

Norrtåg AB Protokoll styrelsemöte

Den 30 maj, 2022 klockan 11.15–13.00

§ 924–934

Närvarande

Tommy Bäckström	Region Västerbotten
Stig-Lennart Karlsson	Region Västerbotten
Anders Öberg	Kollektivtrafikmyndigheten Norrbotten
Elvy Söderström	Kollektivtrafikmyndigheten Västernorrland
Jonny Lundin	Kollektivtrafikmyndigheten Västernorrland
Anton Hammar	Region Jämtland Härjedalen
Johannes Andersson	Region Jämtland Härjedalen (ersättare)
Richard Carstedt	Region Västerbotten (ersättare)
Per Wahlberg	Kollektivtrafikmyndigheten Västernorrland (ersättare)
Birgitta Larsson	Kollektivtrafikmyndigheten Norrbotten (ersättare)

Övrigt närvarande men ej delaktiga i beslut

Annika Garpefjäll	Norrtåg AB
Maria Högländer	Norrtåg AB
Olle Tiderman	Norrtåg AB
Joakim Berg	Norrtåg AB
Linus Åkerlind	Norrtåg AB

Förhinder

Karin Ekblom	Region Jämtland Härjedalen
Nils-Olov Lindfors	Kollektivtrafikmyndigheten Norrbotten

Umeå 2022 det datum som framgår av vår elektroniska underskrift

Ordförande Elvy Söderström

Sekreterare Maria Högländer

Justerare Jonny Lundin

Styrelsemöte Norrtåg AB 2022-05-30

§ 924 Mötet öppnade

Ordförande Elvy Söderström förklarar mötet öppet.

§ 925 Val av protokolljusterare

Styrelsen beslutar att utse Jonny Lundin till justerare.

§ 926 Tjänstgörande ersättare

Styrelsen beslutar att Birgitta Larsson tjänstgör för Nils-Olov Lindfors och Johannes Andersson tjänstgör som ersättare för Karin Ekblom.

§ 927 Vd rapporterar

Återrapportering av stämman beslut avseende tilläggsavtal

Vd återrapporterade från årsstämman för Norrtåg AB som hölls samma dag. Region Jämtland Härjedalens ombud vid årsstämman yrkade på att ärendet, att godkänna tilläggsavtalet, skulle återremitteras till Norrtåg för bättre belysning av ärendet. Övriga ombud på stämman uttalade att de är nöjda med den information som bolaget har lämnat till ägare och finansiärer under processen och årsstämman beslutade därmed att godkänna avtalet.

Återrapportering av aktiviteter i bolaget med anledning av avtalsförändringen

Vd informerade om att bolaget påbörjat en process med omarbetning av verksamhets- och internkontrollplan med anledning av det nya avtalet. Vidare ser bolaget över processer runt marknad, säkerställande av intäkter och trafik kvalitet. Ansvarsområden för den befintliga personalen har utökats, men samtidigt ser man ett behov av nya tjänster, bland annat en businesscontroller och förstärkning på marknadssidan. Bolaget tänker presentera den nya verksamhets-, internkontroll- och kommunikationsplan på nästa styrelsemöte.

Återrapportering av arbetet med långsiktig statlig medfinansiering

Richard Carstedt informerade styrelsen att Region Västerbotten har initierat att få till ett möte med Infrastrukturministern i detta ärende.

Återrapportering av status av hantering av allmänna handlingar och slutarkivering, bilaga 1

Arbetet med att åtgärda de förbättringar av bolagets hantering av allmänna handlingar och slutarkivering, enligt bilaga 1, har påbörjats. Bolaget räknar med att det ska vara slutfört innan årets slut. Då bolagets säte är i Umeå och det mesta arbetet bedrivs från Umeå förslår bolaget att arkivmyndighetsansvar för Norrtåg ska tilldelas Region Västerbotten.

Styrelsen godkänner återrapporteringen och beslutar att tilldela Region Västerbotten arkivmyndighetsansvar för Norrtåg AB med tanke på geografisk närhet till slutarkiv.

§ 928 Teknik och Fordon

Återrapportering X62 Coradia

Just nu är fordon 5 av 12 inne för åtgärder hos fordonsägaren Transitios leverantör Euromaint i Örebro. Åtgärderna innefattar boggirevision och andra tekniska åtgärder samt interiöruppfrysning. Åtgärderna följer nu gällande tidsplan och hela flottan väntas vara klar i april 2023.

Ett långsiktigt arbete för underhållsoptimering av X62-flottan har påbörjats, vilket syftar till att förenkla och förbättra underhållet genom att sammanföra samtliga flottans aktörer och identifiera och prioritera/genomföra föreslagna förbättringar.

Återrapportering X11 10-punktsprojektet

Förbättringsåtgärderna är beställda av Euromaint och allt ingående material är identifierat och beställt. Euromaint planerar och resursätter genomförandet som planeras till sommaren 2022. Förbättringsåtgärderna är ett led att förbättra fordonens tillgänglighet för trafik och säkerställa framtida reservdelsförsörjning.

Återrapportering X52 Regina

Planering pågår med Transitio kring Reginas samtliga upprustnings- och uppgraderingsprojekt (Midlife, Rise och övriga tekniska upprustningar). Norrtåg har uttryckt oro med att åtgärderna drar ut på tiden och anser att fordonen måste prioriteras, då tre fordon är i behov av ommålning från tidigare färgsättning från Upplands Länstrafik, samt byggnation av bistro. Transitio ska återkomma med en ny planering.

Styrelsen godkänner rapporterna

§ 929 Kvalitetsrapport Trafik och Ekonomi, bilaga 2 och 3

Under det första tertialet 2022 uppgick punktligheten till 86 procent RT+5 minuter och 94 procent RT+15 minuter. En klar förbättring jämfört med tertial 1 2021, då antalet viltolyckor och svåra väderförhållande uppvisade en helt annan volym med inställda tåg och sämre punktlighet. Störningar i infrastrukturen och följdfejl är det som påverkar punktligheten mest. Andelen förseningsminuter som operatören står för är cirka 26 procent. Antal tåg som avgår som tåg hela sträckan, regularitet, uppgår under första tertialet 2022 till 91 procent jämfört med föregående år (87 procent). I januari orsakade fordonsbrist och personalbrist många inställda turer kopplat till underhåll och personalbrist i Notviken, Norrbotten, och i januari ställdes avgångar in på grund av sjukdom hos ombordpersonal. Även kyla och svåra väderförhållanden med snö och regn orsakade frusna växlar och inställda turer främst på Mittbanan och Norrbotten. Vi ser en förbättrad trafik kvalitet under mars och april månad.

Trafikkostnad för tertial 1 uppgår till 103 084 kkr, eller - 12 247 kkr lägre än budgeterad trafik kostnad. Den största avvikelserna är hänförlig till operatörskostnaden. De prognosticerade resandet har överträffat prognoserna under mars och april där intäkterna har ökat med hela 50 procent, vilket innebär att operatörskostnaden minskar, med 8 979 kkr. Den statliga medfinansiering har ökat med 2 390 kkr under tertialet, till följd av att SJ har haft en reducerad trafik under höstmånaderna, vilket betyder att Trafikverket har köpt tågavgångar från Norrtåg till ett värde på 2 390 kkr. De sammantagna kostnads- och intäktsavvikelserna medför en minskad medfinansiering från ägarna med - 14 620 kkr.

Styrelsen godkänner rapporterna

§ 930 Marknad och kommunikation

Resande

Resandet har fortsatt att återhämta sig på de flesta relationerna med några undantag. Umeå–Luleå har utvecklats oerhört starkt och ligger nu 20–25 procent över 2019 års resande. Även övriga linjer i norr har återhämtat sig bra. Resandet mellan Umeå och Luleå är nu lika stort som resandet Luleå–Gällivare/Kiruna. Resandet på sträckan Sundsvall–Örnsköldsvik–Umeå har återhämtat sig starkt och ligger några procent över 2019 års nivå de senaste veckorna. För Mittbanan och väster om Umeå är utvecklingen något svagare. Trots den svagare återhämtningen på Mittbanan förväntas resandet nå 2019 års nivå i slutet av sommaren.

Trafikbeställning T23, bilaga 4

Tidtabellen för 2023 är i stort oförändrad med ett undantag, Umeå–Luleå utökas med ytterligare en tur på sen eftermiddag/tidig kväll i båda riktningarna. Därutöver så återställs trafiken Sundsvall–Umeå och Sundsvall–Östersund från start A-period efter sommaren, augusti 2023. Då beräknas alla Coradior vara tillbaka från upprustning.

Trafikbeställningen är lämnad till operatören för ansökan hos Trafikverket.

Marknadsplan

Bolaget presenterade huvuddragen ur operatörens marknadsplan och aktuella åtgärder för att öka resandet, linje för linje. Ny produkt är Smart-pris som innebär en blandning mellan enkelbiljetter och periodkort. I sommar blir det en fortsatt satsning på tågsemesterkort, fritt resande i två veckor för 995 kr. Marknadsplanen kommer att behandlas i samband med verksamhetsplanen.

Styrelsen godkänner rapporterna

§ 931 Riskanalys – uppföljning

Styrelsen diskuterade de riskgrupper och bedömning av risk och effekt i respektive grupp. Utifrån de nya förutsättningarna i tilläggsavtal träffat med operatören bör marknad och intäktssäkring bör ingå.

	2022-02-28	
	Risk	Effekt
1. Resenären		
1.1 Olyckor	1	5
1.2 Effekter av pandemi	4	3
2. Utbud		
2.1 Infrastruktur	3	4
2.2 Fordonstekniska störningar	3	3
2.3 ERTMS	3	4
2.4 Kapacitet underhåll och fordon	2	4
3. Varumärke		
3.1 Konkurrens	3	2
3.2 Varumärke	3	3
4. Styrning och finansiering		
4.1 Minskad statlig finansiering	4	5
4.2 Ägamas finansiering	3	4
4.3 Stabilitet hos operatör	2	4
4.4 Förändrade kostnader för infrastruktur och ERTMS	4	4
4.5 Ny lagstiftning	1	1
4.6 Organisation	2	3

Styrelsen beslutade om inga ändringar i aktuell riskanalys och uppdrar till vd att bereda ett förslag till ny riskanalys utifrån nya förutsättningar i tilläggsavtalet till strategi- och styrelsemötet i oktober.

§ 932 Status Tågstrategi

Arbetet med tågstrategin pågår med fokus på den regionala dialogen. Under det kommande året ska en inriktning tas fram där underlag för kommande regionala beslut ska utarbetas. Grunden för processen är att tolka den politiska viljan/visionen på kort medellång och lång sikt. De regionala besluten ska utgöra en grund för den kommande operatörsupphandlingen och även fordonsbeställning. De primära avgränsningarna är att bedöma genomförbarhet i relation till samhälls- och resandeutveckling, infrastrukturens etableringstakt och vissa kritiska fokusområden, till exempel statlig finansiering.

Styrelsen godkänner rapporten

§ 933 Styrelseutvärdering

Ordförande har fått in nästan samtliga utvärderingar och föreslår att styrelsen vid nästa möte går igenom svaren.

§ 934 Styrelsens enskilda överläggningar

Ordförande avslutar mötet







Handlingsplan








Hantering av allmänna handlingar



Ej påbörjat


Påbörjat

Klart

Arkiv	Svar revision	Kommentar revision	Åtgärd NAB	Ansvarig	Klart när?	Status
1. Har styrelsen säkerställt att bolagets arkiv hålls ordnat och vårdas enligt arkivlagen?	Delvis	Styrande dokument finns, men behöver renodlas och kompletteras med uppgifter.	NAB kompletterar styrande dokument med de uppgifter som saknas.	ET	2022-05	
		Tveksamheter kring bolagets elektroniska arkiv och hur handlingar ska långtidsbevaras.	NAB kontaktar arkivet för Region Västerbotten och sätter upp en plan för långtidsbevaring och slutförvaring.	ET	2022-09	
		Det fysiska arkivet saknar brandskyddsörr.	NAB ser över möjligheterna att förbättra det fysiska arkivet.	ET	2022-09	
a. Har bolaget en arkivbeskrivning?	Delvis	Information som ska finnas i arkivbeskrivning finns både i riktlinjer för dokumenthantering och dokumenthanteringsplan. Det bör dock tydligare framgå vilken som är arkivbeskrivning och kompletteras med uppgifter om arkivmyndig och slutförvaring hos ägare. Av riktlinjer för dokumenthantering framgår att inga pappershandlingar ska bevaras (med undantag för avtal i papper). Handlingar scannas in och bevaras i elektronisk form- Detta framgår dock ej tydligt av dokumenthanteringsplan. Där det står att handlingar förvaras i märkta pärmar.	NAB upprättar en tydlig arkivbeskrivning	ET	2022-09	
			NAB kompletterar arkivbeskrivning med uppgifter om arkivmyndighet och slutförvaring (när sådana uppgifter finns).	ET	2022-09	
			NAB tydliggör i dokumenthanteringsplan hur handlingar bevaras.	ET	2022-05	

		Tveksamt om sharepoint och team engine är godkända arkivsystem för elektronisk långtidsbevaring. Enligt muntlig uppgift är beslut inte kommunicerat med ägare (mottagare av handlingar för slutförvaring).	NAB tar reda på om Sharepoint är ett godkänt system för långtidsbevaring. Handlingar som bevaras eller upprättas i Team Engine ska även diarieföras, för att säkerställa långtidsbevaring. NAB tillser att dokumenthanteringsplanen uppdateras. NAB tillser att handlingar som ska långtidsbevaras diarieföras.	ET ET	2022-09 2022-05	 
b. Har bolaget en arkivförteckning?	Nej	Efterfrågat men hittas inte. Handlingar i arkivet packade i märkta lådor.	NAB upprättar en arkivförteckning.	ET	2022-09	
c. Har bolaget en dokumenthanteringsplan?	Ja	Saknar beskrivning av organisationen och verksamheten (finns dock i riktlinjerna) och uppgift om arkivmyndighet och slutförvaring av handlingar.	NAB kompletterar med beskrivning av organisationen och verksamheten, uppgift om arkivmyndighet och slutförvaring av handlingar.	ET	2022-09	 
d. Uppfyller bolagets fysiska arkiv Riksarkivets krav på lokalen?	Nej	Arkiv låg nere i en källare med enbart nätdörr dvs. inte brandskyddat. Sval temperatur och med flertalet rör i lokalen.	Se Arkiv punkt 1			
e. Har bolaget utsett en eller flera arkivansvariga?	–	Ska göras enligt fullmäktiges arkivreglemente. Det kan dock inte betraktats vara ett krav eftersom regionen inte via bolagsordning eller ägardirektiv sett till att det är bindande för bolaget.	–			
f. Har bolaget utsett en eller flera arkivredogörare?	–	Ska göras enligt fullmäktiges arkivreglemente. Det kan dock inte betraktats vara ett krav eftersom regionen inte via bolagsordning eller ägardirektiv sett till att det är bindande för bolaget.	–			
Allmänna handlingar						
1. Har styrelsen säkerställt att dess allmänna handlingar hanteras i enlighet med lagens krav?	Delvis	Kontroll av diariet visar att det inte på ett enkelt sätt går att fastställa om en handling är inkommen eller upprättad och vilket datum. Tillräckligt skydd av handlingar behöver säkerställas så att allmänna handlingar inte kan förstöras.	NAB ser över de tekniska möjligheterna att lägga till dessa funktioner (inkommen/upprättad, samt datum för dessa) i diariesystemet. NAB ser över möjligheten att ta bort raderingsfunktionen i diariet, samt lägga till makuleringsmärkning av dokument.	ET ET	2022-05 2022-05	 

		Positivt att styrdokument och rutiner finns.				
a. Finns riktlinjer och rutiner som reglerar hur allmänna handlingar diarieförs eller hållas ordnade?	Ja	Finns i riktlinjer för dokumenthantering.				
b. Finns en beskrivning av bolagets organisation och verksamhet, register, förteckningar med syfte att underlätta sökande efter allmänna handlingar?	Ja	Förteckning av arkivet saknas dock.	NAB upprättar en förteckning av arkivet.	ET	2022-09	
c. Om bolaget hanterar sekretesskyddade uppgifter, framgår vilka bestämmelser om sekretess som vanligen tillämpas?	Delvis	Hanterar sekretess vid upphandling. Framgår av riktlinjer hur sekretesskyddad information hanteras dock ej vilka paragrafer i OSL som åberopas.	NAB tar fram beskrivning över vilka paragrafer i OSL som åberopas vid sekretess.	ET	2022-09	
d. Finns rutiner för utlämning av allmänna handlingar? Är det tydligt vem som fattar beslut om att inte lämna ut en handling?	Ja	Finns i riktlinjer för dokumenthantering.				
Tillämpning						
Finns system för diarieföring?	Ja	Egenutvecklat diarium i sharepoint. Finns klassificeringsstruktur med olika ärende- och handlingstyper. Framgår av dokumenthanteringsplan var handlingar finns registrerade/ordnade.				
Uppfyller system rimliga krav på säkerhet, tillgänglighet och ordning och reda?	Nej	Säkerhet: Oklart med tanke på att det är ett molnbaserat system. Enligt muntlig uppgift från administrator går det utan vidare att radera diarieförd handling, vilket inte kan anses rättssäkert. Kan inte bedöma säkerheten för de handlingar som förvaras i Team Engine. Tillgänglighet/ordning: Det går enkelt att söka och hitta och det framgår av dokumenthanteringsplan var handlingar ska finnas.	Se Allmänna handlingar punkt 1 Se Arkiv punkt 1a			

		<p>Brister i diarieföring: Går ej enkelt att fastställa om en handling är inkommen eller upprättad. Går ej enkelt fastställa datum för inkommande/upprättande. Funktioner för dessa uppgifter saknas i systemet.</p> <p>Behöver bygga ut vissa funktioner i systemet, samt säkerställa att det inte går radera handlingar utan vidare.</p>	Se Allmänna handlingar punkt 1			
Visar stickprov att bolaget lever upp till kraven i lagstiftningen?	Nej	<p>Sökning i diariet genomförd. Tillgänglighet bra på så vis att det går enkelt att söka och hitta dokument. Kontroll av information diarieförd för 5 handlingar. Av diariet framgår ej tydligt om handling är inkommen/upprättad samt vilket datum handlingen inkom/upprättades.</p>	Se Allmänna handlingar punkt 1			
Följer styrelsen/bolaget själv upp hanteringen av allmänna handlingar? Isf hur?	Nej	Inga kontroller i internkontrollplan	NAB tar ställning till om hantering av allmänna handlingar ska finnas med i internkontrollplan.		2022-05	



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

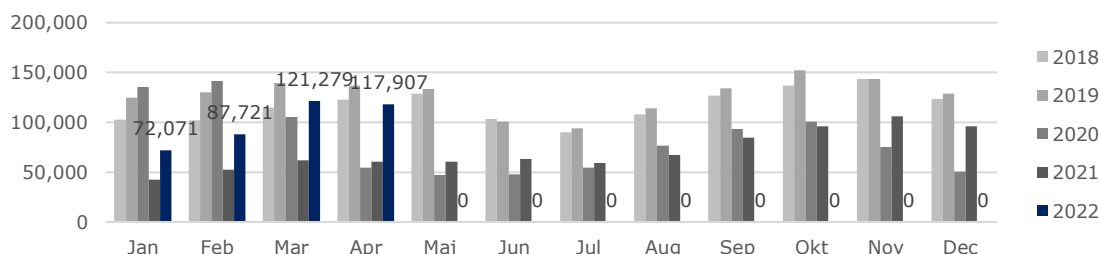
Vi ser under de första månaderna av 2022 att resenärerna börjar komma tillbaka till Norrtåg och att resandenivåerna på flera håll närmar sig ett normalläge. Vi utgår alltså från 2019 som ett basår när vi gör jämförelser.

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

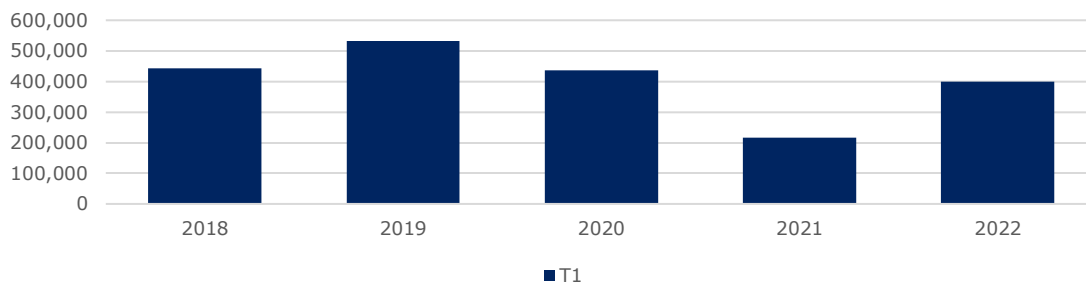
Den stora resandeutvecklingen ser vi främst på de längre sträckorna i Norrbotten och Botniabanan. På dessa sträckor är resandet uppe i, nära eller över en normal nivå. Resandet på Sundsvall-Östersund har inte återhämtats sig i samma takt. Vi ser en ökad konkurrens från SJ med två dubbelturer dagligen 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



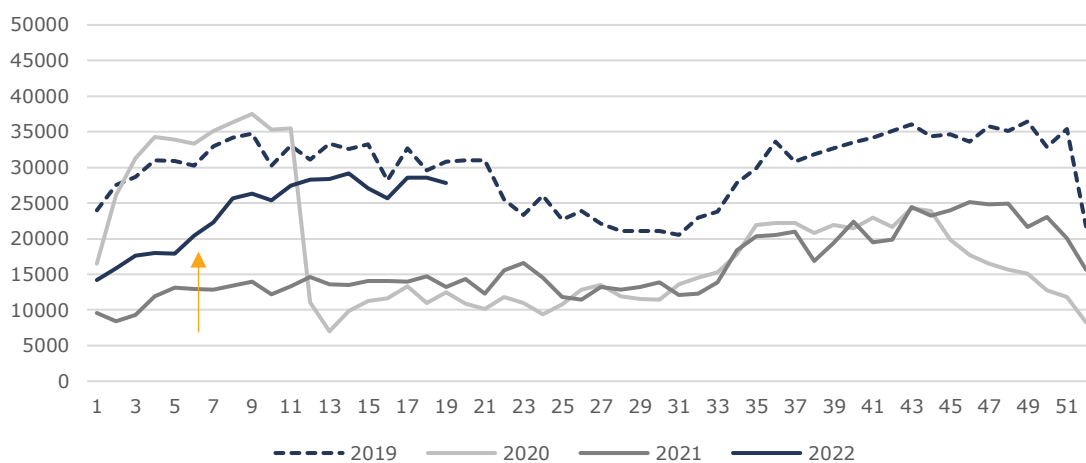
En tydlig ökning av resandet under första tertialet 2022.

Resande tertialsvis



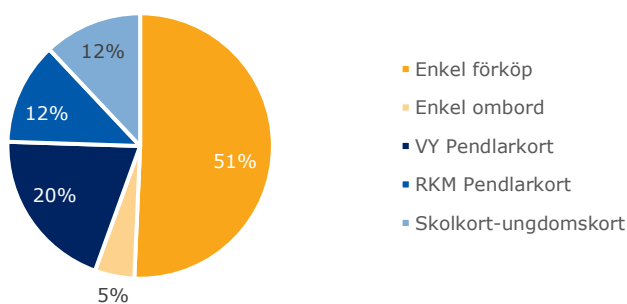
Första tertialet 2022 var resandet 84 procent högre än 2021.

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

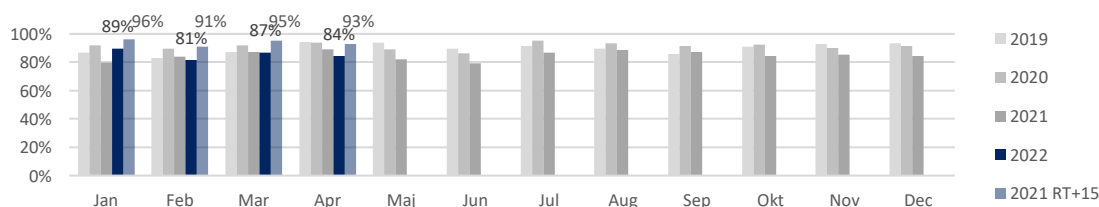
Vintern medför utmaningar för trafiken i norr

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.

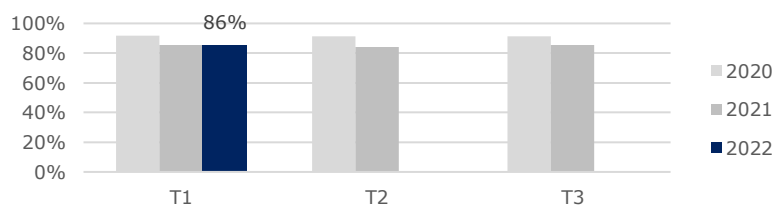
Under det första tertialet 2022 uppgick punktligheten till 86 procent RT+5 minuter och 94 procent RT+15 minuter. En klar förbättring jämfört tertial 1 2021 då antalet viltolyckor och svåra väderförhållande uppvisade en helt annan volym med inställda tåg och sämre punktlighet.

Punktlighet månadsvis



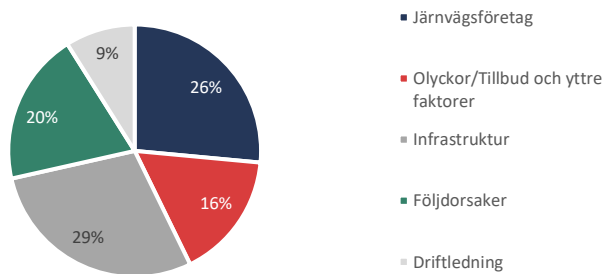
Punktlighet per månad. De allra flesta tågen ankommer mellan 0–15 minuter efter utsatt ankomsttid till slutstation.

Punktlighet tertialsvis



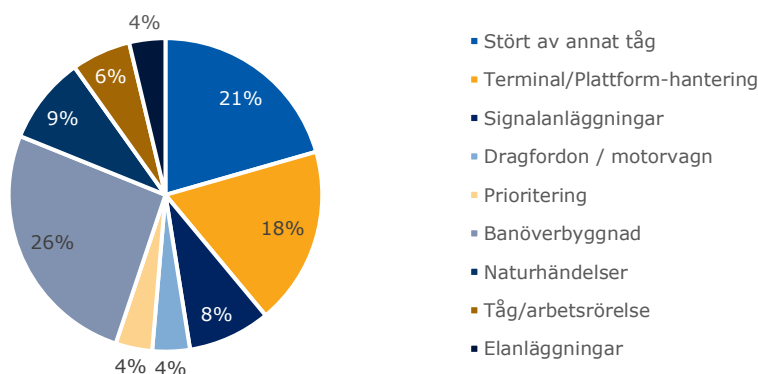
Punktlighet per tertial.

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

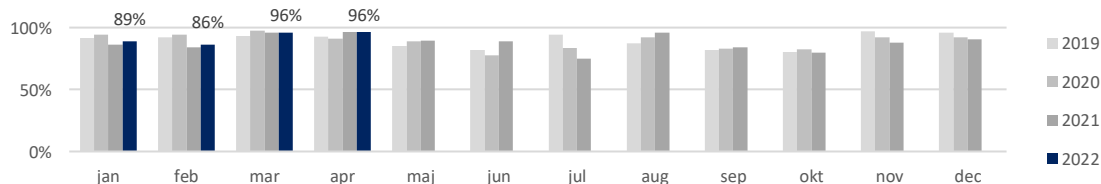
Regularitetsmålet avser andelen persontåg som ställts in samma dag eller dagen före planerad avgångstid samt persontåg som startat, men av någon anledning inte kunnat gå till slutstationen. Att tågen ställts in kan bland annat bero på att det har blivit något fel på tåget eller någon vagn och att tåget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

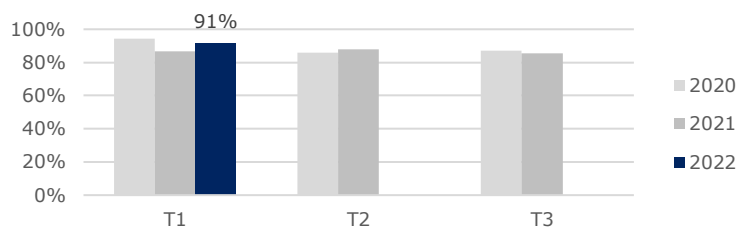
Några få inställda turer på en sträcka med få avgångar får stort genomslag i statistiken.

Regularitet månadsvis



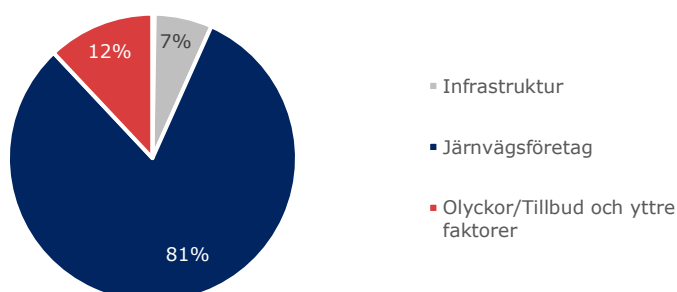
Regularitet per månad.

Regularitet tertialsvis



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%

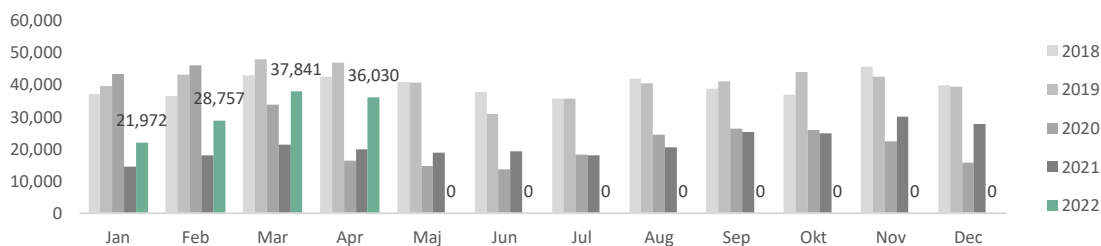
går som tåg
(93% tertial 1 2021)

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.

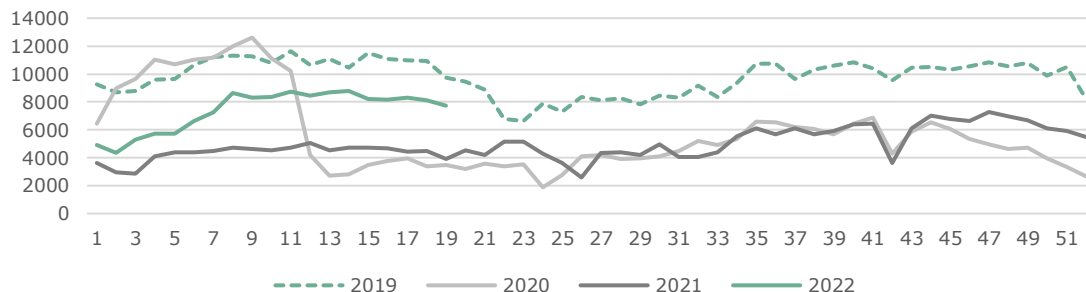
Under T22 kör SJ två turer på sträckan Sundsvall–Duved parallellt med Norrtåg. Avgångarna ligger 25 minuter efter Norrtågs avgång klockan 10 och 50 minuter före Norrtågs avgång klockan 18. Detta kan påverka resandestatistiken, då SJ även erbjuder ett billigare biljettpreis.

Resande månadsvis



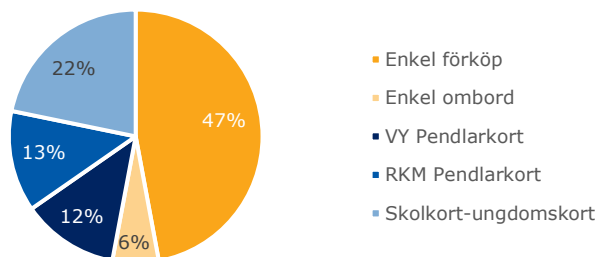
Trots ett ökat resande under första tertialet 2022 är vi ännu inte uppe i en normal nivå.

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

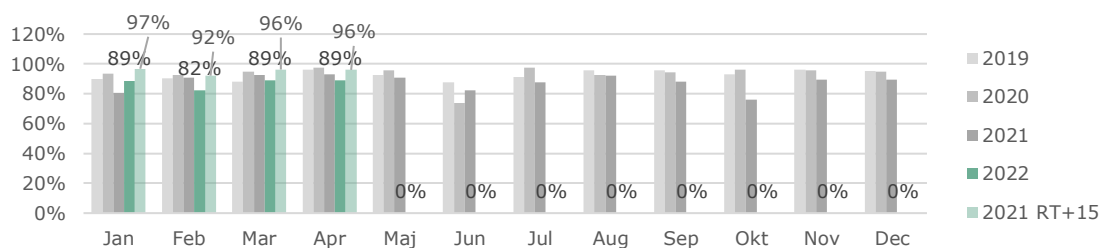


Drygt hälften av resenärerna på sträckan reser med enkelbiljett. Resterande reser med pendel-, skol- eller ungdomskort.

Punktlighet

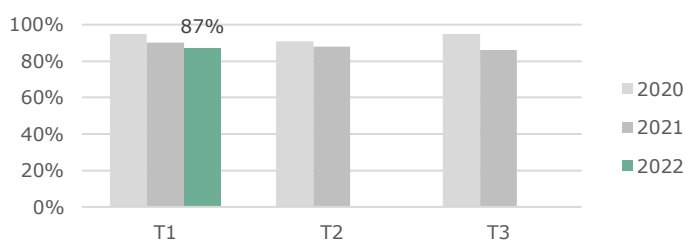
Punktligheten RT+5 minuter på sträckan uppmättes under första tertialet till 87 procent. Punktligheten RT+15 minuter uppgick till 95 procent. Detta visar att de allra flesta tågen ankommer i rätt tid eller inom 15 minuter efter utsatt tid. Orsaken till försening kan vara flera, men den största orsakskategorin 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



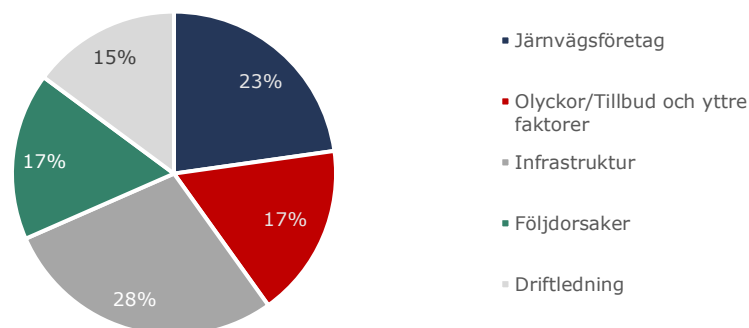
Punktlighet per månad.

Punktlighet tertialsvis



Punktlighet per tertial.

Fördelning förseningsminuter



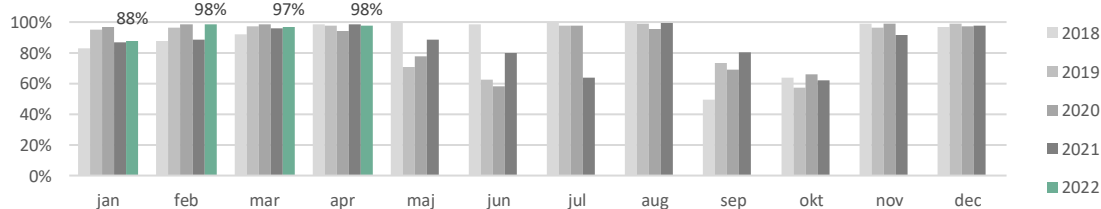
Förseningsminuter fördelade på förseningsorsak.

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.

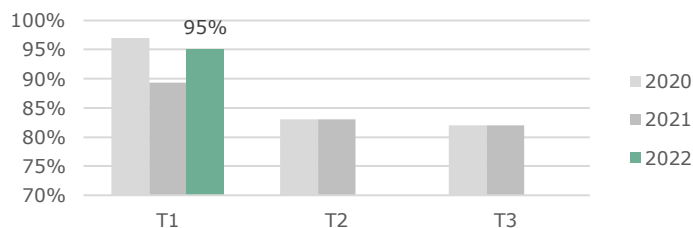
Den 17–18 januari var det svåra väderförhållanden i Östersund och västerut. Det regnade kraftigt på fruset underlag, vilket orsakade isbildning, sönderfrusna växlar och signalfel. Detta ledde till fyra dagar inställda turer och följdfejl på hela sträckan. Totalt 22 avgångar ställdes in. Svåra väderförhållanden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

Regularitet månadsvis



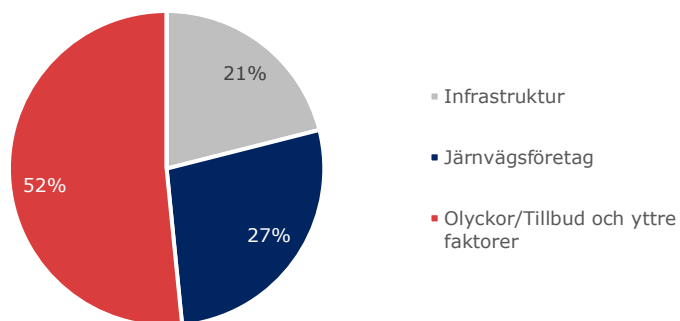
Regularitet per månad. Februari–april uppvisar god regularitet på linjen.

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)

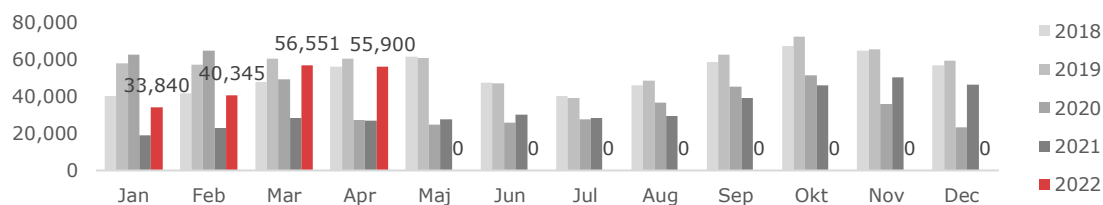
Resande

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.

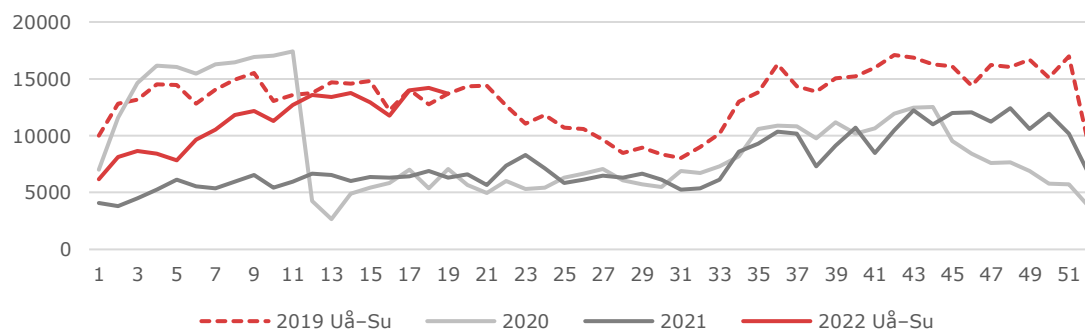
Resandet på delsträckan Umeå–Örnsköldsvik har under vecka 18 och 19 ökat till en nivå som är drygt 10 procent över normal nivå. Resandet på sträckan är starkt och pendlarna har nu hittat tillbaka till tåget, vilket är mycket positivt.

Resande månadsvis



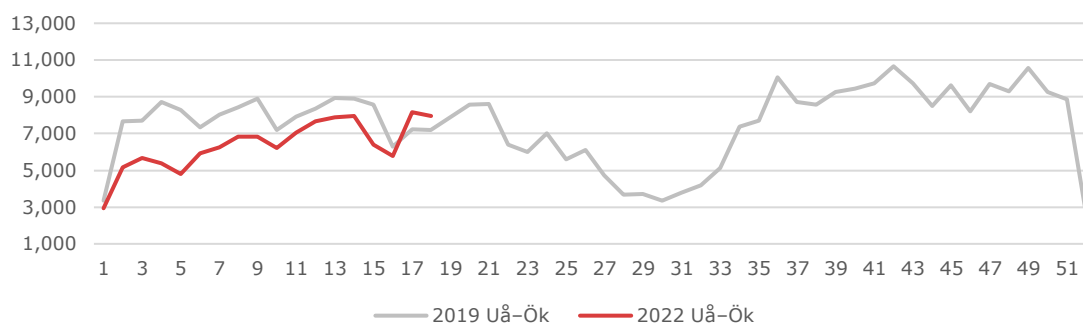
En tydlig ökning av resandet under första tertialet 2022.

Resande vecka för vecka



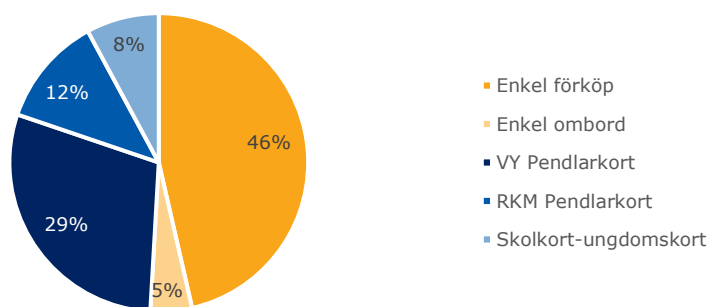
Resande vecka för vecka sedan pandemins början. Efter att restriktionerna släpptes den 9 februari (gul) har resandet ökat kraftigt och är under de senaste veckorna över normal nivå.

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



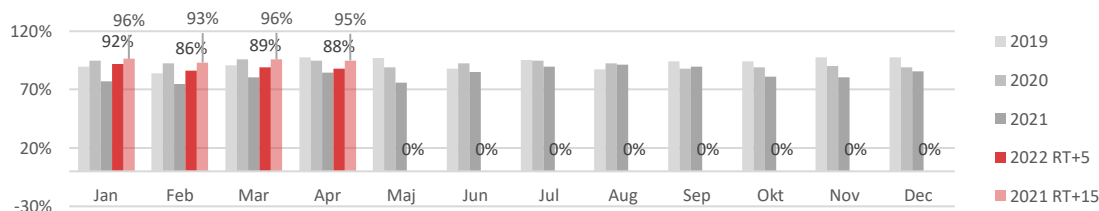
Drygt hälften av resenärerna på sträckan reser med enkelbiljett. Resterande reser med pendel-, skol- eller ungdomskort.

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.

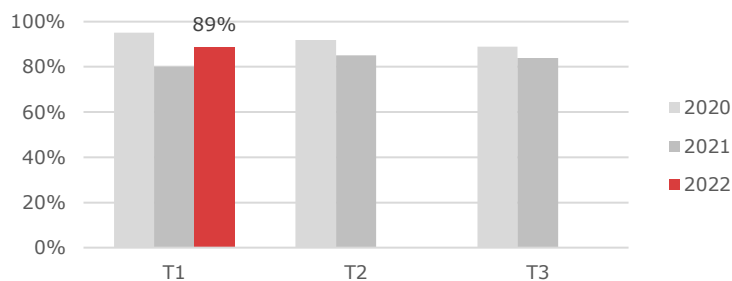
På grund av en snöstorm i februari begränsade Trafikverket framkomligheten på banan och trafik fick ställas in. De svåra väderförhållandena kring Duved i slutet på mars påverkade även punktligheten på Sundsvall–Umeå. I april har RBC-systemet gått ned vid två tillfällen, vilket har gjort att all trafik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

Punktlighet månadsvis



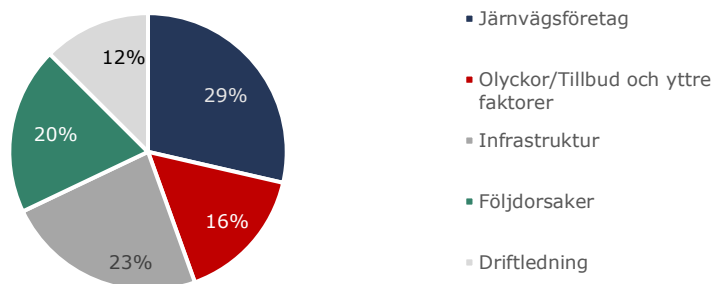
Punktlighet per månad.

Punktlighet tertialsvis



Punktlighet per tertial.

Fördelning förseningsminuter



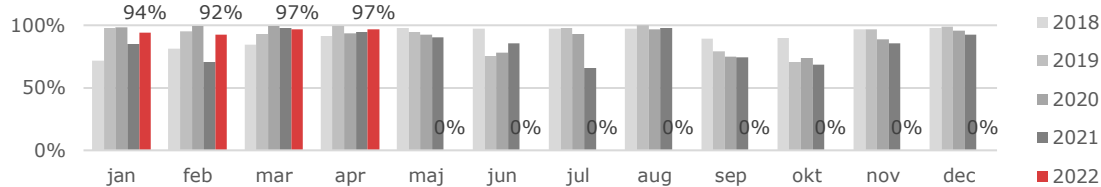
Förseningsminuter fördelade på förseningsorsak.

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.

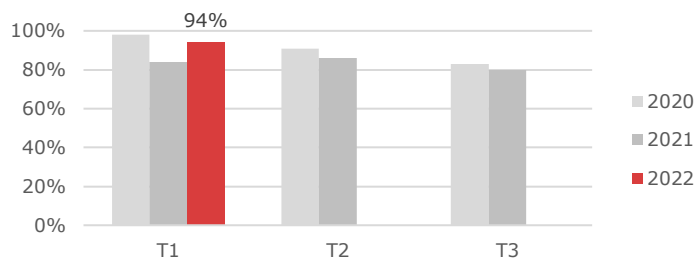
De få inställda turer vi hade orsakades av fordons- och personalbrist i januari. I februari påverkade X11-bristen turerna mellan Örnsköldsvik och Umeå då Umeå–Vännäs prioriterades. I mars var det främst fordonsbrist som orsakade inställelser. Några inställda turer på Umeå–Örnsköldsvik i april berodde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

Regularitet månadsvis



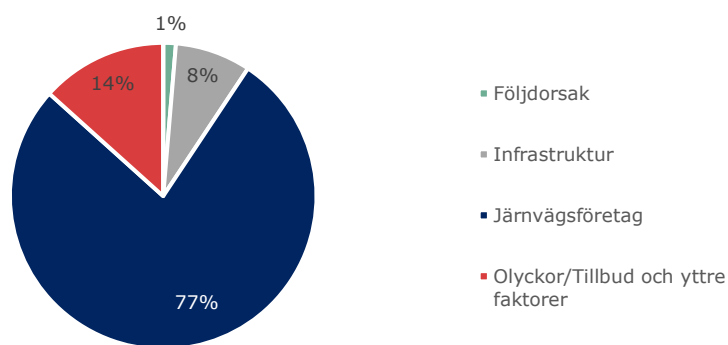
Regularitet per månad.

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

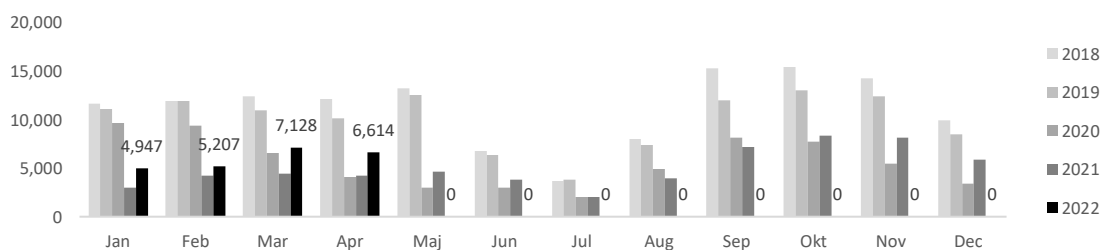
Resandet på sträckan Umeå–Vännäs har under det första tertialet 2022 inte utvecklats till önskvärd nivå, med tanke på det lättade pandemiläget och borttagna restriktioner. Majoriteten av resenärerna på sträckan, 85 procent, reser med pendel, skol- eller ungdomskort och i och med att distans- och hybridarbete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

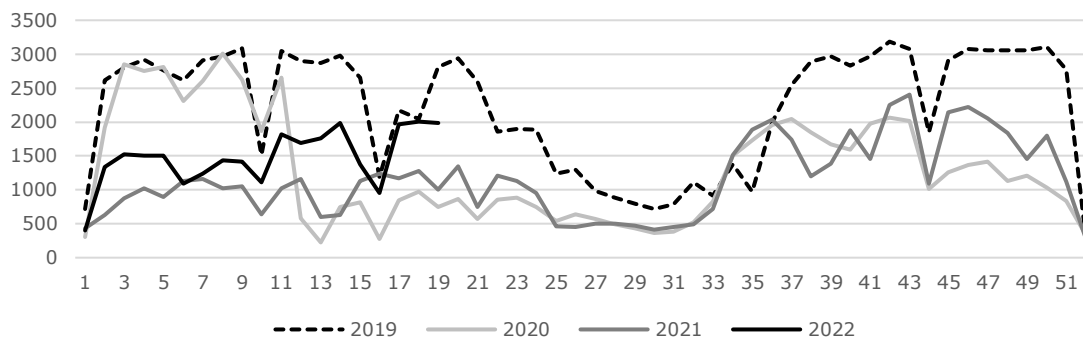
Norrtågsresenärer på Vännäsby station klagar på dålig punktlighet. Detta beror på att Vännäståget och Lyckseletåget har bytt tid och kommer till Vännäsby i omvänd ordning. Vännäståget är punktligt, men Lyckseletåget är ofta försenat. Detta ändras igen till T23.

Resande månadsvis



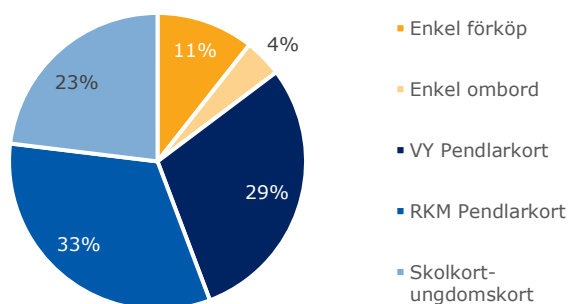
Resandet har inte uppgått till önskvärd nivå under första tertialet 2022, trots lättade restriktioner och ett förändrat pandemiläge.

Resande vecka för vecka



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

Biljettyp

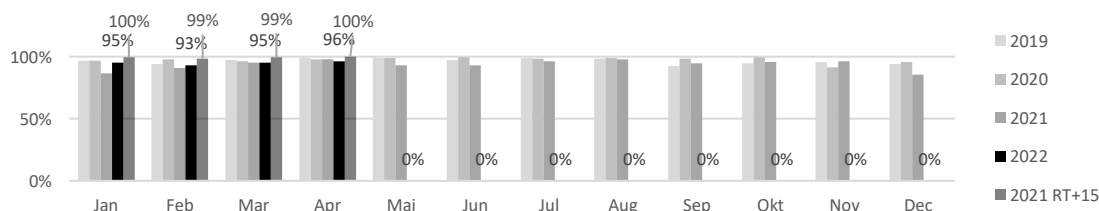


Cirka 85 procent av resenärerna reser med pendel-, skol- eller ungdomskort på sträckan.

Punktlighet

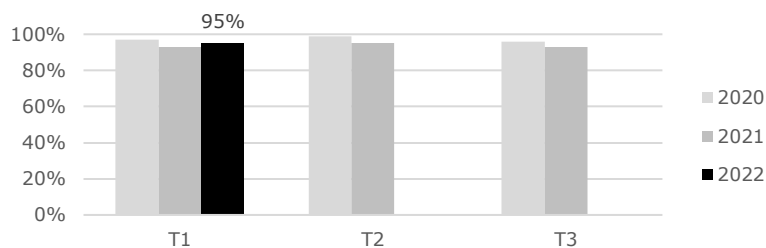
Punktligheten på sträckan är normalt sett hög och under första tertialet uppgår punktligheten RT+5 minuter till 95 procent. Punktligheten RT+15 minuter uppgår till 99 procent. De få förseningar som uppstått har bland annat orsakats av att trafiken har störts av andra tåg och blivit nedprioriterad av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

Punktlighet månadsvis



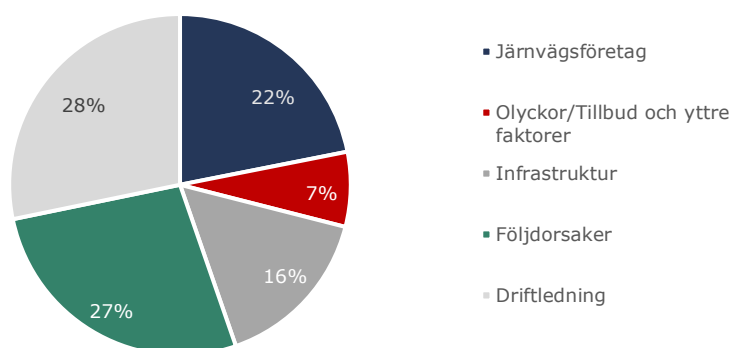
Punktlighet per månad.

Punktlighet tertialvis



Punktlighet per tertial.

Fördelning förseningsminuter

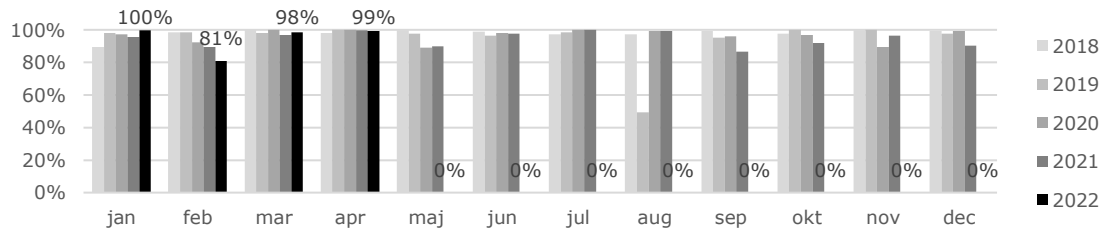


Förseningsminuter fördelade på förseningsorsak.

Regularitet

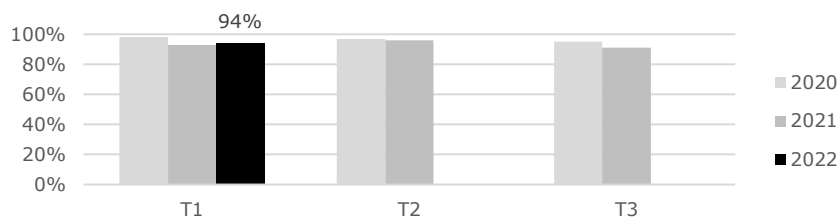
Regulariteten på sträckan är normalt sett mycket hög, ofta närmare 100 procent. Under första tertialet 2022 uppgick regulariteten till 94 procent. Totalen drogs ned av februari då siffran uppgick till endast 81 procent, vilket orsakades av brist på X11-fordon.

Regularitet månadsvis



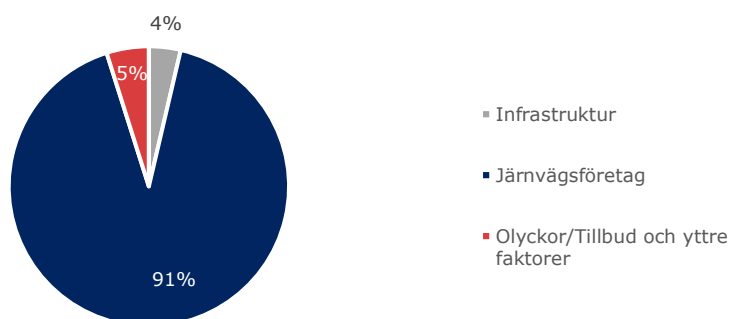
Regularitet per månad.

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%

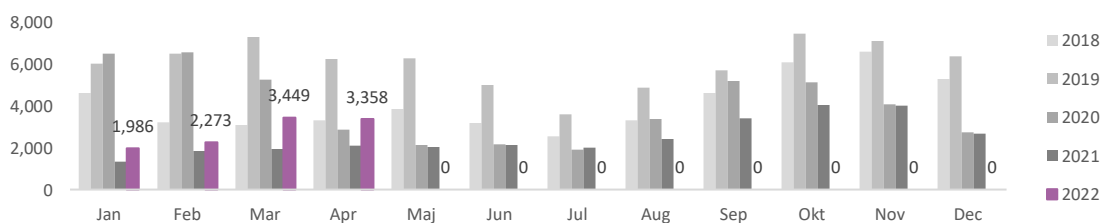
går som tåg
tertialet 1 2022
(86% tertial 1 2019)

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.

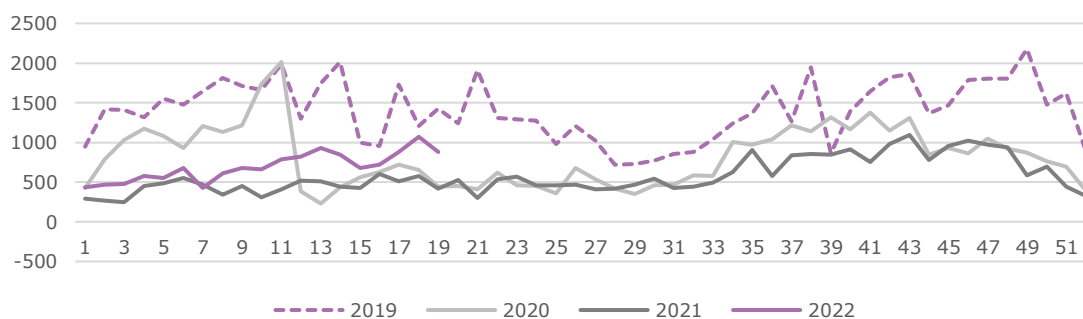
Den största andelen resenärer på sträckan är arbets- eller studiependlare, 56 procent, och ett ökat distansarbete kan vara en anledning till att resandet inte har kommit i gång ordentligt, men även fordonstillgången kan ha påverkat resandet. Fordonet Itino har fortsatt återkommande problem och behöver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

Resande månadsvis



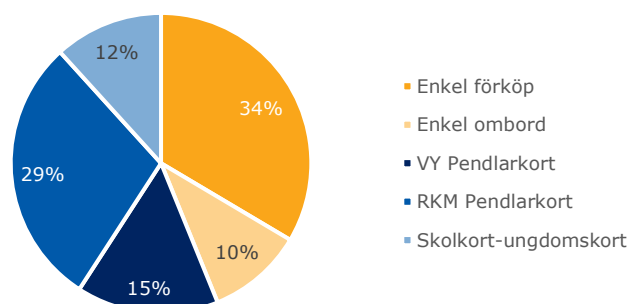
Resandet har inte ökat till önskvärd nivå under första tertialet 2022, trots lättade restriktioner och förändrat pandemiläge.

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



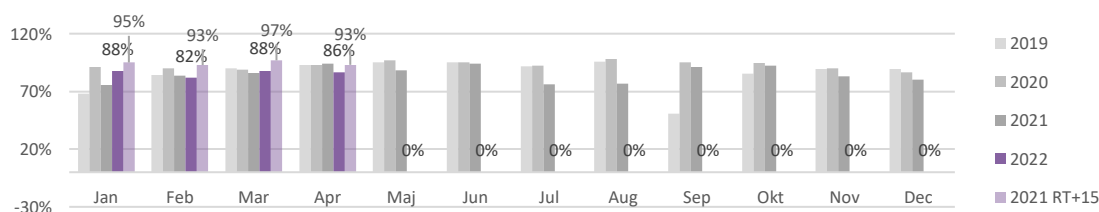
Drygt hälften av resenärerna reser med pendel-, skol- eller ungdomskort. Resterande reser med enkelbiljett.

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.

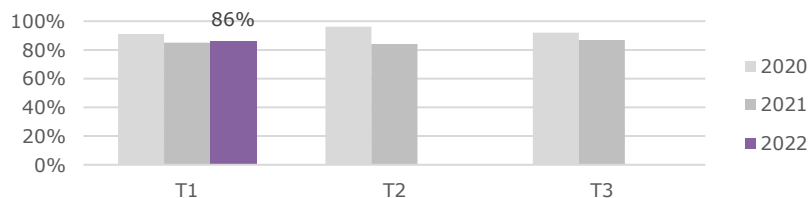
Sträckan dras med en del punktlighetsproblematik, men samtidigt visar statistiken att de flesta förseningarna ligger på mellan 6–15 minuter. I mars ankom 97 procent av alla tåg inom 15 minuter, på en sträcka som är 14,5 mil lång.

Punktlighet månadsvis



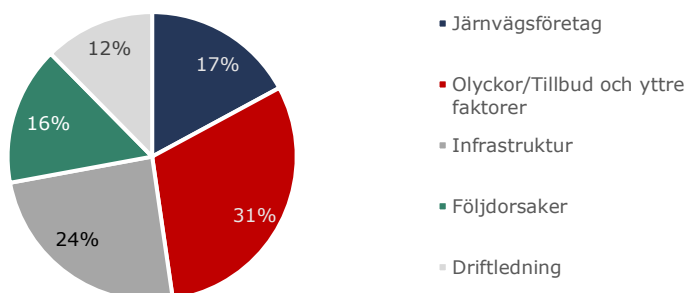
Punktlighet per månad.

Punktlighet tertialsvis



Punktlighet per tertial.

Fördelning förseningsminuter



Förseningsminuter fördelade på förseningsorsak.

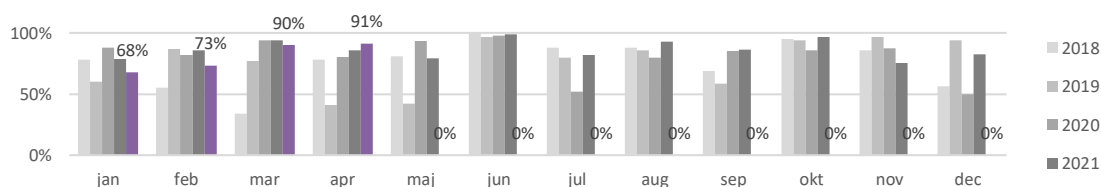
Regularitet

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.

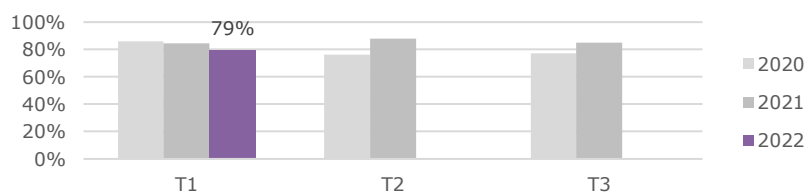
I mars ställdes avgångar in på Umeå–Lycksele för att prioritera Umeå–Vännäs med Itino, då båda X11 var ur funktion i början av månaden.

Regularitet månadsvis



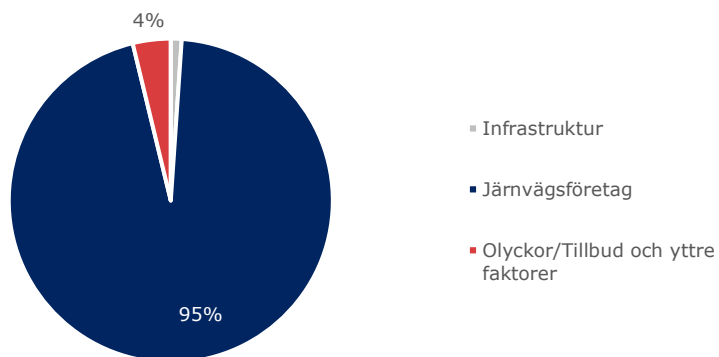
Regularitet per månad.

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)

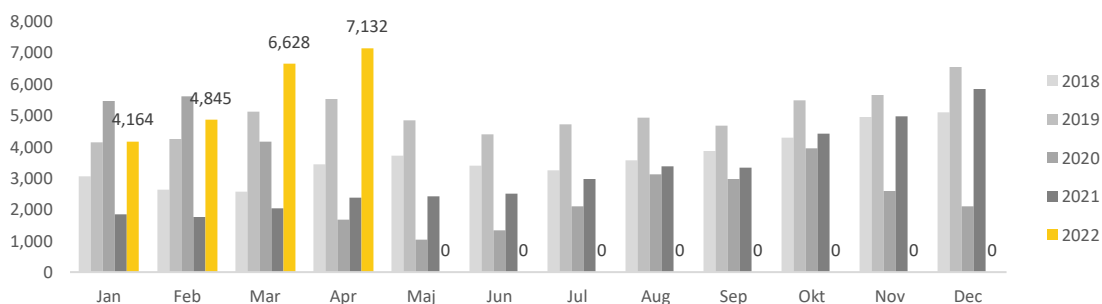
Resande

FANTASTISK UTVECKLING MED REKORDHÖGA RESANDESIFFROR

Redan under 2021 hade resandet på sträckan en tydlig uppåtgående 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.

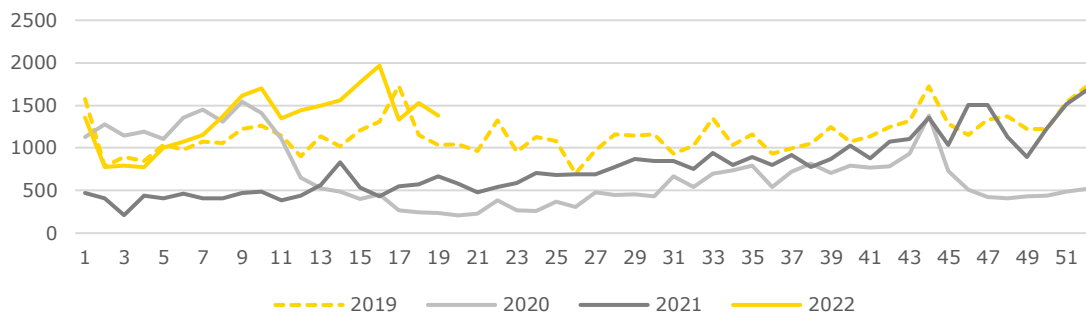
Anledningarna till den stora resandeutvecklingen kan vara flera. Bränslepriserna har ökat och många kanske vill undvika att ta bilen längs sträckan och samtidigt kunna nyttja tiden på tåget. Ombyggnation längs E4 har även gjort det svårframkomligt i perioder. För att få en bättre kunskap och förståelse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

Resande månadsvis



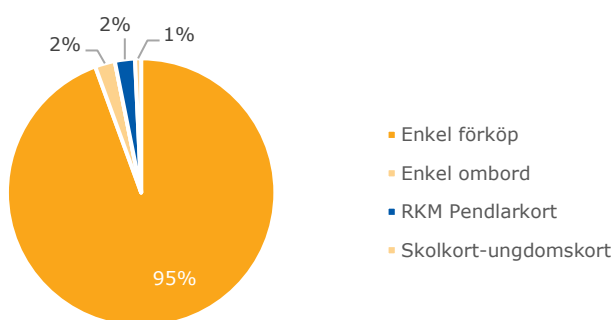
Den positiva resandeutveckling vi såg på sträckan under 2021 har fortsatt under första tertialet 2022. I april uppmättes det högsta resandet någonsin.

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.

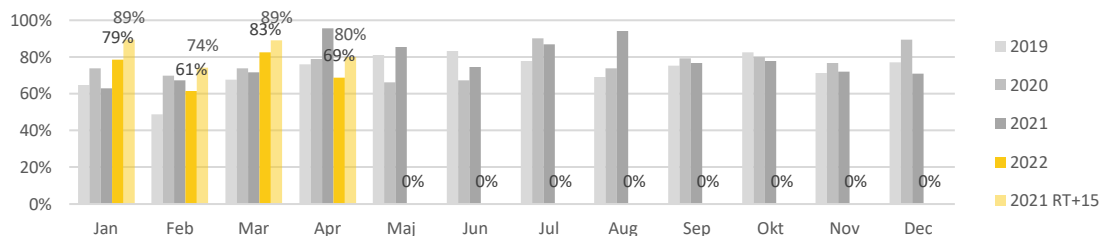
Punktlighet

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

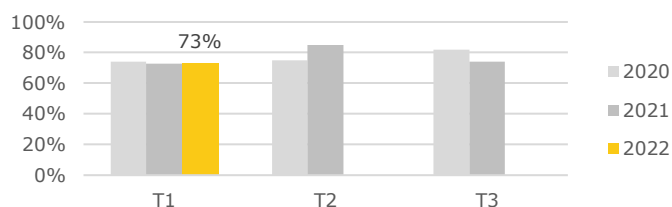
I april påverkade en urspärning av annan operatör punktligheten på både Umeå–Lycksele och Umeå–Luleå.

Punktlighet månadsvis



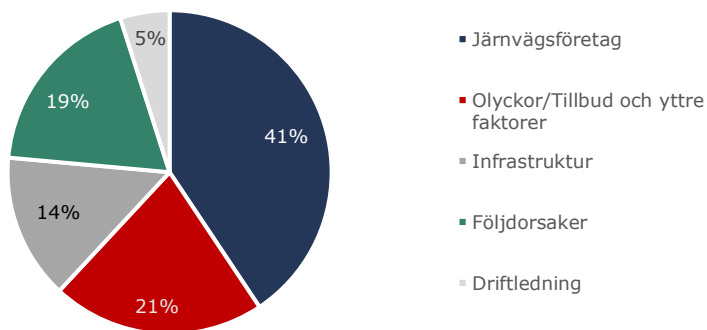
Punktlighet per månad.

Punktlighet tertialsvis



Punktlighet per tertial.

Fördelning förseningsminuter

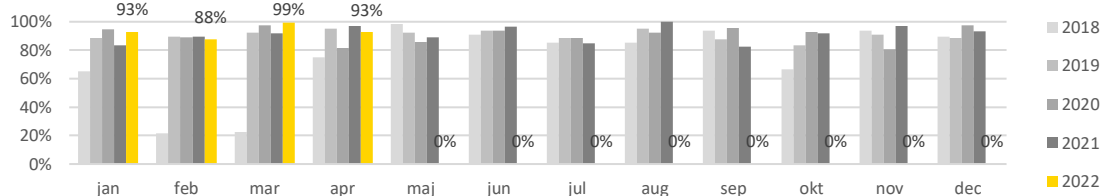


Förseningsminuter fördelade på förseningsorsak.

Regularitet

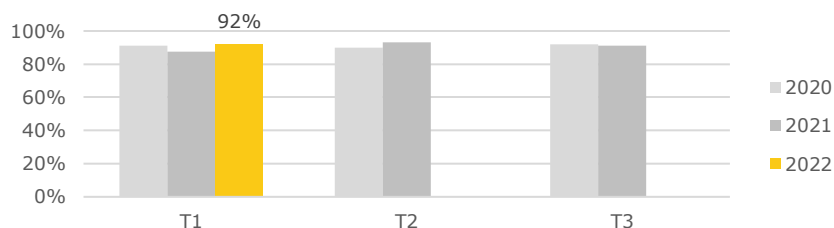
Under det första tertialet 2022 uppgick regulariteten till 92 procent. Totalen dras ned av den låga regulariteten i februari då vi hade stor fordonsbrist med många problem och skador på Regina-fordonen.

Regularitet månadsvis



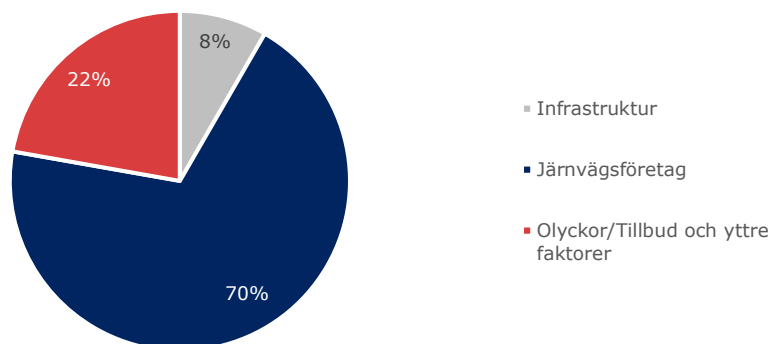
Resandet per månad under hösten är något mindre än föregående år.

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%

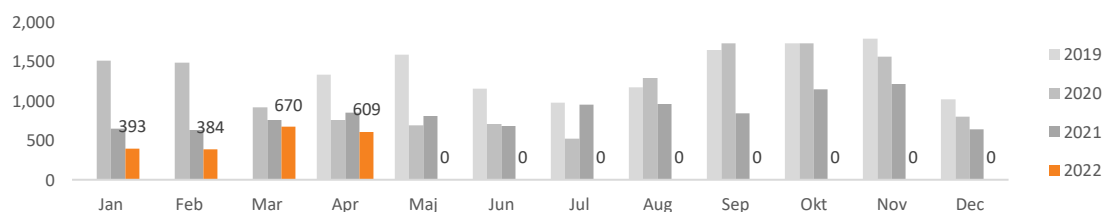
går som tåg
tertialet 1 2022
(95% tertial 1 2020)

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).

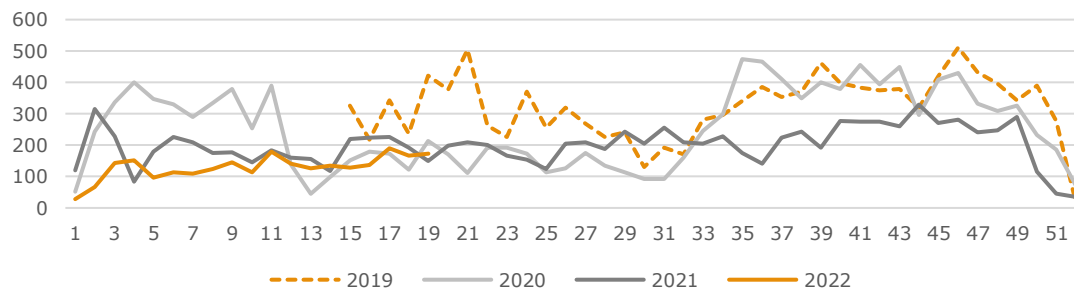
En resandeökning skedde mellan februari och mars, men trots att det var en ökning med 74 procent innebar det i praktiken att vi gick från tre till fyra resenärer ombord per avgång. I april sjönk resandet något, vilket beror på att resandet gick ned under påsken.

Resande månadsvis



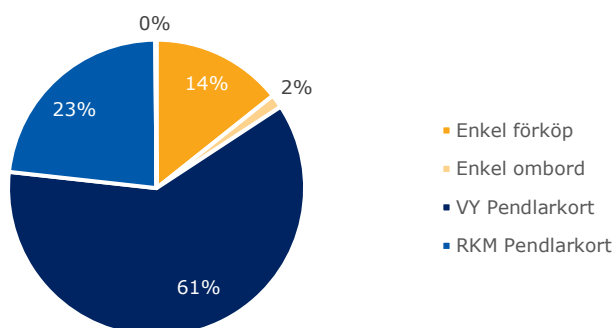
Resandet har inte ökat till önskvärd nivå under första tertialet 2022. Trots lättade restriktioner och förändrat pandemiläge är resandet lägre än samma period föregående år.

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

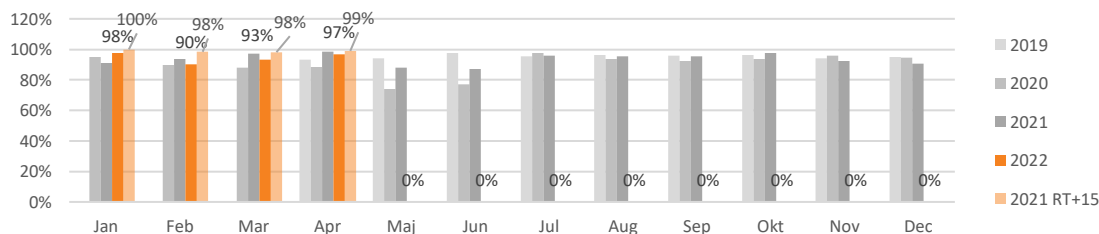


Den stora majoriteten av resenärerna på sträckan reser med pendelkort.

Punktlighet

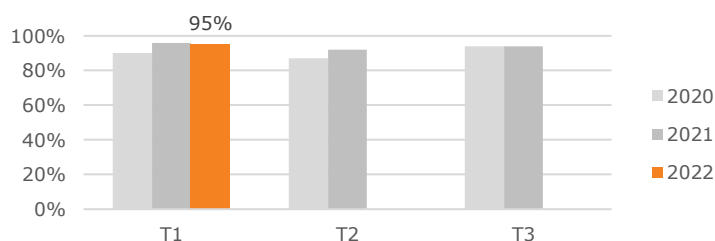
Punktligheten på sträckan är normalt sett hög. Under första tertialet 2022 uppgår punktligheten RT+5 minuter till 95 procent, strax under det nationella målet. Punktligheten RT+15 minuter uppgår till 99 procent. De få förseningarna beror bland annat på trängsel i Boden på grund av att det är många tåg 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



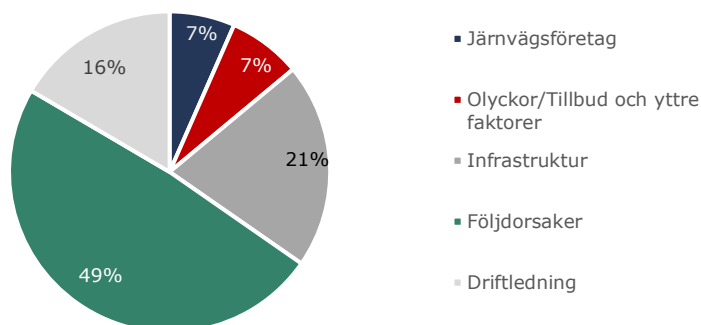
Punktlighet per månad.

Punktlighet tertialsvis



Punktlighet per tertial.

Fördelning förseningsminuter

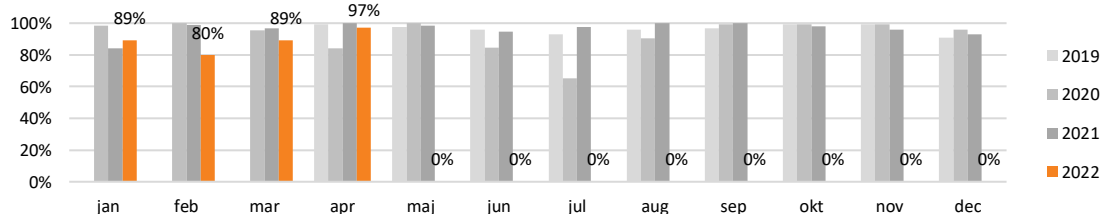


Förseningsminuter fördelade på förseningsorsak.

Regularitet

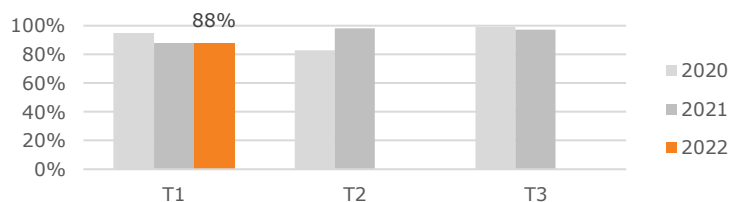
Regulariteten på sträckan är normalt sett hög, men under första tertialet 2022 uppgår siffran till endast 88 procent. I januari orsakades de inställda turerna av fordonbrist på X11. En batteriladdare gick sönder och felet varade i totalt fyra dagar. Problemen med X11 fortsatte även i februari och mars. 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



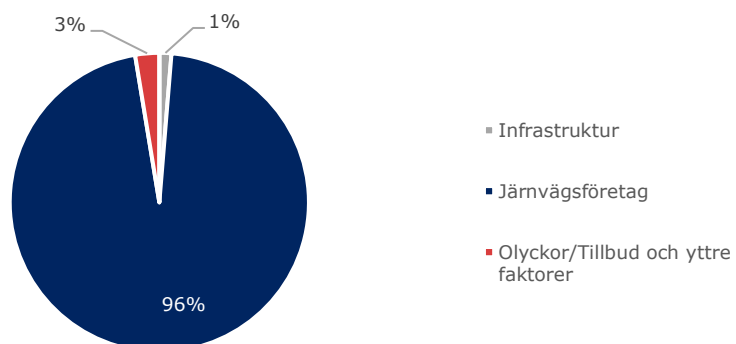
Regularitet per månad.

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)

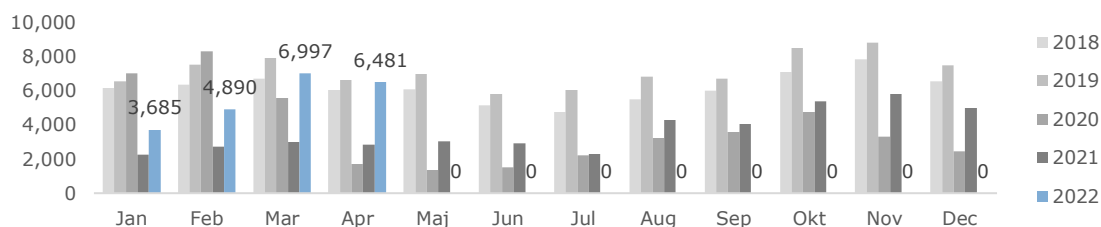
Resande

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.

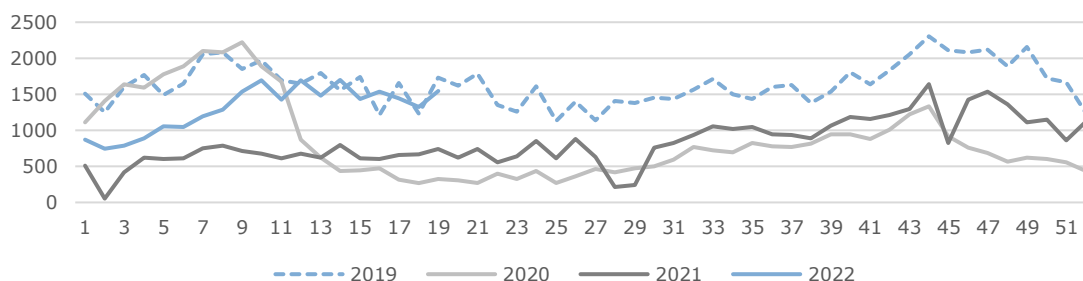
Resenärerna på sträckan reser i princip uteslutande med förköpt enkelbiljett.

Resande månadsvis



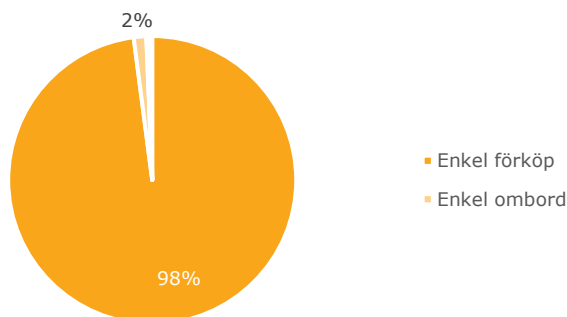
Resandet har haft en positiv utveckling under första tertialet 2022, vilket vi även såg i slutet av 2021. Resandet är nästan det dubbla jämfört med samma period 2021.

Resande vecka för vecka



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

Biljettyp



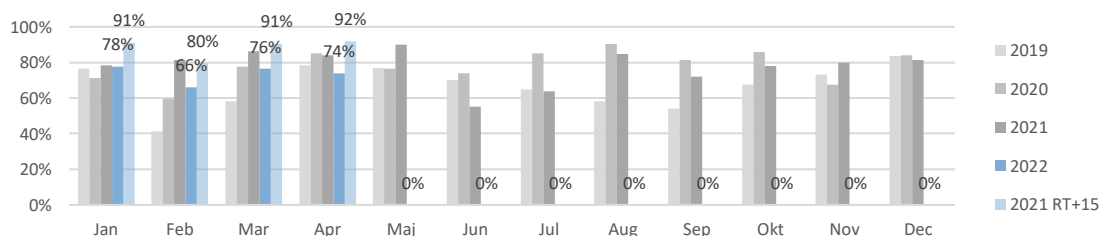
Den stora majoriteten av resenärerna på sträckan reser med förköpt enkelbiljett.

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.

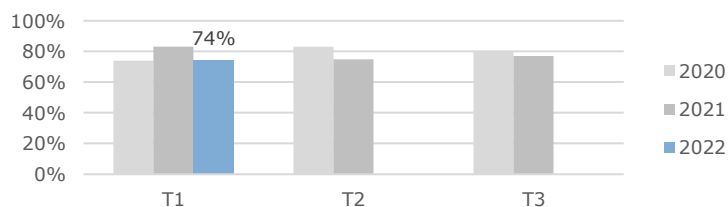
Det är över lag enskilda händelser som påverkar den totala punktligheten och inte ”inbyggda” fel. En enskild händelse som genererar försening på en sträcka med få avgångar per dag påverkar den sammanlagda punktligheten.

Punktlighet månadsvis



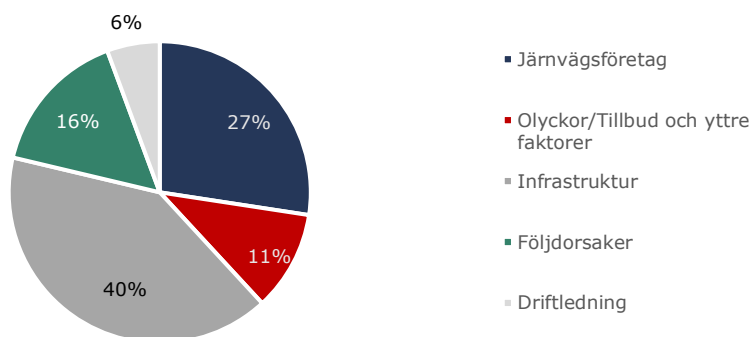
Punktlighet per månad.

Punktlighet tertialsvis



Punktlighet per tertial.

Fördelning förseningsminuter

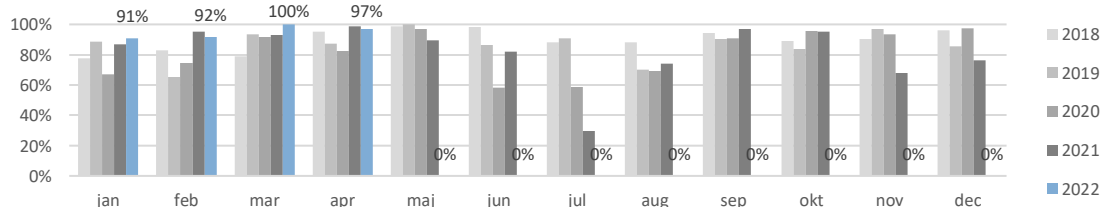


Förseningsminuter fördelade på förseningsorsak.

Regularitet

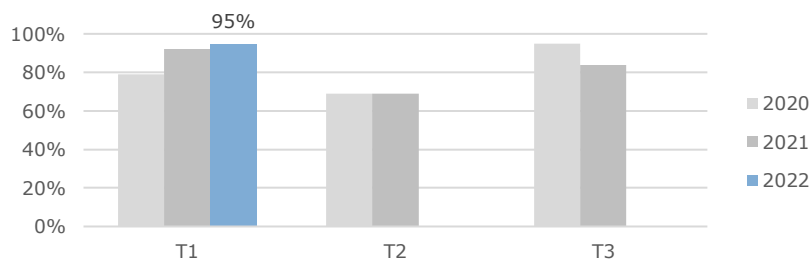
Regulariteten på sträckan har i perioder varit väldigt låg. Under första tertialet 2022 uppgick regulariteten till 95 procent, vilket är den högsta siffran på flera år. De få inställelser som gjordes orsakades av extrem kyla i januari. I februari hade vi stora problem med Regina, vilket orsakade fordonsbrist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

Regularitet månadsvis



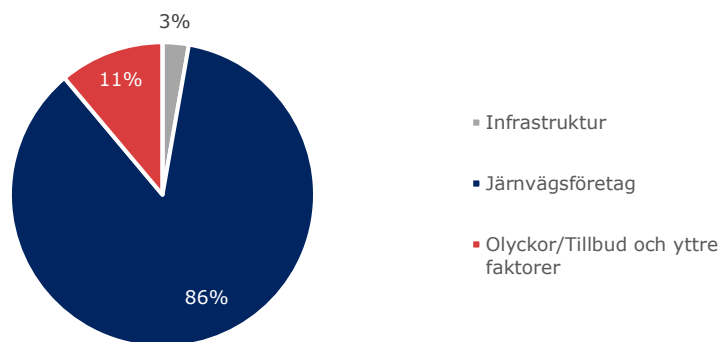
Punktlighet per månad.

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

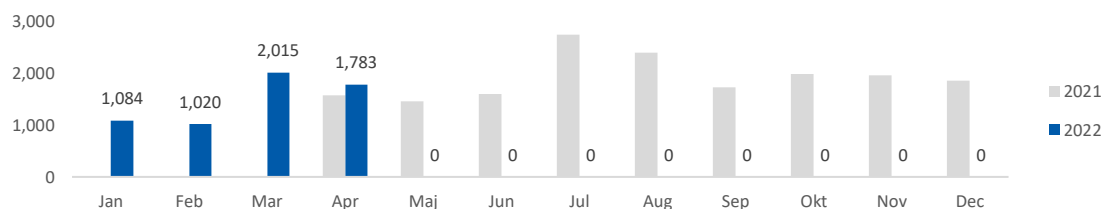
Resande

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.

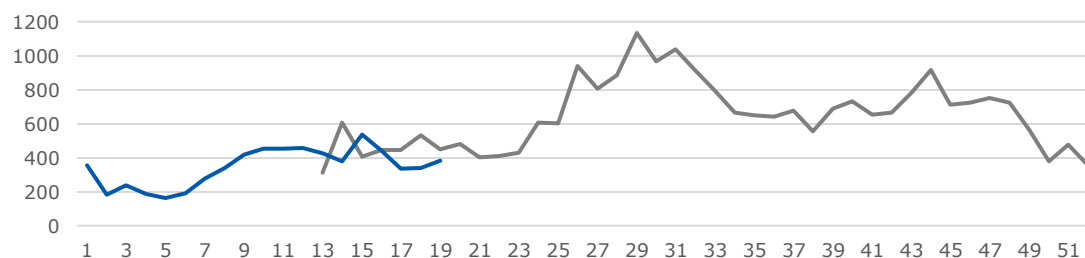
Den stora majoriteten av resenärerna reser med förköpt enkelbiljett.

Resande månadsvis



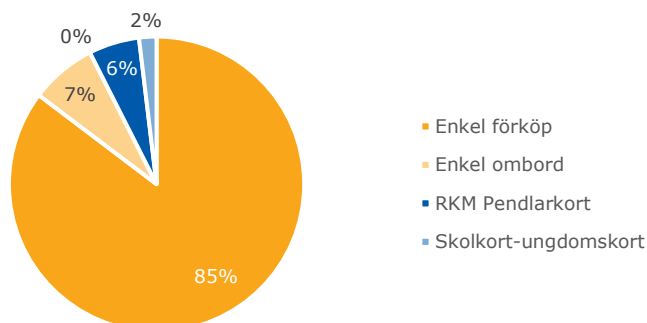
Resandet har inte uppgått till önskad nivå under första tertialet 2022. En stor ökning i resandet skedde dock mellan februari och mars och ökningen har fortsatt in i april, med undantag för påskhelgen.

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.

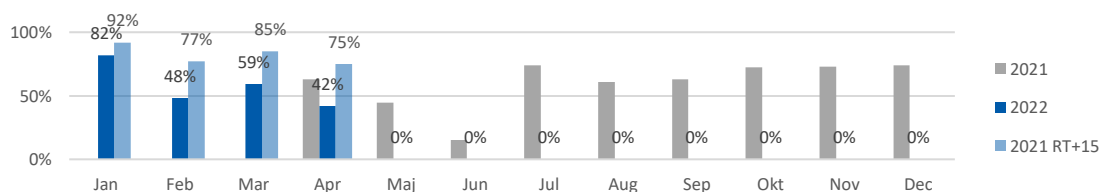
Punktlighet

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.

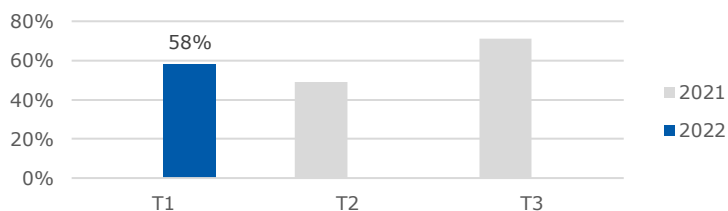
ERTMS fortsätter att orsaka problem och infrastrukturproblemen fortsätter in i februari. Dålig snöröjning i kombination med få tåg som framförs på Haparandabanan, och på så sätt håller undan snön, leder till problem med framkomligheten. Snöröjningen måste förbättras på banan.

Punktlighet månadsvis



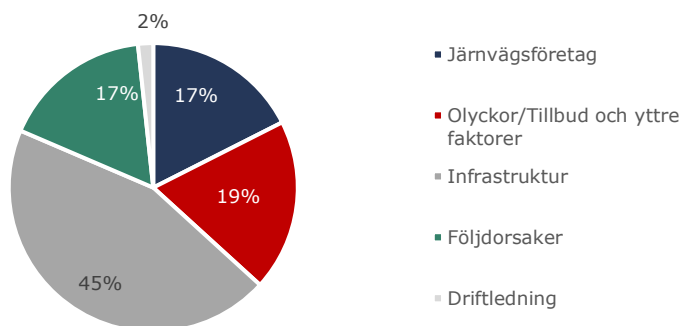
Resandet per månad under hösten är något mindre än föregående år.

Punktlighet tertialvis



Punktlighet per tertial.

Fördelning förseningsminuter

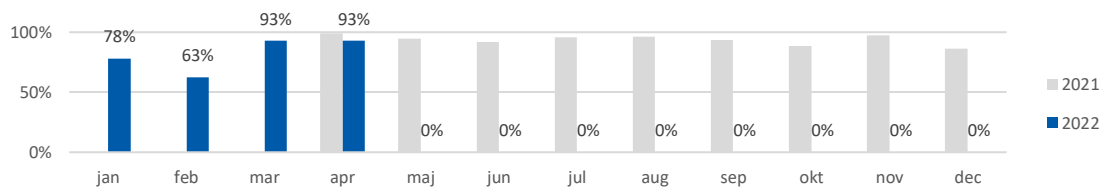


Förseningsminuter fördelade på förseningsorsak.

Regularitet

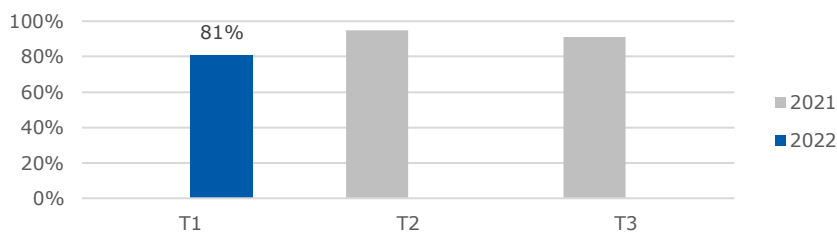
Under det första tertialet 2022 uppgick regulariteten till 78 procent, den lägsta tertialsiffran sedan trafikstart. I januari orsakades inställelser av problem med fordon. Ett fordon genomgick ERTMS-installation och reservfordonet var på reparation. Bristen på Regina låg bakom inställelser även i februari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

Regularitet månadsvis



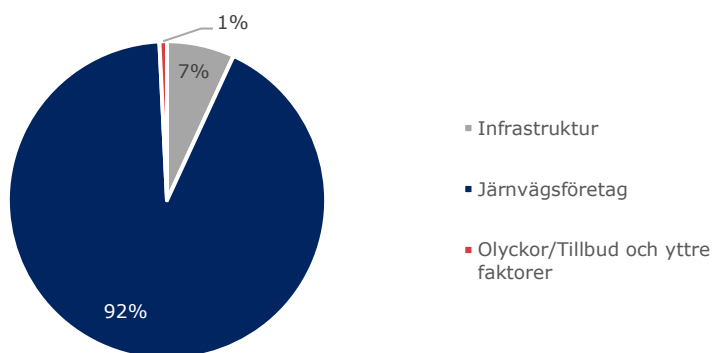
Regularitet per månad.

Regularitet tertialsvis



Regularitet per tertial.

Inställelseorsak



Fördelning orsaker till inställda turer.

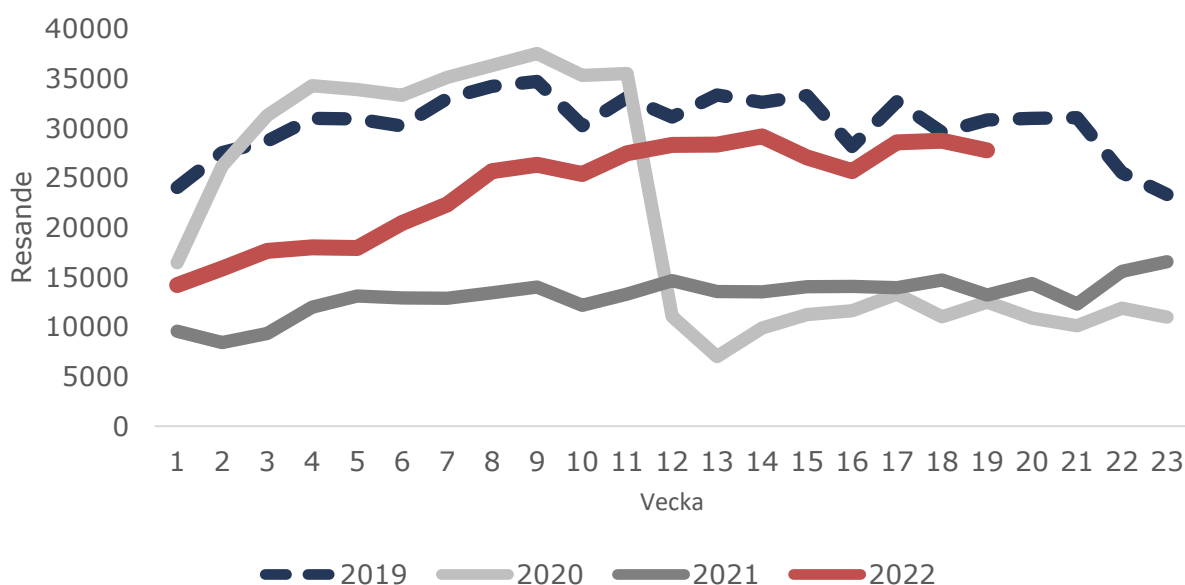


Norrtågs kvalitetsredovisning - Ekonomi 2022-04-30

Utfall tertial 1 2022

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. 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. Under mitten av mars kunde vi se att resande uppgick till 95 % av resande jämfört med 2019 års volymer. I och med detta har intäkterna börjat återvända kraftigt. Karaktären av resande har förändrats då försäljning av enkelbiljetter ökat och antal resande med pendlarkort mm har inte nått upp ännu till 2019 års volymer. Trafikkvalitet har även förbättrats efter den första vintermånaden och uppvisar en hög regularitet och förbättrad punktlighet.



Resande vecka för vecka jämfört med tidigare år

Våren 2022 har präglats av de förhandlingar som Vy Tåg har påkallat som en följd av de stora intäktstappen kopplat till pandemin under åren 2020 och 2021. Sedan i december har parterna förhandlat fram ett tilläggsavtal där bolaget Norrtåg AB tar över intäkterna och därmed risken men även möjligheterna. Det nya avtalet är tänkt att börja gälla from 1 juni 2022. Under interimspenoden from januari och maj har parterna kommit överens om produktionsersättning minus biljettintäkter per månad. Arbetet med att säkerställa de nya arbetsprocesserna inklusive intäktshantering och en fortsatt god uppföljning av trafikqualitet och fordonsunderhåll, pågår i bolagets organisation.

Parallellt har arbetet med tågstrategin för Norrtåg fortsatt. Möten med regionernas tjänstemän och förankringsarbetet för att dra riktlinjerna för Norrtågs framtida trafikutbud har påvisat ett stort engagemang i regionerna.

Ekonomiskt utfall 2022-04-30

Trafikkostnad för tertial 1 uppgår till 103 084 kkr, eller - 12 247 kkr lägre än budgeterad trafikkostnad. Den största avvikelser är hänförlig till operatörskostnaden. De prognosticerade resandet har överträffat prognoserna under mars och april där intäkterna har ökat med hela 50 % vilket innebär att operatörskostnaden minskar, med 8 979 kkr. Om denna resandeutveckling fortsätter kommer intäkterna överträffa den budgeterade nivån på årsbasis vilket medför minskad medfinansiering från regionerna. Bolaget kommer att komma tillbaka med en prognos i september månad då det finns mer statistik tillgänglig. Vidare har banavgifterna under januari månad varit på en lägre nivå till följd av inställd trafik hänförligt mest till fordonsbrist. Underhållet på ERTMS installationer har varit försenat, brist på reservdelar och andra vinterrelaterade problem med fordon har medfört inställda avgångar och därmed minskade banavgifter. Olika konsultkostnader hänförligt till tågstrategin har skjutits på framtiden pga tidsbrist vilket medför att bolagsförvaltningen är 1 578 kkr lägre jämfört med budget.

Bolaget har redovisat sin slutredovisning för perioden 1 augusti till 31 december 2021 till Trafikverket. SJ har haft en reducerad trafik under höstmånaderna dels, kopplat till pandemi och dels hänfört till banarbeten, vilket betyder att Trafikverket har köpt tågavgångar från Norrtåg till ett värde på 2 390 kkr. Ovanstående avvikelser jämfört mot budget medför en minskad medfinansiering från ägarna med – 14 620 kkr.

	Tertial 1	Budget T1	Avvik.
Statlig medfinansiering	32 687	32 600	
SJ uteblivna avgångar	2 390		2 390
Botniska korridoren finansierat projekt	663	767	
Regionens medfinansiering Haparanda	2 871	2 927	
Regionens medfinansiering konsortialavtal	62 257	76 632	-14 375
Regionens medfinansiering tillkommande tr	2 215	2 405	
Summa intäkter	103 084	115 331	-12 247
Banavgifter	11 027	11 656	-629
Operatörsersättning	43 107	52 086	-8 979
Drift el	761	1 072	-311
Fordonshyra	40 055	40 055	
Verkstadsdepå	5 311	5 309	
Tekniskt underhåll	2 267	2 589	-322
Bussersättning	1 365	1 692	
Återföring reservering årsbokslut	-5 000	-5 000	
Trafikkostnad	98 893	109 459	-10 566
Bolagsförvaltning och administrativa kostnader	3 527	5 105	-1 578
Botniska korridoren finansierat projekt	663	767	-104
Summa kostnader	103 084	115 331	-12 247
Resultat	0	0	

Regionens medfinansiering

Medfinansiering från regionen fördelas enligt konsortialavtalet. Tillkommande trafikbeställningar avseende förtätning på Botniabanan med en dubbeltur finansieras mellan Västerbotten och Västernorrland. Haparandatraffiken finansieras av Norrbotten.

Regionens medfinansiering	Tertial 1	Budget T1	Avvik.
Västernorrland	22 873	27 907	-5 034
Jämtland	11 206	13 794	-2 587
Västerbotten	19 187	23 543	-4 356
Norrbotten	14 077	16 721	-2 643
Regional medfinansiering	67 344	81 964	-14 620

Den utgående skulden till ägarna redovisas enligt nedan. Bolaget har fakturerat två tertial av driftsbidraget för 2022, inbetalt driftsanslag, av de 163 049 kkr avser 81 964 kkr de fyra första månaderna. Under året har 5 724 kkr reglerats till Norrbotten. Den utgående skulden uppgår till 124 969 kkr.

Specifikation skuld ägare per 2022-04-30					
Ägare	Ing balans	Trafikkostnad 2022	Inbetalt driftsanslag	Återbet av skuld	Utg balans
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	-12 491	22 873	-55 547	0	-45 165
Region Jämtland Härjedalen	-3 417	11 206	-27 407	0	-19 617
Region Västerbotten	-10 075	19 187	-33 288	0	-24 177
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	-9 004	14 077	-46 807	5 724	-36 009
	-34 987	67 344	-163 049	5 724	-124 969
Summa skuld ägare					-124 969

Bilaga 2.1.3 Trafikbeställning T23

Norrtåg AB, regionerna (RKM) och Vy Tåg AB, Vy, har genomfört en gemensam arbetsprocess inför tågplanebeställningen T23. Parterna är överens om att nedanstående trafik ska utföras;

1.1 Umeå C – Sundsvall C

1.1.1 Antal dubbelturer per dag

Delsträcka	Måndag - Fredag		Lördag	Sön- och helgdag
	A-period	B-period		
Umeå C – Sundsvall C	10,1*	7,1	5	5,5
Umeå C – Örnsköldsviks C	4,5	2,5	0	0
Umeå C – Örnsköldsviks C**	1	0	0	0

*9,1 DT perioden 221211-230813, därefter 10,1 DT

** Tillkommande beställning tidigare kommersiell dubbeltur.

Tågnummer 7443 och 7446 ska ingå i kapacitetsansökan men slutgiltigt beslut trafikering fattas senast oktober 2022.

Trafikverket har meddelat att SJ avser köra fyra dubbelturer Umeå-Sundsvall i T23.

1.2 Umeå C – Luleå

1.2.1 Antal dubbelturer per dag

Delsträcka	Måndag – Fredag		Lördag	Sön- och helgdag
	A-period	B-period		
Luleå – Umeå Ö	3	2	2	2
Boden – Luleå	0	0	0	0

Tillkommande dubbeltur ersätts i enlighet med prissättning enligt förändringspris för Umeå-Luleå tillkommande dubbeltur, SEK

1.3 Lycksele – Umeå

1.3.1 Antal dubbelturer per dag

Delsträcka	Måndag – Fredag		Lördag	Sön- och helgdag
	A-period	B-period		
Lycksele – Umeå Ö	2,5	2,5	0	2
Lycksele – Vännäs	1	1	0	0
Hällnäs – Umeå		0	2	1
Vindelns – Umeå	1	1	1	0

1.4 Kiruna – Luleå

1.4.1 Antal dubbelturer per dag

Delsträcka	Måndag – Fredag		Lördag	Sön- och helgdag
	A-period	B-period		
Kiruna – Luleå	3	3	2	2

1.5 Storlien – Sundsvall C

1.5.1 Antal dubbelturer per dag

Delsträcka	Måndag - Fredag		Lördag	Sön- och helgdag
	A-period	B-period		
Storlien – Duved	2	2	2	2
Duved – Östersund C*	5	2	2,5	2,5
Duved—Östersund C **			2	
Östersund V – Sundsvall C	9***	7	5	5

*överenskommet att en dubbeltur vänder i Åre istället för Duved MF

** Tillkommande beställning tidigare kommersiell dubbeltur ska ingå i kapacitetsansökan men slutgiltigt beslut trafikering fattas senast oktober 2022

***8 DT 221211-230813

1.6 Vännäs – Umeå

1.6.1 Antal dubbelturer per dag

Delsträcka	Måndag - Fredag		Lördag	Sön- och helgdag
	A-period	B-period		
Vännäs – Umeå Ö	9	6	0	0

1.7 Option Haparanda-Luleå

1.7.1 Antal dubbelturer per dag

Delsträcka	Måndag - Fredag		Lördag	Sön- och helgdag
	A-period	B-period		
Haparanda – Luleå	3	3	3	3

I helg kan tåg vändas i Boden i enlighet med T22 om trafiken kräver det för att uppnå önskad tidtabell.

1.8 Återkoppling av utkast till Tågplan

Vy ansvarar för en kontinuerlig återkoppling av arbetet med tågplanebeställning till Norrtåg AB och vidare en återkoppling av utkast till Tågplan som utformas av Trafikverket.

Umeå den / 2022

För Norrtåg AB

För Vy Tåg AB

Maria Högländer

Dag Lokrantz