

Kvalitetsrapport Norrtågstrafiken

Innehåll

Hög tillförlitlighet och de flesta tågen i tid – sett över en längre period.....	2
Regularitet kvartal 3 - 2018 uppgår till 94 %	3
Punktligheten förbättras men vi är inte nöjda!	5
Infrastruktur – den största orsaken till merförseningar	6
Resenärsutvecklingen åter positiv	7
Norrtågs förbättringsprogram	9
Resande per sträcka	10
Umeå-Sundsvall	10
Sundsvall-Östersund-Storlien	11
Umeå-Vännäs	12
Umeå-Lycksele	13
Umeå-Luleå.....	14
Kiruna-Luleå.....	15



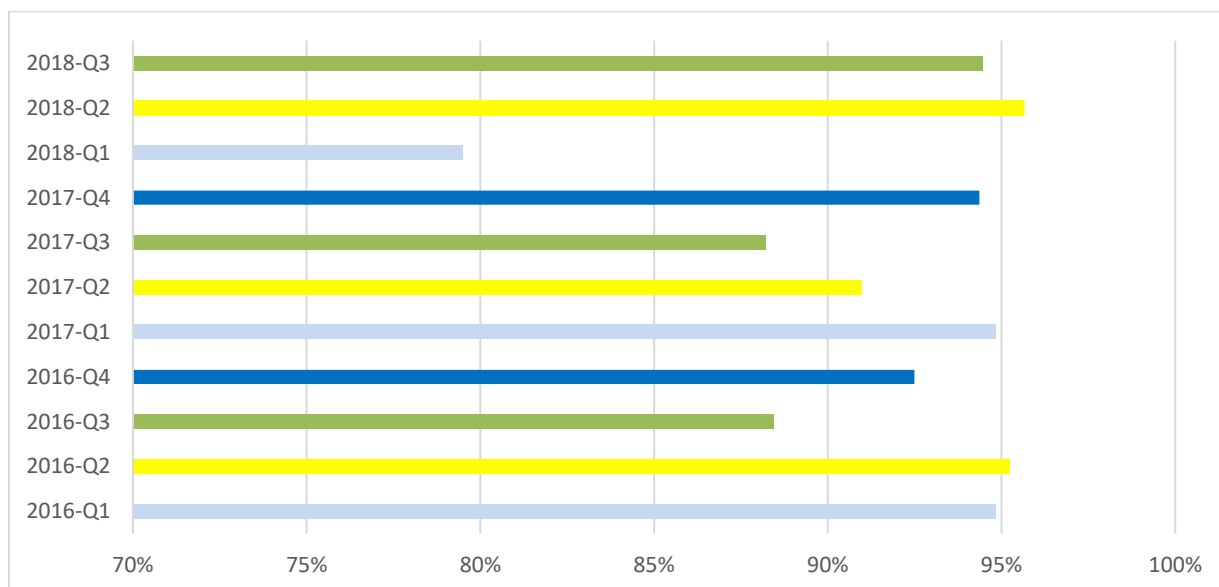
Ett förbättrat järnvägsunderhåll tillsammans med ett förebyggande fordonsunderhåll skapar förutsättningar för en bra trafik kvalitet

En vanlig vardag reser cirka 5 500 personer med Norrtåg. Även en liten störning påverkar snabbt många människor. För att nå ett långsiktigt hållbart transportsystem måste fler vilja resa kollektivt. Ett ökat järnvägsunderhåll som inriktas på åtgärder för att förbättra järnvägssystemets funktionalitet utanför de stora och mest trafikerade banorna skulle bidra till ett ökat förtroende för järnvägen och därmed ökat resande.

Hög tillförlitlighet och de flesta tågen i tid – sett över en längre period

Vinterkvartalet är väderberoende och kan vissa veckor orsaka stora problem med snöröjning, viltolyckor och i vissa fall inställda tåg pga kyla. Kvartal 3 påverkas trafiken ofta av planerade banarbeten med inställda avgångar som blir bussersatta. Huvudregeln är att trafiken ersätts med busstrafik vid inställelser.

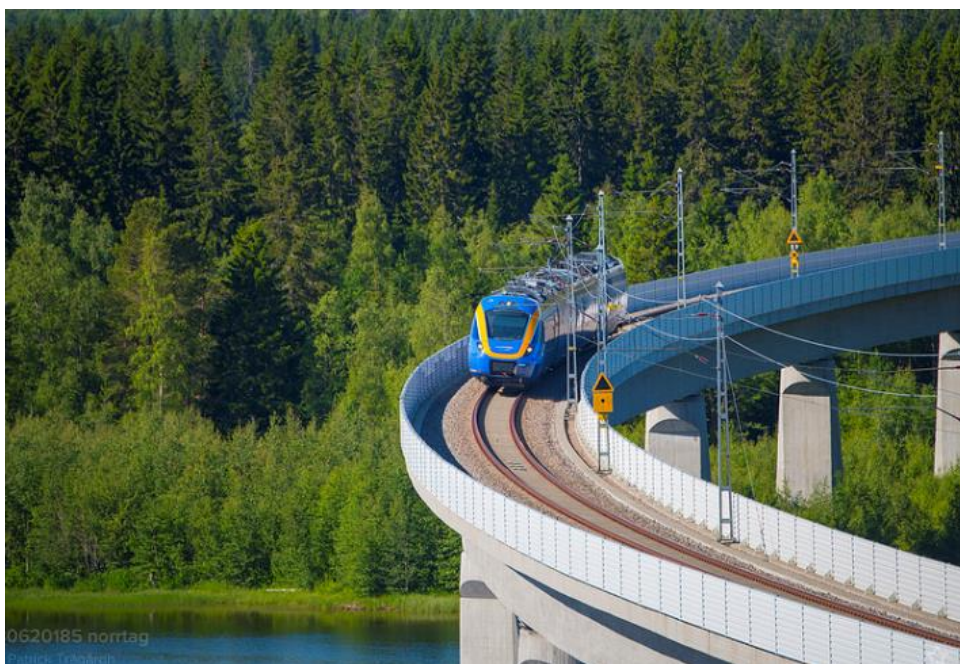
De flesta tågen går enligt tidtabell, året om. De avvikelser som finns har oftast varit relaterade till specifika problem längs en enskild sträcka eller händelse. Vinterkvartalet är väderberoende och kan vissa veckor orsaka stora problem med snöröjning, viltolyckor och i vissa fall inställda tåg pga kyla. Kvartal 3 påverkas trafiken ofta av planerade banarbeten med inställda avgångar som blir bussersatta. Huvudregeln är att trafiken ersätts med busstrafik vid inställelser. Norrtågs trafik hänger samman i ett trafiksystem, så störningar på en sträcka i ett län kan påverka regularitet och punktlighet i en annan del av systemet. Den upplevda kvaliteten på trafiken upplevs av resenären olika. Vissa resenärer drabbas hårdare än andra pga olika omständigheter.



Regularitet kvartalsvis över åren 2015-2018

Regularitet kvartal 3 - 2018 uppgår till 94 %

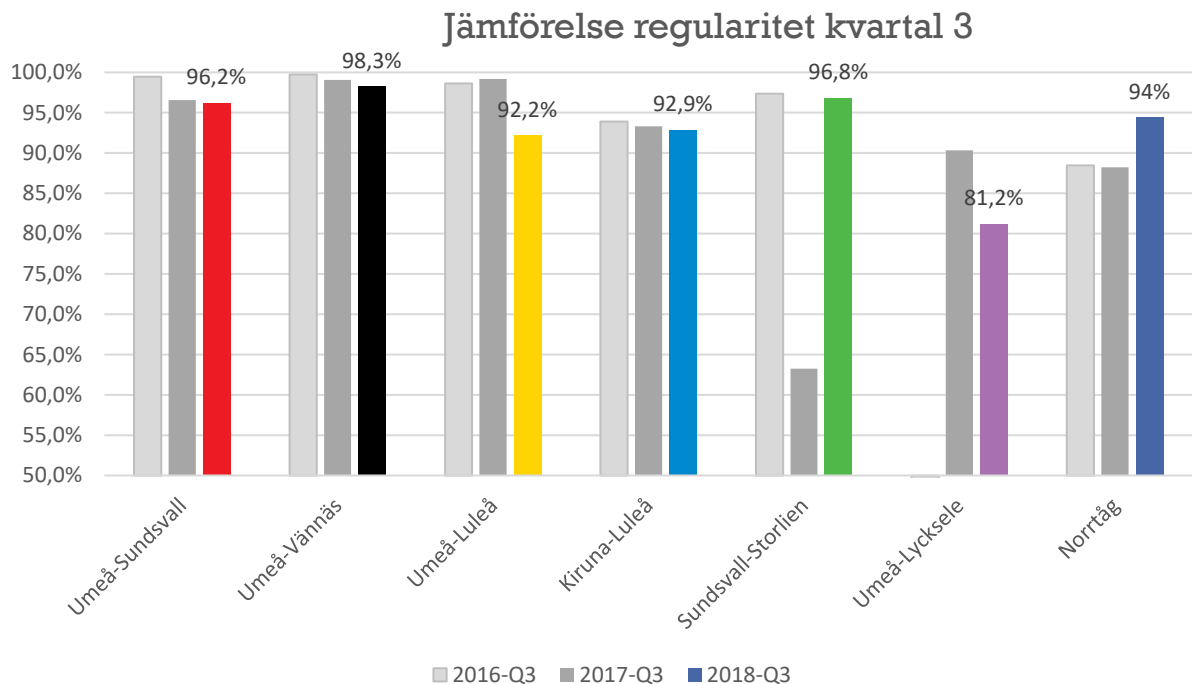
Vintern 2018 var en vinter med stora snömängder under en lång period. Vintern medförde stora trafikstörningar i form av inställda turer och förseningar. Snöröjningen har varit en utmaning för Trafikverket. Beredskapen har varierat och några entreprenörer har periodvis haft svårigheter med nya maskiner och personella resurser. Entreprenörerna har haft dålig maskinkapacitet och använt sig mer av mindre maskiner som inte fungerar tillfredsställande och vidare saknas ETCS utrustade fordon som kan snöröja på ERTMS utrustade banor. De stora snömängderna har även inneburit att entreprenörerna har prioriterat de mer trafikerade linjerna, vilket gett effekter på övriga linjer. Antal förseningstimmar på grund av is och snö i växlar har varit betydligt fler än en normal vinter. De växelvärmeelement som finns har inte fungerat tillfredsställande och i efterhand kan man konstatera kalibreringsproblem. Vidare har Norrtåg haft tre gånger fler viltolyckor jämfört med föregående vinter. Till följd av de stora snömängderna sökte sig vilt till spåren. Till skillnad från de större vägarna saknas viltstängsel längs järnvägen på stora sträckor. Viltpåkörningar under december och januari månad uppgick till ett 80-tal för Norrtåg, att jämföra med 24 viltolyckor under samma period föregående år. Viltpåkörningar medför betydande trafikstörningar, förseningar och omfattande reparationskostnader på grund av att moderna tåg ofta är känsligare för kollisioner, samt problem med eftersök av skadade djur och kadaverhantering. Under vintern förekom flera urspårningar av snöröjningsfordon och en kollision med en bil som fastnat i snön vid en järnvägsövergång. Is från tunneltak längs banan har vid flera tillfällen ramlat ner och förstört rutor och elektronik på tågen med lång avställningstid som följd. Vid jämförelse av fordonsskador med föregående vinter rapporterade på fordon som trafikerar Umeå-Sundsvall-Storlien så ser vi en betydande andel av skador på fordonskaross, drivhjul och bromssystem. Skador som är direkt hänförliga till viltolyckor, hjulskador och fastfrusna bromsar.



Med våren kommer värmen och bättre förutsättningar för en bättre kvalitet och vi ser att under det andra kvartalet att regulariteten har förbättrats. Här redovisar vi andelen persontåg som ställts in samma dag

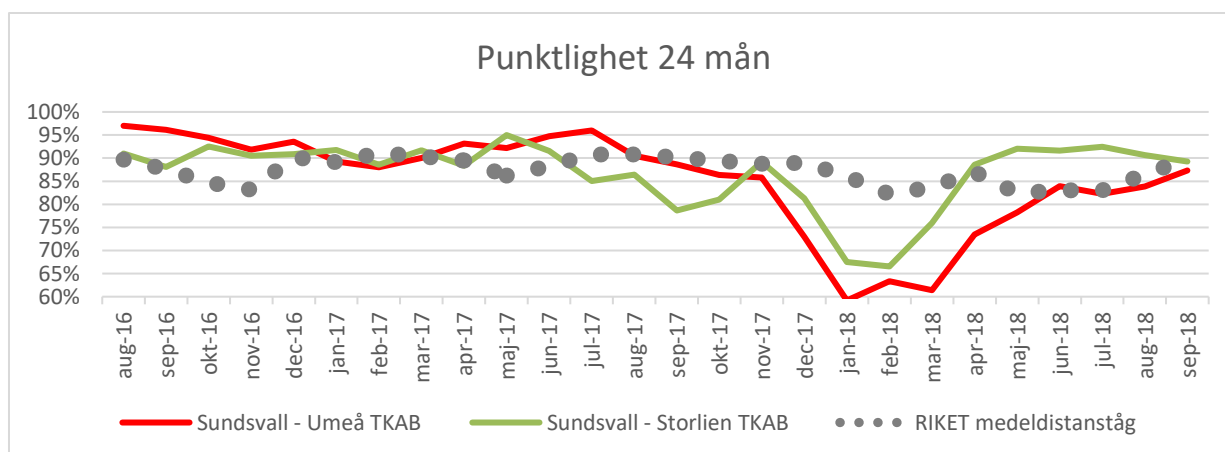
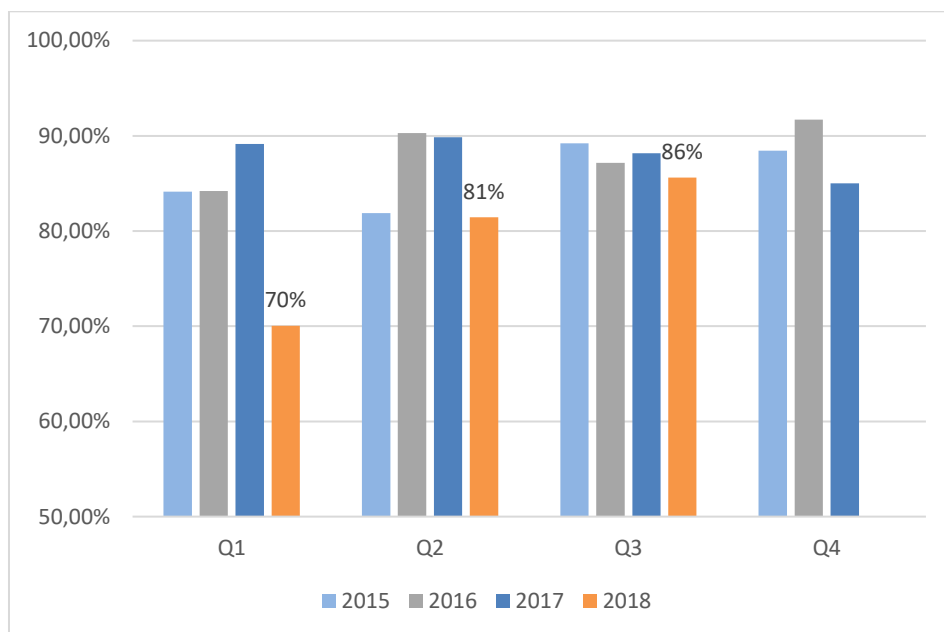
eller dagen före planerad avgångstid och persontåg som startat, men av någon anledning inte kunnat gå till slutstationen. Att tågen inte har nått sin slutdestination kan bland annat bero på att det har blivit något fel på tåget eller på någon vagn och att tåget därför har tagits ur trafik. Regulariteten har förbättrats kraftigt jämfört med kvartal 1 men även jämfört med tidigare år på de flesta linjer vilket avspeglas i diagrammet ovan. Ökningen på linjen mellan Umeå och Lycksele beror främst på förbättrad planering gällande underhållet på fordonen som trafikerar sträckan. En underhållsskuld på fordonen medför dock att underhåll på fordon ibland måste prioriteras före trafik vilket medför att det finns dagar då fordon inte finns tillgängliga för trafik. Tågoperatören prioriterar då fordonstillgången till de mest trafikerade linjerna vilket medför att trafiken mellan främst Umeå-Luleå och Lycksele-Umeå får inställda tågavgångar, vilket påverkar regulariteten negativt. Dock är det en kraftfull minskning för inställda turer orsakade av järnvägsoperatören och underhåll av tåg jämfört med kvartal 1.

Regularitet uppgår till 94 % för kvartal 3. Jämfört med tidigare år inträffar de stora banarbeten under oktober månad 2018, vilket kommer att påverka regularitet i kvartal 4.



Punktligheten förbättras men vi är inte nöjda!

Tågen räknas vara i tid om de kommit fram inom fem minuter efter ankomsttiden enligt tidtabellen. Första kvartalet innebar en sämre punktlighet då fordonsfel och problem med infrastruktur var dubbelt så många som en normal vinter. Under kvartal två har punktligheten förbättrats beroende på vår och mildare väder. Dock kvarstår mycket eftersläpande underhåll på fordonen som ger effekter på trafiken. Sett till hela tågsystemet under kvartal 3, kommer nästan 9 av tio tåg fram i tid. Det ska förbättras och vi är långt ifrån nöjda. På enskilda sträckor och under vissa tider är punktligheten sämre, och då är det den enskilde resenären som blir lidande. Att andra tåg är i tid är heller ingen tröst om det egna tåget blir sent.

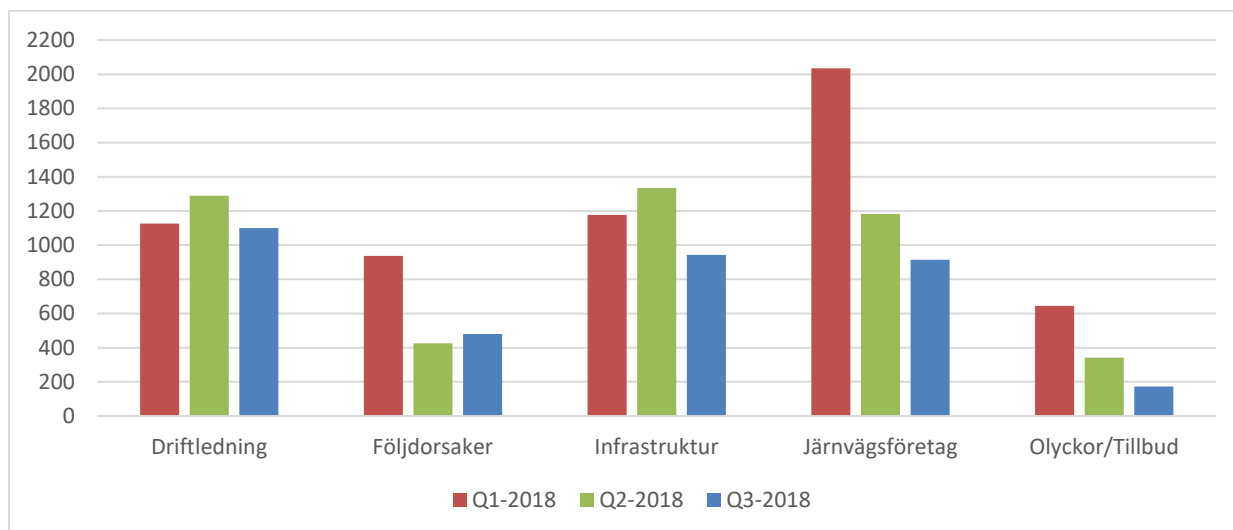


Punktlighet över tid på Norrtågs två största linjer jämfört med riket.

Infrastruktur – den största orsaken till merförseningar

De främsta orsakerna till att tåg inte är i tid är framförallt infrastrukturfel, banarbete, olyckor/tillbud, fordonsfel eller obehöriga i spår. Det är exempel på händelser som gör att trafik måste stoppas eller att hastighetsnedsättningar måste göras. Säkerheten kommer först, både hos Trafikverket och järnvägsoperatören.

Merförseningar för tåg på mer än 5 minuter. Källa: TrV LUPP



Driftledning: Trafikverkets driftledning.

Följdorsaker: Här ingår bland annat förseningar orsakade av ett annat tåg, oavsett om det är framfört av Norrtåg eller övriga operatörer.

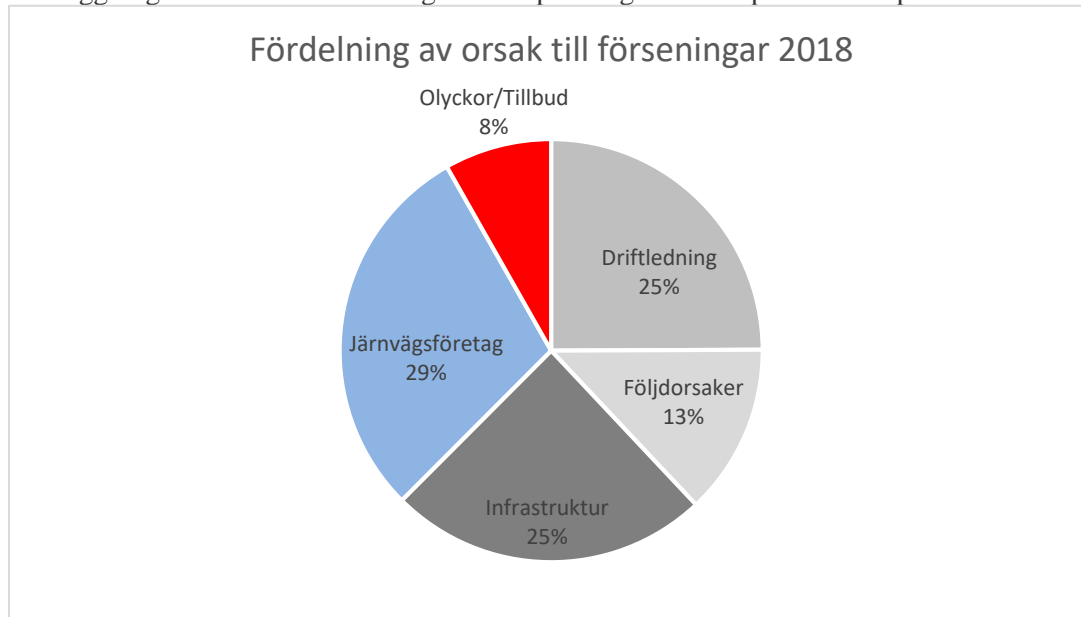
Infrastruktur: Inklusivt banarbeten.

Järnvägsföretag: Här lika med Norrtåg

Olyckor/Tillbud och yttre faktorer: Yttre faktorer såsom väder, olyckor, mm..

Blir ett tåg försenat får det också snabbt följdverkningar för andra tåg då vi har enkelspår och långt mellan mötesstationer. Det kan räcka med en så liten försening som två minuter innan andra tåg börjar påverkas. Ackumulerat för 2018 uppgår operatörens ansvar för förseningar till cirka 35 %. Det är besvärande att se att förseningar på sträckorna Umeå-Luleå och Luleå-Kiruna fortsatt är stora. En ökning av trafiken, en snörik vinter i norra Sverige, många tågförseningar under våren, höga temperaturer och den torra sommaren har tydliggjort ytterligare brister i infrastruktur. Det har varit ovanligt många akuta hastighetsnedsättningar och akut inställda tåg. Dessutom orsakade ett antal bränder inställda tåg och häftiga åskoväder har inneburit översvämningar och störningar i signal- och

elanläggning vilket också har bidragit till ett punktlighetsutfall på under 90 procent. Under sista



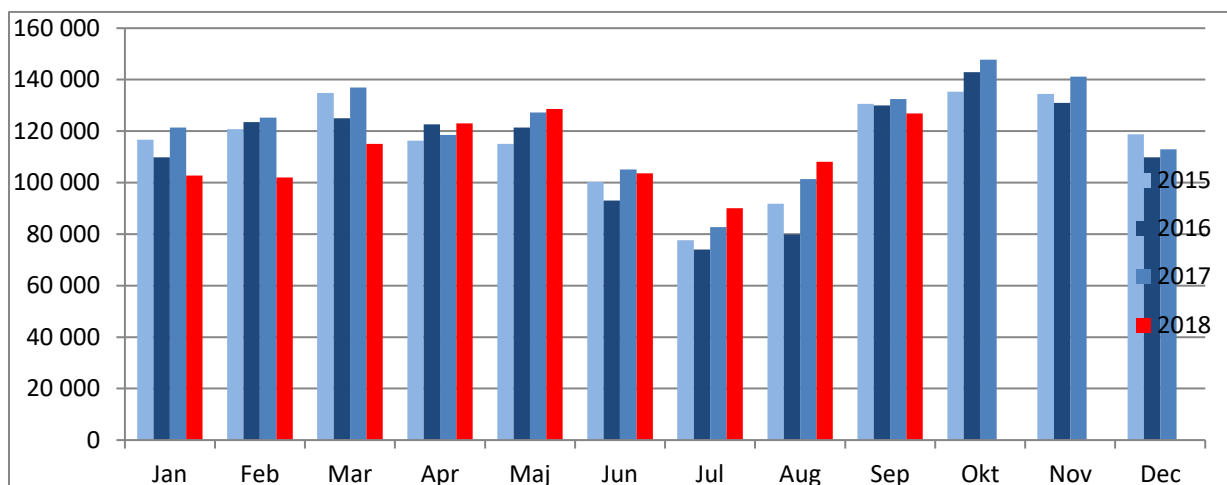
Resenärsutvecklingen åter positiv

Efter en tung vinter så vänder resenärerna tillbaka. Många av resenärerna har valt tåget åter igen som sitt färdmedel. Vid en jämförelse mellan olika kvartal så har trenden vänt.

Under april och maj månad pågick en framgångsrik kampanj med positivt utfall där tågoperatören erbjöd sina pendlarresenärer att köpa ett pendlarkort för halva priset under tiden 1 april till 15 maj. En annan förklaring är att under sommarmånaderna har Västernorrlands sommarlovskort för ungdomar gällt även på Norrtåg, vilket har inneburit en ökat resande med 10 000 unga resenärer. Dock ser vi en minskad försäljning av Tågkompaniets egna pendlarkort och det märks tydligast på sträckan Umeå-Nordmaling-Örnsköldsvik.

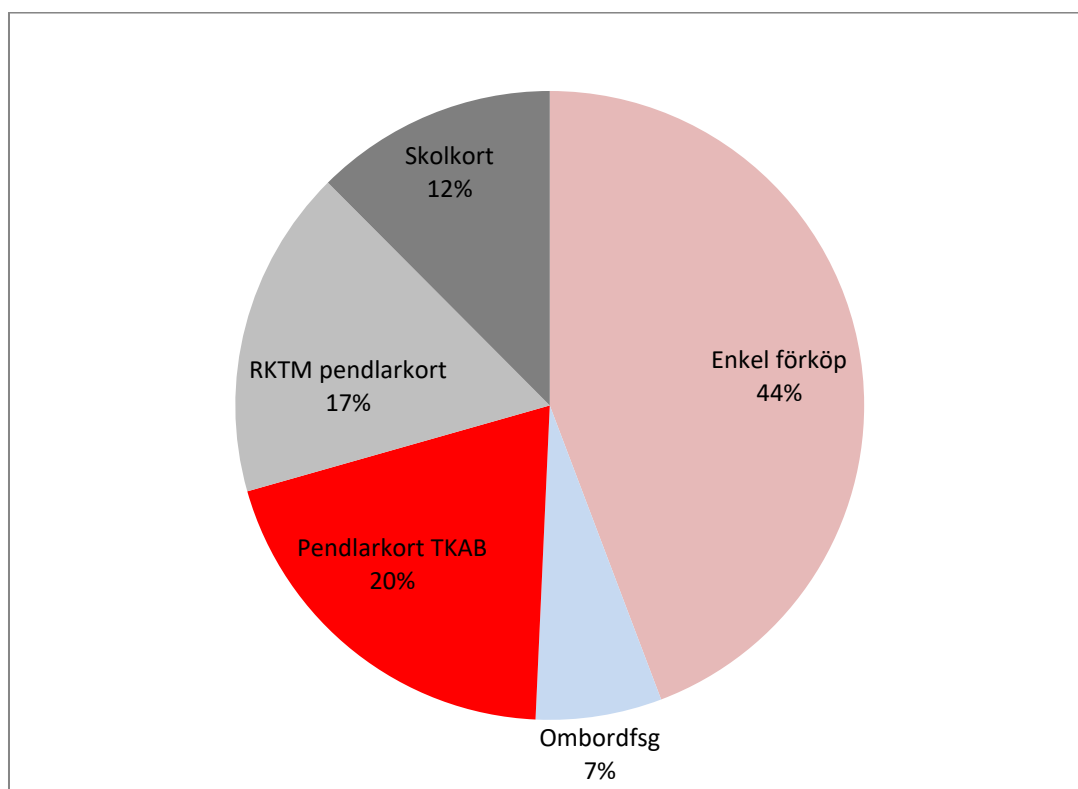
Akkumulerad är resandeutvecklingen – 5 % för 2018, vilket är direkt relaterad till vinterproblemen. Under första kvartalet var nedgången -17 % totalt. Nedan kan utläsa effekterna på resandet totalt för Norrtåg, från åren 2016 till 2018.

Linje	2016	2017	2018	Förändring	% fg år	% 2016 år
Umeå - Lycksele	44	39	32	-7	-18%	-28%
Umeå - Vännäs	83	82	95	13	16%	15%
Umeå - Sundsvall	482	508	439	-69	-14%	-9%
Luleå-Kiruna	45	52	53	0	1%	17%
Umeå-Luleå	14	21	29	9	42%	107%
Sundsvall-Storlien	311	350	353	3	1%	13%
	979	1 051	1 000	-51	-5%	2%



Resande per månad och år

Övervägande av Norrtågs resande är arbets- och studiependling. Fördelningen mellan de som åker med pendlar- eller skolkort utgör 51 %. Förköpta enkelbiljetter via operatörens biljettsystem utgör 44 % och 7 % väljer att köpa biljett ombord på tåget.



Norrtågs förbättringsprogram

Vi har fokus på att tillgodose resenärernas behov. Att tågen ska avgå i tid och komma fram i tid är ett måste för att livspusslet ska fungera för våra resenärer.

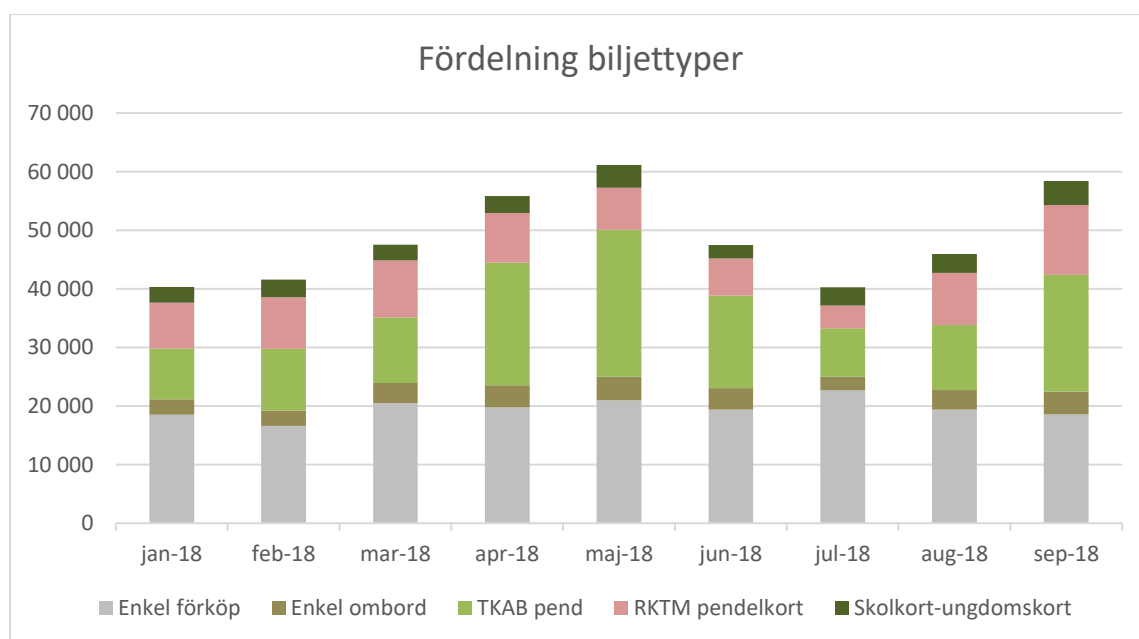
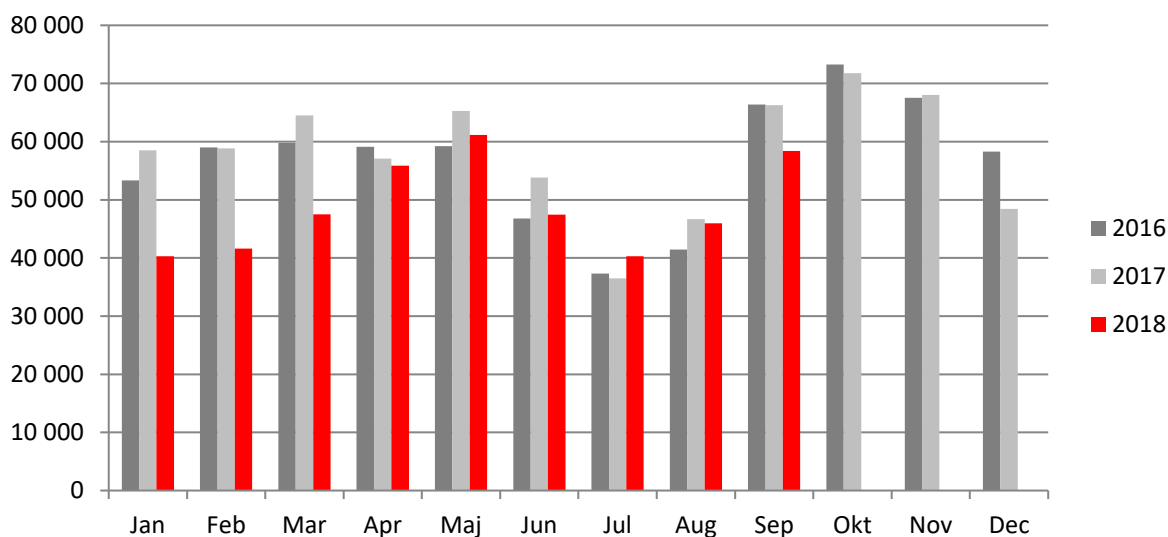


I ett led för detta förbättringsprogram har vi tillsammans med operatören, ägare av fordonen under våren diskuterats en rad olika olika förbättringar som ska hjälpa till att nå de långsiktiga målen på en bra kvalitet i trafiken. Vidare pågår en dialog med Trafikverket för att förstärka underhållet på enkelspåren och förbättra kapacitet hos underentreprenörer. Det behövs kraftfulla insatser hos operatören för att förbättra trafikinformation och planering av underhåll och beredskapsplaner för vinterperioden. Vi har tillsammans identifierat modifieringar på fordon och depå i ett långsiktigt förbättringsprogram. Allt kommer inte vara klart till nästa vinter men utvecklingsarbetet pågår intensivt och i så hög takt som möjligt. Vissa processer är långsiktiga och måste få ta den tid som krävs. Fordonsförbättringar är en process där säkerheten prövas särskilt och investeringar i depå kräver rätt beslutsunderlag och att systemet får de förbättringar som eftersträvas.

Resande per sträcka

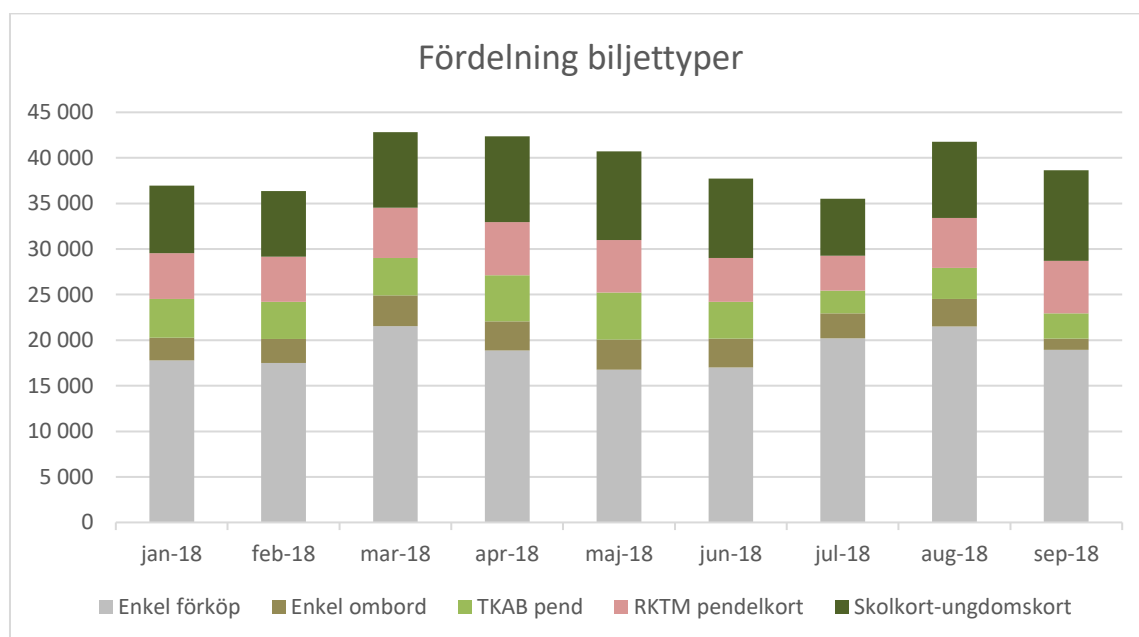
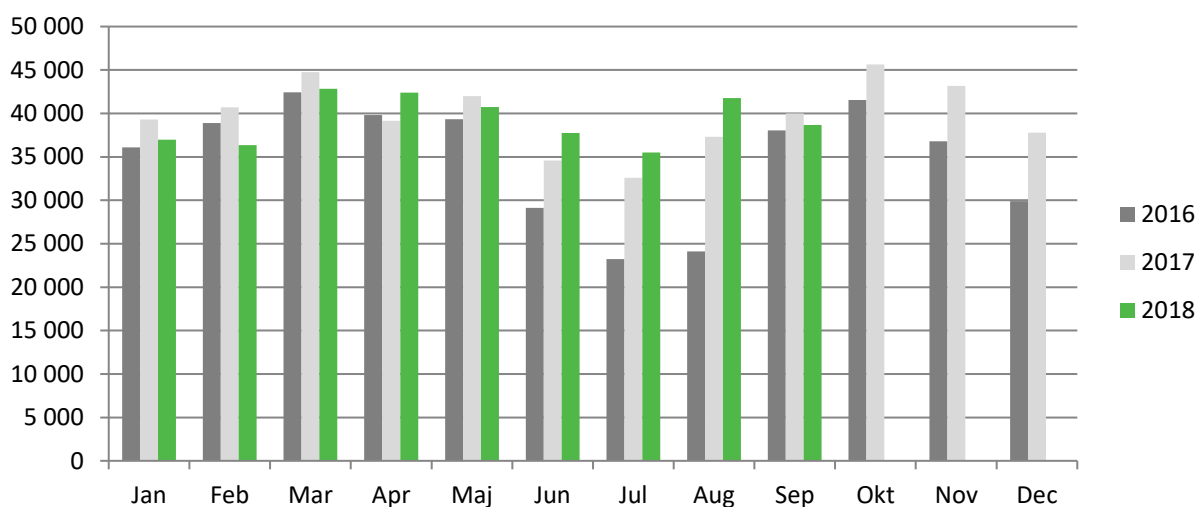
Umeå-Sundsvall

Vintermånaderna med inställda turer och stora förseningar medför ett tapp av resande framförallt för pendlare mellan Örnsköldsvik-Nordmaling-Hörnefors och Umeå. En stor andel återhämtas under kampanjen men vi ser en svagare försäljning av Tågkompaniets pendlarkort under hösten. Ack uppgår resande till 439 000 jämfört med 508 000 fg år, vilket motsvarar ett tapp på -14 %.



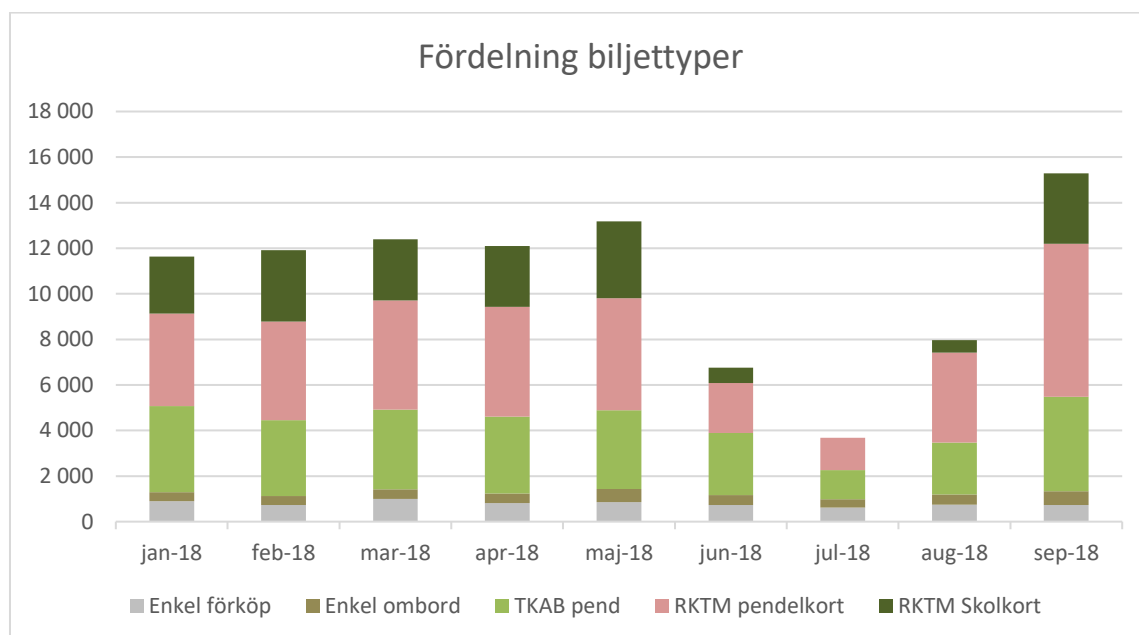
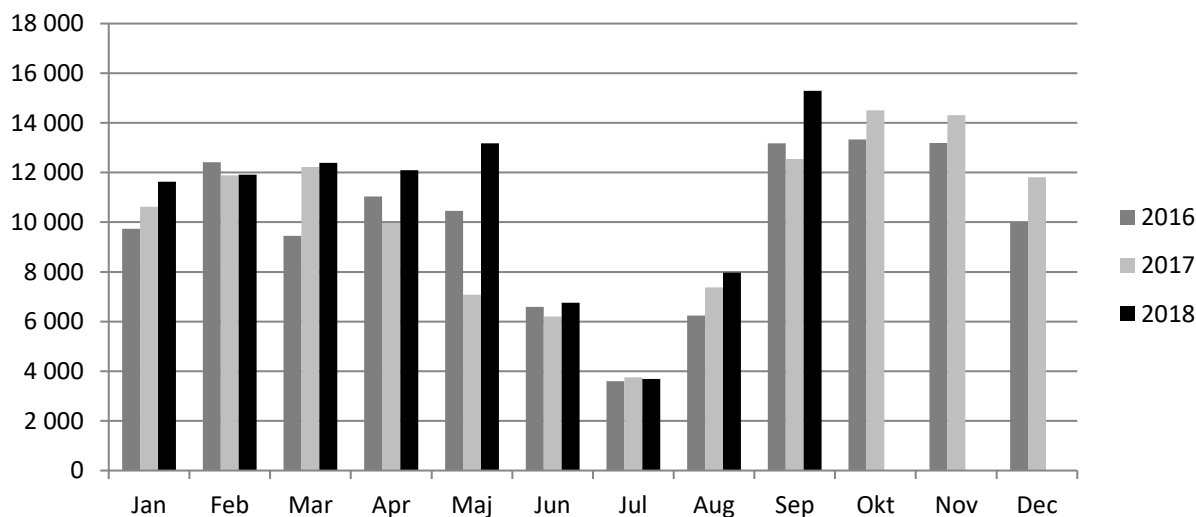
Sundsvall-Östersund-Storlien

Linjen drabbades inte lika hårt av inställda turer under vinterperioden med delinställda turer. Försäljningen av enkelbiljetter har i stort sett legat på samma nivå som tidigare år trots vintern. Västernorrlands sommarlovskort har ökat resande under sommarperioden, vilket syns i utfallet. Resande från Norge är inte med i statistiken. Ack uppgår resande till 353 000 vilket är 3000 st fler än föregående år, eller 1 % ökning.



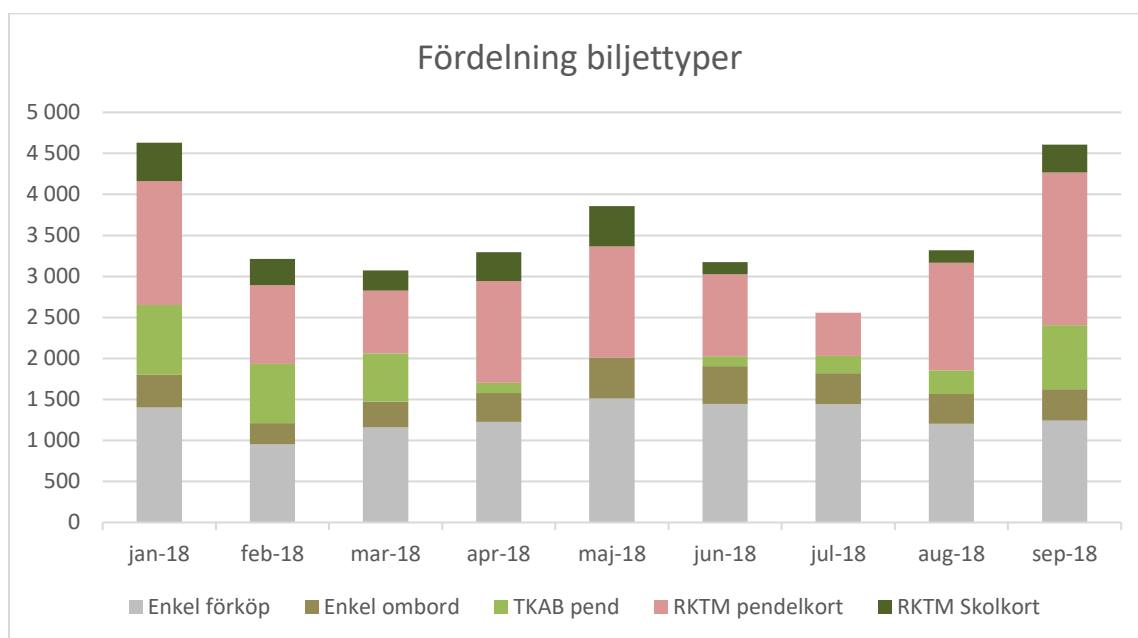
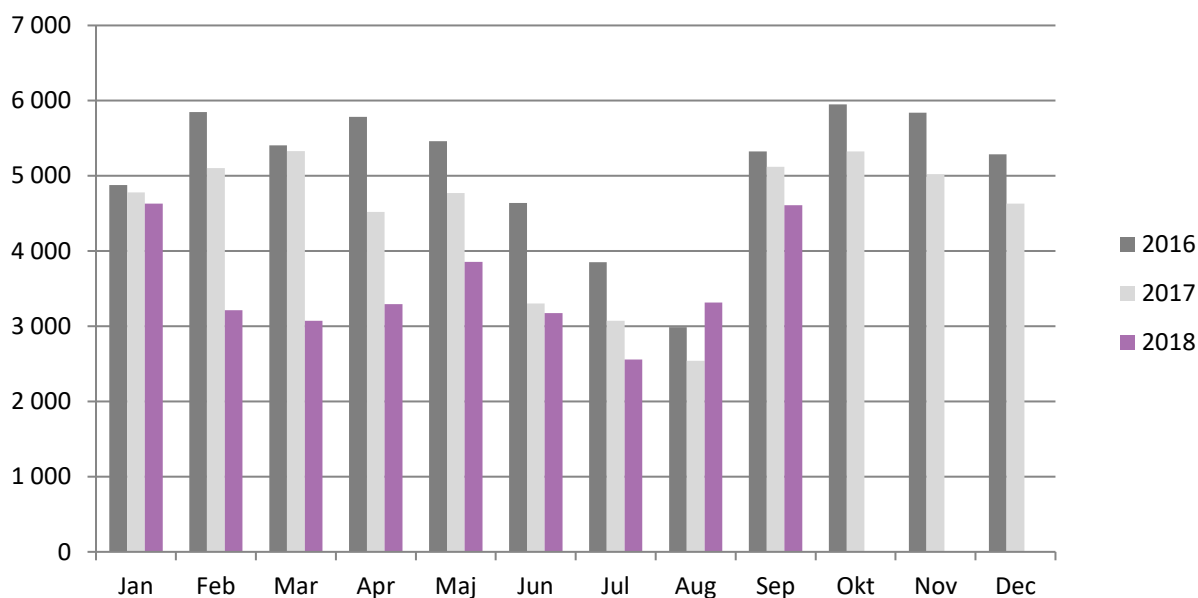
Umeå-Vännäs

Vi ser ett högt pendlande på sträckan och resande har ökat med 16 % jämfört med föregående år. Ökningen är i stora drag hänförlig till pendlarkort hos operatören. Ack uppgår resande till 95 000 resenärer.



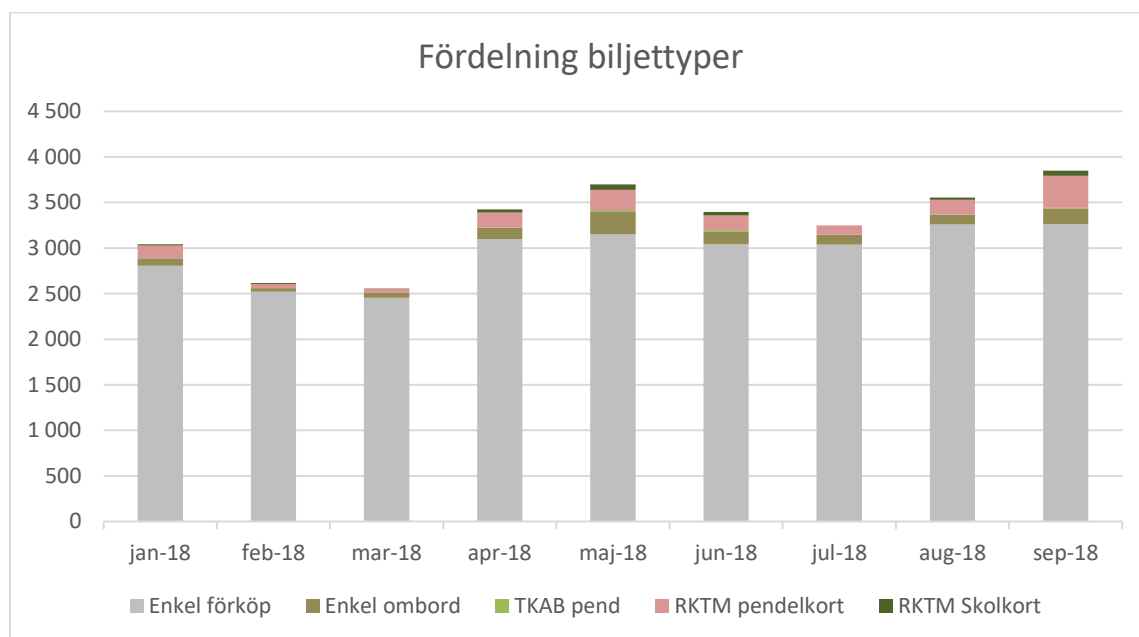
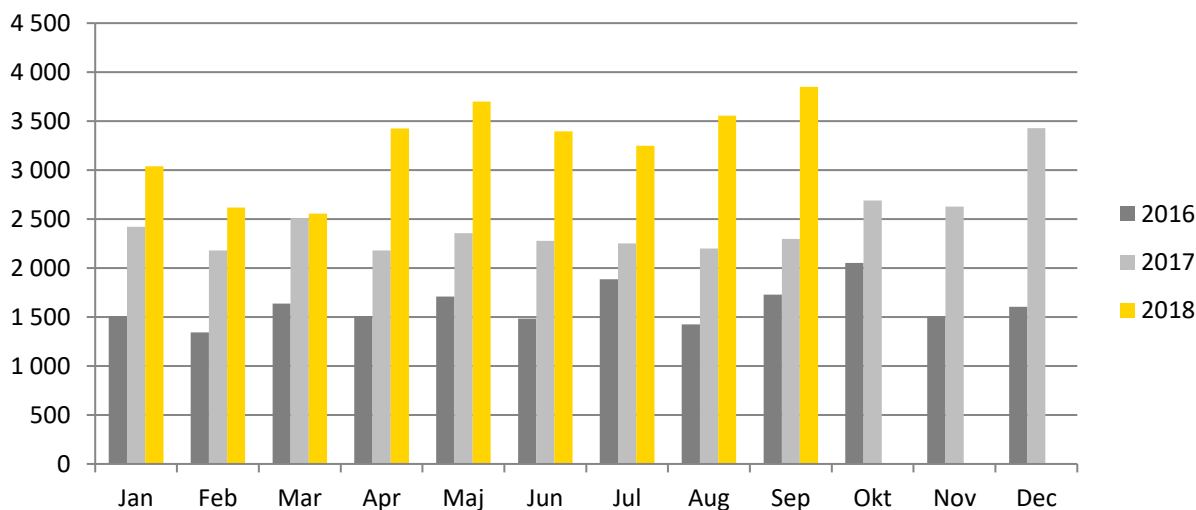
Umeå-Lycksele

Under vintermånaderna minskade resande och det har varit delinställda turer pga fordonsunderhåll men under sommaren har fordonet gått bra dock under september fanns ett fordonsunderhåll som medförde delinställda sträckor mellan Hällnäs och Lycksele under 10 dagar. Ack uppgår resandet till 32 000 jämfört med 39 000 fg år.



Umeå-Luleå

En fördubbling av utbudet, från en dubbeltur till två, har medfört att resande har återvänt och vi ser en ökning på hela 42 %. Ack uupgår resande till 29 000 jämfört med fg år 21 000 st.



Kiruna-Luleå

Totalt sett över året har är resandet oförändrat, den nedgång som fanns kvartal 1 har återhämtat sig. Ack uppgår resandet till 53 000 jämfört med fg år 52 000 st, en ökning med 1 %.

