



# Norrtågs kvalitetsredovisning År 2014 Kvartal 1

## Innehållsförteckning

Resandet håller i sig !.....	3
Resandeutveckling .....	4
Punktlighet – andel tåg som kommer i rätt tid .....	10
Regularitet – andel avgångar som trafikerats med tåg.....	12
Kvartalsbokslut 2014 kvartal 1 .....	15



# Resandet håller i sig !

Den positiva utvecklingen av resandet under första kvartalet 2014 är i sin helhet på samma nivå som sista kvartalet 2013. Jämfört med första kvartalet 2013 är ökningen hela 35 %. Det är främst sträckorna Botniabanan och Sundsvall-Storlien som står för den stora ökningen.

## **Mild vinter = hög tillgänglighet på fordon = stabil trafik**

Föregående års vinterproblem relaterade till tågens konstruktion har minskat. Mycket är kopplat till den milda vintern men vi ser en del effekter av handlingsprogram Vinter som påbörjades i januari 2013. En ökad kapacitet på verkstad, svarvkapacitet i Notviken och modifieringar som gjorts på tågen har bidragit till positiva effekter.

## **11 % förbättrad regularitet**

Vid jämförelse med fg år kvartal 1 har regulariteten förbättrats med 11 % och för kvartal 1/2014 är siffran 95 %. Vi ser en klar förbättring på alla sträckor förutom sträckan Umeå-Lycksele. Fordonsproblemen avlöser varandra vilket påverkar tågtrafiken i form av inställda turer. I största möjliga mån har man kört tågtrafik mellan Umeå-Hällnäs men bussersatt på sträckan Lycksele-Hällnäs, som är en dieselsträcka. Ett handlingsprogram för Y1 har påbörjats under kvartalet. Dieselkvalitet, kompetensutväxling mellan olika underhållare, frekventare underhållsluckor är några av aktiviteterna som utreds.

## **Punktligheten håller i sig, Rätt tid inom 15 min 95 %**

Punktligheten förbättras över tid och under kvartal1 ankom 95 % av tågen inom 15 min i rätt tid. Merparten av störningarna kan hänföras till infrastruktur och andra operatörer.

## **Är våra resenärer nöjda?**

Under april månad har Botniatåg representanter inbjudit till pendlaråd. Syftet med träffen var att fånga upp tågresenärers synpunkter. Resenärerna gavs möjlighet att ställa frågor och delge sina förslag till förbättringar direkt till Botniatågs ledning. Under mars och april månad har en NKI och Resevaneundersökning skett ombord på samtliga sträckor. Resultaten av undersökningarna ska presenteras under maj månad.

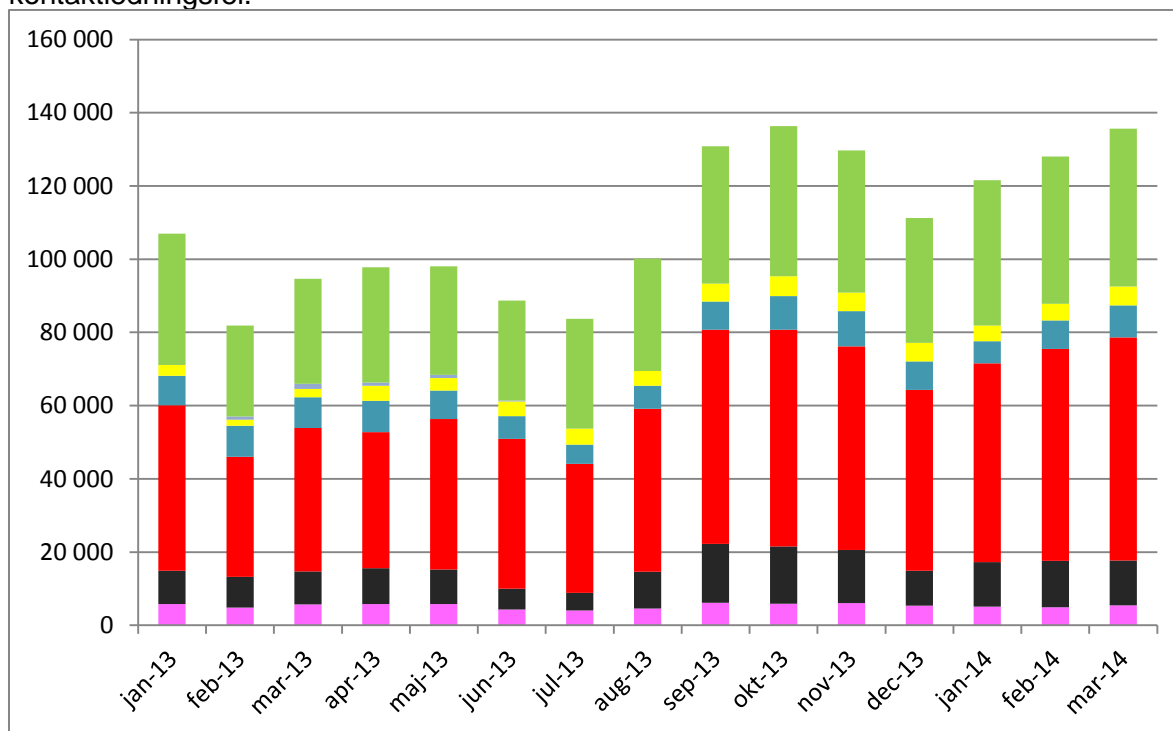
# Resandeutveckling

Resandeutvecklingen både positiva och negativa trender

Resenärsutvecklingen har totalt varit positiv under kvartale, och uppgick antal resenärer till knappt 130 000 per månad eller totalt 385 249 för kvartalet. Ökningen jämfört med kvartal 4 -2013 är 2,3 % men jämfört med kvartal 1 2013 hela 35 %. Sett till de enskilda sträckorna har resandet, jämfört med 2013, ökat enligt följande:

- Umeå-Sundsvall +48 %
- Sundsvall-Trondheim +38 %
- Umeå-Vännäs +40 %
- Umeå-Lycksele -6 %
- Luleå-Kiruna - 9 %.

Det finns omständigheter i trafiken som ger effekter i resandet. Under första kvartalet 2013 bussersattes tågtrafiken på sträckan Umeå-Luleå. Under januari månad uppstod brister i banan vilket föranledde hastighetsnedsättningar på banan, och resandet har sjunkit. Vi ser även en avmattning av resande på Vännässträckan jämfört med kvartal 4 med - 7 % men fortfarande en stabil pendlargrupp. Sträckan Luleå-Kiruna har haft problem med inställda tåg pga av kyla, samt förseningar uppkomna av signal- och kontaktledningsfel.



Umeå-Sundsvall



Sundsvall-Trondheim



Umeå-Lycksele



Umeå-Luleå



Luleå-Narvik



Umeå-Vännäs

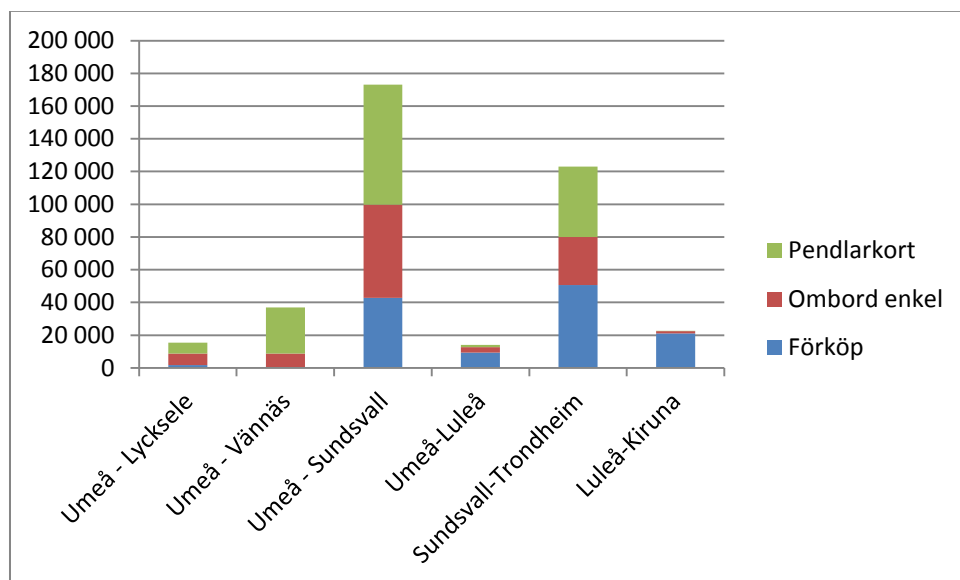
### Pendlarkort resp enkelbiljett

Idag kan resenären välja mellan olika pendlarkort beroende om resenären reser över länsgräns eller inom länet. Enkelbiljetter kan även köpas ombord på tåget via den biljettmaskin som Länstrafikbolagen tillhandahåller, Farasystemet, som även viserar pendlarkorten. Resenären kan även välja att förköpa sin biljett via Norrtåg kundtjänst, SJ webbsida, SJ biljettautomater eller via försäljningsombud tex via resebyrå, 7eleven, Pressbryån eller via appen Mobil SJ och Norrtågs hemsida. Vid förköp ingår en platsbiljett. De förköpta enkelbiljetterna redovisas månadsvis av Botnietåg som SJ-Linkon biljetter.

From 1 maj inför Botnietåg en ombordavgift, om resenärer väljer att köpa enkelbiljetten ombord på tågen. Denna ombordavgift är planerad till 50 kr per resa.

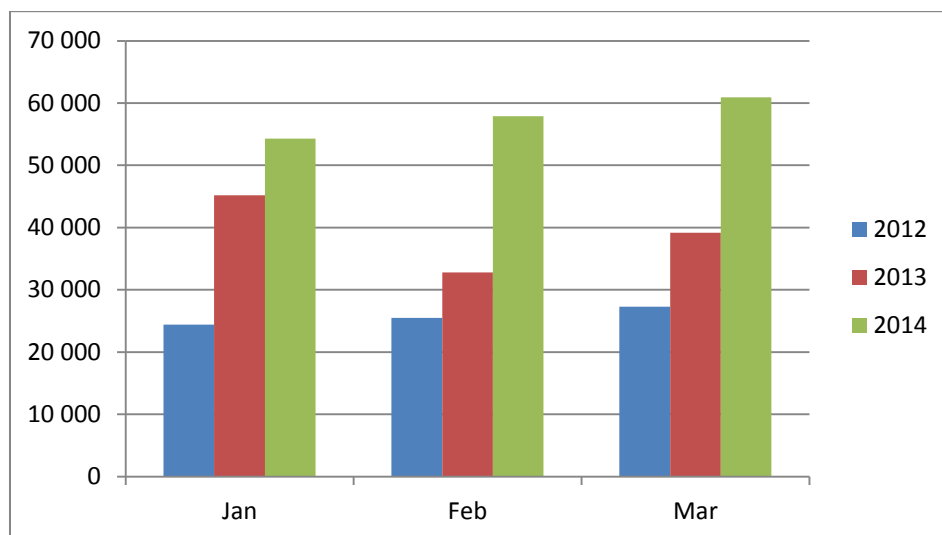
Under kvartal 1 valde 28 % av resenärerna eller 106 000 st att köpa sin biljett ombord på tåget. Motivet till att Botnietåg vill införa ombordavgift är att bli bättre på att visa alla biljetter och att kunna ge bättre ombordservice.

Fördelningen av de olika biljettyperna på de olika sträckorna för kvartal 1.

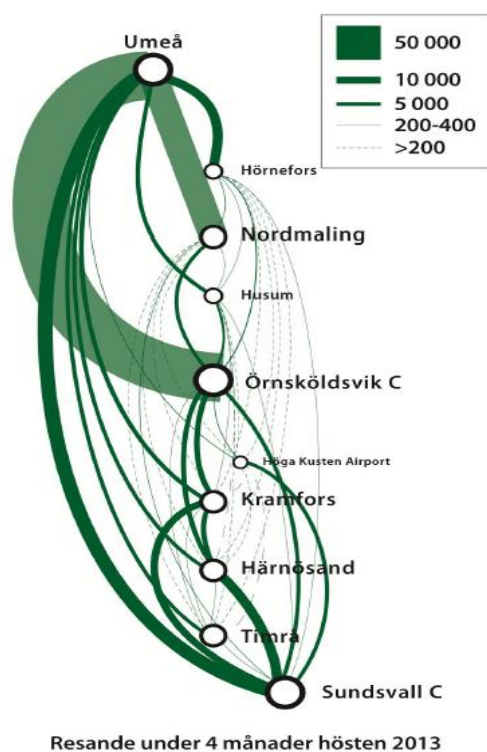


### Umeå-Sundsvall: Stadig resandeökning +48 % jämfört med 2013

Vi ser en ökning jämfört med kvartal 1 2013. Resandet ligger i snitt med 57 000 resenärer månadsvis. I jämförelse med 2012 så hänför sig resandet endast till sträckan Umeå-Övik. Under första kvartalet 2013 startade SJ sina tre dubbelturer dagligen vilket medförde att Norrtåg tappade cirka 10 000 resenärer till SJ dock återhämtades resenärsutvecklingen under 2013. Totalt är det ett stort resande på sträckan Umeå-Sundsvall och vidare till Stockholm. Under kvartalet har 173 140 resor genomförts på linjen.

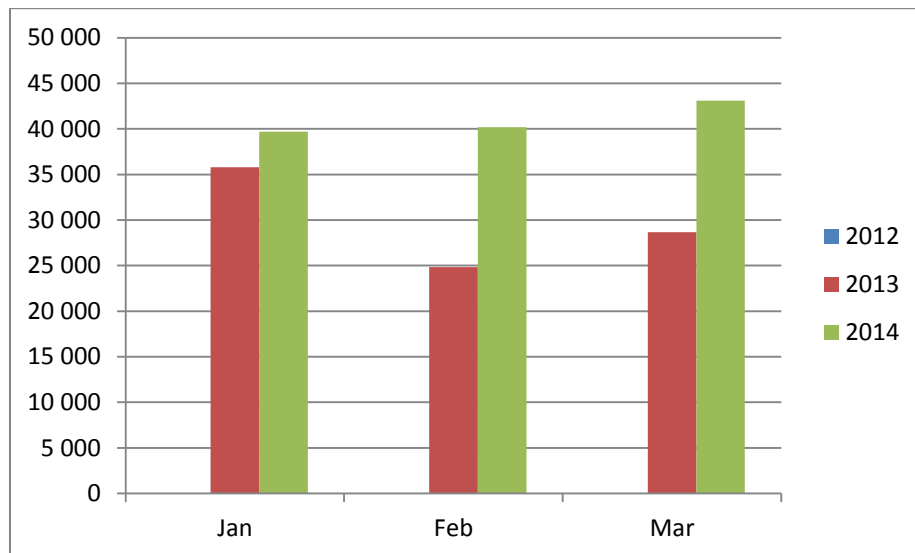


Vid genomlysning av resande på sträckan ser resemonstret ut enligt nedan.



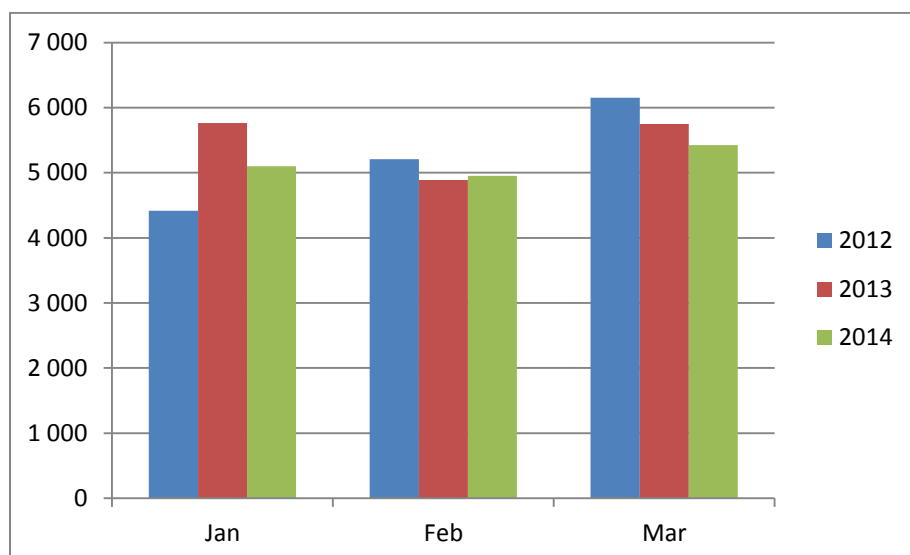
### Sundsvall-Trondheim: Vi har passerat 41 000 resenärer per månad

Under sista kvartalet 2013 var antalet resenärer i snitt 38 000 per månad. Motsvarande siffra under kvartal 1 -2014 är 41 000. Den totala ökningen jämfört med kvartal 1 2013 uppgår till 38 %. Totalt uppgår antal resenärer för kvartal 1 till 122 968 st. Trafiken övertogs från Veolia i juni 2012.



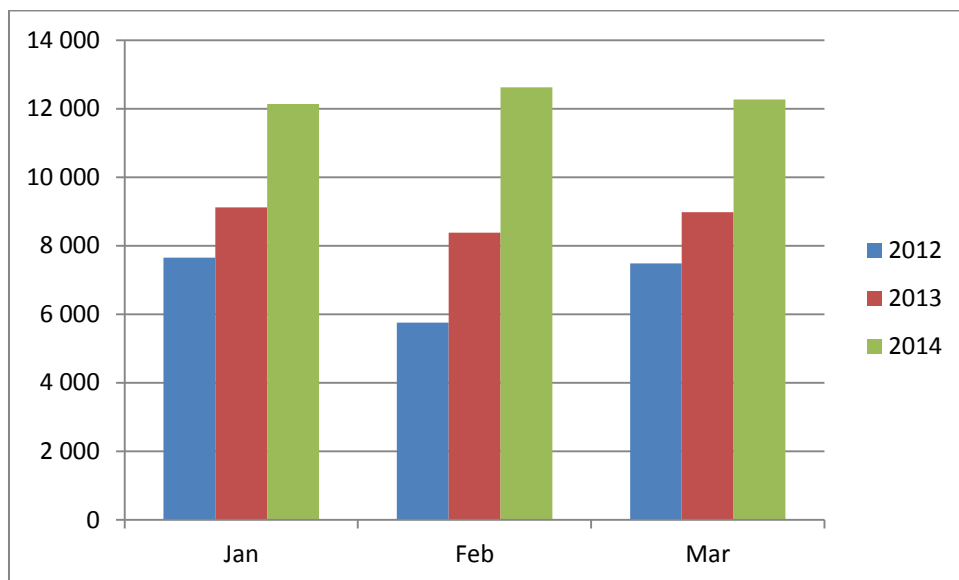
### Umeå-Lycksele: Fordonsproblemen avlöser varandra och ger låg regularitet och effekter på resandet.

Sträckan Umeå-Lycksele fortsätter att vara en sträcka orsakad av fordonsproblem. Under hösten 2013 har resandet varit stabilt runt 6 000 per månad men vi ser idag ett tapp på cirka 1000 per månad. Trafiken mellan Umeå och Hällnäs fungerar relativt bra vilket gör att resandet mellan Umeå-Vindelns fortfarande är stabilt. Totalt under kvartalet har 15 480 resor genomförts.



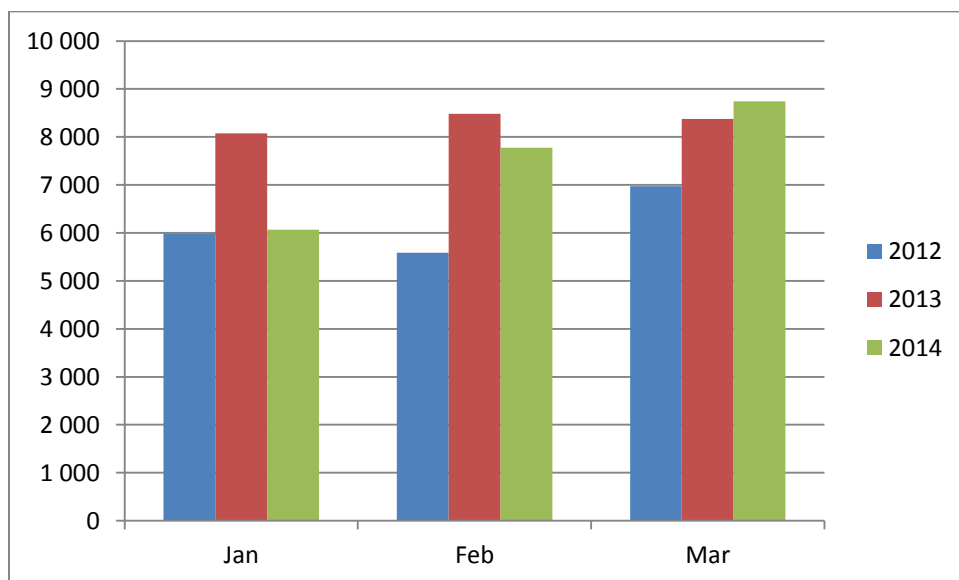
### Umeå-Vännäs: En avmattning av resandet

Antalet resenärer var under hösten 15 000 per månad, men nu ser vi en avmattning till en mer normal nivå. Under kvartal 1 uppgår resandet i snitt med 12 000 resenärer. Dock är trenden positiv jämfört med kvartal 1 2013. Totalt under kvartalet har 37 023 st åkt med pendlartåget.



### Luleå-Kiruna: Resenärerna har återvänt under mars månad

Under våren 2014 har trafiken på sträckan Luleå-Kiruna trafikerats med en mix av fordonstyper bl a Lok och Vagn, X62 och X52. Den extrema kylan under januari månad medförde att 19 avgångar ställdes in och vi fick fordonsfel orsakade av kylan. Totalt uppgår resandet till 22 587 resenärer, en minskning med 9 % jämfört med 2013.





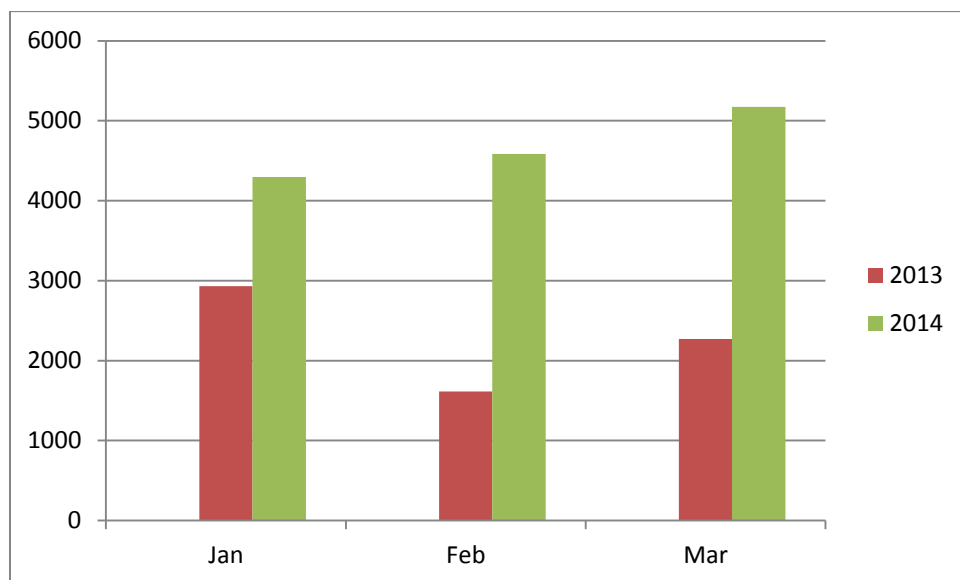
## Umeå-Luleå: Kapacitetsproblem på sträckan

Under de senaste åren har spåret drabbats av ett antal rälsbrott, på den 17 mil långa sträckan mellan Bastuträsk-Boden. Banan är för sliten, vilket har medfört att Trafikverket har beslutat att tidigarelägga arbete med spårbyte. Planerat spårbyte ligger nu med byggstart under sommaren och med färdigställande år 2016.

Detta har inneburit att från januari har det införts en generell hastighets-nedsättning till 90 km/h vilket har medfört stora förseningar för resenären på sträckan. Förseningarna har varierat mellan 40 min till 60 min.

Från maj månad lanseras en ny tidtabell för sträckan. Effekterna blir att en av dagens turer har i Trafikverkets nya tidtabell fått en ökad restid från 3,5 till 6 timmar. Konsekvensen är att Norrtåg tvingas lägga ner två av sex turer och istället hänvisas resenärerna i dessa tidslägen till SJ nattåg. Övriga fyra turer kommer att köra som vanligt men med förändrade restider.

Under kvartalet har snittresandet varit 4 000 resenärer per månad, en minskning med ett tusental. Vid jämförelse med fg års kvartal 1 så blir den inte rättvisande, då tågtrafiken var ersatt av buss pga av brist på fordon relaterade till den vinterproblematik som rådde då.



# Punktlighet – andel tåg som kommer i rätt tid

## Måltalen

Statistiken över ankomstpunktighet 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 efter ankomsttiden enligt tidtabellen. From januari 2014 ingår även de tåg som ställts samma dag eller dagen före planerad avgångstid. Att tågen ställts in 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. Andra orsaker kan vara att tåget har varit med i en olycka eller att det har blivit stopp på sträckan och resenärerna har fått resa vidare med ett annat tåg eller med buss.

## Punktighet kvartal 1

Sträcka	Antal tåg	RT+5	RT+15
Umeå-Sundsvall	1 647	90%	95%
Umeå - Lycksele- Vännäs	1 563	86%	96%
Umeå-Luleå	446	17%	28%
Luleå-Kiruna C	242	75%	87%
Sundsvall-Storlien	1 500	93%	97%
Totalt	5 398	83%	90%
Exkl Luleå	4 952	89%	95%

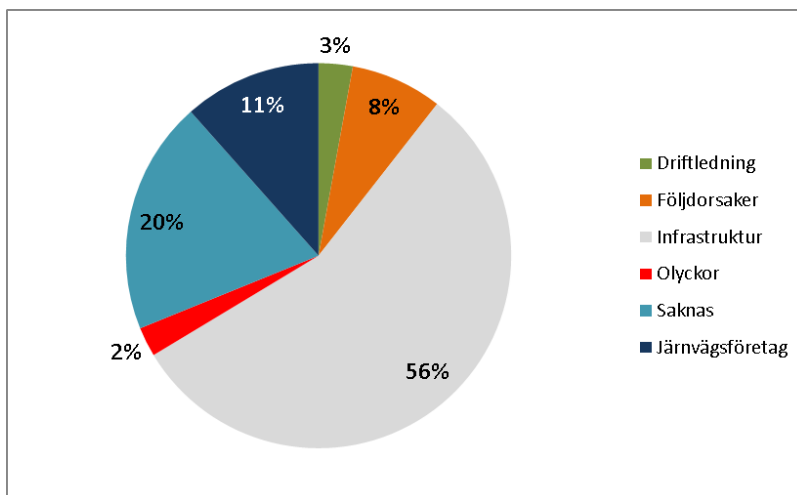
Utfall långdistanståg/(fjärr- och snabbtåg) för kvartal 1, Rätt tid + 5 min inkl helt akutinställda tåg är 83 %. Det som orsakat långdistanstågen flest störningar under kvartalet är hastighetsnedsättningen mellan Boden och Bastuträsk, på sträckan Umeå-Luleå men även medfört följdverkningar på sträckan Umeå-Vännäs-Lycksele.

Vid en jämförelse med Riket för långdistanståg för resp månad under kvartalet uppvisar Norrtåg en nivå jämförlig eller något bättre än Riket.

Månad	Norrtåg	Riket
Jan	82,7%	77,6%
Feb	82,3%	83,1%
Mar	83,4%	83,4%

Orsaken till förseningarna är kopplat till Infrastruktur och då framförallt på sträckan Umeå-Luleå. 56 % av ankomstförseningarna är direkt hänförliga till infrastruktur. En stor andel av ankomstförseningarna saknar orsakskod, dock är dessa i sin största andel hänförlig till sträckan Umeå-Luleå och Umeå-Sundsvall och med största sannolikhet till infrastruktur.

På sträckan Umeå-Lycksele är förseningarna kopplade till de förseningar som uppstår genom omstigning till buss på Hällnäs station. På sträckan Kiruna-Luleå har vi omfattade problem med signalanläggningar och kontaktledningar som orsakat förseningar. Kylan i januari medförde även vissa förseningar kopplade till fordonen. De förseningar som förekommer på Umeå-Vännäs är hänförligt till kapacitetsbrist, då fordon som trafikerar sträckan Umeå-Luleå har företräde. På sträckan Sundsvall-Umeå är det i första hand infrastruktur och banarbete som medfört förseningar och i andra hand fel som uppkommit på fordonen under trafik. På sträckan Sundsvall-Storlien är förseningarna mest kopplade till operatören, och då problem med dragfordon och kortvariga fel under trafik, tex spökbalisier mm.





## Regularitet – andel avgångar som trafikerats med tåg

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. Andra orsaker kan vara att tåget har varit med i en olycka eller att det har blivit stopp på sträckan och resenärerna har fått resa vidare med ett annat tåg eller med buss.

75 % av turerna har en regularitet på över 97 %

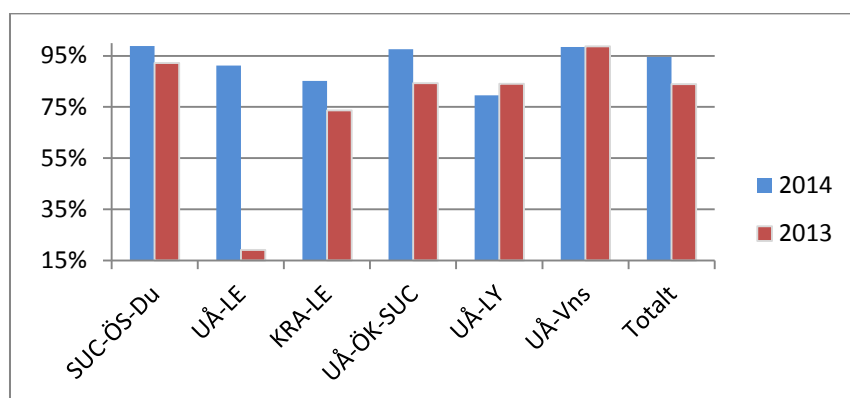
Totalt är regulariteten för perioden 95 %. Vi ser kontinuerliga förbättringar på samtliga sträckor där vi kan påverka nyckeltalet men med ett undantag Umeå-Lycksele. Sträckan är en dieselsträcka vilket gör det mer beroende av ett fungerande fordon och tillgång till reservfordon, som operatören ansvarar för.

	Planerat	Anordnat helsträcka	Inställt helsträcka	Anordnat delsträcka	Inställt delsträcka	Inställt	Producerat	Regularitet
SUC-ÖS-Du	1 546	0	2	0	16	18	1 528	98,8%
UÅ-LE	479	1	27	0	16	43	437	91,2%
KRA-LE	535	1	63	0	17	80	456	85,2%
UÅ-ÖK-SUC	1 690	1	25	0	18	43	1 648	97,5%
UÅ-LY	626	0	61	0	67	128	498	79,6%
UÅ-Vns	1 116	0	16	0	2	18	1 098	98,4%
	5 992	3	194	0	136	330	5 665	95%
Exkl Lycksele	5 366	3	133	0	69	202	5 167	96%

## Den milda vintern har bidragit till en stabil trafik

Vid jämförelse med föregående års vinter har trafiken varit mycket stabil. På samtliga sträckor ser vi en förbättrad regularitet. Regulariteten har förbättrats med 11 % jämfört med fg år. De hjul-, broms- och frontskador som vi hade erfarenhet från fg vinter har minskat. En andel är med all säkerhet kopplat till den milda vintern och de få viltolyckor som inträffat under året. Antal viltolyckor har minskat med ett 40-tal jämfört med fg vinter, totalt har ett 10-tal påkörningar av vilt inträffat och framförallt på sträckan Sundsvall-Östersund.

Fördelning av regularitet per sträcka, kvartal 1, med jämförelse 2013-kvartal 1



## Orsak till inställda turer

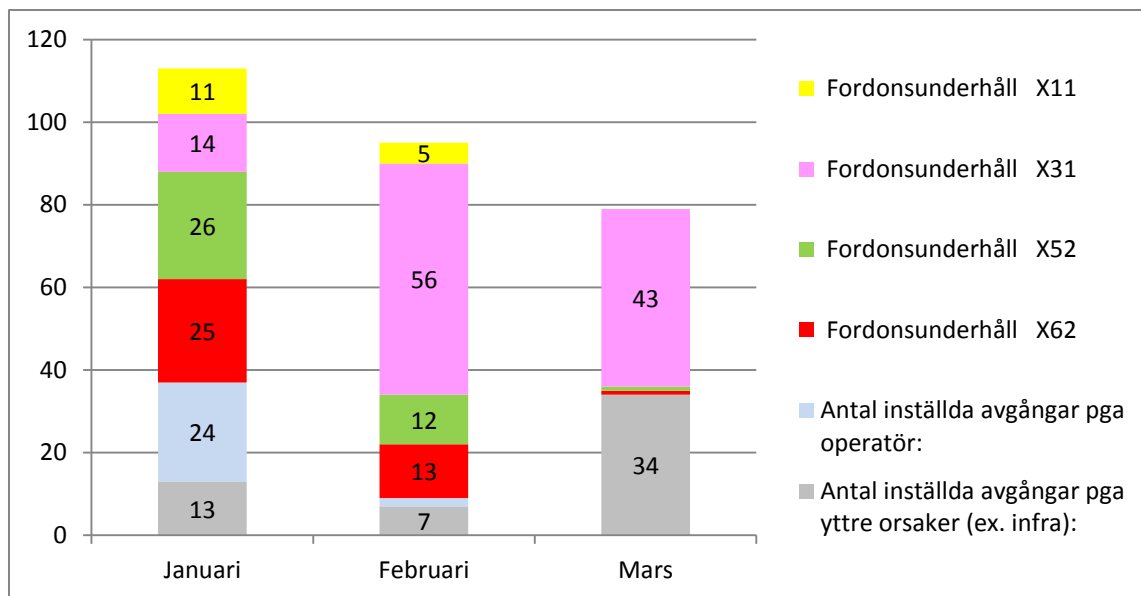
Under kvartalet har vi sett en markant förbättring av underhållet på fordon. Den ökade bemanningen och utökad skiftgång att bidragit till en klar förbättring av tillgänglighet. Antal dagar fordonen är borta pga av underhåll uppvisar en positiv trend. De dagar fordonen är på underhåll under trafiktid är idag ofta av skador som uppkommit under trafik.

Under februari månad uppstod en brand på Y31, det dieselfordon som trafikerar sträckan Umeå-Lycksele. Branden gav upphov till en lång stilleståndsperiod samtidigt som det har varit svårigheter att få tag på reservfordon.

Under januari månad ställde operatören in 19 avgångar pga av kyla på sträckan Kiruna-Luleå. Kylan orsakade problem med strömförsörjning vilket förorsakade att tågen frös fast på spåret. Två av fordonstypen X52 fick långa stilleståndstider pga av de fel som uppkom av fastfrysningen. Det har även förekommit ett antal tillfällen med kontaktledningsproblem framförallt på sträckan Kiruna-Luleå

Under mars månad har det inträffat ett längre avbrott pga banarbeten på sträckan Timrå-Sundsvall samt ett rälsbrott på sträckan Bräcke-Stavre.

Fördelning mellan orsak över tid som medfört inställda turer. Antal avgångar per månad är cirka 1800.



## Kvartalsbokslut 2014 kvartal 1

	Utfall	Budget	Utfall	Budget	Utfall	Budget	Utfall	Budget
Intäkter	Trafikkostnad	Trafikkostnad	Förvaltning	Förvaltning	Projekt	Projekt	Norrtåg AB	Norrtåg
Trafikverket finansiering Norrtågsförsöket	16 140	17 640					16 140	17 640
Fordonstöd	741	825					741	825
Medfinansiering EU projekt					360		360	0
Finansiering landsting Norrtågsförsöket prel fördelning								0
BD	3 919	4 230	247	233			4 167	4 463
AC	6 489	7 004	247	233			6 736	7 237
Z	3 813	4 115	247	233			4 060	4 348
Y	7 488	8 081	247	233			7 735	8 314
<b>Omsättning</b>	<b>38 590</b>	<b>41 896</b>	<b>989</b>	<b>932</b>	<b>360</b>	<b>0</b>	<b>39 939</b>	<b>42 827</b>
Operatörskostnad Botniatåg	1 585	1 790					1 585	1 790
Operatörskostnad Kiruna-Narvik		645						645
Banavgifter	4 616	5 018					4 616	5 018
Drift el	5 227	6 954					5 227	6 954
Hyra för fordon i trafik	20 352	19 867					20 352	19 867
Verkstad och underhåll	3 237	3 796					3 237	3 796
		0						0
Reservfordon	2 770	2 931					2 770	2 931
Administrativa kostnader	804	894	1 068	932	360		2 231	1 826
Avskrivningar			17				17	0
Finansiella netto			-96				-97	0
<b>Summa kostnader</b>	<b>38 590</b>	<b>41 896</b>	<b>989</b>	<b>932</b>	<b>360</b>	<b>0</b>	<b>39 937</b>	<b>42 827</b>
<b>Summa trafikkostnad</b>	<b>38 590</b>	<b>41 896</b>					<b>38 590</b>	<b>41 896</b>
<b>Resultat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## Trafikkostnad per linje.

Utfall kvartal 1

Sträcka	Opera-						Totalt	Km
	Ban-avgifter	törsavg	El	Fordon	FVS	Adm		
<b>Totalt Botniabanan</b>	1 546	0	1 909	8 550	2 172	291	<b>14 467</b>	447,92
Umeå-Luleå	540	0	547	2 262	755	101	<b>4 204</b>	155,73
Umeå-Lycksele	0	0	0	1 113	412	55	<b>1 580</b>	84,96
Luleå-Kiruna	1 169	0	861	2 445	626	84	<b>5 185</b>	129,10
Kiruna-Narvik	0	0	0	0	0		<b>0</b>	
Umeå-Vännäs	102	670	148	428	172	23	<b>1 543</b>	35,43
Sundsvall-Östersund	1 259	915	1 762	5 555	1 871	250	<b>11 611</b>	385,78
	<b>4 616</b>	<b>1 585</b>	<b>5 227</b>	<b>20 352</b>	<b>6 007</b>	<b>804</b>	<b>38 590</b>	<b>1 238,90</b>
Snittkostnad/km	3,73	1,28	4,22	16,43	4,85	0,65	31,15	
BUDGET	5 018	2 435	6 954	19 867	6 727	894	41 896	1 299
Åvikelse	402	850	1 728	-485	720	90	3 305	60

Kvartal 1

BUDGET	Km
15 704	456,00
1 623	170,10
3 996	86,90
5 200	164,10
645	
2 131	43,90
12 597	377,60
41 896	1 298,60

De största avvikelserna mot budget avser;

- Minskade ban- och elavgifter hänfödda till minskade elpriser per KW, totalt cirka 2 130 msek.
- Bussersättning Karven har inte påbörjats och därför ingen ”operatörskostnad”.
- Fordonsflottan har förändrats mot budget pga lok och vagn, ökad kostnad 0,4 msek.
- Minskad kostnad avseende verkstad och fordonsunderhåll mot budget med 0,7 msek.
- Totalt minskad trafikkostnad mot budget, 3 305 msek.

Bolagets kostnad för förvaltning och administration ligger i enlighet med budget.