

Bantrafik 2004



Rail traffic 2004

Bantrafik 2004

Rail traffic 2004

SIKA Statistik är SIKAs publikationsserie för års- och kvartalsstatistik. Från och med avseendeåret 2005 omfattar denna serie även statistik som tidigare publicerats som SIKAs Statistiska Meddelanden (SSM). Statistiken omfattar huvudområdena vägtrafik, bantrafik, sjöfart, luftfart, post, tele, kollektivtrafik och kommunikationsmönster.

Hittills under 2005 har följande rapporter i serien SIKAs Statistik publicerats:

- 2006:1 Utrikes och inrikes trafik med fartyg, tredje kvartalet 2005
- 2006:2 Fordon enligt vägtrafikregistret, fjärde kvartalet och hela året 2005
- 2006:3 Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar, tredje kvartalet 2005
- 2006:4 Fordon i län och kommun vid årsskiftet 2005/2006
- 2006:5 Fordon vid årsskiftet 2005/2006
- 2006:6 Utrikes och inrikes trafik med fartyg, fjärde kvartalet 2005
- 2006:7 Fordon enligt vägtrafikregistret, första kvartalet 2006
- 2006:8 Lokal och regional kollektivtrafik 2004
- 2006:9 Person- och godstransporter på järnväg, år 2005
- 2006:10 Bantrafik 2004

Ansvarig utgivare: Lennart Thörn
ISBN 91-89586-59-X
ISSN 1404-854X
ISSN 1652-4373

För information kontakta:

Statistikansvarig myndighet: Statens institut för kommunikationsanalys, SIKAs
Kontaktperson: Dimitrios Tsatsas
Telefon: 08-506 206 00, fax: 08-506 206 10
E-post: sika@sika-institute.se
Webbadress: www.sika-institute.se
Producent: Banverket
Tryck: EO Grafiska AB, Stockholm 2006

Official statistics of Sweden

Responsible statistics authority
Swedish Institute for Transport and Communications Analysis
Box 17213, S- 104 62 STOCKHOLM, Sweden

Compiled by

National Rail Administration
S - 781 85 BORLÄNGE, Sweden

Förord

Statens Institut för KommunikationsAnalys (SIKA) är ansvarig myndighet för den officiella statistiken inom kommunikationssektorn i Sverige. Fram till och med 1992 års utgåva av Sveriges Järnvägar ansvarade Statens Järnvägar (SJ) för den officiella järnvägsstatistiken. Detta ansvar övergick från och med 1993 års utgåva till SIKA. Utgåvorna 1993 till och med 1997 har sammanställts och publicerats av SJ på uppdrag av SIKA. Från och med 1998 års utgåva framställs rapporten i samarbete mellan SIKA och Banverket. Under år 2000 skedde sådana förändringar inom järnvägssektorn att det inte längre fanns förutsättningar att särredovisa enskilda järnvägsföretag på samma sätt som tidigare. Rapporten omarbetades därför så att utvecklingen redovisas på nationell nivå utan särredovisning av företag, organ eller myndigheter. Rapporten kompletterades även med uppgifter om spårväg och tunnelbana vilket föranledde att den bytte titel till "Bantrafik".

Banverket förvaltar statens järnvägsnät och är central förvaltningsmyndighet med ett samlat ansvar, sektorsansvar, för hela järnvägstransportsystemet. Den nu publicerade statistiken omfattar tiden fram till och med 2004. Vissa korrigeringar har gjorts då omarbetat och nytt underlag inkommit från uppgiftslämnarna. Detta är särskilt märkbart i tabell D5 persontransporter där nytt underlag ersatt tidigare estimeringar.

Arbetsgruppen för metod- och kvalitetsfrågor under Rådet för den officiella statistiken (ROS) har förtydligat de begrepp som skall användas vid rapportering av den officiella statistiken. Detta medför bland annat att äldre uppgifter som ändrats i denna rapport markeras med "k" för korrigerad i stället för som tidigare "r" för reviderad. För närmare information se SCB, ROS-arbetsgruppen för metod- och kvalitetsfrågor: Rapport, Preliminär statistik och några närliggande begrepp och termer, 2006-02-07.

Den 16 december 2002 utfärdades en ny EU förordning rörande internationell rapportering av järnvägsstatistik, EG 91/2003. Den 3 juli 2003 utfärdades en kompletterande förordning, EG 1192/2003 som bland annat fastställer EU gemensamma definitioner över statistiska variabler. Dessa har en betydande påverkan på den statistiska rapporteringen om järnvägssektorn. Föreliggande utgåva är anpassad till dessa förordningar, bland annat är samtliga definitioner och principer för sammanställning av uppgifter harmoniserade med gemenskapens krav, undantaget tabell A1 'Historisk översikt' samt E1 'Olyckshändelser vid järnvägsdrift'. A1 kommer i princip att bibehålla sitt utseende även framledes, så att tidsserier från 1900-talets början kan bibehållas. E1 kommer däremot att omarbetas i kommande utgåvor av Bantrafik. Detsamma gäller avsnittet om definitioner som strukits ur denna utgåva.

Slutligen vill vi rikta ett tack till de uppgiftslämnare som bidragit till att denna rapport kunnat sammanställas. Vi tar gärna emot synpunkter och förslag till förbättringar.

Stockholm i maj 2006

SIKA
LENNART THÖRN

Dimitrios Tsatsas

Borlänge i maj 2006

BANVERKET
LENA ERICSSON

Lars Sjöberg

Foreword

Statens Institut för KommunikationsAnalys (SIKA – the Swedish Institute For Transport and Communications Analysis) is the agency responsible for providing the official statistics in the communications sector in Sweden. Official railway statistics were the responsibility of Statens Järnvägar (SJ – Swedish Railways) up to and including the 1992 issue. From the 1993 issue onwards, the responsibility for these statistics was transferred to SIKA. Statistics reports from 1993 to 1997 inclusive were compiled and published by SJ on behalf of SIKA. From the 1998 issue the reports have been produced jointly by SIKA and Banverket (the National Rail Administration). During 2000 changes took place in the rail sector which meant that the conditions no longer merited separate reviews of individual railway undertakings in the same way as previously. The report was therefore restructured so that development was reviewed at a national level without separate reviews of railway undertakings, organisations or authorities. The reports were supplemented by information concerning tramways and the underground railway network, which led to the title being changed to "Bantrafik" ("Rail traffic").

Banverket administers the national rail network and is the central administrative infrastructure authority with collective responsibility (sector responsibility) for the entire rail transport system. The current published statistics cover the period up to and including 2004. Certain corrections have been made since revised and new information has been received from the rail undertakings. This is particularly noticeable in table D5, passenger transport, where new information has replaced earlier estimates.

The working group for methodology and quality aspects in the Rådet för den officiella statistiken (ROS – the Swedish Advisory Board for official statistics) has clarified the expressions that are to be used when reporting official statistics. Among other things this means that older information that has been changed in this report is marked with "k" for corrections, instead of, as earlier, "r" for revised. For more detailed information refer to SCB (Statistics Sweden), ROS working group methodology and quality aspects: Report, Preliminary statistical and associated expressions and terms, 7 February 2006.

On 16 December 2002 an EU Regulation was issued concerning international reporting of rail transport statistics, EG 91/2003. On 3 July 2003 a supplementary Regulation, EG 1192/2003 was issued, which among other things determined the definitions of statistical variables to be commonly used within the EU. These have a considerable effect on statistical reporting in the rail transport sector. The present issue is adapted to meet these regulations; among other things in that all the definitions and principles for the compilation of information are harmonised with the Union requirements, except for table A1, 'Historic overview' and E1 'Accidents in rail operation'. A1 will in principle retain its appearance in the future too, so that the sequence from the beginning of the 20th century can be maintained. E1, on the other hand, will be revised in future issues of Bantrafik. The same applies to the section concerning definitions that has been removed from this issue.

Finally, we would like to extend our gratitude to those persons who have submitted information and without whose help this report could not have been compiled. We welcome any comments and proposals for improvements.

INNEHÅLL	TABLE OF CONTENTS	Sida/Page
Huvudmän i Svensk bantrafik 2004	Bodies in Swedish rail traffic 2004	8
A. Järnvägstrafiken i sammandrag	A. Summary of railway traffic	
A1: Historisk översikt	A1: Historical overview	10
B. Infrastruktur	B. Infrastructure	
Text infrastruktur	Text infrastructure	14
B1: Järnvägar - spårlängder, banlängder och investeringar	B1: Railways - length of tracks, length of lines and investments	17
B2: Järnvägar - personal för infrastrukturarbeten och trafikledning	B2: Railways - staff strength for infrastructure works and traffic control	17
B3: Spårvägar - spårlängder, banlängder och investeringar	B3: Trams - length of tracks, length of lines and investments	18
B4: Spårvägar - personal för infrastrukturarbeten och trafikledning	B4: Trams - staff strength for infrastructure works and traffic control	18
B5: Tunnelbana - spårlängder, banlängder och investeringar	B5: Metro - length of tracks, length of lines and investments	19
B6: Tunnelbana - personal för infrastrukturarbeten och trafikledning	B6: Metro - staff strength for infrastructure works and traffic control	19
C. Fordon	C. Rolling stock	
C1: Dragfordon och tågsätt - Järnvägar	C1: Tractive stock and train sets - Railways	22
C2: Dragfordon - Spårvägar	C2: Tractive stock - Trams	22
C3: Dragfordon - Tunnelbana	C3: Tractive stock - Metro	23
C4: Transportfordon - Järnvägar	C4: Transport stock - Railways	23
C5: Transportfordon - Spårvägar	C5: Transport stock - Trams	24
C6: Transportfordon - Tunnelbana	C6: Transport stock - Metro	24
D. Trafik och transporter	D. Traffic and transport	
D1: Trafik, anställda och energianvändning	D1: Traffic, staff and energy consumption	26
Text godstrafik	Text freight traffic	28
D2: Godstransporter på järnväg	D2: Goods transport by railway	32
D3: Varugrupsfördelning av transporterat gods enligt NST/R	D3: Goods transported according to NST/R freight category	33
D4: Farligt gods	D4: Dangerous goods	35
Text persontrafik	Text passenger traffic	36
D5: Persontransporter	D5: Passenger transport	40

E. Olyckor

- E1: Olyckshändelser vid järnvägsdrift
 E2: Olyckshändelser vid spårvägsdrift
 E2: Olyckshändelser vid tunnelbanedrift

Metod och kvalitet**Figurförteckning**

- Trafikerade banlängder fördelade efter elektrifiering
 Trafikerade banlängder fördelade efter ägarstruktur
 Transportarbete för godstransporter med järnväg
 Transportarbete för järnmalm på malmbanan
 Transportarbete för vagnslasttransporter
 Järnvägens transportarbete för kombitransporter
 Transportarbete för resor med järnväg
 Transportarbete för regionala resor med järnväg
 Transportarbete för långväga resor med järnväg
 Transportarbete för resor med tunnelbana
 Transportarbete för resor med spårväg

Symboler

- Inget finns att redovisa
 Mindre än 0,5 av enheten
 Mindre än 0,05 av enheten
 Uppprepning
 Uppgift ej tillgänglig eller alltför osäker för att anges
 Korrigerad uppgift
 Uppskattad uppgift
 Omräknad uppgift
 Betydande avbrott i jämförbarheten i en tidserie markeras med en horisontell eller vertikal linje.
 På grund av avrundningar kan summan av delposter avvika från angiven totalsumma.

E. Accidents

- E1: Accidents in railway operations 42
 E2: Accidents in Tram operations 43
 E2: Accidents in Metro operations 43

Method and quality**List of figures**

- Worked length of lines divided according to electrification 14
 Worked length of lines divided according to ownership 15
 Transport performance by rail freight transport 28
 Transportarbete för järnmalm på malmbanan 29
 Transport performance by full wagonloads 30
 Rail transport performance by intermodal transport 30
 Transport performance for rail journeys 36
 Transport performance by regional rail journeys 37
 Transport performance by long distance rail journeys 37
 Transport performance by metro 38
 Transport performance by trams 39

Explanation of symbols

- Magnitude nil –
 Magnitude less than 0.5 of unit employed 0
 Magnitude less than 0.05 of unit employed 0,0
 Repetition “
 Data not available . .
 Corrected figure k
 Estimated figure e
 Recalculated figure o
 Substantial breaks in the homogeneity of a series are indicated either by a horizontal line across the column or by a vertical bar in a row of figures. xxx
 Rounding off may cause sums of items to differ from the stated total.

Huvudmän i Svensk bantrafik 2004

Bodies in Swedish rail traffic 2004

Huvudmän i svensk bantrafik 2004 Bodies in Swedish rail traffic 2004	Huvudman Body											Tågoperatör inom sektor Rail undertaking within sector									
	Samhälls- funktion Social function			Bantrafik- huvudman Rail traffic body			Finansierande huvudman Subsidiary body					Järnväg Railway		Spår- våg Tram	Tunnel- bana Metro						
	Statlig myndighet State authority	Regionalt organ Regional agency	Privat företag Private company	Infrastrukturförvaltare Infrastructure manager	Tågoperatör Railway, tram or metro undertaking	Integrerat företag Integrated company	Infrastruktur Infrastructure			Persontrafik Passenger		Gods Freight		Person Passenger							
							Järnväg Railway	Spårväg Tram	Tunnelbana Metro	Järnväg Railway	Spårväg Tram	Tunnelbana Metro	Inland Domestic	Utland Border crossing	Inland Domestic	Utland Border crossing	Inrikes Domestic	Inrikes Domestic			
Banverket	X			X			X														
Rikstrafiken	X									X											
AB Storstockholms Lokaltrafik		X					X	X	X	X	X										
Dalatrafik AB		X								X											
Göteborgs stad		X		X					X												
Hallandstrafiken AB		X								X											
Jönköpings Länstrafik AB		X								X											
Kalmar Läns Trafik AB		X								X											
Länstrafiken Blekinge		X								X											
Länstrafiken i Jämtlands län		X								X											
Länstrafiken Sörmland AB		X								X											
Länstrafiken Örebro AB		X								X											
Norrköpings kommun		X		X					X												
Skånetrafiken		X								X											
Tåg i Bergslagen AB		X								X											
Tåg i Mälardalen AB		X								X											
Upplands Lokaltrafik AB		X								X											
Värmlandstrafik AB		X								X											
Västernorrlands läns Trafik AB		X								X											
Västmanlands lokaltrafik AB		X								X											
Västtrafik AB		X								X	X										
X-Trafik AB		X								X											
Östgötatrafik AB		X								X	X										
A-Train AB			X		X								X								
AB Stockholms spårvägar			X	X	X														X		
SL Infrateknik AB			X	X																	
Bantåg AB			X		X							X									
BK Tåg AB			X		X							X		X							
Bulkdragarna AB			X		X							X									
Buss Link AB			X		X														X		
Citypendeln AB			X		X									X							
Connex Sverige AB			X		X								X	X	X	X					X
Falköpings Terminal AB			X		X							X									
Green Cargo AB			X		X							X	X								
Göteborgs Spårvägar AB			X		X														X		
Hector Rail AB			X		X								X								
IKEA Rail AB			X		X								X								
Inlandsbanan AB			X			X	X							X							
Inlandsgods AB			X		X							X									
Linx AB			X		X									X	X						
Malmö Limhamns Järnvägs AB			X			X						X									
Malmtrafik i Kiruna AB			X		X							X	X								
Merresor AB			X		X									X							
Ofofbanen AS			X		X								X								
RAG Bahn und Hafen GmbH			X		X								X								
Rail Combi AB			X		X							X	X								
Railion Denmark A/S			X		X								X								
Roslagståg AB			X		X									X							
SJ AB			X		X									X	X						
Skövde - Karlsborg Järnväg AB			X		X							X									
Svenska Tågkompaniet AB			X		X									X							
TGOJ Trafik AB			X		X							X									
Tågakeriet i Bergslagen AB			X		X							X	X	X							
Vägverket Produktion			X		X							X									

A. Järnvägstrafiken i sammandrag

A. Summary of railway traffic

Tabell A1: Historisk översikt / Historical overview

År	Trafikerad banlängd							Personal	
	Statliga banor			Enskilda banor		Totalt	Härav elektrifierad	För banarbeten	För trafik
	Normalspåriga	Smalspåriga	Härav övertagna enskilda banor	Normalspåriga	Smalspåriga				
	i kilometer							antal i medeltal	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1856	32	–	–	34	–	66	–	..	..
1860	303	–	–	176	48	527	–	..	..
1870	1 118	–	–	376	233	1 727	–	..	..
1880	1 956	–	96	2 686	1 234	5 876	–	..	..
1890	2 613	–	184	3 730	1 675	8 018	–	..	..
1900	3 850	–	796	4 832	2 621	11 303	11	..	..
1910	4 418	–	876	6 133	3 278	13 829	31	Ingår i kol 10	46 331
1920	5 506	–	1 310	6 081	3 573	15 160	380	Incl. in Col 10	62 493
1930	6 641	–	1 660	6 386	3 783	16 810	1 206	..	50 976
1940	9 226	436	4 371	3 997	3 097	16 756	4 444	..	52 205
1950	12 436	2 730	9 884	728	746	16 640	6 303	..	70 764
1960	12 203	2 255	9 173	665	276	15 399	7 369	..	59 307
1970	11 279	265	6 265	501	158	12 203	7 520	..	44 973
1980	11 195	182	6 082	440	189	12 006	7 582	..	36 762
1981	11 153	182	6 040	440	176	11 951	7 601	..	37 218
1982	11 424 ¹	326 ¹	6 438 ¹	440	176	12 366	7 606	..	37 269 ²
1983	11 380	326	6 404	433	176	12 316	7 588	..	39 982
1984	11 351	134	6 182	433	145	12 063	7 557	..	39 674
1985	11 132	134	6 052	334	145	11 745	7 464	..	38 933
1986	11 168	97	6 023	334	145	11 745	7 464	..	38 343
1987	11 157	37	5 952	334	145	11 673	7 464	..	37 465
1988	11 076	–	5 834	334	145	11 555	7 464	..	36 284 ³
1989 ¹¹	11 022 ⁶	–	5 780	317	144	11 483	7 451	7 257	26 240 ⁵
1990	10 801 ⁶	–	5 639	317	75	11 193	7 382	7 724	21 472 ⁷
1991	10 961 ^{8,9}	–	5 820	24 ⁹	65	11 050	7 336	7 843	19 028
1992	10 899	–	5 757	24	65	10 988	7 352	7 633	17 923
1993	9 746 ¹⁰	–	5 712	1 077 ¹⁰	65	10 888	7 359	7 085	16 288
1994	9 661	–	5 640	1 077	65	10 803	7 266	7 341	15 024
1995	9 782	–	5 540	1 077	66	10 925	7 402	7 537	14 653
1996	9 821	–	..	1 077	66	10 964	7 470	7 343	14 271
1997	9 798	–	..	1 077	66	10 941	7 445	6 807	13 745
1998	9 855	–	..	1 077	65	10 997	7 444	6 133	12 765
1999	9 884	–	..	1 095	65	11 044	7 474	5 972	12 270
2000	9 877	–	..	1 095	65	11 037	7 487	5 731	8 768 ^{k12}
2001	9 865	–	..	1 091	65	11 021	7 681	5 544	9 381 k
2002	9 940	–	..	1 090	65	11 095	7 758	5 369	9 624 k
2003	9 882	–	..	1 090	65	11 037	7 739	5 516	9 596 k
2004	9 895	–	..	1 090	65	11 050	7 745	5 444	9 560
Year	Length of lines worked							Staff	
	State railways			Private railways		Total	Of which electrified	Assigned to permanent way	Assigned to train operations
	Standard gauge	Narrow gauge	Of which former private railways	Standard gauge	Narrow gauge				
	kilometres							mean number	

¹ På grund av ändrad spårtypsindelning 1982 ökade den trafikerade banlängden med 435 kilometer. *Due to change of classification of tracks in 1982 the line length worked increased by 435 kilometres.*

² Till och med 1982 anges anställd personal vid årets slut. *Up to 1982, number of employees refers to the situation at year-end.*

³ Uppgifterna har fram till och med 1988 inkluderat personal för banarbeten. 1989 bildades Banverket varvid all SJ banpersonal överfördes dit.

Up to 1988, the figures have included staff assigned to Permanent Way services but as from 1989, this staff was entirely transferred to the newly formed BV.

⁴ 1988 upphörde all styckegodstrafik på järnväg. Från och med 1989 redovisas därför endast expressgods i denna kolumn. *In 1988 all small traffic by rail ceased. Consequently, as from 1989 only express parcels are given in this column.*

Vagnpark					Trafikarbete				År
Person-, post-, resgods- och motorvagnar		Godsvagnar			Resande- och godståg	Person- och godsvagnar	Personvagnar		
Vagnar	Sitt- sov- och liggplatser	Vagnar	Härav privat-registrerade	Last-förmåga			Transport-förmåga	Härav utnyttjad	%
antal				1000 ton	miljoner tågkilometer	miljoner vagnaxel-kilometer	miljoner platskilometer	%	
11	12	13	14	15	16	17	18		19
..	1856
..	..	..	..	..	..	..	..	..	1860
508	..	4 225	..	30	4	121	..	..	1870
1 462	..	15 122	..	128	13	357	..	..	1880
1 971	..	20 889	..	185	20	567	..	..	1890
2 594	..	33 413	..	356	37	1 134	..	..	1900
3 600	143 780	45 245	..	583	52	1 591	..	..	1910
4 151	186 737	57 242	..	832	54	1 674	6 850	35,0	1920
4 301	190 938	55 140	..	876	73	1 978	9 085	26,8	1930
5 278	205 377	49 057	..	893	92	2 847	12 676	35,9	1940
5 944	251 658	53 861	2 203	944	133	3 773	21 206	31,3	1950
5 044	214 420	58 377	4 353	1 249	126	4 063	18 564	27,7	1960
3 069	143 943	56 242	5 061	1 431	111	4 415	14 959	31,0	1970
2 437	119 092	48 044	2 390	1 384	104	4 160	17 450	40,1	1980
2 452	121 501	47 744	2 240	1 380	104	4 003	18 556	38,1	1981
2 456	122 383	46 270	2 225	1 354	106	3 965	19 241	34,8	1982
2 455	122 897	43 685	2 056	1 277	108	4 070	19 574	34,6	1983
2 520	121 611	42 000	1 982	1 261	111	4 351	20 020	34,0	1984
2 479	124 051	40 199	2 013	1 206	110	4 441	19 794	34,9	1985
2 342	118 028	37 864	2 039	1 078	110	4 432	19 298	34,1	1986
2 290	119 230	36 176	2 075	1 095	107	4 311	18 549	34,7	1987
2 254	119 384	32 860	2 158	1 041	106	4 257	18 146	36,8	1988
2 134	118 602	30 626	2 532	991	104	4 123	17 096	38,9	1989 ¹¹
2 038	112 709	26 501	2 241	923	103	4 060	17 157	38,5	1990
2 046	112 966	25 126	3 608	837	101	4 208	16 871	35,5	1991
1 939	111 889	23 099	5 501	835	99	4 117	16 969	35,1	1992
1 978	113 890	21 817	5 115	798	100	4 079	16 372	39,2	1993
2 018	112 720	21 066	5 069	780r	101	4 191	17 227	37,8	1994
1 966	111 495	20 865	5 330	782	105	4 146	17 426	39,2	1995
1 902	108 313	20 302	5 572	773	106	4 060	18 423	37,7	1996
1 899	109 301	19 635	5 967	751	106	4 067	18 300	38,4	1997
1 887	108 817	18 943	5 713	729	107	4 111	17 802	40,5	1998
1 850	107 131	19 757	6 809	777	109	4 131	18 642	41,3	1999
1 789	111 124	18 406	6 405	741	116	..	20 541 k	40,1 k	2000
1 888	118 287	17 910	6 215	740	123	..	21 760 k	40,1 k	2001
1 935 k	122 918 k	17 674	6 489	734	125 k	..	22 779 k	39,0 k	2002
1 882 k	121 898	16 909	6 405	720	127	..	23 195 k	38,1 k	2003
1 777	117 576	16 832	6 271	797	126	..	22 878	37,8	2004
Passenger and freight transport stock					Train operations				Year
Coaches, vans, railcars and trailers		Freight transport stock			Passenger- and freight trains	Passenger- and freight transport stock	Coaches, railcars and trailers		
Stock	Seats and sleeping berths	Wagons	Of which privately-owned	Loading capacity			Carrying capacity	Of which used	
number				1000 tonnes	million train-kilometres	million axle-kilometres	million seat-kilometres	%	

⁵ Uppgifterna har till och med 1989 inkluderat SJ personal för busstrafik. *Up to 1989, the figures included staff employed in bus and coach services.*

⁸ Av SJ och TGOJ trafikerad banlängd. *Length of lines worked by SJ and TGOJ.*

⁶ Enbart av SJ trafikerad banlängd. *Only length of lines worked by SJ.*

⁹ 1991 övergick TGOJ banor (316 km) till statens spåranslagningar. *In 1991, the TGOJ lines (316 km) were transferred to the State network.*

⁷ Uppgifterna har till och med 1990 inkluderat SJ personal för färjetrafik. *Up to 1990, data included staff assigned to ferry services.*

Tabell A1: Historisk översikt / Historical overview

År	Trafikarbete		Transportarbete					Drivmedelsanvändning av järnvägstransporter		
	Godsvagnar		Resande- och godståg	Persontrafik	Godstrafik			El	Bränsle för ångdrift	Diesel
	Transportförmåga	Härav utnyttjad			Express- och styckegods	Vagnslast-gods	Totalt			
	miljoner bärighetston-km	%	miljoner bruttotonkm	miljoner personkm	miljoner tonkm			Gwh	1000 ton	m3
1	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
1856	..	..	..	..	..	..	..	-	..	-
1860	..	..	..	..	..	..	..	-	..	-
1870	..	..	14 314	101	..	..	117	-	..	-
1880	..	..	19 182	250	..	..	341	-	..	-
1890	..	..	30 023	383	..	..	591	-	..	-
1900	..	..	..	823	..	..	1 459	-	..	-
1910	..	..	..	1 576	..	..	2 492	-	..	-
1920	7 455	47	14 314	2 409	..	..	3 299	..	948	..
1930	9 594	46	19 182	2 436	226	4 038	4 264	..	801	..
1940	16 167	45	30 023	4 495	406	6 810	7 216	671	675	..
1950	18 899	47	33 929	6 637	477	8 163	8 640	1 197	543	15 574
1960	28 056	39	38 356	5 150	459	10 469	10 928	1 351	80	45 292
1970	39 941	43	47 342	4 640	366	16 945	17 311	1 553	1	42 403
1980	38 488	43	47 269	6 998	310	16 337	16 648	1 609	-	38 798
1981	35 396	43	45 547	7 062	261	15 029	15 290	1 617	-	38 470
1982	34 056	42	44 701	6 695	230	14 203	14 433	1 619	-	40 371
1983	35 049	44	46 042	6 776	314	15 214	15 528	1 654	-	39 699
1984	39 138	45	50 474	6 797	402	17 374	17 776	1 735	-	43 638
1985	40 390	46	52 156	6 911	470	17 949	18 419	1 751	-	44 728
1986	40 877	46	52 400	6 571	438	18 114	18 552	1 725	-	42 521
1987	39 972	46	51 590	6 433	183	18 224	18 406	1 715	-	43 056
1988	40 081	47	50 982	6 669	13	18 674	18 687	1 757	-	41 847
1989 ¹¹	39 137	49	49 791	6 647	7	19 130	19 137	1 693	-	37 008
1990	38 380	50	48 880	6 600	6	19 096	19 102	1 669	-	38 701
1991	40 684	46	51 106	5 985	6	18 810	18 816	1 652	-	34 283
1992	40 887	47	51 439	5 963	6	19 196	19 202	1 633	-	32 799
1993	40 304	46	50 307	6 422	7	18 571	18 578	1 647	-	31 531
1994	41 026	47	52 211	6 507	5	19 064	19 069	1 733	-	29 820
1995	42 657	46	51 822	6 833	6	19 385	19 391	1 736	-	29 046
1996	39 886	47	50 844	6 953	5	18 841	18 846	1 800	-	26 570
1997	39 709	48	51 313	7 022	6	19 175	19 181	1 722	-	25 767
1998	40 140	48	51 062	7 210	5	19 158	19 163	1 736	-	27 256
1999	39 329	49	51 362	7 701	5	19 085	19 090	1 746	-	29 232
2000	..	..	54 940 k	8 243	5 ¹³	20 083	20 088	1 918	-	29 536
2001	..	..	55 555 k	8 732	-	19 547	19 547	1 972	-	28 142
2002	..	..	56 104 k	8 874 k	-	19 197 ¹⁴	19 197 ¹⁴	1 974	-	27 101
2003	..	..	57 290 k	8 834 k	-	20 170 k	20 170 k	2 018	-	26 673 k
2004	..	..	59 249	8 658	-	20 856	20 856	2 005	-	25 993
Year	Train operations		Transport performance					Energy consumption by rail transports		
	Wagons		Passenger- and freight- trains	Passenger traffic	Freight traffic			Electric	Steam (coal)	Diesel
	Carrying capacity	Of which used			Express parcels and small traffic	Full wagonloads	Total			
	million tonne-kilometres	%	million gross tonne-kilometres	million passenger-kilometres	million tonne-kilometres			Gwh	1000 tonnes	m3

¹⁰ 1 maj 1993 övergick Inlandsbanan till IBAB. Trafikerad banlängd 1 053 kilometer. *As from May 1993, the Inland Railway was transferred to IBAB. Worked lines 1 053 kilometres.*

¹³ Expressgodstransporter med tåg upphörde den 18 november 2000. *As from November 18, 2000, express parcel transport by train ended.*

¹¹ Uppgifterna inkluderar från och med 1989 Malmö Limhamns Järnvägs AB. *As from 1989, Malmö Limhamns Järnvägs AB is included in the statistics.*

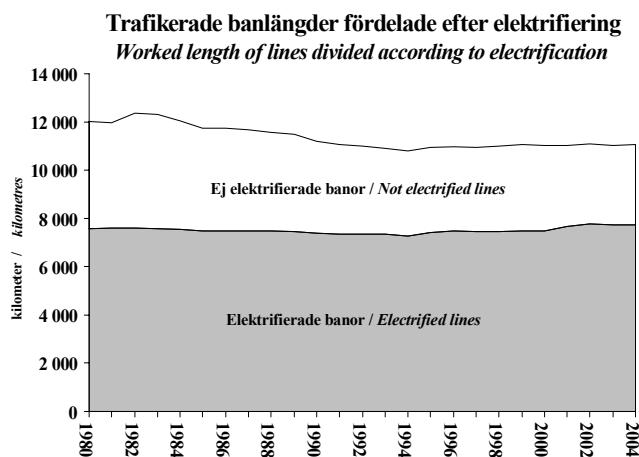
¹⁴ Registrering av tomma privatvagnar upphörde 2002. *As from 2002, registration of empty privately owned wagons ended.*

¹² Från och med 2000, endast personal verksamma med trafik och och transporter inklusive administrativ personal. *As from 2000, only staff involved in operations including administrative staff.*

B. Infrastruktur
B. Infrastructure

JÄRNVÄGAR I SVERIGE

Genom 1988 års trafikpolitiska beslut delades Statens Järnvägar i ett trafikföretag som behöll namnet Statens Järnvägar (SJ) och en myndighet för förvaltning av statens spåransläggningar som benämndes Banverket (BV). De statliga banorna delades i stom- och länsbanor, numera sammanslaget benämndt det järnvägsnät som förvaltas av staten. Delningen gjordes bl.a. för att tydliggöra statens ansvar för infrastrukturen och för den nationella trafikförsörjningen samt regionernas ansvar på den lokala och regionala nivån. Sedan tidigare fanns en trafik huvudman i varje län med ansvar för lokal och regional kollektivtrafik på väg (THM). Deras ansvar utvidgades 1 juli 1990 till att även omfatta lokal och regional persontrafik på järnväg. Därmed öppnades också möjligheten för andra aktörer än SJ att bedriva järnvägstrafik. Med tiden minskade SJ:s ensamrätt allt mer, framför allt beträffande godstrafik. Vid årsskiftet 2000/2001 delades dessutom den operativa verksamheten inom SJ upp i sex självständiga aktiebolag, varav SJ AB bedriver persontrafik och Green Cargo AB bedriver godstrafik.



Enligt förordningen (1998:1392) med instruktion för Banverket är Banverket central förvaltningsmyndighet med ett samlat ansvar, sektorsansvar, för hela järnvägstransportsystemet. Banverket skall verka för att de transportpolitiska målen uppnås och särskilt verka för att

- järnvägstransportsystemet är tillgängligt, trafiksäkert, framkomligt, effektivt och miljöanpassat
- den lokala, regionala och interregionala järnvägstrafiken samordnas
- hänsyn tas till funktionshindrade personers behov inom järnvägstransportsystemet
- samhällsmotiverad tillämpad forsknings- och utvecklingsverksamhet inom järnvägstransportsystemet planeras, initieras, genomförs, dokumenteras och utvärderas samt att resultatet av sådan forskning sprids.

Infrastrukturförvaltare

Banverket driver och förvaltar de statligt ägda spåransläggningarna. Dessa utgör knappt 90 % av den trafikerade banlängden i Sverige. Vid delningen av SJ 1988 bestämdes att anläggningar som hade ett direkt samband med SJ:s produktutformning och effektivitet, t.ex. sidospår för lastning och lossning, inte skulle föras över till Banverket. I och med att marknaden öppnades allt mer uppstod dock behov av att även andra operatörer skulle få tillgång till sådana anläggningar på konkurrensneutrala villkor. Regeringen beslutade därför att Banverket 1999 skulle överta ca

RAILWAYS IN SWEDEN

As a result of a political traffic decision in 1988, Statens Järnvägar (Swedish State Railways) was divided into a rail traffic undertaking which retained the name Statens Järnvägar (SJ) and another authority to administer the national rail track infrastructure, which received the name Banverket (BV – the National Rail Administration). The national rail network was divided into trunk and county rail lines, which collectively are called the rail infrastructure, that is administered by the State. Among other measures, this division was implemented to define the responsibility of the State for the infrastructure, and for national traffic transport supply, as opposed to the regional authorities' responsibilities at the local and regional levels. There was already a transport principal (THM) in each county responsible for local and regional public transport on the roads. This responsibility was extended on 1 July 1990 to also cover local and regional public rail transport. This opened up the opportunity for other undertakings than SJ to operate rail traffic. Over time, SJ's monopoly gradually eroded, especially with respect to freight traffic. At the end of 2000 the operational business of SJ was also divided into six independent limited company undertakings, of which SJ AB runs passenger traffic and Green Cargo AB runs freight traffic.

According to its regulating statutes (1998:1392), Banverket is the central administrative authority with overall responsibility, so called sector responsibility, for the entire rail transport system. Banverket shall actively work towards achieving the political transport goals, and in particular to ensure that:

- the rail transport system is accessible, carries traffic safely, is practical, efficient and adapted to the environment
- the local, regional and inter-regional traffic is co-ordinated
- the needs of handicapped people are taken into account within the rail transport system
- socially motivated applied research and development within the rail transport system is planned, initiated, implemented, documented and evaluated, and that the results of such research are disseminated.

Administration of the infrastructure

Banverket operates and administers the State-owned rail track installations. These comprise just under 90% of the rail track used in Sweden. During the division of SJ in 1998 it was decided that the installations which had a direct connection to the product design and efficiency of SJ, such as private sidings for loading and unloading, would not be transferred to Banverket. As the market gradually opened up, however, the need arose for other undertakings to also have access to this type of installation on non-competitive terms. The Government therefore decided that Banverket would in 1999 take over about 700 km of the "capillary" track network from SJ. It would also take over the cost responsibility for operation and maintenance of ground level platform connections, installations on platforms and equipment for passenger information. Approximately 20 rail undertakings ran traffic on the State railway tracks in 2004.

The second largest administrator of the rail infrastructure is Inlandsbanan AB (IBAB), which controls less than 10% of the rail network carrying traffic. Other administrations are responsible for about 1% of the rail network carrying traffic. Apart from the traditional infrastructure there are tracks to, from and within works areas, harbours and industries which are under State, local council or private administration.

700 km av det s.k. kapillära bannätet från SJ. Dessutom övertogs kostnadsansvaret för drift och underhåll av planskilda plattformsförbindelser, anläggningar på plattformar och utrustning för trafikantinformation. Ungefär 20 trafikutövare trafikerade statens spåranläggningar under år 2004.

Den näst största förvaltaren av järnvägsinfrastruktur är Inlandsbanan AB (IBAB) som förvaltar knappt 10 % av den trafikerade banlängden. Övriga förvaltare svarar för ca 1 % av den trafikerade banlängden. Utöver den traditionella infrastrukturen finns det spår till och från samt inom verkstadsområden, hamnar och industrier som står under statlig, kommunal eller privat förvaltning.

Trafikeringsrätt

Rätten att organisera och utföra trafik på järnvägsspår i Sverige är olika beroende på om de ingår i statens järnvägsnät eller inte.

Trafikeringsrätten på statens järnvägsnät regleras i järnvägsförordningen (2004:526). I denna anges bl.a. att

- alla trafikutövare inom EES eller Schweiz har rätt att utöva godstrafik på statens spåranläggningar. För rätt till cabotage i Sverige krävs dock att svenska järnvägsföretag har samma rätt i det land som ett utländskt företag kommer ifrån
- SJ AB har trafikeringsrätten för persontrafik på statens järnvägsnät
- THM har trafikeringsrätten för lokal och regional persontrafik i eget län samt, om vissa villkor uppfylls, även i angränsande län
- flera THM som samverkar om trafik mellan länen kan beviljas gemensam trafikeringsrätt för denna trafik
- den som staten har upphandlat persontrafik från har trafikeringsrätt för den upphandlade trafiken
- internationella sammanslutningar av järnvägsföretag med säte i EES-stater har trafikeringsrätt för genomgående persontrafik mellan de stater där företagen har sitt säte.

För spåranläggningar som inte tillhör statens järnvägsnät beslutar infrastrukturförvaltaren om vem som får trafikera anläggningarna. Innehavare av spåranläggningar som är avsedda för allmän trafik är dock skyldig att upplåta kapacitet för internationella godstransporter.

Spårväg och tunnelbana

Från och med år 2002 har Banverket sektorsansvaret även för spårväg och tunnelbana. Tunnelbana finns bara i Stockholm. Spårvägar finns i Göteborg, Stockholm och Norrköping. Den inriktning på arbetet med sektoruppgifterna som anges för järnvägen gäller även spårväg och tunnelbana.

Tunnelbanan i Stockholm omfattar en linjelängd om 108 km, har 100 stationer och har en maxhastighet på 80-90 km/h. Idag omfattar tunnelbanan tre olika system: Gröna, Röda och Blå linjen. Den Gröna linjen, som var den första och öppnades år 1950, bygger delvis på tidigare förortsspårvägar och har kortare hållplatsavstånd och snävare kurvradier än de andra linjerna. Den röda linjen invigdes på 1960-talet och ersatte bl.a. många innerstadsspårvägar i samband med högertrafikomläggningen år 1967. Den blå linjen invigdes på 1970-talet och går nästan enbart i tunnel på större djup än de andra banorna. Under de senaste åren har det skett en omfattande upprustning av såväl bana som vagnar. Ett nytt signalsystem har installerats på den Gröna linjen. Samtidigt har nya vagnar levererats varvid många äldre har skrotats.

Traffic rights

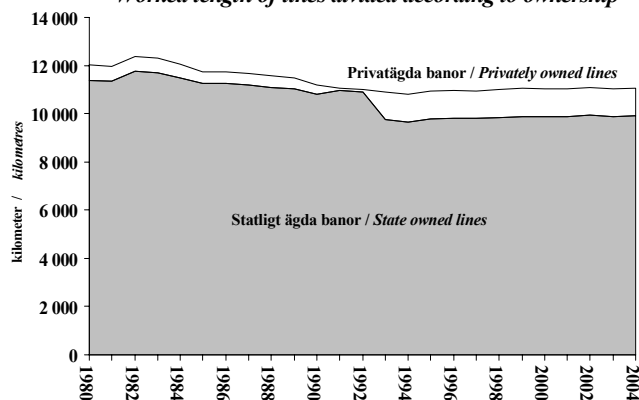
The right to organise and implement traffic on rail tracks in Sweden varies depending on whether they are included in the State rail network or not.

The traffic rights on the State rail network are regulated by the railway statutes (2004:526). These state among other things that:

- all who utilise traffic within the EEC or Switzerland have the right to run freight traffic on State-owned track installations. However, to obtain cabotage rights in Sweden it is necessary for Swedish rail companies to have the same rights in the country in which the foreign companies are based.
- SJ AB has the traffic rights for public transport on the State rail network
- each THM has the traffic rights for local and regional public transport in its own county and, providing certain conditions are met, also in adjoining counties
- several THMs which jointly operate traffic between counties can be granted common traffic rights for this traffic
- the agency from which the State has negotiated public transport rights has the traffic rights for the negotiated traffic
- international groupings of railway undertakings based in EEC member states have traffic rights for through public transport between the member states where the companies are based.

In the case of rail installations which do not belong to the State rail network, the infrastructure manager decides who will be permitted to use the installations. The owner of a track installation that is intended for general traffic is however obliged to concede capacity for international freight transport.

Trafikerade banlängder fördelade efter ägarstruktur
Worked length of lines divided according to ownership



Tramways and underground trains

From 2002 onwards Banverket has had sector responsibility for tramways and underground trains too. The only underground trains in Sweden are in Stockholm. There are tramway routes in Gothenburg, Stockholm and Norrköping. The allocation of responsibilities by sector defined for railways applies also to tramways and underground trains.

The Stockholm underground railway has an overall track length of 108 km, 100 stations and a maximum speed of 80-90 km/h. Currently the underground railway covers three separate systems: The Green, Red and Blue lines. The Green line, which was the first to open in 1950, was based in part on previous suburban tramways, and has shorter distances between stops and tighter curves

Spårvägen i Göteborg har en linjelängd på 145 km och utgör ryggraden i lokaltrafiken i Göteborg. I innerstaden går den huvudsakligen på gatumark men i förorterna går den i stor utsträckning på egen banvall. Det har skett ganska stora förändringar i linjenätet. År 2002 invigdes den första etappen av det s.k. Kringenprojektet då Chalmerstunneln och Annedalslänken togs i bruk. Samtidigt gjordes en omläggning av linjenätet. Ledspårvagnarna från 80-talets senare del har handikappanpassats med nya mellandelar med lågt golv, samtidigt som nya spårvagnar har beställts.

Spårvägen i Stockholm består av fyra banor, Tvärbanan, Nockebybanan, Lidingöbanan och Djurgårdslinjen. Tvärbanan i Stockholm är 12 km och har en maxhastighet på 80 km/h. Den första etappen av Tvärbanan mellan Gullmarsplan - Liljeholmen invigdes år 1999. Den förlängdes år 2000 från Liljeholmen till Alvik och år 2002 från Gullmarsplan till Hammarby Sjöstad. Linjelängden är nu 12 km och den går både på gatumark, järnvägsmark, egen banvall samt på broar och i tunnlar.

Nockebybanan, som är en rest av det gamla förortspårvägarna, går på egen banvall och är 5,7 km och har en maxhastighet på 50 km/h. Lidingöbanan är 9 km och har en maxhastighet på 60 km/h och ligger helt på egen banvall. Lidingöbanan är ursprungligen en järnväg, men trafiken har spårvägskaraktär och sker med samma typ av fordon som på Nockebybanan. Den förlängdes år 2001 till Gåshaga Strand. Trafiken på den 3 km långa Djurgårdslinjen lades ned år 1967 men återupptogs i början av 1990-talet som en museispårväg. Trafiken bedrivs under sommarhalvåret med hjälp av ideella insatser men får ett visst bidrag av SL.

Spårvägsnätet i Norrköping har en linjelängd på 15 km, går huvudsakligen i gatumark. En upprustning har skett av spårvägsnätet för att öka tillgängligheten och nya vagnar har anskaffats.

than the other lines. The Red line was inaugurated in the 1960s and replaced, among other things, many inner city tramways, in conjunction with the change over to right-hand road traffic in 1967. The Blue line opened in the 1970s and runs almost entirely in tunnels, at a lower depth than the other lines. During the last few years there has been widespread re-equipment of both tracks and rolling stock. A new signalling system has been installed on the Green line. New multiple units have also been delivered, and many older ones scrapped.

The tramway system in Gothenburg has an overall track length of 145 km and is the backbone of the local public transport network in Gothenburg. Inside the city it runs mainly along the streets, but most of the suburban lines run on their own track beds. The line network has undergone some rather large changes. In 2002 the first stage of the "Kringenprojektet" (Ring project) was opened, when the Chalmers tunnel and Annedal link were taken into service. At the same time the line network was revised. The multiple units dating from the late 1980s have been adapted for use by handicapped passengers with new central coaches with a low floor, at the same time as new tram rolling stock was ordered.

The tramway in Stockholm consists of four lines, Tvärbanan (Cross line), Nockebybanan (Nockeby line), Lidingöbanan (Lidingö line) and Djurgårdslinjen (Djurgården line). The Cross line in Stockholm is 12 km long and has a maximum speed of 80 km/h. The first stage of the Cross line between Gullmarsplan - Liljeholmen was opened in 1999. In 2000 it was extended from Liljeholmen to Alvik, and in 2002 from Gullmarsplan to Hammarby Sjöstad. The current 12 km long track runs along streets, rail tracks, its own track bed, bridges and tunnels.

The Nockeby line, which is a remnant of the old suburban tram network, has its own track bed and is 5.7 km long, with a maximum speed of 50 km/h. The Lidingö line is 9 km long, with a maximum speed of 60 km/h, and runs entirely on its own track bed. The Lidingö line was originally a railway track, but the traffic has always had tramway characteristics and uses the same type of rolling stock as the Nockeby line. It was extended in 2001 to Gåshaga Strand. Traffic on the 3 km long Djurgården line was closed down in 1967, but resumed at the beginning of the 1990s as a museum tramway. The traffic runs in the summer months with the aid of voluntary workers, but receives a certain amount of support from SL (the county transport principal in Stockholm).

The tramway network in Norrköping has a track length of 15 km and mainly runs along the streets. Renovation of the tramway network has taken place to improve access, and new rolling stock has been acquired.

Tabell B1: Järnvägar - spårlängder, banlängder och investeringar
Railways - length of tracks, length of lines and investments

	Trafikerade spår	2000	2001	2002	2003	2004	
	Arlandabanan						Arlanda line
	Inlandsbanan						Inland line
	Malmö Limhamns Järnvägs AB bana						Malmö Limhamns Järnvägs AB line
	Roslagsbanan						Roslagen line
	Saltsjöbanan						Saltsjöbaden line
	Statens spåranläggningar						State-owned rail infrastructure
1	<i>Spårlängd (kilometer)</i> Spårlängd inklusive sidobanor	15 137	15 275	15 466	15 359	15 376	<i>Length of tracks (kilometres)</i> Length of tracks including sidings
2	<i>Banlängd (kilometer)</i> Enkelspår	9 328	9 302	9 355	9 269	9 258	<i>Length of lines (in kilometres)</i> Single track
3	- härav smalspår	52	52	52	52	52	- of which narrow gauge
4	Dubbelspår och flerspår	1 709	1 719	1 740	1 768	1 793	Double track or more
5	- härav smalspår	13	13	13	13	13	- of which narrow gauge
6	Summa	11 037	11 021	11 095	11 037	11 050	Total
7	- härav enbart med persontrafik	649	..	..	..	..	- of which exclusively passenger traffic
8	- härav enbart med godstrafik	1 511	..	..	..	..	- of which exclusively freight traffic
9	<i>Elektrifierad banlängd (kilometer)</i> Enkelspår	5 778	5 962	6 018	5 971	5 953	<i>Electrified lines (in kilometres)</i> Single track
10	- härav smalspår	52	52	52	52	52	- of which narrow gauge
11	Dubbelspår och flerspår	1 709	1 719	1 740	1 768	1 793	Double track or more
12	- härav smalspår	13	13	13	13	13	- of which narrow gauge
13	Summa	7 487	7 681	7 758	7 739	7 745	Total
14	<i>Linje- och fjärrblockering (kilometer)</i> Banlängd med linje- och fjärrblockering	6 275	6 435	6 493	6 541	6 589	<i>Operated with automatic block system (in kilometres)</i> Length of lines with automatic block system and centralised traffic control system
15	<i>Automatic Train Control (kilometer)</i> Banlängd med ATC	7 508	7 548	7 570	7 682	7 675	<i>Automatic Train Control (in kilometres)</i> Length of lines with ATC
16	<i>Korsningar</i> Antal planskilda korsningar	2 934	2 939	2 977	2 988	3 002	<i>Crossings</i> Number of fly-overs
17	Antal plankorsningar	10 159	9 957	9 820	9 740	9 539	Number of level crossings
18	Summa	13 093	12 896	12 797	12 728	12 541	Total
19	- härav med bommar	2 249	2 272	2 319	2 331	2 350	- of which with barriers
20	- härav med ljud- och/eller ljussignaler	785	828	857	857	855	- of which with light and/or acoustic signals
21	- härav med enkla skydd	1 222	1 343	1 398	1 398	1 388	- of which with St. Andrew's cross
22	- härav utan skyddsanordningar	5 903	5 514	5 246	5 154	4 946	- of which unprotected
23	<i>Investeringar och underhåll (miljoner SEK)</i> Underhållskostnader	2 576	2 784	3 407	4 155	4 205	<i>Investments and maintenance (million SEK)</i> Maintenance costs
24	Investeringskostnader	4 680	4 617	5 406	4 943	6 296	Investment costs
25	<i>Energianvändning av infrastrukturen (Gwh)</i>	207	223	232	237	240	<i>Energy consumption by infrastructure (Gwh)</i>
		2000	2001	2002	2003	2004	Tracks worked

Tabell B2: Järnvägar - personal för infrastrukturarbeten och trafikledning
Railways - staff strength for infrastructure works and traffic control

	Personal (medeltal) ¹	2000	2001	2002	2003	2004	
1	<i>Anställda personer</i> Tillgänglig personal för banarbeten	5 731	5 544	5 369	5 516	5 444	<i>Staff employed</i> Available staff for infrastructure works
2	- härav kvinnor	..	..	716	801	834	- of whom female
3	Tillgänglig personal för trafikledning	1 038	1 041	1 152	1 169	1 181	Available staff for traffic control
4	- härav kvinnor	..	..	304	327	344	- of whom female
5	Totalt antal anställda	6 769	6 585	6 521	6 685	6 625	Total number of staff employed
6	- härav kvinnor	..	..	1 120	1 128	1 178	- of whom female
		2000	2001	2002	2003	2004	Staff strength (mean numbers) ¹

¹ Statistiken omfattar personal anställd av infrastrukturförvaltare. *Figures comprehend staff employed by infrastructure managers.*

Tabell B3: Spårvägar - spårlängder, banlängder och investeringar
Trams length of tracks, length of lines and investments

Stockholms spårvägar	Stockholm light rail and tram system
- Djurgårdslinjen	- Djurgåren line
- Lidingöbanan	- Lidingö line
- Nockebybanan	- Nockeby line
- Tvärbanan	- Tvärbanan line
Göteborgs spårvägar	Gothenburg tram system
Norrköpings spårvägar	Norrköpings tram system

Trafikerade spår		2000	2001	2002	2003	2004	
1	<i>Spårlängd (kilometer)</i> Spårlängd inklusive sidobanor	247	247	251	251	251	<i>Length of tracks (in kilometres)</i> Length of tracks including sidings
2	<i>Banlängd (kilometer)</i> Enkelspår	6	6	6	6	6	<i>Length of lines (in kilometres)</i> Single track
3	Dubbelspår och flerspår	118	118	120	120	120	Double track or more
4	Summa	124	124	126	126	126	Total
5	<i>Linje- och fjärrblockering (kilometer)</i> Banlängd med linje- och fjärrblockering	18	19	21	21	21	<i>Operated with automatic block system (in kilometres)</i> Length of lines with automatic block system and centralised traffic control system
6	<i>Automatic Train Control (kilometer)</i> Banlängd med ATC	9	9	9	9	9	<i>Automatic Train Control (in kilometres)</i> Length of lines with ATC
7	<i>Investeringar och underhåll (miljoner SEK)</i> Underhållskostnader	124	138	158	172	167	<i>Investments and maintenance (million SEK)</i> Maintenance costs
8	Investeringskostnader	166	251	441	202	87	Investment costs
9	<i>Energianvändning av infrastrukturen (Gwh)</i>	2	2	2	2	2	<i>Energy consumption by infrastructure (Gwh)</i>
		2000	2001	2002	2003	2004	Tracks worked

Tabell B4: Spårvägar - personal för infrastrukturarbeten och trafikledning
Trams - staff strength for infrastructure works and traffic control

Personal (medeltal) ¹		2000	2001	2002	2003	2004	
1	<i>Anställda personer</i> Tillgänglig personal för banarbeten	14	14	20	22	22	<i>Staff employed</i> Available staff for infrastructure works
2	- härav kvinnor	..	..	3	3	3	- of whom female
3	Tillgänglig personal för trafikledning	41	41	50	45	49	Available staff for traffic control
4	- härav kvinnor	..	..	9	6	12	- of whom female
5	Totalt antal anställda	55	55	70	67	71	Total number of staff employed
6	- härav kvinnor	..	..	12	9	15	- of whom female
		2000	2001	2002	2003	2004	Staff strength (mean numbers) ¹

¹ Statistiken omfattar personal anställd av infrastrukturförvaltare. *Figures comprehend staff employed by infrastructure managers.*

Tabell B5: Tunnelbanan - spårlängder, banlängder och investeringar
Metro - length of tracks, length of lines and investments

Stockholms tunnelbana		Stockholm Metro					
Trafikerade spår		2000	2001	2002	2003	2004	
1	<i>Spårlängd (kilometer)</i> Spårlängd inklusive sidobanor	..	..	276	276	276	<i>Length of tracks (in kilometres)</i> Length of tracks including sidings
2	<i>Banlängd (kilometer)</i> Enkelspår	–	–	–	–	–	<i>Length of lines (in kilometres)</i> Single track
3	Dubbelspår och flerspår	108	108	109	109	109	Double track or more
4	Summa	108	108	109	109	109	Total
5	<i>Linje- och fjärrblockering (kilometer)</i> Banlängd med linje- och fjärrblockering	108	108	109	109	109	<i>Operated with automatic block system (in kilometres)</i> Length of lines with automatic block system and centralised traffic control system
6	<i>Automatic Train Control (kilometer)</i> Banlängd med ATC	108	108	109	109	109	<i>Automatic Train Control (in kilometres)</i> Length of lines with ATC
7	<i>Investeringar och underhåll (miljoner SEK)</i> Underhållskostnader	283	246	524	523	611	<i>Investments and maintenance (million SEK)</i> Maintenance costs
8	Investeringskostnader	152	505	1666	1638	870	Investment costs
9	<i>Energianvändning</i> av infrastrukturen (Gwh)	60	60	50 k	21 k	22	<i>Energy consumption</i> by infrastructure (Gwh)
		2000	2001	2002	2003	2004	Tracks worked

Tabell B6: Tunnelbana - personal för infrastrukturarbeten och trafikledning
Metro - staff strength for infrastructure works and traffic control

Personal (medeltal) ¹		2000	2001	2002	2003	2004	
1	<i>Anställda personer</i> Tillgänglig personal för banarbeten	74	74	75	75	75	<i>Staff employed</i> Available staff for infrastructure works
2	- härav kvinnor	..	..	7	7	7	- of whom female
3	Tillgänglig personal för trafikledning	50	55	55	60	60	Available staff for traffic control
4	- härav kvinnor	..	..	16	12	12	- of whom female
5	Totalt antal anställda	124	129	130	135	135	Total number of staff employed
6	- härav kvinnor	..	..	23	19	19	- of whom female
		2000	2001	2002	2003	2004	Staff strength (mean numbers) ¹

¹ Statistiken omfattar personal anställd av infrastrukturförvaltare. *Figures comprehend staff employed by infrastructure managers.*

C. Fordon
C. Rolling stock

Tabell C1: Dragfordon och tågsätt - Järnvägar / Tractive stock and train sets - Railways

Antal dragfordon och tågsätt		2000	2001	2002	2003	2004	
	Totalt						Total
1	Totalt dragfordon	1 120	1 191	1 245 k	1 258 k	1 257	Total tractive stock
2	- härav för persontrafik	569	656	714 k	728 k	712	- of which for passenger traffic
3	- härav för godstrafik	551	535	531	530	545	- of which for freight traffic
	Lok och lokomotorer						Locomotives and Light rail motor tractors
4	Ellok	402	402	401	406 k	415	Electric locomotives
5	Diesellok	201	202	193	188	196	Diesel locomotives
6	Ellokomotorer	-	-	-	-	-	Electric tractors
7	Diesellokomotorer	88	70	69	70	67	Diesel tractors
8	Summa	691	674	663	664 k	678	Total
	- härav för persontrafik						- of which for passenger traffic
9	Ellok	139	138	131	133 k	132	Electric locomotives
10	Diesellok	1	-	-	-	-	Diesel locomotives
11	Ellokomotorer	-	-	-	-	-	Electric tractors
12	Diesellokomotorer	-	1	1	1	1	Diesel tractors
13	Summa	140	139	132	134 k	133	Total
	- härav för godstrafik						- of which for freight traffic
14	Ellok	263	264	270	273	283	Electric locomotives
15	Diesellok	200	202	193	188	196	Diesel locomotives
16	Ellokomotorer	-	-	-	-	-	Electric tractors
17	Diesellokomotorer	88	69	68	69	66	Diesel tractors
18	Summa	551	535	531	530	545	Total
	Motorvagnar						Railcars
	<i>Motorvagnar, eldrivna tågsätt</i>						<i>Railcars, electric powered train sets</i>
19	Permanent kopplade tågsätt	332	381	414	423	431	Permanently coupled train sets
20	- härav i snabbtåg	54 k	56 k	77 k	80 k	84	- of which in high-speed trains
21	Tillfälligt kopplade tågsätt och ensamma motorvagnar	-	-	-	-	-	Temporarily coupled train sets and single railcars
	<i>Motorvagnar, eldrivna dragfordon</i>						<i>Railcars, electric powered tractive units</i>
22	I permanent kopplade tågsätt	343	431	497	511	504	In permanently coupled train sets
23	- härav i snabbtåg	61 k	63 k	84 k	87 k	91	- of which in high-speed trains
24	I tillfälligt kopplade tågsätt och ensamma motorvagnar	-	-	-	-	-	In temporarily coupled train sets and single railcars
	<i>Motorvagnar, dieseldrivna tågsätt</i>						<i>Railcars, diesel powered train sets</i>
25	Permanent kopplade tågsätt	20	20	22 k	18	10	Permanently coupled train sets
26	Tillfälligt kopplade tågsätt och ensamma motorvagnar	66	66	63 k	65	65	Temporarily coupled train sets and single railcars
	<i>Motorvagnar, dieseldrivna dragfordon</i>						<i>Railcars, diesel powered tractive units</i>
27	I permanent kopplade tågsätt	20	20	22 k	18	10	In permanently coupled train sets
28	I tillfälligt kopplade tågsätt och ensamma motorvagnar	66	66	63 k	65	65	In temporarily coupled train sets and single railcars
29	Summa tågsätt av motorvagnar	418	467	499 k	506	506	Total railcar train sets
30	Summa dragfordon i motorvagnar	429	517	582 k	594	579	Total tractive units in railcars
		2000	2001	2002	2003	2004	Number of tractive units and train sets

Tabell C2: Dragfordon - Spårvägar / Tractive stock - Trams

Antal dragfordon		2000	2001	2002	2003	2004	
1	I tillfälligt kopplade tågsätt och ensamma spårvagnar	272	273	283	283	281	In temporarily coupled train sets and single tram-cars
		2000	2001	2002	2003	2004	Number of tractive units

Tabell C3: Dragfordon - Tunnelbana / Tractive stock - Metro

Antal dragfordon		2000	2001	2002	2003	2004	
1	I permanent kopplade tågsätt	200	200	196	174	156	In permanently coupled train sets
2	I tillfälligt kopplade tågsätt	600	541	421	410	379	In temporarily coupled train sets
3	Totalt	800	741	617	584	535	Total
		2000	2001	2002	2003	2004	Number of tractive units

Tabell C4: Transportfordon - Järnvägar / Transport stock - Railways

Transportfordon - godstrafik		2000	2001	2002	2003	2004	
Totalt godsvagnar							Total wagons
<i>Antal vagnar</i>							<i>Number of wagons</i>
1	Slutna vagnar	5 012	4 468	4 740	4 558	4 154	Covered wagons
2	Lådvagnar	464	462	457	434	417	High-sided open wagons
3	Flakvagnar	10 795	10 737	10 368	9 870	10 363	Flat wagons
4	Postvagnar	81	115	113	113	109	Mail wagons
5	Övriga vagnar	2 054	2 128	1 996	1 934	1 789	Other wagons
6	Totalt	18 406	17 910	17 674	16 909	16 832	Total
<i>Lastförmåga i ton</i>							<i>Capacity in tonnes</i>
7	Slutna vagnar	168 772	160 546	181 663	175 966	164 666	Covered wagons
8	Lådvagnar	18 263	16 897	16 711	15 883	16 758	High-sided open wagons
9	Flakvagnar	434 464	430 034	412 495	407 584	501 807	Flat wagons
10	Postvagnar	848	2 875	2 825	2 825	1 990	Mail wagons
11	Övriga vagnar	118 377	129 450	120 602	117 577	111 375	Other wagons
12	Totalt	740 724	739 802	734 296	719 835	796 596	Total
- härav vagnar ägda av järnvägsföretag							- of which wagons owned by railway undertakings
<i>Antal vagnar</i>							<i>Number of wagons</i>
13	Slutna vagnar	3 633	3 274	3 266	3 092	2 737	Covered wagons
14	Lådvagnar	449	447	441	418	381	High-sided open wagons
15	Flakvagnar	6 824	6 860	6 362	5 826	6 315	Flat wagons
16	Postvagnar	81	115	113	113	109	Mail wagons
17	Övriga vagnar	1 014	999	1 003	1 055	1 019	Other wagons
18	Totalt	12 001	11 695	11 185	10 504	10 561	Total
<i>Lastförmåga i ton</i>							<i>Capacity in tonnes</i>
19	Slutna vagnar	108 257	97 665	105 180	99 960	92 643	Covered wagons
20	Lådvagnar	17 458	16 092	15 876	15 048	14 879	High-sided open wagons
21	Flakvagnar	248 625	217 712	199 569	192 804	283 085	Flat wagons
22	Postvagnar	848	2 875	2 825	2 825	1 990	Mail wagons
23	Övriga vagnar	78 892	78 410	77 750	83 400	81 632	Other wagons
24	Totalt	454 080	412 754	401 200	394 037	474 229	Total
- härav privatägda vagnar							- of which privately owned wagons
<i>Antal vagnar</i>							<i>Number of wagons</i>
25	Slutna vagnar	1 379	1 194	1 474	1 466	1 417	Covered wagons
26	Lådvagnar	15	15	16	16	36	High-sided open wagons
27	Flakvagnar	3 971	3 877	4 006	4 044	4 048	Flat wagons
28	Övriga vagnar	1 040	1 129	993	879	770	Other wagons
29	Totalt	6 405	6 215	6 489	6 405	6 271	Total
<i>Lastförmåga i ton</i>							<i>Capacity in tonnes</i>
30	Slutna vagnar	60 515	62 881	76 483	76 006	72 023	Covered wagons
31	Lådvagnar	805	805	835	835	1 879	High-sided open wagons
32	Flakvagnar	185 839	212 322	212 926	214 780	218 722	Flat wagons
33	Övriga vagnar	39 485	51 040	42 852	34 177	29 743	Other wagons
34	Totalt	286 644	327 048	333 096	325 798	322 367	Total
		2000	2001	2002	2003	2004	Transport stock - freight traffic

Tabell C4: Transportfordon - Järnvägar / Transport stock - Railways

Transportfordon - persontrafik		2000	2001	2002	2003	2004	
	Antal fordon						Number of vehicles
	<i>Lokdragna vagnar</i>						<i>Hauled by locomotives</i>
35	Sittvagnar	531	546	513	451	374	Coaches
36	Liggvagnar	89	89	91	87	81	Couchette coaches
37	Sovvagnar	86	86	86	77	75	Sleeping cars
38	Restaurangvagnar	32	38	34	34	24	Dining cars
39	Res- och expressgodsvagnar	7 ¹	7	7	2	2	Vans for luggage and express parcels
40	Postvagnar	–	–	–	–	–	Mail vans
41	Specialvagnar	34	34	33	34	24	Special coaches
42	Summa	779	800	764	685	580	Total
	<i>I motorvagnar och släpvagnar</i>						<i>In railcars and trailers</i>
43	Antal fordon	1 010	1 088	1 171 k	1 197 k	1 197	Number of vehicles
44	- härav i snabbtåg	260 k	266 k	316 k	322 k	328	- of which in high-speed trains
45	Totalt antal fordon	1 789	1 888	1 935 k	1 882 k	1 777	Total of vehicles
	Antal sitt- och sovplatser						Number of seats and sleeping berths
	<i>Sittplatser</i>						<i>Seats</i>
46	Sittvagnar	30 982	32 364	30 593	27 985	22 908	Coaches
47	Motorvagnar och släpvagnar	73 088	78 869	85 163 k	87 378	88 509	Railcars and trailers
48	- härav i snabbtåg	14 048 k	14 378 k	18 856 k	19 372 k	19 919	- of which in high-speed trains
49	Summa	104 070	111 233	115 756 k	115 363	111 417	Total
	<i>Sovplatser</i>						<i>Sleeping berths</i>
50	Sovvagnar	2 596	2 596	2 596	2 185	2 133	Sleeping cars
51	Liggvagnar	4 458	4 458	4 566	4 350	4 026	Couchette coaches
52	Summa	7 054	7 054	7 162	6 535	6 159	Total
53	Totalt antal sitt- och sovplatser	111 124	118 287	122 918 k	121 898	117 576	Total of seats and sleeping berths
		2000	2001	2002	2003	2004	Transport stock - passenger traffic

¹ Expressgodstransporter med tåg upphörde den 18 november 2000. *As from November 18, 2000, express parcels transports by train ended.*

Tabell C5: Transportfordon - Spårvägar / Transport stock - Trams

Transportfordon - persontrafik		2000	2001	2002	2003	2004	
1	Antal fordon	289	290	300	298	296	Number of vehicles
2	Antal sittplatser	13 270	13 918	15 471	15 923 k	15 805	Number of seats
3	Antal ståplatser	23 277	23 951	25 656	26 317 k	26 161	Number of standing places
		2000	2001	2002	2003	2004	Transport stock - passenger traffic

Tabell C6: Transportfordon - Tunnelbana / Transport stock - Metro

Transportfordon - persontrafik		2000	2001	2002	2003	2004	
1	Antal fordon	1030	1071	1047	1112	1077	Number of vehicles
2	Antal sittplatser	47 370	48 438	46 386	48 624	46 818	Number of seats
3	Antal ståplatser	107 606	110 234	105 842	110 952	106 808	Number of standing places
		2000	2001	2002	2003	2004	Transport stock - passenger traffic

D. Trafik och Transporter
D. Traffic and transport

Tabell D1: Trafik, anställda och energianvändning / Traffic, staff and energy consumption

Trafik / Traffic

Järnvägar / Railways

Tågkilometer (tusental)		2000	2001	2002	2003	2004	
<i>Persontrafik</i>							<i>Passenger traffic</i>
1	Med eldrift	67 700	73 799 k	76 943 k	78 517 k	78 367	Electric powered
2	Med dieseldrift	9 575	9 683	8 938 k	9 362 k	6 938	Diesel powered
3	Summa	77 275	83 482 k	85 881 k	87 880 k	85 305	Total
<i>Godstrafik</i>							<i>Freight traffic</i>
4	Med eldrift	35 624	36 073	35 894	35 848	37 691	Electric powered
5	Med dieseldrift	3 305	3 125	2 965	3 164	3 392	Diesel powered
6	Summa	38 929	39 198	38 859	39 012	41 083	Total
7	Summa eldrift	103 324	109 872 k	112 837 k	114 365 k	116 058	Total electric powered
8	Summa dieseldrift	12 880	12 808	11 903 k	12 526 k	10 330	Total diesel powered
9	Totalt	116 204	122 680 k	124 740 k	126 891 k	126 388	Grand total
		2000	2001	2002	2003	2004	Train kilometres (thousands)

Bruttotonkilometer av vagnar (miljoner) ¹		2000	2001	2002	2003	2004	
<i>Persontrafik</i>							<i>Passenger traffic</i>
10	Med eldrift	15 084 k	15 858 k	16 379 k	16 369 k	16 340	Electric powered
11	Med dieseldrift	740	747	680 k	695 k	583	Diesel powered
12	Summa	15 824 k	16 605 k	17 059 k	17 064 k	16 924	Total
<i>Godstrafik</i>							<i>Freight traffic</i>
13	Med eldrift	37 353	37 198	37 459	38 340	40 006	Electric powered
14	Med dieseldrift	1 763	1 753	1 586	1 886	2 320	Diesel powered
15	Summa	39 116	38 951	39 045	40 226	42 325	Total
16	Summa eldrift	52 437 k	53 056 k	53 838 k	54 708 k	56 346	Total electric powered
17	Summa dieseldrift	2 503	2 499	2 266 k	2 581 k	2 903	Total diesel powered
18	Totalt	54 940 k	55 555 k	56 104 k	57 290 k	59 249	Grand total
		2000	2001	2002	2003	2004	Gross hauled tonne-kilometres (millions) ¹

¹ Exklusive lok. / Excluding locomotives.

Sittplatskilometer (miljoner)		2000	2001	2002	2003	2004	
19	Med eldrift	19 497 k	20 713 k	21 818 k	22 215 k	22 079	Electric powered
20	Med dieseldrift	1 044	1 047	961 k	980 k	799	Diesel powered
21	Totalt	20 541 k	21 760 k	22 779 k	23 195 k	22 878	Total
		2000	2001	2002	2003	2004	Seat-kilometres (millions)

Spårvägar / Trams

(miljoner)		2000	2001	2002	2003	2004	
22	Tågkilometer (tusental)	11 095	11 068	12 800	12 913 k	13 296	Train-kilometres (thousands)
23	Bruttotonkilometer av vagnar	382	386	435	442	443	Gross hauled tonne-kilometres
24	Platskilometer	2 263	2 319	2 731	2 703	2 694	Seat- and standing place kilometres
25	- härav sittplatskilometer	811	848	1 025	1 034	1 040	- of which seat-kilometres
26	- härav ståplatskilometer	1 451	1 471	1 706	1 668 k	1 654	- of which standing place kilometres
		2000	2001	2002	2003	2004	(millions)

Tunnelbana / Metro

(miljoner)		2000	2001	2002	2003	2004	
27	Tågkilometer (tusental)	12 362	12 400	12 843	12 474 k	12 263	Train-kilometres (thousands)
28	Bruttotonkilometer av vagnar	2 243	2 314	2 330	2 164 k	2 167	Gross hauled tonne-kilometres
29	Platskilometer	13 635	13 896	13 805	13 094 k	13 199	Seat- and standing place kilometres
30	- härav sittplatskilometer	4 168	4 236	4 270	4 253	4 305	- of which seat-kilometres
31	- härav ståplatskilometer	9 467	9 660	9 535	8 841 k	8 894	- of which standing place kilometres
		2000	2001	2002	2003	2004	(millions)

Antal anställa / Staff
Railways

Antal anställda (medeltal) ¹		2000	2001	2002	2003	2004	
32	Persontrafik	5 062 k	5 373 k	5 518 k	5 529 k	5 527	Passenger traffic
33	- härav kvinnor	..	..	1 899 k	1 884 k	1 842	- of whom female
34	Godstrafik	2 668	2 967	2 954	2 898	2 852	Freight traffic
35	- härav kvinnor	..	..	248	239	268	- of whom female
36	Totalt	7 730 k	8 340 k	8 472 k	8 427 k	8 379	Total
37	- härav kvinnor	..	..	2 147 k	2 123 k	2 110	- of whom female
		2000	2001	2002	2003	2004	Staff strength (mean numbers) ¹

¹ Statistiken omfattar endast personal verksamma med trafik och transporter inklusive administrativ personal.
Figures comprehend only staff involved in operations including administrative staff.

Spårväg / Trams

Antal anställda (medeltal)		2000	2001	2002	2003	2004	
38	Persontrafik ²	1 063 k	1 063 k	1 034 k	1 094 k	1 087	Passenger traffic ²
39	- härav kvinnor	..	..	270 k	288	257	- of whom female
		2000	2001	2002	2003	2004	Staff strength (mean numbers)

² Antalet medlemmar i 'Svenska Spårvägssällskapet' som är aktiva i trafiken på Djurgårdslinjen i Stockholm har omräknats till ordinarie heltidsanställd personal. *Number of members of 'Svenska Spårvägssällskapet' active in operations of the Djurgården line in Stockholm has been recalculated to number of ordinary full time employed staff. The Djurgården line is a museum tramline that also fulfils public transport needs for the community.*

Tunnelbana / Metro

Antal anställda (medeltal)		2000	2001	2002	2003	2004	
40	Persontrafik	2 770	2 775	2 795	2 885	2 502	Passenger traffic
41	- härav kvinnor	..	..	840	838	730	- of whom female
		2000	2001	2002	2003	2004	Staff strength (mean numbers)

Energianvändning / Energy consumption
Railways

Energianvändning		2000	2001	2002	2003	2004	
42	El för persontrafik i Gwh	1 017	1 009	1 042	1 086	1 087	Electricity for passenger traffic in Gwh
43	El för godstrafik i Gwh	901	963	932	933	917	Electricity for freight traffic in Gwh
44	Totalt för trafik	1 918	1 972	1 974	2 018	2 005	Total for traffic
45	Diesel för persontrafik i m ³	8 118	7 954	7 885	7 516	6 255	Diesel for passenger traffic in m ³
46	Diesel för godstrafik i m ³	21 418	20 188	19 215	19 157 k	19 738	Diesel for freight traffic in m ³
47	Totalt för trafik	29 536	28 142	27 101	26 673 k	25 993	Total for traffic
		2000	2001	2002	2003	2004	Energy consumption

Spårväg / Trams

Energianvändning		2000	2001	2002	2003	2004	
48	El för persontrafik i Gwh	54	55	52 k	54 k	55	Electricity for passenger traffic in Gwh
		2000	2001	2002	2003	2004	Energy consumption

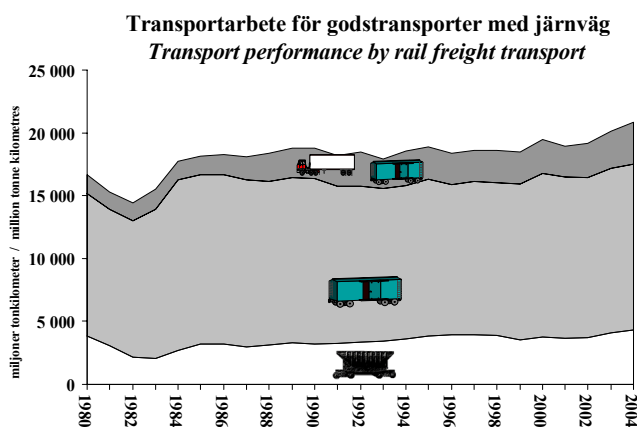
Tunnelbana / Metro

Energianvändning		2000	2001	2002	2003	2004	
49	El för persontrafik i Gwh	219	221	204 k	213 k	205	Electricity for passenger traffic in Gwh
		2000	2001	2002	2003	2004	Energy consumption

GODSTRAFIK

Det totala transportarbetet med järnväg i Sverige uppgick år 2004 till 20,9 miljarder tonkilometer vilket är den högsta nivån någonsin och en ökning med 0,9 miljarder tonkilometer vid en jämförelse med år 2003 och med 1,7 miljarder tonkilometer vid en jämförelse med år 2002. I siffrorna ingår inte tomma privatvagnar, vilka normalt svarar för ungefär 0,6 miljarder tonkilometer.

Inrikestransporterna svarade år 2004 för 11,1 miljarder tonkilometer om man räknar bort malmtransporterna. Motsvarande värde för utrikestransporterna var 5,4 miljarder tonkilometer. Inrikestransporterna ökade år 2004 med drygt 0,3 miljarder tonkilometer vid en jämförelse med år 2003 och med nästan 0,6 miljarder tonkilometer vid en jämförelse med år 2002. Utrikestransporterna ökade år 2004 med nästan 0,2 miljarder tonkilometer vid en jämförelse med år 2003 och med drygt 0,5 miljarder tonkilometer vid en jämförelse med år 2002. Ökningen för utrikestransporterna ligger huvudsakligen på importen, vilket minskade antalet tomvagnar i nordlig riktning. Malmtransporterna svarade år 2004 för drygt 4,3 miljarder tonkilometer, vilket är en ökning med drygt 0,2 miljarder tonkilometer vid en jämförelse med år 2003 och med nästan 0,6 miljarder tonkilometer vid en jämförelse med år 2002.



År 1990 fick andra operatörer än SJ möjlighet att bedriva trafik på matarbanor. Vid halvårsskiftet 1996 öppnades även stommätet. Den etablerade godstrafiken skulle dock få företräde vid tåglägesfördelningen. Operatörerna på matarbanorna fick dock genom reformen möjlighet att bedriva "fullskalig" trafik. MTAB fick trafikeringsrätten för malmtrafiken på malmbanan och övertog transporterna från SJ.

Avregleringen har medfört att det år 2004 utöver MTAB:s malmtransporter också transporterades ungefär 0,9 miljarder tonkilometer av andra operatörer än Green Cargo AB (f.d. SJ Gods). Green Cargo svarade dock för drygt tre fjärdedelar av järnvägens transportarbete och är således en mycket stor aktör på transportmarknaden, vilket också framgår av att koncernen svarade för en sjättedel av transportarbetet i Sverige.

Ökningen av transportarbetet år 2004 förklaras framför allt av en ökad efterfrågan på svensk export och då framför allt gods med lägre varuvärde och högre densitet, vilket genererar ett stort transportarbete. Den ökade efterfrågan går framför allt att hänföra till den höga tillväxten i Asien. Även konsumtionsutvecklingen i USA bidrog till den ökade efterfrågan. EU kunde endast bidra marginellt till den internationella konjunkturuppgången. En eventuell produktionsökning kan ha hämmats av den europeiska integratio-

FREIGHT TRAFFIC

In 2004 the total transportation by rail in Sweden amounted to 20.9 billion tonne-kilometres, which is the highest ever level, and an increase of 0.9 billion tonne-kilometres compared to 2003, and by 1.7 billion tonne-kilometres compared to 2002. These figures do not include empty privately owned wagons, which normally account for approximately 0.6 billion tonne-kilometres.

In 2004 domestic transport accounted for 11.1 billion tonne-kilometres excluding ore transport. The corresponding figure for international traffic was 5.4 billion tonne-kilometres. National transport increased in 2004 by just over 0.3 billion tonne-kilometres, compared to 2003 and by almost 0.6 billion tonne-kilometres compared with 2002. International transport increased in 2004 by almost 0.2 billion tonne-kilometres compared to 2003, and by over 0.5 billion tonne-kilometres compared to 2002. The increase for international traffic lies mainly in imports, which reduced the number of empty wagons in the northerly direction. In 2004 ore transport accounted for over 4.3 billion tonne-kilometres, which is an increase of more than 0.2 billion tonne-kilometres compared to 2003 and almost 0.6 billion tonne-kilometres compared to 2002.

In 1990 other undertakings than SJ were given the opportunity to run traffic on feeder lines. In the middle of 1996 trunk lines were also opened. The already established freight traffic would however have priority in the train path allocation. However, the feeder line undertakings did, as a result of the reform, gain the possibility of running "full scale" traffic. MTAB was granted the operating rights for ore traffic on the Iron Ore Line and took over the transport operations from SJ.

Deregulation resulted that in 2004, over and above the MTAB ore freight, about 0.9 billion tonne-kilometres were carried by other undertakings than Green Cargo AB (previously SJ Freight). Nevertheless, Green Cargo was responsible for just over three quarters of rail tonne-kilometres and thereby is a very large undertaking in the transport market. This can also be established from the fact that this Group was responsible for one sixth of all transport performance in Sweden.

The increase of the transport performance in 2004 can mainly be explained by an increased demand for Swedish exports, in particular for commodities of low value and high density, which generate a greater level of transport performance. The main reason for the growth in demand was the high rate of growth in Asia. Consumer development in the USA also contributed to the increased demand. The EU could only make a marginal contribution to the international increase in business activity. A possible rise in production could have been stifled by European integration, due to the special conditions that arise from the stability and growth pact aiming at restoring balanced budgets. An increase in production may also have been restricted by the high value of the Euro.

Of the Asian countries it was primarily India and China which, due to very large increases in their Gross National Product and very high domestic demand as well as the linking of the Chinese currency to the dollar, constituted an international driving force for the business boom. This development had a considerable effect on Sweden and on Swedish railways, due to a greatly increased demand for iron ore and steel. The increase in ore transport should be viewed in perspective of the fact that India's and above all China's imports were being met by greatly increased imports of iron ore from South America. This created a reduced

nen på grund av de speciella villkor som ges av stabilitets- och tillväxtpakten i syfte att återställa budgetbalansen. En produktionsökning kan också ha hämmats av det höga värdet på euron.

Av de asiatiska länderna var det framför allt Indien och Kina som med hjälp av mycket stora BNP-ökningar och mycket hög inrikes efterfrågan samt den kinesiska valutans knytning till dollarn var internationellt drivande för konjunkturuppgången. Denna utveckling hade en stor inverkan på Sverige och på den svenska järnvägen genom en kraftigt ökad efterfrågan på malm och stål. Ökningen av malmtransporterna bör ses i perspektivet av att Indiens och framför allt Kinas import tillgodosågs genom en kraftigt ökad import av järnmalm från Sydamerika. Detta skapade ett minskat utbud på världsmarknaden, vilket medförde att efterfrågan på järnmalm från Sverige ökade, framför allt från stålverk i Europa.

Den ökade efterfrågan medförde också allt högre priser på råvaror som malm men även på bearbetade produkter som stål, vilket sänkte transportkostnadens andel av varuvärdet och därigenom i vissa fall kan ha skapat utrymme för en bättre prisbild för transporterna.

Exporten av skogsindustriprodukter ökade också, dock inte i samma omfattning som för stål och malm. Exporten ökade såväl för produkter från sektorn trävaror som från sektorn massa/papper. Eftersom produkterna från dessa sektorer till ungefär lika stora delar transporteras med sjöfart, järnväg och lastbil och det är lättare för transportmedlen att höja sin marknadsandel genom att konkurrera om nygenererat gods än om gods som tidigare har transporterats med ett annat transportmedel, kan man anta att denna utveckling skapade en ökad konkurrenssituation mellan transportmedlen.

Sektor trävaror påverkades också av den internationella utvecklingen genom att de nya skogsavverkande länderna i Baltikum och Ryssland alltmer själva börjat vidareförädla skogsråvaran. Detta har fått som konsekvens att Ryssland ökat sin export av trävaror till Sverige, vilket inneburit att transportflödena från hamnar har ökat, medan flödena från sågverksindustrin i Sverige har minskat. Samtidigt har transportstrukturen för järnvägen ändrats i Sverige genom att trävaror från sågverk i mellersta och norra Sverige transporteras till en gemensam terminal för vidare transport till en hamn för att därifrån transporteras med sjöfart till övriga Europa.

Den ökade internationella efterfrågan medförde för sektorn skogsbruk att transportarbetet för samtliga transportmedel ökade, vilket berodde på en ökad avverkning, men framför allt på en ökad import av skogsråvara. Utvecklingen förklaras också av nya produkter s.k. träbaserade energikällor. Ökningen av transportarbetet hade troligtvis blivit ännu större om inte flödena av skogsråvara ändrade transportstruktur på grund av den ökade importen. Transportarbetet för delar av importen av skogsråvara från Ryssland transporterades dock med lastbil till terminaler i Finland och därifrån med järnväg via Haparanda till Sverige, vilket genererade långa transportsträckor och därmed ett stort transportarbete i Sverige.

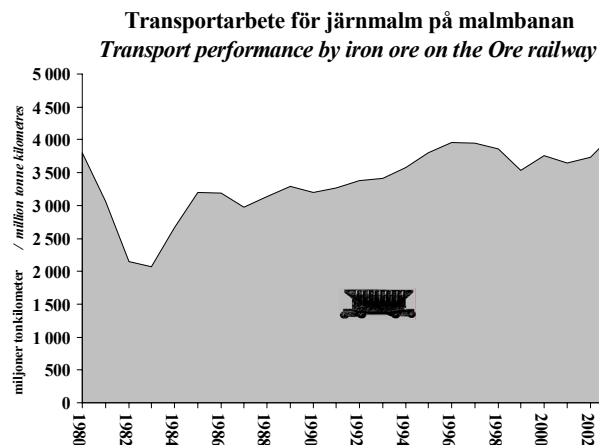
Järnvägen gynnades av att prisrelationen mellan lastbil och järnväg ändrades genom att dieselpriiset var relativt högt under år 2004 och under vissa månader t.o.m. extremt högt. Detta förklarar av konflikter i vissa av de oljeproducerande länderna, vilket framför allt skapade en oro på den s.k. spotmarknaden, men även i samband med tecknandet av mer långsiktiga avtal. Det bör dock noteras att dieselkostnaden endast svarar för en mindre del av lastbilens transportkostnad. Lastbilen kompenseras ekonomiskt mer än väl av den fortsatta utvecklingen mot allt tyngre och längre

supply on the world market, which in turn resulted in increased demand for Swedish iron ore, principally from steelworks in Europe.

The increased demand also brought with it ever higher prices for raw materials such as ore, but also for processed products e.g. steel, which lowered the proportion of the transport cost of the total value of the goods and thereby in certain cases can have created scope for a better pricing climate for transportation.

Exports of forestry products also increased, although not to the same extent as for steel and ore. The increase in exports was both for the wood products sector and in the pulp and paper sector. Since the products from these sectors are in approximately equal shares transported by sea, rail and truck, and it is easier for any transport mode to increase its market share by competing for newly generated goods than for goods that have previously been transported by other means, one can assume that the development created a situation with an intensified competition between transportation modes.

The wood products sector was also influenced by the international development due to new logging countries in the Baltic region and Russia beginning at an increasing extent to process lumber as a raw material. As a consequence of this Russia increased its export of wood products to Sweden, which increased the flow of transport from harbours, while the flow from the sawmill industry in Sweden decreased. At the same time, the transport structure for railways in Sweden changed, whereby wood products from sawmills in central and northern Sweden were transported to a common terminal for onward transport to a harbour, from which to be taken by sea to the rest of Europe.



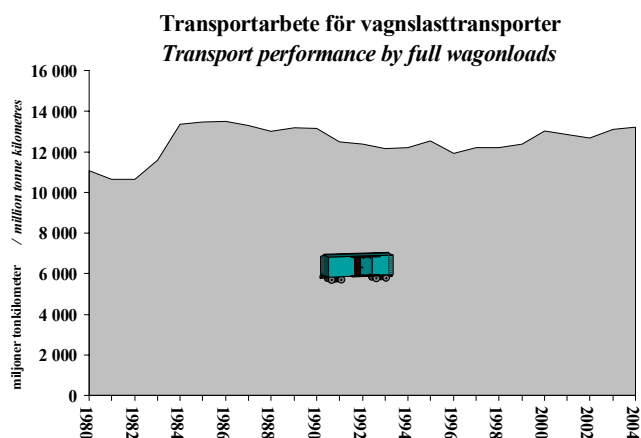
The increased international demand for the forestry sector resulted in increases of transport performance for all modes of transport due to increased felling, but principally due to increased imports of raw forestry material. The development is also explained by new products, e.g. wood-based energy sources. There would probably have been an even greater increase in the transport performance if the flow of raw forestry materials had not changed the transport structure due to increased imports. Some of the imported raw forestry products from Russia were however transported by truck to terminals in Finland and from there by rail via Haparanda to Sweden, which generated long transport stretches and thereby great transport performance within Sweden.

Rail transport was favoured by the change in the relative prices between trucks and railways, since the price of diesel fuel was

fordon, efter höjningen av den maximala tillåtna lastvikten och fordonslängden. Förlängningen har skapat en rationell hantering vid gränspassager mellan Sverige och övriga EU, där nästan genomgående två lastbilar för trafikering i Sverige förvandlas till tre lastbilar för trafikering i övriga EU samt tvärtom i den motsatta riktningen.

Järnvägen gynnades också av att det högförädlade godsets andel av det totala transportarbetet minskade. Detta gäller framför allt det gods som har det allra högsta varuvärdet, vilket nästan uteslutande transporteras med lastbil. Järnvägen lyckades öka sin andel av det högförädlade godset och samtidigt få en relativt positiv utveckling för de övriga förädlingsnivåerna. Detta kan troligtvis till viss del förklaras av att en ändrad inriktning på efterfrågan skapade en ändrad produktmix inom respektive förädlingsnivå.

Ytterligare en faktor som kan ha förbättrat situationen för järnvägens transporter av högförädlat gods är den kombiterminal i Hallsberg som har tagits i bruk samt den omstrukturering av lastbilstransporterna som genomfördes avseende anslutande lastbilstrafik till Green Cargos järnvägsflöden. Dessa förändringar har troligtvis förenklat samarbetet mellan lastbils- och järnvägstransporter och då framför allt för det högförädlade godset.



Skytteltrafiken med järnväg mellan ett antal orter och Göteborgs hamn för vidaretransport utomlands ökade avsevärt under år 2004 trots de stora ökningarna sedan containertrafiken påbörjades år 1998. Ökningen förklaras både av ökningarna för de orter som redan har direkttransporter med kombitåg och av en utökning av antalet orter. Godsmängderna från dessa flöden svarade därmed för en inte obetydlig del av godsmängderna till och från hamnen. Det bör dock noteras att containertransporter med lastbil till och från hamnen fortfarande svarade för huvuddelen av matarflödena från och till utrikestrafiken med sjöfart.

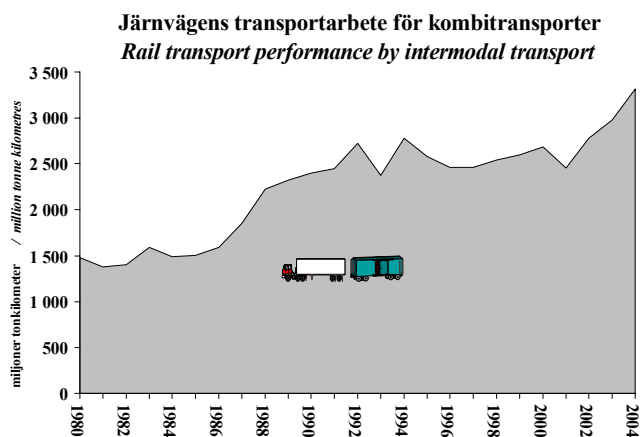
Det totala inrikes godstransportarbetet, inklusive inrikesdelen av utrikes transporter till sjöss, uppgick år 2004 till 93,3 miljarder tonkilometer, vilket är den högsta nivån någonsin och en ökning med 3,1 miljarder tonkilometer vid en jämförelse med år 2003 och med 5,2 miljarder tonkilometer vid en jämförelse med år 2002. I siffrorna ingår transporter med utländska lastbilar och lastbilar med en maxlastvikt under 3,5 ton, vilka inte redovisas i den officiella statistiken.

Det totala inrikes långväga (> 10 mil) godstransportarbetet uppgick år 2004 till 85,7 miljarder tonkilometer, vilket är den högsta nivån någonsin och en ökning med 2,7 miljarder tonkilometer vid

relativt hög i 2004, being extremely high in certain months. This is explained by conflicts in certain of the oil producing countries, which created concern in the spot market, and moreover in connection with the signing of longer term agreements. It should however be noted that the cost of diesel fuel stands for a minor part of the overall trucking costs. Truck transport is economically compensated for to a great degree by the continued development towards heavier and longer vehicles, because of the raising of the maximum permitted load and extension of permitted length. Length increases have created rational handling at the border crossings between Sweden and the rest of the EU, where in almost every case two trucks operating in Sweden become three for transport elsewhere in the EU, and the converse in the opposite direction.

The railways have also benefited by a reduction in the proportion of highly processed goods in the overall transport performance. This is applicable for commodities with the highest value, which is carried almost exclusively by truck. The railways have succeeded in increasing their share of highly processed goods and at the same time attained a relatively positive development for the other processing levels. This can possibly be explained to some extent by a shift in demand that created a changed product mix within the processing levels.

A further factor that may have improved the situation for the rail transport of highly processed goods is the intermodal terminal at Hallsberg which has come into service, and the restructuring of truck transportation carried out in respect of truck traffic connections to the Green Cargo railway flows. These changes have presumably simplified the co-operation between truck and rail transport, principally concerning highly processed goods.



The shuttle traffic by rail between several localities and Gothenburg harbour for onward transport abroad increased considerably in 2004 despite the large increases since container traffic began in 1998. This increase is explained both by the increases from the places that already have direct transport with multi-modal trains, and an increase in the number of connected localities. The amount of goods from these flows accounts for a considerable part of the amount of goods entering and leaving the harbour. It should however be noted that container transport by truck to and from the harbour still stands for the majority of the feeder flows to and from overseas maritime traffic.

In 2004 the total domestic freight transportation, including the domestic share of the overseas transport by sea, amounted to 93.3 billion tonne-kilometres, which is the highest ever level, and an

en jämförelse med år 2003 och med 4,9 miljarder tonkilometer vid en jämförelse med år 2002. Järnvägen svarade år 2004 för 24 %, lastbilen för 37 %, inrikes sjöfarten för 9 % och utrikes sjöfarten för 30 % av transportarbetet.

Den transporterade godsmängden för kombitrafik med järnväg uppgick år 2004 preliminärt till 6,2 miljoner ton, vilket är den högsta nivån någonsin och en ökning med 0,6 miljoner ton vid en jämförelse med år 2003 och med 0,9 miljoner ton vid en jämförelse med år 2002. Ökningen ligger till stor del på utrikes kombitransporter, där den transporterade godsmängden uppgick till nästan 1,3 miljoner ton. Järnvägens transportarbete för kombitransporterna uppgick till drygt 3,3 miljarder tonkm, varav utrikes kombitransporterna svarade för drygt 0,5 miljarder tonkm.

Av järnvägens samlade transportarbete svarade år 2004 järn och stål för 25 %, malm och skrot för 22 %, pappersmassa och papper för 18 % samt rundvirke och sågade trävaror för 8 %

increase of 3.1 billion ton-kilometres compared to 2003, and by 5.2 billion tonne-kilometres compared to 2002. These figures include transport by foreign trucks and trucks with a maximum loading weight of less than 3.5 tonnes, which are not included in the official statistics.

In 2004 the total domestic long distance (> 100 km) freight transport performance amounted to 85.7 billion tonne-kilometres, which is the highest ever level and an increase of 2.7 billion tonne-kilometres compared to 2003, and by 4.9 billion tonne-kilometres compared to 2002. In 2004 rail traffic accounted for 24%, trucks for 37%, inland shipping for 9% and overseas shipping for 30% of the transport performance.

In 2004 the total carried load by multi-modal traffic amounted to (preliminary figure) 6.2 million tonnes, which is the highest ever level, and an increase of 0.6 million tonnes compared to 2003, and by 0.9 million tonnes compared to 2002. A large proportion of this increase was due to overseas multi-modal transport where the carried load amounted to almost 1.3 million tonnes. The transport performance of multi-modal transport amounted to 3.3 billion tonne-kilometres, of which overseas multi-modal transport was responsible for over 0.5 billion tonne-kilometres.

Of the overall railway transport performance, iron and steel accounted for 25% in 2004, ore and scrap iron for 22%, paper and pulp for 18% and logs and sawn timber for 8%.

Tabell D2: Godstransporter på järnväg / Goods transport by railway

Transporterad godsmängd / Tonnes carried

Transporterad godsmängd (tusen ton)		2000	2001	2002	2003	2004	
<i>Inland</i>							<i>Domestic consignments</i>
1	Expressgods	10 ¹	–	–	–	–	Express parcels
2	Vagnslastgods	18 997	19 025	19 496	19 472 k	19 526	Wagonloads
3	Malm på malmbanan	10 221	10 777	10 391	11 867	12 079	Ore on the Ore Railway
4	Kombitransporter	4 139	4 065	4 325	4 488 k	4 949	Intermodal consignments
5	Tomma privatvagnar	973	928	– ²	–	–	Empty privately owned wagons
6	Summa inland	34 340	34 795	34 211	35 827 k	36 553	Total
<i>Utland</i>							<i>Cross-border consignments</i>
7	Expressgods	0 ¹	–	–	–	–	Express parcels
8	Vagnslastgods	7 788	7 102	6 799	7 178	7 180	Wagonloads
9	Malm på malmbanan	13 986	12 226	12 772	13 731	15 163	Ore on the Ore Railway
10	Kombitransporter	857	838	998	1 139	1 261	Intermodal consignments
11	Tomma privatvagnar	293	245	– ²	–	–	Empty privately owned wagons
12	Summa utland	22 923	20 411	20 569	22 047	23 604	Total
<i>Inland och utland</i>							<i>All consignments</i>
13	Expressgods	10 ¹	–	–	–	–	Express parcels
14	Vagnslastgods	26 785	26 127	26 295	26 649 k	26 706	Wagonloads
15	Malm på malmbanan	24 207	23 003	23 163	25 598	27 241	Ore on the Ore Railway
16	Kombitransporter	4 995	4 903	5 323	5 627 k	6 210	Intermodal consignments
17	Tomma privatvagnar	1 266	1 173	– ²	–	–	Empty privately owned wagons
18	Totalt	57 263	55 205	54 780	57 874 k	60 157	Grand total
19	- härav i systemtåg (exklusive malm på malmbanan)	10 606	11 813	12 736	12 640 k	13 465	- of which full train loads (excluding ore on the Ore Railway)
		2000	2001	2002	2003	2004	Tonnes carried (in thousands)

Transportarbete / Transport performance

Transportarbete (miljoner tonkilometer)		2000	2001	2002	2003	2004	
<i>Inland</i>							<i>Domestic consignments</i>
1	Expressgods	5 ¹	–	–	–	–	Express parcels
2	Vagnslastgods	7 890	8 079	8 202	8 328 k	8 366	Wagonloads
3	Malm på malmbanan	1 727	1 831	1 834	2 031	2 050	Ore on the Ore Railway
4	Kombitransporter	2 377	2 160	2 368	2 497 k	2 774	Intermodal consignments
5	Tomma privatvagnar	421	431	– ²	–	–	Empty privately owned wagons
6	Summa inland	12 420	12 501	12 404	12 856 k	13 190	Total
<i>Utland</i>							<i>Cross-border consignments</i>
7	Expressgods	0 ¹	–	–	–	–	Express parcels
8	Vagnslastgods	5 140	4 769	4 477	4 782	4 860	Wagonloads
9	Malm på malmbanan	2 029	1 817	1 903	2 054	2 261	Ore on the Ore Railway
10	Kombitransporter	305	298	413	478	546	Intermodal consignments
11	Tomma privatvagnar	195	163	– ²	–	–	Empty privately owned wagons
12	Summa utland	7 668	7 047	6 793	7 314	7 666	Total
<i>Inland och utland</i>							<i>All consignments</i>
13	Expressgods	5 ¹	–	–	–	–	Express parcels
14	Vagnslastgods	13 030	12 848	12 679	13 110 k	13 226	Wagonloads
15	Malm på malmbanan	3 756	3 647	3 737	4 086	4 311	Ore on the Ore Railway
16	Kombitransporter	2 682	2 458	2 781	2 974 k	3 319	Intermodal consignments
17	Tomma privatvagnar	615	594	– ²	–	–	Empty privately owned wagons
18	Totalt	20 088	19 547	19 197	20 170 k	20 856	Grand total
19	- härav i systemtåg (exklusive malm på malmbanan)	4 679	5 243	5 614	5 681 k	6 064	- of which full train loads (excluding ore on the Ore Railway)
		2000	2001	2002	2003	2004	Transport performance (million tonne-kilometres)

¹ Expressgodstransporter med tåg upphörde den 18 november 2000. *As from November 18, 2000, express parcel transport by train ended.*² Registrering av tomma privatvagnar upphörde 2002. *As from 2002, registration of empty privately owned wagons ended.*

D3: Varugruppfördelning av transporterat gods enligt NST/R / Goods transported according to NST/R freight category**Transporterad godsmängd / Tonnes carried**

NST/R	Transporterad godsmängd / Tonnes carried (tusen ton) / (in thousands)	2000	2001	2002	2003	2004
1	Spannmål / <i>Cereals</i>	20	16	19	28	30
2	Potatis, annan färsk eller frusen frukt, grönsaker <i>Potatoes, other fresh or frozen fruits and vegetables</i>	148	126	127	123	118
3	Levande djur, sockerbetor / <i>Live animals, sugar beet</i>	0	0	0	0	–
4	Trä och kork / <i>Wood and cork</i>	6 759	6 469	6 577	6 458 k	6 093
5	Textil, textilartiklar, konstfiber, andra råmaterial <i>Textiles, textile articles, man-made fibres, other raw materials</i>	7	10	8	6	5
6	Livsmedel och djurfoder / <i>Foodstuff and animal fodder</i>	779	697	539	528	538
7	Oljefrö, oljehaltiga frukter och fetter <i>Oil seeds and oleaginous fruits and fats</i>	35	23	18	20	21
8	Fasta mineraliska ämnen / <i>Solid mineral fuels</i>	377	532	432	301	405
9	Råolja / <i>Crude petroleum</i>	–	–	–	–	–
10	Mineraloljeprodukter / <i>Petroleum products</i>	845	779	834	958	969
11	Järnmalm. Järn- och stålskrot och slagg från masugnar <i>Iron ore, iron and steel waste and blast furnace dust</i>	24 648	23 428	23 583	25 932	27 498
12	Metaller och metallavfall som inte innehåller järn <i>Non-ferrous ores and waste</i>	289	283	249	328	288
13	Produkter från metallindustrin / <i>Metal products</i>	8 120	7 999	8 225	8 326	8 462
14	Cement, kalk, byggnadsmaterial <i>Cement, lime, manufactured building materials</i>	300	306	217	221	230
15	Obearbetade eller bearbetade mineraliska ämnen <i>Crude and manufactured minerals</i>	766	661	691	819	916
16	Natur- och konstgödsel / <i>Natural and chemical fertilisers</i>	112	84	82	89	100
17	Kolbaserade kemikalier, tjära / <i>Coal chemicals, tar</i>	7	7	10	11	11
18	Andra kemikalier än kolbaserade kemikalier, tjära <i>Chemicals other than coal chemicals and tar</i>	1 003	1 026	943	878	887
19	Papper, pappersmassa och returpapper <i>Paper pulp and waste paper</i>	1 847	1 867	1 899	1 963 k	2 008
20	Transportmedel, maskiner, apparater, motorer <i>Transport equipment, machinery, apparatus, engines</i>	625	659	723	899	1 023
21	Metallvaror / <i>Products of metal</i>	104	103	67	52	50
22	Glas, glasvaror och keramiska produkter <i>Glass, glassware, ceramic products</i>	80	73	28	28	26
23	Läder, textilier, kläder, andra bearbetade varor <i>Leather, textile, clothing, other manufactured articles</i>	4 900	4 729	4 799	4 948	5 281
24	Övriga varor / <i>Miscellaneous articles</i>	4 215	4 157	4 711	4 958 k	5 200
	Totalt / Total	55 988	54 032	54 780	57 874 k	60 157
	Särredovisning av vissa varuslag					
	Rundvirke / <i>Round timber</i>	5 460	5 169	5 448	5 421	5 191
	Sågade och hyvlade trävaror ¹ / <i>Manufactured products¹</i>	823	718	615	566	419
	Flis, trä- och sågavfall / <i>Wood chips and waste wood</i>	477	577	500	459	399
	Jord, grus, sten och sand / <i>Soil, gravel, stone and sand</i>	176	152	144	153	154
	Papper, papp och varor därav / <i>Products of paper and pasteboard</i>	4 506	4 313	4 377	4 415	4 837

¹ Inklusive slipers. Tidigare år har slipers exkluderats då dessa transporter till största delen utfördes som tjänstetransporter av SJ.

Idag utgör slipers en icke oväsentlig andel av det kommersiella godset.

Including sleepers. Earlier, sleepers have been excluded since most transport was performed as works transport by SJ.

Today, consignments of sleepers' represent a significant proportion of commercial goods.

D3: Varugruppfördelning av transporterat gods enligt NST/R / Goods transported according to NST/R freight category**Transportarbete / Transport performance**

NST/R	Transportarbete / Transport performance (miljoner tonkilometer) / (million tonne-kilometres)	2000	2001	2002	2003	2004
1	Spannmål / <i>Cereals</i>	11	7	11	10	11
2	Potatis, annan färsk eller frusen frukt, grönsaker <i>Potatoes, other fresh or frozen fruits and vegetables</i>	67	54	55	55	51
3	Levande djur, sockerbetor / <i>Live animals, sugar beet</i>	0	0	0	0	–
4	Trä och kork / <i>Wood and cork</i>	2 065	1 952	1 894	1 783 k	1 624
5	Textil, textilartiklar, konstfiber, andra råmaterial <i>Textiles, textile articles, man-made fibres, other raw materials</i>	8	9	9	8	7
6	Livsmedel och djurfoder / <i>Foodstuff and animal fodder</i>	507	412	336	335	328
7	Oljefrö, oljehaltiga frukter och fetter <i>Oil seeds and oleaginous fruits and fats</i>	33	26	19	19	21
8	Fasta mineraliska ämnen / <i>Solid mineral fuels</i>	144	199	163	105	140
9	Råolja / <i>Crude petroleum</i>	–	–	–	–	–
10	Mineralolja / <i>Petroleum products</i>	260	241	258	303	304
11	Järnmalm. Järn- och stålskrot och slagg från masugnar <i>Iron ore, iron and steel waste and blast furnace dust</i>	3 968	3 878	3 966	4 293	4 546
12	Metaller och metallavfall som inte innehåller järn <i>Non-ferrous ores and waste</i>	136	127	117	144	126
13	Produkter från metallindustrin / <i>Metal products</i>	4 702	4 896	4 954	5 135	5 317
14	Cement, kalk, byggnadsmaterial <i>Cement, lime, manufactured building materials</i>	119	140	102	109 k	111
15	Obearbetade eller bearbetade mineraliska ämnen <i>Crude and manufactured minerals</i>	241	206	252	342	401
16	Natur- och konstgödsel / <i>Natural and chemical fertilisers</i>	58	43	37	41	41
17	Kolbaserade kemikalier, tjära / <i>Coal chemicals, tar</i>	5	6	7	7	8
18	Andra kemikalier än kolbaserade kemikalier, tjära <i>Chemicals other than coal chemicals and tar</i>	578	581	543	520	513
19	Papper, pappersmassa och returpapper <i>Paper pulp and waste paper</i>	981	947	985	1 089 k	1 111
20	Transportmedel, maskiner, apparater, motorer <i>Transport equipment, machinery, apparatus, engines</i>	352	364	382	438	482
21	Metallvaror / <i>Products of metal</i>	66	56	26	21	26
22	Glas, glasvaror och keramiska produkter <i>Glass, glassware, ceramic products</i>	44	33	16	15	13
23	Läder, textilier, kläder, andra bearbetade varor <i>Leather, textile, clothing, other manufactured articles</i>	2 870	2 626	2 592	2 727	2 872
24	Övriga varor / <i>Miscellaneous articles</i>	2 252	2 149	2 474	2 672	2 806
	Totalt / Total	19 468	18 953	19 197	20 170 k	20 856
	Särredovisning av vissa varuslag					
	Rundvirke / <i>Round timber</i>	1 231	1 159	1 260	1 204	1 127
	Sågade och hyvlade trävaror ¹ / <i>Manufactured products ¹</i>	733	654	518	461	373
	Flis, trä- och sågavfall / <i>Wood chips and waste wood</i>	100	137	112	94	78
	Jord, grus, sten och sand / <i>Soil, gravel, stone and sand</i>	49	40	35	37	38
	Papper, papp och varor därav / <i>Products of paper and pasteboard</i>	2 654	2 434	2 423	2 553	2 703

¹ Inklusive slippers. Tidigare år har slippers exkluderats då dessa transporter till största delen utfördes som tjänstetransporter av SJ. Idag utgör slippers en icke oväsentlig andel av det kommersiella godset.

Including sleepers. Earlier, sleepers have been excluded since most transport was performed as works transport by SJ. Today, consignments of sleepers' represent a significant proportion of commercial goods.

D4: Farligt gods / Dangerous goods

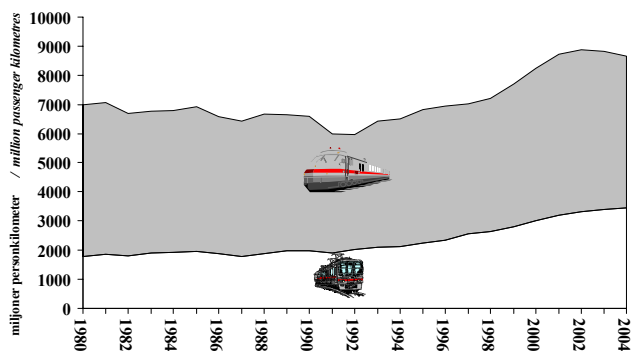
RID	Transporterad gods-mängd / Tonnes carried (tusen ton / thousand tonnes)	2000	2001	2002	2003	2004
1	Sprängämnen <i>Explosives</i>	1	2	1	1	1
2	Gaser (komprimerade, flytande eller tryckupplösta) <i>Gases, compressed, liquefied or dissolved under pressure</i>	633	630	681	863	955
3	Brandfarliga vätskor <i>Flammable liquids</i>	421	416	440	482	522
4.1	Brandfarliga fasta ämnen <i>Flammable solids</i>	59	47	39	18	11
4.2	Självantändande ämnen <i>Substances liable to spontaneous combustion</i>	31	41	30	80	132
4.3	Ämnen som vid kontakt med vatten utvecklar brandfarliga gaser <i>Substances which, in contact with water, emit flammable gases</i>	225	181	149	167	146
5.1	Oxiderande ämnen <i>Oxidising substances</i>	302	329	309	313	336
5.2	Organiska peroxider <i>Organic peroxides</i>	13	14	19	16	18
6.1	Giftiga ämnen <i>Toxic substances</i>	49	43	43	49	50
6.2	Smittsamma ämnen <i>Substances liable to cause infections</i>	-	-	-	-	-
7	Radioaktiva ämnen <i>Radioactive matter</i>	0	1r	1	1	1
8	Frätande ämnen <i>Corrosives</i>	350	317	283	241	252
9	Övriga farliga ämnen <i>Miscellaneous dangerous substances</i>	17	16	11	10	11
	Totalt / Total	2 102	2 038	2 006	2 239	2 435
RID	Transportarbete / Transport performance (miljoner tonkilometer / million tonne-kilometres)	2000	2001	2002	2003	2004
1	Sprängämnen <i>Explosives</i>	1	2	0	0	0
2	Gaser (komprimerade, flytande eller tryckupplösta) <i>Gases, compressed, liquefied or dissolved under pressure</i>	254	237	253	298	328
3	Brandfarliga vätskor <i>Flammable liquids</i>	158	153	155	167	184
4.1	Brandfarliga fasta ämnen <i>Flammable solids</i>	31	24	21	12	9
4.2	Självantändande ämnen <i>Substances liable to spontaneous combustion</i>	21	21	19	36	44
4.3	Ämnen som vid kontakt med vatten utvecklar brandfarliga gaser <i>Substances which, in contact with water, emit flammable gases</i>	133	115	101	104	101
5.1	Oxiderande ämnen <i>Oxidising substances</i>	183	192	175	189	179
5.2	Organiska peroxider <i>Organic peroxides</i>	10	14	21	17	19
6.1	Giftiga ämnen <i>Toxic substances</i>	34	33	33	37	36
6.2	Smittsamma ämnen <i>Substances liable to cause infections</i>	-	-	-	-	-
7	Radioaktiva ämnen <i>Radioactive matter</i>	0	0	0	0	0
8	Frätande ämnen <i>Corrosives</i>	190	182	163	136	137
9	Övriga farliga ämnen <i>Miscellaneous dangerous substances</i>	23	22	14	13	15
	Totalt / Total	1 037	994	956	1 007	1 053

PERSONTRAFIK

Järnvägar

Det totala transportarbetet med järnväg i Sverige uppgick år 2004 till 8,7 miljarder personkilometer, vilket är en minskning med nästan 0,2 miljarder personkilometer vid en jämförelse med år 2003 och med drygt 0,2 miljarder person km vid en jämförelse med toppåret 2002. Minskningen kan helt hänföras till den långväga (interregionala) trafiken och förklaras bl.a. av ett något försämrat utbud. Det kortväga (lokala och regionala) transportarbetet ökade däremot, vilket bl.a. är en effekt av investeringar i nya järnvägar. Den därvid förbättrade infrastrukturen har möjliggjort etableringar av nya och snabba tågssystem.

Transportarbete för resor med järnväg
Transport performance for rail journeys



År 1990 genomfördes den s. k. länsbanereformen, vilken innebar att länsstrafikhuvudmännen övertog ansvaret för persontrafiken på länsjärnvägarna. Fr. o. m. den 1 juli 1996 fick trafik huvudmännen (THM) trafikrättsrätt för lokal och regional persontrafik även på stombanorna inom eget län. Efter särskild prövning och regeringens medgivande kunde de även få möjlighet att bedriva persontrafik på stombanorna i angränsande län, om syftet var att utveckla den lokala eller regionala persontrafiken i det egna länet.

År 1994 började flyget att avregleras vilket bland annat ledde till att SAS fick konkurrens på de mest attraktiva linjerna. Avregleringen påverkade tågtrafiken genom en ökad konkurrens för X2000.

År 1999 avreglerades den långväga busstrafiken. Avregleringen fick konsekvenser för trafikutvecklingen på järnväg redan åren 1997 och 1998 genom att trafiken redan i praktiken var avreglerad även dessa år. Busstrafiken möttes av ökade lågprissatsningar i tågtrafiken, varefter marknaden stabiliserades.

År 1999 bildades Rikstrafiken, en myndighet för upphandling av olönsam kollektivtrafik, som övertog de funktioner som tidigare sköttes av Delegationen för köp av viss kollektivtrafik. Syftet var bl. a. att kunna ge stöd till olönsam interregional trafik och trafik på länsbanor.

Som en följd av upphandlingar av olönsam trafik och ett särskilt beslut av regeringen etablerades nya operatörer på stommätet år 2000. Dessa övertog trafiken på Västkustbanan och natttågen till Norrland samt Vättertåg (Nässjö-Jönköping-Falköping). Samtidigt övertog Citypendeln pendeltågstrafiken i Stockholmsregionen genom en upphandling av THM.

PASSENGER TRAFFIC

Railways

In 2004 the total transport performance by rail in Sweden amounted to 8.7 billion rail passenger-kilometres, which is a reduction of almost 0.2 billion passenger-kilometres when compared to 2003 and over 0.2 billion passenger-kilometres compared to the maximum year of 2002. This reduction can be wholly attributed to journeys on long distance (inter-regional) traffic and explicable by, among other things, some deterioration in offered services. On the other hand, short distance (local and regional) transport performance showed an increase, which was to some extent due to the effect of investment in new railways. The thereby improved infrastructure permitted the establishment of new and rapid train systems.

In 1990 the county rail reform was instituted, which meant that county traffic principals (THM) took over responsibility for passenger services on the county rail networks. From 1 July 1996 onwards the county traffic principals acquired the traffic rights for local and regional passenger services, even on trunk lines, in each county. After examination of specific cases, and with the approval of the Government, they could even be given the opportunity to operate passenger services in adjoining counties, if the aim was to develop the local or regional public transport facilities in their own counties.

In 1994 commercial the deregulation of aviation commenced, which among other things led to SAS meeting competition on its most attractive routes. This deregulation affected rail traffic by providing increased competition for X2000 trains.

In 1999 long distance bus traffic was deregulated. This deregulation had consequences for rail traffic development already in 1997 and 1998, because the traffic was already in practice deregulated in those years. Bus traffic was counterbalanced by low pricing for rail traffic, after which the market stabilised.

In 1999 Rikstrafiken (Public Transport Agency) was formed, an authority for the procurement of unprofitable public transport, which took over the functions previously exercised by the Delegation for the Purchase of Certain Public Transport. The aims included being able to give support to unprofitable inter-regional traffic, and traffic on county rail networks.

As a result of the procurement of unprofitable traffic, and a special decision by the Government, new undertakings became established on trunk routes in 2000. These took over the traffic on the Västkustbanan (West Coast line) and the overnight trains to Norrland, along with Vättertåg (Nässjö-Jönköping-Falköping). At the same time Citypendeln took over the commuter trains in the Stockholm region through negotiation with the county traffic principal in Stockholm.

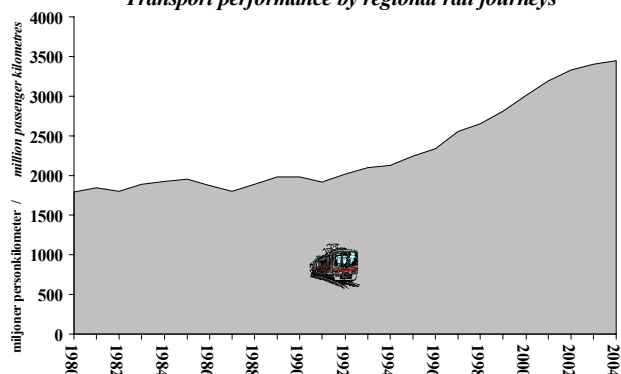
This change resulted in an increase of the private undertakings' share of the railway transport performance from 3% in 1999 to 27% in 2004. In the case of the long distance transport performance, however, the private rail undertakings provided only 12%, while they were responsible for almost half the short distance transport performance.

During 2004 the conditions changed for travelling, in many respects. Total travel showed only a weak development, compared

Förändringen medförde att de privata operatörernas andel av järnvägens transportarbete ökade från 3 % år 1999 till 27 % år 2004. Av det långväga transportarbetet svarade de privata operatörerna dock endast för 12 %, medan de svarade för nästan hälften av det kortväga transportarbetet.

Under år 2004 ändrades förutsättningarna för resandet i många

Transportarbete för regionala resor med järnväg
Transport performance by regional rail journeys



avseenden. Det totala resandet utvecklades svagt vid en jämförelse med åren innan, vilket är anmärkningsvärt med tanke på att Sverige befann sig mitt i en internationell högkonjunktur. Utvecklingen bör dock ses i perspektivet av att den disponibla inkomsten ökade svagt och att hushållens stigande förmögenheter snarare användes som kontantinsats vid köp av bostäder än för att konsumera. Detta gav upphov till en stor skuldsättning, vilket ytterligare försämrade förutsättningarna för en ökad konsumtion.

Järnvägens *långväga* transportarbete uppgick år 2004 preliminärt till 5,2 miljarder personkilometer, vilket är en minskning med 0,2 miljarder personkilometer vid en jämförelse med år 2003 och med drygt 0,3 miljarder personkilometer vid en jämförelse med toppåret 2002. En förklaring till den stagnerande utvecklingen är ett minskat trafikutbud och en ökad konkurrens. Efter de senaste årens färdigställande av många investeringar i järnvägsnätet och etablerandet av nya trafiksystem och därmed ett successivt förbättrat utbud kan år 2004 betraktas som ett år då trafikutbudet konsoliderades.

Som exempel på utbudsförändringar kan nämnas att SJ och NSB bestämde sig för att lägga ner det gemensamägda bolaget Linx, beroende på den ökade konkurrensen från lågprisflyget, ett minskat antal affärsresenärer och en för dålig infrastruktur för snabbtåg. Utbudet i relationen Oslo-Göteborg- Köpenhamn försämrades, vilket ytterligare bidrog till att resandet minskade. Trots att Linx officiellt upphörde vid årsskiftet 2004/2005, försämrades således utbudet redan under år 2004.

Utbudet försämrades också för trafiken i Mälardalen, bl.a. minskade antalet tåg i lågtrafik och under sommaren. Försämringen av trafikeringen kompenenserades dock till viss del av en förändrad prisstruktur med sänkta priser i lågtrafik.

Lågprisflygets utbud som tidigare framför allt avsåg resor mellan större städer i Europa kunde på grund av den genomförda avregleringen komma in i en ny fas där det erbjöds resor mellan de största städerna i Sverige, men även till andra större städer om avstånden var tillräckligt långa. I vissa relationer blev ökningen av antalet resande med flyg mycket omfattande, men i vissa andra relationer, där utbudet inte förbättrades samtidigt som konkurrens-

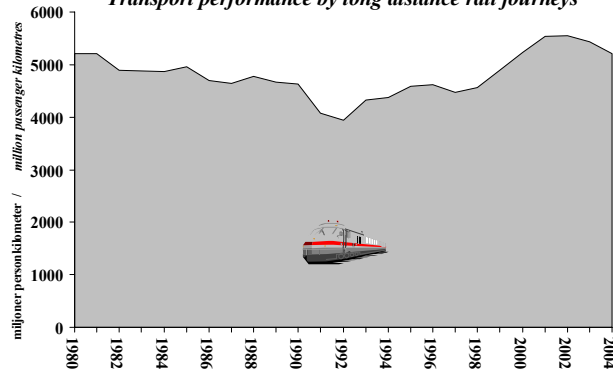
to the previous year, which is remarkable considering that Sweden was in the middle of an economic boom. This development should however be seen against the perspective that disposable income only increased slightly and that rising household assets were used rather as cash investments for property purchases than for consumption. This gave rise to large indebtedness, which further worsened the conditions for increased consumption.

Long distance transport performance by rail in 2004 was assessed preliminarily as amounting to 5.2 billion rail passenger-kilometres, which is a reduction of 0.2 billion rail passenger-kilometres when compared to 2003 and over 0.3 billion rail passenger-kilometres compared to the maximum year of 2002. Explanations for this stagnated development are the reduction in offered services and increased competition. After the completion in recent years of much investment in the rail network and the establishment of a new traffic system, with a thereby improved service, 2004 can be seen as the year in which the traffic services were consolidated.

One example of the service changes is that SJ and NSB decided to close their jointly owned company Linx, due to increased competition from low-cost airlines, a reduction in the number of business travellers and too poor an infrastructure for express trains. The service in the route Oslo-Gothenburg- Copenhagen deteriorated, which further contributed to a reduction in the number of travellers. Despite the fact that Linx officially closed down at the end of 2004, the services began to be cut down during 2004.

Traffic services in Mälardalen also reduced, including a reduction in the number of off-peak trains and a shrinking summer timetable. However, reductions in traffic were to some extent compensated for by an altered pricing structure with lower off-peak prices.

Transportarbete för långväga resor med järnväg
Transport performance by long distance rail journeys



Low-cost flight services, that earlier were primarily concerned with travel between major European cities, could due to implementation of deregulation, enter a new phase, whereby travel was offered between the largest cities in Sweden, and also to other large cities if the distances were sufficient. In certain routes the increase in the number of air passengers was very substantial, but in other routes, where the service was not improved while the competition with other means of transport became stronger, there was in fact a reduction in the number of air travellers.

The competition for the railways from low-cost airlines hit hardest on the Stockholm-Gothenburg route, but even between Stockholm and Malmö the competition was tough and as far as rail was concerned one could see relatively widespread reductions on

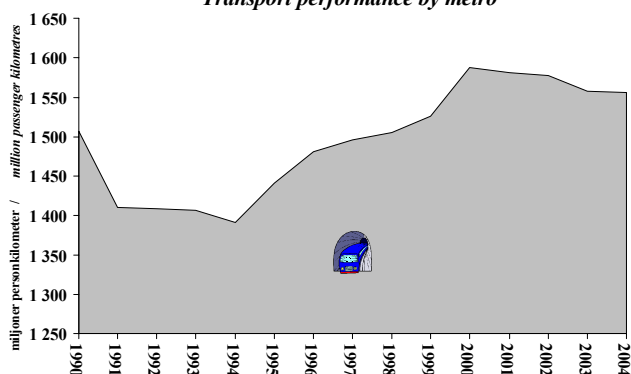
sen med andra transportmedel ökade, blev det istället en minskning av antalet resande.

Konkurrensen från lågprisflyget var för järnvägen hårdast i relationen Stockholm-Göteborg, men även i relationen Stockholm-Malmö blev konkurrensen hård och man kunde där för järnvägen notera relativt omfattande minskningar av resandet med nattåg. Även den av Rikstrafiken upphandlade nattågstrafiken till Norrland fick vidkännas hård konkurrens från lågprisflyget. På linjerna Stockholm-Borlänge och Stockholm-Karlstad minskade däremot flyget, varvid järnvägens marknadsandel ökade.

För att möta konkurrensen införde SJ en mer flexibel prissättning, s.k. just nu-biljetter som var anpassade till efterfrågan och beläggningen i tågen och där både priserna och platstillgången i princip kunde ändras minut för minut fram till dagen före avgång. Detta bidrog också till att SJ AB kunde notera ett genombrott förr biljettbokning via Internet, vilket innebar en lägre avgift för resenären och en minskad kostnad för operatören.

En faktor som har haft betydelse för järnvägen är att prisrelationen mellan järnväg och personbil utvecklades positivt för järnvägen genom att man genom en sänkning av biljettpriset fick en förbättrad prisbild för år 2004 vid en jämförelse med år 2003, medan en realprishöjning av bensinpriset gav ökade kostnader för bilen. Det som skiljer år 2004 från år 2003 för järnvägen är också att priserna ökade i vissa relationer men minskade i andra.

Transportarbete för resor med tunnelbana
Transport performance by metro



Järnvägens kortväga transportarbete uppgick år 2004 till 3,4 miljarder personkilometer, vilket är den högsta nivån någonsin men en mycket svag ökning vid en jämförelse med år 2003 och en ökning med 0,1 miljarder personkilometer vid en jämförelse med år 2002. Ökningen bör ses i ett tioårigt perspektiv som effekter av stora infrastrukturförbättringar med successiva anpassningar av annan verksamhet i samhället till dessa förändringar. Dessa samhällsförändringar har i sin tur skapat underlag för utbuds-förbättringar, vilket ytterligare ökat trafikunderlaget. Detta har medfört att järnvägens kortväga transportarbete under den senaste tioårsperioden ökat med 1,3 miljarder personkilometer, vilket motsvarar drygt 60 %.

Ökningen under de senaste åren förklaras bl.a. av ett ökat trafikutbud i västra Sverige och i Öresundsregionen. Öresundstrafiken är fortfarande inne i en introduktionsfas och är därmed rätt oberoende av den ekonomiska utvecklingen, varför trafikökningen där blev relativt omfattande. Denna expansion hade också en inverkan på Skånetrafiken, där ökningen också blev stor.

overnight trains. Even the night train traffic to Norrland that had been negotiated by Rikstrafiken was faced with stiff competition from low-cost airlines. On the other hand the number of flights taken on the Stockholm-Borlänge and Stockholm-Karlstad routes decreased, resulting in an increase in the rail market share.

To meet the competition, SJ introduced a more flexible price structure, such as the "just now" ticketing that was suited to the passenger demand and capacity of trains, where both the prices and access to seats could in principle be changed minute by minute up to the day before departure. This also contributed to the fact that SJ AB could experience a breakthrough in ticket booking by the Internet, which meant lower fares for the traveller and reduced costs for the undertaking.

One important factor for the railways has been that the relative prices between rail and private car traffic developed in a way that favoured the railway; lowered fares produced a better pricing result in 2004 compared to 2003, while a steep rise in petrol prices increased the cost of using private cars for the same journeys. Another difference between 2004 and 2003 for rail travel was that although some fares increased in some routes they were reduced in others.

Short distance rail transport performance in 2004 amounted to 3.4 billion rail passenger-kilometres, which was the highest level ever, but only a very small increase when compared with 2003, and an increase of 0.1 billion rail passenger-kilometres compared to 2002. This increase should be seen in a 10 year perspective, as the effect of major infrastructure improvements with successive adaptations of other social factors to these changes. These social changes have in turn created the basis for improvements in offered services, which have further increased the traffic base. This has resulted in increases of short distance rail travel in the last 10 years by 1.3 billion rail passenger-kilometres, in other words an equivalent rise of over 60%.

The increase in the most recent period can be explained by, among other factors, increased services in western Sweden and in the Öresund region. The Öresund traffic is still in its introductory phase and therefore completely independent of economic development, so the increase in traffic has been relatively extensive. This expansion also had an effect on Skåne traffic, which also experienced a large increase.

The total domestic transport performance in 2004 was calculated as amounting to 130.5 billion passenger-kilometres, which is an increase of 0.9 billion passenger-kilometres when compared to 2003 and 2.4 billion passenger-kilometres compared to 2002. The calculation method for private vehicle travel agrees in this connection with the earlier figures in "Rail traffic" but differs somewhat from the method that is used officially. To this must be added other types of transport such as snow scooters, all-terrain vehicles, leisure boats, etc. However, the transport performance using these only amounts to a few hundred million passenger-kilometres. This definition excludes professional traffic, i.e. truck drivers, tractor drivers, taxi drivers, engine drivers, and so on in the calculation. Such travel can be estimated as more than 5 billion passenger-kilometres.

In 2004 cars and motorcycles accounted for 75% of the transport performance, public transport for 21% and pedestrians, bicycles and mopeds for 4%. The railways accounted for 7% of the transport performance, and this share has reduced somewhat in recent

Det totala inrikes persontransportarbetet beräknas år 2004 uppgå till 130,5 miljarder personkilometer, vilket är en ökning med 0,9 miljarder personkilometer vid en jämförelse med år 2003 och med 2,4 miljarder personkilometer vid en jämförelse med år 2002. Beräkningsmetoden för personbilens transportarbete överensstämmer härvid med tidigare redovisningar i "Bantrafik" men avviker något från den metod som används officiellt. Till detta tillkommer transporter med transportmedel av typen snöskoter, terrängfordon, fritidsbåt mm. Transportarbetet för dessa uppgår dock endast till några hundra miljoner personkilometer. Per definition ingår inte heller yrkestrafik, dvs. lastbilschaufförer, traktorförare, taxiförare, lokförare m.fl. i beräkningarna. Transportarbetet för dessa kan uppskattas till drygt fem miljarder personkilometer.

År 2004 svarade bilen och motorcykeln för 75 % av transportarbetet, de kollektiva färdmedlen för 21 % samt gång, cykel och moped för 4 %. Järnvägen svarade för 7 % av transportarbetet och andelen har minskat något de senaste åren.

Av det långväga (> 10 mil) transportarbetet år 2004 på 37,7 miljarder personkilometer svarade järnvägen för 5,2 miljarder personkilometer, vilket motsvarar 14 %. Järnvägens andel har successivt minskat något de senaste åren. Flygets andel av det långväga transportarbetet uppgick till 9 %.

Av det kortväga (<= 10 mil) transportarbetet år 2004 på 92,8 miljarder personkilometer svarade järnvägen för 3,4 miljarder personkilometer, vilket motsvarar ca 4 %.

Spårväg och tunnelbana

Det totala transportarbetet med spårväg och tunnelbana uppgick såväl år 2003 som år 2004 till ca 2 miljarder personkilometer. Mer än tre fjärdedelar av detta transportarbete utförs av tunnelbanan i Stockholm. Spårvägen i Göteborg svarar för huvuddelen av transportarbetet på spårväg.

Tunnelbanetrafiken minskade något år 2004 vid en jämförelse med år 2003 medan spårvägstrafiken ökade. Det minskade tunnelbaneresandet förklaras av prishöjningar som infördes i början av år 2004, medan ökningen av spårvägsresandet förklaras av att fyra nya spårvägslinjer successivt färdigställdes runt Göteborgs centrum under åren 2002 och 2003. Ökningen av spårvägstrafiken går också att hänföra till tillkomsten av Stockholms nya spårvägslinje Tvärbanan, vilken har medfört ett successivt ökat transportarbete de senaste åren. En förklaring till den ökade trafiken är att etablerandet av Tvärbanan har medfört att företag och bostäder lokaliserats utmed banan. Liksom tågtrafiken i Öresundsregionen är trafiken på Tvärbanan fortfarande inne i en introduktionsfas.

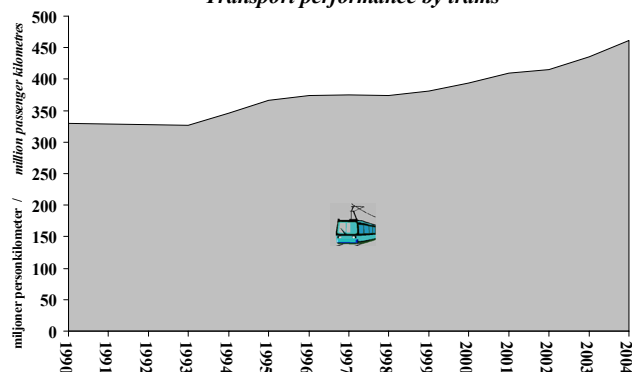
Sammantaget svarade regionaltåg, tunnelbana och spårväg för en relativt stor andel av den lokala och regionala trafikens transportarbete.

years.

In respect of the long distance (> 100 km) transport performance in 2004 amounting to 37.7 billion passenger-kilometres, rail journeys accounted for 5.2 billion rail passenger-kilometres, i.e. 14%. The proportion of rail travel has gradually fallen over recent years. The share of long distance travel by air amounted to 9%.

In respect of short distance (<= 100 km) transport performance in 2004 summing up to 92.8 billion passenger-kilometres, rail journeys accounted for 3.4 billion rail passenger-kilometres, i.e. 4 %.

Transportarbete för resor med spårväg
Transport performance by trams



Tramways and metro

The total amount of transport performance by tram and underground trains amounted in both 2003 and 2004 to about 2 billion passenger-kilometres. More than three quarters of this travel took place on the Stockholm underground. Trams in Gothenburg accounted for most of the tramway travel.

The underground traffic reduced somewhat in 2004 compared to 2003, while tramway traffic increased. The reduction in underground rail travel is explained by the price increases which were introduced at the beginning of 2004, while the increase in tramway travel was due to the fact that four new tram routes were gradually introduced around the centre of Gothenburg in 2002 and 2003. The increase in tramway traffic can also be attributed to the inauguration of the new Tvärbanan (Cross line) route in Stockholm, which has brought about a steady increase in tramway travel in recent years. One explanation for the increase in traffic is that the establishment of the Tvärbanan route has attracted companies and housing along its route. As in the case of the Öresund regional trains, Tvärbanan traffic is still in its introductory phase.

Altogether regional trains, underground trains and tramways accounted for a relatively large proportion of the local and regional transport performance.

Tabell D5: Persontransporter / Passenger transport**Järnvägar / Railways**

Resor (miljoner)		2000	2001	2002	2003	2004	
1	I järnvägsföretagens egettrafiktåg	33	35	37	37	38	In railway undertakings own-flag trains
2	- härav med statligt stöd	5	6	6	6	6	- of which with state subsidies
3	- härav med länstrafikhuvudmannabiljett	7	8	9	9	10	- of which with tickets issued by county transport principals
4	I Länstrafikhuvudmannatåg	96	103	106	108 k	109	In county transport principal trains
5	- härav med statligt stöd	4	3	4 k	4	4	- of which with state subsidies
6	Totalt	130	138	143	145 k	147	Total
7	- härav med snabbtåg i fjärrtrafik	6	7	7	7	7	- of which on long distance high-speed trains
8	- härav i internationell trafik	3	6	7 k	7	7	- of which in international traffic
9	- härav i regional trafik ¹	114	121	125	126 k	128	- of which in regional traffic ¹
		2000	2001	2002	2003	2004	Journeys (millions)

Transportarbete (miljoner personkilometer)		2000	2001	2002	2003	2004	
10	I järnvägsföretagens egettrafiktåg	6 283	6 585	6 589 k	6 455 k	6 203	In railway undertakings own-flag trains
11	- härav med statligt stöd	1 131	1 260	1 186 k	1 150 k	1 004	- of which with state subsidies
12	- härav med länstrafikhuvudmannabiljett	295	345	384	400	452	- of which with tickets issued by county transport principals
13	I Länstrafikhuvudmannatåg	1 960	2 147	2 285	2 379 k	2 455	In county transport principal trains
14	- härav med statligt stöd	173	193	232	260	294	- of which with state subsidies
15	Totalt	8 243	8 732	8 874 k	8 834 k	8 658	Total
16	- härav med snabbtåg i fjärrtrafik	2 047	2 227	2 390	2 400	2 411	- of which on long distance high-speed trains
17	- härav i internationell trafik	537	753	888	857 k	635	- of which in international traffic
18	- härav i regional trafik ¹	3 009	3 191	3 324	3 400 k	3 448	- of which in regional traffic ¹
		2000	2001	2002	2003	2004	Transport performance (million passenger-kilometres)

¹ Med regional trafik avses i huvudsak resor med medelreseavstånd mindre eller lika med 100 km. Även resor som är av samma karaktär och där medelreseavståndet något överstiger 100 km har inkluderats. 'Regional traffic' means mainly journeys with a journey distance shorter or equal to 100 km. In addition, journeys of the same character with a journey distance slightly longer than 100 km are included.

Spårvägar / Trams

Resor (miljoner)		2000	2001	2002	2003	2004	
19	Med Länstrafikhuvudman	91 ²	95 ²	96	102 k	108	With county transport principals
		2000	2001	2002	2003	2004	Journeys (millions)

Transportarbete (miljoner personkilometer)		2000	2001	2002	2003	2004	
20	Med Länstrafikhuvudman	394	410	415	436 k	462	With county transport principals
		2000	2001	2002	2003	2004	Transport performance (million passenger-kilometres)

² Fullständiga uppgifter saknas för vissa spårvägar varför redovisat resande är delvis beräknat. *Since figures submitted are incomplete, these values are partly estimated.*

Tunnelbana / Metro

Resor (miljoner)		2000	2001	2002	2003	2004	
21	Med Länstrafikhuvudman	284	283	282 k	279	278	With county transport principals
		2000	2001	2002	2003	2004	Journeys (millions)

Transportarbete (miljoner personkilometer)		2000	2001	2002	2003	2004	
22	Med Länstrafikhuvudman	1 588	1 581	1 578 k	1 558	1 556	With county transport principals
		2000	2001	2002	2003	2004	Transport performance (million passenger-kilometres)

E. Olyckor
E. Accidents

Tabell E1: Olyckshändelser vid järnvägsdrift / Accidents in railway operations

Olyckshändelser vid järnvägsdrift		2000	2001	2002	2003	2004	
	Olyckshändelser						Accidents
1	Urspårningar vid tågrörelse	2	21	9	8	12	Derailments of trains in motion
2	Sammanstötningar vid tågrörelse	1	7	7	8	5	Collisions of trains in motion
3	Kollisioner vid vägkorsning i plan	12	12	10	10	19	Collisions at level crossings
4	Andra olyckshändelser	15	19	30	38	36	Other accidents
5	Summa	30	59	56	64	72	Total
6	- härtill självmordsolyckor	54	65	65	62	58	- moreover suicides and attempted suicides
	Avlidna						Fatalities
7	Resande	-	-	-	1	3	Passengers
8	Järnvägsanställda	-	1	3	-	2	Railway employees
9	Övriga	19	14	15	19	21	Other persons
10	Summa	19	15	18	20	26	Total
11	- härtill självmord	53	63	63	59	58	- moreover suicides
	Allvarligt skadade						Seriously injured
12	Resande	2	1	3	8	10	Passengers
13	Järnvägsanställda	4	7	3	2	4	Railway employees
14	Övriga	12	11	5	13	9	Other persons
15	Summa	18	19	11	23	23	Total
16	- härtill självmordsförsök	1	2	2	3	0	- moreover attempted suicides
	Medeltal						Mean numbers
17	Dödade och skadade resande						Fatalities and injured passengers
	- per 10 miljoner resande	0,15	0,07	0,21	0,62 k	0,88	- per 10 million passengers
18	- per 1 miljard personkilometer	0,24	0,11	0,34 k	1,02 k	1,50	- per 1 000 million passenger-kilometres
		2000	2001	2002	2003	2004	Accidents in railway operations

Specifikation av kollisioner vid vägkorsningar i plan / Specification of collisions at level crossings

Kollisioner vid vägkorsningar i plan		2000	2001	2002	2003	2004	
19	Kollisioner med: - personbilar, lastbilar och bussar	5	8	6	7	14	Collisions with: - cars, trucks and buses
20	- övriga motorfordon	3	2	2	1	4	- other motor vehicles
21	- fordon utan motor och fot-gångare	4	2	2	2	1	- non-motor vehicles and persons crossing the line on foot
22	Summa	12	12	10	10	19	Total
23	- härvid avlidna	9	5	9	3	13	- of which fatalities
24	- härvid allvarligt skadade	5	5	3	6	12	- of which seriously injured
		2000	2001	2002	2003	2004	Collisions at level crossings

Tabell E2: Olyckshändelser vid spårvägsdrift / Accidents in Tram operations

Olyckshändelser vid spårvägsdrift		2000	2001	2002	2003	2004	
	Olyckshändelser						Accidents
1	Urspårningar vid tågrörelse	..	1	1	–	1	Derailments of trains in motion
2	Sammanstötningar vid tågrörelse	..	–	2	4	–	Collisions of trains in motion
3	Kollisioner vid vägkorsning i plan	..	–	–	–	–	Collisions at level crossings
4	Vägfolyckor	..	5	3	3	4	Road accidents
5	Andra olyckshändelser	..	16	10	10	9	Other accidents
6	Summa	..	22	16	17	14	Total
7	- härtill självmordsolyckor	–	1	–	–	–	- moreover suicides and attempted suicides
	Avlidna						Fatalities
8	Resande	–	–	–	–	–	Passengers
9	Spårvägsanställda	–	–	–	–	–	Tram employees
10	Övriga	3	1	–	2	1	Other persons
11	Summa	3	1	–	2	1	Total
12	- härtill självmord	–	1	–	–	–	- moreover suicides
	Allvarligt skadade						Seriously injured
13	Resande	– ¹	13	7	7	7	Passengers
14	Spårvägsanställda	1	1	1	3	1	Tram employees
15	Övriga	13	6	8	8	2	Other persons
16	Summa	14	20	16	18	10	Total
17	- härtill självmordsförsök	–	–	–	–	–	- moreover attempted suicides
	Medeltal						Mean numbers
	Dödade och skadade resande						Fatalities and injured passengers
18	- per 10 miljoner resande	0	1,37 k	0,73	0,69 k	0,65	- per 10 million passengers
19	- per 1 miljard personkilometer	0	31,7	16,9	16,1 k	15,2	- per 1 000 million passenger-kilometres
		2000	2001	2002	2003	2004	Accidents in Tram operations

¹ Fallolyckor i spårvagnar ingår ej. *Bad falls in tram-cars are not included.*

Tabell E3: Olyckshändelser vid tunnelbanedrift / Accidents in Metro operations

Olyckshändelser vid tunnelbanedrift		2000	2001	2002	2003	2004	
	Olyckshändelser						Accidents
1	Urspårningar vid tågrörelse	..	–	–	–	–	Derailments of trains in motion
2	Sammanstötningar vid tågrörelse	..	–	–	–	–	Collisions of trains in motion
3	Andra olyckshändelser	..	3	6	5	5	Other accidents
4	Summa	..	3	6	5	5	Total
5	- härtill självmordsolyckor	10	11	13	6	16	- moreover suicides and attempted suicides
	Avlidna						Fatalities
6	Resande	1	–	1	–	–	Passengers
7	Tunnelbaneanställda	–	–	–	–	–	Tram employees
8	Övriga	3	–	2	5	2	Other persons
9	Summa	4	–	3	5	2	Total
10	- härtill självmord	7	5	9	5	10	- moreover suicides
	Allvarligt skadade						Seriously injured
11	Resande	3	1	1	–	–	Passengers
12	Tunnelbaneanställda	1	–	1	–	–	Tram employees
13	Övriga	2	2	3	–	3	Other persons
14	Summa	6	3	5	–	3	Total
15	- härtill självmordsförsök	3	6	4	1	6	- moreover attempted suicides
	Medeltal						Mean numbers
	Dödade och skadade resande						Fatalities and injured passengers
16	- per 10 miljoner resande	0,14	0,04	0,07	–	–	- per 10 million passengers
17	- per 1 miljard personkilometer	2,52	0,63	1,27	–	–	- per 1 000 million passenger-kilometres
		2000	2001	2002	2003	2004	Accidents in Metro operations

Metod och kvalitet
Method and quality

METOD OCH KVALITET

Tidigare publicering

Före 1953 redovisades uppgifter om enskilda järnvägar i Allmän Järnvägsstatistik. Denna publikation upphörde 1953 och ersattes av en översikt över statens och enskilda järnvägar med titeln Sveriges Järnvägar (årgångarna 1862 - 1910 utgavs som bidrag till Sveriges officiella statistik). 1993 omarbetades Sveriges Järnvägar och rapportens titel ändrades till Järnvägar. Denna publikation upphörde år 1999. År 2000 förändrades förutsättningarna för framställning av statistik över järnvägssektorn. De två viktigaste förändringarna var att det år 2000 tillkom nya större tågoperatörer samt att SJ upphörde som statligt affärsverk vid årsskiftet 2000 - 2001. Förändringarna medförde att det inte längre fanns förutsättningar att särredovisa enskilda järnvägsföretag enligt tidigare mönster. Dessutom beslutades att rapporten även skulle omfatta spårvägs- och tunnelbanetrafik. Järnvägar omarbetades utifrån dessa förutsättningar och titeln ändrades till Bantrafik. Första utgåvan är Bantrafik 2000 - 2001.

Allt underlag till rapporten samlas in, bearbetas och sammanställs av Banverket med undantag av avsnittet om olyckor, vilket samlas in och sammanställs av Järnvägsstyrelsen.

Statistiska storheter

I denna rapport presenteras helårsvärden i femårsserier till och med 2004 samt vissa helårsvärden i historiska sammanställningar från år 1856.

Variabler

Banor

- sträckning
- längd
- standard

Tågoperatörer och infrastrukturförvaltare

- företag
- antal anställda för trafik och transporter
- antal anställda för infrastrukturförvaltning och trafikledning

Rullande materiel

- antal fordon
- kapacitet
- ägandeförhållanden

Trafik

- trafikarbete
- transportarbete
- godsmängd
- antal resor
- drivmedelsförbrukning
- olyckor

Redovisningsgrupper

Uppgifter redovisas i följande tre huvudgrupper infrastruktur, persontrafik och godstrafik. Samtliga uppgifter redovisas i agg-

METHOD AND QUALITY

Previous publications

Prior to 1953, information on individual railways was given in "Allmän Järnvägsstatistik" (*General Railway Statistics*). This stopped being published in 1953 and was replaced by an overview of state-owned and private railways entitled "Sveriges Järnvägar" (*Swedish Railways*) (the reports for the years 1862 - 1910 were issued as a contribution to Sweden's official statistics). In 1993, "Swedish Railways" was restructured and the title of the report was changed to "Railways". The printing of this publication ceased in 1999. In 2000, there was a change in the conditions governing the production of statistics for the rail sector. The two most important changes were that in 2000, a number of major new rail operators appeared on the market and at the end of 2000 SJ ceased as a public utility. The changes mean that there is no longer any reason to give separate accounts of individual rail companies in the same way as before. In addition, it was decided that the report should also cover light-rail system and underground rail services. "Railways" was restructured on the basis of these conditions and the title was changed to "Rail Traffic", the first issue published was "Rail Traffic 2000 - 2001".

All input for the report is collected, processed and compiled by Banverket apart from the section on accidents, for which input is collected and compiled by the Swedish Rail Agency.

Statistics in terms of quantity

This report presents full-year values in five-year series up to and including 2004 as well as certain full-year values in historical compilations from the year 1856.

Variables

Tracks

- route
- length
- standard

Rail undertakings and infrastructure managers

- companies
- number of employees for traffic and transportation
- number of employees for infrastructure administration and traffic control

Rolling stock

- number of vehicles
- capacity
- ownership structure

Traffic

- vehicle mileage
- transport performance
- tonnes carried
- number of journeys
- fuel consumption
- accidents

regerad form så att enskilda företag, eller deras verksamhet, inte kan identifieras. Undergrupper till dessa huvudgrupper är bland annat trafikerade banlängder, anställda, fordon, trafik och transporter.

Jämförbarhet med annan statistik

Definitioner av variabler har gjorts så att möjligheter till jämförelser med andra trafikslag finns.

Möjligheter till internationella jämförelser är god. Definitioner av vad uppgifterna omfattar har i möjligaste mån harmoniserats med internationella definitioner. Vid användande av tabell A1 (historisk översikt) rekommenderas att definitionerna jämförs med motsvarande internationella. För att inte bryta tidserier som sträcker sig från 1856 har inte alla definitioner kunnat anpassas i dessa tabeller.

Referensperiod

Statistiken omfattar verksamheten under ett kalenderår samt bestånd vid årsskifte.

Framställningstid

Under 2006 kommer ”Bantrafik 2005” att publiceras. Därefter kommer rapporten att framställas under första hälften, och publiceras under andra hälften, av kalenderåret efter redovisningsåret.

Punktlighet

Publicering enligt den redovisningsplan som presenteras av SCB har inte kunnat följas på grund av svårigheter att få in uppgifter.

Frekvens

Grunddata framställs delvis löpande per kvartal, delvis under första hälften av kalenderåret efter redovisningsåret. Uppgifter som framställs löpande per kvartal är de som lämnas till Eurostat i enlighet med europeiska gemenskapens råds förordning EG 91/2003.

Tillförlitlighet

Tillförlitligheten är god, vissa rapporteringsfel kan dock förekomma.

Osäkerhetskällor

Insamlat material rörande trafik och transporter är inte komplett. Beräkningar och i vissa fall estimeringar har genomförts för att brygga över luckor i historiskt och rapporterat material. Viss osäkerhet förekommer även i uppgifter om persontrafik. Uppgiftslämnarnas metoder för framställande av grunddata rörande resande och personkilometer varierar. Det förekommer även osäkerhet om hur många resenärer som under en resa byter mellan flera tåg. En resenär kan därför i vissa fall räknas flera gånger under samma resa. Detta gäller i första hand kortväga länstrafikresor. Totalnivåerna för antalet resor bör därför betraktas med försiktighet, medan uppgifter rörande transportarbete inte omfattas

Reporting groups

Information is reported in the following main groups: infrastructure, passenger traffic and freight traffic. All information is reported in aggregated form so that individual companies, or their operations, cannot be identified. Sub-groups to these main groups include length of track operated, employees, vehicles, traffic and transportation.

Comparability with other statistics

Definitions of variables have been established so that it is possible for comparisons to be made with other types of traffic.

There is good potential for international comparisons. Definitions of what the information covers have as far as possible been harmonised with international definitions. When using Table A1 (historical overview) it is recommended that the definitions be compared with corresponding international definitions. In order not to break time series that extend from 1856, it has not been possible for all definitions to be adapted in these tables.

Reference period

The statistics cover operations extending over a calendar year as well as the situation at year-end.

Production period

2006 will see the publication of “Rail Traffic 2005”. Thereafter, the report will be produced during the first half, and published during the second half, of the calendar year following the reporting year.

Punctuality

It has not been possible to effect publication on the basis of the reporting plan that is presented by Statistics Sweden owing to difficulties in data collection.

Frequency

Basic data is produced partly on a running basis per quarter, and partly during the first half of the calendar year after the reporting year. The information that is produced on a running basis per quarter is the information that is submitted to Eurostat in accordance with Council Regulation (EC) No 91/2003.

Reliability

Reliability is good, although there may be certain problems associated with reporting.

Sources of uncertainty

The material collected on traffic and transportation is incomplete. Calculations, and in some cases estimates, have been carried out in order to bridge gaps in historical and reported material. There is also a certain degree of uncertainty in the information on passenger traffic. The methods used by respondents for

av detta problem. Materialet är dock framställt enligt samma principer för alla rapporterade år, varför tidserierna är konsistenta och jämförbara.

Urval

Totalundersökning.

Uppgiftsinsamling/mätning

Uppgiftsinsamling sker via frågeformulär som sänds till samtliga trafikutövare, länsstrafikhuvudmän och infrastrukturförvaltare verksamma i Sverige. Även företag vars huvudsakliga verksamhet inte är inom sektorn, men som till viss del utför verksamhet för sektorn och där denna verksamhet utgör en märkbar andel av helheten omfattas av uppgiftsinsamlingen.

Bortfall

Bortfall förekommer endast vid insamlande av uppgifter från trafikutövarna. Bortfallet avser enskilda variabler och effekten för den samlade bilden av järnvägstrafiken är försumbar.

Bearbetning

Insamlade uppgifter har genomgått sedvanlig granskning och i vissa fall rättning. Material rörande trafik och transporter har genomgått omfattande bearbetningar för att brygga över luckor i grundmaterialet och skapa jämförbara tidsserier. Grunddata till detta arbete har hämtats från trafikutövarna.

producing basic data on travel and passenger-km vary. There is also uncertainty regarding the number of passengers who change trains during the course of a journey. A passenger may thus in some cases be counted several times during one and the same journey (double counting). This applies in the first instance to short-distance trips on county railways. Total levels for the number of journeys should therefore be viewed with a certain degree of caution, while information on transport mileage is not affected by this problem. The material has, however, been prepared on the basis of the same principles during the year reported, so the time series are both consistent and comparable.

Sampling

Total survey.

Data collection/measurement

Material is collected by means of questionnaires that are circulated to all transport operators, county traffic principals and infrastructure administrations in Sweden. Information is also collected from companies which, although their main area of operation is outside the sector, nevertheless perform services for the sector, the extent of which represents a significant proportion of the work as a whole.

Non-response

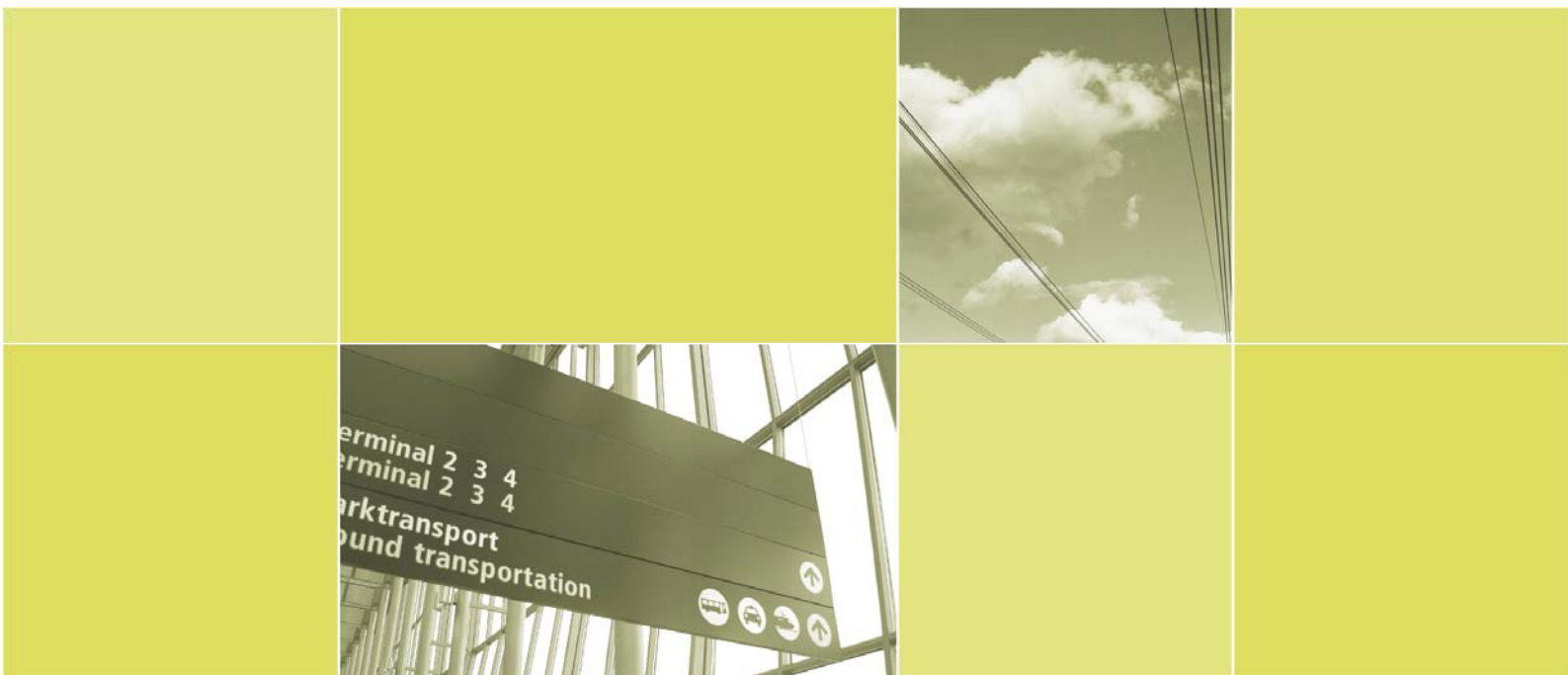
Data dropout only occurs in the collection of information from transport operators. The data lost concerns individual variables, the effects of which on the overall situation regarding rail traffic are negligible.

Processing

The information collected has been subjected to customary checking and, in certain cases, correction. The material concerning traffic and transportation has undergone extensive processing in order to bridge gaps in the basic data and to create comparable time series. The basic input for this work has been collected from the transport operators.

SIKA är en myndighet som arbetar inom transport- och kommunikationsområdet. Våra huvudsakliga uppgifter är att göra analyser, nulägesbeskrivningar och andra utredningar åt regeringen, att utveckla prognos- och planeringsmetoder och att ansvara för den officiella statistiken.

Utredningarna publiceras i serierna *SIKA Rapport* och *SIKA PM*. Statistiken publiceras i serien *SIKA Statistik*, i tidskriften *SIKA Kommunikationer* samt i årsboken *Transporter och kommunikationer*. Samtliga publikationer finns tillgängliga på SIKA:s webbplats www.sika-institute.se.



Statens institut för
kommunikationsanalys
Box 17213, 104 62 Stockholm
Besöksadress: Maria Skolgata 83
Telefon 08-506 206 00
Fax 08-506 206 10
e-post sika@sika-institute.se
Internet: www.sika-institute.se



BANVERKET



Sveriges officiella statistik