



I SAMARBETE MED VY

Kvalitetsrapport Trafik 2022



Innehållsförteckning

Resande.....	2
Positiva resandesiffror inför 2023	2
Punktlighet	5
Högre punktlighet än det nationella snittet	5
Ständiga förbättringar	6
Ordförklaringslista	7
Regularitet.....	8
Banarbeten en stor orsak till inställda tåg.....	8
Ordförklaringslista	9
Sundsvall–Storlien.....	11
Banarbeten, tillbud och olyckor inverkar på resandeutvecklingen	11
Punktlighet.....	12
Regularitet	12
Sundsvall–Umeå	14
Stabilt resande på vår största linje	14
Punktlighet.....	15
Regularitet	15
Umeå–Vännäs.....	17
Resandet går sakta med säkert uppåt	17
Punktlighet.....	18
Regularitet	19
Umeå–Lycksele.....	20
Satsning på utvecklat resande Umeå–Vindeln/Hälsnäs	20
Punktlighet.....	21
Regularitet	22
Umeå–Luleå.....	23
Stark resandeutveckling under hela året	23
Punktlighet.....	24
Regularitet	25

Luleå–Kiruna	27
Resenärerna är tillbaka efter pandemin	27
Punktlighet.....	28
Regularitet	28
Luleå–Haparanda.....	30
Nöjda resenärer på nyaste linjen	30
Punktlighet.....	31
Regularitet	31

Resande

1,3milj

resor totalt 2022
(1 338 867 resor)

-8%

resande 2022
jmf 2019

59%

Reser med
enkelbiljett

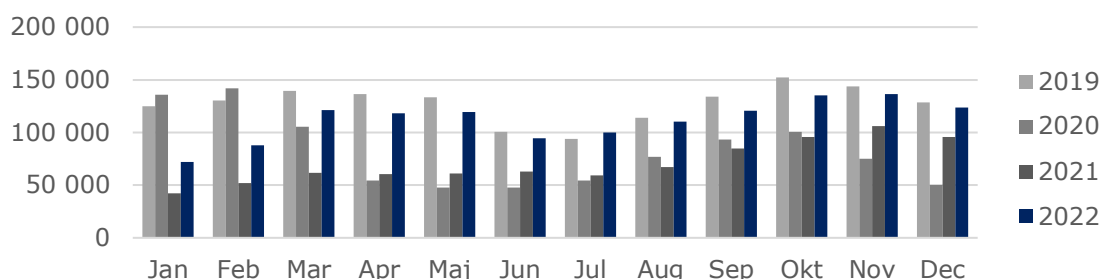
Positiva resandesiffror inför 2023

Under 2022 har resandet med Norrtåg gått från pandemisiffror i januari och februari till ett mer normalt resande under resten av året. I vilken utsträckning resandet har återgått till normal nivå varierar mellan olika sträckor. När vi pratar om normalt resande och gör jämförelser utgår vi från 2019 som ett normalläge. Totalt sett är resandet 13 procent lägre än 2019, men om vi bortser från pandemisiffror (exklusive jan-mar) och endast jämför ett normalt resande är resandet 8 procent lägre än 2019. Framför allt ser vi en fin resandeutveckling på Botniabanan och de längre sträckorna i Norrbotten. Däremot har resandet på Mittbanan inte riktigt nått upp till önskvärd nivå efter pandemin. Det man ska komma ihåg är att vi under hela 2022 haft ett omlopp borta på grund av tungt underhåll på Coradiafordonen, vilket påverkar resandet. Omloppet kommer tillbaka i augusti 2023.

Under sommarkampanjen i juli och augusti (res för halva priset) var resandet markant över normal nivå på flera sträckor. Andra faktorer som bidrog till det höga resandet var bland annat att SJ under sommaren ställt in många avgångar på grund av personalbrist och att resenärerna i stället valde att resa med Norrtåg. De höga bränslepriserna kan också ha varit en faktor som gjorde att många undvek att ta bilen längre sträckor.

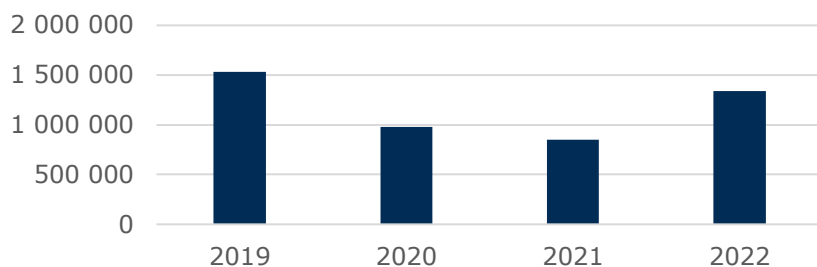
Med 2022 års positiva resandesiffror i ryggen ser vi fram emot ett riktigt tågår 2023!

Resande månadsvis



Efter att pandemirestriktionerna släpptes den 9 februari 2022 har resandet ökat och är uppe i normala nivåer. Under sommaren var resandet över 2019 års nivå.

Resande totalt



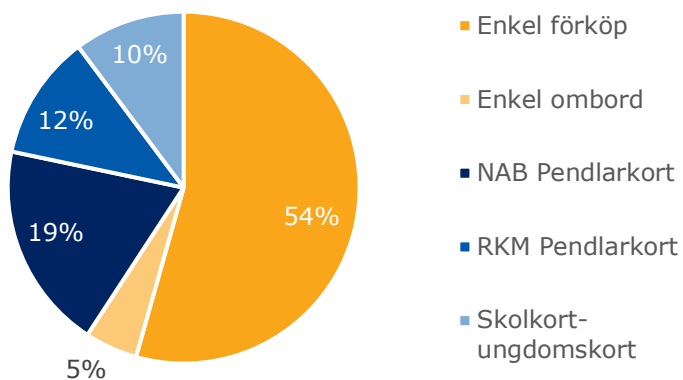
Akkumulerat 2022 är resandet 8 procent lägre än 2019.

Produktionen under året har uppgått till 5 203 tkm. Större banarbeten under framför allt juni och september har medfört lägre utbudskilometer med tåg och påverkar resande dessa perioder. Under sommarhalvåret såg vi ett ökat fritidsresande vilket medför också längre resor framför allt längs kusten. Snittresan uppgår till 131 km i Norrtågssystemet vilket är cirka 20 km längre än tidigare år.

Län	Utbudskm tusental	Påstigande tusental	Personkm tusental	Sittplatskm tusental	Snittresa km
Jämtland	937	275	33 112	167 668	121
Västernorrland	1 954	446	71 242	357 649	160
Västerbotten	1 063	476	39 694	159 761	83
Norrbotten	1 249	143	31 868	184 644	224
	5 203	1 339	175 916	869 722	131

Vi ser att man reser lite annorlunda nu jämfört med före pandemin. Många har vant sig vid en vardag där man arbetar hemifrån ett par dagar i veckan och därför reser mer sällan. På totalen har användningen av pendelkort minskat något jämfört med 2019 då 48 procent reste med pendel-, skol- eller ungdomskort. Under 2022 var denna andel 41 procent. Detta nya sätt att resa ställer krav på bra och flexibla produkter. Norrtåg har i dag flera olika produkter att erbjuda för den som reser ofta, men kanske inte varje dag. I maj infördes Smartpris, en produkt som ger rabatt ju mer man reser, men som inte blir dyrare än ett pendlarkort. Detta var Norrtåg först i Sverige med att införa.

Biljettyp



Den största andelen av Norrtågs resor görs med enkelbiljett. Resterande reser med pendel-, skol- eller ungdomskort (41 %), vilket är något mindre än 2019 (48 %).

Punktlighet

85%

ankommer inom 5 min
under 2022
(85% 2021)

94%

ankommer inom 15 min
under 2022
(94% 2021)

96,8%

Operatörsberoende
punktlighet

Högre punktlighet än det nationella snittet

Statistiken över punktlighet 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 och 59 sekunder efter ankomsttiden enligt tidtabellen.

Eftersom Norrtåg kör både korta och långa sträckor, mellan 3 och 47 mil, mäter vi även punktligheten inom 15 minuter (RT+15). De flesta tåg som är försenade mer än sex minuter ankommer till slutstationen inom 15 minuter.

Under 2022 var punktligheten 85 procent RT+5 och 94 procent RT+15. Vi ligger en bra bit under det nationella punktlighetsmålet (95 procent RT+5). Mot bakgrund att vi trafikerar sträckor som är längre än 30 mil är en punktlighet på 94 procent RT+15 att betrakta som relativt bra. Punktligheten varierar också mellan olika sträckor. Våra linjer i Norrbotten har normalt sett lägre punktlighet än i övriga trafikinätet. Detta beror oftast på utmaningar i infrastrukturen.

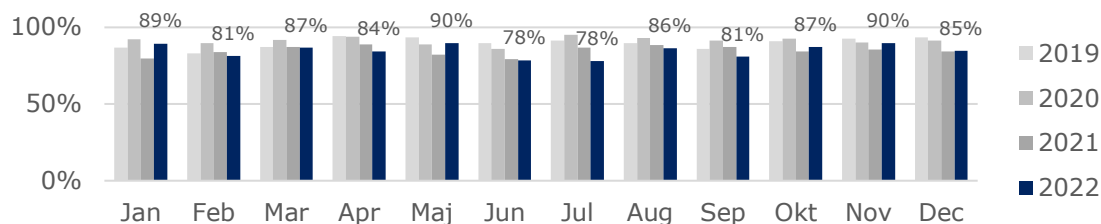
Den NKI-undersökning (Nöjd-kundindex) som Trafikverket genomförde i november visade att i genomsnitt 90 procent av resenärerna på sträckorna i Norrbotten faktiskt är nöjda med tidhållningen. Det säger kanske en del om hur vi ska se på och jobba med punktlighet.

*9 av 10 resenärer i Norrbotten är nöjda med tågets
tidhållning, trots utmaningarna att klara tidtabellens hålltider*

Trots att vi haft ett år med ganska låga punktlighetssiffror och våra utmaningar med vinterförhållanden ligger vi något över det nationella snittet för år 2022 (medeldistanståg i riket 84 procent RT+5). Antalet timmar som trafiken inte fungerar som planerat är ofta kopplat till infrastrukturen, till exempel spårfel, signalfel och hastighetsnedsättningar, som en följd av olika banunderhåll. Merförseningar kopplat till snö och is, vilt på banan och tekniska fel på fordon under färd är något vi får räkna med vintertid, och våra resenärer har förståelse för det så länge störningsinformationen fungerar som den ska.

Den vanligaste förseningsorsaken är kopplat till spårväxelfel. Isklumpar faller av tågen och kilar växlarna vintertid. Utöver detta märks en del materialutmattnings- och trasiga komponenter både sommar- och vintertid. Den anläggningsindivid som förorsakar flest merförseningar på växlar finns i Boden. Många tåg passerar Boden och många är tunga godståg som packar på sig stora snö- och ismängder. Växlarna får ta mycket smällar och till slut blir det materialutmattnings- och andra följdfel. Växlar och spår visar en brant ökning av merförseningar och ett tecken på att banorna, främst i norr, är gamla och underhållsbehovet ökar.

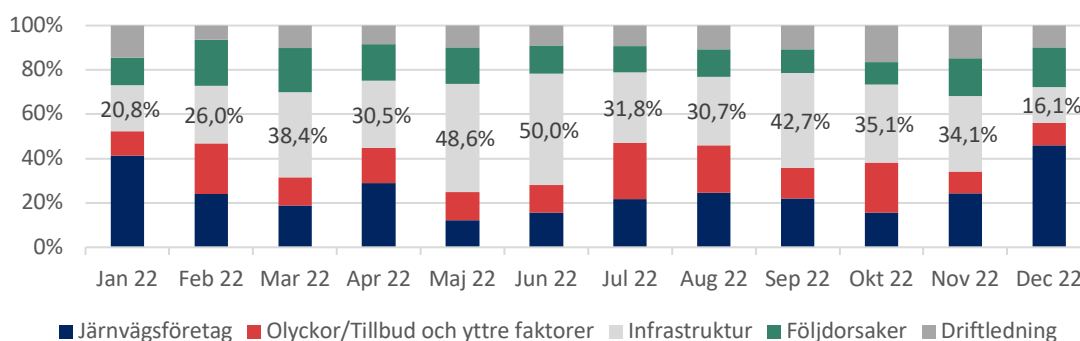
Punktlighet månadsvis



Punktlighet per månad under 2022.

Andelen merförseningar som är kopplat till olyckor/tillbud och yttre faktorer har ökat under året. Tillbud som i vissa fall har långa återställningstider och medför både delinställda tåg och förseningar. Under januari har andelen merförseningar ökat dels kopplat till ERTMS problem på Haparandabanan som bidragit till ökat andel av merförseningar vid hållplatser och tågvändningar. Under december månad har fordonssbrist i det norra omloppet bidragit till bussersättningar vilket medför merförseningar vid avgångsstationer. Samtidigt gör sig vintern påmind på vintermånader.

Fördelning förseningsminuter över tid

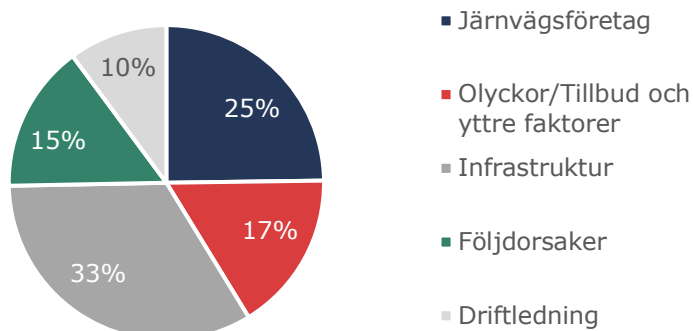


Punktlighet per månad under 2022.

Ständiga förbättringar

När det gäller fordon har vi investerat i förbättringsåtgärder på fordonsflottan som ska möjliggöra en mer robust trafik. Uppföljning av fordonens förebyggande och avhjälpande underhåll följs upp på detaljerad nivå för att få en bättre kunskap om förbättringsmöjligheter inför framtiden. Under året har ett kvalitetsarbete tillsammans med RKM Norrbotten initierats för att förbättra punktligheten i det norra omloppet som har flest störningstimmar kopplat till infrastrukturen. Arbetet väntas fortsätta under 2023.

Fördelning förseningsminuter (nivå 1) totalt 2022



Fördelning förseningsminuter under 2022. Den stora andelen förseningsminuter är kopplad till det som Trafikverket ansvarar för (infrastruktur och driftledning).

ORDFÖRKLARINGSLISTA

Driftledning: Trafikverkets driftledning

Följdorsaker: 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: Bland annat spårfel, växelfel, signalfel och fel på elanläggningar. Även banarbeten.

Järnvägsföretag: I det här fallet Norrtåg. Det kan till exempel handla om inväntan av resenärer från ankommande tåg.

Olyckor/Tillbud och yttre faktorer: Yttre faktorer såsom svåra väderförhållanden, olyckor, viltolyckor med mera.

Regularitet

86%

går som tåg
under 2022
(88% under 2021)

86%

går som tåg
i december 2022
(91% i december 2021)

95%

Operatörsberoende
Regularitet ack 2022

Banarbeten en stor orsak till inställda tåg

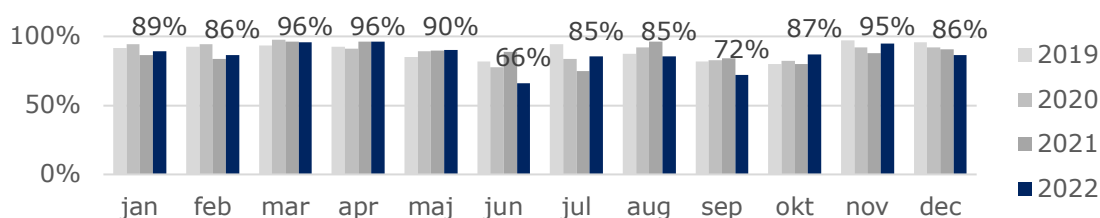
Regularitetsmättet avser andelen persontåg som ställts in samma dag eller dagen före planerad avgångstid samt persontåg som startat, men av någon anledning inte kunnat gå till slutstationen. Att tågen ställts in kan bland annat bero på att det har blivit något fel på tåget eller någon vagn och att tåget 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 och inväntan av resenärer. Detta är faktorer som tillsammans blir förseningsminuter. Ett försenat tåg innebär ofta följdförseningar på mötesstationer på en bana med enkelspår och långa avstånd mellan mötesstationer.

En stor andel inställda turer under sommarhalvåret är kopplade till banarbeten, främst på sträckorna Sundsvall–Storlien och Sundsvall–Umeå. Andelen inställelser som är kopplade till järnvägsföretaget är större under 2022 än föregående år. Svårigheter att rekrytera underhållspersonal har ökat under 2022. Industrin i norr gör att konkurrensen om jobb ökar vilket medför att det finns långa tider av brist på tekniker i framför allt det norra omloppet. Underhåll tar längre tid då det uppstår vakanser. Ledtider för reservdelsmaterial har ökat under året vilket medfört fordonsbrist.

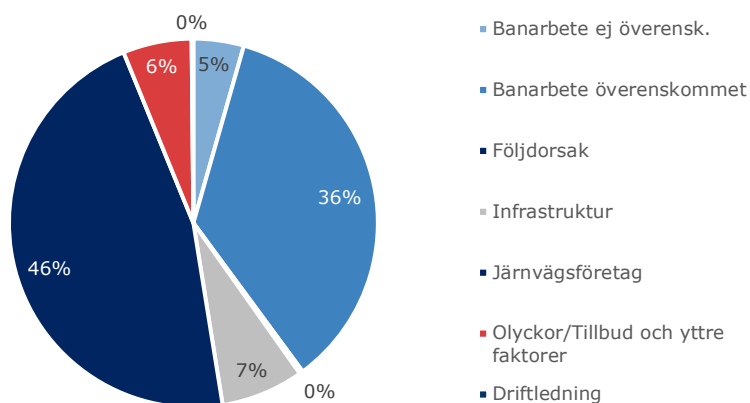
Konkurrensen om arbetskraft i norr samtidigt med stora pensionsavgångar inom järnvägen medför brist på järnvägstekniker

Regularitet månadsvis



Regularitet per månad. Banarbeten och fordonsproblem drar ned regulariteten under sommaren och hösten.

Inställelseorsaker



Orsaker till hel- och delinställda turer totalt under 2022.

ORDFÖRKLARINGSLISTA

Driftledning: Trafikverkets driftledning

Följdorsaker: Bland annat inställelser orsakade av ett annat tåg, oavsett om det är framfört av Norrtåg eller övriga operatörer

Infrastruktur: Inställelser på grund av begränsningar i infrastrukturen

Järnvägsföretag: I det här fallet Norrtåg. Det kan gälla till exempel personalbrist, fel på fordon eller fordonsbrist. Fordonsbrist kan uppstå om det har blivit ett fel eller en skada på ett fordon och det behöver repareras. Det händer att ett fordon är inne för reparation i flera dagar, vilket gör att fordonstillgångar minskar och fordonsbrist kan uppstå.

Olyckor/Tillbud och yttre faktorer: Yttre faktorer såsom svåra väderförhållanden, olyckor, viltolyckor med mera

Banarbete ej överenskommet: Inställelser på grund av oplanerade banarbeten

Banarbete överenskommet: Inställelser på grund av planerade banarbeten

Linje för linje



Sundsvall–Storlien

-21%

resande 2022
jmf 2019

84%

ankommer inom 5 min
(94% inom 15 min)
under 2022

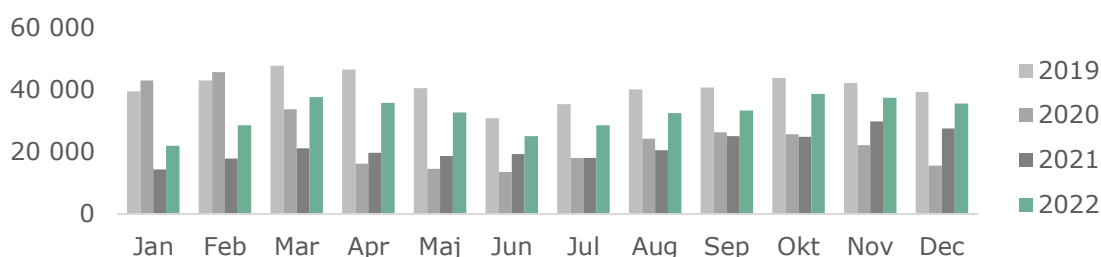
85%

går som tåg
(86% under 2021)

Banarbeten, tillbud och olyckor inverkar på resandeutvecklingen

Resandet på sträckan har inte riktigt nått upp till förväntade nivåer. Det totala resandet under 2022 är 21 procent lägre än normalåret 2019, och om vi räknar bort pandemipåverkade månader är resandet (mars–december) 17 procent lägre än samma period 2019. Under hela året har en dubbeltur mellan Östersund och Sundsvall varit inställt på grund av att X62-fordon har varit på tungt underhåll. Detta påverkar resandet på sträckan med omkring 7 procent. Det är glädjande att se att sträckan Sundsvall–Östersund har samma resande med enkelbiljett som resande på Sundsvall–Umeå. Sträckan Åre–Östersund tredubblas under november och december i samband med att turistsäsongen drog i gång.

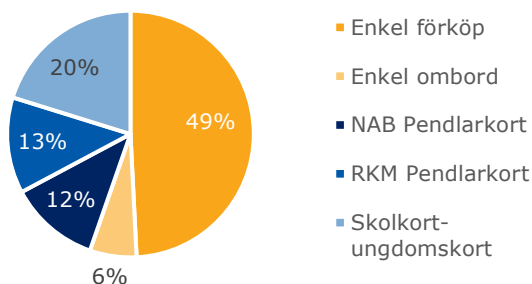
Resande månadsvis



Resandet på sträckan är under 2022 har ökat efter pandemin, men ännu inte uppnått 2019 års nivå.

Resande vecka för vecka.

Biljettyp



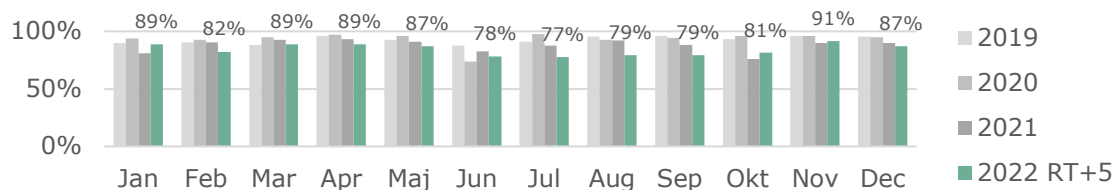
Drygt hälften av resenärerna på sträckan reser med enkelbiljett. Resterande reser med pendel-, skol- eller ungdomskort.

Punktlighet

Den totala punktligheten på sträckan under 2022 uppgick till 84 procent RT+5 och 94 procent RT+15. De banarbeten som genomfördes under sommaren och hösten påverkade med inställda turer, men gav även förseningar på grund av bland annat inväntan av ersättningsbussar. Operatören uppger ovanligt mycket störningar på banan under sommaren.

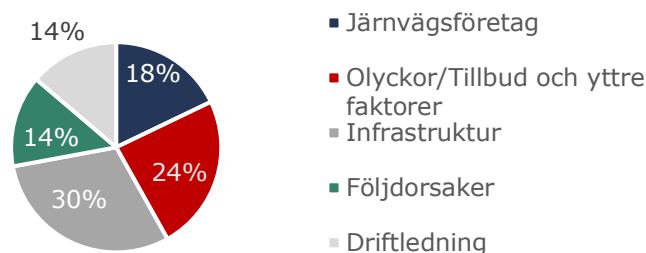
Andra orsaker till merförsening under året är nedrivna kontaktledningar på grund av nedfallna träd (ett återkommande problem på Mittbanan på grund av dålig trädsäkring), spårfel, signalfel och fordonsfel.

Punktlighet månadsvis



Punktlighet per månad.

Fördelning förseningsminuter

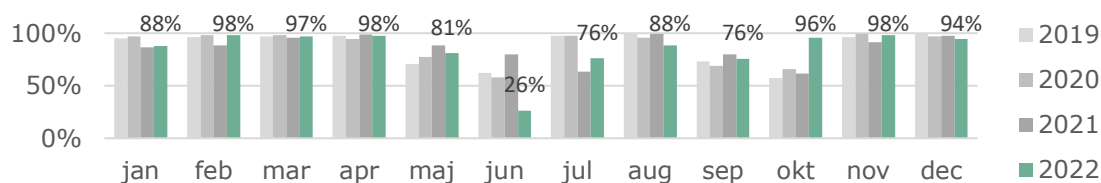


Förseningsminuter fördelade på förseningsorsak under 2022.

Regularitet

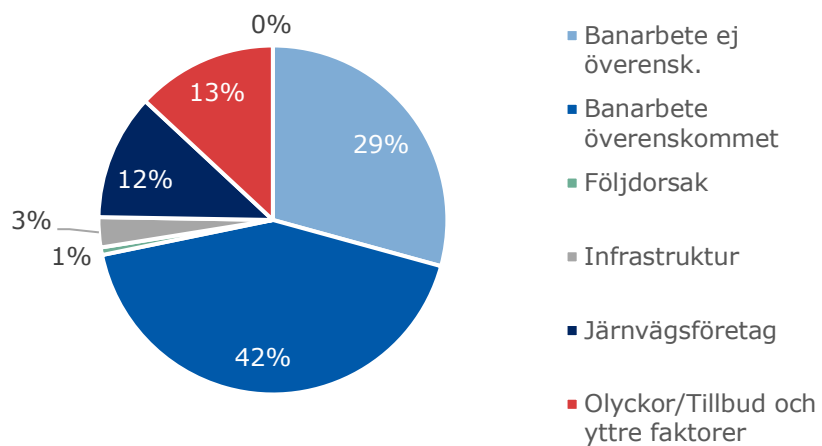
Regulariteten under 2022 uppgick till 85 procent. Den stora orsaken till inställda turer under året var banarbeten, både planerade och sent tillkommande banarbeten. I juni var regulariteten endast 26 procent, vilket drar ned totalen. Borträknat juni månad ligger regulariteten på cirka 90 procent. Andra orsaker till inställda turer var bland annat urspårning av annan operatör, nedrivna kontaktledningar (medförde totalstopp i fem dygn i juli).

Regularitet månadsvis



Regularitet per månad.

Inställelseorsak



Fördelning orsaker till inställda turer. Sommarens och höstens banarbeten har varit den största orsaken till inställda turer.

Sundsvall–Umeå

-7%

resande 2022
jmf 2019

90%

ankommer inom 5 min
under 2022
(96% inom 15 min)

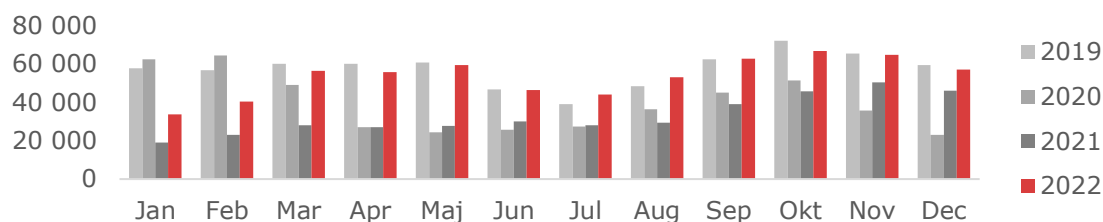
87%

går som tåg
under 2022
(84% under 2021)

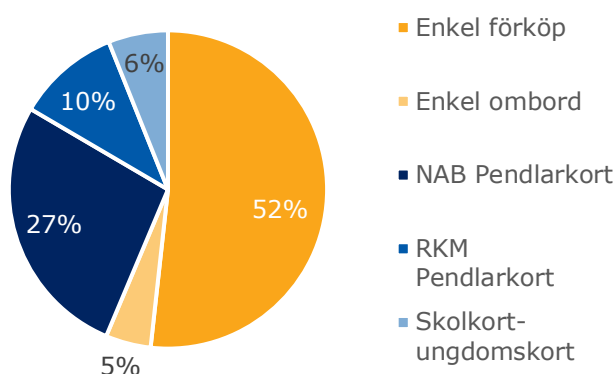
Stabilt resande på vår största linje

På sträckan Sundsvall–Umeå har vi vårt allra starkaste resande. Det återhämtade sig snabbt efter pandemin och är tillbaka på en normal nivå. Totalt på helåret 2022 var resandet 7 procent lägre än 2019. Räknar vi bort pandemipåverkade månader var resandet (mars–december) endast 1 procent lägre än samma period 2019. Det omlopp som varit pausat på grund av tungt underhåll på X62-flottan påverkar resandet även på denna sträcka med cirka 6 procent. Detta bör visa sig på att resandet ökar efter att omloppet återinförs i augusti.

Resande månadsvis



Biljettyp

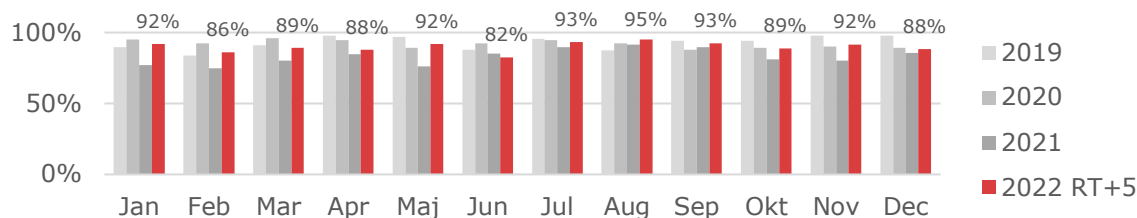


Drygt hälften av resenärerna på sträckan reser med enkelbiljett under 2022. Resterande reser med pendel-, skol- eller ungdomskort. Sträckan Umeå–Sundsvall är den starkaste relationen för försäljning av enkelbiljetter i Norrtågssystemet med cirka 6 500 resor per månad.

Punktlighet

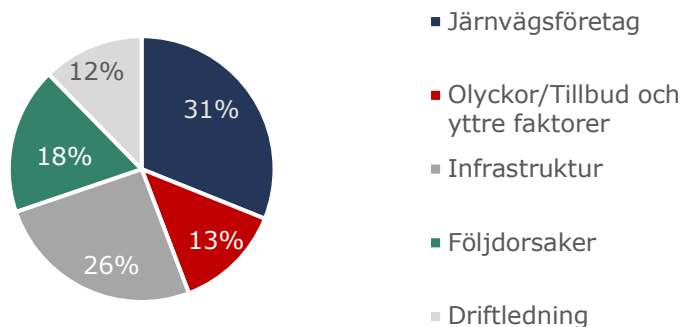
Punktligheten för 2022 uppgår till 90 procent RT+5 och 96 procent RT+15, vilket är bra siffror med tanke på att vi haft månader med många delinställda avgångar kopplat till banarbeten.

Punktlighet månadsvis



Punktlighet per månad.

Fördelning förseningsminuter

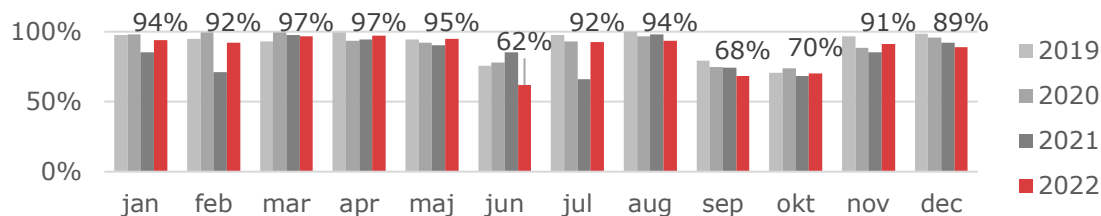


Förseningsminuter fördelade på förseningsorsak under 2022.

Regularitet

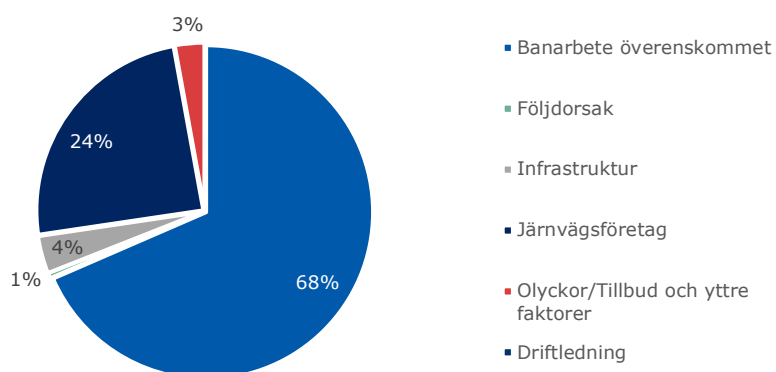
Under 2022 uppgick regulariteten på sträckan till 87 procent. Den största anledningen till inställda turer är kopplat till sommarens och höstens banarbeten, men även en del fordonsrelaterade problem. Borträknat dessa månader är regulariteten 93 procent.

Regularitet månadsvis



Regularitet per månad.

Inställelseorsak



Fördelning orsaker till inställda turer under andra tertialet.

Umeå–Vännäs

-36%

resande 2022
jmf 2019

92%

ankommer inom 5 min
under 2022
(98% inom 15 min)

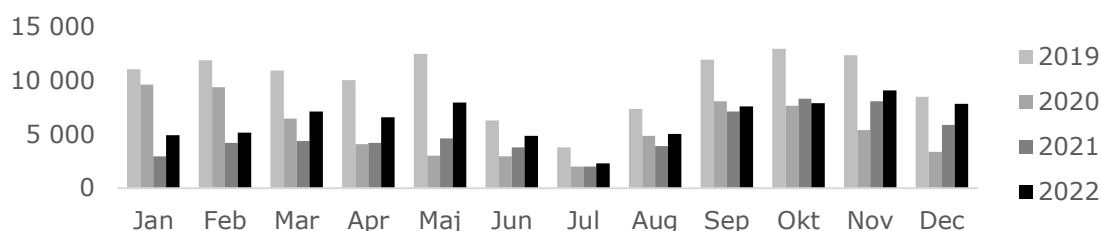
93%

går som tåg
under 2022
(94% under 2021)

Resandet går sakta med säkert uppåt

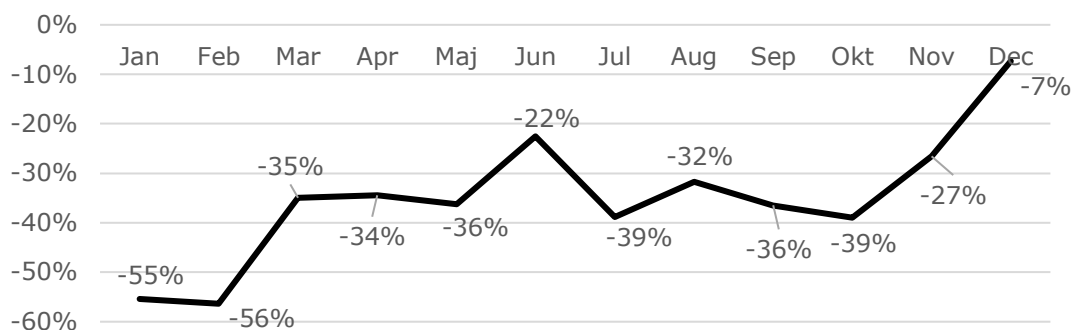
Sträckan Umeå–Vännäs hade redan före pandemin lågt resande och trots att resandet inte uppnått önskad nivå under året har resandeökningen ändå gått åt rätt håll. Totalt sett är resandet 36 procent lägre än 2019. Vi kan se ett starkare resande mot slutet av året, delvis till följd av en justering i pris för pendelkort på Umeå–Vännäs–Vindeln. I samband med det kan vi även se att en större andel av resenärerna köper pendelkort (85 procent pendelresande i maj, jämfört med 90 procent i december). Vi vill att så många som möjligt ska upptäcka att denna sträcka är optimal för att resa med tåg och förhoppningen är att fler väljer bort bilen och i stället tar tåget till jobbet, skolan, matchen eller restaurangbesöket.

Resande månadsvis



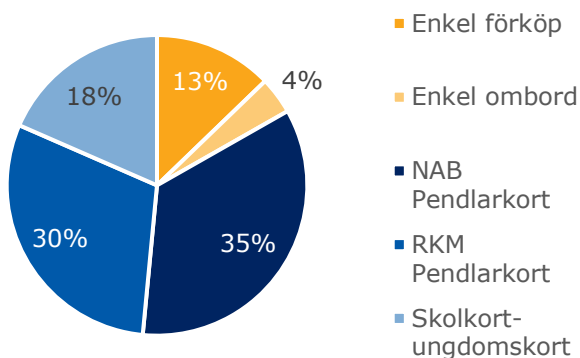
Resandet har inte uppgått till normal nivå under 2022.

Förändring i resande jämfört med 2019



Resandet har inte uppgått till normal nivå under 2022.

Biljetttyp

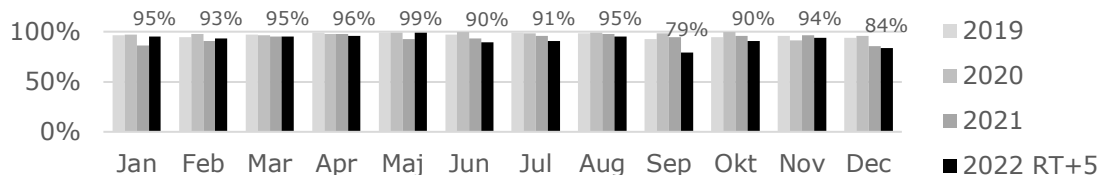


Cirka 83 procent av resenärerna har rest med pendel-, skol- eller ungdomskort på sträckan under 2022. Under sommarmånaderna går resandet med pendel- och skolkort ned.

Punktlighet

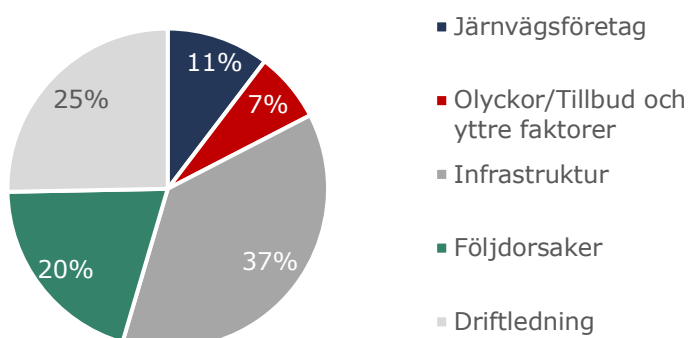
Punktligheten på sträckan är normalt sett hög och under 2022 uppgår punktligheten RT+5 minuter till 92 procent. Punktligheten RT+15 minuter uppgår till 98 procent. Andelen merförseningar kopplat till järnvägsföretagen är låg och i de flesta fallen är de andra järnvägsföretag som spärrar linjen.

Punktlighet månadsvis



Punktlighet per månad.

Fördelning förseningsminuter

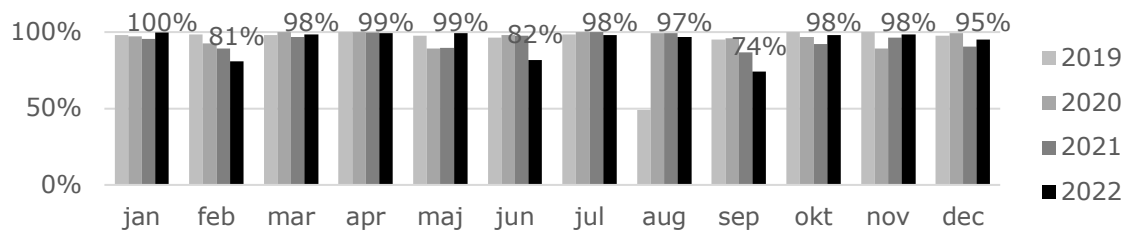


Förseningsminuter fördelade på förseningsorsak.

Regularitet

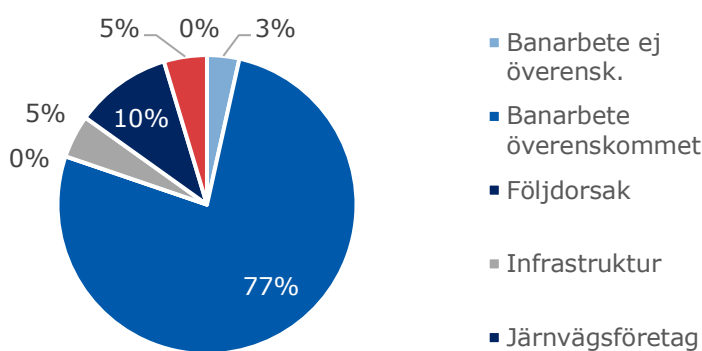
Regulariteten på sträckan är normalt sett mycket hög. Under 2022 uppgick regulariteten till 93 procent. Totalen dras ned på grund av framför allt banarbete i juni och september, men även fordonsbrist på grund av vissa problem med X11. Under vecka 37 pågick banarbete mellan Umeå C och Umeå Ö vilket orsakade inställda tåg, men dessa bussersattes och trafiken flöt på bra.

Regularitet månadsvis



Regularitet per månad.

Inställelseorsak



Fördelning orsaker till inställda turer under 2022.

Umeå–Lycksele

-45%

resande 2022
jmf 2019

87%

ankommer inom 5 min
under 2022
(95% inom 15 min)

70%

går som tåg
under 2022
(86% under 2019)

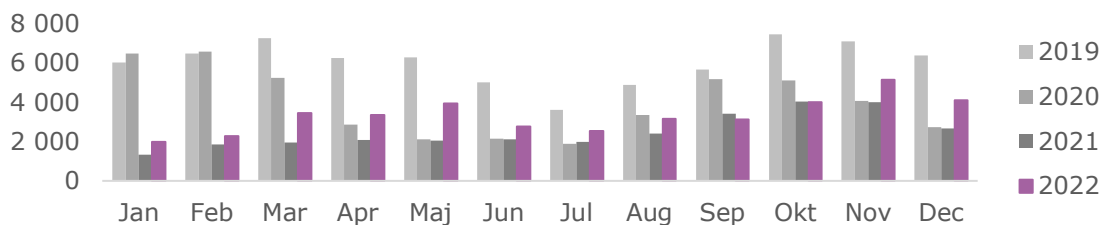
Satsning på utvecklat resande Umeå–Vindeln/Hällnäs

Resandet på sträckan har inte utvecklats i önskad takt efter pandemin. Totalt 2022 är resandet 45 procent lägre än 2019. Den stora anledningen till att resandet inte har fått en chans att komma upp i högre nivåer beror på återkommande problem fordonet Itino och en regularitet på i snitt 70 procent.

I samband med justeringen av pris på pendelkort som genomfördes i oktober kan vi se att en större andel än tidigare valt att resa med just pendelkort. Detta gör det enklare för resenären att kunna vara flexibel i sitt resande och förhoppningsvis oftare välja bort bilen till förmån för tåget.

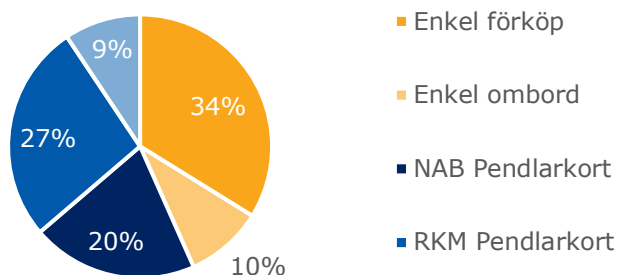
Den 9 december körde Itinon sin sista tur på Tvärbanan mellan Umeå och Lycksele innan trafiken på sträckan sattes på paus efter beslut av Västerbottens regionala utvecklingsnämnd. Från och med T23 kör vi eltågstrafik till Vindeln/Hällnäs och fokus ligger på att utveckla trafiken ytterligare till T24.

Resande månadsvis



Resandet har inte ökat till önskvärd nivå under 2022, trots lättade restriktioner och förändrat pandemiläge.

Biljetttyp

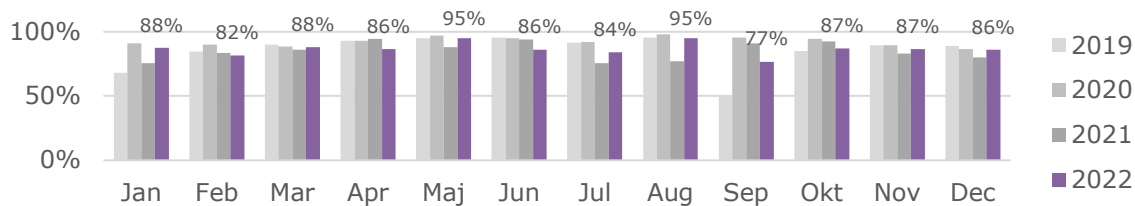


Drygt hälften av resenärerna reser med pendel-eller skolkort under 2022. Andelen pendelkort har ökat under andra halvan av 2022.

Punktlighet

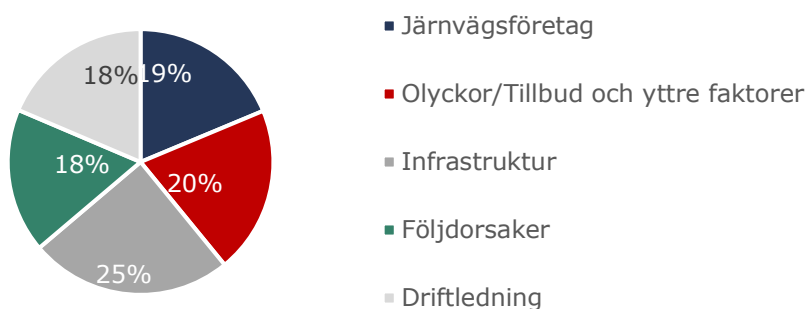
Punktligheten under 2022 uppgår till 87 procent RT+5, respektive 95 procent RT+15. Problemen med dieselfordonet är en återkommande orsak till försening, vilket även är fallet under 2022. Andra orsaker till försening är bland annat växelfel, signalfel och andra järnvägsföretag/fordon som spärrar linjen.

Punktlighet månadsvis



Punktlighet per månad.

Fördelning förseningsminuter



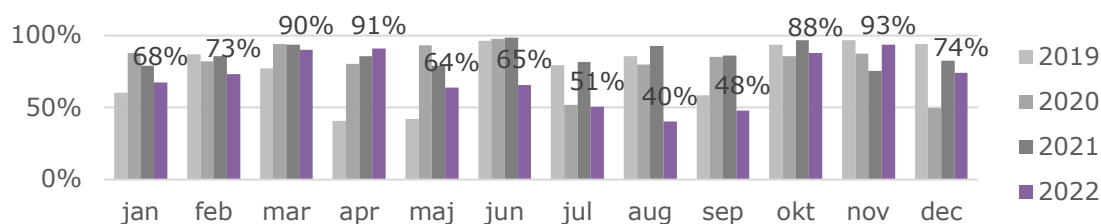
Förseningsminuter fördelade på förseningsorsak under 2022.

Regularitet

Under 2022 uppgick regulariteten till 70 procent och vissa månader har siffran varit nere på 40–50 procent, vilket är mycket lågt. Många av inställelserna beror som bekant på problem med fordonet Itino och i augusti var fordonet i drift i endast sex dagar. Bland mycket annat har det handlat om motorhaveri, elfel, generatorbyte och lång väntetid på reservdelar. Andra orsaker till inställelser på sträckan är signalfel, fel i ställverk, banarbete, älgpåkörning och växelfel.

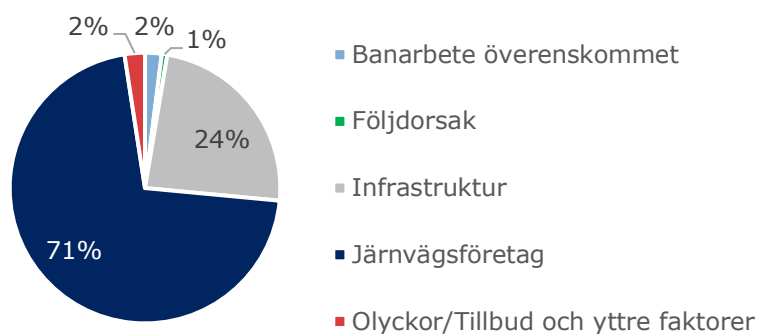
När Itino har varit inne på verkstaden har trafik gått med annat fordon mellan Umeå och Hällnäs. Ersättningstrafiken till Lycksele har generellt sett fungerat bra.

Regularitet månadsvis



Regularitet per månad.

Inställelseorsak



Fördelning orsaker till inställda turer under andra tertialet.

Umeå–Luleå

+39%

resande 2022
jmf 2019

73%

ankommer inom 5 min
under 2022
(85% inom 15 min)

88%

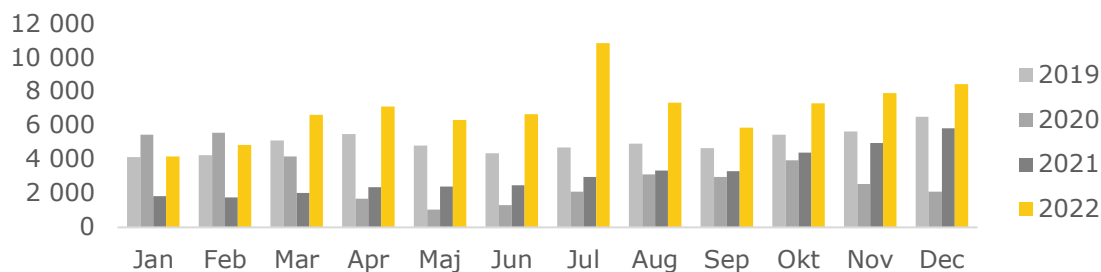
går som tåg
under 2022
(91% under 2019)

Stark resandeutveckling under hela året

Resandeutvecklingen på sträckan har under året varit den starkaste i hela Norrtågssystemet och är 39 procent högre än 2019 års resande. Norrtågs erbjudande att resa till halva priset bidrog till det rekordhöga resandet i juli. Anledningarna till den stora generella resandeutvecklingen kan vara flera. Bränslepriserna har ökat och många kanske vill undvika att ta bilen längs sträckan och samtidigt kunna nyttja tiden på tåget. Ombyggnation längs E4 har även gjort det svårframkomligt i perioder.

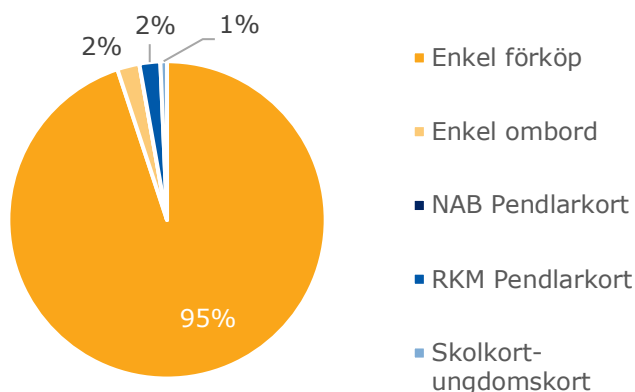
I T23 har vi utökat med ytterligare en dubbeltur på vardagar (totalt tre dubbelturer) för att möta den stora efterfrågan med ett bättre utbud och förhoppningsvis gör att ännu fler börjar resa med tåget på denna attraktiva sträcka.

Resande månadsvis



Den starka resandeutvecklingen har fortsatt under 2022 och efter februari är resandet över 2019 års nivå. Under sommaren nyttjade många erbjudandet att resa med Norrtåg till halva priset.

Biljettyp

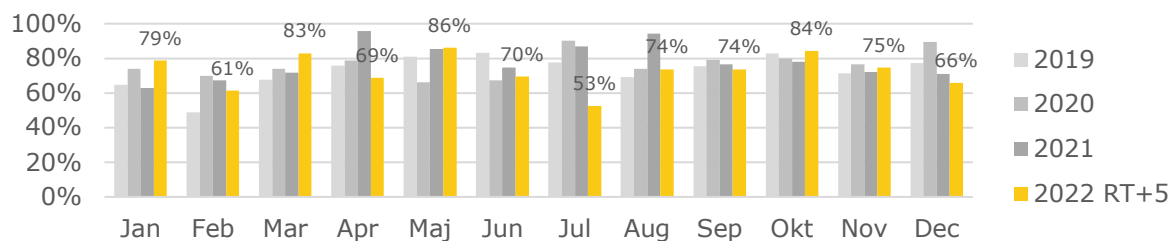


Den stora majoriteten av resenärerna på sträckan reser med förköpta enkelbiljetter.

Punktlighet

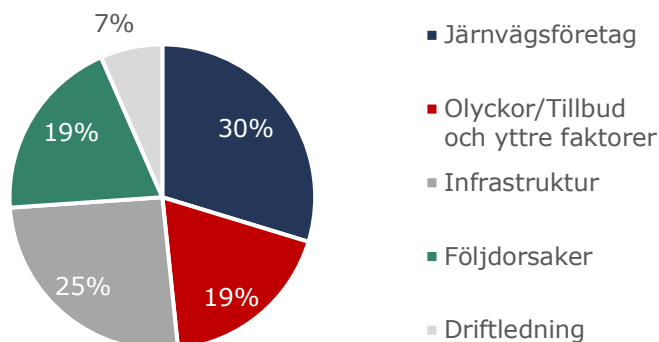
Punktligheten RT+5 uppgick under 2022 till 73 procent och till 85 procent RT+15. Sträckan har länge dragits med punktlighetsproblematik och det senaste året är inget undantag. Många av förseningsminuterna är kopplat till trängsel i Boden. Trots den låga punktligheten visar den senaste NKI-undersökningen att 91 procent av resenärerna är nöjda med tidhållningen. Eftersom de flesta som reser på sträckan är sällanresenärer, inte dagpendlare, och reser privat/på fritiden kanske man inte lägger lika stor vikt vid att tåget ska komma fram i rätt tid. Punktligheten är dock något vi följer upp löpande och arbetar för att förbättra.

Punktlighet månadsvis



Punktlighet per månad.

Fördelning förseningsminuter

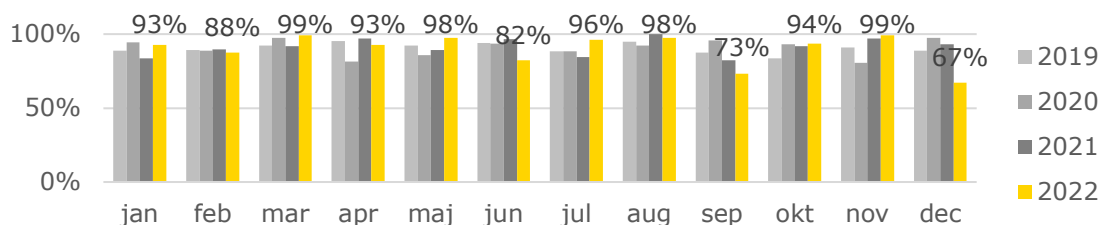


Förseningsminuter fördelade på förseningsorsak under andra tertialet

Regularitet

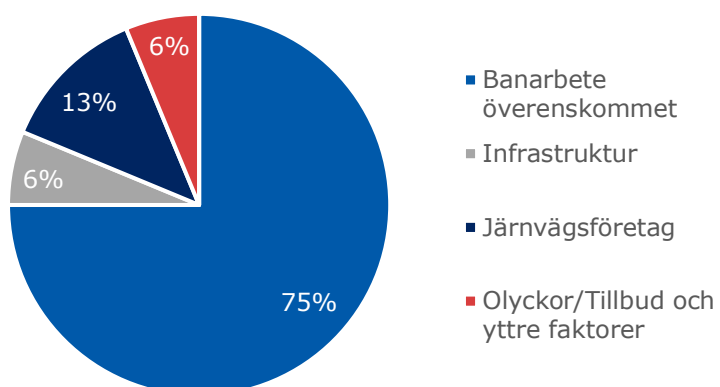
Regulariteten brukar normalt sett vara relativt hög på sträckan, men under det första tertialet 2022 uppgick regulariteten till endast 88 procent. Totalen dras ned av den något lägre regulariteten i juni och september då vi hade många inställelser på grund av banarbete. I december beror den låga regulariteten däremot på fordonsbrist. Brister i reservdelslager och långa leveranstider är en av orsakerna och den andra är pensionsavgångar på Notvikens depå har medfört vakanser av tjänster.

Regularitet månadsvis



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

Inställelseorsak



Fördelning orsaker till inställda turer under 2022.

Luleå–Kiruna

-6%

resande 2022
jmf 2019

73%

ankommer inom 5 min
under 2022
(88% inom 15 min)

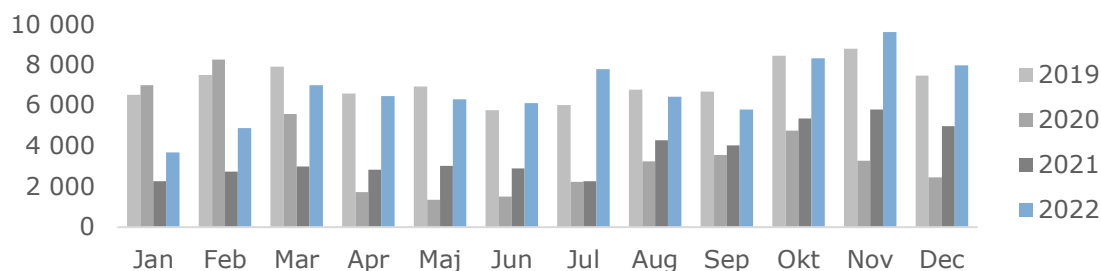
93%

går som tåg
under 2022
(82% tertial 2 2021)

Resenärerna är tillbaka efter pandemin

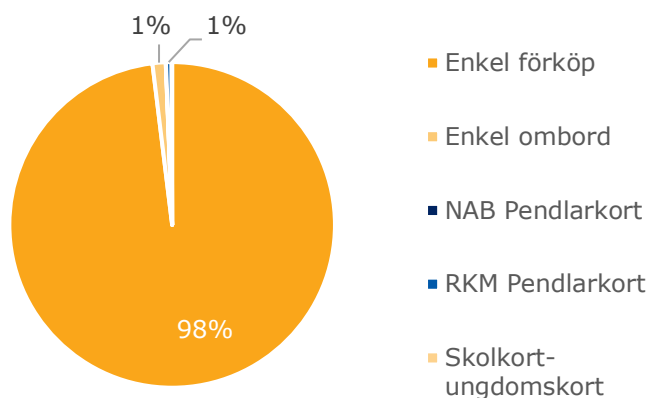
Resandet på Luleå–Kiruna har under årets gång haft en väldigt fin utveckling och är totalt 6 procent under 2019 års nivå. Räknar man bort pandemipåverkade månader är resandet 1 procent över 2019 års nivå (mars–december). Även på denna sträcka nyttjades erbjudandet att resa med Norrtåg för halva priset och juli blev en stark månad. Ett fortsatt starkt resande såg vi i oktober, november och december.

Resande månadsvis



Resandet har haft en fortsatt positiv utveckling under 2022. Resandet är till största delen över 2019 års nivå.

Biljettyp



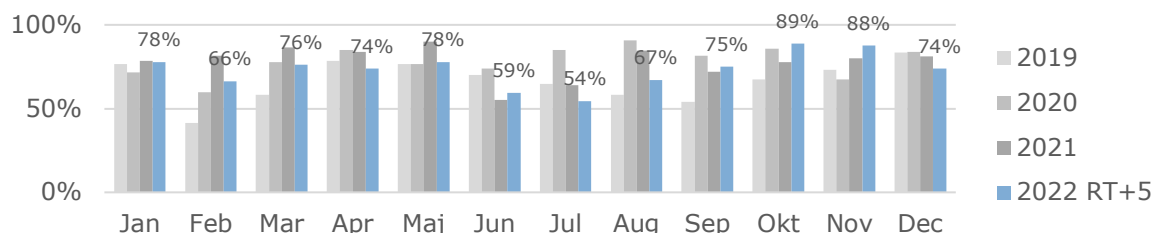
Den stora majoriteten av resenärerna på sträckan reser med förköpt enkelbiljett under 2022.

Punktlighet

Liksom de andra sträckorna i Norrbotten dras Luleå–Kiruna med en hel del punktlighetsproblematik. Under 2022 uppgick punktligheten RT+5 minuter till 73 procent och punktligheten RT+15 uppgick till 88 procent. Nästan hälften av förseningsminuterna är kopplat till infrastrukturen.

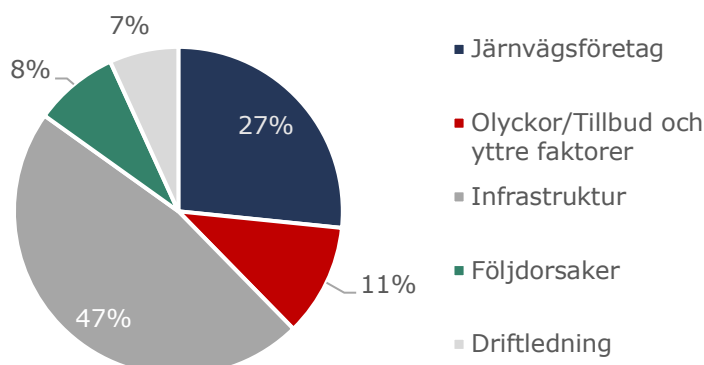
Det är över lag enskilda händelser, som tågmöten, signalfel och spårfel, som påverkar den totala punktligheten och inte ”inbyggda” fel. En enskild händelse som genererar försening på en sträcka med få avgångar per dag påverkar den sammanlagda punktligheten.

Punktlighet månadsvis



Punktlighet per månad.

Fördelning förseningsminuter

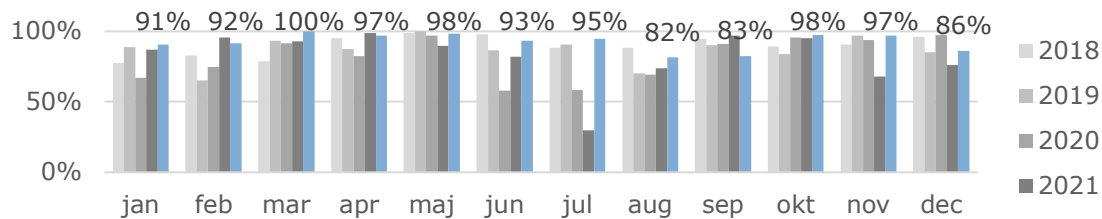


Förseningsminuter fördelade på förseningsorsak under 2022.

Regularitet

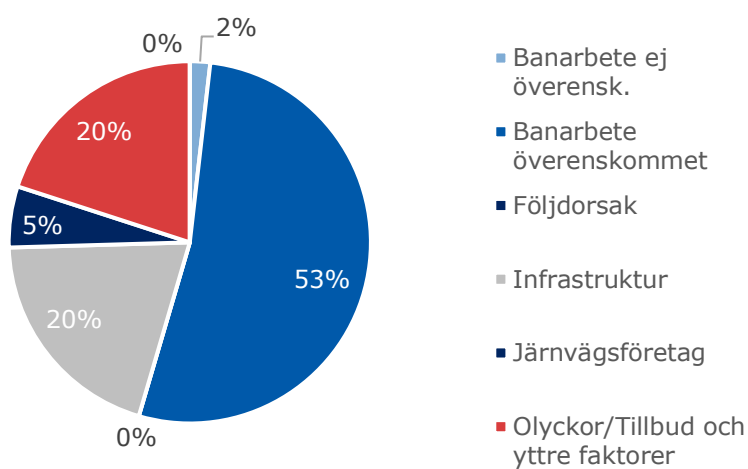
Regulariteten har under året varit hög och uppgick totalt till 93 procent, att jämföra med 82 procent föregående år. Den månad med flest inställda turer var augusti, på grund av banarbete mellan Kiruna och Gällivare. Problem med infrastruktur, vintermånader och inställelsetider för underhåll bidrar till låg regularitet kopplat till infrastruktur. I december beror den låga regulariteten däremot på fordonsbrist. Brister i reservdelslager och långa leveranstider är en av orsakerna och den andra är pensionsavgångar på Notvikens depå har medfört vakanser av tjänster.

Regularitet månadsvis



Regularitet per månad.

Inställelseorsak



Fördelning orsaker till inställda turer under 2022.

Luleå–Haparanda

+15%

resande apr-dec 2022
jmf apr-dec 2021

65%

ankommer inom 5 min
under 2022
(87% inom 15 min)

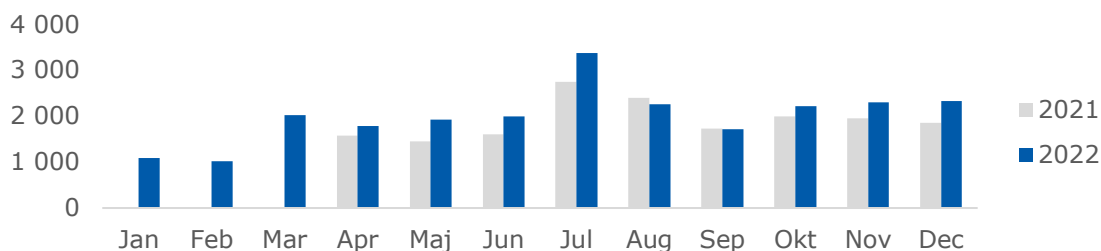
88%

går som tåg
under 2022
(94% under 2021)

Nöjda resenärer på nyaste linjen

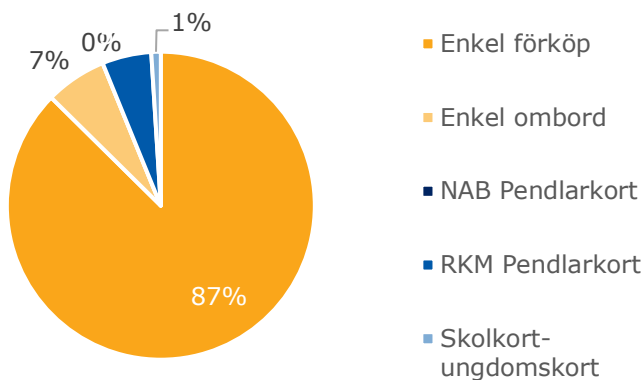
Resandet på sträckan under 2022 har varit 15 procent högre än föregående år (jämförande april–december). Eftersom linjen sattes i trafik under pandemin finns inga ”normalsiffror” att jämföra med, men resandet borde rimligen ha varit något högre än det var under 2022. De som reser på sträckan är dock de som är mest nöjda av alla våra resenärer, det visar den senaste NKI-undersökningen. Av de tillfrågade uppger 92 procent att de har en positiv helhetsupplevelse av Norrtåg.

Resande månadsvis



Resandet har varit något högre under andra kvartalet 2022 jämfört med föregående år. Resandet är extra starkt under sommarmånaderna.

Biljettyp



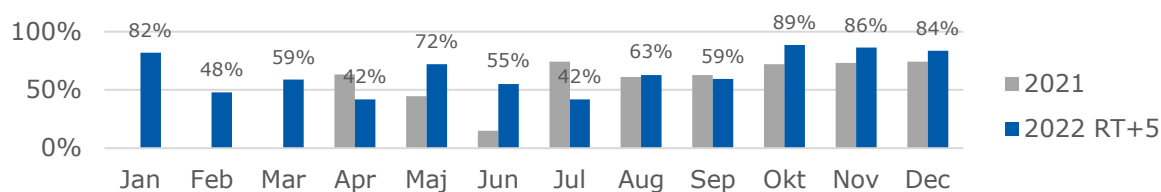
Den stora majoriteten av resenärerna på sträckan reser med förköpt enkelbiljett under 2022. En liten del, 6 procent, reser med pendel- eller skolkort.

Punktlighet

Sträckan har sedan trafikstart den 1 april 2021 dragits med stora punktlighetsproblem. Under 2022 uppgick punktligheten till låga 65 procent RT+5 och 87 procent RT+15. Förseningarna på sträckan är framför allt kopplade till signalfel, hastighetsnedsättningar och trängselproblematik kring Boden.

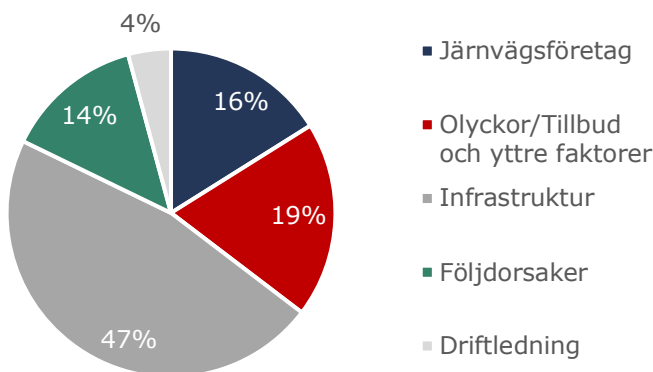
De hastighetsnedsättningar som funnits på banan och orsakat punktlighetsproblem har ifrågasatts av operatören och tagits bort av Trafikverket under hösten som syns tydligt i statistiken från oktober månad.

Punktlighet månadsvis



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

Fördelning förseningsminuter

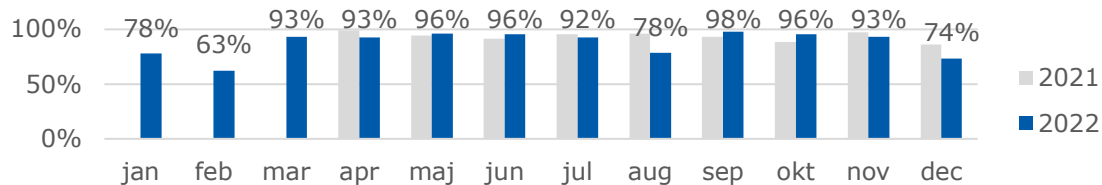


Förseningsminuter fördelade på förseningsorsak under 2022.

Regularitet

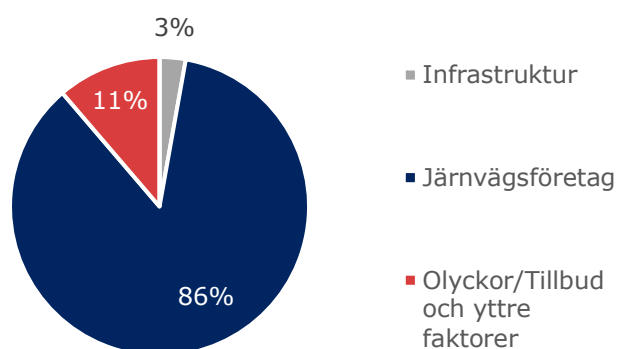
Under 2022 uppgick regulariteten till 88 procent. De flesta månaderna hade hög regularitet på mellan 92 och 96 procent, men totalen dras ned av månader med sämre trafik kvalitet. Den totala regulariteten på en sträcka med få dagliga turer påverkas mycket om några enstaka avgångar ställs in. Det är framför allt sådant som är kopplat till järnvägsföretaget som orsakat inställda avgångar under året. Fordonsfel kopplat till ERTMS-systemet, personalbrist, strömavtagare, ATC-fel och I december beror den låga regulariteten på fordonsbrist. Brister i reservdelslager och långa leveranstider är en av orsakerna och den andra är pensionsavgångar på Notvikens depå har medfört vakanser av tjänster.

Regularitet månadsvis



Regularitet per månad.

Inställelseorsak



Fördelning orsaker till inställda turer under 2022.