



I SAMARBETE MED VY

Kvalitetsrapport Tertial 1/2022



Innehållsförteckning

Resande.....	2
Resenärerna kommer tillbaka efter pandemin	2
Punktlighet.....	4
Vintern medför utmaningar för trafiken i norr	4
Ordförklaringslista	5
Regularitet	6
Fordonsbrist en stor orsak till inställda turer	6
Ordförklaringslista	7
Sundsvall–Storlien	9
Resande	9
Punktlighet.....	10
Regularitet	11
Sundsvall–Umeå.....	13
Resande	13
Resenärerna är tillbaka på tåget	13
Punktlighet.....	14
Regularitet	15
Umeå–Vännäs	17
Resande	17
Punktlighet.....	18
Regularitet	19
Umeå–Lycksele	21
Resande	21
Punktlighet.....	22
Regularitet	23
Umeå–Luleå	25
Resande	25
Fantastisk utveckling med rekordhöga resandesiffror	25
Punktlighet.....	26
Regularitet	28

Luleå–Boden.....	29
Resande	29
Punktlighet.....	30
Regularitet	31
Luleå–Kiruna	33
Resande	33
Resandet är på väg tillbaka.....	33
Punktlighet.....	34
Regularitet	35
Luleå–Haparanda	37
Resande	37
Punktlighet.....	38
Regularitet	39

Resande

399 000

resor tertial 1 2022

+84%

resande tertial 1 2022
jmf tertial 1 2021

-25%

resande tertial 1 2022
jmf tertial 1 2019

Resenärerna kommer tillbaka efter pandemin

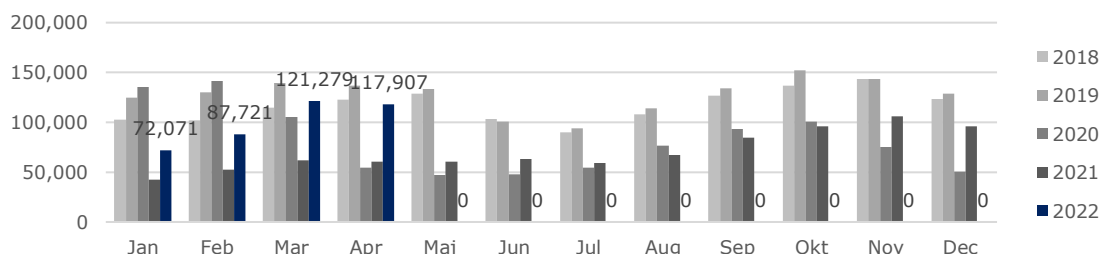
Vi ser under de första månaderna av 2022 att resenärerna börjar komma tillbaka till Norrtåg och att resandenivåerna på flera håll närmar sig ett normalläge. Vi utgår alltså från 2019 som ett basår när vi gör jämförelser.

Den resandeökning som vi såg i slutet av 2021 har åter tagit fart efter en liten nedgång vid årsskiftet, då smittspridningen av coronaviruset var hög. Det låga resandet i början av tertialet drog ned totalen men i och med att resandet ökade i mars och april blev det totala resandet något högre än tertial 3 2021. Jämfört med första tertialet 2019 är resandet 35 procent lägre 2022, men vi har sett en stadig ökning både månad för månad och vecka för vecka från januari till april. Mellan vecka fem och 18 har resandet ökat 60 procent och uppgår till omkring 3 procent lägre än 2019 under de senast uppmätta veckorna.

Mellan vecka 5 och vecka 18 ökade resandet med 60 procent

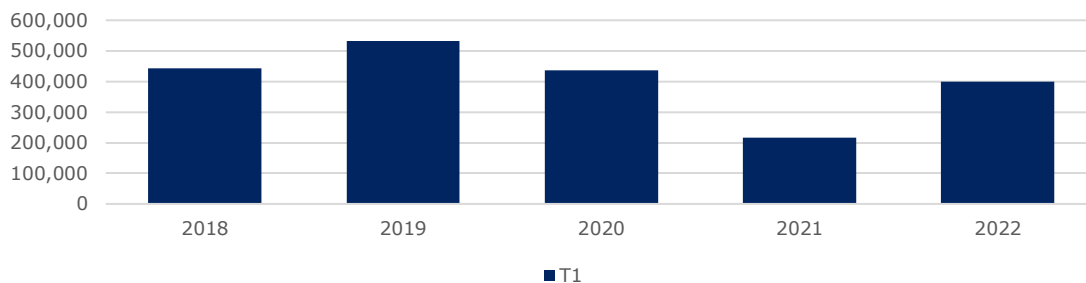
Den stora resandeutvecklingen ser vi främst på de längre sträckorna i Norrbotten och Botniabanan. På dessa sträckor är resandet uppe i, nära eller över en normal nivå. Resandet på Sundsvall-Östersund har inte återhämtats sig i samma takt. Vi ser en ökad konkurrens från SJ med två dubbelturer dagligen Sundsvall-Östersund och att en dubbeltur mindre på sträckan till följd av fordonsbrist kopplat till tungt underhåll och upprustning på fordonstypen X62. Trafiken på Umeå-Sundsvall har även den reducerats med en dubbeltur. På de kortare pendlingssträckorna har vi större utmaningar. Resande med RKM pendlarkort ligger på cirka 50 procent av tidigare nivå 2019. Tågvärdarna ser att vanliga pendlare köper numera enkelbiljetter, och reser inte lika ofta. Vilket avspeglar sig i intäkterna då snittintäkten har ökat i systemet. Resande med skol- och ungdomskort är inte heller tillbaka på samma nivå som 2019.

Resande månadsvis



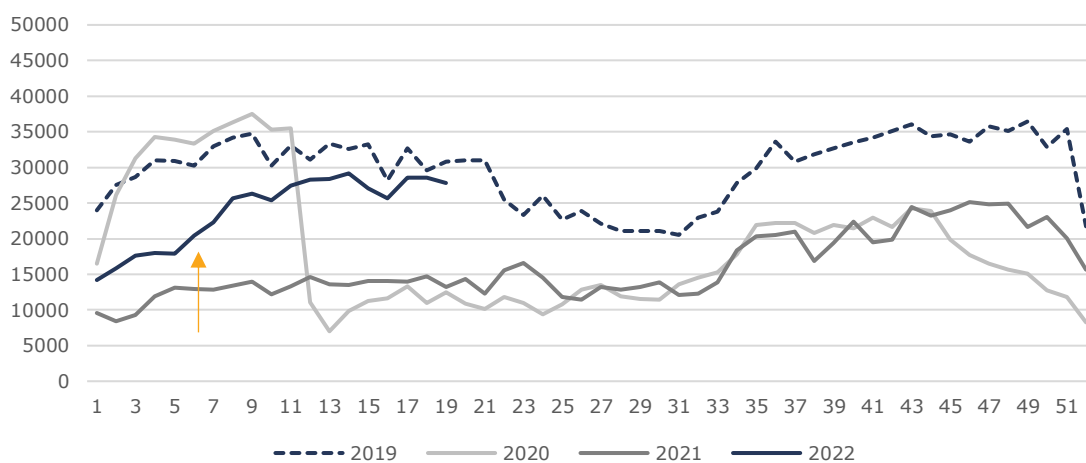
En tydlig ökning av resandet under första tertialet 2022.

Resande tertialsvis



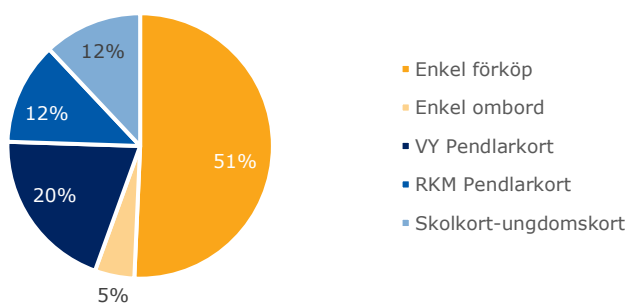
Första tertialet 2022 var resandet 84 procent högre än 2021.

Resande vecka för vecka



Resande vecka för vecka sedan pandemins början. Efter att restriktionerna släpptes den 9 februari 2022 (gul markering) har resandet ökat. Mellan vecka fem och vecka 18 ökade resandet med 60 procent.

Biljettyp



Drygt hälften av Norrtågs resenärer åker med enkelbiljett. Resterande reser med pendel-, skol- eller ungdomskort. Jämfört med 2019 är resandet med RKM pendlarkort på en halverad nivå och enkelbiljetter ligger de två senaste månaderna på samma nivå som 2019.

Punktlighet

86%

ankommer inom 5 min
under tertial 1 2022
(85% tertial 1 2021)

94%

ankommer inom 15 min
under tertial 1 2022
(94% tertial 1 2021)

26%

av merförseningarna
är hänförligt till järnvägsföretag

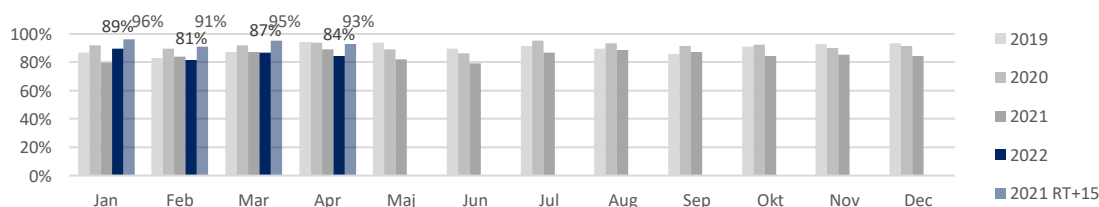
Vintern medför utmaningar för trafiken i norr

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.

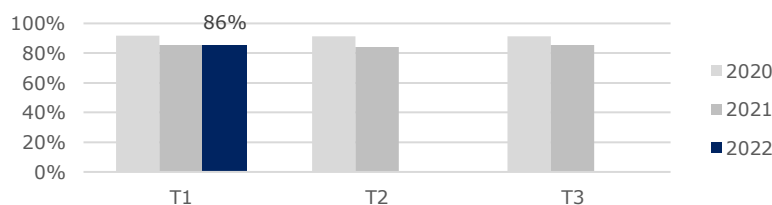
Under det första tertialet 2022 uppgick punktligheten till 86 procent RT+5 minuter och 94 procent RT+15 minuter. En klar förbättring jämfört tertial 1 2021 då antalet viltolyckor och svåra väderförhållande uppvisade en helt annan volym med inställda tåg och sämre punktlighet.

Punktlighet månadsvis



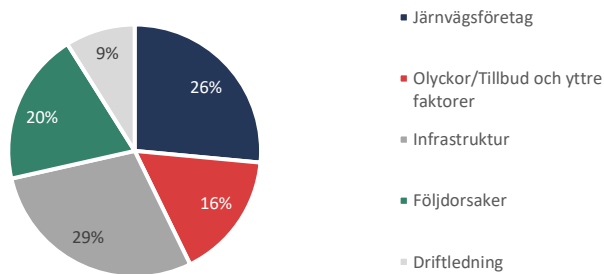
Punktlighet per månad. De allra flesta tågen ankommer mellan 0–15 minuter efter utsatt ankomsttid till slutstation.

Punktlighet tertialsvis



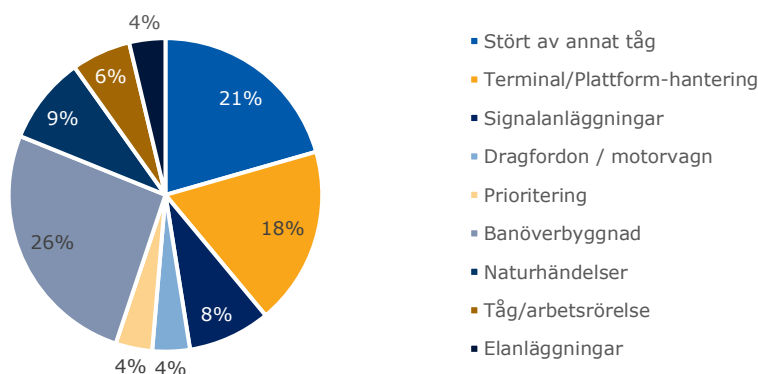
Punktlighet per tertial.

Fördelning förseningsminuter (nivå 1)



Fördelning förseningsminuter under tertial 1 2022. Andelen merförseningar som är kopplat till järnvägsföretaget utgör cirka 25 procent. Den större andelen är kopplat till infrastruktur och driftledning (Trafikverket).

Största förseningsorsakerna (nivå 2)



Största förseningsorsakerna under tertial 1 2022.

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

91%

går som tåg
tertialet 1 2022
(91% tertial 1 2021)

91%

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

95%

av alla turer
på sträckan Sundsvall–Storlien
går som planerat

Fordonsbrist en stor orsak till inställda turer

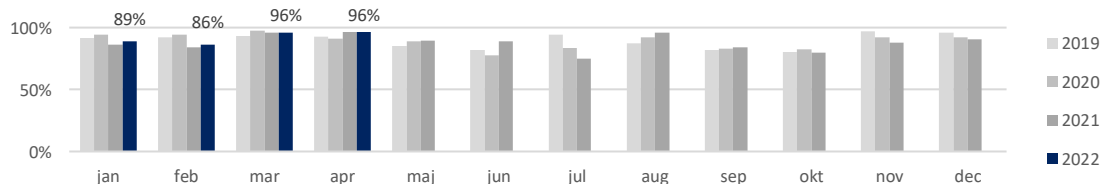
Regularitetsmålet avser andelen persontåg som ställts in samma dag eller dagen före planerad avgångstid samt persontåg som startat, men av någon anledning inte kunnat gå till slutstationen. Att tågen ställts in kan bland annat bero på att det har blivit något fel på tåget eller någon vagn och att tåget 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 följd-förseningar på mötesstationer på en bana med enkelspår och långa avstånd mellan mötesstationer.

Under första tertialet 2022 uppgick regulariteten till 91 procent. Den största andelen inställda turer är kopplad till järnvägsföretaget och fordonsbrist. I januari orsakade fordonsbrist och personalbrist många inställda turer. Norrtåg har under coronapandemin varit förhållandevis förskonade från sjukdom bland personalen, men i januari var det många sjukdomsfall både hos ombordpersonal och i depån. Även kyla och svåra väderförhållanden med snö och regn orsakade frusna växlar och inställda turer.

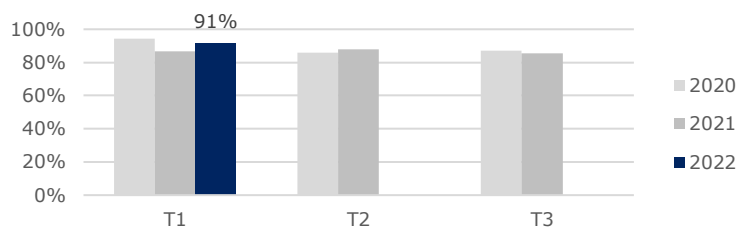
Några få inställda turer på en sträcka med få avgångar får stort genomslag i statistiken.

Regularitet månadsvis



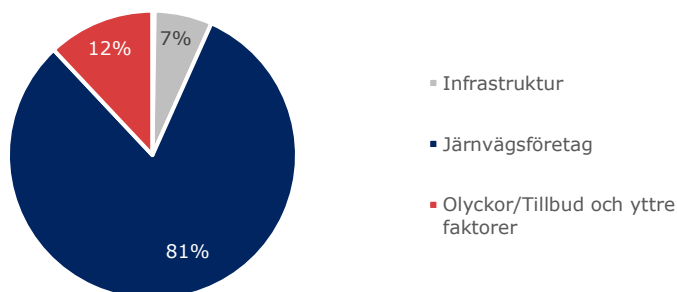
Regularitet per månad.

Regularitet tertialvis



Regularitet per tertial.

Inställelseorsaker



Orsaker till hel- och delinställda turer.

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

-30%

resande tertial 1 2022
jmf tertial 1 2019

87%

ankommer inom 5 min
(95% inom 15 min)

95%

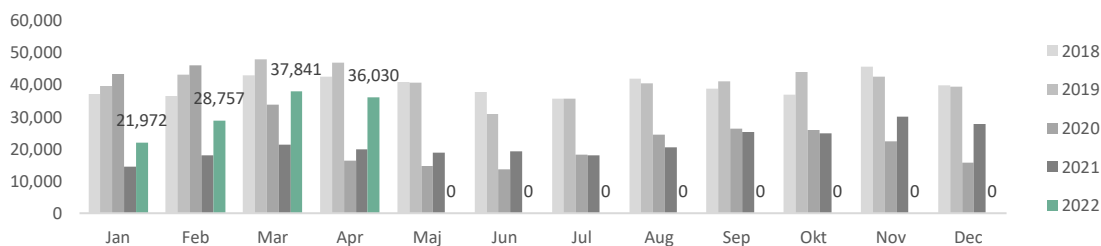
går som tåg
(93% tertial 1 2021)

Resande

Resandet på sträckan ökade mellan vecka fem och vecka åtta med 50 procent. Efter tre veckor av kraftigt ökat resande har ökningen stannat av något och nått en plattå. Resandet har därför inte nått upp till en nivå att betrakta som normal. Under första tertialet är resandet 30 procent lägre än samma period 2019, och i april omkring 20 procent lägre än samma månad 2019.

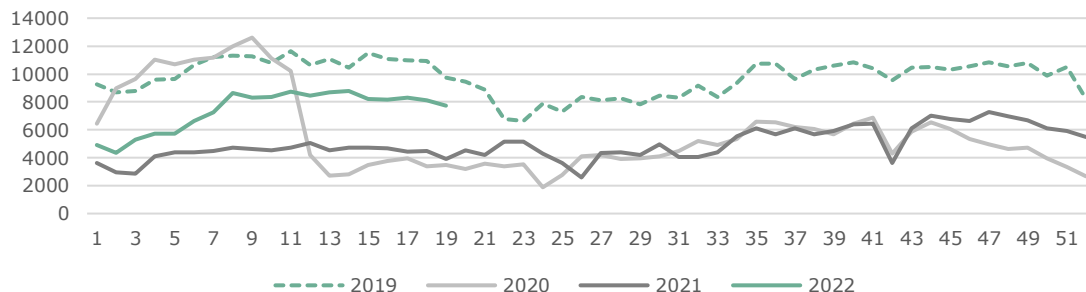
Under T22 kör SJ två turer på sträckan Sundsvall–Duved parallellt med Norrtåg. Avgångarna ligger 25 minuter efter Norrtågs avgång klockan 10 och 50 minuter före Norrtågs avgång klockan 18. Detta kan påverka resandestatistiken, då SJ även erbjuder ett billigare biljettpreis.

Resande månadsvis



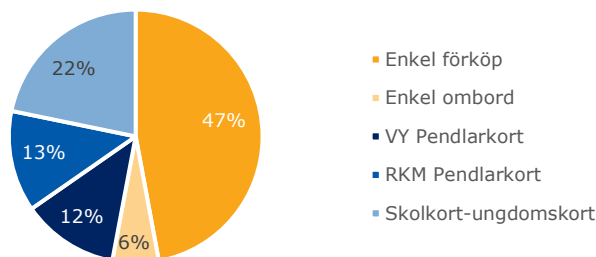
Trots ett ökat resande under första tertialet 2022 är vi ännu inte uppe i en normal nivå.

Resande vecka för vecka



Resande vecka för vecka sedan pandemins början. Efter att restriktionerna släpptes den 9 februari (gul) har resandet ökat, men efter vecka åtta har utvecklingen stannat av.

Biljettyp

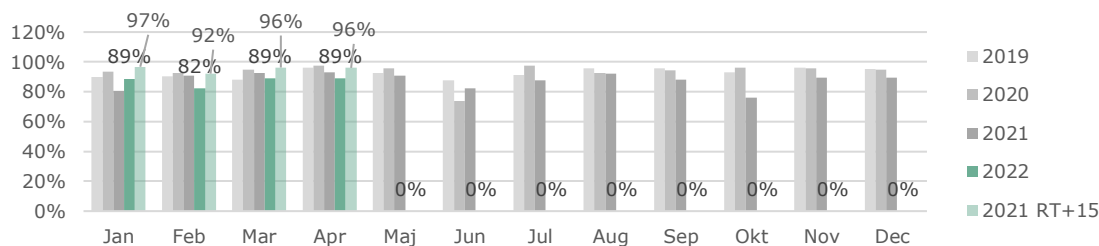


Drygt hälften av resenärerna på sträckan reser med enkelbiljett. Resterande reser med pendel-, skol- eller ungdomskort.

Punktlighet

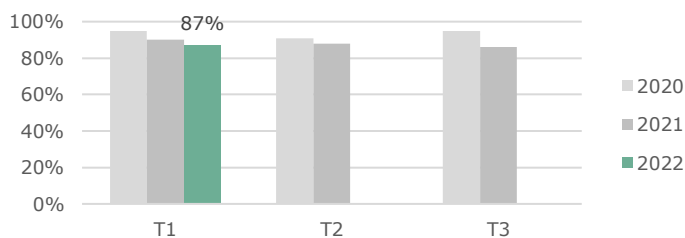
Punktligheten RT+5 minuter på sträckan uppmättes under första tertialet till 87 procent. Punktligheten RT+15 minuter uppgick till 95 procent. Detta visar att de allra flesta tågen ankommer i rätt tid eller inom 15 minuter efter utsatt tid. Orsaken till försening kan vara flera, men den största orsakskategorin till förseningar under tertialet är de som är kopplade till infrastrukturen och järnvägsföretag. Infrastrukturfel som orsakar försening kan vara spårfel eller fel på spårväxel. I slutet av mars orsakade svåra väderförhållanden punktligheten på Mittbanan mellan Åre och Storlien. Ett fordon tillhörande en annan operatör fick bärgas efter en urspårning. Den lägre punktligheten kan bero på något mer trafik på sträckan från och med T22.

Punktlighet månadsvis



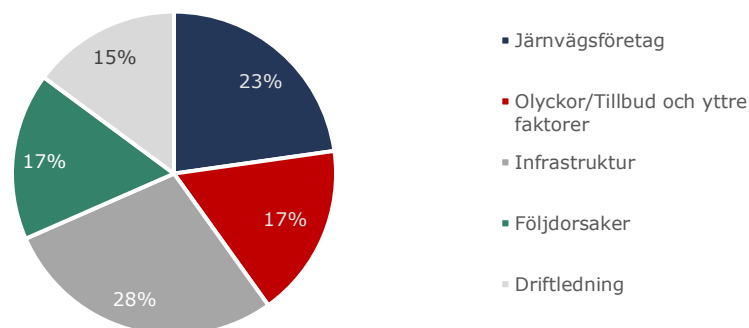
Punktlighet per månad.

Punktlighet tertialsvis



Punktlighet per tertial.

Fördelning förseningsminuter



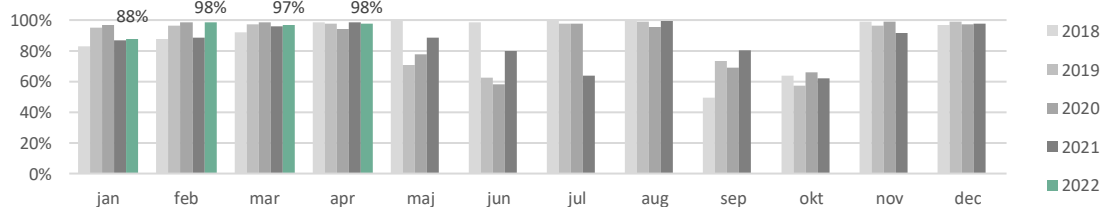
Förseningsminuter fördelade på förseningsorsak.

Regularitet

Regulariteten under första tertialet 2022 uppgick till 94 procent, vilket är den högsta siffran på två år. I februari och mars uppgick regulariteten till 98 respektive 97 procent, men januari drar ned totalen.

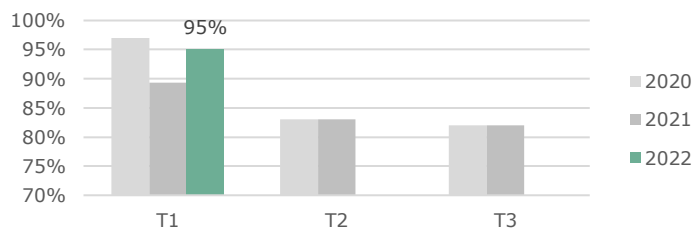
Den 17–18 januari var det svåra väderförhållanden i Östersund och västerut. Det regnade kraftigt på fruset underlag, vilket orsakade isbildning, sönderfrusna växlar och signalfel. Detta ledde till fyra dagar inställda turer och följdfejl på hela sträckan. Totalt 22 avgångar ställdes in. Svåra väderförhållanden orsakar inställda turer även i slutet av mars.

Regularitet månadsvis



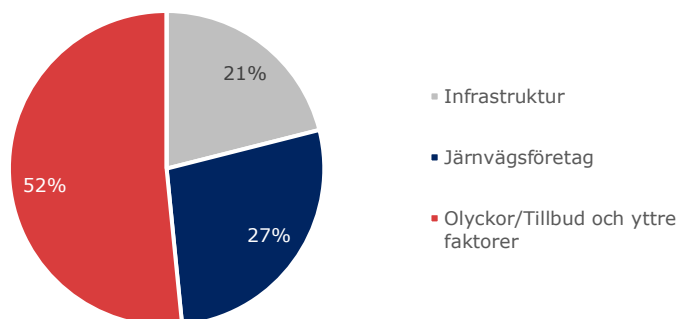
Regularitet per månad. Februari–april uppvisar god regularitet på linjen.

Regularitet tertialsvis



Regularitet per tertial.

Inställelseorsak



Fördelning orsaker till inställda turer. Svåra väderförhållanden i början av året ger stort utslag på olyckor/tillbud och yttre faktorer.

Sundsvall–Umeå

-21%

resande tertial 1 2022
jmf tertial 1 2019

89%

ankommer inom 5 min
tertialet 1 2022
(95% inom 15 min)

94%

går som tåg
tertialet 1 2022
(88% tertial 1 2021)

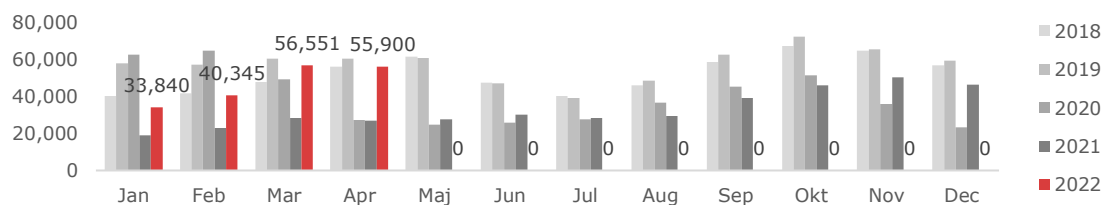
Resande

RESENÄRERNA ÄR TILLBAKA PÅ TÅGET

Resandet på sträckan har ökat kraftigt sedan pandemiläget lättade och restriktionerna togs bort. Mellan vecka fem och 18 har resandet ökat med över 80 procent, med något lägre resande under sportlovet vecka 10. Vecka 18 och 19 var resandet över normal nivå (2019). Vi ser goda chanser att resandet under våren fortsätter på normal, eller över normal, nivå, trots ett omlopp mindre under T22.

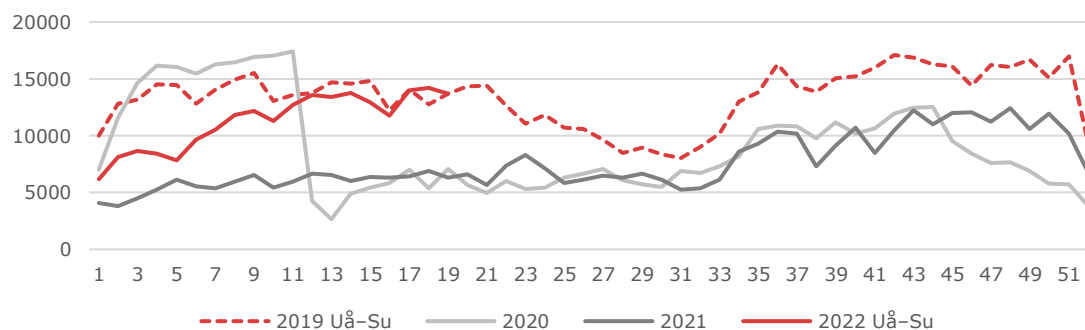
Resandet på delsträckan Umeå–Örnsköldsvik har under vecka 18 och 19 ökat till en nivå som är drygt 10 procent över normal nivå. Resandet på sträckan är starkt och pendlarna har nu hittat tillbaka till tåget, vilket är mycket positivt.

Resande månadsvis



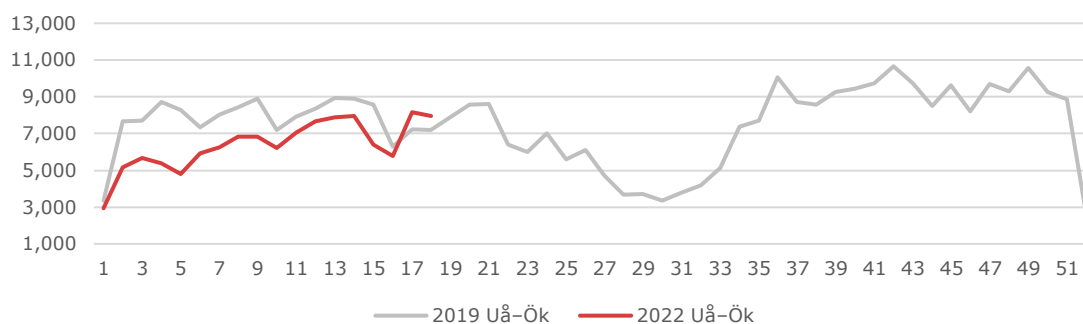
En tydlig ökning av resandet under första tertialet 2022.

Resande vecka för vecka



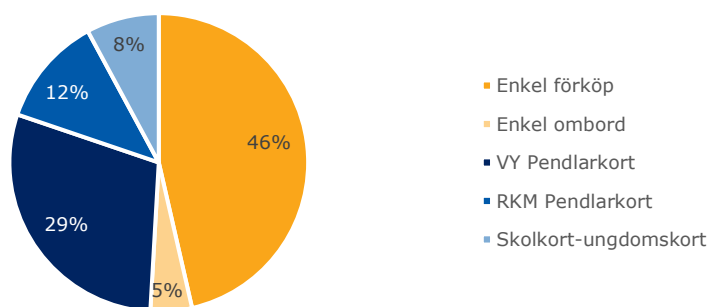
Resande vecka för vecka sedan pandemins början. Efter att restriktionerna släpptes den 9 februari (gul) har resandet ökat kraftigt och är under de senaste veckorna över normal nivå.

Resande vecka för vecka: delsträcka Umeå–Örnsköldsvik



Resande vecka för vecka 2022 på delsträckan Umeå–Örnsköldsvik, jämfört med 2019. Efter att restriktionerna släpptes den 9 februari (gul) har resandet ökat och är under de senaste veckorna drygt 10 procent över normal nivå.

Biljettyp



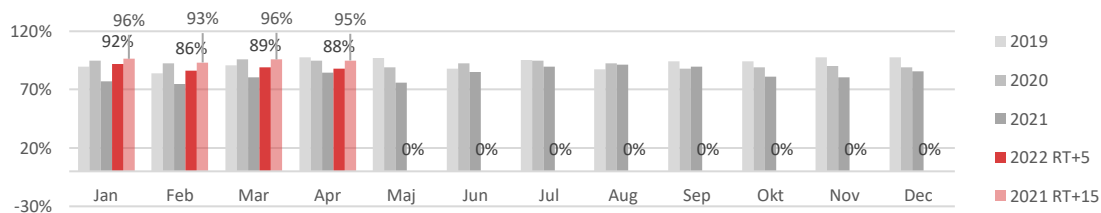
Drygt hälften av resenärerna på sträckan reser med enkelbiljett. Resterande reser med pendel-, skol- eller ungdomskort.

Punktlighet

Under första tertialet 2022 uppgick punktligheten RT+5 minuter till 89 procent och 95 procent RT+15 minuter. Likt föregående sträcka ankommer de allra flesta tågen i tid eller inom 15 minuter efter utsatt tid. Anledningarna till försening varierar. Under tertialet står järnvägsföretaget för den enskilt största andelen merförseningar. Det har i dessa fall handlat om hjulskador, bromsfel och omstart av system.

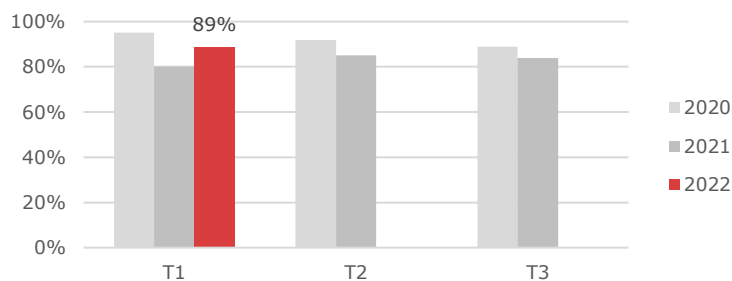
På grund av en snöstorm i februari begränsade Trafikverket framkomligheten på banan och trafik fick ställas in. De svåra väderförhållandena kring Duved i slutet på mars påverkade även punktligheten på Sundsvall–Umeå. I april har RBC-systemet gått ned vid två tillfällen, vilket har gjort att all trafik på Ådalsbanan har stannat. Detta har främst berört morgonturen från Härnösand.

Punktlighet månadsvis



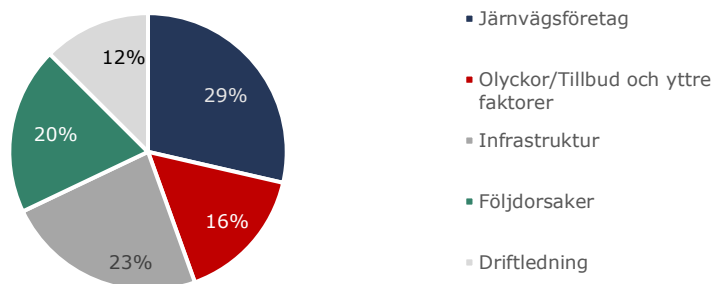
Punktlighet per månad.

Punktlighet tertialsvis



Punktlighet per tertial.

Fördelning förseningsminuter



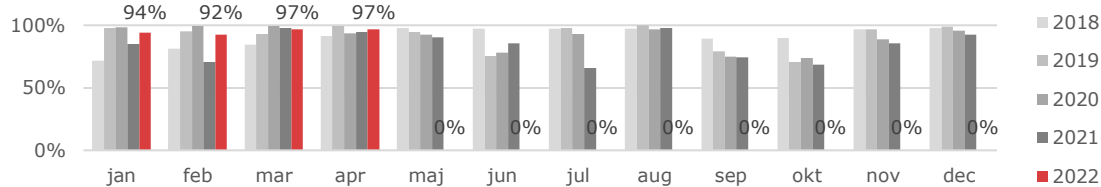
Förseningsminuter fördelade på förseningsorsak.

Regularitet

Sträckan Sundsvall–Umeå hade under 2021 låg regularitet i perioder, men under första tertialet 2022 uppgick regulariteten till 94 procent, och i april till hela 97 procent.

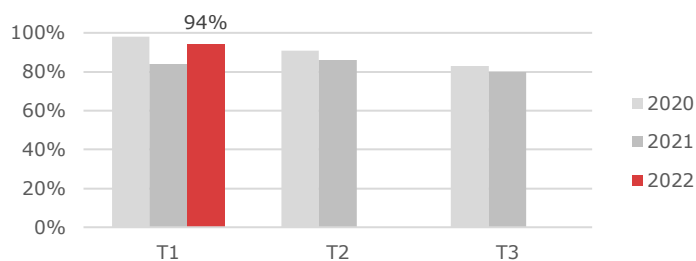
De få inställda turer vi hade orsakades av fordons- och personalbrist i januari. I februari påverkade X11-bristen turerna mellan Örnsköldsvik och Umeå då Umeå–Vännäs prioriterades. I mars var det främst fordonsbrist som orsakade inställelser. Några inställda turer på Umeå–Örnsköldsvik i april berodde på prioritering av Umeå–Vännäs/Vindeln.

Regularitet månadsvis



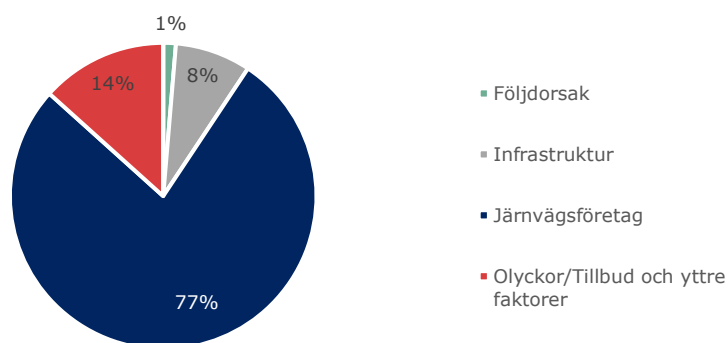
Regularitet per månad.

Regularitet tertialsvis



Regularitet per tertial.

Inställelseorsak



Fördelning orsaker till inställda turer.

Umeå–Vännäs

-30%

resande tertial 1 2022
jmf tertial 1 2019

95%

ankommer inom 5 min
tertialet 1 2022
(99% inom 15 min)

94%

går som tåg
tertialet 1 2022
(96% tertial 1 2019)

Resande

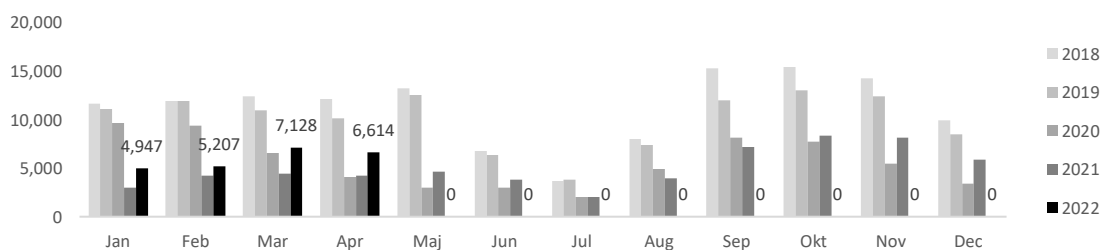
Resandet på sträckan Umeå–Vännäs har under det första tertialet 2022 inte utvecklats till önskvärd nivå, med tanke på det lättade pandemiläget och borttagna restriktioner. Majoriteten av resenärerna på sträckan, 85 procent, reser med pendel, skol- eller ungdomskort och i och med att distans- och hybridarbete har blivit allt vanligare påverkar det också människors resvanor.

Resandet under första tertialet är 30 procent lägre än samma period 2019 och vi ser ingen större ökning i resandet kopplat till att restriktionerna togs bort den 9 februari, däremot en liten ökning mellan februari och mars, vilket skulle kunna tyda på en försiktig kommande ökning.

På Länstrafikens bussar mellan Umeå och Vännäs har man sett en god återhämtning av resandet efter pandemin och är nu uppe i 2019 års nivå. Under vintern har man varit tvungen att hänvisa till nästa morgontur på grund av att bussarna har haft full beläggning.

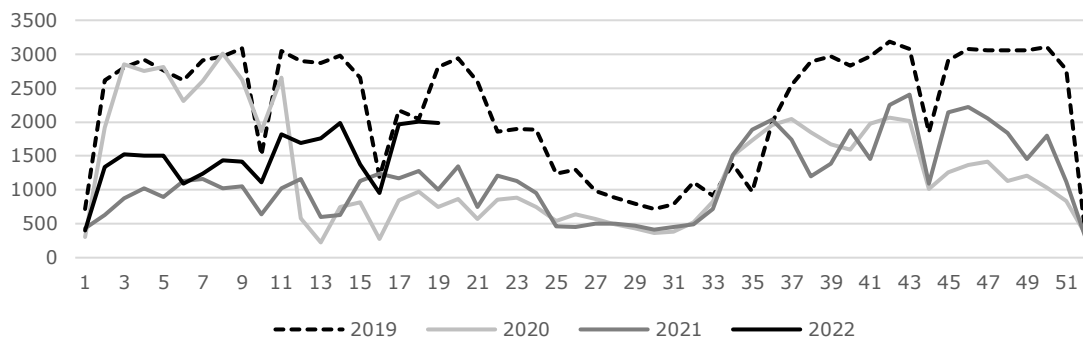
Norrtågsresenärer på Vännäsby station klagar på dålig punktlighet. Detta beror på att Vännäståget och Lyckseletåget har bytt tid och kommer till Vännäsby i omvänd ordning. Vännäståget är punktligt, men Lyckseletåget är ofta försenat. Detta ändras igen till T23.

Resande månadsvis



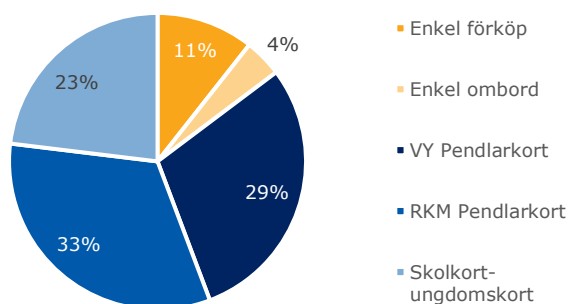
Resandet har inte uppgått till önskvärd nivå under första tertialet 2022, trots lättade restriktioner och ett förändrat pandemiläge.

Resande vecka för vecka



Resande vecka för vecka sedan pandemins början. Resandet har inte kommit i gång efter att restriktionerna togs bort.

Biljettyp

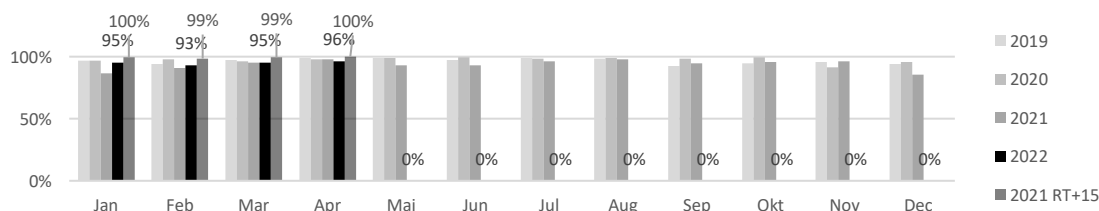


Cirka 85 procent av resenärerna reser med pendel-, skol- eller ungdomskort på sträckan.

Punktlighet

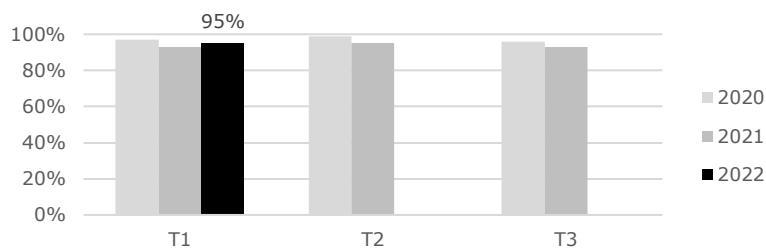
Punktligheten på sträckan är normalt sett hög och under första tertialet uppgår punktligheten RT+5 minuter till 95 procent. Punktligheten RT+15 minuter uppgår till 99 procent. De få förseningar som uppstått har bland annat orsakats av att trafiken har störts av andra tåg och blivit nedprioriterad av driftledningen.

Punktlighet månadsvis



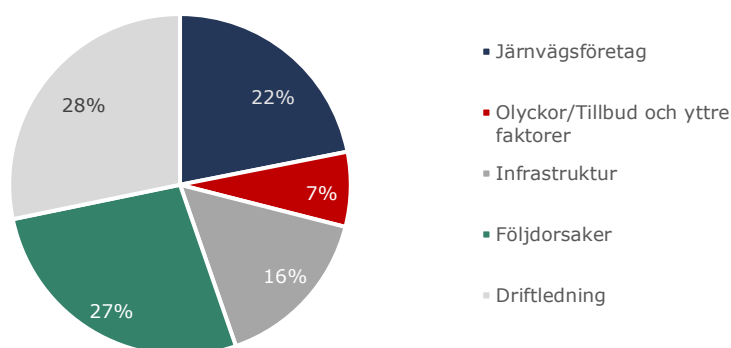
Punktlighet per månad.

Punktlighet tertialvis



Punktlighet per tertial.

Fördelning förseningsminuter

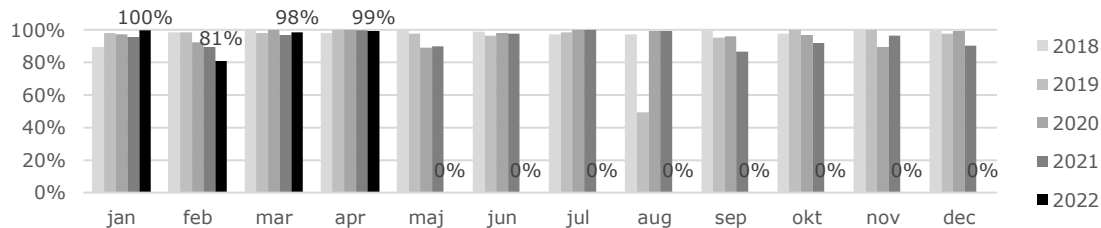


Förseningsminuter fördelade på förseningsorsak.

Regularitet

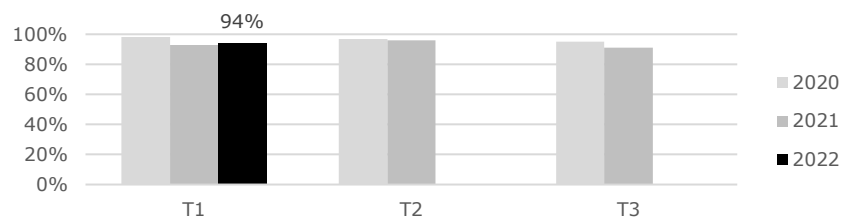
Regulariteten på sträckan är normalt sett mycket hög, ofta närmare 100 procent. Under första tertialet 2022 uppgick regulariteten till 94 procent. Totalen drogs ned av februari då siffran uppgick till endast 81 procent, vilket orsakades av brist på X11-fordon.

Regularitet månadsvis



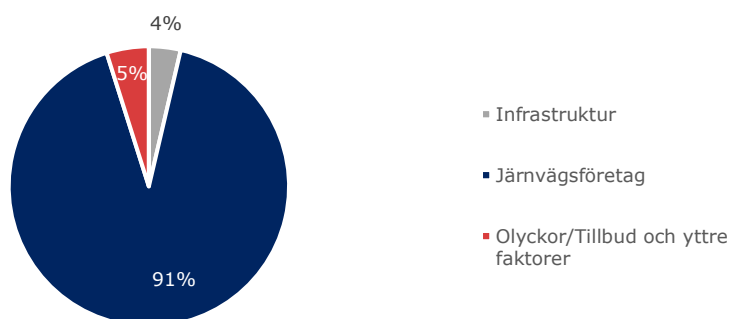
Regularitet per månad.

Regularitet tertialvis



Regularitet per tertial.

Inställelseorsak



Fördelning orsaker till inställda turer.

Umeå–Lycksele

-58%

resande tertial 1 2022
jmf tertial 1 2019

86%

ankommer inom 5 min
tertialet 1 2022
(95% inom 15 min)

79%

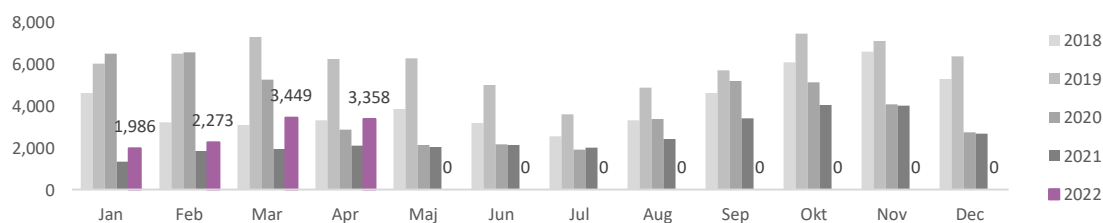
går som tåg
tertialet 1 2022
(86% tertial 1 2019)

Resande

Under första tertialet har resandet på sträckan inte utvecklats i önskad takt och är i princip oförändrat, förutom på sträckan Umeå–Vindeln där resandet ökat något. Totalt är resandet 58 procent lägre än tertial 1 2019. Mellan februari och mars ökade resandet med 52 procent, men i april var resandet 3 procent lägre än under mars och 46 procent lägre än april 2019.

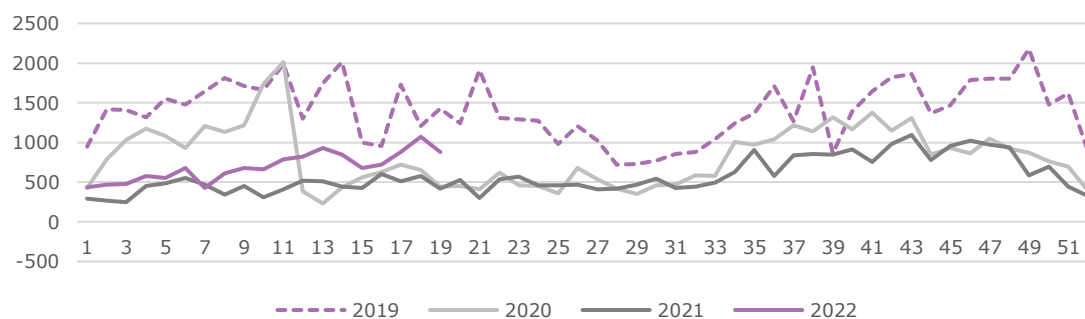
Den största andelen resenärer på sträckan är arbets- eller studiependlare, 56 procent, och ett ökat distansarbete kan vara en anledning till att resandet inte har kommit i gång ordentligt, men även fordonstillgången kan ha påverkat resandet. Fordonet Itino har fortsatt återkommande problem och behöver i perioder repareras.

Resande månadsvis



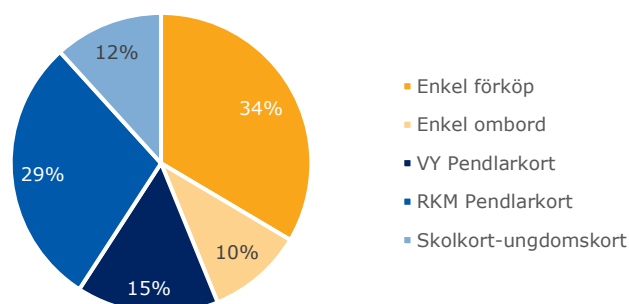
Resandet har inte ökat till önskvärd nivå under första tertialet 2022, trots lättade restriktioner och förändrat pandemiläge.

Resande vecka för vecka



Resande vecka för vecka sedan pandemins början. Efter att restriktionerna släpptes den 9 februari (gul) har resandet inte ökat i någon större utsträckning.

Biljettyp



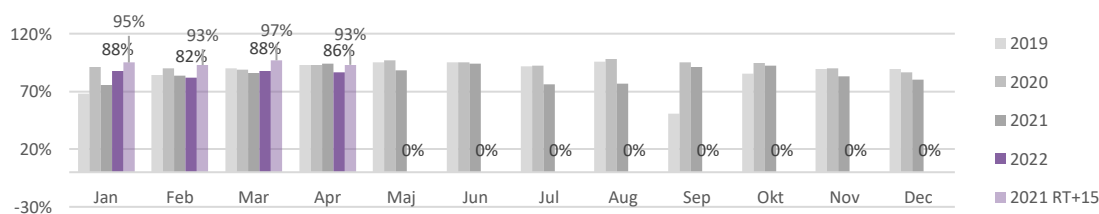
Drygt hälften av resenärerna reser med pendel-, skol- eller ungdomskort. Resterande reser med enkelbiljett.

Punktlighet

Punktligheten RT+5 minuter under första tertialet uppgår till 86 procent, respektive 95 procent RT+15 minuter. De enskilt största anledningarna till försening är kopplat till olyckor/tillbud och yttre faktorer. Kyla och stora snömängder, samt uppkörd växel orsakade många förseningsminuter, men även spårfel och signalanläggningar, som är kopplat till infrastrukturen, orsakade försening. I april påverkade en urspärning av annan operatör punktligheten på både Umeå–Lycksele och Umeå–Luleå.

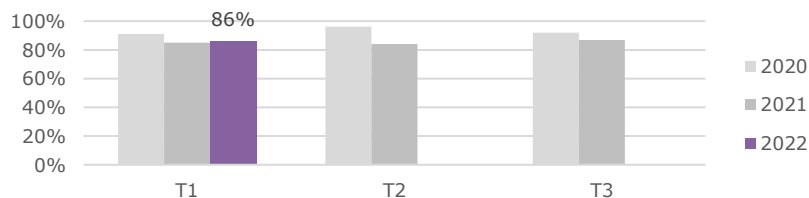
Sträckan dras med en del punktlighetsproblematik, men samtidigt visar statistiken att de flesta förseningarna ligger på mellan 6–15 minuter. I mars ankom 97 procent av alla tåg inom 15 minuter, på en sträcka som är 14,5 mil lång.

Punktlighet månadsvis



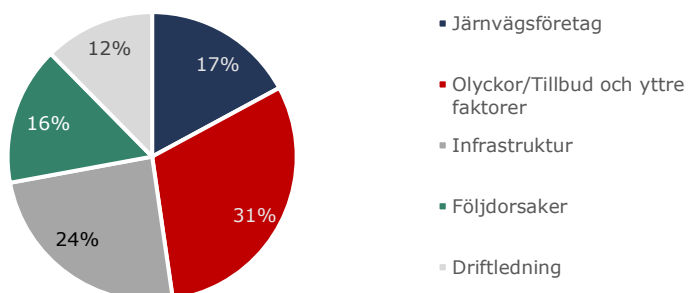
Punktlighet per månad.

Punktlighet tertialsvis



Punktlighet per tertial.

Fördelning förseningsminuter



Förseningsminuter fördelade på förseningsorsak.

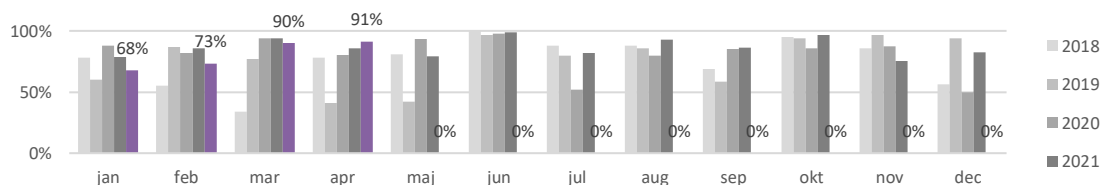
Regularitet

Trafiken på sträckan Umeå–Lycksele dras med problem med fordonet Itino som med jämna mellanrum åker in på reparation. Detta gör att många turer ställs in. Under första tertialet 2022 uppgick regulariteten till 79 procent, vilket för sträckan är en ovanligt låg siffra. Totalen dras ned av alla inställda turer i januari och februari.

I januari hade vi många problem med Itino. I början av månaden behövde frontrutan bytas samt att det var problem med kylarvätska. Återkommande ATC-fel gjorde att fordonet blev stående i en hel vecka. Under hela månaden var fordonet inne för reparation i tio dagar.

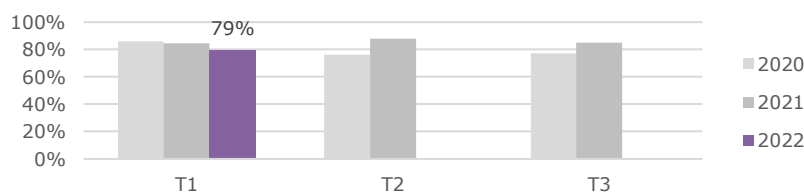
I mars ställdes avgångar in på Umeå–Lycksele för att prioritera Umeå–Vännäs med Itino, då båda X11 var ur funktion i början av månaden.

Regularitet månadsvis



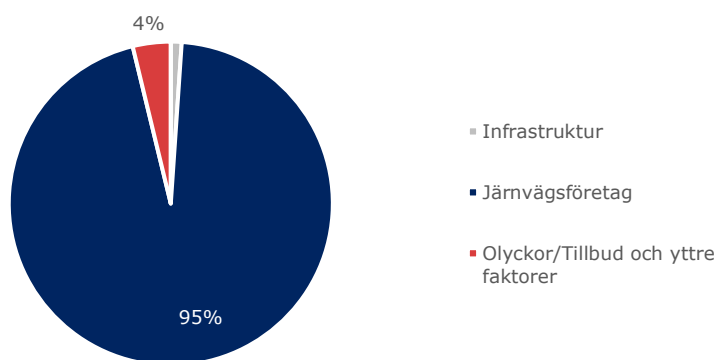
Regularitet per månad.

Regularitet tertialsvis



Regularitet per tertial.

Inställelseorsak



Fördelning orsaker till inställda turer.

Umeå–Luleå

+20%

resande tertial 1 2022
jmf tertial 1 2019

73%

ankommer inom 5 min
tertialet 1 2022
(84% inom 15 min)

92%

går som tåg
tertialet 1 2022
(90% tertial 1 2019)

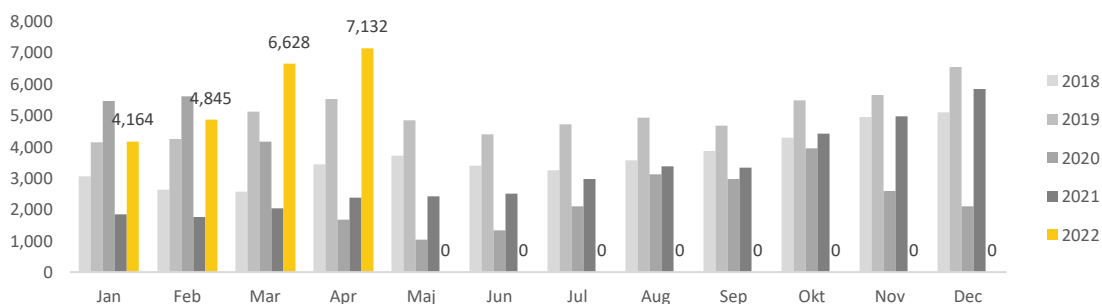
Resande

FANTASTISK UTVECKLING MED REKORDHÖGA RESANDESIFFROR

Redan under 2021 hade resandet på sträckan en tydlig uppåtående utveckling. I oktober var resandet högre än samma månad 2018, i januari var resandet högre än samma månad 2019 och i mars tog resandet ett rejält språng och uppgick till hela 30 procent högre än 2019. Resandeutvecklingen fortsatte i april med 29 procent högre resande än samma månad 2019. April utgjorde därmed den månad med högst resande någonsin på sträckan med över 7 000 resenärer. Totalt för tertialet var resandet 20 procent högre än 2019.

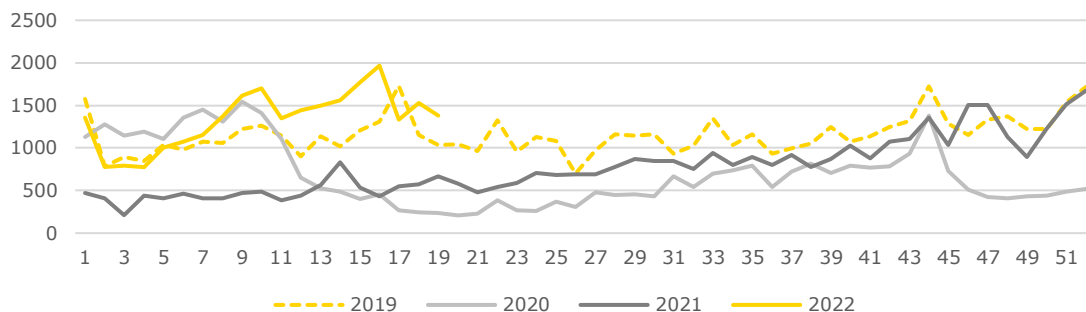
Anledningarna till den stora resandeutvecklingen kan vara flera. Bränslepriserna har ökat och många kanske vill undvika att ta bilen längs sträckan och samtidigt kunna nyttja tiden på tåget. Ombyggnation längs E4 har även gjort det svårframkomligt i perioder. För att få en bättre kunskap och förståelse för resandeutvecklingen på sträckan planeras en resvaneundersökning specifikt för sträckan Umeå–Luleå.

Resande månadsvis



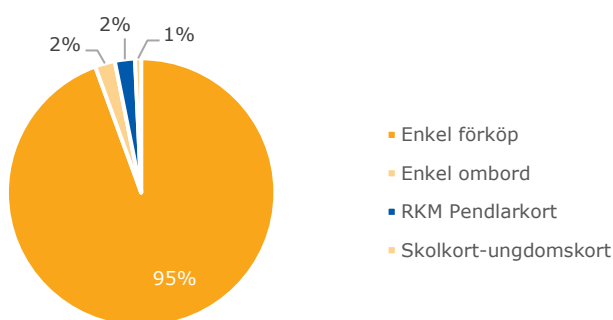
Den positiva resandeutveckling vi såg på sträckan under 2021 har fortsatt under första tertialet 2022. I april uppmättes det högsta resandet någonsin.

Resande vecka för vecka



Resande vecka för vecka sedan pandemins början. Resandeökningen som vi såg redan under 2021 har fortsatt under första tertialet 2022 och är nu uppe i rekordnivåer.

Biljettyp



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

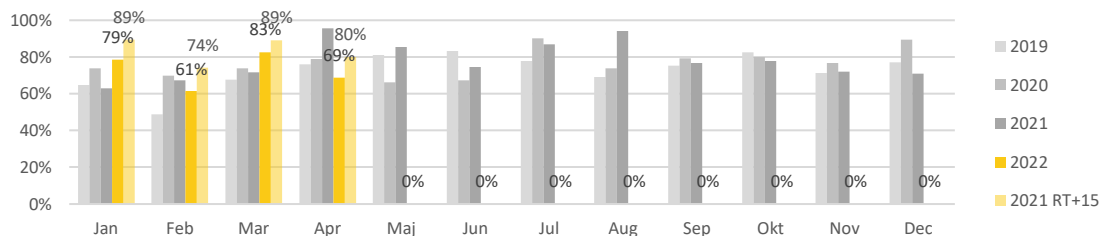
Punktlighet

Punktligheten RT+5 minuter uppgick under det första tertialet till låga 73 procent och till 84 procent RT+15 minuter. Sträckan har länge dragits med punktlighetsproblematik. Orsaker till försening under första tertialet 2022:

- Tåg 7107 drabbas återkommande av förseningar
- Problem med motorvagn/dragfordon
- Trängsel på Umeå C och Umeå Ö
- En urspärning i februari orsakade försening, vilket även fick förseningseffekter på Luleå–Haparanda
- Snöstorm i februari
- Försening som byggs upp mellan Luleå och Boden på grund av trängsel i Boden station

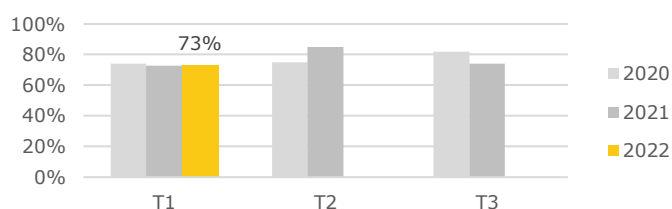
I april påverkade en urspärning av annan operatör punktligheten på både Umeå–Lycksele och Umeå–Luleå.

Punktlighet månadsvis



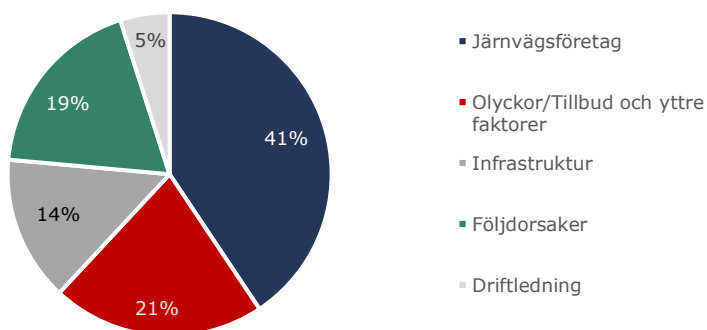
Punktlighet per månad.

Punktlighet tertialsvis



Punktlighet per tertial.

Fördelning förseningsminuter

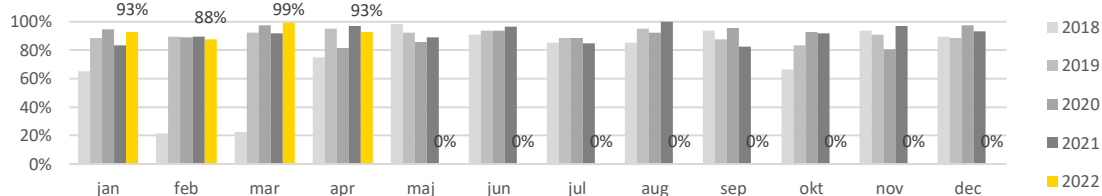


Förseningsminuter fördelade på förseningsorsak.

Regularitet

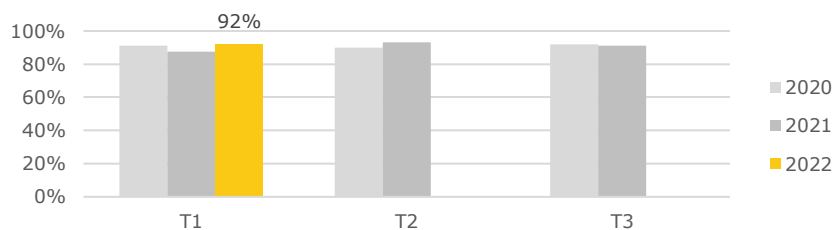
Under det första tertialet 2022 uppgick regulariteten till 92 procent. Totalen dras ned av den låga regulariteten i februari då vi hade stor fordonsbrist med många problem och skador på Regina-fordonen.

Regularitet månadsvis



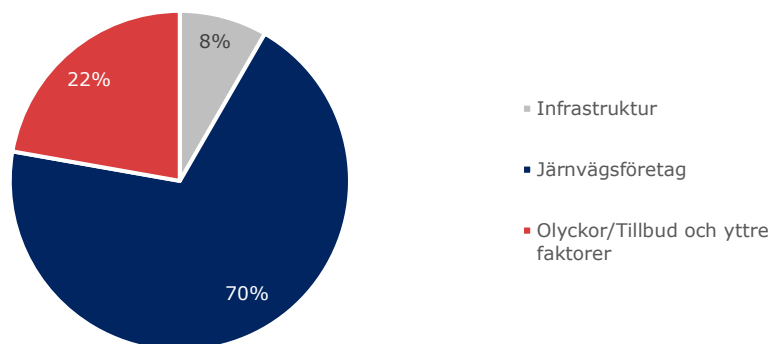
Resandet per månad under hösten är något mindre än föregående år.

Regularitet tertialsvis



Regularitet per tertial.

Inställelseorsak



Fördelning orsaker till inställda turer.

Luleå–Boden

-67%

resande tertial 1 2022
jmf tertial 2 2019
(första tertialet i trafik)

95%

ankommer inom 5 min
tertialet 1 2022
(99% inom 15 min)

88%

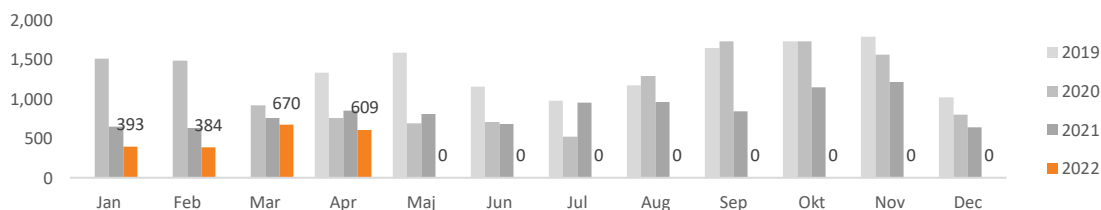
går som tåg
tertialet 1 2022
(95% tertial 1 2020)

Resande

Resandet på sträckan under första tertialet är det näst lägsta någonsin på sträckan. Jämfört med föregående års tertial 1 är resandet 29 procent lägre och 56 procent lägre än 2020. Under tertialet har 581 tåg framförts och totalt 2 056 har rest, vilket i snitt blir 3–4 resenärer per avgång, i ett tåg med 144 sittplatser (2,5 procent beläggning).

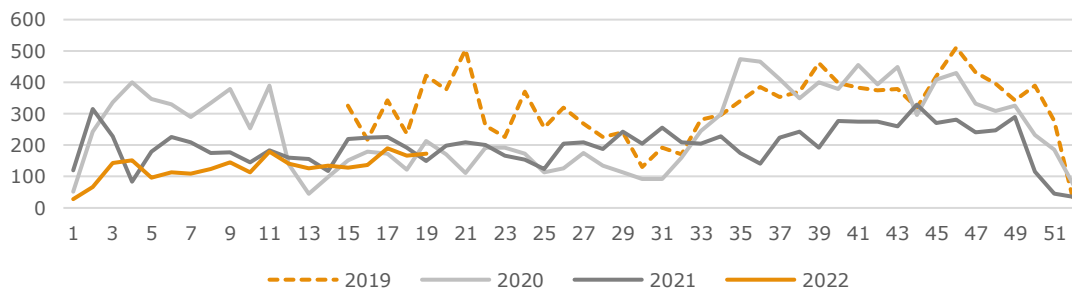
En resandeökning skedde mellan februari och mars, men trots att det var en ökning med 74 procent innebar det i praktiken att vi gick från tre till fyra resenärer ombord per avgång. I april sjönk resandet något, vilket beror på att resandet gick ned under påsken.

Resande månadsvis



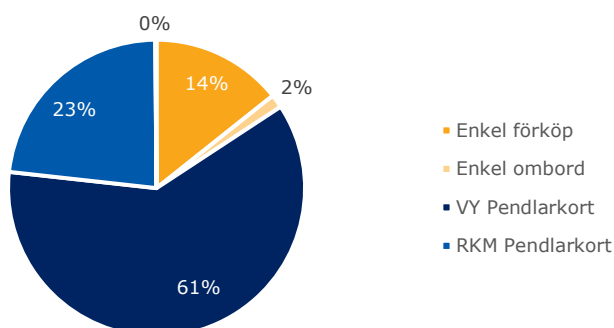
Resandet har inte ökat till önskvärd nivå under första tertialet 2022. Trots lättade restriktioner och förändrat pandemiläge är resandet lägre än samma period föregående år.

Resande vecka för vecka



Resande vecka för vecka sedan pandemins början. Resandet under första tertialet är 29 procent lägre än första tertialet 2020, trots att vi då var mitt uppe i pandemin.

Biljettyp

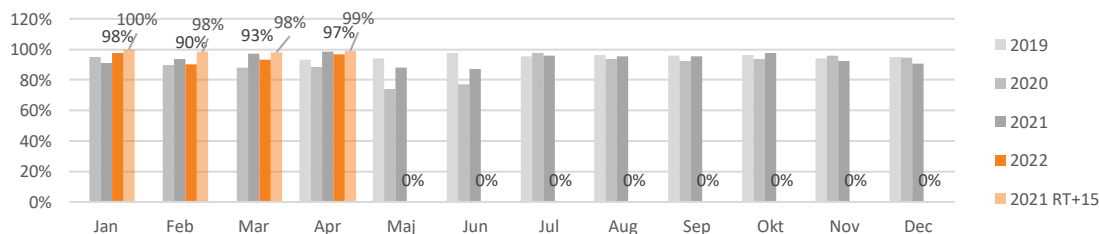


Den stora majoriteten av resenärerna på sträckan reser med pendelkort.

Punktlighet

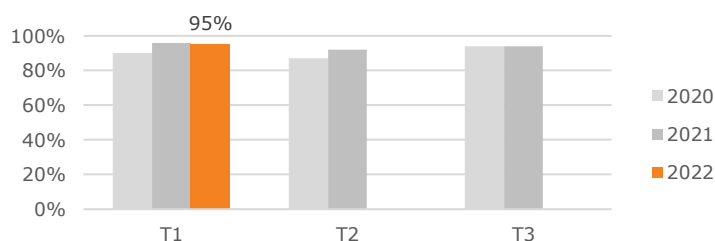
Punktligheten på sträckan är normalt sett hög. Under första tertialet 2022 uppgår punktligheten RT+5 minuter till 95 procent, strax under det nationella målet. Punktligheten RT+15 minuter uppgår till 99 procent. De få förseningarna beror bland annat på trängsel i Boden på grund av att det är många tåg som passerar, fordonsbrist på X11 i januari, problem med strömförsörjningen i mars samt stört av annat tåg då ett annat fordon spärrade linjen.

Punktlighet månadsvis



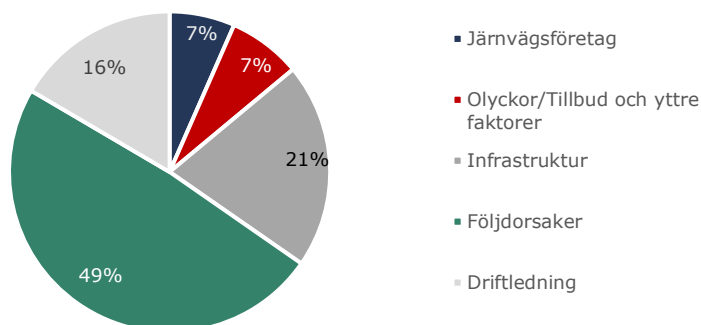
Punktlighet per månad.

Punktlighet tertialsvis



Punktlighet per tertial.

Fördelning förseningsminuter

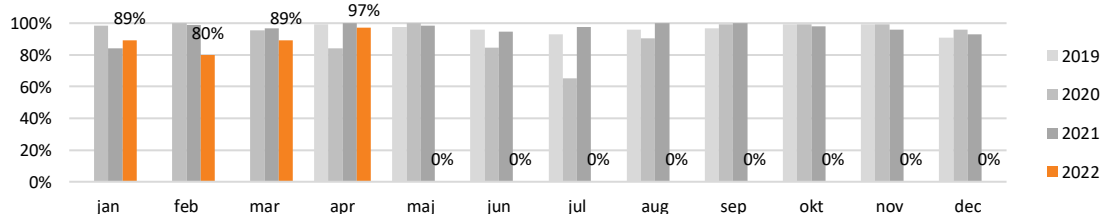


Förseningsminuter fördelade på förseningsorsak.

Regularitet

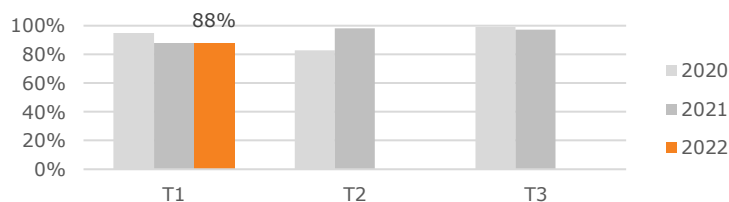
Regulariteten på sträckan är normalt sett hög, men under första tertialet 2022 uppgår siffran till endast 88 procent. I januari orsakades de inställda turerna av fordonbrist på X11. En batteriladdare gick sönder och felet varade i totalt fyra dagar. Problemen med X11 fortsatte även i februari och mars. Fordonen stod ur trafik i nio dagar februari och fyra dagar i mars, utan ersättningsfordon. I april var regulariteten åter på en hög nivå.

Regularitet månadsvis



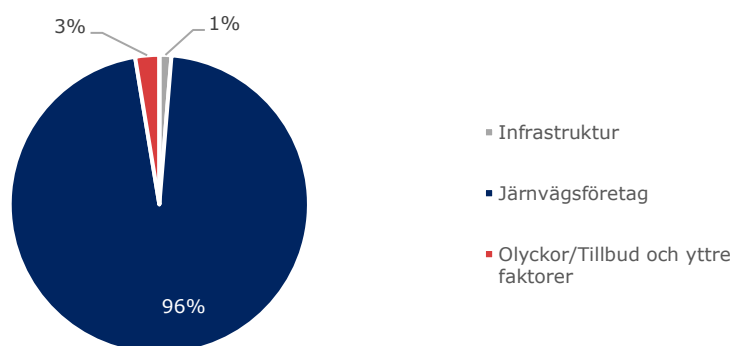
Regularitet per månad.

Regularitet tertialsvis



Regularitet per tertial.

Inställelseorsak



Fördelning orsaker till inställda turer.

Luleå–Kiruna

-23%

resande tertial 1 2022
jmf tertial 1 2019

74%

ankommer inom 5 min
tertialet 1 2022
(88% inom 15 min)

95%

går som tåg
tertialet 1 2022
(94% tertial 1 2021)

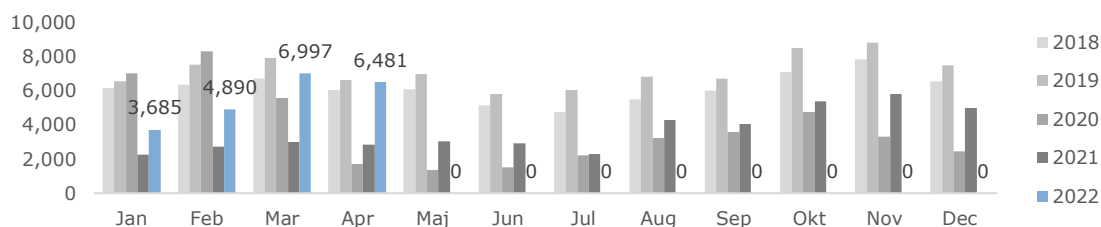
Resande

RESANDET ÄR PÅ VÄG TILLBAKA

Redan i slutet av 2021 noterades en ökning av resandet på sträckan, en ökning som har fortsatt under första tertialet 2022. Totalt för tertialet är resandet 23 procent lägre än första tertialet 2019, men i april är resandet endast 2 procent under 2019 års nivå. Efter att myndigheterna tog bort coronarestriktionerna i februari har resandet ökat cirka 50 procent. Den senaste tiden har resandet under vissa veckor varit högre än 2019.

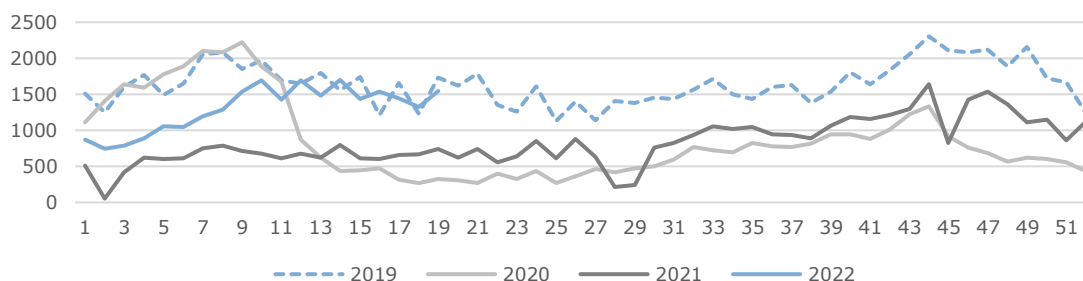
Resenärerna på sträckan reser i princip uteslutande med förköpt enkelbiljett.

Resande månadsvis



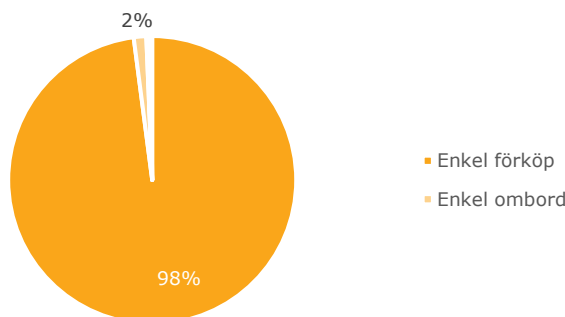
Resandet har haft en positiv utveckling under första tertialet 2022, vilket vi även såg i slutet av 2021. Resandet är nästan det dubbla jämfört med samma period 2021.

Resande vecka för vecka



Resande vecka för vecka sedan pandemins början. Mellan vecka 5 och vecka 18 har resandet ökat med 47 procent.

Biljettyp



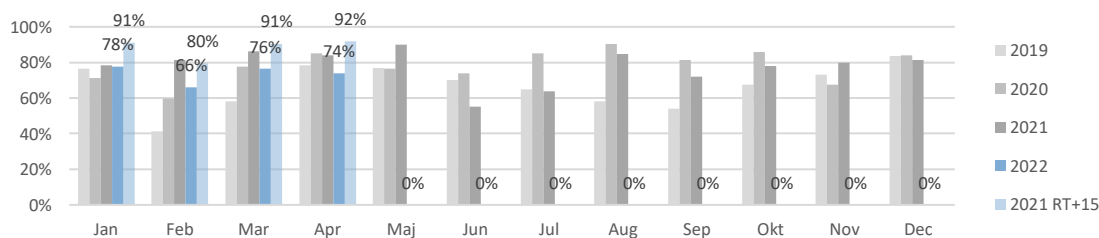
Den stora majoriteten av resenärerna på sträckan reser med förköpt enkelbiljett.

Punktlighet

Liksom de andra längre sträckorna i Norrbotten dras Luleå–Kiruna med punktlighetsproblematik. Under första tertialet 2022 uppgick punktligheten RT+5 minuter till låga 74 procent. Punktligheten RT+15 minuter uppgick till 88 procent. Den stora andelen förseningsminuter är kopplat till järnvägsföretaget. I januari uppstod ett maskinfel på fordon, vilket ledde till försening. Även snöröjning och växelfel på sträckan orsakade försening i februari. Problem med strömförsörjningen och problem i en teknikbyggnad orsakade förseningar i mars.

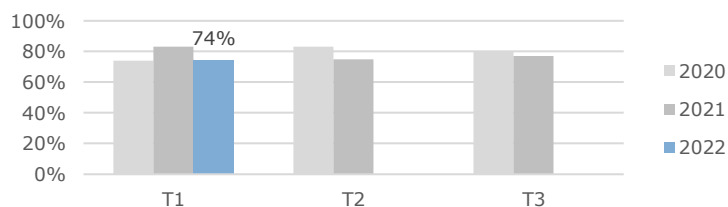
Det är över lag enskilda händelser som påverkar den totala punktligheten och inte ”inbyggda” fel. En enskild händelse som genererar försening på en sträcka med få avgångar per dag påverkar den sammanlagda punktligheten.

Punktlighet månadsvis



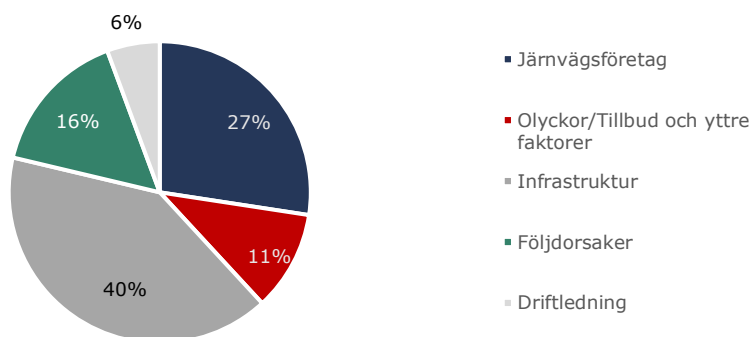
Punktlighet per månad.

Punktlighet tertialsvis



Punktlighet per tertial.

Fördelning förseningsminuter

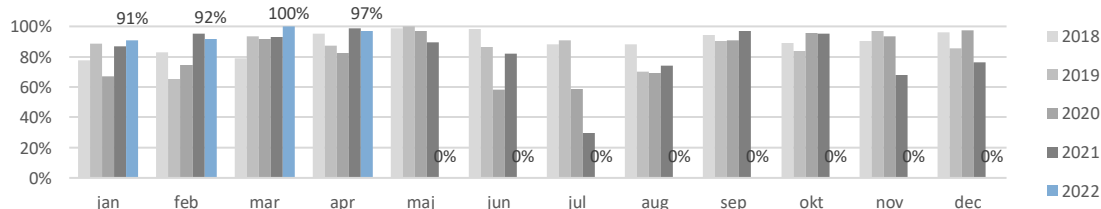


Förseningsminuter fördelade på förseningsorsak.

Regularitet

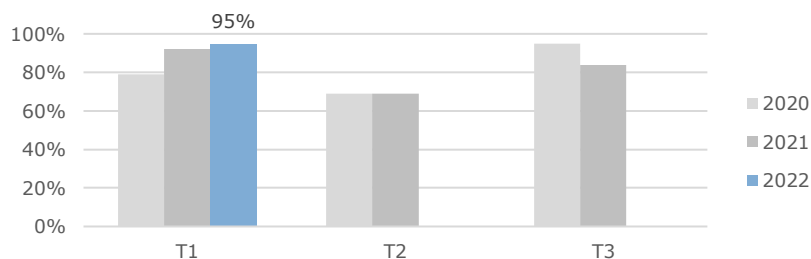
Regulariteten på sträckan har i perioder varit väldigt låg. Under första tertialet 2022 uppgick regulariteten till 95 procent, vilket är den högsta siffran på flera år. De få inställelser som gjordes orsakades av extrem kyla i januari. I februari hade vi stora problem med Regina, vilket orsakade fordonsbrist och inställda turer. Med få avgångar per dag får några enstaka inställda turer stort genomslag i statistiken.

Regularitet månadsvis



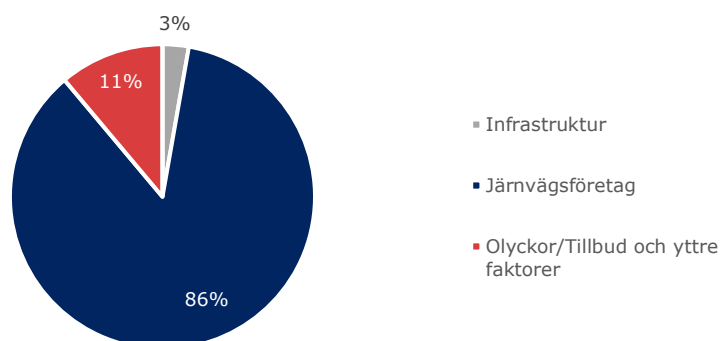
Punktlighet per månad.

Regularitet tertialsvis



Punktlighet per tertial.

Inställelseorsak



Fördelning orsaker till inställda turer.

Luleå–Haparanda

-22%

resande tertial 1 2022
jmf tertial 2 2021
(första tertialet i trafik)

58%

ankommer inom 5 min
tertialet 1 2022
(82% inom 15 min)

81%

går som tåg
tertialet 1 2022

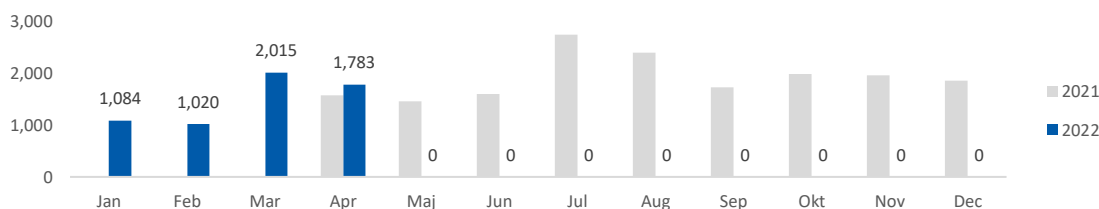
Resande

Resandet på sträckan under första tertialet 2022 har varit det lägsta sedan trafikstarten den 1 april 2021. Jämfört med senaste tertialet (tertialet 3, 2021) är resandet 22 procent lägre, trots förbättrat pandemiläge och borttagna restriktioner. I mars, däremot, närmare dubblerades resandet jämfört med februari (en ökning med 98 procent) och månaden blev den tredje bästa under det första året i trafik. I april svar resandet något lägre, vilket beror på att resandet gick ned något under påsken.

Till skillnad från de flesta andra linjer går resandet inte ner under loven, med undantag för julen 2021. Under sommaren gick resandet upp kraftigt, och under sportlovet 2022 såg vi inte någon nedgång i resande. Att resandet var lågt under julen kan bero på den höga smittspridningen av coronaviruset.

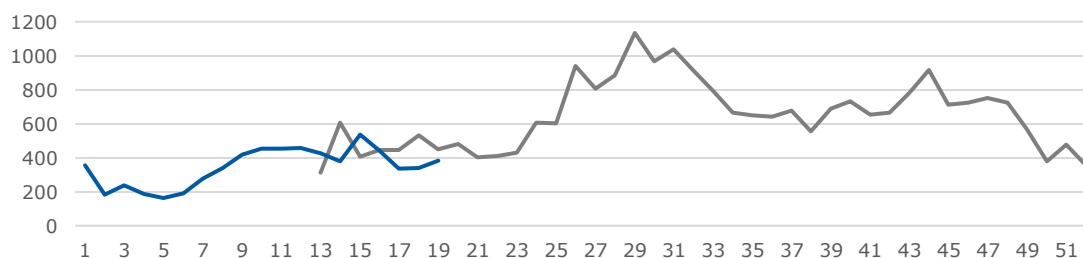
Den stora majoriteten av resenärerna reser med förköpt enkelbiljett.

Resande månadsvis



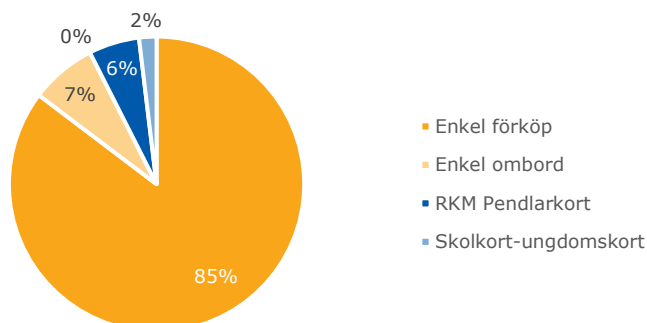
Resandet har inte uppgått till önskad nivå under första tertialet 2022. En stor ökning i resandet skedde dock mellan februari och mars och ökningen har fortsatt in i april, med undantag för påskhelgen.

Resande vecka för vecka



Resande vecka för vecka sedan pandemins början. Mellan vecka 5 och vecka 18 har resandet ökat med över 130 procent, men från mycket låga nivåer.

Biljettyp



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

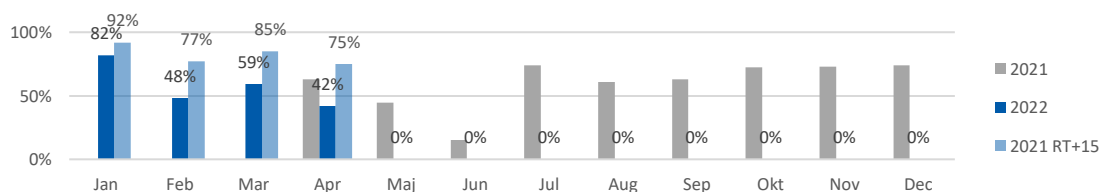
Punktlighet

Sträckan har sedan trafikstart den 1 april 2021 dragits med svåra punktlighetsproblem. Under det första tertialet 2022 uppgick punktligheten RT+5 minuter till låga 58 procent och punktligheten RT+15 minuter till 82 procent. En stor andel av förseningsminuterna är kopplad till infrastrukturen.

I januari uppstod problem med dragfordon under resans gång, vilket orsakade försening. Många Reginor fick köldrelaterade problem. Även signalfel, fel på spårväxlar och elanläggningar orsakade förseningar i januari.

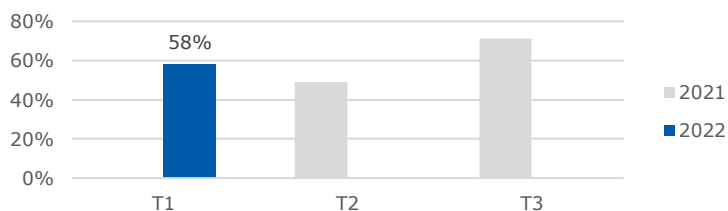
ERTMS fortsätter att orsaka problem och infrastrukturproblemen fortsätter in i februari. Dålig snöröjning i kombination med få tåg som framförs på Haparandabanan, och på så sätt håller undan snön, leder till problem med framkomligheten. Snöröjningen måste förbättras på banan.

Punktlighet månadsvis



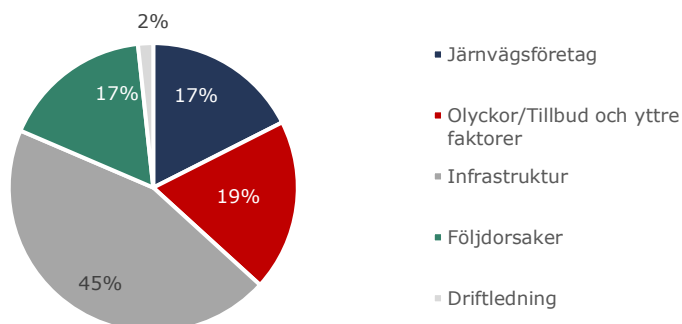
Resandet per månad under hösten är något mindre än föregående år.

Punktlighet tertialvis



Punktlighet per tertial.

Fördelning förseningsminuter

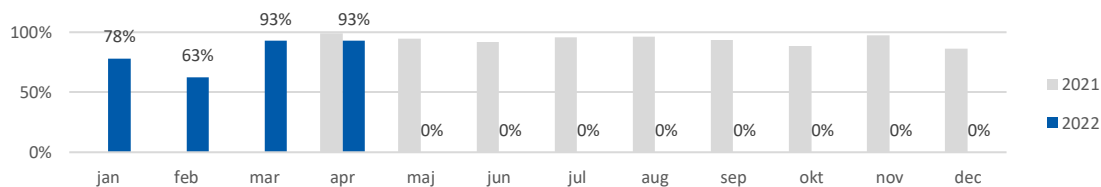


Förseningsminuter fördelade på förseningsorsak.

Regularitet

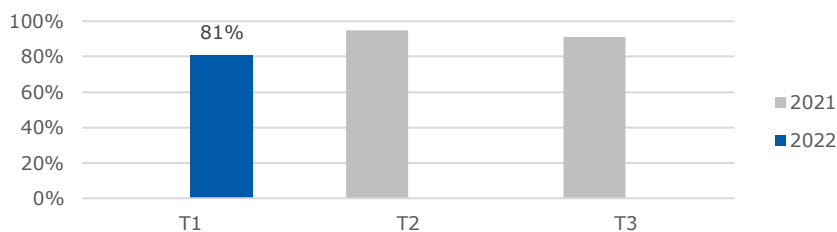
Under det första tertialet 2022 uppgick regulariteten till 78 procent, den lägsta tertialsiffran sedan trafikstart. I januari orsakades inställelser av problem med fordon. Ett fordon genomgick ERTMS-installation och reservfordonet var på reparation. Bristen på Regina låg bakom inställelser även i februari och mars. I mars orsakade även spårfel och spärrad linje inställda turer.

Regularitet månadsvis



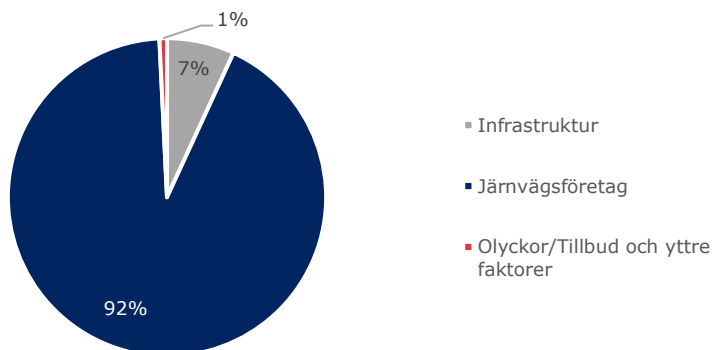
Regularitet per månad.

Regularitet tertialsvis



Regularitet per tertial.

Inställelseorsak



Fördelning orsaker till inställda turer.