



Kvalitetsrapport 2020 Tertial 2

Innehållsförteckning

Grattis från statsministern – för de 10 första åren	3
Resande - en försiktig uppåtgående trend vecka för vecka	4
Snart klipper vi bandet för Multifunktionshallen	5
Uppgradering av ny generation signalsystem pågår	6
Punktlighet - operatörsbunden punktlighet 98 % ack. augusti	7
Regularitet – sommartidtabell påbörjades i april månad	9
Resande – linje för linje	11

Grattis från statsministern – för de 10 första åren

Det stora firandet har fått vänta, men födelsedagen har uppmärksammat i press och media.

Efter tio år i trafik har Norrtågs verksamhet utvecklats på ett positivt sätt. Resandet har ökat och flera nya linjer har öppnats. Arbetet med att förbättra trafik kvaliteten och att utveckla trafiksystemet pågår kontinuerligt. Snabb persontrafik ger stora tidsvinster för resenärer och ökad tillgång till arbete, utbildning, kultur och samhällsservice. Regionala tågtrafiken utvecklar nya arbetsmarknadsregionen och gör ett mer jämställt och starkare Norrtågland.

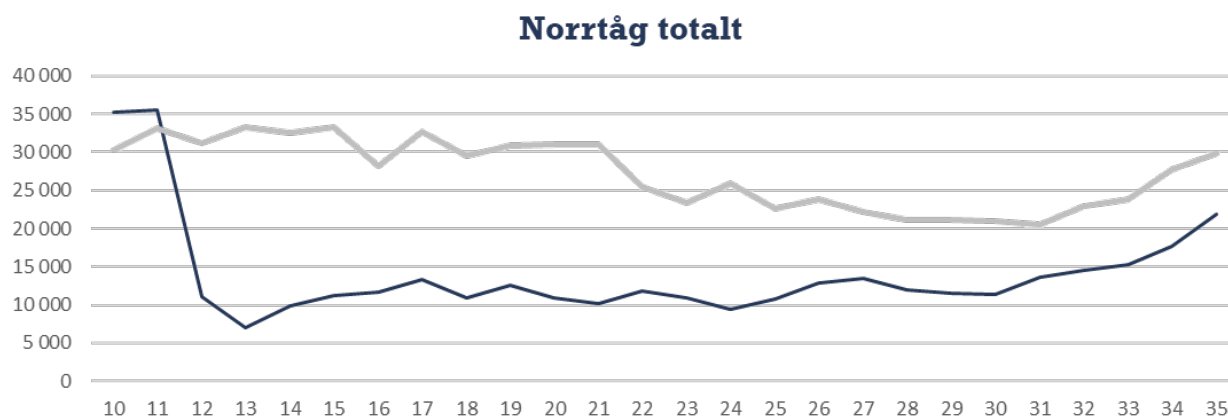


*En hälsning från statsminister Stefan Löfven för att uppmärksamma att Botniabanan och Norrtåg firar 10 år.
Se hälsningen på www.norrtagab.se*

Norrtågtrafiken har möjliggjort en stor överflyttning av persontrafik från bil, buss och flyg till tåg, vilket har medfört minskade koldioxidutsläpp samt minskade luftföroreningar. De positiva miljö-, klimat- och trafiksäkerhetseffekterna av Norrtågtrafiken under perioden 2013–2018 värderas till omkring 1 miljard kronor (beräknat med det högre kalkylvärde för koldioxidutsläpp som börjar gälla år 2020). Norrtågtrafiken bidrar därmed positivt till Sveriges klimat- och miljö kvalitetsmål om att transportinfrastrukturen ska minska klimatpåverkan samt bidra till ökad hälsa. Genom att förbättra banstandard, tidtabeller och restider kan överflyttning till tåg öka ytterligare i framtiden. Generellt har hela Norrtågtrafiken haft en mycket positiv resandeutveckling.

Resande - en försiktig uppåtgående trend vecka för vecka

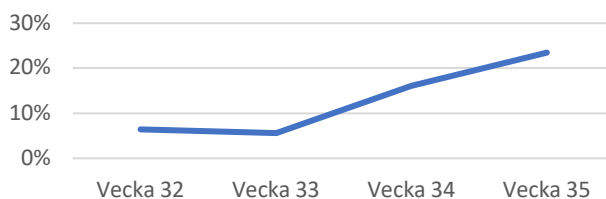
Utifrån en väldigt positiv resandeutveckling i januari och februari 2020 så störtdök resandet i och med Folkhälsomyndigheternas rekommendationer att från mitten av mars begränsa resandet i största möjliga mån för att minska smittspridning. Gymnasie- och högskolor stängdes ned och många som kunde började jobba på distans hemifrån, vilket medförde ett begränsat resande eller ett tapp på cirka 70 procent. Nu har det gått sex månader, samhällssmittan har avtagit och en viss normalitet har infunnit sig. Efter sommaren har resandet ökat vecka för vecka.



Resandeutveckling för hela Norrtågssystemet vecka för vecka.

Vintertidtabellen är, fr.o.m. 10 augusti, satt i bruk på samtliga linjer. I och med skolstarten ökade resandet rejält. Under vecka 35 uppgick resandet till 22 000 resenärer jämfört med en normalvecka i februari, 35 000 resenärer, eller ett tapp på 38 procent. Under mars/april var tappet cirka 70 procent. Det ökade resandet är mycket kopplat till vissa tåg på Botniabanan och Sundsvall–Östersund i pendlartider. Men vi ser också en ökning på våra pendlartåg, Boden–Luleå och Umeå–Vännäs. Stora vägarbeten på parallella vägar gör att fler hittar till tåget. Vy tåg kommer fortsatt att under hösten ha olika kampanjer för att fler ska hitta till pendlartågen. Den kommersiella dubbelturen mellan Nordmaling och Umeå i pendlartid har efter sommaren varit tvungen att ställas in pga. brist på fordon kopplat till uppgradering av ERTMS-system på fordon. Detta medförde stor trängsel ombord på tåget med ankomst till Umeå kl. 07.30. Efter överläggningar med Vy Tåg, RKM och Norrtåg, beslöt RKM att förstärka trafiken med buss mellan Hörnefors och Umeå. Numera stannar inte tåget i Hörnefors för av- och påstigande. Den nya bussförbindelsen innebär att cirka 80 resenärer åker buss vid morgonavgången till Umeå.

Resandeökning vecka för vecka augusti 2020

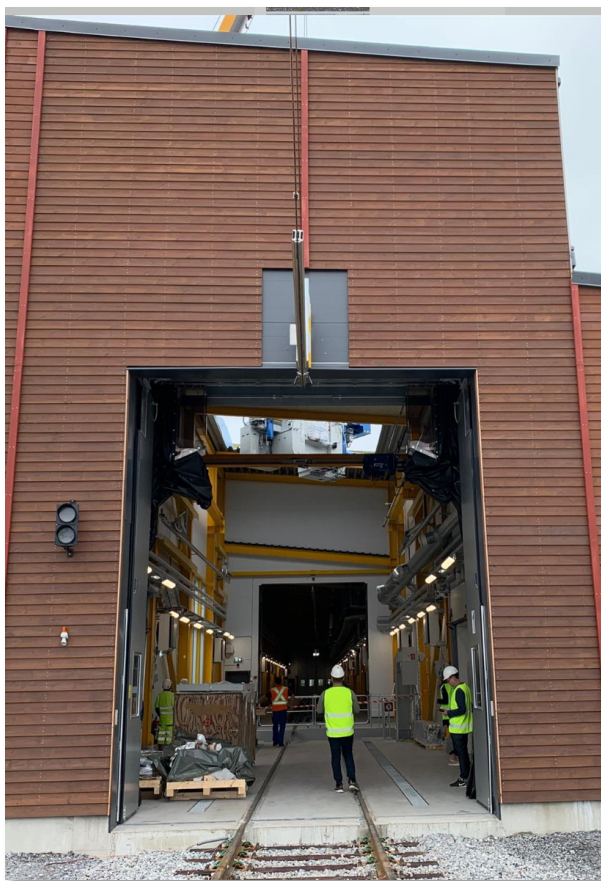


Snart klipper vi bandet för Multifunktionshallen

Norrtåg AB:s största projekt 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.

Multifunktionshallen kommer att förbättra trafik kvaliteten genom att klara fler avisningar, svarv av hjul och reparationer och därmed snabbare få tillbaka tågen i trafik. Nu är svarven installerad och det enda som återstår är finjusteringar av avisningsanläggning och tvätt. De första hjulparen är svarvade och monterade på fordon och är ute i trafik. Allt går som på räls.

Ett fantastiskt arbete har genomförts på rekordsnabb tid och vi tackar INAB/Umeå kommun och dess underentreprenörer för ett väl genomfört arbete. Ett stort Tack också till underhållaren Euromaint som med stort tålamod och engagemang kunnat genomföra underhåll i befintlig depå trots stora pågående byggarbeten runt omkring. Det har ställt stora krav på planering och problemlösning.



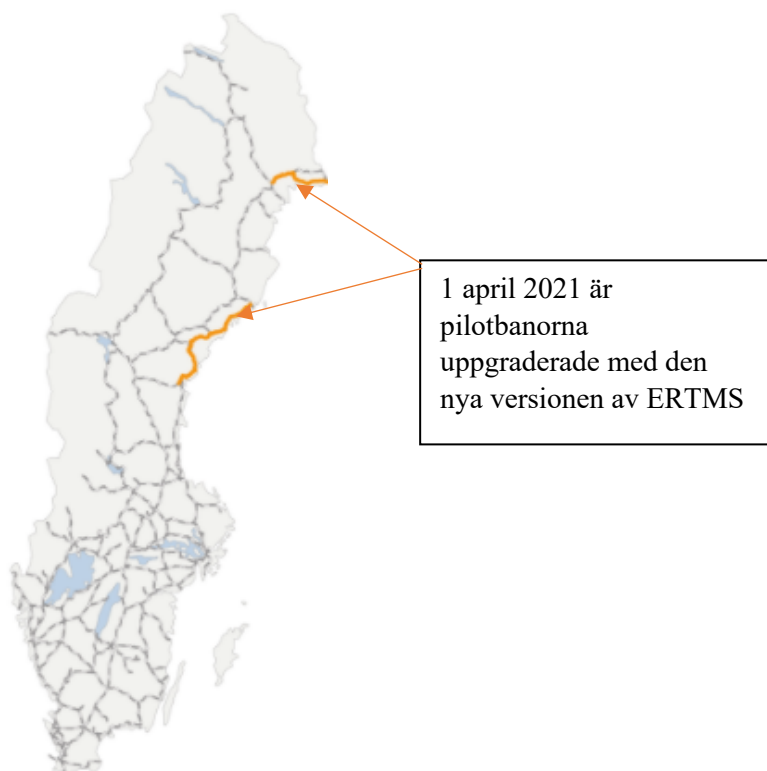
Imponerande precisionsarbete när man lyfter in en svarv genom taket.

Uppgradering av ny generation signalsystem pågår

I höst skulle den version av ERTMS som ska användas vid den stora installationen på Malmbanan 2022 tas i bruk på pilotbanorna. Tidplanen var vecka 45, hösten 2020. Startdatum för denna version av ERTMS flyttas till vecka 17 våren 2021. Tidplanen behålls vad det gäller den stora installationen på Malmbanan 2022. Skälet till förskjutningen är att det behövs ytterligare tid för att säkerställa att fordonen som trafikerar pilotbanorna är konverterade till den nya generationen och redo för trafik på den uppgraderade bansträckningen. Processen för att godkänna fordonen har tagit längre tid än vad som tidigare har beräknats.

Norrtåg är för närvarande i slutfasen av en omfattande uppgraderingsprocess för en ny generation av signalsystemet ERTMS. Hela Norrtågs fordonsflotta anpassas i snabb takt och är först ut i landet, vilket kräver omfattande typgodkännandeprocesser per fordonstyp, utöver de serieinstallationer som ska utföras. Totalt beräknas tidsåtgången till cirka 40 fordonsmånader och medför betydande kostnader och utmaningar för Norrtåg. Reservfordon måste tas in för att tillfälligt ersätta de fordon som uppgraderas eller nyinstalleras. De är både X62 Coradia och Reginafordon som ska uppdateras.

Norrtåg startar ny trafik på ERTMS-sträckan Haparanda–Luleå den 1 april 2021 och Kiruna–Luleå ska få signalsystemet med start den 1 juli 2022.



Pilotbanorna Ådals-, Botnia- och Haparandabanan.

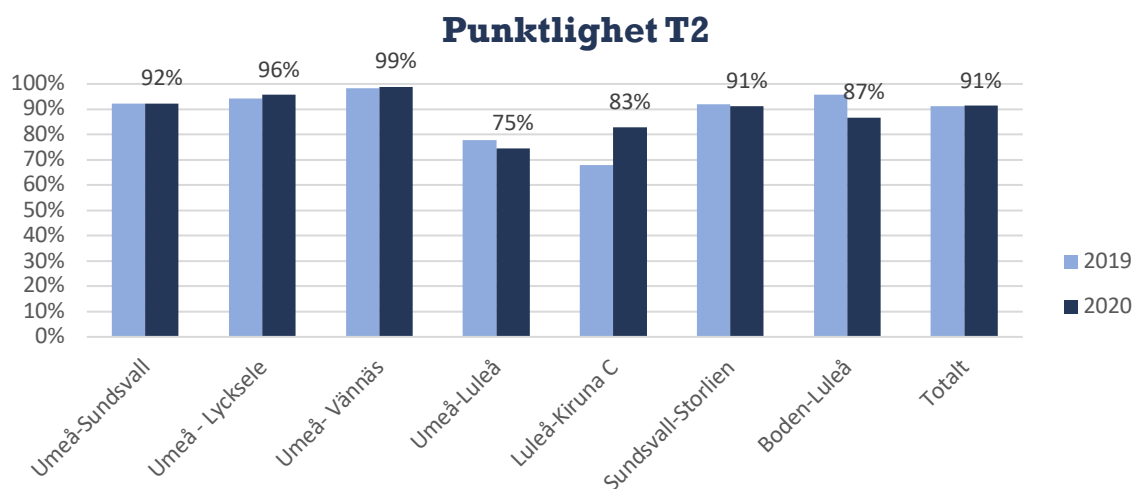
Punktlighet - operatörsbunden punktlighet 98 % ack. augusti

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.

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.

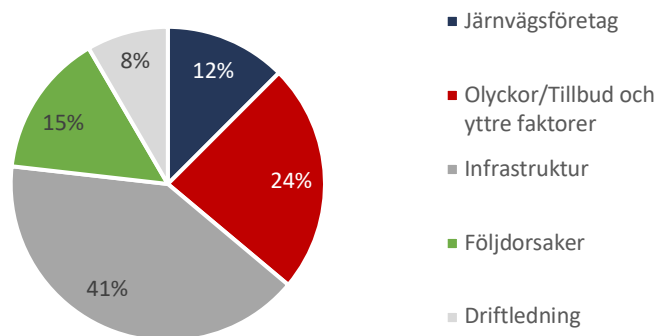
Större avvikelser under perioden som har påverkat trafiken både på regularitet och punktlighet är en större godstågurspårning på Malmбанan i mitten av juni. Det var den andra urspårningen av godståg under 2020. Båda gångerna har det blivit bussersättningar under flera dagar som följd av urspårningen och hastighetsnedsättningar som följd effekt, vilket påverkar punktligheten. Under juli månad hade vi problem med en nedfallande kontaktledning vilket påverkade ett tåg med 5 timmars försening. Banarbeten under perioden är den största anledningen till störningar hänförligt till Infrastrukturen. Arbeten som inte klarar planerade timmar. Efter banarbeten blir det ofta hastighetsnedsättningar, som en säkerhetsåtgärd, vilket medför mindre merförseningar som följd.

Norrtåg uppvisar en punktlighet för tertial 2 på 91 procent. Den andel av merförseningar som operatören ansvarar uppgår endast till 12 procent. De merförseningar som operatören ansvarar är i första hand kopplat till tekniska fel på fordon och personalbrist.



Punktligheten under tertial 2 2020 är totalt sett oförändrad. En sträcka som sticker ut till det bättre är Luleå-Kiruna som samma period förra året hade en punktlighet på 68 procent.

Fördelning förseningsminuter T2



Andel förseningsminuter fördelat på förseningsorsaker, tertial 2 2020.

Driftledning: Trafikverkets driftledning.

Följdorsaker: Här ingår bland annat förseningar orsakade av ett annat tåg, oavsett om det är framfört av Norrtåg eller övriga operatörer. En stor andel följdorsaker utgör "stört av annat tåg".

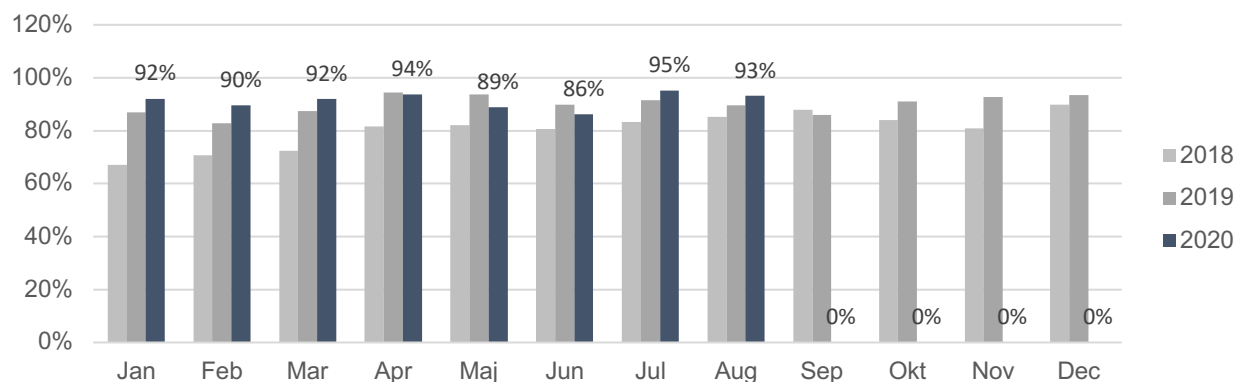
Infrastruktur: Inklusive banarbeten.

Järnvägsföretag: I det här fallet Norrtåg

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

Akkumulerat ligger punktligheten för Norrtågssystemet på 92 procent. Operatörsbunden punktlighet ligger på 98 procent. Trafikverket har hörsammat Norrtågs krav med bättre punktlighet i Norrbotten. Numera ingår både Malmbanan och Umeå–Luleå i det förbättringsprojekt, funktionella stråk som har till syfte att förbättra infrastruktur, tidhållning och kapacitetsförbättringar.

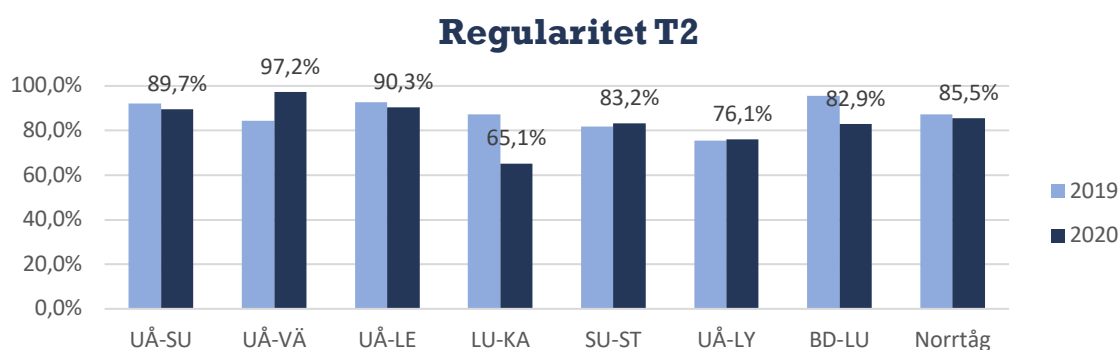
Norrtåg - punktlighet per månad



Bortsett från maj och juni är den totala punktligheten per månad högre än föregående år.

Regularitet – sommartidtabell påbörjades i april månad

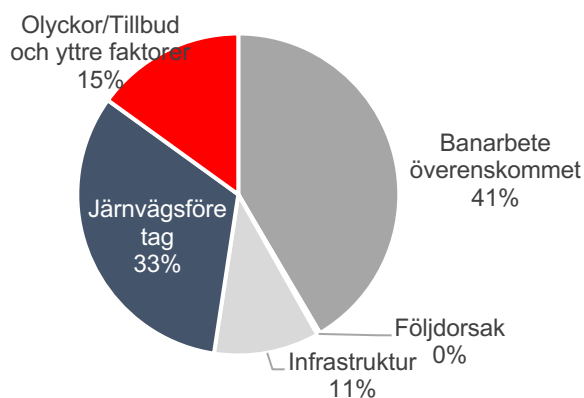
Här redovisar vi andelen persontåg som ställts in samma dag eller dagen före planerad avgångstid och persontåg som startat, men av någon anledning inte kunnat gå till slutstationen. Att tågen inte har nått sin slutdestination kan till exempel bero på att det har blivit något fel på tåget eller på någon vagn och att tåget därför har tagits ur trafik. Då antal resande sjönk kraftigt under mars och april och samtidigt med hänsyn till att säkerställa ombordpersonal och underhåll av tågen tog operatören beslutet att tidigarelägga sommartidtabellen. Samtidigt påbörjades ett flertal banarbeten under maj och juni månad vilket också medförde reducerad trafik. Den trafik som utfördes uppvisar en regularitet på totalt 85,5 procent. De sträckor som utmärker sig med låg regularitet är sträckan Luleå–Kiruna och Umeå–Lycksele.



Den totala regulariteten tertial 2 2020 är något lägre än föregående år.

Orsak till inställda turer

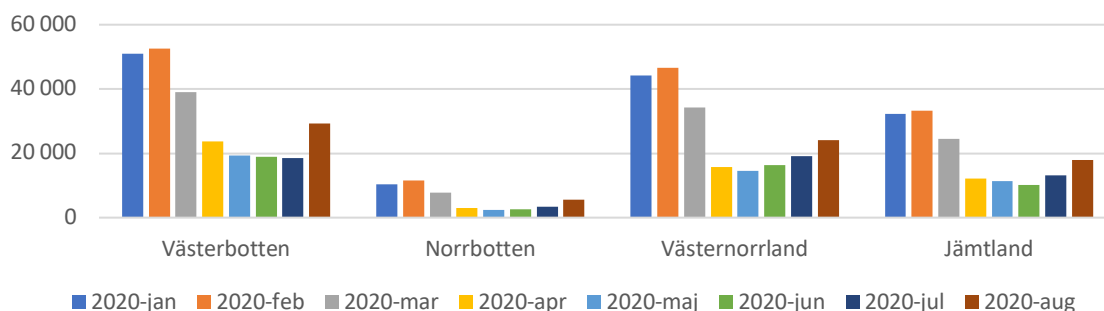
Den största andelen inställda turer under 2020 är kopplad till två linjer; Luleå–Kiruna och Umeå–Lycksele. I juni inträffade åter igen en större urspårning av ett godståg på sträckan Gällivare–Kiruna. Detta medförde att banan stängdes under en period och trafiken framfördes med buss, vilket även medförde förseningar till anslutande tåg. Dieselfordonen har haft vissa perioder av längre underhåll vilket har medfört delinställda turer mellan Hällnäs och Lycksele, den icke elektrifierade sträckan. Under tertialet har det inte funnits ett reservtåg på sträckan vilket har påverkat regularitet i negativ riktning. Andelen inställda avgångar kopplade till operatören är 33 procent, vilket i stor utsträckning är kopplat till fordonsunderhåll och personalbrist. Personalbristen är mest hänförligt till personal stationerade i Ånge och påverkar trafiken Sundsvall–Östersund–Storlien.



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

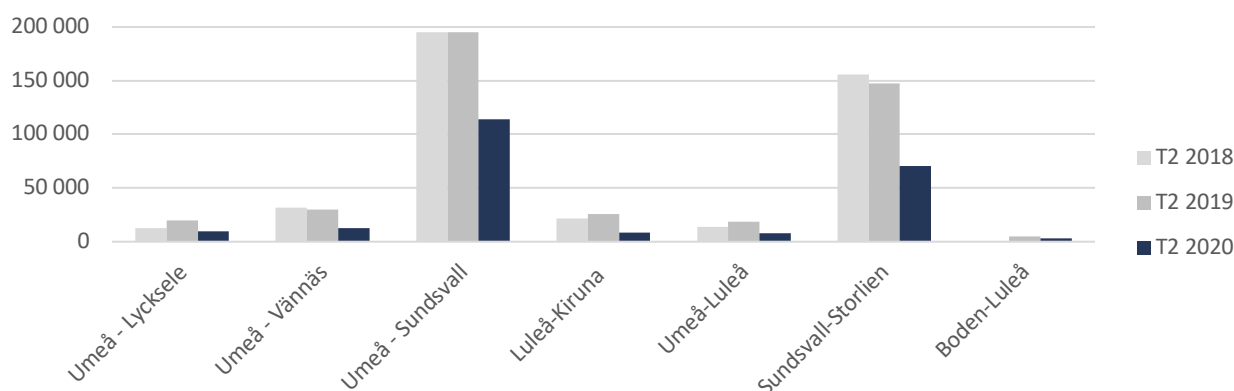
Corona har blivit en del av vardagen – återspeglas i resande

Under de första månaderna av pandemin minskade antal resenärer ordentligt, men nu ser vi att volymerna är på väg tillbaka – vilket kan ses som en ny situation där Corona har blivit en del av vår vardag. För att undvika trängsel i kollektivtrafiken uppmanar företrädare för Trafikverket och Svensk Kollektivtrafik till eftertanke och planering. För att vi ska klara ett säkert resande under hösten uppmanar branschen resenärerna att resa endast nödvändiga resor och i möjligaste mån undvika resor i rusningstrafik. Vy tåg har skapat, via Kundtjänst, möjligheten att ta hjälp för att beställa resor där beläggning är inte så stor.



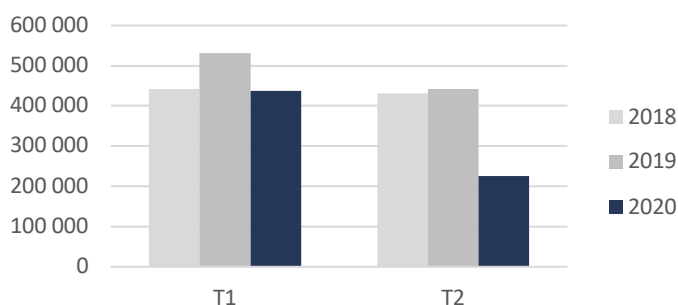
Månadsvis resandeutveckling per region 2020.

Resande tertial 2



Resandeutvecklingen tertial 2, jämfört med tidigare år på samtliga linjer.

Resande tertial 1 och 2



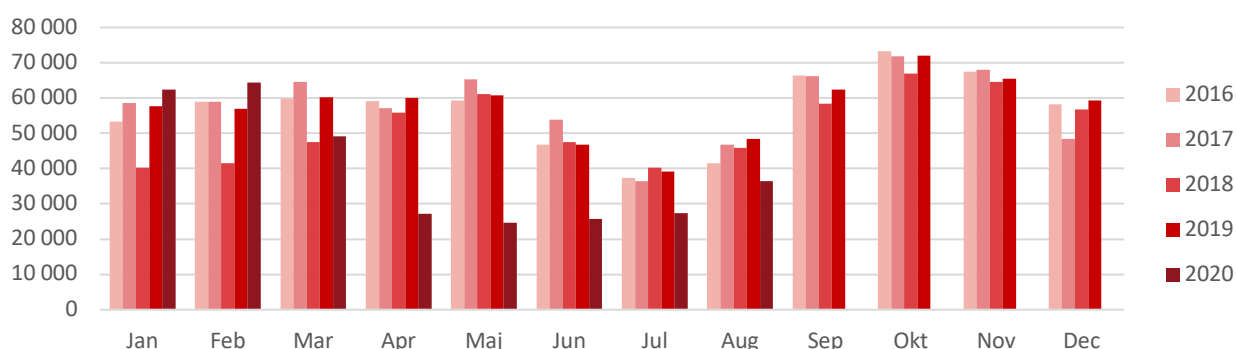
Resandeutvecklingen tertialvis över tid. Minskning under tertial 1 och 2 på grund av coronapandemin.

Resande – linje för linje

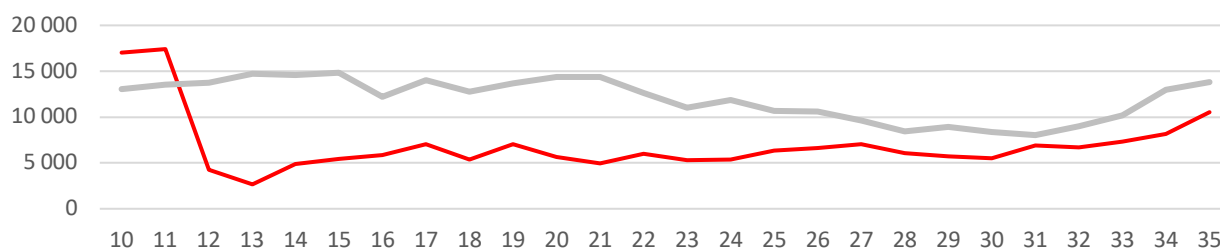
Umeå–Sundsvall

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 andra tertiet uppgick resandet till 104 754, varav pendlarresenärer utgör 48 procent.

Accumulerat har resandet sjunkit med -26 procent, jämfört med 2019, vilket är en följd av coronapandemin. Avvikelsen har dock minskat under juni och juli, vilket kan bero på att resvanorna sett annorlunda ut på sommaren och att andelen turister ökat i Norrtågland. Antal tjänsteresor i regionen har sjunkit betydligt vilket avspeglas även i resandesiffrorna på sträckan.



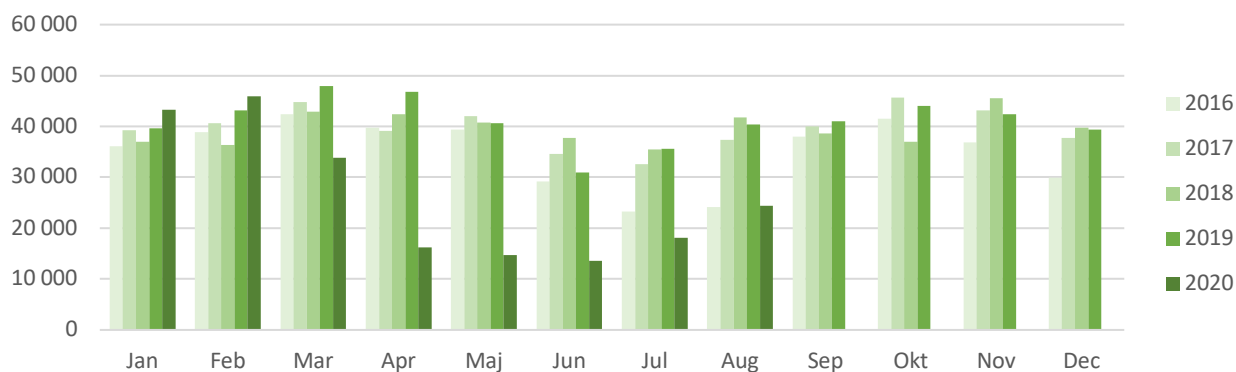
Resandeutveckling månadsvis.



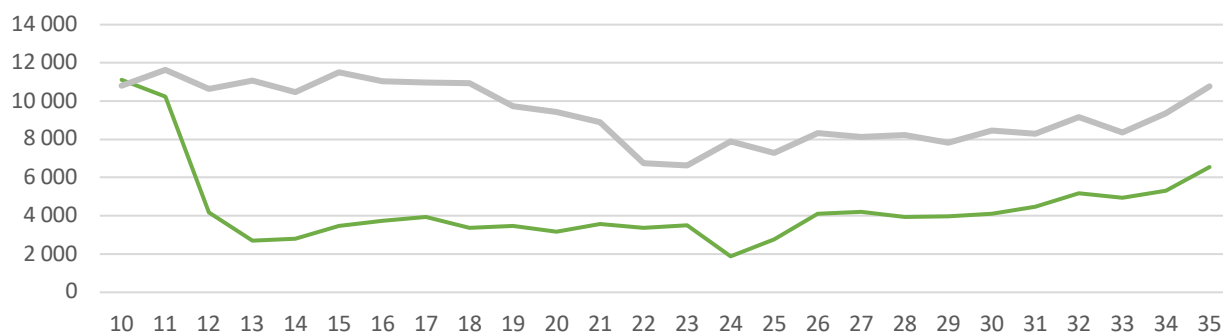
Resandeutveckling per vecka efter de nya restriktionerna från Folkhälsomyndigheten vecka 11, jämfört med 2019 (grå).

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. Ackumulerat har resandet sjunkit med -35 procent jämfört med 2019. En viss återhämtning har skett under sommaren.



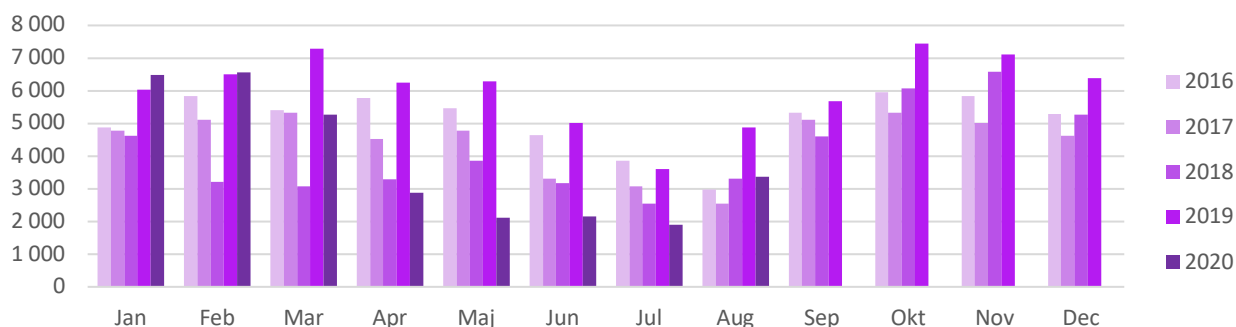
Resandeutveckling månadsvis.



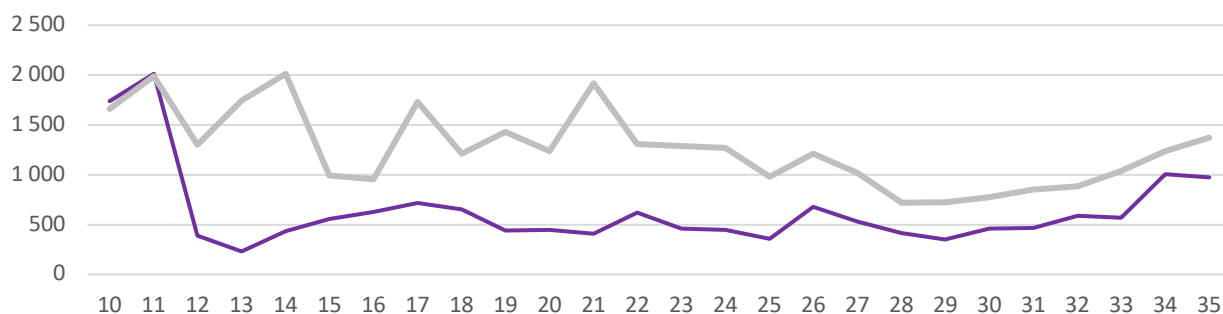
Resandeutveckling per vecka efter de nya restriktionerna från Folkhälsomyndigheten vecka 11, jämfört med 2019 (grå).

Umeå–Lycksele

Linjen trafikeras normalt med fyra dubbelturer på vardagar och helgtrafik. Umeå–Lycksele är den enda sträckan i Norrtågssystemet som har en 77 kilometer lång, ej elektrifierad sträcka där hela sträckan framförs med ett dieselfordon. Tidtabellsförändringen i april tillsammans med inget ersättningsfordon på sträckan Lycksele–Hällnäs har medfört en ökat tapp på resande. Dock ser vi en återhämtning av resandet i augusti månad. Ackumulerat är tappet av resande -33 procent.



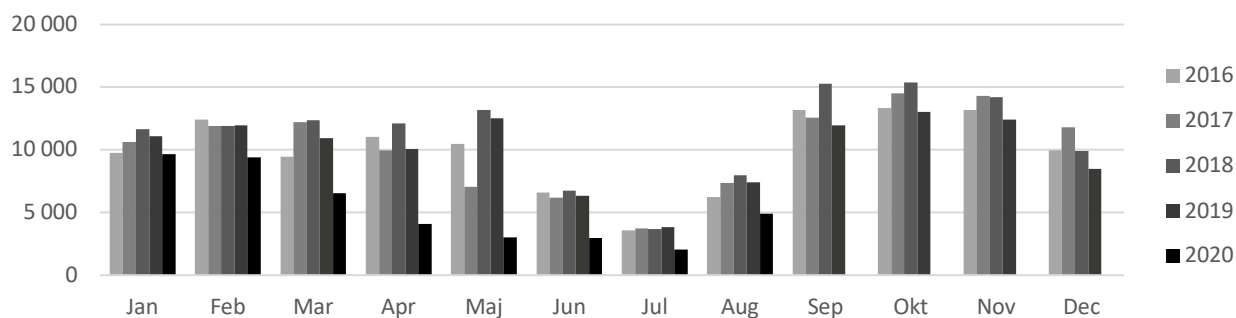
Resandeutveckling månadsvis.



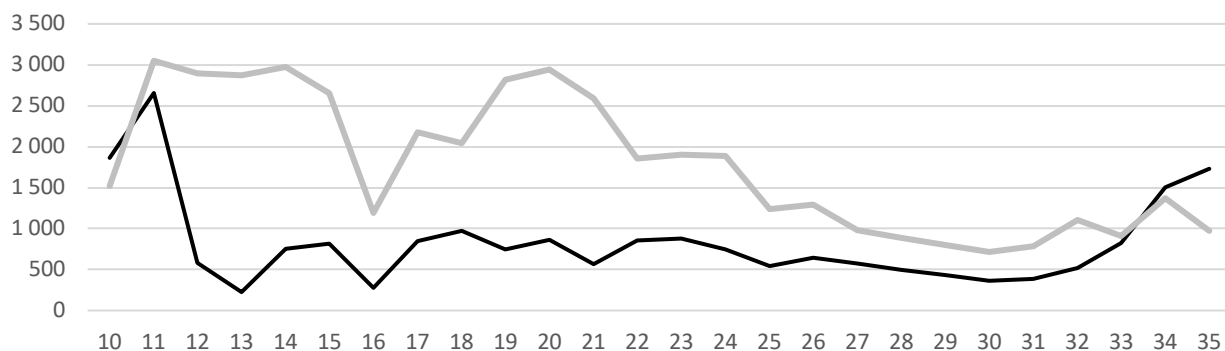
Resandeutveckling per vecka efter de nya restriktionerna från Folkhälsomyndigheten vecka 11, jämfört med 2019 (grå).

Umeå–Vännäs

Linjen trafikeras med nio dubbelturer på vardagar och utgör den kortaste pendlarsträckan i Norrtågssystemet på 33 kilometer. Efter skolstarten i augusti har resandet ökat och vi ser även ett ökat resande jämfört med 2019. Ett större vägarbete på E12 på sträckan Umeå–Vännäs kan också vara en bidragande orsak till att resenärerna hittat till pendeltåget. Ackumulerat har resandet sjunkit med -43 procent.



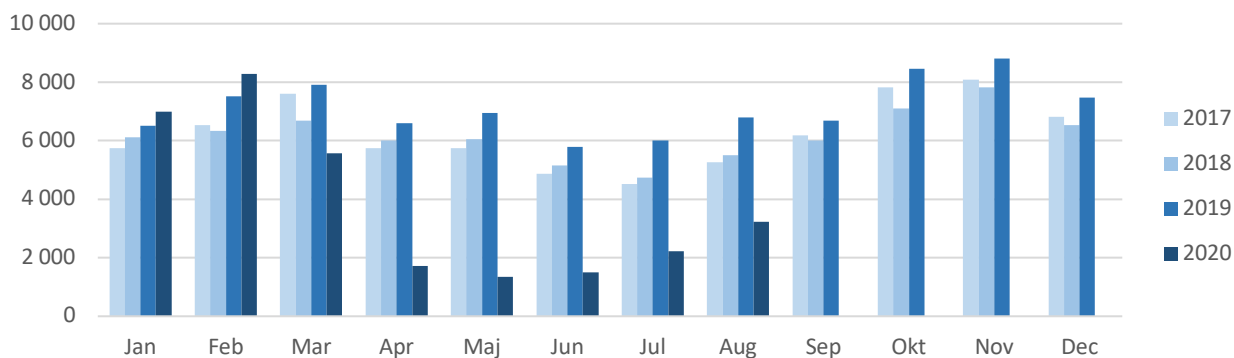
Resandeutveckling månadsvis.



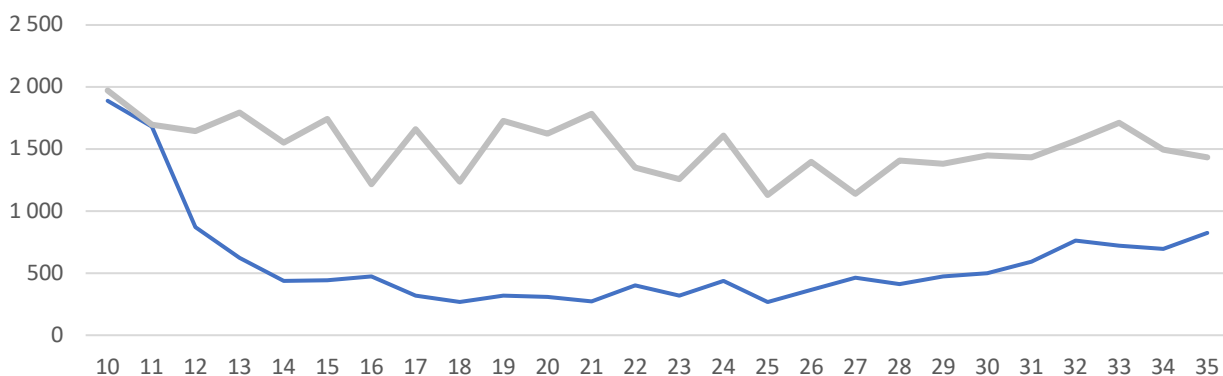
Resandeutveckling per vecka efter de nya restriktionerna från Folkhälsomyndigheten vecka 11, jämfört med 2019 (grå).

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 Sunderbyn sjukhus. Under perioden drabbades Gällivare av ett större antal smittade av Corona vilket totalt sett har påverkat resandet ytterligare. Vi ser en viss återhämtning av resandet, men inte på samma sätt som på övriga sträckor. Resandet har minskat med totalt -43 procent jämfört med 2019.



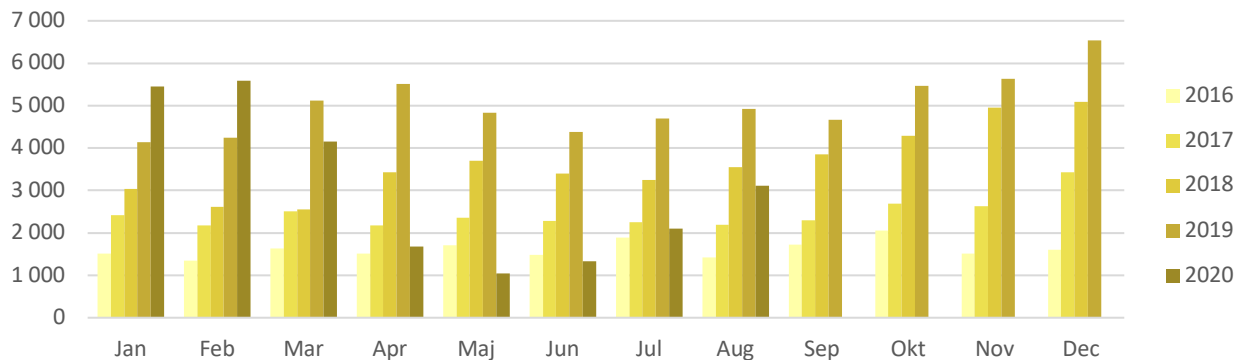
Resandeutveckling månadsvis.



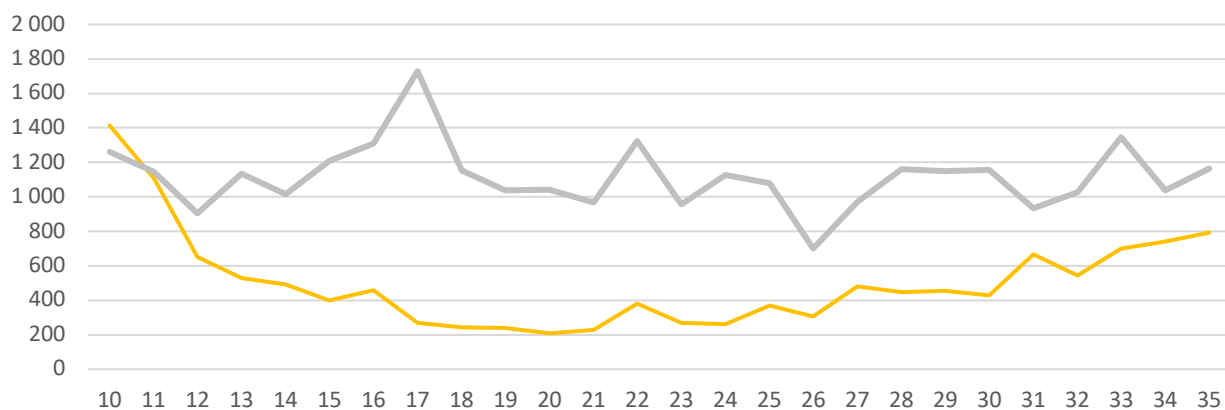
Resandeutveckling per vecka efter de nya restriktionerna från Folkhälsomyndigheten vecka 11, jämfört med 2019 (grå).

Umeå–Luleå

Linjen trafikeras med två dubbelturer. Ackumulerat har resandet sjunkit med -35 procent. I samband med en återgång av tidtabellen till två dubbelturer/dag i augusti har resandet ökat. En stor andel av resandet är kopplat till värnpliktsresor.



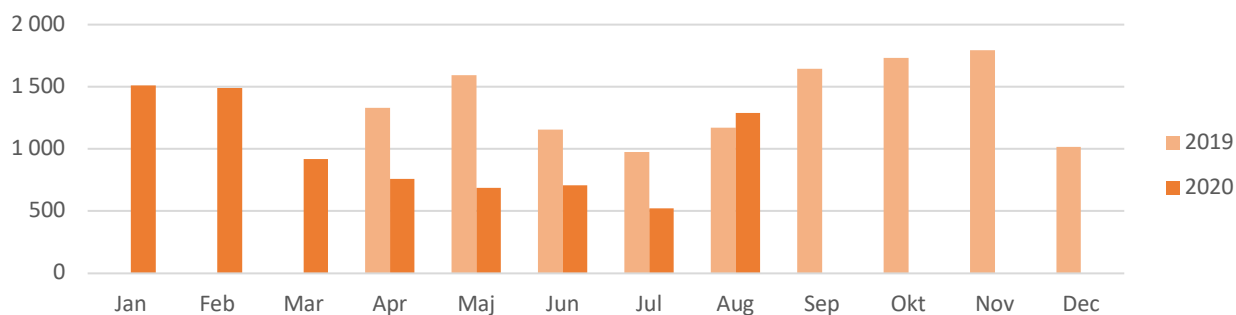
Resandeutveckling månadsvis.



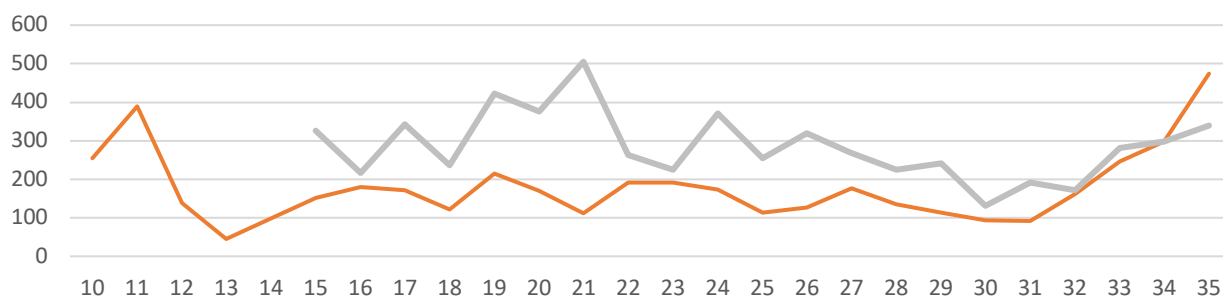
Resandeutveckling per vecka efter de nya restriktionerna från Folkhälsomyndigheten vecka 11, jämfört med 2019 (grå).

Boden–Luleå

Trafiken startade i april 2019. Genomgående har det varit svårt att få pendlarna att hitta till tågavgångarna. Under våren startade Trafikverket ett större vägarbete på sträckan Luleå–Boden vilket har medfört att fler har hittat till tågen i augusti månad jämfört med föregående år, en ökning med 10 procent. Vy avser att ha kampanjer för tåget med bra priser på pendelkort och information till företag.



Resandeutveckling månadsvis.



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