



Kvalitetsrapport 2021-10-31



Innehållsförteckning

Förebyggande underhåll och beredskap inför vintern	3
Hur punktligt är Norrtåg i jämförelse med övriga regionala trafikföretag?	4
Norrtågs stora utmaningar – hur kan vi påverka Trafikverket?.....	6
Är punktlighetsmålet RT+5 min rätt kvalitetsmål i framtiden?	8
Fortsatt försiktighet gällande resande.....	10
Resande, punktlighet och regularitet – linje för linje	11
Umeå–Sundsvall	11
Sundsvall–Trondheim.....	13
Umeå–Lycksele	15
Umeå–Vännäs.....	17
Luleå–Kiruna	19
Umeå–Luleå.....	21
Boden–Luleå.....	23
Luleå–Haparanda.....	25

Förebyggande underhåll och beredskap inför vintern

Inför vintern har förebyggande underhåll genomförts på samtliga fordon, vilket slutfördes i november. Underhållet avser bland annat förebyggande hjulsvarv på X62.

Operatören Vy deltar kontinuerligt vid Trafikverkets vinterberedskapsmöten samt har genomfört repetitionsutbildning med lokförare och tågvårdar, med betoning på att framföra tågen vintertid. Norrtåg har i möte med Vy kvalitetssäkrat vinterberedskapen hos operatören så långt som möjligt gällande kommunikation till resenär vid större störningar och säkerställande av utrustning ombord.

Reduktionsplaner har utarbetats och tillgång till ersättningsbussar har säkrats upp av operatören. Norrtåg har ställt krav på positioneringsutrustning, vilket Nobina har för avsikt att implementera. Vidare har driftcentralerna säkrat upp nödutrustning ombord på tågen vid eventuella tågstopp längs banan.

Under perioden 15/11–15/3 har Trafikverket förstärkt sin beredskap med nationella snöröjningsmaskiner, som ska användas för att hålla strategiska platser trafikerbara. Dessa snöröjningsmaskiner kan användas i hela landet. Ett ETCS-utrustat snöröjningsfordon, snöslunga ZAUGG3, kommer att levereras i februari 2022 med placeringsort Duved, enligt Trafikverket.



Illustration från Årstidsstyrd beredskapsplan vintern 21/22 (Trafikverket).

Hur punktligt är Norrtåg i jämförelse med övriga regionala trafikföretag?

Norrtåg arbetar kontinuerligt med övriga RKM i Sverige, via Svensk Kollektivtrafik, för att följa upp merförseningar i trafiken. Vi har olika förutsättningar i landet och orsaken till merförseningar skiljer sig mellan regionerna, vilket syns i statistiken mellan de olika RKM avseende vilken grundorsak som medför merförseningar i tågtrafiken.

Huvudorsak till merförseningar	Krösatåge	Norrtåg	TiB	Upptåget	Värmland	X-tågen	Östgöta- pendeln	Stångöda Is- och Tjusbana
Driftledning	36%	15%	22%	17%	22%	31%	10%	27%
Följdorsaker	8%	12%	12%	11%	7%	14%	11%	7%
Infrastruktur	17%	34%	31%	20%	51%	17%	31%	18%
Järnvägsföretag	19%	18%	15%	32%	7%	21%	10%	22%
Olyckor/Tillbud och yttre faktorer	19%	21%	20%	20%	13%	17%	37%	26%
Framförda tågkilometer	3 552	3 831	4 401	2 411	976	1 520	2 971	2 088
Förseningsminutrar/produktion	2%	3%	3%	1%	3%	2%	1%	1%

Regional tågtrafik mer mindre än 5 milj tågkilometer produktion

Huvudorsak till merförseningar	Mälartåg	Pågatågen	SL Pendeltåg	Västtåg	Öresundståg
Driftledning	16%	32%	5%	27%	17%
Följdorsaker	13%	8%	19%	11%	7%
Infrastruktur	24%	20%	34%	22%	19%
Järnvägsföretag	25%	10%	12%	20%	20%
Olyckor/Tillbud och yttre faktorer	23%	30%	27%	21%	37%
Ytterligare utredning krävs	0%	0%	4%	0%	0%
Framförda tågkilometer	6 633	9 643	10 555	7 257	10 038
Förseningsminutrar/produktion	2%	2%	2%	1%	2%

Regional tågtrafik mer än 5 milj tågkilometer produktion

Vid analys är det stor skillnad i förutsättningarna att bedriva tågtrafik, det skiljer sig både i tågtrafikens utformning och yttre förhållanden.

Stor skillnad i tågtrafik för olika RKM

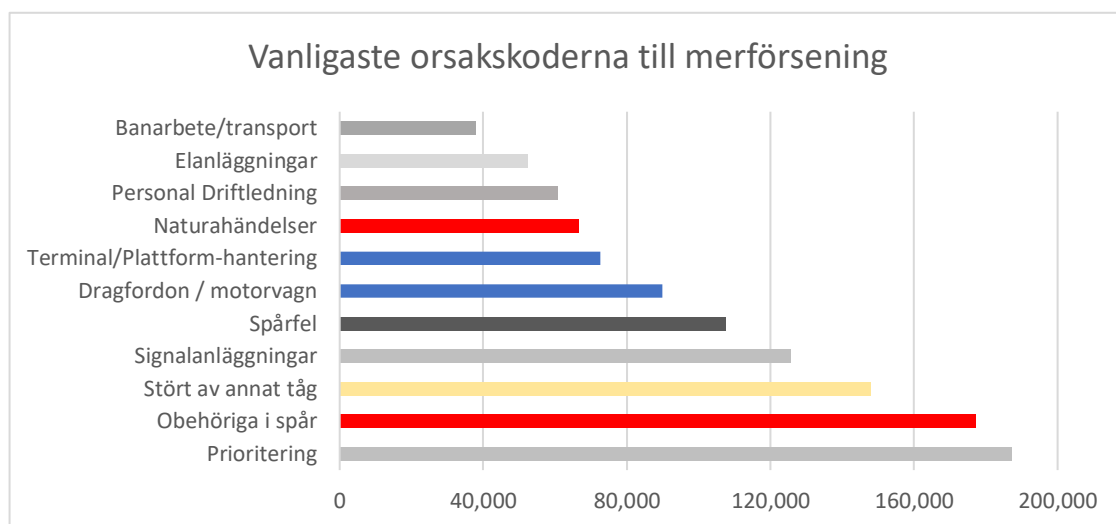
- Hög turtäthet kontra låg turtäthet
- Långa linjer kontra korta linjer
- Många stopp kontra få stopp
- Högt resande kontra lågt resande

Stor skillnad i yttre förhållanden

- Många kontra få övriga persontåg
- Många kontra få godståg
- Olika typer av godståg
- Kalla vintrar med snömängder kontra milda vintrar men blåsiga och isbildning
- Väglöst land kontra urban omgivning

Alla har sina egna specifika problem och frågeställningar. Norrtåg tillsammans med SL och Värmland har stora problem med infrastruktur kontra mycket trafik i en anläggning som har eftersatt underhåll. Norrtåg och Värmland har dessutom tillsammans med Krösatågen, Stångdals- och Tjusbanan många godståg och enkelspår, vilket bidrar till ökade merförseningar i fråga om prioriteringar och följdfejl i form av plattformshantering. I de urbana miljöerna växer andelen spårsporing, olyckor och tillbud kopplat till obehöriga i spår. Krösatågen, TIB och Öresundståg har en stor andel merförseningar kopplat till järnvägsföretagen.

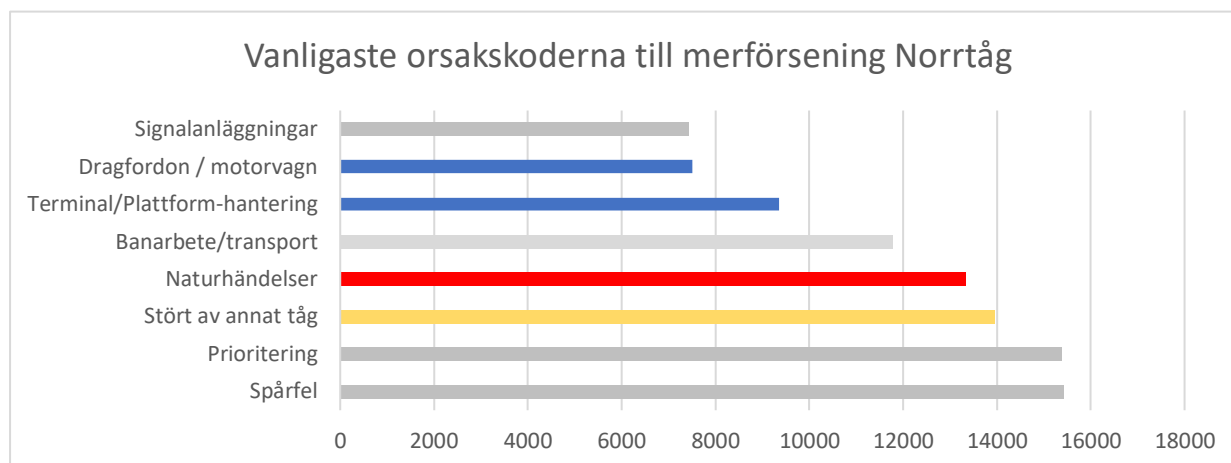
Vid genomlysning av orsakerna utgör den största andelen till det som Trafikverket ansvarar för de grå pelarna. Järnvägsföretagen står för en mindre andel, de blå pelarna terminal/plattformshantering och problem med fordon under färd.



I samtliga regionala trafikföretag är 80 procent av all merförsening kopplat till elva orsakskoder, varav prioritering är den vanligaste.

Norrtågs stora utmaningar – hur kan vi påverka Trafikverket?

Vid analys av merförseningar de tio sista månaderna har Norrtåg sett en utveckling av merförseningar som bör beaktas i dialogen med Trafikverket och operatören:



I samtliga regionala trafikföretag är 80 procent av all merförsening kopplat till åtta orsakskoder, varav prioritering är den vanligaste.

Merförseningar kopplat till spårfel

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

En förbättrad snöröjning, trädsäkring och viltstängsel är faktorer som kraftigt bidrar till en bättre punktlighet. De merförseningar Norrtåg har kopplat till dragfordon är i huvudsak hänförliga de olyckor/tillbud kopplat till snö och vilt. Med ökade nederbördsmängder ökar också behovet av **avvattningsåtgärder** för att säkerställa en framkomlig drift (spårfel).



Priorieringar och stört av annat tåg

Infrastrukturstörningar, försenade godståg och försenade banarbeten skapar dålig kanalpunktighet för Norrtåg. Detta gör i sin tur att vi kommer för sent till stationer/noder, vilket ökar antal merförseningar kopplat till terminal/plattformshantering. Godstågens punktighet är en förutsättning för en bra punktighet genomgående för alla tåg.

Olyckor/tillbud

Merförseningar kopplat till **olyckor och tillbud** har också ökat. Förutom snö och vilt ser vi, likt i övriga Sverige, att incidenter på grund av obehöriga i spår ökar, vilket har inneburit att ett stort antal tåg behövt sänka farten eller stoppas helt och därmed blivit försenade.

På Malmbanan har antal **urspårningar av gods- och malmtåg** ökat med stora konsekvenser som inställd trafik och merförseningar. Funderingar som uppstår är hur det förebyggande underhållet, besiktningar med mera görs för att följa upp spår, växlar, trummor och dess status nu när man kört tyngre tåg en tid.

Frågan är lyft till Trafikverket, om de skador som uppkommit på spåren att härröra till STAX 32,5 ton.

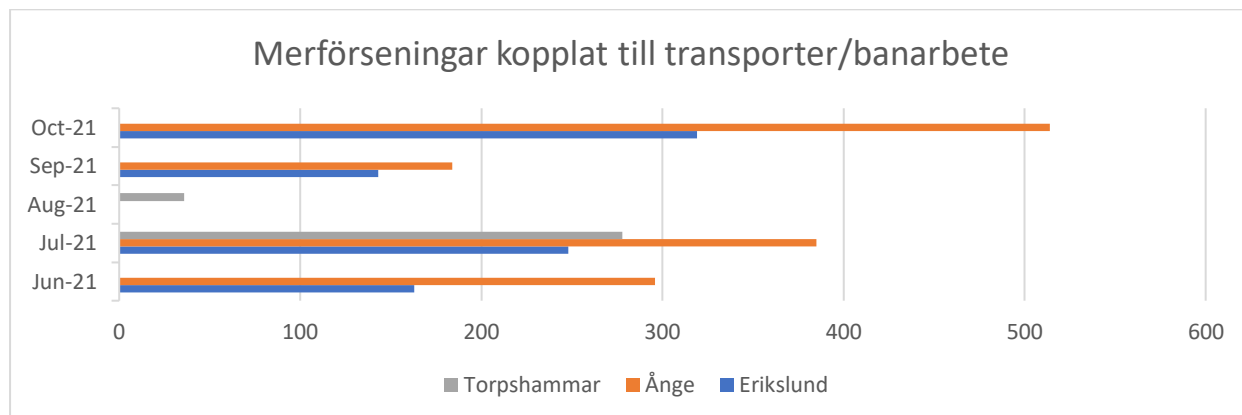
Signalfel

Antal signalfel har minskat på Luleå–Kiruna där vi tillsammans med Trafikverket gjort en genomlysning tidigare år, och samtidigt som man bytt ut ett antal växlar och nya fungerande växelvärmeelement, snöskydd med mera, som har bidragit till en klar förbättring.

Dock ser vi en ökning av signalfel på Botniabanan och Mittbanan. Det är främst runt stationerna Östersund C, Sundsvall C, Umeå C och Solum som sticker ut.

Planerade banarbeten

Under sommarhalvåret har vi haft många och långa banarbeten. Vi ser en ökad trend av merförseningar kopplat till transporter/banarbete under detta år.



ERTMS

Den 1 april satte vi i gång ny trafik på Haparandabanan, en till ERTMS-utrustad bana i norr. Fordonens ombordsystem har inte varit synkat med infrastrukturens signalsystem. För att säkerställa det totala systemets funktion och säkerhet krävs att fordon som trafikerar ERTMS-banor är utrustade med ombordsystem som genomgått integration mot aktuell version av marksystemet. Det visar sig att versionerna av infrastrukturens system skiljer sig mellan olika banor vilket ställer till problem för norrtågsflottan. Nu när vi uppgraderat fordonens system fungerar det bättre, men banan har fortfarande hastighetsnedsättningar vilket gör att förseningarna fortfarande finns. Ackumulerad punktighet RT+5

min är 56 procent, vilket är lite oroande inför versionsbytet på Botniabanan. Här behövs det en bättre orsakskodregistrering hos trafikledningen, för att kunna göra rätt uppföljning av ERTMS.

Är punktlighetsmättet RT+5 min rätt kvalitetsmått i framtiden?

Punktligheten mäts alltid mot den lagda tidtabellen. Vid låg punktlighet dyker frågorna upp;

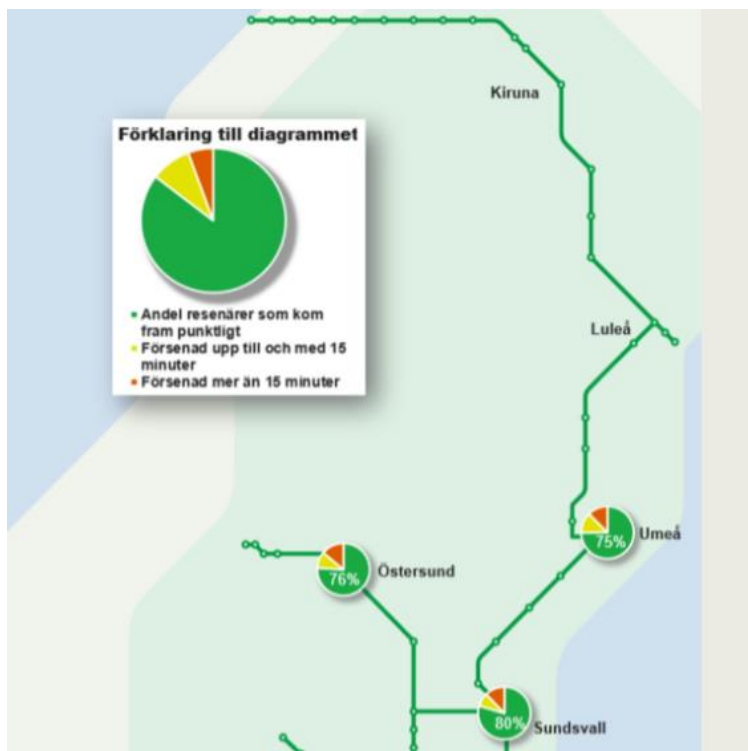
- Är det fel på punktligheten eller fel på tidtabellen?
- Är det låg punktlighet eller dålig planering om en stor andel av godstågen inte klarar sin kanalpunktlighet och avgår från sin startstation i felaktigt tidsläge.

I statistiken är orsaken till merförsening prioritering, där kanalpunktligheten utgör en stor andel samt att det är trångt på många stationsområden. Långväga persontrafik har svårt att komma upp till 80 procent punktlighet med måttet RT+5 min.

Med måttet RT+5 min mäter vi enbart ankomst till slutstation. Vi vet att många små förseningar på vägen kan köras i kapp till slutstation. För resenären som står på en mellanstation kan tåget alltid vara försenat från avgångsstationen, men i tid till slutstationen. Punktlighet är i mångt och mycket subjektivt.

SJ mäter i sin hållbarhetsrapport resenärspunktighet. Med det menas om tåget/resenären kommer fram i rätt tid med en marginal på fem minuter.

Vilka förväntningar skapas om vi använder RT+5 min konstant? Förväntar sig resenären att komma fram inom fem minuter till slutstation om restiden är mer än två timmar?



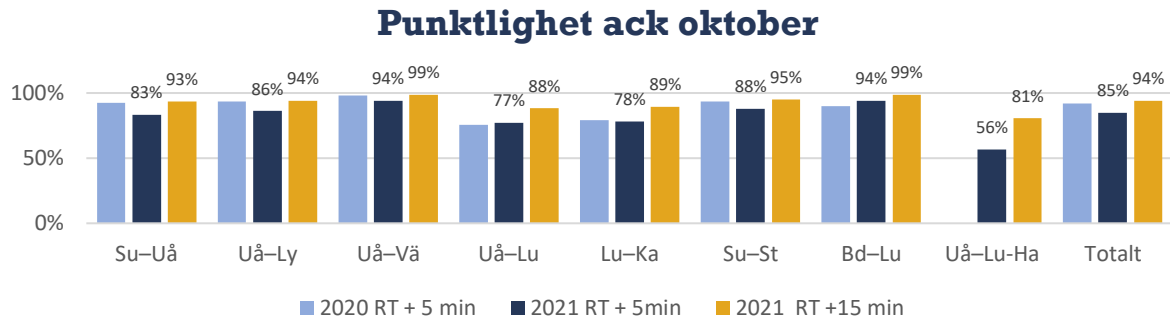
SJ redovisning av punktlighet.

Ett annat sätt är att mäta kanalpunktlighet, där vi följer tågets punktlighet på samtliga stationer och ser det mer ur ett resenärsperspektiv:

- Mäta avgångspunktligheten från avgångsstation

- Följa punktligheten för resenären dvs punktlighet på olika stationer med många resande
- Ankomstpunktlighet på slutstation och visa två mått, RT+5min och RT+15 min beroende på sträckans längd

Punktligthet RT+5 min ackumulerat oktober 2021 uppgår till 85 procent. Punktligtheten RT+15 min (gul stapel) samma period uppgår till 94 procent.

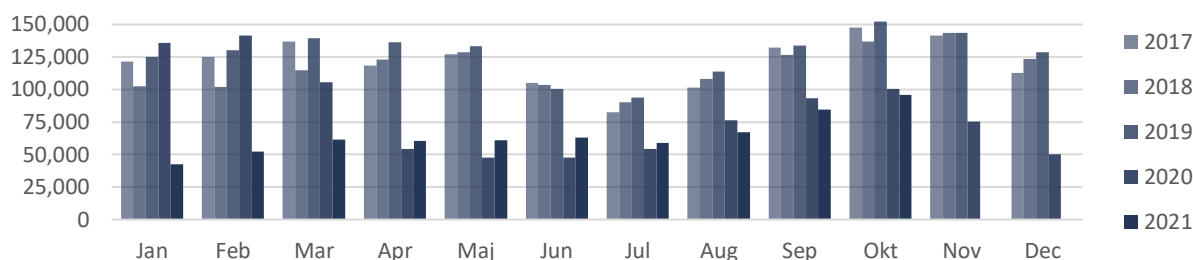


Fortsatt försiktighet gällande resande

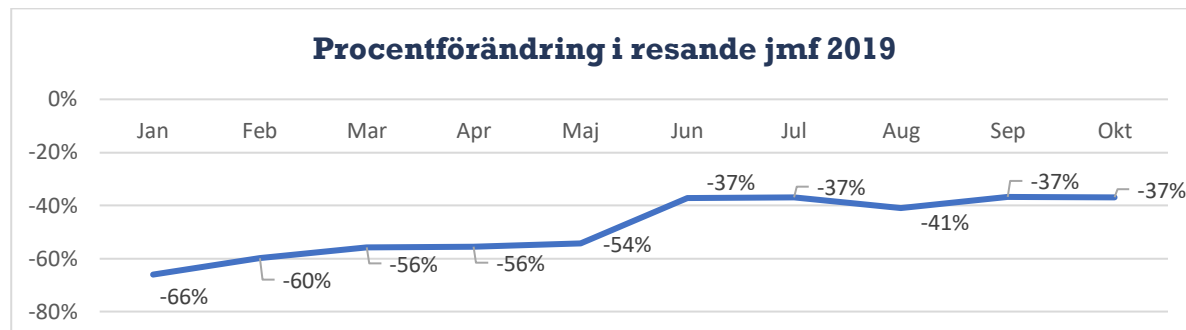
Under tredje kvartalet och oktober har det inte skett några större förändringar gällande resandet. Trots lättade restriktioner, en hög vaccinationsgrad och minskad smittspridning av coronaviruset är resandet något lägre än föregående år samma period. Resandet har under kvartalet minskat med 6 procent jämfört med föregående år, och med 38 procent jämfört med normalåret 2019. Att resandet trots allt inte har ökat visar på en fortsatt försiktighet. Vi befinner oss fortfarande i en pandemi och många arbetar mestadels eller delvis hemifrån och avstår från ej nödvändiga resor.

Operatören Vy genomför insatser för att återfå resandet. Pensionärer får 25 procent i rabatt när de köper biljett på Norrtåg. Flexbiljetten är ny för i höst och är ett bra alternativ för de som reser ofta, men inte varje dag. Man har även gjort det lättare för resenären att välja avgångar med mindre trängsel genom att märka ut avgångar som ofta har hög beläggning i tidtabellen.

Resande månadsvis

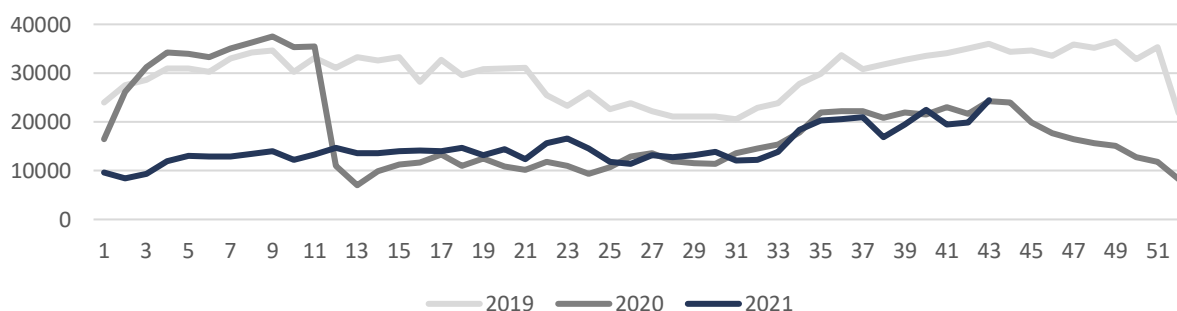


Resandet per månad under hösten är något mindre än föregående år.



Jämfört med 2019 har resandet legat på en ganska jämn nivå under sommar- och höstmånaderna.

Resande vecka för vecka



Resande vecka för vecka sedan pandemins början. Resandet följer i princip samma mönster som under föregående år.

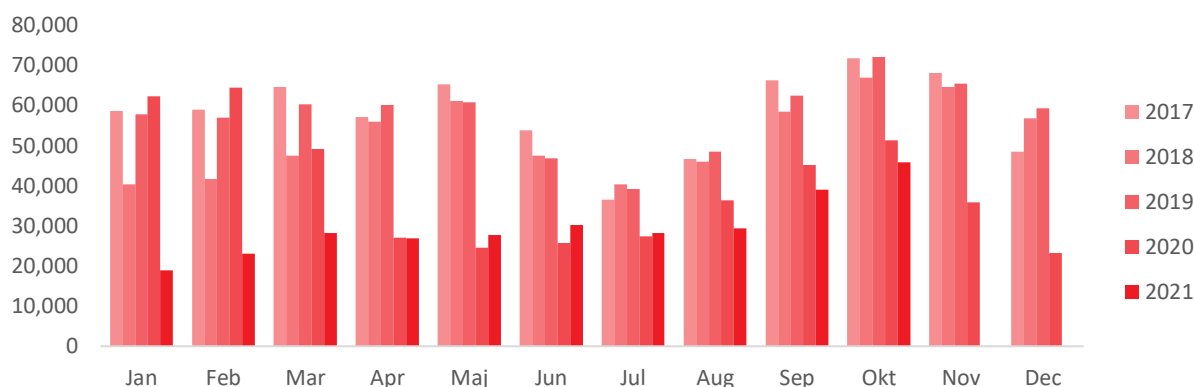
Resande, punktlighet och regularitet – linje för linje

Umeå–Sundsvall

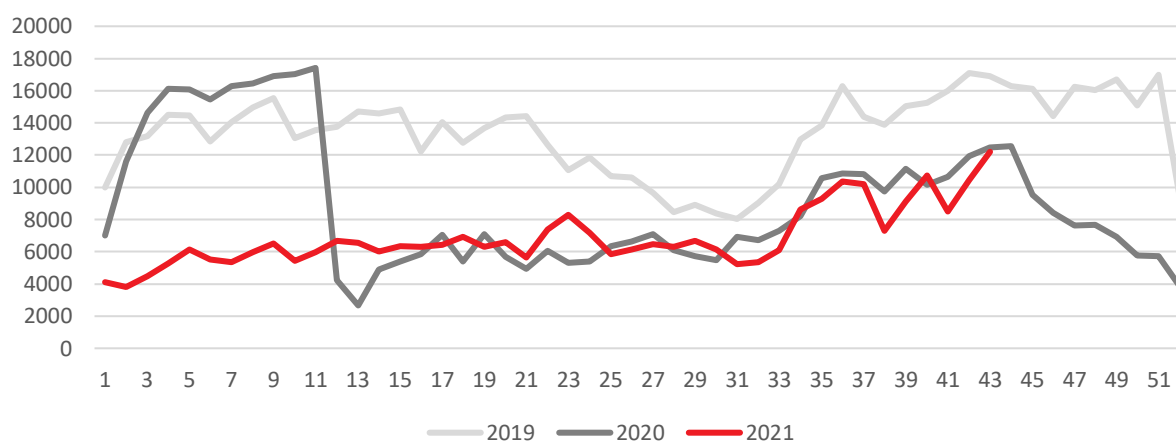
Linjen trafikeras under T21 med tio dubbelturer på vardagar, samt heltrafik, och sträckan Umeå–Örnsköldsvik med fem dubbelturer på vardagar. Under början av året var trafiken reducerad i en period till följd av svåra väderförhållanden.

Efter något positivare resandetendenser under sommaren vände trenden i augusti. Totalt för Q3 uppgick resandet till 96 500, vilket är en minskning med 11 procent jämfört med Q3 2020 (minskning med 36 procent jämfört med Q3 normalåret 2019). Andelen pendlare ligger fortfarande på en lägre nivå än normalt på 38 procent under Q3. Före pandemin var andelen pendlare omkring 50 procent. Resandet vecka för vecka följer i princip samma kurva som under samma period 2020, trots lättade restriktioner.

September–oktober har varit en intensiv period av banarbeten och regulariteten har påverkats av detta. Under Q3 är regulariteten på låga 73 procent (88 procent under Q3 2020). Punktligheten är uppe i något högre nivåer jämfört med Q2, men något under föregående kvartal 3. Totalt för kvartalet är punktligheten 90 procent (punktligheten RT+15 min är 97 procent). En stor anledning till förseningar är kopplat till infrastrukturen. Ett brofäste uppvisade brister vilket medförde att trafiken ställdes in mellan Härnösand och Timrå under en vecka. Delsträckan bussersattes, därav uppstod förseningar.

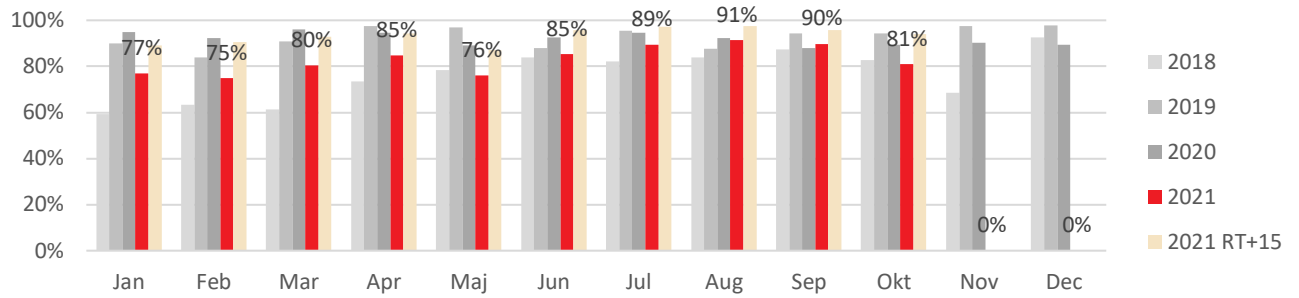


Resandeutveckling månadsvis jämfört med tidigare år.



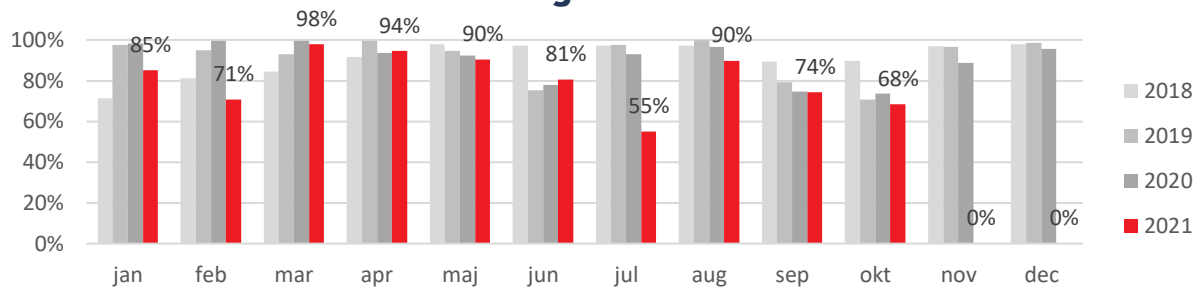
Resande vecka för vecka under coronapandemin.

Punktlighet



Punktligheten är något lägre under Q3 2021 jämfört med 2020. Den beige stapeln visar punktligheten RT+15 15 minuter till ankomststation.

Regularitet



Regulariteten är lägre under Q3 2021 jämfört med 2020.

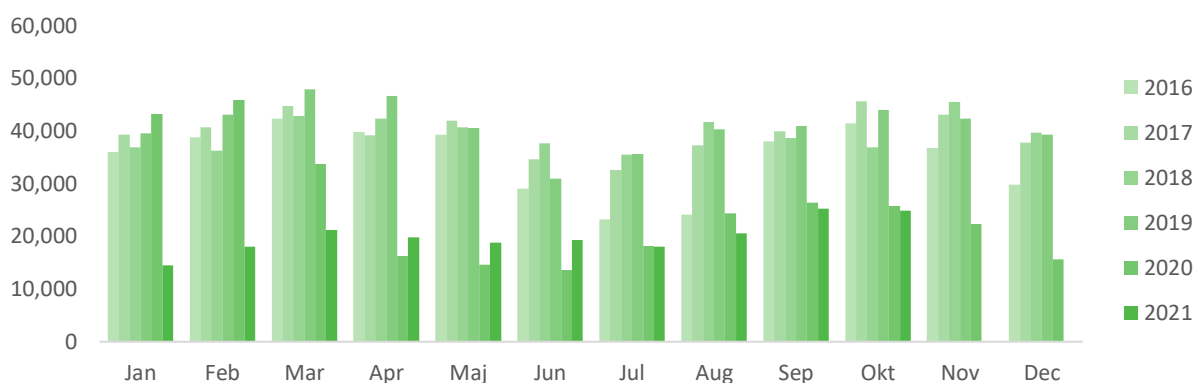
Sundsvall–Trondheim

Linjen trafikeras under T21 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. Under pandemin har gränsen varit stängd och trafiken var planerad att sätta i gång igen i oktober.

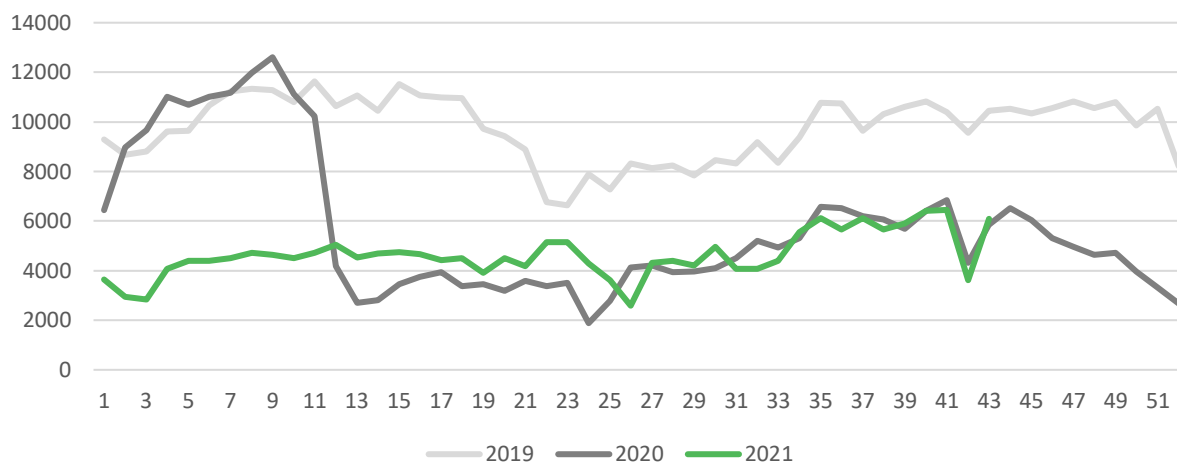
Totalt under tredje kvartalet uppgick resandet till 63 800 resenärer, en minskning med 7 procent jämfört med Q3 2020 (minskning med 45 procent jämfört med Q3 normalåret 2019). Andelen pendlarresenärer utgjorde 24 procent. Den positiva resandetrenden under sommaren vände i juli och i under hösten har resandet varit något mindre än föregående år. I oktober var dock resandet endast 3 procent lägre än resandet i oktober 2020. Resandet vecka för vecka under hösten följer föregående års kurva.

Sträckan har normalt sett hög punktlighet men under kvartalet ligger den något under det normala. Totalt för Q3 är punktligheten RT+5 88 procent (punktligheten RT+15 min är hela 97 procent). De omfattande banarbetena har bidragit till den låga punktligheten.

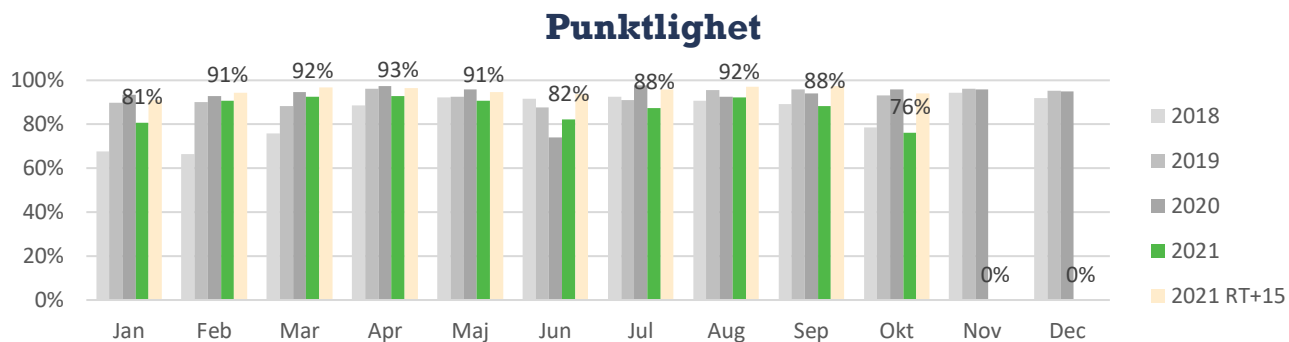
Den intensiva banarbetsperioden längs sträckan har påverkat regulariteten, framför allt i september och oktober. Totalt under kvartalet uppgår regulariteten till 81 procent (87 procent Q3 2020).



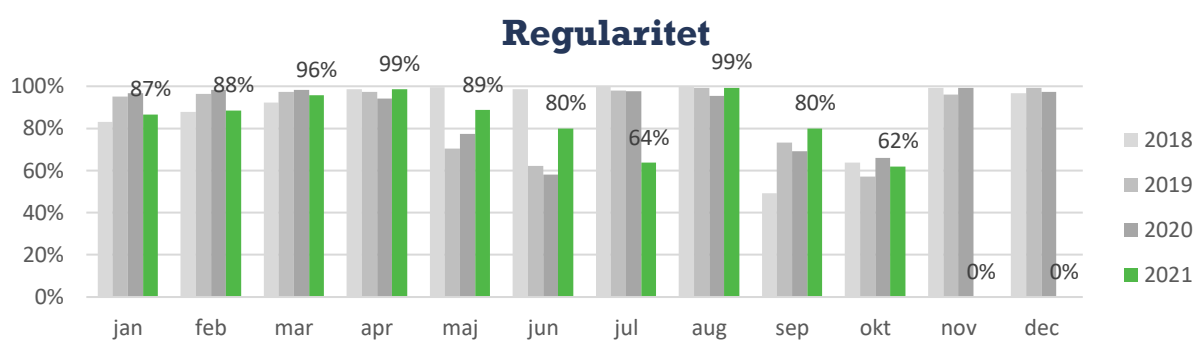
Resandeutveckling månadsvis jämfört med tidigare år.



Resande vecka för vecka under coronapandemin.



Punktligheten är lägre under Q3 2021 jämfört med 2020. Den beige stapeln visar punktligheten RT+15 minuter till ankomststation.



Under Q3 2021 är regulariteten lägre än föregående år.

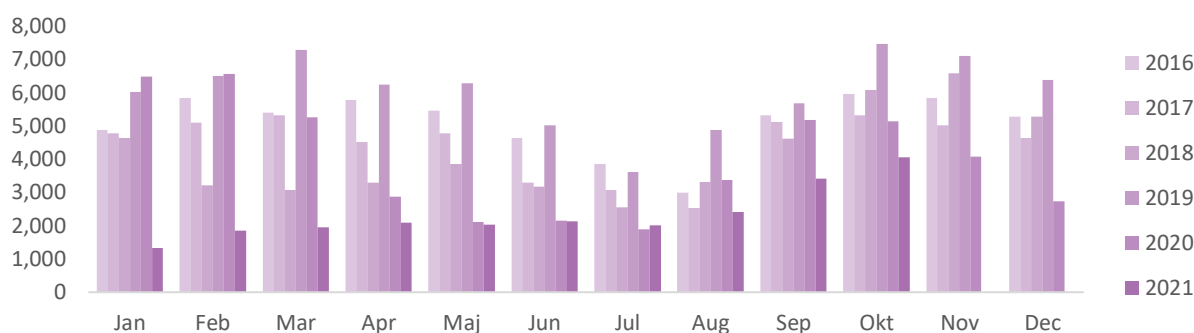
Umeå–Lycksele

Linjen trafikeras med fyra dubbelturer på vardagar och heltrafik. Umeå–Lycksele är den enda sträckan i Norrtågssystemet som har en 77 kilometer lång, ej elektrifierad sträcka där hela sträckan framförs med ett dieselfordon. Turerna mellan Lycksele och Hällnäs blir med återkommande intervaller inställda och bussersatta på grund av att fordonet i perioder blir stillastående av olika orsaker. Detta påverkar regulariteten.

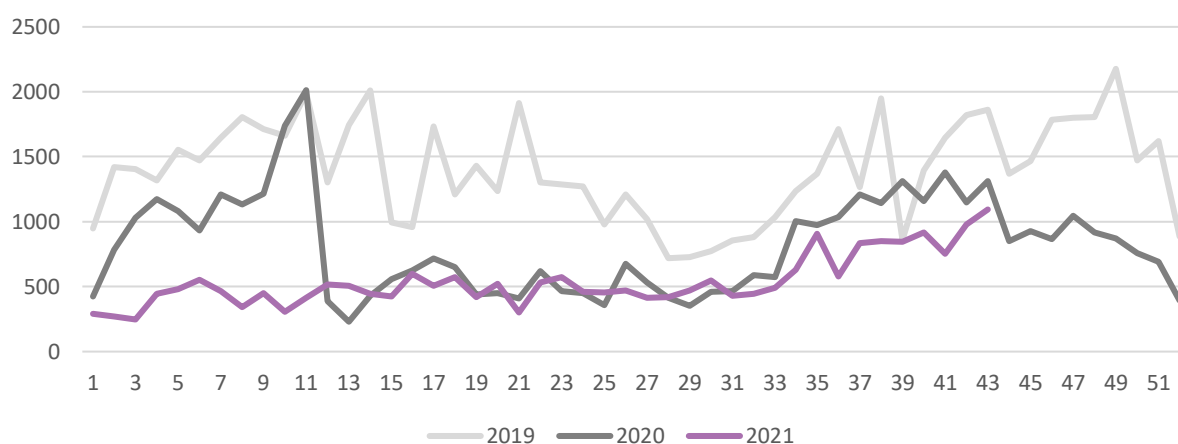
Den totala regulariteten var under Q3 87 procent, vilket är bättre än föregående Q3 då regulariteten uppgick till 72 procent.

Punktligheten RT+5 under Q3 uppgick till 81 procent (punktligheten RT+15 min uppgick till 92 procent), vilket är betydligt lägre än Q3 2020 då punktligheten uppgick till 95 procent.

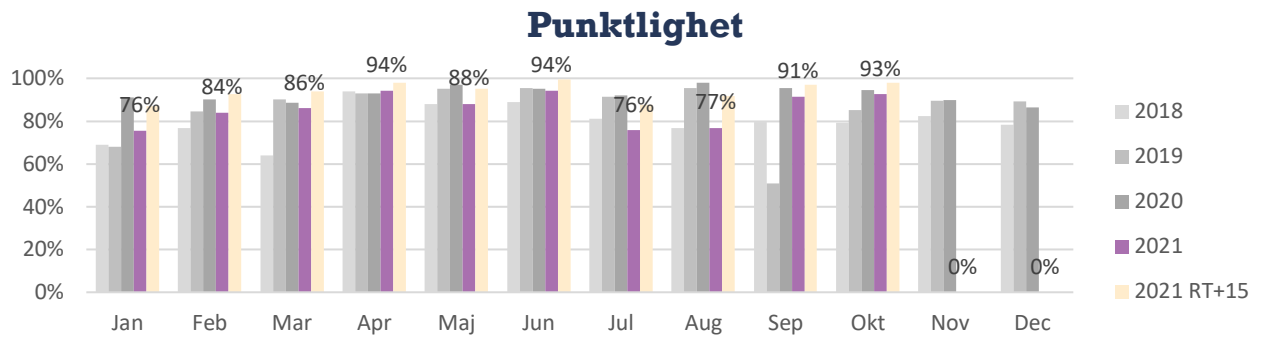
Totalt under Q3 uppgick resandet till 7 800 resenärer, en minskning med 25 procent jämfört med Q3 2020 (en minskning med 45 procent jämfört med Q3 normalåret 2019). Andelen pendlarresenärer utgjorde 31 procent. Likt övriga sträckor vända den positiva tendensen i resandet efter sommaren och trots lättade restriktioner och minskad smittspridning är nivån på resandet under föregående år. Under hösten har resandet vecka för vecka legat något under föregående års kurva.



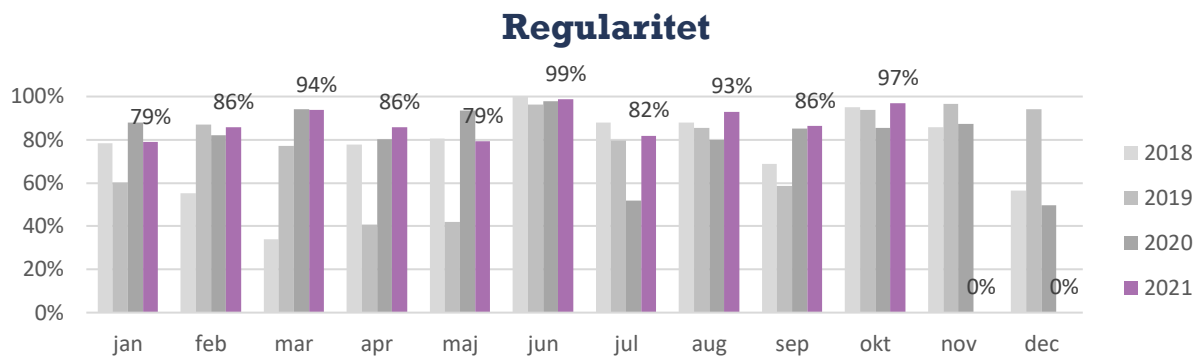
Resandeutveckling månadsvis jämfört med tidigare år.



Resande vecka för vecka under coronapandemin.



Punktligheten RT+5 under Q3 2021, är lägre än föregående år. Den beige stapeln visar punktligheten RT+15 minuter till ankomststation.



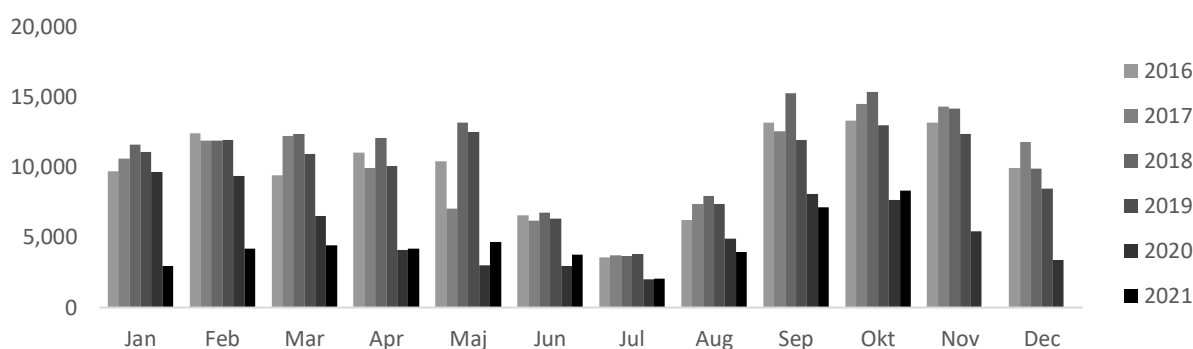
Regulariteten under Q3 2021 är högre än föregående år.

Umeå–Vännäs

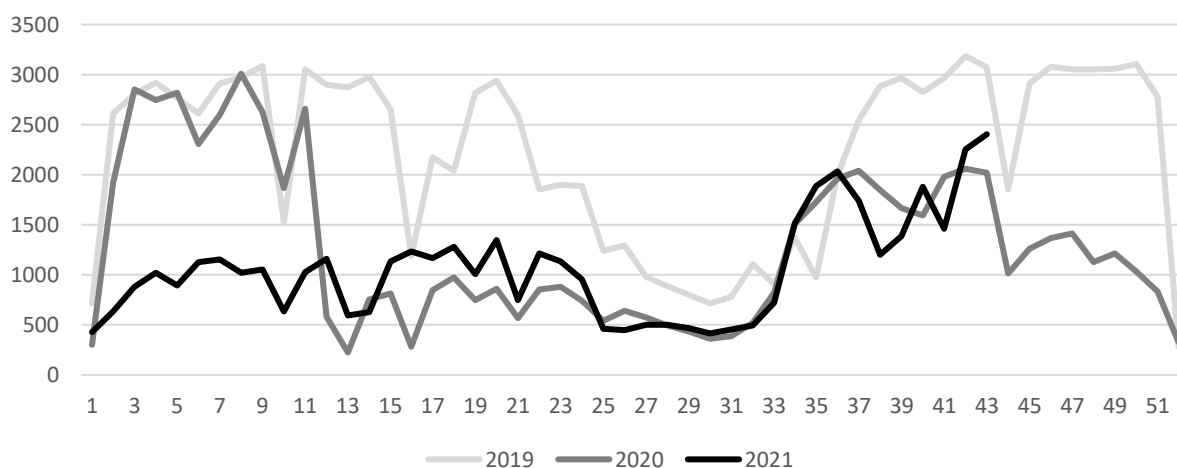
Linjen trafikeras med nio dubbelturer på vardagar och utgör den kortaste pendlarsträckan i Norrtågssystemet på 33 kilometer.

Totalt under Q3 2021 uppgick resandet till 13 100 resenärer, vilket är en minskning med 13 procent jämfört med samma period 2020 (minskning med -43 procent jämfört med Q3 normalåret 2019). Skol- och arbetspendling utgör 80 procent av allt resande. Resandet på sträckan har varit kraftigt påverkat av pandemin, då de som vanligtvis pendlar till jobb och gymnasium/universitet i stor utsträckning har arbetat och studerat hemifrån. Däremot har resandet på sträckan varit högre i oktober jämfört med föregående år, +9 procent, till skillnad från de flesta andra linjer.

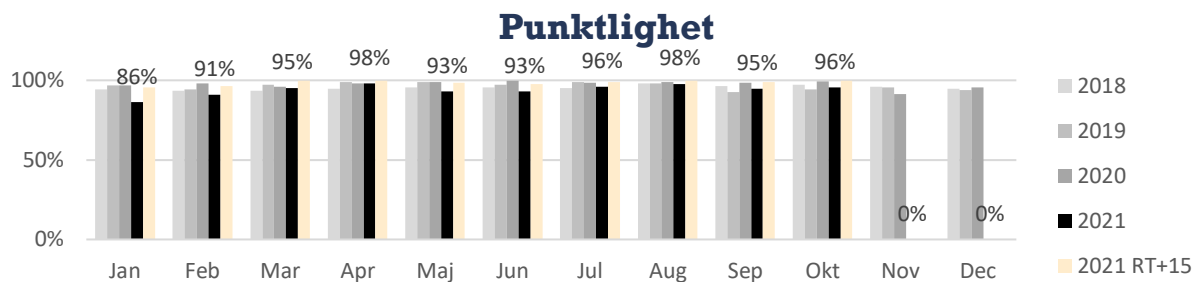
Både punktligheten och regulariteten är som regel hög på sträckan vilket det även är under Q3, bortsett från en liten dipp i regularitet i september. Punktligheten RT+5 för kvartalet uppgår till 96 procent (RT+15 minuter är 99 procent). Totalt under Q3 uppgår regulariteten till 94 procent.



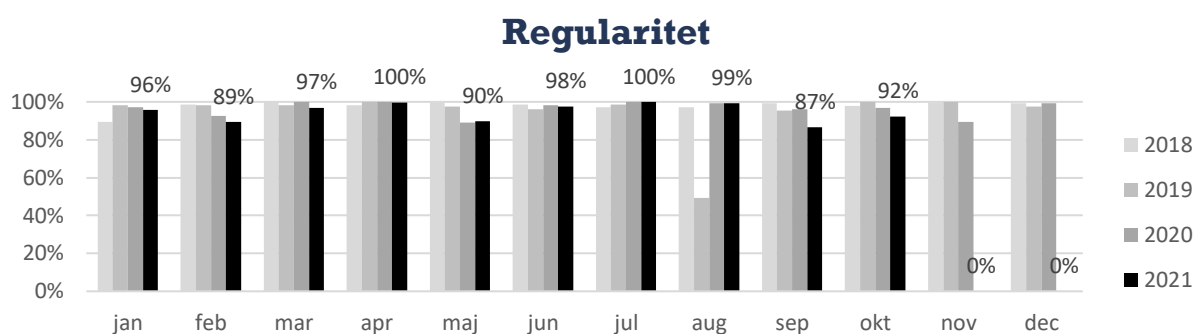
Resandeutveckling månadsvis jämfört med tidigare år.



Resande vecka för vecka under coronapandemin.



Punktligheten totalt under Q3 2021 uppgår till 96 procent och når över det nationella målet på 95 procent (RT+5 minuter). Den beige stapeln visar punktligheten RT+15 minuter till ankomststation, vilket under Q3 uppgår till 99 procent.



Regulariteten är generellt sett mycket hög på sträckan. Under Q3 2021 uppgick regulariteten till 94 procent.

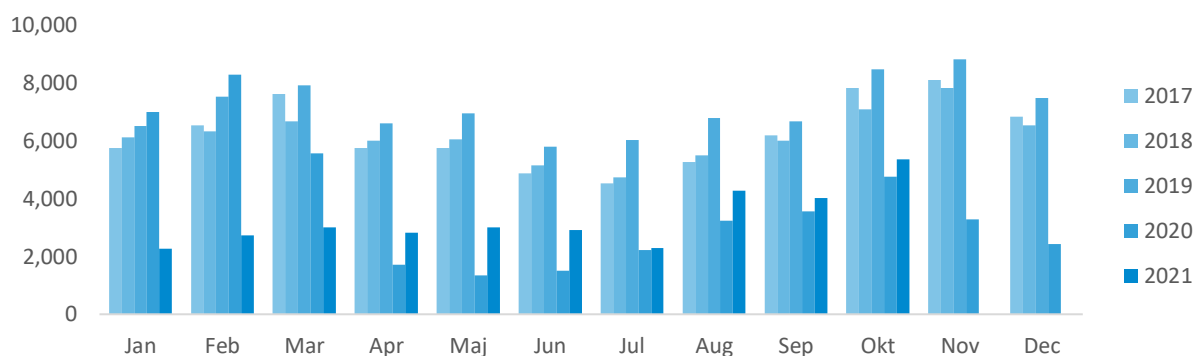
Luleå–Kiruna

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

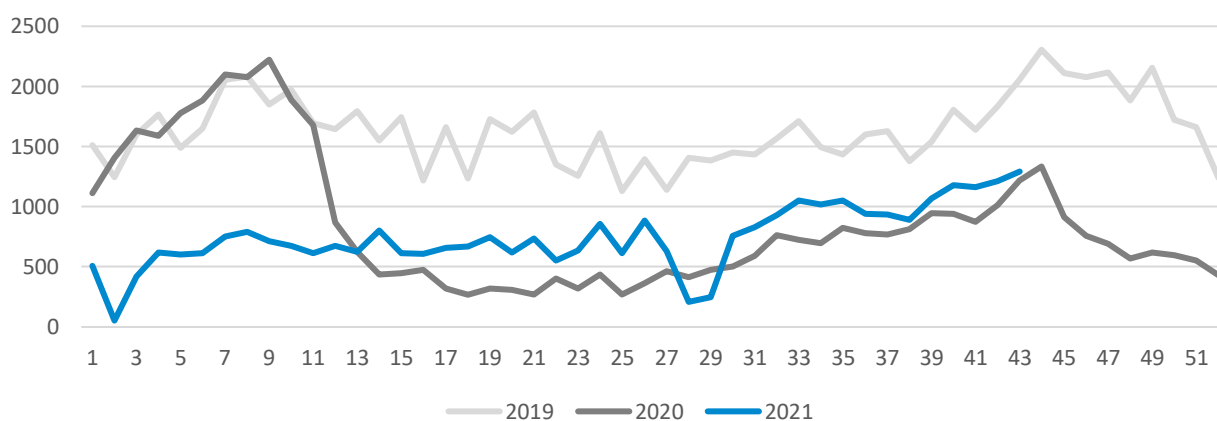
Infrastrukturproblem och den tunga godstrafiken bidrar till att sträckan återkommande drabbas av stora problem med punktlighet. Även vädret och andra yttre faktorer kan orsaka försening och inställda turer. En återkommande anledning till merförseningar under 2021 har varit spårsprung, främst vid Luleå och Boden central. Det har även förekommit obehöriga i spår längs linjen.

Under Q3 2021 uppgick punktligheten till 76 procent (RT+15 minuter uppgick till 86 procent). Den totala punktligheten för kvartalet dras ned främst på grund av branden i teknikskåpet i somras, som påverkade tågtrafiken under flera veckor och som kom i gång först i slutet av juli. Även regulariteten under Q3 var lägre än normalt och uppgick till totalt 68 procent, med en lägsta regularitet på 30 procent i juli. I september och oktober var dock regulariteten uppe på en hög nivå på 97 respektive 95 procent.

Sträckan har under hela våren, sommaren och hösten på månadsbasis haft en positiv resandeutveckling jämfört med föregående år. Totalt under Q3 2021 uppgick resandet till 10 570 resenärer, vilket är en ökning med 17 procent jämfört med samma period 2020 (minskning med -46 procent jämfört med Q3 normalåret 2019) och i oktober uppmättes det högsta antalet resande sedan före pandemin. Andelen pendlare utgör endast 2 procent av det totala resandet.

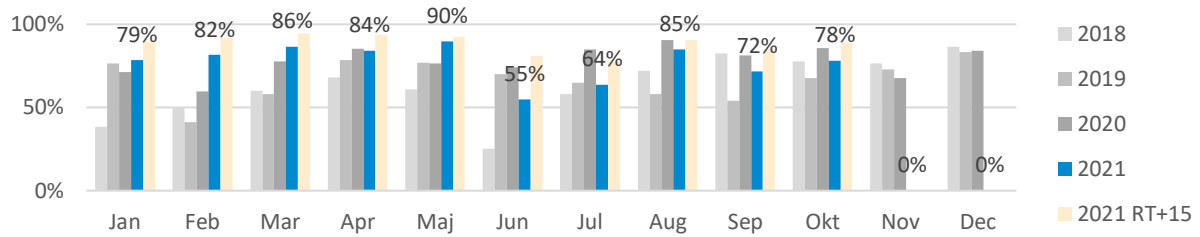


Resandeutveckling månadsvis jämfört med tidigare år.



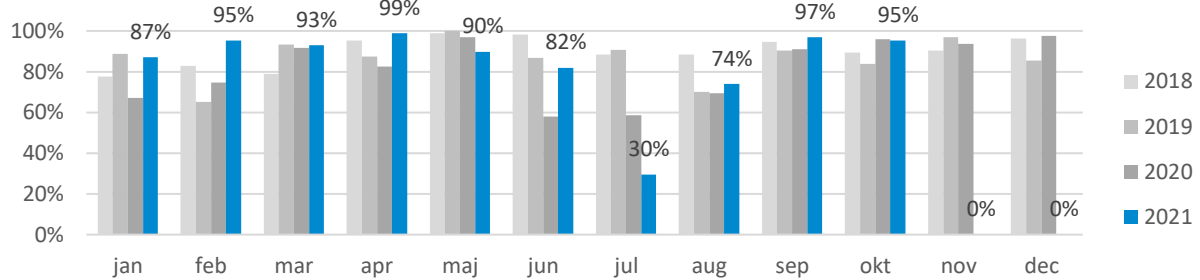
Resande vecka för vecka under coronapandemin.

Punktlighet



Punktligheten totalt under Q3 2021 är lägre än under samma period föregående år. Den beige stapeln visar punktligheten RT+ 15 minuter till ankomststation.

Regularitet



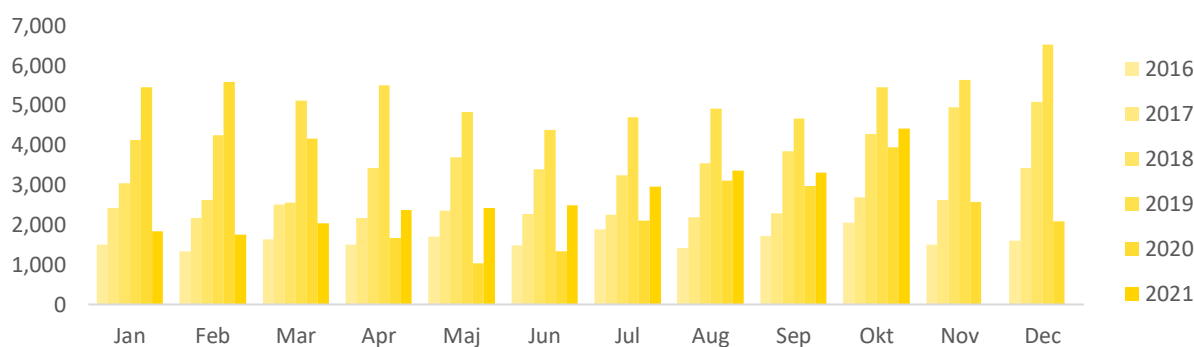
Även regulariteten under Q3 2021 är lägre än under samma period föregående år.

Umeå–Luleå

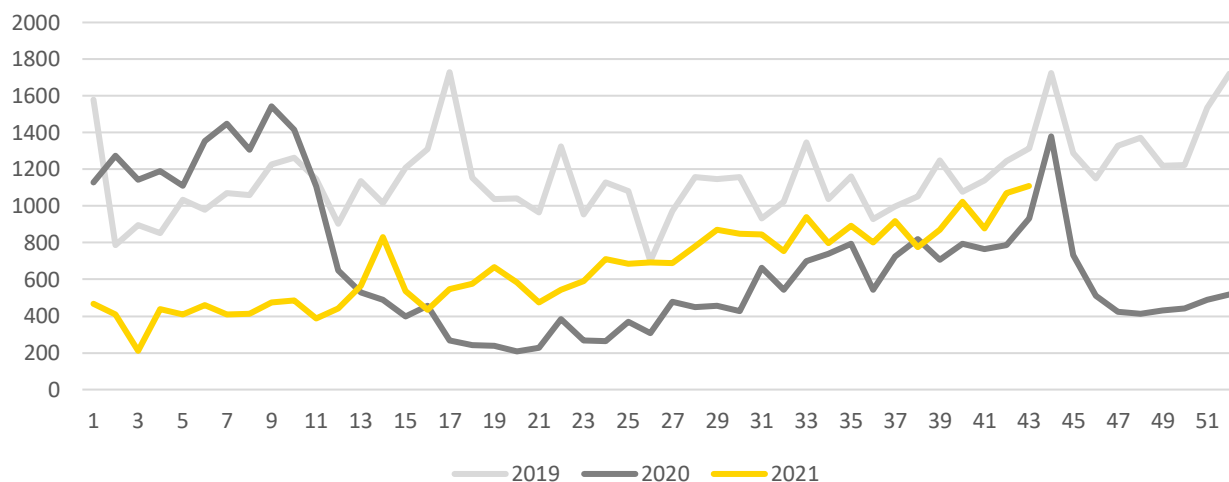
Linjen trafikeras under T21 med två dubbelturer och heltrafik. Resandet på sträckan är i stora drag kopplat till studiependling till högskola samt värnpliktsresor och före coronapandemin var sträckan den som ökade allra mest i resande, vilket tydligt syns i grafen nedan.

Totalt under Q3 2021 uppgick resandet till 9 600 resenärer, en ökning med 18 procent jämfört med föregående år (minskning med -33 procent jämfört med Q3 normalåret 2019). Av det totala resandet utgör pendlare endast 2 procent. Resandet har sedan våren haft en positiv utveckling varje månad jämfört med föregående år, och skillnaden i resande jämfört med 2019 har minskat månad för månad. I oktober var resandet -19 procent jämfört med samma månad 2019.

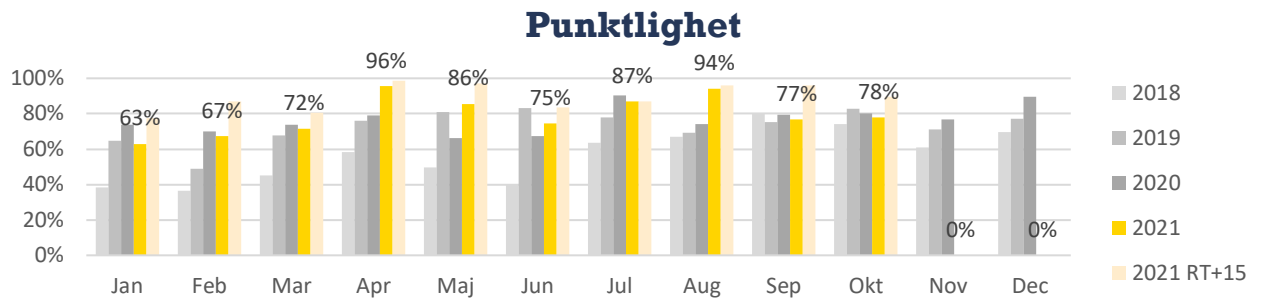
Sträckan dras med återkommande punktlighetsproblem, främst kopplat till godstrafik och störningar på Haparandabanan, kopplat till signalsystemet. Totalt för Q3 2021 uppgår punktligheten till 85 procent (RT+15 minuter är 95 procent). Regulariteten för Q3 är 89 procent, vilket är lägre än föregående år samma period.



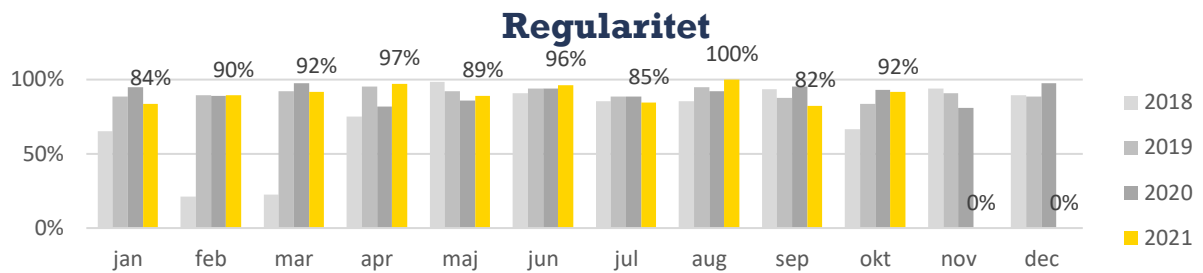
Resandeutveckling månadsvis jämfört med föregående år.



Resande vecka för vecka under coronapandemin.



Punktligheten under Q3 är högre än föregående år. Den beige stapeln visar punktligheten RT+15 minuter till ankomststation.



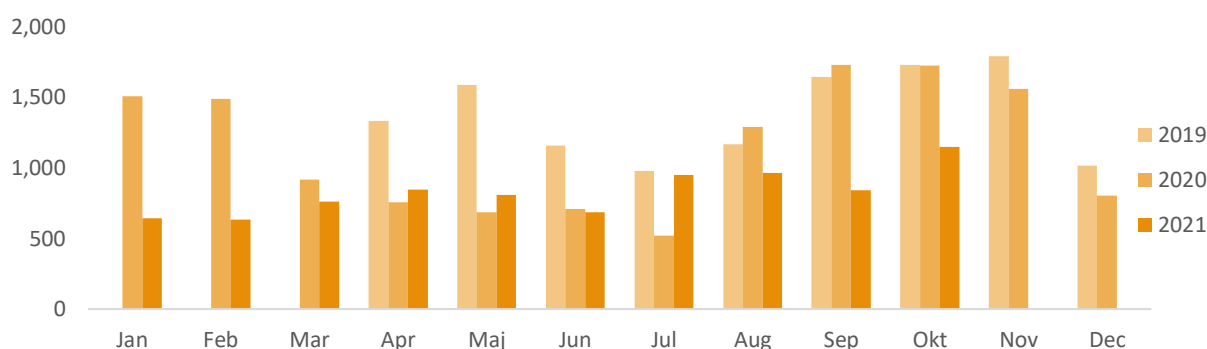
Regulariteten under Q3 2021 är lägre än föregående år.

Boden–Luleå

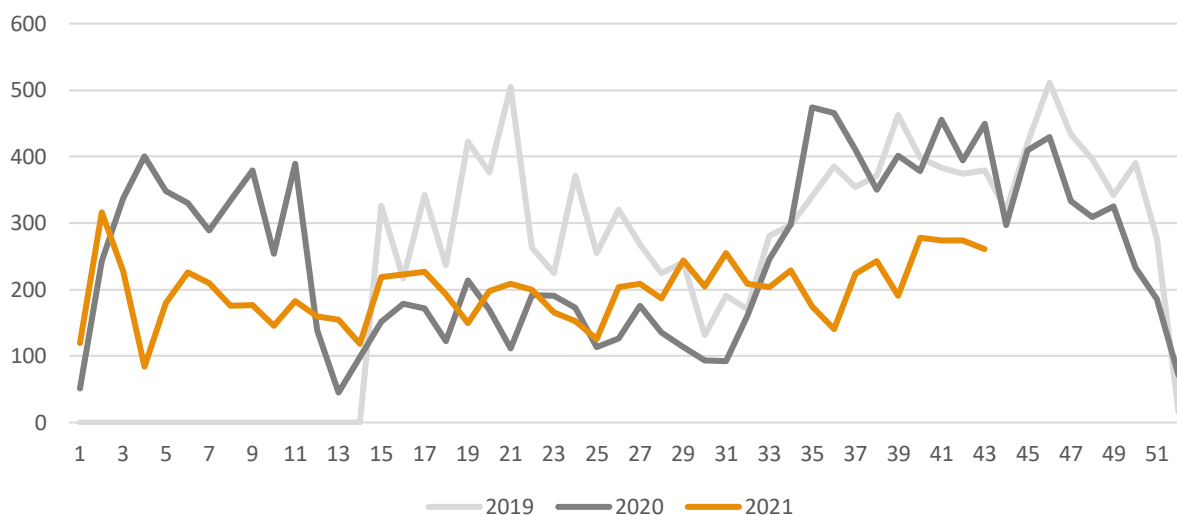
Pendeln mellan Boden och Luleå trafikeras under T21 med fem dubbelturer på vardagar i och med uppstarten av trafiken mellan Boden och Haparanda den 1 april. Det är den näst kortaste sträckan i norrtågssystemet på 35 kilometer. Resandet på sträckan utgörs till största delen av arbetspendlare.

Totalt under Q3 2021 uppgick resandet till 2 760 resenärer, vilket är en minskning med 22 procent jämfört med föregående år (minskning med -27 procent jämfört med Q3 normalåret 2019). Jämfört med hösten 2020 har resandet inte haft samma uppgång efter sommaren. Pendlarresenärerna på sträckan utgör 42 procent under Q3.

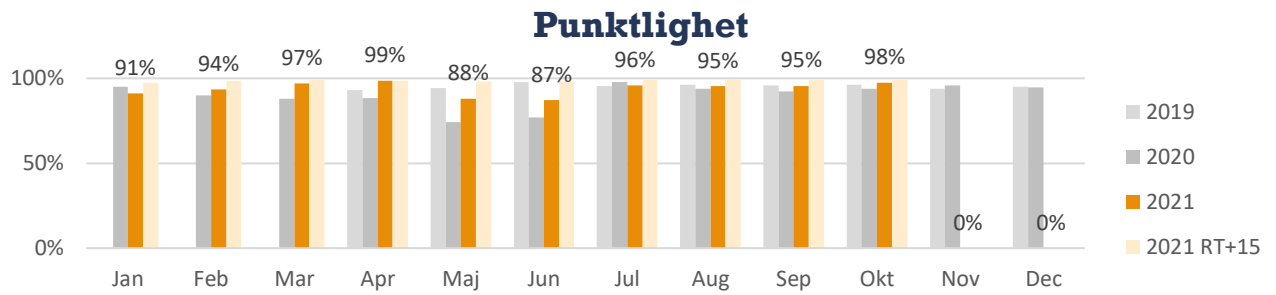
Trafikkvaliteten på sträckan är normalt sett mycket hög. Punktligheten uppgår under Q3 till 96 procent (RT+15 minuter är 99 procent). Regulariteten uppgick under Q3 till 99 procent.



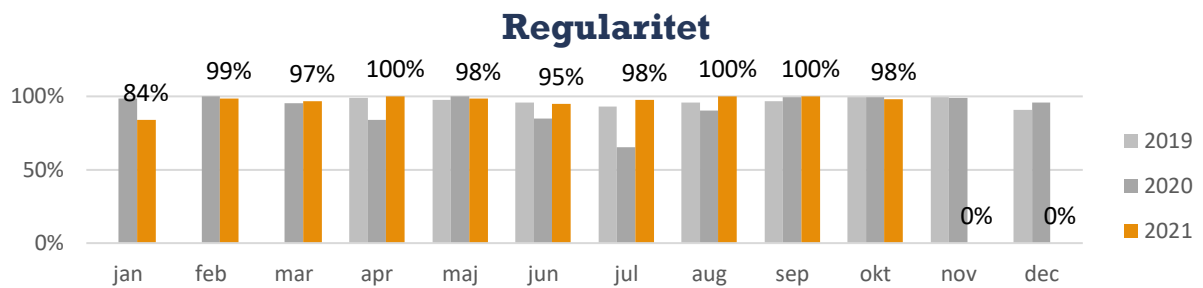
Resandeutveckling månadsvis jämfört med föregående år.



Resande vecka för vecka under coronapandemin.



Punktligheten är under Q3 2021 något högre än föregående år. Den beige stapeln visar punktligheten RT+15 minuter till ankomststation.

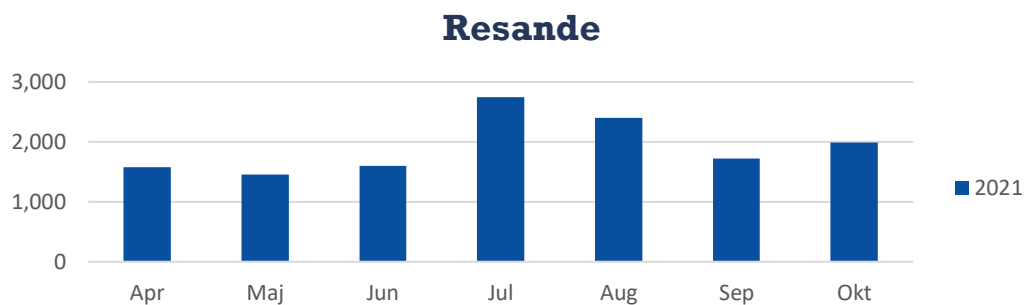


Under Q3 2021 var regulariteten högre än föregående år och uppgick till 99 procent.

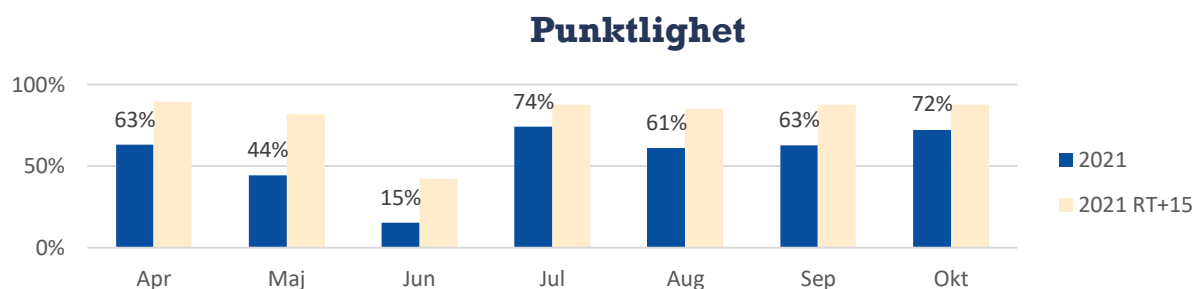
Luleå–Haparanda

Trafiken invigdes den 1 april och trafikeras med 3 dubbelturer samtliga dagar, varav en dubbeltur innebär omstigning i Boden. En av dubbelturerna innebär att du kan åka hela vägen till Umeå. Resandet uppgick till knappt 6 860 resande under Q3. Av det totala resandet utgör pendlare 6 procent.

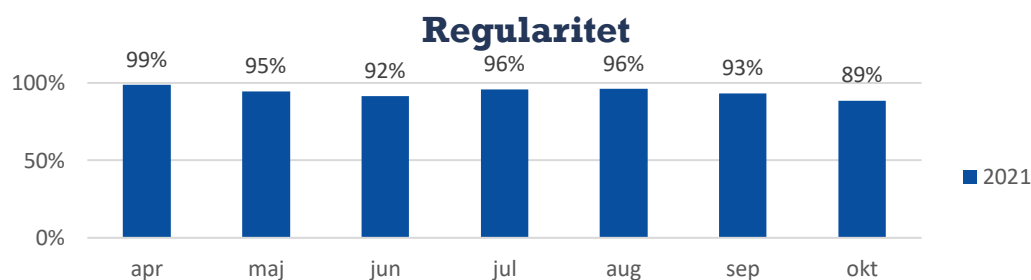
Linjen har dragits med en hel del punktlighetsproblematik sedan trafikstarten, vilket till stor del är hänförligt till problem kopplat till signalsystemet ERTMS. Punktligheten under Q3 uppgick till 66 procent (RT+15 minuter är 87 procent). Regulariteten under Q3 uppgick till 95 procent.



Resandeutveckling månadsvis på linjen.



Punktligheten på sträckan är låg. Den beige stapeln visar punktligheten RT+15 minuter till ankomststation.



Regulariteten på sträckan har sedan trafikstarten varit hög.