



# Kvalitetsrapport 2020 Kvartal 1

## Innehållsförteckning

Stark resandeutveckling tog hastigt slut av pandemin .....	3
Reducerad tidtabell .....	3
Multifunktionshallen snart i bruk.....	4
Uppgradering av ombordsystem på tåg pågår.....	5
Norrtåg i press.....	6
Planerade banarbeten förstärker kapaciteten.....	7
Mild vinter och underhållsoptimering .....	7
De flesta tågen i tid .....	8
Få inställda turer .....	10
De två första månaderna en resandeökning med +9 % .....	11
Resande – linje för linje.....	13
Bilaga 1.....	20

# Stark resandeutveckling tog hastigt slut av pandemin

År 2020 började starkt för Norrtågstrafiken med ökat resande på i princip samtliga sträckor, fler tåg i tid och färre inställda avgångar än tidigare år. På flera sträckor den bästa inledningen på året sedan trafikstart.

I mars drabbade coronaviruset Sverige och WHO meddelade att virusets spridning då klassades som en pandemi. Till följd av detta gick Folkhälsomyndigheten ut med restriktioner kring allmänna sammankomster och avrådan att genomföra icke nödvändiga resor inom landet, för att hålla nere takten på smittspridningen.

Norrtågs verksamhet påverkas tydligt av myndigheternas rekommendation om att anställda ska arbeta hemma i möjligaste mån, eller att hålla sig själv och sina barn hemma vid förkylningssymtom, för att minska smittspridning. Många arbetspendlare valde att arbeta hemifrån och möten runt om i landet ställdes in. Myndigheten uppmanade även Sveriges gymnasieskolor och universitet att bedriva undervisning på distans, vilket fick som följd att även skol- och utbildningspendlarna föll bort. Mellan den 11 och 12 mars försvann resandet över en natt. Försålda biljetter minskade med 70 procent och från vecka 11 till vecka 12 sjönk det totala resandet med 69 procent. Detta påverkar givetvis operatören negativt, då den tappar både intäkter och likviditet.

Operatören, Vy Tåg AB, har vidtagit flera åtgärder ombord för att minska risken för smittspridning, genom att informera och påminna resenärerna om att hålla avstånd, tvätta händerna och köpa sin biljett i förväg. Biljettviseringen genomförs med försiktighet för att minimera smittspridningen och bistron håller stängt tills vidare. Om resenären tvingas omboka en biljett har Vy gjort det möjligt att kostnadsfritt boka om resan, även en icke ombokningsbar.



## Reducerad tidtabell

Under hela mars månad kördes alla avgångar som vanligt. I slutet av april reducerades trafiken med en utglesad sommartidtabell stegvis på alla linjer, med start i Norrbotten. Trots färre avgångar är det med färre passagerare inga problem att hålla avstånd till medresenärer ombord.

## Multifunktionshallen snart i bruk

Norrtåg AB:s största investering sedan trafikstarten, multifunktionshallen på Västerslätt i Umeå, är nu färdigbyggd. Bygget startades i augusti 2019 och har blivit klart rekordsnabbt, trots en mycket tekniskt komplicerad byggprocess.

Investeringen gjordes för att förbättra trafik kvaliteten genom att klara fler avisningar, underhåll och reparationer och därmed snabbare få tillbaka tågen i trafik. Nu är hallen färdigbyggd, spåren är dragna och tvätt- och avisningsanläggning är installerade. Det som nu återstår är tekniska installationer, justeringar och, framförallt, leveransen av hjulsvarven som beräknas komma till Umeå i mitten av augusti.

Anläggningen kommer att tas i bruk i juli och hjulsvarven kommer att användas från september. Full funktion beräknas i slutet på året när även avisningsanläggningen är utprovad och justerad.



*Multifunktionshallen är nu färdigbyggd och kommer att tas i bruk i juni.*



*Foto: Markus Lidberg, REKAB*



## Uppgradering av ombordsystem på tåg pågår

Norrtåg är mitt inne i en mycket omfattande uppgraderingsprocess för signalsystemet ERTMS. Pilotsträckan Umeå–Sundsvall ska i november, först i Sverige, uppgraderas till en ny generation av ERTMS. Norrtåg startar ny trafik på ERTMS-sträckan Haparanda–Luleå den 1 april 2021 och hela sträckan Kiruna–Luleå ska få signalsystemet med start den 1 juli 2022.

Hela Norrtågs fordonsflotta ska anpassas till de nya förutsättningarna i en mycket snabb takt. Norrtåg är först ut i landet, vilket kräver omfattande typgodkännandeprocesser, utöver de serieinstallationer som ska utföras. Totalt beräknas tidsåtgången för detta till cirka 40 fordonsmånader. Detta medför betydande kostnader och utmaningar för Norrtåg. Reservfordon måste tas in för att tillfälligt ersätta de fordon som uppgraderas eller nyinstalleras.

# Norrtåg i press

Norrtåg har vid ett flertal tillfällen under kvartalet uppmärksammats i media. I Västerbottens-Kuriren var *Rekordår för tågtrafiken* huvudnyhet den 2 februari. Vinkeln var det ökade resandet och förbättrade punktligheten under 2019. I början av coronautbrottet fick Norrländska Socialdemokratens nöjesskribent Magnus Tossier i uppdrag att recensera Boden-pendeln, i brist på konserter att recensera. Ett gott betyg till pendeln och underhållande läsning. Även Aftonbladet söndag skrev om Norrtåg i ett reportage om tågsemester:

*"Dessutom är färden med Norrtåg från Sundsvall eller Östersund en anledning till resan i sig; de svensk-norska fjällen passerar som en dramatisk vikingafilm utanför fönstret."*

## Rekordår för tågtrafiken

LÄNET. Tågtrafiken har återhämtat sig efter katastrofvintern 2017/2018. Höj kom rekordmånga persontåg i tid och antalet resenärer ökade. Ett ökat fokus på klimatfrågan och den milda vintern ligger bakom rekordiffrorna.  
- Vi har lite blivit särskilt testade, säger Joakim Berg, vd Norrtåg AB.

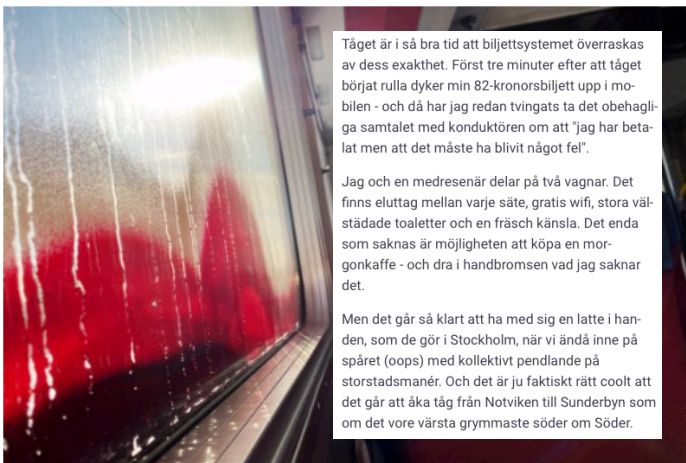
Vintern 2017/2018 var ett katastrofår för tågtrafiken i norr med många förseningar och inställda turer och fjertioendelen för tåget sviktade, men för 2019 ser läget helt annorlunda ut. Beröringarna tågs kom i tid, högst fem minuter efter tidtabell, och antalet tågresenärer ökade.  
- Det har fungerat bra efter den vintern. Åtgärds paketet vi gjorde, med svarvade hjul och planerade underhåll tillsammans med de åtgärder som Trafikverket gjorde har gjort att det har fungerat mycket bättre, så den här vintern har vi lite blivit särskilt testade. Det har varit en mild vinter, säger Joakim Berg, kommunikationsansvarig vid Norrtåg AB.

Punktligheten för 2019 för all persontågstrafik i hela Sverige låg på 91,3 procent och för medelstrafiken på 89,3 procent, det visar Trafikverket.



90 procent av Norrtågs tåg kom fram i tid 2019 och antalet resenärer ökade med nio procent. 2020 är målet en punktlighet på 95 procent. Vi kan bli bättre, säger Joakim Berg, kommunikationsansvarig vid Norrtåg.

VK den 2 februari 2020.



Tåget är i så bra tid att biljettsystemet överraskas av dess exakthet. Först tre minuter efter att tåget börjat rulla dyker min 82-kronorsbiljet upp i mobilen - och då har jag redan tvingats ta det obehagliga samtalet med konduktören om att jag har betalat men att det måste ha blivit något fel".

Jag och en medresenär delar på två vagnar. Det finns eluttag mellan varje säte, gratis wifi, stora välstädade toaletter och en fräsch känsla. Det enda som saknas är möjligheten att köpa en morgonkaffe - och dra i handbromsen vad jag saknar det.

Men det går så klart att ha med sig en latte i handen, som de gör i Stockholm, när vi ändå inne på spåret (oops) med kollektivt pendlande på storstadsmanér. Och det är ju faktiskt rätt coolt att det går att åka tåg från Notviken till Sunderbyn som om det vore värsta grymmaste söder om Söder.

## "Jag är Norrtåg- har du kommit för att hämta mig?"

NSD den 17 april 2020.

## Trondheim: Stjärnors och vikingars huvudstad



Foto: PATRICK TRONDHEIM/NORRSTADEN

## "Hej Norges nya matcentrum"

Vikingarna visste vad de gjorde då de valde Trondheim till huvudstad: här finns Bakkländets träkvarter, Nidarosdomen och kajakpaddling i Nidelva. Dessutom är färden med Norrtåg från Sundsvall eller Östersund en anledning till resan i sig; de svensk-norska fjällen passerar som en dramatisk vikingafilm utanför fönstret.

Om bord på tåget bjuds kanske inga överdrivna matsensationer. Men framme i Trondheim välkomnar Norges nya matcentrum; lokalproducerade råvaror och uppträskade gamla recept. Kroggarna Fagn och Credo hedras rylligen med varsin stjärna i Guide Michelin. Credo drivs dessutom av Norges första kvinnliga Michelincock, Heidi Bjerkan.



Baklandet skidsstation i Trondheim. Foto: MARTIN HÖNDEKLEN

Senare i år är Trondheim global värdstad för Michelinstjärnregnet 2020. Men då har vi redan hunnit njuta av Norrtågs norska drömhög - och sitter kanske på tåget dit igen.

► [www.norrtag.se](http://www.norrtag.se)  
► [www.visitnorway.com](http://www.visitnorway.com)

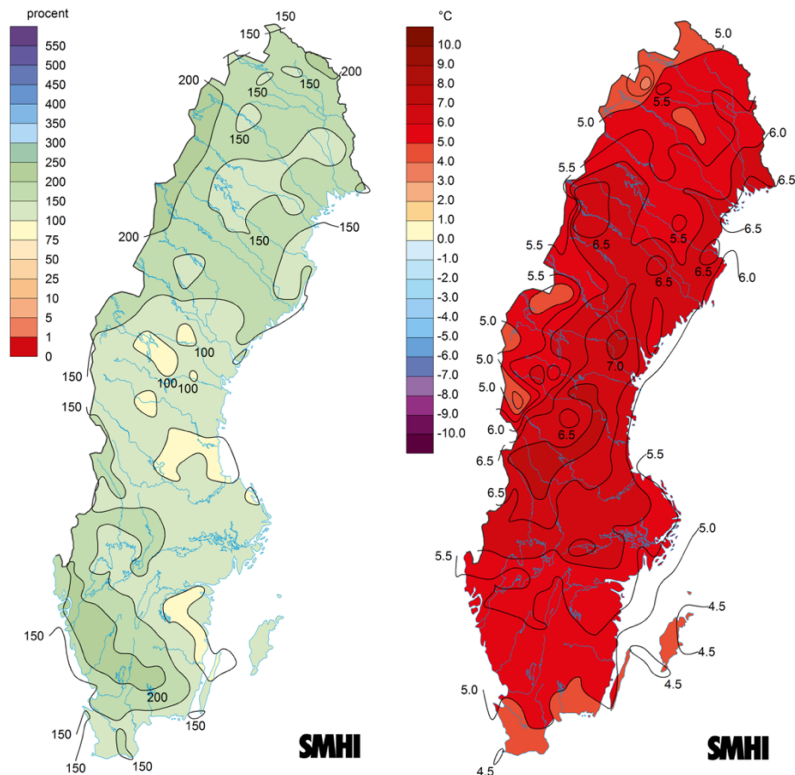
Aftonbladet söndag nummer 8, den 23-29 februari 2020.

# Planerade banarbeten förstärker kapaciteten

Alla eftersträvar snabbare resor, förbättrad trafiksäkerhet och utvecklad transportkapacitet för att skapa bra förutsättningar för att leva och bo längs våra sträckor i Norrtågland. För att förverkliga det behövs olika insatser längs våra stråk i form av banarbeten, för att förbättra kapacitet och trafiksäkerhet. Något som på längre sikt blir bra, men på kort sikt prövar resenären då det resulterar i många inställda avgångar och bussersättningar. Trafikverket försöker i största möjliga mån planera banarbeten när arbetspendlingen är minst intensiv och under sommartid när arbets- och studiependlingen är som lägst. Banarbeten längs Mittstråket, Sundsvall–Storlien, och på Botniabanen, Umeå–Sundsvall, är även i år omfattande och sträcker sig över två perioder, med början i maj och in i juni och vidare under september/oktober.

## Mild vinter och underhållsoptimering

Förra vintern var mildare än normalt, men vintern 2019/2020 var desto mildare, och på många håll uppmättes för årstiden rekordhöga temperaturer. Till följd av de ovanligt höga temperaturerna föll nederbörden ofta som regn eller underkyllt regn, vilket ledde till problem med ishalka. Jämfört med vintern 2017/2018 har förutsättningarna att upprätthålla en bra trafik varit bättre de efterföljande två vintrarna. Dock är vädret inte det enda avgörande för trafik kvaliteten. En viktig del har varit det förebyggande arbetet kring underhållsrutiner på fordonen med förebyggande hjulsvarv och avisning. Detta arbete har lett till färre inställda avgångar och mer punktliga tåg.



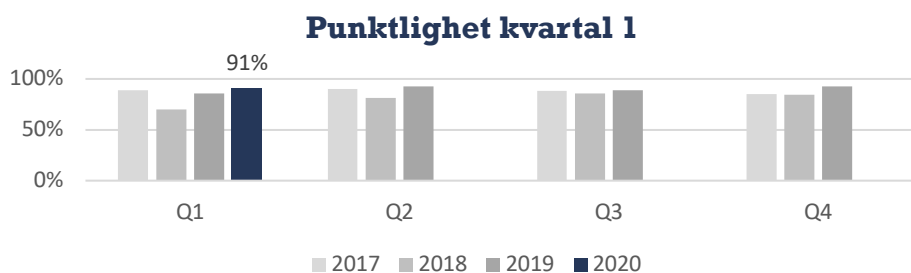
*Nederbörd i procent av det normala och medeltemperaturens avvikelse från det normala, vintern 19/20.  
Källa: Smhi.se*

## De flesta tågen i tid

Statistiken över ankomstpunktighet 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.

Inställda turer blir bussersatta, vilket 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.

Under det första kvartalet har antal trafikstörningar varit färre än föregående års kvartal 1. Punktligheten på de stora linjerna lever i stort upp till målsättningen RT (rätt tid) 95 procent. Sträckorna som trafikerar i Norrbotten, Luleå–Kiruna och Umeå–Luleå, är de sträckor som påverkas mest av godstrafiken och kapacitetsbrister längs Stambanan och Malmbanan. Under januari/februari drabbades sträckan åter igen av en urspårning av godståg vilket medförde att sträckan Kiruna–Luleå var ej åkbar under åtta dagar, vilket påverkat punktligheten. Antal infrastrukturstörningar är omfattande på dessa två linjer. Totalt är punktligheten inom fem minuter 91 procent, jämfört med 86 procent (2019), vilket är den högsta uppnådda punktligheten för kvartal ett sedan trafikstart. Punktligheten inom 15 minuter är 96 procent (2020).



*Punktligheten under kvartal 1 2020 har stadigt förbättrats sedan vintern 2018.*

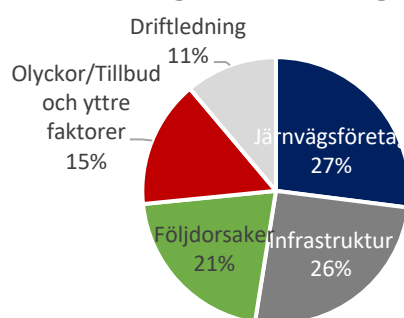
Andelen förseningsminutrar som är kopplade till operatören utgör 27 procent, att jämföra med andelen som är kopplat till Trafikverket som utgör 36 procent (driftledning och infrastruktur).

	Antal tåg	RT+5	RT+15	RT+5	RT+15
Umeå-Sundsvall	2 062	1 949	2 005	95%	97%
Umeå - Lycksele	575	517	559	90%	97%
Umeå- Vännäs	1 067	1 034	1 057	97%	99%
Umeå-Luleå	311	226	276	73%	89%
Luleå-Kiruna C	423	296	354	70%	84%
Sundsvall-Storlien	1 389	1 301	1 356	94%	98%
Boden-Luleå	735	669	721	91%	98%
<b>Totalt</b>	<b>6 562</b>	<b>5 992</b>	<b>6 328</b>	<b>91%</b>	<b>96%</b>

*Punktlighet linje för linje under kvartal 1, 2020.*



## Fördelning av förseningsminuter



Andel förseningsminuter fördelat på förseningsorsaker, kvartal 1 2020.

**Driftledning:** Trafikverkets driftledning.

**Följdersaker:** Här ingår bland annat förseningar orsakade av ett annat tåg, oavsett om det är framfört av Norrtåg eller övriga operatörer. En stor andel följdersaker utgör ”stört av annat tåg”.

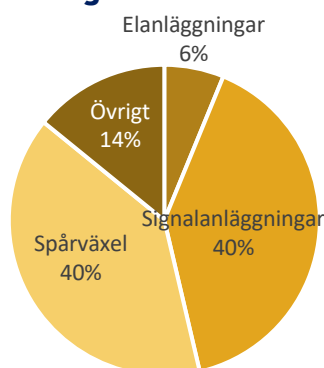
**Infrastruktur:** Inklusivt banarbeten.

**Järnvägsföretag:** I det här fallet Norrtåg

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

Andelen fel kopplade till spårväxlar och signalanläggningar är stort framförallt på Malmbanan. Snö och kyla påverkar järnvägen. Totalt har järnvägen cirka 12 000 växlar, och många av dem har växelvärmesystem som smälter snö och is. Kraftiga snöfall och is i kombination med stark kyla kan innebära att växlar ändå fryser. Tunga godståg släpper också ner is och snö i växlarna, vilket kan slå sönder en växel. Vid dessa tillfällen måste växlarna snöröjas manuellt, och det kan ta upp till två timmar för två personer att snöröja en växel. Vid och omkring tex. Boden Station finns väldigt många växlar och där ser vi också en stor andel av förseningsminutrar. Just nu har Trafikverket ett pågående större upprustningsprojekt i syfte att rusta upp och installera ny spårväxelvärmestyrning i järnvägsnätet. Den nya styrutrustningen ska känna av snö och kyla och reglera värmen under dygnet. Dock har det funnits materialbrister i den nya utrustningen vilket har givit viss försening i projektet. Projektet beräknas bli klart under 2020. Samtidigt har Trafikverket initierat ett arbete med funktionella stråk som har till syfte att förbättra infrastruktur, tidhållning och kapacitetsförbättringar. Ett av de prioriterade stråken är från Luleå och vidare söderut på Norra stambanan genom övre Norrland.

## Fördelning av infrastrukturfel

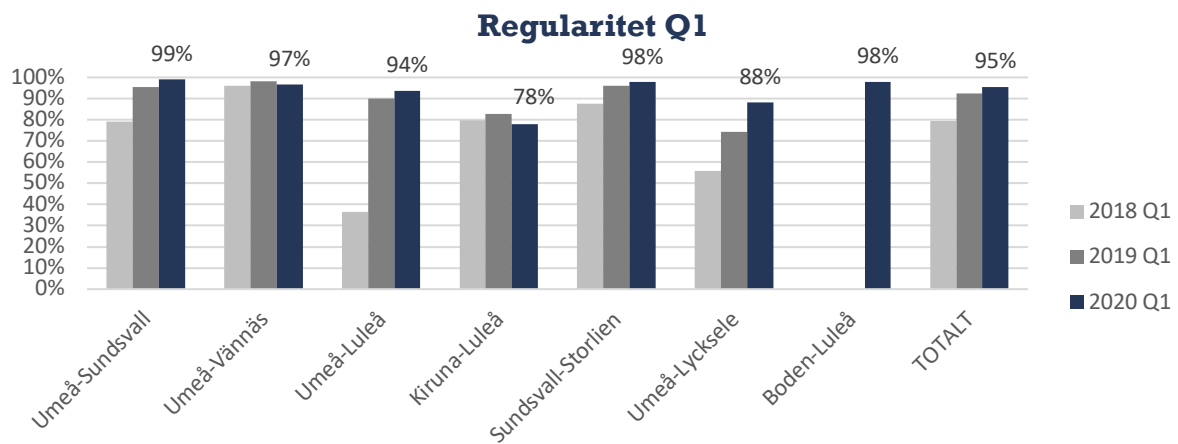


Fel i spårväxlar och signalanläggningar är det som orsakar flest förseningsminutrar.

## Få inställda turer

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 ganska mild vinter utan större väder- och temperaturväxlingar betyder färre problem kopplade till snö och is.

Totalt uppvisar Norrtåg en regularitet på 95 procent, vilket är en förbättring jämfört med 2019, då regulariteten för kvartal 1 var 92 procent. De flesta sträckorna har bättre regularitet jämfört med föregående år. Den sträcka som uppvisar en sämre regularitet än 2019 är Luleå–Kiruna (78 procent, jämfört med 83 procent 2019) vilket delvis är hänförligt till den avstängning av banan som gjordes efter att ett godståg spårat ur i januari.



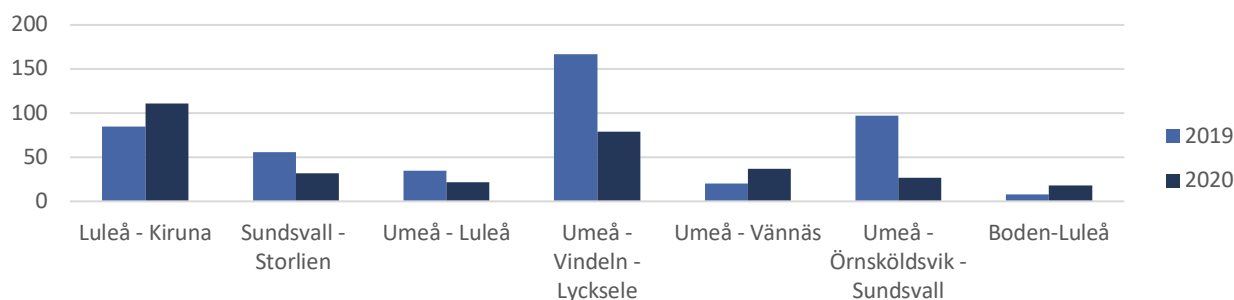
*På de flesta sträckorna är regulariteten bättre än föregående år.*

## Orsak till inställda turer

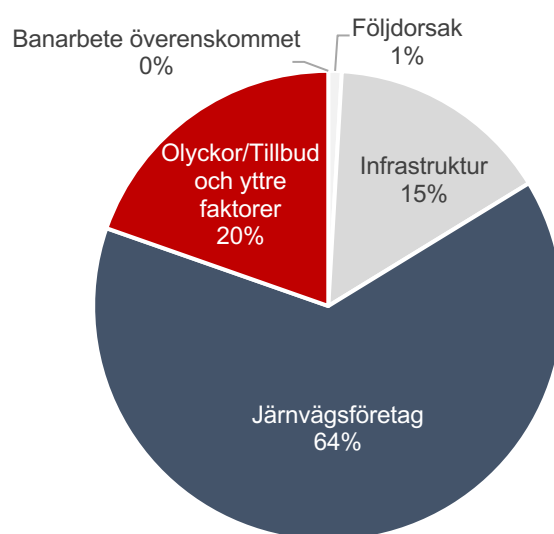
Den största andelen inställda turer under 2020 är, likt kvartal 1 2019, kopplad till två linjer; Luleå–Kiruna och Umeå–Lycksele, som har lägst regularitet. I januari skedde en större urspärning av ett godståg på sträckan Gällivare–Kiruna. Detta medförde att banan stängdes under en period och trafiken framfördes med buss, vilket även medförde förseningar till anslutande tåg. Trots urspärningen är antalet helinställda turer på sträckan betydligt färre än föregående år.

Dieselfordonen har haft vissa perioder av längre underhåll vilket har medfört delinställda turer mellan Hällnäs och Lycksele, den icke elektrifierade sträckan. Under kvartalet har det funnits ett reservtåg på sträckan vilket har påverkat regularitet i positiv riktning.

## Hel- och delinställda turer



Antalet inställda turer är färre på de flesta sträckorna jämfört med 2019.

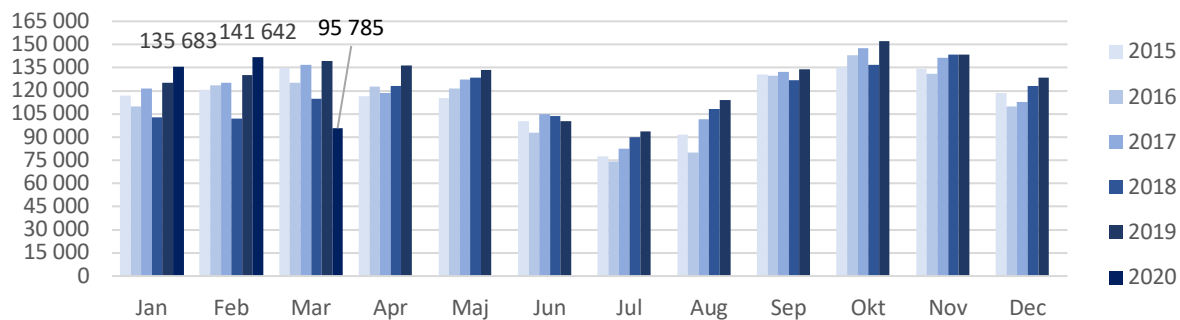


Fördelning mellan orsaker som medfört hel- och delinställda turer under kvartal 1, 2020. Andelen "Olyckor/Tillbud och yttre faktorer" är hög till följd av urspårningen på sträckan Luleå-Kiruna i januari.

## De två första månaderna en resandeökning med +9 %

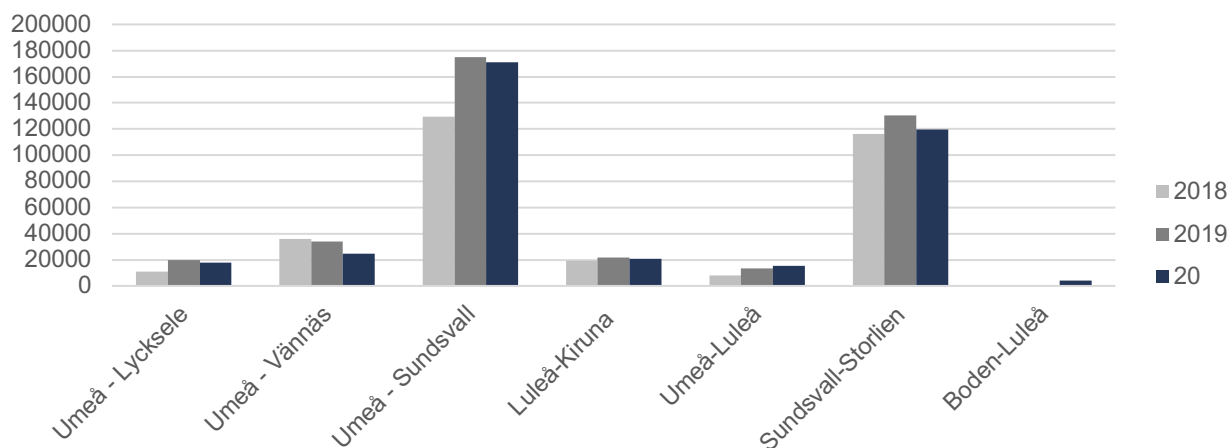
Under årets första två månader reste 277 000 personer med Norrtåg, vilket var en ökning med 9 procent jämfört med 2019. Vi såg en resandeökning på i stort sätt samtliga linjer. På sträckorna Umeå-Lycksele, Sundsvall-Storlien, Umeå-Luleå och Umeå-Sundsvall låg resandet på den högsta nivån sedan trafikstart. Resandet på sträckan Umeå-Vännäs har däremot minskat vilket är kopplat till ett förändrat resandemönster hos skol- och arbetspendlare.

I mars gick Folkhälsomyndigheten ut med restriktioner med anledning av coronapandemin och virusets ökade spridning i Sverige. Myndighetens restriktioner och människors handlande därefter slog hårt mot resandet. Mellan vecka 11 och 12 sjönk resandet med hela 69 procent. Den hårda smällen påverkade det totala resandet under kvartalet, som minskade med -5 procent jämfört med 2019. Totalt 370 000 resenärer åkte under första kvartalet med Norrtåg, att jämföra med 394 000 resenärer föregående år.



Resandet gick stadigt uppåt under januari och februari. I mitten av mars kom restriktionerna kring det nya coronaviruset, vilket kraftigt drog ned det totala resandet för månaden och även för kvartalet.

### Resande kvartal 1



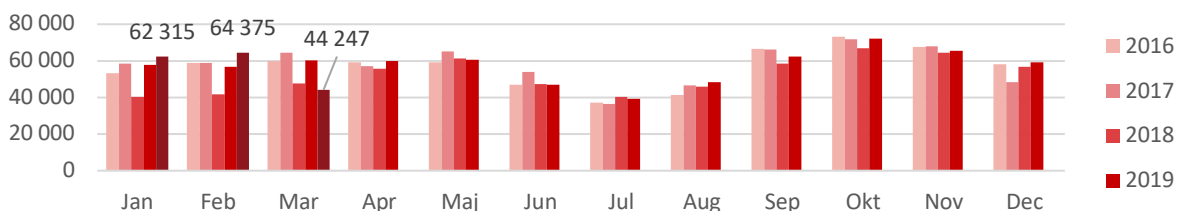
Resandeutvecklingen kvartal 1, jämfört med tidigare år på samtliga linjer.

# Resande – linje för linje

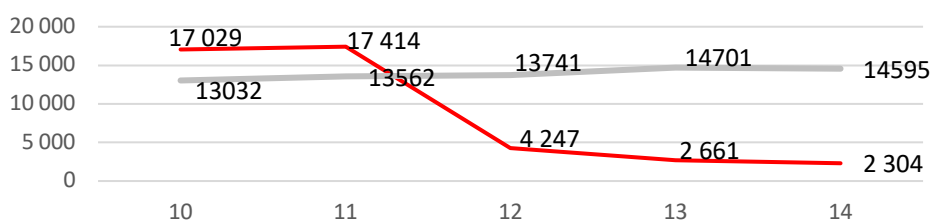
## Umeå–Sundsvall

Linjen trafikeras med nio dubbelturer på vardagar, samt heltrafik från och med tidtabellskiftet 2020. Sträckan Nordmaling–Umeå trafikeras med en dubbeltur i pendlingsläge och sträckan Umeå–Örnsköldsvik med fyra dubbelturer på vardagar. Totalt för kvartalet uppgick resandet till 170 937, varav pendlarresenärer utgör 46 procent.

Jämfört med 2019 har resandet minskat med -2 procent. Kvartalet inleddes dock starkt med 11 procent ökat resande i januari och februari jämfört med föregående år. Minskningen totalt sett under kvartalet är hänförligt till det nya coronavirusets ökade spridning och Folkhälsomyndighetens restriktioner kring detta. Resandet sjönk kraftigt efter vecka 11 (från och med den 16 mars). Från 17 414 resande under vecka 11 till 4 247 under vecka 12, en minskning med 76 procent.

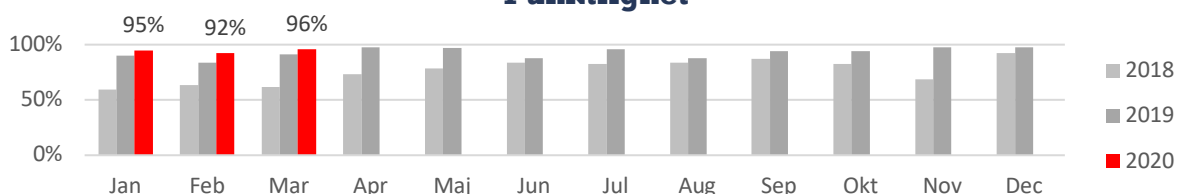


Resandeutveckling månadsvis.



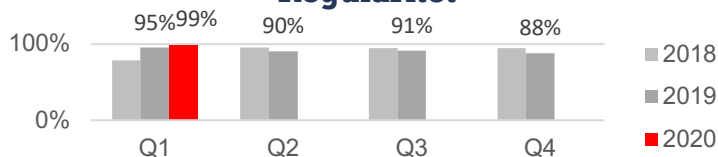
Resandeutveckling per vecka efter de nya restriktionerna från Folkhälsomyndigheten vecka 11, jämfört med 2019 (grå).

## Punktlighet



Punktligheten är under det första kvartalet i snitt 95 procent, vilket är i nivå med det nationella målet.

## Regularitet

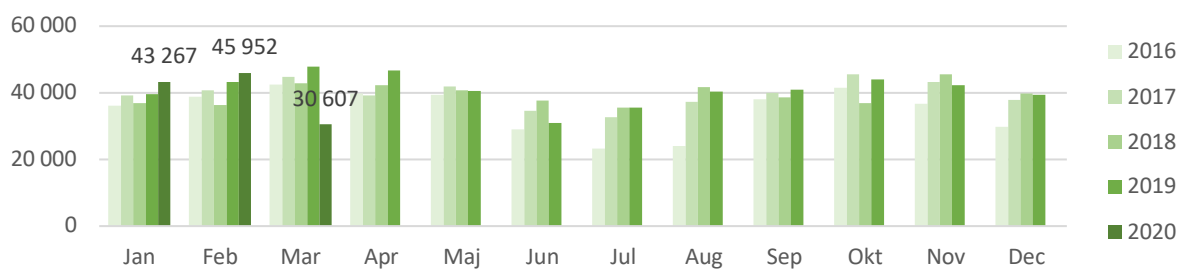


Under det första kvartalet har 99 av 100 tåg gått som tåg, endast 1 procent har ersatts av buss.

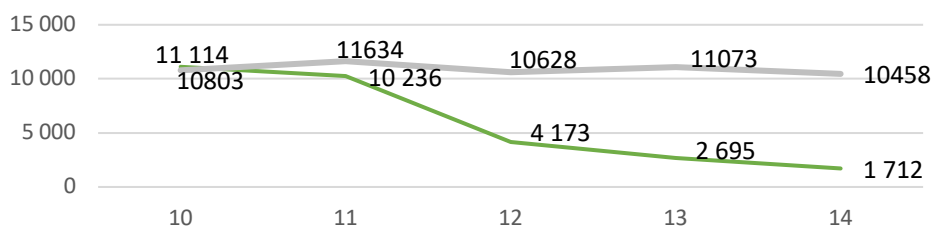
## Sundsvall–Trondheim

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 uppgick resandet till 119 826 resenärer, en minskning med -8 procent jämfört med 2019. Andelen pendlarresenärer utgjorde 27 procent. Året inleddes starkt med ökat resande jämfört med föregående år, i januari och februari, och det totala resandet ökade med 8 procent. Resandet minskade dock kraftigt även på denna sträcka efter vecka 11, från 10 236 till 4 173 vecka 12. En minskning med 59 procent på en vecka.

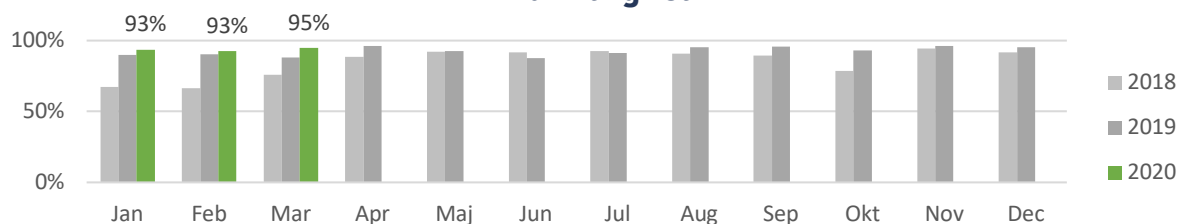


Resandeutveckling månadsvis.



Resandeutveckling per vecka efter de nya restriktionerna från Folkhälsomyndigheten vecka 11, jämfört med 2019 (grå).

## Punktlighet



Punktligheten är under det första kvartalet i snitt 94 procent.

## Regularitet

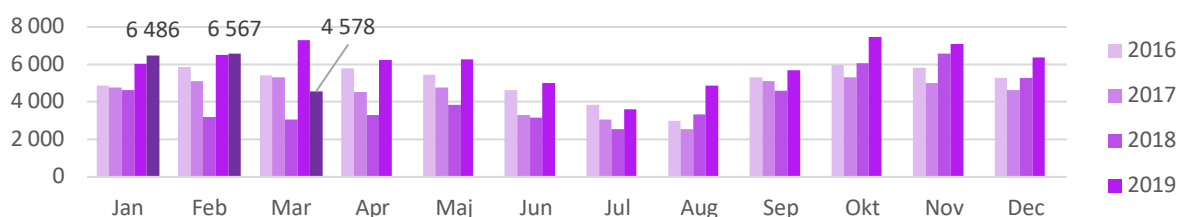


Under det första kvartalet har 98 av 100 tåg gått som tåg, endast 2 procent har ersatts av buss.

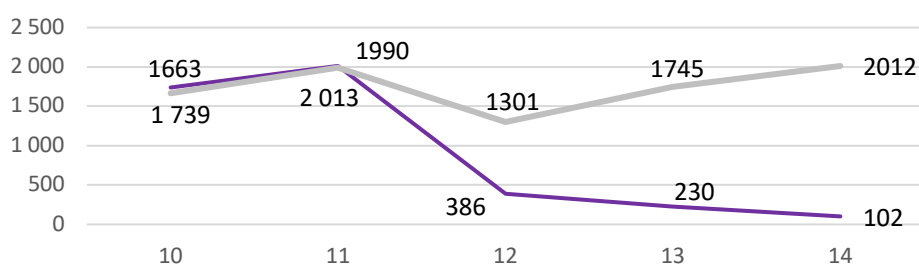
## Umeå–Lycksele

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. Under vinterkvartalet har fordonet problem med dieselmotor och värme ombord och det finns perioder av längre stillastående av olika orsaker. Följden blir att turlerna mellan Lycksele och Hällnäs med återkommande intervaller blir inställda och bussersatta.

Kvartalet inleddes starkt med 4 procent ökat resande jämfört med alla tidigare år, men från vecka 11 till 12 rasade resandet med -86 procent på grund av restriktionerna kring coronaviruset. Denna minskning drar ned det totala resandet för kvartalet. Resandet för kvartal 1 utgör 17 600 resenärer, en minskning med -11 procent jämfört med 2019. Andelen pendlare utgör 64 procent, främst på sträckan Umeå-Vindeln.

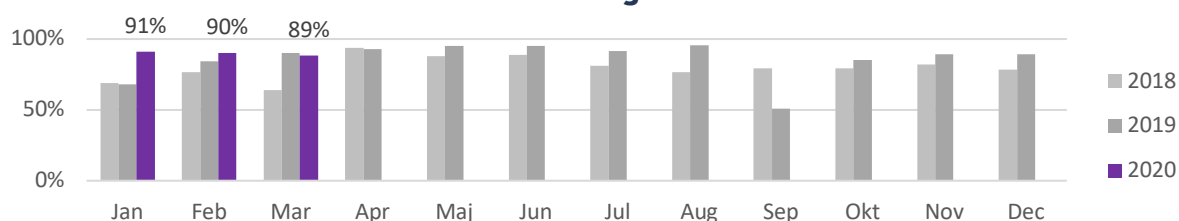


Resandeutveckling månadsvis.



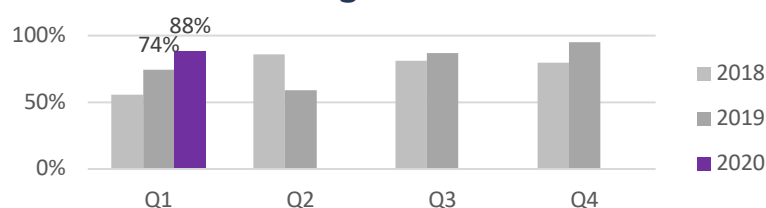
Resandeutveckling per vecka efter de nya restriktionerna från Folkhälsomyndigheten vecka 11, jämfört med 2019 (grå).

## Punktlighet



Punktligheten är under det första kvartalet i snitt 90 procent.

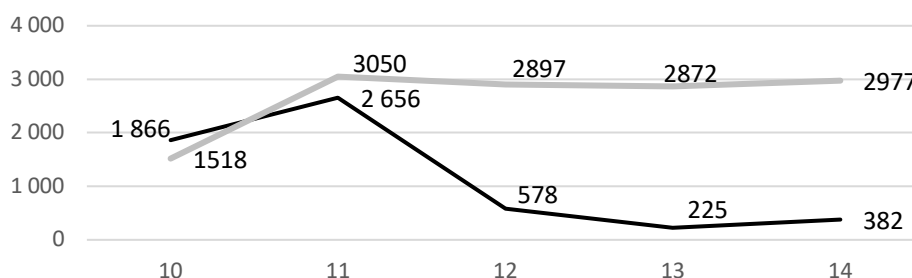
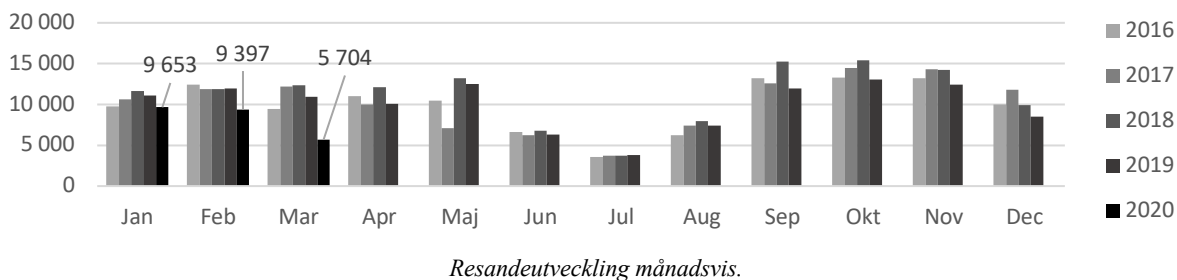
## Regularitet



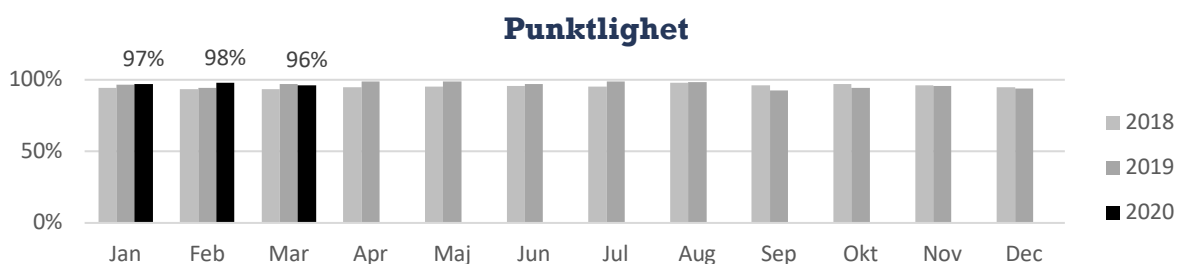
Under det första kvartalet har 88 av 100 tåg gått som tåg, 12 procent har ersatts av buss.

## Umeå–Vännäs

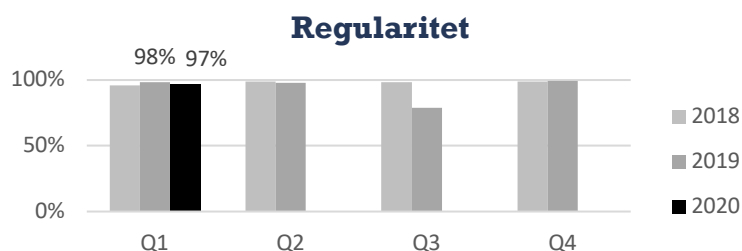
Linjen trafikeras med nio dubbelturer på vardagar och utgör den kortaste pendlarsträckan i Norrtågssystemet på 33 kilometer. Resandet uppgår till 24 700 personer under kvartalet, en minskning med -27 procent jämfört med 2019. Skol- och arbetspendling utgör 88 procent av allt resande. Redan före coronabrottet såg vi en negativ trend med minskat resande på sträckan. Totalt i januari och februari minskade resandet med -17 procent jämfört med föregående år. Vi har tappat pendlarresenärer och vi ser även ett förändrat resandemönster till och från Gymnasieskolan i Vännäs, vilket har påverkat resandet negativt. I samband med coronabrottet sjönk resandet ytterligare, med -74 procent mellan vecka 11 och 12.



Resandeutveckling per vecka efter de nya restriktionerna från Folkhälsomyndigheten vecka 11, jämfört med 2019 (grå).



Punktligheten är under det första kvartalet i snitt 97 procent, vilket överstiger det nationella målet på 95 procent.



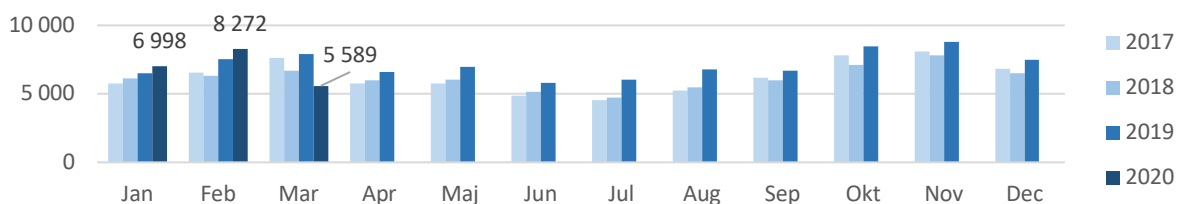
Under det första kvartalet har 97 av 100 tåg gått som tåg, endast 3 procent har ersatts av buss.



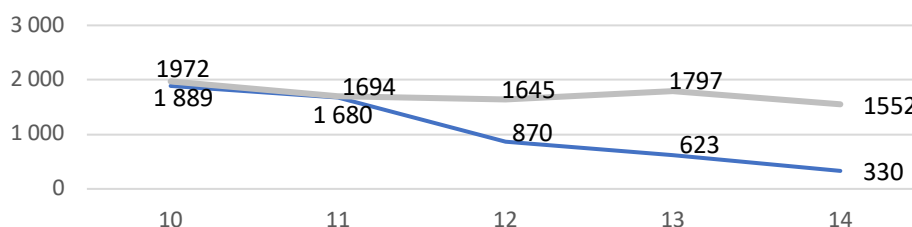
## Luleå–Kiruna

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

Totalt uppgår resandet till 20 800 resenärer för kvartalet, vilket är en minskning med -5 procent jämfört med 2019. Andelen pendlarkort utgör endast 1 procent av det totala resandet. I januari och februari var det totala resandet 15 200, vilket var en ökning med 9 procent jämfört med föregående år. coronautbrottet bröt den positiva trenden och mellan vecka 11 och 12 sjönk resandet med -48 procent.

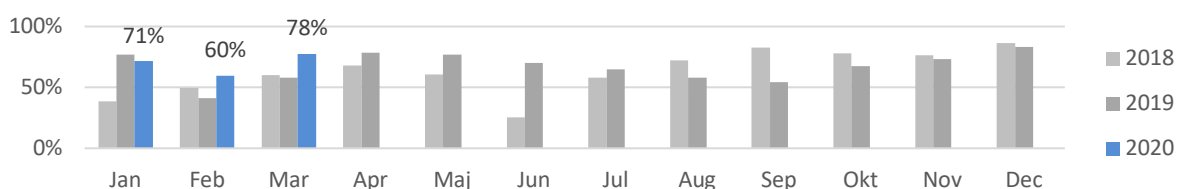


Resandeutveckling månadsvis.



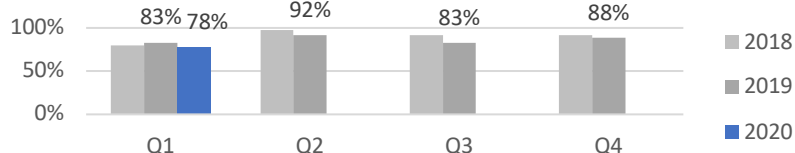
Resandeutveckling per vecka efter de nya restriktionerna från Folkhälsomyndigheten vecka 11, jämfört med 2019 (grå).

## Punktlighet



Punktligheten är under det första kvartalet i snitt 70 procent.

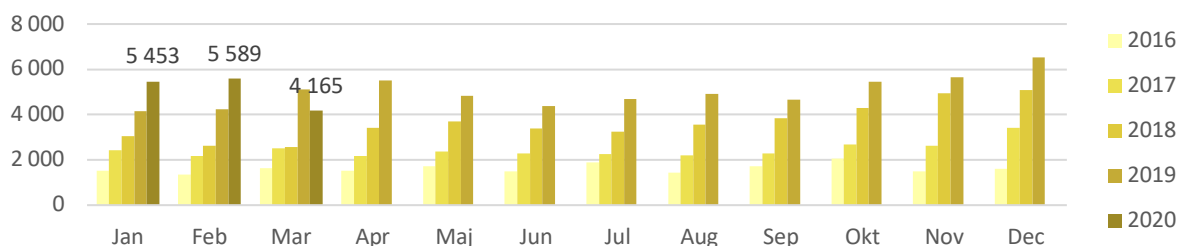
## Regularitet



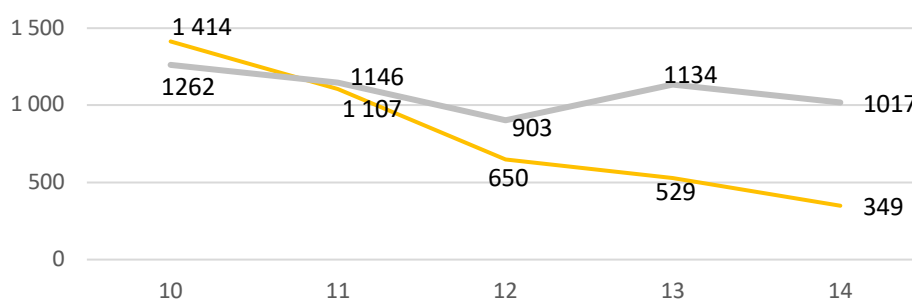
Under det första kvartalet har 78 av 100 tåg gått som tåg, 22 procent har ersatts av buss.

## Umeå–Luleå

Linjen trafikeras med två dubbelturer. Resandet har ökat stort på denna sträcka på framför allt fredagar och söndagar, kopplat till studiependling till högskola samt värnpliktsresor. Antal resande under kvartalet uppgår till 15 200, en ökning totalt med 13 procent jämfört med föregående år. Av det totala resandet utgör pendlare 8 procent. Trots coronautbrottet behåller sträckan den positiva resandeökningen totalt under kvartal 1. Noteras bör dock att resandeutvecklingen på sträckan har varit den starkaste i hela Norrtågssystemet och totalt under januari och februari ökade resandet med 32 procent. Mellan vecka 11 och 12 minskade dock resandet med 41 procent.

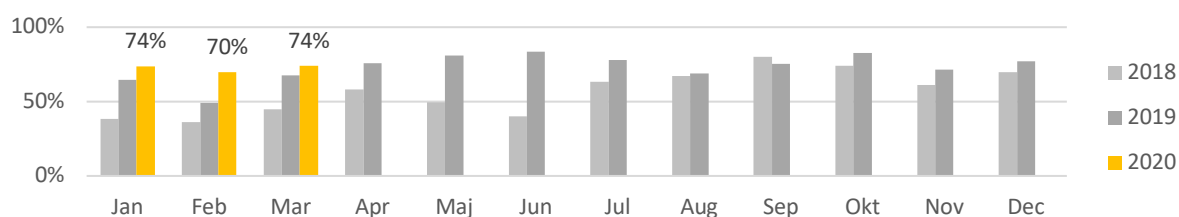


Resandeutveckling månadsvis.



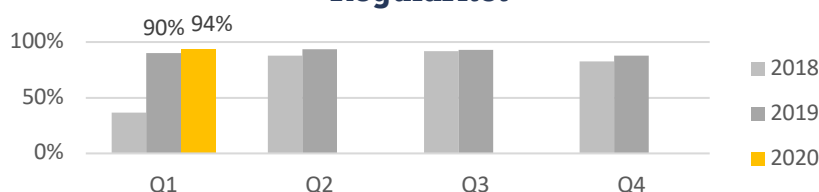
Resandeutveckling per vecka efter de nya restriktionerna från Folkhälsomyndigheten vecka 11, jämfört med 2019 (grå).

## Punktlighet



Punktligheten är under det första kvartalet i snitt 73 procent.

## Regularitet

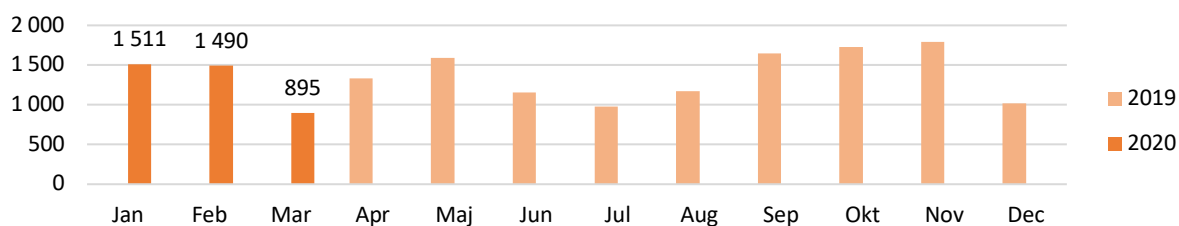


Under det första kvartalet har 94 av 100 tåg gått som tåg, 6 procent har ersatts av buss.

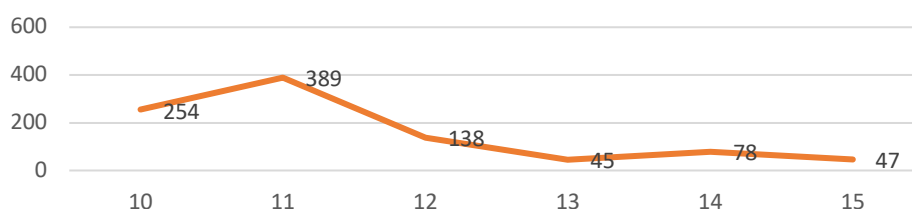
## Boden–Luleå

Pendeln, som sattes i trafik den 1 april 2019, trafikeras med 6 dubbelturer på vardagar. Utfallet har sedan start varit svagt och legat på omkring 1 500 resande under månaderna med mest arbetspendling. Busstrafiken mellan orterna har varit oförändrad och endast ett mindre antal pendlare har hittat till tågtrafiken.

Det totala resandet under kvartal 1 uppgick till 3 900, varav pendlare utgör 90 procent. Likt övriga linjer sjönk resandet i samband med ökade restriktioner till följd av coronavirusets spridning. Mellan vecka 11 och 12 minskade resandet med 65 procent.

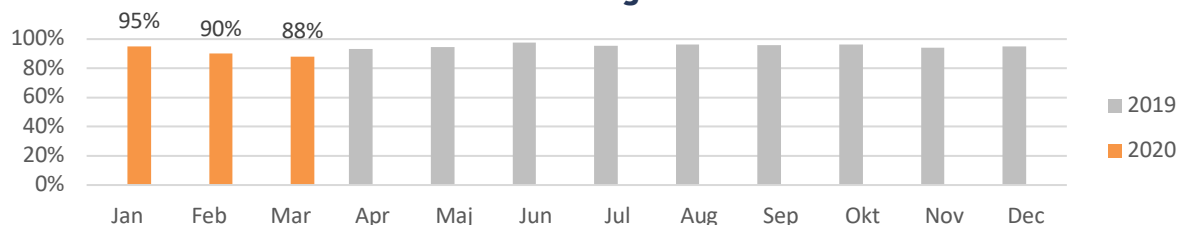


Resandeutveckling månadsvis.



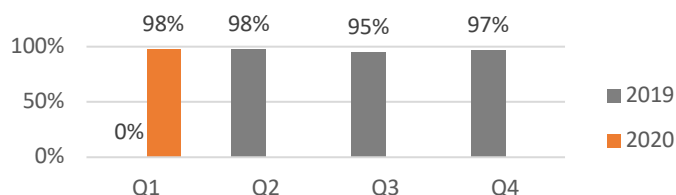
Resandeutveckling per vecka efter de nya restriktionerna från Folkhälsomyndigheten vecka 11.

## Punktlighet



Punktligheten på sträckan är under det första kvartalet i snitt 91 procent.

## Regularitet



Under det första kvartalet har 98 av 100 tåg gått som tåg, endast 2 procent har ersatts av buss.

# Bilaga 1

