

Bantrafik 2005



Rail traffic 2005

Bantrafik 2005

Rail traffic 2005

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

Hittills i år har följande rapporter i serien SIKAs Statistik publicerats:

- 2007:1 Utrikes och inrikes trafik med fartyg, tredje kvartalet 2006
- 2007:2 Fordon enligt vägtrafikregistret, fjärde kvartalet och hela året 2006
- 2007:3 Person- och godstransporter på järnväg, tredje kvartalet 2006
- 2007:4 Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar, tredje kvartalet 2006
- 2007:5 Fordon i län och kommun vid årsskiftet 2006/2007
- 2007:6 Fordon vid årsskiftet 2006/2007
- 2007:7 Person- och godstransporter på järnväg, fjärde kvartalet 2006
- 2007:8 Utrikes och inrikes trafik med fartyg, fjärde kvartalet 2006
- 2007:9 Fordon enligt vägtrafikregistret, första kvartalet 2007
- 2007:10 Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar, fjärde kvartalet 2006
- 2007:11 Körsträckor år 2006
- 2007:12 Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar, år 2006
- 2007:13 Utrikes och inrikes trafik med fartyg, 2006
- 2007:14 Luftfart 2006
- 2007:15 Televerksamhet 2006
- 2007:16 Sjöfartsföretag 2005
- 2007:17 Färdtjänst och riksfärdtjänst 2006
- 2007:18 Postverksamhet 2006
- 2007:19 RES 2005-2006 – den nationella resvaneundersökningen
- 2007:20 Lokal och regional kollektivtrafik 2006
- 2007:21 Svenska och utländska fartyg i svensk regi 2006
- 2007:22 Person- och godstransporter på järnväg, 1 kv. 2007
- 2007:23 Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar, första kvartalet 2007
- 2007:24 Utrikes och inrikes trafik med fartyg, första kvartalet 2007
- 2007:25 Fordon enligt vägtrafikregistret, andra kvartalet 2007
- 2007:26 Bantrafik 2005

Ansvarig utgivare: Maria Melkersson
ISBN 91-89586-71-9
ISSN 1404-854X
ISSN 1652-4373

För information kontakta:

Statistikansvarig myndighet: Statens institut för kommunikationsanalys, SIKAs
Kontaktperson: Jan Östlund
Telefon: 063-14 00 00, fax: 063-14 00 10
E-post: sika@sika-institute.se
Webbadress: www.sika-institute.se
Producent: Banverket
Kontaktperson Banverket: Lars Sjöberg, tel. 054 - 24 15 69
Tryck: EO Grafiska, Stockholm 2007

Förord

Statens institut för kommunikationsanalys, SIKÅ, är statistikansvarig myndighet för den officiella statistiken inom transport- och kommunikationssektorn. Statistiken om bantrafik produceras i samarbete mellan SIKÅ och Banverket och med hjälp av Järnvägsstyrelsen, som sammanställer underlaget till avsnittet om olyckor.

Sedan ansvaret för statistiken överfördes från Statens Järnvägar (SJ) till SIKÅ 1993 har statistiken genomgått flera förändringar. Ända sedan 1953 hade SJ publicerat serien *Sveriges Järnvägar*. Utgåvorna 1993 till 1999 bar titeln *Järnvägar*. Sedan 2000 är titeln *Bantrafik* i och med att innehållet breddats med spårvägs- och tunnelbanetrafik. Sitt nuvarande innehåll fick rapporten i huvudsak i utgåvan 2002-2003, där de nu gällande EU-förordningarna fick styra utformningen. År 2002 utfärdades en EU-förordning rörande internationell rapportering av järnvägsstatistik, EG 91/2003. Året efter 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.

Banverket förvaltar statens järnvägsnät och är central förvaltningsmyndighet med ett samlat ansvar, sektorsansvar, för hela järnvägstransportssystemet. Järnvägsstyrelsen är en central förvaltningsmyndighet som bland annat utövar tillsyn över säkerheten i järnvägs- spårvägs- och tunnelbanesystemen.

Den nu publicerade statistiken omfattar tiden fram till och med 2005. Vissa korrigeringar har gjorts då omarbetat och nytt underlag inkommit från uppgiftslämnarna. Rapporten har dragits med förseningar i flera år. Flera åtgärder har vidtagits för att komma ikapp med utgivningen. I skrivandets stund ser det ut som om statistiken avseende 2006 kommer att publiceras senare under 2007.

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.

Östersund i september 2007

SIKÅ
MARIA MELKERSSON

Jan Östlund

Borlänge i september 2007

BANVERKET
KATARINA NORÉN

Lars Sjöberg

Foreword

The Swedish Institute for Transport and Communications Analysis, SIKÅ, is the authority responsible for official statistics for the transport and communications industry. Rail traffic statistics are produced by SIKÅ and Banverket with the help of the Swedish Rail Agency, which compiles the background data for the section on accidents.

Since the responsibility for statistics was transferred from Statens Järnvägar (SJ) to SIKÅ in 1993, these statistics have undergone several changes. SJ had published the series *Sveriges Järnvägar* since 1953. The 1993 to 1999 editions had the title *Järnvägar*. The title has been *Bantrafik* since 2000 when its content was extended to cover light rail, tram and metro traffic. The report has largely had its current content since the 2002-2003 edition in which the current EU regulations started to govern the structure of the report. In 2002 an EU regulation regarding the international reporting of railway statistics was introduced, EC 91/2003. The year after a supplementary regulation was issued, EC 1192/2003, which includes the setting of common EU definitions for statistical variables. These have a significant influence on the statistical reporting of the rail industry.

Banverket manages the national rail network and is the central administrative authority with a combined responsibility, i.e. responsibility for the entire industry, for the entire rail transport system. The Swedish Rail Agency is a central administrative authority the duties of which include the supervision of safety in the railway, light rail, tram and metro systems.

The statistics published now cover the period up to and including 2005. Some corrections have been made as revised and new background data have been received from those providing data. The report has been delayed for several years. Corrective action has been taken to meet the publication date. At the time of writing it looks as if the statistics for 2006 will be published in the latter part of 2007.

Finally we would like to thank the providers of data who have helped allow the publication of this report. We will be grateful for views on this work and suggestions for improvements.

Östersund September 2007

SIKÅ
MARIA MELKERSSON

Jan Östlund

Borlänge September 2007

BANVERKET
KATARINA NORÉN

Lars Sjöberg

INNEHÅLL	TABLE OF CONTENTS	Sida/Page
Huvudmän i svensk bantrafik 2005	Bodies in Swedish rail traffic 2005	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 - Järnvägar	C1: Tractive stock - 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	23-24
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	33
D3: Varugrupsfördelning av transporterat gods enligt NST/R	D3: Goods transported according to NST/R freight category	34-35
D4: Farligt gods	D4: Dangerous goods	36
Text persontrafik	Text passenger traffic	37
D5: Persontransporter	D5: Passenger transport	42

E. Olyckor

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

E. Accidents

E1: Accidents in railway operations	44
E2: Accidents in Tram operations	45
E2: Accidents in Metro operations	45

Metod och kvalitet

Method and quality	48
---------------------------	----

Figurförteckning

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

List of figures

Worked length of lines divided according to electrification	14
Worked length of lines divided according to ownership	15
Transport performance by rail freight transport	28
Transportarbete för järnmalm på malmbanan	29
Transport performance by full wagonloads	30
Rail transport performance by intermodal transport	31
Transport performance for rail journeys	37
Transport performance by regional rail journeys	38
Transport performance by long distance rail journeys	38
Transport performance by metro	39
Transport performance by trams	40

Symboler

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

Explanation of symbols

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

Huvudmän i svensk bantrafik 2005

Bodies in Swedish rail traffic 2005

Huvudmän i svensk bantrafik 2005 Bodies in Swedish rail traffic 2005	Huvudman Body											Tågoperatör inom sektor Rail undertaking within sector									
	Samhälls- funktion Social function			Bantrafik- huvudman Rail traffic body			Finansierande huvudman Subsidiary body					Järnväg Railway		Spår- våg Tram	Tunnel- bana Metro						
	Statlig myndighet State authority	Regionalt organ Regional agency	Privat företag Private company	Infrastrukturförvaltare Infrastructure manager	Tågoperatör Railway, tram or metro undertaking	Integrerat företag Integrated company	Infrastruktur Infrastructure			Persontrafik Passenger		Gods Freight		Person Passenger							
							Järnväg Railway	Spårväg Tram	Tunnelbana Metro	Järnväg Railway	Spårväg Tram	Tunnelbana Metro	Inland Domestic	Utland Border crossing	Inland Domestic	Utland Border crossing	Inrikes Domestic	Inrikes Domestic			
Banverket	X			X			X														
Rikstrafiken	X										X										
AB Storstockholms Lokaltrafik		X		X			X	X	X	X	X	X									
Dalatrafik AB		X									X										
Göteborgs stad		X		X						X											
Hallandstrafiken AB		X									X										
Jönköpings Länstrafik AB		X									X										
Kalmar Läns Trafik AB		X									X										
Länstrafiken Blekinge		X									X										
Länstrafiken i Jämtlands län		X									X										
Länstrafiken Sörmland AB		X									X										
Länstrafiken Örebro AB		X									X										
Norrköpings kommun		X		X							X										
Skånetrafiken		X									X										
Tåg i Bergslagen AB		X									X										
Tåg i Mälardalen AB		X									X										
Upplands Lokaltrafik AB		X									X										
Värmlandstrafik AB		X									X										
Västernorrlands läns Trafik AB		X									X										
Västmanlands lokaltrafik AB		X									X										
Västtrafik AB		X									X	X									
X-Trafik AB		X									X										
Östgötatrafik AB		X									X	X									
A-Train AB			X		X									X							
AB Stockholms spårvägar			X		X															X	
Bantåg AB			X		X								X								
BK Tåg AB			X		X									X							
BK Tåg Sverige AB			X		X								X		X	X					
Cargo Net AB			X		X								X	X							
Cargo Net AS			X		X									X							
Citypendeln AB			X		X										X						
Connex Sverige AB			X		X										X	X	X	X	X	X	X
Green Cargo AB			X		X								X	X							
Göteborgs Spårvägar AB			X		X															X	
Hector Rail AB			X		X								X	X							
Inlandsbanan AB			X			X	X								X						
Inlandsgods AB			X		X								X								
Malmö Limhamns Järnvägs AB			X			X							X								
Malmtrafik i Kiruna AB			X		X								X	X							
Merresor AB			X		X										X						
Ofofbanan AS			X		X								X	X	X	X					
Railion Denmark A/S			X		X									X							
Roslagståg AB			X		X										X						
SJ AB			X		X										X	X					
Skövde - Karlsborg Järnväg AB			X		X								X								
Svenska Tågkompaniet AB			X		X										X	X					
TGOJ Trafik AB			X		X								X								
TX Logistik AB			X		X								X	X							
Tågfrakt AB			X		X								X								
Tågakeriet i Bergslagen AB			X		X								X	X							
Vägverket Produktion			X		X								X								

A. Järnvägstrafiken i sammandrag

A. Summary of railway traffic

Tabell A1: Historisk översikt / Historical overview

År	Trafikerad banlängd							Personal	
	Statliga banor			Enskilda banor		Totalt	Härav elektrifierad	För banarbeten	För trafik
	Normalspåriga	Smalspåriga	Härav övertagna enskilda banor	Normalspåriga	Smalspåriga				
	i kilometer							antal i medeltal	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1856	32	–	–	34	–	66	–	..	..
1860	303	–	–	176	48	527	–	..	..
1870	1 118	–	–	376	233	1 727	–	..	..
1880	1 956	–	96	2 686	1 234	5 876	–	..	..
1890	2 613	–	184	3 730	1 675	8 018	–	..	..
1900	3 850	–	796	4 832	2 621	11 303	11	..	..
1910	4 418	–	876	6 133	3 278	13 829	31	Ingår i kol 10	46 331
1920	5 506	–	1 310	6 081	3 573	15 160	380	Incl. in Col 10	62 493
1930	6 641	–	1 660	6 386	3 783	16 810	1 206	..	50 976
1940	9 226	436	4 371	3 997	3 097	16 756	4 444	..	52 205
1950	12 436	2 730	9 884	728	746	16 640	6 303	..	70 764
1960	12 203	2 255	9 173	665	276	15 399	7 369	..	59 307
1970	11 279	265	6 265	501	158	12 203	7 520	..	44 973
1980	11 195	182	6 082	440	189	12 006	7 582	..	36 762
1981	11 153	182	6 040	440	176	11 951	7 601	..	37 218
1982	11 424 ¹	326 ¹	6 438 ¹	440	176	12 366	7 606	..	37 269 ²
1983	11 380	326	6 404	433	176	12 316	7 588	..	39 982
1984	11 351	134	6 182	433	145	12 063	7 557	..	39 674
1985	11 132	134	6 052	334	145	11 745	7 464	..	38 933
1986	11 168	97	6 023	334	145	11 745	7 464	..	38 343
1987	11 157	37	5 952	334	145	11 673	7 464	..	37 465
1988	11 076	–	5 834	334	145	11 555	7 464	..	36 284 ³
1989 ¹¹	11 022 ⁶	–	5 780	317	144	11 483	7 451	7 257	26 240 ⁵
1990	10 801 ⁶	–	5 639	317	75	11 193	7 382	7 724	21 472 ⁷
1991	10 961 ^{8,9}	–	5 820	24 ⁹	65	11 050	7 336	7 843	19 028
1992	10 899	–	5 757	24	65	10 988	7 352	7 633	17 923
1993	9 746 ¹⁰	–	5 712	1 077 ¹⁰	65	10 888	7 359	7 085	16 288
1994	9 661	–	5 640	1 077	65	10 803	7 266	7 341	15 024
1995	9 782	–	5 540	1 077	66	10 925	7 402	7 537	14 653
1996	9 821	–	..	1 077	66	10 964	7 470	7 343	14 271
1997	9 798	–	..	1 077	66	10 941	7 445	6 807	13 745
1998	9 855	–	..	1 077	65	10 997	7 444	6 133	12 765
1999	9 884	–	..	1 095	65	11 044	7 474	5 972	12 270
2000	9 877	–	..	1 095	65	11 037	7 487	5 731	8 768 ¹²
2001	9 865	–	..	1 091	65	11 021	7 681	5 544	9 381
2002	9 940	–	..	1 090	65	11 095	7 758	5 369	9 686 k
2003	9 882	–	..	1 090	65	11 037	7 739	5 516	9 599 k
2004	9 895	–	..	1 090	65	11 050	7 745	5 444	9 710 k
2005	9 867	–	..	1 085	65	11 017	7 737	5 406	9 579
Year	Length of lines worked							Staff	
	State railways			Private railways		Total	Of which electrified	Assigned to permanent way	Assigned to train operations
	Standard gauge	Narrow gauge	Of which former private railways	Standard gauge	Narrow gauge				
	kilometres							mean number	

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

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

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

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

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

Vagnpark					Trafikarbete				År
Person-, post-, resgods- och motorvagnar		Godsvagnar			Resande- och godståg	Person- och godsvagnar	Personvagnar		
Vagnar	Sitt- sov- och liggplatser	Vagnar	Härav privat-registrerade	Last-förmåga			miljoner tågkilometer	miljoner vagnaxel-kilometer	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	1995
1 902	108 313	20 302	5 572	773	106	4 060	18 423	37,7	1996
1 899	109 301	19 635	5 967	751	106	4 067	18 300	38,4	1997
1 887	108 817	18 943	5 713	729	107	4 111	17 802	40,5	1998
1 850	107 131	19 757	6 809	777	109	4 131	18 642	41,3	1999
1 789	111 124	18 406	6 405	741	116	..	20 541	40,1	2000
1 888	118 287	17 910	6 215	740	123	..	21 760	40,1	2001
1 935	122 918	17 674	6 489	734	125	..	22 779	39,0	2002
1 882	121 584 k	16 909	6 405	720	127	..	23 225 k	38,0 k	2003
1 784 k	116 027 k	16 832	6 271	797	128 k	..	22 988 k	37,7 k	2004
1 906	123 819	16 637	6 476	772	128	..	22 494	39,7	2005
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	Vagnslast-gods	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	7	19 130	19 137	1 693	-	37 008
1990	38 380	50	48 880	6 600	6	19 096	19 102	1 669	-	38 701
1991	40 684	46	51 106	5 985	6	18 810	18 816	1 652	-	34 283
1992	40 887	47	51 439	5 963	6	19 196	19 202	1 633	-	32 799
1993	40 304	46	50 307	6 422	7	18 571	18 578	1 647	-	31 531
1994	41 026	47	52 211	6 507	5	19 064	19 069	1 733	-	29 820
1995	42 657	46	51 822	6 833	6	19 385	19 391	1 736	-	29 046
1996	39 886	47	50 844	6 953	5	18 841	18 846	1 800	-	26 570
1997	39 709	48	51 313	7 022	6	19 175	19 181	1 722	-	25 767
1998	40 140	48	51 062	7 210	5	19 158	19 163	1 736	-	27 256
1999	39 329	49	51 362	7 701	5	19 085	19 090	1 746	-	29 232
2000	..	..	54 940	8 243	5 ¹³	20 083	20 088	1 918	-	29 536
2001	..	..	55 555	8 732	-	19 547	19 547	1 972	-	28 142
2002	..	..	56 104	8 874	-	19 197 ¹⁴	19 197 ¹⁴	1 974	-	27 101
2003	..	..	56 971 k	8 834	-	20 170	20 170	2 018	-	26 673
2004	..	..	58 770 k	8 658	-	20 856	20 856	2 005	-	26 370 k
2005	..	..	59 692	8 936	-	21 675	21 675	2 039	-	25 319
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.*

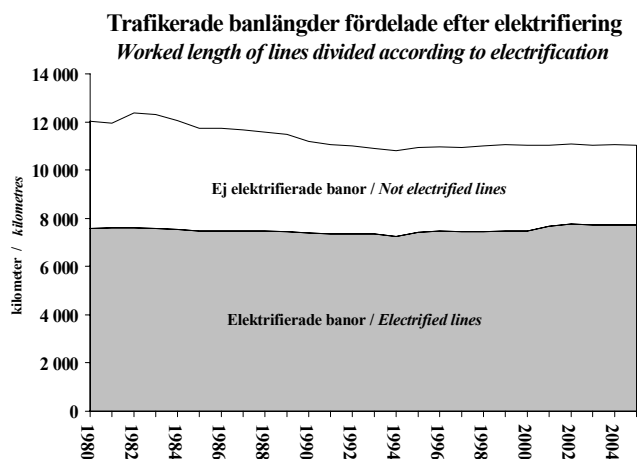
¹⁴ Fram till och med 2001 inkluderar uppgifterna tonkilometer av tomma privatvagnar. Med "tonkilometer av tomma privatvagnar" avses den nettolast på sex ton som debiterades då en tom privatvagn drogs av en tågoperatör. *Up to 2001, figures include tonne-kilometres by empty privately owned wagons. "Tonne-kilometres by empty privately owned wagons" refer to the six tonnes charged when an empty privately owned wagon was hauled by a railway undertaking.*

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 spåranslagningar som benämndes Banverket (BV). De statliga banorna delades i stom- och länsbanor, vilket numera sammanslaget benämns det järnvägsnät som förvaltas av staten. Delningen gjordes bl.a. för att tydliggöra statens ansvar för infrastrukturen och för den nationella trafikförsörjningen samt för att få operatörernas verksamhet att bedrivas företagsekonomiskt på en konkurrensutsatt marknad. Sedan tidigare fanns en trafik huvudman i varje län med ansvar för lokal och regional kollektivtrafik på väg (THM). Deras ansvar utvidgades 1 juli 1990 till att även omfatta lokal och regional persontrafik på järnväg. Därmed öppnades också möjligheten för andra aktörer än SJ att bedriva järnvägstrafik. Med tiden minskade SJs ensamrätt allt mer, framför allt beträffande godstrafik. Vid årsskiftet 2000/2001 delades dessutom den operativa verksamheten inom SJ upp i sex självständiga aktiebolag, varav SJ AB bedriver persontrafik och Green Cargo AB bedriver godstrafik.



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

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

Infrastrukturförvaltare

Banverket driver och förvaltar de statligt ägda spåranslagningarna. 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

RAILWAYS IN SWEDEN

The 1988 transport policy resolution divided Statens Järnvägar into a transport company which retained the name Statens Järnvägar (SJ) and an authority for the administration of the national rail infrastructure called Banverket (BV). The national railways were divided into mainlines and regional lines, which are now collectively called the rail network, which is administered by central government. This division was made to make clear central government's responsibility for the infrastructure; for the provision of national transport; and for ensuring that the business activities of the operators are carried on economically in a competitive market. Previously there was a transport authority in each county with responsibility for local and regional public road transport (THM). This responsibility was extended on 1 July 1990 to cover local and regional passenger transport by rail. This gave actors other than SJ the opportunity of running rail transport. Over time, SJ's sole rights dwindled, especially with regards to freight transport. At the end of 2000 the operational activities of SJ were divided into six independent limited companies of which SJ AB carries on passenger transport and Green Cargo AB carries on freight transport.

In accordance with ordinance (1998:1392) with instructions for Banverket, Banverket is the central administrative authority with an overall responsibility, i.e. responsibility for the entire industry, for the entire rail transport system. Banverket must act to ensure that transport policy objectives are achieved and particularly to act to ensure that:

- the rail transport system is available, safe, accessible, efficient and environmentally sound
- local, regional and interregional rail transport is coordinated
- account is taken of the needs of disabled people in the rail transport system
- applied research and development activities within the rail transport system are planned, initiated, implemented, documented and evaluated and that the results of this research are disseminated.

Infrastructure administrator

Banverket operates and administers the national rail infrastructure. This makes up almost 90% of the length of operational lines in Sweden. On the division of SJ in 1988 it was decided that infrastructure with a direct correlation to SJ's product structure and effectiveness, e.g. sidings for loading and unloading, would not be transferred to Banverket. However, with the further opening of the market the need arose for other operators to have access to this infrastructure on a competitively neutral basis. The government therefore decided that in 1999 Banverket should take over approximately 700 km of the capillary rail network from SJ. In addition, responsibility for the operating and maintenance costs of grade separated platform access, platforms facilities and passenger information equipment was taken over. Twenty four railway companies operated on the national rail infrastructure in 2005.

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, from and within industrial areas, harbours and factories that are administered by central or local government, or privately.

tillgång till sådana anläggningar på konkurrensneutrala villkor. 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. 24 järnvägsföretag trafikerade statens spår-anläggningar under år 2005.

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

Trafikeringsrätt

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

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

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

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

Spårväg och tunnelbana

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

Tunnelbanan i Stockholm omfattar en linjelängd på 108 km och har 100 stationer. Den äldsta delen öppnades år 1950 och bygger delvis på tidigare förtortsspårvägar och har korta hållplatsavstånd och snäva kurvradier. En ny linje invigdes på 1960-talet och ersatte bl.a. många innerstadsspårvägar i samband med högertrafikomläggningen år 1967. Den senaste linjen invigdes på 1970-talet och går nästan enbart i tunnel på större djup än de andra banorna.

Spårvägen i Göteborg har en linjelängd på 145 km och utgör ryggraden i lokaltrafiken i Göteborg. I innerstaden går den huvudsakligen på gatemark, men i förorterna går den i stor utsträckning på egen banvall. Det har skett ganska stora förändringar i linjenätet.

Operating rights

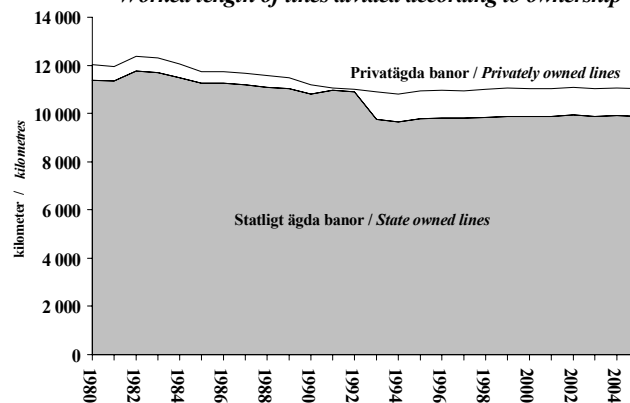
The right to organise and operate transport services on railway lines in Sweden depends on whether the track is part of the state-owned rail network or not.

The right to operate on the state-owned rail network is regulated in the Railways Ordinance (2004:526). This states that:

- a railway undertaking within the EEA or in Switzerland is entitled to conduct freight services on Swedish networks. However, for the right to cabotage in Sweden, Swedish railway undertakings must have the same right in the country in which the foreign undertaking has its registered office
- SJ AB has the right to operate passenger services on the state-owned rail network
- THMs have the right to operate local and regional passenger services in their own counties and, if certain conditions are met, in neighbouring counties as well
- several THMs that cooperate on inter-county traffic may be granted joint operating rights for this traffic
- an operator from which the state has procured passenger transport has the right to operate services 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 not part of the state-owned rail network, the infrastructure manager shall decide on who is allowed to operate on the infrastructure in question. However, the owner of the rail infrastructure intended for public transport is liable to release capacity for international freight transport.

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



Tram and metro services

From and including 2002 Banverket has also had responsibility for the metro and tram sector. Only Stockholm has metro traffic. There are tram services in Gothenburg, Stockholm and Norrköping. The focus of the work on the railway sector also applies to tram and metro services.

The metro network in Stockholm covers a track length of 108 km and has 100 stations. The oldest section was opened in 1950 and was based in part on suburban tram lines and has short distances between stops and tight bends. A new line was opened in the 1960's, replacing many inner city tram lines in conjunction with the switch to right-hand traffic in 1967. The latest line was opened

Spårvägen i Stockholm består av fyra banor, Nockebybanan, Lidingöbanan, Tvärbanan och Djurgårdslinjen. Nockebybanan och Lidingöbanan är två äldre banor, där den sistnämnda ursprungligen var en järnväg där trafiken hade spårvägskaraktär. Numera utförs trafiken där med samma typ av fordon som på Nockebybanan. Tvärbanan är en nyare bana. Den första etappen mellan Gullmarsplan - Linjeholmen invigdes år 1999. Trafiken på Djurgårdslinjen lades ned år 1967, men återupptogs i början av 1990-talet som en museispårväg.

Spårvägsnätet i Norrköping har en linjelängd på 15 km och går huvudsakligen i gatumark.

in the 1970's and runs almost exclusively in tunnels deeper than the other lines.

The tram network in Gothenburg is 145 km long and forms the backbone of public transport in Gothenburg. In the inner city it mainly runs at street level while in the suburbs it runs to a large extent on its own embankment. There have been fairly major changes to the network.

The tram system in Stockholm consists of four lines: the Nockeby, Lidingö, Tvärbanan and Djurgården lines. The Nockeby and Lidingö lines are older, the latter a railway with traffic operated like a tram line. Now traffic is operated with the same type of vehicles as the Nockeby line. The Tvärbanan line is newer. The first stretch between Gullmarsplan and Liljeholmen was opened in 1999. Traffic on the Djurgården line was discontinued in 1967, but restarted at the beginning of the 1990's as a museum line.

The tram network in Norrköping is 15 km long and mainly at street level.

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

Trafikerade spår		2001	2002	2003	2004	2005	
	Arlandabanan						Arlanda line
	Inlandsbanan						Inland line
	Malmö Limhamns Järnvägs AB bana ¹						Malmö Limhamns Järnvägs AB line ¹
	Roslagsbanan						Roslagen line
	Saltsjöbanan						Saltsjöbaden line
	Statens spåranläggningar						State-owned rail infrastructure
1	<i>Spårlängd (kilometer)</i> Spårlängd inklusive sidobanor	15 275	15 472 k	15 365 k	15 381 k	15 360	<i>Length of tracks (kilometres)</i> Length of tracks including sidings
2	<i>Banlängd (kilometer)</i> Enkelspår	9 302	9 355	9 269	9 258	9 233	<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	1 719	1 740	1 768	1 793	1 785	Double track or more
5	- härav smalspår	13	13	13	13	13	- of which narrow gauge
6	Summa	11 021	11 095	11 037	11 050	11 017	Total
7	- härav enbart med persontrafik	..	..	..	..	..	- of which exclusively passenger traffic
8	- härav enbart med godstrafik	..	..	..	..	..	- of which exclusively freight traffic
9	<i>Elektrifierad banlängd (kilometer)</i> Enkelspår	5 962	6 018	5 971	5 953	5 953	<i>Electrified lines (in kilometres)</i> Single track
10	- härav smalspår	52	52	52	52	52	- of which narrow gauge
11	Dubbelspår och flerspår	1 719	1 740	1 768	1 793	1 785	Double track or more
12	- härav smalspår	13	13	13	13	13	- of which narrow gauge
13	Summa	7 681	7 758	7 739	7 745	7 737	Total
14	<i>Linje- och fjärrblockering (kilometer)</i> Banlängd med linje- och fjärrblockering	6 435	6 493	6 541	6 589	6 690	<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	7 548	7 570	7 682	7 675	7 775	<i>Automatic Train Control (in kilometres)</i> Length of lines with ATC
16	<i>Korsningar</i> Antal planskilda korsningar	2 939	2 977	2 988	3 007 k	3 017	<i>Crossings</i> Number of fly-overs
17	Antal plankorsningar	9 957	9 820	9 740	9 722 k	9 643	Number of level crossings
18	Summa	12 896	12 797	12 728	12 729 k	12 660	Total
19	- härav med bommar	2 272	2 319	2 331	2 356 k	2 365	- of which with barriers
20	- härav med ljud- och/eller ljussignaler	828	857	857	866 k	863	- of which with light and/or acoustic signals
21	- härav med enkla skydd	1 343	1 398	1 398	1 536 k	1 568	- of which with St. Andrew's cross
22	- härav utan skyddsanordningar	5 514	5 246	5 154	4 964 k	4 848	- of which unprotected
23	<i>Investeringar och underhåll (miljoner SEK)</i> Underhållskostnader	2 784	3 407	4 155	4 205	4 395	<i>Investments and maintenance (million SEK)</i> Maintenance costs
24	Investeringskostnader	4 617	5 406	4 943	6 296	7 328	Investment costs
25	<i>Energianvändning av infrastrukturen (Gwh)</i>	223	232	237	240	213	<i>Energy consumption by infrastructure (Gwh)</i>
		2001	2002	2003	2004	2005	Tracks worked

¹ Malmö Limhamns Järnvägs AB bana stängdes under 2005. In 2005, the Malmö Limhamns Järnvägs AB line was closed down.

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

Personal (medeltal) ¹		2001	2002	2003	2004	2005	
1	<i>Anställda personer</i> Tillgänglig personal för banarbeten	5 544	5 369	5 516	5 444	5 406	<i>Staff employed</i> Available staff for infrastructure works
2	- härav kvinnor	..	716	801	834	888	- of whom female
3	Tillgänglig personal för trafikledning	1 041	1 152	1 169	1 181	1 178	Available staff for traffic control
4	- härav kvinnor	..	306 k	328 k	345 k	343	- of whom female
5	Totalt antal anställda	6 585	6 521	6 685	6 625	6 584	Total number of staff employed
6	- härav kvinnor	..	1 022 k	1 129 k	1 179 k	1 231	- of whom female
		2001	2002	2003	2004	2005	Staff strength (mean numbers) ¹

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

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

Stockholms spårvägar	Stockholm tram system
- Djurgårdslinjen	- Djurgården line
- Lidingöbanan	- Lidingö line
- Nockebybanan	- Nockeby line
- Tvärbanan	- Tvärbanan line
Göteborgs spårvägar	Gothenburg tram system
Norrköpings spårvägar	Norrköping tram system

Trafikerade spår		2001	2002	2003	2004	2005	
1	<i>Spårlängd (kilometer)</i> Spårlängd inklusive sidobanor	247	251	251	251	251	<i>Length of tracks (in kilometres)</i> Length of tracks including sidings
2	<i>Banlängd (kilometer)</i> Enkelspår	6	6	6	6	6	<i>Length of lines (in kilometres)</i> Single track
3	Dubbelspår och flerspår	118	120	120	120	120	Double track or more
4	Summa	124	126	126	126	126	Total
5	<i>Linje- och fjärrblockering (kilometer)</i> Banlängd med linje- och fjärrblockering	19	21	21	21	21	<i>Operated with automatic block system (in kilometres)</i> Length of lines with automatic block system and centralised traffic control system
6	<i>Automatic Train Control (kilometer)</i> Banlängd med ATC	9	9	9	9	9	<i>Automatic Train Control (in kilometres)</i> Length of lines with ATC
7	<i>Investeringar och underhåll (miljoner SEK)</i> Underhållskostnader	138	158	172	167	170	<i>Investments and maintenance (million SEK)</i> Maintenance costs
8	Investeringskostnader	251	441	202	87	94	Investment costs
9	<i>Energianvändning</i> av infrastrukturen (Gwh)	2	2	2	2	2	<i>Energy consumption</i> by infrastructure (Gwh)
		2001	2002	2003	2004	2005	Tracks worked

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

Personal (medeltal) ¹		2001	2002	2003	2004	2005	
1	<i>Anställda personer</i> Tillgänglig personal för banarbeten	14	20	22	22	22	<i>Staff employed</i> Available staff for infrastructure works
2	- härav kvinnor	..	3	3	3	3	- of whom female
3	Tillgänglig personal för trafikledning	41	50	45	49	49	Available staff for traffic control
4	- härav kvinnor	..	9	6	12	12	- of whom female
5	Totalt antal anställda	55	70	67	71	71	Total number of staff employed
6	- härav kvinnor	..	12	9	15	15	- of whom female
		2001	2002	2003	2004	2005	Staff strength (mean numbers) ¹

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

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

Stockholms tunnelbana

Stockholm Metro

Trafikerade spår		2001	2002	2003	2004	2005	
1	<i>Spårlängd (kilometer)</i> Spårlängd inklusive sidobanor	..	276	276	276	276	<i>Length of tracks (in kilometres)</i> Length of tracks including sidings
2	<i>Banlängd (kilometer)</i> Enkelspår	–	–	–	–	–	<i>Length of lines (in kilometres)</i> Single track
3	Dubbelspår och flerspår	108	109	109	109	109	Double track or more
4	Summa	108	109	109	109	109	Total
5	<i>Linje- och fjärrblockering (kilometer)</i> Banlängd med linje- och fjärrblockering	108	109	109	109	109	<i>Operated with automatic block system (in kilometres)</i> Length of lines with automatic block system and centralised traffic control system
6	<i>Automatic Train Control (kilometer)</i> Banlängd med ATC	108	109	109	109	109	<i>Automatic Train Control (in kilometres)</i> Length of lines with ATC
7	<i>Investeringar och underhåll (miljoner SEK)</i> Underhållskostnader	246	524	523	611	694	<i>Investments and maintenance (million SEK)</i> Maintenance costs
8	Investeringskostnader	505	1666	1638	870	507	Investment costs
9	<i>Energianvändning av infrastrukturen (Gwh)</i>	60	50	21	22	21	<i>Energy consumption by infrastructure (Gwh)</i>
		2001	2002	2003	2004	2005	Tracks worked

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

Personal (medeltal) ¹		2001	2002	2003	2004	2005	
1	<i>Anställda personer</i> Tillgänglig personal för banarbeten	74	75	75	75	75	<i>Staff employed</i> Available staff for infrastructure works
2	- härav kvinnor	..	7	7	7	7	- of whom female
3	Tillgänglig personal för trafikledning	55	55	60	60	60	Available staff for traffic control
4	- härav kvinnor	..	16	12	12	12	- of whom female
5	Totalt antal anställda	129	130	135	135	135	Total number of staff employed
6	- härav kvinnor	..	23	19	19	19	- of whom female
		2001	2002	2003	2004	2005	Staff strength (mean numbers) ¹

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

C. Fordon
C. Rolling stock

Tabell C1: Dragfordon - Järnvägar / Tractive stock - Railways

Antal dragfordon		2001	2002	2003	2004	2005	
	Totalt						Total
1	Totalt dragfordon	1 191	1 247 k	1 287 k	1 298 k	1 454	Total tractive stock
2	- härav för persontrafik	656	716 k	757 k	753 k	886	- of which for passenger traffic
3	- härav för godstrafik	535	531	530	545	568	- of which for freight traffic
	Lok och lokomotorer						Locomotives and Light rail motor tractors
4	Ellok	402	401	406	415	414	Electric locomotives
5	Diesellok	202	193	188	196	207	Diesel locomotives
6	Ellokomotorer	-	-	-	-	-	Electric tractors
7	Diesellokomotorer	70	69	70	67	66	Diesel tractors
8	Summa	674	663	664	678	687	Total
	- härav för persontrafik						- of which for passenger traffic
9	Ellok	138	131	133	132	116	Electric locomotives
10	Diesellok	-	-	-	-	2	Diesel locomotives
11	Ellokomotorer	-	-	-	-	-	Electric tractors
12	Diesellokomotorer	1	1	1	1	1	Diesel tractors
13	Summa	139	132	134	133	119	Total
	- härav för godstrafik						- of which for freight traffic
14	Ellok	264	270	273	283	298	Electric locomotives
15	Diesellok	202	193	188	196	205	Diesel locomotives
16	Ellokomotorer	-	-	-	-	-	Electric tractors
17	Diesellokomotorer	69	68	69	66	65	Diesel tractors
18	Summa	535	531	530	545	568	Total
	Motorvagnar						Railcars
	<i>Antal eldrivna motorvagnar</i>						<i>Electric powered railcars</i>
19	Permanent kopplade motorvagnar	381	414	423	435 k	474	Permanently coupled railcars
20	- härav i snabbtåg	56	77	79 k	84	118	- of which in high-speed trains
21	Ensamma motorvagnar	-	-	-	-	-	Single railcars
	<i>Antal eldrivna dragfordon</i>						<i>Electric powered tractive units</i>
22	I permanent kopplade motorvagnar	431	497	511	535 k	674	In permanently coupled railcars
23	- härav i snabbtåg	69 k	111 k	115 k	125 k	212	- of which in high-speed trains
24	I ensamma motorvagnar	-	-	-	-	-	In single railcars
	<i>Antal dieseldrivna motorvagnar,</i>						<i>Diesel powered railcars</i>
25	Permanent kopplade motorvagnar	20	22	18	17 k	24	Permanently coupled railcars
26	Ensamma motorvagnar	66	63	65	46 k	39	Single railcars
	<i>Antal dieseldrivna dragfordon,</i>						<i>Diesel powered tractive units</i>
27	I permanent kopplade motorvagnar	20	24 k	47 k	39 k	54	In permanently coupled rail cars
28	I ensamma motorvagnar	66	63	65	46 k	39	In single railcars
29	Summa motorvagnar	467	499	506	498 k	537	Total railcars
30	Summa dragfordon i motorvagnar	517	584 k	623 k	620 k	767	Total tractive units in railcars
		2001	2002	2003	2004	2005	Number of tractive units and railcars

Tabell C2: Dragfordon - Spårvägar / Tractive stock - Trams

Antal dragfordon		2001	2002	2003	2004	2005	
1	Antal eldrivna dragfordon	273	283	283	281	281	Electric powered tractive units
		2001	2002	2003	2004	2005	Number of tractive units

Tabell C3: Dragfordon - Tunnelbana / Tractive stock - Metro

Antal dragfordon		2001	2002	2003	2004	2005	
1	Antal eldrivna dragfordon	741	617	584	535	535	Electric powered tractive units
		2001	2002	2003	2004	2005	Number of tractive units

Tabell C4: Transportfordon - Järnvägar / Transport stock - Railways

Transportfordon - godstrafik		2001	2002	2003	2004	2005	
	Totalt godsvagnar						Total wagons
	<i>Antal vagnar</i>						<i>Number of wagons</i>
1	Slutna vagnar	4 468	4 740	4 558	4 154	4 468	Covered wagons
2	Lådvagnar	462	457	434	417	429	High-sided open wagons
3	Flakvagnar	10 737	10 368	9 870	10 363	9 659	Flat wagons
4	Postvagnar	115	113	113	109	108	Mail wagons
5	Övriga vagnar	2 128	1 996	1 934	1 789	1 973	Other wagons
6	Totalt	17 910	17 674	16 909	16 832	16 637	Total
	<i>Lastförmåga i ton</i>						<i>Capacity in tonnes</i>
7	Slutna vagnar	160 546	181 663	175 966	164 666	193 993	Covered wagons
8	Lådvagnar	16 897	16 711	15 883	16 758	17 098	High-sided open wagons
9	Flakvagnar	430 034	412 495	407 584	501 807	439 655	Flat wagons
10	Postvagnar	2 875	2 825	2 825	1 990	2 056	Mail wagons
11	Övriga vagnar	129 450	120 602	117 577	111 375	119 393	Other wagons
12	Totalt	739 802	734 296	719 835	796 596	772 195	Total
	- härav vagnar ägda av tågoperatörer						- of which wagons owned by railway undertakings
	<i>Antal vagnar</i>						<i>Number of wagons</i>
13	Slutna vagnar	3 274	3 266	3 092	2 737	3 029	Covered wagons
14	Lådvagnar	447	441	418	381	378	High-sided open wagons
15	Flakvagnar	6 860	6 362	5 826	6 315	5 547	Flat wagons
16	Postvagnar	115	113	113	109	108	Mail wagons
17	Övriga vagnar	999	1 003	1 055	1 019	1 099	Other wagons
18	Totalt	11 695	11 185	10 504	10 561	10 161	Total
	<i>Lastförmåga i ton</i>						<i>Capacity in tonnes</i>
19	Slutna vagnar	97 665	105 180	99 960	92 643	120 503	Covered wagons
20	Lådvagnar	16 092	15 876	15 048	14 879	14 440	High-sided open wagons
21	Flakvagnar	217 712	199 569	192 804	283 085	258 052	Flat wagons
22	Postvagnar	2 875	2 825	2 825	1 990	2 056	Mail wagons
23	Övriga vagnar	78 410	77 750	83 400	81 632	88 035	Other wagons
24	Totalt	412 754	401 200	394 037	474 229	483 086	Total
	- härav privatägda vagnar						- of which privately owned wagons
	<i>Antal vagnar</i>						<i>Number of wagons</i>
25	Slutna vagnar	1 194	1 474	1 466	1 417	1 439	Covered wagons
26	Lådvagnar	15	16	16	36	51	High-sided open wagons
27	Flakvagnar	3 877	4 006	4 044	4 048	4 112	Flat wagons
28	Övriga vagnar	1 129	993	879	770	874	Other wagons
29	Totalt	6 215	6 489	6 405	6 271	6 476	Total
	<i>Lastförmåga i ton</i>						<i>Capacity in tonnes</i>
30	Slutna vagnar	62 881	76 483	76 006	72 023	73 490	Covered wagons
31	Lådvagnar	805	835	835	1 879	2 658	High-sided open wagons
32	Flakvagnar	212 322	212 926	214 780	218 722	181 603	Flat wagons
33	Övriga vagnar	51 040	42 852	34 177	29 743	31 358	Other wagons
34	Totalt	327 048	333 096	325 798	322 367	289 109	Total
		2001	2002	2003	2004	2005	Transport stock - freight traffic

Tabell C4: Transportfordon - Järnvägar / Transport stock - Railways

Transportfordon - persontrafik		2001	2002	2003	2004	2005	
	Antal fordon						Number of vehicles
	<i>Lokdragna vagnar</i>						<i>Hauled by locomotives</i>
35	Sittvagnar	546	513	451	374	362	Coaches
36	Liggvagnar	89	91	87	81	86	Courette coaches
37	Sovvagnar	86	86	77	75	77	Sleeping cars
38	Restaurangvagnar	38	34	34	24	30	Dining cars
39	Resgodsvagnar	7	7	2	2	2	Vans for luggage
40	Postvagnar	-	-	-	-	-	Mail vans
41	Specialvagnar	34	33	34	24	17	Special coaches
42	Summa	800	764	685	580	574	Total
	<i>I motorvagnar och släpvagnar</i>						<i>In railcars and trailers</i>
43	Antal fordon	1 088	1 171	1 192 k	1 204 k	1 332	Number of vehicles
44	- härav i snabbtåg	266	316	320 k	328	415	- of which in high-speed trains
45	Totalt antal fordon	1 888	1 935	1 877 k	1 784 k	1 906	Total of vehicles
	Antal sitt- och sovplatser						Number of seats and sleeping berths
	<i>Sittplatser</i>						<i>Seats</i>
46	Sittvagnar	32 364	30 593	27 985	22 908	22 200	Coaches
47	Motorvagnar och släpvagnar	78 869	85 163	87 064 k	86 960 k	95 132	Railcars and trailers
48	- härav i snabbtåg	14 378	18 856	19 224 k	19 346 k	24 968	- of which in high-speed trains
49	Summa	111 233	115 756	115 049 k	109 868 k	117 332	Total
	<i>Sovplatser</i>						<i>Sleeping berths</i>
50	Sovvagnar	2 596	2 596	2 185	2 133	2 185	Sleeping cars
51	Liggvagnar	4 458	4 566	4 350	4 026	4 302	Courette coaches
52	Summa	7 054	7 162	6 535	6 159	6 487	Total
53	Totalt antal sitt- och sovplatser	118 287	122 918	121 584 k	116 027 k	123 819	Total of seats and sleeping berths
		2001	2002	2003	2004	2005	Transport stock - passenger traffic

Tabell C5: Transportfordon - Spårvägar / Transport stock - Trams

Transportfordon - persontrafik		2001	2002	2003	2004	2005	
1	Antal fordon	290	300	298	298 k	299	Number of vehicles
2	Antal sittplatser	13 918	15 471	15 923	15 923 k	15 978	Number of seats
3	Antal ståplatser	23 951	25 656	26 317	26 317 k	26 500	Number of standing places
		2001	2002	2003	2004	2005	Transport stock - passenger traffic

Tabell C6: Transportfordon - Tunnelbana / Transport stock - Metro

Transportfordon - persontrafik		2001	2002	2003	2004	2005	
1	Antal fordon	1071	1047	1112	1077	1077	Number of vehicles
2	Antal sittplatser	48 438	46 386	48 624	46 818	46 818	Number of seats
3	Antal ståplatser	110 234	105 842	110 952	106 808	106 808	Number of standing places
		2001	2002	2003	2004	2005	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)		2001	2002	2003	2004	2005	
1	<i>Persontrafik</i>						<i>Passenger traffic</i>
1	Med eldrift	73 799	76 943	78 517	78 552 k	77 352	Electric powered
2	Med dieseldrift	9 683	8 938	9 362	7 254 k	6 286	Diesel powered
3	Summa	83 482	85 881	87 880	85 806 k	83 638	Total
4	<i>Godstrafik</i>						<i>Freight traffic</i>
4	Med eldrift	36 073	35 894	36 285 k	38 510 k	40 130	Electric powered
5	Med dieseldrift	3 125	2 965	3 144 k	3 395 k	3 735	Diesel powered
6	Summa	39 198	38 859	39 429 k	41 896 k	43 865	Total
7	Summa eldrift	109 872	112 837	114 802 k	117 053 k	117 482	Total electric powered
8	Summa dieseldrift	12 808	11 903	12 506 k	10 649 k	10 021	Total diesel powered
9	Totalt	122 680	124 740	127 308 k	127 702 k	127 503	Grand total
		2001	2002	2003	2004	2005	Train kilometres (thousands)

Bruttotonkilometer av vagnar (miljoner) ¹		2001	2002	2003	2004	2005	
10	<i>Persontrafik</i>						<i>Passenger traffic</i>
10	Med eldrift	15 858	16 379	16 369	16 346 k	16 009	Electric powered
11	Med dieseldrift	747	680	695	609 k	513	Diesel powered
12	Summa	16 605	17 059	17 064	16 956 k	16 522	Total
13	<i>Godstrafik</i>						<i>Freight traffic</i>
13	Med eldrift	37 198	37 459	38 009 k	39 726 k	40 805	Electric powered
14	Med dieseldrift	1 753	1 586	1 899 k	2 088 k	2 365	Diesel powered
15	Summa	38 951	39 045	39 908 k	41 814 k	43 710	Total
16	Summa eldrift	53 056	53 838	54 377 k	56 073 k	56 814	Total electric powered
17	Summa dieseldrift	2 499	2 266	2 594 k	2 679 k	2 878	Total diesel powered
18	Totalt	55 555	56 104	56 971 k	58 770 k	59 692	Grand total
		2001	2002	2003	2004	2005	Gross hauled tonne-kilometres (millions) ¹

¹ Exklusive lok. / Excluding locomotives.

Sittplatskilometer (miljoner)		2001	2002	2003	2004	2005	
19	Med eldrift	20 713	21 818	22 215	22 115 k	21 797	Electric powered
20	Med dieseldrift	1 047	961	1 010 k	883 k	697	Diesel powered
21	Totalt	21 760	22 779	23 225 k	22 998 k	22 494	Total
		2001	2002	2003	2004	2005	Seat-kilometres (millions)

Spårvägar / Trams

(miljoner)		2001	2002	2003	2004	2005	
22	Tågkilometer (tusental)	11 068	12 800	12 913	13 296	13 397	Train-kilometres (thousands)
23	Bruttotonkilometer av vagnar	386	435	442	443	446	Gross hauled tonne-kilometres
24	Platskilometer	2 319	2 731	2 703	2 694	2 717	Seat- and standing place kilometres
25	- härav sittplatskilometer	848	1 025	1 034	1 040	1 048	- of which seat-kilometres
26	- härav ståplatskilometer	1 471	1 706	1 668	1 654	1 669	- of which standing place kilometres
		2001	2002	2003	2004	2005	(millions)

Tunnelbana / Metro

(miljoner)		2001	2002	2003	2004	2005	
27	Tågkilometer (tusental)	12 400	12 843	12 474	12 263	12 381	Train-kilometres (thousands)
28	Bruttotonkilometer av vagnar	2 314	2 330	2 164	2 167	2 210	Gross hauled tonne-kilometres
29	Platskilometer	13 896	13 805	13 094	13 199	13 463	Seat- and standing place kilometres
30	- härav sittplatskilometer	4 236	4 270	4 253	4 305	4 391	- of which seat-kilometres
31	- härav ståplatskilometer	9 660	9 535	8 841	8 894	9 072	- of which standing place kilometres
		2001	2002	2003	2004	2005	(millions)

Antal anställa / Staff
Railways

Antal anställda (medeltal) ¹		2001	2002	2003	2004	2005	
32	Persontrafik	5 373	5 580 k	5 532 k	5 671 k	5 588	Passenger traffic
33	- härav kvinnor	..	1 926 k	1 884	1 871 k	1 839	- of whom female
34	Godstrafik	2 967	2 954	2 898	2 858 k	2 813	Freight traffic
35	- härav kvinnor	..	248	239	268	253	- of whom female
36	Totalt	8 340	8 534 k	8 430 k	8 529 k	8 401	Total
37	- härav kvinnor	..	2 174 k	2 123	2 139 k	2 092	- of whom female
		2001	2002	2003	2004	2005	Staff strength (mean numbers) ¹

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

Spårväg / Trams

Antal anställda (medeltal)		2001	2002	2003	2004	2005	
38	Persontrafik ²	1 063	1 034	1 094	1 087	1 174	Passenger traffic ²
39	- härav kvinnor	..	270	288	257	294	- of whom female
		2001	2002	2003	2004	2005	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)		2001	2002	2003	2004	2005	
40	Persontrafik	2 775	2 795	2 885	2 502	2 502	Passenger traffic
41	- härav kvinnor	..	840	838	730	730	- of whom female
		2001	2002	2003	2004	2005	Staff strength (mean numbers)

Energianvändning / Energy consumption
Railways

Energianvändning		2001	2002	2003	2004	2005	
42	El för persontrafik i Gwh	1 009	1 042	1 086	1 087	1 072	Electricity for passenger traffic in Gwh
43	El för godstrafik i Gwh	963	932	933	917	967	Electricity for freight traffic in Gwh
44	Totalt för trafik	1 972	1 974	2 018	2 005	2 039	Total for traffic
45	Diesel för persontrafik i m ³	7 954	7 885	7 516	6 632 k	6 190	Diesel for passenger traffic in m ³
46	Diesel för godstrafik i m ³	20 188	19 215	19 157	19 738	19 128	Diesel for freight traffic in m ³
47	Totalt för trafik	28 142	27 101	26 673	26 370 k	25 319	Total for traffic
		2001	2002	2003	2004	2005	Energy consumption

Spårväg / Trams

Energianvändning		2001	2002	2003	2004	2005	
48	El för persontrafik i Gwh	55	52	54	55	57	Electricity for passenger traffic in Gwh
		2001	2002	2003	2004	2005	Energy consumption

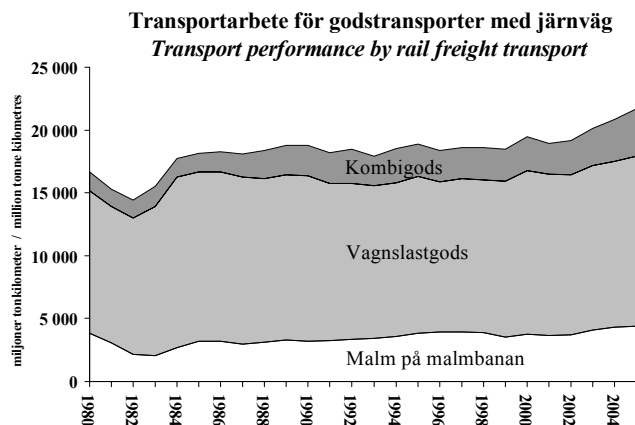
Tunnelbana / Metro

Energianvändning		2001	2002	2003	2004	2005	
49	El för persontrafik i Gwh	221	204	213	205	191	Electricity for passenger traffic in Gwh
		2001	2002	2003	2004	2005	Energy consumption

GODSTRAFIK

Det totala transportarbetet med järnväg i Sverige uppgick år 2005 till 21,7 miljarder tonkilometer vilket är den högsta nivån någonsin och en ökning med 0,8 miljarder tonkilometer vid en jämförelse med år 2004 och med 1,5 miljarder tonkilometer vid en jämförelse med år 2003. I siffrorna ingår inte tomma privatvagnar, vilka normalt svarar för ungefär 0,6 miljarder tonkilometer. Transportarbetet för transporter förorsakade av stormen Gudrun svarade för nästan 1,2 miljarder tonkm. Man kan dock inte dra slutsatsen att järnvägens transportarbete skulle ha minskat med 0,4 miljarder tonkm om det inte blivit en storm, eftersom de för stormen utnyttjade flödena och vagnarna annars hade kunnat användas för andra transporter. Bl.a. dirigerade Green Cargo AB om vagnar från norra och mellersta Sverige till stormområdet för att öka kapaciteten.

Inrikestransporterna svarade år 2005 för 12,1 miljarder tonkilometer om man räknar bort malmtransporterna. Motsvarande värde för utrikestransporterna var 5,2 miljarder tonkilometer. Om man räknar bort malmtransporterna ökade inrikestransporterna år 2005 med drygt 0,9 miljarder tonkilometer vid en jämförelse med år 2004 och med nästan 1,3 miljarder tonkilometer vid en jämförelse med år 2003. Utrikestransporterna minskade år 2005 med drygt 0,2 miljarder tonkilometer vid en jämförelse med år 2004 och med nästan 0,1 miljarder tonkilometer vid en jämförelse med år 2003. Minskningen för utrikestransporterna ligger såväl på exporten som på importen. Malmtransporterna svarade år 2005 för 4,4 miljarder tonkilometer, vilket är en ökning med 0,1 miljarder tonkilometer vid en jämförelse med år 2004 och med drygt 0,3 miljarder tonkilometer vid en jämförelse med år 2003.



Avregleringen av godstrafiken på järnväg har medfört att det år 2005, utöver MTABs malmtransporter också transporterades drygt 3 miljarder tonkm av andra operatörer än Green Cargo AB, där stormvirkestransporterna svarade för 0,4 miljarder tonkm. Motsvarande transportarbete uppgick år 2004 endast till 0,9 miljarder tonkm.

Det har således år 2005 varit ett genombrott för privata operatörer. Detta gäller inte enbart i Sverige. Motsvarande tendens kan även ses i en rad andra europeiska länder. Som exempel kan nämnas Tyskland, där de privata tågoperatörerna ökade sitt transportarbete från 8,8 miljarder tonkm år 2004 till 14,0 miljarder tonkm år 2005. Liksom i Tyskland har i Sverige inte ökningen påverkat järnvägens andel av det totala transportarbetet.

Man kan notera att de ”nya” tågoperatörerna finns representerade

FREIGHT TRANSPORT

In 2005 total rail transport performance in Sweden was 21.7 billion tonne-kilometres which is the highest level ever, an increase of 0.8 billion tonne-kilometres on 2004 and 1.5 billion tonne-kilometres on 2003. These figures do not include empty privately owned wagons, which normally account for 0.6 billion tonne-kilometres. Transport performance for transport services caused by winter storm Gudrun accounted for almost 1.2 billion tonne-kilometres. However, this does not mean that rail transport performance would have been reduced by 0.4 billion tonne-kilometres had there been no storm, as the freight flows and wagons used for the storm could otherwise have been used for other transport services. For example Green Cargo AB redirected wagons from northern and mid-Sweden to storm affected areas in order to increase capacity.

In 2005 domestic transport accounted for 12.1 billion tonne-kilometres excluding iron ore transport. The corresponding figure for international transport was 5.2 billion tonne-kilometres. Discounting ore transport, domestic transport increased in 2005 by just over 0.9 billion tonne-kilometres on 2004 and almost 1.3 billion tonne-kilometres on 2003. International freight transport decreased in 2005 by just over 0.2 billion tonne-kilometres compared to 2004 and by almost 0.1 billion tonne-kilometres compared to 2003. The reduction in international transport is due to both exports and imports. In 2005 ore transport accounted for 4.4 billion tonne-kilometres, an increase of 0.1 billion tonne-kilometres on 2004 and almost 0.3 billion tonne-kilometres on 2003.

The deregulation of rail freight transport has meant that in 2005, in addition to MTAB's ore transport, just over 3 billion tonne-kilometres were transported by operators other than Green Cargo AB. Of this, the transport of storm timber accounted for 0.4 billion tonne-kilometres. In 2004 the corresponding transport performance was only 0.9 billion tonne-kilometres.

Consequently, 2005 was a breakthrough year for private operators. This is not just the case in Sweden. There has been a similar tendency in a number of other European countries. Like Germany for example, where the private train operators increased their transport performance from 8.8 billion tonne-kilometres in 2004 to 14.0 billion tonne-kilometres in 2005. As in Germany the increase has not affected the rail's overall share of the transport performance in Sweden.

It should be noted that the “new” train operators are represented in international as well as domestic freight flows and in most sectors, both high value added and low value added goods. It should also be noted that some transport was carried out in collaboration with Green Cargo AB and in some cases as a subcontractor to a freight forwarder which undertook all contact with the customer. However, despite the increase for the new operators, Green Cargo AB accounted for about two-thirds of the rail transport performance and is consequently still a large actor in the transport market, a fact that is also indicated by it accounting for a seventh of all transport performance in Sweden.

One factor which had a great deal of significance for the transport sector, and in particular the development of the rail industry, was winter storm Gudrun in January 2005. The storm felled approximately 75 million cubic metres of forest in southern Sweden, of which 60 million cubic metres were transported to the forestry industry in 2005. This level can be compared with total felling of

rade i såväl utrikes- som inrikesflöden samt i flertalet sektorer, såväl när det gäller mer högförädlad gods som mer lågförädlad gods. Man kan också notera att en del av transportererna genomfördes i samarbete med Green Cargo AB och i vissa fall som underleverantör till en speditör som därmed skötte kundkontaktarna. Trots ökningen för de nya operatörerna svarade dock Green Cargo AB för ungefär två tredjedelar av järnvägens transportarbete och är därmed fortfarande en stor aktör på transportmarknaden, vilket också framgår av att man svarade för en sjundedel av transportarbetet i Sverige.

En faktor som hade mycket stor betydelse för transportsektorns och då speciellt järnvägens utveckling var stormen Gudrun i januari 2005. I samband med stormen fälldes ca 75 miljoner kubikmeter skog i södra Sverige, varav 60 miljoner kubikmeter transporterades till skogsindustrin under år 2005. Nivån kan relateras till den totala skogsavverkningen för åren 2003 och 2004 som uppgick till 83,7 respektive 85,3 miljoner kubikmeter. För att virket inte skulle bli angripet av skadedjur eller skadas på annat sätt bestämdes att alla tillgängliga transportresurser skulle mobiliseras för att så snabbt som möjligt få virket förflyttat från skogen. I samband med detta beslutades att järnvägstransporter med stormvirke skulle befrias från banavgifter och motsvarande sjöfartstransporter skulle befrias från farledsavgifter. För att ytterligare öka kapaciteten gavs utländska rederier och åkerier möjlighet att transportera gods mellan svenska orter (cabotage). Det bör i sammanhanget påpekas att ett av skälen till att stödet gavs till järnvägen och sjöfarten var att transportavstånden förmodades bli längre än vid en vanlig avverkning, bl.a. beroende på att industrin i Norrland förväntades köpa in delar av virket.

De relativt omfattande järnvägstransporterna av virke efter stormen Gudrun förklaras av bristen på lastbilar, relativt långa transportavstånd och befrielsen från banavgifter. Bristen på lastbilar gjorde att transportererna eventuellt inte skulle ha genomförts alls eller i ett senare skede, varvid man riskerade att virket blivit liggande och förstört. De långa avstånden förorsakades av omdispositioner mellan skogsindustrierna som skulle bearbeta virket. De längre avstånden medförde att konkurrenssituationen gentemot lastbilen förbättrades.

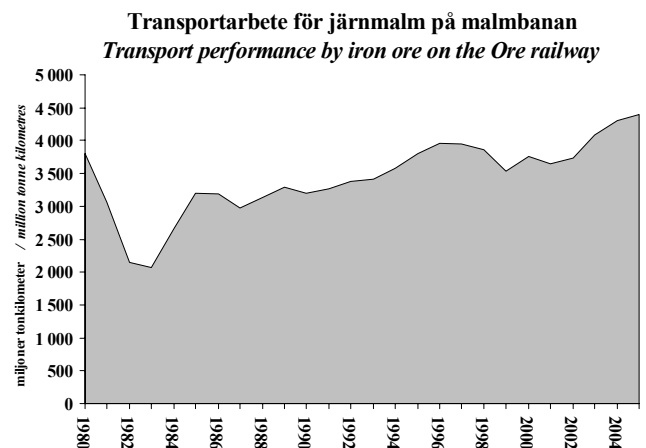
Som en konsekvens av stormen Gudrun tvingades järnvägen utveckla nya logistiklösningar som i vissa fall innebar ett samarbete mellan skogsföretag och ett antal tågoperatörer. Som exempel på detta kan nämnas att Tågab, Green Cargo, Banverket och Sveaskog utvecklade logistiklösningar för transporter från södra Sverige till sågverk i Norge och mellersta Sverige.

Utvecklingen av transportarbetet år 2005 bör för transportsektorn ses i perspektivet av en stor efterfrågan på svensk export och då framför allt gods med lägre varuvärde och högre densitet, vilket genererar ett stort transportarbete. Den höga efterfrågan går att hänföra till en internationell högkonjunktur, som började i slutet av år 2003, fick år 2004 ett så snabbt och internationellt genomslag att summan av BNP:ns ökning för samtliga världens länder uppgick till drygt 5 %. Den snabba ökningen av BNP gav upphov till en kraftigt ökad internationell handel, vilken medförde såväl ökade internationella som nationella transporter i industriländerna. Trots den extrema utvecklingen under år 2004 fortsatte ökningen i nästan oförminskad takt även under år 2005, då den globala BNP-ökningen preliminärt uppgick till nästan samma nivå som år 2004.

USA var drivande när det gäller konjunkturförbättringen genom sin dominans i världsekonomin som ytterligare förstärktes genom

trees in 2003 and 2004 which was 83.7 and 85.3 million cubic metres respectively. So that the timber would not be attacked by parasites, or otherwise damaged, it was decided to mobilise all available transport resources in order to move the timber from the forests as quickly as possible. In conjunction with this it was decided that the rail transport of storm timber would be freed of track charges and corresponding sea transport would be freed of fairway dues. To further increase capacity foreign shipping companies and haulage companies were allowed to transport freight between Swedish localities (cabotage). It should be pointed out that one of the reasons that support was given to the railway and sea transport sectors was that it was assumed that the transport distances would be longer than was normally the case for felling, among the reasons for this was that industry in Norrland was expected to buy part of the timber.

The relatively extensive rail transport of timber after winter storm Gudrun can be explained by the shortage of trucks, relatively long transport distances and the freedom from track charges. The shortage of trucks meant that transport may have taken place later or not have taken place at all, which could have led to the timber being left lying and then rotting. The long distances were caused by the reshuffling between the forestry industries that would be processing the timber. The longer distances meant that rail was



better able to compete with road transport.

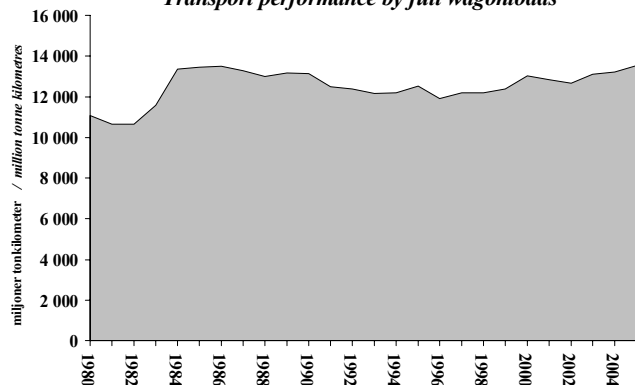
As a consequence of winter storm Gudrun the rail industry was forced to develop new logistics solutions which in certain cases entailed collaboration between forestry companies and a number of train operators. As an example of this Tågab, Green Cargo, Banverket and Sveaskog developed logistics solutions for transport services from southern Sweden to sawmills in Norway and mid-Sweden.

The development of the transport performance for the transport sector in 2005 should be seen in the perspective of sizeable demand for Swedish exports and there above all in low value and high density goods, which generates a lot of transport performance. This high demand is related to an international boom, which started at the end of 2003 and in 2004 had an international breakthrough that meant that the total global GDP increase was just over 5%. This rapid increase in GDP caused a considerable increase in international trade which led to increased international and domestic transport services in the industrialised countries. Despite the extreme development in 2004, this growth continued almost unabated through 2005, when the global increase in GDP was preliminarily almost at the same level as it had been in 2004.

stigande företagsvinster, ökade investeringar och en ökad konsumtion på bekostnad av ett minskat sparande. Utvecklingen i USA hämmades dock år 2005 av att produktiviteten inte ökade i samma takt som tidigare samt av de successivt ökade räntenivåerna. Utvecklingen dämpades också genom orkanerna Katrina och Rita, vilka ödelade stora kustområden och vållade skador för mycket stora belopp.

Tillväxten var särklassigt störst i Asien. Av de asiatiska länderna var det dock framför allt Indien och Kina som var drivande för konjunkturuppgången genom mycket stora BNP-ökningar och en nästan obegränsad inrikes efterfrågan samt den kinesiska valutans knytning till dollarn. Utvecklingen i Indien och Kina bör ses i perspektivet av att en miljard människors levnadsstandard höjs från fattigdom till något som mer liknar välfärd. Utvecklingen i Kina bör också ses i perspektivet av att landet har en stor reserv av såväl amerikansk valuta som amerikanska statspapper, samtidigt som man har USA som avsättningsmarknad. Detta skapar såväl en förutsättning som ett beroende för landets stora produktion. Det bör också i detta sammanhang noteras att en del av de företag i Kina som producerar för marknaden i USA utgörs av dotterföretag eller underleverantörer till företag i USA, vilket vävt samman de båda länderna och förhindrat eventuella förändringar av den rådande situationen.

Transportarbete för vagnslasttransporter
Transport performance by full wagonloads



Utvecklingen i Indien och framför allt Kina hade också en stor inverkan på Sverige och på den svenska järnvägen genom en kraftigt ökad efterfrågan på malm och stål. Ökningen av malmtransporterna bör ses i perspektivet av att Indiens och framför allt Kinas import tillgodosågs genom en kraftigt ökad import av järnmalm från Sydamerika. Detta skapade ett minskat utbud på världsmarknaden, vilket medförde att efterfrågan på järnmalm från Sverige ökade, framför allt från stålverk i Europa.

Exporten av skogsindustriprodukter ökade, dock inte i samma omfattning som för stål och malm. Exporten ökade såväl för produkter från sektorn trävaror som från sektorn massa/papper. Sverige gynnades i viss mån av konflikten i den finska skogsindustrin sommaren 2005. Eftersom produkterna från skogsindustrin till ungefär lika stora delar transporteras med sjöfart, järnväg och lastbil och det är lättare för transportmedlen att höja sin marknadsandel genom att konkurrera om nygenererat gods än om gods som tidigare har transporterats med ett annat transportmedel, kan man anta att denna utveckling skapade en ökad konkurrenssituation mellan transportmedlen.

Det bör noteras att transportstrukturen för trävaror är inne i en

Due to its dominance of the global economy the USA drove this economic upswing, this was further reinforced by rising company profits, increased investment and increased consumption at the expense of reduced saving. However, in 2005 developments in the USA were hampered by a slowing of productivity increases and by gradually increasing interest rate levels. Growth was also reduced by hurricanes Katrina and Rita, which destroyed large areas of coastline and caused large amounts of damage.

Growth was by far greatest in Asia. However, in Asia, it was above all India and China which drove the economic upturn through very large GDP increases and an almost unlimited domestic demand and the Chinese currency's tie to the dollar. Growth in India and China should be viewed from a perspective of the rise in living standards of a billion people from poverty to something approaching welfare. Growth in China should also be viewed from the perspective of a country with large reserves of American currency and government securities, at the same time as it has the USA as an export market. This creates the conditions for the country's large manufacturing production along with a dependency on it. It should also be noted that some companies in China which produce for the US market are subsidiaries or subcontractors to companies in the USA, and that this has bound together both countries and prevented any change to the existing situation.

Growth in India and above all China also had a major impact on Sweden and on the Swedish railways through a substantial increase in the demand for ore and steel. The increase in ore transport should be seen against the fact that India's and above all China's imports were met by an increased import of iron ore from South America. This generated a reduced supply on the world market creating increased demand for iron ore from Sweden, above all from steelworks in Europe.

The export of forestry industry products also increased but not to the same extent as for steel and ore. The export of timber goods sector and pulp/mass sector increased. Sweden also benefited from the conflict in the Finnish forestry industry in the summer of 2005. Because forestry industry products are transported almost equally by sea, rail and road, and it is easier for different transport modes to increase their market share by competing on newly generated goods rather than goods which were previously transported by another mode of transport, it can be assumed that this growth created increased competition between modes of transport.

It should be noted that the transport structure for timber products is undergoing change, which will probably affect the scope of transport services. In addition to the longer-term changes, which have meant a reduction of the number of sawmills, and those remaining localising to the coast, the new logging countries in the Baltic states and Russia have to an ever greater extent started to refine their raw materials, exporting timber products instead. This has led to Russia increasing its exports of timber products to Sweden which has meant a probable increase in the transport flow by road from harbours, while the flow from Swedish sawmills has decreased. At the same time road transport has been affected by changes in the structure of transport flows by road. Timber products from sawmills in mid and northern Sweden are transported to a common terminal for onward transport to a harbour for sea transport to the rest of Europe.

Rail transport benefited from the change in the relative price of road and rail trucks in that the price of diesel fuel was relatively

förändringsfas, vilken troligtvis påverkar transporterernas omfattning. Utöver den mer långsiktiga förändring som inneburit att antalet sågverk minskat och att de som blivit kvar lokaliserats till kusten, har de nya skogsavverkande länderna i Baltikum och Ryssland alltmer själva börjat vidareförädla skogsråvaran för att istället exportera trävaror. Detta har fått som konsekvens att Ryssland ökat sin export av trävaror till Sverige, vilket inneburit att lastbilens transportflöden från hamnar troligtvis har ökat, medan flödena från sågverksindustrin i Sverige har minskat. Samtidigt har lastbilen påverkats av att transportstrukturen för järnvägsflödena ändrats genom att trävaror från sågverk i mellersta och norra Sverige transporteras till en gemensam terminal för vidare transport till en hamn för att därifrån transporteras med sjöfart till övriga Europa.

Järnvägen gynnades av att prisrelationen mellan lastbil och järnväg ändrades genom att dieselpriiset var relativt högt under år 2005 och under vissa månader t.o.m. extremt högt. Detta förklaras av konflikter i vissa av de oljeproducerande länderna, vilket framför allt skapade en oro på den s.k. spotmarknaden, men även i samband med tecknandet av mer långsiktiga avtal. Det bör dock noteras att dieselkostnaden endast svarar för en mindre del av lastbilens transportkostnad. Lastbilen kompenseras ekonomiskt mer än väl av den fortsatta utvecklingen mot allt tyngre och längre fordon, efter höjningen av den maximala tillåtna lastvikten och fordonslängden. Förlängningen har skapat en rationell hantering vid gränspassager mellan Sverige och övriga EU, där nästan genomgående två lastbilar för trafikering i Sverige förvandlas till tre lastbilar för trafikering i övriga EU samt tvärtom i den motsatta riktningen.

Järnvägen gynnades också av att det högförädlade godsets andel av det totala transportarbetet minskade. Detta gäller framför allt det gods som har det allra högsta varuvärdet, vilket nästan uteslutande transporteras med lastbil. I sammanhanget bör också noteras att järnvägens andel av det högförädlade och förädlade godset minskade. Järnvägen lyckades dock öka sin andel av det lågförädlade godset och massgodset. Förändringarna kan till viss del förklaras av att en ändrad inriktning på efterfrågan skapade en ändrad produktmix inom respektive förädlingsnivå.

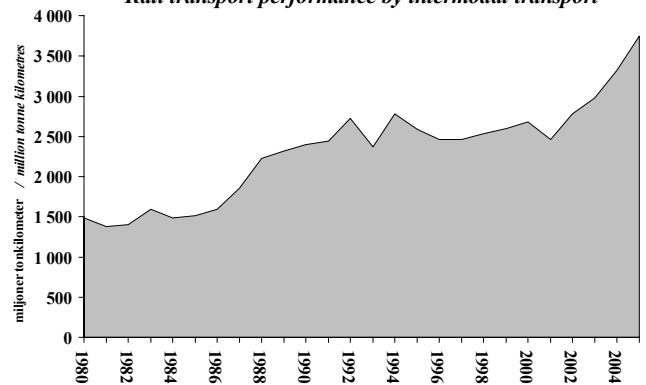
En faktor som förhindrat utvecklingen för det högförädlade godset att bli ännu sämre för järnvägen och troligtvis kommer att gynna utvecklingen framöver är den kombiterminal i Hallsberg som tagits i bruk och den omstrukturering av lastbilstransporterna som genomfördes avseende anslutande lastbilstrafik till Green Cargo ABs järnvägsflöden. Dessa förändringar har troligtvis förenklat möjligheten till samverkan mellan lastbils- och järnvägstransporter och då framför allt för det högförädlade godset.

Till skillnad från tidigare år minskade inte antalet orter som trafikerades med järnväg. Man har således bibehållit vissa av de s.k. taxepunkter som omsätter lite gods per ort. Fördelen med detta förfaringsätt är att det minskar risken för att företag med flöden till ett flertal orter överför transporter till lastbil om möjligheten att transportera till en av orterna upphör.

Skytteltrafiken med järnväg mellan ett antal orter och Göteborgs hamn för vidaretransport utomlands ökade avsevärt under åren 2004 och 2005, trots de stora ökningarna sedan containertrafiken påbörjades år 1998. Utvecklingen förklaras både av ökningarna för de orter som redan har direkttransporter med kombitåg och av en utökning av antalet orter. Godsmängderna från dessa flöden svarade därmed för en inte obetydlig del av flödena till och från hamnen. Det bör dock noteras att containertransporter med lastbil till

high in 2005, and was extremely high in certain months. This is explained by conflicts in certain oil producing countries, which created uneasiness in the spot market, and also in conjunction with the signing of long-term agreements. However, it should be noted that the cost of diesel is only a small proportion of road transport costs. Road transport costs have been offset to a great degree by continued developments towards heavier and longer vehicles, as maximum permitted loads and permitted lengths have increased. Increases in length have rationalised handling at border crossings between Sweden and the rest of the EU, where, in almost every case, two trucks operating in Sweden become three

Järnvägens transportarbete för kombitransporter
Rail transport performance by intermodal transport



for transport elsewhere in the EU, and vice versa.

The railways have also benefited from a reduction in the proportion of highly processed goods in the overall transport performance. This is mainly applies to freight with the highest value, which is carried almost exclusively by road. In this context it should also be noted that the proportion of highly processed and processed goods transported by rail decreased. However, rail did increase its share of low value added goods and bulk material. This change can to some extent be explained by a shift in demand generating a change in the product mix at each processing level.

One factor that has hampered the growth in the transport of highly processed goods by rail, and that will probably favour growth in the future, is the intermodal terminal at Hallsberg which is now in service, and the restructuring of road transport carried out with regard to connecting road transport to Green Cargo AB's rail transport flows. These changes have presumably made the collaboration between road and rail transport easier, above all for highly processed goods.

In contrast to previous years, the number of localities with rail access did not decrease. So certain of the tariff connecting points which turnover little freight by location have been retained. The advantage of this is that it reduces the risk of companies with transport flows to a number of localities switching this to road if the ability to transport goods to one of the location is curtailed.

The shuttle traffic by rail between a number of localities and Gothenburg harbour, for onward transport abroad, increased considerably in 2004 and 2005, despite the significant growth since container traffic started in 1998. This growth can be explained by the increase from localities which already have direct intermodal rail transport, and an increase in the number of localities. The freight from these transport flows accounted for a considerable proportion of the transport flows to and from the harbour. However, it should be noted that container transport by road to and

och från hamnen fortfarande svarade för huvuddelen av matarflödena till och från utrikestrafiken med sjöfart.

Det totala inrikes godstransportarbetet, inklusive inrikesdelen av utrikes transporter till sjöss, uppgick år 2005 till 98,2 miljarder tonkilometer, vilket är den högsta nivån någonsin och en ökning med 4,9 miljarder tonkilometer vid en jämförelse med år 2004 och med 8,0 miljarder tonkilometer vid en jämförelse med år 2003. I siffrorna ingår transporter med utländska lastbilar och lastbilar med en maxlastvikt under 3,5 ton, vilka inte redovisas i den officiella statistiken. Transportarbetet förorsakat av stormen Gudrun uppgick år 2005 till 2,7 miljarder tonkm. Om det totala transportarbetet reduceras med dessa flöden skulle ökningen av transportarbetet år 2005 ha uppgått till 2,2 miljarder tonkm vid en jämförelse med år 2004 och med 5,3 miljarder tonkm vid en jämförelse med år 2003, vilket speglar effekterna av konjunkturutvecklingen på ett bättre sätt.

Det totala inrikes långväga (> 10 mil) godstransportarbetet uppgick år 2005 till 89,7 miljarder tonkilometer, vilket är den högsta nivån någonsin och en ökning med 4,0 miljarder tonkilometer vid en jämförelse med år 2004 och med 6,7 miljarder tonkilometer vid en jämförelse med år 2003. Järnvägen svarade år 2005 för 24 %, lastbilen för 36 %, inrikes sjöfarten för 9 % och utrikes sjöfarten för 31 % av transportarbetet. Det långväga transportarbetet förorsakat av stormen Gudrun uppgick år 2005 till 2,3 miljarder tonkm. Om transportarbetet reduceras med dessa flöden skulle ökningen av transportarbetet år 2005 ha uppgått till 1,7 miljarder tonkm vid en jämförelse med år 2004 och med 4,4 miljarder tonkm vid en jämförelse med år 2003.

Den transporterade godsmängden för kombitrafik med järnväg uppgick år 2005 till 6,9 miljoner ton, vilket är en ökning med 0,7 miljoner ton vid en jämförelse med år 2004 och 1,2 miljoner ton vid en jämförelse med år 2003. Såväl inrikes som utrikes kombi-transporterna ökade med 11 % vid en jämförelse mellan åren 2004 och 2005. Järnvägens transportarbete för kombi-transporterna uppgick till drygt 3,7 miljarder tonkm, varav utrikes kombi-transporterna svarade för nästan 0,6 miljarder tonkm.

Av järnvägens samlade transportarbete svarade år 2005 malm och skrot för 23 %, järn och stål för 22 %, pappersmassa och papper för 17 % samt rundvirke och sågade trävaror för 12 %.

from the harbour still accounted for the majority of feeder flows to and from international sea traffic.

In 2005 total domestic freight transport, including the domestic component of international sea transport, amounted to 98.2 billion tonne-kilometres. This is its highest ever level, and is an increase of 4.9 billion tonne-kilometres on 2004, and of 8.0 billion tonne-kilometres on 2003. These figures include transport by foreign trucks and trucks with a maximum payload less than 3.5 tons, which are not included in the official statistics. Transport performance caused by winter storm Gudrun was 2.7 billion tonne-kilometres in 2005. If the total transport performance was reduced by these transport flows, the increase in the transport performance in 2005 would have been 2.2 billion tonne-kilometres on 2004 and 5.3 billion tonne-kilometres on 2003. These figures better reflect the effects of the growth in the economy.

In 2005 total domestic long distance (> 100 km) the freight transport performance amounted to 89.7 billion tonne-kilometres, its highest level ever and an increase of 4.0 billion tonne-kilometres on 2004, and 6.7 billion tonne-kilometres on 2003. In 2005 rail traffic accounted for 24%, road for 36%, domestic sea transport for 9% and international sea transport for 31% of the transport performance. The long distance transport performance caused by winter storm Gudrun was 2.3 billion tonne-kilometres in 2005. If the total transport performance was reduced by these transport flows, the increase in the transport performance in 2005 would have been 1.7 billion tonne-kilometres compared to 2004 and 4.4 billion-tonne kilometres compared to 2003.

In 2005 the amount of freight carried by intermodal rail traffic amounted to 6.5 million tonnes, an increase of 0.7 million tonnes on 2004 and 1.2 million tonnes on 2003. Both domestic and international intermodal transport increased by 11% between 2004 and 2005. Transport performance for intermodal rail transport amounted to just over 3.7 billion tonne-kilometres, of which international intermodal transport accounted for almost 0.6 billion tonne-kilometres.

Of the overall rail transport performance ore and scrap accounted for 23% in 2005, iron and steel for 22%, pulp and paper for 17% and logs and sawn timber for 12%.

Tabell D2: Godstransporter på järnväg / Goods transport by railway

Transporterad godsmängd / Tonnes carried

Transporterad godsmängd (tusen ton)		2001	2002	2003	2004	2005	
<i>Inland</i>							<i>Domestic consignments</i>
1	Vagnslastgods	19 025	19 496	19 472	19 526	20 918 ²	Wagonloads
2	Malm på malmbanan	10 777	10 391	11 867	12 079	12 345	Ore on the Ore Railway
3	Kombigods	4 065	4 325	4 488	4 949	5 475	Intermodal consignments
4	Tomma privatvagnar	928	- ¹	-	-	-	Empty privately owned wagons
5	Summa inland	34 795	34 211	35 827	36 553	38 738	Total
<i>Utland</i>							<i>Cross-border consignments</i>
6	Vagnslastgods	7 102	6 799	7 178	7 180	7 115	Wagonloads
7	Malm på malmbanan	12 226	12 772	13 731	15 163	15 949	Ore on the Ore Railway
8	Kombigods	838	998	1 139	1 261	1 395	Intermodal consignments
9	Tomma privatvagnar	245	- ¹	-	-	-	Empty privately owned wagons
10	Summa utland	20 411	20 569	22 047	23 604	24 458	Total
<i>Inland och utland</i>							<i>All consignments</i>
11	Vagnslastgods	26 127	26 295	26 649	26 706	28 033	Wagonloads
12	Malm på malmbanan	23 003	23 163	25 598	27 241	28 293	Ore on the Ore Railway
13	Kombigods	4 903	5 323	5 627	6 210	6 870	Intermodal consignments
14	Tomma privatvagnar	1 173	- ¹	-	-	-	Empty privately owned wagons
15	Totalt	55 205	54 780	57 874	60 157	63 196 ²	Grand total
16	- härav i systemtåg (exklusive malm på malmbanan)	11 813	12 736	12 640	13 465	15 318 ²	- of which full train loads (excluding ore on the Ore Railway)
		2001	2002	2003	2004	2005	Tonnes carried (in thousands)

Transportarbete / Transport performance

Transportarbete (miljoner tonkilometer)		2001	2002	2003	2004	2005	
<i>Inland</i>							<i>Domestic consignments</i>
1	Vagnslastgods	8 079	8 202	8 328	8 366	8 923 ²	Wagonloads
2	Malm på malmbanan	1 831	1 834	2 031	2 050	2 048	Ore on the Ore Railway
3	Kombigods	2 160	2 368	2 497	2 774	3 153	Intermodal consignments
4	Tomma privatvagnar	431	- ¹	-	-	-	Empty privately owned wagons
5	Summa inland	12 501	12 404	12 856	13 190	14 124	Total
<i>Utland</i>							<i>Cross-border consignments</i>
6	Vagnslastgods	4 769	4 477	4 782	4 860	4 604	Wagonloads
7	Malm på malmbanan	1 817	1 903	2 054	2 261	2 352	Ore on the Ore Railway
8	Kombigods	298	413	478	546	594	Intermodal consignments
9	Tomma privatvagnar	163	- ¹	-	-	-	Empty privately owned wagons
10	Summa utland	7 047	6 793	7 314	7 666	7 550	Total
<i>Inland och utland</i>							<i>All consignments</i>
11	Vagnslastgods	12 848	12 679	13 110	13 226	13 527	Wagonloads
12	Malm på malmbanan	3 647	3 737	4 086	4 311	4 400	Ore on the Ore Railway
13	Kombigods	2 458	2 781	2 974	3 319	3 748	Intermodal consignments
14	Tomma privatvagnar	594	- ¹	-	-	-	Empty privately owned wagons
15	Totalt	19 547	19 197	20 170	20 856	21 675 ²	Grand total
16	- härav i systemtåg (exklusive malm på malmbanan)	5 243	5 614	5 681	6 064	6 927 ²	- of which full train loads (excluding ore on the Ore Railway)
		2001	2002	2003	2004	2005	Transport performance (million tonne-kilometres)

¹ Registrering av tomma privatvagnar upphörde 2002. *As from 2002, registration of empty privately owned wagons ended.*

² Första kvartalet 2005 stormfällades ansenliga mängder skog i södra Sverige vilket märkbart ökade rundvirkestransporterna resten av året. *In 2005 the first quarter, southern Sweden was hit by a gale that fell a considerable number of trees resulting in a noticeable increase in transport of round timber the rest of the year.*

D3: Varugrupsfördelning 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)	2001	2002	2003	2004	2005
1	Spannmål / <i>Cereals</i>	16	19	28	30	46
2	Potatis, annan färsk eller frusen frukt, grönsaker <i>Potatoes, other fresh or frozen fruits and vegetables</i>	126	127	123	118	93
3	Levande djur, sockerbetor / <i>Live animals, sugar beet</i>	0	0	0	–	–
4	Trä och kork / <i>Wood and cork</i>	6 469	6 577	6 458	6 093	8 626 ²
5	Textil, textilartiklar, konstfiber, andra råmaterial <i>Textiles, textile articles, man-made fibres, other raw materials</i>	10	8	6	5	3
6	Livsmedel och djurfoder / <i>Foodstuff and animal fodder</i>	697	539	528	538	450
7	Oljefrö, oljehaltiga frukter och fetter <i>Oil seeds and oleaginous fruits and fats</i>	23	18	20	21	15
8	Fasta mineraliska ämnen / <i>Solid mineral fuels</i>	532	432	301	405	443
9	Råolja / <i>Crude petroleum</i>	–	–	–	–	–
10	Mineraloljeprodukter / <i>Petroleum products</i>	779	834	958	969	954
11	Järnmalm. Järn- och stålskrot och slagg från masugnar <i>Iron ore, iron and steel waste and blast furnace dust</i>	23 428	23 583	25 932	27 498	28 845
12	Metaller och metallavfall som inte innehåller järn <i>Non-ferrous ores and waste</i>	283	249	328	288	327
13	Produkter från metallindustrin / <i>Metal products</i>	7 999	8 225	8 326	8 462	7 233
14	Cement, kalk, byggnadsmaterial <i>Cement, lime, manufactured building materials</i>	306	217	221	230	240
15	Obearbetade eller bearbetade mineraliska ämnen <i>Crude and manufactured minerals</i>	661	691	819	916	935
16	Natur- och konstgödsel / <i>Natural and chemical fertilisers</i>	84	82	89	100	95
17	Kolbaserade kemikalier, tjära / <i>Coal chemicals, tar</i>	7	10	11	11	9
18	Andra kemikalier än kolbaserade kemikalier, tjära <i>Chemicals other than coal chemicals and tar</i>	1 026	943	878	887	884
19	Papper, pappersmassa och returpapper <i>Paper pulp and waste paper</i>	1 867	1 899	1 963	2 008	1 935
20	Transportmedel, maskiner, apparater, motorer <i>Transport equipment, machinery, apparatus, engines</i>	659	723	899	1 023	1 005
21	Metallvaror / <i>Products of metal</i>	103	67	52	50	63
22	Glas, glasvaror och keramiska produkter <i>Glass, glassware, ceramic products</i>	73	28	28	26	24
23	Läder, textilier, kläder, andra bearbetade varor <i>Leather, textile, clothing, other manufactured articles</i>	4 729	4 799	4 948	5 281	5 594
24	Övriga varor / <i>Miscellaneous articles</i>	4 157	4 711	4 958	5 200	5 376
	Totalt / Total	54 032	54 780	57 874	60 157	63 196
	Särredovisning av vissa varuslag					
	Rundvirke / <i>Round timber</i>	5 169	5 448	5 427 k	5 269 k	7 854 ²
	Sågade och hyvlade trävaror ¹ / <i>Manufactured products ¹</i>	718	615	566	419	378
	Flis, trä- och sågavfall / <i>Wood chips and waste wood</i>	577	500	459	399	387
	Jord, grus, sten och sand / <i>Soil, gravel, stone and sand</i>	152	144	153	154	161
	Papper, papp och varor därav / <i>Products of paper and pasteboard</i>	4 313	4 377	4 415	4 837	4 992

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.

² Första kvartalet 2005 stormfälldes ansenliga mängder skog i södra Sverige vilket märkbart ökade rundvirkestransporterna resten av året.
In 2005 the first quarter, southern Sweden was hit by a gale that fell a considerable number of trees resulting in a noticeable increase in transport of round timber the rest of the year.

D3: Varugrupperfördelning 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)	2001	2002	2003	2004	2005
1	Spannmål / <i>Cereals</i>	7	11	10	11	14
2	Potatis, annan färsk eller frusen frukt, grönsaker <i>Potatoes, other fresh or frozen fruits and vegetables</i>	54	55	55	51	47
3	Levande djur, sockerbetor / <i>Live animals, sugar beet</i>	0	0	0	–	–
4	Trä och kork / <i>Wood and cork</i>	1 952	1 894	1 783	1 624	2 676 ²
5	Textil, textilartiklar, konstfiber, andra råmaterial <i>Textiles, textile articles, man-made fibres, other raw materials</i>	9	9	8	7	4
6	Livsmedel och djurfoder / <i>Foodstuff and animal fodder</i>	412	336	335	328	250
7	Oljefrö, oljehaltiga frukter och fetter <i>Oil seeds and oleaginous fruits and fats</i>	26	19	19	21	14
8	Fasta mineraliska ämnen / <i>Solid mineral fuels</i>	199	163	105	140	278
9	Råolja / <i>Crude petroleum</i>	–	–	–	–	–
10	Mineraloljeprodukter / <i>Petroleum products</i>	241	258	303	304	308
11	Järnmalm. Järn- och stålskrot och slagg från masugnar <i>Iron ore, iron and steel waste and blast furnace dust</i>	3 878	3 966	4 293	4 546	4 763
12	Metaller och metallavfall som inte innehåller järn <i>Non-ferrous ores and waste</i>	127	117	144	126	140
13	Produkter från metallindustrin / <i>Metal products</i>	4 896	4 954	5 135	5 317	4 686
14	Cement, kalk, byggnadsmaterial <i>Cement, lime, manufactured building materials</i>	140	102	109	111	110
15	Obearbetade eller bearbetade mineraliska ämnen <i>Crude and manufactured minerals</i>	206	252	342	401	377
16	Natur- och konstgödsel / <i>Natural and chemical fertilisers</i>	43	37	41	41	40
17	Kolbaserade kemikalier, tjära / <i>Coal chemicals, tar</i>	6	7	7	8	7
18	Andra kemikalier än kolbaserade kemikalier, tjära <i>Chemicals other than coal chemicals and tar</i>	581	543	520	513	508
19	Papper, pappersmassa och returpapper <i>Paper pulp and waste paper</i>	947	985	1 089	1 111	1 044
20	Transportmedel, maskiner, apparater, motorer <i>Transport equipment, machinery, apparatus, engines</i>	364	382	438	482	503
21	Metallvaror / <i>Products of metal</i>	56	26	21	26	35
22	Glas, glasvaror och keramiska produkter <i>Glass, glassware, ceramic products</i>	33	16	15	13	12
23	Läder, textilier, kläder, andra bearbetade varor <i>Leather, textile, clothing, other manufactured articles</i>	2 626	2 592	2 727	2 872	2 879
24	Övriga varor / <i>Miscellaneous articles</i>	2 149	2 474	2 672	2 806	2 981
	Totalt / Total	18 953	19 197	20 170	20 856	21 675
	Särredovisning av vissa varuslag					
	Rundvirke / <i>Round timber</i>	1 159	1 260	1 224 k	1 169 k	2 290 ²
	Sågade och hyvlade trävaror ¹ / <i>Manufactured products ¹</i>	654	518	461	373	306
	Flis, trä- och sågavfall / <i>Wood chips and waste wood</i>	137	112	94	78	76
	Jord, grus, sten och sand / <i>Soil, gravel, stone and sand</i>	40	35	37	38	41
	Papper, papp och varor därav / <i>Products of paper and pasteboard</i>	2 434	2 423	2 553	2 703	2 688

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.

² Första kvartalet 2005 stormfälldes ansenliga mängder skog i södra Sverige vilket märkbart ökade rundvirkestransporterna resten av året. *In 2005 the first quarter, southern Sweden was hit by a gale that fell a considerable number of trees resulting in a noticeable increase in transport of round timber the rest of the year.*

D4: Farligt gods / Dangerous goods

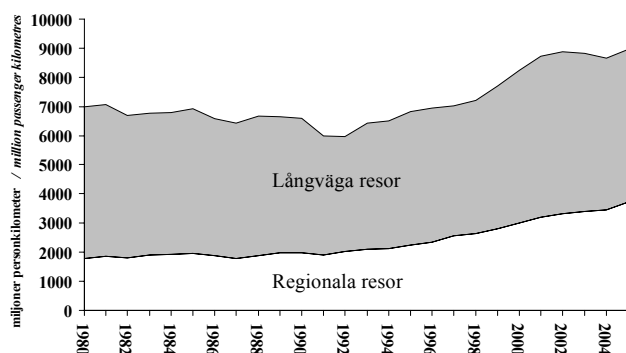
RID	Transporterad godsmängd / Tonnes carried (tusen ton / thousand tonnes)	2001	2002	2003	2004	2005
1	Sprängämnen <i>Explosives</i>	2	1	1	1	1
2	Gaser (komprimerade, flytande eller tryckupplösta) <i>Gases, compressed, liquefied or dissolved under pressure</i>	630	681	863	955	887
3	Brandfarliga vätskor <i>Flammable liquids</i>	416	440	482	522	552
4.1	Brandfarliga fasta ämnen <i>Flammable solids</i>	47	39	18	11	29
4.2	Självantändande ämnen <i>Substances liable to spontaneous combustion</i>	41	30	80	132	104
4.3	Ämnen som vid kontakt med vatten utvecklar brandfarliga gaser <i>Substances which, in contact with water, emit flammable gases</i>	181	149	167	146	145
5.1	Oxiderande ämnen <i>Oxidising substances</i>	329	309	313	336	326
5.2	Organiska peroxider <i>Organic peroxides</i>	14	19	16	18	21
6.1	Giftiga ämnen <i>Toxic substances</i>	43	43	49	50	48
6.2	Smittsamma ämnen <i>Substances liable to cause infections</i>	-	-	-	-	-
7	Radioaktiva ämnen <i>Radioactive matter</i>	1	1	1	1	0
8	Frätande ämnen <i>Corrosives</i>	317	283	241	252	269
9	Övriga farliga ämnen <i>Miscellaneous dangerous substances</i>	16	11	10	11	6
	Totalt / Total	2 038	2 006	2 239	2 435	2 389
RID	Transportarbete / Transport performance (miljoner tonkilometer / million tonne-kilometres)	2001	2002	2003	2004	2005
1	Sprängämnen <i>Explosives</i>	2	0	0	0	0
2	Gaser (komprimerade, flytande eller tryckupplösta) <i>Gases, compressed, liquefied or dissolved under pressure</i>	237	253	298	328	321
3	Brandfarliga vätskor <i>Flammable liquids</i>	153	155	167	184	197
4.1	Brandfarliga fasta ämnen <i>Flammable solids</i>	24	21	12	9	15
4.2	Självantändande ämnen <i>Substances liable to spontaneous combustion</i>	21	19	36	44	38
4.3	Ämnen som vid kontakt med vatten utvecklar brandfarliga gaser <i>Substances which, in contact with water, emit flammable gases</i>	115	101	104	101	95
5.1	Oxiderande ämnen <i>Oxidising substances</i>	192	175	189	179	162
5.2	Organiska peroxider <i>Organic peroxides</i>	14	21	17	19	22
6.1	Giftiga ämnen <i>Toxic substances</i>	33	33	37	36	39
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>	182	163	136	137	141
9	Övriga farliga ämnen <i>Miscellaneous dangerous substances</i>	22	14	13	15	8
	Totalt / Total	994	956	1 007	1 053	1 037

PERSONTRAFIK

Järnvägar

Det totala transportarbetet med järnväg i Sverige uppgick år 2005 till 8,9 miljarder personkilometer, vilket är en ökning med nästan 0,3 miljarder personkilometer vid en jämförelse med år 2004 och med 0,1 miljarder personkm vid en jämförelse med år 2003 och samma nivå som toppåret 2002. Ökningen kan hänföras till den kortväga (lokala och regionala) trafiken och är bl.a. en effekt av investeringar i nya järnvägar som har möjliggjort etableringar av nya och snabba tågssystem. Det långväga (interregionala) transportarbetet förblev däremot oförändrat, vilket bl.a. förklaras av ett relativt oförändrat utbud.

Transportarbete för resor med järnväg
Transport performance for rail journeys



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

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

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

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

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

PASSENGER SERVICES

Railways

In 2005, total rail transport performance in Sweden was 8.9 billion passenger-kilometres, an increase of almost 0.3 billion passenger-kilometres on 2004, and 0.1 billion passenger-kilometres on 2003, and the same level as 2002 which had the maximum transport performance ever. This increase can be attributed to short distance (local and regional) traffic and is, among other things, the result of investment in new rail infrastructure which has made possible the establishment of new and faster train systems. On the other hand, long distance (inter-regional) transport performance remained the same, which can be explained by the relatively unchanged service.

In 1990, the "county line reform" was carried out; this meant that THMs took over responsibility for passenger services on the county railways. From 1 July 1996 THMs also acquired the right to operate local and regional passenger services local and regional passenger services on main lines in their own counties. After special review and the approval of the Government, they could also be allowed to operate passenger services on main lines in adjoining counties, if the aim was to develop local or regional passenger services in their own counties.

In 1994 the deregulation of the airlines started, this led to SAS having competition on its most attractive routes among other things. Deregulation affected rail traffic by increasing competition for the X2000 trains.

In 1999 long distance bus services were deregulated. Deregulation was impacting the growth of rail traffic as early as 1997 and 1998 because services were already deregulated in practice. Bus services were offset by discounted rail services, which stabilised the market.

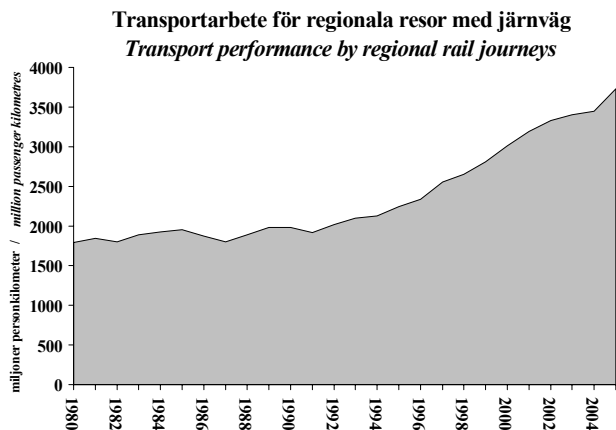
In 1999 Rikstrafiken was formed. This is an authority for the procurement of unprofitable public transport, which took over the functions previously exercised by the Delegationen för köp av viss kollektivtrafik (Banverket's Delegation for the Purchase of Certain Public Transport). The objective included being able to support unprofitable inter-regional services and services on county rail networks.

As a result of the procurement of unprofitable traffic, and an extraordinary decision by the government, new operators established themselves on main lines in 2000. These took over services on the west coast line - Västkustbanan, the overnight trains to Norrland and Vättertåg services (Nässjö-Jönköping-Falköping). At the same time Citypendeln, after a tender by the THM, took over commuter rail services in the Stockholm region. SJ AB resumed services on Västkustbanan when the operator went bankrupt.

This change resulted in an increase of the share of private operators in rail transport performance from 3% in 1999 to 26% in 2005. However, private operators accounted for only 10% of long distance transport performance, while they accounted for almost half of short distance transport performance.

In 2005 a number of factors changed, creating a new situation for travel. Taking into account that Sweden was in the middle of an international economic boom, total travel grew relatively weakly.

Förändringen medförde att de privata operatörernas andel av järnvägens transportarbete ökade från 3 % år 1999 till 26 % år 2005. Av det långväga transportarbetet svarade de privata operatörerna dock endast för 10 %, medan de svarade för nästan hälften av det kortväga transportarbetet.



Under år 2005 ändrades en rad faktorer, vilket skapade nya förutsättningar för resandet. Det totala resandet utvecklades relativt svagt med tanke på att Sverige befann sig mitt i en internationell högkonjunktur. Utvecklingen bör dock ses i perspektivet av att den disponibla inkomsten endast ökade med drygt 2 % och att gåvo- och arvsskatten avskaffades samt att förmögenhetsskatten sänktes. Den privata konsumtionen ökade ungefär lika mycket som den disponibla inkomsten samtidigt som såväl hushållens förmögenhet som skuldsättning ökade. Förmögenheten ökade genom utvecklingen på börsen, medan skuldsättningen ökade beroende på köp av bostäder. Den offentliga konsumtionen ökade preliminärt med drygt 1 %. Det kan härvid i sammanhanget noteras att den statliga konsumtionen minskade något, medan konsumtionen i kommunerna och landstingen ökade.

Resekonsumtionen ökade med 2 %, dvs. lika mycket som den totala privata konsumtionen. Ökningen beror bl.a. på att bilkonsumtionen ökade med 7 %, där en stor del av ökningen förklaras av nybilsinköp, vilket medförde att bilinnehavet ökade med 1 %. Den kollektiva resekonsumtionen ökade med endast 1 %. Man bör dock notera att resekonsumtion mätt i kronor inte är samma sak som resor mätt i transportarbete. Detta gäller speciellt för år 2005, där förändrade prisbilder för resandet i många fall gav möjlighet till mer resor för mindre pengar.

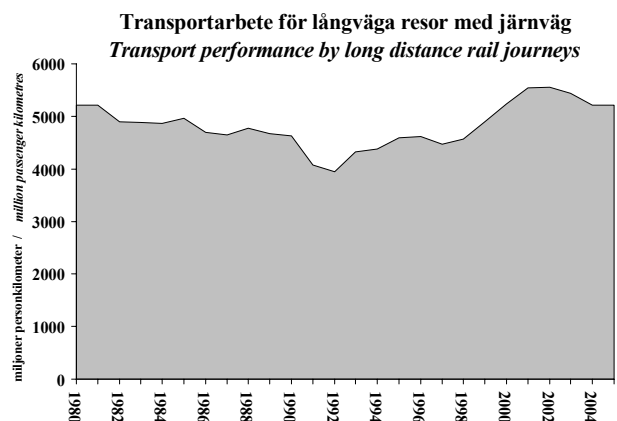
Stormen Gudruns inverkan på persontrafiken blev, till skillnad från godstransporterna, mycket liten och berörde i stort sett endast järnvägen. Till skillnad från godstransporterna där stormen gav ökning blev det för persontrafiken minskningar. Detta förklaras av att stormen medförde att Södra stambanan och Väst kustbanan delvis stängdes av för trafik under januari 2005, vilket gav en minskning av transportarbetet med mindre än 0,1 miljarder personkm. Detta motsvarar endast knappt en procent av järnvägens totala transportarbete. För övriga transportmedel blev minskningarna försumbara.

Järnvägens långväga transportarbete uppgick till 5,2 miljarder personkm, vilket är samma nivå som år 2004 och en minskning med 0,2 miljarder personkm vid en jämförelse med år 2003 och med 0,4 miljarder personkm vid en jämförelse med toppåret 2002. Som en jämförelse kan nämnas att flygets transportarbete år 2005 uppgick till 3,4 miljarder personkm, vilket är en ökning med 0,1 miljarder

However, growth should be seen in the light of disposable income increasing by only just over 2% and the abolition of gift tax and inheritance tax and that capital gains tax was lowered. Private consumption increased about the same amount as disposable income did, at the same time as both household wealth and debt increased. Wealth increased through stock market growth while debt increased because of housing purchases. Public consumption increased preliminarily by just over 1%. It should be noted in the circumstances that central government consumption decreased somewhat, while consumption by local government and county councils increased.

Travel consumption increased by 2%, i.e. the same amount as total private consumption. This increase is due in part to an increase in automotive consumption of 7%, a large part of which can be explained by the purchase of new cars, which meant that car ownership increased by 1%. Public transport consumption increased by only 1%. However, it should be noted that travel consumption in SEK is not the same as travel measured in transport performance. This applies particularly to 2005, where a change in the pricing of travel allowed more travel for less money.

The impact of winter storm Gudrun was very small, as opposed to its impact on freight transport. This largely only affected the railways. In contrast to freight transport, where the storm led to an increase, it led to a decrease in passenger traffic. The explanation is that the storm partially closed the southern main line and the Väst kustbanan in January 2005, and this led to a reduction in transport performance by less than 0.1 billion passenger-kilometres. This corresponds to less than one percent of total rail transport performance. For other modes of transport the reduction was negligible.



Long distance rail transport performance was 5.2 billion passenger-kilometres, which was the same level as in 2004 and a reduction of 0.2 billion passenger-kilometres when compared to 2003 and 0.4 billion passenger-kilometres compared to 2002 which had the maximum transport performance ever. As a comparison it can be mentioned that air transport performance was 3.4 billion passenger-kilometres in 2005. This was an increase of 0.1 billion passenger-kilometres on 2004 and an increase of 0.2 billion passenger-kilometres on 2003.

Both the railways and airlines were affected by household finances. However, in contrast to the railways, the airlines benefited from rising household wealth and increased car costs, but hindered by the relatively weak growth in households' disposable income in conjunction with households' increased housing debt.

personkm vid en jämförelse med år 2004 och en ökning med 0,2 miljarder personkm vid en jämförelse med år 2003.

Såväl järnvägen som flyget påverkades av hushållens ekonomi. Till skillnad från järnvägen gynnades dock flyget av hushållens stigande förmögenhet och ökade bilkostnader, men missgynnades av hushållens relativt svaga utveckling avseende disponibla inkomsten i kombination med hushållens ökade skuldsättning för bostadsinköp. Flygresandet gynnades också av den alltmer av klingande rädslan för att flyga efter 11 september.

Förutom hushållens ekonomi har både järnvägen och flyget påverkats av den ökade konkurrensen och de högre bensinpriserna. Den ökade konkurrensen har varit betydelsefull genom utvecklingen av lågprisflyget och de nya lägre priserna på tågresor. Lågprisflyget har inneburit ett ökat utbud och lägre priser på vissa större flygplatser men ett minskat utbud och högre priser på en del mindre flygplatser. Tågets lågpriser har inneburit generellt sett lägre priser för såväl snabbtåg, InterCity som nattåg både i första och andra klass vid förbokning.

Transportarbete för resor med tunnelbana
Transport performance by metro



När det gäller lågprisflygets etablering har det framför allt fått en bestående inverkan på nattågen. Man kan för trafiken till övre Norrland notera att ökningen av antalet resande med flyg ungefär motsvarar minskningen för antalet resande med nattåg. För att kompensera för ett minskat resande med nattågen mellan Stockholm och Malmö inrättade SJ AB ett nytt upplägg med nattågsförbindelser i relationerna Stockholm-Oslo och Oslo-Köpenhamn, vilket resulterade i ett ökat resande.

De kortare flygresorna har minskat, vilket förklaras av att tågen genom anslutning till Arlanda i många fall konkurrerat ut korta flygresor mellan mindre orter och Arlanda. En bidragande orsak är också att flyget höjt priserna i flertalet av dessa relationer för att kompensera för sänkta priser för de relativt långa resorna mellan de största städerna och de mycket långa resorna till och från vissa Norrlandsstäder. Detta har även medfört en ökad medelreslängd för flyget, vilket således beror på att flyget har vunnit de mer långväga resorna, där konkurrensen från järnvägen är svagare, men förlorat de mer kortväga resorna, där det omvända förhållandet råder.

Förutom etablerandet av lågprisflyget har även konkurrensen skärpts mellan det mer traditionella flyget och järnvägen. Som exempel kan nämnas att SJ införde just nu-biljetterna i första klass och att SAS för inrikesflyget införde enhetspriser och i samband med detta även sänkte priserna. Även antalet avgångar sänktes för att kunna höja kabinfaktorn, som speglar utnyttjandet av flyg-

Air travel also benefited from a lessening fear of flying after 9/11.

In addition to household finance, both the railways and airlines were affected by increased competition and higher petrol prices. The increased competition has been significant through the growth of low-cost airlines and new cheaper train tickets. The low-cost airlines have meant an increase in services and lower prices from some of the larger airports but fewer services and higher prices from small airports. Generally speaking low price train tickets have meant lower fares on express trains, InterCity trains and sleepers, both in first and second class when pre-booking.

The formation of low-cost airlines has mainly had a lasting impact on overnight trains. It should be noted that the increase in the number of air passengers to upper Norrland approximately corresponds to the reduction in the number of overnight train passengers. To compensate for a reduction in passengers on overnight trains between Stockholm and Malmö, SJ AB introduced a new set of overnight train connections between Stockholm and Oslo and Oslo and Copenhagen, which resulted in increased travel.

Short haul air travel has decreased; this is because in many cases trains connecting with Arlanda airport are more competitive than air travel between small towns and Arlanda. Another contributory factor is that airlines have raised prices on the majority of these connections in order to compensate for reduced fares on the relatively long-haul routes between large towns and very long routes to and from some towns in Norrland. This has also meant an increase in the average length of journey for air travel. This is because the airlines have won long haul routes where rail is weaker, but lost short haul routes where the situation is the reverse.

In addition to the introduction of low-cost airlines competition has increased between the more traditional airlines and the railways. For example SJ introduced standby tickets in first class and SAS introduced standard fare prices for domestic travel and in conjunction with this reduced its fares. The number of departures was also reduced in order to raise the load factor (which reflects the degree of utilisation of an aircraft). Price changes have led to a regeneration of travel at the same time that both the rail industry and airlines are competitive in comparison with cars and buses.

One explanation of the stagnating growth in long distance rail transport is also a relatively unchanged number of services. However, new express train connections have been established between Stockholm-Vänernsberg-Uddevall and Stockholm-Sundsvall-Östersund. However, at the same time express services between Stockholm-Oslo were discontinued and replaced with weekend services.

Another example of the change in services is the adaptation of the railways to the summer season, where in some cases InterCity trains replaced X 2000 trains at the same time as some low load factor departures were removed. However, these changes in service only impacted total travel relatively marginally.

One factor which has been important to the rail industry is that the price relationship between railways and cars developed positively for the rail industry. This was because low fares became better known and the low fare system was developed further. This has been carried out at the same time as a price rise in real terms in the cost of fuel increased the cost of car journeys. The petrol price increased by 9% from an already high starting point in 2004, while the price of diesel increased by 21%.

planen. Prisförändringarna innebar en nygenerering av resor samtidigt som både järnvägen och flyget stärkte konkurrenssituationen gentemot bil och buss.

En förklaring till den stagnerande utvecklingen för den långväga järnvägstrafiken är också ett relativt oförändrat trafikutbud. Det har dock etablerats nya snabbtågsförbindelser i relationerna Stockholm-Vänersborg-Uddevalla och Stockholm-Sundsvall-Östersund. Samtidigt togs dock snabbtågstrafiken i relationen Stockholm-Oslo bort och ersattes med veckoslutstrafik.

Ytterligare ett exempel på utbudsförändringar är järnvägens anpassning till sommarperioden, där i vissa fall InterCitytåg ersatte X 2000 samtidigt som man tog bort vissa avgångar med låg beläggning. Dessa utbudsförändringar påverkade dock det totala resandet relativt marginellt.

En faktor som har haft betydelse för järnvägen är att prisrelationen mellan järnväg och personbil utvecklades positivt för järnvägen genom att de låga priserna blivit alltmer kända och att lågpris-systemet vidareutvecklats. Detta har genomförts samtidigt som en realprishöjning av drivmedelspriserna gav ökade kostnader för bilresor. Bensinpriset höjdes med 9 % från ett redan högt utgångsläge år 2004, medan dieselpriiset höjdes med 21 %.

Järnvägens kortväga transportarbete uppgick år 2005 till 3,7 miljarder personkm, vilket är en den högsta nivån någonsin och en ökning med ungefär 0,3 miljarder personkm vid en jämförelse med åren 2003 och 2004. Det kan i sammanhanget noteras att busstrafikens kortväga transportarbete år 2005 också ökade med 0,3 miljarder personkm till 9,2 miljarder personkm. Ökningen förklaras av att den regionala busstrafiken har byggts ut med expressbussar bl.a. i Västsverige och Skåne och med s.k. trängselbussar i Storstockholm.

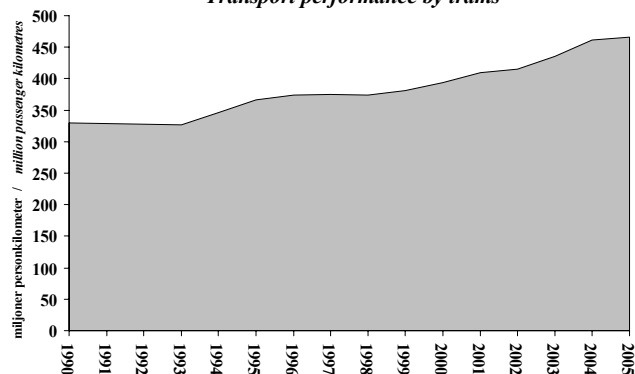
Ökningen av den kortväga järnvägstrafiken år 2005 bör ses i ett relativt långt perspektiv som effekter av stora infrastrukturförbättringar med successiva anpassningar av annan verksamhet i samhället till dessa förändringar. Dessa samhällsförändringar har i sin tur skapat underlag för trafikeringsförbättringar. Detta har medfört att järnvägens kortväga transportarbete under den senaste tioårsperioden ökat med 1,4 miljarder personkm.

Ökningen år 2005 förklaras bl.a. av att THM-trafiken utökats genom att nya tåg satts in, bl.a. har fler Öresundståg satts in i Skåne-trafiken samtidigt som antalet förbindelser ökat mellan Kalmar och Malmö. Västtrafik har satt in fler Regina-tåg och SJ AB började ta sina dubbeldäckare i trafik i Mälardalen under hösten 2005. Även pendeltågstrafiken i Stockholmsregionen har fått nya tåg. Detta förklarar dock inte ökningen av transportarbetet som skett trots införandet av direktbussar som till stor del går parallellt med järnvägen.

Det totala inrikes persontransportarbetet beräknas år 2005 uppgå till 132,8 miljarder personkilometer, vilket är en ökning med 1,8 miljarder personkilometer vid en jämförelse med år 2004 och med 3,2 miljarder personkilometer vid en jämförelse med år 2003. År 2005 svarade bilen och motorcykeln för 75 % av transportarbetet, de kollektiva färdmedlen för 21 % samt gång, cykel och moped för 4 %. Järnvägen svarade för 7 % av transportarbetet. Beräkningssmetoden för personbilens transportarbete överensstämmer härvid med tidigare redovisningar i "Bantrafik", men avviker något från den metod som används av SIKA. Till detta tillkommer transporter med transportmedel av typen snöskoter, terrängfordon, fritidsbåt mm. Transportarbetet för dessa uppgår dock endast till

Short distance rail transport performance was 3.7 billion passenger-kilometres in 2005, which is the highest level ever and an increase of about 0.3 billion passenger-kilometres on 2003 and 2004. In this context it can be noted that the short distance transport performance for bus services in 2005 also increased by 0.3 billion passenger-kilometres to 9.2 billion passenger-kilometres. This increase can be explained by the expansion of regional bus traffic with express buses in western Sweden and Skåne and with "congestion buses" in Greater Stockholm.

Transportarbete för resor med spårväg
Transport performance by trams



The increase in short distance rail transport in 2005 should be seen in relatively long perspective as the effect of major infrastructure improvements with successive adaptations of other social factors to these changes. In turn these social changes have created the basis for improvements in passenger services. This has resulted in an increase in short distance rail transport performance in the past decade of 1.4 billion passenger-kilometres.

The 2005 increase can be explained in part by THM traffic being increased with new trains. For example more Öresund trains have been introduced in Skåne at the same time as the number of connections between Kalmar and Malmö has been increased. Västtrafik has introduced new Regina trains and SJ AB took their double-decker trains into service in Mälardalen in the autumn of 2005. Commuter services in the Stockholm region have also received new trains. However, this does not explain the increase in transport performance that has occurred despite the introduction of direct buses running largely parallel to the railway.

Total domestic passenger transport performance in 2005 is calculated to be 132.8 billion passenger-kilometres, an increase of 1.8 billion passenger-kilometres on 2004 and 3.2 billion passenger-kilometres on 2003. In 2005 cars and motorcycles accounted for 75% of passenger transport performance, public transport for 21% and pedestrians, bicycles and mopeds for 4%. Rail travel accounted for 7% of passenger transport performance. The method of calculating car transport performance in this respect is the same as in previous figures in "Bantrafik" but slightly different to that used by SIKA. To this must be added other types of transport such as snowmobiles, all-terrain vehicles, leisure boats, etc. However, their transport performance only amounts to a few hundred million passenger-kilometres. By definition the calculations exclude commercial transport, i.e. truck drivers, tractor drivers, taxi drivers, engine drivers etc. Transport performance for these is estimated to be just over five billion passenger-kilometres.

Of the long distance (> 100 km) transport performance in 2005 of 38.2 billion passenger-kilometres the railways accounted for 5.2 billion passenger-kilometres, which corresponds to 14%. The rail-

några hundra miljoner personkilometer. Per definition ingår inte heller yrkestrafik, dvs. lastbilschaufförer, traktorförare, taxiförare, lokförare m.fl. i beräkningarna. Transportarbetet för dessa kan uppskattas till drygt fem miljarder personkilometer.

Av det långväga (> 10 mil) transportarbetet år 2005 på 38,2 miljarder personkilometer svarade järnvägen för 5,2 miljarder personkilometer, vilket motsvarar 14 %. Järnvägens andel har successivt minskat något de senaste åren. Flygets andel av det långväga transportarbetet uppgick till 9 %.

Av det kortväga (<= 10 mil) transportarbetet år 2005 på 94,6 miljarder personkilometer svarade järnvägen för 3,7 miljarder personkilometer, vilket motsvarar ca 4 %.

Spårväg och tunnelbana

Det totala transportarbetet med spårväg och tunnelbana uppgick såväl år 2003, år 2004 som år 2005 till ca 2 miljarder personkilometer. Mer än tre fjärdedelar av detta transportarbete utförs av tunnelbanan i Stockholm. Spårvägen i Göteborg svarar för huvuddelen av transportarbetet på spårväg.

Transportarbetet för spårvägstrafiken ökade något år 2005 vid en jämförelse med år 2004, medan transportarbetet för tunnelbanetrafiken minskade något vid en motsvarande jämförelse. Tunnelbaneresandets negativa utveckling ska ses i perspektivet av de prishöjningar som infördes i början av år 2004 samt realprishöjningen på bensin. Den förstärkta busstrafiken genom trängselbussarna kan snarare ses som ett komplement till tunnelbanan och påverkade således inte resandet med tunnelbana.

Spårvägsresandet ska ses i perspektivet av att inga större utbudsförändringar genomfördes under år 2005. En relativt stor prishöjning i slutet av år 2003 och en mindre prishöjning i början av år 2005 för Göteborgs spårvägstrafik torde endast ha haft en marginell inverkan på transportarbetet för år 2005. De fyra nya spårvägslinjer som successivt färdigställdes runt Göteborgs centrum under åren 2002 och 2003 samt den trafikomläggning som genomfördes sommaren 2004 har dock haft en positiv inverkan på utvecklingen.

Ökningen av spårvägstrafiken de senaste åren går också att hänföra till tillkomsten av Stockholms nya spårvägslinje Tvärbanan. En förklaring till den ökade trafiken är att etablerandet av Tvärbanan har medfört att företag och bostäder lokaliserats utmed banan.

ways' share has gradually fallen over recent years. The share of long haul air travel amounted to 9%.

Of the short-distance (<= 100 km) transport performance in 2005 of 94.6 billion passenger-kilometres the railways accounted for 3.7 billion passenger-kilometres, which corresponds to some 4%.

Tram and metro services

Total transport performance by tram and metro services was approximately 2 billion passenger-kilometres in 2003, 2004 and 2005. More than three quarters of this transport performance was carried out by the metro in Stockholm. Trams in Gothenburg accounted for most of the tram transport performance.

In 2005 transport performance for trams increased somewhat on 2004 while transport performance for metro decreased somewhat. The negative growth of metro traffic should be viewed from the perspective of fare price rises at the beginning of 2004 and the price rise in real terms of petrol. Increasing bus services with congestion buses should be seen as a complement to the metro and consequently did not impact metro travel.

There were no major changes to tram services in 2005. A relatively large fare price rise at the end of 2003 and a smaller price rise at the beginning of 2005 for tram travel in Gothenburg should only have had a marginal effect on transport performance for 2005. However, the four new tram lines around the centre of Gothenburg, finished in 2002 and 2003, and the restructuring of traffic carried out in the summer of 2004 have had a positive impact on growth.

The increase of tram traffic in recent years can also be attributed to the addition of Stockholm's new tram line, Tvärbanan. One explanation for the increase in traffic is that the introduction of the Tvärbanan line has attracted companies and housing along its route.

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

Resor (miljoner)		2001	2002	2003	2004	2005	
1	I järnvägsföretagens egetrafiktåg	36 k	37	37	38	38	In railway undertakings own-flag trains
2	- härav med statligt stöd	6	6	6	6	6	- of which with state subsidies
3	- härav med länstrafikhuvudmannabiljett	8	9	9	10	10	- of which with tickets issued by county transport principals
4	I Länstrafikhuvudmannatåg	103	106	107 k	109	112	In county transport principal trains
5	- härav med statligt stöd	3	4	4	4	4	- of which with state subsidies
6	Totalt	139 k	143	145	147	150	Total
7	- härav med snabbtåg i fjärrtrafik	7	7	7	7	7	- of which on long distance high-speed trains
8	- härav i internationell trafik	6	7	7	7	8	- of which in international traffic
9	- härav i regional trafik ¹	122 k	124 k	126	128	132	- of which in regional traffic ¹
		2001	2002	2003	2004	2005	Journeys (millions)

Transportarbete (miljoner personkilometer)		2001	2002	2003	2004	2005	
10	I järnvägsföretagens egetrafiktåg	6 585	6 589	6 455	6 203	6 299	In railway undertakings own-flag trains
11	- härav med statligt stöd	1 260	1 186	1 150	1 004	895	- of which with state subsidies
12	- härav med länstrafikhuvudmannabiljett	345	384	400	425 k	460	- of which with tickets issued by county transport principals
13	I Länstrafikhuvudmannatåg	2 147	2 285	2 379	2 455	2 637	In county transport principal trains
14	- härav med statligt stöd	193	232	260	294	361	- of which with state subsidies
15	Totalt	8 732	8 874	8 834	8 658	8 936	Total
16	- härav med snabbtåg i fjärrtrafik	2 227	2 390	2 400	2 411	2 319	- of which on long distance high-speed trains
17	- härav i internationell trafik	753	888	857	645 k	598	- of which in international traffic
18	- härav i regional trafik ¹	3 191	3 324	3 398 k	3 446 k	3 724	- of which in regional traffic ¹
		2001	2002	2003	2004	2005	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)		2001	2002	2003	2004	2005	
19	Med Länstrafikhuvudman	95 ²	96	102	108	109	With county transport principals
		2001	2002	2003	2004	2005	Journeys (millions)

Transportarbete (miljoner personkilometer)		2001	2002	2003	2004	2005	
20	Med Länstrafikhuvudman	410	415	436	462	466	With county transport principals
		2001	2002	2003	2004	2005	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)		2001	2002	2003	2004	2005	
21	Med Länstrafikhuvudman	283	282	279	278	276	With county transport principals
		2001	2002	2003	2004	2005	Journeys (millions)

Transportarbete (miljoner personkilometer)		2001	2002	2003	2004	2005	
22	Med Länstrafikhuvudman	1 581	1 578	1 558	1 556	1 541	With county transport principals
		2001	2002	2003	2004	2005	Transport performance (million passenger-kilometres)

E. Olyckor
E. Accidents

Tabell E1: Olyckshändelser vid järnvägsdrift / Accidents in railway operations

Olyckshändelser vid järnvägsdrift		2001	2002	2003	2004	2005	
	Olyckshändelser						Accidents
1	Urspårningar vid tågrörelse	21	9	8	12	2	Derailments of trains in motion
2	Sammanstötningar vid tågrörelse	7	7	8	5	9	Collisions of trains in motion
3	Kollisioner vid vägkorsning i plan	12	10	10	19	21	Collisions at level crossings
4	Andra olyckshändelser	19	30	38	36	22	Other accidents
5	Summa	59	56	64	72	54	Total
6	- härtill självmordsolyckor	65	65	62	58	46	- moreover suicides and attempted suicides
	Avlidna						Fatalities
7	Resande	-	-	1	3	-	Passengers
8	Järnvägsanställda	1	3	-	2	-	Railway employees
9	Övriga	14	15	19	21	21	Other persons
10	Summa	15	18	20	26	21	Total
11	- härtill självmord	63	63	59	58	47	- moreover suicides
	Allvarligt skadade						Seriously injured
12	Resande	1	3	8	10	1	Passengers
13	Järnvägsanställda	7	3	2	4	4	Railway employees
14	Övriga	11	5	13	9	14	Other persons
15	Summa	19	11	23	23	19	Total
16	- härtill självmordsförsök	2	2	3	0	2	- moreover attempted suicides
	Medeltal						Mean numbers
	Dödade och skadade resande						Fatalities and injured passengers
17	- per 10 miljoner resande	0,07	0,21	0,62	0,88	0,07	- per 10 million passengers
18	- per 1 miljard personkilometer	0,11	0,34	1,02	1,50	0,11	- per 1 000 million passenger-kilometres
		2001	2002	2003	2004	2005	Accidents in railway operations

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

Kollisioner vid vägkorsningar i plan		2001	2002	2003	2004	2005	
	Kollisioner med:						Collisions with:
19	- personbilar, lastbilar och bussar	8	6	7	14	14	- cars, trucks and buses
20	- övriga motorfordon	2	2	1	4	4	- other motor vehicles
21	- fordon utan motor och fot-gångare	2	2	2	1	3	- non-motor vehicles and persons crossing the line on foot
22	Summa	12	10	10	19	21	Total
23	- härvid avlidna	5	9	3	13	7	- of which fatalities
24	- härvid allvarligt skadade	5	3	6	12	12	- of which seriously injured
		2001	2002	2003	2004	2005	Collisions at level crossings

Tabell E2: Olyckshändelser vid spårvägsdrift / Accidents in Tram operations

Olyckshändelser vid spårvägsdrift		2001	2002	2003	2004	2005	
	Olyckshändelser						Accidents
1	Urspårningar vid tågrörelse	1	1	–	1	1	Deraillments of trains in motion
2	Sammanstötningar vid tågrörelse	–	2	4	–	–	Collisions of trains in motion
3	Kollisioner vid vägkorsning i plan	–	–	–	–	3	Collisions at level crossings
4	Vägrafikolyckor	5	3	3	4	4	Road accidents
5	Andra olyckshändelser	16	10	10	9	19	Other accidents
6	Summa	22	16	17	14	27	Total
7	- härtill självmordsolyckor	1	–	–	–	–	- moreover suicides and attempted suicides
	Avlidna						Fatalities
8	Resande	–	–	–	–	1	Passengers
9	Spårvägsanställda	–	–	–	–	–	Tram employees
10	Övriga	1	–	2	1	3	Other persons
11	Summa	1	–	2	1	4	Total
12	- härtill självmord	1	–	–	–	–	- moreover suicides
	Allvarligt skadade						Seriously injured
13	Resande	13	7	7	7	13	Passengers
14	Spårvägsanställda	1	1	3	1	1	Tram employees
15	Övriga	6	8	8	2	3	Other persons
16	Summa	20	16	18	10	17	Total
17	- härtill självmordsförsök	–	–	–	–	–	- moreover attempted suicides
	Medeltal						Mean numbers
	Dödade och skadade resande						Fatalities and injured passengers
18	- per 10 miljoner resande	1,37	0,73	0,69	0,65	1,28	- per 10 million passengers
19	- per 1 miljard personkilometer	31,7	16,9	16,1	15,2	30,0	- per 1 000 million passenger-kilometres
		2001	2002	2003	2004	2005	Accidents in Tram operations

Tabell E3: Olyckshändelser vid tunnelbanedrift / Accidents in Metro operations

Olyckshändelser vid tunnelbanedrift		2001	2002	2003	2004	2005	
	Olyckshändelser						Accidents
1	Urspårningar vid tågrörelse	–	–	–	–	2	Deraillments of trains in motion
2	Sammanstötningar vid tågrörelse	–	–	–	–	–	Collisions of trains in motion
3	Andra olyckshändelser	3	6	5	5	3	Other accidents
4	Summa	3	6	5	5	5	Total
5	- härtill självmordsolyckor	11	13	6	16	7	- moreover suicides and attempted suicides
	Avlidna						Fatalities
6	Resande	–	1	–	–	–	Passengers
7	Tunnelbaneanställda	–	–	–	–	–	Tram employees
8	Övriga	–	2	5	2	1	Other persons
9	Summa	–	3	5	2	1	Total
10	- härtill självmord	5	9	5	10	3	- moreover suicides
	Allvarligt skadade						Seriously injured
11	Resande	1	1	–	–	2	Passengers
12	Tunnelbaneanställda	–	1	–	–	–	Tram employees
13	Övriga	2	3	–	3	–	Other persons
14	Summa	3	5	–	3	2	Total
15	- härtill självmordsförsök	6	4	1	6	4	- moreover attempted suicides
	Medeltal						Mean numbers
	Dödade och skadade resande						Fatalities and injured passengers
16	- per 10 miljoner resande	0,04	0,07	–	–	0,07	- per 10 million passengers
17	- per 1 miljard personkilometer	0,63	1,27	–	–	1,30	- per 1 000 million passenger-kilometres
		2001	2002	2003	2004	2005	Accidents in Metro operations

Metod och kvalitet
Method and quality

METODOCHKVALITET

Tidigare publicering

Före 1953 redovisades uppgifter om enskilda järnvägar i Allmän Järnvägsstatistik. Denna publikation upphörde 1953 och ersattes av en översikt över statliga 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 var Bantrafik 2000 - 2001.

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

Statistiska målstorheter

I denna rapport presenteras helårsvärden i femårsserier till och med 2005 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 are no longer any opportunities 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 and SIKa apart from the section on accidents, for which input is collected and compiled by the Swedish Rail Agency.

Statistical target characteristics

This report presents full-year values in five-year series up to and including 2005 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 2007 kommer ”Bantrafik 2006” att publiceras. Därefter kommer rapporten att framställas under första hälften, och publiceras under andra hälften, av kalenderåret efter redovisningsåret.

Punktlighet

Publicering enligt SIKAs publiceringsplan för statistik har inte kunnat följas på grund av svårigheter att få in uppgifter.

Frekvens

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

Tillförlitlighet

Tillförlitligheten är god, vissa rapporteringsfel kan dock förekomma.

Osäkerhetskällor

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

Study domains

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

2007 will see the publication of “Rail Traffic 2006”. 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 publication plan for statistics that is presented by SIKA owing to difficulties in data collection.

Frequency

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

Reliability

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

Sources of uncertainty

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

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

Urval

Totalundersökning.

Uppgiftsinsamling/mätning

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

Bortfall

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

Bearbetning

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

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

Sampling

Total survey.

Data collection/measurement

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

Non-response

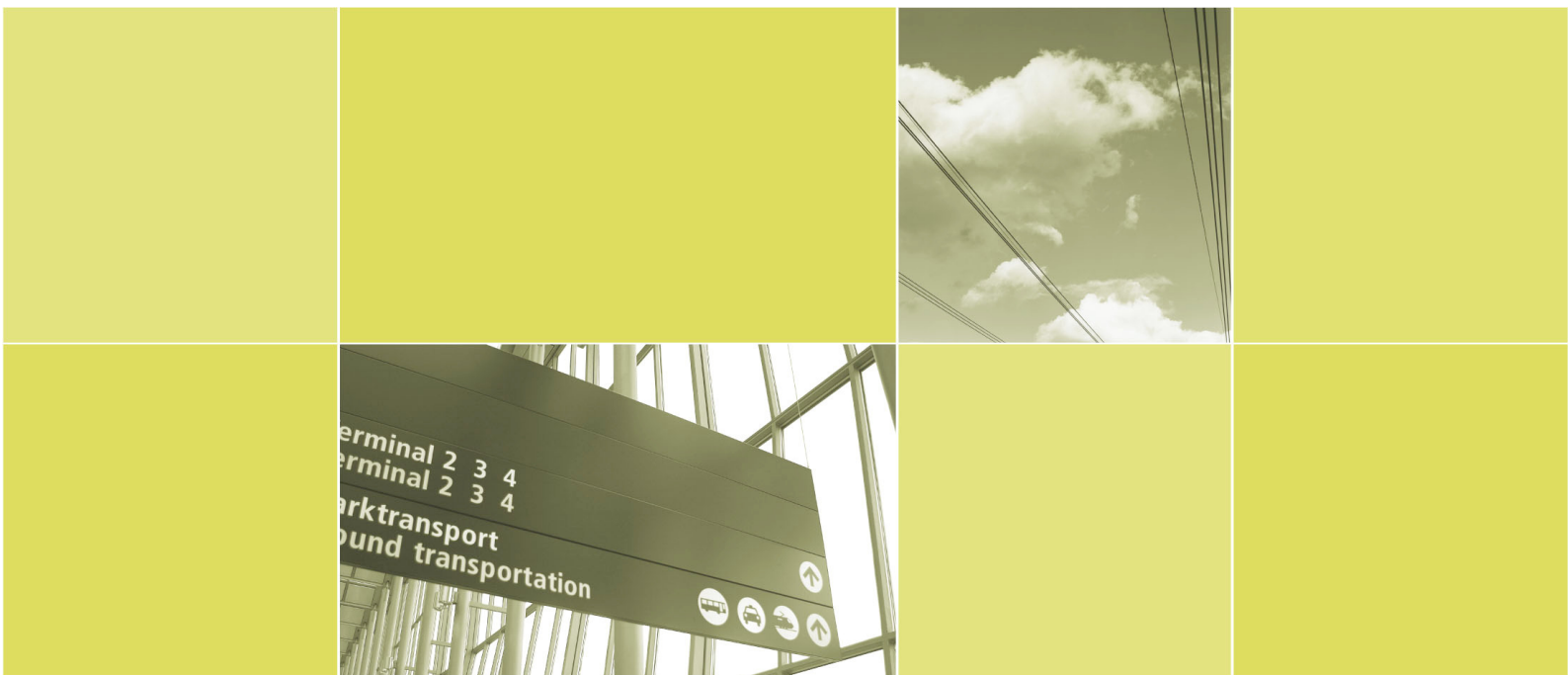
Data dropout only occurs in the collection of information from transport operators. The data lost concerns individual variables, the effects of which on the overall situation regarding rail traffic are negligible.

Processing

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

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

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



Statens institut för
kommunikationsanalys
Akademigatan 2, 831 40 Östersund
Telefon 063-14 00 00
Fax 063-14 00 10
e-post sika@sika-institute.se
Internet: www.sika-institute.se

