

Bantrafik 2009 Statistik
Rail traffic 2009 2010:21

Bantrafik 2009 Statistik
Rail traffic 2009 2010:21

Trafikanalys

Adress: Sveavägen 90

113 59 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Producent: Trafikverket

Publiceringsdatum: 2010-12-16

Förord

Den senaste tiden har järnvägstrafikens utbud i form av platskilometer slagit rekord varje år. Det slogs ett nytt rekord även 2009 trots att det totala antalet sittplatser minskade. Detta tyder på att de tillgängliga resurserna utnyttjas mer.

Resande- och godstågens sammanlagda körda kilometer uppgick 2009 till 136 miljoner tågkilometer vilket är en av de högsta noteringarna någonsin. Dieselförbrukningen för järnvägstrafiken var den lägsta sedan 1953 och trenden fortsätter mot minskad fossilbränsleanvändning inom bantrafiken.

Den officiella statistiken om bantrafik – järnväg, spårväg och tunnelbana – är till för att ge såväl branschens egna aktörer som utredare, forskare och allmänheten objektiv och allmänt tillgänglig information om utvecklingen inom hela sektorn.

Trafikverket biträder Trafikanalys med att samla in, kvalitetsgranska och sammanställa uppgifter från bland annat operatörer och infrastrukturförvaltare. Trafikanalys är statistikansvarig myndighet. Projektledare för Bantrafik 2009 vid Trafikverket har varit Lars Sjöberg och vid Trafikanalys Johan Bjurström.

Slutligen vill vi rikta ett stort tack till de uppgiftslämnare som bidragit till att denna rapport kunnat sammanställas.

Östersund och Borlänge, december 2010

Trafikanalys

Trafikverket

Per-Åke Vikman
Avdelningschef

Lennart Kallander
Chef Samhälle -
Planeringsavdelningen

Innehåll

Förord	3
Sammanfattning.....	7
Summary	8
1 Infrastruktur, anställda och energianvändning.....	9
1.1 Viktiga händelser under året.....	9
1.2 Järnväg.....	9
Infrastruktur	9
Anställda.....	11
1.3 Spårväg och tunnelbana.....	11
Infrastruktur	11
Anställda.....	12
2 Fordon	15
2.1 Järnväg.....	15
Dragfordon.....	15
Transportfordon – godstrafik	16
Transportfordon – persontrafik.....	16
3 Trafik, anställda och energianvändning	19
3.1 Järnväg.....	19
Utbud.....	19
Anställda.....	20
Energianvändning.....	20
3.2 Spårväg och tunnelbana.....	20
Utbud.....	20
Anställda.....	22
4 Godstransporter	23
4.1 Godsmängd	23
4.2 Transportarbete	24
5 Persontransporter	27
5.1 Järnväg.....	27
5.2 Spårväg och tunnelbana.....	28
6 Tabeller/Tables	31
6.1 Tabellförteckning/Table list	32

7	Metod och kvalitet	51
7.1	Statistikens innehåll	51
	Statistiska målstorheter	51
	Objekt och population	51
	Variabler	51
	Redovisningsgrupper	52
	Referenstider	52
7.2	Statistikens tillförlitlighet.....	52
	Tillförlitlighet totalt	52
	Osäkerhetskällor	52
	Urval	53
	Uppgiftsinsamling/mätning	53
	Svarsbortfall.....	53
	Bearbetning	53
7.3	Statistikens aktualitet	53
	Frekvens.....	53
	Framställningstid.....	54
	Punktlighet.....	54
7.4	Jämförbarhet och sam användbarhet	54
	Jämförbarhet över tiden	54
	Sam användbarhet med annan statistik	54
7.5	Tillgänglighet och förståelighet	54
	Spridningsformer	54
7.6	Tidigare publicering av officiell statistik	54
8	Definitioner.....	57
8.1	A. Sammandrag över järnvägstrafiken i Sverige	57
8.2	B. Infrastruktur	59
8.3	C: Fordon.....	63
8.4	D: Trafik och transporter	66

Sammanfattning

Under 2009 uppgick trafikarbetet till 136 miljoner tågkilometer för resande- och godståg, vilket var en minskning med 4 procent jämfört med rekordåret 2008.

Antalet dragfordon i järnvägstrafik fortsatte att öka under 2009, även om ökningen från 2008 var knapp, och jämfört med 2004 har antalet ökat med 45 procent.

Järnvägstrafikens dieselförbrukning under 2009 var den lägsta sedan 1953. 24 488 m3 diesel förbrukades och det var en minskning med 11 procent jämfört med 2008.

I hela kollektivtrafiken mäts utbudet med platskilometer. Järnvägstrafiken ökade utbudet av platskilometer med 3 procent 2009, sedan 2004 var ökningen 19 procent. 2009 års utbud är det högsta någonsin för järnvägstrafik. För tunnelbana och spårvagn räknas utbudet i stå- och sittplatser. I spårvagnstrafiken ökade utbudet 2009 med 6 procent. Sedan 2004 var ökningen 23 procent. Även för spårvagnarna var utbudet det högsta som uppmätts. Utbudet av platser inom tunnelbanan ökade med 2 procent och det har inte varit så stort sedan 1998. Mellan 2004 och 2009 ökade utbudet med 9 procent.

De senaste årens kraftiga ökning av resandet med järnväg avtog under 2009. Det gjordes 179 miljoner resor under året vilket var lika många som under 2008. Transportarbetet slog rekord även under 2009, det ökade med 2 procent till 11,3 miljarder personkilometer. Transportarbetet som utfördes av järnvägsföretagens egentrafiktåg minskade med 4 procent och det transportarbete som utfördes av länstrafikhuvudmannatåg ökade med 13 procent jämfört med 2008. Sedan 2004 har persontransportarbetet ökat med 31 procent.

Antalet resande med spårvagn fortsatte att öka, resandet har ökat varje år sedan den officiella statistikens införande 2000. Under 2009 ökade antalet resor med 1 procent och de senaste fem åren har antalet resor ökat med 15 procent. Även transportarbetet har ökat varje år sedan 2000. Det gjorde det även 2009 även om ökningen var marginell. Sedan 2004 har transportarbetet ökat med 13 procent. Antalet resande med tunnelbana hade bara ökat marginellt sedan 2008. De senaste fem åren har tunnelbaneresandet ökat med 10 procent, både i antalet resor och i personkilometer.

Summary

During 2009, traffic performance was 136 million train-kilometers for passenger and freight traffic, which was the highest level since 1956.

The total tractive stock in railway traffic kept increasing during 2009, and was up 45 per cent since 2004.

For public transport as a whole, the supply is measured in seat-kilometres. In 2009, railway traffic increased its supply by 3 per cent and the increase was 19 per cent over the five-year period. For the metro and trams, standing places are also included when calculating supply. In 2009, tram traffic increased its supply by 6 per cent and the increase was 23 per cent over the five-year period. The figures for both railway and tram traffic are the highest ever. For the metro, the supply of places increased by 2 per cent in 2009 and reached the highest level since 1998. Since 2004, metro supply has increased by a total of 9 per cent.

The last years' considerable increase of journeys by train stopped during 2009. 179 million journeys were made during the year, which was equally as many as during 2008. The transport performance struck a record even during 2009, with an increase of 2 per cent to 11,3 billion passenger-kilometres. The transport performance that was carried out by the railway undertakings own-flag trains decreased by 4 per cent and the transport performance that was carried out by county transport principal trains increased by 13 per cent. During the five-year period since 2004, the passenger transport performance increased by 31 per cent.

For tram traffic the number of journeys has been increasing every year since 2000. The increase for 2009 was 1 per cent. During the five-year period 2004-2009, journeys increased by 15 per cent. Also the transport performance for tram traffic has increased every year since 2000, even if the increase for 2009 was very small. Since 2004 the transport performance increased by 13 per cent. The numbers of journeys by metro increased slightly 2009, and for the five-year period both the numbers of journeys and the passenger-kilometres have increased by 10 per cent.

1 Infrastruktur, anställda och energianvändning

I det här avsnittet kommenteras utvecklingen av infrastrukturen och användningen av personal och energi för infrastrukturarbeten och trafikledning. Uppgifterna kommer främst från tabell B1–B6 i tabellbilagan.

1.1 Viktiga händelser under året

Under 2009 fortsatte flera riktigt stora infrastrukturprojekt på flera platser i landet. Inget av de mycket stora projekten slutfördes under året, men i oktober 2009 överlämnades den andra delen av Botniabanan till Banverket. Den första delen av Botniabanan har trafikerats sedan överlämnandet i oktober 2008.

Arbetet med den nya Citybanan i Stockholm påbörjades officiellt i januari och ska enligt planeringen vara klar att tas i bruk 2017.

Byggandet av Tvärbanan Norr Solnagrenen, som innefattar nya spår mellan Alvik och Solna och en ny depå i Ulvsundaområdet, inleddes under 2009.

Installation av det EU-beslutade signalsystemet European Rail Traffic Management System (ERTMS) har skett löpande på Botniabanan sedan 2006 men har ännu inte tagits i bruk. Systemet ska göra att lokföraren, via en datorskärm, får all information denne behöver via radio.

Fortsatt ökade resurser lades på underhåll och reinvestering av infrastruktur-förvaltarna, till exempel har särskilda satsningar gjorts i storstadsområdena.

1.2 Järnväg

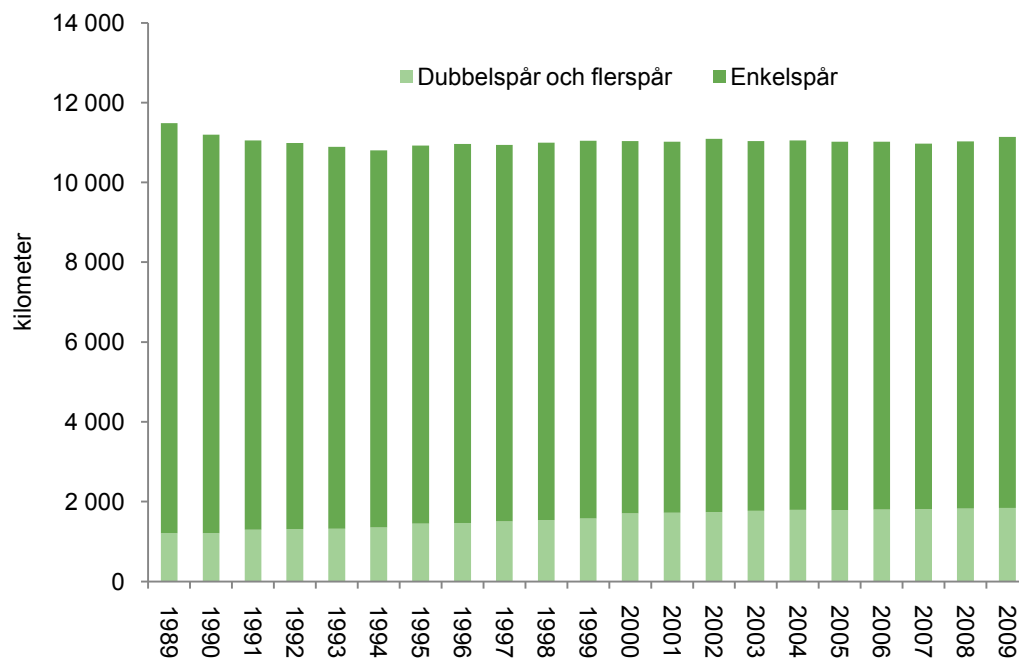
Infrastruktur

Den första delen av Botniabanan, sträckan Örensköldsvik–Husum över 26 kilometer, har trafikerats med godstrafik sedan hösten 2008. Sträckan Nyland–Örensköldsvik överlämnades till Banverket oktober 2009, men kommer inte att tas i bruk förrän Ådalsbanan blir klar hösten 2011. Den återstående delen, Husum–Umeå ska överlämnas till Trafikverket under 2010.

Västkustbanan är fortfarande under utbyggnad och tunneln genom Hallandsås är ett led i detta. Under 2009 byggdes ungefär en kilometer av tunneln och vid slutet av året var 63 procent av de totalt 8,7 kilometer långa huvudtunnlarna klara.

Banlängden med dubbelspår och flerspår ökade för fjärde året i rad, under 2009 med totalt 15 kilometer till 1 842 kilometer, se Figur 1.1. Sedan 2004 har

utbyggnaden av dubbelspår uppgått till 49 kilometer eller 3 procent. Banlängden med enkelspår ökade för andra året i rad, nu med 91 kilometer och en totallängd på 9 297 kilometer. Den elektrifierade banlängden ökade med 96 kilometer jämfört med 2008.



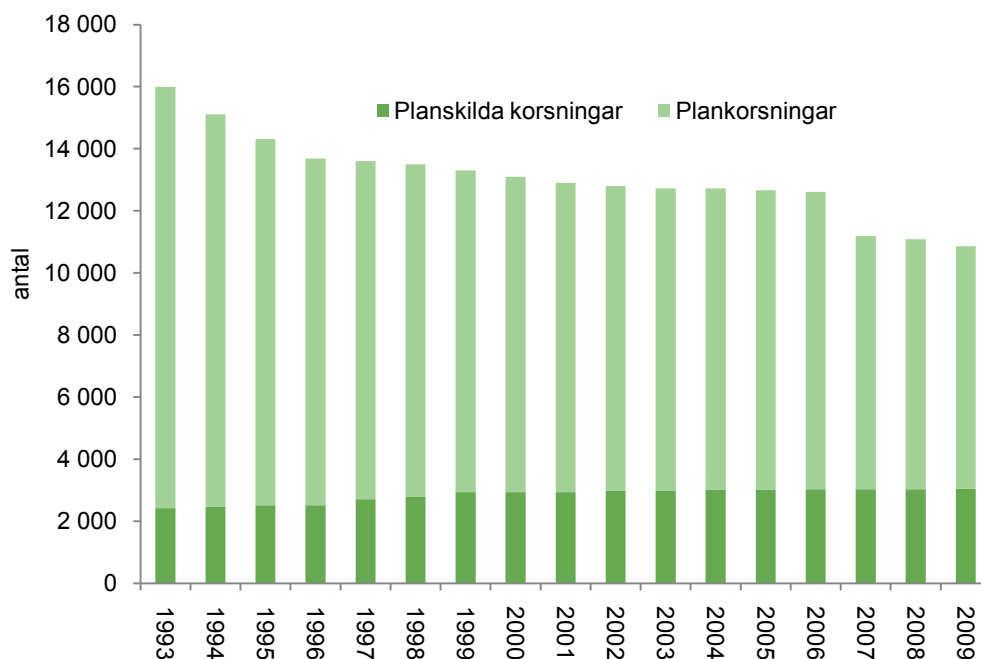
Figur 1.1: Banlängd för järnvägar fördelad på antal spår 1989–2009.

Källa: Trafikanalys/Trafikverket

Arbetet med säkerhetsförbättrande åtgärder fortsatte under 2009. Under året ökade banlängden på banor med linje- och fjärrblockering med 227 kilometer. Däremot minskade banorna med automatisk tågkontroll (ATC) med 12 kilometer. Den första delen av Botniabanan har använts för provdrift av ERTMS, men ännu hade inte tekniken tagits i kommersiell trafik.

Ett sätt att höja säkerheten är att reducera antalet plankorsningar, och i de fall en korsning måste finnas ersätta dem med planskilda korsningar. Figur 1.2 visar att detta arbete fortgått under en längre period, men har eskalerat under de senaste åren. Under 2009 tillkom 15 planskilda korsningar och vid slutet av året fanns 3 048 stycken. Sedan 1999 har antalet ökat med 4 procent.

Antalet plankorsningar minskade under 2009 med 246. Vid slutet av året fanns 7 808 plankorsningar. Det är i första hand korsningar helt utan skyddsanordningar som minskat. Korsningar med bommar minskade för andra året i rad, med 24 under 2009, efter att tidigare ökat nästan varje år. Sedan 1999 har antalet dock ökat med 130 till 2 355. Se tabell B.1 i tabellbilagan.



Figur 1.2: Järnvägs korsningar 1993–2009.
Källa: Trafikanalys/Trafikverket

Anställda

Statistiken över anställda mäter i detta avsnitt personal sysselsatta med infrastrukturarbeten och trafikledning, se tabell B2 i tabellbilagan. Personalen för infrastrukturarbeten minskade med 139 personer under 2009 och uppgick sedan till 5 677 personer, varav 4 551 män och 1 126 kvinnor. Hela minskningen bestod av män, antalet kvinnor ökade med 1 person jämfört med 2008. Antalet anställda som arbetar med trafikledning ökade igen för första gången sedan 2006. De ökade med 41 personer till 1 030, varav 670 män och 360 kvinnor. Andelen kvinnor totalt var 22 procent 2009, en marginell ökning jämfört med föregående år.

1.3 Spårväg och tunnelbana

Infrastruktur

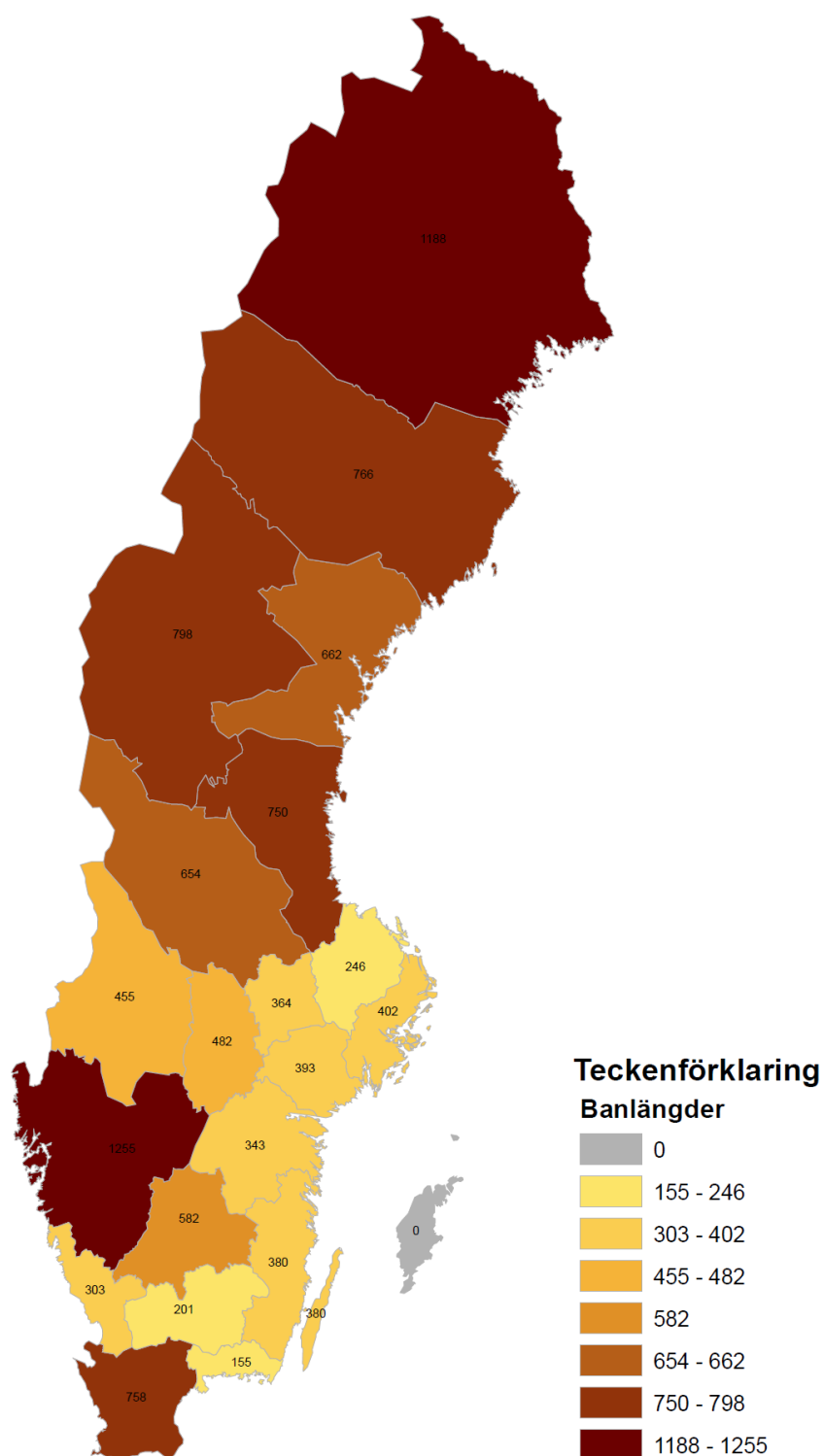
De sammanlagda investeringarna för spårvägens infrastruktur var under året 729 miljoner, vilket var 288 miljoner mer än det tidigare rekordåret 2002 och 632 miljoner mer än 2008. Förlängningen av Tvärbanan i Stockholm som påbörjades under 2009 var orsaken till den stora ökningen. Underhållskostnaderna var i stället rekordlåga 113 miljoner. Den sammanlagda underhållskostnaden för den senaste femårsperioden var 922 miljoner vilket ger ett snitt på dryga 184 miljoner per år. Under samma period uppgick reinvesteringarna till 476 miljoner.

Underhållskostnaderna för tunnelbanans infrastruktur uppgick under 2009 till 822 miljoner kronor vilket är något lägre än de två föregående åren. Reinvesteringarna var 676 miljoner vilket var en minskning med 6 procent jämfört med 2008. Den senaste femårsperioden har underhåll och reinvesteringar kostat 6,7 miljarder. Investeringarna i infrastrukturen har under motsvarande period uppgått till 903 miljoner.

Anställda

Spårvägarnas personalstyrka för infrastrukturarbeten har varit i stort sett oförändrad i antal under de senaste åren. Det var totalt 22 personer 2009, varav 4 kvinnor och 18 män. Efter att ha minskat med några personer varje år sedan 2005 ökade personalen för trafikledning under 2009 med 16 personer till 58, antalet kvinnor ökade från 10 till 15 personer. Sammanlagt var den tillgängliga personalen 80 personer 2009. Andelen kvinnor totalt har inte förändrats nämnvärt under den senaste femårsperioden, den var 24 procent 2009 jämfört med 21 procent 2004.

Inom tunnelbanan har personalen haft exakt samma sammansättning sedan 2003, 75 personer, varav 7 kvinnor och 68 män, anställda för banarbeten och 60 personer, varav 12 kvinnor och 48 män anställda för trafikledning.



Figur 1.3: Banlängder i kilometer per län över trafikerade spår.
Källa: Trafikanalys/Trafikverket

2 Fordon

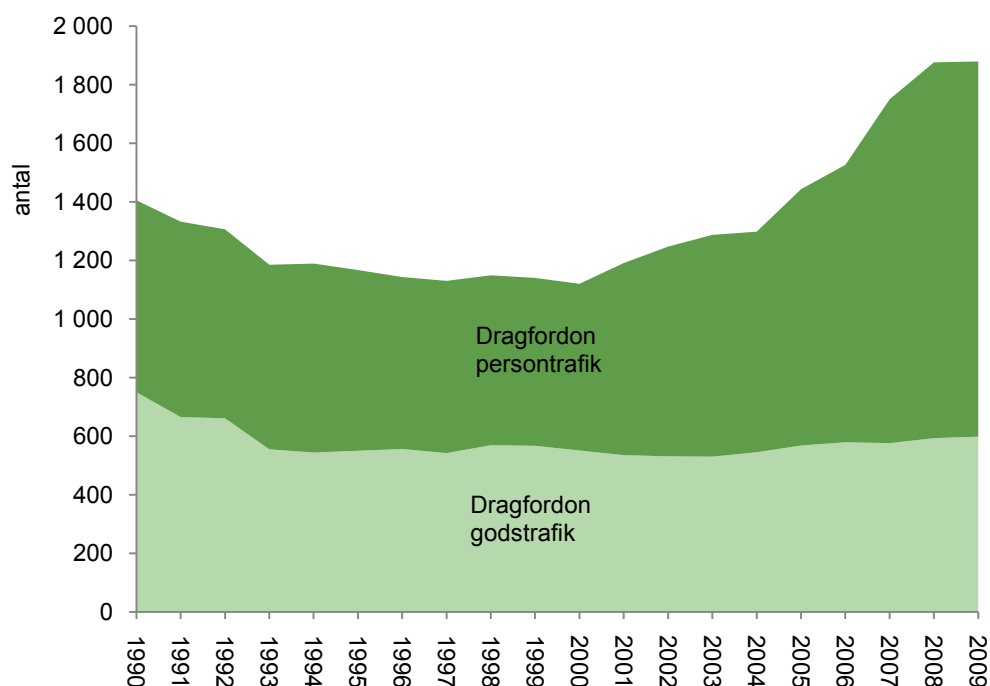
I det här avsnittet kommenteras statistiken över fordon som återfinns i tabell C1–C6 i tabellbilagan.

2.1 Järnväg

Dragfordon

Antalet dragfordon i järnvägstrafik ökade från 1 876 till 1 879 under 2009, och de har ökat med 45 procent sedan 2004. Antalet dragfordon i motorvagnar var 1 161 år 2009 vilket är en liten minskning jämfört med 2008 och därmed avstannade den kraftiga ökningen som de haft de senaste åren, se Figur 2.1. Under den senaste femårsperioden har antalet dragfordon i motorvagnar ökat med 87 procent, som jämförelse kan nämnas att antalet lok inklusive lokomotorer ökat med 6 procent sedan 2004. Som dragfordon i en motorvagn räknas varje vagnenhet med dragkraft, vilket medför att en motorvagn kan ha lika många dragfordon som vagnenheter.

Antalet ellok ökade med 3 procent under 2009. Den största ökningen stod elloken för godstrafik för, de ökade från 316 till 325 lok under 2009 och de har ökat med 15 procent sedan 2004. Däremot har antalet ellok minskat med 9 procent för persontrafiken motsvarande period.



Figur 2.1: Dragfordon i person- och godstrafik på järnväg 1990–2009.

Källa: Trafikanalys/Trafikverket

Transportfordon – godstrafik

Antalet godsvagnar fortsatte att minska under 2009, se Tabell C4. Antalet minskade med 6 procent jämfört med 2008 och var 14 797 i slutet av 2009. Sedan 2004 har antalet minskat med 12 procent. Den vagn typ som stått för den största minskningen är de slutna vagnarna som minskade med 19 procent under den senaste femårsperioden. Antalet flakvagnar minskade mest jämfört med 2008, en minskning med 9 procent till 8 993, och de har minskat med 13 procent sedan 2004.

Lastförmågan hos vagnar ägda av tågoperatörer minskade med 10 procent efter 2008 års tillfälliga uppgång. Sedan 2004 har lastförmågan minskat med 6 procent. De privatägda vagnarna ökade istället sin lastförmåga under 2009, det senaste året ökade lastförmågan med 2 procent och under den senaste femårsperioden har den ökat med 6 procent. De slutna vagnarna fortsatte att minska sin lastförmåga, den minskade med 8 procent jämfört med 2008 och med 28 procent jämfört med 2007.

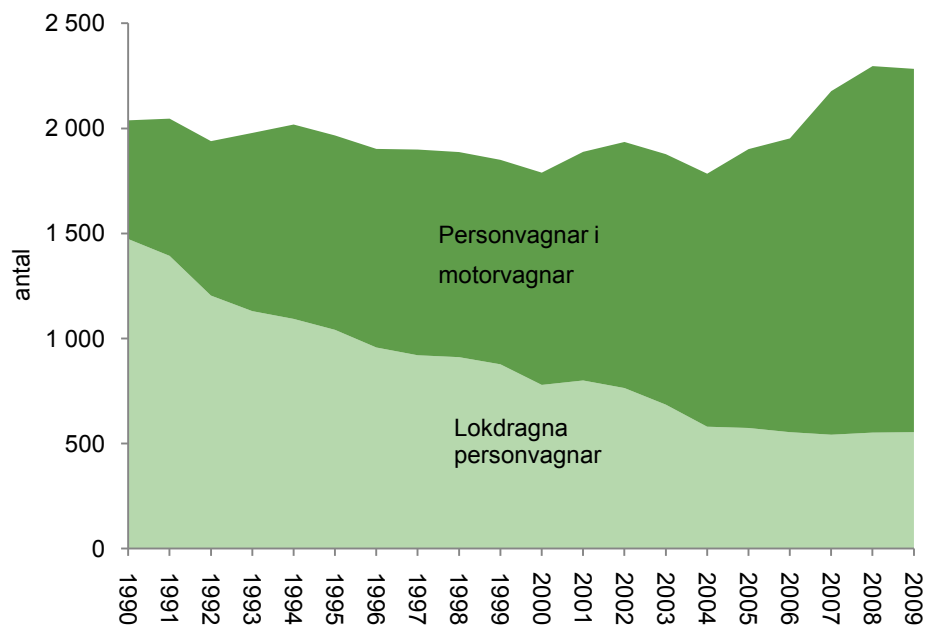
Transportfordon – persontrafik

Det totala antalet persontrafikfordon minskade för första gången sedan 2004, minskningen var dock under 1 procent, men det har ökat med 28 procent under de senaste fem åren. Antalet har legat relativt konstant under hela perioden

1990-2009, antalet personvagnar i motorvagnar har ökat i motsvarande takt som antalet lokdragna sittvagnar har minskat, se Figur 2.2. Antalet lokdragna sittvagnar har minskat med 65 procent sedan 1990, från 956 till 334 vagnar.

Antal fordon i form av motorvagnar och släpvagnar minskade med 1 procent till 1 729 stycken under 2009 men har ökat med 44 procent sedan 2004, se Tabell C4 i tabellbilagan. Sedan 1990 har antalet ökat varje år utom 1998-1999 och 2009. Totalt har antalet ökat med 206 procent sedan 1990. Antalet lokdragna persontrafikvagnar ökade knappt för andra året i rad, men har minskat med 6 procent under de senaste fem åren.

Antalet sittplatser i de lokdragna sittvagnarna har minskat från 57 453 till 20 998 stycken sedan 1990 vilket är en minskning med 63 procent. Antalet sittplatser i motorvagnar har ökat från 45 348 till 113 359 under samma period, en ökning med 150 procent. Totalt sett har antalet sittplatser ökat med 31 procent sedan 1990. Det totala antalet sitt- och sovplatser minskade med 1 procent jämfört med 2008 men har ökat med 22 procent under den senaste femårsperioden och med 25 procent sedan 1990.



Figur 2.2: Transportfordon i persontrafik 1990–2009.

Källa: Trafikanalys/Trafikverket

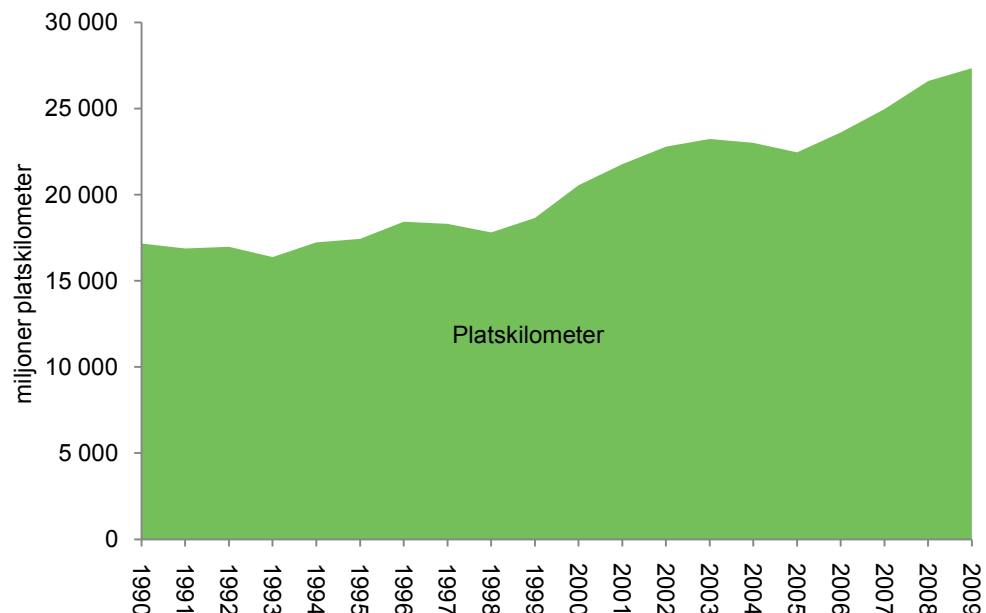
3 Trafik, anställda och energianvändning

Här finns uppgifter om trafiken eller utbudet, samt användningen av personal och energi för trafik och transporter (personal och energi för infrastruktur och trafikledning behandlas i avsnitt 1). Uppgifterna kommer främst från tabell D1 i tabellbilagan, men även från tabell A1.

3.1 Järnväg

Utbud

Utbudet mäts med platskilometer inom kollektivtrafiken. För järnvägar ingår sitt-, ligg- och sovplatser i begreppet, men inte ståplatser. Järnvägstrafiken ökade återigen utbudet av platskilometer, under 2009 ökade det med 3 procent till 27,3 miljarder, och under den senaste femårsperioden har ökningen varit 19 procent. 2009 års siffra för utbudet är för övrigt den högsta någonsin. Under perioden 1990–2009 har utbudet ökat med 59 procent, se Figur 3.1



Figur 3.1: Järnvägens persontrafikutbud 1990-2009.

Källa: Trafikanalys/Trafikverket

Anställda

Med anställda avses här all personal kopplad till trafik eller fordon, till exempel personal ombord på tågen, bangårdspersonal, städare och administratörer. Däremot ingår inte trafikledningspersonal, övriga entreprenörer och konsulter. Den största delen av personalstyrkan arbetar med persontrafiken. Under 2009 var personalstyrkan för persontrafiken 7 075 personer, varav 2 701 kvinnor och 4 374 män, en ökning sedan 2008 med 4 procent och en ökning med 22 procent under den senaste femårsperioden, se Tabell D1 i tabellbilagan.

Inom godtransporter arbetade 2 857 personer år 2009, varav 291 kvinnor och 2 566 män vilket är en minskning jämfört med 2008 med 7 procent. Sammanlagt inom person- och godstrafik arbetade 9 932 personer år 2009.

För den totala tillgängliga personalstyrkan för banarbeten och järnvägstrafik, se Tabell A1, kolumnerna 14-19. Där framgår att från år 2002, då könsfördelning infördes i statistiken, till 2009 har andelen kvinnor som arbetar med järnvägstrafik ökat med 5 procentenheter till 31 procent. Andelen kvinnor som arbetar med banarbeten har ökat med 7 procentenheter, från 13 till 20 procent motsvarande period.

Energianvändning

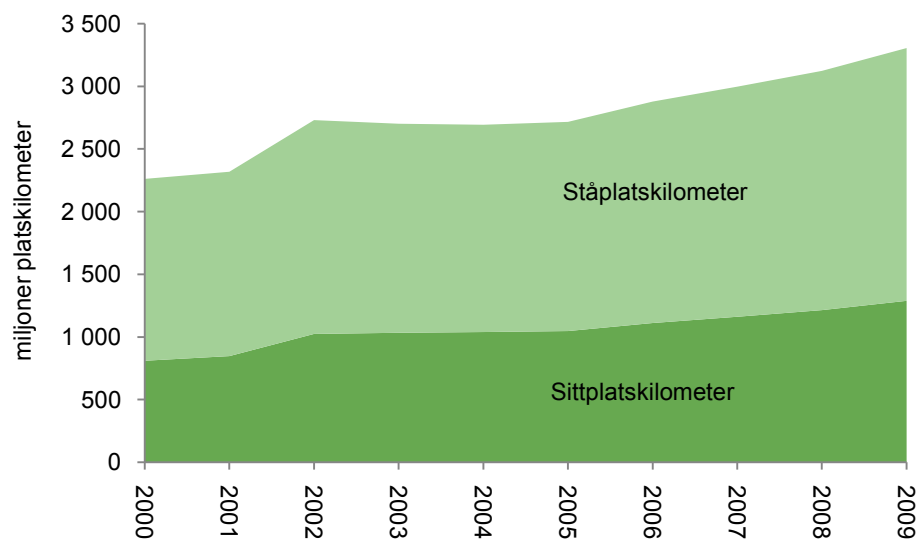
För järnvägstrafiken minskade användningen av diesel med 11 procent och användningen av el minskade med 5 procent jämfört med 2008. Godstrafiken stod för den största minskningen där dieselanvändningen sjönk med 14 procent, se Tabell D1 i tabellbilagan. Dieselförbrukningen år 2009 var den lägsta sedan 1953 och 53 procent lägre än år 1965 då den hittills högsta dieselförbrukningen noterades.

Proportionerna mellan el och diesel kan mätas i variabeln bruttotonkilometer, som mäter sträckan gånger vikten på vagnar och gods. Under år 2009 användes eldrift till 98 procent inom persontrafiken och till 95 procent inom godstrafiken, vilket är i nivå med de senaste åren.

3.2 Spårväg och tunnelbana

Utbud

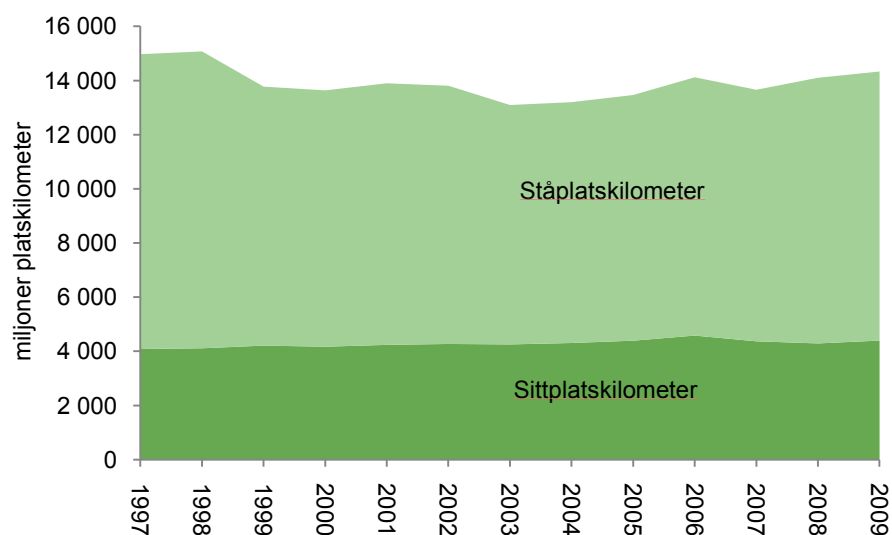
För tunnelbana och spårvagn räknas utbudet i stå- och sittplatskilometer. För spårvagnstrafiken har utbudet ökat varje år sedan 2004 och under 2009 ökade det med 6 procent. Sedan 2004 har utbudet ökat med 23 procent och sedan mätningen började år 2000 med 46 procent, se Figur 3.2.



Figur 3.2: Spårvägens persontrafikutbud 2000–2009.

Källa: Trafikanalys/Trafikverket

För tunnelbanan ökade utbudet för andra året i rad, för 2009 var ökningen 2 procent och det har ökat med nästan 9 procent sedan 2004. 2009 års siffra, 14 331 miljoner platskilometer, är den högsta sedan 1998, Figur 3.3.



Figur 3.3: Tunnelbanans persontrafikutbud 2000–2009.

Källa: Trafikanalys/Trafikverket

Anställda

Trafikpersonalen för spårväg, som även innefattar personal för administration, ökade med 18 anställda till 1 201 personer, fördelat på 316 kvinnor och 885 män år 2009. Antalet kvinnor ökade med 27 personer och andelen kvinnor ökade från 24 till 26 procent jämfört med 2008. Från 2004 till 2009 ökade personalen med 10 procent, vilket var en mindre ökning än utbudet som ökade med 23 procent, se Tabell D1 i tabellbilagan.

Tunnelbanans personal för trafik och administration minskade med 39 personer till 2 377, varav 706 var kvinnor och 1 671 var män. Personalstyrkan har minskat med 5 procent sedan 2004, trots att utbudet alltså ökat under motsvarande period. Produktiviteten per anställd har således ökat.

4 Godstransporter

På grund av vissa förändringar inom godstransportmarknaden på järnväg har insamlad grunddata till 2009 års statistik en annan struktur och delvis andra källor än tidigare års insamlingar. Statistiken avseende godstransporter på järnväg 2009 bör därför behandlas med försiktighet. För mer information, se avsnitt 7.2 om osäkerhetskällor.

Den traditionella formen av godstransport är vagnslasten, där hela vagnar lastas med gods, som 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 del av godstransporterna utgörs av systemtåg, som regelmässigt går mellan bestämda platser och där hela tågets transportkapacitet utnyttjas av en och samma transportör. Systemtåg kan innehålla både vagnslastgods och kombigods.

Statistikuppgifterna i detta avsnitt finns främst i D2–D3 i tabellbilagan.

4.1 Godsmängd

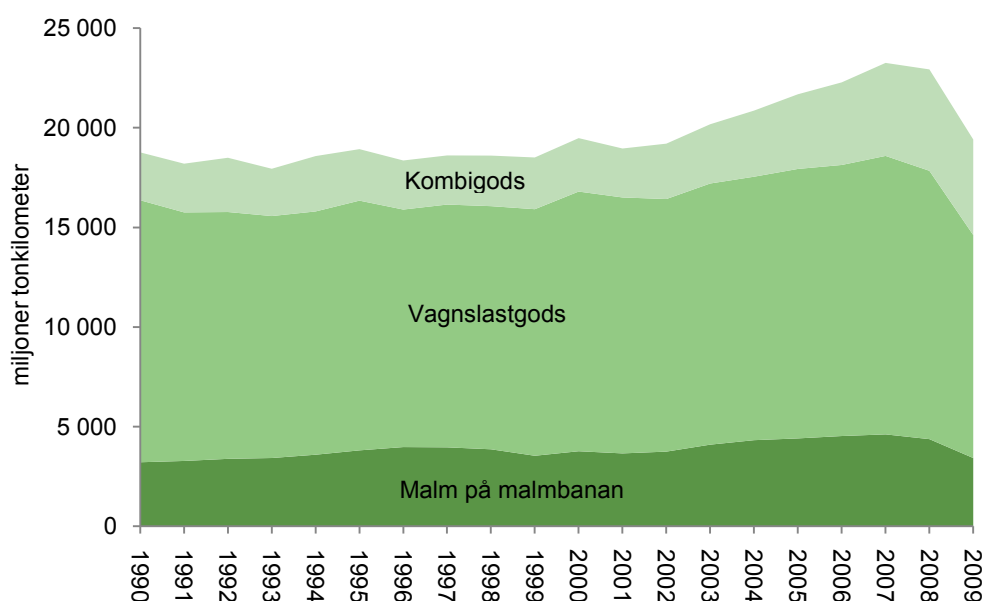
Under 2009 minskade den sammanlagda transporterade godsmängden med 16 procent till 55,4 miljoner ton. Malm på malmбанan som är en betydande del av godsmängden minskade med 22 procent. Vagnslastgodset minskade också under 2009, den minskade med 18 procent. Kombigodset var ensamt om att visa en ökning, den ökade med 15 procent till 9 486 tusen ton. Kombigods har ökat godsmängden med 53 procent sedan 2004.

Trots den kraftiga minskningen var malm och andra produkter från utvinning den klart största varugruppen 2009 med 40 procent av godsvikten. Näst störst var varugruppen produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske, den utgjorde 14 procent av godsmängden. Varugruppen trä samt varor av trä och kork, massa, papper och pappersvaror var den tredje största varugruppen med 10 procent. Varugrupsindelningen i statistiken ändrades 2008 till den nya internationella standarden NST 2007, vilket innebär ett tidsseriebrott som omöjliggör jämförelser med tidigare år.

Av den transporterade godsmängden 2009 var ungefär 4 procent farligt gods.

4.2 Transportarbete

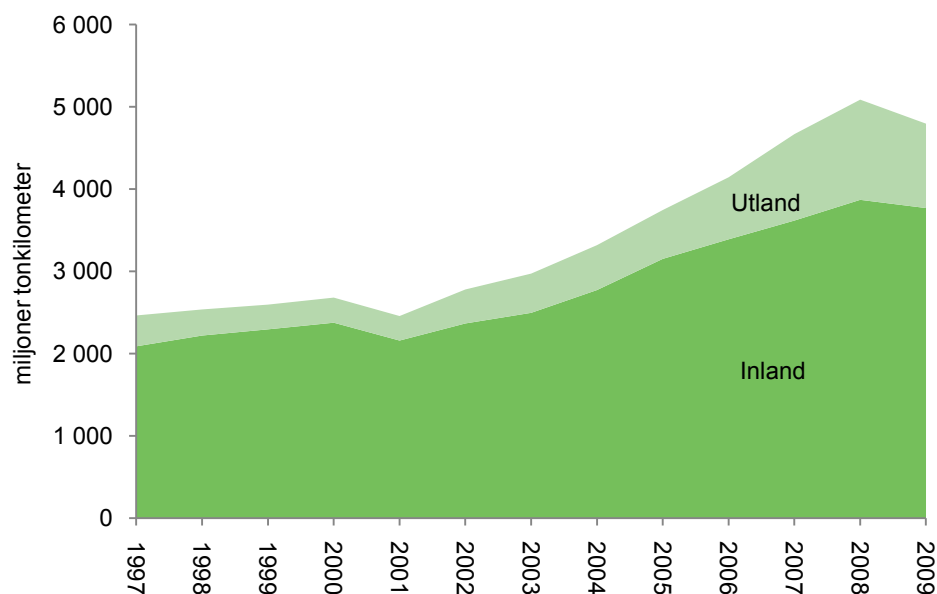
Transportarbetet med gods på järnväg minskade också kraftigt under 2009, med 15 procent till 19,4 miljarder tonkilometer, se Figur 4.1. Även kombigodset minskade transportarbetet, trots en ökande godsmängd, under 2009 och den senaste tidens positiva utveckling avstannade därmed. Minskningen var på 6 procent men sedan 2004 har kombigodsets transportarbete ökat med 45 procent. Både vagnslastgods och malm på malmbanan minskade under 2009.



Figur 4.1: Godstransporter med järnväg 1990–2009.

Källa: Trafikanalys/Trafikverket

Kombitransporterna stod under 2009 för 25 procent av det sammanlagda gods-transportarbetet. Transportarbetet med kombigods har ökat med 9-12 procent varje år sedan 2004 men under 2009 blev det alltså en minskning, se Figur 4.2. Transporterna till och från utlandet av kombigods minskade mer i procent än inrikestransporterna, med 16 procent utrikes mot 3 procent inrikes.



Figur 4.2: Kombitransporter med järnväg 1997–2009.

Källa: Trafikanalys/Trafikverket

Det sammanlagda transportarbetet till och från utlandet minskade med 14 procent medan godstransportarbetet inom landet minskade med 16 procent.

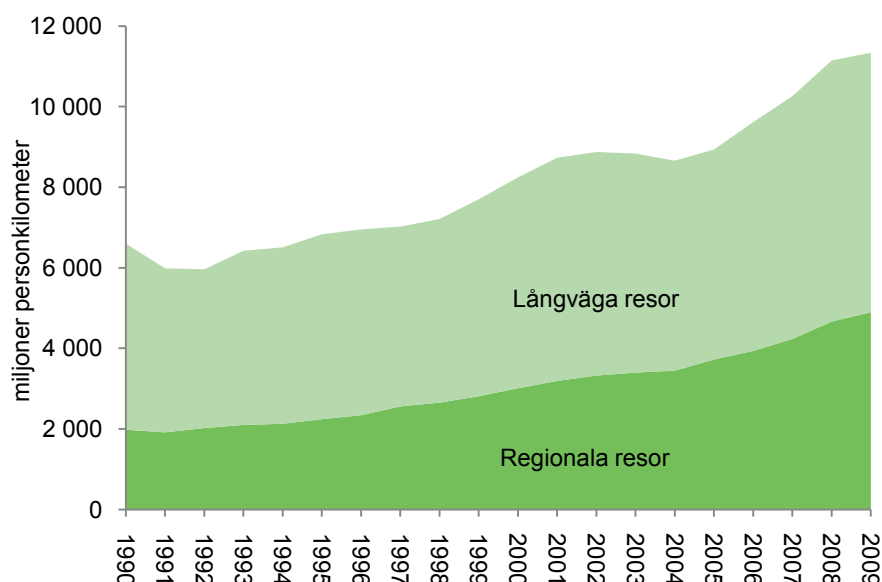
Transportarbetet med systemtåg (exklusive malmбанans tåg) minskade med 16 procent 2009 jämfört med 2008. Sedan 2004 har transportarbetet i systemtåg ökat med 1 procent.

5 Persontransporter

Antalet resor med persontransporter inom bantrafik domineras klart av de kortväga resorna. De långväga resorna utgör ändå merparten av persontransportarbetet, mätt i personkilometer. I detta avsnitt kommenteras statistik i tabell D5 i tabellbilagan.

5.1 Järnväg

De senare årens kraftiga ökning i antalet resande med järnväg avstannade 2009, antalet resande var i stort sett oförändrat jämfört med 2008. Sedan 1991 har antalet resor ökat varje år, sammanlagt med 90 procent. De flesta resor, ungefär 75 procent, brukar göras med länstrafikhuvudmannatåg. Dessa resor ökade 2009 med 2 procent. Övriga resor sker med järnvägsföretagens egentrafiktag, och dessa resor minskade med 7 procent jämfört med 2008. Transportarbetet, som mäts i personkilometer, ökade med 2 procent under 2009 till en ny rekordnivå, se Figur 5.1. Det mesta av transportarbetet gjordes med järnvägsföretagens egentrafiktag men det minskade med 4 procent jämfört med 2008. Däremot ökade transportarbetet med länstrafikhuvudmannatåg, det ökade med 13 procent. Sedan 2004 har persontransportarbetet ökat med 31 procent.

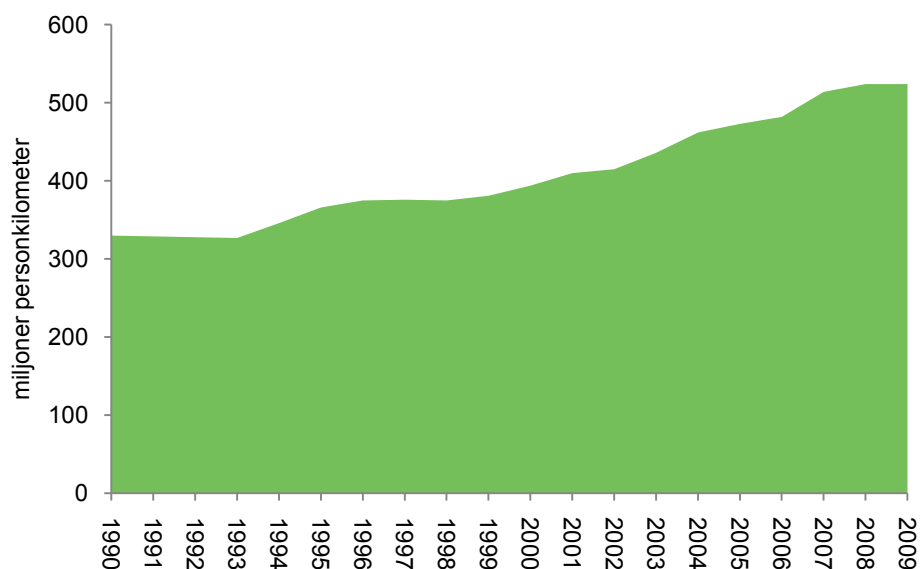


Figur 5.1: Resande med järnväg 1990–2009.

Källa: Trafikanalys/Trafikverket

5.2 Spårväg och tunnelbana

Antalet resor med spårvagn har ökat varje år sedan 2000, det har ökat med 15 procent under den senaste femårsperioden och under 2009 ökade det med 1 procent jämfört med föregående år. Transportarbetet med spårvagn var i stort sett oförändrat under 2009 jämfört med 2008 men har ökat med 13 procent sedan 2004, se Figur 5.2.

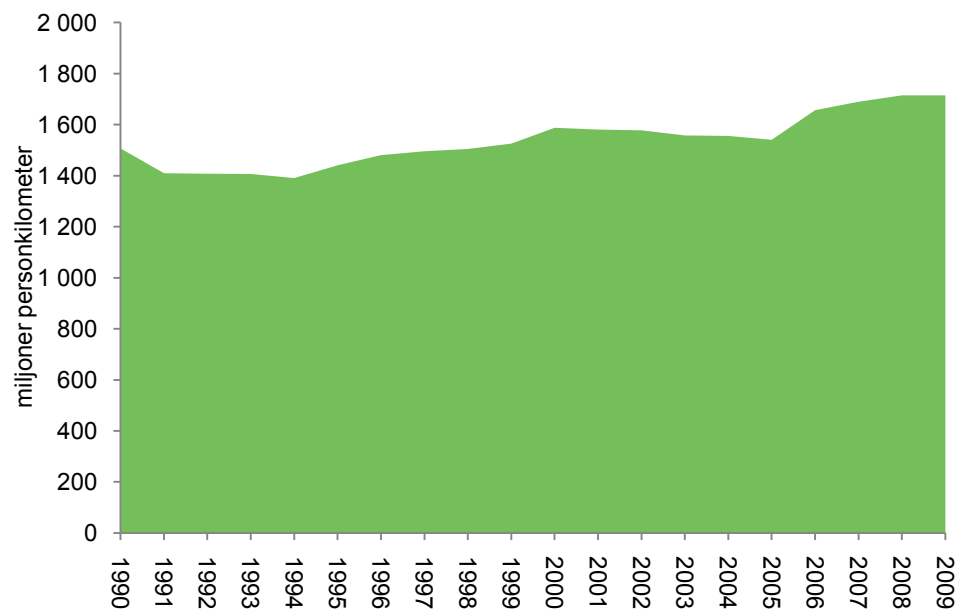


Figur 5.2: Resande med spårväg 1990–2009.

Källa: Trafikanalys/Trafikverket

Resandet med tunnelbanan ökade under 2009, även om ökningen var marginell. De senaste fem åren har antalet resor ökat med 10 procent. Transportarbetet för tunnelbanan var oförändrat under 2009 jämfört med 2008 men har ökat med 10 procent sedan 2004, se Figur 5.3.

De senaste fem åren har alltså tillväxten i spårvägsresandet varit något snabbare än tillväxten i tunnelbaneresandet, mätt i procent av personkilometer.



Figur 5.3: Resande med tunnelbana 1990–2009.
Källa: Trafikanalys/Trafikverket

6 Tabeller/Tables

På följande sidor redovisas ett antal tabeller.

Definitioner samt information om hur statistiken samlats in finns i kapitel 7–8.

Symboler/Explanation of symbols

..	Uppgift ej tillgänglig eller alltför osäker för att anges	Data not available
–	Lika med noll (inget finns att redovisa)	Magnitude nil
0	Större än 0 och mindre än 0,5 av enheten	Magnitude greater than 0 and less than 0.5 of unit employed
“	Uppprepning	Repetition
e	Uppskattad uppgift	Estimated figure
k	Korrigerad uppgift	Corrected figure
xxx	Betydande avbrott i jämförbarheten i en tidsserie 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.
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.

6.1 Tabellförteckning/Table list

Huvudmän i svensk bantrafik 2009/Bodies in Swedish rail traffic 2009.....	33
Tabell A1: Historisk översikt/Historical overview.....	34
Tabell B1: Järnvägar - infrastruktur, investeringar och energianvändning/ Railways -infrastructure, investments and energy consumption.....	38
Tabell B2: Järnvägar - personal för infrastrukturarbeten och trafikledning/ Railways - staff strength for infrastructure works and traffic control.....	38
Tabell B3: Spårvägar - infrastruktur, investeringar och energianvändning/ Trams infrastructure, investments and energy consumption.....	39
Tabell B4: Spårvägar - personal för infrastrukturarbeten och trafikledning/ Trams - staff strength for infrastructure works and traffic control.....	39
Tabell B5: Tunnelbanan - infrastruktur, investeringar och energianvändning/ Metro - infrastructure, investments and energy consumption.....	40
Tabell B6: Tunnelbana - personal för infrastrukturarbeten och trafikledning/ Metro - staff strength for infrastructure works and traffic control.....	40
Tabell C1: Dragfordon - Järnvägar/Tractive stock – Railways.....	41
Tabell C2: Dragfordon - Spårvägar/Tractive stock – Trams.....	41
Tabell C3: Dragfordon - Tunnelbana/Tractive stock – Metro.....	41
Tabell C4: Transportfordon - Järnvägar/Transport stock – Railways.....	42
Tabell C5: Transportfordon - Spårvägar/Transport stock – Trams.....	43
Tabell C6: Transportfordon - Tunnelbana/Transport stock – Metro.....	43
Tabell D1: Trafik, anställda och energianvändning/Traffic, staff and energy consumption.....	44
Tabell D2: Godstransporter på järnväg/Goods transport by railway.....	46
Tabell D3: Varugrupsfördelning av transporterat gods enligt NST 2007/Goods transported according to NST 2007 freight category.....	47
Tabell D4: Farligt gods/Dangerous goods.....	49
Tabell D5: Persontransporter/Passenger transport.....	50

Huvudmän i svensk bantrafik 2009 <i>Bodies in Swedish rail traffic 2009</i>	Huvudman <i>Body</i>											Tågoperatör inom sektor <i>Rail undertaking within sector</i>						
	Samhälls- funktion <i>Social function</i>			Bantrafik- huvudman <i>Rail traffic body</i>			Finansierande huvudman						Järnväg <i>Railway</i>		Spår- väg <i>Tram</i>	Tunnel- bana <i>Metro</i>		
							<i>Subsidiary body</i>											
							Infrastruktur <i>Infrastructure</i>			Persontrafik <i>Passenger traffic</i>								
	Statlig myndighet <i>State authority</i>	Regionalt organ <i>Regional agency</i>	Privat företag <i>Private company</i>	Infrastrukturförvaltare <i>Infrastructure manager</i>	Tågoperatör <i>Railway, tram or metro undertaking</i>	Integrerat företag <i>Integrated company</i>	Järnväg <i>Railway</i>	Spårväg <i>Tram</i>	Tunnelbana <i>Metro</i>	Järnväg <i>Railway</i>	Spårväg <i>Tram</i>	Tunnelbana <i>Metro</i>	Gods <i>Freight</i>		Person <i>Passenger</i>			
Inland <i>Domestic</i>													Utländ <i>Border crossing</i>	Inland <i>Domestic</i>	Utländ <i>Border crossing</i>	Inrikes <i>Domestic</i>	Inrikes <i>Domestic</i>	
Banverket	X			X			X											
Rikstrafiken	X									X								
AB Storstockholms Lokaltrafik		X		X			X	X	X	X	X							
Dalatrafik AB		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 Kronoberg		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								
Västrafik AB		X								X	X							
X-Trafik AB		X								X								
Östgötatrafiken AB		X								X	X							
A-Train AB			X			X									X			
AB Stockholms spårvägar			X		X												X	
Arriva Tåg AB			X		X									X				
Cargo Net AB			X		X							X						
Cargo Net AS			X		X								X					
DB Schenker Rail			X		X								X					
DSBFirst			X		X										X	X		
Green Cargo AB			X		X							X	X					
Göteborgs Spårvägar AB			X		X												X	
Hector Rail AB			X		X							X	X					
Inlandståget AB			X			X	X					X		X				
Malmtrafik i Kiruna AB			X		X							X	X					
MidCargo AB			X		X							X						
Merresor AB			X		X									X				
Peterson Rail AB			X		X							X	X					
Railcare Tåg AB			X		X							X						
Roslagståg AB			X		X									X				
SJ AB			X		X									X	X			
Stena Recycling 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						
Tågåkeriet i Bergslagen AB			X		X							X	X			X		
Veolia Transport AB			X		X									X	X	X		X

Tabell A1: Historisk översikt / Historical overview

År	Trafikerad banlängd								
	Statliga banor			Enskilda banor		Totalt	Härav		
	Normalspåriga	Smalspåriga	Härav övertagna enskilda banor	Normalspåriga	Smalspåriga		Elektrifierade	Dubbel- och flerspår	Med automatisk tågkontroll
i kilometer									
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	..	–
1920	5 506	–	1 310	6 081	3 573	15 160	380	..	–
1930	6 641	–	1 660	6 386	3 783	16 810	1 206	..	–
1940	9 226	436	4 371	3 997	3 097	16 756	4 444	..	–
1950	12 436	2 730	9 884	728	746	16 640	6 303	..	–
1960	12 203	2 255	9 173	665	276	15 399	7 369	..	–
1970	11 279	265	6 265	501	158	12 203	7 520	..	–
1980	11 195	182	6 082	440	189	12 006	7 582	..	–
1985	11 132 ¹	134 ¹	6 052 ¹	334	145	11 745	7 464	..	..
1986	11 168	97	6 023	334	145	11 745	7 464	..	..
1987	11 157	37	5 952	334	145	11 673	7 464	..	..
1988	11 076	–	5 834	334	145	11 555	7 464	..	..
1989 ⁴	11 022 ⁵	–	5 780	317	144	11 483	7 451	1 206	..
1990	10 801 ⁵	–	5 639	317	75	11 193	7 382	1 207	..
1991	10 961 ^{8,9}	–	5 820	24 ⁹	65	11 050	7 336	1 296	6 576
1992	10 899	–	5 757	24	65	10 988	7 352	1 314	6 650
1993	9 746 ¹⁰	–	5 712	1 077 ¹⁰	65	10 888	7 359	1 321	6 650
1994	9 661	–	5 640	1 077	65	10 803	7 266	1 354	6 780
1995	9 782	–	5 540	1 077	66	10 925	7 402	1 449	6 927
1996	9 821	–	..	1 077	66	10 964	7 470	1 466	7 042
1997	9 798	–	..	1 077	66	10 941	7 445	1 510	7 256
1998	9 855	–	..	1 077	65	10 997	7 444	1 535	7 405
1999	9 884	–	..	1 095	65	11 044	7 474	1 575	7 468
2000	9 877	–	..	1 095	65	11 037	7 487	1 709	7 508
2001	9 865	–	..	1 091	65	11 021	7 681	1 719	7 548
2002	9 940	–	..	1 090	65	11 095	7 758	1 740	7 570
2003	9 882	–	..	1 090	65	11 037	7 739	1 768	7 682
2004	9 895	–	..	1 090	65	11 050	7 745	1 793	7 675
2005	9 867	–	..	1 085	65	11 017	7 737	1 785	7 775
2006	9 869	–	..	1 086	65	11 020	7 749	1 804	7 728
2007	9 821	–	..	1 086	65	10 972	7 848	1 807	7 847
2008	9 840 ^k	–	..	1 127	65	11 032 ^k	7 867 ^k	1 827 ^k	7 840
2009	9 946	–	..	1 127	65	11 138	7 963	1 842	7 828
Year	Length of lines worked								
	State railways			Private railways		Total	Of which		
	Standard gauge	Narrow gauge	Of which former private railways	Standard gauge	Narrow gauge		Electrified	Double track or more	With automatic train control
kilometres									

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.*

Tabell A1: Historisk översikt / Historical overview

År	Trafikerade banor			Personal					
	Korsningar			För banarbeten			För trafik		
	Planskilda korsningar	Plan-korsningar	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt
	antal			antal i medeltal					
1	11	12	13	14	15	16	17	18	19
1856	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1860	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1870	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1880	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1890	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1900	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1910	..	..	..	..	..	Ingår i kol 19 Incl. in Col 19	..	..	46 331
1920	..	..	..	..	..		..	..	62 493
1930	..	..	..	..	..		..	..	50 976
1940	..	..	..	..	..		..	..	52 205
1950	..	..	..	..	..	..	..	..	70 764
1960	..	..	..	..	..	..	..	..	59 307
1970	..	..	..	..	..	..	..	..	44 973
1980	..	..	..	..	..	..	..	..	36 762
1985	..	..	..	..	..	..	..	..	38 933 ²
1986	..	..	..	..	..	..	..	..	38 343
1987	..	..	..	..	..	..	..	..	37 465
1988	..	..	..	..	..	..	..	..	36 284 ³
1989 ⁴	..	..	..	..	..	7 257	..	..	26 240 ⁶
1990	..	..	..	..	..	7 724	..	..	21 472 ⁷
1991	2 326	13 235	15 561	..	..	7 843	..	..	19 028
1992	2 334	12 582	14 916	..	..	7 633	..	..	17 923
1993	2 391	12 143	14 534	..	..	7 085	..	..	16 288
1994	2 444	11 209	13 653	..	..	7 341	..	..	15 024
1995	2 515	11 795	14 310	..	..	7 537	..	..	14 653
1996	2 515	11 169	13 684	..	..	7 343	..	..	14 271
1997	2 715	10 889	13 604	..	..	6 807	..	..	13 745
1998	2 785	10 713	13 498	..	..	6 133	..	..	12 765
1999	2 932	10 371	13 303	..	..	5 972	..	..	12 270
2000	2 934	10 159	13 093	..	..	5 731	..	..	8 768 ¹¹
2001	2 939	9 957	12 896	..	..	5 544	..	..	9 381
2002	2 977	9 820	12 797	716	4 653	5 369	2 480	7 205	9 685
2003	2 988	9 740	12 728	801	4 715	5 516	2 451	7 146	9 597
2004	3 007	9 722	12 729	834	4 610	5 444	2 630	7 217	9 847
2005	3 017	9 643	12 660	888	4 518	5 406	2 530	7 188	9 718
2006	3 026	9 581	12 607	933	4 449	5 382	2 711	7 446	10 157
2007	3 032	8 151	11 183	1 081	4 589	5 670	3 075	7 266	10 341
2008	3 033	8 054	11 087	1 125	4 691	5 816	3 289 ^k	7 575 ^k	10 864
2009	3 048	7 808	10 856	1 126	4 551	5 677	3 351	7 610	10 961
Year	Tracks worked			Staff					
	Crossings			Assigned to permanent way			Assigned to train operations		
	Grade-separated crossings	Level crossings	Total	Female	Male	Total	Female	Male	Total
	number			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.*

Tabell A1: Historisk översikt / Historical overview

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	%	
20	21	22	23	24	25	26	27	28	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	122 932	17 674	6 489	734	125	..	22 779	39,0	2002
1 877	121 598	16 909	6 405	720	127	..	23 225	38,0	2003
1 784	116 047	16 832	6 271	799	128	..	22 999 ^k	37,6	2004
1 901	123 696	16 637	6 476	772	128	..	22 448	39,8	2005
1 952	125 750	16 407	6 294	798	131	..	23 604	40,7	2006
2 177	134 461	15 896	6 361	815 ^k	136	..	24 957	41,1 ^k	2007
2 296 ^k	142 834 ^k	15 735 ^k	6 253 ^k	832 ^k	142 ^k	..	26 587 ^k	41,4 ^k	2008
2 283	141 108	14 797	6 453	791	136	..	27 331	41,4	2009
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 spåranläggningar. *In 1991, the TGOJ lines (316 km) were transferred to the State network.*

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

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	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39
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 ^a	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	<u>17 089</u>	<u>19 547</u>	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	56 970	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	62 753	3 936	5 680	9 617	–	4 145	18 127 ^k	22 271	2 142	–	26 829
2007	65 140	4 233	6 027	10 261	–	4 670	18 581 ^k	23 250	2 115	–	25 755
2008	66 027 ^k	4 665 ^k	6 481 ^k	11 146	–	5 089	17 835 ^k	22 924 ^k	2 229	–	27 418 ^k
2009	59 907	4 896	6 444	11 340	–	4 796	14 609	19 405	2 125	–	24 488
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.*

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.*

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

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.*

Tabell B1: Järnvägar - infrastruktur, investeringar och energianvändning
Railways - infrastructure, investments and energy use

Arlandabanan	Arlanda line
Botniabanan	Botnia 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 (kilometer)		2005	2006	2007	2008	2009	Tracks worked (kilometres)
1	<i>Spårlängd</i> Spårlängd inklusive sidobanor	15 360	15 318	15 297	15 351	15 487	<i>Length of tracks</i> Length of tracks including sidings
2	<i>Banlängd</i> Enkelspår	9 233	9 217	9 166	9 206 k	9 297	<i>Length of lines</i> Single track
3	- härav smalspår	52	52	52	52	52	- of which narrow gauge
4	Dubbelspår och flerspår	1 785	1 804	1 807	1 827 k	1 842	Double track or more
5	- härav smalspår	13	13	13	13	13	- of which narrow gauge
6	Summa	11 017	11 020	10 972	11 032	11 138	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</i> Enkelspår	5 953	5 946	6 042	6 041	6 122	<i>Electrified lines</i> Single track
10	- härav smalspår	52	52	52	52	52	- of which narrow gauge
11	Dubbelspår och flerspår	1 785	1 804	1 807	1 827 k	1 842	Double track or more
12	- härav smalspår	13	13	13	13	13	- of which narrow gauge
13	Summa	7 737	7 749	7 848	7 867	7 963	Total
14	<i>Banlängd med säkerhets- och trafikstyrningssystem</i> Linje- och fjärrblockering	6 690	6 735	6 748	6 774	7 001	<i>Lines with protection and managementsystem</i> Automatic block system and centralised traffic control system
15	Automatisk tågkontroll (ATC)	7 775	7 728	7 847	7 840	7 828	Automatic Train Control (ATC)
16	ERTMS	–	–	–	–	–	European Rail Traffic Management System
17	<i>Korsningar</i> Antal planskilda korsningar	3 017	3 026	3 032	3 033	3 048	<i>Crossings</i> Number of grade-separated crossings
18	Antal plankorsningar	9 643	9 581	8 151	8 054	7 808	Number of level crossings
19	Summa	12 660	12 607	11 183	11 087	10 856	Total
20	- härav med bommar	2 365	2 380	2 397	2 379	2 355	- of which with barriers
21	- härav med ljud- och/eller ljussignaler	863	867	876	873	871	- of which with light and/or acoustic signals
22	- härav med enkla skydd	1 568	1 563	1 571	1 554	1 562	- of which with St. Andrew's cross
23	- härav utan skyddsanordningar	4 848	4 771	3 307	3 248	3 020	- of which unprotected

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

Investeringar och energianvändning		2005	2006	2007	2008	2009	Investments and energy use
24	<i>Investeringar och underhåll (miljoner SEK)</i> Investeringskostnader	10 250 k	9 559 k	11 205 k	12 187 k	13 530	<i>Investments and maintenance (million SEK)</i> Investments
25	Reinvesteringskostnader	1 639 k	1 753 k	1 782 k	2 088 k	2 224	Reinvestments
26	Underhållskostnader	2 912 k	2 962 k	3 213 k	3 666	4 040	Maintenance costs
27	<i>Energianvändning</i> av infrastrukturen (Gwh)	213	218	233	218	277	<i>Energy consumption</i> by infrastructure (Gwh)

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

Anställda personer i medeltal		2005	2006	2007	2008	2009	Staff strength (mean numbers)
1	<i>Tillgänglig personal för banarbeten</i> Kvinnor	888	933	1 081	1 125 #	1 126	<i>Available staff for infrastructure works</i> Female
2	Män	4 518	4 449	4 589	4 691	4 551	Male
3	Summa	5 406	5 382	5 670	5 816	5 677	Total
4	<i>Tillgänglig personal för trafikledning</i> Kvinnor	343	354	313	342	360	<i>Available staff for traffic control</i> Female
5	Män	838	899	804	647	670	Male
6	Summa	1 181	1 253	1 117	989	1 030	Total
7	<i>Totalt antal anställda</i> Kvinnor	1 231	1 287	1 394	1 467	1 486	<i>Total number of staff employed</i> Female
8	Män	5 356	5 348	5 393	5 338	5 221	Male
9	Totalt	6 587	6 635	6 787	6 805	6 707	Grand total

Tabell B3: Spårvägar - infrastruktur, investeringar och energianvändning
Trams - infrastructure, investments and energy use

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 (kilometer)		2005	2006	2007	2008	2009	Tracks worked (kilometres)
1	<i>Spårlängd</i> Spårlängd inklusive sidobanor	251	251	251	252	252	<i>Length of tracks</i> Length of tracks including sidings
2	<i>Banlängd</i> Enkelspår	6	6	6	7	7	<i>Length of lines</i> Single track
3	Dubbelspår och flerspår	120	120	120	120	120	Double track or more
4	Summa	126	126	126	127	127	Total
5	<i>Banlängd med säkerhets- och trafikstyrningssystem</i> Linje- och fjärrblockering	21	21	21	21	21	<i>Lines with protection and managementsystem</i> Automatic block system and centralised traffic control system
6	Automatisk tågkontroll (ATC)	9	9	21	21	21	Automatic Train Control (ATC)

Investeringar och energianvändning		2005	2006	2007	2008	2009	Investments and energy use
7	<i>Investeringar och underhåll (miljoner SEK)</i> Investeringskostnader	32	69	35	97	729	<i>Investments and maintenance (million SEK)</i> Investments
8	Reinvesteringskostnader	100	66	87	140	83	Reinvestments
9	Underhållskostnader	174	173	220	242	113	Maintenance costs
10	<i>Energianvändning</i> av infrastrukturen (Gwh)	2	3	2	2	3	<i>Energy consumption</i> by infrastructure (Gwh)

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

Anställda personer i medeltal		2005	2006	2007	2008	2009	Staff strength (mean numbers)
1	<i>Tillgänglig personal för banarbeten</i> Kvinnor	3	4	4	4	4	<i>Available staff for infrastructure works</i> Female
2	Män	19	18	18	18	18	Male
3	Summa	22	22	22	22	22	Total
4	<i>Tillgänglig personal för trafikledning</i> Kvinnor	12	12	12	10	15	<i>Available staff for traffic control</i> Female
5	Män	37	35	33	32	43	Male
6	Summa	49	47	45	42	58	Total
7	<i>Totalt antal anställda</i> Kvinnor	15	16	16	14	19	<i>Total number of staff employed</i> Female
8	Män	56	53	51	50	61	Male
9	Totalt	71	69	67	64	80	Grand total

Tabell B5: Tunnelbanan - infrastruktur, investeringar och energianvändning
Metro - infrastructure, investments and energy use

Stockholms tunnelbana

Stockholm Metro

Trafikerade spår (kilometer)		2005	2006	2007	2008	2009	
1	<i>Spårlängd</i> Spårlängd inklusive sidobanor	276	276	276	276	276	<i>Length of tracks</i> Length of tracks including sidings
2	<i>Banlängd</i> Enkelspår	–	–	–	–	–	<i>Length of lines</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>Banlängd med säkerhets- och trafikstyrningssystem</i> Linje- och fjärrblockering	109	109	109	109	109	<i>Lines with protection and managementsystem</i> Automatic block system and centralised traffic control system
6	Automatisk tågkontroll (ATC)	109	109	109	109	109	Automatic Train Control (ATC)

Investeringar och energianvändning		2005	2006	2007	2008	2009	Investments and energy use
7	<i>Investeringar och underhåll (miljoner SEK)</i> Investeringskostnader	157	208	157	168	214	<i>Investments and maintenance (million SEK)</i> Investments
8	Reinvesteringskostnader	350	462	497	716	676	Reinvestments
9	Underhållskostnader	694	800	835	843	822	Maintenance costs
10	<i>Energianvändning</i> av infrastrukturen (Gwh)	21	22	20	20	21	<i>Energy consumption</i> by infrastructure (Gwh)

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

Anställda personer i medeltal		2005	2006	2007	2008	2009	Staff strength (mean numbers)
1	<i>Tillgänglig personal för banarbeten</i> Kvinnor	7	7	7	7	7	<i>Available staff for infrastructure works</i> Female
2	Män	68	68	68	68	68	Male
3	Summa	75	75	75	75	75	Total
4	<i>Tillgänglig personal för trafikledning</i> Kvinnor	12	12	12	12	12	<i>Available staff for traffic control</i> Female
5	Män	48	48	48	48	48	Male
6	Summa	60	60	60	60	60	Total
7	<i>Totalt antal anställda</i> Kvinnor	19	19	19	19	19	<i>Total number of staff employed</i> Female
8	Män	116	116	116	116	116	Male
9	Totalt	135	135	135	135	135	Grand total

Tabell C1: Dragfordon - Järnvägar / Tractive stock - Railways

Antal dragfordon		2005	2006	2007	2008	2009	Number of tractive units and railcars
	Totalt						Total
1	Totalt dragfordon	1 443	1 526	1 750	1 876 k	1 879	Total tractive stock
2	- härav för persontrafik	875	947	1 174	1 283 k	1 281	- of which for passenger traffic
3	- härav för godstrafik	568	579	576	593	598	- of which for freight traffic
	Lok och lokomotorer						Locomotives and Light rail motor tractors
4	Ellok	414	425	424	431 k	444	Electric locomotives
5	Diesellok	207	214	213	222	218	Diesel locomotives
6	Ellokomotorer	–	–	–	–	–	Electric light rail motor tractors
7	Diesellokomotorer	66	64	56	56	56	Diesel light rail motor tractors
8	Summa	687	703	693	709	718	Total
	- härav för persontrafik						- of which for passenger traffic
9	Ellok	116	121	116	115 k	119	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	119	124	117	116	120	Total
	- härav för godstrafik						- of which for freight traffic
14	Ellok	298	304	308	316	325	Electric locomotives
15	Diesellok	205	212	213	222	218	Diesel locomotives
16	Ellokomotorer	–	–	–	–	–	Electric light rail motor tractors
17	Diesellokomotorer	65	63	55	55	55	Diesel light rail motor tractors
18	Summa	568	579	576	593	598	Total
	Motorvagnar						Railcars
	<i>Antal eldrivna motorvagnar</i>						<i>Electric powered railcars</i>
19	Motorvagnssätt	474	495	502	517	505	Railcar trainsets
20	- härav med snabbtågskapacitet	118	129	126	125	125	- of which with high-speed capacity
21	Motorvagnar	–	–	–	–	–	Railcars
	<i>Antal eldrivna dragfordon</i>						<i>Electric powered tractive units</i>
22	I motorvagnssätt	674	735	976	1 084	1 071	In railcar trainsets
23	- härav med snabbtågskapacitet	212	241	236	234	234	- of which with high-speed capacity
24	I motorvagnar	–	–	–	–	–	In railcars
	<i>Antal dieseldrivna motorvagnar</i>						<i>Diesel powered railcars</i>
25	Motorvagnssätt	20	25	23	24 k	27	Railcar trainsets
26	Motorvagnar	42	38	35	36 k	37	Railcars
	<i>Antal dieseldrivna dragfordon</i>						<i>Diesel powered tractive units</i>
27	I motorvagnssätt	40	50	46	47 k	53	In railcar trainsets
28	I motorvagnar	42	38	35	36 k	37	In railcars
29	Summa motorvagnar och motorvagnssätt	536	558	560	577 k	569	Total railcars and railcar trainsets
30	Summa dragfordon i motorvagnar och motorvagnssätt	756	823	1 057	1 167 k	1 161	Total tractive units in railcars and railcar trainsets

Tabell C2: Dragfordon - Spårvägar / Tractive stock - Trams

Antal dragfordon		2005	2006	2007	2008	2009	Number of tractive units
1	Antal eldrivna dragfordon	407 k	407	439	472	484	Electric powered tractive units

Tabell C3: Dragfordon - Tunnelbana / Tractive stock - Metro

Antal dragfordon		2005	2006	2007	2008	2009	Number of tractive units
1	Antal eldrivna dragfordon	535	535	535	515	515	Electric powered tractive units

Tabell C4: Transportfordon - Järnvägar / Transport stock - Railways

Transportfordon - godstrafik		2005	2006	2007	2008	2009	Transport stock - freight traffic
	Totalt godsvagnar						Total wagons
	<i>Antal vagnar</i>						<i>Number of wagons</i>
1	Slutna vagnar	4 468	4 469	4 150 k	3 386 k	3 381	Covered wagons
2	Lådvagnar	429	428	431 k	423 k	405	High-sided open wagons
3	Flakvagnar	9 659	9 390	9 378	9 915 k	8 993	Flat wagons
4	Postvagnar	108	108	108	134	124	Mail wagons
5	Övriga vagnar	1 973	2 012	1 829	1 877 k	1 894	Other wagons
6	Totalt	16 637	16 407	15 896	15 735	14 797	Total
	<i>Lastförmåga i ton</i>						<i>Load capacity in tonnes</i>
7	Slutna vagnar	193 993	190 986	191 802 k	149 640 k	153 911	Covered wagons
8	Lådvagnar	17 098	17 032	17 460 k	17 228 k	17 353	High-sided open wagons
9	Flakvagnar	439 655	465 628	479 559	528 361 k	479 782	Flat wagons
10	Postvagnar	2 056	2 056	2 056	2 736	2 636	Mail wagons
11	Övriga vagnar	119 393	122 290	124 431 k	134 392 k	137 747	Other wagons
12	Totalt	772 195	797 992	815 308	832 357	791 429	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	3 029	3 061	2 485	2 072 k	2 123	Covered wagons
14	Lådvagnar	378	378	381	373	335	High-sided open wagons
15	Flakvagnar	5 547	5 438	5 421	5 735 k	4 573	Flat wagons
16	Postvagnar	108	108	108	134	124	Mail wagons
17	Övriga vagnar	1 099	1 128	1 140	1 168	1 189	Other wagons
18	Totalt	10 161	10 113	9 535	9 482	8 344	Total
	<i>Lastförmåga i ton</i>						<i>Load capacity in tonnes</i>
19	Slutna vagnar	120 503	118 357	98 950	77 394 k	87 105	Covered wagons
20	Lådvagnar	14 440	14 440	14 879	14 647	13 630	High-sided open wagons
21	Flakvagnar	258 052	251 465	256 775	298 009 k	236 659	Flat wagons
22	Postvagnar	2 056	2 056	2 056	2 736	2 636	Mail wagons
23	Övriga vagnar	88 035	90 358	94 509	103 337	107 857	Other wagons
24	Totalt	483 086	476 676	467 169	496 123	447 887	Total
	- härav privatägda vagnar						- of which privately owned wagons
	<i>Antal vagnar</i>						<i>Number of wagons</i>
25	Slutna vagnar	1 439	1 408	1 665 k	1 314 k	1 258	Covered wagons
26	Lådvagnar	51	50	50 k	50 k	70	High-sided open wagons
27	Flakvagnar	4 112	3 952	3 957	4 180	4 420	Flat wagons
28	Övriga vagnar	874	884	689	709 k	705	Other wagons
29	Totalt	6 476	6 294	6 361	6 253	6 453	Total
	<i>Lastförmåga i ton</i>						<i>Load capacity in tonnes</i>
30	Slutna vagnar	73 490	72 629	92 852 k	72 246 k	66 806	Covered wagons
31	Lådvagnar	2 658	2 592	2 581 k	2 581 k	3 723	High-sided open wagons
32	Flakvagnar	181 603	214 163	222 784	230 352	243 123	Flat wagons
33	Övriga vagnar	31 358	31 932	29 922 k	31 055 k	29 890	Other wagons
34	Totalt	289 109	321 316	348 139	336 234	343 542	Total

Tabell C4: Transportfordon - Järnvägar / Transport stock - Railways

Transportfordon - persontrafik		2005	2006	2007	2008	2009	Transport stock - passenger traffic
	Antal fordon						Number of vehicles
	<i>Lokdragna vagnar</i>						<i>Hauled by locomotives</i>
35	Sittvagnar	362	339	336	335	334	Coaches
36	Liggvagnar	86	86	79	88	88	Couchette coaches
37	Sovvagnar	77	77	77	81	81	Sleeping cars
38	Restaurangvagnar	30	30	29	27	28	Dining cars
39	Resgodsvagnar	2	2	2	2	4	Vans for luggage
40	Postvagnar	–	–	–	–	–	Mail vans
41	Specialvagnar	17	20	19	19	19	Special coaches
42	Summa	574	554	542	552	554	Total
	<i>I motorvagnar och motorvagnssätt</i>						<i>In railcars and railcar trainsets</i>
43	Antal vagnar med sittplatser	1 327	1 398	1 635	1 744 k	1 729	Number of vehicles with seats
44	- härav i vagnar med snabbtågskapacitet	415	444	479	491	491	- of which in vehicles with high-speed capacity
45	Totalt antal fordon	1 901	1 952	2 177	2 296 k	2 283	Total of vehicles
	Antal sitt- och sovplatser						Number of seats and sleeping berths
	<i>Sittplatser</i>						<i>Seats</i>
46	Sittvagnar	22 200	21 082	21 016	20 834	20 998	Coaches
47	Motorvagnar och motorvagnssätt	95 009	98 181	107 282	115 249 k	113 359	Railcars and railcar trainsets
48	- härav i vagnar med snabbtågskapacitet	24 954 k	26 599 k	27 019 k	27 982 k	28 002	- of which in vehicles with high-speed capacity
49	Summa	117 209	119 263	128 298	136 083	134 357	Total
	<i>Sovplatser</i>						<i>Sleeping berths</i>
50	Sovvagnar	2 185	2 185	2 185	2 341	2 341	Sleeping cars
51	Liggvagnar	4 302	4 302	3 978	4 410	4 410	Couchette coaches
52	Summa	6 487	6 487	6 163	6 751	6 751	Total
53	Totalt antal sitt- och sovplatser	123 696	125 750	134 461	142 834 k	141 108	Total of seats and sleeping berths

Tabell C5: Transportfordon - Spårvägar / Transport stock - Trams

Transportfordon - persontrafik		2005	2006	2007	2008	2009	Transport stock - passenger traffic
1	Antal fordon	518 k	518	567	613	628	Number of vehicles
2	Antal sittplatser	16 729	16 750	17 565	18 752	18 986	Number of seats
3	Antal ståplatser	26 835	27 246	29 048	30 962	31 424	Number of standing places

Tabell C6: Transportfordon - Tunnelbana / Transport stock - Metro

Transportfordon - persontrafik		2005	2006	2007	2008	2009	Transport stock - passenger traffic
1	Antal fordon	1 077	1 077	1 077	1 057	1 057	Number of vehicles
2	Antal sittplatser	46 814	46 814	46 814	45 854	45 854	Number of seats
3	Antal ståplatser	106 635	106 635	106 635	104 435	104 435	Number of standing places

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

Trafik / Traffic

Järnvägar / Railways

Tågkilometer (tusental)		2005	2006	2007	2008	2009	Train kilometres (thousands)
1	<i>Persontrafik</i>						<i>Passenger traffic</i>
2	Med eldrift	77 532	80 030	84 266	88 112	88 681	Electric powered
3	Med dieseldrift	6 286	5 966	6 175	6 683 k	6 713	Diesel powered
4	Summa	83 818	85 996	90 442	94 795	95 394	Total
5	<i>Godstrafik</i>						<i>Freight traffic</i>
6	Med eldrift	40 130	41 825	41 928	43 706 k	37 218	Electric powered
7	Med dieseldrift	3 735	3 631	3 535	3 967 k	3 348	Diesel powered
8	Summa	43 865	45 456	45 463	47 673	40 566	Total
9	Summa eldrift	117 662	121 855	126 194	131 819 k	125 899	Total electric powered
10	Summa dieseldrift	10 021	9 596	9 710	10 650 k	10 061	Total diesel powered
11	Totalt	127 683	131 451	135 904	142 468	135 960	Grand total

Bruttotonkilometer av vagnar (miljoner)		2005	2006	2007	2008	2009	Gross hauled tonne-kilometres (millions)
12	<i>Persontrafik</i>						<i>Passenger traffic</i>
13	Med eldrift	16 009	17 240	18 549	19 675	20 471	Electric powered
14	Med dieseldrift	513	476	472	511 k	489	Diesel powered
15	Summa	16 522	17 717	19 021	20 187	20 960	Total
16	<i>Godstrafik</i>						<i>Freight traffic</i>
17	Med eldrift	40 875	42 697	44 013	43 687 k	37 066	Electric powered
18	Med dieseldrift	2 295	2 339	2 105	2 153 k	1 882	Diesel powered
19	Summa	43 170	45 036	46 119	45 840	38 947	Total
20	Summa eldrift	56 884	59 937	62 563	63 362 k	57 537	Total electric powered
21	Summa dieseldrift	2 808	2 815	2 577	2 665 k	2 370	Total diesel powered
22	Totalt	59 692	62 753	65 140	66 027	59 907	Grand total

Platskilometer (miljoner)		2005	2006	2007	2008	2009	Seat-kilometres (millions)
23	Med eldrift	21 751	22 976	24 303	25 882	26 645	Electric powered
24	Med dieseldrift	697	628	654	705 k	686	Diesel powered
25	Totalt	22 448	23 604	24 957	26 587	27 331	Total

Spårvägar / Trams

(miljoner)		2005	2006	2007	2008	2009	(millions)
26	Tågkilometer (tusental)	13 397	14 004	14 453	15 139	15 811	Train-kilometres (thousands)
27	Bruttotonkilometer av vagnar	446	448	508	518	551	Gross hauled tonne-kilometres
28	Platskilometer	2 717	2 879	2 998	3 124	3 305	Seat- and standing place kilometres
29	- härav sittplatskilometer	1 048	1 112	1 162	1 215	1 289	- of which seat-kilometres
30	- härav ståplatskilometer	1 669	1 767	1 836	1 909	2 017	- of which standing place kilometres

Tunnelbana / Metro

(miljoner)		2005	2006	2007	2008	2009	(millions)
31	Tågkilometer (tusental)	12 381	12 757	12 541	12 300	12 662	Train-kilometres (thousands)
32	Bruttotonkilometer av vagnar	2 210	2 305	2 316	2 593	2 419	Gross hauled tonne-kilometres
33	Platskilometer	13 462	14 119	13 658	14 100	14 331	Seat- and standing place kilometres
34	- härav sittplatskilometer	4 391	4 579	4 367	4 289	4 395	- of which seat-kilometres
35	- härav ståplatskilometer	9 072	9 540	9 291	9 811	9 936	- of which standing place kilometres

Antal anställa / Staff employed**Järnvägar / Railways**

Anställda personer i medeltal		2005	2006	2007	2008	2009	Staff employed (mean numbers)
32	<i>Tillgänglig personal för persontrafik</i>						<i>Available staff for passenger traffic</i>
33	Kvinnor	1 988	2 151	2 548	2 617 k	2 701	Female
34	Män	3 736	3 965	3 818	4 184 k	4 374	Male
34	Summa	5 724	6 116	6 366	6 801	7 075	Total
35	<i>Tillgänglig personal för godstrafik</i>						<i>Available staff for freight traffic</i>
36	Kvinnor	197	204	215	330	291	Female
37	Män	2 616	2 584	2 645	2 743	2 566	Male
37	Summa	2 813	2 788	2 860	3 073	2 857	Total
38	<i>Totalt antal anställda</i>						<i>Total number of staff employed</i>
39	Kvinnor	2 185	2 355	2 763	2 947	2 992	Female
40	Män	6 352	6 549	6 463	6 927	6 940	Male
40	Totalt	8 537	8 904	9 226	9 874	9 932	Grand total

Spårvägar / Trams

Anställda personer i medeltal		2005	2006	2007	2008	2009	Staff employed (mean numbers)
41	<i>Tillgänglig personal för persontrafik¹</i>						<i>Available staff for passenger traffic¹</i>
42	Kvinnor	294	285	272	289	316	Female
43	Män	880	878	840	894	885	Male
43	Summa	1 174	1 163	1 112	1 183	1 201	Total

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

Anställda personer i medeltal		2005	2006	2007	2008	2009	Staff employed (mean numbers)
44	<i>Tillgänglig personal för persontrafik</i>						<i>Available staff for passenger traffic</i>
45	Kvinnor	730	730	715	709	706	Female
46	Män	1 772	1 772	1 702	1 707	1 671	Male
46	Summa	2 502	2 502	2 417	2 416	2 377	Total

Energianvändning / Energy use**Järnvägar / Railways**

Energianvändning		2005	2006	2007	2008	2009	Energy use
47	El för persontrafik i Gwh	1 072	1 116	1 087	1 087	1 224	Electricity for passenger traffic in Gwh
48	El för godstrafik i Gwh	967	1 026	1 028	1 142	901	Electricity for freight traffic in Gwh
49	Totalt för trafik	2 039	2 142	2 115	2 229	2 125	Total for traffic
50	Diesel för persontrafik i m ³	6 190	6 115	6 172	6 584 k	6 502	Diesel for passenger traffic in m ³
51	Diesel för godstrafik i m ³	19 128	20 714	19 583	20 834 k	17 986	Diesel for freight traffic in m ³
52	Totalt för trafik	25 319	26 829	25 755	27 418	24 488	Total for traffic

Spårvägar / Trams

Energianvändning		2005	2006	2007	2008	2009	Energy use
53	El för persontrafik i Gwh	57	60	60	63	67	Electricity for passenger traffic in Gwh

Tunnelbana / Metro

Energianvändning		2005	2006	2007	2008	2009	Energy use
54	El för persontrafik i Gwh	191	201	198	199	196	Electricity for passenger traffic in Gwh

Tabell D2: Godstransporter på järnväg³ / Goods transport by railway³

Transporterad godsmängd / Tonnes carried

Transporterad godsmängd (tusen ton)		2005	2006	2007	2008	2009	Tonnes carried (in thousands)
1	<i>Inland</i>						<i>Domestic consignments</i>
	Vagnslastgods	20 918 ²	22 002	23 117	22 444 ^k	18 701	Wagonloads
	Malm på malmbanan	12 345	12 730	13 683	13 946	9 303	Ore on the Ore Railway
	Kombigods	5 477	5 843	6 047	5 998	6 647	Intermodal consignments
4	Summa inland	38 740	40 575	42 847	42 388	34 651	Total
5	<i>Utland</i>						<i>Cross-border consignments</i>
	Vagnslastgods	7 115	6 788	6 791	6 681	5 264	Wagonloads
	Malm på malmbanan	15 949	15 925	16 241	14 299	12 682	Ore on the Ore Railway
	Kombigods	1 395	1 657	1 930	2 263	2 839	Intermodal consignments
8	Summa utland	24 458	24 369	24 962	23 244	20 785	Total
9	<i>Inland och utland</i>						<i>All consignments</i>
	Vagnslastgods	28 033	28 790	29 908	29 125 ^k	23 965	Wagonloads
	Malm på malmbanan	28 293	28 655	29 924	28 245	21 985	Ore on the Ore Railway
	Kombigods	6 871	7 500	7 976	8 261	9 486	Intermodal consignments
12	Totalt	63 198 ²	64 944	67 809	65 632	55 436	Grand total
13	- härav i systemtåg (exklusive malm på malmbanan)	15 318 ²	17 702	16 414	16 621	14 564	- of which full train loads (excluding ore on the Ore Railway)

Transportarbete / Transport performance

Transportarbete (miljoner tonkilometer)		2005	2006	2007	2008	2009	Transport performance (million tonne-kilometres)
14	<i>Inland</i>						<i>Domestic consignments</i>
	Vagnslastgods	8 923 ²	9 339	9 824	9 579 ^k	7 969	Wagonloads
	Malm på malmbanan	2 048	2 164	2 238	2 332	1 548	Ore on the Ore Railway
	Kombigods	3 153	3 391	3 619	3 871	3 771	Intermodal consignments
17	Summa inland	14 125	14 894	15 681	15 782	13 288	Total
18	<i>Utland</i>						<i>Cross-border consignments</i>
	Vagnslastgods	4 604	4 269	4 154	3 892	3 223	Wagonloads
	Malm på malmbanan	2 352	2 354	2 364	2 031	1 868	Ore on the Ore Railway
	Kombigods	594	754	1 051	1 218	1 026	Intermodal consignments
21	Summa utland	7 550	7 377	7 569	7 141	6 117	Total
22	<i>Inland och utland</i>						<i>All consignments</i>
	Vagnslastgods	13 527	13 608	13 978	13 471	11 192	Wagonloads
	Malm på malmbanan	4 400	4 519	4 602	4 363	3 416	Ore on the Ore Railway
	Kombigods	3 748	4 145	4 670	5 089	4 797	Intermodal consignments
25	Totalt	21 675 ²	22 271	23 250	22 923	19 405	Grand total
26	- härav i systemtåg (exklusive malm på malmbanan)	6 927 ²	7 636	7 260	7 280	6 139	- of which full train loads (excluding ore on the Ore Railway)

² Första kvartalet 2005 stormfälldes ansemliga 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.

³ På grund av vissa förändringar inom godstransportmarknaden på järnväg har insamlad grunddata till 2009 års statistik en annan struktur och delvis andra källor än tidigare års insamlingar. För mer information, se avsnitt 7.1 om felkällor.

D3: Varugrupperfördelning av transporterat gods enligt NST 2007 / Goods transported according to NST 2007 freight category
Transporterad godsmängd (tusen ton) / Tonnes carried (in thousands)

Rad	Huvudgrupp Division	2005	2006	2007	2008	2009
1	Produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske <i>Products of agriculture, forestry, and fishing products</i>	..	..	..	7 711	7 682
2	Kol, råolja och naturgas / <i>Coal, crude petroleum, and natural gas</i>	..	..	..	245	110
3	Malm och andra produkter från utvinning <i>Ore and other extracting products</i>	..	..	..	28 504	22 324
4	Livsmedel, drycker och tobak / <i>Food products, beverages, and tobacco</i>	..	..	..	401	471
5	Textil och beklädnadsvaror, läder och lädervaror <i>Textiles and textile products, leather and leather products</i>	..	..	..	1	1
6	Trä samt varor av trä och kork, massa, papper, pappersvaror <i>Wood and products of wood and cork, pulp, paper, and paper products</i>	..	..	..	7 212 ^k	5 778
7	Stenkolsprodukter och raffinerade petroleumprodukter <i>Coke and refined petroleum products</i>	..	..	..	1 524	1 308
8	Kemikalier, kemiska produkter, konstfibrer, gummi- och plastvaror <i>Chemicals, chemical products, man-made fibers, rubber, and plastic products</i>	..	..	..	816	776
9	Andra icke-metalliska mineraliska produkter <i>Other non-metallic mineral products</i>	..	..	..	568	592
10	Metallvaror exklusive maskiner och utrustning <i>Basic metals, fabricated metal products, except machinery and equipment</i>	..	..	..	5 944	3 838
11	Maskiner och utrustning / <i>Machinery and equipment</i>	..	..	..	90	96
12	Transportutrustning / <i>Transport equipment</i>	..	..	..	771	451
13	Möbler och andra tillverkade varor / <i>Furniture and other manufactured goods</i>	..	..	..	103	94
14	Returmateriel och återvinning / <i>Secondary materials and recycling</i>	..	..	..	1 664 ^k	1 420
15	Post och paket / <i>Mail, parcels</i>	..	..	..	248	–
16	Utrustning för transport av gods <i>Equipment utilized in the transport of goods</i>	..	..	..	1 059	1 141
17	Flyttgods, fordon för reparation / <i>Goods moved in the course of office or household removals, motor vehicles being moved for repair</i>	..	..	..	–	–
18	Styckegods och samlad gods / <i>Grouped goods</i>	..	..	..	2	3
19	Oidentifierbart gods / <i>Unidentifiable goods</i>	..	..	..	8 770	9 351
20	Varor som inte ingår i grupp 1-19 / <i>Other goods not elsewhere classified</i>	..	..	..	–	–
21	Totalt / <i>Total</i>	..	..	..	65 632	55 436
Särredovisning av vissa varuslag						
22	Rundvirke / <i>Round timber</i>	7 854 ²	7 468	7 580	7 376	7 124
23	Sågade och hyvlade trävaror ¹ / <i>Manufactured products of wood</i> ¹	378	321	394	359	254
24	Flis, trä- och sågavfall / <i>Wood chips and waste wood</i>	387	337	373	300	523
25	Jord, grus, sten och sand / <i>Soil, gravel, stone and sand</i>	161	176	188	206	164
26	Papper, papp och varor därav / <i>Products of paper and pasteboard</i>	4 992	5 616	5 601	5 218	5 084

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

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

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

D3: Varugrupperfördelning av transporterat gods enligt NST 2007 / Goods transported according to NST 2007 freight category
Transportarbete (miljoner tonkilometer) / Transport performance (million tonne-kilometres)

Rad	Huvudgrupp Division	2005	2006	2007	2008	2009
1	Produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske <i>Products of agriculture, forestry, and fishing products</i>	..	..	..	2 028	1 977
2	Kol, råolja och naturgas / <i>Coal, crude petroleum, and natural gas</i>	..	..	..	75	34
3	Malm och andra produkter från utvinning <i>Ore and other extracting products</i>	..	..	..	4 483	3 549
4	Livsmedel, drycker och tobak / <i>Food products, beverages, and tobacco</i>	..	..	..	249	263
5	Textil och beklädnadsvaror, läder och lädervaror <i>Textiles and textile products, leather and leather products</i>	..	..	..	1	1
6	Trä samt varor av trä och kork, massa, papper, pappersvaror <i>Wood and products of wood and cork, pulp, paper, and paper products</i>	..	..	..	3 667 ^k	3 288
7	Stenkolsprodukter och raffinerade petroleumprodukter <i>Coke and refined petroleum products</i>	..	..	..	405	330
8	Kemikalier, kemiska produkter, konstfiber, gummi- och plastvaror <i>Chemicals, chemical products, man-made fibers, rubber, and plastic products</i>	..	..	..	415	415
9	Andra icke-metalliska mineraliska produkter <i>Other non-metallic mineral products</i>	..	..	..	238	267
10	Metallvaror exklusive maskiner och utrustning <i>Basic metals, fabricated metal products, except machinery and equipment</i>	..	..	..	4 016	2 911
11	Maskiner och utrustning / <i>Machinery and equipment</i>	..	..	..	50	51
12	Transportutrustning / <i>Transport equipment</i>	..	..	..	393	277
13	Möbler och andra tillverkade varor / <i>Furniture and other manufactured goods</i>	..	..	..	61	52
14	Returmateriel och återvinning / <i>Secondary materials and recycling</i>	..	..	..	891 ^k	829
15	Post och paket / <i>Mail, parcels</i>	..	..	..	124	–
16	Utrustning för transport av gods <i>Equipment utilized in the transport of goods</i>	..	..	..	499	512
17	Flyttgods, fordon för reparation / <i>Goods moved in the course of office or household removals, motor vehicles being moved for repair</i>	..	..	..	–	–
18	Styckegods och samlad gods / <i>Grouped goods</i>	..	..	..	1	0
19	Oidentifierbart gods / <i>Unidentifiable goods</i>	..	..	..	5 327	4 649
20	Varor som inte ingår i grupp 1-19 / <i>Other goods not elsewhere classified</i>	..	..	..	–	–
21	Totalt / <i>Total</i>	..	..	..	22 924	19 405
Särredovisning av vissa varuslag						
22	Rundvirke / <i>Round timber</i>	2 290 ²	2 038	1 978	1 937	1 797
23	Sågade och hyvlade trävaror ¹ / <i>Manufactured products of wood</i> ¹	306	201	261	205	172
24	Flis, trä- och sågavfall / <i>Wood chips and waste wood</i>	76	69	83	74	156
25	Jord, grus, sten och sand / <i>Soil, gravel, stone and sand</i>	41	44	47	49	38
26	Papper, papp och varor därav / <i>Products of paper and pasteboard</i>	2 688	2 716	2 810	2 810	2 799

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

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

² Första kvartalet 2005 stormfälldes ansemliga 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

Rad	Transporterad godsmängd / Tonnes carried (tusen ton) / (thousand tonnes)	2005	2006	2007	2008	2009
1	1. Sprängämnen <i>Explosives</i>	1	1	1	0	0
2	2. Gaser (komprimerade, flytande eller tryckupplösta) <i>Gases, compressed, liquefied or dissolved under pressure</i>	887	822	874	767	630
3	3. Brandfarliga vätskor <i>Flammable liquids</i>	552	681	1 118	1 155	1 088
4	4.1. Brandfarliga fasta ämnen <i>Flammable solids</i>	29	18	15	8	8
5	4.2. Självantändande ämnen <i>Substances liable to spontaneous combustion</i>	104	66	53	46	50
6	4.3. Ämnen som vid kontakt med vatten utvecklar brandfarliga gaser <i>Substances which, in contact with water, emit flammable gases</i>	145	150	133	124	119
7	5.1. Oxiderande ämnen <i>Oxidising substances</i>	326	356	365	361	309
8	5.2. Organiska peroxider <i>Organic peroxides</i>	21	17	19	6	11
9	6.1. Giftiga ämnen <i>Toxic substances</i>	48	41	45	39	41
10	6.2. Smittsamma ämnen <i>Substances liable to cause infections</i>	–	–	–	–	–
11	7. Radioaktiva ämnen <i>Radioactive matter</i>	0	1	1	0	1
12	8. Frätande ämnen <i>Corrosives</i>	269	277	287	224	192
13	9. Övriga farliga ämnen <i>Miscellaneous dangerous substances</i>	6	4	14	13	17
14	Totalt / Total	2 389	2 433	2 925	2 743	2 464
Rad	Transportarbete / Transport performance (miljoner tonkilometer) / (million tonne-kilometres)	2005	2006	2007	2008	2009
15	1. Sprängämnen <i>Explosives</i>	0	0	0	0	0
16	2. Gaser (komprimerade, flytande eller tryckupplösta) <i>Gases, compressed, liquefied or dissolved under pressure</i>	321	320	361	336	244
17	3. Brandfarliga vätskor <i>Flammable liquids</i>	197	215	278	280	272
18	4.1. Brandfarliga fasta ämnen <i>Flammable solids</i>	15	10	10	6	6
19	4.2. Självantändande ämnen <i>Substances liable to spontaneous combustion</i>	38	28	25	34	33
20	4.3. Ämnen som vid kontakt med vatten utvecklar brandfarliga gaser <i>Substances which, in contact with water, emit flammable gases</i>	95	95	78	75	62
21	5.1. Oxiderande ämnen <i>Oxidising substances</i>	162	183	175	148	148
22	5.2. Organiska peroxider <i>Organic peroxides</i>	22	15	21	3	6
23	6.1. Giftiga ämnen <i>Toxic substances</i>	39	31	34	30	28
24	6.2. Smittsamma ämnen <i>Substances liable to cause infections</i>	–	–	–	–	–
25	7. Radioaktiva ämnen <i>Radioactive matter</i>	0	0	0	0	1
26	8. Frätande ämnen <i>Corrosives</i>	141	139	133	103	90
27	9. Övriga farliga ämnen <i>Miscellaneous dangerous substances</i>	8	5	13	10	15
28	Totalt / Total	1 037	1 043	1 129	1 024	905

Tabell D5: Persontransporter / Passenger transport
Järnvägar / Railways

Resor (miljoner)		2005	2006	2007	2008	2009	
1	I järnvägsföretagens egentrafik	38	41	42	43 k	40	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	10	10	10	8	7	- of which with tickets issued by county transport principals
4	I Länstrafikhuvudmannatåg	112	118	127	136	139	In county transport principal trains
5	- härav med statligt stöd	4	4	5	7 k	6	- of which with state aid
6	Totalt	150	159	169	179	179	Total
7	- härav med snabbtåg i fjärrtrafik	7	7	8	8	8	- of which on long distance high-speed trains
8	- härav i internationell trafik	8	9	10	11 k	12	- of which in international traffic
9	- härav i regional trafik	132	139	148	156 k	157	- of which in regional traffic

Transportarbete (miljoner personkilometer)		2005	2006	2007	2008	2009	
10	I järnvägsföretagens egentrafik	6 299	6 799	7 149	7 581 k	7 295	In railway undertakings own-flag trains
11	- härav med statligt stöd	895	943	1 002	898 k	912	- of which with state aid
12	- härav med länstrafikhuvudmannabiljett	460	502	488	431	341	- of which with tickets issued by county transport principals
13	I Länstrafikhuvudmannatåg	2 637	2 818	3 111	3 565 k	4 045	In county transport principal trains
14	- härav med statligt stöd	361	337	374	489 k	476	- of which with state aid
15	Totalt	8 936	9 617	10 261	11 146	11 340	Total
16	- härav med snabbtåg i fjärrtrafik	2 319	2 481	2 740	2 967	3 031	- of which on long distance high-speed trains
17	- härav i internationell trafik	598	580	494	537 k	615	- of which in international traffic
18	- härav i regional trafik	3 723	3 936	4 233	4 665 k	4 896	- of which in regional traffic

Spårvägar / Trams

Resor (miljoner)		2005	2006	2007	2008	2009	
19	Med Länstrafikhuvudman	111	114	122	123	124	With county transport principals

Transportarbete (miljoner personkilometer)		2005	2006	2007	2008	2009	
20	Med Länstrafikhuvudman	473	482	514	524	524	With county transport principals

Tunnelbana / Metro

Resor (miljoner)		2005	2006	2007	2008	2009	
21	Med Länstrafikhuvudman	276	297	303	306	307	With county transport principals

Transportarbete (miljoner personkilometer)		2005	2006	2007	2008	2009	
22	Med Länstrafikhuvudman	1 541	1 657	1 690	1 715	1 715	With county transport principals

7 Metod och kvalitet

Undersökningen Bantrafik är den officiella statistiken om järnvägar, spårvägar och tunnelbana i Sverige. Den del som avser järnvägar ingår i den gemensamma statistik som Sverige rapporterar till EU-kommissionens statistikbyrå Eurostat. Den undersökningen regleras av Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 91/2003. Undersökningens definitioner har anpassats till förordningen för åren från och med 2000.

Trafikanalys är statistikansvarig myndighet. Trafikverket biträder Trafikanalys vid insamling, kvalitetsgranskning och sammanställning av uppgifter från bland annat alla operatörer och alla infrastrukturförvaltare. Datakvaliteten i denna totalundersökning beror mycket på de cirka 50 uppgiftslämnarnas möjlighet att besvara enkätfrågorna.

7.1 Statistikens innehåll

Statistiska målstorheter

I denna rapport presenteras helårsvärden i femårsserier till och med 2009 samt vissa helårsvärden i historiska sammanställningar från år 1856. Uppgifter om infrastruktur, fordon med mera avser förhållandena den 31 december. Uppgifter om trafik, transporter, energiförbrukning med mera avser årssummor. Uppgifter om personal avser medeltal under året.

Sekretesslagstiftningen förhindrar publicering av uppgifter om namngivna företag. Det går inte heller att publicera statistik på enskilda sträckor utan att röja sekretessbelagd information om enskilda företags ekonomiska förhållanden.

Objekt och population

Den totala undersökningspopulationen utgörs av infrastrukturförvaltare, länstrafikhuvudmän och operatörer (trafikutövare), verksamma inom järnväg, spårväg eller tunnelbana i Sverige. Även företag som bara till viss del utför verksamhet för sektorn, men där denna verksamhet utgör en märkbar andel av helheten, tillhör populationen.

Variabler

Infrastruktur

- banlängd
- banstandard
- korsningar
- energianvändning

Tågoperatörer och infrastrukturförvaltare

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

Rullande materiel

- fordon
- kapacitet
- ägandeförhållanden

Trafik och transporter

- trafikarbete
- transportarbete
- utbud
- godsmängd
- antal resor
- energianvändning

Redovisningsgrupper

Uppgifter redovisas i följande tre huvudgrupper där det är tillämpligt: järnvägar, spårvägar och tunnelbana. Samtliga uppgifter redovisas så att enskilda företag och deras ekonomiska förhållanden inte kan identifieras. Det är anledningen till att statistiken är aggregerad, alltså inte uppdelad på till exempel län eller järnvägssträckor.

Referenstider

Statistiken omfattar verksamheten under ett kalenderår samt bestånd vid årsskifte.

7.2 Statistikens tillförlitlighet

Tillförlitlighet totalt

Tillförlitligheten i denna totalundersökning är god, men vissa rapporteringsfel kan 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 tidsserierna är konsistenta och jämförbara.

På grund av förändringar inom godstransportmarknaden på järnväg har insamlad grunddata till 2009 års statistik en annan struktur och delvis andra källor än vid

tidigare års insamlingar. Den nya strukturen har lett till att de insamlade grunduppgifterna innehåller både dubbelräkningar och bortfall samtidigt som vissa uppgifter är inkonsistenta med tidigare års insamlade grunduppgifter.

Flera felkällor har identifierats och rättats, bland annat har dubbelräkningar motsvarande 3,4 miljoner ton (0,4 miljarder tonkilometer) avräknats. Andra möjliga felkällor har identifierats men ännu inte rättats då insamling och analys av kompletterande underlag krävs för denna uppgift. Trafikanalys och Transportverket kommer under 2011 att åtgärda de kvarvarande felkällorna och korrigerad statistik kommer att publiceras i Bantrafik 2010. Presenterad statistik i denna rapport avseende godstransporter på järnväg år 2009 bör alltså behandlas med försiktighet.

Urval

Totalundersökning som samlas in med svarsplikt enligt SIKAFS 2008:2. Risken för undertäckning är liten, då företagen bedriver tillståndspliktig verksamhet.

Uppgiftsinsamling/mätning

Uppgiftsinsamling sker via elektroniska frågeformulär som sänds med e-post till namngivna kontaktpersoner hos samtliga identifierade objekt (främst infrastrukturförvaltare, länstrafikhuvudmän och operatörer). Stort arbete läggs ned på att stödja uppgiftslämnare som har frågor om insamlingen.

Svarsbortfall

Påminnelser görs med e-post och senare per telefon. Till slut brukar de allra flesta uppgifter komma in. 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 genomgår 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.

7.3 Statistikens aktualitet

Frekvens

Statistiken utkommer årligen och samlas huvudsakligen även in årligen. De viktigaste uppgifterna om person- och godstransporter med järnväg samlas in löpande per kvartal. Dessa publiceras i denna rapport summerat till årssiffror.

Dessförinnan sammanställs de och publiceras av Trafikanalys i en egen serie av kvartalsrapporter med titeln Person- och godstransporter på järnväg.

Framställningstid

I november 2010 publiceras "Bantrafik 2009" vilket är en liten försening eftersom den skulle publicerats i oktober enligt utgivningsplanen. Målsättningen är att successivt korta framställningstiden under kommande år.

Punktlighet

Publicering enligt publiceringsplanen för statistik har tidigare inte kunnat följas, men punktligheten har de senaste åren blivit bättre.

7.4 Jämförbarhet och sam anvä ndbarhet

Jämförbarhet över tiden

Vid användande av tabell A1 (historisk översikt) rekommenderas att definitionerna jämförs med motsvarande internationella. För att inte bryta tidsserier som sträcker sig från 1856 har inte alla definitioner kunnat anpassas i dessa tabeller.

Sam anvä ndbarhet 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.

7.5 Tillgänglighet och förståelighet

Spridningsformer

Sedan 1993 publiceras den officiella järnvägsstatistiken av Trafikanalys/SIKA. Under åren 1993–1999 med titeln Järnvägar, sedan 2000 i Bantrafik (denna serie) tillsammans med officiell statistik om spårväg och tunnelbana.

Statistiken har hittills tryckts på papper, även om tonvikten i användningen på senare år gått allt mer emot de elektroniska rapporterna i pdf-format. Samtliga tryckta rapporter torde finnas på de flesta forskningsbibliotek i Sverige. SCB:s bibliotek i Stockholm är specialbibliotek för svensk officiell statistik.

Från och med Järnvägar 1998 finns rapporterna i elektronisk form på Trafikanalys webbplats www.trafa.se.

7.6 Tidigare publicering av officiell statistik

Den officiella statistiken om järnvägar har utkommit sedan 1862. Spårväg och tunnelbana infördes i den officiella statistiken först 2000.

Serien Statens järnvägstrafik omfattade åren 1862–1910. Trots namnet ingick under många år även enskilda järnvägar i de fyllda årsrapporterna. Åren 1878–1910 delades materialet upp så att enskilda järnvägar ingick i en separat del

med undertiteln Allmän svensk järnvägstrafik med både statliga och enskilda järnvägar.

År 1911 separerades statistiken i två helt skilda serier med titlarna Statens järnvägar och Allmän järnvägsstatistik. Dessa utkom därefter till 1952.

År 1953 lades båda serierna samman i Sveriges Järnvägar som därefter utkom alla år till 1992 med statistik över statliga och enskilda järnvägar.

De allra äldsta rapporterna är tillgängliga på Internet, på Statistiska centralbyråns webbplats www.scb.se under rubriken historisk statistik. Rapporterna från 1862–1910 finns kopierade i pdf-format, men är också maskintolkade så det går att söka i dem.

8 Definitioner

8.1 A. Sammandrag över järnvägstrafiken i Sverige

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

A1: Historisk översikt

Kol 2 – 4: Anger längden på de statliga banor som trafikerats. Bandelar som inte trafikerats exkluderas om de varit permanent ur bruk och därför inte hållits i trafikerbart skick. Bandelar ingår om bandelen varit tillfälligt ur bruk på grund av banarbeten och dylikt.

Kol 5 – 6: Anger längden på de enskilda banor som trafikerats. I övrigt samma definitioner som i kolumn 2 – 3.

Kol 7: Anger summan av statliga och enskilda trafikerade banor.

Kol 8: Anger hur stor del av banlängden i kolumn 7 som varit elektrifierad.

Kol 9: Anger hur stor del av banlängden i kolumn 7 som haft dubbel- eller flerspår.

Kol 10: Anger hur stor del av banlängden i kolumn 7 varit utrustad med Automatisk tågkontroll (förkortas ATC).

Kol 11 – 13 Anger antalet korsningar på trafikerade banor, fördelat på planskilda korsningar och plankorsningar.

Kol 14 – 16: Anger den tillgängliga personalstyrkan för banunderhåll och investeringsarbeten. Uppgiften omfattar ett medeltal av all personal som varit anställd och avlönats av banägarna. Privata entreprenörer och konsulter exkluderas ur uppgiften.

Med tillgänglig personalstyrka menas anställd personal minus personal med olika typer av ledighet samt personal i annan verksamhet.

Kol 17 – 19: Anger den tillgängliga personalstyrkan för järnvägstrafik. Uppgiften omfattar ett medeltal av all personal anställda av företag verksamma med

järnvägstrafik inklusive trafikledningspersonal. Personal för busstrafik, sjöfart, banarbeten samt privata entreprenörer och konsulter ingår inte i uppgiften.

Kol 20: Anger det totala antalet lokdragna person-, ligg-, sov-, restaurang-, expressgods- och postvagnar samt motorvagnar inklusive släpvagnar. Uppgiften omfattar de fordon som disponerats av respektive tågoperatör och avser de fordon som ägts, hyrts eller på annat sätt ställts till tågoperatörens förfogande. Likaså ingår de fordon som tillfälligtvis hyrts ut till annan tågoperatör. Uppgiften utesluter de fordon som hyrts ut till annan tågoperatör samt de fordon som tillfälligtvis hyrts in från en annan tågoperatör. Likaså exkluderas fordon som enbart använts för tjänstetrafik samt de fordon som varit avställda för försäljning eller skrotning. Med tjänstetrafik avses infrastrukturförvaltares och tågoperatörers trafik som inte är kommersiell, alltså inte genererar intäkter vid transport av passagerare eller gods.

Kol 21: 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 22: Anger det totala antalet godsvagnar. Definitioner i övrigt som i kolumn 20.

Kol 23: Anger antalet vagnar i kolumn 22 som inte ägts av en tågoperatör, exklusive tjänstevagnar.

Kol 24: Anger den totala lastkapaciteten för samtliga godsvagnar i kolumn 22.

Kol 25: Anger totala antalet körda tågakilometer av trafiktåg i person- och godstrafik. Tågakilometer på utländsk sträcka och av tjänstetåg är exkluderade. Tågakilometer beräknas som sträckan i kilometer som ett tåg framförts på banan.

Kol 26: Anger totala antalet vagnaxelkilometer av trafiktåg i person- och godstrafik. Vagnaxelkilometer på utländsk sträcka och av tjänstetåg är exkluderade. Vagnaxelkilometer beräknas som tågakilometer gånger antalet hjulaxlar i tågets vagnar.

Kol 27: Anger totala antalet platskilometer. Uppgiften är beräknad som antalet sittplatser i en personvagn eller motorvagn multiplicerad med sträckan vagnen dragits. Ligg- och sovplatser i personvagnar ingår också. Sittplatser i restaurangvagnar, caféavdelningar samt i konverteringsbara sov- och liggvagnar ingår inte i uppgiften. Platskilometer på utländsk sträcka är exkluderade.

Kol 28: Anger belägningsgraden i procent av antalet tillgängliga sittplatser. Uppgiften är beräknad som personkilometer (kol. 32) dividerad med platskilometer (kol. 27).

Kol 29: 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 30 – 32: Anger personkilometer totalt och fördelat på regional- och fjärrtrafik. Med regional trafik avses i huvudsak resor med en reslängd på upp till och med 100 kilometer, härtill ingår 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 medel-reselängden eller genom en kombination av dessa metoder. Personkilometer på utländsk sträcka är exkluderade.

Kol 33 – 36: 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 37: Anger använd elenergi av järnvägstrafik. Redovisad uppgift anger den totala förbrukningen av bana och tåg inklusive förluster i omformarstationer.

Kol 38: Anger förbrukat bränsle för ångdrift i järnvägstrafik, omräknat till utländska stenkol.

Kol 39: Anger förbrukad mängd diesel i järnvägstrafik.

8.2 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.

B1: Järnvägar – infrastruktur, investeringar och energianvändning

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

Rad 2 – 6: Anger längden på de banor som trafikeras. Bandelar som inte trafikeras exkluderas om trafiken lagts ned permanent. Bandelar ingår om bandelen är tillfälligt ur bruk på grund av banarbeten och dylikt.

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 banor i rad 2 – 6 som är elektrifierade.

Rad 14: Anger längden på de banor i rad 6 som är utrustade med linje- och fjärrblockering.

Rad 15: Anger längden på de banor i rad 6 som är utrustade med Automatisk tågkontroll (förkortas ATC).

Rad 16: Anger längden på de banor i rad 6 som är utrustade med European Rail Traffic Management System (förkortas ERTMS).

Rad 17–19: Anger antalet planskilda korsningar och plankorsningar på banorna i rad 6, exklusive plattformsförbindelser.

Rad 20 – 23: Anger de vägskyddsanordningar som förekommer vid plankorsningarna i rad 18.

Rad 24: Anger investeringar i järnvägsinfrastrukturen. Avser till exempel nykonstruktion av banor eller utbyggnad av befintliga bandelar.

Infrastruktur inkluderar mark, byggnader, banor, broar och tunnlar, likväl som fast monterade delar och installationer kopplade till dem. Avser inte rullande materiel.

Rad 25: Anger reinvesteringar i järnvägsinfrastrukturen. Avser till exempel förnyelser eller större reparationer för att återställa anläggningen till det skick den hade när den var ny.

Rad 26: Anger underhåll i järnvägsinfrastrukturen. Avser åtgärder för att hålla infrastrukturen i fungerande skick.

Rad 27: Anger hur mycket energi som används av infrastrukturen, trafiken oräknad.

B2: Järnvägar – personal för infrastrukturarbeten och trafikledning

I denna tabell redovisas den personal som är verksam med banunderhåll och trafikledning. Med tillgänglig personal avses anställd personal minus personal med olika typer av ledighet samt personal i annan verksamhet. Privata entreprenörer och konsulter ingår inte. Alla uppgifter är medelvärden för aktuellt år.

Rad 1 – 3: Anger den tillgängliga personalstyrkan som arbetar med banarbeten och som är anställd av infrastrukturförvaltare.

Rad 4 – 6: Anger den tillgängliga personalstyrkan som arbetar med trafikledning och som är anställd av infrastrukturförvaltare eller tågoperatörer.

Rad 7 – 9: Anger den totala anställda personalstyrkan för infrastrukturarbeten och trafikledning som är anställd av infrastrukturförvaltare eller tågoperatörer.

B3: Spårvägar – infrastruktur, investeringar och energianvändning

Rad 1: Anger längden på de spår, inklusive sidobanor, som trafikeras. Spårdelar som inte trafikeras exkluderas om trafiken lagts ned permanent. Spårdelar ingår om de tillfälligt tagits ur bruk på grund av banarbeten och dylikt.

Rad 2 – 4: Anger längden på de banor som trafikeras. Bandelar som inte trafikeras exkluderas om trafiken lagts ned permanent. Bandelar ingår om bandelen är tillfälligt ur bruk på grund av banarbeten och dylikt.

Rad 5: Anger längden på de banor i rad 4 som är utrustade med linje- och fjärrblockering.

Rad 6: Anger längden på de banor i rad 4 som är utrustade med Automatisk tågkontroll (förkortas ATC).

Rad 7: Anger investeringar i spårvägsinfrastrukturen. Avser till exempel nykonstruktion av banor eller utbyggnad av befintliga bandelar.

Infrastruktur inkluderar mark, byggnader, banor, broar och tunnlar, likväl som fast monterade delar och installationer kopplade till dem. Avser inte rullande materiel.

Rad 8: Anger reinvesteringar i spårvägsinfrastrukturen. Avser till exempel förnyelser eller större reparationer för att återställa anläggningen till det skick den hade när den var ny.

Rad 9: Anger underhåll i spårvägsinfrastrukturen. Avser åtgärder för att hålla infrastrukturen i fungerande skick.

Rad 10: Anger hur mycket energi som används av infrastrukturen, trafiken oräknad.

B4: Spårvägar – personal för infrastrukturarbeten och trafikledning

I denna tabell redovisas den personal som är verksam med banunderhåll och trafikledning. Med tillgänglig personal avses anställd personal minus personal med olika typer av ledighet samt personal i annan verksamhet. Privata entreprenörer och konsulter ingår inte. Alla uppgifter är medelvärden för aktuellt år.

Rad 1 – 3: Anger den tillgängliga personalstyrkan som arbetar med banarbeten och som är anställd av infrastrukturförvaltare.

Rad 4 – 6: Anger den tillgängliga personalstyrkan som arbetar med trafikledning och som är anställd av infrastrukturförvaltare eller spårvägsoperatörer.

Rad 7 – 9: Anger den totala anställda personalstyrkan för infrastrukturarbeten och trafikledning som är anställd av infrastrukturförvaltare eller spårvägsoperatörer.

B5: Tunnelbanan – infrastruktur, investeringar och energianvändning

Rad 1: Anger längden på de spår, inklusive sidobanor, som trafikeras. Spårdelar som inte trafikeras exkluderas om trafiken lagts ned permanent. Spårdelar ingår om de tillfälligt tagits ur bruk på grund av banarbeten och dylikt.

Rad 2 – 4: Anger längden på de banor som trafikeras. Bandelar som inte trafikeras exkluderas om trafiken lagts ned permanent. Bandelar ingår om bandelen är tillfälligt ur bruk på grund av banarbeten och dylikt.

Rad 5: Anger längden på de banor i rad 4 som är utrustade med linje- och fjärrblockering.

Rad 6: Anger längden på de banor i rad 4 som är utrustade med Automatisk tågkontroll (förkortas ATC).

Rad 7: Anger investeringar i tunnelbaneinfrastrukturen. Avser till exempel nykonstruktion av banor eller utbyggnad av befintliga bandelar.

Infrastruktur inkluderar mark, byggnader, banor, broar och tunnlar, likväl som fast monterade delar och installationer kopplade till dem. Avser inte rullande materiel.

Rad 8: Anger reinvesteringar i tunnelbaneinfrastrukturen. Avser till exempel förnyelser eller större reparationer för att återställa anläggningen till det skick den hade när den var ny.

Rad 9: Anger underhållskostnader i tunnelbaneinfrastrukturen. Avser åtgärder för att hålla infrastrukturen i fungerande skick.

Rad 10: Anger hur mycket energi som används av infrastrukturen, trafiken oräknad.

B6: Tunnelbana – personal för infrastrukturarbeten och trafikledning

I denna tabell redovisas den personal som är verksam med banunderhåll och trafikledning. Med tillgänglig personal menas anställd personal minus personal

med olika typer av ledighet samt personal i annan verksamhet. Privata entreprenörer och konsulter ingår inte. Alla uppgifter är medelvärden för aktuellt år.

Rad 1 – 3: Anger den tillgängliga personalstyrkan som arbetar med banarbeten och som är anställd av infrastrukturförvaltare.

Rad 4 – 6: Anger den tillgängliga personalstyrkan som arbetar med trafikledning och som är anställd av infrastrukturförvaltare eller tunnelbaneoperatörer.

Rad 7 – 9: Anger den totala anställda personalstyrkan för infrastrukturarbeten och trafikledning som är anställd av infrastrukturförvaltare eller tunnelbaneoperatörer.

8.3 C: Fordon

Tabeller som börjar med C innehåller uppgifter om antalet disponibla drag- och transportfordon.

Uppgifterna omfattar de fordon som disponeras av tågoperatörer och avser de fordon som ägs, hyrs eller på annat sätt ställs till förfogande. Likaså ingår 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 utesluts fordon som enbart används för tjänstetrafik och de fordon som är avställda för försäljning eller skrotning. Med tjänstetrafik avses infrastrukturförvaltares och tågoperatörers trafik som inte är kommersiell, alltså inte genererar intäkter vid transport av passagerare eller gods. Om inte annat anges redovisar uppgifterna situationen vid årets slut.

C1: Dragfordon – Järnvägar

Rad 1 – 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 som uteslutande används för att dra järnvägsvagnar och som har en dragkraft på 110 kW eller högre i dragkroken. Som lokomotor räknas motsvarande dragfordon med dragkraft mindre än 110 kW.

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 som har dragande axlar och 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 kan framföras med en största tillåtna hastighet på minst 200 kilometer/timme. Motorvagnen eller motorvagnssättet redovisas oavsett om snabbtågskapaciteten utnyttjats eller inte under redovisat år.

Rad 22 – 24, 27 – 28: Anger antalet vagnar med dragkraft i motorvagnssätt och motorvagnar. 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 en dragande vagn.

Rad 29: Anger summan av motorvagnar och motorvagnssätt (rad 19, 21, 25 och 26).

Rad 30: Anger summan dragfordon i motorvagnar och motorvagnssätt (som andel av rad 1).

C2: Dragfordon – Spårvägar

Rad 1: Anger antalet dragfordon.

C3: Dragfordon – Tunnelbana

Rad 1: Anger antalet dragfordon.

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 (slutna vagnar – med en dörröppning), H (slutna vagnar – med öppningsbar vagnssida), I (kylvagnar) och T (vagnar med öppningsbart tak).

Rad 2, 14 och 26: Vagnar med littera E (lådvagnar – normal typ) och F (lådvagnar – specialtyp).

Rad 3, 15 och 27: Vagnar med littera K (flakvagnar med separata hjulaxlar – normal typ), L (flakvagnar med separata hjulaxlar – specialtyp), O (kombinerade flat- och lådvagnar), R och S (båda flatvagnar med boggier).

Rad 4 och 16: Vagnar med littera D (postvagnar i godstrafik).

Rad 5, 17 och 28: Vagnar med littera Z (cisternvagnar), U (specialvagnar) och Q (specialvagnar för tjänstetrafik).

Rad 7 – 12, 19 – 24 och 30 – 34: Anger den totala lastkapaciteten för disponibla godsvagnar (summan av samtliga vagnars lastgräns). Samma vagnindelning som i rad 1 – 6, 13 – 18 och 25 – 29.

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 i persontrafik (se även rad 4).

Rad 41: Anger antalet lokdragna specialvagnar.

Rad 42: Anger summan av alla lokdragna vagnar.

Rad 43: Anger antalet vagnar med sittplatser i motorvagnar och motorvagnssätt.

Med motorvagn avses en vagn som har dragande axlar och 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 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.

I motorvagnssätt räknas varje ingående vagnenhet som en separat vagn.

Rad 44: Vagnenheter med snabbtågskapacitet redovisas oavsett om snabbtågskapaciteten utnyttjats eller inte under redovisat år. Med snabbtågskapacitet avses att motorvagnen kan framföras med en största tillåtna hastighet på minst 200 kilometer/timme.

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 samt hur många av dem som finns i motorvagnssätt med snabbtågskapacitet.

Rad 49: Anger det totala antalet sittplatser i personvagnar, motorvagnar och motorvagnssätt (summan av rad 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 rad 50 och 51).

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

C5: Transportfordon – Spårvägar

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.

8.4 D: Trafik och transporter

Tabeller som börjar på D innehåller uppgifter om trafik och transporter, men även anställda och energianvändning för trafik. Persontransporter redovisas för järnvägs-, spårvägs- och tunnelbanetrafik. Godstransporter redovisas för järnväg, totalt uppdelat på varugrupper och farligt gods uppdelat på varugrupper. Om inte annat anges redovisas summan under året. 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.

D1: Trafik, anställda och energianvändning

Trafikavsnittet avser kommersiell trafik på svenska banor. Rörelser på sidospår, bangårdar, lastplatser etcetera ingår inte i trafikuppgifterna. De ingår däremot under energianvändning.

Med kommersiell persontrafik avses de tåg med vilka passagerare kunnat färdas och där passagerarna genererat intäkter. Övriga tåg, spårvagnar eller

tunnelbanetåg vars uppgift inte varit att transportera resenärer, eller om resenärerna inte genererat intäkter, ingår inte.

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

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

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.

Rad 19 – 21: Anger antalet platskilometer i kommersiell trafik. Platskilometer beräknas som antalet sitt-, ligg-, eller sovplatser i en passagerarvagn gånger sträckan vagnen dragits eller körts i kilometer. Sittplatser i restaurangvagnar, caféavdelningar och specialvagnar ingår inte.

Rad 22: Anger antalet tågkilometer av spårvagnståg i kommersiell trafik. Tågkilometer beräknas som sträckan i kilometer som ett tåg framförts på banan.

Rad 23: Anger "bruttotonkilometer av vagnar" i kommersiell 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.

Rad 24 – 26: Anger antalet sitt- och ståplatskilometer i spårvägstrafik. Beräknas som antalet sittplatser respektive ståplatser i en vagn gånger sträckan vagnen dragits eller körts i kilometer. Summan benämns platskilometer.

Rad 27: Anger antalet tågkilometer av tunnelbanetåg i kommersiell trafik.

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

Rad 29 – 31: Anger antalet sitt- och ståplatskilometer i kommersiell tunnelbanetrafik. Beräknas som antalet sittplatser respektive ståplatser i en vagn gånger sträckan vagnen dragits eller körts. Summan benämns platskilometer.

Rad 32 – 46: Anger den tillgängliga personalstyrkan i medeltal, verksam i järnvägs-, spårvägs- och tunnelbanetrafik.

Uppgiften omfattar all den personal som är anställd av tågoperatörer, spårvägsoperatörer eller tunnelbaneoperatörer och vars arbete har så direkt anknytning till trafiken att de skulle bli utan sysselsättning om trafiken upphörde. Personal anställda av andra företag vars arbete har samma anknytning till trafiken ingår om dessa märkbart påverkar statistiken. Personal i verkstäder eller motsvarande ingår endast om de är anställda av en operatör.

Trafikledningspersonal, övriga entreprenörer och konsulter ingår inte. 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. 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 normalarbetstid för berörd personal.

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

Rad 47 – 49: Anger den totala elanvändningen av järnvägstrafik inklusive förluster i nät och omformarstationer. El för infrastrukturen ingår inte utan redovisas i tabell B1.

Rad 50 – 52: Anger den totala dieselförbrukningen av järnvägstrafik.

Rad 53: Anger den totala elanvändningen av spårvägstrafik inklusive förluster i nät och omformarstationer. El för infrastrukturen ingår inte utan redovisas i tabell B3.

Rad 54: Anger den totala elanvändningen av tunnelbanetrafik inklusive förluster i nät och omformarstationer. El för 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. Den last som redovisas är den verkliga fraktdebiterade vikten av det gods som transporteras kommersiellt på svenska banor.

Med inland avses transporter med start- och målpunkt i Sverige.

Med utland avses dels transporter med antingen start- eller målpunkt utanför Sverige, dels transporter med både start- och målpunkt utanför Sverige men som under någon del går innanför Sveriges gränser (transit). Av utlandstransporter räknas bara den del av transporten som utförs i Sverige.

Rad 1 – 13: Anger transporterad godsmängd i ton. Som godsmängd räknas godsvikten inklusive vikten av eventuell inpackning och lastpallar samt taravikten av containers, växelflak och semitrailers.

Rad 1, 5 och 9: Anger den totala godsmängden transporterad som vagnslastgods på järnväg och hur den fördelar sig mellan in- och utland. Med vagnslastgods avses sändningar med exklusiv tillgång till en hel vagn genom hela transporten, oavsett hela vagnen utnyttjas eller inte. Vagnslastgods i systemtåg ingår inte.

Rad 2, 6 och 10: Anger den totala godsmängden malm transporterad med malmbanan och hur den fördelar sig mellan in- och utland. Med malmbanan avses i allmänhet järnvägen mellan Luleå och Narvik. I statistiken ingår inte delen mellan norska gränsen och Narvik, eftersom utlandstransporter bara ingår till den del som utförs i Sverige.

Rad 3, 7 och 11: Anger den totala godsmängden transporterad som kombigods på järnväg och hur den fördelar sig mellan in- och utland. Med kombigods avses gods som fraktas i en lastenhet avsedd för att flyttas över mellan lastbil, tåg och fartyg. De standardiserade lastenheterna kan vara till exempel containers, växelflak eller semitrailers.

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 summan av rad 9 och 11 som transporteras i systemtåg. Med systemtåg avses tågtransporter där hela tågets transportkapacitet används av samma avsändare och tågets vagnar inte kopplas om mellan startpunkt och målpunkt.

Rad 14 – 26: Anger transportarbete i tonkilometer. Uppgiften beräknas genom att multiplicera den fraktdebiterade vikten med den debiterade transportsträckan, inklusive transportarbete på matarbanor i samtrafik. I övrigt samma definitioner som i rad 1 – 13.

D3: Varugrupsfördelning av transporterat gods enligt NST 2007

I tabell D3 redovisas transporterad godsmängd och godstransportarbete (tonkilometer) fördelat på varuslag och varugrupper enligt NST 2007. Fram till 2007 användes den äldre varuslagsindelningen NST/R. Bytet av standard innebär ett tidsseriebrott som medför att varugrupperna för 2008 inte är jämförbara över tid.

Rad 1 – 21: Varuslagen indelas efter huvudgrupperna i den internationella standarden för varugrupsindelning NST 2007 (Standard Goods Nomenclature for Transport Statistics). Se vidare: www.unece.org.

Rad 22 – 26: Vissa varuslag som är speciellt intressanta för svenska förhållanden särredovisas. Dessa ingår också i olika varugrupper på rad 1 – 20. Till skillnad från varugrupperna enligt standarden är dessa jämförbara över tid hela perioden.

D4: Farligt gods

I tabell D4 redovisas transporterad godsmängd och godstransportarbete (tonkilometer) avseende farligt gods fördelat på varuslag enligt RID.

Rad 1 – 14 och 15 – 28: Varuslagen indelas efter klasserna i det internationella regelverket RID (International Rule for Transport of Dangerous Substances) Se vidare: www.otif.org.

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 dem som körs i länstrafikhuvudmannatåg.

Med järnvägsföretagens egettrafiktåg avses antingen tågoperatörernas trafik på kommersiella grunder, där inget avtal reglerar trafikutbud och ersättning, eller trafik enligt avtal med staten, där trafikutbud och ersättning för att täcka underskott regleras av avtalet.

Med länstrafikhuvudmannatåg avses tågoperatörernas trafik enligt avtal med ett eller flera länstrafikbolag, eventuellt även med staten, där trafikutbud och ersättning för att täcka underskott regleras av avtalet. Avtal kan också skrivas av bolag som särskilt bildats av länstrafikbolagen för detta ändamål. Trafiken kan också bedrivas av en tågoperatör som särskilt bildats av länstrafikbolagen för detta ändamål.

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

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 rad 1 och 4) och hur många av dem som körs med snabbtåg i fjärrtrafik och hur många som körs i internationell respektive regional trafik.

Rad 10 – 18: Anger personkilometer för resor redovisade i rad 1 – 9. Uppgiften beräknas genom att multiplicera varje resa med längden på resan 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 spårvagn.

Rad 20: Anger personkilometer för resor med länstrafikhuvudman i spårvagn.

Rad 21: Anger antalet resor med länstrafikhuvudman i tunnelbana.

Rad 22: Anger personkilometer för resor med länstrafikhuvudman i tunnelbana.



Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades den 1 april 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.