

Bantrafik 2006



Rail traffic 2006

Bantrafik 2006

Rail traffic 2006

SIKA Statistik är SIKAs publikationsserie för års- och kvartalsstatistik. Statistiken omfattar huvudområdena vägtrafik, bantrafik, sjöfart, luftfart, post, tele, kollektivtrafik och kommunikationsmönster.

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

2008:1 Utrikes och inrikes trafik med fartyg, 3 kv 2007
2008:2 Bantrafik 2006

Ansvarig utgivare: Maria Melkersson
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

Förord

I dagens klimatdebatt är förhoppningarna höga på att en ökad bantrafik ska bidra till ett miljövänligare transportsystem. Förändringstakten inom branschen är hög och både gods- och persontransporterna i Sverige slog volymrekord 2006. Samtidigt finns stora behov av offentliga investeringar för att utveckla trafiken i framtiden. Inom EU pågår också stora förändringar med att bygga ut infrastrukturen och modernisera reglerna kring bantrafiken.

Den officiella statistiken är till för att sektorns aktörer, utredare, forskare och allmänheten ska få information om utvecklingen inom hela bantrafiken.

Till denna utgåva av rapporten har innehållet delvis förändrats. De kommenterande texterna har skrivits om helt och texter om fordon, trafik och olyckor har kommit till. Den historiska översikten har fått ett delvis nytt innehåll med information om kombitransporter och en fördjupning om persontransportarbetet.

Banverket och Järnvägsstyrelsen biträder SIKA med att samla in, kvalitetsgranska och sammanställa uppgifter från bland annat operatörer och infrastrukturförvaltare. SIKA är statistikansvarig myndighet. Projektledare för Bantrafik 2006 vid Banverket har varit Lars Sjöberg, vid Järnvägsstyrelsen Eva-Lotta Högberg och vid SIKA Jan Östlund.

Rapporten har dragits med förseningar i flera år. Flera åtgärder har vidtagits för att komma ikapp med utgivningen. Avsikten är att rapporten avseende 2007 ska publiceras i oktober 2008 och då skulle utgivningen åter vara i fas med planeringen.

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 december 2007

SIKA

Maria Melkersson

Borlänge i december 2007

Banverket

Katarina Norén

Foreword

In today's climate debate there are high hopes that increased rail traffic will contribute to a more environment-friendly transport system. The rate of change in the sector is high and both freight and passenger transport in Sweden broke volume records in 2006. At the same time, there is a pressing need for public investment to develop traffic in the future. Major changes are also taking place in the EU with a view to expanding the infrastructure and modernising the rules that govern rail services.

The purpose of official statistics is to provide the sector players, investigators, researchers and the public with information about developments throughout all rail-borne services.

Some of the content of the report has been changed for this edition. The comment passages have been completely rewritten and passages about vehicles, traffic and accidents have been added. Some of the content of the historical overview is new, with information about intermodal transport and greater detail about passenger transport performance.

Banverket and the Swedish Rail Agency are helping SIKA to gather, assess the quality of and compile details from operators and infrastructure managers, among others. SIKA is the body responsible for statistics. Project leaders for Bantrafik 2006 at Banverket were Lars Sjöberg, at the Swedish Rail Agency Eva-Lotta Högberg and at SIKA Jan Östlund.

The report has suffered from delays for several years. Numerous steps have been taken to prevent the issue date lagging too far behind. The intention is that the report for 2007 should be published in October 2008, in which case the issue date would once again be in phase with the planning.

Finally we would like to thank those who have helped to make it possible to compile this report by gathering information. We would be pleased to receive comments and suggestions for improvements.

INNEHÅLL

Huvudmän i Svensk bantrafik 2006

A. Järnvägstrafiken i sammandrag

A1: Historisk översikt

B. Infrastruktur

Text - infrastruktur, anställda och energianvändning

B1: Järnvägar - spårlängder, banlängder och investeringar

B2: Järnvägar - personal för infrastrukturarbeten och trafikledning

B3: Spårvägar - spårlängder, banlängder och investeringar

B4: Spårvägar - personal för infrastrukturarbeten och trafikledning

B5: Tunnelbana - spårlängder, banlängder och investeringar

B6: Tunnelbana - personal för infrastrukturarbeten och trafikledning

C. Fordon

Text - fordon

C1: Dragfordon - Järnvägar

C2: Dragfordon - Spårvägar

C3: Dragfordon - Tunnelbana

C4: Transportfordon - Järnvägar

C5: Transportfordon - Spårvägar

C6: Transportfordon - Tunnelbana

D. Trafik och transporter

Text trafik, anställda och energianvändning

D1: Trafik, anställda och energianvändning

Text - godstrafik

D2: Godstransporter på järnväg

D3: Varugrupsfördelning av transporterat gods enligt NST/R

D4: Farligt gods

Text - persontrafik

D5: Persontransporter

TABLE OF CONTENTS**Sida/Page**

Bodies in Swedish rail traffic 2006

8

A. Summary of railway traffic

A1: Historical overview

10

B. Infrastructure

Text - infrastructure, staff and energy consumption

14

B1: Railways - length of tracks, length of lines and investments

15

B2: Railways - staff strength for infrastructure works and traffic control

15

B3: Trams - length of tracks, length of lines and investments

16

B4: Trams - staff strength for infrastructure works and traffic control

16

B5: Metro - length of tracks, length of lines and investments

17

B6: Metro - staff strength for infrastructure works and traffic control

17

C. Rolling stock

Text - rolling stock

20

C1: Tractive stock - Railways

22

C2: Tractive stock - Trams

22

C3: Tractive stock - Metro

23

C4: Transport stock - Railways

23

C5: Transport stock - Trams

24

C6: Transport stock - Metro

24

D. Traffic and transport

Text traffic, staff and energy consumption

26

D1: Traffic, staff and energy consumption

27

Text - freight traffic

29

D2: Goods transport by railway

31

D3: Goods transported according to NST/R freight category

32

D4: Dangerous goods

34

Text - passenger traffic

35

D5: Passenger transport

37

E. Olyckor

Text - olyckor	
E1: Olyckshändelser vid järnvägsdrift	
E2: Olyckshändelser vid spårvägsdrift	
E3: Olyckshändelser vid tunnelbanedrift	

E. Accidents

Text - accidents	40
E1: Accidents in railway operations	42
E2: Accidents in Tram operations	43
E3: Accidents in Metro operations	43

Metod och kvalitet

Method and quality	46
---------------------------	----

Definitioner

Explanatory notes	50
--------------------------	----

Figurförteckning**List of figures**

Trafikerade banlängder fördelade efter elektrifiering	Worked length of lines divided according to electrification	14
Trafikerade banlängder fördelade efter ägarstruktur	Worked length of lines divided according to ownership	14
Dragfordon i person- och godstrafik	Tractive units in passenger and freight services	20
Transportfordon - godstrafik	Transport stock - freight services	20
Transportfordon - persontrafik	Transport stock - passenger services	21
Bruttotonkilometer av järnvägstrafik	Gross hauled tonne-kilometres by railway traffic	26
Järnvägens persontrafikutbud	Offering by railway passenger services	26
Transportarbete av godstransporter med järnväg	Transport performance by rail freight transport	29
Transportarbete av vagnslasttransporter	Transport performance by full wagonloads	29
Transportarbete av järnmalm på malmbanan	Transport performance by iron ore on the Ore Railway	30
Transportarbete av kombitransporter	Transport performance by intermodal transport	30
Transportarbete av resor med järnväg	Transport performance by rail journeys	35
Transportarbete av regionala resor med järnväg	Transport performance by regional rail journeys	35
Transportarbete av långväga resor med järnväg	Transport performance by long distance rail journeys	35
Transportarbete av resor med tunnelbana	Transport performance by metro	36
Transportarbete av resor med spårväg	Transport performance by trams	36

Symboler**Explanation of symbols**

Inget finns att redovisa	Magnitude nil	–
Mindre än 0,5 av enheten	Magnitude less than 0.5 of unit employed	0
Mindre än 0,05 av enheten	Magnitude less than 0.05 of unit employed	0,0
Upprepning	Repetition	“
Uppgift ej tillgänglig eller alltför osäker för att anges	Data not available	..
Korrigerad uppgift	Corrected figure	k
Uppskattad uppgift	Estimated figure	e
Omräknad uppgift	Recalculated figure	o
Betydande avbrott i jämförbarheten i en tidserie markeras med en horisontell eller vertikal linje.	Substantial breaks in the homogeneity of a series are indicated either by a horizontal line across the column or by a vertical bar in a row of figures.	<u>xxx</u>
På grund av avrundningar kan summan av delposter avvika från angiven totalsumma.	Rounding off may cause sums of items to differ from the stated total.	

Huvudmän i svensk bantrafik 2006
Bodies in Swedish rail traffic 2006

Huvudmän i svensk bantrafik 2006 Bodies in Swedish rail traffic 2006	Huvudman Body												Tågoperatör inom sektor Rail undertaking within sector										
	Samhälls- funktion Social function			Bantrafik- huvudman Rail traffic body			Finansierande huvudman Subsidiary body						Järnväg Railway		Spår- väg Tram	Tunnel- bana Metro							
	Statlig myndighet State authority	Regionalt organ Regional agency	Privat företag Private company	Infrastrukturförvaltare Infrastructure manager	Tågoperatör Railway, tram or metro undertaking	Integrerat företag Integrated company	Infrastruktur Infrastructure			Persontrafik Passenger			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																						
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 Nordic AB			X		X								X										
BK Tåg Sverige AB			X		X								X		X								
Cargo Net AB			X		X								X	X									
Cargo Net AS			X		X									X									
Citypendeln AB			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		X								
Inlandsgods AB			X		X								X										
Malmtrafik i Kiruna AB			X		X								X	X									
Merresor AB			X		X										X								
Ofofbanen 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							
Stena Gotthard AB			X		X								X										
Stockholmståg AB			X		X																X		
Svenska Tågkompaniet AB			X		X										X	X							
TGOJ Trafik AB			X		X									X									
TX Logistik AB			X		X									X									
Tågfrakt AB			X		X									X									
Tågakeriet i Bergslagen AB			X		X									X	X								
Veolia Transport AB			X		X												X	X	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
1985	11 132 ¹	134 ¹	6 052 ¹	334	145	11 745	7 464	..	38 933 ²
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 ⁴	11 022 ⁵	–	5 780	317	144	11 483	7 451	7 257	26 240 ⁶
1990	10 801 ⁵	–	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 ¹¹
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
2003	9 882	–	..	1 090	65	11 037	7 739	5 516	9 599
2004	9 895	–	..	1 090	65	11 050	7 745	5 444	9 710
2005	9 867	–	..	1 085	65	11 017	7 737	5 406	9 355 ^k
2006	9 869	–	..	1 086	65	11 020	7 749	5 382	9 561
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 Uppgifterna inkluderar från och med 1989 Malmö Limhamns Järnvägs AB. *As from 1989, Malmö Limhamns Järnvägs AB is included in the statistics.*

Vagnpark					Trafikarbete				År
Person-, post-, resgods- och motorvagnar		Godsvagnar			Resande- och godståg	Person- och godsvagnar	Personvagnar		
Vagnar	Sitt- sov- och liggplatser	Vagnar	Härav privat-registrerade	Last-förmåga			Transport-förmåga	Härav utnyttjad	
					antal					1000 ton	miljoner tågkilometer	miljoner vagnaxel-kilometer	miljoner platskilometer	%
11	12	13	14	15	16	17	18	19	1
..	..	..	..	..	..	..	..	..	1856
..	..	..	..	..	..	..	..	..	1860
508	..	4 225	..	30	4	121	..	..	1870
1 462	..	15 122	..	128	13	357	..	..	1880
1 971	..	20 889	..	185	20	567	..	..	1890
2 594	..	33 413	..	356	37	1 134	..	..	1900
3 600	143 780	45 245	..	583	52	1 591	..	..	1910
4 151	186 737	57 242	..	832	54	1 674	6 850	35,0	1920
4 301	190 938	55 140	..	876	73	1 978	9 085	26,8	1930
5 278	205 377	49 057	..	893	92	2 847	12 676	35,9	1940
5 944	251 658	53 861	2 203	944	133	3 773	21 206	31,3	1950
5 044	214 420	58 377	4 353	1 249	126	4 063	18 564	27,7	1960
3 069	143 943	56 242	5 061	1 431	111	4 415	14 959	31,0	1970
2 437	119 092	48 044	2 390	1 384	104	4 160	17 450	40,1	1980
2 479	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 ⁴
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	780	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
1 877 ^k	121 584	16 909	6 405	720	127	..	23 225	38,0	2003
1 784	116 027	16 832	6 271	799 ^k	128	..	22 988	37,6 ^k	2004
1 901 ^k	123 679 ^k	16 637	6 476	772	128	..	22 448 ^k	39,7	2005
2 088	132 960	16 678	6 486	812	131	..	23 604	40,8	2006
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 Enbart av SJ trafikerad banlängd. *Only length of lines worked by SJ.*⁸ Av SJ och TGOJ trafikerad banlängd. *Length of lines worked by SJ and TGOJ.*⁶ Uppgifterna har till och med 1989 inkluderat SJ personal för busstrafik. *Up to 1989, the figures included staff employed in bus and coach services.*⁹ 1991 övergick TGOJ banor (316 km) till statens spåranslagningar. *In 1991, the TGOJ lines (316 km) were transferred to the State network.*⁷ Uppgifterna har till och med 1990 inkluderat SJ personal för färjetrafik. *Up to 1990, data included staff assigned to ferry services.*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.*

Tabell A1: Historisk översikt / Historical overview

År	Transportarbete								Drivmedelsanvändning av järnvägstransporter		
	Resande- och godståg	Persontrafik			Godstrafik				El	Bränsle för ångdrift	Diesel
		Regional trafik	Fjärrtrafik	Totalt	Express- och styckegods	Kombigods	Vagnslast-gods	Totalt			
	miljoner bruttotonkm	miljoner personkm			miljoner tonkm				Gwh	1000 ton	m ³
1	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
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	14 314	..	..	2 409	..	..	..	3 299	..	948	..
1930	19 182	..	..	2 436	226	..	4 038	4 264	..	801	..
1940	30 023	..	..	4 495	406	..	6 810	7 216	671	675	..
1950	33 929	..	..	6 637	477	..	8 163	8 640	1 197	543	15 574
1960	38 356	..	..	5 150	459	..	10 469	10 928	1 351	80	45 292
1970	47 342	..	..	4 640	366	..	16 945	17 311	1 553	1	42 403
1980	47 269	1 787	5 211	6 998	310	1 480	14 857	16 648	1 609	-	38 798
1985	52 156	1 952	4 959	6 911	470	1 508	16 441	18 419	1 751	-	44 728
1986	52 400	1 871	4 700	6 571	438	1 595	16 519	18 552	1 725	-	42 521
1987	51 590	1 796	4 637	6 433	183	1 854	16 370	18 406	1 715	-	43 056
1988	50 982	1 893	4 776	6 669	13 ¹²	2 226	16 448	18 687	1 757	-	41 847
1989 ⁴	49 791	1 984	4 663	6 647	7	2 320	16 810	19 137	1 693	-	37 008
1990	48 880	1 978	4 622	6 600	6	2 402	16 694	19 102	1 669	-	38 701
1991	51 106	1 914	4 071	5 985	6	2 446	16 364	18 816	1 652	-	34 283
1992	51 439	2 021	3 942	5 963	6	2 724	16 472	19 202	1 633	-	32 799
1993	50 307	2 098	4 324	6 422	7	2 374	16 197	18 578	1 647	-	31 531
1994	52 211	2 127	4 380	6 507	5	2 779	16 285	19 069	1 733	-	29 820
1995	51 822	2 241	4 591	6 833	6	2 585	16 800	19 391	1 736	-	29 046
1996	50 844	2 339	4 614	6 953	5	2 463	16 378	18 846	1 800	-	26 570
1997	51 313	2 558	4 464	7 022	6	2 466	16 709	19 181	1 722	-	25 767
1998	51 062	2 651	4 560	7 210	5	2 538	16 620	19 163	1 736	-	27 256
1999	51 362	2 812	4 889	7 701	5	2 597	16 488	19 090	1 746	-	29 232
2000	54 940	3 009	5 234	8 243	5 ¹³	2 682	17 401	20 088	1 918	-	29 536
2001	55 555	3 191	5 541	8 732	-	2 458	17 089	19 547	1 972	-	28 142
2002	56 104	3 324	5 551	8 874	-	2 781	16 416 ¹⁴	19 197 ¹⁴	1 974	-	27 101
2003	56 971	3 398	5 436	8 834	-	2 974	17 196	20 170	2 018	-	26 673
2004	58 770	3 446	5 212	8 658	-	3 319	17 537	20 856	2 005	-	26 370
2005	59 692	3 723	5 213	8 936	-	3 748	17 927	21 675	2 039	-	25 319
2006	63 356	3 961	5 680	9 642	-	4 145	18 126	22 271	2 142	-	26 829
Year	Transport performance								Energy consumption by rail transports		
	Passenger and freight trains	Passenger traffic			Freight traffic				Electric	Steam (coal)	Diesel
		Regional traffic	Long distance traffic	Total	Express parcels and small traffic	Intermodal consignments	Full wagonloads	Total			
	million gross tonne-kilometres	million passenger-kilometres			million tonne-kilometres				Gwh	1000 tonnes	m ³

¹¹ Från och med 2000, endast personal verksamma med trafik och transporter inklusive administrativ personal. *As from 2000, only staff involved in operations including administrative staff.*

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

¹² 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.*

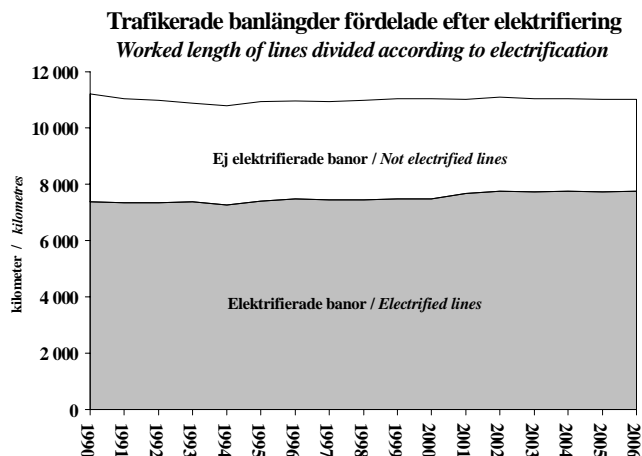
¹⁴ Fram till och med 2001 inkluderar uppgifterna tonkilometer av tomma privatvagnar. Med "tonkilometer av tomma privatvagnar" avses den nettolast på sex ton som debiterades då en tom privatvagn drogs av en tågoperatör. *Up to 2001, figures include tonne-kilometres by empty privately owned wagons. "Tonne-kilometres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

B. Infrastruktur
B. Infrastructure

Infrastruktur, anställda och energianvändning

Stora händelser under året

Under 2006 pågick flera stora infrastrukturprojekt runt om i landet, men inget av dem avslutades i sin helhet under året. Utbyggnaden av Norge/Vänerbanan beräknas pågå till 2012, men redan under 2006 började två delsträckor att trafikeras. I juli öppnades 6,5 kilometer dubbelspår på sträckan Prässebo-Torbacken. I december öppnades ytterligare 7 km dubbelspår på sträckan Trollhättan-Öxnered.



Järnväg

Banlängden med dubbelspår och flerspår ökade under 2006 med totalt 19 km till 1 804 km. Under fem år har utbyggnaden av dubbelspår uppgått till 85 km eller 5 %¹. Banlängden med enkelspår fortsatte att minska under 2006.

Moderniseringarna i form av banor med linje- och fjärrblockering fortsatte. Under året ökade längden på de banor där tekniken används med 45 km. Samtidigt minskade banlängden med automatisk tågkontroll ATC med 47 km.

Arbetet med att höja säkerheten vid korsningar fortsatte. Antalet planskilda korsningar fortsatte att öka 2006, samtidigt som antalet plankorsningar minskade med något högre antal. Det totala antalet korsningar minskade således. Dessa två trender har pågått under flera år.

Statistiken över anställda mäter personal sysselsatta med infrastrukturarbeten och trafikledning. Personalen för banarbeten minskade något under 2006 men ligger sedan flera år runt 5 400 personer. Personalen för trafikledning ökade under 2006 till 1 250. Fem år tidigare var styrkan ungefär 1 050 personer.

Tunnelbana och spårväg

Under 2006 noterades inga väsentliga förändringar avseende infrastruktur eller personal inom tunnelbana och spårvägar.

¹ Kommentarer till statistik avseende tiden före 2002 hämtar sitt underlag från tidigare utgåvor av denna rapport.

Infrastructure, employees and energy consumption

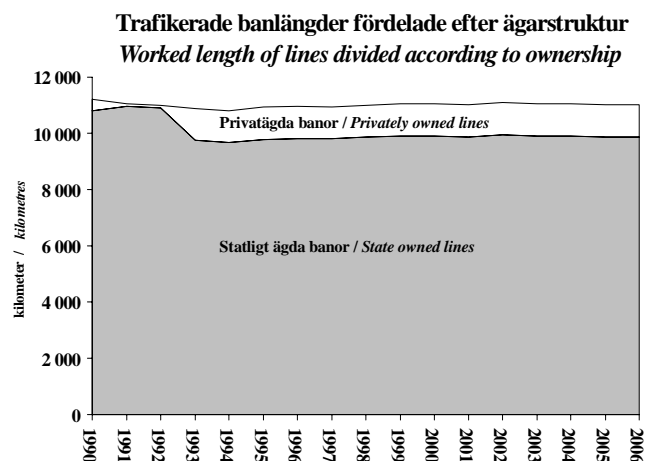
Major events during the year

Several major infrastructure projects were in progress in various parts of Sweden during 2006, but none of them was completed during the year. Upgrading of the Norway/Väner Line is expected to continue until 2012, but two upgraded sections of the line were taken into service during 2006. In July 6.5 kilometres of double track were opened in the Prässebo-Torbacken section. In December, a further 7 km of double track were opened between Trollhättan and Öxnered.

Railway

The length of lines with double and multiple tracks increased by a total of 19 km during 2006 to 1,804 km. Over five years, upgrading to double track has amounted to 85 km or 5 %¹. The length of single-track lines continued to decrease during 2006.

Modernisation in the form of equipping lines with the automatic block system and the centralised traffic control system continued. During the year, the length of the lines where those technologies are used increased by 45 km. At the same time, the length of lines with automatic train control (ATC) fell by 47 km.



Work continued on improving safety at crossings. The number of grade-separated crossings continued to increase in 2006, and the number of level crossings fell by a slightly higher number. This meant a reduction in the total number of crossings. These two trends have been present for several years.

The statistics for employees measure personnel employed in work on the infrastructure and in traffic control. The number of employees engaged in engineering works fell slightly during 2006 but has been around 5,400 for several years. The number of traffic control personnel rose to 1,250 during 2006. Five years earlier the corresponding number was about 1,050.

Metros and tramways

During 2006, no significant changes were noted in terms of infrastructure or personnel in metro or tram operations.

¹ Comments on statistics for the time before 2002 are based on earlier versions of this report.

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

		2002	2003	2004	2005	2006	
	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
	Trafikerade spår						
1	<i>Spårlängd (kilometer)</i> Spårlängd inklusive sidobanor	15 472	15 365	15 381	15 360	15 318	<i>Length of tracks (kilometres)</i> Length of tracks including sidings
2	<i>Banlängd (kilometer)</i> Enkelspår	9 355	9 269	9 258	9 233	9 217	<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	1 740	1 768	1 793	1 785	1 804	Double track or more
5	- härav smalspår	13	13	13	13	13	- of which narrow gauge
6	Summa	11 095	11 037	11 050	11 017	11 020	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	6 018	5 971	5 953	5 953	5 946	<i>Electrified lines (in kilometres)</i> Single track
10	- härav smalspår	52	52	52	52	52	- of which narrow gauge
11	Dubbelspår och flerspår	1 740	1 768	1 793	1 785	1 804	Double track or more
12	- härav smalspår	13	13	13	13	13	- of which narrow gauge
13	Summa	7 758	7 739	7 745	7 737	7 749	Total
14	<i>Linje- och fjärrblockering (kilometer)</i> Banlängd med linje- och fjärrblockering	6 493	6 541	6 589	6 690	6 735	<i>Operated with automatic block system (in kilometres)</i> Length of lines with automatic block system and centralised traffic control system
15	<i>Automatisk tågkontroll (kilometer)</i> Banlängd med ATC	7 570	7 682	7 675	7 775	7 728	<i>Automatic Train Control (in kilometres)</i> Length of lines with ATC
16	<i>Korsningar</i> Antal planskilda korsningar	2 977	2 988	3 007	3 017	3 026	<i>Crossings</i> Number of grade-separated crossings
17	Antal plankorsningar	9 820	9 740	9 722	9 643	9 581	Number of level crossings
18	Summa	12 797	12 728	12 729	12 660	12 607	Total
19	- härav med bommar	2 319	2 331	2 356	2 365	2 380	- of which with barriers
20	- härav med ljud- och/eller ljussignaler	857	857	866	863	867	- of which with light and/or acoustic signals
21	- härav med enkla skydd	1 398	1 398	1 536	1 568	1 563	- of which with St. Andrew's cross
22	- härav utan skyddsanordningar	5 246	5 154	4 964	4 848	4 771	- of which unprotected
23	<i>Investeringar och underhåll (miljoner SEK)</i> Underhållskostnader	3 407	4 155	4 205	4 395	4 466	<i>Investments and maintenance (million SEK)</i> Maintenance costs
24	Investeringskostnader	5 406	4 943	6 296	7 328	7 691	Investments
25	<i>Energianvändning av infrastrukturen (Gwh)</i>	232	237	240	213	218	<i>Energy consumption by infrastructure (Gwh)</i>
		2002	2003	2004	2005	2006	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)	2002	2003	2004	2005	2006	
1	<i>Anställda personer</i> Tillgänglig personal för banarbeten	5 369	5 516	5 444	5 406	5 382	<i>Staff employed</i> Available staff for infrastructure works
2	- härav kvinnor	716	801	834	888	933	- of whom female
3	Tillgänglig personal för trafikledning	1 152	1 169	1 181	1 178	1 250	Available staff for traffic control
4	- härav kvinnor	306	328	345	343	354	- of whom female
5	Totalt antal anställda	6 521	6 685	6 625	6 584	6 632	Total number of staff employed
6	- härav kvinnor	1 022	1 129	1 179	1 231	1 287	- of whom female
		2002	2003	2004	2005	2006	Staff strength (mean numbers)

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		2002	2003	2004	2005	2006	
1	<i>Spårlängd (kilometer)</i> Spårlängd inklusive sidobanor	251	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	120	120	120	120	120	Double track or more
4	Summa	126	126	126	126	126	Total
5	<i>Linje- och fjärrblockering (kilometer)</i> Banlängd med linje- och fjärrblockering	21	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>Automatisk tågkontroll (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	158	172	167	170	179	<i>Investments and maintenance (million SEK)</i> Maintenance costs
8	Investeringskostnader	441	202	87	94	84	Investments
9	<i>Energianvändning av infrastrukturen (Gwh)</i>	2	2	2	2	3	<i>Energy consumption by infrastructure (Gwh)</i>
		2002	2003	2004	2005	2006	Tracks worked

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

Personal (medeltal)		2002	2003	2004	2005	2006	
1	<i>Anställda personer</i> Tillgänglig personal för banarbeten	20	22	22	22	22	<i>Staff employed</i> Available staff for infrastructure works
2	- härav kvinnor	3	3	3	3	4	- of whom female
3	Tillgänglig personal för trafikledning	50	45	49	49	47	Available staff for traffic control
4	- härav kvinnor	9	6	12	12	12	- of whom female
5	Totalt antal anställda	70	67	71	71	69	Total number of staff employed
6	- härav kvinnor	12	9	15	15	16	- of whom female
		2002	2003	2004	2005	2006	Staff strength (mean numbers)

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

Stockholms tunnelbana		Stockholm Metro					
Trafikerade spår		2002	2003	2004	2005	2006	
1	<i>Spårlängd (kilometer)</i> Spårlängd inklusive sidobanor	276	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	109	109	109	109	109	Double track or more
4	Summa	109	109	109	109	109	Total
5	<i>Linje- och fjärrblockering (kilometer)</i> Banlängd med linje- och fjärrblockering	109	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>Automatisk tågkontroll (kilometer)</i> Banlängd med ATC	109	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	524	523	611	694	800	<i>Investments and maintenance (million SEK)</i> Maintenance costs
8	Investeringskostnader	1666	1638	870	507	670	Investments
9	<i>Energianvändning av infrastrukturen (Gwh)</i>	50	21	22	21	22	<i>Energy consumption by infrastructure (Gwh)</i>
		2002	2003	2004	2005	2006	Tracks worked

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

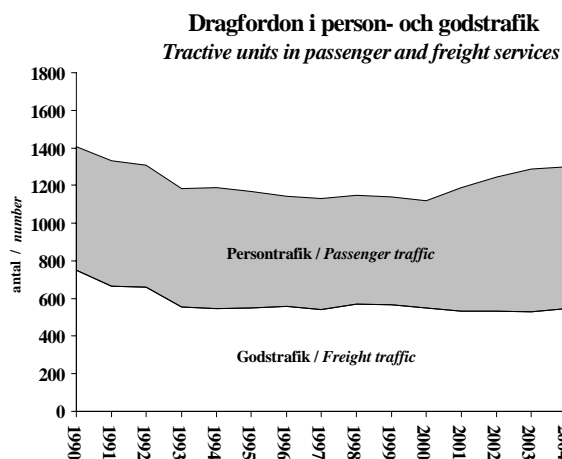
Personal (medeltal)		2002	2003	2004	2005	2006	
1	<i>Anställda personer</i> Tillgänglig personal för banarbeten	75	75	75	75	75	<i>Staff employed</i> Available staff for infrastructure works
2	- härav kvinnor	7	7	7	7	7	- of whom female
3	Tillgänglig personal för trafikledning	55	60	60	60	60	Available staff for traffic control
4	- härav kvinnor	16	12	12	12	12	- of whom female
5	Totalt antal anställda	130	135	135	135	135	Total number of staff employed
6	- härav kvinnor	23	19	19	19	19	- of whom female
		2002	2003	2004	2005	2006	Staff strength (mean numbers)

C. Fordon
C. Rolling stock

Fordon

Stora händelser under året

Under 2006 fortsatte utbytet av motorvagnar vid pendeltågs- trafik i Stockholmsregionen, en investering på flera miljarder och med leveranser under 2005-2008. Det nya X60-tåget införskaffas från Tyskland och ersätter äldre pendeltåg som därefter skrotas. De nya är bland annat bättre anpassade för rörelsehindrade och mer miljövänliga.¹



Dragfordon

Antalet dragfordon i järnvägstrafik fortsatte att öka under 2006 jämfört med 2005, med 14 % till 1 653 stycken. Sedan 2001 har de ökat med 39 %². Det är inte de traditionella loken som ökar mest, utan dragfordon i motorvagnar i persontrafik. Antalet dragfordon i motorvagnar ökade med 25 % till 950 stycken under det aktuella året och de ökade med 84 % under femårsperioden. Den övervägande delen av dragfordonen för persontrafik utgjordes av motorvagnar under 2006, hela 88 %. Som dragfordon i en motorvagn räknas varje vagnenhet med dragkraft, vilket medför att en motorvagn i extremfallet kan ha lika många dragfordon som vagnenheter.

Alla slags dragfordon för persontrafik ökade med 22 % till 1 074 stycken jämfört med 2005 eller med 64 % under en femårsperiod. Motsvarande siffror för dragfordon för godstrafik var 2 % respektive 8 %.

Trenden med fler snabbtåg fortsatte också. Antalet eldrivna dragfordon som går i snabbtåg ökade under året med 14 % till 241 stycken. Under femårsperioden ökade de med drygt 249 %.

Transportfordon – godstrafik

Trots att antalet godsvagnar har minskat sedan 2001 med 7 % till 16 678 stycken, har den totala lastförmågan ökat. Den vagn typ som stått för den största delen av dessa förändringar är flakvagnen som har minskat med 13 % i antal till 9 390 stycken medan den ändå har ökat en del i lastförmåga.

Sett över en femårsperiod har lastförmågan hos vagnar ägda av

¹ AB Storstockholms Lokaltrafik Årsredovisning 2006

² Kommentarer till statistik avseende tiden före 2002 hämtar sitt underlag från tidigare utgåvor av denna rapport.

Rolling stock

Major events during the year

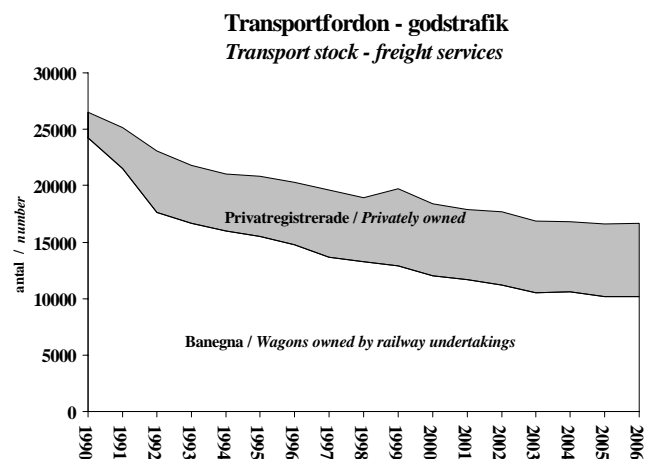
The replacement of railcar commuter trains in the Stockholm region continued during 2006. This involves an investment of several billion kronor, with deliveries taking place over the period 2005 to 2008. The new X60 trains, purchased from Germany, are replacing the older commuter trains, which will be scrapped. The new trains provide better facilities for people with reduced mobility and are friendlier to the environment.¹

Tractive units

During 2006, the number of tractive units in railway traffic continued to increase, compared with 2005, by 14 % to 1,653. Since 2001 this number has increased by 39 %². It is not the number of traditional locomotives that is increasing the most, but tractive units in railcars and trainsets of railcars. The number of tractive units in railcars and trainsets of railcars increased by 25 % to 950 units during the year in question and by 84 % over the five-year period. The majority – all of 88 % – of tractive units for passenger services consisted of railcars. The tractive units in a railcar set are all those cars that provide traction. In extreme cases this can mean that a railcar set can have the same number of tractive units as cars.

The number of all kinds of tractive unit for passenger services increased by 22 % to 1,074 compared with 2005, or by 64 % over a five-year period. The corresponding figures for tractive units for freight services were 2 % and 8 % respectively.

The trend towards more high-speed trains also continued. The number of electric tractive units operating in high-speed trains increased during the year by 14 % to 241 units. During the five-year period the number increased by just over 249 %.



Transport vehicles – freight services

Even though the number of freight cars has fallen since 2001 by 7 % to 16 678, the total load capacity has increased. The type of wagon that has accounted for most of these changes is the flat

¹ AB Storstockholms Lokaltrafik Annual Report 2006

² Comments on statistics for the time before 2002 are based on earlier versions of this report.

tågoperatörer ökat, medan den hos privatägda vagnar i stort sett varit oförändrad. Men under det senaste året har det varit tvärtom, de privatägda vagnarnas lastförmåga har ökat i motsvarande utsträckning medan den var i stort sett oförändrad hos vagnar som ägdes av tågoperatörer. Det senaste årets större ökning i lastförmåga sågs hos flakvagnar och hos övriga vagnar. De vagn typer som ökade mest i lastförmåga under den senaste femårsperioden hos tågoperatörerna var slutna vagnar och flakvagnar.

Transportfordon – persontrafik

Precis som för persontrafikens dragfordon ses stora ökning i när det gäller dess motorvagnar och snabbtåg i järnvägstrafik. Antal fordon i form av motorvagnar och släpvagnar ökade med 16 % till 1 534 stycken under 2006 och med 41 % sedan 2001. De som går som snabbtåg ökade under 2006 med 7 % till 444 stycken, eller med 67 % under femårsperioden.

Antalet lokdragna persontrafikvagnar fortsätter att minska. De minskade 2006 med 3 %, medan minskningen sedan 2001 var 31 %. Så gott som hela minskningen består av att antalet sittvagnar, som är den vanligaste vagn typen, minskade med 38 % under femårsperioden.

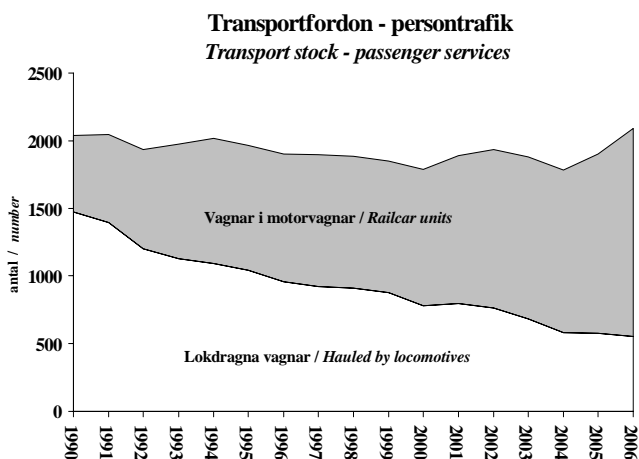
wagon, the number of which fell by 13 % to 9,390, although their load capacity has increased.

Over a five-year period, the load capacity of wagons owned by train operators increased, whilst the load capacity of privately-owned wagons remained more or less unchanged. But during the past year the reverse has been true: the load capacity of privately-owned wagons has increased to the same extent, whilst that of wagons owned by train operators has been largely unchanged. The major load capacity increases over the past year were in flat wagons and other wagons. The wagon types whose load capacity increased most over the past five years were covered wagons and flat wagons.

Transport vehicles – passenger services

Just as for the tractive units for passenger services, major increases have been noted in railcars and railcar sets and high-speed trains in railway traffic. The number of vehicles in the form of power cars and trailer cars increased by 16 % to 1,534 during 2006 and by 41 % since 2001. Those that operate as high-speed trains increased during 2006 by 7 % to 444 units, or by 67 % during the five-year period.

The number of locomotive-hauled passenger cars continues to decline. It fell by 3 % in 2006, and the reduction since 2001 was 31 %. Almost all of the reduction is in the number of cars with seating, which is the most common type of car. Their number fell by 38 % during the five-year period.



Tabell C1: Dragfordon - Järnvägar / Tractive stock - Railways

Antal dragfordon		2002	2003	2004	2005	2006	
	Totalt						Total
1	Totalt dragfordon	1 247	1 287	1 298	1 449 k	1 653	Total tractive stock
2	- härav för persontrafik	716	757	753	881 k	1 074	- of which for passenger traffic
3	- härav för godstrafik	531	530	545	568	579	- of which for freight traffic
	Lok och lokomotorer						Locomotives and Light rail motor tractors
4	Ellok	401	406	415	414	425	Electric locomotives
5	Diesellok	193	188	196	207	214	Diesel locomotives
6	Ellokomotorer	-	-	-	-	-	Electric light rail motor tractors
7	Diesellokomotorer	69	70	67	66	64	Diesel light rail motor tractors
8	Summa	663	664	678	687	703	Total
	- härav för persontrafik						- of which for passenger traffic
9	Ellok	131	133	132	116	121	Electric locomotives
10	Diesellok	-	-	-	2	2	Diesel locomotives
11	Ellokomotorer	-	-	-	-	-	Electric light rail motor tractors
12	Diesellokomotorer	1	1	1	1	1	Diesel light rail motor tractors
13	Summa	132	134	133	119	124	Total
	- härav för godstrafik						- of which for freight traffic
14	Ellok	270	273	283	298	304	Electric locomotives
15	Diesellok	193	188	196	205	212	Diesel locomotives
16	Ellokomotorer	-	-	-	-	-	Electric light rail motor tractors
17	Diesellokomotorer	68	69	66	65	63	Diesel light rail motor tractors
18	Summa	531	530	545	568	579	Total
	Motorvagnar						Railcars
	<i>Antal eldrivna motorvagnar</i>						<i>Electric powered railcars</i>
19	Motorvagnssätt	414	423	435	474	501	Railcar trainsets
20	- härav med snabbtågskapacitet	77	79	84	118	129	- of which with high-speed capacity
21	Motorvagnar	-	-	-	-	-	Railcars
	<i>Antal eldrivna dragfordon</i>						<i>Electric powered tractive units</i>
22	I motorvagnssätt	497	511	535	674	855	In railcar trainsets
23	- härav med snabbtågskapacitet	111	115	125	212	241	- of which with high-speed capacity
24	I motorvagnar	-	-	-	-	-	In railcars
	<i>Antal dieseldrivna motorvagnar</i>						<i>Diesel powered railcars</i>
25	Motorvagnssätt	22	18	17	20 k	25	Railcar trainsets
26	Motorvagnar	63	65	46	42 k	38	Railcars
	<i>Antal dieseldrivna dragfordon</i>						<i>Diesel powered tractive units</i>
27	I motorvagnssätt	24	47	39	46 k	57	In railcar trainsets
28	I motorvagnar	63	65	46	42 k	38	In railcars
29	Summa motorvagnar och motorvagnssätt	499	506	498	536 k	564	Total railcars and railcar trainsets
30	Summa dragfordon i motorvagnar och motorvagnssätt	584	623	620	762 k	950	Total tractive units in railcars and railcar trainsets
		2002	2003	2004	2005	2006	Number of tractive units and railcars

Tabell C2: Dragfordon - Spårvägar / Tractive stock - Trams

Antal dragfordon		2002	2003	2004	2005	2006	
1	Antal eldrivna dragfordon	283	283	281	281	285	Electric powered tractive units
		2002	2003	2004	2005	2006	Number of tractive units

Tabell C3: Dragfordon - Tunnelbana / Tractive stock - Metro

Antal dragfordon		2002	2003	2004	2005	2006	
1	Antal eldrivna dragfordon	617	584	535	535	535	Electric powered tractive units
		2002	2003	2004	2005	2006	Number of tractive units

Tabell C4: Transportfordon - Järnvägar / Transport stock - Railways

Transportfordon - godstrafik		2002	2003	2004	2005	2006	
	Totalt godsvagnar						Total wagons
	<i>Antal vagnar</i>						<i>Number of wagons</i>
1	Slutna vagnar	4 740	4 558	4 154	4 468	4 548	Covered wagons
2	Lådvagnar	457	434	417	429	428	High-sided open wagons
3	Flakvagnar	10 368	9 870	10 363	9 659	9 390	Flat wagons
4	Postvagnar	113	113	109	108	108	Mail wagons
5	Övriga vagnar	1 996	1 934	1 789	1 973	2 204	Other wagons
6	Totalt	17 674	16 909	16 832	16 637	16 678	Total
	<i>Lastförmåga i ton</i>						<i>Load capacity in tonnes</i>
7	Slutna vagnar	181 663	175 966	164 666	193 993	194 037	Covered wagons
8	Lådvagnar	16 711	15 883	16 758	17 098	17 032	High-sided open wagons
9	Flakvagnar	412 495	407 584	504 327 k	439 655	465 628	Flat wagons
10	Postvagnar	2 825	2 825	1 990	2 056	2 056	Mail wagons
11	Övriga vagnar	120 602	117 577	111 375	119 393	133 290	Other wagons
12	Totalt	734 296	719 835	799 116	772 195	812 043	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	3 266	3 092	2 737	3 029	3 140	Covered wagons
14	Lådvagnar	441	418	381	378	378	High-sided open wagons
15	Flakvagnar	6 362	5 826	6 315	5 547	5 438	Flat wagons
16	Postvagnar	113	113	109	108	108	Mail wagons
17	Övriga vagnar	1 003	1 055	1 019	1 099	1 128	Other wagons
18	Totalt	11 185	10 504	10 561	10 161	10 192	Total
	<i>Lastförmåga i ton</i>						<i>Load capacity in tonnes</i>
19	Slutna vagnar	105 180	99 960	92 643	120 503	121 408	Covered wagons
20	Lådvagnar	15 876	15 048	14 879	14 440	14 440	High-sided open wagons
21	Flakvagnar	199 569	192 804	283 085	258 052	251 465	Flat wagons
22	Postvagnar	2 825	2 825	1 990	2 056	2 056	Mail wagons
23	Övriga vagnar	77 750	83 400	81 632	88 035	90 358	Other wagons
24	Totalt	401 200	394 037	474 229	483 086	479 727	Total
	- härav privatägda vagnar						- of which privately owned wagons
	<i>Antal vagnar</i>						<i>Number of wagons</i>
25	Slutna vagnar	1 474	1 466	1 417	1 439	1 408	Covered wagons
26	Lådvagnar	16	16	36	51	50	High-sided open wagons
27	Flakvagnar	4 006	4 044	4 048	4 112	3 952	Flat wagons
28	Övriga vagnar	993	879	770	874	1 076	Other wagons
29	Totalt	6 489	6 405	6 271	6 476	6 486	Total
	<i>Lastförmåga i ton</i>						<i>Load capacity in tonnes</i>
30	Slutna vagnar	76 483	76 006	72 023	73 490	72 629	Covered wagons
31	Lådvagnar	835	835	1 879	2 658	2 592	High-sided open wagons
32	Flakvagnar	212 926	214 780	221 242 k	181 603	214 163	Flat wagons
33	Övriga vagnar	42 852	34 177	29 743	31 358	42 932	Other wagons
34	Totalt	333 096	325 798	324 887 k	289 109	332 316	Total
		2002	2003	2004	2005	2006	Transport stock - freight traffic

Tabell C4: Transportfordon - Järnvägar / Transport stock - Railways

Transportfordon - persontrafik		2002	2003	2004	2005	2006	
	Antal fordon						Number of vehicles
	<i>Lokdragna vagnar</i>						<i>Hauled by locomotives</i>
35	Sittvagnar	513	451	374	362	339	Coaches
36	Liggvagnar	91	87	81	86	86	Couchette coaches
37	Sovvagnar	86	77	75	77	77	Sleeping cars
38	Restaurangvagnar	34	34	24	30	30	Dining cars
39	Resgodsvagnar	7	2	2	2	2	Vans for luggage
40	Postvagnar	-	-	-	-	-	Mail vans
41	Specialvagnar	33	34	24	17	20	Special coaches
42	Summa	764	685	580	574	554	Total
	<i>I motorvagnar och motorvagnssätt</i>						<i>In railcars and railcar trainsets</i>
43	Antal vagnar med sittplatser	1 171	1 192	1 204	1 327 k	1 534	Number of vehicles with seats
44	- härav i vagnar med snabbtågskapacitet	316	320	328	415	444	- of which in vehicles with high-speed capacity
45	Totalt antal fordon	1 935	1 877	1 784	1 901 k	2 088	Total of vehicles
	Antal sitt- och sovplatser						Number of seats and sleeping berths
	<i>Sittplatser</i>						<i>Seats</i>
46	Sittvagnar	30 593	27 985	22 908	22 200	21 082	Coaches
47	Motorvagnar och motorvagnssätt	85 163	87 064	86 960	94 992 k	105 391	Railcars and railcar trainsets
48	- härav i vagnar med snabbtågskapacitet	18 856	19 224	19 346	24 968	26 619	- of which in vehicles with high-speed capacity
49	Summa	115 756	115 049	109 868	117 192 k	126 473	Total
	<i>Sovplatser</i>						<i>Sleeping berths</i>
50	Sovvagnar	2 596	2 185	2 133	2 185	2 185	Sleeping cars
51	Liggvagnar	4 566	4 350	4 026	4 302	4 302	Couchette coaches
52	Summa	7 162	6 535	6 159	6 487	6 487	Total
53	Totalt antal sitt- och sovplatser	122 918	121 584	116 027	123 679 k	132 960	Total of seats and sleeping berths
		2002	2003	2004	2005	2006	Transport stock - passenger traffic

Tabell C5: Transportfordon - Spårvägar / Transport stock - Trams

Transportfordon - persontrafik		2002	2003	2004	2005	2006	
1	Antal fordon	300	298	298	299	303	Number of vehicles
2	Antal sittplatser	15 471	15 923	15 923	15 978	16 396	Number of seats
3	Antal ståplatser	25 656	26 317	26 317	26 500	26 964	Number of standing places
		2002	2003	2004	2005	2006	Transport stock - passenger traffic

Tabell C6: Transportfordon - Tunnelbana / Transport stock - Metro

Transportfordon - persontrafik		2002	2003	2004	2005	2006	
1	Antal fordon	1 047	1 112	1 077	1 077	1 077	Number of vehicles
2	Antal sittplatser	46 386	48 624	46 818	46 818	46 818	Number of seats
3	Antal ståplatser	105 842	110 952	106 808	106 808	106 808	Number of standing places
		2002	2003	2004	2005	2006	Transport stock - passenger traffic

D. Trafik och transporter
D. Traffic and transport

Trafik, anställda och energianvändning

Utbud

I hela kollektivtrafiken mäts utbudet med platskilometer. För järnvägarna registreras endast sittplatskilometer. Järnvägstrafiken ökade sitt utbud med 5 % 2006, på fem år var ökningen 8 %.¹

För tunnelbana och spårvagn räknas även ståplatser. Utbudet av platser inom tunnelbanan ökade 2006 med 5 %. De senaste fem åren ökade utbudet med totalt 2 %.

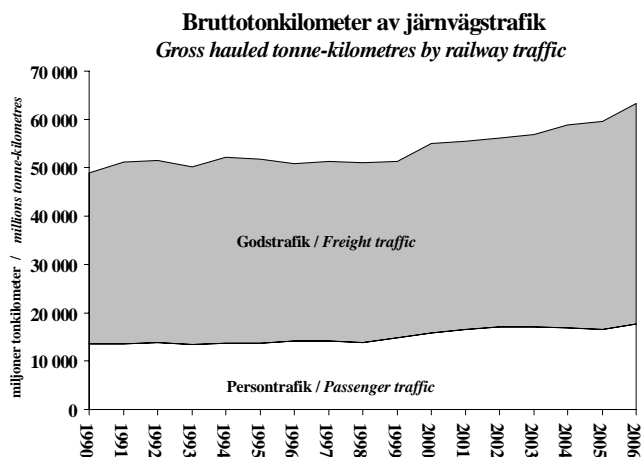
Utbudet i spårvagnstrafiken ökade 2006 med 6 %, under fem år var ökningen 24 %.

Anställda

Statistiken över anställda avser personal inom trafik och transporter inklusive administrativ personal. Den mesta personalen arbetar med persontrafiken och där har sysselsättningen sedan 2001 legat stabilt kring 5 500 anställda med mindre avvikelser upp och ner. Inom godstrafiken märks en viss kontinuerlig nedgång i sysselsättningen, som ändå ligger runt 3 000 personer. Summa anställda har på fem år minskat med 0,3 %.

Energiförbrukning

Proportionerna inom järnvägen mellan energislagen el och diesel kan mätas i variabeln bruttotonkilometer, som mäter sträckan gånger vikten på vagnar och gods (ej vikten på lok eller passagerare). Det framgår att eldrift användes till nästan 96 %. Utbyggnaden av eldriften pågår fortfarande, men för fem år sedan (2001) var andelen eldrift i stort sett lika hög som 2006.

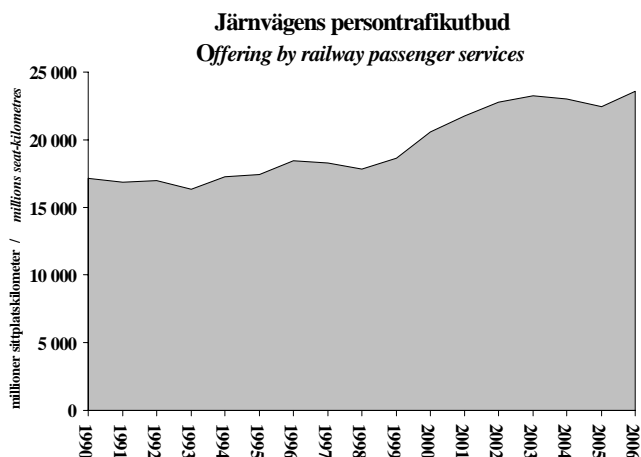


¹ Kommentarer till statistik avseende tiden före 2002 hämtar sitt underlag från tidigare utgåvor av denna rapport.

Traffic, employees and energy consumption

Offering

The unit used throughout the public transport sector to measure the offering is the "seat- and standing-place-kilometre". For railways, only seat-kilometres are recorded. Rail services increased their offering by 5 % in 2006. Over five years the increase was 8 %.¹



For metros and tramways, standing places are also counted. The number of seats and standing places offered on the metro increased by 5 % in 2006. Over the past five years, the offering increased by 2 % in all.

The offering of tramway services increased by 6 % in 2006. Over five years the increase was 24 %.

Employees

The employee statistics are for personnel in traffic and transport, including administrative personnel. Most of the personnel work in passenger services, where the number of employees has been stable at around 5,500 since 2001, with minor variations. In freight services a slight continuous decline can be noted, although the number of employees is still around 3,000. In five years, the total number of employees has fallen by 0.3 %.

Energy consumption

The proportions of electric and diesel on the railways can be stated in "gross tonne-kilometres", a variable which is a measure of the distance times the weight of the cars/wagons and goods (but not the weight of locos or passengers). It turns out that electric power accounted for almost 96 %. Electric power is still being extended, but the proportion of electric power in 2006 is broadly the same as it was five years ago (2001).

¹ Comments on statistics for the time before 2002 are based on earlier versions of this report.

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

Trafik / Traffic

Järnvägar / Railways

Tågkilometer (tusental)		2002	2003	2004	2005	2006	
1	<i>Persontrafik</i>						<i>Passenger traffic</i>
1	Med eldrift	76 943	78 517	78 552	77 532 k	80 030	Electric powered
2	Med dieseldrift	8 938	9 362	7 254	6 286	5 966	Diesel powered
3	Summa	85 881	87 880	85 806	83 818 k	85 996	Total
4	<i>Godstrafik</i>						<i>Freight traffic</i>
4	Med eldrift	35 894	36 285	38 510	40 130	41 825	Electric powered
5	Med dieseldrift	2 965	3 144	3 395	3 735	3 631	Diesel powered
6	Summa	38 859	39 429	41 896	43 865	45 456	Total
7	Summa eldrift	112 837	114 802	117 053	117 662 k	121 855	Total electric powered
8	Summa dieseldrift	11 903	12 506	10 649	10 021	9 596	Total diesel powered
9	Totalt	124 740	127 308	127 702	127 683 k	131 451	Grand total
		2002	2003	2004	2005	2006	Train kilometres (thousands)

Bruttotonkilometer av vagnar (miljoner)		2002	2003	2004	2005	2006	
10	<i>Persontrafik</i>						<i>Passenger traffic</i>
10	Med eldrift	16 379	16 369	16 346	16 009	17 240	Electric powered
11	Med dieseldrift	680	695	609	513	476	Diesel powered
12	Summa	17 059	17 064	16 956	16 522	17 717	Total
13	<i>Godstrafik</i>						<i>Freight traffic</i>
13	Med eldrift	37 459	38 009	39 726	40 875 k	43 300	Electric powered
14	Med dieseldrift	1 586	1 899	2 088	2 295 k	2 339	Diesel powered
15	Summa	39 045	39 908	41 814	43 170 k	45 639	Total
16	Summa eldrift	53 838	54 377	56 073	56 884 k	60 540	Total electric powered
17	Summa dieseldrift	2 266	2 594	2 697 k	2 808 k	2 815	Total diesel powered
18	Totalt	56 104	56 971	58 770	59 692	63 356	Grand total
		2002	2003	2004	2005	2006	Gross hauled tonne-kilometres (millions)

Sittplatskilometer (miljoner)		2002	2003	2004	2005	2006	
19	Med eldrift	21 818	22 215	22 115	21 751 k	22 976	Electric powered
20	Med dieseldrift	961	1 010	883	697	628	Diesel powered
21	Totalt	22 779	23 225	22 998	22 448 k	23 604	Total
		2002	2003	2004	2005	2006	Seat-kilometres (millions)

Spårvägar / Trams

(miljoner)		2002	2003	2004	2005	2006	
22	Tågkilometer (tusental)	12 800	12 913	13 296	13 397	14 004	Train-kilometres (thousands)
23	Bruttotonkilometer av vagnar	435	442	443	446	448	Gross hauled tonne-kilometres
24	Platskilometer	2 731	2 703	2 694	2 717	2 879	Seat- and standing place kilometres
25	- härav sittplatskilometer	1 025	1 034	1 040	1 048	1 112	- of which seat-kilometres
26	- härav ståplatskilometer	1 706	1 668	1 654	1 669	1 767	- of which standing place kilometres
		2002	2003	2004	2005	2006	(millions)

Tunnelbana / Metro

(miljoner)		2002	2003	2004	2005	2006	
27	Tågkilometer (tusental)	12 843	12 474	12 263	12 381	12 757	Train-kilometres (thousands)
28	Bruttotonkilometer av vagnar	2 330	2 164	2 167	2 210	2 305	Gross hauled tonne-kilometres
29	Platskilometer	13 805	13 094	13 199	13 462 k	14 119	Seat- and standing place kilometres
30	- härav sittplatskilometer	4 270	4 253	4 305	4 391	4 579	- of which seat-kilometres
31	- härav ståplatskilometer	9 535	8 841	8 894	9 072	9 540	- of which standing place kilometres
		2002	2003	2004	2005	2006	(millions)

Antal anställda / Staff employed**Railways**

Antal anställda (medeltal)		2002	2003	2004	2005	2006	
32	Persontrafik	5 580	5 532	5 671	5 364 k	5 523	Passenger traffic
33	- härav kvinnor	1 926	1 884	1 871	1 780 k	1 895	- of whom female
34	Godstrafik	2 954	2 898	2 858	2 813	2 788	Freight traffic
35	- härav kvinnor	248	239	268	197 k	204	- of whom female
36	Totalt	8 534	8 430	8 529	8 177 k	8 311	Total
37	- härav kvinnor	2 174	2 123	2 139	1 977 k	2 099	- of whom female
		2002	2003	2004	2005	2006	Staff employed (mean numbers)

Spårväg / Trams

Antal anställda (medeltal)		2002	2003	2004	2005	2006	
38	Persontrafik ¹	1 034	1 094	1 087	1 174	1 163	Passenger traffic ¹
39	- härav kvinnor	270	288	257	294	285	- of whom female
		2002	2003	2004	2005	2006	Staff employed (mean numbers)

¹ 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)		2002	2003	2004	2005	2006	
40	Persontrafik	2 795	2 885	2 502	2 502	2 502	Passenger traffic
41	- härav kvinnor	840	838	730	730	730	- of whom female
		2002	2003	2004	2005	2006	Staff employed (mean numbers)

Energianvändning / Energy consumption**Railways**

Energianvändning		2002	2003	2004	2005	2006	
42	El för persontrafik i Gwh	1 042	1 086	1 087	1 072	1 116	Electricity for passenger traffic in Gwh
43	El för godstrafik i Gwh	932	933	917	967	1 026	Electricity for freight traffic in Gwh
44	Totalt för trafik	1 974	2 018	2 005	2 039	2 142	Total for traffic
45	Diesel för persontrafik i m ³	7 885	7 516	6 632	6 190	6 115	Diesel for passenger traffic in m ³
46	Diesel för godstrafik i m ³	19 215	19 157	19 738	19 128	20 714	Diesel for freight traffic in m ³
47	Totalt för trafik	27 101	26 673	26 370	25 319	26 829	Total for traffic
		2002	2003	2004	2005	2006	Energy consumption

Spårväg / Trams

Energianvändning		2002	2003	2004	2005	2006	
48	El för persontrafik i Gwh	52	54	55	57	60	Electricity for passenger traffic in Gwh
		2002	2003	2004	2005	2006	Energy consumption

Tunnelbana / Metro

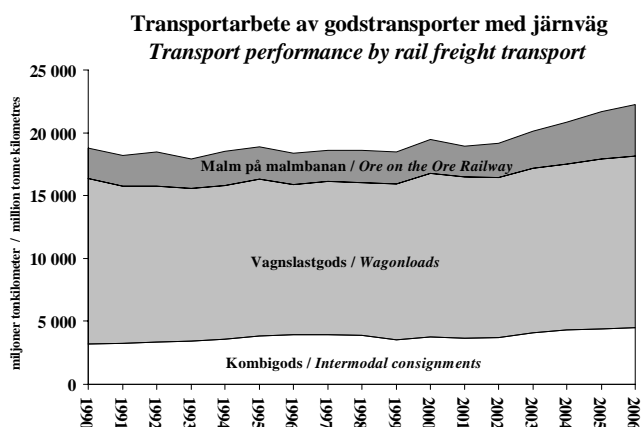
Energianvändning		2002	2003	2004	2005	2006	
49	El för persontrafik i Gwh	204	213	205	191	201	Electricity for passenger traffic in Gwh
		2002	2003	2004	2005	2006	Energy consumption

Godstrafik

Den traditionella formen av godstransport är vagnslasten, där hela vagnar lastas med gods, dras till sin destination och lastas av.

Utvecklingen ligger i huvudsak inom kombigodstransporter. Kombitransporter, som är i transportpolitiskt fokus, innebär att godset lastas på en container, lastbilstrailer eller annan standardiserad lastbärare, som möjliggör överflyttning av lastbäraren mellan lastbil, tåg eller fartyg på sin väg till destinationen.

En växande del av godstransporterna utgörs av systemtåg, som regelmässigt går mellan bestämda platser och där hela tågets transportkapacitet utnyttjas av en och samma transportkörare. Systemtåg kan innehålla både vagnslastgods och kombigods.



Godsmängd

Den sammanlagda transporterade godsmängden ökade 2006 med 3 % till 64,9 miljoner ton, vilket är mer än något år tidigare. På fem år har godsmängden ökat med 19 %.¹ Järnmalm, järn- och stålskrot var den största varugruppen med nästan hälften av godset. Där avmattades de senaste årens stadiga uppgång och landade på plus 0,3 %. Varugruppen trä och kork minskade med 6 % men låg fortfarande högre än före stormen Gudrun. Metallprodukter var den tredje största varugruppen. Där ökade godsvolymen med 7 %. Papper, papp och varor därav ökade med 12,5 %.

Transportarbete

Transportarbetet med gods på järnväg fortsatte också upp under 2006 till en ny rekordnivå. Ökningen blev 2,7 % till 22,3 miljarder tonkilometer. På fem år har godstransportarbetet ökat med 13,9 %. Transportarbetet till och från utlandet minskade med 2,9 % medan de inrikes godstransporterna ökade med 5,4 %. Transportarbetet med systemtåg ökade med 10 % på ett år och med 46 % på fem år. Transportarbetet med kombigods fortsatte öka starkt, men stod fortfarande för en mindre del av transportarbetet (knapp 12 %). Det senaste året blev ökningen sammanlagt 10,6 %, varav den största ökningen skedde inom de utrikes transporterna av kombigods, som steg med 27 %.

¹ Kommentarer till statistik avseende tiden före 2002 hämtar sitt underlag från tidigare utgåvor av denna rapport.

² Se www.sika-institute.se, klicka på *Statistik och Transportarbete*

Freight services

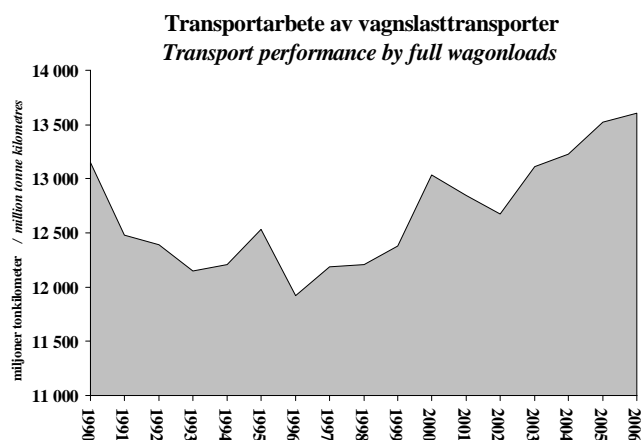
The traditional form of freight transport is the wagonload, where entire wagons are loaded with freight, hauled to their destination and unloaded.

The current trend is largely towards intermodal freight transport. With intermodal transport, on which transport policy is currently focused, the freight is loaded into a container, truck trailer or other standardised load carrier, making it possible to move the load carrier between truck, train or ship on its way to its destination.

A growing amount of freight is transported as full train loads which run regularly between set locations and where the entire capacity of the train is used by the same transport purchaser. Full train loads may contain both wagonload freight and intermodal freight.

Freight quantity

The total quantity of freight transported increased in 2006 by 3 % till 64.9 million tonnes, which is a larger increase than in any previous year. In five years the amount has increased by 19 %.¹ Iron ore, iron and steel waste were the largest product group, accounting for half the freight. The steady increase of recent years tailed off and ended up at plus 0.3 %. The product group wood and cork decreased by 6 % but was still higher than before the storm "Gudrun". Products of metal were the third largest product group. The freight volume for this group increased by 7 %. Products of paper and pasteboard increased by 12.5 %.



Transport performance

Rail freight transport performance also rose during 2006 to a new record level. The increase was 2.7 %, to 22.3 billion tonne-kilometres. In five years, freight transport performance has increased by 13.9 %. Transport performance to and from foreign countries fell by 2.9 %, whilst internal freight transport increased by 5.4 %. The transport performance with full train loads increased by 10 % in one year and by 46 % over five years. The transport performance with intermodal freight continued to increase sharply, but still accounted for a smaller proportion of the transport performance

¹ Comments on statistics for the time before 2002 are based on earlier versions of this report.

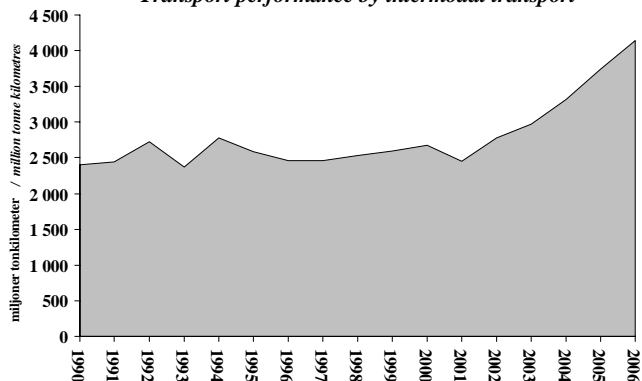
² See www.sika-institute.se, click on *In English, then Statistics and Transport performance*.

Samtidigt som bantrafikens transportarbete aldrig varit större än 2006, har dess andel av det samlade godstransportarbetet inte ökat. Uppgången har nämligen varit likartad för vägtrafik och sjötrafik. Det sammanlagda godstransportarbetet har trendmässigt ökat under en lång tid. Det finns annan statistik tillgänglig som visar transportslagens andelar av godstransportarbetet.² Sett över en längre period, sedan slutet av 1950-talet, märks ingen uppgång av bantrafikens marknadsandel – andelen har rört sig i spannet 21-26 % och var 2006 22 %. Den största förändringen under perioden är förstås vägtransporternas trendmässiga uppgång. De senaste tio åren har marknadsandelarnas utveckling avstannat, samtidigt som marknaden fortsatt att växa.

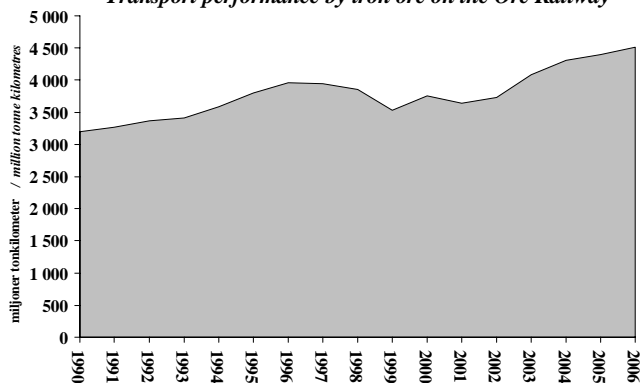
(barely 12 %). The total increase for the past year was 10.6 %, the greatest increase of which took place in transport of intermodal freight to and from other countries, which rose by 27 %.

Whilst the transport performance of rail services has never been greater than in 2006, its share of total freight transport performance has not increased. The rise has been the same for road services and for sea services. The long-term trend has been for overall freight transport performance to increase. Other statistics are available which show how freight transport performance is shared between the various kinds of transport.² Seen over a longer period, since the end of the 1950s, there has been no rise in the market share of rail transport; its share has varied in the range 21-26 % and was 22 % in 2006. The greatest change during the period is of course the trend towards an increase in road transport. In the past ten years, market share development has stopped and at the same time the market has continued to grow.

Transportarbete av kombitransporter
Transport performance by intermodal transport



Transportarbete av järnmalm på malmbanan
Transport performance by iron ore on the Ore Railway



Tabell D2: Godstransporter på järnväg / Goods transport by railway**Transporterad godsmängd / Tonnes carried**

Transporterad godsmängd (tusen ton)		2002	2003	2004	2005	2006	
	<i>Inland</i>						<i>Domestic consignments</i>
1	Vagnslastgods	19 496	19 472	19 526	20 918 ²	22 002	Wagonloads
2	Malm på malmbanan	10 391	11 867	12 079	12 345	12 730	Ore on the Ore Railway
3	Kombigods	4 325	4 488	4 949	5 477 k	5 843	Intermodal consignments
4	Summa inland	34 211	35 827	36 553	38 740 k	40 575	Total
	<i>Utland</i>						<i>Cross-border consignments</i>
5	Vagnslastgods	6 799	7 178	7 180	7 115	6 788	Wagonloads
6	Malm på malmbanan	12 772	13 731	15 163	15 949	15 925	Ore on the Ore Railway
7	Kombigods	998	1 139	1 261	1 395	1 657	Intermodal consignments
8	Summa utland	20 569	22 047	23 604	24 458	24 369	Total
	<i>Inland och utland</i>						<i>All consignments</i>
9	Vagnslastgods	26 295	26 649	26 706	28 033	28 790	Wagonloads
10	Malm på malmbanan	23 163	25 598	27 241	28 293	28 655	Ore on the Ore Railway
11	Kombigods	5 323	5 627	6 210	6 871 k	7 500	Intermodal consignments
12	Totalt	54 780	57 874	60 157	63 198 ^{2k}	64 944	Grand total
13	- härav i systemtåg (exklusive malm på malmbanan)	12 736	12 640	13 465	15 318 ²	17 702	- of which full train loads (excluding ore on the Ore Railway)
		2002	2003	2004	2005	2006	Tonnes carried (in thousands)

Transportarbete / Transport performance

Transportarbete (miljoner tonkilometer)		2002	2003	2004	2005	2006	
	<i>Inland</i>						<i>Domestic consignments</i>
1	Vagnslastgods	8 202	8 328	8 366	8 923 ²	9 339	Wagonloads
2	Malm på malmbanan	1 834	2 031	2 050	2 048	2 164	Ore on the Ore Railway
3	Kombigods	2 368	2 497	2 774	3 153	3 391	Intermodal consignments
4	Summa inland	12 404	12 856	13 190	14 125 k	14 894	Total
	<i>Utland</i>						<i>Cross-border consignments</i>
5	Vagnslastgods	4 477	4 782	4 860	4 604	4 269	Wagonloads
6	Malm på malmbanan	1 903	2 054	2 261	2 352	2 354	Ore on the Ore Railway
7	Kombigods	413	478	546	594	754	Intermodal consignments
8	Summa utland	6 793	7 314	7 666	7 550	7 377	Total
	<i>Inland och utland</i>						<i>All consignments</i>
9	Vagnslastgods	12 679	13 110	13 226	13 527	13 608	Wagonloads
10	Malm på malmbanan	3 737	4 086	4 311	4 400	4 519	Ore on the Ore Railway
11	Kombigods	2 781	2 974	3 319	3 748	4 145	Intermodal consignments
12	Totalt	19 197	20 170	20 856	21 675 ²	22 271	Grand total
13	- härav i systemtåg (exklusive malm på malmbanan)	5 614	5 681	6 064	6 927 ²	7 636	- of which full train loads (excluding ore on the Ore Railway)
		2002	2003	2004	2005	2006	Transport performance (million tonne-kilometres)

²Första kvartalet 2005 stormfälldes ansevärliga mängder skog i södra Sverige vilket märkbart ökade rundvirkestransporterna.

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.

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)	2002	2003	2004	2005	2006
1	Spannmål / <i>Cereals</i>	19	28	30	46	24
2	Potatis, annan färsk eller frusen frukt, grönsaker <i>Potatoes, other fresh or frozen fruits and vegetables</i>	127	123	118	93	58
3	Levande djur, sockerbetor / <i>Live animals, sugar beet</i>	0	0	–	–	–
4	Trä och kork / <i>Wood and cork</i>	6 577	6 458	6 093	8 626 ²	8 125
5	Textil, textilartiklar, konstfiber, andra råmaterial <i>Textiles, textile articles, man-made fibres, other raw materials</i>	8	6	5	3	3
6	Livsmedel och djurfoder / <i>Foodstuff and animal fodder</i>	539	528	538	450	443
7	Oljefrö, oljehaltiga frukter och fetter <i>Oil seeds and oleaginous fruits and fats</i>	18	20	21	15	15
8	Fast mineraliska ämnen / <i>Solid mineral fuels</i>	432	301	405	443	451
9	Råolja / <i>Crude petroleum</i>	–	–	–	–	–
10	Mineraloljeprodukter / <i>Petroleum products</i>	834	958	969	954	969
11	Järnmalm, järn- och stålskrot och slagg från masugnar <i>Iron ore, iron and steel waste and blast furnace dust</i>	23 583	25 932	27 498	28 845	28 927
12	Metaller och metallavfall som inte innehåller järn <i>Non-ferrous ores and waste</i>	249	328	288	327	284
13	Produkter från metallindustrin / <i>Metal products</i>	8 225	8 326	8 462	7 233	7 721
14	Cement, kalk, byggnadsmaterial <i>Cement, lime, manufactured building materials</i>	217	221	230	240	305
15	Obearbetade eller bearbetade mineraliska ämnen <i>Crude and manufactured minerals</i>	691	819	916	935	1 009
16	Natur- och konstgödsel / <i>Natural and chemical fertilisers</i>	82	89	100	95	120
17	Kolbaserade kemikalier, tjära / <i>Coal chemicals, tar</i>	10	11	11	9	10
18	Andra kemikalier än kolbaserade kemikalier, tjära <i>Chemicals other than coal chemicals and tar</i>	943	878	887	884	811
19	Pappersmassa och returpapper <i>Paper pulp and waste paper</i>	1 899	1 963	2 008	1 935	1 898
20	Transportmedel, maskiner, apparater, motorer <i>Transport equipment, machinery, apparatus, engines</i>	723	899	1 023	1 005	939
21	Metallvaror / <i>Products of metal</i>	67	52	50	64 k	87
22	Glas, glasvaror och keramiska produkter <i>Glass, glassware and ceramic products</i>	28	28	26	24	15
23	Läder, textilier, kläder, andra bearbetade varor <i>Leather, textile, clothing, other manufactured articles</i>	4 799	4 948	5 281	5 594	6 439
24	Övriga varor / <i>Miscellaneous articles</i>	4 711	4 958	5 200	5 377 k	6 293
	Totalt / Total	54 780	57 874	60 157	63 198 k	64 944
	Särredovisning av vissa varuslag					
	Rundvirke / <i>Round timber</i>	5 448	5 427	5 269	7 854 ²	7 468
	Sågade och hyvlade trävaror ¹ / <i>Manufactured products of wood ¹</i>	615	566	419	378	321
	Flis, trä- och sågavfall / <i>Wood chips and waste wood</i>	500	459	399	387	337
	Jord, grus, sten och sand / <i>Soil, gravel, stone and sand</i>	144	153	154	161	176
	Papper, papp och varor därav / <i>Products of paper and pasteboard</i>	4 377	4 415	4 837	4 992	5 616

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 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**Transportarbete / Transport performance**

NST/R	Transportarbete / Transport performance (miljoner tonkilometer) / (million tonne-kilometres)	2002	2003	2004	2005	2006
1	Spannmål / <i>Cereals</i>	11	10	11	14	8
2	Potatis, annan färsk eller frusen frukt, grönsaker <i>Potatoes, other fresh or frozen fruits and vegetables</i>	55	55	51	47	32
3	Levande djur, sockerbetor / <i>Live animals, sugar beet</i>	0	0	–	–	–
4	Trä och kork / <i>Wood and cork</i>	1 894	1 783	1 624	2 676 ²	2 308
5	Textil, textilartiklar, konstfiber, andra råmaterial <i>Textiles, textile articles, man-made fibres, other raw materials</i>	9	8	7	4	4
6	Livsmedel och djurfoder / <i>Foodstuff and animal fodder</i>	336	335	328	250	236
7	Oljefrö, oljehaltiga frukter och fetter <i>Oil seeds and oleaginous fruits and fats</i>	19	19	21	14	13
8	Fasta mineraliska ämnen / <i>Solid mineral fuels</i>	163	105	140	278	274
9	Råolja / <i>Crude petroleum</i>	–	–	–	–	–
10	Mineralolja / <i>Petroleum products</i>	258	303	304	308	310
11	Järnmalm, järn- och stålskrot och slagg från masugnar <i>Iron ore, iron and steel waste and blast furnace dust</i>	3 966	4 293	4 546	4 763	4 805
12	Metaller och metallavfall som inte innehåller järn <i>Non-ferrous ores and waste</i>	117	144	126	140	122
13	Produkter från metallindustrin / <i>Metal products</i>	4 954	5 135	5 317	4 686	4 972
14	Cement, kalk, byggnadsmaterial <i>Cement, lime, manufactured building materials</i>	102	109	111	110	145
15	Obearbetade eller bearbetade mineraliska ämnen <i>Crude and manufactured minerals</i>	252	342	401	377	360
16	Natur- och konstgödsel / <i>Natural and chemical fertilisers</i>	37	41	41	40	50
17	Kolbaserade kemikalier, tjära / <i>Coal chemicals, tar</i>	7	7	8	7	7
18	Andra kemikalier än kolbaserade kemikalier, tjära <i>Chemicals other than coal chemicals and tar</i>	543	520	513	508	482
19	Pappersmassa och returpapper <i>Paper pulp and waste paper</i>	985	1 089	1 111	1 044	904
20	Transportmedel, maskiner, apparater, motorer <i>Transport equipment, machinery, apparatus, engines</i>	382	438	482	503	450
21	Metallvaror / <i>Products of metal</i>	26	21	26	37 k	50
22	Glas, glasvaror och keramiska produkter <i>Glass, glassware and ceramic products</i>	16	15	13	12	8
23	Läder, textilier, kläder, andra bearbetade varor <i>Leather, textile, clothing, other manufactured articles</i>	2 592	2 727	2 872	2 879	2 956
24	Övriga varor / <i>Miscellaneous articles</i>	2 474	2 672	2 806	2 979 k	3 776
	Totalt / Total	19 197	20 170	20 856	21 675	22 271
	Särredovisning av vissa varuslag					
	Rundvirke / <i>Round timber</i>	1 260	1 224	1 169	2 290 ²	2 038
	Sågade och hyvlade trävaror ¹ / <i>Manufactured products of wood ¹</i>	518	461	373	306	201
	Flis, trä- och sågavfall / <i>Wood chips and waste wood</i>	112	94	78	76	69
	Jord, grus, sten och sand / <i>Soil, gravel, stone and sand</i>	35	37	38	41	44
	Papper, papp och varor därav / <i>Products of paper and pasteboard</i>	2 423	2 553	2 703	2 688	2 716

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.

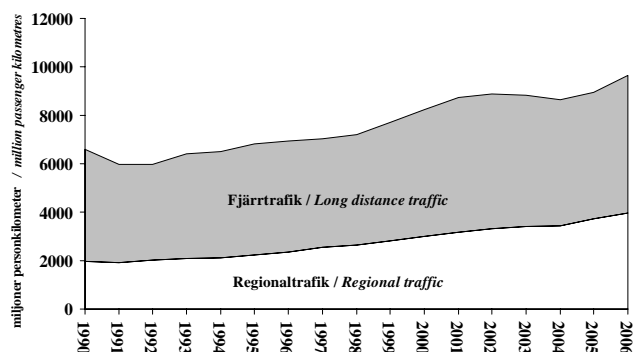
D4: Farligt gods / Dangerous goods

RID	Transporterad godsmängd / Tonnes carried (tusen ton) / (thousand tonnes)	2002	2003	2004	2005	2006
1	Sprängämnen <i>Explosives</i>	1	1	1	1	1
2	Gaser (komprimerade, flytande eller tryckupplösta) <i>Gases, compressed, liquefied or dissolved under pressure</i>	681	863	955	887	822
3	Brandfarliga vätskor <i>Flammable liquids</i>	440	482	522	552	681
4.1	Brandfarliga fasta ämnen <i>Flammable solids</i>	39	18	11	29	18
4.2	Självantändande ämnen <i>Substances liable to spontaneous combustion</i>	30	80	132	104	66
4.3	Ämnen som vid kontakt med vatten utvecklar brandfarliga gaser <i>Substances which, in contact with water, emit flammable gases</i>	149	167	146	145	150
5.1	Oxiderande ämnen <i>Oxidising substances</i>	309	313	336	326	356
5.2	Organiska peroxider <i>Organic peroxides</i>	19	16	18	21	17
6.1	Giftiga ämnen <i>Toxic substances</i>	43	49	50	48	41
6.2	Smittsamma ämnen <i>Substances liable to cause infections</i>	-	-	-	-	-
7	Radioaktiva ämnen <i>Radioactive matter</i>	1	1	1	0	1
8	Frätande ämnen <i>Corrosives</i>	283	241	252	269	277
9	Övriga farliga ämnen <i>Miscellaneous dangerous substances</i>	11	10	11	6	4
	Totalt / Total	2 006	2 239	2 435	2 389	2 433
RID	Transportarbete / Transport performance (miljoner tonkilometer) / (million tonne-kilometres)	2002	2003	2004	2005	2006
1	Sprängämnen <i>Explosives</i>	0	0	0	0	0
2	Gaser (komprimerade, flytande eller tryckupplösta) <i>Gases, compressed, liquefied or dissolved under pressure</i>	253	298	328	321	320
3	Brandfarliga vätskor <i>Flammable liquids</i>	155	167	184	197	215
4.1	Brandfarliga fasta ämnen <i>Flammable solids</i>	21	12	9	15	10
4.2	Självantändande ämnen <i>Substances liable to spontaneous combustion</i>	19	36	44	38	28
4.3	Ämnen som vid kontakt med vatten utvecklar brandfarliga gaser <i>Substances which, in contact with water, emit flammable gases</i>	101	104	101	95	95
5.1	Oxiderande ämnen <i>Oxidising substances</i>	175	189	179	162	183
5.2	Organiska peroxider <i>Organic peroxides</i>	21	17	19	22	15
6.1	Giftiga ämnen <i>Toxic substances</i>	33	37	36	39	31
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>	163	136	137	141	139
9	Övriga farliga ämnen <i>Miscellaneous dangerous substances</i>	14	13	15	8	5
	Totalt / Total	956	1 007	1 053	1 037	1 043

Persontrafik

Marknaden för persontransporter med bantrafik präglas av den stora mängden kortväga resor. En mindre del av resorna görs i järnvägsföretagens egetrafiktåg, men dessa resor är längre och utgör merparten av persontransportarbetet, mätt i personkilometer.

Transportarbete av resor med järnväg
Transport performance by rail journeys

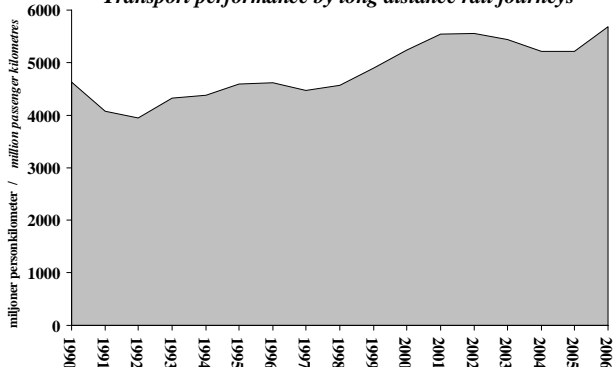


Järnvägar

Under 2006 skedde en ökning av antalet tågresor med 6 %. De allra flesta resorna gjordes med länstrafikhuvudmannatåg och dessa ökade med 5 %. Under fem år har antalet resor ökat varje år, med sammanlagt 14 %¹.

Transportarbetet, som mäts i personkilometer, ökade med 8 % under 2006 till en ny rekordnivå. Det mesta av transportarbetet gjordes med järnvägsföretagens egetrafiktåg och där var ökningen också 8 %. Under fem år har persontransportarbetet ökat med 10 %.

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



Att antalet resor på fem år ökat mer än transportarbetet hänger ihop med att medelreslängden minskat. Resorna i regional trafik har ökat i betydelse under perioden. Under 2006 utgjorde regional trafik 41 % av transportarbetet. Fem år tidigare var motsvarande andel 37 %.

Passenger services

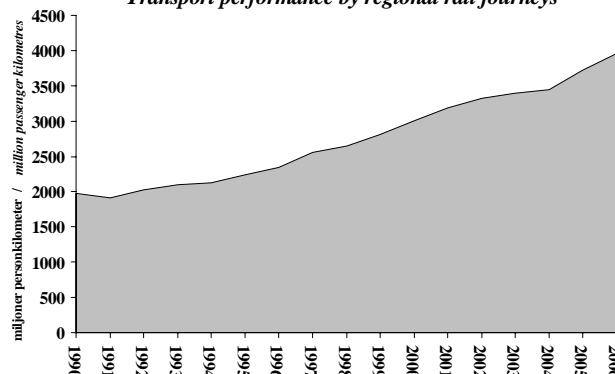
The rail passenger transport market is characterised by the large number of short journeys. A small proportion of journeys are made on the own-flag trains of the railway undertakings, but these journeys are longer and account for the major part of passenger transport performance, as measured in passenger-kilometres.

Railways

The number of rail journeys increased by 6 % during 2006. Most of these journeys were made on county transport principal trains. These journeys increased by 5 %. For five years, the number of journeys has increased every year, the total increase being 14 %¹.

Transport performance measured in passenger-kilometres increased by 8 % during 2006 to a new record level. Most of the transport performance was achieved with the own-flag trains of the railway undertakings, where the increase was also 8 %. Over five years, passenger transport performance has risen by 10 %.

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



The number of journeys has increased in five years more than the transport performance because the average journey length has become shorter. The significance of journeys on regional services has increased during the period. During 2006, regional services accounted for 41 % of transport performance. Five years earlier the corresponding figure was 37 %.

There are other statistics for the share of the different kinds of transport in total passenger transport performance.² From these it can be seen that the railways' share in 2006 amounted to 8 %. The share has risen over the past decade. Five years ago it was 7 % and ten years ago 6 %. Since the mid-1960s, the share has varied within the range 6-8 %. These statistics contain a number of uncertainties and should be interpreted with care.

¹ Kommentarer till statistik avseende tiden före 2002 hämtar sitt underlag från tidigare utgåvor av denna rapport.

² Se www.sika-institute.se, klicka på Statistik och Transportarbete

¹ Comments on statistics for the time before 2002 are based on earlier versions of this report.

² See www.sika-institute.se, click on In English, then Statistics and Transport performance.

Det finns annan statistik över de olika transportslagens andelar av det totala persontransportarbetet.² Där framgår att järnvägens andel 2006 uppgick till 8 %. Det senaste decenniet har andelen ökat, för fem år sedan var andelen 7 % och för tio år sedan 6 %. Sedan mitten av sextioalet har andelen rört sig inom intervallet 6-8 %. Denna statistik innehåller en del osäkerheter och bör tolkas med försiktighet.

Tunnelbana

Under 2006 ökade antalet resor i tunnelbanan i Stockholm med 8 %. De senaste fem åren har antalet resor skiftat upp och ner och sammantaget ökat med 5 %.

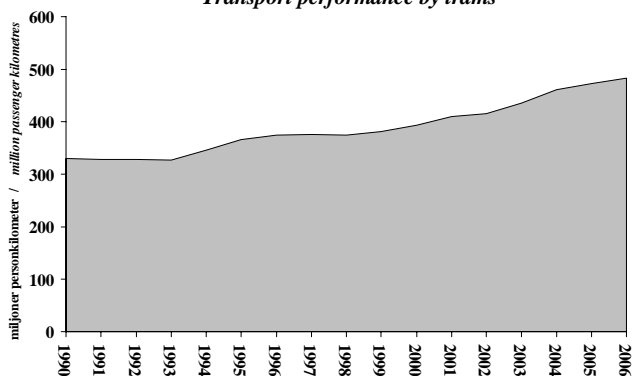
Transportarbetet i tunnelbanan ökade med 8 % under 2006 och med 5 % sedan 2001.

Spårvägar

Resandet med spårvagn i Göteborg, Stockholm och Norrköping ökade 2006 med 3 %. Under fem år har resandet ökat varje år och med 20 % sedan 2001.

Transportarbetet med spårvagn ökade med 2 % under 2006 och med 18 % sedan 2001.

Transportarbete av resor med spårväg
Transport performance by trams

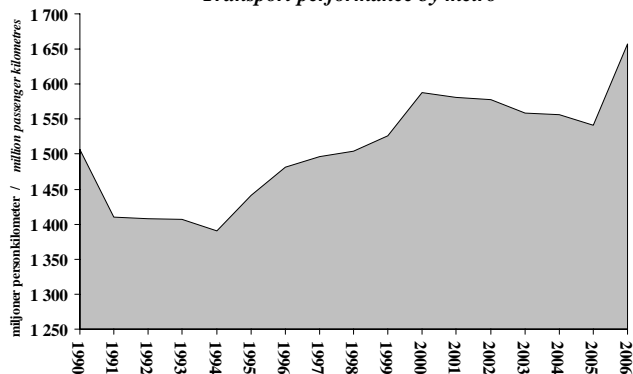


Metro

During 2006, the number of journeys on the metro in Stockholm rose by 8 %. Over the past five years the number of journeys has fluctuated, but there has been an overall increase of 5 %.

The transport performance of the metro increased by 8 % during 2006 and by 5 % since 2001.

Transportarbete av resor med tunnelbana
Transport performance by metro



Tramways

Tram travel in Göteborg, Stockholm and Norrköping increased by 3 % in 2006. Over the past five years, tram travel has increased every year and by 20 % since 2001.

The transport performance of trams increased by 2 % during 2006 and by 18 % since 2001.

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

Resor (miljoner)		2002	2003	2004	2005	2006	
1	I järnvägsföretagens egetrafiktåg	37	37	38	38	41	In railway undertakings own-flag trains
2	- härav med statligt stöd	6	6	6	6	6	- of which with state aid
3	- härav med länstrafikhuvudmannabiljett	9	9	10	10	10	- of which with tickets issued by county transport principals
4	I Länstrafikhuvudmannatåg	106	107	109	112	118	In county transport principal trains
5	- härav med statligt stöd	4	4	4	4	4	- of which with state aid
6	Totalt	143	145	147	150	159	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	7	7	7	8	9	- of which in international traffic
9	- härav i regional trafik	124	126	128	132	139	- of which in regional traffic
		2002	2003	2004	2005	2006	Journeys (millions)

Transportarbete (miljoner personkilometer)		2002	2003	2004	2005	2006	
10	I järnvägsföretagens egetrafiktåg	6 589	6 455	6 203	6 299	6 799	In railway undertakings own-flag trains
11	- härav med statligt stöd	1 186	1 150	1 004	895	943	- of which with state aid
12	- härav med länstrafikhuvudmannabiljett	384	400	425	460	502	- of which with tickets issued by county transport principals
13	I Länstrafikhuvudmannatåg	2 285	2 379	2 455	2 637	2 843	In county transport principal trains
14	- härav med statligt stöd	232	260	294	361	362	- of which with state aid
15	Totalt	8 874	8 834	8 658	8 936	9 642	Total
16	- härav med snabbtåg i fjärrtrafik	2 390	2 400	2 411	2 319	2 481	- of which on long distance high-speed trains
17	- härav i internationell trafik	888	857	645	598	580	- of which in international traffic
18	- härav i regional trafik	3 324	3 398	3 446	3 723	3 961	- of which in regional traffic
		2002	2003	2004	2005	2006	Transport performance (million passenger-kilometres)

Spårvägar / Trams

Resor (miljoner)		2002	2003	2004	2005	2006	
19	Med Länstrafikhuvudman	96	102	108	111 k	114	With county transport principals
		2002	2003	2004	2005	2006	Journeys (millions)

Transportarbete (miljoner personkilometer)		2002	2003	2004	2005	2006	
20	Med Länstrafikhuvudman	415	436	462	473 k	483	With county transport principals
		2002	2003	2004	2005	2006	Transport performance (million passenger-kilometres)

Tunnelbana / Metro

Resor (miljoner)		2002	2003	2004	2005	2006	
21	Med Länstrafikhuvudman	282	279	278	276	297	With county transport principals
		2002	2003	2004	2005	2006	Journeys (millions)

Transportarbete (miljoner personkilometer)		2002	2003	2004	2005	2006	
22	Med Länstrafikhuvudman	1 578	1 558	1 556	1 541	1 657	With county transport principals
		2002	2003	2004	2005	2006	Transport performance (million passenger-kilometres)

E. Olyckor
E. Accidents

Olyckor

Rapporten behandlar allvarliga olyckor som inträffat i samband med att minst ett spårbundet fordon varit i rörelse. Självmod och självmordsförsök betraktas inte som olyckor i strikt mening och kommenteras inte nedan, men redovisas av hävd i denna rapport.¹

Av dem som avlider eller skadas allvarligt vid olyckor i samband med järnvägs- eller tunnelbanedrift är endast en liten del resande eller anställda. De flesta förolyckas då de befinner sig olovligen på spårområdet eller då de försöker passera vid plankorsningar. Spårvägsdrift är behäftad med högre risker, sett i förhållande till transportarbetet. Speciell uppmärksamhet bör riktas på att äldre spårvägsresenärer har särskilt stor risk att drabbas av fallolyckor inne i vagnarna.

Statistiken redovisar inte händelser som inträffar vid spåren om inget spårbundet fordon varit i rörelse. Två olyckstyper som alltså inte redovisas gäller passagerare som skadas när de stiger på eller av stillastående fordon och obehöriga som kommer i närheten av högspänningsledning.

För en djupare beskrivning av säkerhetsläget inom järnvägstrafiken hänvisas till Järnvägsstyrelsens säkerhetsrapport och övergripande riskanalys.²

Järnvägsdrift

Då olyckstalen är små kommenteras här olyckorna under de två senaste femårsperioderna, alltså 2002-2006 jämfört med 1997-2001³.

Åren 2002-2006 har 196 personer avlidit eller skadats allvarligt i olyckor vid järnvägsdrift. Antalet avlidna var 104 och av dessa var 4 resenärer, 5 anställda och 95 övriga. Under perioden 1997-2001 drabbades 215 personer av dödsfall eller allvarliga skador. Då var antalet avlidna 105, varav 2 resande, 11 anställda och 92 övriga. De allvarligt skadade var 92 under 2002-2006 och 110 under 1997-2001. Det är alltså endast för de allvarligt skadade som det går att utläsa någon märkbar nedgång i statistiken.

Antalet allvarliga plankorsningsolyckor, med vägtrafikfordon eller fotgängare, var 78 de senaste fem åren, vilket ska jämföras med 96 under 1997-2001. Nedgången kan kopplas samman med arbetet som läggs ner av infrastrukturförvaltarna på att bygga planskilda korsningar och öka säkerheten vid plankorsningar. Uppgifter om korsningar finns i tabell B.1. Där framgår att andelen planskilda korsningar ökat kontinuerligt och uppgick till 24 % år 2006, jämfört med 20 % 1997. I absoluta tal har antalet plankorsningar helt utan skyddsanordningar minskat från 6 790 år 1997 till 4 771 år 2006.

Accidents

The report deals with serious accidents that have occurred in connection with at least one rail vehicle in motion. Suicides and attempted suicides are not regarded as accidents in the strict sense of the term, but are traditionally recorded in this report.¹

Only a small proportion of those killed or seriously injured in connection with railway or metro operations are passengers or employees. Most of them meet with an accident when they are on the track illegally or when they attempt to cross the tracks at level crossings. Tram operations are subject to greater risks in relation to transport performance. Special attention should be paid to the fact that older tram passengers are exposed to a particularly high risk of accidents involving falling inside the cars.

Statistics do not record events that occur at the tracks if no track-borne vehicle was in motion. Two types of accident that are therefore not recorded relate to passengers who are injured when boarding or alighting from a stationary vehicle and to unauthorised persons who approach overhead lines.

For a more detailed description of the safety situation as regards the railways, see the Swedish Rail Agency's safety report and comprehensive risk analysis.²

Railway operations

Since the accident figures are low, this report comments on accidents during the last two five-year periods, namely 2002-2006 compared with 1997-2001³.

Between 2002 and 2006, 196 individuals died or were seriously injured in accidents involving railway operations. There were 104 fatalities. Of these, four were passengers, five employees and 95 others. Between 1997 and 2001, 215 individuals died or suffered serious injury. There were 105 fatalities. Of these, two were passengers, eleven employees and 92 others. The number seriously injured was 92 between 2002 and 2006 and 110 between 1997 and 2001. So the only group for which a noticeable reduction in the statistics can be noted is the seriously injured.

The number of serious accidents at level crossings, involving road vehicles or pedestrians, was 78 in the last five years. The comparable figure for 1997-2001 was 96. The reduction can be attributed to the work being done by infrastructure managers to build grade-separated crossings and to increase safety at level crossings. Information about crossings can be found in Table

¹ För generell statistik över självmord hänvisas till Socialstyrelsens dödsorsaksstatistik.

² Järnvägsstyrelsen rapport 2007:12 *Säkerhetsrapport 2007* och rapport 2007:15 *Övergripande riskanalys 2007*

³ Kommentarer till statistik avseende tiden före 2002 hämtar sitt underlag från tidigare utgåvor av denna rapport.

⁴ Villkoren för trafiksäkerheten vid spårvägsdrift har stora likheter med drift av lokal busstrafik, varför en sådan jämförelse skulle ge en fördelaktigare bild för spårvägsdriften.

⁵ *Årsberättelse trafiksäkerhet 2006 spårvagn*, Göteborgs Spårvägar AB, 2007

¹ For general statistics on suicide see the cause-of-death statistics issued by the Swedish National Board of Health and Welfare (Socialstyrelsen).

² Swedish Rail Agency report 2007:12 *Säkerhetsrapport (Safety report) 2007* and report 2007:15 *Övergripande riskanalys (Comprehensive risk analysis) 2007*

³ Comments on statistics for the time before 2002 are based on earlier versions of this report.

⁴ The conditions for traffic safety in tram operations are very similar to those for local bus operations. Such a comparison would therefore give a more favourable picture for tram operations.

⁵ *Årsberättelse trafiksäkerhet 2006 spårvagn (Annual traffic safety report 2006 for trams)*, Göteborgs Spårvägar AB, 2007

Tunnelbanedrift

I jämförelse med järnvägsdrift är tunnelbanetraffic behäftad med något högre risker, baserat på avlidna och allvarligt skadade i relation till det transportarbete som utförs.

Under de senaste fem åren har 24 personer dödats eller skadats allvarligt vid tunnelbanedrift. Antalet avlidna var 12. Av dessa var 1 resande. Bland de anställda dog ingen och i kategorin övriga dog 11 personer.

Olycksstatistiken lades om under den föregående femårsperioden och är inte jämförbar med den senaste statistiken.

Spårvägsdrift

I jämförelse med järnvägsdrift och tunnelbanedrift är spårvägsdrift behäftad med högre risker, baserat på avlidna och allvarligt skadade i relation till det transportarbete som utförs. Det hänger samman med att spårvägarna delvis delar utrymme med vägtrafiken. Av de tre trafikslagen på bana är det också spårvägarna som har högst risker för de resande.⁴

Under de senaste fem åren har 96 personer dödats eller skadats allvarligt vid spårvägsdrift. Antalet avlidna var 9 och av dessa klassades 1 som resenär, 0 som anställda och 8 som övriga. Av de 87 allvarligt skadade var 51 resenärer, 8 spårvägsanställda och 28 övriga.

Olycksstatistiken lades om under den föregående femårsperioden och är inte jämförbar med den senaste statistiken.

En olyckstyp som är särskilt utmärkande är fall i vagn, som drabbar speciellt äldre resenärer. Enligt en intern rapport vid Göteborgs spårvägar har problemet i det företaget ökat sedan vagnar byggts om med nya låggolvsdelar. Trappsteg upp till höggolvsdelarna i dessa vagnar har visat sig särskilt riskabla.⁵

Spårvägstrafiken är relativt liten i Sverige och det är därför svårt att tolka ut några utvecklingstrender i detta material om spårvägsdriftens olyckor.

B.1. The table shows that the proportion of grade-separated crossings has continuously increased and was 24 % in 2006, compared with 20 % in 1997. In absolute terms, the number of unprotected level crossings fell from 6,790 in 1997 to 4,771 in 2006.

Metro operations

Compared with railway operations, metro operations face slightly higher risks, based on the number of fatalities and persons seriously injured, in relation to their transport performance.

Over the past five years, 24 people have been killed or seriously injured in metro operations. The number of fatalities was 12. One of these was a passenger. No employees died and there were eleven fatalities in the "others" category.

Accident statistics were reorganised during the past five-year period and cannot be compared with the latest statistics.

Tram operations

Compared with railway and metro operations, tram operations face higher risks, based on the number of fatalities and persons seriously injured, in relation to their transport performance. This has to do with the fact that tramways partially share space with road traffic. Of the three rail-borne forms of transport, it is on trams that passengers are exposed to the greatest risks.⁴

Over the past five years, 96 people have been killed or seriously injured in tram operations. There were nine fatalities. Of these, one was classed as a passenger, none as employees and eight as others. Of the 87 seriously injured, 51 were passengers, eight were tram employees and there were 28 others.

Accident statistics were reorganised during the past five-year period and cannot be compared with the latest statistics.

One type of accident that is especially notable is falls in tramcars, which particularly affect older passengers. According to an internal report by the Göteborg tram operator, the problem has increased for their company since tramcars were rebuilt with low-floor sections. The steps up to the high-floor sections have turned out to be especially risky.⁵

There are relatively few tram services in Sweden and it is therefore difficult to see any trends in this material for accidents associated with tram operations.

Tabell E1: Olyckshändelser vid järnvägsdrift / Accidents in railway operations

Olyckshändelser vid järnvägsdrift		2002	2003	2004	2005	2006	
	Olyckshändelser						Accidents
1	Urspårningar vid tågrörelse	9	8	12	2	12	Derailments of trains in motion
2	Sammanstötningar vid tågrörelse	7	8	5	9	7	Collisions of trains in motion
3	Kollisioner vid vägkorsning i plan	10	10	19	21	18	Collisions at level crossings
4	Andra olyckshändelser	30	38	36	22	25	Other accidents
5	Summa	56	64	72	54	62	Total
6	- härtill självmordsolyckor	65	62	58	46	69	- moreover suicides and attempted suicides
	Avlidna						Fatalities
7	Resande	-	1	3	-	-	Passengers
8	Järnvägsanställda	3	-	2	-	-	Railway employees
9	Övriga	15	19	21	21	19	Other persons
10	Summa	18	20	26	21	19	Total
11	- härtill självmord	63	59	58	47	65	- moreover suicides
	Allvarligt skadade						Seriously injured
12	Resande	3	8	10	1	1	Passengers
13	Järnvägsanställda	3	2	4	4	1	Railway employees
14	Övriga	5	13	9	14	14	Other persons
15	Summa	11	23	23	19	16	Total
16	- härtill självmordsförsök	2	3	0	2	4	- moreover attempted suicides
	Medeltal						Mean numbers
	Avlidna och allvarligt skadade resande						Fatalities and seriously injured passengers
17	- per 10 miljoner resande	0,21	0,62	0,88	0,07	0,06	- per 10 million passengers
18	- per 1 miljard personkilometer	0,34	1,02	1,50	0,11	0,10	- per 1 000 million passenger-kilometres
		2002	2003	2004	2005	2006	Accidents in railway operations

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

Kollisioner vid vägkorsningar i plan		2002	2003	2004	2005	2006	
	Kollisioner med:						Collisions with:
19	- personbilar, lastbilar och bussar	6	7	14	14	7	- cars, trucks and buses
20	- övriga motorfordon	2	1	4	4	3	- other motor vehicles
21	- fordon utan motor och fotgängare	2	2	1	3	8	- non-motor vehicles and persons crossing the line on foot
22	Summa	10	10	19	21	18	Total
23	- härvid avlidna	9	3	13	7	9	- of which fatalities
24	- härvid allvarligt skadade	3	6	12	12	8	- of which seriously injured
		2002	2003	2004	2005	2006	Collisions at level crossings

Tabell E2: Olyckshändelser vid spårvägsdrift / Accidents in Tram operations

Olyckshändelser vid spårvägsdrift		2002	2003	2004	2005	2006	
Olyckshändelser							Accidents
1	Urspårningar vid tågrörelse	1	–	1	1	–	Deraillments of trains in motion
2	Sammanstötningar vid tågrörelse	2	4	–	–	1	Collisions of trains in motion
3	Kollisioner vid vägkorsning i plan	–	–	–	3	3	Collisions at level crossings
4	Vägrafikolyckor	3	3	4	4	4	Road accidents
5	Andra olyckshändelser	10	10	9	19	19	Other accidents
6	Summa	16	17	14	27	27	Total
7	- härtill självmordsolyckor	–	–	–	–	–	- moreover suicides and attempted suicides
Avlidna							Fatalities
8	Resande	–	–	–	1	–	Passengers
9	Spårvägsanställda	–	–	–	–	–	Tram employees
10	Övriga	–	2	1	3	2	Other persons
11	Summa	–	2	1	4	2	Total
12	- härtill självmord	–	–	–	–	–	- moreover suicides
Allvarligt skadade							Seriously injured
13	Resande	7	7	7	13	17	Passengers
14	Spårvägsanställda	1	3	1	1	2	Tram employees
15	Övriga	8	8	2	3	7	Other persons
16	Summa	16	18	10	17	26	Total
17	- härtill självmordsförsök	–	–	–	–	–	- moreover attempted suicides
Medeltal							Mean numbers
Avlidna och allvarligt skadade resande							Fatalities and seriously injured passengers
18	- per 10 miljoner resande	0,73	0,69	0,65	1,26 k	1,49	- per 10 million passengers
19	- per 1 miljard personkilometer	16,9	16,1	15,2	29,6 k	35,2	- per 1 000 million passenger-kilometres
		2002	2003	2004	2005	2006	Accidents in Tram operations

Tabell E3: Olyckshändelser vid tunnelbanedrift / Accidents in Metro operations

Olyckshändelser vid tunnelbanedrift		2002	2003	2004	2005	2006	
Olyckshändelser							Accidents
1	Urspårningar vid tågrörelse	–	–	–	2	1	Deraillments of trains in motion
2	Sammanstötningar vid tågrörelse	–	–	–	–	–	Collisions of trains in motion
3	Andra olyckshändelser	6	5	5	3	4	Other accidents
4	Summa	6	5	5	5	5	Total
5	- härtill självmordsolyckor	13	6	16	7	9	- moreover suicides and attempted suicides
Avlidna							Fatalities
6	Resande	1	–	–	–	–	Passengers
7	Tunnelbaneanställda	–	–	–	–	–	Metro employees
8	Övriga	2	5	2	1	1	Other persons
9	Summa	3	5	2	1	1	Total
10	- härtill självmord	9	5	10	3	6	- moreover suicides
Allvarligt skadade							Seriously injured
11	Resande	1	–	–	2	–	Passengers
12	Tunnelbaneanställda	1	–	–	–	–	Metro employees
13	Övriga	3	–	3	–	2	Other persons
14	Summa	5	–	3	2	2	Total
15	- härtill självmordsförsök	4	1	6	4	3	- moreover attempted suicides
Medeltal							Mean numbers
Avlidna och allvarligt skadade resande							Fatalities and seriously injured passengers
16	- per 10 miljoner resande	0,07	–	–	0,07	–	- per 10 million passengers
17	- per 1 miljard personkilometer	1,27	–	–	1,30	–	- per 1 000 million passenger-kilometres
		2002	2003	2004	2005	2006	Accidents in Metro operations

Metod och kvalitet
Method and quality

METOD OCH KVALITET

Tidigare publicering

Före 1953 redovisades uppgifter om enskilda järnvägar i Allmän Järnvägsstatistik. Denna publikation upphörde 1953 och ersattes av en översikt över 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 2006 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 aggregerad 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.

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 2006 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

Study domains

Information is reported in the following main groups: infrastructure, passenger traffic and freight traffic. All information is

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 2008 kommer "Bantrafik 2007" 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 av detta problem. Materialet är dock framställt enligt samma principer för alla rapporterade år, varför tidserierna är konsistenta och jämförbara.

Urval

Totalundersökning.

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

2008 will see the publication of "Rail Traffic 2007". 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 SIKAs 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 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

Uppgiftsinsamling/mätning

Uppgiftsinsamling sker via frågeformulär som sänds till samtliga trafikutövare, länstrafikhuvudmän 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.

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.

Definitioner: Tabeller, kolumner, rader
Explanatory notes: Tables, columns, rows

A. Sammandrag över järnvägstrafiken i Sverige

Tabeller som börjar på A innehåller aggregerade uppgifter för järnvägstrafiken i Sverige oavsett tågoperatör och banägare. Om inte annat anges gäller uppgiften situationen vid årets slut.

A1: Historisk översikt

Kol 2 – 8: Anger längden på de banor som trafikeras. Bandelar som inte trafikeras exkluderas om de är permanent ur bruk och därför inte hålls i trafikerbart skick. Bandelar inkluderas om bandelen är tillfälligt ur bruk på grund av banarbeten o d.

Kol 9: Anger den tillgängliga personalstyrkan i medeltal för banunderhåll och investeringsarbeten. Uppgiften omfattar all personal som är anställd och avlönas av banägarna. Privata entreprenörer och konsulter exkluderas ur uppgiften.

Kol 10: Anger den tillgängliga personalstyrkan i medeltal som arbetar med järnvägstrafik. Uppgiften omfattar all personal anställda av företag verksamma med järnvägstrafik inklusive trafikledningspersonal. Personal för busstrafik, sjöfart, banarbeten samt privata entreprenörer och konsulter ingår inte i uppgiften. Med tillgänglig personal för järnvägstrafik menas anställd personal minus personal med olika typer av ledighet samt personal i annan verksamhet.

Kol 11: Anger det totala antalet lokdragna person-, ligg-, sov-, restaurang-, expressgods- och postvagnar samt motorvagnar inklusive släpvagnar. Uppgiften omfattar de fordon som disponeras av respektive tågoperatör och avser de fordon som ägs, hyrs eller på annat sätt ställs till tågoperatörens förfogande. Likaså inkluderas de fordon som *tillfälligtvis* hyrs ut till annan tågoperatör. Uppgiften exkluderar de fordon som hyrs ut till annan tågoperatör samt de fordon som *tillfälligtvis* hyrs in från en annan tågoperatör. Likaså exkluderas fordon som enbart används för tjänstetrafik samt de fordon som är avställda för försäljning eller skrotning.

Kol 12: Anger det totala antalet sitt- sov- och liggplatser i personvagnar och motorvagnar exklusive platser i restaurangvagnar, caféavdelningar och specialvagnar. Sittplatser i konverteringsbara sov- och liggvagnar ingår inte i uppgiften.

Kol 13: Anger det totala antalet godsvagnar. Uppgiften omfattar de fordon som disponeras av respektive tågoperatör och avser de fordon som ägs, hyrs eller på annat sätt ställs till tågoperatörens förfogande. Likaså inkluderas de fordon som *tillfälligtvis* hyrs ut till annan tågoperatör. Uppgiften exkluderar de fordon som hyrs ut till annan tågoperatör samt de fordon som *tillfälligtvis* hyrs in från en annan tågoperatör. Likaså exkluderas fordon som enbart används för tjänstetrafik samt de fordon som är avställda för försäljning eller skrotning.

Kol 14: Anger antalet vagnar i kolumn 13 som inte ägs av en tågoperatör, exklusive tjänstevagnar.

Kol 15: Anger den lastkapaciteten för godsvagnar i kolumn 13.

Kol 16: Anger totala antalet körda tågkilometer av trafiktåg i person- och godstrafik. Tågkilometer på utländsk sträcka och av tjänstetåg är exkluderade.

A. Summary of railway traffic in Sweden

The tables beginning with an A contain aggregate figures on railway traffic in Sweden irrespective of rail undertakings or ownership of the track. Unless otherwise stated the data relates to the end-of-year situation.

A1: Historical survey

Cols. 2 – 8: Indicate length of lines worked. Lines not worked are excluded if they are permanently disused and thereby not kept in working order. Lines being temporarily disused due to track work etc. are included.

Col. 9: Gives mean staff strength available for track maintenance and investment works. The figures include all staff employed and paid by the track owners. Staff supplied by private contractors or advisers are excluded.

Col. 10: Gives the mean strength of all railway operating staff available. Figures comprehend all staff bound by an employment contract and paid directly by companies in the rail industries, including staff for traffic control. Staff employed in bus, coach, ferry and permanent way services, as well as private contractors and advisers are not included. The staff available is calculated on the number of employees minus staff with certain types of leave of absence and staff allocated to other activities.

Col. 11: Gives the total number of locomotive-hauled day and couchette coaches, sleeping/dining cars, express parcels- and mail vans as well as railcars including trailing stock. The figures relate to vehicles being at the disposal of different rail undertakings and include vehicles being owned, leased or otherwise at the disposal of the rail undertaking. Equally included are vehicles being *temporarily* leased to another rail undertaking. The figures exclude vehicles leased to another rail undertaking and vehicles that are *temporarily* leased from another rail undertaking. Equally excluded are vehicles reserved exclusively for works transport and those intended for sale or scrapping.

Col. 12: Gives the total number of seats and sleeping berths in coaches and railcars except seats in dining cars, buffet cars and special cars. Convertible seats in sleeping cars and couchette coaches are not included.

Col. 13: Gives the total number of freight wagons. The figures relate to vehicles being at the disposal of different rail undertakings and include vehicles being owned, leased or otherwise at the disposal of the rail undertaking. Equally included are vehicles being *temporarily* leased to another rail undertaking. The figures exclude vehicles leased to another rail undertaking and vehicles *temporarily* leased from another rail undertaking. Equally excluded are vehicles reserved exclusively for works transport and those intended for sale or scrapping.

Col. 14: Gives the number of wagons in column 13 not owned by rail undertakings excluding wagons allocated exclusively for works transport.

Col. 15: Indicates the loading capacity of freight wagons in Col. 13.

Col. 16: Gives the total number of train-kilometres covered by passenger trains and freight trains, train-kilometres covered outside Sweden and by works trains are excluded.

Kol 17: Anger totala antalet vagnaxelkilometer av trafiktåg i person- och godstrafik. Vagnaxelkilometer på utländsk sträcka och av tjänstetåg är exkluderade.

Kol 18: Anger totala antalet platskilometer. Uppgiften är beräknad som antalet sittplatser i en personvagn eller motorvagn multiplicerad med sträckan vagnen dragits. Sittplatser i restaurangvagnar, caféavdelningar samt i konverteringsbara sov- och liggvagnar ingår inte i uppgiften. Platskilometer på utländsk sträcka är exkluderade.

Kol 19: Anger beläggingsgraden i procent av antalet tillgängliga sittplatser. Uppgiften är beräknad som personkilometer (kol 23) dividerad med platskilometer (kol 18).

Kol 20: Anger antalet bruttotonkilometer utförda av trafiktåg för person- och godstrafik. Uppgiften är för godståg beräknad som taravikten på en vagn plus nettolasten multiplicerad med sträckan vagnen dragits. Uppgiften är för resandetåg beräknad som taravikten på en vagn multiplicerad med sträckan vagnen dragits. Bruttotonkilometer på utländsk sträcka och av tjänstetåg är exkluderade.

Kol 21 – 23: Anger personkilometer totalt och fördelat på regional- och fjärtrafik. Med regional trafik avses i huvudsak resor med en reslängd på upp till och med 100 km, härtill inkluderas även resor av samma karaktär men med en något längre reslängd. Uppgiften är beräknad genom att summera alla resors längd eller genom att multiplicera summan av alla resor med medelreslängden eller genom en kombination av dessa metoder. Personkilometer på utländsk sträcka är exkluderade.

Kol 24 – 27: Anger tonkilometer för fraktat express- och styckegods, kombigods och vagnslastgods. Uppgiften beräknas genom att lastens vikt i ton multipliceras med transportsträckan i kilometer. Tonkilometer på utländsk sträcka och av tjänstetåg är exkluderade.

Kol 28: Anger använd elenergi av järnvägstrafik. Redovisad uppgift anger den totala förbrukningen av bana och tåg inkl förluster i omformarstationer.

Kol 29: Anger förbrukat bränsle för ångdrift i järnvägstrafik, evalverat till utländska stenkol.

Kol 30: Anger förbrukat mängd diesel i järnvägstrafik.

B. Infrastruktur

Tabeller som börjar på B innehåller uppgifter om banlängder, personal, energianvändning och kostnader för banor som trafikeras av järnvägs-, spårvägs- och tunnelbanefordon. Om inte annat anges redovisar uppgiften situationen vid årets slut.

Bandelar redovisas som järnvägsbanor, spårvägsbanor eller tunnelbanor utifrån den trafik som utförs på dem och inte efter den tekniska utformningen. Detta medför att Lidingöbanan redovisas som spårvägsbana i statistiken trots att banan har järnvägsstandard.

Col.17: Gives the total number of axle-kilometres in passenger and freight trains. Axle-kilometres covered outside Sweden and by works trains are excluded.

Col. 18: Gives the total number of seat-kilometres. The number is calculated by multiplying the number of seats in a coach or railcar by the kilometric distance covered by the vehicle. Seats in dining, buffet cars (compartments) and convertible seats in sleeping cars and couchette coaches are not included. Seat-kilometres outside Sweden are excluded.

Col. 19: Gives the occupancy of the seats available. The figures are obtained by division of the passenger-kilometres (Col. 23) by the seat-kilometres (Col. 18).

Col. 20: Gives the number of gross tonne-kilometres worked by passenger and freight trains. The freight train figures are calculated by multiplying the tare of a freight wagon including the load weight by the kilometric distance covered by the vehicle. Passenger train figures are calculated by multiplying the tare of a coach etc. by the kilometric distance covered by the vehicle. Gross tonne-kilometres covered outside Sweden and by works trains are excluded.

Col. 21 – 23: Give the number of passenger-kilometres, totals and divided in regional and long distance traffic. 'Regional traffic' refer to journeys with a journey distance up to 100 km. In addition, journeys of the same character with a journey distance slightly longer than 100 km is included. The figures are calculated as the sum of the kilometric distance by all journeys or by multiplying the sum of all passengers' journeys by a mean kilometric distance or by a combination of these methods. Passenger-kilometres outside Sweden are excluded.

Cols. 24 – 27: Give tonne-kilometres of express parcels and small traffic, intermodal consignments and full wagonloads. The figures are calculated by multiplying the load weight in tonnes by the kilometric distance covered. Tonne-kilometres covered outside Sweden and by works trains are excluded.

Col. 28: Gives the total energy consumed by fixed installations and trains including losses at converter stations.

Col. 29: Gives the railway steam traction consumption of fuel, converted to quantity of imported coal.

Col. 30: Quantity of fuel consumed by railway diesel traction.

B. Infrastructure

Tables beginning with a B give indicate the length of lines, staff, energy consumption and costs for the infrastructure worked by rail, tram and metro vehicles. Unless otherwise stated the data relates to worked lines at the end of reported year.

Lines are accounted for as a railway line, a tram line or a metro line based on the type of traffic and not on the technical specifications. This leads to that the Lidingö line is accounted for as a tram line even though it has a railway line standard.

B1: Järnvägar – spårlängder, banlängder och investeringar

Rad 1: Anger längden på de spår, inklusive sidobanor (ej privata), som trafikeras. Spårdelar som inte trafikeras exkluderas om trafiken lagts ner permanent. Spårdelar inkluderas om de tillfälligt tagits ur bruk på grund av banarbeten o.d.

Rad 2 – 6: Anger längden på de banor som trafikeras. Bandelar som inte trafikeras exkluderas om trafiken lagts ner permanent. Bandelar inkluderas om bandelen är tillfälligt ur bruk på grund av banarbeten o.d.

Rad 7 – 8: Anger längden på de banor i rad 6 som enbart trafikeras med persontrafik eller godstrafik.

Rad 9 – 13: Anger längden på de elektrifierade banor som trafikeras. Bandelar som inte trafikeras exkluderas om trafiken lagts ner permanent. Bandelar inkluderas om bandelen är tillfälligt ur bruk på grund av banarbeten o.d.

Rad 14: Anger längden på trafikerade banor utrustade med linje- och fjärrblockering. Bandelar som inte trafikeras exkluderas om trafiken lagts ner permanent. Bandelar inkluderas om bandelen är tillfälligt ur bruk på grund av banarbeten o.d.

Rad 15: Anger längden på trafikerade banor utrustade med Automatisk tågkontroll (förkortas ATC). Bandelar som inte trafikeras exkluderas om trafiken lagts ner permanent. Bandelar inkluderas om bandelen är tillfälligt ur bruk på grund av banarbeten o.d.

Rad 16: Anger antalet planskilda korsningar, exklusive plattformsförbindelser.

Rad 17: Anger antalet plankorsningar, exklusive plattformsförbindelser.

Rad 18: Anger det totala antalet korsningar i rad 16-17.

Rad 19 – 22: Särredovisning av de vägskyddsanordningar som förekommer vid de plankorsningar som redovisats i rad 17.

Rad 23: Anger underhållskostnader för järnvägsinfrastrukturen.

Rad 24: Anger investeringar i järnvägsinfrastrukturen.

Rad 25: Anger hur mycket energi som används av infrastrukturen.

B2: Järnvägar – personal för infrastrukturarbeten och trafikledning

I denna tabell redovisas den personal som är verksam med banunderhåll och trafikledning. Alla uppgifter i denna tabell som rör personalantal är medelvärden för aktuellt år.

Rad 1 – 2: Anger den totala tillgängliga personalstyrkan som arbetar med banarbeten och som är anställd och avlönad av infrastrukturförvaltare. Med tillgänglig personal menas anställd personal minus personal med olika typer av ledighet samt personal i annan verksamhet. Privata entreprenörer och konsulter ingår inte i uppgiften.

Rad 3 – 4: Anger den tillgängliga personalstyrkan som arbetar

B1: Railways – length of tracks, length of lines and investments

Row 1: Indicates length of tracks worked, sidings included (except private). Tracks not worked are excluded if they are permanently disused. Tracks being temporarily disused due to track work etc. are included.

Rows 2 – 6: Indicate length of lines worked. Lines not worked are excluded if they are permanently disused. Lines being temporarily disused due to track work etc. are included.

Rows 7 – 8: Indicate length of lines in Row 6 used for passenger traffic or freight traffic only.

Rows 9 – 13: Indicate length of electrified lines worked. Lines not worked are excluded if they are permanently disused. Lines being temporarily disused due to track work etc. are included.

Row 14: Indicates length of lines with automatic block system and Centralised Traffic Control (CTC). Lines not worked are excluded if they are permanently disused. Lines being temporarily disused due to track work etc. are included.

Row 15: Indicates length of lines with Automatic Train Control (ATC). Lines not worked are excluded if they are permanently disused. Lines being temporarily disused due to track work etc. are included.

Row 16: Indicates the number of grade separated crossings excluding platform gangways.

Row 17: Indicates the number of level-crossings excluding platform gangways.

Row 18: Indicates the total number of crossings in Rows 16-17.

Rows 19 – 22: Indicate the different types of protections at level-crossings indicated in Row 17.

Row 23: Indicates the maintenance costs of the rail infrastructure.

Row 24: Indicates the investment costs of the rail infrastructure.

Row 25: Indicates the energy consumption by the infrastructure.

B2: Railways – staff strength for infrastructure works and traffic control

This table shows the staff assigned to track maintenance and traffic control. All figures in this table relate to the annual mean staff strength.

Rows 1 – 2: Indicate the total staff available, assigned to track work and employed and paid by infrastructure managers. The staff available is calculated on the number of employees minus staff within certain types of leave of absence (mostly unpaid) and with combined appointment. Private contractors and advisers are not included.

Rows 3 – 4: Indicate available staff strength for traffic control employed and paid by infrastructure managers or rail undertak-

med trafikledning och som är anställd och avlönad av infrastrukturförvaltare eller tågoperatörer. Privata entreprenörer och konsulter ingår inte i uppgiften.

Rad 5 – 6: Anger den totala anställda personalstyrkan för infrastrukturarbeten och trafikledning som är anställd och avlönad av infrastrukturförvaltare eller tågoperatörer. Privata entreprenörer och konsulter ingår inte i uppgiften.

B3: Spårvägar – spårlängder, banlängder och investeringar

Rad 1: Anger längden på de spår, inklusive sidobanor, som trafikeras. Spårdelar som inte trafikeras exkluderas om trafiken lagts ner permanent. Spårdelar inkluderas om de tillfälligt tagits ur bruk på grund av banarbeten o.d.

Rad 2 – 4: Anger längden på de banor som trafikeras. Bandelar som inte trafikeras exkluderas om trafiken lagts ner permanent. Bandelar inkluderas om bandelen är tillfälligt ur bruk på grund av banarbeten o.d.

Rad 5: Anger längden på trafikerade banor utrustade med linje- och fjärrblockering. Bandelar som inte trafikeras exkluderas om trafiken lagts ner permanent. Bandelar inkluderas om bandelen är tillfälligt ur bruk på grund av banarbeten o.d.

Rad 6: Anger längden på trafikerade banor utrustade med Automatisk tågkontroll (förkortas ATC). Bandelar som inte trafikeras exkluderas om trafiken lagts ner permanent. Bandelar inkluderas om bandelen är tillfälligt ur bruk på grund av banarbeten o.d.

Rad 7: Anger underhållskostnader för spårvägsinfrastrukturen.

Rad 8: Anger investeringar i spårvägsinfrastrukturen.

Rad 9: Anger hur mycket energi som används av infrastrukturen.

B4: Spårvägar – personal för infrastrukturarbeten och trafikledning

I denna tabell redovisas den personal som är verksam med banunderhåll och trafikledning. Alla uppgifter i denna tabell som rör personalantal är medelvärden för aktuellt år.

Rad 1 – 2: Anger den totala tillgängliga personalstyrkan som arbetar med banarbeten och som är anställd och avlönad av infrastrukturförvaltare. Med tillgänglig personal menas anställd personal minus personal med olika typer av ledighet samt personal i annan verksamhet. Privata entreprenörer och konsulter ingår inte i uppgiften.

Rad 3 – 4: Anger den tillgängliga personalstyrkan som arbetar med trafikledning och som är anställd och avlönad av infrastrukturförvaltare eller tågoperatörer. Privata entreprenörer och konsulter ingår inte i uppgiften.

Rad 5 – 6: Anger den totala anställda personalstyrkan för infrastrukturarbeten och trafikledning som är anställd och avlönad av infrastrukturförvaltare eller tågoperatörer. Privata entreprenörer och konsulter ingår inte i uppgiften.

ings. Private contractors and advisers are not included.

Rows 5 – 6: Indicate the total staff strength for infrastructure works and traffic control being employed and paid by infrastructure managers or rail undertakings. Private contractors and advisers are not included.

B3: Trams – length of tracks, length of lines and investments

Row 1: Indicates length of tracks worked, sidings included. Tracks not worked are excluded if they are permanently disused. Tracks being temporarily disused due to track work etc. are included.

Rows 2 – 4: Indicate length of lines worked. Lines not worked are excluded if they are permanently disused. Lines being temporarily disused due to track work etc. are included.

Row 5: Indicates length of lines with automatic block system and Centralised Traffic Control (CTC). Lines not worked are excluded if they are permanently disused. Lines being temporarily disused due to track work etc. are included.

Row 6: Indicates length of lines with Automatic Train Control (ATC). Lines not worked are excluded if they are permanently disused. Lines being temporarily disused due to track work etc. are included.

Row 7: Indicates the maintenance costs of the tram infrastructure.

Row 8: Indicates the investment costs of the tram infrastructure.

Row 9: Indicates the energy consumption by the infrastructure.

B4: Trams – staff strength for infrastructure works and traffic control

This table shows the staff assigned to track maintenance and traffic control. All figures in this table relate to the annual mean staff strength.

Rows 1 – 2: Indicate the total staff available, assigned to track work and employed and paid by infrastructure managers. The staff available is calculated on the number of employees minus staff within certain types of leave of absence (mostly unpaid) and with combined appointment. Private contractors and advisers are not included.

Rows 3 – 4: Indicate available staff strength for traffic control employed and paid by infrastructure managers or rail undertakings. Private contractors and advisers are not included.

Rows 5 – 6: Indicate the total staff strength for infrastructure works and traffic control being employed and paid by infrastructure managers or rail undertakings. Private contractors and advisers are not included.

B5: Tunnelbanan – spårlängder, banlängder och investeringar

Rad 1: Anger längden på de spår, inklusive sidobanor, som trafikeras. Spårdelar som inte trafikeras exkluderas om trafiken lagts ner permanent. Spårdelar inkluderas om de tillfälligt tagits ur bruk på grund av banarbeten o.d.

Rad 2 – 4: Anger längden på de banor som trafikeras. Bandelar som inte trafikeras exkluderas om trafiken lagts ner permanent. Bandelar inkluderas om bandelen är tillfälligt ur bruk på grund av banarbeten o.d.

Rad 5: Anger längden på trafikerade banor utrustade med linje- och fjärrblockering. Bandelar som inte trafikeras exkluderas om trafiken lagts ner permanent. Bandelar inkluderas om bandelen är tillfälligt ur bruk på grund av banarbeten o.d.

Rad 6: Anger längden på trafikerade banor utrustade med Automatisk tågkontroll (förkortas ATC). Bandelar som inte trafikeras exkluderas om trafiken lagts ner permanent. Bandelar inkluderas om bandelen är tillfälligt ur bruk på grund av banarbeten o.d.

Rad 7: Anger underhållskostnader för tunnelbaneinfrastrukturen.

Rad 8: Anger investeringar i tunnelbaneinfrastrukturen.

Rad 9: Anger hur mycket energi som används av infrastrukturen.

B6: Tunnelbana – personal för infrastrukturarbeten och trafikledning

I denna tabell redovisas den personal som är verksam med banunderhåll och trafikledning. Alla uppgifter i denna tabell som rör personalantal är medelvärden för aktuellt år.

Rad 1 – 2: Anger den totala tillgängliga personalstyrkan som arbetar med banarbeten och som är anställd och avlönad av infrastrukturförvaltare. Med tillgänglig personal menas anställd personal minus personal med olika typer av ledighet samt personal i annan verksamhet. Privata entreprenörer och konsulter ingår inte i uppgiften.

Rad 3 – 4: Anger den tillgängliga personalstyrkan som arbetar med trafikledning och som är anställd och avlönad av infrastrukturförvaltare eller tågoperatörer. Privata entreprenörer och konsulter ingår inte i uppgiften.

Rad 5 – 6: Anger den totala anställda personalstyrkan för infrastrukturarbeten och trafikledning som är anställd och avlönad av infrastrukturförvaltare eller tågoperatörer. Privata entreprenörer och konsulter ingår inte i uppgiften.

C: Fordon

Tabeller som börjar med C innehåller uppgifter om antalet disponibla drag- och transportfordon. Uppgiften omfattar de fordon som disponeras av tågoperatören och avser de fordon som ägs, hyrs eller på annat sätt ställs till förfogande. Likaså inkluderas de fordon som *tillfälligtvis* hyrs ut till annan tågoperatör. Uppgiften exkluderar de fordon som hyrs ut till annan tågoperatör samt de fordon som *tillfälligtvis* hyrs in från en annan tågoperatör. Likaså exkluderas fordon som enbart används för tjänstetrafik samt de

B5: Metro – length of tracks, length of lines and investments

Row 1: Indicates length of tracks worked, sidings included. Tracks not worked are excluded if they are permanently disused. Tracks being temporarily disused due to track work etc. are included.

Rows 2 – 4: Indicate length of lines worked. Lines not worked are excluded if they are permanently disused. Lines being temporarily disused due to track work etc. are included.

Row 5: Indicates length of lines with automatic block system and Centralised Traffic Control (CTC). Lines not worked are excluded if they are permanently disused. Lines being temporarily disused due to track work etc. are included.

Row 6: Indicates length of lines with Automatic Train Control (ATC). Lines not worked are excluded if they are permanently disused. Lines being temporarily disused due to track work etc. are included.

Row 7: Indicates the maintenance costs of the metro infrastructure.

Row 8: Indicates the investment costs of the metro infrastructure.

Row 9: Indicates the energy consumption by the infrastructure.

B6: Metro – staff strength for infrastructure works and traffic control

This table shows the staff assigned to track maintenance and traffic control. All figures in this table relate to the annual mean staff strength.

Rows 1 – 2: Indicate the total staff available, assigned to track work and employed and paid by infrastructure managers. The staff available is calculated on the number of employees minus staff within certain types of leave of absence (mostly unpaid) and with combined appointment. Private contractors and advisers are not included.

Rows 3 – 4: Indicate available staff strength for traffic control employed and paid by infrastructure managers or rail undertakings. Private contractors and advisers are not included.

Rows 5 – 6: Indicate the total staff strength for infrastructure works and traffic control being employed and paid by infrastructure managers or rail undertakings. Private contractors and advisers are not included.

C: Rolling stock

Tables beginning with a C give numbers of vehicles available for tractive and transport. The figures relate to vehicles being at the operator's disposal and include vehicles being owned, leased or otherwise available. Equally included are vehicles being *temporarily* leased to another transport operator. The figures exclude vehicles leased to another transport operator and vehicles that are *temporarily* leased from another transport operator. Likewise excluded are vehicles reserved exclusively for

fordon som är avställda för försäljning eller skrotning. Om inte annat anges redovisar uppgifterna situationen vid årets slut.

C1: Dragfordon - Järnvägar

Rad 1–3: Anger antalet dragfordon fördelade efter användningsområde. Som dragfordon räknas lok och lokomotorer samt, för motorvagnar och motorvagnssätt, varje ingående vagn med minst en dragande axel. Då två vagnar har gemensam boggie typ Jacobsboggie med dragande axlar räknas en axel till varje vagn.

Rad 4–18: Anger antalet disponibla lok och lokomotorer fördelade efter drivmedelstyp och användningsområde (person- eller godstrafik). I de fall fordon används i blandad tjänst (både för person- och godstrafik) räknas fordonet till det användningsområde där det har sin huvudsakliga tjänst.

Som lok räknas dragfordon vilka uteslutande används för att dra järnvägsvagnar och som har en dragkraft på 110 kW eller högre i dragkroken. Som lokomotor räknas dragfordon vilka uteslutande används för att dra järnvägsvagnar och som har en dragkraft mindre än 110 kW i dragkroken.

Rad 19–21, 25–26: Anger antalet disponibla motorvagnssätt och motorvagnar. Med motorvagnssätt avses två eller fler permanent sammankopplade vagnar varav minst en vagn har dragande axlar och där de ingående vagnarna inte kan framföras var för sig som en motorvagn. Ett motorvagnssätt kännetecknas av att endast ändvagnarna har förarhytt. Vissa motorvagnssätt kan framföras kopplade till varandra. Exempel på motorvagnssätt är X2, X14, Y2 och Y32.

Med motorvagn avses en vagn med dragande axlar som kan framföras ensamt. En motorvagn kännetecknas av att den har en förarhytt i varje ände. Motorvagnar kan framföras kopplade till varandra. Exempel på motorvagn är Y1.

Med snabbtågskapacitet avses att motorvagnen eller motorvagnssättet skall kunna framföras med en största tillåtna hastighet på 200 km/h eller fortare. Motorvagnen eller motorvagnssättet redovisas oavsett om snabbtågskapaciteten utnyttjats eller ej under redovisat år.

Rad 22–24, 27–28: Anger antalet dragfordon i motorvagnssätt och motorvagnar. Med dragfordon avses vagnar med dragkraft. I motorvagnssätt räknas varje ingående vagn med minst en dragande axel som en vagn med dragkraft. Då två vagnar har gemensam boggie typ Jacobsboggie med dragande axlar räknas en axel till varje vagn. Motorvagnar räknas alltid som dragande vagnar.

Med snabbtågskapacitet avses att de dragande vagnarna skall kunna framföras med en största tillåtna hastighet på 200 km/h eller fortare. De dragande vagnarna redovisas oavsett om snabbtågskapaciteten utnyttjats eller ej under redovisat år.

Rad 29: Anger summan av motorvagnar och motorvagnssätt.

Rad 30: Anger summan av dragfordon i motorvagnar och motorvagnssätt.

C2: Dragfordon - Spårvägar

Rad 1: Anger antalet dragfordon i spårvagnssätt och spårvagnar.

works transport and those intended for sale or scrapping. Unless otherwise stated the data relates to the end-of-year situation.

C1: Tractive stock - Railways

Rows 1–3: Give numbers of tractive units divided into field of application (passenger and freight traffic). As a tractive unit counts locomotives and light rail motor tractors along with railcars and those units in railcar trainsets that have at least one hauling axle. When two units have a joint bogie like a Jacob's bogie one axle is counted to each unit.

Rows 4–18: Give numbers of locomotives and light rail motor tractors divided into field of application (passenger and freight traffic) and type of fuel. Vehicles used in mixed services (both passenger- and freight traffic) are assigned to the field of application where they do their primary service.

Locomotives are tractive vehicles solely used for hauling of railway vehicles and which have a power of 110 kW and above at the draw hook. Light rail motor tractors are tractive vehicles solely used for hauling of railway vehicles and which have a power of less than 110 kW at the draw hook.

Rows 19–21, 25–26: Give numbers of railcars and railcar trainsets. A railcar trainset is composed by two or more units which due to their construction can not be driven separately and where at least one unit has hauling axles. A railcar trainset characterises by that only the end units have driver's compartment. Some railcar trainsets can be driven coupled to each other. Examples of railcar trainsets are X2, X14, Y2 and Y32.

A railcar is a car with hauling axles that can be driven separately. A railcar characterises by that the car has driver's compartments in both ends. Railcars can be driven coupled to each other. An example of a railcar is Y1.

High-speed capacity means that the railcar or the railcar trainset has a permitted speed of 200 km/h or faster. The railcar or railcar trainset is accounted for regardless if the high-speed capacity has been utilised during the reported year.

Rows 22–24, 27–28: Give numbers of tractive units in railcars and railcar trainsets. In railcar trainsets each unit with at least one hauling axle is counted as a tractive unit. When two units have a joint bogie like a Jacob's bogie one axle is counted to each unit. Railcars are always accounted for as an tractive unit.

High-speed capacity means that the railcar or the railcar trainset has a permitted speed of 200 km/h or faster. The railcar or railcar trainset is accounted for regardless if the high-speed capacity has been utilised during the reported year.

Row 29: Gives the total number of railcars and railcar trainsets.

Row 30: Gives the total number of tractive units in railcars and railcar trainsets.

C2: Tractive stock - Trams

Row 1: Gives numbers of tractive units in tramcars and tramcar

Med dragfordon avses vagnar med dragkraft. I spårvagnssätt räknas varje ingående vagn med minst en dragande axel som en vagn med dragkraft. Då två vagnar har gemensam boggie typ Jacobsboggie med dragande axlar räknas en axel till varje vagn. Spårvagnar räknas alltid som dragande vagnar.

C3: Dragfordon – Tunnelbana

Rad 1: Anger antalet dragfordon i tunnelbanevagnsätt. Med dragfordon avses vagnar med dragkraft. Varje ingående vagn med minst en dragande axel räknas som en vagn med dragkraft. Då två vagnar har gemensam boggie typ Jacobsboggie med dragande axlar räknas en axel till varje vagn.

C4: Transportfordon – Järnvägar

Rad 1 – 6, 13 – 18 och 25 – 29: Anger det totala antalet disponibla godsvagnar (exklusive tjänstevagnar).

Rad 1, 13 och 25: Vagnar med littera G, H, I och T.

Rad 2, 14 och 26: Vagnar med littera E och F.

Rad 3, 15 och 27: Vagnar med littera K, L, O, R och S.

Rad 4 och 16: Vagnar med littera D.

Rad 5, 17 och 28: Vagnar med littera Z, U och Q.

Rad 7 – 12, 19 – 24 och 30 – 34: Anger den totala lastkapaciteten för disponibla godsvagnar (Summan av samtliga vagnars lastgräns).

Rad 7, 19 och 30: Vagnar med littera G, H, I och T.

Rad 8, 20 och 31: Vagnar med littera E och F.

Rad 9, 21 och 32: Vagnar med littera K, L, O, R och S.

Rad 10 och 22: Vagnar med littera D.

Rad 11, 23 och 33: Vagnar med littera Z, U och Q.

Rad 35: Anger antalet lokdragna sittvagnar.

Rad 36: Anger antalet lokdragna liggvagnar.

Rad 37: Anger antalet lokdragna sovvagnar.

Rad 38: Anger antalet lokdragna restaurangvagnar.

Rad 39: Anger antalet lokdragna resgodsvagnar. Vagnar med resgodsutrymme och sittplatser redovisas i rad 35 som sittvagnar.

Rad 40: Anger antalet lokdragna postvagnar.

Rad 41: Anger antalet lokdragna specialvagnar.

Rad 42: Anger summan av alla lokdragna vagnar.

trainsets. In tramcar trainsets each unit with at least one hauling axle is counted as a tractive unit. When two units have a joint bogie like a Jacob's bogie one axle is counted to each unit. Tramcars are always accounted for as an tractive unit.

C3: Tractive stock – Metro

Row 1: Gives numbers of tractive units in metrocar trainsets. In metrocar trainsets each unit with at least one hauling axle is counted as a tractive unit. When two units have a joint bogie like a Jacob's bogie one axle is counted to each unit.

C4: Transport stock - Railways

Rows 1 – 6, 13 – 18 and 25 – 29: Give the total number of freight wagons available excluding service vehicles.

Rows 1, 13 and 25: Wagons relating to the categories G, H, I and T.

Rows 2, 14 and 26: Wagons relating to the categories E and F.

Rows 3, 15 and 27: Wagons relating to the categories K, L, O, R and S.

Rows 4 and 16: Wagons relating to the category D.

Rows 5, 17 and 28: Wagons relating to the category Z, U and Q.

Rows 7 – 12, 19 – 24 and 30 – 34: Give the total loading capacity of freight wagons available (The sum of the load limits of all wagons).

Rows 7, 19 and 30: Wagons relating to the categories G, H, I and T.

Rows 8, 20 and 31: Wagons relating to the categories E and F.

Rows 9, 21 and 32: Wagons relating to the categories K, L, O, R and S.

Rows 10 and 22: Wagons relating to the category D.

Rows 11, 23 and 33: Wagons relating to the category Z, U and Q.

Row 35: Gives number of coaches hauled by locomotives.

Row 36: Gives number of couchette coaches hauled by locomotives.

Row 37: Gives number of sleeping cars hauled by locomotives.

Row 38: Gives number of dining cars hauled by locomotives.

Row 39: Gives number of vans for luggage hauled by locomotives.

Row 40: Gives number of mail vans hauled by locomotives.

Row 41: Gives number of special coaches hauled by locomotives.

Row 42: Gives the total number of vehicles hauled by locomotives.

Rad 43 – 44: Anger antalet vagnar med sittplatser i motorvagnar och motorvagnssätt samt hur många av dem som går i motorvagnssätt med snabbtågskapacitet. I motorvagnssätt räknas varje ingående vagnenhet som en separat vagn. Vagnenheter med snabbtågskapacitet redovisas oavsett om snabbtågskapaciteten utnyttjats eller ej under redovisat år. Med snabbtågskapacitet avses att motorvagnen skall kunna framföras med en största tillåtna hastighet på 200 km/h eller fortare.

Rad 45: Anger summan av antalet fordon i rad 42 och 43.

Rad 46: Anger antalet sittplatser i personvagnar (sittvagnar).

Rad 47 – 48: Anger antalet sittplatser i motorvagnar och motorvagnssätt och hur många av dem som finns i motorvagnssätt med snabbtågskapacitet. Med snabbtågskapacitet avses att motorvagnen skall kunna framföras med en största tillåtna hastighet på 200 km/h eller fortare.

Rad 49: Anger det totala antalet sittplatser i person- motor- och motorvagnssätt (summan av raderna 46 och 47).

Rad 50: Anger antalet sovplatser i sovvagnar.

Rad 51: Anger antalet sovplatser i liggvagnar.

Rad 52: Anger det totala antalet sovplatser i sov- och liggvagnar (summan av raderna 50 och 51).

Rad 53: Anger det totala antalet sitt- och sovplatser (summan av raderna 49 och 52).

C5: Transportfordon – Spårvagnar

Rad 1: Anger antalet ingående vagnar i spårvagnar och spårvagnssätt. I spårvagnssätt räknas varje ingående vagnenhet som en separat vagn.

Rad 2 – 3: Anger antalet sitt- och ståplatser i spårvagnar och spårvagnssätt.

C6: Transportfordon - Tunnelbana

Rad 1: Anger antalet ingående vagnar i tunnelbanevagnssätt. Varje ingående vagnenhet räknas som en separat vagn.

Rad 2 – 3: Anger antalet sitt- och ståplatser i tunnelbanevagnssätt.

D1: Trafik, anställda och energianvändning

Trafik

Trafikavsnittet anger producerad trafik på Svenska banor. Trafik på utländska banor är exkluderade. Rörelser på sidospår, bangårdar, lastplatser etc. ingår inte i uppgifterna.

Rad 1 – 9: Anger antalet tågkilometer av tåg i kommersiell trafik. Tågkilometer beräknas som sträckan i kilometer som ett tåg framförs på banan.

För persontrafik ingår de tåg med vilka passagerare kunnat färdas

tives.

Rows 43 – 44: Give numbers of vehicles with seats in railcars and railcar trainsets and of which in railcars with a high-speed capacity. In railcar trainsets each unit is counted separately. A high-speed capacity means that the unit has a permitted speed of 200 km/h or faster, the unit is accounted for regardless if the high-speed capacity has been utilised during the reported year.

Row 45: Gives the total number of vehicles in rows 42 and 43.

Row 46: Gives number of seats in coaches.

Rows 47 – 48: Give number of seats in railcars and railcar trainsets and of which in railcar trainsets with a high-speed capacity. High-speed capacity means that the trainset has a permitted speed of 200 km/h or faster, the unit is accounted for regardless if the high-speed capacity has been utilised during the reported year.

Row 49: Gives the total number of seats in the coaches, railcars and railcar trainsets (sum of rows 46 and 47).

Row 50: Gives number of berths in sleeping cars.

Row 51: Gives number of berths in couchette coaches.

Row 52: Gives the total number of berths in sleeping cars and couchette coaches (sum of rows 50 and 51).

Row 53: Gives the total number of seats and sleeping berths (sum of rows 49 and 52).

C5: Transport stock – Trams

Row 1: Gives number of units in tramcars and tramcar trainsets. In tramcar trainsets each unit is counted separately.

Rows 2 – 3: Give number of seats and standing places in tramcars and tramcar trainsets.

C6: Transport stock - Metro

Row 1: Gives number of units in metrocar trainsets, each unit is counted separately.

Rows 2 – 3: Give number of seats and standing places in metrocar trainsets.

D1: Traffic, staff and energy consumption

Traffic

The traffic section gives the traffic performed on Swedish lines. Traffic on foreign lines is excluded. Movements on sidings, railway yards, loading places, etc. are not included.

Rows 1 – 9: Give the total numbers of train-kilometres in revenue earning traffic. Train-kilometres calculate as the length in kilometres a train has been driven on the lines.

Passenger traffic figures include trains offered to passengers where

och där dessa passagerare genererat intäkter. Övriga tåg vars uppgift inte varit att transportera resenärer eller att resenärerna inte genererat intäkter ingår inte.

För godstrafik ingår de tåg som haft en kommersiell transportuppgift och där transportuppgiften genererat intäkter. Övriga tåg där uppgiften inte varit att transportera gods eller där transporten inte genererat intäkter ingår inte.

Rad 10 – 18: Anger antalet bruttotonkilometer av vagnar i kommersiell trafik.

För persontrafik beräknas "bruttotonkilometer av vagn" som vagnens vikt i ton gånger sträckan vagnen dragits eller körts i kilometer. För motorvagnar räknas både dragfordon och släpvagnar. Vikt av dragande lok eller vikt av passagerare och bagage ingår inte.

För godstrafik beräknas "bruttotonkilometer av vagn" som vikten av det lastade godset plus vagnens vikt i ton gånger sträckan vagnen dragits i kilometer. Vikt av dragande lok ingår inte.

För persontrafik ingår de tåg med vilka passagerare kunnat färdas och där dessa passagerare genererat intäkter. Övriga tåg vars uppgift inte varit att transportera resenärer eller att resenärerna inte genererat intäkter ingår inte.

För godstrafik ingår de tåg som haft en kommersiell transportuppgift och där transportuppgiften genererat intäkter. Övriga tåg där uppgiften inte varit att transportera gods eller där transporten inte genererat intäkter ingår inte.

Rad 19 – 21: Anger antalet sittplatskilometer i kommersiell trafik.

Sittplatskilometer beräknas som antalet sittplatser i en vagn gånger sträckan vagnen dragits eller körts. Sittplatser i restaurangvagnar, caféavdelningar och specialvagnar ingår inte.

Uppgifterna omfattar sittplatser i de vagnar med vilka passagerare kunnat färdas och där dessa passagerare genererat intäkter. Övriga sittplatser i vagnar som inte varit upplåtna för resande eller att transporten inte genererat intäkter ingår inte.

Rad 22: Anger antal tågakilometer av spårvagnar. Uppgiften omfattar de spårvagnståg med vilka passagerare kunnat färdas och där dessa passagerare genererat intäkter. Övriga spårvagnståg vars uppgift inte varit att transportera resenärer eller att resenärerna inte genererat intäkter ingår inte.

Rad 23: Anger "bruttotonkilometer av vagnar" i spårvägstrafik. "Bruttotonkilometer av vagn" beräknas som vagnens vikt i ton gånger sträckan vagnen dragits eller körts i kilometer. För spårvagnar räknas både dragfordon och släpvagnar. Vikt av passagerare och bagage ingår inte.

För spårvägstrafik ingår de spårvagnståg med vilka passagerare kunnat färdas och där dessa passagerare genererat intäkter. Övriga spårvagnståg vars uppgift inte varit att transportera resenärer eller att resenärerna inte genererat intäkter ingår inte.

Rad 24 – 26: Anger antalet sitt- och ståplatskilometer i spårvägstrafik. Sittplatskilometer beräknas som antalet sittplatser i en

those passengers have generated revenue. Other trains not offered to passengers or trains where the passengers have not generated revenues are not included.

Freight traffic figures include trains offering goods transport where the transports have generated revenue. Other trains not offering goods transport or trains where the transports have not generated revenue are not included.

Rows 10 – 18: Give the total numbers of gross hauled tonne-kilometres by wagons, railcars and coaches in revenue earning traffic

Passenger traffic figures calculate as the weight of a coach, railcar or railcar trailer in tonnes multiplied with the distance they have been hauled or driven in kilometres. Weights of hauling locomotives and of passenger and luggage are excluded.

Freight traffic figures calculate as the weight of the wagon plus the loaded goods in tonnes multiplied with the distance the wagon has been hauled in kilometres. The weights of hauling locomotives are excluded.

Passenger traffic figures include trains offered to passengers where those passengers have generated revenue. Other trains not offered to passengers or trains where the passengers have not generated revenues are not included.

Freight traffic figures include trains offering goods transport where the transport have generated revenue. Other trains not offering goods transport or trains where the transport have not generated revenue are not included.

Rows 19 – 21: Give the total numbers of seat-kilometres in revenue earning traffic.

Seat-kilometres calculate as the number of seats in a vehicle multiplied with the distance it has been hauled or driven in kilometres. Seats in dining cars, buffet cars and special cars are not included.

The figures comprehend seats offered to passengers in revenue earning traffic. Other seats not offered to passengers or seats in trains where the passengers have not generated revenues are not included.

Row 22: Gives the total number of train-kilometres by tram trains. The figure comprehends tram trains offered to passengers where those passengers have generated revenue. Other tram trains not offered to passengers or tram trains where the passengers have not generated revenue is not included.

Row 23: Gives the total number of gross hauled tonne-kilometres in tram traffic. The figures calculate as the weight of a tramcar or tramcar trailer in tonnes multiplied with the distance they have been hauled or driven in kilometres. Weights of passenger and luggage are excluded.

The figure comprehends tram trains offered to passengers where those passengers have generated revenue. Other tram trains not offered to passengers or trams where the passengers have not generated revenue is not included.

Rows 24 – 26: Give the total numbers of seat- and standing place kilometres. Seat-kilometres calculate as the number of seats in a

vagn gånger sträckan vagnen dragits eller körts. Ståplatskilometer beräknas som antalet ståplatser i en vagn gånger sträckan vagnen dragits eller körts.

Uppgifterna omfattar sittplatser i de vagnar med vilka passagerare kunnat färdas och där dessa passagerare genererat intäkter. Övriga sitt- och ståplatser i vagnar som inte varit upplåtna för resande eller att transporten inte genererat intäkter ingår inte.

Rad 27: Anger antal tågakilometer av tunnelbanetåg. Uppgiften omfattar de tunnelbanetåg med vilka passagerare kunnat färdas och där dessa passagerare genererat intäkter. Övriga tunnelbanetåg vars uppgift inte varit att transportera resenärer eller att resenärerna inte genererat intäkter ingår inte.

Rad 28: Anger "bruttotonkilometer av vagnar" i tunnelbanetrafik. "Bruttotonkilometer av vagn" beräknas som vagnens vikt i ton gånger sträckan vagnen dragits eller körts i kilometer. För tunnelbanevagnar räknas både dragfordon och släpvagnar. Vikt av passagerare och bagage ingår inte.

För tunnelbanetrafik ingår de tunnelbanetåg med vilka passagerare kunnat färdas och där dessa passagerare genererat intäkter. Övriga tunnelbanetåg vars uppgift inte varit att transportera resenärer eller att resenärerna inte genererat intäkter ingår inte.

Rad 29 – 31: Anger antalet sitt- och ståplatskilometer i tunnelbanetrafik. Sittplatskilometer beräknas som antalet sittplatser i en vagn gånger sträckan vagnen dragits eller körts. Ståplatskilometer beräknas som antalet ståplatser i en vagn gånger sträckan vagnen dragits eller körts.

Uppgifterna omfattar sitt- och ståplatser i de vagnar med vilka passagerare kunnat färdas och där dessa passagerare genererat intäkter. Övriga sitt- och ståplatser i vagnar som inte varit upplåtna för resande eller att transporten inte genererat intäkter ingår inte.

Antal anställda

Rad 32 – 41: Anger den tillgängliga personalstyrkan i medeltal som är verksam med järnvägs-, spårvägs- och tunnelbanetrafik.

Uppgiften omfattar den personal som är anställda av tågoperatörer inklusive personal anställda av andra företag vilkas verksamhet har direkt anknytning till tågtrafiken om personalantalet i dessa märkbart påverkar statistiken. Personal i verkstäder eller motsvarande ingår endast om de är anställda av en tågoperatör. Trafikledningspersonal, övriga entreprenörer och konsulter ingår inte i uppgiften.

Med trafikledningspersonal avses den personal som leder tågen på banan och som redovisas i tabellerna B2, B4 och B6. Annan personal verksam med ledning av trafik och transporter ingår i uppgiften. Med tillgänglig personal för trafik menas den anställda personal som, under året, till någon del av sin arbetstid varit verksam med järnvägs-, spårvägs- eller tunnelbanetrafik.

Uppgifterna beräknas som antalet timmar i järnvägs-, spårvägs- eller tunnelbanetrafik under året dividerat med årets normalarbets-tid för berörd personal.

vehicle multiplied with the distance it has been hauled or driven in kilometres. Standing place kilometres are calculated in a similar way.

The figures comprehend seats and standing places offered to passengers in revenue earning traffic. Other seats or standing places not offered to passengers or in trains where the passengers have not generated revenues are not included.

Row 27: Gives the total number of train-kilometres by metro trains. The figure comprehends metro trains offered to passengers where those passengers have generated revenue. Other metro trains not offered to passengers or metro trains where the passengers have not generated revenues are not included.

Row 28: Gives the total number of gross hauled tonne-kilometres in metro traffic. The figures calculate as the weight of a metrocar or metrocar trailer in tonnes multiplied with the distance they have been hauled or driven in kilometres. Weights of passenger and luggage are excluded.

The figure comprehends metro trains offered to passengers where those passengers have generated revenue. Other metro trains not offered to passengers or metro trains where the passengers have not generated revenues are not included.

Rows 29 – 31: Give the total numbers of seat- and standing place kilometres. Seat-kilometres calculate as the number of seats in a vehicle multiplied with the distance it has been hauled or driven in kilometres. Standing place kilometres are calculated in a similar way.

The figures comprehend seats and standing places offered to passengers in revenue earning traffic. Other seats or standing places not offered to passengers or in trains where the passengers have not generated revenues are not included.

Staff

Rows. 32 – 41: Give the mean strength of all railway, tram and metro operating staff available.

Figures comprehend the staff bound by an employment contract and paid directly by rail undertakings. Moreover, the figures also include the staff employed by other undertakings directly connected to train traffic if their numbers of staff employed influence the statistics, noticeably. Staff in working shops are included only if they are employed by rail undertakings. Staff for traffic control as well as private contractors and consultants are not included.

"Staff for traffic control" refers to the staff controlling the train movements on the line that is accounted for in tables B2, B4 and B6. Other staff controlling traffic and transport are included. The staff available is calculated on the number of employees that, throughout the reported year, to some part of their working hours been active with railway, tram or metro traffic.

The figures calculates as the number of hours worked with railway, tram or metro traffic divided with the total hours in a normal working year.

Energianvändning

Avsnittet energianvändning anger den totala energianvändningen av järnvägs-, spårvägs- och tunnelbanetrafik. Uppgifterna omfattar all energianvändning av trafiken och inkluderar trafik på sidospår, bangårdar och lastplatser.

Rad 42 – 44: Anger den totala elförbrukningen av järnvägstrafik inklusive förluster i nät och omformarstationer. Elförbrukning av infrastrukturen ingår inte utan redovisas i tabell B1.

Rad 45 – 47: Anger den totala dieselförbrukningen av järnvägs- trafik.

Rad 48: Anger den totala elförbrukningen av spårvägstrafik inklusive förluster i nät och omformarstationer. Elförbrukning av infrastrukturen ingår inte utan redovisas i tabell B3.

Rad 49: Anger den totala elförbrukningen av tunnelbanetrafik inklusive förluster i nät och omformarstationer. Elförbrukning av infrastrukturen ingår inte utan redovisas i tabell B5.

D2: Godstransporter på järnväg

Denna tabell redovisar transporterad godsmängd i ton och transportarbete i tonkilometer för olika trafikslag och varugrupper enligt NST/R och RID. Den last som redovisas är den verkliga fraktdebiterade vikten av det gods som transporteras. Tjänstetrafik ingår inte.

Som godsmängd i ton räknas godsvikten inklusive vikten av eventuell inpackning och lastpallar samt taravikten av containers, växelflak och semitrailers.

Transporterad godsmängd

Rad 1, 5 och 9: Anger den totala godsmängden transporterad som vagnslastgods på järnväg och hur den fördelar sig mellan in- och utland.

Rad 2, 6 och 10: Anger den totala godsmängden malm transporterad med Malmbanan och hur den fördelar sig mellan in- och utland.

Rad 3, 7 och 11: Anger den totala godsmängden transporterad som kombigods på järnväg och hur den fördelar sig mellan in- och utland.

Rad 4, 8 och 12: Anger den totala transporterade godsmängden och hur den fördelar sig mellan in- och utland.

Rad 13: Anger hur mycket av totalen (i rad 12), exklusive malm på Malmbanan, som transporteras i systemtåg.

Transportarbete

Rad 1 – 13: Anger transportarbete i tonkilometer. Uppgiften beräknas genom att multiplicera den fraktdebiterade vikten med den debiterade transportsträckan, inklusive transportarbete på matarbanor i samtrafik men exklusive transportarbete på utländska

Energy consumption

The energy consumption section gives the total energy consumption by railway, tram or metro traffic. The figures comprehend all energy consumption including activities at sidings, railway yards and loading places.

Rows 42 – 44: Give the total electricity consumption by railway traffic including losses in network and converter plants. Electricity consumption by infrastructure is excluded and accounted for in table B1.

Rows 45 – 47: Give the total diesel consumption by railway traffic.

Row 48: Gives the total electricity consumption by tram traffic including losses in network and converter plants. Electricity consumption by infrastructure is excluded and accounted for in table B3.

Row 49: Gives the total electricity consumption by metro traffic including losses in network and converter plants. Electricity consumption by infrastructure is excluded and accounted for in table B5.

D2: Goods transport by railway

This table gives the apportionment of freight carried and tonne-kilometres for rail freight traffic by traffic category and commodity according to the NST/R and RID classification. The load taken into account is the actual chargeable weight of the goods carried. Works traffic is not included.

As freight carried counts the weight of the loaded goods including all packing and pallets together with the tare-weight of containers, swap-bodies and road goods vehicles.

Freight carried

Rows 1, 5 and 9: Give the total weight in tonnes of freight carried as wagonloads and how it divides into domestic and international transports.

Rows 2, 6 and 10: Give the total weight in tonnes of ore carried on the Ore Railway and how it divides into domestic and international transports.

Rows 3, 7 and 11: Give the total weight in tonnes of freight carried as intermodal consignments and how it divides into domestic and international transports.

Rows 4, 8 and 12: Give the grand total weight in tonnes of freight carried and how it divides into domestic and international transports.

Row 13: Indicates how much of the total (row 12) excluding ore on the Ore Railway, that was transported as full train loads.

Transport performance

Rows 1 – 13: Give transport performance in tonne-kilometres. The figures are calculated by multiplying the chargeable weight by the chargeable distance carried, including the transport performance of feeder service on co-operating short-line railways but exclud-

sträckor.

Rad 1, 5 och 9: Anger det totala antalet tonkilometer av vagnslast-gods på järnväg och hur de fördelar sig mellan in- och utland.

Rad 2, 6 och 10: Anger det totala antalet tonkilometer av malm på Malmbanan och hur de fördelar sig mellan in- och utland.

Rad 3, 7 och 11: Anger det totala antalet tonkilometer av kombi-transporter på järnväg och hur de fördelar sig mellan in- och utland.

Rad 4, 8 och 12: Anger det totala antalet tonkilometer och hur de fördelar sig mellan in- och utland.

Rad 13: Anger hur mycket av totalen (i rad 12), exklusive malm på Malmbanan, som körs i systemtåg.

D3: Varugruppsfördelning av transporterat gods enligt NST/R

I tabell D3 redovisas transporterad godsmängd och transportarbete gruppvis efter NST/R:s indelning av varor. Vissa varuslag särredovisas.

D4: Farligt gods

I tabell D4 redovisas transporterad godsmängd och transportarbete gruppvis efter RID:s indelning av farligt gods.

D5: Persontransporter

I tabell D5 redovisas de persontransporter som utförs med järnväg, spårväg och tunnelbana. Järnvägens persontransporter delas upp i dem som körs i järnvägsföretagens egettrafiktåg och de som körs i länstrafikhuvudmannatåg.

En delresa sträcker sig mellan platsen där den resande stiger på ett järnvägsfordon till den plats där den resande stiger av samma järnvägsfordon (*kallas även för påstigande i viss statistik*).

En resa sträcker sig mellan platsen där den resande stiger på ett järnvägsfordon till den plats där den resande stiger av ett järnvägsfordon för att byta färdmedel eller för att resan avslutats. Byte mellan järnvägsfordon räknas inte som en av- och påstigning, en resa kan alltså bestå av flera delresor.

Rad 1 – 3: Anger antalet resor i järnvägsföretagens egettrafiktåg och hur många av dem som går med statligt stöd och hur många som går med länstrafikhuvudmannabiljett.

Rad 4 – 5: Anger antalet resor i länstrafikhuvudmannatåg och hur många av dem som har statligt stöd.

Rad 6 – 9: Anger det totala antalet resor (i raderna 1 och 4) och hur många av dem som körs med snabbtåg i fjärtrafik och hur många som körs i internationell respektive regional trafik.

Med regional trafik avses i huvudsak resor med medelreseavstånd mindre eller lika med 100 km. Även resor som är av samma karaktär

ing the transport performance on foreign lines.

Rows 1, 5 and 9: Give the total number of tonne-kilometres by wagonloads and how it divides into domestic and international transports.

Rows 2, 6 and 10: Give the total number of tonne-kilometres of ore carried on the Ore Railway and how it divides into domestic and international transports.

Rows 3, 7 and 11: Give the total number of tonne-kilometres by intermodal consignments and how it divides into domestic and international transports.

Rows 4, 8 and 12: Give the grand total number of tonne-kilometres and how it divides into domestic and international transports.

Row 13: Indicates how much of the total (row 12) excluding ore on the Ore Railway, that was performed as full train loads.

D3: Goods transported according to NST/R freight category

Table D3 gives tonnes carried and transport performance distributed over NST/R groups of commodities.

D4: Dangerous goods

Table D4 gives tonnes carried and transport performance distributed over RID groups of commodities.

D5: Passenger transport

Table D5 gives passenger transport performance in railway, tram and metro. Railway transport performance is divided into railway undertakings own-flag trains and county transport principal trains.

A partial journey start at the place a passenger boards a railway vehicle and ends at the place the passenger disembark the same vehicle (*is also called a boarding passenger in some statistics*).

A journey start at the place a passenger boards a railway vehicle and ends at the place the passenger disembark a railway vehicle to change the mode of transport or to terminate the journey. A change between trains is not regarded as a disembarking and embarking, a journey can accordingly consist of a number of partial journeys.

Rows 1 – 3: Give the number of journeys in railway undertakings own-flag trains and of which with state aid and of which with tickets issued by county transport principals.

Rows 4 – 5: Give the number of journeys in county transport principal trains and of which with state aid.

Rows 6 – 9: Give the total number of journeys (in rows 1 and 4) and of which on long distance high-speed trains, in international traffic and in regional traffic.

Regional traffic means mainly journeys with a journey distance shorter or equal to 100 km. In addition, journeys of the same char-

och där medelreseavtåndet något överstiger 100 km har inkluderats.

Rad 10 – 18: Anger personkilometer för resor redovisade i raderna 1 – 9. Uppgiften beräknas genom att summera samtliga resors längd i kilometer eller genom att multiplicera summan av alla resor med medelreslängden eller genom en kombination av dessa metoder. Personkilometer på utländsk sträcka är exkluderade.

Rad 19: Anger antalet resor med Länstrafikhuvudman i spårvagnstrafik.

Rad 20: Anger personkilometer för resor med Länstrafikhuvudman i spårvagn. Uppgiften beräknas genom att summera samtliga resors längd i kilometer eller genom att multiplicera summan av alla resor med medelreslängden eller genom en kombination av dessa metoder.

Rad 21: Anger antalet resor med Länstrafikhuvudman i tunnelbanetrafik.

Rad 22: Anger personkilometer för resor med Länstrafikhuvudman i tunnelbana. Uppgiften beräknas genom att summera samtliga resors längd i kilometer eller genom att multiplicera summan av alla resor med medelreslängden eller genom en kombination av dessa metoder.

E: Olyckor

E1: Olyckshändelser vid järnvägsdrift

Denna tabell redovisar antalet allvarliga olyckor, självmord och självmordsförsök vid järnvägsdrift i Sverige. Om inte annat anges krävs, för att händelsen skall redovisas, att ett järnvägsfordon varit i rörelse.

Med olycka avses en oönskad eller ouppåttlig händelse, eller en viss följd av händelser, som får skadliga följder. Som olycka räknas följaktligen inte händelser orsakade av sabotage, självmord eller försök till självmord. Tekniska fel som inte leder till något vidare olycksförlopp räknas inte heller som olyckor. Med allvarlig olycka avses att personer dödats eller skadats allvarligt eller att skador uppkommit till ett värde av mer än 10 000 Euro eller 100 000 SEK.

Som dödad vid olyckan räknas personer som avlider vid olyckstillfället eller inom 30 dagar som följd av olyckan. En skada bedöms som allvarlig om den lett till sjukskrivning i mer än 14 dagar. Statistiken omfattar endast allvarliga olyckor.

Rad 1 – 5: Anger antalet olyckshändelser vid tågrörelse. Med tågrörelse avses rörelse med järnvägsfordon mellan två bevakade stationer (olyckor vid växling och liknande ingår inte). Varje olycka anges en gång. Om till exempel en sammanstötning lett till en urspårning anges enbart sammanstötningen. Den första händelsen i ett förlopp av flera är således den som noteras i tabellen.

Urspårning vid tågrörelse: En olycka där minst ett hjul på ett tåg lämnar rälsen.

Sammanstötning: Avser dels kollision mellan ett tåg och ett järnvägsfordon (*kallas även tågekollision*), dels då ett tåg kör på ett föremål (förutom föremål som tappats av en vägtrafikanter på en plankorsning) (*kallas även tåg påkörning*).

acter with a journey distance slightly longer than 100 km are included.

Rows 10 – 18: Give passenger-kilometres of journeys shown in in rows 1 – 9. The figures are calculated by summing up each journey length in kilometres or by multiplying the sum of all journeys by the mean journey distance or by a combination of these methods. Passenger-kilometres covered outside Sweden are excluded.

Row 19: Gives the number of journeys with county transport principals in tram traffic.

Row 20: Gives passenger-kilometres of journeys with county transport principals in trams. The figures are calculated by summing up each journey length in kilometres or by multiplying the sum of all journeys by the mean journey distance or by a combination of these methods.

Row 21: Gives the number of journeys with county transport principals in metro traffic.

Row 22: Gives passenger-kilometers of journeys with county transport principals in metros. The figures are calculated by summing up each journey length in kilometres or by multiplying the sum of all journeys by the mean journey distance or by a combination of these methods.

E: Accidents

E1: Accidents in railway operations

This table shows the number of significant railway operating accidents, suicides and attempted suicides. Unless otherwise stated, for an accident to be included in the table it must be associated with railway stock movements.

Accident means unwanted or unintended sudden event or a specific chain of events which have harmful consequences. Thus accidents do not include intentional acts such as sabotage, suicide or suicide attempt. Technical errors are not included unless they cause accidental events. Significant accident means accident resulting in at least one killed or seriously injured person or with damages at more than 10,000 Euro or 100,000 SEK.

Persons killed as a result of the accident includes fatalities within 30 days after the accident. Serious injuries means injuries involving incapacity to work for more than fourteen days. Only significant accidents are reported in the statistics.

Rows 1 – 5: Indicate the number of accidents during train movements, i.e. all railway stock movements between two manned stations. Each accident is counted only once. For instance, if a collision causes a derailment, only the collision is counted since this is the initial cause of the accident as a whole. Accidents at shunting activity or similar are not included.

Derailment of trains in motion: An accident where at least one wheel on a train leaves the rail.

Collision of trains in motion: Means a collision between a train and a railway vehicle, as well as a collision with an object (except objects dropped by road users at level crossings).

Kollision vid vägkorsning i plan: Avser en olycka på en plankorsning, med inblandning av minst ett vägtrafikfordon, inklusive cykel eller gående eller ett föremål som tappats av en vägtrafikanter.
Andra olyckshändelser: Olyckor som inte kategoriseras som urspårning vid tågrörelse, sammanstötning vid tågrörelse eller kollision vid vägkorsning i plan.

Rad 6: Anger antalet tillfällen (inte antalet avlidna eller allvarligt skadade) när självmord eller försök till självmord skett vilket gör att summan av antalet skadade och avlidna i raderna 11 och 16 kan överstiga denna siffra. Med självmord avses en avsiktlig självdestruktiv handling som leder till döden. Uppgiften omfattar endast antalet tillfällen som sker vid tågrörelse.

Rad 7 – 16: Anger antalet avlidna och allvarligt skadade personer på järnvägens område där järnvägsfordon varit i rörelse.

Rad 7 och 12: Anger avlidna respektive allvarligt skadade resande. Med resande avses personer som reser med tåg och som inte ingår i tågets personal. Till resande räknas även den som stiger av eller på ett tåg. Olyckor vid på- eller avstigning redovisas dock endast om fordonet varit i rörelse vid olyckan.

Rad 8 och 13: Anger avlidna respektive allvarligt skadade järnvägsanställda. Med järnvägsanställda avses här personer som har en anställning knuten till järnvägen och som tjänstgör då en olycka inträffar.

Rad 9 och 14: Anger övriga avlidna respektive allvarligt skadade. Med övriga avses personer som inte räknas som resande eller järnvägsanställda. Största delen utgörs av avlidna/skadade vid olyckor i plankorsningar och obehörigt spårinträngande. Som övriga räknas även tjänstgörande post-, polis-, och tullpersonal, personal för tågservering eller motsvarande samt personer som medföljer för tillsyn av gods eller djur.

Rad 11: Utöver summan avlidna vid olyckor som anges i rad 10 anges här även antalet avlidna vid självmord.

Rad 16: Utöver summan allvarligt skadade vid olyckor som anges i rad 15 anges här även antalet allvarligt skadade vid försök till självmord.

Rad 17 – 18: Anger antalet dödade och allvarligt skadade personer per tio miljoner resande respektive per en miljard personkilometer.

Rad 19 – 24: Anger kollisioner vid plankorsningar. Notera att detta är en särredovisning och att olyckorna redan tidigare redovisats i rad 3.

E2: Olyckshändelser vid spårvägsdrift

Denna tabell redovisar antalet allvarliga olyckor, självmord och självmordsförsök vid spårvägsdrift i Sverige. Om inte annat anges krävs, för att händelsen skall redovisas, att ett spårvägsfordon varit i rörelse.

Med olycka avses en oönskad eller ouppstålig händelse, eller en viss följd av händelser, som får skadliga följder. Som olycka räknas följaktligen inte händelser orsakade av sabotage, självmord eller försök till självmord. Tekniska fel som inte leder till något vidare olycksförlopp räknas inte heller som olyckor. Med allvarlig olycka

Collision at level crossing: Means an accident at a level crossing, with presence of at least one road vehicle, including bicycle, or pedestrian or an object dropped by a road user.

Other accident: Accidents not categorised as derailment of trains in motion, collision of trains in motion or collision at level crossing.

Row 6: Indicates the number of occasions for suicides or attempted suicides giving that the sum of fatalities and seriously injured in rows 11 and 16 can exceed the figure. Suicide means an intentional self-destructive act leading to death. The sum only includes occasions involving rolling stock.

Rows 7 – 16: Indicate numbers of fatalities and seriously injured persons on railway premises associated with railway stock movements.

Rows 7 and 12: Indicate passengers dead and seriously injured respectively. Passenger: any person making a journey in a railway vehicle or embarking/disembarking the same. Railway employees in duty are not included. Accidents at embarking/disembarking are only included if the vehicle was in motion.

Rows 8 and 13: Indicate railway employees dead and seriously injured respectively. Railway employee: any person belonging to Railway staff and on duty at the time of the accident.

Rows 9 and 14: Indicate other persons dead or seriously injured. Other persons: Persons who are neither passenger nor railway employees but mostly person dead or seriously injured as a result of level-crossing accidents. Also included are persons belonging to Post Office, Police and Customs staff on duty as well as staff belonging to other entities, such as train catering, working for the Railway, and equally convoyers of freight and livestock.

Row 11: In addition to the sum of fatalities by accidents in row 10 is here the total number of deceased by suicide given.

Row 16: In addition to the sum of seriously injured by accidents in row 15 is here the total number of seriously injured caused by attempted suicide given.

Rows 17 – 18: Indicate the number of passengers killed and seriously injured for every ten million passengers and for every billionth passenger-kilometre respectively.

Rows 19 – 24: Indicate the collisions at level-crossings. N.B. this is a special account and the accidents may already have been accounted for in row 3.

E2: Tram operating accidents

This table shows the number of significant tramway operating accidents, suicides and attempted suicides. Unless otherwise stated, for an accident to be included in the table it must be associated with tramway stock movements.

Accident means unwanted or unintended sudden event or a specific chain of events which have harmful consequences. Thus accidents do not include intentional acts such as sabotage, suicide or suicide attempt. Technical errors are not included unless they cause accidental events. Significant accident means acci-

avses att personer dödats eller skadats allvarligt eller att skador uppkommit till ett värde av mer än 10 000 Euro eller 100 000 SEK.

Som dödad vid olyckan räknas personer som avlider vid olycks-tillfället eller inom 30 dagar som följd av olyckan. En skada bedöms som allvarlig om den lett till sjukskrivning i mer än 14 dagar. Statistiken omfattar endast allvarliga olyckor.

Rad 1 – 6: Anger antalet olyckshändelser vid tågrörelse. Med tågrörelse avses rörelse med spårvägsfordon mellan två hållplatser (olyckor vid växlingar och liknande ingår inte). Varje olycka anges en gång. Om till exempel en sammanstötning lett till en urspårning anges enbart sammanstötningen. Den första händelsen i ett förlopp av flera är således den som noteras i tabellen.

Urspårning vid tågrörelse: En olycka där minst ett hjul på en spårvagn lämnar rälsen.

Sammanstötning: Avser dels kollision mellan en spårvagn och en annan spårvagn (*kallas även tågkollision*), dels då en spårvagn kör på ett föremål (förutom föremål som tappats av en vägtrafikanter på en plankorsning) (*kallas även tågpåkörning*).

Kollision vid vägkorsning i plan: Avser en olycka på en plankorsning, med inblandning av minst ett vägtrafikfordon, inklusive cykel eller gående eller ett föremål som tappats av en vägtrafikanter.

Vägtrafikolycka: Avser en sammanstötning vid spårvägstrafik i gatumiljö mellan spårfordon och vägtrafikfordon, inklusive cykel.

Andra olyckshändelser: Olyckor som inte kategoriseras som urspårning vid tågrörelse, sammanstötning vid tågrörelse, kollision vid vägkorsning i plan eller vägtrafikolycka.

Rad 7: Anger antalet tillfällen (inte antalet avlidna eller allvarligt skadade) när självmord eller försök till självmord skett vilket gör att summan av antalet skadade och avlidna i raderna 12 och 17 kan överstiga denna siffra. Med självmord avses en avsiktlig självdestruktiv handling som leder till döden. Uppgiften omfattar endast antalet tillfällen som sker vid tågrörelse med spårvagn.

Rad 8 – 17: Anger antalet avlidna och allvarligt skadade personer vid spårvägsdrift där spårvägsfordon varit i rörelse.

Rad 8 och 13: Anger avlidna respektive allvarligt skadade resande. Med resande avses personer som reser med spårvagn och som inte ingår i spårvagnens personal. Till resande räknas även den som stiger av eller på en spårvagn. Olyckor vid på- eller avstigning redovisas dock endast om fordonet varit i rörelse vid olyckan.

Rad 9 och 14: Anger avlidna respektive allvarligt skadade spårvägsanställda. Med spårvägsanställda avses personer som har en anställning knuten till spårvägen och som var i tjänst vid olycks-tillfället.

Rad 10 och 15: Anger övriga avlidna respektive allvarligt skadade. Med övriga avses personer som inte räknas som resande eller spårvägsanställda.

Rad 12: Utöver summan avlidna vid olyckor som anges i rad 11 anges här även antalet avlidna vid självmord.

Rad 17: Utöver summan allvarligt skadade vid olyckor som anges

dent resulting in at least one killed or seriously injured person or with damages at more than 10,000 Euro or 100,000 SEK.

Persons killed as a result of the accident includes fatalities within 30 days after the accident. Serious injuries means injuries involving incapacity to work for more than fourteen days. Only significant accidents are reported in the statistics.

Rows 1 – 6: Indicate the number of accidents during train movement, i.e. all tram stock movements in tram systems. Each accident is counted only once. For instance, if a collision causes a derailment, only the collision is counted since this is the initial cause of the accident as a whole. Accidents at shunting activity or similar are not included.

Derailment of trains in motion: An accident where at least one wheel on a tram leaves the rail.

Collision of trains in motion: Means a collision between a tram and another tram, as well as a collision with an object (except objects dropped by road users at level crossings).

Collision at level crossing: Means an accident at a level crossing, with presence of at least one road vehicle, including bicycle, or pedestrian or an object dropped by a road user.

Road accident: Means an accident on a street between a tram and a road vehicle, including bicycle.

Other accident: Accidents not categorised as derailment of trains in motion, collision of trains in motion, collision at level crossing or road accident.

Row 7: Indicates the number of occasions for suicides or attempted suicides giving that the sum of fatalities and seriously injured in rows 12 and 17 can exceed the figure. Suicide means an intentional self-destructive act leading to death. The sum only includes occasions involving rolling stock.

Rows 8 – 17: Indicate numbers of fatalities and seriously injured persons on tram premises associated with tram stock movements.

Rows 8 and 13: Indicate passengers dead and seriously injured respectively. Passenger: any person making a journey in a tram vehicle or embarking/d disembarking the same. Tram employees in duty are not included. Accidents at embarking/d disembarking are only included if the vehicle was in motion.

Rows 9 and 14: Indicate tram employees dead and seriously injured respectively. Tram employee: any person belonging to tram staff and on duty at the time of the accident.

Rows 10 and 15: Indicate other persons dead or seriously injured. Other persons: Persons who are neither passenger nor tram employees.

Row 12: In addition to the sum of fatalities by accidents in row 11 is here the total number of deceased by suicide given.

Row 17: In addition to the sum of seriously injured by accidents

i rad 16 anges här även antalet allvarligt skadade vid försök till självmord.

Rad 18 – 19: Anger antalet dödade och skadade personer per tio miljoner resande respektive per en miljard personkilometer.

E3: Olyckshändelser vid tunnelbanedrift

Denna tabell redovisar antalet allvarliga olyckor, självmord och självmordsförsök vid tunnelbanedrift i Sverige. Om inte annat anges krävs, för att händelsen skall redovisas, att ett tunnelbanefordon varit i rörelse.

Med olycka avses en oönskad eller ouppsåtlig händelse, eller en viss följd av händelser, som får skadliga följder. Som olycka räknas följaktligen inte händelser orsakade av sabotage, självmord eller försök till självmord. Tekniska fel som inte leder till något vidare olycksförlopp räknas inte heller som olyckor. Med allvarlig olycka avses att personer dödats eller skadats allvarligt eller att skador uppkommit till ett värde av mer än 10 000 Euro eller 100 000 SEK.

Som dödad vid olyckan räknas personer som avlider vid olyckstillfället eller inom 30 dagar som följd av olyckan. En skada bedöms som allvarlig om den lett till sjukskrivning i mer än 14 dagar. Statistiken omfattar endast allvarliga olyckor.

Rad 1 – 4: Anger antalet olyckshändelser vid tågrörelse. Med tågrörelse avses rörelse med tunnelbanefordon mellan tunnelbanestationer (olyckor vid växlingar och liknande ingår inte). Varje olycka anges en gång. Om till exempel en sammanstötning lett till en urspårning anges enbart sammanstötningen. Den första händelsen i ett förlopp av flera är således den som noteras i tabellen.

Urspårning vid tågrörelse: En olycka där minst ett hjul på ett tåg lämnar rälsen.

Sammanstötning: Avser dels kollision mellan ett tåg och ett annat tunnelbanefordon (*kallas även tågekollision*), dels där ett tåg kör på ett föremål (*kallas även tågpåkörning*).

Andra olyckshändelser: Olyckor som inte kategoriseras som urspårning vid tågrörelse eller sammanstötning vid tågrörelse.

Rad 5: Anger antalet tillfällen (inte antalet avlidna eller allvarligt skadade) när självmord eller försök till självmord skett vilket gör att summan av antalet skadade och avlidna i raderna 10 och 15 kan överstiga denna siffra. Med självmord avses en avsiktlig självdestruktiv handling som leder till döden. Uppgiften omfattar endast antalet tillfällen som sker vid tågrörelse i tunnelbanan.

Rad 6 – 15: Anger antalet avlidna och allvarligt skadade personer vid tunnelbanedrift där tunnelbanefordon varit i rörelse.

Rad 6 och 11: Anger avlidna respektive allvarligt skadade resande. Med resande avses personer som reser med tunnelbanan inklusive på och avstignande. Olyckor vid på- eller avstigning redovisas dock endast om fordonet varit i rörelse vid olyckan. Anställda vid tunnelbanan som vid olyckstillfället var i tjänst ingår inte.

Rad 7 och 12: Anger avlidna respektive allvarligt skadade tunnelbaneanställda. Med tunnelbaneanställda avses personer som har en anställning knuten till tunnelbanan och som var i tjänst vid olycks-

in row 16 is here the total number of seriously injured caused by attempted suicide given.

Rows 18 – 19: Indicate the number of persons killed and seriously injured for every ten million passengers and for every billionth passenger-kilometre respectively.

E3: Metro operating accidents

This table shows the number of significant metro operating accidents, suicides and attempted suicides. Unless otherwise stated, for an accident to be included in the table it must be associated with metro stock movements.

Accident means unwanted or unintended sudden event or a specific chain of events which have harmful consequences. Thus accidents do not include intentional acts such as sabotage, suicide or suicide attempt. Technical errors are not included unless they cause accidental events. Significant accident means accident resulting in at least one killed or seriously injured person or with damages at more than 10,000 Euro or 100,000 SEK.

Persons killed as a result of the accident includes fatalities within 30 days after the accident. Serious injuries means injuries involving incapacity to work for more than fourteen days. Only significant accidents are reported in the statistics.

Rows 1 – 4: Indicate the number of accidents during train movements, i.e. all metro stock movements on metro lines. Each accident is counted only once. For instance, if a collision causes a derailment, only the collision is counted since this is the initial cause of the accident as a whole. Accidents at shunting activity or similar are not included.

Derailement of trains in motion: An accident where at least one wheel on a train leaves the rail.

Collision of trains in motion: Means a collision between a train and another metro vehicle, as well as a collision with an object.

Other accident: Accidents not categorised as derailment of trains in motion or collisions of trains in motion.

Row 5: Indicates the number of occasions for suicides or attempted suicides giving that the sum of fatalities and seriously injured in rows 10 and 15 can exceed the figure. Suicide means an intentional self-destructive act leading to death. The sum only includes occasions involving rolling stock.

Rows 6 – 15: Indicate numbers of fatalities and seriously injured persons on metro premises associated with metro stock movements.

Rows 6 and 11: Indicate passengers dead and seriously injured respectively. Passenger: any person making a journey in a metro vehicle or embarking/disembarking the same. Metro employees in duty are not included. Accidents at embarking/disembarking are only included if the vehicle was in motion.

Rows 7 and 12: Indicate metro employees dead and seriously injured respectively. Metro employee: any person belonging to metro staff and on duty at the time of the accident.

tillfället.

Rad 8 och 13: Anger övriga avlidna respektive allvarligt skadade. Med övriga avses personer som inte räknas som resande eller tunnelbaneanställda.

Rad 10: Utöver summan avlidna vid olyckor som anges i rad 9 anges här även antalet avlidna vid självmord.

Rad 15: Utöver summan allvarligt skadade vid olyckor som anges i rad 14 anges här även antalet allvarligt skadade vid försök till självmord.

Rad 16 – 17: Anger antalet dödade och skadade personer per tio miljoner resande respektive per en miljard personkilometer.

Rows 8 and 13: Indicate other persons dead or seriously injured. Other persons: Persons who are neither passenger nor metro employees.

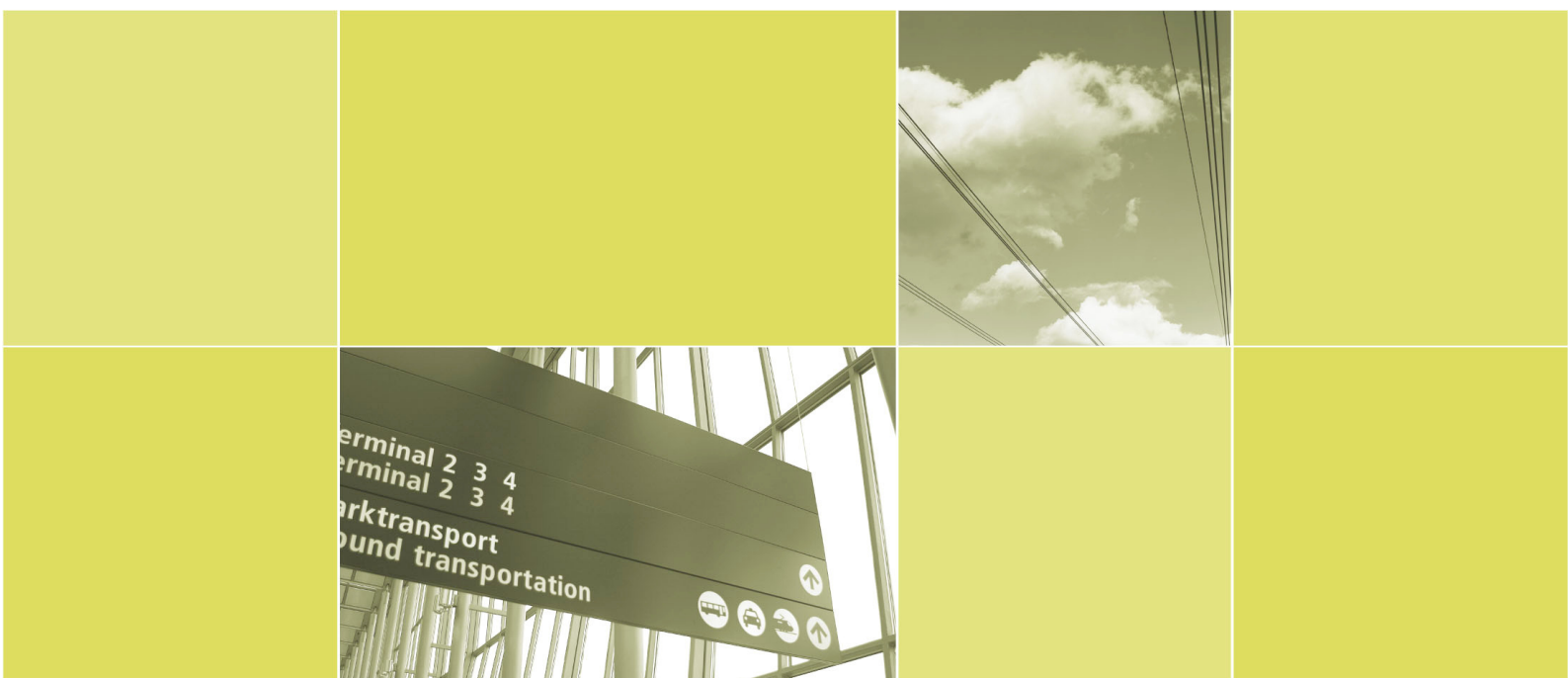
Row 10: In addition to the sum of fatalities by accidents in row 9 is here the total number of deceased by suicide given.

Row 15: In addition to the sum of seriously injured by accidents in row 14 is here the total number of seriously injured caused by attempted suicide given.

Rows 16 – 17: Indicate the number of persons killed and seriously injured for every ten million passengers and for every billionth passenger-kilometre respectively.

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*. 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
www.sika-institute.se



BANVERKET



Sveriges officiella statistik