

Kvalitetsrapport Trafik 2023



Innehållsförteckning

Resande.....	2
Rekordmånga resor med Norrtåg under 2023.....	2
Punktlighet	4
Året med många olyckor som påverkat punktligheten	4
Ständiga förbättringar	6
Ordförklaringslista	6
Regularitet.....	7
Fem procent av inställda avgångar är kopplat till planerade banarbeten.....	7
Ordförklaringslista	8
Sundsvall–Storlien.....	10
Tydlig uppgång i resande trots reducerad trafik.....	10
Punktlighet.....	11
Regularitet	11
Sundsvall–Umeå	13
Starkt resande på vår största linje.....	13
Punktlighet.....	14
Regularitet	14
Umeå–Vännäs–Vindeln–Hällnäs.....	16
Resandet går sakta med säkert uppåt	16
Punktlighet.....	17
Regularitet	17
Umeå–Luleå.....	19
Större utbud och fortsatt resandeökning på optimal tåglinje.....	19
Punktlighet.....	20
Regularitet	20
Luleå–Kiruna	22
Tåget ett tryggt sätt att resa	22
Punktlighet.....	23
Regularitet	23

Luleå–Haparanda.....	25
Sämre trafik kvalitet i perioder påverkar resandet	25
Punktlighet.....	26
Regularitet	26

Resande

1,5milj

resor totalt 2023
(1 537 983 resor)

+0,5%

resande 2023
jmf 2019

57%

Reser med
enkelbiljett

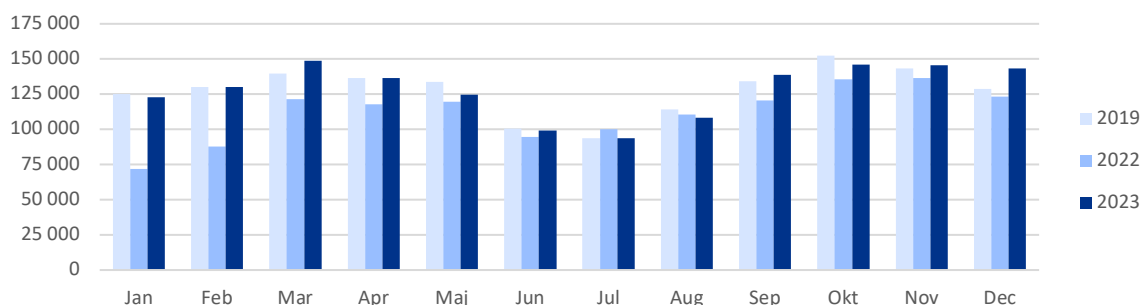
Rekordmånga resor med Norrtåg under 2023

Under 2023 har vi kunnat följa en resandeutveckling utan påverkan av pandemin. Den goda resandeutvecklingen som vi såg under 2022 har fortsatt under året och efter årets utgång kunde vi konstatera att vi hade nått över 2019 års resandenivå. Fyra av sex sträckor landar på ett högre resande under 2023, medan två sträckor har ett totalt resande som fortfarande är något under 2019 års resande. Vi utgår från 2019 när vi jämför resandenivåer då det är det senaste hela året utan pandemieffekter. Totalt sett uppgick resandet till 1 537 983 resor vilket är rekordnivå för Norrtåg, och 0,5 procent högre än 2019. Det som har påverkat resandet mest under året har varit banarbeten, fordonsbrist kopplat till tungt underhåll och upprustning av X62 samt sena biljettsläpp på grund av sena prognoser för banarbeten från Trafikverket under framför allt våren och sommaren.

Resandeutvecklingen på Botniabanan och de längre sträckorna i Norrbotten fortsätter, och på pendlingssträckan Umeå–Vännäs–Vindeln–Hällnäs har resandet tagit fart under 2023. Resandet på Mittbanan har fortfarande inte nått upp till samma nivå som 2019. En anledning till det är till och med augusti 2023 hade ett omlopp borta på grund av tungt underhåll på Coradiafordonen, vilket påverkade resandet. Omloppet kom tillbaka i september, men på grund av den tragiska olyckan utanför Järpen i oktober reducerades trafiken återigen med ett omlopp, på grund av de stora reparationsbehoven på fordonet. Även vädret hade påverkan på trafiken med stora nederbördsmängder och stormen 'Hans' i augusti, som påverkade trafikkvaliteten och därmed resandet i stora delar av Norrtågssystemet.

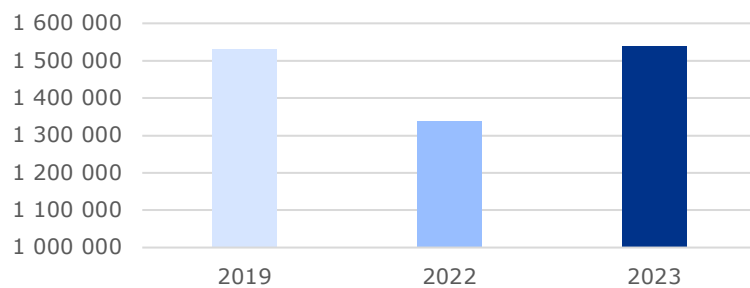
Nu kan vi ta resandet till nya rekordnivåer!

Resande månadsvis

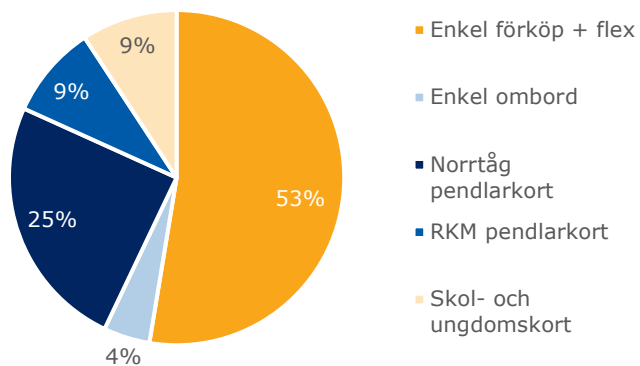


Resandet under 2023 är totalt 0,5 procent högre än under 2019.

Resande totalt



Biljettyp



Den största andelen (57 %), av Norrtågs resor görs med enkelbiljett. Resterande reser med pendel-, skol- eller ungdomskort (43 %), vilket är något färre än 2019 (48 %).

Punktlighet

84%

ankommer inom 5 min
under 2023
(85% 2022)

94%

ankommer inom 15 min
under 2023
(94% 2022)

98%

Operatörsberoende
punktlighet

Året med många olyckor som påverkat punktligheten

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 2023 var punktligheten 84 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 trafiknätet. Detta beror oftast på utmaningar i infrastrukturen.

Många av infrastrukturförbättringarna i Norrbotten har byggstart 2025 och 2028 först då kan vi räkna med förbättringar i punktligheten i norr

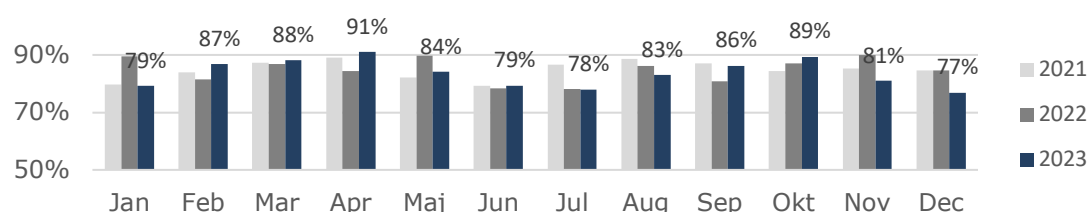
Året har inneburit något lägre punktlighetssiffror än tidigare år, med väderrelaterade utmaningar och urspårningar. Antalet timmar som trafiken inte fungerar som planerat är ofta kopplat till infrastrukturen, till exempel spårfel, signalfel, växelfel och hastighetsnedsättningar, som en följd av olika banunderhåll. Merförseningar kopplat till snö och is, vilt på banan och tekniska fel på fordon under färd är något som uppstår vintertid.

Under året har 'olycka' blivit en stor orsak till förseningar. Flera av dessa handlar om urspårning, men främst väderrelaterat, stormen Hans, bränder, stora snömängder och ihållande kyla. När det blir kallt under lång tid och nysnö så yr den lätta snön mer och därmed fastnar på tåget där den blir till is och skapar fordonsproblem efter vägen eller större behov av underhåll. Under denna period blir det kö för att avisa fordon i avisningshallen.

Under vinterperioden är det inte bara Norrtåg som påverkas av exempelvis kyla, utan även godstrafik på järnvägen. I Norrbotten där stor del är godstrafik innebär en period med minusgrader att även godstågen får problem och då lämnas vagnar med hjulskador och liknande på mötesplatser. Som nu i januari 2024 så innebär detta problem för punktligheten då tåg får vänta längre om en mötesplats är upptagen, men dessa godsvagnar ska också fraktas bort på en redan belastad bana.

Något som också påverkar punktligheten är inställda turer som blir bussersatta, vilket medför förseningar som leder till sena anslutningar och inväntan 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.

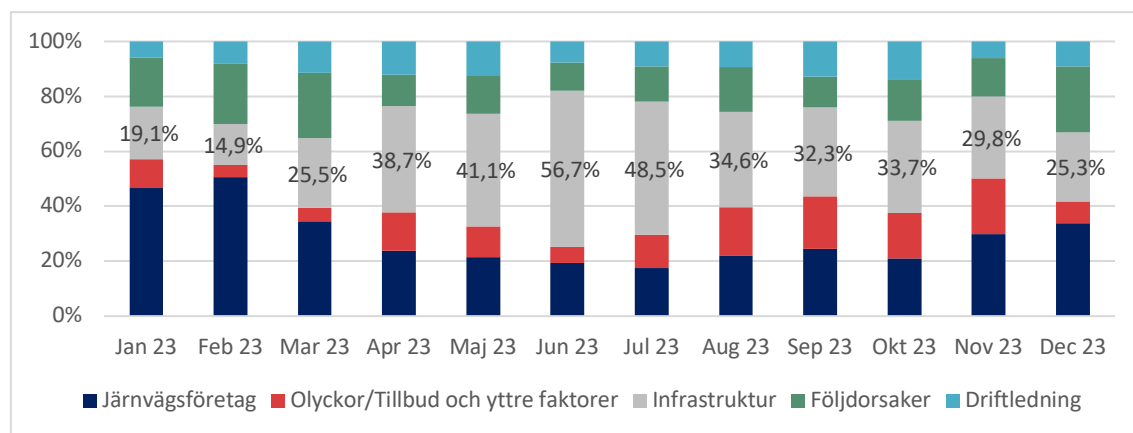
Punktlighet månadsvis



Punktlighet per månad under 2023.

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. För 2023 började året med en urspårning och fortsatte sedan med fler urspårningar som påverkat trafikens punktlighet under längre tid. Under årets sista månader ökade förseningsminuterna kopplade till olyckor. Kraftiga snöoväder med nederbörd och låga temperaturer under längre tid skapar problem för fordonen. För början av 2024 fortsatte ”vinter problemen” då temperaturerna var nere kring -30 under en längre period. Vilket har skapat ett underhållsbehov på fordonen som följd av att ha kört i kraftig kyla.

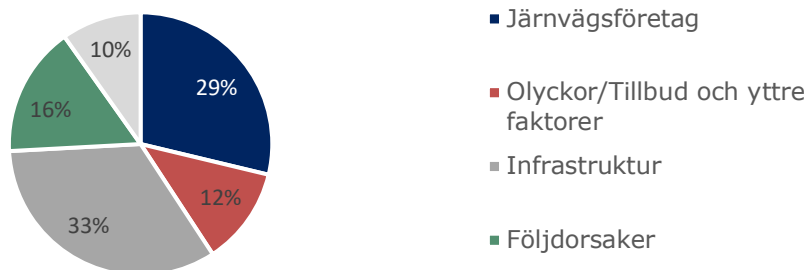
Fördelning förseningsminuter över tid



Punktlighet per månad under 2023.

För de flesta linjer i Norrbotten är Boden ett tågnav, men Boden är också en plats där många förseningar uppstår. Detta skapar stora bekymmer med punktligheten för alla tåg som går i Norrbotten, eftersom alla passerar där. För att få detta bra behövs en stor ombyggnation av Boden C, vilket är planerat till 2028.

Fördelning förseningsminuter (nivå 1) 2023

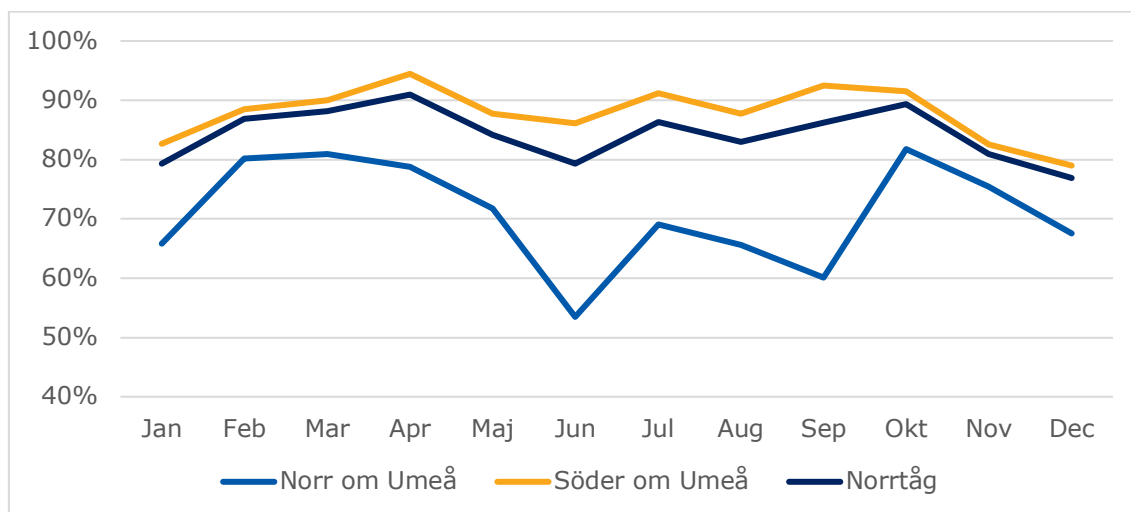


Fördelning förseningsminuter helår 2023. Den stora andelen förseningsminuter är kopplad till det som Trafikverket ansvarar för (infrastruktur och driftledning).

Ständiga förbättringar

Arbetet med att förbättra punktligheten pågår och är beroende av flera aktörer. Det handlar om att alla behöver hjälpas åt, Trafikverket, underhållare, operatörer och tågbolag som Norrtåg. Ett arbete i Norrbotten har tillsammans med RKM, Vy, Trafikverket och Norrtåg haft punktligheten som fokus och tillsammans försökt se ”enkla” åtgärder för att förbättra punktligheten i Norrbotten på kort sikt och försökt förstå de hinder som finns för förbättringar idag. Det kommer under många år framåt att ske stora förbättringar på infrastrukturen i Norrbotten.

Punktlighet RT+5 min linjer norr och söder om Umeå



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

90%

går som tåg
under 2023
(86% under 2022)

91%

går som tåg
i december 2023
(86% i december 2022)

97%

Operatörsberoende
Regularitet ack 2023

Fem procent av inställda avgångar är kopplat till planerade banarbeten

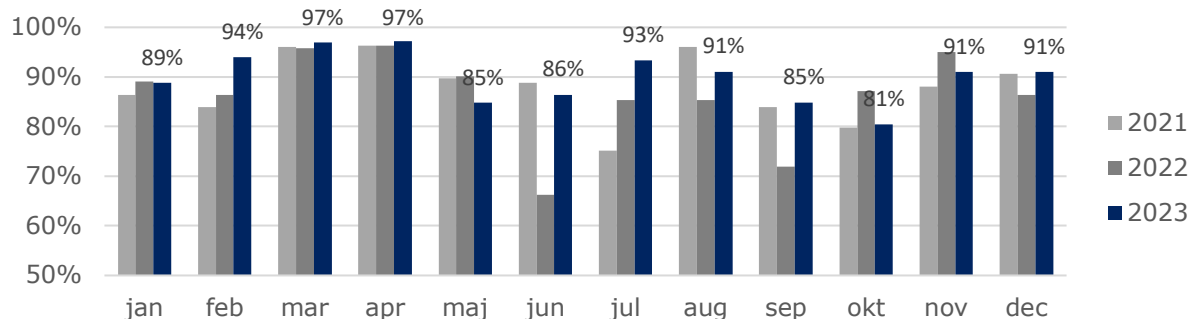
Regularitetsmättet avser andelen persontåg som ställts in samma dag eller dagen före planerad avgångstid samt persontåg som startat, men av någon anledning inte kunnat gå till slutstationen. Att tågen ställts in kan bland annat bero på att det har blivit något fel på tåget eller någon vagn och att tåget 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.

En stor andel inställda turer under maj-juni är kopplade till banarbeten, främst på sträckorna Sundsvall–Storlien och Sundsvall–Umeå. Andelen inställelser som är kopplade till olyckor är högre, och framför allt större under hösten detta år. Tydliga kopplingar till vinterhalvåret syns också inställelser till följd av fordonsbrist då vinterklimatet sliter mer på fordonen. För första månaden 2024 blev även kylan så ihållande att Trafikverket valde att stänga all trafik från Vännäs och norrut under några dagar. Kylan som varit under januari skapat stora behov av underhåll, vilket till slut ledde till en reduktion av trafik under några dagar för att komma i kapp med underhållet i januari 2024

Trots ökade viltolyckor har underhållet och regulariteten kunnat upprätthållas tack vare framtagande av en ny prototyp för koppelskydd till fordonen.

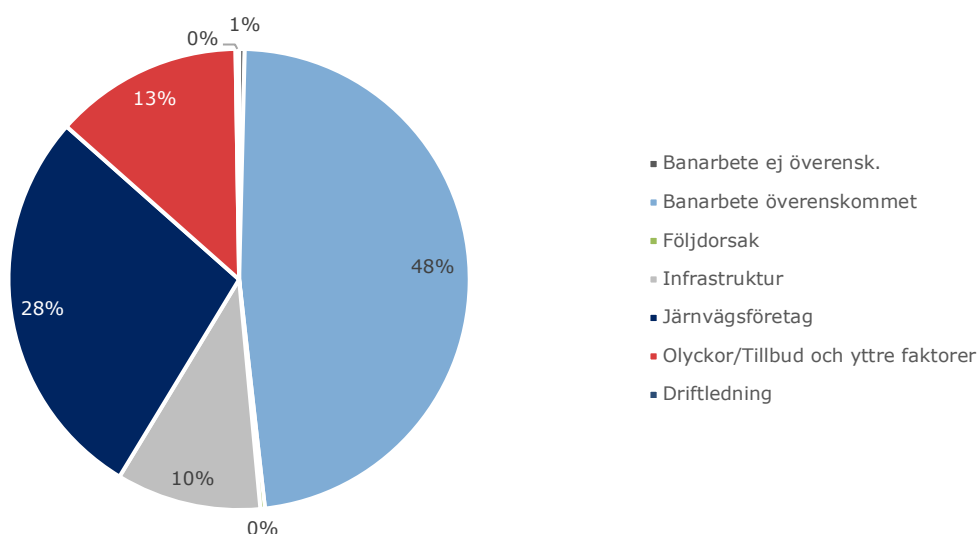
I slutet av oktober inträffade en tragisk olycka utanför Järpen i Jämtland där ett Coradiafordon kolliderade med en lastbil. Detta medför fordonsbrist och reducerad trafik på vissa sträckor under sista kvartalet av 2023. Fordonet blir troligen borta även hela 2024.

Regularitet månadsvis



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

Inställelseorsaker T3 2023



Orsaker till hel- och delinställda turer totalt under 2023.

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

-9%

resande 2023
jmf 2019

84%

ankommer inom 5 min
(94% inom 15 min)
under 2023

89%

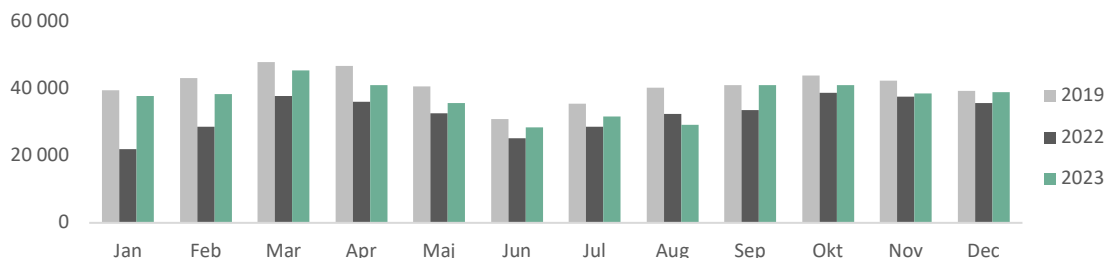
går som tåg
(85% under 2022)

Tydlig uppgång i resande trots reducerad trafik

Resandet på sträckan har under året inte nått upp till de nivåer vi hade före pandemin, även om resandet har ökat. Det totala resandet under 2023 är 9 procent lägre än 2019. Jämfört med 2022 är resandet 8 procent högre under 2023 (borträknat pandemipåverkade månader, jan-mar), vilket visar att resandet är på väg åt rätt håll. Dubbelturen som under året var inställd (på grund av att tungt underhåll av X62-fordon) kom tillbaka i september, vilket syntes på resandet som under månaden gick upp i 2019 års nivå. Det blev dock kortvarigt på grund av den tragiska olycka som skedde utanför Järpen och ledde till ny reducering av trafiken. Detta gjorde att resandet inte fick chansen att återhämta sig i slutet av året.

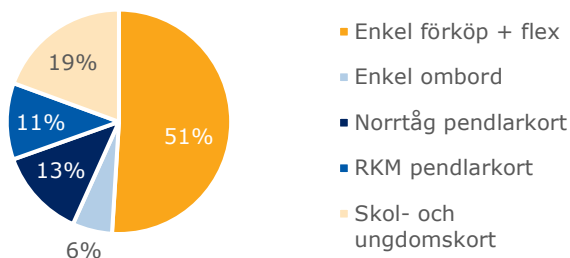
Resandet på sträckan är tydligt säsongsbetonat med mycket besöks- och turistresor under högsäsong, lov och ledigheter. Även studie- och arbetspendling och resande med skol- eller ungdomskort är en stor del (44 procent) av resandet på sträckan.

Resande månadsvis



Resandet på sträckan under 2023 har ökat jämfört med 2022, men ännu inte uppnått 2019 års nivå.

Biljettyp

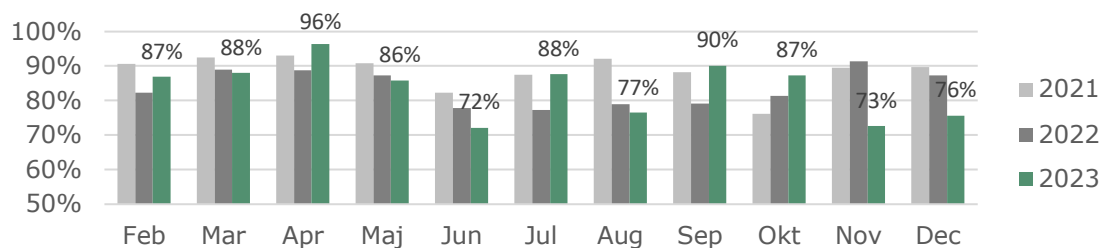


Den större andelen av resenärerna på sträckan reser med enkelbiljett.

Punktlighet

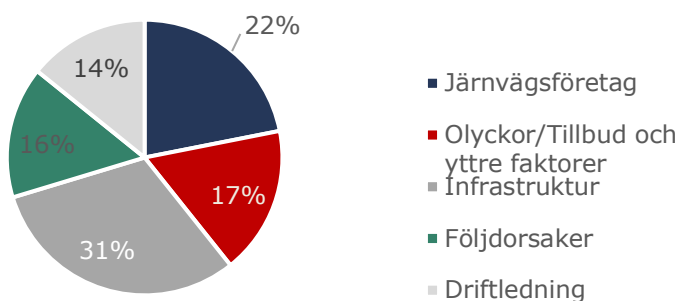
Den totala punktligheten på sträckan under 2023 uppgick till 84 procent RT+5 och 94 procent RT+15. Mittbanan har under året varit drabbade av både väder och olyckor. I augusti drog stormen Hans in och bidrog till stor påverkan på infrastrukturen då stor del av banan inte är trädsäkrad vilket innebär nedrivna kontaktledningar av nedfallna träd. De banarbeten som genomfördes under våren och hösten påverkade med inställda turer, men gav även förseningar på grund av bland annat inväntan av ersättningsbussar. För december var skapade vädret stora problem för fordonen, men också flera viltolyckor.

Punktlighet månadsvis



Punktlighet per månad.

Fördelning förseningsminuter

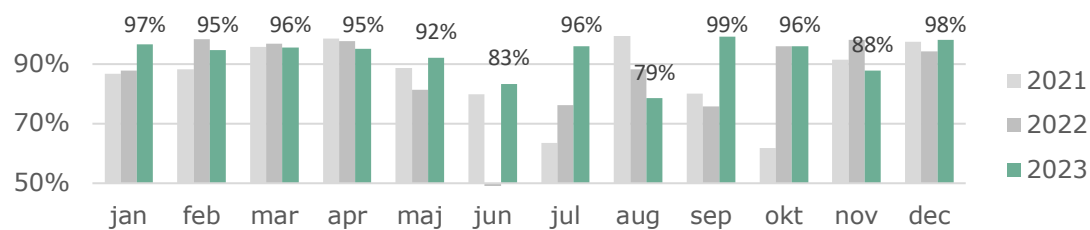


Förseningsminuter fördelade på förseningsorsak under 2023.

Regularitet

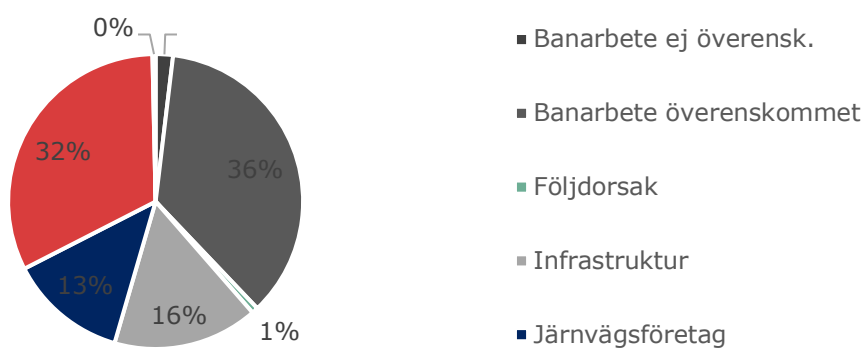
Regulariteten under 2023 uppgick till 89 procent. Den stora orsaken till inställda turer under året var banarbeten. I augusti var regulariteten endas 79 procent, vilket beror på stormen Hans som påverkade mittbanan, men reparation av infrastrukturen som följd, vilket skapar hastighetsnedsättningar. Efter urspårningen av ett tåg i Iggesund omlades även alla trafik till mittbanan vilket skapade stor påverkan på punktligheten.

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

+1%

resande 2023
jmf 2019

88%

ankommer inom 5 min
under 2023
(95% inom 15 min)

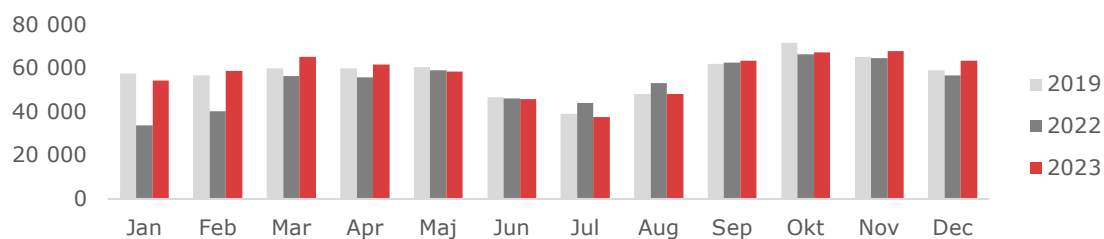
86%

går som tåg
under 2023
(87% under 2022)

Starkt resande på vår största linje

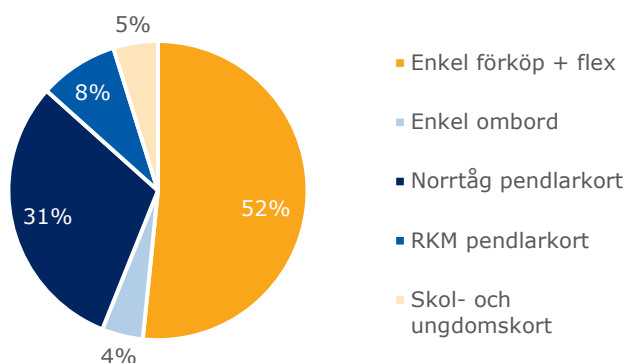
Resandet på sträckan Sundsvall–Umeå utgör närmare hälften av Norrtågs totala resande och är därmed den största av våra linjer. En stor andel (44) procent av resenärerna är arbets- eller studiependlare. Under 2023 var resandet 1 procent högre än 2019. Det omlopp som varit pausat på grund av tungt underhåll på X62-flottan kom tillbaka i september, men liksom på linjen Sundsvall–Storlien påverkas trafiken av reduceringen efter den tragiska olyckan utanför Järpen i oktober. Trots den fortsatta trafikreduceringen har resandet visat sig starkt och ökat under slutet av året, även om ökningen förmodligen hade varit större med full trafik.

Resande månadsvis



Resandet under 2023 är 1 procent högre än under 2019.

Biljettyp



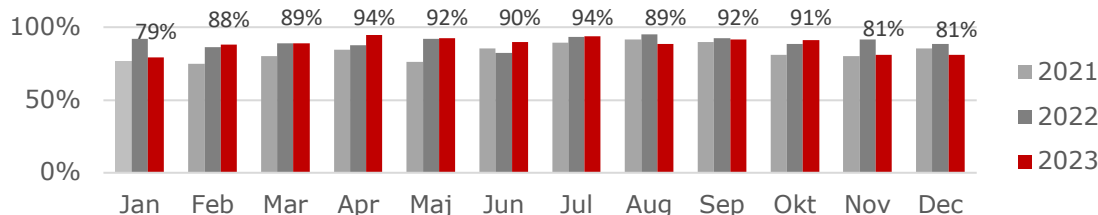
Drygt hälften av resenärerna (56 procent) reser med enkelbiljett på sträckan.

Punktlighet

Punktligheten för 2023 uppgår till 88 procent RT+5 och 95 procent RT+15, vilket är lägre siffror än föregående år då Botniabanan har påverkats av både väder, olyckor och längre banarbeten.

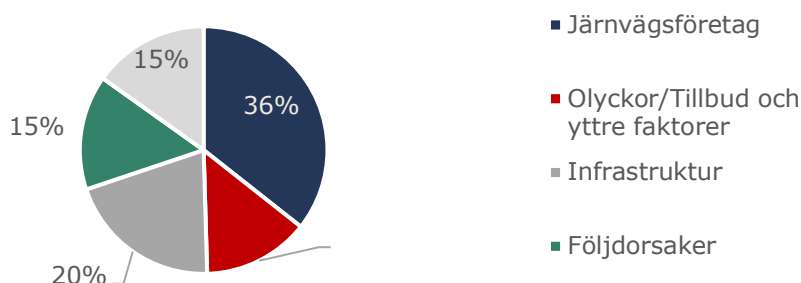
Under januari påverkades linjen av en urspärning söder om Örnsköldsvik som länge skapade hastighetsnedsättningar, men också väderrelaterad påverkan. Över lag är det tydligt att banans punktlighet påverkas som mest under vintermånaderna. Det har november och december har varit månader med mycket snö som yr och fryser fast på tågen, vilket skapar diverse fordonsrelaterade problem.

Punktlighet månadsvis



Punktlighet per månad.

Fördelning förseningsminuter

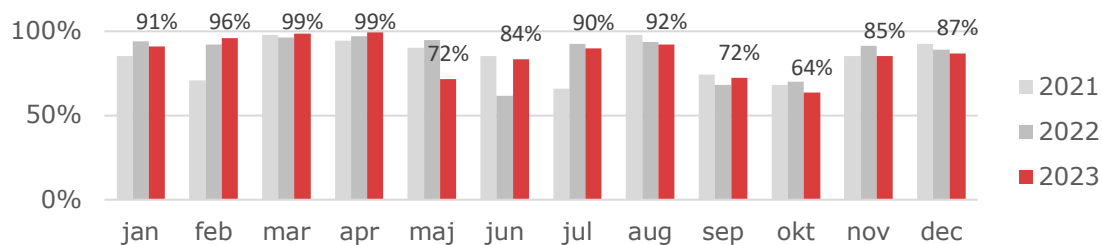


Förseningsminuter fördelade på förseningsorsak under 2023.

Regularitet

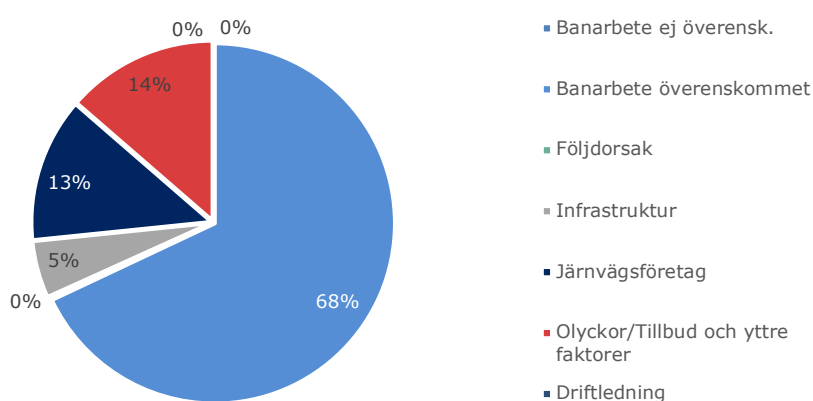
Under 2023 uppgick regulariteten på sträckan till 86 procent. Borträknat dessa månader är regulariteten 93 procent. Under maj till juni och september till oktober påverkades linjen av banarbete mellan Timrå och Sundsvall främst. Detta innebar att resenärer bussades mellan och därmed påverkas punktligheten då bussen inte kommer fram lika snabbt som tåget. Räknas dessa inställelser bort är regulariteten på 95%. Flera olyckor som urspärningar och väder relaterad påverkan på infrastrukturen har också påverkat inställelsen av tågen.

Regularitet månadsvis



Regularitet per månad.

Inställelseorsak



Fördelning orsaker till inställda turer under 2023

Umeå–Vännäs–Vindeln–Hälsnäs

+5%

resande 2023
jmf 2019

91%

ankommer inom 5 min
under 2023
(98% inom 15 min)

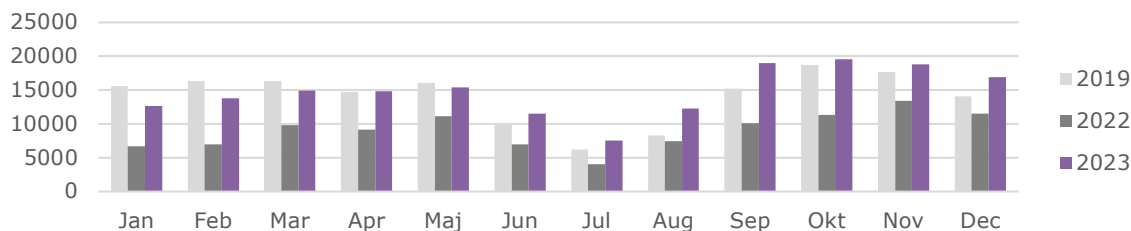
96%

går som tåg
under 2023
(93% under 2022)

Resandet går sakta med säkert uppåt

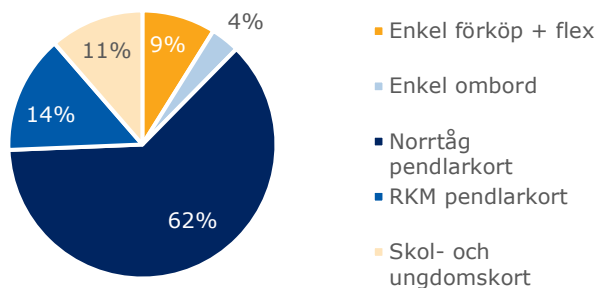
Redan före den resandeminskning som pandemin medförde hade vi ett minskat resande på sträckan Umeå–Vännäs. Under 2022 såg vi en uppgång i resandet, även om det inte uppnådde den nivå vi hade före pandemin. En satsning för att öka pendlarresorna under 2023 fick önskad effekt och vi kunde se att resandet ökade. Totalt uppgick resandet till fem procent över 2019 års nivå. I samband med tidtabellsskiftet i december utökades utbudet till Vindeln till det dubbla och timmestrafik infördes för större flexibilitet mellan Umeå och Vännäs. Hur det utökade utbudet förändrar resandet på sträckan får vi utvärdera under kommande år. Arbets- och studiependlare är den absolut största resenärgruppen på sträckan och utgör 87 procent av resandet.

Resande månadsvis



Resandet under 2023 är 5 procent högre än 2019.

Biljettyp

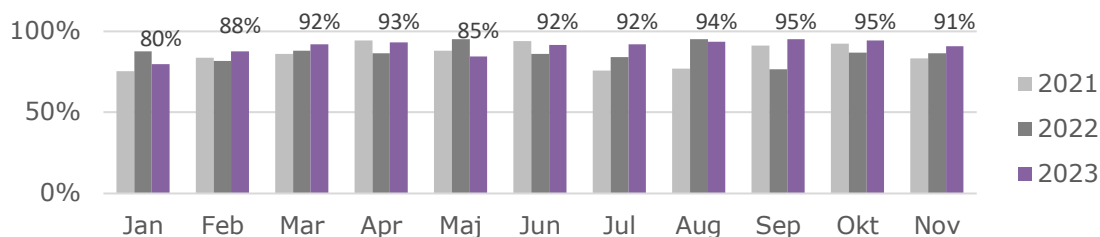


87 procent av resenärerna på sträckan är arbets- eller studiependlare.

Punktlighet

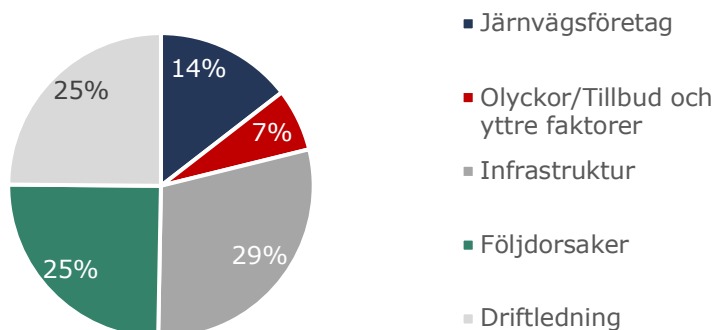
Punktligheten på sträckan är normalt sett hög och under 2023 uppgår punktligheten RT+5 minuter till 91 procent. Punktligheten RT+15 minuter uppgår till 98 procent. Andelen merförseningar kopplat till järnvägsföretagen är låg och i de flesta fallen är de andra järnvägsföretag som spärrar linjen.

Punktlighet månadsvis



Punktlighet per månad.

Fördelning förseningsminuter

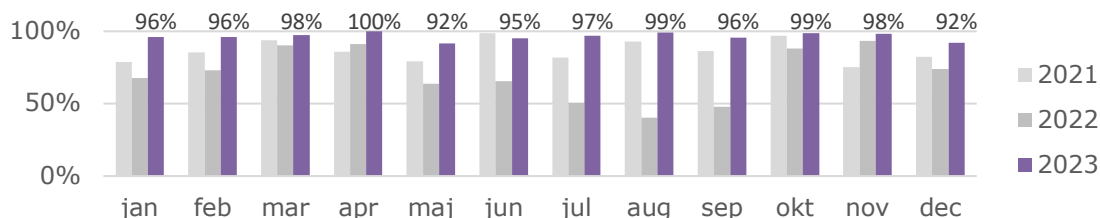


Förseningsminuter fördelade på förseningsorsak.

Regularitet

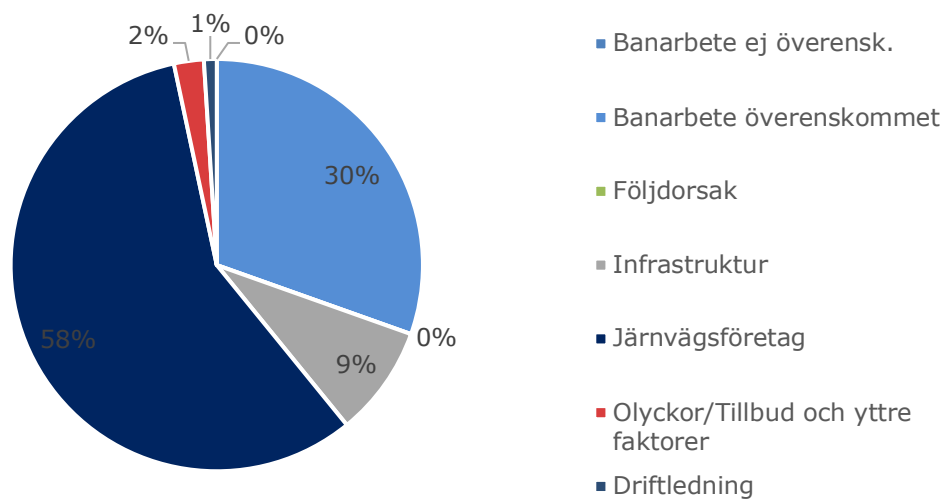
Regulariteten på sträckan är normalt sett mycket hög. Under 2022 uppgick regulariteten till 96 procent. Vad gäller regulariteten för linjen håller den en hög procent och är till största delen påverkad av inställelser på grund av fordonsbrist till följd av väder och problem med underhållet. Ett banarbete i maj påverkade också regulariteten.

Regularitet månadsvis



Regularitet per månad.

Inställelseorsak



Fördelning orsaker till inställda turer under 2023.

Umeå–Luleå

+73%

resande 2023
jmf 2019

69%

ankommer inom 5 min
under 2023
(83% inom 15 min)

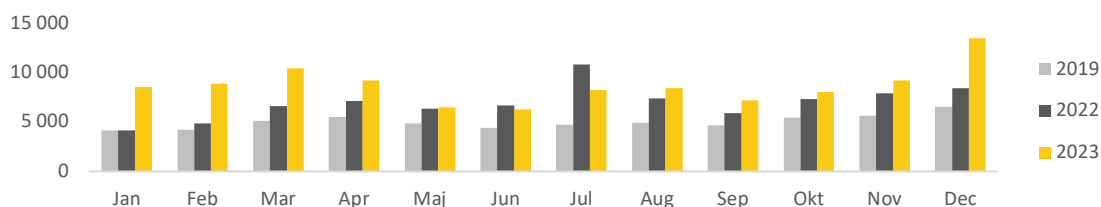
91%

går som tåg
under 2023
(88% under 2022)

Större utbud och fortsatt resandeökning på optimal tåglinje

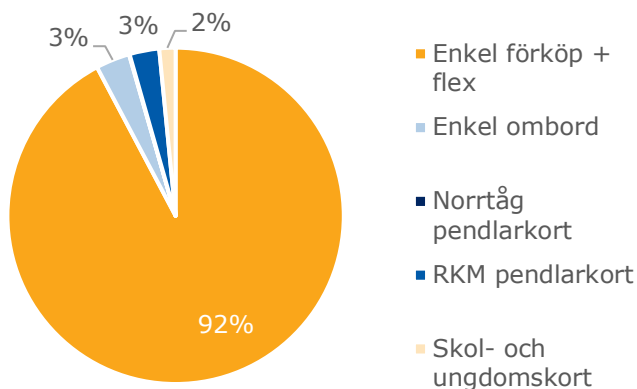
Resandeutvecklingen på sträckan fortsätter att vara stark. Resandeökningen som kom med den utbudsökning som gjordes i samband med tidtabellsskiftet till T23 bekräftade behovet av fler turer på sträckan. Resandet under 2023 var hela 73 procent högre än 2019 och 95 procent av resorna görs med enkelbiljett. De som reser på sträckan är framför allt studenter, affärsresenärer, värnpliktiga och de som reser till Norrlands universitetssjukhus. Det är en attraktiv tåglinje på en sträcka som är mindre bekväm att resa både med bil och buss. I januari 2024 stoppade Trafikverket tågtrafiken norr om Vännäs på grund av den stränga kylan, vilket påverkade trafiken på sträckan under några dagar.

Resande månadsvis



Resandet under 2023 är 73 procent högre än 2019 års resande.

Biljettyp

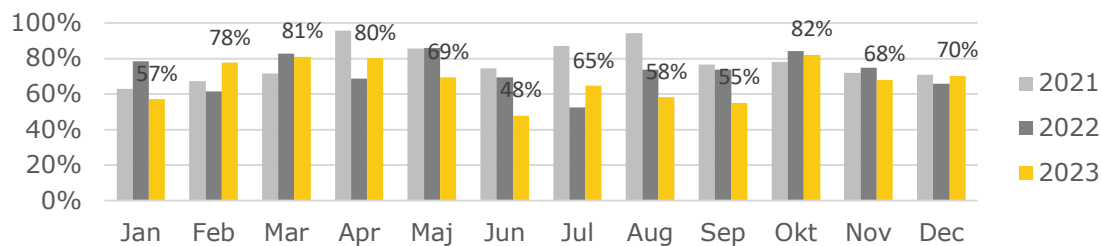


Den stora majoriteten av resenärerna på sträckan reser med enkelbiljett.

Punktlighet

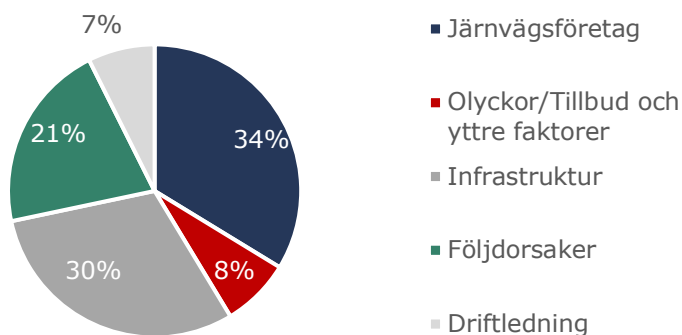
Punktligheten RT+5 uppgick under 2022 till 69 procent och till 83 procent RT+15. Sträckan har länge dragits med punktlighetsproblematik och det senaste året är inget undantag. Många av förseningsminuterna är kopplat till trängsel kring och i Boden. Trots den låga punktligheten visar den senaste NKI-undersökningen att endast 8 procent är missnöjda med tidhållningen och övriga 92 procent är nöjda eller varken eller.

Punktlighet månadsvis



Punktlighet per månad.

Fördelning förseningsminuter

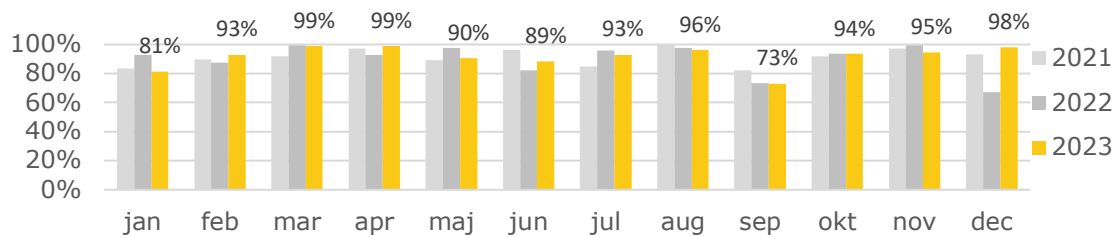


Förseningsminuter fördelade på förseningsorsak under andra tertialet

Regularitet

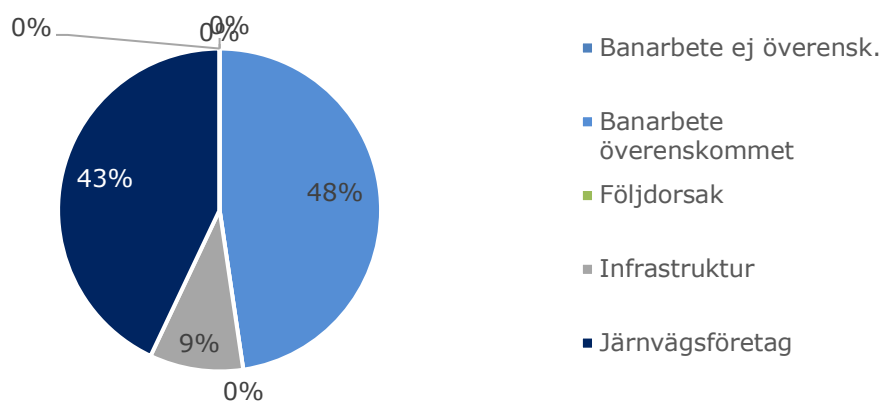
Regulariteten är normalt sett hög på denna sträcka, 91 procent. Totalen dras ned av den något lägre regulariteten i september då vi hade många inställelser på grund av banarbete, men även i januari efter beslut att ställa trafik för att komma i kapp med underhållet på fordonen. Brister i reservdelslager och långa leveranstider är en av orsakerna och den andra är pensionsavgångar på Notvikens depå som medfört vakanser av tjänster.

Regularitet månadsvis



Regularitet per månad.

Inställelseorsak



Fördelning orsaker till inställda turer under 2023.

Luleå–Kiruna

+4%

resande 2023
jmf 2019

68%

ankommer inom 5 min
under 2023
(85% inom 15 min)

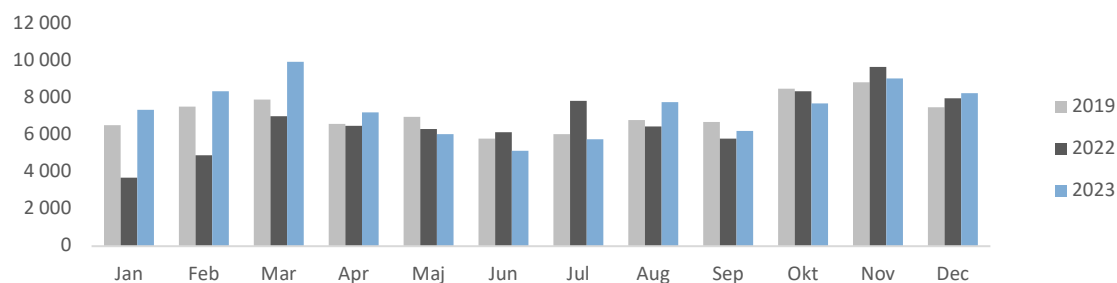
89%

går som tåg
under 2023
(93% under 2022)

Tåget ett tryggt sätt att resa

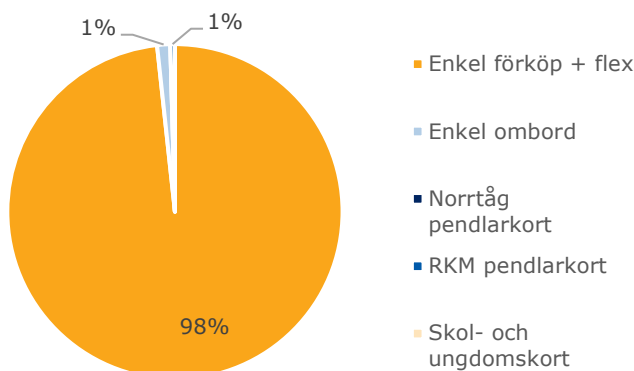
Resandet på Luleå–Kiruna under 2023 är 4 procent högre än 2019 och under flera månader har resandet varit mellan 10 och 20 procent högre än 2019. Av resenärerna reser 99 procent med enkelbiljett och utifrån NKI-undersökningar vet vi att tåget upplevs som ett tryggt sätt att resa jämfört med bilen under vinterhalvåret. I januari 2024 stoppade Trafikverket tågtrafiken norr om Vännäs på grund av den stränga kylan, vilket påverkade trafiken även på sträckan Luleå–Kiruna under några dagar.

Resande månadsvis



Resandet under 2023 är 4 procent högre än under 2019.

Biljettyp

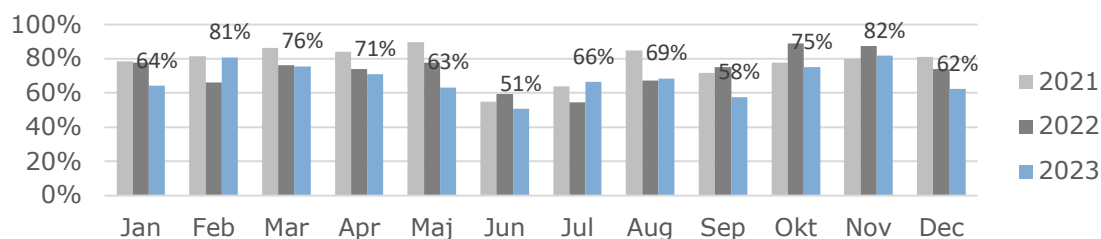


Den stora majoriteten av resenärerna på sträckan reser med enkelbiljett.

Punktlighet

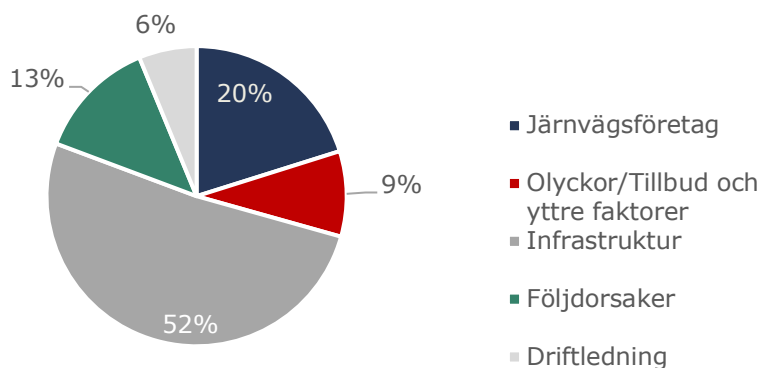
Liksom de andra sträckorna i Norrbotten dras Luleå–Kiruna med en hel del punktlighetsproblematik. Under 2023 uppgick punktligheten RT+5 minuter till +68 procent och punktligheten RT+15 uppgick till 85 procent. Över hälften av förseningsminuterna är kopplat till infrastrukturen. Under 2023 har en ERTMS uppgradering av malmbanan pågått, vilket påverkat punktligheten för linjen. 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

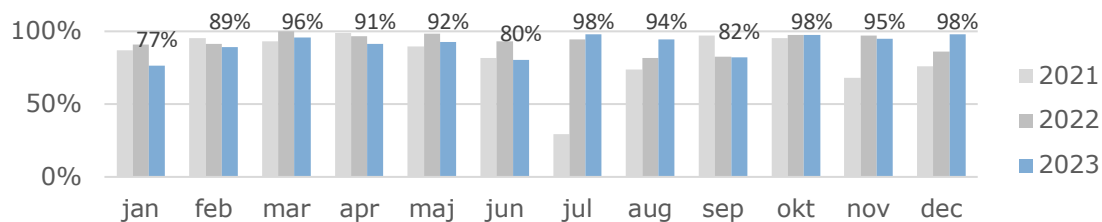


Förseningsminuter fördelade på förseningsorsak under 2023.

Regularitet

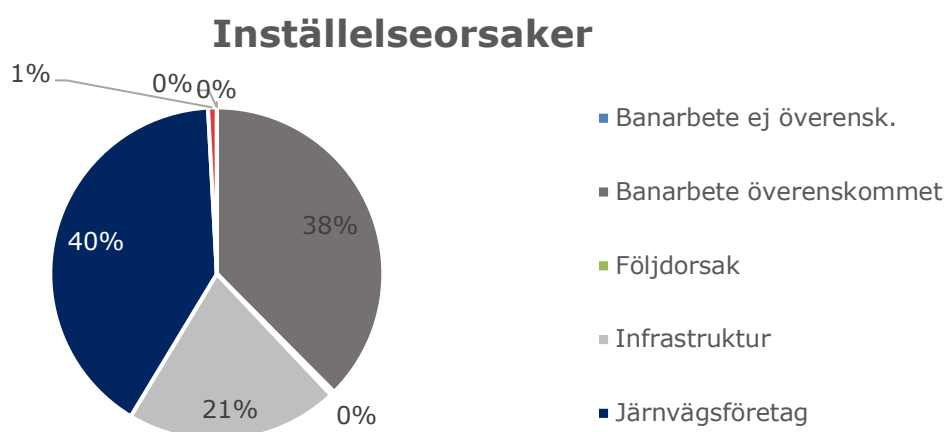
Regulariteten har under året varit hög och uppgick totalt till 89 procent, att jämföra med 93 procent föregående år. Den månad med flest inställda turer var januari och juni. För januari månad handlade det om en inställelse för att komma i kapp fordonsunderhållet, men också en vattenläcka i Kiruna som påverkade trafiken under ett dygn. För junis del var det inställelser huvudsakligen på grund av banarbete på malmbanan.

Regularitet månadsvis



Regularitet per månad.

Inställelseorsak



Fördelning orsaker till inställda turer under 2023.

Luleå–Haparanda

-4%

resande 2023
jmf 2022

76%

ankommer inom 5 min
under 2023
(91% inom 15 min)

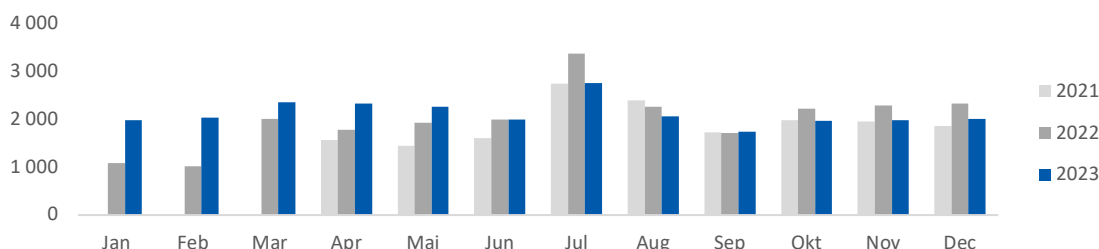
85%

går som tåg
under 2023
(84% under 2022)

Sämre trafik kvalitet i perioder påverkar resandet

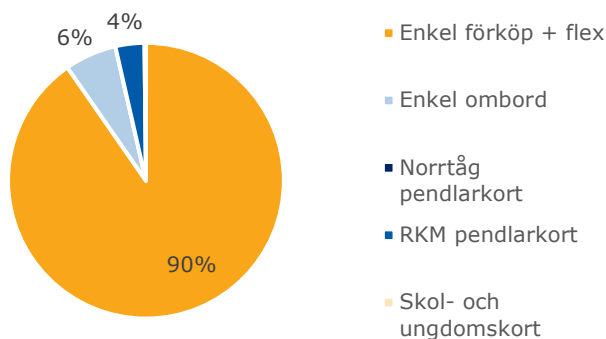
Resandet på sträckan har under 2023 (borträknat pandemieffekter, jan-mar) varit något lägre än föregående år och uppgick till -4 procent jämfört med 2022. Resandet har utmanats av att avgångar på linjen har ställts in till följd av fordonsbrist i perioder. På sommaren, framför allt i juli, ökar resandet på sträckan till skillnad från de flesta andra linjerna där resandet vanligtvis går ned under semesterperioden. Att resandet var så högt i juli 2022 berodde till stor del på erbjudandet ”res för halva priset”, ett erbjudande vi inte hade under sommaren 2023. Den stora andelen (98 procent) av resorna på sträckan görs med enkelbiljett.

Resande månadsvis



Resandet under 2023 är 4 procent lägre än under 2022.

Biljettyp



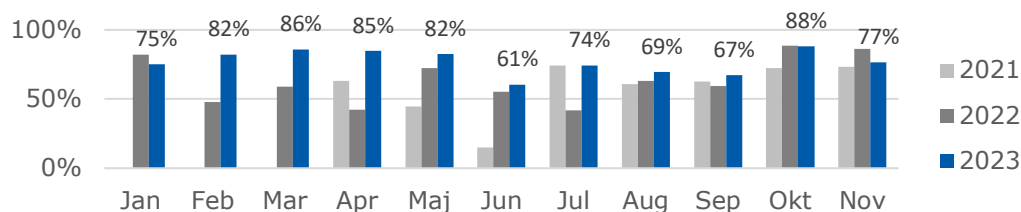
Den stora majoriteten av resenärerna på sträckan reste med förköpt enkelbiljett under 2023. En liten del, 10 procent, reser med pendel- eller skolkort.

Punktlighet

Sträckan har sedan trafikstart den 1 april 2021 dragits med stora punktlighetsproblem. Under 2023 uppgick punktligheten till låga 76 procent RT+5 och 91 procent RT+15, vilket är en stor förbättring mot tidigare år. Förseningarna på sträckan är framför allt kopplade till signalfel, hastighetsnedsättningar och trängselproblematik kring Boden.

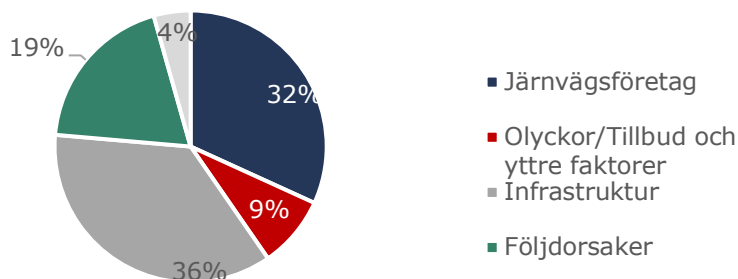
Tidigare har hastighetsnedsättningar uppstått på banan och dessa har ifrågasatts och fortsätter ifrågasättas av operatören och är därför under kortare perioder nu, vilket syns i statistiken med förbättrad punktlighet.

Punktlighet månadsvis



Punktlighet per månad.

Fördelning förseningsminuter

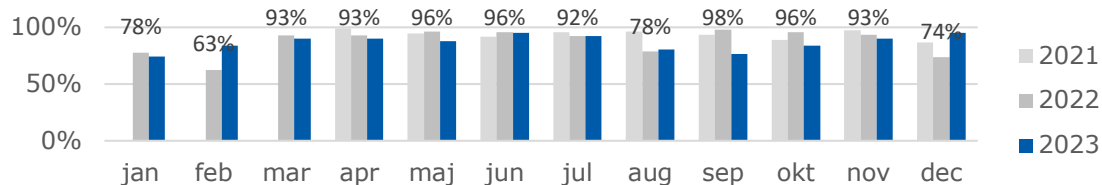


Förseningsminuter fördelade på förseningsorsak under 2023.

Regularitet

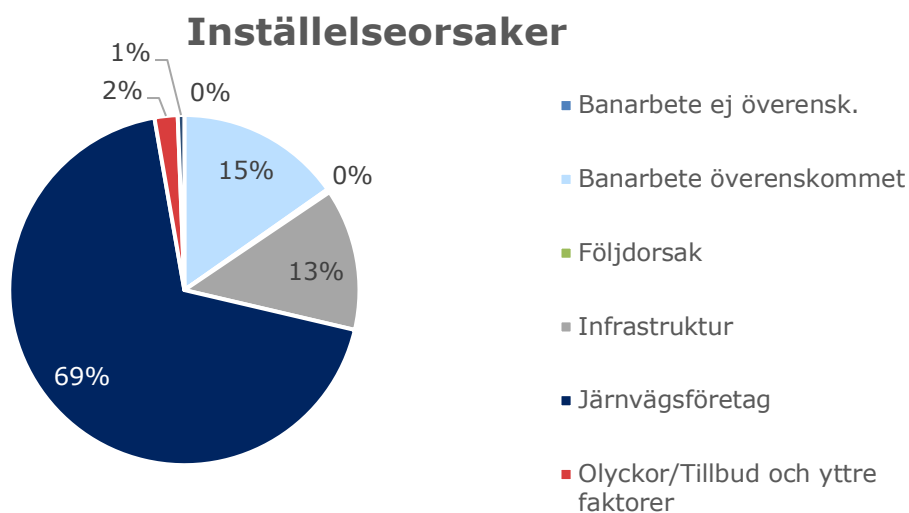
Under 2023 uppgick regulariteten till 85 procent. De flesta månaderna hade hög regularitet på mellan 92 och 96 procent, men totalen dras ned av månader med sämre trafik kvalitet. Den totala regulariteten på en sträcka med få dagliga turer påverkas mycket om några enstaka avgångar ställs in. Det är framför allt sådant som är kopplat till järnvägsföretaget som orsakat inställda avgångar under året. Även här var början på året tufft i Norrbotten då det var brist på material och problem med leveranser av material för underhållet av fordonen, men även vakanta tjänster i depån i Notviken.

Regularitet månadsvis



Regularitet per månad.

Inställelseorsak



Fördelning orsaker till inställda turer under 2023.