



I SAMARBETE MED VY

Kvalitetsrapport Trafik T2 2024



Innehållsförteckning

Resande.....	1
Fritidsresande under sommaråret	1
Punktlighet	2
Infrastrukturella utmaningar för punktligheten	2
Regularitet.....	4
Flera veckors trafikstörningar efter ERTMS-uppdatering.....	4
Sundsvall–Storlien	7
Punktlighet.....	7
Regularitet	7
Sundsvall–Umeå	8
Punktlighet.....	8
Regularitet	8
ERTMS-uppdatering orsakade stora trafikstörningar	8
Umeå–Vännäs–Vindeln–Hälnäs.....	10
Punktlighet.....	10
Regularitet	10
Umeå–Luleå	11
Punktlighet.....	11
Regularitet	11
Luleå–Kiruna	12
Punktlighet.....	12
Regularitet	12
Luleå–Haparanda.....	14
Punktlighet.....	14
Regularitet	14

Resande

Fritidsresande under sommaråret

Under sommarmånaderna såg vi ett resande som fortsatt har varit starkt. I maj genomfördes pensionärsveckan då pensionärer erbjöds resa gratis med Norrtåg. Intresset för pensionärsveckan brukar var stort, men i år var intresset större än någonsin. Omkring fem tusen resor gjordes och det var många som visade sin uppskattning. Syftet med pensionärsveckan är att försöka eliminera de hinder som äldre personer kan uppleva när de reser med tåg, vilket inkluderar allt från att hitta sin resa till att navigera sig fram till sin slutdestination.

I semestertider minskar pendlingsresandet och resor med enkelbiljett ökar. Under semesterperioden kunde resenärer maxa sin semester med Norrtågs tågsemesterkort. Med tågsemesterkortet erbjuder vi två veckor fritt resande på Norrtågs samtliga avgångar för en kostnad av 599 kronor. Omkring 1600 personer köpte tågsemesterkort i år och reste i Norrtågland.

Resandet under sommaren påverkades av att det blev en större störning på Botniabanan i slutet av juli, vilket medförde att biljetter mellan Härnösand och Sundsvall inte kunde köpas. Vid den akuta störningen sattes det nya systemet på prov för alla inblandade; Trafikverket, Samtrafiken och Vy. Detta påverkade resandet negativt i augusti, då det nya biljettsystemet inte hanterar akuta begränsningar av kapacitet på delsträcka som tidigare system. Nya rutiner och processer för snabbare hantering vid akuta störningar är en prioriterade fråga för alla parter.

I början av sommaren skedde ett byte av biljettsystem för hela persontrafiken inom järnväg i Sverige. Norrtåg klarade övergången till det nya systemet bra med kontinuerlig försäljning och smärre buggar. Arbetet med att förbättra och arbeta fram nya flöden för biljettförsäljningen fortsätter kontinuerligt. Det nya systemet ger ökade möjlighet till socialt hållbar prissättning och på så sätt öka resandet i regionerna. Till följd av bytet är tyvärr statistiken för resandet inte tillförlitlig, vilket innebär att det inte visas några grafer denna kvalitetsrapport.

Det preliminära resandet under perioden januari till och med augusti är 1 037 538 resor med Norrtåg, vilket är 7 procent högre än samma period föregående år. Målet för hela 2024 är en resandeökning med 5 procent.

Insatser för att minska tröskeln för att testa att ta tåget ökar möjligheten att flytta resenären från bilen till kollektivtrafiken.

Punktlighet

74%

ankommer inom 5 min
under T2 2024
(83% T2 2023)

88%

ankommer inom 15 min
under T2 2024
(94% T2 2023)

Infrastrukturella utmaningar för 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.

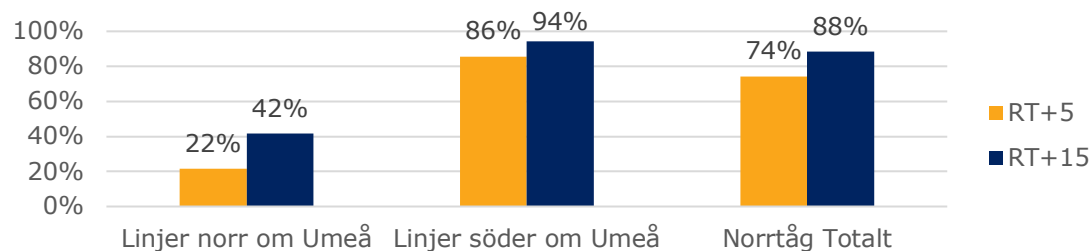
Under T2 2024 var punktligheten 74 procent RT+5 och 88 procent RT+15. Det är fortsatt en bra bit under det nationella punktlighetsmålet (95 procent RT+5). Punktligheten varierar också mellan olika sträckor. Våra linjer i Norrbotten har normalt sett lägre punktlighet än i övriga trafiknätet, vilket även är fallet under andra tertialet (se diagram på sidan 3). Detta beror oftast på utmaningar i infrastrukturen i Norrbotten.

Under 2024 har tågtrafiken i Norrtågland påverkats av flera stora faktorer som bidragit till förseningar och inställda avgångar. Problem med solkurvor i början av sommaren, nedfallande träd som rev ned kontaktledningar och andra infrastrukturella brister har varit återkommande utmaningar. Dessa störningar har lett till långa stopp, vilket inte bara påverkat punktligheten utan också orsakat att fordon hamnat på fel ställen i omloppen, vilket påverkat trafiken även under efterföljande dagar.

Flaskhalsar på stationer som Umeå C och Boden har orsakat betydande problem, där den begränsade kapaciteten har lett till att även tåg som ankommer i tid ibland har behövt nedprioriteras, vilket ofta leder till merförseningar. Dessa merförseningar som snabbt spridit sig längs hela banan. Hastighetsnedsättningar har också varit en stor orsak till förseningar i Norrbotten.

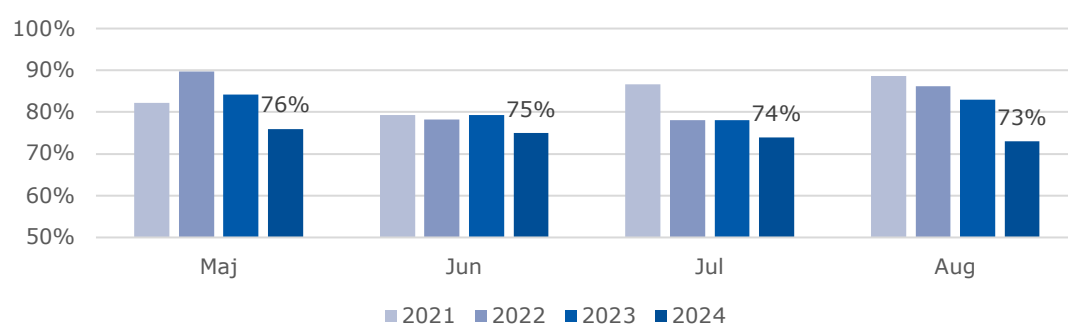
Längre störningar som orsakar att fordon hamnar på fel ställe i omloppet påverkar trafiken även nästkommande dag.

Punktlighet tertial 2



En tydlig skillnad i punktlighet på sträckor norr respektive söder om Umeå.

Punktlighet per månad



Punktlighet per månad RT + 5 minuter.

Regularitet

83%

går som tåg
T2 2024

79%

går som tåg
i augusti 2024

Flera veckors trafikstörningar efter ERTMS-uppdatering

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.

Under T2 2024 har regulariteten i Norrtågtrafiken påverkats av flera stora faktorer, inklusive infrastrukturproblem, systemuppdateringar och tekniska fel. Bränder vid spåren under maj ledde till långa stopp som orsakade fördröjningar och problem med omloppet av fordon, vilket fortsatte att påverka trafiken även efter att bränderna släckts. En uppdatering av signalsystemet ERTMS under sommaren orsakade betydande störningar, särskilt på Ådalsbanan och Botniabanan, där omfattande förseningar och inställda avgångar drabbade resenärerna under flera veckors tid (se mer på sida 7).

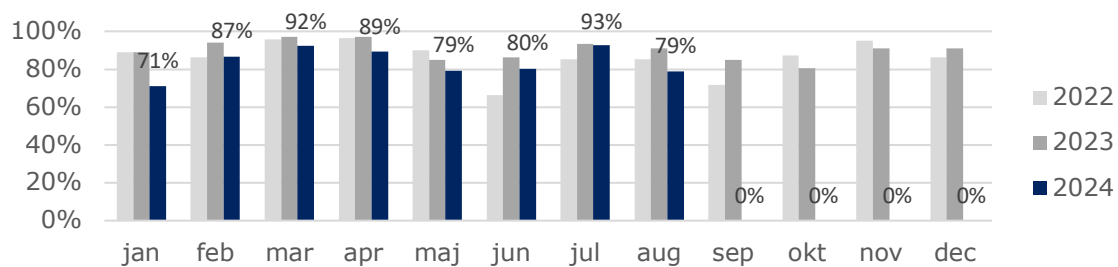
Planerade banarbeten påverkar trafikens robusthet, då de innebär längre perioder av ersättningstrafik eller omprioritering av avgångar. I statistiken som vi presenterar är dock planerat inställda turer på grund av banarbeten borträknade.

I norr har vi uppnått en relativt hög regularitet, mycket tack vare en god fordonstillgång. Däremot är det är fortsatt reducerad trafik på vissa sträckor till följd av den tragiska olyckan utanför Järpen då ett Coradiafordon krockade med en lastbil och sedan blev taget ur trafik.

Sammantaget har regulariteten varierat kraftigt under perioden, och många av de uppkomna förseningarna har varit en direkt konsekvens av både externa faktorer som bränder och tekniska problem, samt infrastruktureller utmaningar som underhåll och systemuppdateringar.

En uppdatering av signalsystemet ERTMS orsakade betydande störningar, med omfattande förseningar och inställda avgångar som drabbade resenärerna under flera veckors tid.

Regularitet månadsvis



Regulariteten under årets andra tertial är betydligt lägre än föregående år.

Linje för linje



Sundsvall–Storlien

84%

ankommer inom 5 min
(93% inom 15 min)
T2 2024

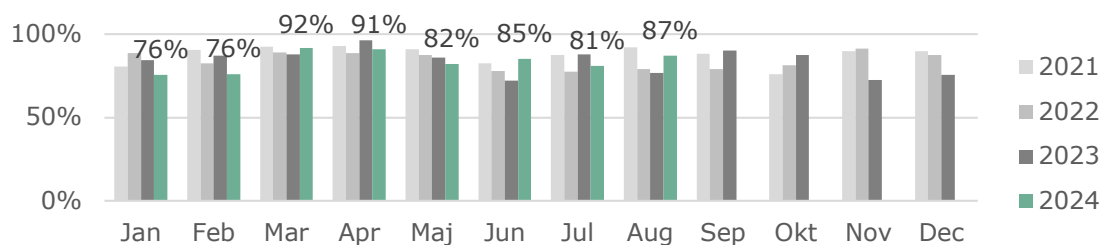
90%

går som tåg
T2 2024

Punktlighet

Den totala punktligheten på sträckan under T2 2024 uppgick till 84 procent RT+5 och 93 procent RT+15. I början av sommaren orsakade solkurvor störningar i trafiken. Långa stopp uppstod även när kontaktledningar revs ned på grund av nedfallande träd, vilket ledde till problem med strömförsörjningen och orsakade både förseningar och inställda turer. Detta är ett återkommande problem och något som Norrtåg regelbundet framhåller är vikten av trädsäkring längs banan. Mittbanan är en hårt trafikerad bana med flera operatörer, där en försening hos en operatör ofta kan sprida sig och orsaka ytterligare förseningar för andra operatörer.

Punktlighet månadsvis

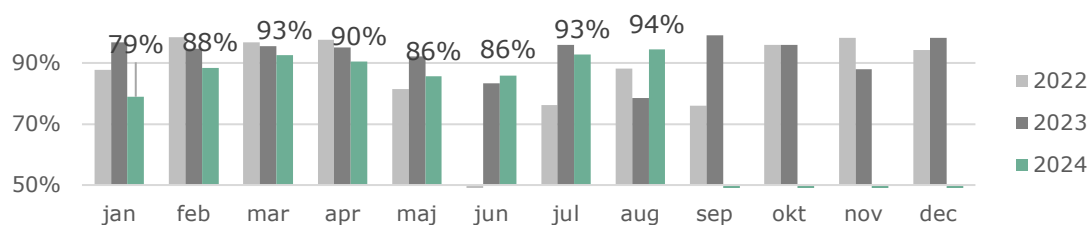


Punktlighet per månad.

Regularitet

Regulariteten under T2 2024 uppgick till 90 procent. Under maj månad inträffade flera bränder vid spåret, vilket resulterade i återkommande trafikstörningar och inställda avgångar. Längre stopp på banan leder ofta till att fordon hamnar på fel plats i omloppet, vilket påverkar trafiken även under nästkommande dagar.

Regularitet månadsvis



Regularitet per månad.

Sundsvall–Umeå

85%

ankommer inom 5 min
T2 2024
(93% inom 15 min)

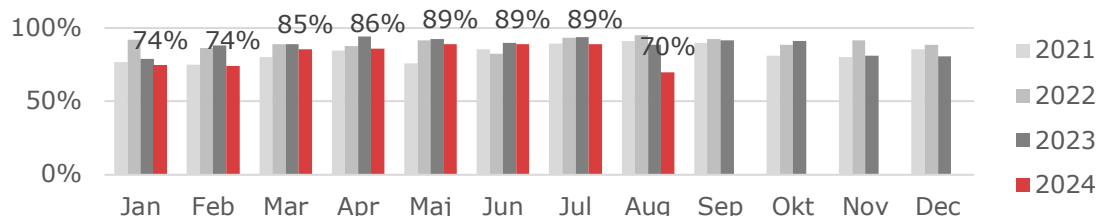
82%

går som tåg
T2 2024

Punktlighet

Punktligheten för T2 2024 uppgår till 85 procent RT+5 och 93 procent RT+15. Tågtrafiken längs kusten påverkas av punktlighetsproblemen på Stambanan genom övre Norrland och på. Över två tredjedelar av tågen från Norrbotten har resenärer som byter till tåg söderut från Umeå. Detta gör att försenade tåg från norr ofta orsakar följd förseningar på kuststräckan, eftersom södergående tåg tvingas invänta anslutningar.

Punktlighet månadsvis



Punktlighet per månad.

Regularitet

Under T2 2024 uppgick regulariteten på sträckan till 82 procent. Trafiken på sträckan är fortsatt reducerad till följd av den olycka som skedde på Mittbanan i slutet av föregående år. Trafiken på sträckan är fortsatt reducerad till följd av olyckan på Mittbanan i slutet av föregående år, där ett Coradia-fordon skadades så allvarligt att det förväntas vara på reparation under hela T24. Under perioden från mitten av juni till mitten av augusti gäller sommartidtabellen (B-period), vilket innebär att trafiken är något reducerad. Under juni och juli stoppades all trafik på Botniabanan vid tre tillfällen på grund av infrastrukturfel och strömförsörjningsproblem, där varje avbrott varade i över sex timmar.

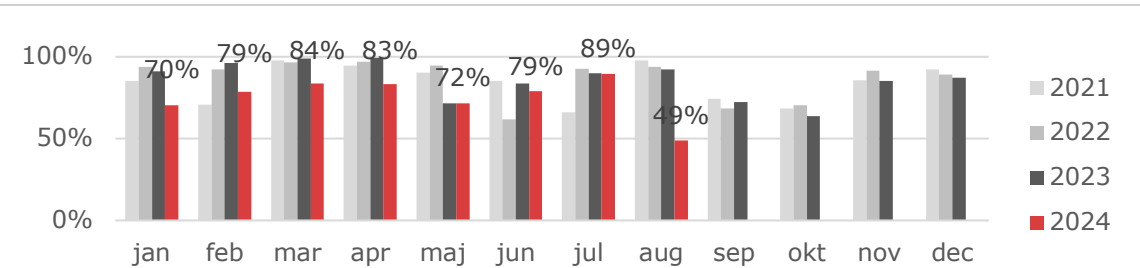
ERTMS-UPPDATERING ORSAKADE STORA TRAFIKSTÖRNINGAR

En uppdatering av signalsystemet ERTMS orsakade i slutet av juli omfattande störningar i Norrtågstrafiken på Ådalsbanan och Botniabanan. Detta ledde till förseningar och inställda tågavgångar under drygt fyra veckors tid, vilket främst drabbade Norrtågs resenärer.

Felet gjorde att bommar och liknande vid vägöverfarter inte fungerade som avsett, vilket innebar att det inte var säkert att trafikera med tåg vid dessa platser. Norrtågs avgångar till och från Sundsvall ersattes med buss på sträckan Härnösand–Sundsvall. Tågen kunde återigen rulla som vanligt mellan Sundsvall och Härnösand den och med den 30 augusti.

Norrtåg AB är kritiskt till att icke efterfrågade uppdateringar genomförs på banan och att det ska ta flera veckor att åtgärda problem som uppstår. Sträckan är Norrtågs största sett till antalet resenärer, och felet inträffade under semesterperioden då många resenärer kanske hade valt tåget i stället för bilen eller flyget på sin semester.

Regularitet månadsvis



Regularitet per månad.

Umeå–Vännäs–Vindeln–Hällnäs

88%

ankommer inom 5 min
T2 2024
(96% inom 15 min)

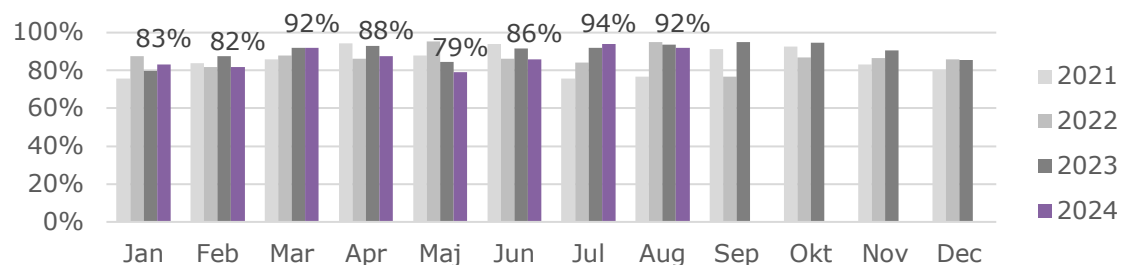
86%

går som tåg
T2 2024

Punktlighet

Punktligheten under T2 2024 uppgår till 88 procent RT+5 minuter. Punktligheten RT+15 minuter uppgår till 96 procent. Punktligheten på sträckan är vanligtvis hög, men Umeå C utgör en flaskhals. På grund av begränsad kapacitet kan även tåg som ankommer i tid till stationen bli bortprioriterade, vilket kan leda till förseningar vidare till Umeå Ö.

Punktlighet månadsvis

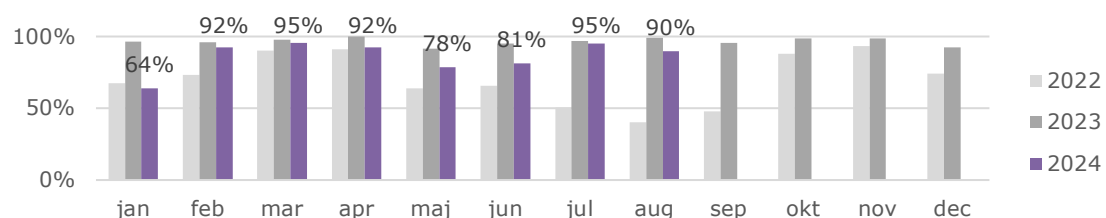


Punktlighet per månad.

Regularitet

Regulariteten på sträckan är normalt sett hög. Sedan början av april har regulariteten påverkats av ett banarbete norr om Vännäs som berörde fem morgonavgångar på vardagar. Under de tolv veckor som arbetet pågick hänvisades resenärer från Vindeln och Hällnäs till ersättningsbuss eller Länstrafiken på morgonen. Trots att banarbetet pågick under en längre period var budskapet från ombordpersonalen att resenärerna upplevde att det hade flutit på ganska bra.

Regularitet månadsvis



Regularitet per månad.

Umeå–Luleå

48%

ankommer inom 5 min
T2 2024
(70% inom 15 min)

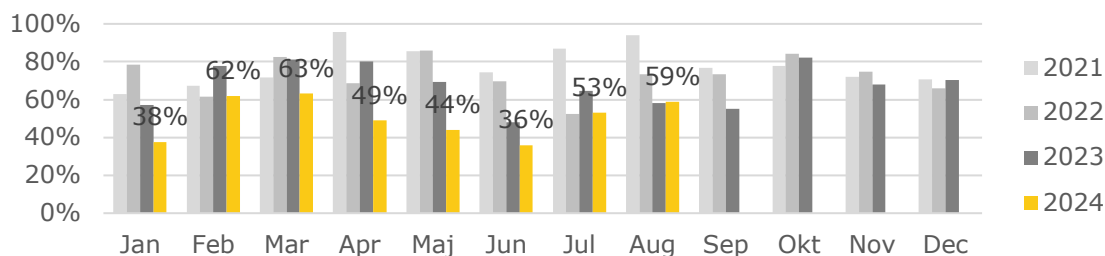
95%

går som tåg
T2 2024

Punktlighet

Punktligheten RT+5 uppgick under T2 2024 till 48 procent och till 70 procent RT+15. Under 2024 har vi haft historiskt låg punktlighet på sträckan vilket i de allra flesta fallen kan härledas till orsaker kopplade till infrastrukturen. Det försenade banarbetet mellan Boden och Luleå resulterade i hastighetsbegränsningar och systematiska förseningar. Tåg som har avgått i tid från Luleå har drabbats av förseningar redan vid ankomst till Boden. Eftersom Boden är utgör en nodfunktion för alla linjer i norr skapar detta en extra sårbarhet i trafiksystemet och påverkar trafiken både norr- och söderut.

Punktlighet månadsvis

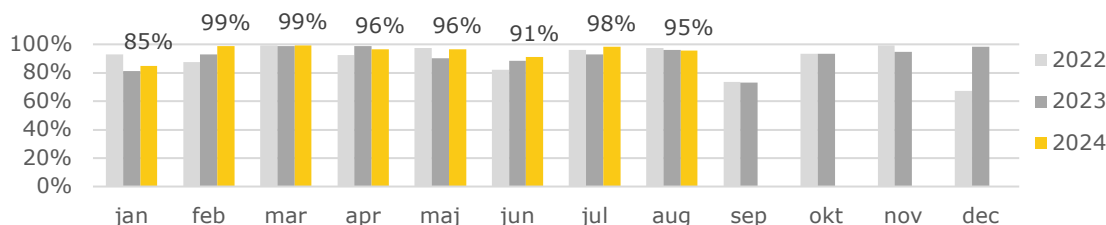


Punktlighet per månad.

Regularitet

Regulariteten har under denna period uppgått till 95 procent. Att regulariteten är så pass hög är främst tack vare den höga fordonstillgången under tertialet.

Regularitet månadsvis



Regularitet per månad.

Luleå–Kiruna

32%

ankommer inom 5 min
T2 2024
(61% inom 15 min)

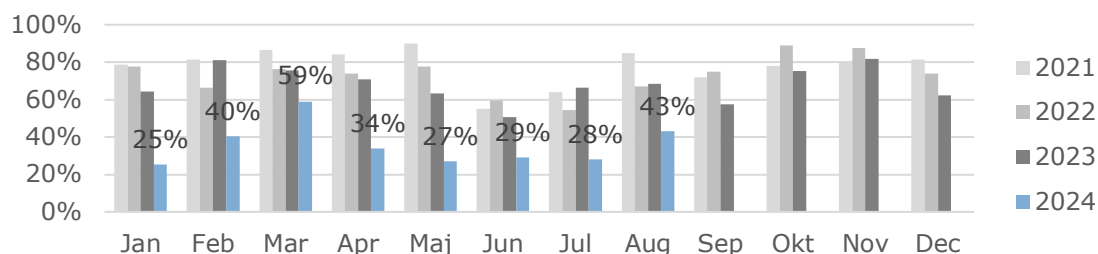
82%

går som tåg
T2 2024

Punktlighet

Under T2 2024 har trafiken på linjen Luleå-Kiruna fortsatt stora punktlighetsproblem; 32 procent RT+5 och 61 procent RT+15. Historiskt är det en bana med lägre punktlighet än de övriga banorna där orsaken inte bara är kopplat till de långa sträckorna Norrtåg trafikerar, utan framför allt de stora bristerna i infrastrukturen. I genomsnitt är drygt hälften av alla merförseningar kopplade till infrastrukturproblem, främst hastighetsnedsättningar på grund av spårfel. Det är en högt belastad bana. Efter stört läge kvarstår förseningarna längre och påverkar därför trafiken under en längre tid. Eftersom det är relativt få avgångar längs banan är det sårbart i ett trafikstört läge och statistiken påverkas negativt. En ytterligare utmaning är att flera av mötesstationerna på Malmбанan är för korta för att malmtåg ska kunna stanna vid dem, vilket leder till längre gångtider mellan tågmöten och i sin tur bidrar till förseningar.

Punktlighet månadsvis

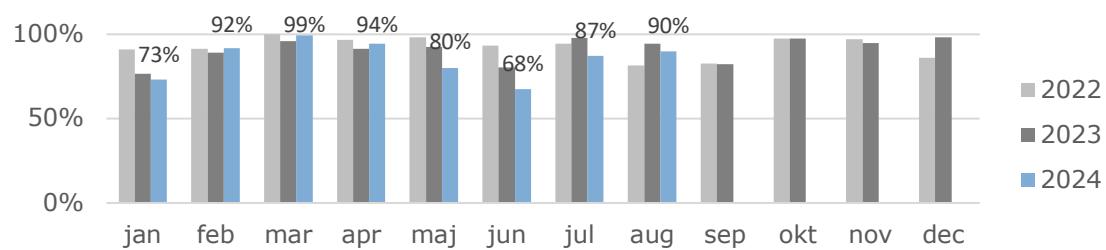


Punktlighet per månad.

Regularitet

Regulariteten har under T2 2024 legat på 82 procent. Ett större stopp inträffade i samband med inkopplingen av ERTMS i augusti, vilket resulterade i förändrade uppställningsmöjligheter från Trafikverket med kort varsel. Detta påverkade drygt hälften av alla avgångar under några dagar och påverkade därmed regulariteten.

Regularitet månadsvis



Regularitet per månad.

Luleå–Haparanda

27%

ankommer inom 5 min
T2 2024
(72% inom 15 min)

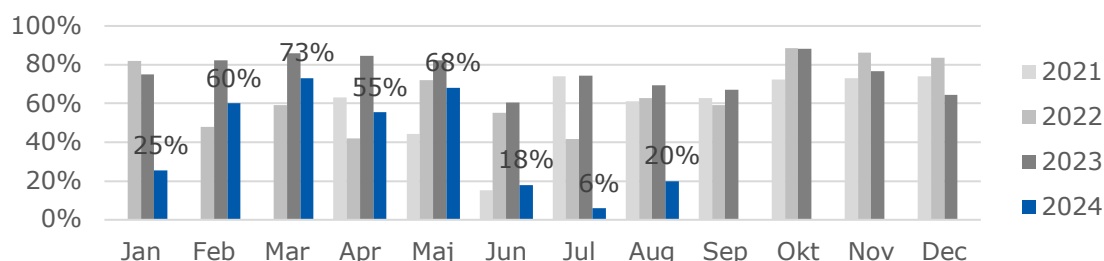
87%

går som tåg
T2 2024

Punktlighet

Sträckan mellan Haparanda och Luleå har sedan starten dragits med stora punktlighetsproblem. Under T2 2024 uppgick punktligheten till låga 27 procent RT+5 och 72 procent RT+15. Haparandabanan är den bana som drabbats hårdast av hastighetsnedsättningar, ändra sedan den öppnades för trafik 2021. Under vissa veckor har punktligheten varit så låg som under 10 procent, särskilt under sommarmånaderna på grund av banarbeten. När ett banarbete har avslutats måste banan trafikerats med ett visst antal ton innan hastigheten återigen kan höjas, och detta tar lång tid på Haparandabanan på grund av den låga trafikeringsgraden. Eftersom banan inte är tungt trafikerad, till exempel med godståg, sitter hastighetsnedsättningar kvar längre än på högre belastade banor.

Punktlighet månadsvis

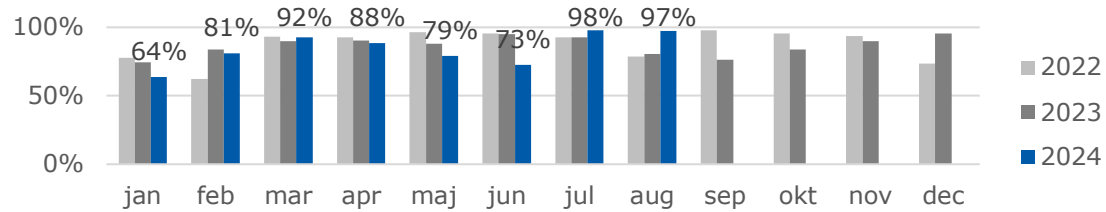


Punktlighet per månad.

Regularitet

Regulariteten T2 2024 uppgick till 87 procent. Vid större störningar som påverkar fordonstillgången i Norrbotten prioriteras trafiken på sträckorna Luleå-Kiruna och Umeå-Luleå, vilket innebär att trafiken och därmed regulariteten på Haparandabanan påverkas negativt, trots att grundorsaken inte är kopplad till händelser på linjen Luleå-Haparanda. Under slutet av tertialet har dock regulariteten varit bra, eftersom fordonstillgången har varit god.

Regularitet månadsvis



Regularitet per månad.