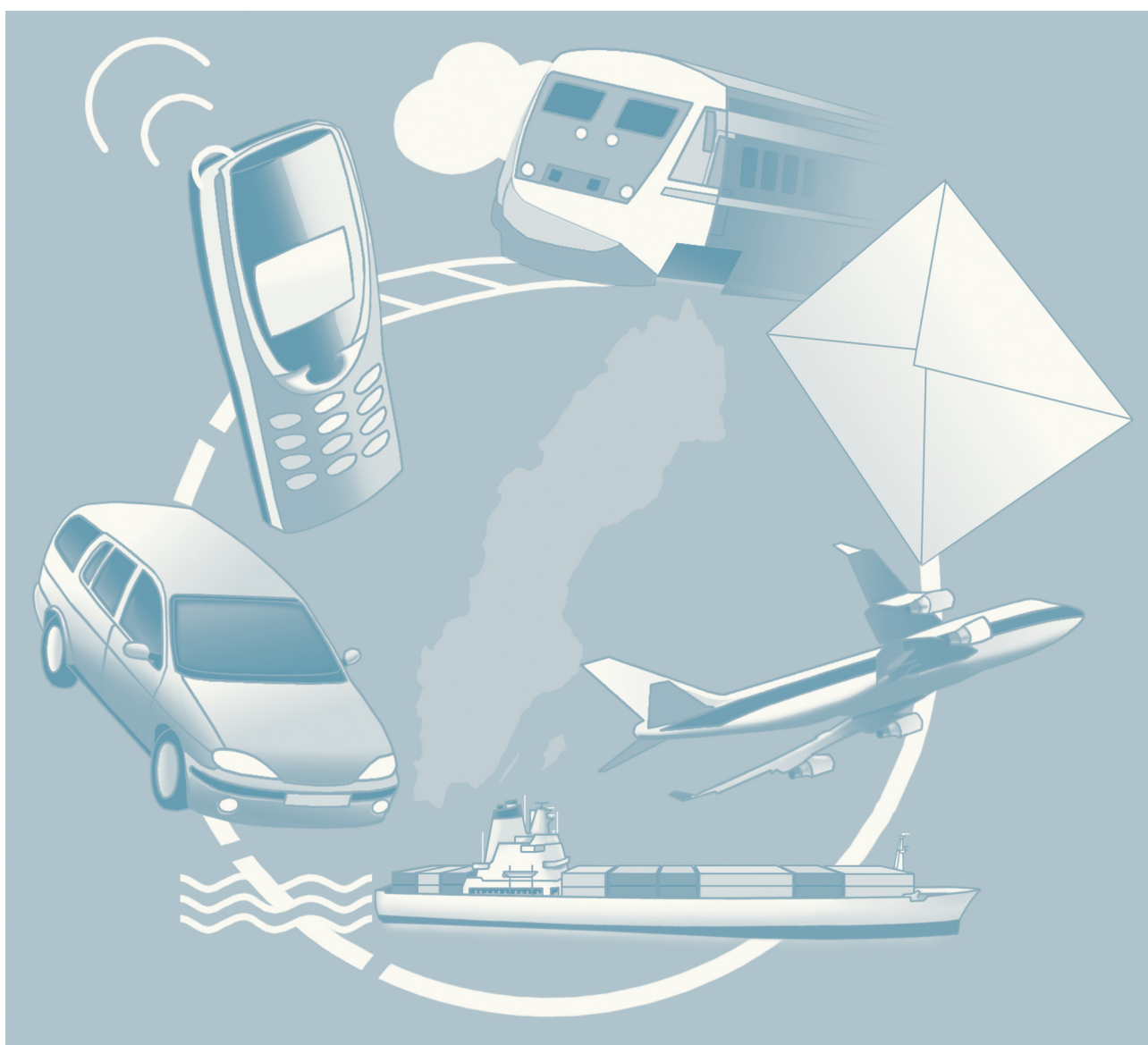


BANTRAFIK 2002-2003

 Sveriges officiella statistik



Bantrafik 2002 - 2003

Sveriges officiella statistik

**Statistikansvarig myndighet: Statens Institut för KommunikationsAnalys
Sammanställd av Banverket
Stockholm 2004**

Bantrafik 2002 - 2003

Rail traffic 2002 - 2003

Sveriges officiella statistik

ISBN 91-89586-51-4

ISSN 1404-854X

ISSN 1652-4373

Stockholm 2004

Statistikansvarig myndighet

Statens Institut för Kommunikationsanalys

Box 17213

104 62 STOCKHOLM

Sammanställd av

Banverket

781 85 BORLÄNGE

Official statistics of Sweden

ISBN 91-89586-51-4

ISSN 1404-854X

ISSN 1652-4373

Stockholm 2004

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 järnvägs transportsystemet. Den nu publicerade statistiken omfattar tiden fram till och med 2003. Vissa revideringar har gjorts då omarbetat underlag inkommit från uppgiftslämnarna. Detta är särskilt märkbart i tabell D5 persontransporter. I tabell D5 har dessutom nya rader för resor och transportarbete med länstrafikhuvudmannabiljett i järnvägsföretagens egetrafiktåg lagts till.

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 tillfälligt 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 december 2004

SIKA
LENNART THÖRN

Sonya Trad

Borlänge i december 2004

BANVERKET
LENA ERICSSON

Lars Sjöberg

Foreword

The Swedish Institute for Transport and Communication Analysis (SIKA) is the authority responsible for official statistics within the communication sector in Sweden. Prior to the 1992 issue of Swedish Railways, the Swedish State Railways (SJ) were responsible for official railway statistics. This responsibility was transferred to SIKA in conjunction with the 1993 issue. The issues between 1993 and 1997 inclusive were compiled and published by SJ on behalf of SIKA. From and including the 1998 issue, the report has been produced in co-operation between SIKA and the Swedish National Rail Administration (Banverket). During 2000, the rail sector underwent a series of changes which meant that it was no longer possible to report the statistics of individual railway operations in the same way as before. The report was therefore restructured so that development is now presented on a national level without the individual reporting of companies, bodies or authorities. The report was also supplemented with information on light-rail and underground systems, which warranted a change of title to "Rail Traffic".

Banverket administers the state-owned railway network and is the central administrative body with overall responsibility – a sectorial responsibility – for the entire rail transport system. The statistics published in the current report cover the period up to and including 2003. Certain revisions have been made as a result of reworked information received from subscribers. This is particularly noticeable in the case of Table D5, Passenger Transport. Furthermore, Table D5 has been supplemented by new text rows for journeys and transport performance with county transport principal tickets on the rail companies' own-flag trains.

On 16 December 2002, a new EU regulation, EC 91/2003, was issued concerning the international reporting of railway statistics. On 3 July 2003, a supplementary regulation, EC 1192/2003, was issued establishing, among other things, common EU definitions of statistical variables. These have an important impact on the statistical reporting of the rail sector. The current issue of the report has been adapted to these regulations. Among other aspects, all definitions and principles for the compilation of information have been harmonised with the Union's requirements with the exception of Table A1 "Historical Overview" and Table E1 "Accidents in connection with Railway Operation". Table A1 will basically continue to retain the same structure and appearance so that time series from the beginning of the 20th century can be retained. Table E1, on the other hand, will be reworked in future issues of Rail Transport. The same applies to the section on definitions, which has been temporarily deleted from this issue.

Finally, we would like to extend our gratitude to those people 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 2003	Bodies in Swedish rail traffic 2003	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	31
D3: Varugrupsfördelning av transporterat gods enligt NST/R	D3: Goods transported according to NST/R freight category	32
D4: Farligt gods	D4: Dangerous goods	34
Text persontrafik	Text passenger traffic	35
D5: Persontransporter	D5: Passenger transport	38

E. Olyckor	E. Accidents	
E1: Olyckshändelser vid järnvägsdrift	E1: Accidents in railway operations	40
E2: Olyckshändelser vid spårvägsdrift	E2: Accidents in Tram operations	41
E2: Olyckshändelser vid tunnelbanedrift	E2: Accidents in Metro operations	41
Metod och kvalitet	Method and quality	44

Symboler	Explanation of symbols	
Inget finns att redovisa	Magnitude nil	—
Mindre än 0,5 av enheten	Magnitude less than 0.5 of unit employed	0
Mindre än 0,05 av enheten	Magnitude less than 0.05 of unit employed	0,0
Upprepning	Repetition	“
Uppgift ej tillgänglig eller alltför osäker för att anges	Data not available	..
Reviderad uppgift	Revised data	r
Uppskattad uppgift	Estimated data	e
Betydande avbrott i jämförbarheten i en tidserie markeras med en horisontell eller vertikal linje.	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
På grund av avrundningar kan summan av delposter avvika från angiven totalsumma.	Rounding off may cause sums of items to differ from the stated total.	

Huvudmän i Svensk bantrafik 2003

Bodies in Swedish rail traffic 2003

Huvudmän i svensk bantrafik 2003 Bodies in Swedish rail traffic 2003	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- väg 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								
							Järnväg Railway	Spårväg Tram	Tunnelbana Metro	Järnväg Railway	Spårväg Tram	Tunnelbana Metro	Gods Freight		Person Passenger			
												Inland Domestic	Utländ Border crossing	Inland Domestic	Utländ 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 AB		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														
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		
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					
Rail Combi AB			X		X							X						
Railion Denmark A/S			X		X								X					
Roslagståg AB			X		X									X				
SJ AB			X		X								X	X				
Skånetåg AB			X		X							X						
Skövde - Karlsborg Järnväg AB			X		X							X						
Svenska Tågkompaniet AB			X		X								X	X				
TGOJ Trafik AB			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 ^r	12 270 ^r
2000	9 877	–	..	1 095	65	11 037	7 487	5 731	7 763 ^{r12}
2001	9 865	–	..	1 091	65	11 021	7 681	5 544	8 434 ^r
2002	9 940	–	..	1 090	65	11 095	7 758	5 369	8 710
2003	9 882	–	..	1 090	65	11 037	7 739	5 516	8 673
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 expressgodis 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	1
..	..	..	..	..	..	..	..	..	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 r	1995
1 902	108 313	20 302	5 572	773	106	4 060	18 423	37,7 r	1996
1 899	109 301	19 635	5 967	751	106	4 067	18 300	38,4 r	1997
1 887	108 817	18 943	5 713	729	107	4 111	17 802	40,5 r	1998
1 850	107 131	19 757	6 809	777	109	4 131	18 642	41,3 r	1999
1 789	111 124	18 406 r	6 405 r	741 r	116	..	20 626 r	40,0 r	2000
1 888	118 287 r	17 910 r	6 215 r	740	123 r	..	21 981 r	39,7 r	2001
1 925	122 288	17 674	6 489	734	126	..	23 083	38,9	2002
1 920	121 898	16 909	6 405	720	127	..	23 409	38,7	2003
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 spåranläggningar. *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	Vagnslastgods	Totalt			
	miljoner bärighetston-km	%	miljoner bruttotonkm	miljoner personkm	miljoner tonkm			Gwh	1000 ton	m ³
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	47	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 r	6	19 385	19 391	1 736	-	29 046
1996	39 886	47	50 844	6 953 r	5	18 841	18 846	1 800	-	26 570
1997	39 709	48	51 313	7 022 r	6	19 175	19 181	1 722	-	25 767
1998	40 140	48	51 062	7 210 r	5	19 158	19 163	1 736	-	27 256
1999	39 329	49	51 362	7 701 r	5	19 085	19 090	1 746	-	29 232
2000	..	..	54 934	8 243 r	5 ¹³	20 083	20 088	1 918	-	29 536
2001	..	..	55 585 r	8 732 r	-	19 547	19 547	1 972	-	28 142
2002	..	..	56 297	8 984	-	19 197 ¹⁴	19 197 ¹⁴	1 974	-	27 101
2003	..	..	57 432	9 051	-	20 141	20 141	2 018	-	26 878
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	m ³

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.*

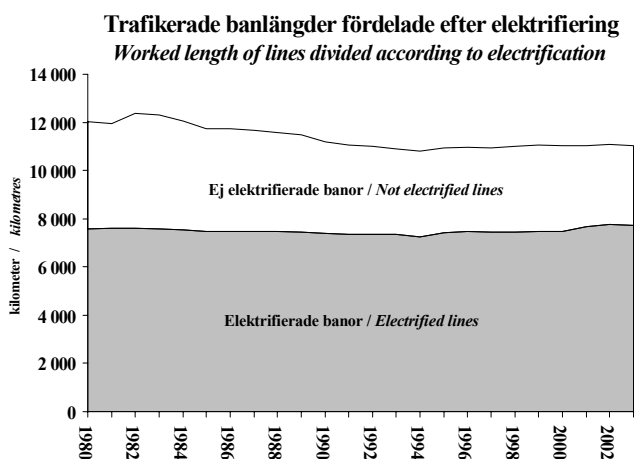
¹⁴ Registrering av tomma privatvagnar upphörde 2002. *As from 2002, registration of empty privately owned wagons ended.*

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 spåranläggningar som benämndes Banverket (BV). De statliga banorna delades i stom- och länsbanor. 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 trafikhuvudman 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 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 spåranläggningarna. 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.

RAILWAYS IN SWEDEN

As a result of the Government traffic policy decision in 1988, the Swedish State Railways were divided into two parts: a traffic section that continued to be called Statens Järnvägar (SJ) and an authority for the administration of state rail infrastructure that was named the Swedish National Rail Administration (Banverket). The state-owned tracks were divided into main lines and county lines. This subdivision was made in order to make clearer the Government's responsibility for the infrastructure and for the national transport supply, as well as the responsibility of the regions on a local and regional level. There was already a transport principal in each county with responsibility for local and regional public transport on the roads (THM). Their responsibility was extended on 1 July 1990 to include local and regional passenger traffic on the railways. At the same time, this made it possible for players other than SJ to operate rail services. In time, SJ's sole rights were reduced still more, above all in connection with freight traffic. At the end of 2000 beginning of 2001, the operative activities within SJ were also divided up into six independent limited companies, of which SJ AB runs passenger services and Green Cargo AB operates freight traffic.

According to the Ordinance (1998:1392) with Instructions for Banverket, Banverket is the central administrative authority with overall responsibility – a sectoral responsibility – for the entire rail transport system. Banverket shall endeavour to meet the transport policy goals, and shall in particular focus on ensuring that:

- the rail transport system is available, safe, accessible, effective and environmentally adapted,
- the local, regional and inter-regional rail traffic is co-ordinated,
- consideration is given within the public transport system to the needs of the physically disabled, and
- socially-motivated applied R&D work within the rail transport system is planned, initiated, implemented, documented and evaluated, and that the results of such research are distributed.

Infrastructure administrator

Banverket runs and administers the state-owned track infrastructure. These lines constitute a little less than 90 % of the total track length operated in Sweden. In conjunction with the division of SJ in 1988, it was decided that all infrastructure with a direct bearing on SJ's product structure and effectiveness, for example branch lines for loading and offloading, should not be transferred to Banverket. However, as the market was gradually opened more and more, it became increasingly clear that other operators should also be given access to such infrastructure on a competitively neutral basis. Therefore, the Government decided that Banverket should in 1999 take over approximately 700 km of the so-called capillary network from SJ. In addition, cost responsibility was taken over for the operation and maintenance of grade-separated platform connections, facilities on platforms and equipment for passenger information. During 2002 and 2003, the state-owned transport infrastructure was operated by some 10 transport operators.

The second largest administrator of railway infrastructure in Sweden is Inlandsbanan AB (IBAB) which administers just under 10 % of the total length of track operated. Other administrators account for 1 % of the track length operated. In addition to the traditional infrastructure, there are tracks running to and from as well as within manufacturing areas, harbours and factories that are administered by central or local government, or privately.

Regeringen beslutade därför att Banverket 1999 skulle överta ca 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. Antalet trafikutövare som trafikerade statens spåranläggningar varierade kring tio under åren 2002 och 2003.

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 bedriva trafik på järnvägsspår i Sverige är olika beroende på om de ingår i statens spåranläggningar eller inte.

Trafikeringsrätten på statens spåranläggningar regleras i förordningen (1996:734) om statens spåranläggningar. I denna anges bl.a. att

- alla trafikutövare med säte i Sverige har rätt att utöva godstrafik på statens spåranläggningar
- järnvägsföretag med säte i annan EES-stat får under vissa förutsättningar bedriva internationell godstrafik
- SJ AB har trafikeringsrätten för persontrafik på stomjärnvägarna
- THM har trafikeringsrätten för persontrafik på länsjärnvägarna och för lokal och regional persontrafik på stomjärnvägarna i eget län samt om vissa villkor uppfylls även på stomjärnvägarna i angränsande län
- flera THM som samverkar om trafik inom 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 spåranläggningar beslutar spårinnehavaren om vem som får trafikera anläggningarna. Innehavare av spåranläggningar som är avsedda för allmän trafik är dock skyldig att upplåta tågläge för vissa internationella godstransporter i enlighet med regler i lagen (1997:756) om tilldelning av spårkapacitet.

Spårväg och tunnelbana

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

Spårvägen i Stockholm består av fyra banor, Tvärbanan, Nockebybanan, Lidingöbanan och Djurgårdslinjen.

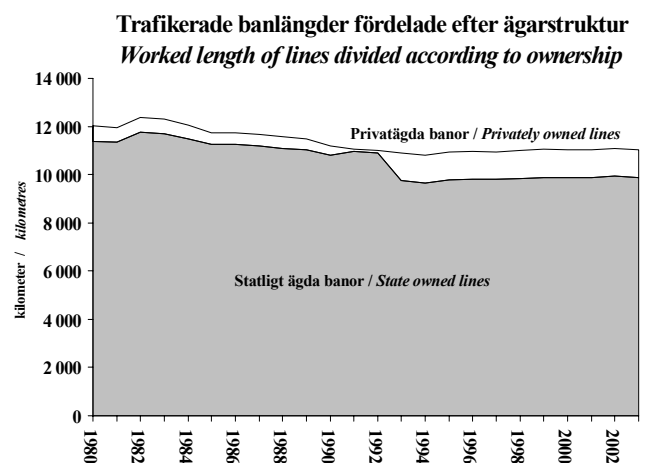
Tvärbanan är en knappt tio kilometer lång modern anläggning som öppnades för trafik år 2000 och vars sträckning går både på gatumark, järnvägsmark, egen banvall samt på ett omfattande system av broar och tunnlar.

Operating rights

The rights to run transport services on railway lines in Sweden differ depending on whether or not the tracks are part of the state-owned track infrastructure. The right to operate on such lines is regulated in Ordinance (1996:734) on State Track Infrastructure, which stipulates that:

- all transport operators with their registered offices in Sweden are entitled to operate freight traffic on state-owned track infrastructure
- rail companies with their registered offices in some other EEU member country may under certain circumstances run international freight services
- SJ AB has the right to operate passenger services on the main line network
- THM has the right to operate passenger services on the county railways and for local and regional passenger services on the main line network in their own counties as well as on the main line networks of adjoining counties provided certain conditions are satisfied
- several THMs that co-operate on transport within counties may be granted joint operating rights for this traffic
- the operator from which the state has procured public transport has the operating rights for the procured traffic
- international associations of railway companies with their registered offices in EEU countries have the right to operate transit passenger services between those countries in which the member companies have their registered offices.

In the case of track infrastructure that is not part of the state-owned track infrastructure, the track owner shall decide on who is allowed to operate on the lines in question. Owners of track infrastructure that is intended for public rail services are, however, obliged to allocate train paths for certain international freight services in accordance with the provisions of Act (1997:756) on the Allocation of Track Capacity.



Light-rail and underground services

From and including 2002, Banverket has also had sectoral responsibility for light-rail and underground services. Today, such systems are operated in Stockholm, Gothenburg and Norrköping. The focus of the work on sectoral duties that are stipulated for railways apply also to light-rail systems and underground railways.

The light-rail system in Stockholm consists of four lines: the Tvärbanan Line, the Nockeby Line, the Lidingö Line and the Djur-

Nockebybanan, som är knappt sex kilometer lång, är en rest av Stockholms tidigare omfattande spårvägssystem. Den förkortades till nuvarande sträckning då västra tunnelbanan (Gröna linjen) invigdes till Vällingby år 1952.

Lidingöbanan är ursprungligen en järnväg, men trafiken har spårvägskaraktär och sker med samma typ av fordon som på Nockebybanan. Den knappt tio kilometer långa banan, som under år 2001 förlängdes till Gåshaga Strand, ligger helt på egen banvall.

Trafiken på Djurgårdslinjen mellan Norrmalmstorg och Bellmansro återupptogs i början av nittioalet och var ursprungligen tänkt som en museibana. I takt med ökat resande har den dock alltmer fått karaktär av en reguljär linje. Trafiken bedrivs till stor del med hjälp av ideella insatser trots att SL upphandlar en allt större del av trafiken.

Spårvägen i Göteborg har anor från år 1879. Den har efterhand utvecklats till en modern spårtrafikanläggning med en stor andel bana på egen banvall, framförallt i förorterna. Spårvägens nio linjer med varierande längder mellan 13 och 23 kilometer är ryggraden i Göteborgs kollektivtrafiksystem. Ledspårvagnarna från 80-talets senare del har handikappanpassats med nya mellandelar med lågt golv, samtidigt som det genomförs stora investeringar i såväl bana ("Kringen") som fordon.

Spårvägen i Norrköping satsade under nittioalet på en upprustning av den rullande materielen. Investeringarna i den ca 15 kilometer långa infrastrukturen har dock varit mer blygsamma. En påtaglig ombyggnad har dock skett av enkelspårsvägen på Drottninggatan i centrala Norrköping, där spårvägen helt integrerats med gatulivet i övrigt. Dessutom har anslutningen till Resecentrum förbättrats för att underlätta byte mellan olika färdmedel.

Den första egentliga tunnelbanelinjen öppnades år 1950, mellan Slussen och Hökarängen i Stockholm. Idag omfattar tunnelbananätet tre olika system, benämnda den Gröna, Röda och Blå linjen.

De tre systemen är olika uppbyggda. Den Gröna linjen, som är den äldsta, har till viss del spårvägskaraktär med korta hållplatsavstånd och snäva kurvradii. Vissa av sträckorna ligger i tidigare förortsspårvägar. Under årens lopp har tunnelbanan kommit att anläggas på allt större djup. Den yngsta, dvs. den Blå linjen har ett betydligt större upptagningsområde per station än vad den äldsta linjen har.

Under de senaste åren har det skett en omfattande upprustning av såväl bana som vagnar. Ett helt nytt signalsystem har – icke helt utan problem – installerats på den Gröna linjen. Samtidigt har nya vagnar levererats varvid många äldre har kunnat skrotas.

gården Line.

The Tvärbanan Line is a modern system just under 10 km long that was opened to traffic in 2000 and runs in the street environment, on rail land, on its own embankments and on an extensive system of bridges and tunnels.

The Nockeby Line, which is just under 6 km long, is the remains of Stockholm's at one time extensive tramway system. It was shortened to the present route when the western underground line (the Green Line) was opened to Vällingby in 1952.

The Lidingö Line was originally a railway, but the traffic is of a tramway character and is operated using the same type of cars as those used on the Nockeby Line. The less than 10 km long line, which in 2001 was extended to Gåshaga Strand, is built entirely on its own embankment.

Traffic on the Djurgården Line between Norrmalmstorg and Bellmansro was recommenced at the beginning of the 1990s and was originally conceived to be operated as a preserved line. However, as it has gradually transported a growing number of passengers it has taken on the character of a regular tramway. The services are run largely with the aid of voluntary staff, although SL (Stockholm Transport) is procuring an increasing share of the traffic.

The tram system in Gothenburg dates back to 1879. It has been subsequently developed into a modern and efficient transport facility with a large proportion of the track located on its own embankments, above all in the suburbs. The nine tram lines, with lengths ranging from 13 to 23 km, are the backbone of the Gothenburg public transport system. The articulated tram cars from the latter part of the 1980s have been subsequently adapted for the physically disabled with new central sections with a lower floor level, at the same time as major investments are being made in both tracks and vehicles.

During the 1990s, investments were made in the upgrading of rolling stock on the Norrköping tram system. However, investments in the 15 km-long infrastructure have been more restricted, although substantial conversion work has been carried out on the single-track section of Drottninggatan in central Norrköping, where the tram system has been fully integrated with the rest of the street life. In addition, connections with the Travel Centre have been improved in order to facilitate interchanges between different modes of transport.

Sweden's first real metro line was opened in 1950 between Slussen and Hökarängen in Stockholm. The metro network currently consists of three different systems designated the Green, Red and Blue Lines. The three systems are built up in different ways. The Green Line, which is the oldest, is in certain respects characteristic of a tram line with short distances between stops and tight bends. Some of the track sections have been laid in earlier tramways. During the course of time, the metro has been built at increasing depths. The most recent line, the Blue Line, has a considerably larger catchment area per station than the older lines.

During the last few years, there has been a significant upgrading of both tracks and vehicles. A completely new signal system has been installed on the Green Line – not completely without problems. At the same time, new cars have been procured, which has meant that it has been possible to scrap much of the older rolling stock.

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

Arlandabanan (trafiken startade 25 november 1999) Arlanda line (traffic started 25 November 1999)
 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

Trafikerade spår		1999	2000	2001	2002	2003	
1	<i>Spårlängd (kilometer)</i> Spårlängd inklusive sidobanor	..	15 137	15 275 r	15 466	15 359	<i>Length of tracks (kilometres)</i> Length of tracks including sidings
2	<i>Banlängd (kilometer)</i> Enkelspår	9 469	9 328	9 302	9 355	9 269	<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	1 575	1 709	1 719	1 740	1 768	Double track or more
5	- härav smalspår	13	13	13	13	13	- of which narrow gauge
6	Summa	11 044	11 037	11 021	11 095	11 037	Total
7	- härav enbart med persontrafik	622	649	..	..	..	- of which exclusively passenger traffic
8	- härav enbart med godstrafik	1 445	1 511	..	..	..	- of which exclusively freight traffic
9	<i>Elektrifierad banlängd (kilometer)</i> Enkelspår	5 899	5 778	5 962	6 018	5 971	<i>Electrified lines (in kilometres)</i> Single track
10	- härav smalspår	52	52	52	52	52	- of which narrow gauge
11	Dubbelspår och flerspår	1 575	1 709	1 719	1 740	1 768	Double track or more
12	- härav smalspår	13	13	13	13	13	- of which narrow gauge
13	Summa	7 474	7 487	7 681	7 758	7 739	Total
14	<i>Linje- och fjärrblockering (kilometer)</i> Banlängd med linje- och fjärrblockering	6 111	6 275	6 435	6 493	6 541	<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	7 468	7 508	7 548	7 570	7 682	<i>Automatic Train Control (in kilometres)</i> Length of lines with ATC
16	<i>Korsningar</i> Antal planskilda korsningar	2 932	2 934	2 939	2 977	2 988	<i>Crossings</i> Number of fly-overs
17	Antal plankorsningar	10 371	10 159	9 957	9 820	9 740	Number of level crossings
18	Summa	13 303	13 093	12 896	12 797	12 728	Total
19	- härav med bommar	2 225	2 249	2 272	2 319	2 331	- of which with barriers
20	- härav med ljud- och/eller ljussignaler	742	785	828	857	857	- of which with light and/or acoustic signals
21	- härav med enkla skydd	1 101	1 222	1 343	1 398	1 398	- of which with St. Andrew's cross
22	- härav utan skyddsanordningar	6 303	5 903	5 514	5 246	5 154	- of which unprotected
23	<i>Investeringar och underhåll (miljoner SEK)</i> Underhållskostnader	2 133	2 576	2 784	3 407	4 155	<i>Investments and maintenance (million SEK)</i> Maintenance costs
24	Investeringskostnader	5 760	4 680	4 617	5 406	4 943	Investment costs
25	<i>Energianvändning av infrastrukturen (Gwh)</i>	..	207	223 r	232	237	<i>Energy consumption by infrastructure (Gwh)</i>
		1999	2000	2001	2002	2003	Tracks worked

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

Personal (medeltal)		1999	2000	2001	2002	2003	
1	<i>Anställda personer</i> Tillgänglig personal för banarbeten	5 972 r	5 731	5 544	5 369	5 516	<i>Staff employed</i> Available staff for infrastructure works
2	- härav kvinnor	..	..	..	716	801	- of whom female
3	Tillgänglig personal för trafikledning	1 050 r	1 038	1 041	1 152	1 169	Available staff for traffic control
4	- härav kvinnor	..	..	..	304	327	- of whom female
5	Totalt antal anställda	7 022	6 769	6 585	6 521	6 685	Total number of staff employed
6	- härav kvinnor	..	..	..	1 120	1 128	- of whom female
		1999	2000	2001	2002	2003	Staff strength (mean numbers)

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		1999	2000	2001	2002	2003	
1	<i>Spårlängd (kilometer)</i> Spårlängd inklusive sidobanor	..	247 r	247 r	251	251	<i>Length of tracks (in kilometres)</i> Length of tracks including sidings
2	<i>Banlängd (kilometer)</i> Enkelspår	..	6	6	6	6	<i>Length of lines (in kilometres)</i> Single track
3	Dubbelspår och flerspår	..	118	118	120	120	Double track or more
4	Summa	..	124	124	126	126	Total
5	<i>Linje- och fjärrblockering (kilometer)</i> Banlängd med linje- och fjärrblockering	..	18	19	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	<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	<i>Investments and maintenance (million SEK)</i> Maintenance costs
8	Investeringskostnader	..	166	251	441	202	Investment costs
9	<i>Energianvändning</i> av infrastrukturen (Gwh)	..	2	2	2 e ¹	2 e ¹	<i>Energy consumption</i> by infrastructure (Gwh)
		1999	2000	2001	2002	2003	Tracks worked

¹ Fullständiga uppgifter saknas varför redovisad energianvändning är estimerad. *Since figures submitted are incomplete, these values are estimated.*

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

Personal (medeltal)		1999	2000	2001	2002	2003	
1	<i>Anställda personer</i> Tillgänglig personal för banarbeten	..	14	14	20	22	<i>Staff employed</i> Available staff for infrastructure works
2	- härav kvinnor	..	..	..	3	3	- of whom female
3	Tillgänglig personal för trafikledning	..	41 r	41 r	50	45	Available staff for traffic control
4	- härav kvinnor	..	..	..	9	6	- of whom female
5	Totalt antal anställda	..	55 r	55 r	70	67	Total number of staff employed
6	- härav kvinnor	..	..	..	12	9	- of whom female
		1999	2000	2001	2002	2003	Staff strength (mean numbers)

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

Stockholms tunnelbana

Stockholm Metro

Trafikerade spår		1999	2000	2001	2002	2003	
1	<i>Spårlängd (kilometer)</i> Spårlängd inklusive sidobanor	..	..	..	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	Double track or more
4	Summa	..	108	108	109	109	Total
5	<i>Linje- och fjärrblockering (kilometer)</i> Banlängd med linje- och fjärrblockering	..	108	108	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	<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	<i>Investments and maintenance (million SEK)</i> Maintenance costs
8	Investeringskostnader	..	152	505	1666	1638	Investment costs
9	<i>Energianvändning</i> av infrastrukturen (Gwh)	..	60	60	60 e ¹	60 e ¹	<i>Energy consumption</i> by infrastructure (Gwh)
		1999	2000	2001	2002	2003	Tracks worked

¹ Fullständiga uppgifter saknas varför redovisad energianvändning är estimerad. *Since figures submitted are incomplete, these values are estimated.*

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

Personal (medeltal)		1999	2000	2001	2002	2003	
1	<i>Anställda personer</i> Tillgänglig personal för banarbeten	..	74	74	75	75	<i>Staff employed</i> Available staff for infrastructure works
2	- härav kvinnor	..	..	..	7	7	- of whom female
3	Tillgänglig personal för trafikledning	..	50	55	55	60	Available staff for traffic control
4	- härav kvinnor	..	..	..	16	12	- of whom female
5	Totalt antal anställda	..	124	129	130	135	Total number of staff employed
6	- härav kvinnor	..	..	..	23	19	- of whom female
		1999	2000	2001	2002	2003	Staff strength (mean numbers)

C. Fordon
C. Rolling stock

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

Antal dragfordon och tågsätt		1999	2000	2001	2002	2003	
	Totalt						Total
1	Totalt dragfordon	1 140	1 120 r	1 191 r	1 237	1 246	Total tractive stock
2	- härav för persontrafik	573	569	656 r	706	716	- of which for passenger traffic
3	- härav för godstrafik	567	551 r	535 r	531	530	- of which for freight traffic
	Lok och lokomotorer						Locomotives and Light rail motor tractors
4	Ellok	414	402	402	401	394	Electric locomotives
5	Diesellok	210	201	202	193	188	Diesel locomotives
6	Ellokomotorer	-	-	-	-	-	Electric tractors
7	Diesellokomotorer	87	88 r	70 r	69	70	Diesel tractors
8	Summa	711 r	691 r	674 r	663	652	Total
	- härav för persontrafik						- of which for passenger traffic
9	Ellok	144	139	138	131	121	Electric locomotives
10	Diesellok	-	1	-	-	-	Diesel locomotives
11	Ellokomotorer	-	-	-	-	-	Electric tractors
12	Diesellokomotorer	-	-	1	1	1	Diesel tractors
13	Summa	144	140	139	132	122	Total
	- härav för godstrafik						- of which for freight traffic
14	Ellok	270	263	264	270	273	Electric locomotives
15	Diesellok	210	200	202	193	188	Diesel locomotives
16	Ellokomotorer	-	-	-	-	-	Electric tractors
17	Diesellokomotorer	87	88 r	69 r	68	69	Diesel tractors
18	Summa	567	551 r	535 r	531	530	Total
	Motorvagnar						Railcars
	<i>Motorvagnar, eldrivna tågsätt</i>						<i>Railcars, electric powered train sets</i>
19	Permanent kopplade tågsätt	328	332	381 r	414	423	Permanently coupled train sets
20	- härav i snabbtåg	50	50	50	56	66	- of which in high-speed trains
21	Tillfälligt kopplade tågsätt och ensamma motorvagnar	2	-	-	-	-	Temporarily coupled train sets and single railcars
	<i>Motorvagnar, eldrivna dragfordon</i>						<i>Railcars, electric powered tractive units</i>
22	I permanent kopplade tågsätt	342	343	431 r	497	511	In permanently coupled train sets
23	- härav i snabbtåg	57	57	57	63	73	- of which in high-speed trains
24	I tillfälligt kopplade tågsätt och ensamma motorvagnar	2	-	-	-	-	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	20	20	18	Permanently coupled train sets
26	Tillfälligt kopplade tågsätt och ensamma motorvagnar	65	66	66	57	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	20	20	18	In permanently coupled train sets
28	I tillfälligt kopplade tågsätt och ensamma motorvagnar	65	66	66	57	65	In temporarily coupled train sets and single railcars
29	Summa tågsätt av motorvagnar	415	418	467 r	491	506	Total railcar train sets
30	Summa dragfordon i motorvagnar	429	429	517 r	574	594	Total tractive units in railcars
		1999	2000	2001	2002	2003	Number of tractive units and train sets

Tabell C2: Dragfordon - Spårvägar / Tractive stock - Trams

Antal dragfordon		1999	2000	2001	2002	2003	
1	I tillfälligt kopplade tågsätt och ensamma spårvagnar	..	272	273	283	283	In temporarily coupled train sets and single tram-cars
		1999	2000	2001	2002	2003	Number of tractive units

Tabell C3: Dragfordon - Tunnelbana / Tractive stock - Metro

Antal dragfordon		1999	2000	2001	2002	2003	
1	I permanent kopplade tågsätt	200	200	200	196	174	In permanently coupled train sets
2	I tillfälligt kopplade tågsätt	675	600	541	421	410	In temporarily coupled train sets
3	Totalt	875	800	741	617	584	Total
		1999	2000	2001	2002	2003	Number of tractive units

Tabell C4: Transportfordon - Järnvägar / Transport stock - Railways

Transportfordon - godstrafik		1999	2000	2001	2002	2003	
Totalt godsvagnar							Total wagons
<i>Antal vagnar</i>							<i>Number of wagons</i>
1	Slutna vagnar	5 840	5 012	4 468 r	4 740	4 558	Covered wagons
2	Lådvagnar	520	464	462 r	457	434	High-sided open wagons
3	Flakvagnar	11 117	10 795 r	10 737 r	10 368	9 870	Flat wagons
4	Postvagnar	-	81	115	113	113	Mail wagons
5	Övriga vagnar	2 280	2 054	2 128 r	1 996	1 934	Other wagons
6	Totalt	19 757	18 406 r	17 910 r	17 674	16 909	Total
<i>Lastförmåga i ton</i>							<i>Capacity in tonnes</i>
7	Slutna vagnar	189 042	168 772	160 546 r	181 663	175 966	Covered wagons
8	Lådvagnar	21 312	18 263	16 897 r	16 711	15 883	High-sided open wagons
9	Flakvagnar	440 623	434 464 r	430 034 r	412 495	407 584	Flat wagons
10	Postvagnar	-	848	2 875	2 825	2 825	Mail wagons
11	Övriga vagnar	125 739	118 377	129 450 r	120 602	117 577	Other wagons
12	Totalt	776 716	740 724 r	739 802 r	734 296	719 835	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	4 270	3 633	3 274 r	3 266	3 092	Covered wagons
14	Lådvagnar	505	449	447 r	441	418	High-sided open wagons
15	Flakvagnar	7 133	6 824 r	6 860 r	6 362	5 826	Flat wagons
16	Postvagnar	-	81	115	113	113	Mail wagons
17	Övriga vagnar	1 040	1 014	999 r	1 003	1 055	Other wagons
18	Totalt	12 948	12 001 r	11 695 r	11 185	10 504	Total
<i>Lastförmåga i ton</i>							<i>Capacity in tonnes</i>
19	Slutna vagnar	127 128	108 257	97 665 r	105 180	99 960	Covered wagons
20	Lådvagnar	20 507	17 458	16 092 r	15 876	15 048	High-sided open wagons
21	Flakvagnar	253 557	248 625 r	217 712 r	199 569	192 804	Flat wagons
22	Postvagnar	-	848	2 875	2 825	2 825	Mail wagons
23	Övriga vagnar	79 639	78 892	78 410 r	77 750	83 400	Other wagons
24	Totalt	480 831	454 080 r	412 754 r	401 200	394 037	Total
- härav privatägda vagnar							- of which privately owned wagons
<i>Antal vagnar</i>							<i>Number of wagons</i>
25	Slutna vagnar	1 570	1 379	1 194	1 474	1 466	Covered wagons
26	Lådvagnar	15	15	15	16	16	High-sided open wagons
27	Flakvagnar	3 984	3 971 r	3 877 r	4 006	4 044	Flat wagons
28	Övriga vagnar	1 240	1 040	1 129	993	879	Other wagons
29	Totalt	6 809	6 405 r	6 215 r	6 489	6 405	Total
<i>Lastförmåga i ton</i>							<i>Capacity in tonnes</i>
30	Slutna vagnar	61 914	60 515	62 881	76 483	76 006	Covered wagons
31	Lådvagnar	805	805	805	835	835	High-sided open wagons
32	Flakvagnar	187 066	185 839 r	212 322 r	212 926	214 780	Flat wagons
33	Övriga vagnar	46 100	39 485	51 040	42 852	34 177	Other wagons
34	Totalt	295 885	286 644 r	327 048 r	333 096	325 798	Total
		1999	2000	2001	2002	2003	Transport stock - freight traffic

Tabell C4: Transportfordon - Järnvägar / Transport stock - Railways

Transportfordon - persontrafik		1999	2000	2001	2002	2003	
	Antal fordon						Number of vehicles
	<i>Lokdragna vagnar</i>						<i>Hauled by locomotives</i>
35	Sittvagnar	511	531	546	513	451	Coaches
36	Liggvagnar	89	89	89	91	87	Couchette coaches
37	Sovvagnar	83	86	86	86	77	Sleeping cars
38	Restaurangvagnar	24	32	38	34	34	Dining cars
39	Res- och expressgodsvagnar	55	7 ¹	7	7	2	Vans for luggage and express parcels
40	Postvagnar	81	–	–	–	–	Mail vans
41	Specialvagnar	34	34	34	33	34	Special coaches
42	Summa	877	779	800	764	685	Total
	<i>I motorvagnar och släpvagnar</i>						<i>In railcars and trailers</i>
43	Antal fordon	973	1 010	1 088	1 161	1 235	Number of vehicles
44	- härav i snabbtåg	252	252	252	264	284	- of which in high-speed trains
45	Totalt antal fordon	1 850	1 789	1 888	1 925	1 920	Total of vehicles
	Antal sitt- och sovplatser						Number of seats and sleeping berths
	<i>Sittplatser</i>						<i>Seats</i>
46	Sittvagnar	29 908	30 982	32 364	30 593	27 985	Coaches
47	Motorvagnar och släpvagnar	70 315	73 088	78 869 r	84 533	87 378	Railcars and trailers
48	- härav i snabbtåg	13 202	13 272	13 272	14 276	15 652	- of which in high-speed trains
49	Summa	100 223	104 070	111 233 r	115 126	115 363	Total
	<i>Sovplatser</i>						<i>Sleeping berths</i>
50	Sovvagnar	2 450	2 596	2 596	2 596	2 185	Sleeping cars
51	Liggvagnar	4 458	4 458	4 458	4 566	4 350	Couchette coaches
52	Summa	6 908	7 054	7 054	7 162	6 535	Total
53	Totalt antal sitt- och sovplatser	107 131	111 124	118 287 r	122 288	121 898	Total of seats and sleeping berths
		1999	2000	2001	2002	2003	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		1999	2000	2001	2002	2003	
1	Antal fordon	..	289	290	300	298	Number of vehicles
2	Antal sittplatser	..	13 270 r	13 918 r	15 471	15 953	Number of seats
3	Antal ståplatser	..	23 277 r	23 951 r	25 656	26 297	Number of standing places
		1999	2000	2001	2002	2003	Transport stock - passenger traffic

Tabell C6: Transportfordon - Tunnelbana / Transport stock - Metro

Transportfordon - persontrafik		1999	2000	2001	2002	2003	
1	Antal fordon	1009	1030	1071	1047	1112	Number of vehicles
2	Antal sittplatser	..	47 370	48 438	46 386	48 624	Number of seats
3	Antal ståplatser	..	107 606	110 234	105 842	110 952	Number of standing places
		1999	2000	2001	2002	2003	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)		1999	2000	2001	2002	2003	
1	<i>Persontrafik</i>						<i>Passenger traffic</i>
	Med eldrift	62 474	67 700	74 145 r	77 362	78 601	Electric powered
2	Med dieseldrift	9 383	9 575	9 683	9 582	9 126	Diesel powered
3	Summa	71 857	77 275	83 828 r	86 944	87 727	Total
	<i>Godstrafik</i>						<i>Freight traffic</i>
4	Med eldrift	34 260	35 624	36 073	35 894	35 848	Electric powered
5	Med dieseldrift	3 319	3 305	3 125	2 965	3 164	Diesel powered
6	Summa	37 579	38 929	39 198	38 859	39 012	Total
7	Summa eldrift	96 734	103 324	110 218 r	113 256	114 449	Total electric powered
8	Summa dieseldrift	12 702	12 880	12 808	12 547	12 290	Total diesel powered
9	Totalt	109 436	116 204	123 026 r	125 803	126 739	Grand total
		1999	2000	2001	2002	2003	Train kilometres (thousands)

Bruttotonkilometer av vagnar (miljoner) ¹		1999	2000	2001	2002	2003	
10	<i>Persontrafik</i>						<i>Passenger traffic</i>
	Med eldrift	14 107	15 078	15 888 r	16 518	16 541	Electric powered
11	Med dieseldrift	700	740	747	734	665	Diesel powered
12	Summa	14 807	15 818	16 635 r	17 252	17 206	Total
	<i>Godstrafik</i>						<i>Freight traffic</i>
13	Med eldrift	34 921	37 353	37 198	37 459	38 340	Electric powered
14	Med dieseldrift	1 633	1 763	1 753	1 586	1 886	Diesel powered
15	Summa	36 555	39 116	38 951	39 045	40 226	Total
16	Summa eldrift	49 029	52 431	53 086 r	53 977	54 881	Total electric powered
17	Summa dieseldrift	2 333	2 503	2 499	2 320	2 551	Total diesel powered
18	Totalt	51 362	54 934	55 585 r	56 297	57 432	Grand total
		1999	2000	2001	2002	2003	Gross hauled tonne-kilometres (millions) ¹

¹ Exklusive lok. / Excluding locomotives.

Sittplatskilometer (miljoner)		1999	2000	2001	2002	2003	
19	Med eldrift	17 579	19 582 r	20 934 r	22 054	22 485	Electric powered
20	Med dieseldrift	1 063	1 044	1 047	1 029	924	Diesel powered
21	Totalt	18 642	20 626 r	21 981 r	23 083	23 409	Total
		1999	2000	2001	2002	2003	Seat-kilometres (millions)

Spårvägar / Trams

(miljoner)		1999	2000	2001	2002	2003	
22	Tågkilometer (tusental)	..	11 095	11 068	12 800	12 917	Train-kilometres (thousands)
23	Bruttotonkilometer av vagnar	..	382	386	435	442	Gross hauled tonne-kilometres
24	Platskilometer	..	2 263 r	2 319 r	2 731	2 703	Seat- and standing place kilometres
25	- härav sittplatskilometer	..	811 r	848 r	1 025	1 034	- of which seat-kilometres
26	- härav ståplatskilometer	..	1 451 r	1 471 r	1 706	1 669	- of which standing place kilometres
		1999	2000	2001	2002	2003	(millions)

Tunnelbana / Metro

(miljoner)		1999	2000	2001	2002	2003	
27	Tågkilometer (tusental)	12 362	12 362	12 400	12 843	12 108	Train-kilometres (thousands)
28	Bruttotonkilometer av vagnar	2 258 r	2 243 r	2 314 r	2 330	2 186	Gross hauled tonne-kilometres
29	Platskilometer	13 773 r	13 635 r	13 896 r	13 805	13 137	Seat- and standing place kilometres
30	- härav sittplatskilometer	4 209	4 168	4 236	4 270	4 253	- of which seat-kilometres
31	- härav ståplatskilometer	9 564 r	9 467 r	9 660 r	9 535	8 884	- of which standing place kilometres
		1999	2000	2001	2002	2003	(millions)

Antal anställa / Staff

Railways

Antal anställda (medeltal)		1999	2000 ¹	2001	2002	2003	
32	Persontrafik	..	4 057 r	4 426 r	4 604	4 606	Passenger traffic
33	- härav kvinnor	..	..	..	1 555	1 539	- of whom female
34	Godstrafik	..	2 668	2 967 r	2 954	2 898	Freight traffic
35	- härav kvinnor	..	..	..	248	239	- of whom female
36	Totalt	11 220	6 725 r	7 393 r	7 558	7 504	Total
37	- härav kvinnor	..	..	..	1 803	1 778	- of whom female
		1999	2000	2001	2002	2003	Staff strength (mean numbers)

¹ Från och med 2000, endast personal verksamma med trafik och transporter inklusive administrativ personal. *As from 2000, only staff involved in operations including administrative staff.*

Spårväg / Trams

Antal anställda (medeltal)		1999	2000	2001	2002	2003	
38	Persontrafik ²	..	1 046 r	1 046 r	1 018	1 079	Passenger traffic ²
39	- härav kvinnor	..	..	..	269	288	- of whom female
		1999	2000	2001	2002	2003	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)		1999	2000	2001	2002	2003	
40	Persontrafik	2 650	2 770	2 775	2 795	2 885	Passenger traffic
41	- härav kvinnor	..	..	..	840	838	- of whom female
		1999	2000	2001	2002	2003	Staff strength (mean numbers)

Energianvändning / Energy consumption

Railways

Energianvändning		1999	2000	2001	2002	2003	
42	El för persontrafik i Gwh	..	1 017	1 009	1 042	1 086	Electricity for passenger traffic in Gwh
43	El för godstrafik i Gwh	..	901	963	932	933	Electricity for freight traffic in Gwh
44	Totalt för trafik	1 746	1 918	1 972	1 974	2 018	Total for traffic
45	Diesel för persontrafik i m ³	7 169	8 118	7 954	7 885	7 516	Diesel for passenger traffic in m ³
46	Diesel för godstrafik i m ³	22 063	21 418	20 188	19 215	19 362	Diesel for freight traffic in m ³
47	Totalt för trafik	29 232	29 536	28 142	27 101	26 878	Total for traffic
		1999	2000	2001	2002	2003	Energy consumption

Spårväg / Trams

Energianvändning		1999	2000	2001	2002	2003	
48	El för persontrafik i Gwh	..	54	55	56e ¹	57e ¹	Electricity for passenger traffic in Gwh
		1997	1998	1999	2002	2003	Energy consumption

¹ Fullständiga uppgifter saknas för vissa spårvägar varför redovisad energianvändning är estimerad *Since figures submitted are incomplete, these values are estimated.*

Tunnelbana / Metro

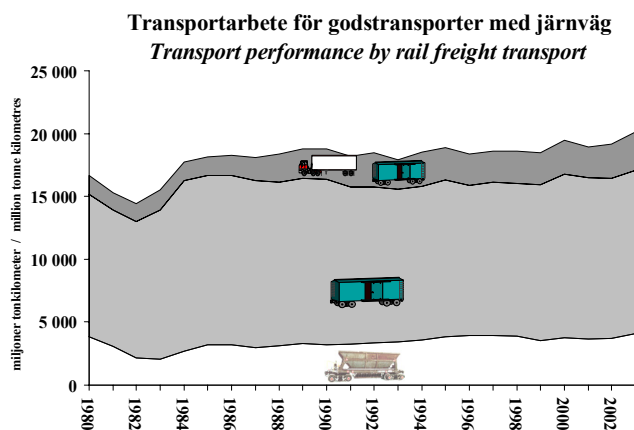
Energianvändning		1999	2000	2001	2002	2003	
49	El för persontrafik i Gwh	..	219	221	221e ¹	208e ¹	Electricity for passenger traffic in Gwh
		1999	2000	2001	2002	2003	Energy consumption

¹ Fullständiga uppgifter saknas för tunnelbanan varför redovisad energianvändning är estimerad *Since figures submitted are incomplete, these values are estimated.*

GODSTRAFIK

Det totala transportarbetet med järnväg i Sverige uppgick år 2002 till drygt 19,2 och år 2003 till 20,1 miljarder tonkilometer och den transporterade godsmängden till drygt 54,8 respektive 57,9 miljoner ton. Nivån på transportarbetet år 2003, är den högsta någonsin. I siffrorna ingår inte tomma privatvagnar, vilka normalt svarar för ungefär 0,6 miljarder tonkilometer respektive 1,2 miljoner ton.

Inrikestrafiken svarade år 2002 för 10,6 och år 2003 för 10,8 miljarder tonkilometer om man räknar bort malmtransporterna. Motsvarande värde för utrikestrafiken var 4,6 respektive 5,0 miljarder tonkilometer. Inrikestransporterna ökade således år 2003 med ungefär 0,2 miljarder tonkilometer vid en jämförelse med år 2002 och med 0,6 miljarder tonkilometer vid en jämförelse med år 2001. Utrikestransporterna minskade år 2003 med 0,4 miljarder tonkilometer vid en jämförelse med år 2002 och med 0,2 miljarder tonkilometer vid en jämförelse med år 2001. Minskningen för utrikestransporterna ligger nästan uteslutande på exporten. Transittrafiken svarade för mindre än 0,3 miljarder tonkilometer för såväl år 2002 som år 2003. Malmtransporterna svarade år 2002 för drygt 3,7 miljarder tonkilometer och år 2003 för nästan 4,1 miljarder tonkilometer.



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 erhöll trafikeringsrätten för malmtrafiken på malmbanan och övertog transporterna från SJ.

Avregleringen av stommätet har medfört att det åren 2002 och 2003, utöver MTAB:s malmtransporter, också transporterades ungefär 0,5 miljarder tonkilometer av andra operatörer än Green Cargo AB (f.d. SJ Gods).

Utvecklingen för transportsektorn åren 2002 och 2003 präglades av en global konjunkturedgång. Den nedåtgående konjunkturen kunde skönjas i USA redan under inledningen av år 2001. Även i Europa kunde man under inledningen av år 2001 skönja en konjunkturavmattning som sedermera ledde till en lågkonjunktur som kvarstod under större delen av åren 2002 och 2003. Åren 2001, 2002 och 2003 måste därför betraktas som en sammanhållen period, vilket gör det svårt att skilja ut orsakerna till transportsektorns utveckling under åren 2002 och 2003 från utvecklingen

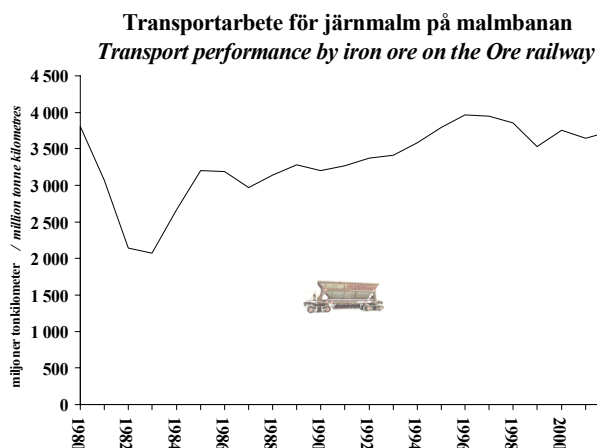
FREIGHT TRAFFIC

The total transport performance on the railways in Sweden amounted in 2002 to just over 19.2 and in 2003 to 20.1 billion tonne-kilometre, and the volume of freight transported to just over 54.8 and 57.9 million tonnes respectively. The level of transport performance in 2003 is the highest ever. The figures do not include empty private wagons, which normally account for 0.6 billion tonne-kilometre and 1.2 million tonnes respectively.

National traffic accounted in 2002 for 10.6 and in 2003 for 10.8 billion tonne-kilometre if ore consignments are discounted. The corresponding figures for international traffic were 4.6 and 5.0 billion tonne-kilometre respectively. Consequently, national freight transport increased in 2003 by approximately 0.2 billion tonne-kilometre compared with 2002 and by 0.6 billion tonne-kilometre in a comparison with 2001. International freight transport decreased in 2003 by 0.4 billion tonne-kilometre in comparison with 2002 and by 0.2 billion tonne-kilometre compared with 2001. The decrease in the case of international freight transport is almost entirely attributable to exports. Transit traffic accounted for less than 0.3 billion tonne-kilometre for both 2002 and 2003. Ore consignments in 2002 accounted for just over 3.7 and in 2003 for almost 4.1 billion tonne-kilometre.

In 1990, operators other than SJ were given the opportunity to operate traffic on feeder lines. At the end of the first six months of 1996, the main line network was also opened to other operators, although priority was to be given to the established freight traffic in connection with train path allocation. However, as a result of the reform, operators on the feeder lines were given the opportunity to operate "full-scale" services. MTAB was granted the operating rights for ore transport on the Iron Ore Line and took over the transport operations from SJ.

Deregulation of the main-line network has meant that in 2002 and 2003, in addition to MTAB's ore consignments, approximately 0.5 billion tonne-kilometre were transported by operators other than Green Cargo AB (formerly SJ Freight).

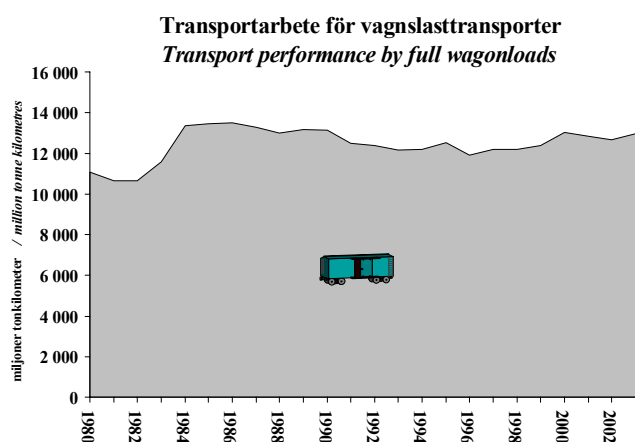


Developments for the transport sector in 2002 and 2003 were characterised by a global recession. Traces of the declining economy had already been seen in the USA at the beginning of 2001. In Europe too, it was possible to see a downswing in the economy which later resulted in a recession that remained for most of 2002 and 2003. The years 2001, 2002 and 2003 must therefore be regarded as a continuous period, which makes it difficult to distinguish the reasons behind developments in the

under år 2001. För att öka förståelsen för utvecklingen åren 2002 och 2003 redovisas därför nedan i vissa fall även utvecklingen för år 2001.

En faktor som under de aktuella åren präglat världsekonomin och fått relativt stora konsekvenser för den globala transportnäringen är att Japans roll som drivande för ekonomierna i Asien till viss del har övertagits av Kina, där en ökad efterfrågan har fått stort genomslag i och med det stora befolkningsunderlaget, vilket påverkat den ekonomiska tillväxten. Den förbättrade kinesiska ekonomin har även haft en stor inverkan på Sverige och på den svenska järnvägen genom en kraftigt ökad efterfrågan på malm och metaller, framför allt stål.

Den svenska ekonomin var under åren 2001, 2002 och 2003, liksom i de flesta av världens övriga industriländer, inne i en lågkonjunktur. BNP ökade endast med 1,0, 2,0 respektive 1,5 % under dessa år



Den relativt svaga produktionsökningen genererades huvudsakligen av en inhemsk svag ökning av konsumtionen, trots en relativt kraftig ökning av den disponibla inkomsten. Exporten utvecklades ogynnsamt, vilket förklaras av kraftiga efterfrågeminskningar som framför allt avsåg tele- och fordonsindustrin, men även branscher som har större betydelse för transportsektorn.

Den svaga konsumtionsökningen medförde en ogynnsam utveckling för importen av konsumtionsvaror. Den svaga utvecklingen för exporten medförde en ogynnsam utveckling för importen av insatsvaror till exportindustrin, vilken fick en stor inverkan på transportsektorn. Under år 2003 kan man dock notera en återhämtning, dock med stora obalanser mellan olika varuslag och tidsperioder.

Det totala inrikes godstransportarbetet, inklusive inrikesdelen av utrikes transporter till sjöss, uppgick år 2002 till ca 88 och år 2003 till ca 90 miljarder tonkilometer. 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 2002 till nästan 81 och år 2003 till nästan 83 miljarder tonkilometer, vilket är den högsta nivån någonsin. Järnvägen svarade år 2003 för 24 %, lastbilen för 37 %, inrikes sjöfarten för 9 % och utrikes sjöfarten för 30 % av transportarbetet.

Transportarbetet för järnvägsdelen av kombitrafiken uppgick

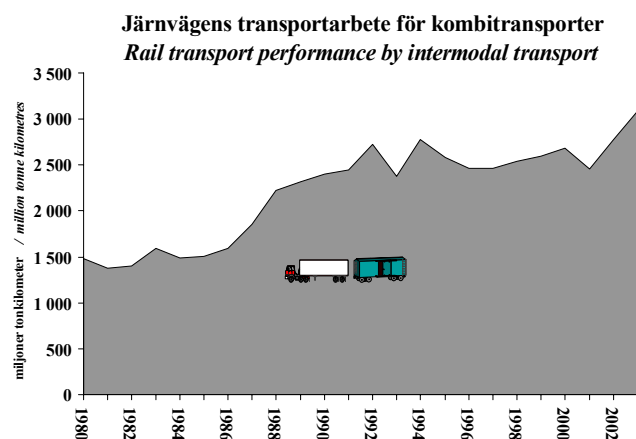
transport sector during 2002 and 2003 from the development in 2001. Therefore, in order to provide a greater understanding of the developments in 2002 and 2003, in certain cases an account is also given below of developments in 2001.

One factor which during the period in question made an impact on the world economy and had relatively serious consequences for the global transport sector is that the role of Japan as a driving force for the economies in Asia has to a certain extent been taken over by China, where a growing demand has had a major impact bearing in mind the large population base, which has had an effect on economic growth. The improved Chinese economy has also had a major impact on Sweden and on the Swedish railways through a substantial increase in the demand for ore and metals, primarily steel.

As in most of the world's other industrial countries, the Swedish economy in 2001, 2002 and 2003 was in recession. GNP increased by only 1.0, 2.0 and 1.5 % during these years.

The relatively weak increase in production was mainly generated by a weak increase in domestic consumption, despite a relatively strong upswing in disposable income. Exports developed unfavourably, which is explained by significant downswings in demand primarily in the telecom and automotive industries, but also in industries that are important for the transport sector.

The weak increase in consumption resulted in unfavourable development for imports of consumer goods. The weak export trend led to an unfavourable development for imports of inputs for the export industry, which had a major impact on the transport sector. During 2003, however, a recovery could be noted, although with a major imbalance between different types of goods and different periods of time.



The total national freight transport performance, including the national part of international transport by sea, amounted in 2002 to approximately 88 and in 2003 to some 90 billion tonne-kilometre. Included in these figures are consignments by foreign trucks and trucks with a maximum payload of less than 3.5 tonnes, which are not included in the official statistics.

The total national long-distance (> 100 km) freight transport performance amounted in 2002 to almost 81 and in 2003 to almost 83 billion tonne-kilometre, which is the highest level ever. The railways accounted in 2003 for 24 %, road transport for 37 %, national shipping for 9 % and international shipping for 30 % of the transport performance.

år 2002 till 2,8 och år 2003 till 3,1 miljarder tonkilometer och den transporterade godsmängden till 5,3 respektive 5,7 miljoner ton. Transportarbetet ökade år 2003 med 0,6 miljarder tonkilometer vid en jämförelse med år 2001. Utrikes kombitransporterna svarade år 2003 för 0,5 miljarder tonkilometer.

Av järnvägens samlade transportarbete svarade år 2003 järn och stål för 25 %, malm och skrot för 21 %, pappersmassa och papper för 19 % samt rundvirke och sågade trävaror för 9 %.

The transport performance for the rail component of multi-modal transport amounted in 2002 to 2.8 and in 2003 to 3.1 billion tonne-kilometre and the volume of freight transported to 5.3 and 5.7 million tonnes. The transport performance increased in 2003 by 0.6 billion tonne-kilometre in a comparison with 2001. Foreign multi-modal transport accounted in 2003 for 0.5 billion tonne-kilometre.

Of the railways total transport performance, in 2003 iron and steel accounted for 25 %, ore and scrap metal for 21 %, pulp and paper for 19 % and round timber and sawn wood products for 9 %.

Tabell D2: Godstransporter på järnväg / Goods transport by railway

Transporterad godsmängd / Tonnes carried

Transporterad godsmängd (tusen ton)		1999	2000	2001	2002	2003	
<i>Inland</i>							<i>Domestic consignments</i>
1	Expressgods	13	10 ¹	–	–	–	Express parcels
2	Vagnslastgods	17 602	18 997	19 025	19 496	19 382	Wagonloads
3	Malm på malmbanan	10 604	10 221	10 777	10 391	11 867	Ore on the Ore Railway
4	Kombitransporter	4 004	4 139	4 065	4 325	4 572	Intermodal consignments
5	Tomma privatvagnar	926	973	928	– ²	–	Empty privately owned wagons
6	Summa inland	33 149	34 340	34 795	34 211	35 821	Total
<i>Utland</i>							<i>Cross-border consignments</i>
7	Expressgods	0	0 ¹	–	–	–	Express parcels
8	Vagnslastgods	7 504	7 788	7 102	6 799	7 178	Wagonloads
9	Malm på malmbanan	11 716	13 986	12 226	12 772	13 731	Ore on the Ore Railway
10	Kombitransporter	937	857	838	998	1 139	Intermodal consignments
11	Tomma privatvagnar	294	293	245	– ²	–	Empty privately owned wagons
12	Summa utland	20 451	22 923	20 411	20 569	22 047	Total
<i>Inland och utland</i>							<i>All consignments</i>
13	Expressgods	13	10 ¹	–	–	–	Express parcels
14	Vagnslastgods	25 106	26 785	26 127	26 295	26 560	Wagonloads
15	Malm på malmbanan	22 320	24 207	23 003	23 163	25 598	Ore on the Ore Railway
16	Kombitransporter	4 941	4 995	4 903	5 323	5 711	Intermodal consignments
17	Tomma privatvagnar	1 220	1 266	1 173	– ²	–	Empty privately owned wagons
18	Totalt	53 600	57 263	55 205	54 780	57 868	Grand total
19	- härav i systemtåg (exklusive malm på malmbanan)	9 915	10 606	11 813	12 736	12 720	- of which full train loads (excluding ore on the Ore Railway)
		1999	2000	2001	2002	2003	Tonnes carried (in thousands)

Transportarbete / Transport performance

Transportarbete (miljoner tonkilometer)		1999	2000	2001	2002	2003	
<i>Inland</i>							<i>Domestic consignments</i>
1	Expressgods	5	5 ¹	–	–	–	Express parcels
2	Vagnslastgods	7 539	7 890	8 079	8 202	8 185	Wagonloads
3	Malm på malmbanan	1 771	1 727	1 831	1 834	2 031	Ore on the Ore Railway
4	Kombitransporter	2 296	2 377	2 160	2 368	2 611	Intermodal consignments
5	Tomma privatvagnar	425	421	431	– ²	–	Empty privately owned wagons
6	Summa inland	12 036	12 420	12 501	12 404	12 827	Total
<i>Utland</i>							<i>Cross-border consignments</i>
7	Expressgods	0	0 ¹	–	–	–	Express parcels
8	Vagnslastgods	4 832	5 140	4 769	4 477	4 782	Wagonloads
9	Malm på malmbanan	1 759	2 029	1 817	1 903	2 054	Ore on the Ore Railway
10	Kombitransporter	301	305	298	413	477	Intermodal consignments
11	Tomma privatvagnar	162	195	163	– ²	–	Empty privately owned wagons
12	Summa utland	7 054	7 668	7 047	6 793	7 314	Total
<i>Inland och utland</i>							<i>All consignments</i>
13	Expressgods	5	5 ¹	–	–	–	Express parcels
14	Vagnslastgods	12 371	13 030	12 848	12 679	12 967	Wagonloads
15	Malm på malmbanan	3 530	3 756	3 647	3 737	4 086	Ore on the Ore Railway
16	Kombitransporter	2 597	2 682	2 458	2 781	3 088	Intermodal consignments
17	Tomma privatvagnar	588	615	594	– ²	–	Empty privately owned wagons
18	Totalt	19 090	20 088	19 547	19 197	20 141	Grand total
19	- härav i systemtåg (exklusive malm på malmbanan)	4 537	4 679	5 243	5 614	5 766	- of which full train loads (excluding ore on the Ore Railway)
		1999	2000	2001	2002	2003	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: Varugruppsfördelning 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)	1999	2000	2001	2002	2003
1	Spannmål / <i>Cereals</i>	32	20	16	19	28
2	Potatis, annan färsk eller frusen frukt, grönsaker <i>Potatoes, other fresh or frozen fruits and vegetables</i>	186	148	126	127	123
3	Levande djur, sockerbetor / <i>Live animals, sugar beet</i>	0	0	0	0	0
4	Trä och kork / <i>Wood and cork</i>	6 465	6 759	6 469	6 577	6 453
5	Textil, textilartiklar, konstfiber, andra råmaterial <i>Textiles, textile articles, man-made fibres, other raw materials</i>	6	7	10	8	6
6	Livsmedel och djurfoder / <i>Foodstuff and animal fodder</i>	838	779	697	539	528
7	Oljefrö, oljehaltiga frukter och fetter <i>Oil seeds and oleaginous fruits and fats</i>	37	35	23	18	20
8	Fasta mineraliska ämnen / <i>Solid mineral fuels</i>	324	377	532	432	301
9	Råolja / <i>Crude petroleum</i>	–	–	–	–	–
10	Mineralolja / <i>Petroleum products</i>	867	845	779	834	958
11	Järnmalm. Järn- och stålskrot och slagg från masugnar <i>Iron ore, iron and steel waste and blast furnace dust</i>	22 816	24 648	23 428	23 583	25 932
12	Metaller och metallavfall som inte innehåller järn <i>Non-ferrous ores and waste</i>	197	289	283	249	328
13	Produkter från metallindustrin / <i>Metal products</i>	7 675	8 120	7 999	8 225	8 326
14	Cement, kalk, byggnadsmaterial <i>Cement, lime, manufactured building materials</i>	253	300	306	217	221
15	Obearbetade eller bearbetade mineraliska ämnen <i>Crude and manufactured minerals</i>	633	766	661	691	819
16	Natur- och konstgödsel / <i>Natural and chemical fertilisers</i>	93	112	84	82	89
17	Kolbaserade kemikalier, tjära / <i>Coal chemicals, tar</i>	5	7	7	10	11
18	Andra kemikalier än kolbaserade kemikalier, tjära <i>Chemicals other than coal chemicals and tar</i>	975	1 003	1 026	943	878
19	Papper, pappersmassa och returpapper <i>Paper pulp and waste paper</i>	1 836	1 847	1 867	1 899	1 965
20	Transportmedel, maskiner, apparater, motorer <i>Transport equipment, machinery, apparatus, engines</i>	567	625	659	723	899
21	Metallvaror / <i>Products of metal</i>	126	104	103	67	52
22	Glas, glasvaror och keramiska produkter <i>Glass, glassware, ceramic products</i>	109	80	73	28	28
23	Läder, textilier, kläder, andra bearbetade varor <i>Leather, textile, clothing, other manufactured articles</i>	4 186	4 900	4 729	4 799	4 948
24	Övriga varor / <i>Miscellaneous articles</i>	4 143	4 215	4 157	4 711	4 957
	Totalt / Total	52 367	55 988	54 032	54 780	57 868
	Särredovisning av vissa varuslag					
	Rundvirke / <i>Round timber</i>	5 271	5 460	5 169	5 448	5 421
	Sågade och hyvlade trävaror ¹ / <i>Manufactured products ¹</i>	796	823	718	615	566
	Flis, trä- och sågavfall / <i>Wood chips and waste wood</i>	393	477	577	500	459
	Jord, grus, sten och sand / <i>Soil, gravel, stone and sand</i>	174	176	152	144	153
	Papper, papp och varor därav / <i>Products of paper and pasteboard</i>	3 854	4 506	4 313	4 377	4 415

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: Varugruppsfördelning 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)	1999	2000	2001	2002	2003
1	Spannmål / <i>Cereals</i>	19	11	7	11	10
2	Potatis, annan färsk eller frusen frukt, grönsaker <i>Potatoes, other fresh or frozen fruits and vegetables</i>	90	67	54	55	55
3	Levande djur, sockerbetor / <i>Live animals, sugar beet</i>	0	0	0	0	0
4	Trä och kork / <i>Wood and cork</i>	1 921	2 065	1 952	1 894	1 763
5	Textil, textilartiklar, konstfiber, andra råmaterial <i>Textiles, textile articles, man-made fibres, other raw materials</i>	5	8	9	9	8
6	Livsmedel och djurfoder / <i>Foodstuff and animal fodder</i>	531	507	412	336	335
7	Oljefrö, oljehaltiga frukter och fetter <i>Oil seeds and oleaginous fruits and fats</i>	37	33	26	19	19
8	Fasta mineraliska ämnen / <i>Solid mineral fuels</i>	118	144	199	163	105
9	Råolja / <i>Crude petroleum</i>	–	–	–	–	–
10	Mineraloljeprodukter / <i>Petroleum products</i>	266	260	241	258	303
11	Järnmalm. Järn- och stålskrot och slagg från masugnar <i>Iron ore, iron and steel waste and blast furnace dust</i>	3 743	3 968	3 878	3 966	4 293
12	Metaller och metallavfall som inte innehåller järn <i>Non-ferrous ores and waste</i>	109	136	127	117	144
13	Produkter från metallindustrin / <i>Metal products</i>	4 637	4 702	4 896	4 954	5 135
14	Cement, kalk, byggnadsmaterial <i>Cement, lime, manufactured building materials</i>	110	119	140	102	105
15	Obearbetade eller bearbetade mineraliska ämnen <i>Crude and manufactured minerals</i>	225	241	206	252	342
16	Natur- och konstgödsel / <i>Natural and chemical fertilisers</i>	50	58	43	37	41
17	Kolbaserade kemikalier, tjära / <i>Coal chemicals, tar</i>	4	5	6	7	7
18	Andra kemikalier än kolbaserade kemikalier, tjära <i>Chemicals other than coal chemicals and tar</i>	544	578	581	543	520
19	Papper, pappersmassa och returpapper <i>Paper pulp and waste paper</i>	999	981	947	985	1 084
20	Transportmedel, maskiner, apparater, motorer <i>Transport equipment, machinery, apparatus, engines</i>	314	352	364	382	438
21	Metallvaror / <i>Products of metal</i>	76	66	56	26	21
22	Glas, glasvaror och keramiska produkter <i>Glass, glassware, ceramic products</i>	53	44	33	16	15
23	Läder, textilier, kläder, andra bearbetade varor <i>Leather, textile, clothing, other manufactured articles</i>	2 503	2 870	2 626	2 592	2 727
24	Övriga varor / <i>Miscellaneous articles</i>	2 145	2 252	2 149	2 474	2 672
	Totalt / Total	18 498	19 468	18 953	19 197	20 141
	Särredovisning av vissa varuslag					
	Rundvirke / <i>Round timber</i>	1 153	1 231	1 159	1 260	1 204
	Sågade och hyvlade trävaror ¹ / <i>Manufactured products ¹</i>	686	733	654	518	461
	Flis, trä- och sågavfall / <i>Wood chips and waste wood</i>	80	100	137	112	94
	Jord, grus, sten och sand / <i>Soil, gravel, stone and sand</i>	52	49	40	35	37
	Papper, papp och varor därav / <i>Products of paper and pasteboard</i>	2 313	2 654	2 434	2 423	2 553

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

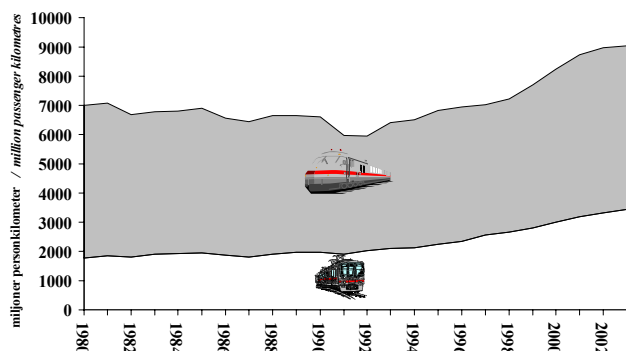
RID	Transporterad gods-mängd / Tonnes carried (tusen ton / thousand tonnes)	1999	2000	2001	2002	2003
1	Sprängämnen <i>Explosives</i>	1	1	2	1	1
2	Gaser (komprimerade, flytande eller tryckupplösta) <i>Gases, compressed, liquefied or dissolved under pressure</i>	603	633	630	681	863
3	Brandfarliga vätskor <i>Flammable liquids</i>	399	421	416	440	482
4.1	Brandfarliga fasta ämnen <i>Flammable solids</i>	62	59	47	39	18
4.2	Självantändande ämnen <i>Substances liable to spontaneous combustion</i>	48	31	41	30	80
4.3	Ämnen som vid kontakt med vatten utvecklar brandfarliga gaser <i>Substances which, in contact with water, emit flammable gases</i>	175	225	181	149	167
5.1	Oxiderande ämnen <i>Oxidising substances</i>	291	302	329	309	313
5.2	Organiska peroxider <i>Organic peroxides</i>	8	13	14	19	16
6.1	Giftiga ämnen <i>Toxic substances</i>	49	49	43	43	49
6.2	Smittsamma ämnen <i>Substances liable to cause infections</i>	-	-	-	-	-
7	Radioaktiva ämnen <i>Radioactive matter</i>	0	0	1r	1	1
8	Frätande ämnen <i>Corrosives</i>	339	350	317	283	241
9	Övriga farliga ämnen <i>Miscellaneous dangerous substances</i>	18	17	16	11	10
	Totalt / Total	1 993	2 102	2 038	2 006	2 239
RID	Transportarbete / Transport performance (miljoner tonkilometer / million tonne-kilometres)	1999	2000	2001	2002	2003
1	Sprängämnen <i>Explosives</i>	1	1	2	0	0
2	Gaser (komprimerade, flytande eller tryckupplösta) <i>Gases, compressed, liquefied or dissolved under pressure</i>	231	254	237	253	298
3	Brandfarliga vätskor <i>Flammable liquids</i>	148	158	153	155	167
4.1	Brandfarliga fasta ämnen <i>Flammable solids</i>	32	31	24	21	12
4.2	Självantändande ämnen <i>Substances liable to spontaneous combustion</i>	32	21	21	19	36
4.3	Ämnen som vid kontakt med vatten utvecklar brandfarliga gaser <i>Substances which, in contact with water, emit flammable gases</i>	121	133	115	101	104
5.1	Oxiderande ämnen <i>Oxidising substances</i>	174	183	192	175	189
5.2	Organiska peroxider <i>Organic peroxides</i>	5	10	14	21	17
6.1	Giftiga ämnen <i>Toxic substances</i>	33	34	33	33	37
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>	177	190	182	163	136
9	Övriga farliga ämnen <i>Miscellaneous dangerous substances</i>	24	23	22	14	13
	Totalt / Total	978	1 037	994	956	1 007

PERSONTRAFIK

Järnvägar

Det totala transportarbetet med järnväg i Sverige uppgick år 2002 till 9,0 och år 2003 till 9,1 miljarder personkilometer. Antalet järnvägsresor uppgick år 2002 till 143 och år 2003 till 148 miljoner. År 1998 uppnåddes den dittills högsta nivån och därefter har trafiken fortsatt att öka för varje år. Ökningen kan hänföras både till den långväga (interregionala) trafiken och den kortväga (lokala och regionala) trafiken.

Transportarbete för resor med järnväg
Transport performance for rail journeys



År 1990 genomfördes den s. k. länsbanereformen, vilken innebär att länsstrafikhuvudmännen övertog ansvaret för persontrafiken på länsjärnvägarna. Fr. o. m. den 1 juli 1996 fick trafik huvudmännen trafikeringssrätt 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 omreglerades den långväga busstrafiken. Omregleringen 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.

Förändringarna under åren 1999 och 2000 medförde att de privata operatörernas andel av järnvägens transportarbete ökade från 3 % år 1999 till 27 % år 2003. Av det långväga transportarbetet svarade de privata operatörerna dock endast för 13 %, medan de svarade för nästan hälften av det kortväga transportarbetet. Det är upphandlingen av några stora trafiksystem som medfört att de privata operatörerna utvidgat sin marknad. Som exempel på detta kan nämnas Citypendeln som tog över pendeltågstrafiken i Stockholmsregionen.

PASSENGER TRAFFIC

Railways

The total transport performance on the railways in Sweden amounted in 2002 to 9.0 and in 2003 to 9.1 billion passenger-kilometres. The number of railway journeys in 2002 amounted to 143 and in 2003 to 148 million. In 1998, the highest level ever was achieved and thereafter the traffic has continued to increase every year. The increase is attributable to both the long-distance (inter-regional) traffic as well as the short-distance (local and regional) traffic.

In 1990, the so-called county line reform was carried out, which meant that the county transport principals took over responsibility for passenger services on the county railways. From 1 July 1996 onwards, the transport principals were also granted operating rights for local and regional passenger services on the main lines in their own counties. After special review and the Government's consent, they were also given the chance to operate passenger services on the main lines in adjoining counties provided the aim was to develop the local or regional passenger services in their own counties.

1994 saw the beginning of air transport deregulation, which resulted in SAS being subjected to competition on the most attractive routes. Deregulation affected rail transport as a result of increased competition for the X2000.

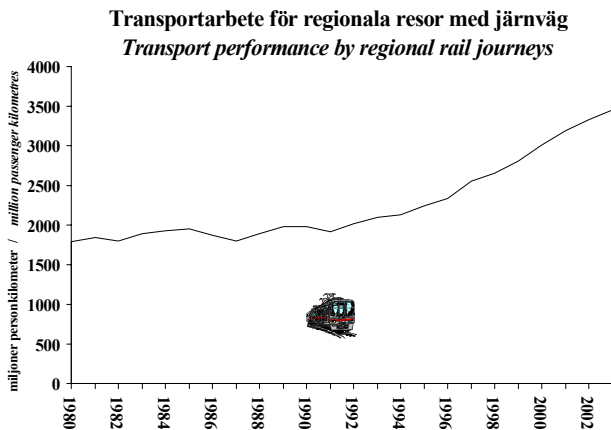
In 1999, long-distance bus services were deregulated. The deregulation had an impact on rail transport trends as early as in 1997 and 1998 in that traffic had in practice already been deregulated in these two years. Bus transport was faced by an increase in low-price rail travel campaigns, after which the market stabilised.

1999 saw the establishment of the Public Transport Agency, Rikstrafiken – an authority for the procurement of unprofitable public transport – which took over those functions that were previously the responsibility of the Delegation for the Purchase of Certain Public Transport. The purpose, among other things, was to be able to provide support for unprofitable inter-regional traffic and traffic on county lines.

The changes in 1999 and 2000 meant that the private operators' share of railway transport performance increased from 3 % in 1999 to 27 % in 2003. However, of the long-distance transport performance, the private operators only accounted for 13 %, whereas they were responsible for almost half of the short-distance transport performance. It was the procurement of several major transport systems which meant that the private operators expanded their market. As an example of this, mention can be made of Citypendeln who took over the commuter train services in the Stockholm region.

During 2001, 2002 and 2003, the preconditions for travel were changed in many respects. These years should therefore be regarded as a continuous period, which makes it difficult to distinguish the reasons behind developments in the transport sector during 2002 and 2003 from the development in 2001. Therefore, in order to provide a greater understanding of the developments in 2002 and 2003, in certain cases an account is also given below of developments in 2001.

Under åren 2001, 2002 och 2003 ändrades förutsättningarna för resandet i många avseenden. Dessa år bör därför betraktas som en sammanhållen period, vilket gör det svårt att skilja ut orsakerna till transportsektorns utveckling under åren 2002 och 2003 från utvecklingen under år 2001. För att öka förståelsen för utvecklingen åren 2002 och 2003 redovisas därför nedan i vissa fall även utvecklingen för år 2001.



Utvecklingen för transportsektorn under åren 2001, 2002 och 2003 bör ses i perspektivet av att den svenska ekonomin under dessa år var inne i en lågkonjunktur. BNP ökade endast med 1,0, 2,0 respektive 1,5 %. Den inhemska konsumtionsökningen var svag trots att hushållens disponibla inkomster ökade. En bidragande orsak till den låga konsumtionsutvecklingen var den osäkra utvecklingen på börsen, vilket skapade osäkerheter om storleken på hushållens förmögenhet.

Järnvägens utveckling under åren 2002 och 2003 präglades av förändringar som genomförts tidigare. År 1999 sänktes banavgifterna för järnvägen, år 2000 infördes en avgift på Öresundsbron för hela tågtrafiken och år 2001 sänktes moms på resor från 12 till 6 %. Många nya snabba regionaltåg, Reginatåg och Öresundståg, levererades och sattes i trafik. Nya tåg och delvis nya linjer etablerades, bl.a. av Tåg i Bergslagen, X-trafik, Västtrafik och av SJ i Mälardalen.

Trafiken med Öresundståg utvidgades bl.a. med linjen Köpenhamn-Kalmar. Öresundstrafiken gav åren 2002 och 2003 ett mer påtagligt bidrag till transportarbetet än tidigare år. Genom att trafiken var i ett uppbyggnadsskede påverkades den endast marginellt av den svaga konjunkturen.

Nya snabbtågslinjer etablerades mellan Göteborg-Köpenhamn och Stockholm-Oslo. Dessa drevs av Linx, ett bolag som ägs gemensamt av SJ AB och NSB (Norska statsbanorna).

Det totala inrikes persontransportarbetet uppgick år 2002 till ca 125 och år 2003 till ca 127 miljarder 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 2003 svarade bilen och motorcykeln för 76 % av transportarbetet, de kollektiva färdmedlen för 20 % samt gång, cykel och moped för 4 %. Järnvägen svarade för 7 % av transportarbetet och andelen har successivt ökat de senaste åren.

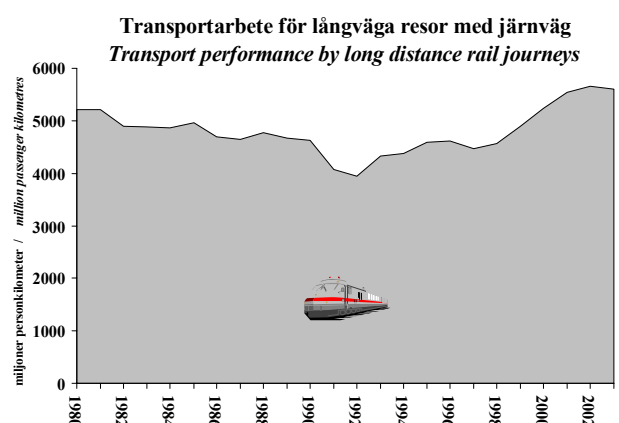
Developments in the transport sector during 2001, 2002 and 2003 should be seen against the fact that the Swedish economy was in recession during these years. GNP increased by only 1.0, 2.0 and 1.5 %. Domestic consumption was weak, despite an upswing in disposable income. A contributory factor for the weak development in consumption was the uncertain developments on the stock market, which created uncertainty surrounding the wealth of households.

Development of the railways in 2002 and 2003 was characterised by changes that had been made earlier. In 1999, track charges for the railways were lowered, in 2000 a charge was levied on the Öresund Bridge for all rail traffic and in 2001 VAT on travel was reduced from 12 to 6 %. A large number of fast new regional trains –Regina trains and Öresund trains – were delivered and put into service. New trains were introduced and partially new lines were established by Tåg i Bergslagen, X-trafik, Västtrafik and by SJ in the Mälardalen region.

Öresund train services were extended to include the Copenhagen-Kalmar Line. In 2002 and 2003, traffic across the Sound (Öresundstrafiken) gave a more reliable contribution to transport performance than in previous years. Since the services were in an introductory phase, they were only marginally affected by the weak economy.

New fast train routes were established between Gothenburg and Copenhagen and between Stockholm and Oslo. These were operated by Linx, a company owned jointly by SJ AB and NSB (Norwegian State Railways).

The total domestic passenger transport performance is calculated in 2002 to amount to approximately 125 and in 2003 to some 127 billion passenger-kilometres. Commercial transport drivers, i.e. lorry drivers, tractor drivers, taxi drivers, engine drivers, etc. are not included in the calculations. The transport performance for these categories can be estimated to be just over 5 billion passenger-kilometres.



In 2003, the car and motorcycle accounted for 76 % of the transport performance, public transport for 20 % and walking, cycle and moped for 4 %. The railways accounted for 7 % of the transport performance and the share has gradually increased during recent years.

Of the long-distance (> 100 km) transport performance in 2003 of approximately 38 billion passenger-kilometres, the railways accounted for 5.6 billion passenger-kilometres, which is equivalent

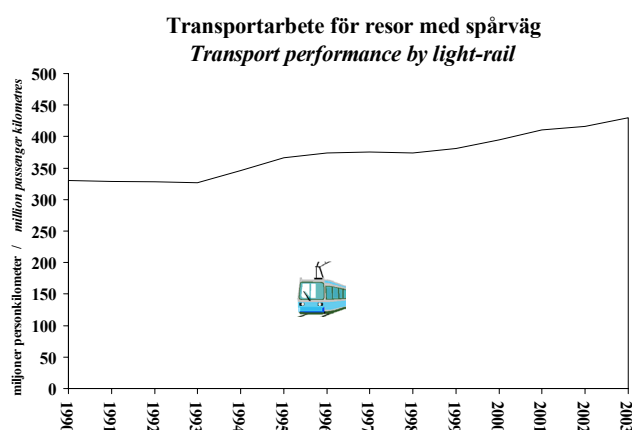
Av det långväga (> 10 mil) transportarbetet år 2003 på ca 38 miljarder personkilometer svarade järnvägen för 5,6 miljarder personkilometer, vilket motsvarar ca 15 %. Järnvägens andel har successivt ökat de senaste åren. Flygets andel av det långväga transportarbetet uppgick till ca 10 %.

Av det kortväga (<= 10 mil) transportarbetet år 2003 på ca 90 miljarder personkilometer svarade järnvägen för 3,5 miljarder personkilometer, vilket motsvarar ca 4 %. Även för denna trafik har järnvägens andel successivt ökat de senaste åren.

Spårväg och tunnelbana

Det totala transportarbetet med spårväg och tunnelbana uppgick såväl år 2002 som år 2003 till ca 2 miljarder personkilometer. Mer än tre fjärdedelar av detta transportarbete utförs av tunnelbanan i Stockholm. Spårvägen i Göteborg svarar för nästan 90 % av transportarbetet på spårväg.

Tunnelbane- och spårvägstrafiken ligger åren 2002 och 2003 på samma nivå som för åren 2000 och 2001. Den skillnad som kan noteras hänförs till tillkomsten av Stockholms nya spårvägslinje, dvs. Tvärbanan. Liksom i Öresundsregionen är trafiken på Tvärbanan fortfarande inne i en introduktionsfas.



Nivån på transportarbetet för spårvägen i Göteborg var också relativt hög för åren 2002 och 2003, vilket förutom den regionala utvecklingen troligtvis även kan förklaras av att spårvägen utvecklats till en modernare anläggning.

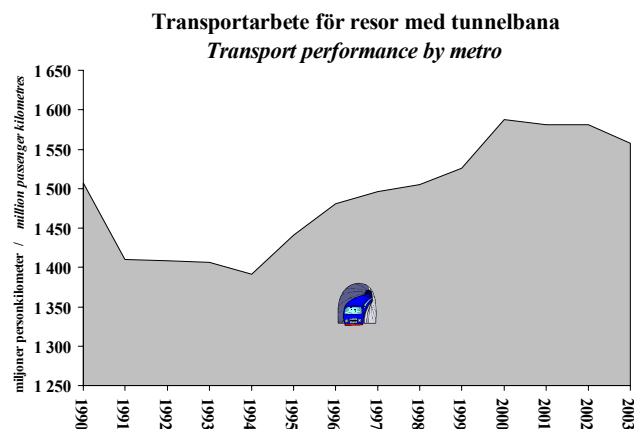
Sammantaget svarade regionaltåg, tunnelbana och spårväg för en relativt stor andel av den lokala och regionala trafikens transportarbete.

to 15 %. The share of the railways has gradually increased over the past few years. The share of the long-distance transport performance represented by air travel amounted to approximately 10 %.

Of the short-distance (<= 100 km) transport mileage in 2003 of approximately 90 billion passenger-kilometres, the railways accounted for 3.5 billion passenger-kilometres, which is equivalent to some 4 %. In the case of this type of transport too, the share represented by the railways has gradually increased during recent years.

Light-rail and underground systems

The total transport performance by light rail and underground systems amounted in both 2002 and 2003 to approximately 2 billion passenger-kilometres. More than three-quarters of this is carried by the metro in Stockholm. The tram service in Gothenburg accounts for almost 90 % of the transport mileage on light-rail systems.



Underground and light-rail traffic is for the years 2002 and 2003 on the same level as for the years 2000 and 2001. The only difference that can be seen is referable to the introduction of the new light-rail system in Stockholm, i.e. the Tvärbanan. As with the Öresund region, traffic on the Tvärbanan is still in an introductory phase.

The level of transport performance for the tram system in Gothenburg was also relatively high for the years 2002 and 2003 which, in addition to the growing regional development, can also probably be explained by the fact that the system is being developed into a modern transport facility.

Altogether, regional trains, the underground and light-rail systems accounted for a relatively large share of the local and regional transport performance.

Tabell D5: Persontransporter / Passenger transport

Järnvägar / Railways

Resor (miljoner)		1999	2000	2001	2002	2003	
1	I järnvägsföretagens egetrafiktåg	30	33	35 r	37	37	In railway undertakings own-flag trains
2	- härav med statligt stöd	6	5 r	6	6	6	- of which with state subsidies
3	- härav med länstrafikhuvudmannabiljett	6	7	8	9	9	- of which with tickets issued by county transport principals
4	I Länstrafikhuvudmannatåg	99	96 r	103	106	111	In county transport principal trains
5	- härav med statligt stöd	4	4 r	3 r	3	4	- of which with state subsidies
6	Totalt	129	130	138 r	143	148	Total
7	- härav med snabbtåg i fjärrtrafik	5	6	7	7	7	- of which on long distance high-speed trains
8	- härav i internationell trafik	1	3	6	6	7	- of which in international traffic
9	- härav i regional trafik ¹	113	114	121 r	125	129	- of which in regional traffic ¹
		1999	2000	2001	2002	2003	Journeys (millions)

Transportarbete (miljoner personkilometer)		1999	2000	2001	2002	2003	
10	I järnvägsföretagens egetrafiktåg	5 695	6 283	6 585	6 699	6 622	In railway undertakings own-flag trains
11	- härav med statligt stöd	1 062	1 131 r	1 260 r	1 296	1 317	- of which with state subsidies
12	- härav med länstrafikhuvudmannabiljett	279	295	345	384	400	- of which with tickets issued by county transport principals
13	I Länstrafikhuvudmannatåg	2 006 r	1 960 r	2 147 r	2 285	2 430	In county transport principal trains
14	- härav med statligt stöd	197	173 r	193 r	232	260	- of which with state subsidies
15	Totalt	7 701 r	8 243 r	8 732 r	8 984	9 051	Total
16	- härav med snabbtåg i fjärrtrafik	1 812	2 047	2 227	2 390	2 400	- of which on long distance high-speed trains
17	- härav i internationell trafik	397	537 r	753 r	888	873	- of which in international traffic
18	- härav i regional trafik ¹	2 812 r	3 009 r	3 191 r	3 324	3 451	- of which in regional traffic ¹
		1999	2000	2001	2002	2003	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)		1999	2000	2001	2002	2003	
19	Med Länstrafikhuvudman	88	91 ²	95 ²	96	101	With county transport principals
		1999	2000	2001	2002	2003	Journeys (millions)

Transportarbete (miljoner personkilometer)		1999	2000	2001	2002	2003	
20	Med Länstrafikhuvudman	380	394	410	415	429	With county transport principals
		1999	2000	2001	2002	2003	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)		1999	2000	2001	2002	2003	
21	Med Länstrafikhuvudman	273	284	283	283	279	With county transport principals
		1999	2000	2001	2002	2003	Journeys (millions)

Transportarbete (miljoner personkilometer)		1999	2000	2001	2002	2003	
22	Med Länstrafikhuvudman	1 526	1 588	1 581	1 581	1 558	With county transport principals
		1999	2000	2001	2002	2003	Transport performance (million passenger-kilometres)

E. Olyckor
E. Accidents

Tabell E1: Olyckshändelser vid järnvägsdrift / Accidents in railway operations

Olyckshändelser vid järnvägsdrift		1999	2000	2001	2002	2003	
	Olyckshändelser						Accidents
1	Urspårningar vid tågrörelse	12	2	21	9	8	Derailments of trains in motion
2	Sammanstötningar vid tågrörelse	3	1	7	7	8	Collisions of trains in motion
3	Kollisioner vid vägkorsning i plan	20	12	12	10	10	Collisions at level crossings
4	Andra olyckshändelser	14	15	19	30	38	Other accidents
5	Summa	49	30	59	56	64	Total
6	- härtill självmordsolyckor	58	54	65	65	62	- moreover suicides and attempted suicides
	Avlidna						Fatalities
7	Resande	-	-	-	-	1	Passengers
8	Järnvägsanställda	1	-	1	3	-	Railway employees
9	Övriga	21	19	14	15	19	Other persons
10	Summa	22	19	15	18	20	Total
11	- härtill självmord	58	53	63	63	59	- moreover suicides
	Allvarligt skadade						Seriously injured
12	Resande	1	2	1	3	8	Passengers
13	Järnvägsanställda	1	4	7	3	2	Railway employees
14	Övriga	14	12	11	5	13	Other persons
15	Summa	16	18	19	11	23	Total
16	- härtill självmordsförsök	0	1	2	2	3	- moreover attempted suicides
	Medeltal						Mean numbers
17	Dödade och skadade resande						Fatalities and injured passengers
	- per 10 miljoner resande	0,08	0,15	0,07	0,21	0,61	- per 10 million passengers
18	- per 1 miljard personkilometer	0,13	0,24	0,11	0,33	0,99	- per 1 000 million passenger-kilometres
		1999	2000	2001	2002	2003	Accidents in railway operations

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

Kollisioner vid vägkorsningar i plan		1999	2000	2001	2002	2003	
19	Kollisioner med: - personbilar, lastbilar och bussar	17	5	8	6	7	Collisions with: - cars, trucks and buses
20	- övriga motorfordon	0	3	2	2	1	- other motor vehicles
21	- fordon utan motor och fot-gångare	3	4	2	2	2	- non-motor vehicles and persons crossing the line on foot
22	Summa	20	12	12	10	10	Total
23	- härvid avlidna	15	9	5	9	3	- of which fatalities
24	- härvid skadade	10	5	5	3	6	- of which casualties
		1999	2000	2001	2002	2003	Collisions at level crossings

Tabell E2: Olyckshändelser vid spårvägsdrift / Accidents in Tram operations

Olyckshändelser vid spårvägsdrift		1999	2000	2001	2002	2003	
Olyckshändelser							Accidents
1	Urspårningar vid tågrörelse	..	..	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	Road accidents
5	Andra olyckshändelser	..	..	16	10	10	Other accidents
6	Summa	..	..	22	16	17	Total
7	- härtill självmordsolyckor	1	–	1	–	–	- moreover suicides and attempted suicides
Avlidna							Fatalities
8	Resande	–	–	–	–	–	Passengers
9	Spårvägsanställda	–	–	–	–	–	Tram employees
10	Övriga	3	3	1	–	2	Other persons
11	Summa	3	3	1	–	2	Total
12	- härtill självmord	1	–	1	–	–	- moreover suicides
Allvarligt skadade							Seriously injured
13	Resande	3 ¹	– ¹	13	7	7	Passengers
14	Spårvägsanställda	2	1	1	1	3	Tram employees
15	Övriga	6	13	6	8	8	Other persons
16	Summa	11	14	20	16	18	Total
17	- härtill självmordsförsök	–	–	–	–	–	- moreover attempted suicides
Medeltal							Mean numbers
Dödade och skadade resande							Fatalities and injured passengers
18	- per 10 miljoner resande	0,3e	0	1,36 _r	0,73	0,70	- per 10 million passengers
19	- per 1 miljard personkilometer	7,7e	0	31,7 _r	16,9	16,3	- per 1 000 million passenger-kilometres
		1999	2000	2001	2002	2003	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		1999	2000	2001	2002	2003	
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	Other accidents
4	Summa	..	..	3	6	5	Total
5	- härtill självmordsolyckor	15	10	11	13	6	- moreover suicides and attempted suicides
Avlidna							Fatalities
6	Resande	–	1	–	1	–	Passengers
7	Tunnelbaneanställda	–	–	–	–	–	Tram employees
8	Övriga	–	3	–	2	5	Other persons
9	Summa	–	4	–	3	5	Total
10	- härtill självmord	14	7	5	9	5	- moreover suicides
Allvarligt skadade							Seriously injured
11	Resande	2	3	1	1	–	Passengers
12	Tunnelbaneanställda	1	1	–	1	–	Tram employees
13	Övriga	3	2	2	3	–	Other persons
14	Summa	6	6	3	5	–	Total
15	- härtill självmordsförsök	1	3	6	4	1	- moreover attempted suicides
Medeltal							Mean numbers
Dödade och skadade resande							Fatalities and injured passengers
16	- per 10 miljoner resande	0,07	0,14	0,04	0,07	–	- per 10 million passengers
17	- per 1 miljard personkilometer	1,31	2,52	0,63	1,27	–	- per 1 000 million passenger-kilometres
		1999	2000	2001	2002	2003	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 Järnvägsinspektionen.

Statistiska storheter

I denna rapport presenteras helårsvärden i femårsserier till och med 2003 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 Railway Inspectorate.

Statistics in terms of quantity

This report presents full-year values in five-year series up to and including 2003 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 2005 kommer ”Bantrafik 2004” 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 viss försiktighet, medan uppgifter rörande transportarbete inte

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

2005 will see the publication of “Rail Traffic 2004”. 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

omfattas 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 Statistik 2004:5

Statens institut för kommunikationsanalys

SIKA är en myndighet under Näringsdepartementet och ansvarar bland annat för den officiella statistiken inom transport- och kommunikationsområdet.

I serien SIKA Statistik publiceras årsstatistik för bantrafik, luftfart, postverksamhet, televerksamhet, färdtjänst & riksfärdtjänst, vägtrafikskador och den nationella reseundersökningen.

Hittills under 2004 har följande rapporter i serien publicerats:

2004:1 Luftfart 2003

2004:3 Färdtjänst och riksfärdtjänst 2003

2004:4 Televerksamhet 2003

2004:5 Bantrafik 2002–2003

2004:6 Vägtrafikskador 2003

2004:7 Postverksamhet 2003

Inom statistikområdet ger SIKA också ut tidskriften SIKA Kommunikationer och SIKA Statistiska meddelanden. SIKA publicerar även årsboken Transporter och kommunikationer med uppgifter om gods- och persontransporter för samtliga transportslag, post- och televerksamhet samt en faktabok om informations- och kommunikationsteknik i Sverige.

SIKA:s publikationer finns tillgängliga på webbplatsen, där de också går att beställa. På webbplatsen finns även en databas med statistik om transporter och kommunikationer.

Statens institut för kommunikationsanalys

Box 17 213, 104 62 STOCKHOLM

Besöksadress: Maria Skolgata 83

Telefon: 08-506 206 00

Fax: 08-506 206 10

e-post: sika@sika-institute.se

Webbplats: www.sika-institute.se

ISBN 91-89586-51-4

ISSN 1404-854X

ISSN 1652-4373

