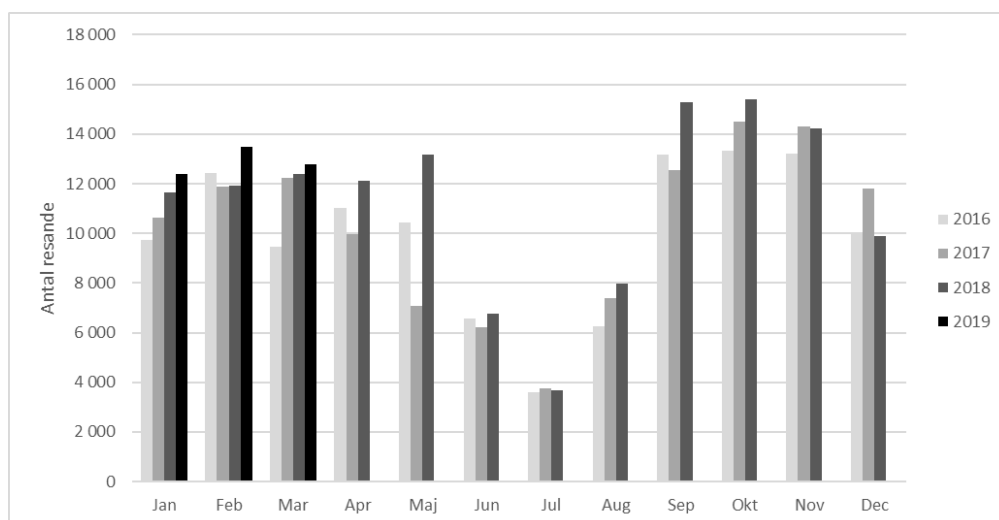
Linjen trafikeras med fyra dubbelturer på vardagar och helgtrafik. Umeå-Lycksele är den enda sträckan i Norrtågssystemet som har en 77 km lång ej elektrifierad sträcka där hela sträckan framförs med ett dieselfordon. Under vinterkvartalet har fordonet problem med dieselmotor och värme ombord och det finns perioder av längre stillastående av olika orsaker. Följden blir att turerna mellan Lycksele och Hällnäs med återkommande intervaller blir inställda och bussersatta. Resandet för kvartal 1 utgör 15 000 resenärer, en ökning med 37% jämfört med 2018 och i jämförelse med 2017 -2%. Andelen pendlare utgör 58%, i huvudsak till Vindeln.



Antal resande per månad på sträckan Umeå-Lycksele. Delinställda sträckor på linjen medför ett tapp av resor.

Umeå-Vännäs

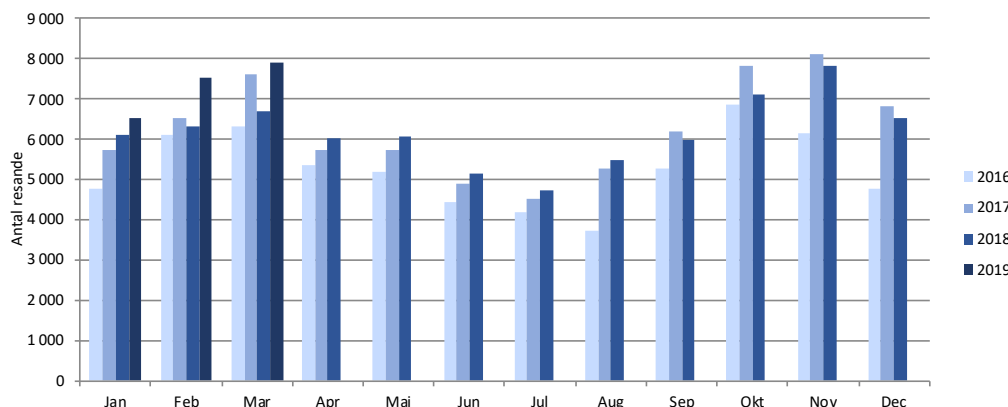
Linjen trafikeras med nio dubbelturer på vardagar och utgör den kortaste pendlarsträckan i Norrtågssystemet på 33 kilometer. Resandet uppgår till 39 000 personer under kvartalet, en ökning med 8% jämfört med 2018 och 11% ökning jämfört med 2017. Skol- och arbetspendling utgör 90% av allt resande.



Antal resande per månad på sträckan Umeå-Vännäs. Pendlarresande bland vuxna på sträckan har en fortsatt ökning under kvartal 1-2019.

Luleå-Kiruna

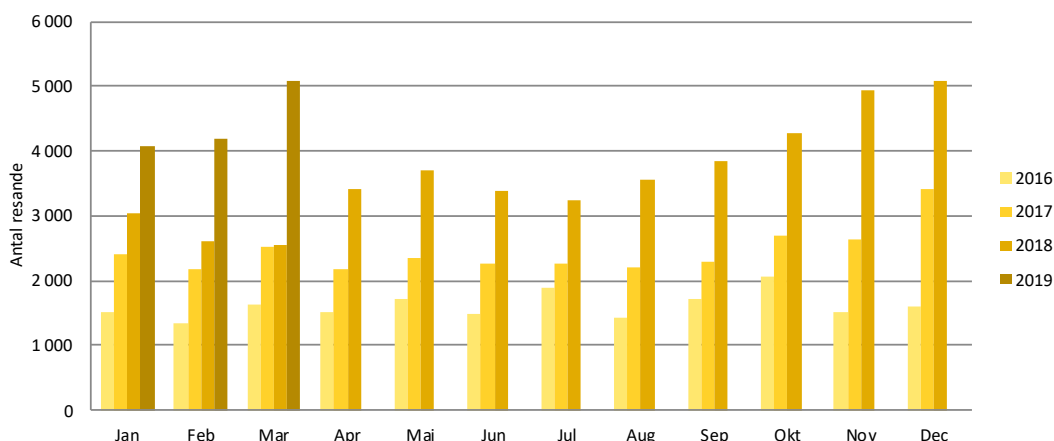
Linjen trafikeras med tre dubbelturer på vardagar och två dubbelturer på helger. Problem med punktlighet bidrar till att det blir svårt att öka och utveckla resandet. Sträckan har tung godstrafik, malmtågen och stora infrastrukturproblem. Totalt uppgår resandet till 22 000 resenärer för kvartalet vilket är en ökning med 15% jämfört med 2018 och ligger nu på samma nivåer som de bästa åren 2014 och 2015. Flertalet resor som görs är resande kopplat till malmfälten och resandet till Sunderbyn sjukhus. Andelen pendlarkort utgör endast 1% av det totala resandet.



Antal resande per månad på sträckan Luleå-Kiruna. Trots stängd bana under kvartal 1-2019 uppvisas positiv resandeutveckling jämfört med tidigare år.

Umeå-Luleå

Linjen trafikeras med två dubbelturer från och med trafikår 2018. Under 2014 ändrades utbudet från tre dubbelturer till två dubbelturer, orsakat av ett omfattande spårbyte på sträckan som pågick mellan 2014 och 2017. Norrtåg valde att, från och med juni 2015, minska utbudet till en dubbeltur dagligen vilket har återtagits från och med T18. Det förändrade utbudet syns tydligt i resandestatistiken. Under vintermånaderna är denna sträcka nedprioriterad vid fordonsbrist för att säkerställa pendlarresande på Botniabanan. Utgångspunkten var "bäst för flest". Antal resande under kvartalet uppgår till 13 000 en ökning med 63% jämfört med 2018 då utbudet var detsamma. Andelen pendlare till Vindelns har ökat med det ökade utbudet.



Antal resande per månad på sträckan Umeå-Luleå. Ökad regularitet under kvartal 1- 2019 har medfört en stark resandeutveckling jämfört med 2018 kvartal1.