

Bantrafik 2011 Statistik
Rail traffic 2011 2012:22

Bantrafik 2011 Statistik
Rail traffic 2011 2012:22

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: 2012-10-25

Förord

Bantrafiken – vår järnväg, spårväg och tunnelbana – fortsätter att vara ett samtalsämne varhelst vi svenskar kommer till tals, inte minst bland våra politiker. Riksdagen har också beslutat om förändringar på senare tid, som till exempel den nya lagen om kollektivtrafik och slopandet av SJ:s ensamrätt på vissa sträckor.

Den officiella statistiken om bantrafik är till för att ge såväl branschens egna aktörer som utredare, forskare och allmänheten objektiv och allmänt tillgänglig information om utvecklingen inom hela sektorn. Vi hoppas att den utgör en grund för faktabaserade diskussioner och beslut.

Trafikverket biträder Trafikanalys med att samla in, kvalitetsgranska och sammanställa uppgifter från bland annat operatörer och infrastrukturförvaltare. Trafikanalys är statistikansvarig myndighet. Projektledare för Bantrafik 2011 vid Trafikverket har varit Lars Sjöberg och vid Trafikanalys Jan Östlund och före honom Johan Bjurström.

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

Östersund och Borlänge, oktober 2012

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
Investeringar och underhåll	11
Anställda.....	11
1.3 Spårväg och tunnelbana.....	12
Infrastruktur	12
Investeringar och underhåll	12
Anställda.....	13
2 Fordon	15
2.1 Järnväg.....	15
Dragfordon.....	15
Transportfordon – godstrafik	16
Transportfordon – persontrafik	16
2.2 Spårväg och tunnelbana.....	17
3 Trafik, anställda och energianvändning	19
3.1 Järnväg.....	19
Utbud.....	19
Trafikarbete	19
Anställda.....	20
Energianvändning.....	20
3.2 Spårväg och tunnelbana.....	20
Utbud.....	20
Trafikarbete	21
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
	Symboler/Explanation of symbols	31
6.1	Tabellförteckning/Table list	32
7	Fakta om statistiken	51
7.1	Statistikens innehåll	51
	Statistiska målstorheter.....	51
	Fullständighet	52
7.2	Statistikens tillförlitlighet.....	52
	Tillförlitlighet totalt	52
	Osäkerhetskällor.....	52
7.3	Statistikens aktualitet	54
	Frekvens.....	54
	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	55
	Spridningsformer	55
8	Definitioner.....	57
	A. Sammandrag över järnvägstrafiken i Sverige.....	57
	B. Infrastruktur	58
	C: Fordon.....	61
	D: Trafik och transporter	64

Sammanfattning

Under 2011 uppgick trafikarbetet till 145 miljoner tågkilometer för resande- och godståg, en ny toppnotering, högre än det tidigare rekordåret 2008, innan den allmänna ekonomiska krisen började. Persontrafiken stod för lite mer än två tredjedelar av trafikarbetet, eller 70 procent. Jämfört med 2010 ökade det totala trafikarbetet med 3 procent 2011 och det var persontrafiken som ökade snabbast under året. Jämfört med 1990 hade det sammanlagda trafikarbetet 2011 stigit med cirka 40 procent.

Den transporterade godsmängden för 2011 var 67,9 miljoner ton, vilket var 1 procent mindre än året innan. Transportarbetet med gods på järnväg var 22,9 miljarder tonkilometer år 2011, eller 3 procent mindre än 2010.

Passagerarna gjorde 187 miljoner tågresor under året vilket var en uppgång med 4 procent och det högsta som uppmätts någonsin. Persontransportarbetet ökade också något 2011 och toppnoteringen där blev 11,4 miljarder personkilometer. Från 2006 till 2011 har persontransportarbetet ökat med 18 procent.

I hela kollektivtrafiken mäts utbudet med platskilometer. Järnvägstrafiken ökade utbudet av platskilometer och slog nytt utbudsrekord för sjätte året i rad. Under 2011 ökade det med 7 procent till 29,8 miljarder platskilometer, och utbudet har ökat med 26 procent sedan 2006. För tunnelbana och spårvagn räknas utbudet i stå- och sittplatser. I spårvagnstrafiken ökade utbudet med 4 procent från året innan och jämfört med 2005 var ökningen 23 procent. Även för spårvagnarna var utbudet 2011 det högsta som uppmätts. För tunnelbanan minskade utbudet i platskilometer med 1 procent jämfört med 2010. Utbudet i tunnelbanan har den senaste femårsperioden gått först upp och sedan ner men var 4 procent lägre 2011 än 2006.

Antalet resande med spårvagn fortsatte att öka. Under 2011 ökade antalet resor med 14 procent och de senaste fem åren har antalet resor ökat med 31 procent. Även transportarbetet med spårvagn ökade 2011, med 12 procent, och sedan 2006 har transportarbetet ökat med 28 procent. Antalet resor med tunnelbana minskade obetydligt jämfört med föregående år, till 309 miljoner. De senaste fem åren har tunnelbaneresandet ökat med 4 procent, både i antalet resor och i personkilometer. De senaste fem åren har alltså tillväxten i spårvägsresandet varit betydligt snabbare än tillväxten i tunnelbaneresandet, mätt i procent av personkilometer.

Summary

During 2011, traffic performance was 145 million train-kilometres for passenger and freight traffic, which was the highest level ever, higher than the previous record year 2008, before the general economic crisis. Passenger traffic comprised a little more than two thirds of traffic performance, or 70 per cent. Compared to 2010, total traffic performance increased by 3 per cent during 2011, and passenger traffic increased most rapidly during the year. Compared to 1990 total traffic performance was about 40 per cent higher.

The volume of freight in tonnes carried was 67.9 million in 2011, which was 1 per cent lower than the year before. The total goods transport performance on the railways in Sweden for 2011 amounted to 22.9 billion tonne-kilometres. That was 3 per cent lower than in 2010.

Passengers did about 187 million train journeys during the year, which was an increase by 4 per cent and the highest ever measured. Transport performance also increased somewhat in 2011 and the new top level was 11.4 billion passenger-kilometres. During the last five years passenger transport performance has increased by 18 per cent.

For public transport as a whole, supply is measured in seat-kilometres. The supply of railway traffic increased again and hit a new record level for the sixth consecutive year. In 2011 supply increased by 7 per cent to 29.8 billion seat-kilometres, and supply has increased by 26 per cent since 2006.

For metro and trams, standing places are also included when calculating supply. In 2011, tram traffic increased its supply by 4 per cent and the increase was 23 per cent over the five-year period 2006–2011. Also for trams, the supply of 2011 was the highest ever calculated. For the metro, the supply of places decreased by 1 per cent compared to 2010. Since 2006, metro supply has first increased and then decreased but was 4 per cent lower in 2011 than it was in 2006.

In tram traffic, the number of passenger journeys kept increasing. During 2011 the number of journeys increased by 14 per cent and the last five years journeys increased by 31 per cent. Also transport performance for tram traffic increased in 2011, by 12 per cent. Since 2006 the transport performance increased by 28 per cent. The number of passenger journeys by metro decreased insignificantly compared to the year before, into 309 million. The last five years metro travelling has increased by 4 per cent in both number of journeys and in passenger-kilometres. This means that during the last five years, relative growth in transport performance has been much faster in trams than in metro.

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 2011 fortsatte flera riktigt stora infrastrukturprojekt på flera platser i landet. Inget av dessa öppnades för trafik under året. De kostnadsmässigt största projekten som avslutades under året gällde Uppsala resecentrum och Malmö personbangård. Öppningen av Ådalsbanan med bland annat 30 kilometer ny järnväg fick skjutas upp till 2012.

I Norrköping avslutades ännu en etapp av spårvägens utbyggnad när trafiken till hållplatsen Kvarnberget öppnade i oktober 2011. Det stora arbetet med utbyggnaden av spårvägen Tvärbanan i Stockholm och Solna fortsatte under året.

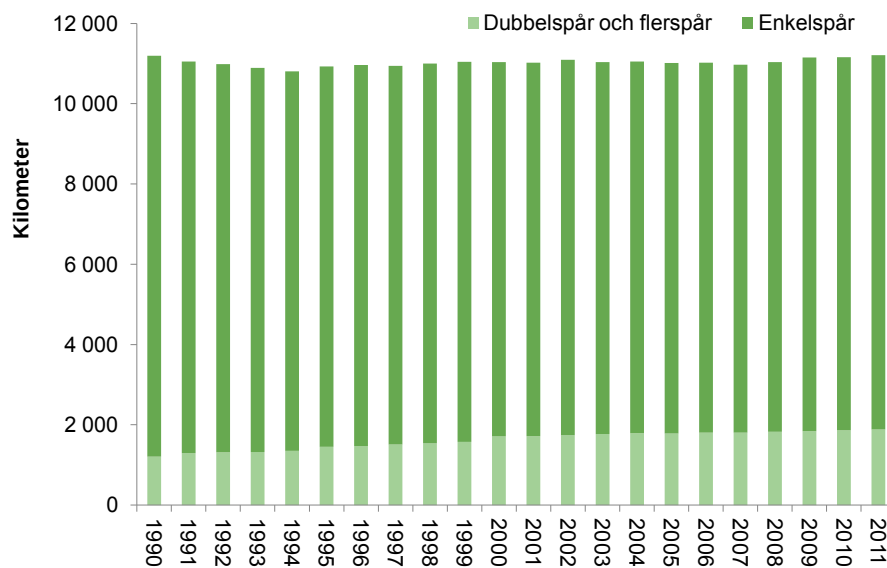
1.2 Järnväg

Infrastruktur

Den största förändringen av infrastrukturen gällde den elektrifierade banlängden som ökade med 2 procent, eller med 154 kilometer, jämfört med 2010. Till exempel elektrifierades 38 kilometer av Inlandsbanan mellan Kristinehamn och Nykroppa. I slutet av 2011 var 67 procent av all enkelspårig bana elektrifierad. Ett år tidigare var den andelen 66 procent och fem år tidigare, 2006, var andelen 65 procent¹. Hela den dubbelspåriga banlängden är sedan länge elektrifierad.

Den sammanlagda banlängden ökade under 2011 med 46 kilometer till 11 206 kilometer. Den siffran har ökat lite varje år efter 2007, se Figur 1.1.

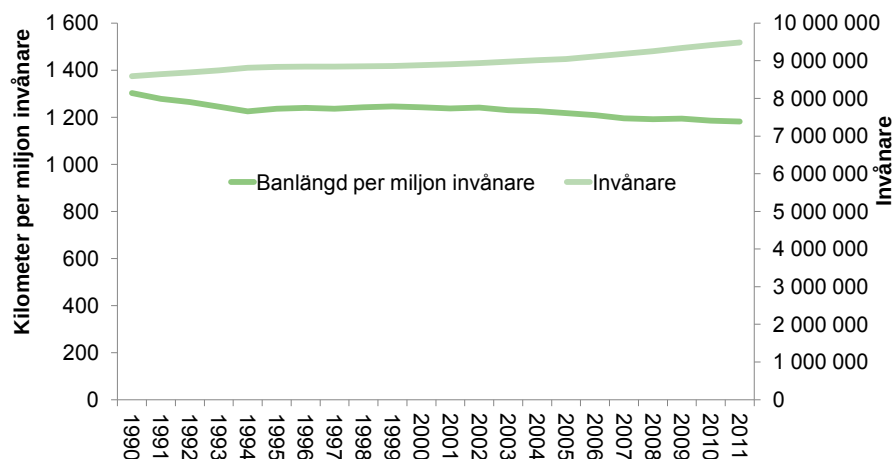
¹ Kommentarer till statistik avseende tiden före 2007 hämtar sitt underlag från tidigare utgåvor av denna rapport.



Figur 1.1: Banlängd för järnvägar fördelad på antal spår 1990–2011.

Under året ökade banlängden med linje- och fjärrblockering med 46 kilometer och banlängden med automatisk tågkontroll (ATC) med 40 kilometer. Ingen ytterligare drifttagning av det nya moderna signalsystemet ERTMS har skett efter att Botniabanan öppnade 2010.

I Figur 1.2 sätts den trafikerade banlängden i samband med antal invånare i Sverige. Där framgår att banlängden inte byggts ut i takt med befolkningsökningen under den studerade perioden från 1990.

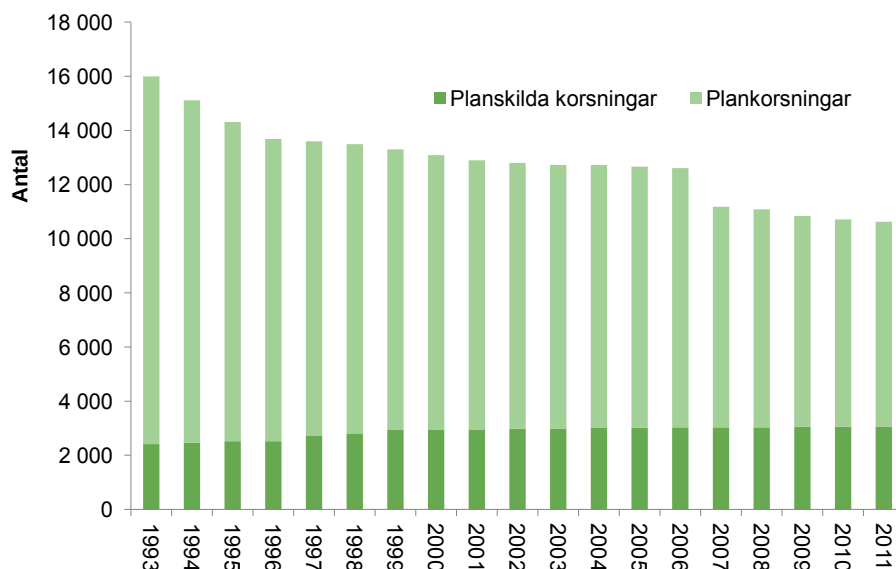


Figur 1.2: Banlängd för järnvägar per miljon invånare 1990–2011.

Källa för invånare: SCB:s statistikdatabas avläst 2012-10-16.

Det långsiktiga arbetet med att bygga för ökad säkerhet vid korsningar fortsatte under 2011. Figur 1.3 visar att antalet korsningar (plankorsningar och planskilda korsningar tillsammans) fortsatte att minska. Totalt minskade antalet med 79, till 10 629.

Antalet plankorsningar minskade under 2011 med 85 till 7 567. Samtidigt tillkom 6 planskilda korsningar. Antalet planskilda korsningar har ökat med 36 stycken eller 1 procent sedan 2006. Många plankorsningar som inte byggs om till planskilda korsningar stängs. Framförallt är det korsningar helt utan skyddsanordningar som stängs, om de inte uppgraderas till plankorsningar med bommar, ljud/ljus eller enkla skydd. Antalet plankorsningar utan skyddsanordningar minskade med 3 procent under 2011. På fem år har deras antal minskat med 42 procent till 2 752.



Figur 1.3: Järnvägs-korsningar 1993–2011.

Investeringar och underhåll

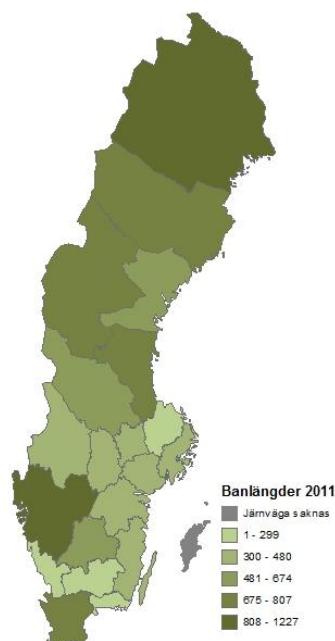
Utgifterna för investeringar, reinvesteringar och underhåll minskade 2011. Totalt användes 19 miljarder kronor. Störst relativ minskning uppmättes i reinvesteringarna, som sjönk med 20 procent jämfört med 2010.

Anställda

Statistiken över anställda mäter i detta avsnitt personal sysselsatt med infrastrukturarbeten och trafikledning. Sedan 2010 ingår inte personal i Trafikverkets infrastrukturförvaltning, eftersom Trafikverket arbetar trafikslagsövergripande och inte kan uppge hur personalen fördelar sig på järnväg och väg.

Personalen för infrastrukturarbeten minskade 2011 med 213 årsarbetskrafter, eller 7 procent, jämfört med föregående år. Av de 2 788 årsarbetskrafter som rapporterats som personal inom infrastrukturen var 2 532 män och 256 kvinnor.

Antalet anställda som arbetar med trafikledning minskade med 36, eller 3 procent. Av de 1 119 som arbetade med trafikledning 2011 var 365 kvinnor, en minskning med 8 eller 2 procent. Andelen kvinnor inom trafikledning ökade något från 32 till 33 procent jämfört med 2010.



Figur 1.4: Banlängder i kilometer per län över trafikerade spår.
Källa Trafikanalys/Trafikverket.

1.3 Spårväg och tunnelbana

Infrastruktur

Inom spårvägarna tillkom 3 kilometer spårlängd under 2011. Sedan 2006 har 8 kilometer nya spår tagits i trafik. Den sammanlagda banlängden ökade 2011 med 1 kilometer. Efter 2006 har banlängden byggts ut med 3 procent.

Inom tunnelbanan har inga förändringar av trafikerade spår skett under den senaste femårsperioden.

Investeringar och underhåll

Investeringarna i spårvägar låg på en fortsatt hög nivå på över 1,1 miljarder kronor. Det var lägre än rekordåret innan, men tyder på en fortsatt hög aktivitet i byggandet, främst på Tvärbanans Solnagren.

Investeringskostnaderna för tunnelbanans infrastruktur uppgick till 175 miljoner kronor 2011. Underhållskostnaderna var ovanligt höga, nästan 1,3 miljarder, vilket var en följd av en modernisering av tunnelbanans Gröna linje mellan

Gullmarsplan och Hagsåtra. Under åren 2007–2011 har underhåll och reinvesteringar i tunnelbanan kostat nästan 8 miljarder.

Anställda

Spårvägarnas personalstyrka för infrastrukturarbeten har haft endast små eller inga förändringar mellan 2003 och 2011. Under 2011 ökade personalen inom trafikledningen med 27 procent, från 55 till 70 årsarbetskrafter. Totalt fanns i genomsnitt 91 årsarbetskrafter under året, 21 kvinnor och 70 män. Andelen kvinnor var högst inom trafikledningen, 26 procent.

Inom tunnelbanan har personalstyrkan för infrastrukturarbeten och trafikledning inte förändrats vare sig i antal eller i könsfördelning sedan 2003. I medeltal bestod personalen av 75 årsarbetskrafter, varav 7 kvinnor och 68 män, anställda för banarbeten och 60 årsarbetskrafter, varav 12 kvinnor och 48 män, anställda för trafikledning.

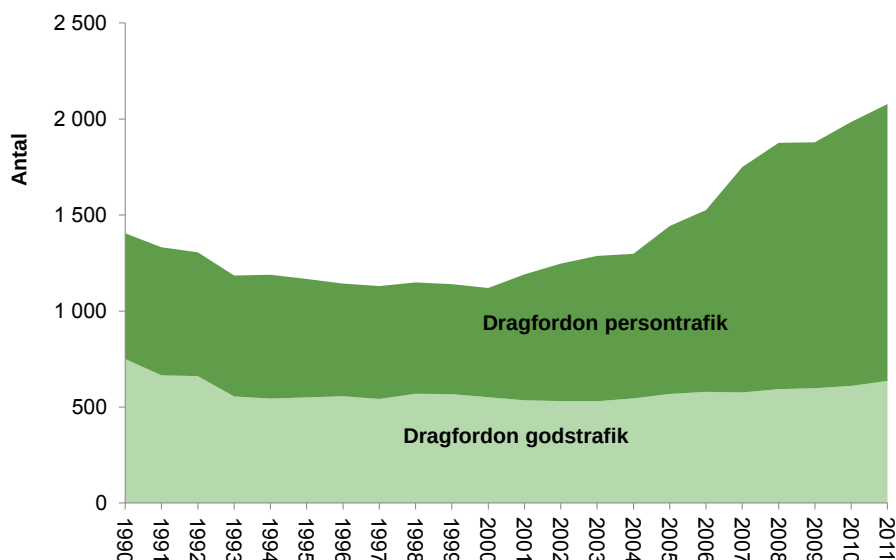
2 Fordon

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 med 93 till 2 078 under 2011, vilket motsvarar 5 procent. Sedan 2006 har antalet ökat med 36 procent. På passagerarsidan pågår sedan länge ett tekniskifte, där äldre lok och lokdragna vagnar ersätts av nya motorvagnssätt med dragkapacitet i sittvagnarna. Antalet dragfordon i motorvagnar och motorvagnssätt ökade under 2011 med 7 procent till 1 336 och har ökat med 62 procent på fem år. Antalet lok för persontrafik minskade 2011 med 15 procent till 105, samtidigt som antalet lok för godstrafik ökade med 6 procent till 586. Se även Figur 2.1.



Figur 2.1: Dragfordon i person- och godstrafik på järnväg 1990–2011

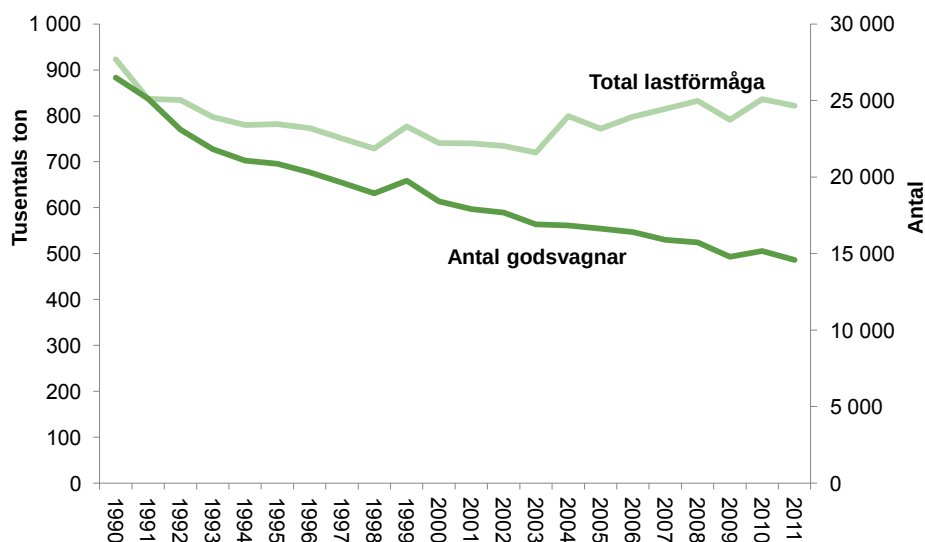
Fördelningen av dragfordonen på energikälla rör sig ganska långsamt. Antalet ellok fortsatte att öka under 2011, med 3 procent till 470. Dieselloken ökade också, men bara med 1 procent. Det gjorde att elloken andel var 68 procent. Fem år tidigare var andelen 66 procent. Bland motorvagnarna och motorvagnssätten ökade antalet eldrivna dragfordon 2011 från 1 151 till 1 240, medan antalet dieseldrivna dragfordon minskade från 99 till 96. Det gjorde att andelen med eldrift var 93 procent 2011. Fem år tidigare, 2006, var motsvarande andel 89 procent.

Transportfordon – godstrafik

Statistiken över godsvagnar lider för 2011 av att det varit svårt för vissa tågoperatörer att få fram antalet privatägda vagnar i sitt tågsystem, det vill säga vagnar som ägs av andra än tågoperatören själv. I statistiken för 2011 har vi tvingats ersätta dessa uppgifter för 2011 med siffrorna som gällde 2010. Utvecklingen i statistiken bör därmed tolkas med försiktighet och de privatägda vagnarna eller det totala antalet kommenteras inte i denna upplaga.

Tågoperatörernas vagnar minskade i antal 2011 från 8 282 till 7 334. Det motsvarar 11 procents nedgång. Vagnarnas lastförmåga minskade med 8 procent, vilket tyder på att det var mest relativt små vagnar som togs ur trafik. Alla vagn typerna i statistiken minskade i antal 2011. Störst var nedgången bland de slutna vagnarna, som minskade med 26 procent. På fem år har antalet slutna vagnar hos operatörerna minskat från 3 061 till 1 553, eller med 49 procent. Många äldre slutna vagnar har ersatts av moderna vagnar som inte tågoperatörerna själva äger.

Jämfört med 2006 har alla vagn typer utom postvagnar och övriga vagnar minskat bland vagnar ägda av operatörerna. Antalet postvagnar ökade till 134 år 2008 men har sedan minskat till 111, vilket är 3 vagnar fler än vad som fanns 2006. Kategorin övriga vagnar har ökat med 5 procent under de fem åren.



Figur 2.2: Godsvagnar och total lastförmåga 1990–2011.

Transportfordon – persontrafik

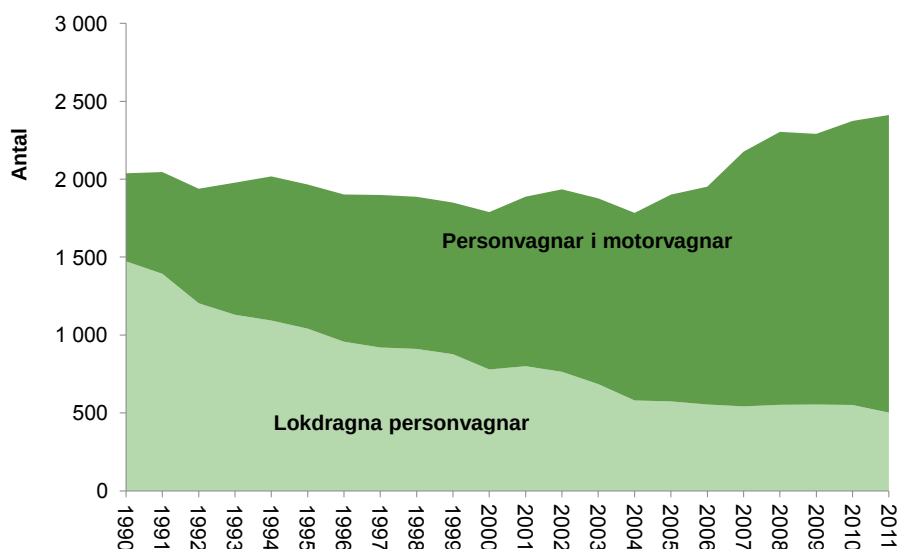
Det totala antalet persontrafikfordon ökade under 2011 med 2 procent till 2 412. Det var stora skillnader i utvecklingen mellan olika kategorier. De lokdragna vagnarna minskade med 9 procent. Enligt statistiken togs många nattågsvagnar

ur trafik under året. Det är oklart om det är en permanent avställning eller om de var ur trafik just vid mätningen för statistiken, som avser förhållandena den 31 december. Liggvagnarna minskade med 38 procent och sovvagnarna med 26 procent. Här handlar det om ett litet antal vagnar, så det slår inte igenom i det totala antalet. Antalet nattågsvagnar har tidigare varit relativt stabilt i många år. Vagnar med sittplatser i motorvagnar och motorvagnssätt ökade med 5 procent till 1 910. Av dessa hade 521 snabbtågskapacitet, en ökning med 4 procent.

Under fem år har antalet personvagnar totalt ökat med 37 procent. De lokdragna vagnarna har minskat och vagnar i motorvagnar och motorvagnssätt har ökat snabbt, se Figur 2.3.

Antalet sittplatser ökade med 4 procent 2011. Den relativt snabbaste ökningen var i vagnar med snabbtågskapacitet som ökade med 7 procent.

Sovplatserna gick ner i nästan samma snabba takt som antalet nattågsvagnar, med totalt 29 procent sedan året före.



Figur 2.3: Transportfordon i persontrafik 1990–2011.

2.2 Spårväg och tunnelbana

Inom spårvägarna utökades antalet fordon under 2011. Det tillkom 32 dragfordon vilket var en ökning med 7 procent till 522. Det tillkom samtidigt 50 transportfordon, eller 8 procent tillkommande av totalt 679.

Inom tunnelbanan var antalet fordon oförändrat med 513 dragfordon och 1 055 transportfordon.

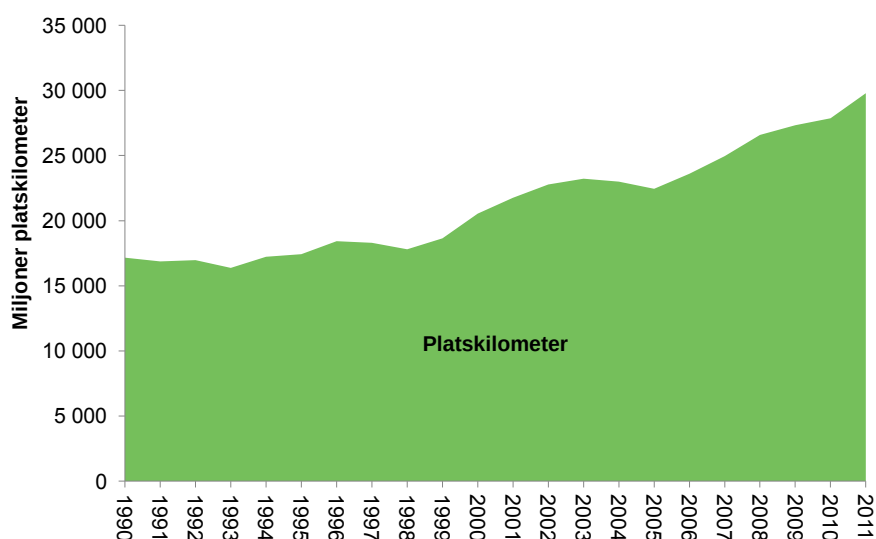
3 Trafik, anställda och energianvändning

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

Inom kollektivtrafiken mäts utbudet med platskilometer. För järnvägstrafiken ingår sitt-, ligg- och sovplatser i begreppet platskilometer, men inte ståplatser. Järnvägstrafiken ökade utbudet av platskilometer och slog nytt utbudsrekord för sjätte året i rad. Under 2011 ökade det med 7 procent till 29,8 miljarder, och utbudet har ökat med 26 procent sedan 2006. Under perioden 1990–2011 har utbudet ökat med 74 procent, se Figur 3.1.



Figur 3.1: Järnvägens persontrafikutbud 1990–2011.

Trafikarbete

Under 2011 uppgick trafikarbetet till 145 miljoner tågkilometer för resande- och godståg. Det var en ny toppnotering, jämfört med det tidigare rekordåret 2008. Persontrafiken stod för lite mer än två tredjedelar av trafikarbetet, eller 70 procent. Jämfört med 2010 ökade trafikarbetet med 3 procent 2011 och det

var persontrafiken som ökade snabbast under året. Jämfört med 1990 hade det sammanlagda trafikarbetet 2011 stigit med cirka 40 procent.

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 2011 sysselsattes 7 883 årsarbetskrafter med persontrafik, varav 3 097 kvinnor och 4 786 män. Det var en sammanlagd ökning med 3 procent sedan föregående år och en ökning med 29 procent sedan 2006.

Inom godstrafiken var 2 793 årsarbetskrafter i tjänst 2011, varav 286 kvinnor och 2 507 män vilket är en total ökning med 1 procent jämfört med föregående år.

Totalt arbetade 10 676 årsarbetskrafter inom person- och godstrafik år 2011, vilket är den högsta siffran sedan år 2000, så länge som den här variabeln är jämförbar. Andelen kvinnor som arbetade med järnvägstrafik var 32 procent 2011.

Energianvändning

Dieselanvändningen för järnvägstrafik minskade för tredje året i rad, denna gång med 2 procent. Användningen av el ökade med 4 procent jämfört med 2010. Godstrafiken stod för hela minskningen av användandet av diesel, en minskning med 3 procent jämfört med 2010, medan persontrafiken ökade sin dieselanvändning med 2 procent under året. Dieselanvändningen har trendmässigt minskat under en lång tid, sedan 1990 med 40 procent.

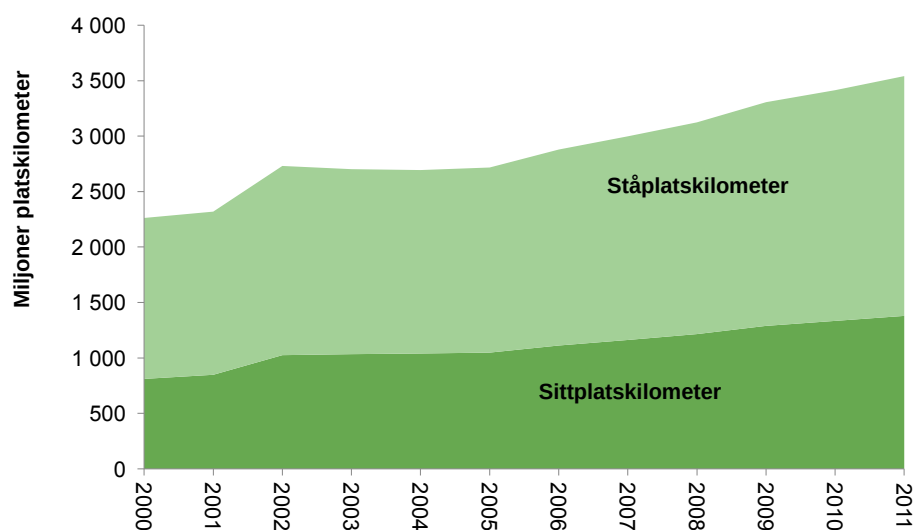
Proportionerna mellan el- och dieselanvändningen kan mätas i procent via variabeln bruttotonkilometer, som mäter sträckan gånger vikten på vagnar och gods och finns redovisad med fördelning över typ av energi. Under 2011 användes eldrift till 98 procent inom persontrafiken och till 95 procent inom gods- trafiken, vilket är ungefär i nivå med de senaste åren.

3.2 Spårväg och tunnelbana

Utbud

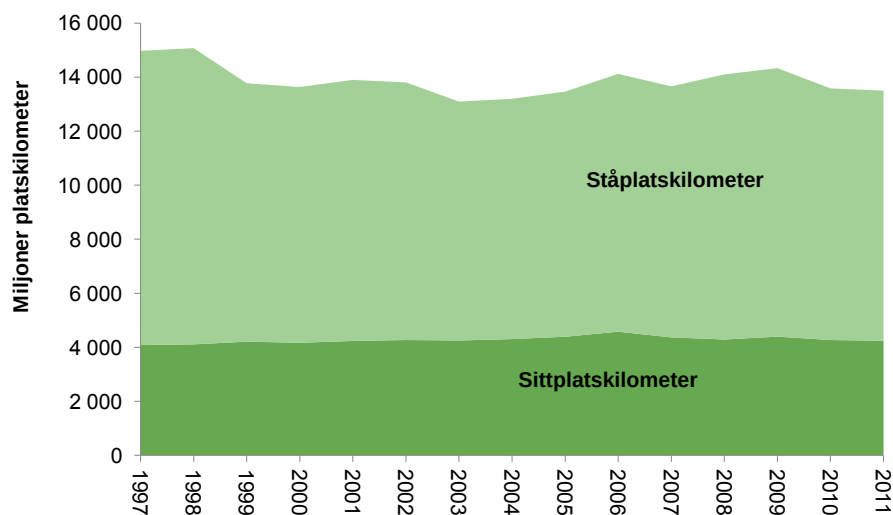
För spårvagn och tunnelbana räknas utbudet i stå- och sittplatskilometer. För spårvagnstrafiken ökade utbudet under 2011 med 4 procent. Spårvägstrafiken har utökats under en lång följd av år, sedan 2006 med 23 procent, se Figur 3.2.

Antalet sittplatskilometer har ökat något mer procentuellt än vad antalet ståplatskilometer gjort. Antalet sittplatskilometer har ökat med 24 procent sedan 2006, medan motsvarande siffra för ståplatskilometer är 22 procent. Det var alltså något större andel sittplatser i vagnarna 2011 än 2006.



Figur 3.2: Spårvägens persontrafikutbud 2000–2011.

För tunnelbanan minskade utbudet i platskilometer med 1 procent jämfört med 2010. Utbudet i tunnelbanan har den senaste femårsperioden gått både upp och ned men var 4 procent lägre 2011 än 2006, se Figur 3.3. Antalet ståplatskilometer och sittplatskilometer minskade ungefär lika mycket i procent.



Figur 3.3: Tunnelbanans persontrafikutbud 1997–2011.

Trafikarbete

Inom spårvägen ökade trafikarbetet mätt i tågkilometer med 3 procent under 2011, i jämförelse med 2010, till 16,9 miljoner tågkilometer. Ökningen under fem år var 20 procent.

Tunnelbanans trafikarbete har gått upp och ner de senaste åren. Det minskade med 2 procent 2011 och var 3 procent lägre 2011 än det var 2006.

Anställda

Trafikpersonalen för spårväg, inklusive personal för administration, ökade 2011 med 13 procent eller 156 årsarbetskrafter till 1 387 årsarbetskrafter. Av dessa var 360 kvinnor och 1 027 män. Andelen kvinnor var 26 procent, oförändrat jämfört med året före. Personalstyrkan har ökat med 19 procent sedan 2006, vilket kan jämföras med utbudet som ökade med 23 procent mätt i plats-kilometer.

Trafikpersonalen på tunnelbanan, inklusive administration, minskade med 16 årsarbetskrafter eller 1 procent till 2 572. Av dessa var 769 kvinnor och 1 803 män. Andelen kvinnor var 30 procent. Jämfört med 2006 har personalstyrkan ökat med 3 procent.

4 Godstransporter

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 har varit i transportpolitiskt fokus några år nu, 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 tabell D2–D3 i tabellbilagan.

4.1 Godsmängd

Den sammanlagda transporterade godsmängden minskade 2011 med 1 procent jämfört med 2010 till 67,9 miljoner ton, se Figur 4.1.

Godsmängden transporterad med systemtåg, exklusive malm på malmbanan, minskade med 13 procent. Malm på malmbanan, som står för över 40 procent av godsmängden, minskade med 3 procent till 29,3 miljoner ton. Godsmängden på malmbanan till utlandet ökade med 2 procent till en ny toppnotering på 17,8 miljoner ton. Den sammanlagda nedgången för malmbanan hängde ihop med att godsmängden i trafiken till Luleå minskade med 10 procent.

Godsmängden i utlandstrafik ökade med 2 procent jämfört med 2010. I inlands- trafiken minskade godsmängden med 2 procent. Av godsmängden återfanns 42 procent i utlandstrafiken och 58 procent i inlandstrafiken.

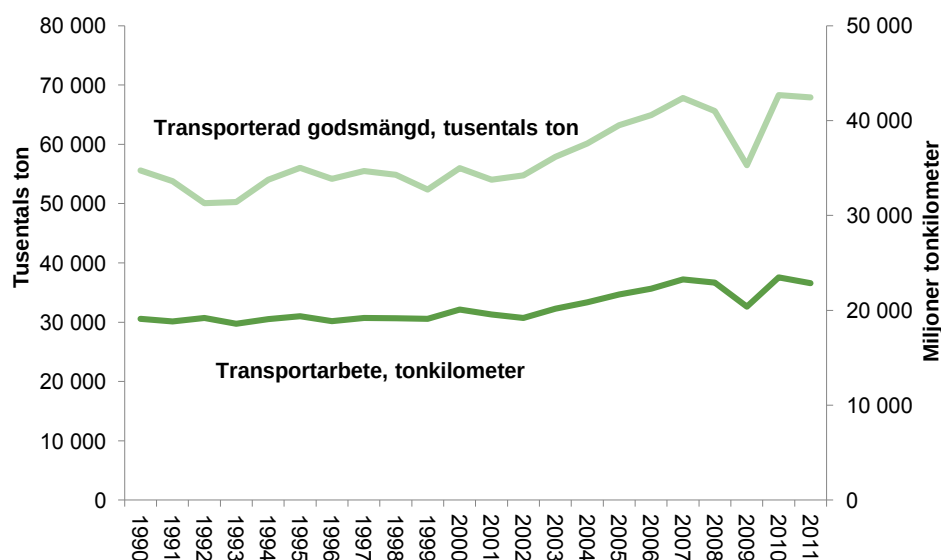
Utvecklingen av kombigodset gick på tvärs med det övriga godset. Mängden kombigods ökade i inlandstrafiken och minskade i utlandstrafiken, medan både vagnslastgods och malm på malmbanan minskade i inlandstrafiken och ökade i utlandstrafiken.

Både kombigods och vagnslastgods ökade totalt sett, över både inland och utland tillsammans. Därmed nådde kombigodset återigen en ny toppnivå med en uppgång med 3 procent till 11,6 miljoner ton, eller 17 procent av den totala transporterade godsmängden. Mängden kombigods har ökat varje år sedan 2002.

Den största varugruppen var 2011 återigen malm och andra produkter från utvinning, med 43 procent av godsvikten. Näst störst var fortfarande varugruppen produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske. Den utgjorde 12 procent av godsmängden. Varugruppen trä samt varor av trä och kork, massa, papper och pappersvaror var fortfarande den tredje största varugruppen med 10 procent.

Varugrupsindelningen i statistiken ändrades 2008 till den nya internationella standarden NST 2007, vilket innebar ett tidsseriebrott som omöjliggör direkta jämförelser med tidigare år.

Under 2011 var 5 procent av den transporterade godsmängden farligt gods.



Figur 4.1: Transportarbete i tonkilometer och transporterad godsmängd i ton på järnväg 1990–2011

Anm: Före 2009 ingår inte transit från Norge till Norge i statistiken. Detta medför att utrikes godsmängd före 2009 inte är jämförbar med senare år.

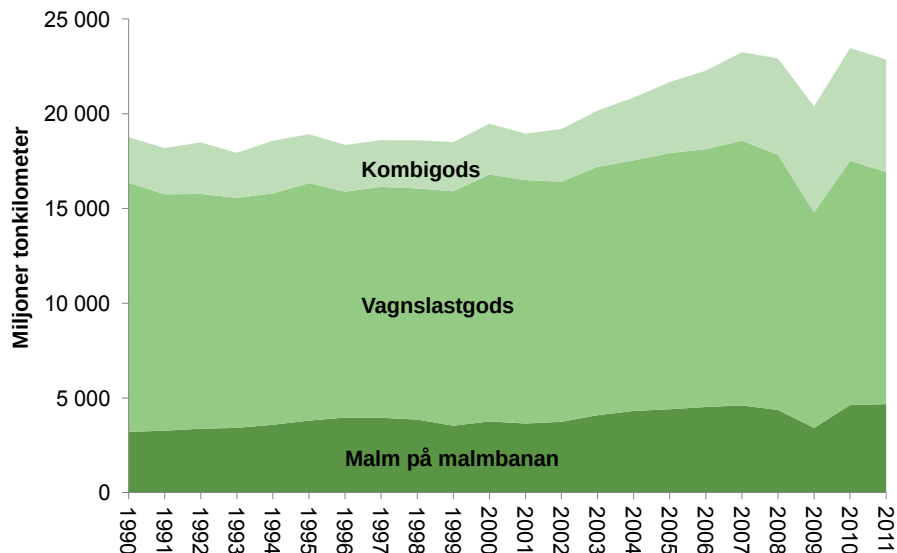
4.2 Transportarbete

Transportarbetet med gods på järnväg minskade med 3 procent till 22,9 miljarder tonkilometer under 2011, se Figur 4.1.

Det var systemtåg exklusive malm på malmбанan som hade den största procentuella minskningen av de redovisade kategorierna. Där minskade transportarbetet med 16 procent. Transportarbetet för vagnslastgods minskade under 2011 med 5 procent medan malm på malmбанan ökade transportarbetet med 1 procent.

Transportarbetet för kombigodset minskade obetydligt, efter att precis som för transporterad godsmängd ha ökat varje år sedan 2002. Kombitransporterna stod

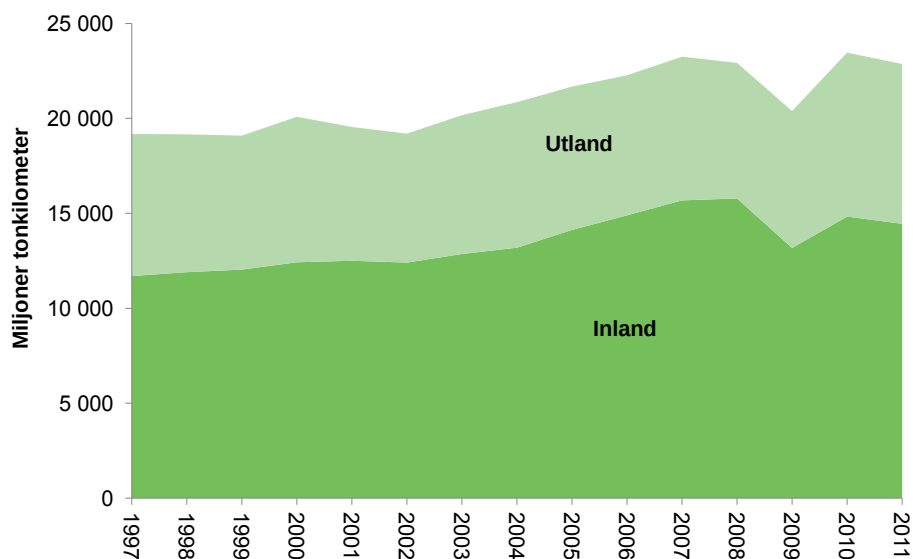
under 2011 för 26 procent av det sammanlagda godstransportarbetet, en liten ökning jämfört med föregående år.



Figur 4.2: Godstransporter med järnväg, fördelat på transporttyp 1990–2011

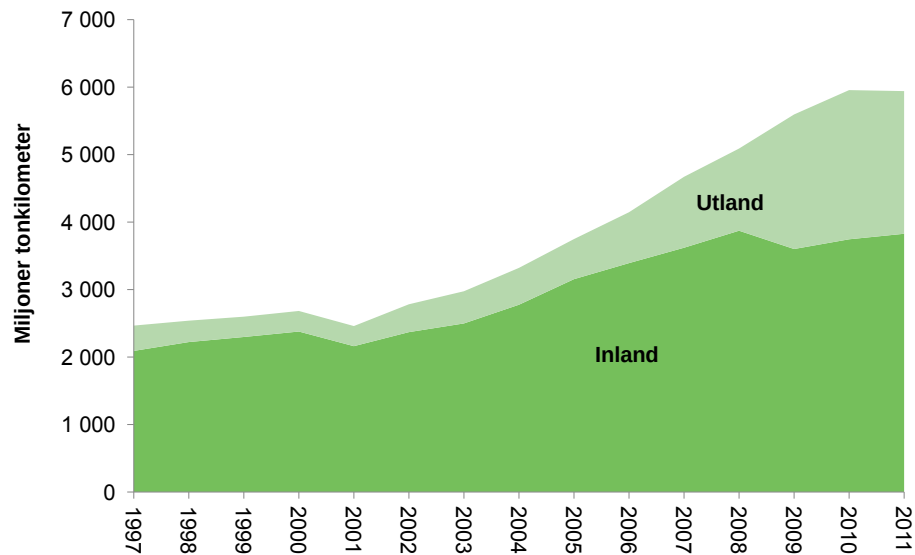
Anm: Före 2009 ingår inte transit från Norge till Norge i statistiken. Detta medför att utrikes transportarbete före 2009 inte är jämförbart med senare år.

Det sammanlagda transportarbetet för gods transporterat inom landet minskade med 2 procent jämfört med föregående år, medan det totala godstransportarbetet till och från utlandet minskade med 3 procent jämfört med föregående år, se Figur 4.3.



Figur 4.3 Godstransporter med järnväg, fördelat på inland och utland 1997–2011

Transporterna av kombigods till och från utlandet minskade 2011 med 4 procent mätt i tonkilometer, efter att ha stigit varje år sedan 2002. Inrikes kombitransporter, som minskade 2009, ökade igen både 2010 och 2011. Ökningen var 2 procent 2011 jämfört med 2010, men det räckte inte för att överskrida den hittills högsta nivån som uppmätts på transportarbetet för kombigods totalt, vilket som nämnts var år 2010, se Figur 4.4.



Figur 4.4: Kombitransporter med järnväg, fördelat på inland och utland 1997–2011.

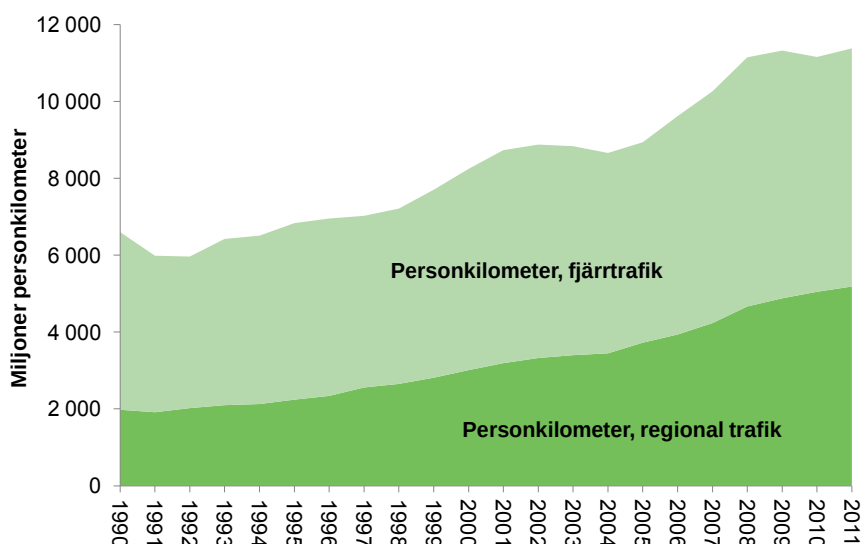
5 Persontransporter

Antalet resor med persontransporter inom bantrafik domineras klart av de kortväga resorna. De långväga resorna utgör med sin längd merparten av persontransportarbetet. Statistikuppgifterna i detta avsnitt har hämtats ur tabell D5 i tabellbilagan.

5.1 Järnväg

Efter tre år med oförändrat antal resor ökade återigen persontransporterna på järnväg 2011, med 4 procent. Med 187 miljoner resor slogs ett nytt rekord i antal tågresor i Sverige. I statistiken över antal resor dominerar de regionala resorna. Det var också dessa som ökade mest under 2011, en ökning med 6 procent, från 156 till 166 miljoner regionala resor.

Transportarbetet, som inom persontransporterna mäts i personkilometer, ökade med 2 procent under 2011. Den nya nivån på 11,4 miljarder personkilometer är också en ny rekordnivå, något högre än 2009, se Figur 5.1. I transportarbetsstatistiken dominerar inte den regionala trafiken på samma sätt som i statistiken över antal resor, men andelen regionala resor ökade något till 46 procent av det sammanlagda transportarbetet med tåg. Mellan 2006 och 2011 ökade tågens totala persontransportarbete med 18 procent. Den mycket snabba ökningen som pågick under åren 2005 till 2008 har planat ut, men trenden med mer regionala resor ser ut att fortsätta.



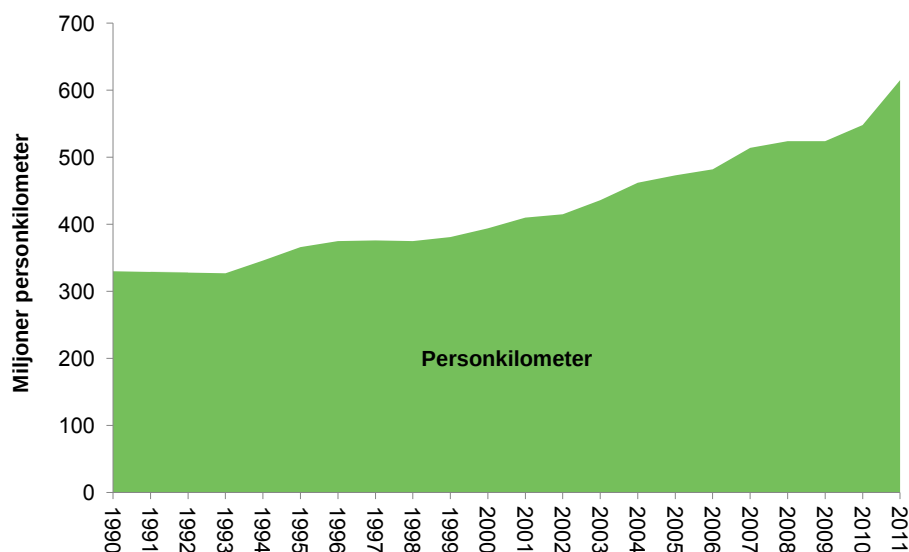
Figur 5.1: Resande med järnväg 1990–2011.

Den utnyttjade transportförmågan kan beräknas som kvoten mellan personkilometer och platskilometer. En tidserie av den variabeln finns i den historiska översikten, tabell A1, kolumn 28. Där framgår att den utnyttjade transportförmågan de senaste 20 åren legat mellan 35 och 42 procent. Som högst var den 2008 och sedan har den minskat lite tre år i rad till 39,5 procent år 2011.

5.2 Spårväg och tunnelbana

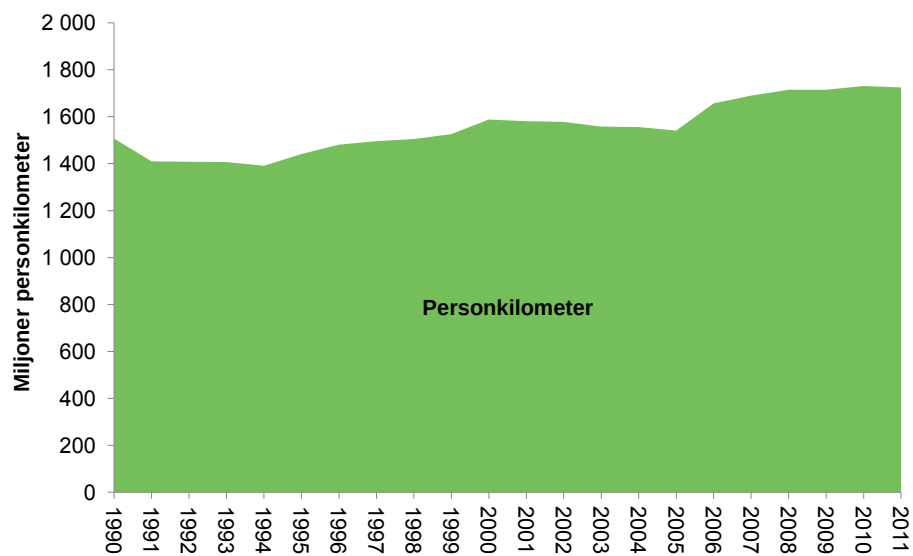
Antalet resor med spårvagn har ökat varje år sedan 2000, se Figur 5.2. Det gjordes 149 miljoner spårvagnsresor under 2011, en ökning med 14 procent jämfört med föregående år. På fem år har spårvagnsresorna ökat med 31 procent. Transportarbetet med spårvagn mätt i personkilometer ökade med 12 procent jämfört med 2010 och med 28 procent sedan 2006.

Som framgick i avsnitt 1.3 har den sammanlagda banlängden för spårväg bara ökat med 3 procent mellan 2006 och 2011. Enligt vad som framgick av avsnitt 3.2 ökade utbudet av spårvägstransporter med 23 procent, mätt i platskilometer, under samma period. Persontransporterna med spårväg, som ökat med 28 procent, har alltså ökat mycket snabbare än spåren och trafiken har byggts ut.



Figur 5.2: Resande med spårväg 1990–2011.

Antal resor med tunnelbanan minskade obetydligt till 309 miljoner under 2011. De senaste fem åren har antalet resor ökat med 4 procent. Transportarbetet för tunnelbanan var också i stort sett oförändrat jämfört med föregående år. Ökningen var 4 procent jämfört med 2006, se Figur 5.3.



Figur 5.3: Resande med tunnelbana 1990–2011.

De senaste fem åren har alltså tillväxten i spårvägsresandet varit betydligt snabbare än tillväxten i tunnelbaneresandet, mätt i relativ förändring av personkilometer. Tunnelbanan i Stockholm har inte byggts ut med nya bandelar och det tycks vara svårt att öka resandet med det trafiksystem som redan finns.

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
<u>xxx</u>	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 2011/Bodies in Swedish rail traffic 2011	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: Varuslagsfördelning av transporterat farligt gods enligt RID/ Dangerous goods transported according to RID	49
Tabell D5: Persontransporter/Passenger transport	50

Huvudmän i svensk bantrafik 2011 / Bodies in Swedish rail traffic 2011

Huvudmän i svensk bantrafik 2011 Bodies in Swedish rail traffic 2011	Huvudman Body											Tågoperatör inom sektor Rail undertaking within sector						
	Samhälls- funktion Social function			Bantrafik- huvudman Rail traffic body			Finansierande huvudman Subsidiary body						Järnväg Railway			Spår- våg Tram	Tunnel- bana Metro	
							Infrastruktur Infrastructure			Persontrafik Passenger traffic								
	Statlig myndighet State authority	Regionalt organ Regional agency	Privat företag Private company	Infrastrukturförvaltare Infrastructure manager	Tågoperatör Railway, tram or metro undertaking	Integrerat företag Integrated company	Järnväg Railway	Spårväg Tram	Tunnelbana Metro	Järnväg Railway	Spårväg Tram	Tunnelbana Metro	Gods Freight		Person Passenger			
													Inland Domestic	Utland Border crossing	Inland Domestic	Utland Border crossing	Inrikes Domestic	Inrikes Domestic
Trafikverket	X			X			X											
Rikstrafiken	X									X								
AB Storstockholms Lokaltrafik		X		X			X	X	X	X	X	X						
Dalatrafik AB		X								X								
Göteborgs stad		X		X				X										
Hallandstrafiken AB		X								X								
Jönköpings Länstrafik AB		X								X								
Kalmar Läns Trafik AB		X								X								
Länstrafiken Blekinge		X								X								
Länstrafiken i Jämtlands län		X								X								
Länstrafiken Kronoberg		X								X								
Länstrafiken i Norrbotten AB																		
Länstrafiken Sörmland AB		X								X								
Länstrafiken i Västerbotten AB		X								X								
Länstrafiken Örebro AB		X								X								
Norrköpings kommun		X		X				X										
Norrtåg AB		X								X								
Skånetrafiken		X								X								
Tåg i Bergslagen AB		X								X								
Tåg i Mälardalen AB		X								X								
Upplands Lokaltrafik AB		X								X								
Värmlandstrafik AB		X								X								
Västernorrlands läns Trafik AB		X								X								
Västmanlands lokaltrafik AB		X								X								
Västtrafik AB		X								X	X							
X-Trafik AB		X								X								
Östgötatrafiken AB		X								X	X							
A-Train AB			X			X									X			
AB Stockholms spårvägar			X														X	
Arriva Tåg AB			X		X										X			
Botniatåg AB			X		X										X			
Cargo Net AB			X		X								X					
Cargo Net AS			X		X									X				
DB Schenker Rail			X		X									X				
DB Regio Sverige AB			X		X										X			
DSB			X		X										X		X	
DSBFirst Sverige AB			X		X										X	X		
DSB Småland AB			X		X										X			
DSB Uppland AB			X		X										X			
DSB Väst AB			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			
LKAB Malmtrafik AB			X		X								X	X				
MidCargo AB			X		X								X					
Peterson Rail AB			X		X								X	X				
Railcare Tåg AB			X		X								X					
Roslagståg AB			X		X										X			
RushRail AB			X		X								X					
SJ AB			X		X											X	X	
SJ Norrlandståg AB			X		X											X	X	
Skandinaviska Jernbanor AB			X		X										X			
Stena Recycling AB			X		X								X					
Stockholmståg AB			X		X										X			
Svenska Tågkompaniet AB			X		X										X	X		
TX Logistik AB			X		X									X				
Tågfrakt AB			X		X									X				
Tågakeriet i Bergslagen AB			X		X									X	X			
Veolia Transport AB			X		X											X	X	X

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	..	–
1990 ⁴	10 801 ^{1,5}	–	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	–	..	1 127	65	11 032	7 867	1 827	7 840
2009	9 957 ^k	–	..	1 127	65	11 149 ^k	7 963	1 842	7 828
2010	9 968 ^k	–	..	1 127	65	11 160 ^k	7 965	1 865	7 838
2011	10 014	–	..	1 127	65	11 206	8 119	1 886	7 878
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	Plankorsningar	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	..	..	46 331
1920	..	..	..	..	..	Incl. in Col 19	..	..	62 493
1930	..	..	..	..	..	”	..	..	50 976
1940	..	..	..	..	..	”	..	..	52 205
1950	..	..	..	..	..	”	..	..	70 764
1960	..	..	..	..	..	”	..	..	59 307
1970	..	..	..	..	..	”	..	..	44 973
1980	..	..	..	..	..	”	..	..	36 762 ²
1990	..	..	..	..	..	7 724	..	..	21 472 ⁷
1991	2 326	13 235	15 561	..	..	7 843	..	..	19 028 ^{3,6}
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	7 575	10 864
2009	3 048	7 793	10 841	1 126	4 551	5 677 ¹⁵	3 358	7 672	11 030
2010	3 056	7 652	10 708	252 ^k	2 749 ^k	3 001 ^k	3 613 ^k	7 966 ^k	11 579 ^k
2011	3 062	7 567	10 629	256	2 532	2 788	3 747	8 053	11 800
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					

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

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
2 038	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	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	136	..	24 957	41,1	2007
2 304	142 834	15 735	6 253	832	142	..	26 587	41,9	2008
2 291	141 068	14 797	6 453	791	136	..	27 331	41,4	2009
2 374 ^k	145 356 ^k	15 166	6 884	837	140 ^k	..	27 865 ^k	40,3 ^k	2010
2 412	148 579	14 578	7 244	822	145	..	29 792	38,2	2011
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	%	

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.*

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
1990	48 880	1 978	4 622	6 600	6 ¹²	2 402	16 694	19 102	1 669	–	38 701
1991	51 106	1 914	4 071	5 985	6	2 446	16 364	18 816	1 652	–	34 283
1992	51 439	2 021	3 942	5 963	6	2 724	16 472	19 202	1 633	–	32 799
1993	50 307	2 098	4 324	6 422	7	2 374	16 197	18 578	1 647	–	31 531
1994	52 211	2 127	4 380	6 507	5	2 779	16 285	19 069	1 733	–	29 820
1995	51 822	2 241	4 591	6 833	6	2 585	16 800	19 391	1 736	–	29 046
1996	50 844	2 339	4 614	6 953	5	2 463	16 378	18 846	1 800	–	26 570
1997	51 313	2 558	4 464	7 022	6	2 466	16 709	19 181	1 722	–	25 767
1998	51 062	2 651	4 560	7 210	5	2 538	16 620	19 163	1 736	–	27 256
1999	51 362	2 812	4 889	7 701	5	2 597	16 488	19 090	1 746	–	29 232
2000	54 940	3 009	5 234	8 243	5 ¹³	2 682	17 401	20 088	1 918	–	29 536
2001	55 555	3 191	5 541	8 732	–	2 458	17 089	19 547	1 972	–	28 142
2002	56 104	3 324	5 551	8 874	–	2 781	16 416 ¹⁴	19 197 ¹⁴	1 974	–	27 101
2003	56 970	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	22 271	2 142	–	26 829
2007	65 140	4 233	6 027	10 261	–	4 670	18 581	23 250	2 115	–	25 755
2008	66 027	4 665	6 482	11 146	–	5 089	17 835	22 924	2 229	–	27 418
2009	59 597	4 877	6 444	11 321	–	5 594 ¹⁶	14 795 ^k	20 389 ¹⁶	2 125	–	24 488
2010	65 571 ^k	5 047 ^k	6 108 ^k	11 155	–	5 955	17 509	23 464	2 098	–	23 685
2011	66 578	5 184	6 194	11 378	–	5 940	16 924	22 864	2 189	–	23 290
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

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.*

¹⁶ Före 2009 omfattar inte statistiken norska transittransporter från Norge till Norge genom Sverige. *Before 2009, the statistics do not include Norwegian transit from Norway to Norway through Sweden.*

¹⁵ År 2010 bildades Trafikverket som förvaltar det statliga väg- och järnvägsnätet. Uppgiften exkluderar från och med 2010 personal hos Trafikverket. Eftersom myndigheten arbetar trafikslagsövergripande arbetar samma personal med flera olika trafikslag. Det är därför inte längre möjligt för myndigheten att särredovisa personal för banarbeten. *In 2010, the Swedish Transport Administration was formed. This authority manages the state road and rail networks. As from 2010, data exclude the staff of the Transport Administration. The authority works intermodally why the same personnel can work with different modes of traffic. Therefore, the authority can not specify the number of staff assigned to rail infrastructure works.*

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

Arlandabanan	Arlanda line
Botniabanan	Botnia line
Inlandsbanan	Inland line
Roslagsbanan	Roslagen line
Saltsjöbanan	Saltsjöbaden line
Statens spåranläggningar	State-owned rail infrastructure

Trafikerade spår (kilometer)		2007	2008	2009	2010	2011	Tracks worked (kilometres)
1	<i>Spårlängd</i> Spårlängd inklusive sidobanor	15 297	15 351	15 487	15 497 ^k	15 601	<i>Length of tracks</i> Length of tracks including sidings
2	<i>Banlängd</i> Enkelspår	9 166	9 206	9 308 ^k	9 296 ^k	9 321	<i>Length of lines</i> Single track
3	- härav smalspår	52	52	52	52	52	- of which narrow gauge
4	Dubbelspår och flerspår	1 807	1 827	1 842	1 865	1 886	Double track or more
5	- härav smalspår	13	13	13	13	13	- of which narrow gauge
6	Summa	10 972	11 032	11 149	11 160 ^k	11 206	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	6 042	6 041	6 122	6 101	6 234	<i>Electrified lines</i> Single track
10	- härav smalspår	52	52	52	52	52	- of which narrow gauge
11	Dubbelspår och flerspår	1 807	1 827	1 842	1 865	1 886	Double track or more
12	- härav smalspår	13	13	13	13	13	- of which narrow gauge
13	Summa	7 848	7 867	7 963	7 965	8 119	Total
14	<i>Banlängd med säkerhets- och trafikstyrningssystem</i> Linje- och fjärrblockering	6 748	6 774	7 001	7 007	7 053	<i>Lines with protection and managementsystem</i> Automatic block system and centralised traffic control system
15	Automatisk tågkontroll (ATC)	7 847	7 840	7 828	7 838	7 878	Automatic Train Control (ATC)
16	ERTMS	–	–	–	177 ^k	177	European Rail Traffic Management System
17	<i>Korsningar</i> Antal planskilda korsningar	3 032	3 033	3 048	3 056	3 062	<i>Crossings</i> Number of grade-separated crossings
18	Antal plankorsningar	8 151	8 054	7 793	7 652	7 567	Number of level crossings
19	Summa	11 183	11 087	10 841	10 708	10 629	Total
20	- härav med bommar	2 397	2 379	2 357	2 353	2 355	- of which with barriers
21	- härav med ljud- och/eller ljussignaler	876	873	870	871	861	- of which with light and/or acoustic signals
22	- härav med enkla skydd	1 571	1 554	1 560	1 579	1 599	- of which with St. Andrew's cross
23	- härav utan skyddsanordningar	3 307	3 248	3 006	2 849	2 752	- of which unprotected

Investeringar och energianvändning		2007	2008	2009	2010	2011	Investments and energy use
24	<i>Investeringar och underhåll (miljoner SEK)</i> Investeringskostnader	11 595	12 686	14 002	13 673	12 644	<i>Investments and maintenance (million SEK)</i> Investments
25	Reinvesteringskostnader	1 782	2 088	2 224	2 133	1 697	Reinvestments
26	Underhållskostnader	3 213	3 666	4 040	4 771	4 636	Maintenance costs
27	<i>Energianvändning</i> av infrastrukturen (Gwh)	233	218	277	325	257	<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		2007	2008	2009	2010 ¹	2011 ¹	Staff strength (mean numbers)
1	<i>Tillgänglig personal för banarbeten</i> Kvinnor	1 081	1 125	1 126	252 ^k	256	<i>Available staff for infrastructure works</i> Female
2	Män	4 589	4 691	4 551	2 749 ^k	2 532	Male
3	Summa	5 670	5 816	5 677	3 001 ^k	2 788	Total
4	<i>Tillgänglig personal för trafikledning</i> Kvinnor	313	342 ^k	360 ^k	373 ^k	365	<i>Available staff for traffic control</i> Female
5	Män	804 ^k	647	670 ^k	782 ^k	754	Male
6	Summa	1 117 ^k	989 ^k	1 030 ^k	1 155 ^k	1 119	Total
7	<i>Totalt antal anställda</i> Kvinnor	1 394	1 467 ^k	1 486 ^k	625 ^k	621	<i>Total number of staff employed</i> Female
8	Män	5 393 ^k	5 338	5 221 ^k	3 531 ^k	3 286	Male
9	Totalt	6 787 ^k	6 805 ^k	6 707 ^k	4 156 ^k	3 907	Grand total

¹ Se fotnot 15 i tabell A1

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)		2007	2008	2009	2010	2011	Tracks worked (kilometres)
1	<i>Spårlängd</i> Spårlängd inklusive sidobanor	251	252	252	256	259	<i>Length of tracks</i> Length of tracks including sidings
2	<i>Banlängd</i> Enkelspår	6	7	7	7	7	<i>Length of lines</i> Single track
3	Dubbelspår och flerspår	120	120	120	122	124	Double track or more
4	Summa	126	127	127	129	130	Total
5	<i>Banlängd med säkerhets- och trafikstyrningssystem</i> Linje- och fjärrblockering	21	21	21	21	21	<i>Lines with protection and management system</i> Automatic block system and centralised traffic control system
6	Automatisk tågkontroll (ATC)	21	21	21	21	21	Automatic Train Control (ATC)

Investeringar och energianvändning		2007	2008	2009	2010	2011	Investments and energy use
7	<i>Investeringar och underhåll (miljoner SEK)</i> Investeringskostnader	35	97	727	1 558	1 126	<i>Investments and maintenance (million SEK)</i> Investments
8	Reinvesteringskostnader	87	140	83	52	66	Reinvestments
9	Underhållskostnader	220	242	113	131	149	Maintenance costs
10	<i>Energianvändning</i> av infrastrukturen (Gwh)	2	2	3	3 ^k	2	<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		2007	2008	2009	2010	2011	Staff strength (mean numbers)
1	<i>Tillgänglig personal för banarbeten</i> Kvinnor	4	4	3	3	3	<i>Available staff for infrastructure works</i> Female
2	Män	18	18	18	18	18	Male
3	Summa	22	22	21	21	21	Total
4	<i>Tillgänglig personal för trafikledning</i> Kvinnor	12	10	15	13	18	<i>Available staff for traffic control</i> Female
5	Män	33	32	43	42	52	Male
6	Summa	45	42	58	55	70	Total
7	<i>Totalt antal anställda</i> Kvinnor	16	14	18	16	21	<i>Total number of staff employed</i> Female
8	Män	51	50	61	60	70	Male
9	Totalt	67	64	79	76	91	Grand total

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

Stockholms tunnelbana

Stockholm Metro

Trafikerade spår (kilometer)		2007	2008	2009	2010	2011	
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 management system</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		2007	2008	2009	2010	2011	Investments and energy use
7	<i>Investeringar och underhåll (miljoner SEK)</i> Investeringskostnader	157	168	214	171	175	<i>Investments and maintenance (million SEK)</i> Investments
8	Reinvesteringskostnader	497	716	676	624	1 280	Reinvestments
9	Underhållskostnader	835	843	822	735	745	Maintenance costs
10	<i>Energianvändning</i> av infrastrukturen (Gwh)	20	20	21	23	38	<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		2007	2008	2009	2010	2011	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		2007	2008	2009	2010	2011	Number of tractive units and railcars
	Totalt						Total
1	Totalt dragfordon	1 750	1 876	1 879	1 985 ^k	2 078	Total tractive stock
2	- härav för persontrafik	1 174	1 283	1 281	1 375 ^k	1 442	- of which for passenger traffic
3	- härav för godstrafik	576	593	598	610	636	- of which for freight traffic
	Lok och lokomotorer						Locomotives and Light rail motor tractors
4	Ellok	424	431	444	458	470	Electric locomotives
5	Diesellok	213	222	218	219	221	Diesel locomotives
6	Ellokomotorer	—	—	—	—	—	Electric light rail motor tractors
7	Diesellokomotorer	56	56	56	58	51	Diesel light rail motor tractors
8	Summa	693	709	718	735	742	Total
	- härav för persontrafik						- of which for passenger traffic
9	Ellok	116	115	119	124	105	Electric locomotives
10	Diesellok	—	—	—	—	—	Diesel locomotives
11	Ellokomotorer	—	—	—	—	—	Electric light rail motor tractors
12	Diesellokomotorer	1	1	1	1	1	Diesel light rail motor tractors
13	Summa	117	116	120	125	106	Total
	- härav för godstrafik						- of which for freight traffic
14	Ellok	308	316	325	334	365	Electric locomotives
15	Diesellok	213	222	218	219	221	Diesel locomotives
16	Ellokomotorer	—	—	—	—	—	Electric light rail motor tractors
17	Diesellokomotorer	55	55	55	57	50	Diesel light rail motor tractors
18	Summa	576	593	598	610	636	Total
	Motorvagnar						Railcars
	<i>Antal eldrivna motorvagnar</i>						<i>Electric powered railcars</i>
19	Motorvagnssätt	502	517	505	520 ^k	542	Railcar trainsets
20	- härav med snabbtågskapacitet	126	125	125	128 ^k	137	- of which with high-speed capacity
21	Motorvagnar	—	—	—	—	—	Railcars
	<i>Antal eldrivna dragfordon</i>						<i>Electric powered tractive units</i>
22	I motorvagnssätt	976	1 084	1 071	1 151 ^k	1 240	In railcar trainsets
23	- härav med snabbtågskapacitet	236	234	234	240 ^k	259	- of which with high-speed capacity
24	I motorvagnar	—	—	—	—	—	In railcars
	<i>Antal dieseldrivna motorvagnar</i>						<i>Diesel powered railcars</i>
25	Motorvagnssätt	23	24	27	35 ^k	36	Railcar trainsets
26	Motorvagnar	35	36	37	30	25	Railcars
	<i>Antal dieseldrivna dragfordon</i>						<i>Diesel powered tractive units</i>
27	I motorvagnssätt	46	47	53	69 ^k	71	In railcar trainsets
28	I motorvagnar	35	36	37	30	25	In railcars
29	Summa motorvagnar och motorvagnssätt	560	577	569	585 ^k	603	Total railcars and railcar trainsets
30	Summa dragfordon i motorvagnar och motorvagnssätt	1 057	1 167	1 161	1 250 ^k	1 336	Total tractive units in railcars and railcar trainsets

Tabell C2: Dragfordon - Spårvägar / Tractive stock - Trams

Antal dragfordon		2007	2008	2009	2010	2011	Number of tractive units
1	Antal eldrivna dragfordon	439	472	484	490	522	Electric powered tractive units

Tabell C3: Dragfordon - Tunnelbana / Tractive stock - Metro

Antal dragfordon		2007	2008	2009	2010	2011	Number of tractive units
1	Antal eldrivna dragfordon	535	515	515	513 ^k	513	Electric powered tractive units

Tabell C4: Transportfordon - Järnvägar / Transport stock - Railways

Transportfordon - godstrafik		2007	2008	2009	2010	2011	Transport stock - freight traffic
	Totalt godsvagnar						Total wagons
	<i>Antal vagnar</i>						<i>Number of wagons</i>
1	Slutna vagnar	4 150	3 386	3 381	3 465	2 919	Covered wagons
2	Lådvagnar	431	423	405	358	335	High-sided open wagons
3	Flakvagnar	9 378	9 915	8 993	9 357	9 401	Flat wagons
4	Postvagnar	108	134	124	117	111	Mail wagons
5	Övriga vagnar	1 829	1 877	1 894	1 869	1 812	Other wagons
6	Totalt	15 896	15 735	14 797	15 166	14 578	Total
	<i>Lastförmåga i ton</i>						<i>Load capacity in tonnes</i>
7	Slutna vagnar	191 802	149 640	153 911	153 806	132 233	Covered wagons
8	Lådvagnar	17 460	17 228	17 353	15 448	14 514	High-sided open wagons
9	Flakvagnar	479 559	528 361	479 782	524 342	534 898	Flat wagons
10	Postvagnar	2 056	2 736	2 636	2 480	2 353	Mail wagons
11	Övriga vagnar	124 431	134 392	137 747	140 488	137 791	Other wagons
12	Totalt	815 308	832 357	791 429	836 564	821 789	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	2 485	2 072	2 123	2 099	1 553	Covered wagons
14	Lådvagnar	381	373	335	287	264	High-sided open wagons
15	Flakvagnar	5 421	5 735	4 573	4 521	4 218	Flat wagons
16	Postvagnar	108	134	124	117	111	Mail wagons
17	Övriga vagnar	1 140	1 168	1 189	1 258	1 188	Other wagons
18	Totalt	9 535	9 482	8 344	8 282	7 334	Total
	<i>Lastförmåga i ton</i>						<i>Load capacity in tonnes</i>
19	Slutna vagnar	98 950	77 394	87 105	86 122	64 549	Covered wagons
20	Lådvagnar	14 879	14 647	13 630	11 652	10 718	High-sided open wagons
21	Flakvagnar	256 775	298 009	236 659	234 295	221 698	Flat wagons
22	Postvagnar	2 056	2 736	2 636	2 480	2 353	Mail wagons
23	Övriga vagnar	94 509	103 337	107 857	116 117	113 201	Other wagons
24	Totalt	467 169	496 123	447 887	450 666	412 519	Total
	- härav privatägda vagnar						- of which privately owned wagons
	<i>Antal vagnar</i>						<i>Number of wagons</i>
25	Slutna vagnar	1 665	1 314	1 258	1 366	1 366 ¹	Covered wagons
26	Lådvagnar	50	50	70	71	71 ¹	High-sided open wagons
27	Flakvagnar	3 957	4 180	4 420	4 836	5 183 ¹	Flat wagons
28	Övriga vagnar	689	709	705	611	624 ¹	Other wagons
29	Totalt	6 361	6 253	6 453	6 884	7 244 ¹	Total
	<i>Lastförmåga i ton</i>						<i>Load capacity in tonnes</i>
30	Slutna vagnar	92 852	72 246	66 806	67 684	67 684 ¹	Covered wagons
31	Lådvagnar	2 581	2 581	3 723	3 796	3 796 ¹	High-sided open wagons
32	Flakvagnar	222 784	230 352	243 123	290 047	313 200 ¹	Flat wagons
33	Övriga vagnar	29 922	31 055	29 890	24 371	24 590 ¹	Other wagons
34	Totalt	348 139	336 234	343 542	385 898	409 270 ¹	Total

¹ Kompletta uppgifter om privatvagnar finns inte tillgängliga för samtliga järnvägsföretag varför statistiken delvis är beräknad på 2010 års uppgifter.

Complete data on privately owned wagons are not available for all railway undertakings why statistics are partly calculated on the 2010 data.

Tabell C4: Transportfordon - Järnvägar / Transport stock - Railways

Transportfordon - persontrafik		2007	2008	2009	2010	2011	Transport stock - passenger traffic
	Antal fordon						Number of vehicles
	<i>Lokdragna vagnar</i>						<i>Hauled by locomotives</i>
35	Sittvagnar	336	335	334	332	341	Coaches
36	Liggvagnar	79	88	88	88	55	Couchette coaches
37	Sovvagnar	77	81	81	81	60	Sleeping cars
38	Restaurangvagnar	29	27	28	28	27	Dining cars
39	Resgodsvagnar	2	2	4	3	4	Vans for luggage
40	Postvagnar	—	—	—	—	—	Mail vans
41	Specialvagnar	19	19	19	19	15	Special coaches
42	Summa	542	552	554	551	502	Total
	<i>I motorvagnar och motorvagnssätt</i>						<i>In railcars and railcar trainsets</i>
43	Antal vagnar med sittplatser	1 635	1 752	1 737	1 823 ^k	1 910	Number of vehicles with seats
44	- härav i vagnar med snabbtågskapacitet	479	491	491	501 ^k	521	- of which in vehicles with high-speed capacity
45	Totalt antal fordon	2 177	2 304	2 291	2 374 ^k	2 412	Total of vehicles
	Antal sitt- och sovplatser						Number of seats and sleeping berths
	<i>Sittplatser</i>						<i>Seats</i>
46	Sittvagnar	21 016	20 834	20 998	21 004	22 095	Coaches
47	Motorvagnar och motorvagnssätt	107 282	115 249	113 319	117 601 ^k	121 719	Railcars and railcar trainsets
48	- härav i vagnar med snabbtågskapacitet	27 019	27 982	28 002	28 558 ^k	30 425	- of which in vehicles with high-speed capacity
49	Summa	128 298	136 083	134 317	138 605 ^k	143 814	Total
	<i>Sovplatser</i>						<i>Sleeping berths</i>
50	Sovvagnar	2 185	2 341	2 341	2 341	1 939	Sleeping cars
51	Liggvagnar	3 978	4 410	4 410	4 410	2 826	Couchette coaches
52	Summa	6 163	6 751	6 751	6 751	4 765	Total
53	Totalt antal sitt- och sovplatser	134 461	142 834	141 068	145 356 ^k	148 579	Total of seats and sleeping berths

Tabell C5: Transportfordon - Spårvägar / Transport stock - Trams

Transportfordon - persontrafik		2007	2008	2009	2010	2011	Transport stock - passenger traffic
1	Antal fordon	567	613	628	629	679	Number of vehicles
2	Antal sittplatser	17 570	18 757	18 991	19 309	20 735	Number of seats
3	Antal ståplatser	29 048	30 962	31 424	32 082	34 336	Number of standing places

Tabell C6: Transportfordon - Tunnelbana / Transport stock - Metro

Transportfordon - persontrafik		2007	2008	2009	2010	2011	Transport stock - passenger traffic
1	Antal fordon	1 077	1 057	1 057	1 055 ^k	1 055	Number of vehicles
2	Antal sittplatser	46 814	45 854	45 854	45 758 ^k	45 758	Number of seats
3	Antal ståplatser	106 635	104 435	104 435	104 219 ^k	104 219	Number of standing places

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

Tågkilometer (tusental)		2007	2008	2009	2010	2011	Train kilometres (thousands)
1	<i>Persontrafik</i>						<i>Passenger traffic</i>
2	Med eldrift	84 266	88 112	88 681	91 175 ^k	94 619	Electric powered
3	Med dieseldrift	6 175	6 683	6 713	6 790	6 742	Diesel powered
3	Summa	90 442	94 795	95 394	97 965 ^k	101 361	Total
4	<i>Godstrafik</i>						<i>Freight traffic</i>
5	Med eldrift	41 928	43 706	37 218	39 167 ^k	39 900	Electric powered
6	Med dieseldrift	3 535	3 967	3 200	3 280	3 465	Diesel powered
6	Summa	45 463	47 673	40 418	42 447 ^k	43 364	Total
7	Summa eldrift	126 194	131 819	125 899	130 342 ^k	134 518	Total electric powered
8	Summa dieseldrift	9 710	10 650	9 913	10 071	10 207	Total diesel powered
9	Totalt	135 904	142 468	135 812	140 412 ^k	144 726	Grand total

Bruttotonkilometer av vagnar (miljoner)		2007	2008	2009	2010	2011	Gross hauled tonne-kilometres (millions)
10	<i>Persontrafik</i>						<i>Passenger traffic</i>
11	Med eldrift	18 549	19 675	20 299	20 287 ^k	21 684	Electric powered
12	Med dieseldrift	472	511	489	514 ^k	421	Diesel powered
12	Summa	19 021	20 187	20 788	20 802 ^k	22 106	Total
13	<i>Godstrafik</i>						<i>Freight traffic</i>
14	Med eldrift	44 013	43 687	37 066	42 887 ^k	42 304	Electric powered
15	Med dieseldrift	2 105	2 153	1 743	1 882	2 168	Diesel powered
15	Summa	46 119	45 840	38 809	44 769 ^k	44 472	Total
16	Summa eldrift	62 563	63 362	57 365	63 175 ^k	63 988	Total electric powered
17	Summa dieseldrift	2 577	2 665	2 232	2 397 ^k	2 589	Total diesel powered
18	Totalt	65 140	66 027	59 597	65 571 ^k	66 578	Grand total

Platskilometer (miljoner)		2007	2008	2009	2010	2011	Seat-kilometres (millions)
19	Med eldrift	24 303	25 882	26 645	26 984 ^k	28 938	Electric powered
20	Med dieseldrift	654	705	686	881 ^k	854	Diesel powered
21	Totalt	24 957	26 587	27 331	27 865 ^k	29 792	Total

Spårvägar / Trams

(miljoner)		2007	2008	2009	2010	2011	(millions)
22	Tågkilometer (tusental)	14 453	15 139	15 811	16 326 ^k	16 868	Train-kilometres (thousands)
23	Bruttotonkilometer av vagnar	508	518	551	570 ^k	606	Gross hauled tonne-kilometres
24	Platskilometer	2 998	3 124	3 305	3 419 ^k	3 541	Seat- and standing place kilometres
25	- härav sittplatskilometer	1 162	1 215	1 289	1 335 ^k	1 379	- of which seat-kilometres
26	- härav ståplatskilometer	1 836	1 909	2 017	2 083 ^k	2 162	- of which standing place kilometres

Tunnelbana / Metro

(miljoner)		2007	2008	2009	2010	2011	(millions)
27	Tågkilometer (tusental)	12 541	12 300	12 662	12 590 ^k	12 372	Train-kilometres (thousands)
28	Bruttotonkilometer av vagnar	2 316	2 593	2 419	2 274 ^k	2 262	Gross hauled tonne-kilometres
29	Platskilometer	13 658	14 100	14 331	13 582 ^k	13 500	Seat- and standing place kilometres
30	- härav sittplatskilometer	4 367	4 289	4 395	4 269 ^k	4 244	- of which seat-kilometres
31	- härav ståplatskilometer	9 291	9 811	9 936	9 313 ^k	9 256	- of which standing place kilometres

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

Anställda personer i medeltal		2007	2008	2009	2010	2011	Staff employed (mean numbers)
32	<i>Tillgänglig personal för persontrafik</i>						<i>Available staff for passenger traffic</i>
33	Kvinnor	2 548	2 617	2 701	2 973 ^k	3 097	Female
34	Män	3 818	4 184	4 374	4 686 ^k	4 786	Male
34	Summa	6 366	6 801	7 075	7 659 ^k	7 883	Total
35	<i>Tillgänglig personal för godstrafik</i>						<i>Available staff for freight traffic</i>
36	Kvinnor	215	330	298	268	286	Female
37	Män	2 645	2 743	2 628	2 493	2 507	Male
37	Summa	2 860	3 073	2 926	2 761	2 793	Total
38	<i>Totalt antal anställda</i>						<i>Total number of staff employed</i>
39	Kvinnor	2 763	2 947	2 999	3 241 ^k	3 383	Female
40	Män	6 463	6 927	7 002	7 179 ^k	7 293	Male
40	Totalt	9 226	9 874	10 001	10 420 ^k	10 676	Grand total

Spårvägar / Trams

Anställda personer i medeltal		2007	2008	2009	2010	2011	Staff employed (mean numbers)
41	<i>Tillgänglig personal för persontrafik¹</i>						<i>Available staff for passenger traffic¹</i>
42	Kvinnor	272	289	316	316 ^k	360	Female
43	Män	840	894	885	915 ^k	1 027	Male
43	Summa	1 112	1 183	1 201	1 231 ^k	1 387	Total

¹ Antalet medlemmar i 'Svenska Spårvägs-sällskapet' som är aktiva i trafiken på Djurgårdslinjen i Stockholm har omräknats till ordinarie heltidsanställd personal. *Number of members of 'Svenska Spårvägs-sällskapet' 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		2007	2008	2009	2010	2011	Staff employed (mean numbers)
44	<i>Tillgänglig personal för persontrafik</i>						<i>Available staff for passenger traffic</i>
45	Kvinnor	715	709	706	776	769	Female
46	Män	1 702	1 707	1 671	1 812	1 803	Male
46	Summa	2 417	2 416	2 377	2 588	2 572	Total

Energianvändning / Energy use
Järnvägar / Railways

Energianvändning		2007	2008	2009	2010	2011	Energy use
47	El för persontrafik i Gwh	1 087	1 087	1 224	1 211	1 250	Electricity for passenger traffic in Gwh
48	El för godstrafik i Gwh	1 028	1 142	901	887	939	Electricity for freight traffic in Gwh
49	Totalt för trafik	2 115	2 229	2 125	2 098	2 189	Total for traffic
50	Diesel för persontrafik i m ³	6 172	6 584	6 502	6 600	6 744	Diesel for passenger traffic in m ³
51	Diesel för godstrafik i m ³	19 583	20 834	17 986	17 085	16 546	Diesel for freight traffic in m ³
52	Totalt för trafik	25 755	27 418	24 488	23 685	23 290	Total for traffic

Spårvägar / Trams

Energianvändning		2007	2008	2009	2010	2011	Energy use
53	El för persontrafik i Gwh	60	63	67	73 ^k	72	Electricity for passenger traffic in Gwh

Tunnelbana / Metro

Energianvändning		2007	2008	2009	2010	2011	Energy use
54	El för persontrafik i Gwh	198	199	196	202	197	Electricity for passenger traffic in Gwh

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

Transporterad godsmängd (tusen ton)		2007	2008	2009	2010	2011	Tonnes carried (in thousands)
	<i>Inland</i>						<i>Domestic consignments</i>
1	Vagnslastgoods	23 117	22 444	19 030	20 978	20 711	Wagonloads
2	Malm på malmbanan	13 683	13 946	9 303	12 743	11 514	Ore on the Ore Railway
3	Kombigods	6 047	5 998	6 500	6 678	7 169	Intermodal consignments
4	Summa inland	42 847	42 388	34 833	40 399	39 394	Total
	<i>Utland</i>						<i>Cross-border consignments</i>
5	Vagnslastgoods	6 791	6 681	5 339	5 817	6 254	Wagonloads
6	Malm på malmbanan	16 241	14 299	12 682	17 472	17 816	Ore on the Ore Railway
7	Kombigods	1 930	2 263	3 613 ¹	4 640	4 442	Intermodal consignments
8	Summa utland	24 962	23 244	21 634 ¹	27 929	28 512	Total
	<i>Inland och utland</i>						<i>All consignments</i>
9	Vagnslastgoods	29 908	29 125	24 369	26 795	26 965	Wagonloads
10	Malm på malmbanan	29 924	28 245	21 985	30 215	29 330	Ore on the Ore Railway
11	Kombigods	7 976	8 261	10 113 ¹	11 318	11 611	Intermodal consignments
12	Totalt	67 809	65 632	56 466 ¹	68 329	67 907	Grand total
13	- härav i systemtåg (exklusive malm på malmbanan)	16 414	16 621	14 621	15 238	13 262	- of which full train loads (excluding ore on the Ore Railway)

Transportarbete / Transport performance

Transportarbete (miljoner tonkilometer)		2007	2008	2009	2010	2011	Transport performance (million tonne-kilometres)
	<i>Inland</i>						<i>Domestic consignments</i>
14	Vagnslastgoods	9 824	9 579	8 028	8 911	8 550	Wagonloads
15	Malm på malmbanan	2 238	2 332	1 548	2 173	2 073	Ore on the Ore Railway
16	Kombigods	3 619	3 871	3 600	3 744	3 826	Intermodal consignments
17	Summa inland	15 681	15 782	13 176	14 828	14 449	Total
	<i>Utland</i>						<i>Cross-border consignments</i>
18	Vagnslastgoods	4 154	3 892	3 351	3 979	3 704	Wagonloads
19	Malm på malmbanan	2 364	2 031	1 868	2 446	2 597	Ore on the Ore Railway
20	Kombigods	1 051	1 218	1 994 ¹	2 211	2 114	Intermodal consignments
21	Summa utland	7 569	7 141	7 213 ¹	8 636	8 415	Total
	<i>Inland och utland</i>						<i>All consignments</i>
22	Vagnslastgoods	13 978	13 471	11 379	12 890	12 254	Wagonloads
23	Malm på malmbanan	4 602	4 363	3 416	4 620	4 670	Ore on the Ore Railway
24	Kombigods	4 670	5 089	5 594 ¹	5 955	5 940	Intermodal consignments
25	Totalt	23 250	22 924	20 389 ¹	23 464	22 864	Grand total
26	- härav i systemtåg (exklusive malm på malmbanan)	7 260	7 280	6 077	6 676	5 575	- of which full train loads (excluding ore on the Ore Railway)

¹ Före 2009 omfattar inte statistiken norska transitttransporter från Norge till Norge genom Sverige.

Before 2009, the statistics do not include Norwegian transit from Norway to Norway through Sweden.

Tabell D3: Varugrupsfördelning 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	2007	2008	2009	2010	2011
1	Produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske <i>Products of agriculture, forestry, and fishing products</i>	..	7 711	7 703	8 169	8 181
2	Kol, råolja och naturgas / <i>Coal, crude petroleum, and natural gas</i>	..	245	60	279	250
3	Malm och andra produkter från utvinning <i>Ore and other extracting products</i>	..	28 504	22 362	30 620	29 469
4	Livsmedel, drycker och tobak / <i>Food products, beverages, and tobacco</i>	..	401	494	508	377
5	Textil och beklädnadsvaror, läder och lädervaror <i>Textiles and textile products, leather and leather products</i>	..	1	1	1	0
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	7 299	6 904	6 917
7	Stenkolsprodukter och raffinerade petroleumprodukter <i>Coke and refined petroleum products</i>	..	1 524	1 308	1 419	1 469
8	Kemikalier, kemiska produkter, konstfiber, gummi- och plastvaror <i>Chemicals, chemical products, man-made fibers, rubber, and plastic products</i>	..	816	774	863	1 242
9	Andra icke-metalliska mineraliska produkter <i>Other non-metallic mineral products</i>	..	568	592	552	499
10	Metallvaror exklusive maskiner och utrustning <i>Basic metals, fabricated metal products, except machinery and equipment</i>	..	5 944	3 833	5 783	5 270
11	Maskiner och utrustning / <i>Machinery and equipment</i>	..	90	96	88	95
12	Transportutrustning / <i>Transport equipment</i>	..	771	589	691	794
13	Möbler och andra tillverkade varor / <i>Furniture and other manufactured goods</i>	..	103	97	61	79
14	Returmaterial och återvinning / <i>Secondary materials and recycling</i>	..	1 664	1 335	1 596	1 655
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	1 169	1 229 ^k	1 189
17	Flyttgods, fordon för reparation / <i>Goods moved in the course of office or household removals, motor vehicles being moved for repair</i>	..	–	–	2	–
18	Styckegods och samlastat gods / <i>Grouped goods</i>	..	2	3	6	90
19	Oidentifierbart gods / <i>Unidentifiable goods</i>	..	8 770	8 751 ²	9 563 ^k	10 308
20	Varor som inte ingår i grupp 1–19 / <i>Other goods not elsewhere classified</i>	..	–	–	10 ^k	22
21	Totalt / <i>Total</i>	..	65 632	56 466 ²	68 343 ^k	67 907
Särredovisning av vissa varuslag						
22	Rundvirke / <i>Round timber</i>	7 580	7 376	7 149	7 382 ^k	7 369
23	Sågade och hyvlade trävaror ¹ / <i>Manufactured products of wood ¹</i>	394	359	514	472	461
24	Flis, trä- och sågavfall / <i>Wood chips and waste wood</i>	373	300	523	706 ^k	676
25	Jord, grus, sten och sand / <i>Soil, gravel, stone and sand</i>	188	206	166	152	187
26	Papper, papp och varor därav / <i>Products of paper and pasteboard</i>	5 601	5 218	5 084	5 017	4 835

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

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

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

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

² Före 2009 omfattar inte statistiken norska transittransporter från Norge till Norge genom Sverige.

Before 2009, the statistics do not include Norwegian transit from Norway to Norway through Sweden.

Tabell D3: Varugrupsfördelning 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	2007	2008	2009	2010	2011
27	Produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske <i>Products of agriculture, forestry, and fishing products</i>	..	2 028	1 981	2 104	1 985
28	Kol, råolja och naturgas / <i>Coal, crude petroleum, and natural gas</i>	..	75	34	86	77
29	Malm och andra produkter från utvinning <i>Ore and other extracting products</i>	..	4 483	3 549	4 772	4 744
30	Livsmedel, drycker och tobak / <i>Food products, beverages, and tobacco</i>	..	249	265	265	229
31	Textil och beklädnadsvaror, läder och lädervaror <i>Textiles and textile products, leather and leather products</i>	..	1	1	1	0
32	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	3 614	3 474	3 447
33	Stenkolsprodukter och raffinerade petroleumprodukter <i>Coke and refined petroleum products</i>	..	405	330	371	374
34	Kemikalier, kemiska produkter, konstfiber, gummi- och plastvaror <i>Chemicals, chemical products, man-made fibers, rubber, and plastic products</i>	..	415	414	435	813
35	Andra icke-metalliska mineraliska produkter <i>Other non-metallic mineral products</i>	..	238	267	202	176
36	Metallvaror exklusive maskiner och utrustning <i>Basic metals, fabricated metal products, except machinery and equipment</i>	..	4 016	2 912	4 030	3 562
37	Maskiner och utrustning / <i>Machinery and equipment</i>	..	50	51	44	44
38	Transportutrustning / <i>Transport equipment</i>	..	393	280	334	397
39	Möbler och andra tillverkade varor / <i>Furniture and other manufactured goods</i>	..	61	52	25	29
40	Returmaterial och återvinning / <i>Secondary materials and recycling</i>	..	891	838	917	727
41	Post och paket / <i>Mail, parcels</i>	..	124	–	–	–
42	Utrustning för transport av gods <i>Equipment utilized in the transport of goods</i>	..	499	528	552 ^k	532
43	Flyttgods, fordon för reparation / <i>Goods moved in the course of office or household removals, motor vehicles being moved for repair</i>	..	–	–	1	–
44	Styckegods och samlad gods / <i>Grouped goods</i>	..	1	0	1	3
45	Oidentifierbart gods / <i>Unidentifiable goods</i>	..	5 327	5 272 ²	5 860 ^k	5 721
46	Varor som inte ingår i grupp 27–45 / <i>Other goods not elsewhere classified</i>	..	–	–	1 ^k	3
47	Totalt / <i>Total</i>	..	22 924	20 389 ²	23 474 ^k	22 864
Särredovisning av vissa varuslag						
48	Rundvirke / <i>Round timber</i>	1 978	1 937	1 801	1 894 ^k	1 757
49	Sågade och hyvlade trävaror ¹ / <i>Manufactured products of wood¹</i>	261	205	209	174	124
50	Flis, trä- och sågavfall / <i>Wood chips and waste wood</i>	83	74	156	169 ^k	161
51	Jord, grus, sten och sand / <i>Soil, gravel, stone and sand</i>	47	49	38	40	58
52	Papper, papp och varor därav / <i>Products of paper and pasteboard</i>	2 810	2 810	2 758	2 729	2 716

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

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

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

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

² Före 2009 omfattar inte statistiken norska transittransporter från Norge till Norge genom Sverige.

Before 2009, the statistics do not include Norwegian transit from Norway to Norway through Sweden.

Tabell D4: Varuslagsfördelning av transporterat farligt gods enligt RID / Dangerous goods transported according to RID

Rad	Transporterad godsmängd / Tonnes carried (tusen ton) / (thousand tonnes)	2007	2008	2009	2010	2011
1	1. Sprängämnen <i>Explosive substances and articles</i>	1	0	0	0	0
2	2. Gaser (komprimerade, flytande eller tryckupplösta) <i>Gases, compressed, liquefied or dissolved under pressure</i>	874	767	630	774	847
3	3. Brandfarliga vätskor <i>Flammable liquids</i>	1 118	1 155	1 088	1 133	1 224
4	4.1. Brandfarliga fasta ämnen <i>Flammable solids</i>	15	8	8	8	8
5	4.2. Självantändande ämnen <i>Substances liable to spontaneous combustion</i>	53	46	50	45	27
6	4.3. Ämnen som vid kontakt med vatten utvecklar brandfarliga gaser <i>Substances which, in contact with water, emit flammable gases</i>	133	124	119	109	122
7	5.1. Oxiderande ämnen <i>Oxidising substances</i>	365	361	309	285	424
8	5.2. Organiska peroxider <i>Organic peroxides</i>	19	6	11	10	29
9	6.1. Giftiga ämnen <i>Toxic substances</i>	45	39	41	59	76
10	6.2. Smittsamma ämnen <i>Substances liable to cause infections</i>	–	–	–	–	–
11	7. Radioaktiva ämnen <i>Radioactive material</i>	1	0	1	1	1
12	8. Frätande ämnen <i>Corrosive substances</i>	287	224	192	240	478
13	9. Övriga farliga ämnen <i>Miscellaneous dangerous substances and articles</i>	14	13	17	50	5
14	Totalt / Total	2 925	2 743	2 464	2 713	3 241
Rad	Transportarbete / Transport performance (miljoner tonkilometer) / (million tonne-kilometres)	2007	2008	2009	2010	2011
15	1. Sprängämnen <i>Explosive substances and articles</i>	0	0	0	0	0
16	2. Gaser (komprimerade, flytande eller tryckupplösta) <i>Gases, compressed, liquefied or dissolved under pressure</i>	361	336	244	299	316
17	3. Brandfarliga vätskor <i>Flammable liquids</i>	278	280	272	304	316
18	4.1. Brandfarliga fasta ämnen <i>Flammable solids</i>	10	6	6	6	4
19	4.2. Självantändande ämnen <i>Substances liable to spontaneous combustion</i>	25	34	33	30	16
20	4.3. Ämnen som vid kontakt med vatten utvecklar brandfarliga gaser <i>Substances which, in contact with water, emit flammable gases</i>	78	75	62	71	78
21	5.1. Oxiderande ämnen <i>Oxidising substances</i>	175	148	148	136	358
22	5.2. Organiska peroxider <i>Organic peroxides</i>	21	3	6	6	7
23	6.1. Giftiga ämnen <i>Toxic substances</i>	34	30	28	37	41
24	6.2. Smittsamma ämnen <i>Substances liable to cause infections</i>	–	–	–	–	–
25	7. Radioaktiva ämnen <i>Radioactive material</i>	0	0	1	0	0
26	8. Frätande ämnen <i>Corrosive substances</i>	133	103	90	133	242
27	9. Övriga farliga ämnen <i>Miscellaneous dangerous substances and articles</i>	13	10	15	41	1
28	Totalt / Total	1 129	1 024	905	1 063	1 380

Tabell D5: Persontransporter / Passenger transport
Järnvägar / Railways

Resor (miljoner)		2007	2008	2009	2010	2011	Journeys (millions)
1	I järnvägsföretagens egentrafik	42	43	40	40	35 ¹	In railway undertakings own-flag trains
2	- härav med länstrafikhuvudmannabiljett	10	8	7	7	4 ¹	- of which with tickets issued by county transport principals
3	I länstrafikhuvudmannatåg	127	136	139	140 ^k	152 ¹	In county transport principal trains
4	Totalt	169	179	179	179 ^k	187	Total
5	- härav med statligt stöd	11	13	12	10	11	- of which with state aid
6	- härav med snabbtåg i fjärrtrafik	8	8	8	8	8	- of which on long distance high-speed trains
7	- härav i internationell trafik	10	11	12	11	11	- of which in international traffic
8	- härav i regional trafik	148	156	157	156 ^k	166	- of which in regional traffic

Transportarbete (miljoner personkilometer)		2007	2008	2009	2010	2011	Transport performance (million passenger-kilometres)
9	I järnvägsföretagens egentrafik	7 149	7 581	7 295	7 008	6 835 ¹	In railway undertakings own-flag trains
10	- härav med länstrafikhuvudmannabiljett	488	431	341	352 ^k	173 ¹	- of which with tickets issued by county transport principals
11	I länstrafikhuvudmannatåg	3 111	3 565	4 026	4 147 ^k	4 543 ¹	In county transport principal trains
12	Totalt	10 261	11 146	11 321	11 155 ^k	11 378	Total
13	- härav med statligt stöd	1 376 0	1 387 0	1 370	1 203	1 222	- of which with state aid
14	- härav med snabbtåg i fjärrtrafik	2 740	2 967	3 031	2 907	2 827	- of which on long distance high-speed trains
15	- härav i internationell trafik	494	537	615	539 ^k	551	- of which in international traffic
16	- härav i regional trafik	4 233	4 665	4 877	5 047 ^k	5 184	- of which in regional traffic

Spårvägar / Trams

Resor (miljoner)		2007	2008	2009	2010	2011	Journeys (millions)
17	Med länstrafikhuvudman	122	123	124	131 ^k	149	With county transport principals

Transportarbete (miljoner personkilometer)		2007	2008	2009	2010	2011	Transport performance (million passenger-kilometres)
18	Med länstrafikhuvudman	514	524	524	548	615	With county transport principals

Tunnelbana / Metro

Resor (miljoner)		2007	2008	2009	2010	2011	Journeys (millions)
19	Med länstrafikhuvudman	303	306	307	310	309	With county transport principals

Transportarbete (miljoner personkilometer)		2007	2008	2009	2010	2011	Transport performance (million passenger-kilometres)
20	Med länstrafikhuvudman	1 690	1 715	1 715	1 731	1 725	With county transport principals

¹ På grund av ändrade avtalsformer bland länstrafikhuvudmännens upphandlade trafik, rapporteras för 2011 en större andel av det totala resandet på länstrafikhuvudmannatåg.

Due to changes in contract terms among traffic contracted by county transport principals, in 2011 a larger share of total travelling is reported on county transport principal trains.

7 Fakta om statistiken

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 från och med år 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 möjligheter att besvara enkätfrågorna.

7.1 Statistikens innehåll

Statistiska målstorheter

I rapporten presenteras helårsvärden i femårsserier 2007–2011 samt vissa helårsvärden i historiska sammanställningar från år 1856.

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

Objekt och population

Objekt i undersökningen är cirka 50 infrastrukturförvaltare, trafikutövare, läns- trafikhuvudmän och vissa andra företag, alla verksamma inom järnväg, spårväg eller tunnelbana i Sverige. Populationen är alla företag och organisationer som bedriver verksamhet eller äger infrastruktur eller fordon. 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

- spårlängd och banlängd
- korsningar
- investeringar och underhåll
- energianvändning

Tågoperatörer och infrastrukturförvaltare

- antal företag
- antal anställda uttryckt som årsarbetskrafter

Rullande materiel (fordon)

- antal fordon
- antal sitt- och sovplatser
- lastförmåga

Trafik och transporter

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

Redovisningsgrupper

Uppgifter redovisas i följande tre huvudgrupper: järnvägar, spårvägar och tunnelbana. Undergrupper till dessa är bland annat:

- godstrafik och persontrafik
- inland och utland
- egentrafiktåg och länstrafikhuvudmannatåg
- ägandeförhållanden (när det gäller fordon)
- banarbeten, trafikledning, persontrafik och godstrafik (när det gäller personal)

Uppgifterna redovisas summerade så att enskilda företag, eller deras verksamhet, inte kan identifieras. Det är anledningen till att statistiken inte är uppdelad på till exempel län eller bansträckor.

Referenstider

Årsstatistiken följer kalenderår. De uppgifter som inte avser hela år redovisas per den 31 december varje år.

Fullständighet

Statistiken är fullständig. Eventuella bortfall ersätts med imputeringar.

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 beror delvis på olika möjligheter för uppgifts-

lämnarna att registrera alla resenärer med periodkort. 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.

Rörligheten på marknaden är tidvis stor och när operatörer upphör med sin verksamhet till exempel på grund av förlorade avtal eller konkurs kan det snabbt bli svårt att få kontakt med företrädare som kan lämna uppgifter till undersökningen.

Företag som bedriver järnvägstrafik i Sverige utan att samtidigt ha adress här, har formellt sett ingen skyldighet att lämna uppgifter i undersökningen. Dessa företag omfattas inte av svenska föreskrifter om uppgiftsskyldighet. Problemet finns även i våra grannländer, med omvända förtecken. Hittills har problemet kunnat lösas med frivillighet och i samarbete med grannländerna.

Urval

Totalundersökning som samlas in med svarsplikt och har ingen urvalsosäkerhet. 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) i Sverige.

Hur varje uppgiftslämnare går till väga för att skaffa fram uppgifterna som efterfrågas och hur deras mätningar går till saknar Trafikanalys inflytande över. Vilka mätfel som kan förekomma i det ledet går därför inte att precisera.

Stort arbete läggs ned på att stödja uppgiftslämnare som har frågor om insamlingen.

Svarsbortfall

Efter påminnelser med e-post och senare med telefon brukar de allra flesta uppgifter komma in. Bortfall förekommer endast vid insamlande av uppgifter från trafikutövarna. Om företaget gjort konkurs eller på annat sätt inte går att kontakta kan det leda till att uppgifterna måste imputeras. Bortfallet avser enskilda variabler och effekten för den samlade bilden av järnvägstrafiken är försumbar.

Bearbetning

Insamlade uppgifter genomgår granskning och i vissa fall rättning. Vissa bearbetningar av materialet kan göras om det behövs för att brygga över luckor i grundmaterialet från trafikutövarna.

7.3 Statistikens aktualitet

Frekvens

Statistiken utkommer årligen och samlas huvudsak även in årligen. De viktigaste uppgifterna om person- och godstransporter med järnväg samlas in löpande per kvartal och publiceras som preliminär officiell statistik med titeln *Järnvägs-transporter*. Dessa preliminära uppgifter publiceras i denna rapport summerat till definitiva årssiffror.

Framställningstid

Framställningstiden av årsrapporten är cirka 10 månader efter årets slut.

Punktlighet

Publicering ska ske enligt publiceringsplanen, se www.trafa.se. Leverans till Eurostat ska ske enligt Europaparlamentets och rådets förordning EG 91/2003. Tidigare har tiderna inte alltid kunnat följas, men punktligheten har de senaste åren blivit bättre.

7.4 Jämförbarhet och sam anvä ndbarhet

Jämförbarhet över tiden

Materialet är framställt enligt samma principer för alla rapporterade år, utom i den historiska översikten. Vissa rapporteringsfel kan dock förekomma. Jämförelser över längre tid påverkas av att undersökningen gjorts om mycket sedan den började i mitten av 1800-talet.

När väsentliga brott har uppstått i tidserierna markeras det med horisontella eller vertikala streck i tabellerna och en fotnot ger en närmare förklaring. Se till exempel den historiska översikten (tabell A1).

Vid användande av den historiska översikten 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

Undersökningen är nära relaterad till Trafikanalys undersökning *Järnvägs-transporter*, som innehåller de viktigaste järnvägsvariablerna och utkommer varje kvartal som preliminär officiell statistik. Stor vikt läggs vid att de två undersökningarna ska vara samstämmiga.

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

Statistiken publiceras av Trafikanalys varje år tillsammans med pressmeddelanden. Från och med *Järnvägar 1998* finns rapporterna i elektronisk form på Trafikanalys webbplats www.trafa.se.

Statistiken har tryckts på papper fram till och med *Bantrafik 2008*. Nu görs den enbart som elektronisk rapport i pdf-format och tabellerna i Excel-format för egen bearbetning. Samtliga tryckta rapporter torde finnas på de flesta forskningsbibliotek i Sverige. SCB:s bibliotek i Stockholm är specialbibliotek för svensk officiell statistik.

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

A. Sammandrag över järnvägstrafiken i Sverige

Tabeller som börjar på A innehåller aggregerade uppgifter för järnvägstrafiken i Sverige oavsett tågoperatör och infrastruktur-förvaltare. 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, även 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 ingår inte och från den 1 april 2010 inte heller Trafikverket, som inte kan uppge hur stor del av personalen som arbetar med järnvägar.

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. Från den 1 april 2010 ingår inte heller Trafikverket, som inte kan uppge hur stor del av personalen som arbetar med järnvägar.

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 ingår inte. 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 ingår inte. 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 ingår inte.

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 transportarbete i bruttotonkilometer utförda av trafiktåg för person- och godstrafik. För godståg beräknas det som tarvikten på en vagn plus nettolasten multiplicerad med sträckan vagnen dragits. För resandetåg beräknas det som tarvikten multiplicerad med sträckan. Bruttotonkilometer på utländsk sträcka och av tjänstetåg ingår inte.

Kol 30–32: Anger transportarbete i 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 medelreslängden eller genom en kombination av dessa metoder. Personkilometer på utländsk sträcka ingår inte.

Kol 33–36: Anger transportarbete i tonkilometer för fraktat gods totalt och för 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 ingår inte.

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 förbrukat mängd diesel i järnvägstrafik.

B. Infrastruktur

Tabeller som börjar på B innehåller uppgifter om banlängder, personal, energianvändning och kostnader för banor som trafikeras av järnvägs-, spårvägs- och tunnelbanefordon. Om inte annat anges redovisar uppgiften situationen vid årets slut. Bandelar redovisas som järnvägsbanor, spårvägsbanor eller tunnelbanor utifrån den trafik som utförs på dem och inte efter

den tekniska utformningen. Detta medför att Lidingöbanan redovisas som spårvägsbana i statistiken trots att banan har järnvägsstandard.

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. Privata entreprenörer och konsulter ingår inte och från den 1 april 2010 inte heller Trafikverket, som inte kan uppge hur stor del av personalen som arbetar med järnvägar. Med tillgänglig personal avses anställd personal minus personal med olika typer av ledighet samt personal i annan verksamhet. Alla uppgifter är medelvärden för aktuellt år, uttryckt i årsarbetskrafter. Medelvärdena beräknas som antalet nedlagda timmar under året dividerat med årets normalarbetstid för berörd personal.

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. Privata entreprenörer och konsulter ingår inte. Med tillgänglig personal avses anställd personal minus personal med olika typer av ledighet samt personal i annan verksamhet. Alla uppgifter är medelvärden för aktuellt år, uttryckt i årsarbetskrafter. Medelvärdena beräknas som antalet nedlagda timmar under året dividerat med årets normalarbetstid för berörd personal.

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. Privata entreprenörer och konsulter ingår inte. Med tillgänglig personal menas anställd personal minus personal med olika typer av ledighet samt personal i annan verksamhet. Alla uppgifter är medelvärden för aktuellt år, uttryckt i årsarbetskrafter. Medelvärdena beräknas som antalet nedlagda timmar under året dividerat med årets normalarbetstid för berörd personal.

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.

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 1–3: Anger antalet disponibla lok, lokomotorer och motorvagnar totalt och fördelade på 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. Rad 1 utgör summan av rad 13, 18 och 30.

Rad 4–18: Anger antalet av fordonen på rad 1 som är lok och lokomotorer totalt och fördelade efter drivmedelstyp och användningsområde (person- eller godstrafik). 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 fordonen på rad 29 fördelade på motorvagnssätt och motorvagnar och efter drivmedelstyp och andelen med snabbtågskapacitet.

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 dragfordonen på rad 30 fördelade på vagnar med dragkraft i motorvagnssätt och motorvagnar och efter drivmedelstyp och andelen med snabbtågskapacitet.

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 av dragfordon i motorvagnar och motorvagnssätt (rad 22, 24, 27 och 28).

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) och fördelningar på typer av vagnar och typer av ägande (ägda av tågoperatörer och ägda av andra).

Rad 1, 13 och 25: Vagnar med littera G (slutna vagnar – med en dörröppning), H (slutna vagnar – med öppningsbar vagnsida), 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 fördelningar 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 i persontrafik.

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

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 50–52: Anger antalet sovplatser, totalt och fördelat på sovvagnar och liggvagnar.

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.

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 tågakilometer av tåg i kommersiell trafik, totalt och fördelat på typ av trafik och energislag. Tågakilometer beräknas som sträckan i kilometer som ett tåg framförts på banan.

Rad 10–18: Anger antalet bruttotonkilometer av vagnar i kommersiell tågtrafik, totalt och fördelat på typ av trafik och energislag.

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.

I övrigt samma definitioner som i rad 1–9.

Rad 19–21: Anger antalet platskilometer i kommersiell tågtrafik. 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 tågakilometer av spårvagnståg i kommersiell trafik. Tågakilometer 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 tågakilometer 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 i kilometer. Summan benämns platskilometer.

Rad 32–40: Anger den tillgängliga personalstyrkan i medeltal, verksam i järnvägstrafik, totalt och fördelat på typ av trafik och kön. Med tillgänglig personal för trafik menas den anställda personal som under året, till någon del av sin arbetstid, varit verksam med järnvägstrafik.

Uppgiften omfattar all den personal som är anställd av tågoperatörer, 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 här utan redovisas i tabellerna B2, B4 och B6. Med trafikledningspersonal avses den personal som leder tågen på banan. Annan personal verksam med ledning av trafik och transporter ingår här.

Uppgifterna beräknas som antalet nedlagda timmar i järnvägstrafik under året dividerat med årets normalarbetstid för berörd personal.

Rad 41–43: Anger den tillgängliga personalstyrkan i medeltal, verksam i spårvägstrafik, totalt och fördelat på kön. I övrigt samma definitioner som i rad 32–40.

Rad 44–46: Anger den tillgängliga personalstyrkan i medeltal, verksam i tunnelbanetrafik, totalt och fördelat på kön. I övrigt samma definitioner som i rad 32–40.

Rad 47–54: Avsnittet om energianvändningen anger den totala energianvändningen för järnvägs-, spårvägs- respektive tunnelbanetrafik. Uppgifterna omfattar all energianvändning av trafiken och inkluderar trafik på sidospår, bangårdar och lastplatser. El för infrastrukturen ingår inte utan redovisas i tabell B1.

Rad 47–49: Anger den totala elanvändningen av järnvägstrafik i gigawattimmar, inklusive förluster i nät och omformarstationer, totalt och fördelat på typ av trafik.

Rad 50–52: Anger den totala dieselanvändningen för järnvägstrafik i kubikmeter.

Rad 53: Anger den totala elanvändningen för spårvägstrafik i gigawattimmar. I övrigt samma definitioner som i rad 47–49.

Rad 54: Anger den totala elanvändningen för tunnelbanetrafik i gigawattimmar. I övrigt samma definitioner som i rad 47–49.

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 (Classification system for transport statistics). Se vidare www.unece.org. Fram till 2007 användes den äldre varuslagsindelningen NST/R. Bytet av standard innebär ett tidsseriebrott som medför att varugrupperna som redovisas från 2008 inte är jämförbara bakåt.

Rad 1–21: Anger hur den transporterade godsmängden på rad 12 i tabell D2 fördelas på olika varugrupper. Varugrupsindelningen följer huvudgrupperna i den internationella standarden för varugrupsindelning NST 2007.

Rad 22–26: Anger hur den transporterade godsmängden på rad 12 i tabell D2 fördelas på vissa varuslag som är speciellt intressanta för svenska förhållanden. Dessa ingår också i olika varugrupper på rad 1–20. Till skillnad från varugrupperna enligt standarden är dessa jämförbara över tid hela perioden.

Rad 27–52: Anger transportarbete i tonkilometer för olika varugrupper och varuslag. 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 1–26.

D4: Varuslagsfördelning av transporterat farligt gods enligt RID

I tabell D4 redovisas transporterad godsmängd och godstransportarbete (tonkilometer) avseende farligt gods fördelat på varuslag enligt klasserna i det internationella regelverket RID (Regulations concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail) Se vidare www.otif.org. Med farligt gods menas ämnen och föremål som har sådana farliga egenskaper att de kan orsaka skador på människor, miljö eller egendom, om de inte hanteras rätt under en transport.

Rad 1–13: Anger hur den transporterade mängden av farligt gods fördelas på olika varuslag. Varuslagsindelningen följer klasserna i det internationella regelverket RID.

Rad 14: Anger den transporterade mängden av farligt gods.

Rad 15–27: Anger transportarbete i tonkilometer för de olika varuslagen av farligt gods. 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 1–12.

Rad 28: Anger transportarbete i tonkilometer för farligt gods.

D5: Persontransporter

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

Om avtalsformerna för den upphandlade trafiken ändras från ett år till ett annat, kan stora mängder resor omfördelas i statistiken, mellan järnvägsföretagens egetrafiktåg och länstrafikhuvudmannatåg.

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.

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).

Rad 1–2: Anger antalet resor i järnvägsföretagens egetrafiktåg och hur många av dessa som går med länstrafikhuvudmannabiljett.

Rad 3: Anger antalet resor i länstrafikhuvudmannatåg.

Rad 4–8: Anger det totala antalet resor (i rad 1 och 3) och hur många av dessa som har statligt stöd, hur många som körs med snabbtåg i fjärrtrafik och hur många som körs i internationell respektive regional trafik.

Med snabbtåg avses att fordonen kan framföras med en största tillåtna hastighet på minst 200 kilometer/timme, oavsett om snabbtågskapaciteten utnyttjats eller inte. 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.

Rad 9–16: Anger personkilometer för resor redovisade i rad 1–8. 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 ingår inte.

Rad 17–18: Anger antalet resor och transportarbete i personkilometer med länstrafikhuvudman i spårvagn.

Rad 19–20: Anger antalet resor och transportarbete i personkilometer 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.